

# LES ÉCHOS DU CPAG

N° 121 - 3ème trimestre 2022



COMITÉ DES PÊCHEURS AMATEURS GRANVILLAIS  
À PIED • DU BORD • EN KAYAK • EN BATEAU

*Pour qu'une partie de  
pêche reste une partie  
de plaisir*

**- Spécial SÉCURITÉ EN MER -**  
Réglementations et procédures  
à jour en juin 2022

# Sommaire

<b>Photo de couverture :</b> Remorquage SNSM	p. 1	<b>Les rédacteurs :</b> Patrick ALVES Christian BAUDIER Jean-Pierre DURAND Jean LEPIGOUCHET Jean-Claude MIGNOT Daniel MOMPIED
<b>Le mot du président</b>	p. 3	
<b>La météorologie</b>	p. 4 - 8	
<b>La pêche à pied et sécurité</b>	p. 9 - 10	
<b>La sécurité en mer :</b> Aide-mémoire d'autocontrôle	p. 11 - 17	
<b>L'assistance en mer :</b> Besoin d'aide Se faire remorquer	p. 18 p. 18 - 19	
<b>Le CROSS</b>	p. 20 - 21	
<b>La SNSM</b>	p. 22	
<b>La VHF</b>	p. 23 - 24	
<b>La sécurité des personnes :</b> Saignement, hémorragie Obstruction respiratoire, étouffement Respiration, perte de connaissance	p. 25 - 27 p. 27 - 30 p. 30 - 34	
<b>Nous rejoindre, se renseigner</b> <b>Bulletin d'adhésion</b>	p. 35 p. 36	
		 <b>Comité de rédaction :</b> Patrick ALVES Jean-Luc BRIAULT Jean-Pierre DURAND Jean LEPIGOUCHET
		<b>Impression :</b> Imprimerie MAG'PRINT Philippe MARIE 37 bd Alsace-Lorraine 50200 Coutances Tél : 02 33 45 36 71

Pour nous contacter, se renseigner :

**CPAG : Comité des Pêcheurs Amateurs Granvillais**

Bureau du port de plaisance de Hérel

Promenade du Dr Paul Lavat

50400 GRANVILLE

**Portable** : 06 83 99 36 90

**Courriel** : [contact@cpagranville.fr](mailto:contact@cpagranville.fr)

**Site Internet** : [www.cpagranville.fr](http://www.cpagranville.fr)

**Nos permanences** : tous les mercredis et samedis matin de 10 h à 12 h à l'adresse ci-dessus

### « Pour qu'une partie de pêche reste une partie de plaisir »

Telle est notre devise. Mais pour qu'elle devienne notre réalité pour toutes nos sorties en mer, que ce soit du bord, en kayak ou en bateau, il nous faut respecter certains principes et réaliser préalablement certaines actions indispensables au bon déroulement de notre passion.

C'est pourquoi, l'équipe du CPAG a choisi de réaliser ce numéro particulier Les ÉCHOS du CPAG afin de regrouper dans un seul document l'ensemble des actions et des gestes essentiels pour une sécurité maximale.

Les premiers acteurs de la sécurité sont les initiateurs de chaque sortie par la prise de connaissance des données essentielles comme la météorologie, la connaissance du lieu de la sortie, les écueils qui peuvent se trouver sur notre parcours ...

Nous espérons que ce document sera une aide à chacun pour faciliter l'organisation et le déroulement de toute sortie en mer.

Seulement, certaines situations en mer ou en bord de mer peuvent prendre très rapidement des proportions inquiétantes et générées des situations de stress qui ne conduisent pas à la meilleure manière de faire face.

Ce document devrait aider chacun de nous à nous guider dans la manière de faire et d'obtenir de l'aide en cas de difficulté.

Enfin, nous avons la chance de disposer d'un dispositif d'assistance extrêmement bien organisé, opérationnel et compétent, que ce soit le CROSS, la SNSM ou la protection civile. Ces personnes sont formées en permanence et sont disponibles 24h/24 toute l'année. C'est pour moi l'occasion de les remercier pour toutes leurs qualités et leur dévouement.

Nous sommes bien sûr à votre écoute pour compléter ce document qui nous l'espérons vous aidera à bien profiter de vos sorties en mer.

Le président,  
Patrick ALVES



**Sécurité** : ne sortez jamais en mer sans avoir consulté auparavant les prévisions météorologiques. Voici quelques sites :

<https://mareespeche.com/fr/basse-normandie/iles-chausey/previsions/meteo>

<https://marine.meteoconsult.fr>

<https://www.windguru.cz/27356>

<https://meteofrance.com/previsions-meteo-france/granville/50400>

<https://www.infoclimat.fr/observations-meteo/temps-reel/chausey-granville/000SR.html>

<https://www.ventusky.com/?lang=fr>

Nous avons résumé dans les pages suivantes quelques notions de base relatives à la météorologie.

## Le vent

### ➤ L'échelle de Beaufort

C'est une échelle de mesure empirique, comportant 13 degrés (de 0 à 12), de la vitesse moyenne du vent sur une durée de dix minutes.

Force	Description	V (nœuds)	V (mph)	V (km/h)	Vagues (m)
0	Calme ( <i>calm</i> )	< 1	< 1	< 1	0
1	Très légère brise ( <i>light air</i> )	1 à 3	1 à 3	1,1 à 5,5	0 à 0,2
2	Légère brise ( <i>light breeze</i> )	4 à 6	4 à 7	5,6 à 11	0,2 à 0,5
3	Petite brise ( <i>gentle breeze</i> )	7 à 10	8 à 12	12 à 19	0,5 à 1
4	Jolie brise ( <i>moderate breeze</i> )	11 à 16	13 à 17	20 à 28	1 à 2
5	Bonne brise ( <i>fresh breeze</i> )	17 à 21	18 à 24	29 à 38	2 à 3
6	Vent frais ( <i>strong breeze</i> )	22 à 27	25 à 30	39 à 49	3 à 4
7	Grand frais ( <i>near gale</i> )	28 à 33	31 à 38	50 à 61	4 à 5,5
8	Coup de vent ( <i>gale</i> )	34 à 40	39 à 46	62 à 74	5,5 à 7,5
9	Fort coup de vent ( <i>severe gale</i> )	41 à 47	47 à 54	75 à 88	7 à 10
10	Tempête ( <i>storm</i> )	48 à 55	55 à 63	89 à 102	9 à 12,5
11	Violente tempête ( <i>violent storm</i> )	56 à 63	64 à 73	103 à 117	11,5 à 16 m
12	Ouragan ( <i>hurricane</i> )	> 64	> 74	> 118	> 14 m

Rappel :

1 mille nautique = 1852 m

1 mile terrestre = 1609 m

1 nœud = 1 mille nautique / heure

1 mph = 1 mile terrestre / heure

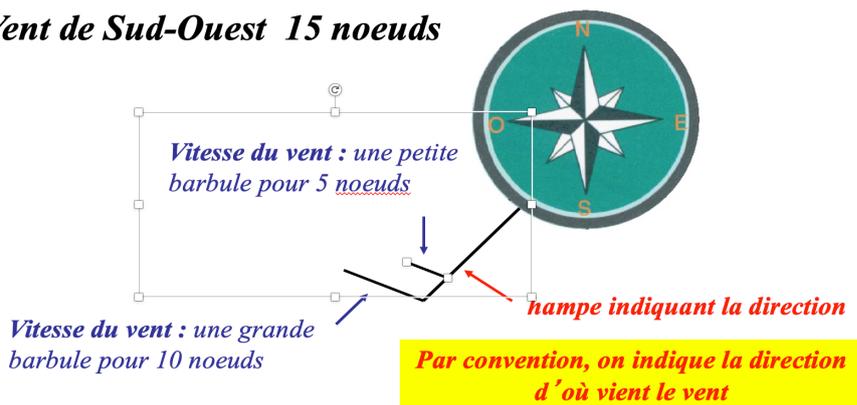
Baisse de 3 hPa en 3 h = vent de 24 nœuds

