Fiches d’urgence

Emergency sheets



|  |
| --- |
| Urgence médicale - Medical emergencyAppels VHF de détresse et d'urgence - VHF calls for distress and emergency* Appel de détresse à l’aide d’une VHF ASN - Distress call using a DSC VHF
* Appel de détresse à l’aide d’une VHF sans ASN - Distress call using a VHF without DSC
* Accusé de réception d’un message de détresse - Acknowledgment of receipt of a distress message
* Relais d’appel de détresse - Distress call relay

Homme à la mer - Man over boardFeu à bord - Fire on boardVoie d’eau - FloodingAnnexe |

Dans toute situation d’urgence, il faut réagir vite tout en essayant de garder son calme et de ne surtout pas paniquer.

Toutes ces fiches devront être mises dans un classeur toujours à portée de main dans un endroit bien visible du carré.

Avant de prendre la mer, ne pas oublier de remplir la [Fiche médicale individuelle](http://www.chu-toulouse.fr/IMG/doc/fiche_de_renseignements_medicaux.doc) et de l’envoyer à ccmm@chu-toulouse.fr en indiquant la date de départ ainsi que les destinations prévues.

|  |
| --- |
| Urgence médicale - Medical emergencyLe Centre de consultation médicale maritime (CCMM) peut être contacté (24/7/365) :The French Marine Medical Consultation Center can be contacted (24/7/365) :* en direct par satellite ou mobile
	+ au 32 ou 38 sur le réseau INMARSAT
	+ au +33 5 34 39 33 33
* par l’intermédiaire des CROSS le long des côtes
	+ VHF canal 16
	+ mobile GSM, composer le 196
 |

Pour des consultations médicales non urgentes ou des questions médicales, simplement envoyer un courriel à ccmm@chu-toulouse.fr

For non-emergency medical consultations or medical issues, simply send an email to

ccmm@chu-toulouse.fr.

Appels VHF de détresse et d'urgence

VHF calls for distress and emergency

À n’employer que lorsqu'un navire ou une personne est sous la menace d'un danger grave et imminent et a besoin qu'on lui vienne immédiatement en aide (voie d'eau importante, incendie, échouement, homme à la mer …).

Use only when a ship or person is under threat of serious and imminent danger and needs immediate assistance (eg, heavy flooding, fire, grounding, man overboard ...) ).

|  |  |
| --- | --- |
| Nature de la détresseIndéterminé Incendie, explosion Voie d'eau Abordage Échouement Gîte, danger de chavirement Navire coule Navire désemparé et à la dérive Abandon de navire Homme à la mer Piraterie/agression et vol à main armée | Nature of distressUndefinedFire, explosionFloodingCollisionGroundingListing, in danger of capsizingSinkingDisable and adriftAbandoning shipMan over boardPiracy/armed robbery attack |

|  |
| --- |
| Appel de détresse à l’aide d’une VHF ASN[[1]](#footnote-1)Distress call using a DSC[[2]](#footnote-2) VHF* Appuyer pendant au moins 5 secondes sur le bouton [DISTRESS] ou
* Par le menu [CALL], puis [DISTRESS], sélectionner la nature de la détresse, entrer la position géographique du navire (si nécessaire), et enfin appuyez sur [SEND] pour envoyer ou [CANCEL] pour annuler ou corriger.
* Press and hold the [DISTRESS] button for at least 5 seconds or
* Using the [CALL] menu, then [DISTRESS], select the nature of the distress, enter the ship's geographical position (if necessary), and then press [SEND] to send or [CANCEL] to cancel or correct.
 |

|  |
| --- |
| Appel de détresse à l’aide d’une VHF sans ASNDistress call using a VHF without DSCAppel de détresse sur la voie 16Distress call on channel 16 |

|  |
| --- |
| * MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY
* Ici MIKENO, MIKENO, MIKENO
* Indicatif d’appel du navire ou MMSI[[3]](#footnote-3)
* MAYDAY, MIKENO, indicatif d’appel du navire
* Position du navire absolue (coordonnées géographiques) ou relative (par rapport à un point fixe connu)
* Nature de la détresse (description courte)
* Type d’assistance requise
* Nombre de personnes à bord
* Intentions du responsable du navire
* Tout renseignement destiné à faciliter les secours.
 |

|  |
| --- |
| * MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY
* This is MIKENO, MIKENO, MIKENO
* Vessel call sign or MMSI3
* MAYDAY, MIKENO, call sign
* Position of the vessel absolute (geographic coordinates) or relative (to a known fixed point)
* Nature of distress (short description)
* Requested assistance
* Number of people on board
* Intentions of the ship's responsible person
* Any information intended to facilitate the rescue.
 |

**Accusé de réception d’un message de détresse** après avoir écouté et noté le message de détresse

**Acknowledgment of receipt of a distress message** after listening and noting the distress message

|  |  |
| --- | --- |
| MAYDAYNom du navire en détresse et son indicatif d’appelDonner votre positionÀ vous | MAYDAYName of the vessel in distress and its call signGive your positionOver |