Baisse de 3 hPa en 1 h = vent de 40 nœuds

Baisse de 5 hPa en 1 h = vent > 50 nœuds

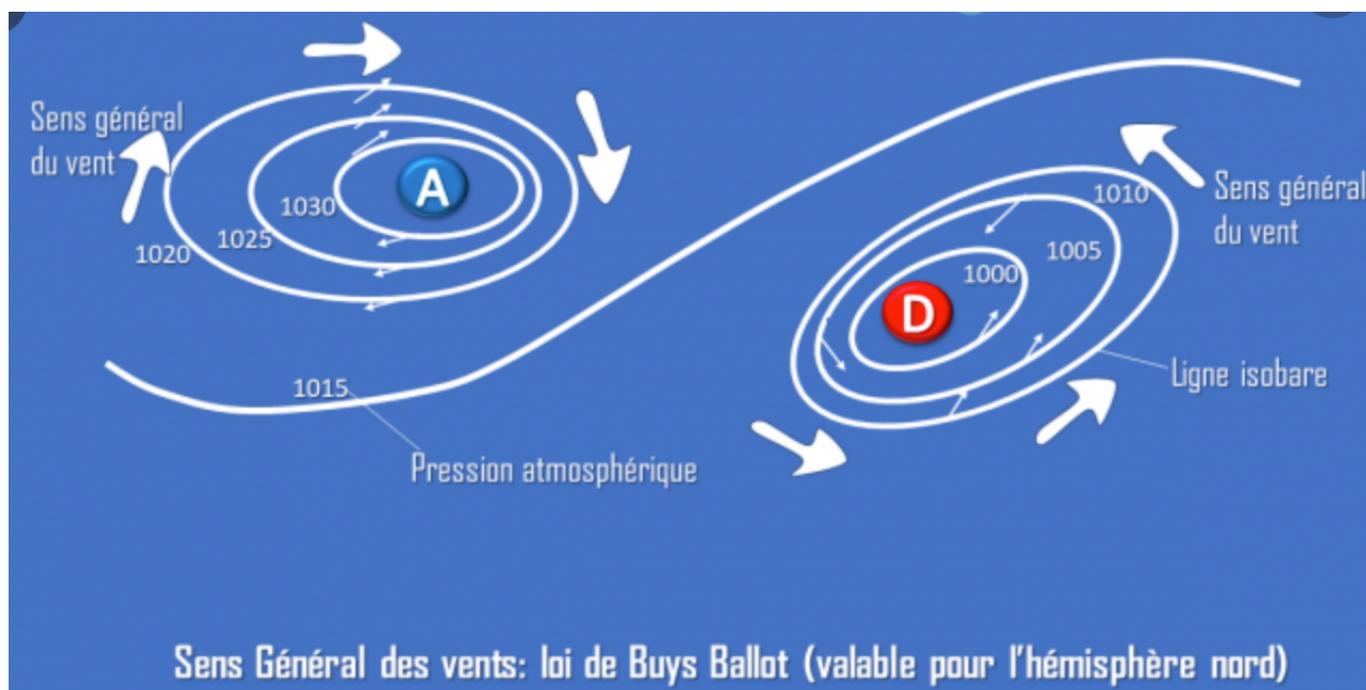
➤ Représentation graphique

**Vent de Sud-Ouest 15 noeuds**



(Document Météo France)

➤ Anticyclone – Dépression



(Document Météo concept)

Le vent tourne dans le sens des aiguilles d'une montre autour des anticyclones, en « sortant » des hautes pressions.

Le vent tourne dans le sens inverse des aiguilles d'une montre autour des dépressions en « entrant » vers les basses pressions.

Ceci est valable dans l'hémisphère nord. C'est l'inverse dans l'hémisphère sud.

Par conséquent quand vous faites face au vent dans une dépression, le centre de la dépression est à votre droite.

Jean-Pierre DURAND

## La tête dans les nuages

Qui de bon matin ou de bon marin, n'observe pas le ciel pour déterminer avec certitude ou curiosité, quel temps il fera dans la journée ?

Mais voilà, des nuages il en existe des multitudes à toutes les latitudes, essayons de nous y retrouver.

Les nuages sont formés de petites gouttelettes d'eau ou de cristaux de glace suivant l'altitude (1 à 100 microns de diamètre), ils se forment par adsorption de vapeur d'eau dans l'atmosphère autour de minuscules impuretés dénommées noyaux de condensation (cristaux de sel marin, produits polluants, poussières volcaniques ou de sable, etc.).



Il existe différents types de nuages :

## 6000 à 12000 m d'altitude

Les cirrus et les cirrocumulus, (nuages de cristaux de glace élevés entre 8 et 12 km d'altitudes).

## 8000 m d'altitude

Les cirrus homogenitus, (nuages de cristaux de glace,) d'origine anthropique formés à partir de la condensation des moteurs d'avion.

## 5000 à 9000 m d'altitude

Les cirrostratus (nuages intermédiaires de cristaux de glace.)

La température des cirrus, cirrocumulus et cirrostratus est inférieure à moins 40 °C.

## 2000 à 6000 m d'altitude

Les altocumulus et les altostratus (petits nuages dit de beau temps entre 4 et 5 km d'altitude), annoncent un changement de temps.

## 0 à 3000 m d'altitude

Les nimbostratus (nuages souvent associés aux stratocumulus se situant à 2 km d'altitude) ;

Les altocumulus, altostratus et nimbostratus sont généralement constitués de gouttelettes d'eau et parfois de cristaux de glace.

Les stratocumulus sont des nuages qui recouvrent très souvent l'ensemble de l'atmosphère).

Les stratus (nuages bas à développement horizontal se situant vers 2 km d'altitude voire moins) forment une masse continue et uniforme qui donne parfois de la bruine. S'ils touchent le sol, ils s'apparentent à un brouillard épais.

La bruine, prend naissance dans les stratus bas.

Elle est aussi appelée crachin, c'est une précipitation fréquente dans les zones côtières ; elle est constituée de fines gouttelettes d'eau, très rapprochées les unes des autres, qui semblent rester en suspension dans l'atmosphère bien qu'elles tombent à petite vitesse. Le diamètre des gouttelettes de bruine (inférieur à 0,5 millimètres) est nettement plus petit que celui des gouttes de pluie, ce qui permet de les distinguer.

Différence entre brume et brouillard :

Le brouillard se distingue de la brume car il est plus dense : la vision ne porte pas au-delà d'un kilomètre. Les épisodes de brouillard sont donc particulièrement dangereux lors des déplacements en bateaux. Des dispositifs sonores (corne de brume) ou radars sont alors employés.

Les stratocumulus et stratus sont des nuages dit bas ; ils sont généralement composés de gouttelettes d'eau sous forme liquide.

Les cumulus (nuages généralement bas à développement vertical), très souvent signe de beau temps, sont situés entre 1 et 2 km d'altitude.

Les cumulonimbus naissent vers 300 m d'altitude et montent en panache jusqu'à la stratosphère à environ 17 km d'altitude,

Ils se forment en spirale montante depuis le sol à une température de 20 à 30 °C en moyenne jusqu'à la stratosphère à une température négative de -30 à -45 °C.

# La météorologie

Ces nuages sont dépressionnaires, environ 935 hectopascals, voire moins en leur centre. Du fait du mélange de l'air chaud de la surface du sol et de l'air froid de l'altitude, ils peuvent atteindre plusieurs kilomètres de haut en forme de dôme, de tour ou d'enclume à sa partie supérieure ; ils favorisent alors les orages parfois violents.

Les nuages lenticulaires ont une forme caractéristique en forme de lentille, voire en soucoupe volante. Ils se rencontrent souvent à proximité de reliefs montagneux. Leur forme est liée à la présence de vent en altitude.

Les nuages nous fournissent certains renseignements sur le temps qu'il fera. Il est donc utile de les identifier afin de permettre l'énoncé de prévisions météorologiques. Selon leur altitude, leur forme et le sens de leur développement (vertical ou horizontal).

## La météorologie :

Elle repose sur l'observation des gaz de l'atmosphère, de leurs changements d'état et de leurs mouvements. Pour réaliser des prévisions météorologiques, il faut mesurer la pression, relever la température, évaluer l'hygrométrie et étudier le vent.

La météo qu'il fait à un endroit et à un moment donné tient compte de la température, de l'humidité de l'air à différentes altitudes, du vent, ainsi que des paramètres durant les heures et jours précédents ainsi que des paramètres autour de la zone concernée.

Pour prévoir l'évolution de la météo, retenez que les nuages blancs et hauts sont un signe de beau temps mais peuvent prédire du vent tandis que les nuages noirs et bas annoncent la pluie.

Les deux associés prédisent de toute façon le mauvais temps imminent avec un fort coup de vent.

## Petits dictons :

Rougie du sé (soir) met la mare à sé (sec)

Rougie du matin met la mare au pien (plein)

La pluie du matin n'arrête pas le pèlerin

Vent d'amont ferme la goule au pesson (poisson)

Brouillard dans la plaine, marin fais ta marée

Pluie quand la mer descend, pluie toute la journée

Quand les mouettes ont pied, il est temps de virer

Quand la mouette vole le bec en avant, il fait beau temps

Quand la mouette vole en criant, prend un caban

Jean-Claude MIGNOT



Cirrus



Altostratus



Nimbostratus

## Pêche à pied et sécurité (physique et sanitaire)

Comme ce numéro des ÉCHOS est consacré au rappel des règles de sécurité, il nous a en effet semblé utile de faire le point sur la pêche à pied.

**Avant la pêche :** la première des choses est de savoir ce que l'on veut pêcher et se renseigner par exemple auprès des offices de tourisme sur les espèces présentes sur un lieu donné.

Quand l'endroit est choisi il faut évidemment consulter l'annuaire des marées pour connaître d'une part, l'importance de la marée, et d'autre part l'heure de la marée basse. Il faut donc se munir d'une montre. Selon les endroits, il faut remonter 30 à 45 minutes après la basse mer en sachant que s'il y a un vent assez fort de la mer, celle-ci remontera plus vite et inversement en cas de vent de terre. La pression atmosphérique joue également un rôle important : la mer baissera moins que prévu en temps dépressionnaire et plus que prévu en cas de temps anticyclonique. Exemple : un baromètre à 993 hPa (pression normale 1013 hPa) fera perdre 20 cm alors qu'un baromètre à 1033 hPa fera gagner 20 cm (1 hPa = 1 cm).

Prenez connaissance de la réglementation en vigueur : tailles réglementaires, engins de pêche, périodes de fermeture de certaines espèces, quantités, zones de pêche (mairies, affaires maritimes ou associations). Munissez-vous d'un outil de mesure (le pied à coulisse de la FNPP par exemple).

### Informez-vous :

- ✓ des dangers du lieu de pêche auprès des pêcheurs locaux, de la mairie, des associations, etc... ;
- ✓ du classement de la zone pour les coquillages (A et B : pêche possible ; C interdite) (mairie, ARS ;
- ✓ **Tenez-vous informé des prévisions météo (évités les temps de brume et d'orage) et munissez-vous par précaution d'une boussole ou, mieux, d'un GPS.**

Habillez-vous de vêtements adaptés ; proscrire absolument la pêche pieds nus et le port de waders.

**Prévenez votre entourage de votre heure approximative de retour.**

**Se munir si possible d'un téléphone mobile. En cas de besoin, les secours sont à appeler sur le 196 (à retenir aussi le SAMU sur le 15 et les Pompiers sur le 18).**

### Pendant la pêche :

- ✓ Méfiez-vous des déchets dangereux (ferraille par exemple).
- ✓ Méfiez-vous également de certains animaux : méduses, anémones, vives, raies électriques, congres.
- ✓ Pêchez uniquement les coquillages comestibles que vous connaissez.
- ✓ Si malheureusement vous êtes pris dans un banc de brouillard qui n'était pas annoncé, regagnez immédiatement la côte en vous aidant de votre boussole ou GPS. Le risque peut être important si vous êtes dans un archipel (Chausey) et si vous ne savez plus où est votre bateau. Il est conseillé, quand il y a des risques de brume, de faire une trace avec un outil quelconque en partant du bateau et de suivre cette trace au retour.
- ✓ De même pour l'orage qui arrive subitement, quand on est vraiment au cœur de l'orage il faut se séparer des outils métalliques et remonter par groupes clairsemés Il faut éviter les groupes de personnes trop importants et au besoin adopter la position de sécurité, accroupi recroquevillé sur soi.

## Pêche à pied et sécurité (physique et sanitaire)

### Après la pêche :

- ✓ Lavez votre pêche à l'eau de mer.
- ✓ Transportez-la et conservez-la au frais ; une poignée d'algues fraîches prélevées sur l'estran fera l'affaire ; évitez les seaux et les sacs en plastique surtout l'été ; préférez un panier ou une hotte.
- ✓ Consommez vos coquillages dans les 24 heures.
- ✓ N'ouvrez qu'au dernier moment les coquillages à consommer crus (ne pas stocker au réfrigérateur).

Jean LEPIGOUCHET

### Quelques réflexions à propos de la marée

Les pêcheurs qui fréquentent l'estran depuis de nombreuses années, ont dû, comme moi, remarquer quelques curiosités.

En premier lieu, la correspondance entre coefficient et hauteur d'eau varie. Ainsi pour un même coefficient, nous pouvons avoir des hauteurs d'eau différentes. Par exemple au mois de juin de cette année, le 2 et le 28 à la marée du soir, nous avons un coefficient de 67 pour une hauteur d'eau de 2,95 m le 2 et 3,10 m le 28. Et il y a plein d'exemples comme ça toute l'année. Moralité, si le coefficient nous indique l'importance d'une marée, le pêcheur à pied prendra toujours en référence la hauteur au bas de l'eau qui indique vraiment la réalité de la marée.

Deuxième question que je me suis posée : avez-vous remarqué que la mer baisse toujours plus la nuit que le jour en été et que l'hiver c'est le contraire ? Cela est dû à la position du soleil par rapport à notre planète. Les rayons du soleil sont perpendiculaires à la terre sur le tropique du Cancer dans l'hémisphère nord au solstice d'été (21 juin). L'hiver, au solstice (21 décembre), les rayons sont perpendiculaires au niveau du tropique du Capricorne dans l'hémisphère sud. Et aux équinoxes, les rayons du soleil sont perpendiculaires à l'équateur ce qui fait que l'attraction solaire est également répartie et du coup, la mer baisse à peu près par la même hauteur, de jour comme de nuit. Ce phénomène est intéressant pour qui veut faire une marée de nuit l'été. Au mois d'août 2022 la mer baisse par 1 m de jour mais par 0,65 m de nuit, ce qui fait tout de même 35 cm d'écart.

Troisième question : il y a des périodes où les marées les plus fortes sont des marées de pleine lune ; cela dure pendant 7 à 8 mois. À d'autres moments ce sont les marées de nouvelle lune qui sont les plus fortes. Explication : la lune tourne autour de la terre en à peu près 28 jours et décrit une ellipse dont la terre n'est pas le centre. La distance terre-lune varie. Cette ellipse se décale dans un mouvement qui va durer 7 à 8 mois si bien qu'à un moment la distance terre-lune sera minimum à la pleine lune et inversement. Donc quand la distance terre-lune est au minimum, la marée est bien sûr plus forte.

Jean LEPIGOUCHET

Le présent document est une aide qui doit permettre à chacun de vérifier les éléments indispensables pour une sortie en toute sécurité et conformément à la réglementation française.

Les points essentiels de vérification :

- Je vérifie mes papiers
- Je vérifie mon matériel de sécurité
- Je me prépare avant le départ
- Je suis sur le départ

Cette liste est établie à :

- titre d'information et de prévention
- partir de la réglementation française au jour de sa réalisation

et ne saurait engager la responsabilité du club, chaque chef de bord ayant la seule responsabilité de la sécurité à bord de son embarcation.

## Guide des abréviations et des sigles

➤ Catégorie de navigation :

- B : Basique - navigation  $\leq$  2 milles marins
- C : Côtier – navigation  $\leq$  6 milles marins
- SH : Semi hauturière – navigation  $\leq$  60 milles marins
- H : Hauturière – navigation  $>$  60 milles marins

➤ Équipements :

- X : Équipement obligatoire dans la catégorie de navigation
- O : Équipement non obligatoire mais conseillé

➤ Sigles :

- ANFR : Agence Nationale des Fréquences
- ASN : Appel Sélectif Numérique
- CRR : Certificat Restreint de Radiotéléphoniste
- D240 : Division 240
- EIF : Équipement Individuel de Flottabilité
- MMSI : Maritime Mobile Service Identity
- VHF : Very High Frequency

## Classe des feux et catégories d'extincteurs

➤ Feu de Classe A : bois, tissus, papiers, plastique, carton...

Feu produit par des matières solides ou feux secs et braisants, combustion lente sans flammes ou rapide avec des flammes vives.

Type d'extincteur : à eau, à poudre, à mousse.

➤ Feu de Classe B : hydrocarbures, solvants, l'essence, alcools, graisses, huiles, peintures...

Flammes issues de liquides ou solides liquéfiables inflammables. Appelé "feu gras", brûle sans faire de braises. Ne peut donc pas couvrir comme un feu de classe A.

Type d'extincteur : à eau, à poudre, à gaz, à mousse.

## La sécurité en mer : aide-mémoire d'autocontrôle

- Feu de Classe C : butane, propane, l'acétylène, gaz naturel, gaz manufacturé  
Feu de gaz inflammables.  
Type d'extincteur : à poudre.

En général, les extincteurs « marine » sont à mousse carbonique et couvrent les feux A-B-C : ils peuvent être utilisés sous une tension de 1000 V max, largement supérieure à votre équipement sur votre bateau. La tension maximale d'utilisation est toujours stipulée sur le corps de l'extincteur.

Il existe des extincteurs à eau (traitée) couvrant des tensions jusqu'à 400 V.

### JE VERIFIE MES PAPIERS

PAPIERS		B	C	SH	H	Détail	Vérifications	Observations
	Carte d'identité	X	X	X	X	Je vérifie que tous les occupants ont leur carte d'identité	Je vérifie que les dates de validité sont compatibles si je franchis une frontière	
	Permis de navigation	X	X	X	X	Je vérifie qu'il est bien dans mes papiers		
	Acte de francisation ou carte de circulation	X	X	X	X	Je vérifie l'exactitude du document	Le n° d'immatriculation doit être parfaitement lisible sur votre bateau et du poste de pilotage	
	Attestation d'assurance	X	X	X	X	Assurance non obligatoire mais très vivement recommandée	Je vérifie que je possède la bonne attestation à jour	
	CRR ou autre	O	O	X	X	Non obligatoire si vous restez en zone française	Obligatoire à l'étranger	
	VHF	X	X	X	X	Si je possède une VHF je dois avoir sur moi « la licence de station »	Valable jusqu'au 31 décembre de l'année en cours	

### JE VERIFIE MON MATERIEL DE SECURITE

SECURITE		B	C	SH	H	Détail	Vérifications	Observations
	EIF	X	X	X	X	Il doit y avoir autant d'EIF que de personnes à bord et ces équipements doivent être adaptés à votre programme de navigation. Si des enfants sont à bord, il faut que les EIF soient adaptés à leurs poids et la flottabilité de 100 N est requise pour < 30 kg.	Ils doivent être tous marqués « barre à roue » ou CE. Pour EIF « gonflables » je vérifie les dates de validité de la capsule de déclenchement et de la bouteille de gaz (valable jusqu'au 31/12 de l'année indiquée).	Dates de validité : Capsule  Gaz
	Dispositif lumineux	X	X	X	X	Un dispositif lumineux, cela peut être une simple lampe électrique.	Je vérifie le fonctionnement du dispositif Piles ou accus de réserve non périmés et chargés	Date :
Moyen de lutte contre l'incendie	X	X	X	X	Extincteur adapté à votre bateau pour plus de tranquillité choisir un appareil pour tous feux (A-B-C)	Chaque extincteur possède une date de validité. Au-delà de cette date je dois le recharger ou le remplacer	Date validité :	

# La sécurité en mer : aide-mémoire d'autocontrôle

	B	C	SH	H	Détail	Vérifications	Observations
Dispositif assèchement manuel	X	X	X	X	Écope, seau...	Je vérifie la présence et l'état	
Dispositif de remorquage	X	X	X	X	Câblot suffisamment long et adapté à la masse de votre embarcation	Je vérifie aussi l'état	
Ligne de mouillage	X	X	X	X	Obligatoire si masse légère > 250 kg	Je vérifie l'état ainsi que le fonctionnement du mécanisme si le mouillage est à commande électrique	
Annuaire des marées (Atlantique)	O	O	X	X	En basique et côtier seule la connaissance des horaires est demandée	Pour ne pas oublier, je laisse un annuaire dans le bateau.	

	B	C	SH	H	Détail	Vérifications	Observations
Dispositif de repérage et d'assistance d'une personne tombée à la mer		X	X	X	Même si tous vos EIF sont équipés d'une lampe, <u>ce</u> <u>équipement</u> <u>vous</u> <u>sera</u> <u>tout</u> <u>de</u> <u>même</u> <u>demandé</u> ! Cela concerne une bouée type « fer à cheval » et d'un feu à retournement solidaire.	<b>La bouée ET le feu à retournement doivent porter le n° d'immatriculation du navire ET le nom du navire.</b> Je vérifie le feu à retournement en situation réelle (plongé dans l'eau de <b>MER</b> ) Je vérifie aussi l'état de ma bouée !	Si validité existante Date :
Pavillon national	X	X	X	X	Obligatoire hors des eaux territoriales.	Je vérifie l'état !	
3 feux rouge à main		X	X	X	Lire le mode d'emploi AVANT d'en avoir besoin en urgence. Chaque fabricant a des variantes pour la mise à feu.	Date limite à ne jamais dépasser. Les revendeurs doivent reprendre vos anciens feux à raison d'un pour un.	Date validité :
Compas magnétique	O	O	X	X	Toutes les électroniques et alimentations électriques peuvent tomber en panne, un compas magnétique n'est pas superflu	Je vérifie le bon fonctionnement de tous ces appareils et, si je possède les 2, je compare les écarts de route ; en cas de panne, cela peut aider.	
Cartes marines		X	X	X	Si vous possédez un GPS avec cartographie intégrée, les cartes « papiers » ne sont plus obligatoires mais attention à la panne ! les cartes papiers sont vivement conseillées.	Je vérifie que la cartographie que je possède correspond bien à ma zone de navigation	
Règlement international pour les abordages en mer		X	X	X	Selon votre programme de navigation ces trois chapitres sont repris sur un document : Le bloc « côtier » Le bloc « marine »	Je vérifie que mon document ne soit pas trop vieux, la réglementation évolue tous les ans.	

SECURITE

# La sécurité en mer : aide-mémoire d'autocontrôle

	B	C	SH	H	Détails	Vérifications	Observations
Description du système de balisage		X	X	X			
Livre des feux			X	X			
3 fusées parachute et 2 fumigènes			X	X	Non obligatoire si vous avez un VHF fixe de préférence équipée d'ASN donnant immédiatement votre position en cas d'alerte.		
VHF fixe	O	O	X	X	Pour le basic et côtier la VHF n'est pas obligatoire mais vivement recommandée et (vous avez le choix entre une radio fixe ou portative). Si vous choisissez pour une VHF fixe, optez pour l'ASN.	Si mon poste est équipé de l'ASN, Je vérifie que mon n° personnel MMSI donné par l'ANFR y est bien programmé. La VHF/ASN doit être impérativement reliée au GPS. Lorsque GPS et VHF sont en fonctionnement, les coordonnées géographiques doivent être reprises sur l'écran de ma radio.	
VHF portative	O	O	O	X	idem	Obligation de posséder une VHF fixe <b>ET</b> portative pour le hauturier Piles ou accus de réserve non périmés et chargés	Date
	B	C	SH	H	Détail	Vérifications	Observations
Radeau de survie			X	X	Depuis 2008, il existe 2 types de radeau de survie et 2 variantes pour le hauturier (selon votre programme de navigation)	Dans tous les cas cet équipement est lié à des dates de vérifications périodiques et des tests définis par le constructeur. La capacité du radeau de survie doit être adaptée au nombre de personnes transportées.	Date de la prochaine vérification :  Capacité du radeau :
Matériel pour faire le point			X	X	Le GPS rentre dans ce lot mais attention aux pannes !	Présence du matériel à bord	
Journal de bord			X	X		Présence du journal à bord	Date de mise en service :
Harnais et longes			X	X	Un seul équipement sur un bateau « moteur » Un équipement par personne pour les voiliers	Présence à bord vérifier l'état	

## La sécurité en mer : aide-mémoire d'autocontrôle

	Trousse de secours	○	○	X	X	<p>La liste de composition minimale d'une trousse de secours :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-1 paquet de 5 compresses gaz stériles taille moyenne</li> <li>-Chlorhexidine en solution locale 5ml à 0,05%</li> <li>-1 coussin hémostatique</li> <li>-1 rouleau de 4m de bande auto adhésive largeur 10cm (type Coheban)</li> <li>-1 boîte de pansements adhésifs 3 tailles</li> <li>-1 rouleau de Sparadrap</li> <li>-Couverture de survie</li> <li>-Gel hydroalcoolique (75ml)</li> <li>-1 boîte de gants d'examen (non stériles)</li> <li>- 1 couverture de survie</li> </ul>	Je vérifie que tous les médicaments et produits ne sont pas périmés (risque bactériologique) et qu'elle est au minimum conforme à la liste.	Date vérification :
	Dispositif lumineux pour la recherche et le repérage de nuit			X	X	Un gros projecteur ou une puissante lampe « torche »	Je vérifie l'état et le fonctionnement des piles ou accus de réserve non périmés et chargés	Date :
	Radiobalise localisation des sinistres par satellite				X	Elle doit être identifiée et enregistrée sur la licence radio	Si existant, je vérifie l'état et le fonctionnement ainsi que les dates de vérifications périodiques	Date :
	Moyen de signalisation sonore	○	○	○	○	Disparu de la D240 mais conseillé		
	Miroir	○	○	○	○	Disparu de la D240 mais conseillé		
	Gaffe	○	○	○	○	Disparue de la D240 mais conseillé		



# La sécurité en mer : aide-mémoire d'autocontrôle

## JE ME PRÉPARE AVANT LE DÉPART

### Opérations à faire loin d'une source de chaleur, sans fumer et sans téléphone portable

	Détail	Vérifications	Observations
PRÉPARATION	Niveau d'huile	Niveau :	Date prochaine vidange :
	Niveau liquide de refroidissement (selon moteurs)	Niveau :	
	Niveau carburant : si le carburant est de l'essence et que le réservoir est incorporé, ouvrir le compartiment pour le ventiler (risque d'évaporation et d'explosion)	Niveau :	Une réserve de 20 litres est autorisée.
	Vérifier le fonctionnement de la jauge d'essence	Indications	
	Local batterie : si votre accumulateur est au plomb et non étanche, il dégage des vapeurs corrosives et explosives => ventiler le compartiment avant toutes manœuvres et mise sous tension.		
	Tension de la batterie aux alentours de 13,2 V	Tension batterie :	La tension « normale » d'une batterie au plomb de 12 V nominal chargée est de 13,2 V à vide (2,2 V par élément).
	Vérification de la liste « papier » et « sécurité »		
	Feux de signalisation de nuit en cas de navigation nocturne	Fonctionnement	
	Une paire de gants « cuir » ou isolants thermiques pour une éventuelle utilisation des feux rouge à main.		
	Une montre étanche (vivement conseillée)		
	Piles ou accumulateurs de réserve pour les appareils portatifs		
	Bouffe de mouillage si vous avez l'intention de « jeter » l'encre		
	Ampoules de rechange		
	Fusibles de rechange		
	Coupe-circuit en cas de chute du pilote (principalement sur bateau « open »)	Efficacité	
	Coupe-circuit de réserve dont tout l'équipage doit connaître l'emplacement pour remettre le bateau en marche pour vous récupérer en cas de fort courant.	Présence	
	Je regarde les conditions météo		
	Eau + quelques provisions		
	Lampe individuelle portée sur vous si vous êtes seul à bord		
	GPS, VHF, autres électroniques et appareils électriques...	Fonctionnement	
	Éventuellement charger mon portable pour le 196		
	Selon la saison et la météo, je prévois une tenue adaptée		
	Un couteau coupe-câble ou similaire		
Une pince coupante si vous vous plantez un hameçon dans la chair			
Trousse à outils (clés, tournevis, pinces...)			
Je transmets à mon entourage ma destination et mon heure prévisible de mon retour.			

# La sécurité en mer : aide-mémoire d'autocontrôle

## JE SUIS SUR LE DÉPART

	Détail	Vérifications
JE PARS	Je porte et fais porter les EIF surtout sur un bateau « open » ; le port est aussi vivement recommandé sur un bateau à cabine. Éventuellement je montre à tous les membres de l'équipage l'emplacement des EIF.	
	Je boucle mon système automatique de coupure des gaz	
	Je communique l'emplacement du coupe-circuit de réserve	
	Je quitte et fais quitter waders et cuissardes	
	Je vérifie l'évacuation de l'eau de refroidissement	
	Selon équipement, je vérifie la charge de ma batterie ; la tension doit monter aux environs de 14,5 V (2,45 V par élément)	

Christian BAUDIER et Daniel MOMPIED

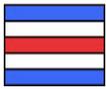


# L'assistance en mer

## ➤ Besoin d'aide :

Plusieurs méthodes sont à votre disposition pour signaler que vous avez besoin d'aide :

1. Le feu rouge à main, la fusée parachute, la fusée fumigène orange.
2. Le miroir de signalisation (très pratique et efficace quand il y a du soleil).
3. Les mouvements des bras (gardez les bras à l'horizontale).
4. La corne de brume manuelle ou à gaz (son continu).
5. Les pavillons N et C (je suis en détresse) ou le pavillon V (je demande assistance).

SIGNAUX DE DÉTRESSE	
VHF	Canal 16 : MAYDAY ...
Feux rouges à main	
Fusée parachute	
Fumigène orange	
Miroir de signalisation	
Mouvements des bras	
Son continu	
Pavillons	  

## ➤ Se faire remorquer : ça n'arrive pas qu'aux autres !

Panne de moteur, bout dans l'hélice et autres avaries sont souvent à l'origine de l'impossibilité de regagner son port d'attache ou l'abri le plus proche.

Un remorquage ne s'improvise pas. En prévision d'un possible remorquage (en tant que remorqueur ou remorqué) il est conseillé d'avoir à bord, en plus de deux mouillages, un câblot de 50 m et un bout de quelques mètres qui permettra de confectionner une « patte d'oie » (voir photo).

Les à-coups qui s'exercent sur la remorque peuvent atteindre plusieurs fois le poids du bateau : il ne faut donc pas hésiter à choisir un câblot de diamètre important (20 mm pour des bateaux de plaisance de 4-6 tonnes).

Le bout se fixe à l'arrière du remorqueur, d'un taquet à l'autre. Même chose pour le remorqué mais bien sûr à l'avant (il vaut mieux éviter de l'attacher directement sur le guindeau qui risque de s'arracher en cas d'à-coups répétés). Si le remorqué est équipé d'une bitte d'amarrage à l'avant, c'est bien sûr sur cette bitte qu'il faut tourner la remorque. La remorque se noue sur ce bout avec un nœud de chaise ou tout autre nœud qui lui permettra de coulisser sur le bout. Il est important que ce nœud coulisse, ce qui permet de mieux répartir les efforts sur les taquets.

Avant toutes choses il faut que le remorqué se prépare :

1. Ranger dans le bateau tout ce qui est susceptible de tomber lors du roulis du bateau.
2. S'assurer que tous les passagers portent bien leur gilet de sauvetage. Il est préférable qu'ils restent à l'abri dans le carré. La sécurité de vos passagers passe bien sûr avant tout le reste.
3. Dégager le pont de tout ce qui peut entraver une manœuvre.
4. Personne ne doit rester à l'avant quand le remorqué est sous traction : la rupture possible de la remorque peut causer de graves blessures.

Si le remorqué est équipé d'un moteur hors-bord, il faut le laisser en position basse (embase dans l'eau) : le capitaine doit rester à la barre, le moteur servant de gouvernail.

Rester bien évidemment en contact VHF.

Le remorquage se fera à petite vitesse en évitant les à-coups, ce qui n'est pas évident s'il y a un peu de mer. En cas de mer bien formée, le remorquage peut devenir très délicat et il est probablement plus raisonnable de faire appel à la SNSM.

Avant l'arrivée au port, prévenez la capitainerie sur le canal 9 pour une assistance éventuelle. Une fois dans le port, il faut soit réduire la longueur de la remorque le plus possible soit amarrer le remorqué bord à bord avec le remorqueur : cela facilite les manœuvres.



Depuis 1971, un Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage en mer - CROSS - est installé à la pointe de Jobourg (Manche). Le centre de Jobourg remplit les différentes missions confiées aux CROSS dans une zone couvrant la Manche centrale, de la Baie du Mont Saint-Michel au Cap d'Antifer ; il travaille également en étroite coopération avec ses homologues britanniques et anglo-normands. Le CROSS Jobourg emploie environ 50 personnes.

## LES 4 MISSIONS DU CROSS JOBOURG

### 1. Recherche et sauvetage maritimes

Le CROSS Jobourg assure la réception et l'exploitation des demandes de secours en mer, reçues principalement par l'intermédiaire de ses émetteurs/récepteurs radios VHF déportés répartis le long des côtes et par téléphone (196). Les moyens que le coordinateur de missions de sauvetage du CROSS Jobourg peut déclencher sont divers, parmi lesquels : les canots et embarcations de la Société Nationale de Sauvetage en Mer, l'hélicoptère de service public de la Marine nationale de Maupertus, les 2 hélicoptères de la sécurité civile basés à Granville et au Havre, en matière d'aide médicale en mer, le SAMU du Havre (SAMU de coordination médicale maritime) et les équipes des SMUR maritimes et du service de santé des armées, les navires et autres moyens aériens des différents services de l'État intervenant en mer (marine nationale, affaires maritimes, douanes, gendarmerie) et enfin, tous les navires en mer (de commerce, de pêche ou de plaisance) qui peuvent être amenés à participer aux secours.

Pour le sauvetage en zone côtière, le CROSS coopère étroitement avec les CODIS de Manche et du Calvados, chargés de la mise en œuvre des moyens des sapeurs-pompier.

### 2- Surveillance de la circulation maritime

Le CROSS assure la surveillance des deux voies du dispositif de séparation du trafic des Casquets, par lequel transitent environ 180 navires par jour. Il s'assure, grâce à son radar et à ses capteurs AIS, du respect des règles de navigation. Il reçoit les déclarations obligatoires des navires et enregistre les cargaisons dangereuses transportées.

Le CROSS est également en charge du suivi des navires en avarie dans sa zone de compétence.

### 3 - Surveillance des pollutions

Le CROSS Jobourg est chargé de centraliser et d'exploiter l'ensemble des informations relatives à des déversements de polluants en mer afin d'évaluer les risques d'atteintes à l'environnement et d'identifier les auteurs de rejets délictuels en mer.

### 4 - Diffusion des renseignements de sécurité maritime

Le CROSS Jobourg diffuse des bulletins d'informations aux navires sur les conditions générales de navigation et la présence de toutes obstructions particulières.

Depuis 1999, le CROSS assure également la diffusion des prévisions météorologiques marines pour sa zone de responsabilité sur le canal VHF 80 après avertissement sur le canal 16.

### **QUAND CONTACTER LE CROSS ?**

#### **1 – Pour signaler un danger pour la navigation sur VHF canal 16 :**

##### **« SÉCURITÉ – SÉCURITÉ – SÉCURITÉ »**

puis votre position ou la position du phénomène constaté

puis la description du danger pour la navigation

puis le nom de votre navire ou votre indicatif d'appel

#### **2 – Pour signaler une demande d'assistance**

Avarie ne remettant pas en cause l'intégrité du flotteur ou demande d'avis médical sur VHF canal 16 :

##### **« PAN-PAN – PAN-PAN – PAN-PAN »**

puis votre position

puis le nombre de personnes à bord

puis la raison de l'appel

puis le nom de votre navire ou votre indicatif d'appel

#### **3 - Pour signaler une Détresse**

(Une Aide Immédiate) sur VHF canal 16 :

##### **« MAYDAY – MAYDAY – MAYDAY »**

puis votre position

puis le nombre de personnes à bord

puis la raison de l'appel

puis le nom de votre navire ou votre indicatif d'appel

***S'il y a un doute, pas d'hésitation ==> Appel VHF : 16 ou Tél : 196***

***(à retenir aussi le SAMU sur le 15 et les Pompiers sur le 18)***

***Si une seule et unique information devait parvenir au CROSS,***

***l'information de la position serait la plus pertinente.***

Vérifiez l'état du navire après hivernage et en particulier lorsqu'il s'agit d'une location pour éviter les mauvaises surprises.

## 1. Les 10 commandements du plaisancier

### Avant de prendre la mer

1. Vérifiez l'état du navire après hivernage et en particulier lorsqu'il s'agit d'une location pour éviter les mauvaises surprises.
2. Contrôlez les équipements de sécurité dont la place et le fonctionnement doivent être connus de tous afin d'être rapidement et efficacement utilisés.
3. Possédez des moyens radio VHF fiables et contrôlez-les. Grâce à eux, vous pouvez contacter les capitaineries, alerter les CROSS (Centre Régional de Surveillance et de Sauvetage), parler avec les secours et être localisé par les sauveteurs. Si vous ne possédez pas de VHF faites le 196 sur votre téléphone portable pour alerter les secours.
4. Ayez toujours à bord de votre bateau pour votre survie : boisson, nourriture, pharmacie et vêtements de protection.
5. Prenez la météo avant d'appareiller : Météo marine, France Inter, Météo France ou messages du CROSS indispensables pour prévenir les variations météorologiques rapides.
6. Renseignez-vous sur les conditions locales. Prenez contact avec la capitainerie.

### Pendant la navigation

7. Le port du gilet de sauvetage doit être systématique.
8. Vous naviguez en famille : lors des manœuvres délicates, cantonnez les enfants à l'intérieur du bateau.
9. Mieux vaut être plusieurs personnes expérimentées à bord d'un bateau. Montrez à chaque membre de l'équipage, s'ils ne sont pas compétents, comment mettre en panne, mouiller une ancre, utiliser la radio de bord et lancer un message de détresse.
10. Restez à bord : ne quittez jamais votre bateau tant qu'il flotte ou votre planche à voile. En cas de problème, ils se repèrent plus facilement qu'un homme à la mer.

*Extraits des fiches de la SNSM de Saint-Martin-de-Bréhal*



J: Juliett - K: Kilo - L: Lima - M: Mike - N: November - O: Oscar - P: Papa - Q: Quebec - R: Romeo - S: Sierra - T: Tango - U: Uniform - V: Victor

Procédure pour l'utilisation d'une VHF Fixe ou portable sans ASN  
**Aide-mémoire pour faire face à une situation :**



**DE DÉTRESSE :**  
 un danger grave et imminent avec un besoin d'aide immédiat

**D'URGENCE :**  
 qui impacte la sécurité du navire ou d'une personne

**DE SÉCURITÉ :**  
 pour signaler les dangers liés à la navigation, à la météo, etc...



**Situation de danger lié à la sécurité**  
 Exemple : bouée éteinte, épave dangereuse pas signalée, navire abandonné sans feu, avis de coup de vent ou de tempête, etc...

**Situation d'urgence**  
 Exemple : panne de moteur, de gouvernail, de carburant, assistance médicale, consultation radio médicale, etc...

**Situation de détresse**  
 Exemple : feu à bord, voie d'eau, navire en train de couler, homme à la mer, abordage, avarie, navire à la dérive, risque de chavirage, etc...

**Exemple d'appel et message de détresse :**  
 MAYDAY - MAYDAY - MAYDAY  
 Ici :  
 ARION - ARION (Nom du navire)  
 Foxrot Tango 4412 (indicatif radio en alphabet international)  
 MAYDAY ARION Foxrot Tango 4412  
 Position : 48°55 N - 1°41 W à 1 mille de Chausey  
 Avarie moteur avec voie d'eau  
 Demande assistance immédiate  
 Cinq personnes à bord  
 Vedette blanche type ACM de 9 mètres.  
 A vous

**Exemple de message de détresse :**  
 MAYDAY RELAY- MAYDAY RELAY - MAYDAY RELAY  
 À TOUS - À TOUS - À TOUS  
 Ici :  
 LE FEBURON - LE FEBURON - LE FEBURON  
 Echo Lima 7521  
 MAYDAY ARION  
 Foxrot Tango 4412  
 Position : 48°55 N - 1°41 W à 1 mille de Chausey  
 Avarie moteur avec voie d'eau  
 Demande assistance immédiate  
 Cinq personnes à bord  
 Vedette blanche type ACM de 9 mètres.  
 A vous

**Exemple de message d'URGENCE :**  
 PAN PAN - PAN PAN - PAN PAN  
 À TOUS - À TOUS - À TOUS  
 Ici :  
 ARION - ARION - ARION  
 Foxrot Tango 4412  
 Position : 48°55 N - 1°41 W à 1 mille de Chausey  
 Avarie Moteur  
 Demande de remorquage  
 Cinq personnes à bord  
 Vedette blanche type ACM de 9 m.  
 A vous

**Exemple de message de sécurité :**  
 SECURITE - SECURITE - SECURITE  
 (à tous)  
 Ici :  
 DAUPHIN - DAUPHIN - DAUPHIN  
 Foxrot Tango 8810  
 Quatre palettes bois à la dérive à 1 mille au nord des Canuettes  
 A vous

**N'encrochez pas le canal 16**  
 - utilisez la double veille.  
**Pour communiquer entre navires les voies ou canaux sont:**  
 6 - 8 - 12 - 17

**Les renseignements utiles et à compléter :**  
 Nom du navire :  
 Immatriculation :  
 Indicatif radio :  
 Port d'attache :  
 Nom du propriétaire du navire :  
 Adresse :  
 N° de tél de la personne à joindre en cas d'urgence :  
 N° tél CROSS Jobourg : 0233521616  
 Secours en mer N° de tél : 196

**Quelques conseils utiles :**  
**Pour qu'une partie de pêche reste une partie de plaisir**  
 Avant de quitter le port faites un essai de fonctionnement de votre VHF.  
 Contrôlez régulièrement l'état de votre batterie.  
 En cas de panne moteur n'insistez pas sur le démarreur, prévenez les secours avant que vous n'ayez plus de courant à la batterie.  
 Pour les VHF portables vérifiez la charge batterie la veille d'une sortie en mer afin de la compléter au besoin.  
 Ayez toujours à bord de votre navire la licence  
 de votre matériel radioélectrique. Elle est gratuite et renouvelée tous les ans par l'ANFR.

**La diffusion des bulletins météo est assurée par le CROSS Jobourg par voie de VHF canal :**  
 79 : du cap de la Hague à la pointe de Penmarc'h  
 80 : de la baie de Somme au cap de la Hague.  
 Capitainerie port de plaisance: voie (canal) 9  
 Capitainerie port de commerce: voie (canal) 12

0: Nadazero – 1: Unaone – 2: Bissotwo – 3: Terrathree – 4: Kartefour – 5: Pantafive – 6: Soxisis – 7: Setteseven – 8: Oktoeigh – 9: Novenine



Avant tout acte d'assistance sur une personne, munissez-vous de gants, et allongez la victime au sol pour ne pas qu'elle chute.

### Saignement

Les saignements peuvent être plus ou moins importants et résulter d'une coupure, d'un couteau, d'un tournevis ou ustensile qui a ripé.

Que faites-vous ?

Lorsque le sang gicle ou coule de façon continue de la plaie, une pression doit être exercée directement sur celle-ci afin d'arrêter le saignement.

### LES ÉTAPES DE L'INTERVENTION



Évitez, si possible, tout contact avec le sang de la victime : demandez-lui de comprimer elle-même sa blessure.



Sinon, exercez une pression directement sur la plaie avec vos mains protégées (gants jetables, sac plastique ou linge).



Allongez la victime en position horizontale.



Demandez à une personne présente d'alerter les secours ou faites-le vous-même si vous êtes seul.



Si la plaie continue de saigner, comprimez-la encore plus fermement.

# La sécurité des personnes



Poursuivez la compression sur la plaie jusqu'à l'arrivée des secours.



Si vous devez vous libérer (par exemple pour aller donner l'alerte), appliquez un tampon relais pour remplacer votre compression manuelle.

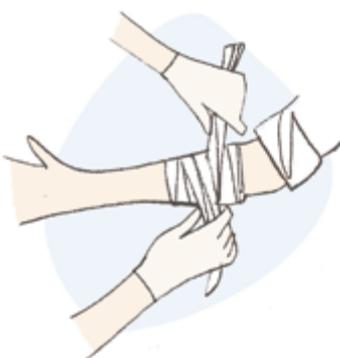


Lavez-vous les mains après avoir effectué ces premiers secours.

## TECHNIQUE : LA MISE EN PLACE D'UN TAMPON RELAIS



- Le tissu mis à la place de la main doit être propre et recouvrir complètement la plaie qui saigne.
- La substitution de la compression manuelle par le tampon relais doit être effectuée le plus rapidement possible.
- Le lien appliqué sur le tampon doit être assez large pour le recouvrir entièrement et assez long pour faire au moins 2 fois le tour du membre blessé.



- Le lien doit être suffisamment serré pour presser sur l'endroit qui saigne et éviter que le saignement ne reprenne.
- Si le tampon relais n'arrête pas totalement l'hémorragie, posez un second tampon, posé sur le premier pour augmenter la compression.

- En cas d'échec, reprenez la compression manuelle.

**Le garrot** (d'après <https://www.medisafe.fr/blog/pose-dun-garrot-les-informations-essentielles-a-connaître/>)

La première étape à réaliser avant de placer un garrot est d'analyser la source de l'hémorragie, si possible, marquez-le avec un accessoire médical prévu à cet effet. Une fois que c'est fait, continuez en appliquant une compression sur la plaie à l'aide d'une compresse stérile, ou autre matériau absorbant le cas échéant.

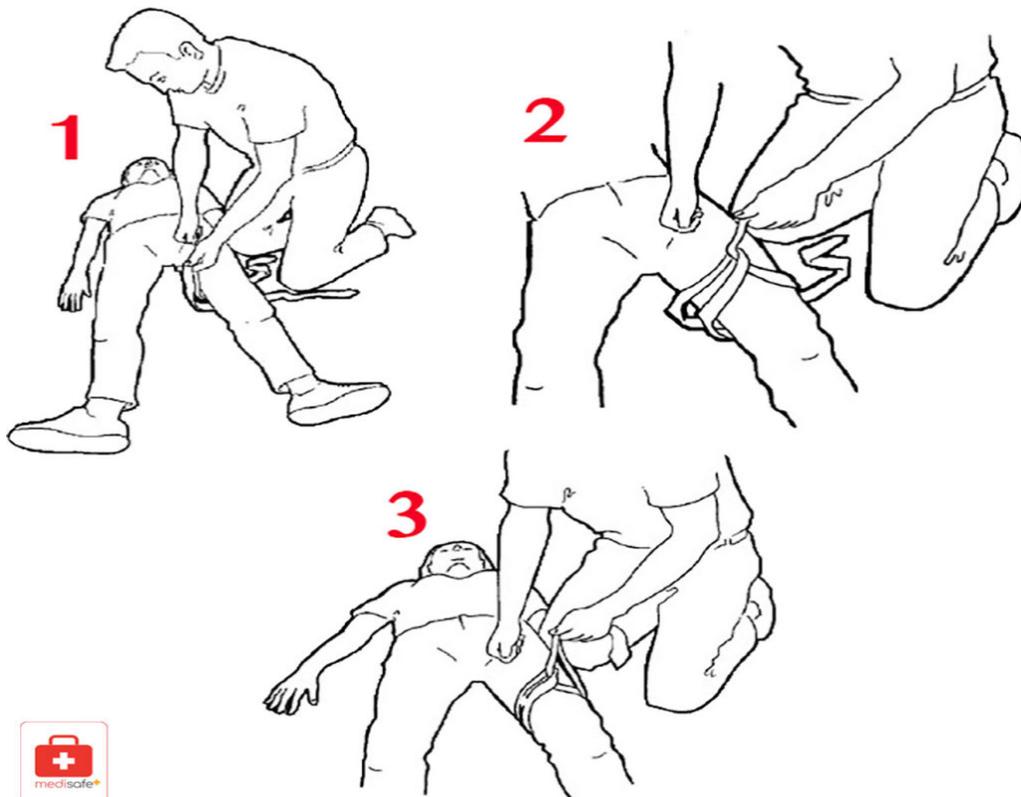
Même si la compresse commence à être fortement imprégnée de sang, il ne faut en aucun cas la retirer au risque d'ôter le caillot. Cela risque d'aggraver encore plus l'hémorragie. Si l'écoulement ne s'arrête pas, contactez rapidement les services d'urgence et apprêtez-vous à placer un garrot d'urgence.

Le garrot doit en principe se placer entre le cœur et la plaie pour éviter que le sang qui vient du cœur ne s'écoule. Pour cela, il faut le mettre en place à seulement quelques centimètres au-dessus de la plaie. Pour un membre inférieur, le meilleur endroit est au-dessus du genou, et pour un membre supérieur, placez-le au-dessus du coude ou du poignet.

Si vous ne disposez pas d'un garrot d'urgence, utilisez un lien assez gros (cravate, ceinture, linge...).

Le plus simple est de faire un « garrot cravate » autour du membre. Réalisez deux tours du membre pour comprimer le sang, puis faites un nœud pour y placer un stylo, du bois ou une cuillère. Servez-vous de ces objets pour tourner le nœud afin de resserrer le garrot jusqu'à ce que le saignement s'arrête.

Il est important de noter l'heure de la pose du garrot et de le notifier à l'équipe de secours quand elle arrivera sur place.



# La sécurité des personnes

Ne jamais desserrer ni enlever un garrot, c'est uniquement une personne du corps médical qui peut le faire.

S'il y a un corps étranger dans la plaie, ne jamais l'enlever.

## Étouffement

Chez les adultes, l'étouffement survient généralement au cours d'un repas, en présence d'autres personnes. Dans tous les cas, il faut agir vite !

### LES ÉTAPES DE L'INTERVENTION



La victime ne peut pas répondre (elle secoue éventuellement la tête), mais est consciente.



La victime ne peut ni parler, ni respirer, ni tousser. Elle peut émettre des sifflements ou tenter de tousser sans émettre de bruit.



Donnez un maximum de 5 claques dans le dos de la victime. Après chaque claque, vérifiez si tout rentre dans l'ordre.



Si les claques dans le dos n'ont pas d'effet, effectuez un maximum de 5 compressions abdominales.



Si le problème n'est toujours pas résolu, alternez 5 claques dans le dos et 5 compressions abdominales.



Si la victime perd connaissance, posez-la délicatement au sol et alertez immédiatement les secours, puis entreprenez une réanimation cardio-pulmonaire en commençant par effectuer 30 compressions thoraciques



Poursuivez la réanimation jusqu'à ce que les secours arrivent ou que la victime reprenne une respiration normale.

### TECHNIQUE : LES CLAQUES DANS LE DOS (ADULTE ET ENFANT DE PLUS D'UN AN)



Tenez-vous sur le côté et un peu en arrière de la victime.

Penchez-la vers l'avant en soutenant sa poitrine d'une main, ce qui permettra à l'objet obstruant les voies aériennes de ne pas s'enfoncer davantage dans la trachée.

Administrez un maximum de 5 claques entre les omoplates. Chaque claque a pour but de provoquer un mouvement de toux permettant de déloger l'objet.

Après chaque claque, observez si le corps étranger a été rejeté ou non. Dans l'affirmative, la victime reprend sa respiration et tousse, et il est inutile de lui donner d'autres claques dans le dos.

### TECHNIQUE : LES COMPRESSIONS ABDOMINALES (ADULTE ET ENFANT DE PLUS D'UN AN)



## La sécurité des personnes

Tenez-vous derrière la victime et placez vos bras autour de la partie supérieure de son abdomen.

Penchez la victime vers l'avant.

Placez un de vos poings fermés entre le nombril et l'extrémité inférieure du sternum.

Maintenez votre poing en place à l'aide de votre autre main. Enfoncez fortement votre poing vers vous et vers le haut. Recommencez ce geste 5 fois au maximum.

*Ces contenus sont extraits du guide des gestes qui sauvent de la Croix-Rouge française, remis à chaque participant à une formation PSC 1. Textes : Dr Pascal Cassan, Dr Daniel Meyran, Dr Vincent Hubert - Photo : Valérie Archeno - Illustrations : Philippe Diemunch - Pictogrammes : Yann Brien.*

<https://www.croix-rouge.fr/Je-me-forme/Particuliers/Les-6-gestes-de-base/L-etouffement>

### La perte de connaissance :

Si la victime est inconsciente, et si sa poitrine se soulève régulièrement, il faut libérer les voies aériennes et la placer en position latérale de sécurité.

#### LES ÉTAPES DE L'INTERVENTION



Vérifiez que la victime ne réagit pas.



Libérez les voies aériennes.



Vérifiez que la victime respire.



Tournez la victime sur le côté en position latérale de sécurité.

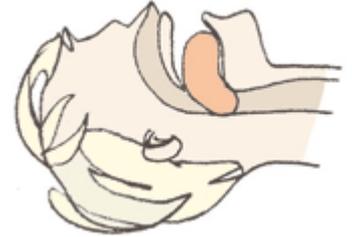


Demandez à quelqu'un d'appeler les secours ; allez chercher de l'aide si vous êtes seul.

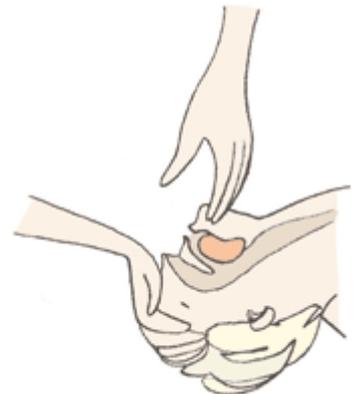


Vérifiez régulièrement la respiration de la victime jusqu'à l'arrivée des secours.

## TECHNIQUE : LA LIBÉRATION DES VOIES AÉRIENNES



En cas de perte de conscience, les muscles sont relâchés, ce qui provoque une obstruction des voies aériennes par la chute de la langue dans le fond de la gorge. Ce risque peut être écarté en basculant la tête de la victime en arrière et en soulevant son menton.



Desserrez si vous le pouvez le col, la cravate ou la ceinture de la victime. Placez une main sur le front de la victime et basculez délicatement sa tête vers l'arrière. Dans un même temps, positionnez l'extrémité des doigts de l'autre main sous le bout du menton de la victime et soulevez celui-ci pour décoller la langue du fond de la gorge et dégager ainsi les voies aériennes. N'exercez aucune pression sur la région molle située sous le menton pour ne pas entraver la respiration.



Vérifiez la respiration de la victime :  
Vérifiez que la poitrine se soulève et s'abaisse régulièrement.  
Écoutez les bruits de la respiration en approchant votre oreille de sa bouche.

## La sécurité des personnes

Essayez de sentir le souffle de sa respiration en plaçant votre joue près de sa bouche pendant 10 secondes.

### TECHNIQUE : LA MISE EN POSITION LATÉRALE DE SÉCURITÉ (PLS)

Si la victime porte des lunettes, ôtez-les-lui.

Assurez-vous que ses jambes sont allongées côte à côte. Si ce n'est pas le cas, rapprochez-les délicatement l'une de l'autre de manière à les placer dans l'axe du corps.



Disposez le bras de la victime le plus proche de vous à angle droit de son corps. Pliez ensuite son coude tout en gardant la paume de sa main tournée vers le haut. Placez-vous à genoux ou en trépied à côté de la victime.



Saisissez l'autre bras de la victime d'une main, placez le dos de sa main contre son oreille, de votre côté.

Maintenez la main de la victime pressée contre son oreille, paume contre paume.



Attrapez la jambe la plus éloignée de vous avec l'autre main, juste derrière le genou, et relevez-la tout en gardant le pied au sol.

Placez-vous assez loin de la victime, au niveau de son thorax, pour pouvoir la tourner sur le côté vers vous, sans avoir à reculer.



Faites rouler la victime en tirant sur sa jambe jusqu'à ce que le genou touche le sol. Dégagez doucement votre main de sous la tête de la victime en maintenant son coude de votre autre main afin de ne pas entraîner sa main et d'éviter ainsi toute mobilisation de sa tête.



Ajustez la jambe située au-dessus de sorte que la hanche et le genou soient à angle droit.



Ouvrez la bouche de la victime d'une main, avec le pouce et l'index, sans mobiliser la tête, afin de permettre l'écoulement des liquides vers l'extérieur.

Demandez à quelqu'un d'appeler les secours ou bien allez chercher de l'aide si vous êtes seul.

Vérifiez régulièrement que la respiration est normale.

### **Le massage cardiaque**

D'après le site : <https://www.quechoisir.org/conseils-premiers-secours-massage-cardiaque-mode-d-emploi-n70871/>

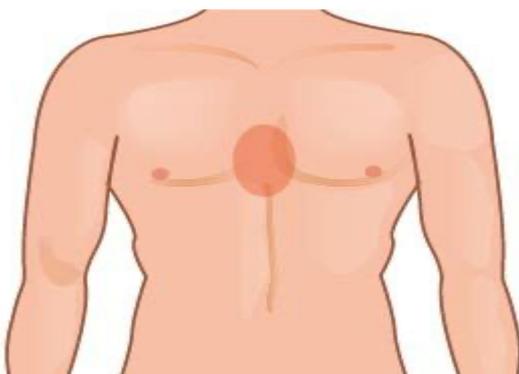
Lorsqu'une personne est victime d'un arrêt cardiaque, trois gestes peuvent lui sauver la vie.

Dans l'ordre : appeler le 15, masser et défibriller.

Le massage cardiaque ou « compression thoracique » est un geste un peu technique, pour lequel il est conseillé de suivre une formation aux premiers secours.

Mais il n'est pas si difficile. Même si vous n'avez pas appris, sachez qu'un massage imparfait vaut mieux qu'une absence de massage. En voici les grandes lignes.

1. Allongez la personne victime sur le dos, dans un endroit sécurisé et une surface dure, en général le sol.
2. Placez-vous à genoux à ses côtés.
3. Positionnez vos mains : placez vos mains l'une sur l'autre en crochétant avec les doigts de la main du dessus la main du dessous. Posez-les ainsi au milieu de la poitrine.



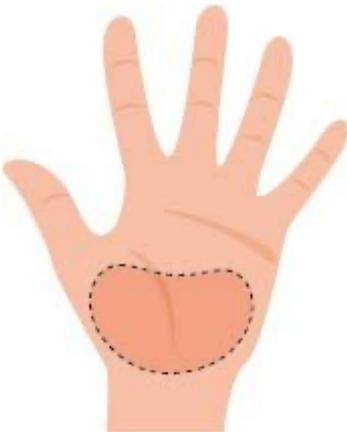
## La sécurité des personnes

L'appui des mains doit se faire au milieu du thorax, dans la zone inférieure du sternum et bien au milieu (pas sur les côtes).

4. Tendez les bras et placez-vous au-dessus de la victime.



5. Appuyez pour comprimer le sternum : il doit s'enfoncer de 5 cm environ. Pour cela, il faut appuyer fort : ne pliez pas les coudes, vous devez utiliser tout le poids du corps et pas seulement les bras.



On appuie avec le talon de la main.

6. Relâchez : laissez la poitrine de la victime remonter, en gardant vos mains en contact.

7. Effectuez ces compressions thoraciques au rythme de 100 par minute – oui, c'est rapide !

8. Massez jusqu'à l'arrivée des secours ou de la mise en place d'un défibrillateur automatique externe (DAE).

### RECONNAÎTRE UN ARRÊT CARDIAQUE

La personne s'est effondrée et a perdu connaissance. Est-ce un arrêt cardiaque ?

Parlez-lui, stimulez-la, demandez-lui de vous serrer la main par exemple. Une victime d'arrêt cardiaque ne réagit pas.

Écoutez sa respiration. Une victime d'arrêt cardiaque ne respire plus ou sa respiration est bruyante, désordonnée : ses mouvements respiratoires sont lents, laborieux, inefficaces et bruyants (appelés « gasps »).

Créé le 16 décembre 1973, le **CPAG** a pour objet la pratique de la pêche à pied, du bord et en bateau, d'assurer la pérennité des espèces, protéger l'écosystème aquatique, la protection de la nature, la défense de l'environnement, la détection des pollutions.

Le **CPAG** compte 400 membres adhérents, plus de 60 partenaires.  
Il est membre de la FNPP (Fédération Nationale de la Plaisance et des Pêches en mer).

Le **CPAG** organise chaque année 9 ateliers pêche en général le dernier vendredi de chaque mois de janvier à juin et de septembre à novembre sur les thèmes :  
La sécurité en mer, la pêche du lieu, de la dorade, du bar, la pêche à pied, les pêches d'été, la pêche aux engins, le surfcasting, connaître Chausey et les Minquiers, les nœuds marins et le matelotage, les nœuds de pêche, Le phénomène des marées, la météorologie, l'entretien et l'hivernage du matériel et du bateau, la cuisine de la mer.  
Il accompagne, en fonction des conditions météorologiques, des sorties pêche pour la mise en œuvre des thèmes des ateliers pêche.

Il publie pour ses adhérents et ses partenaires une revue trimestrielle « **Les Échos du CPAG** », adressée à tous les membres et partenaire 650 exemplaires chaque trimestre et ce depuis le 1<sup>er</sup> trimestre 1992.

En complément des ateliers pêche, il confectionne et distribue des « **Guides techniques** » : mémento sur les méthodes de pêche, les nœuds marins et de pêche, la sécurité en mer et les premiers secours, la cuisine de la mer ...

Il réalise chaque année un « **Annuaire des marées** » édité à 8000 exemplaires accompagné de calendriers.

Il assure chaque mercredi matin et chaque samedi matin une permanence sur le port de 10 h à 12 h.

Il dispose d'un mouillage dans le Sound de Chausey et dans l'avant-port.  
Il organise avec l'APH des formations pour les permis bateau et le certificat de radiophonie restreinte.  
Chaque année, lors de l'assemblée générale du club au mois d'octobre, le CAPG récompense des plus belles prises de l'année.

Il organise avec l'APH et le Yacht Club de Granville en partenariat avec le port de Hérél un concours de pêche (le Challenge du Loup).  
Il aide d'autres clubs pour assurer la sécurité de sorties en mer.  
Il participe aux Pucés Nautiques et à l'embarquement immédiat, au nettoyage du Sound, à la fête des voisins de pontons, ...

Les membres du conseil d'administration participent à de nombreuses réunions en lien avec l'objet du club à savoir comités de gestion et de suivi, Natura 2000, Comité 50, conseil portuaire, qualité des eaux, etc.

# Bulletin d'adhésion

N'hésitez pas à faire adhérer votre entourage !



Nouvelle adhésion

Renouvellement d'adhésion

Adhésion du 1<sup>er</sup> octobre 2022 au 30 septembre 2023

Civilité : M.  Mme   
Nom : ..... Prénom : .....  
Date de naissance (JJ/MM/AAAA) : .....  
Adresse : .....  
.....  
Code postal : ..... Ville : .....  
Téléphone : fixe ..... mobile : .....  
Courriel : .....@.....

### Rayer ci-dessous les mentions inutiles ou compléter

Je possède : un bateau : OUI / NON un kayak : OUI / NON  
Immatriculation : .....  
Nom : .....  
Si oui : dans le port de Hérel (place n° ) / sur remorque / en port à sec  
Mise à l'eau : cale de Hérel / Autre cale : .....  
Sur liste d'attente du port de Hérel : OUI / NON si oui, depuis le .....  
Je pratique :

La pêche en bateau	OUI / NON
La pêche au thon	OUI / NON
La pêche en kayak	OUI / NON
La pêche du bord (surfcasting, pêche à rôder, digues)	OUI / NON
La pêche à pied	OUI / NON

Cotisation au CPAG	OUI/NON	23 €
Cotisation jeune (-18 ans)	OUI/NON	10 €
Cotisation FNPP	OUI/NON	15 €
Frais d'envoi par courrier	OUI/NON	4 €
<b>Total de mon règlement</b>		

Bulletin à retourner rempli et accompagné du règlement (chèque à l'ordre du CPAG) à l'adresse suivante :

CPAG  
Bureau du port de plaisance de Hérel  
Promenade du Docteur Paul LAVAT  
50400 GRANVILLE

Date : Signature :

..... **cadre réservé au CPAG** .....

N° de carte CPAG : ..... N° FNPP : .....  
Règlement : chèque  espèces  Enregistrée le .....