**Relais d’appel de détresse - Distress call relay**

Un navire doit retransmettre un message de détresse au profit d’un navire si l’appel n’a pas fait l’objet d’un accusé de réception d’une station côtière ou d’un autre navire dans un délai de cinq minutes ou si le navire n'arrive pas à joindre la station côtière (ex : portée trop faible, radio en panne). Le relais de détresse s'effectue sur la voie 16 et prendra la forme suivante :

|  |
| --- |
| MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAYA TOUS, A TOUS, A TOUSIci MIKENO, MIKENO, MIKENOIndicatif d’appel du navireMAYDAYNom et indicatif d’appel du navire en détresseRépétition des renseignements contenus dans le message de détresseÀ vous |

A ship must transfer a distress message if the call has not been acknowledged by a coast station or other ship within five minutes or if the ship cannot reach the coast station (eg too short a reach, a radio failure). The distress relay is on channel 16 and will take the following form:

|  |
| --- |
| MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAYALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONSTHIS IS MIKENO, MIKENO, MIKENOVessel call signMAYDAYName and call sign of the vessel in distressRepetition of the information contained in the distress messageOver |

Homme à la mer - Man over board

* Si vous êtes plusieurs à bord, l’un des occupants doit garder en vue la personne tombée à l’eau, si vous êtes tout seul, essayer de garder la personne en vue tout en manœuvrant le bateau
* Lancer la perche IOR ainsi que la bouée (fer-à-cheval) dans l’eau (ou tout autre objet visible et flottant) afin d’avoir un point de repère sur la zone et crier « Homme à la mer » si vous n’êtes pas seul,
* Manœuvrer le bateau de manière à pouvoir retourner au plus vite soit en démarrant le moteur et en choquant les écoutes soit à la voile.
* Appuyer sur la fonction MOB du GPS

Le mieux étant de réaliser toutes ces opérations en même temps !

Si la personne tombée à l’eau est perdue de vue, le mieux est de se mettre à la cape et de lancer un appel de détresse, voir plus haut « Appels VHF de détresse et d'urgence ».

* *If you are several people on board, one of the occupants must keep in sight the person who has fallen into the water, if you are alone, try to keep the person in sight while steering the boat*
* *Launch the (IOR dan) buoy in the water (or any other visible floating object) to have a landmark on the area and shout "Man over board"* if you are not alone,
* *Steer the boat in order to return as quickly as possible by starting the engine and shocking the sailing mainsheets or by sailing.*
* *Press the GPS MOB function*

*The best being doing all these operations at the same time!*

*If the person being dropped is out of sight, it is best to heave to and make a distress call, see "VHF Distress and Emergency Calls" above.*

Feu à bord - Fire on board

Le pire accident à bord est l’incendie car quand le feu a pris, les risques sont de perdre le bateau en quelques minutes mais aussi que des équipiers soient brulés et/ou intoxiqués par les fumées.

* Tous les équipiers doivent sortir au plus vite à l’air libre,
* Appuyer sur le bouton [DISTRESS] de la VHF ASN ou envoyer un MAYDAY pour une vieille VHF sans ASN,
* Trouver l’origine du feu, si c’est le moteur, l’arrêter et fermer l’arrivée de carburant et tenter d’éteindre le feu au moyen d’un extincteur[[4]](#footnote-4) ou d’une couverture anti-feu,
* Fermer le robinet de la bouteille de gaz,
* Couper l’électricité au coupe-batterie,
* Fermer toutes les ventilations afin de réduire l’apport d’oxygène,
* Éloigner tout ce qui est inflammable,
* Préparer l’annexe ou le bib avec tout le matériel de secours et de survie.

Le mieux étant de réaliser toutes ces opérations en même temps ! Une fois le feu maitrisé, ne pas oublier d’annuler le MAYDAY.

Appuyer sur [CANCEL] ou [STOP] de la VHF pour annuler l’alerte de détresse VHF ASN et envoyer le message d’annulation sur le canal 16 :

|  |
| --- |
| A TOUS, A TOUS, A TOUSIci MIKENO, MIKENO, MIKENO, Indicatif d’appel du navire (3 fois)Position géographique à UTCAnnulation de l’appel de détresse effectuée le Date à UTCTerminé |

*The worst accident on board is the fire because when the fire has taken, the risks is to lose the boat in a few minutes but also that crew are burned and / or intoxicated by the smoke.*

* *All the team members must leave as soon as possible in the open air,*
* *Press the [DISTRESS] button on the DSC VHF or send a MAYDAY for an old VHF without ASN,*
* *Find the origin of the fire, if it is the engine, stop it and close the fuel supply and try to extinguish the fire with a fire extinguisher[[5]](#footnote-5) or a fire blanket,*
* *Close the valve of the gas cylinder,*
* *Switch off the electricity at the battery switch,*
* *Close all ventilations to reduce oxygen supply,*
* *Keep away anything that is flammable,*
* *Prepare the dinghy or the bib with all the rescue and survival equipment.*

*The best thing is to do all these operations at the same time! Once the fire is under control, do not forget to cancel the MAYDAY.*

*Press [CANCEL] or [STOP] to cancel the distress alert if you have a DSN VHF and send the MAYDAY cancellation on channel 16:*

|  |
| --- |
| *All Stations, All Stations, All Stations**This is MMSI, MIKENO, MIKENO, MIKENO, CALL SIGN, CALL SIGN, CALL SIGN**Geographic location at UTC**Cancel my distress alert of DATE, TIME UTC**Over* |

Voie d’eau – Flooding

La voie d'eau est avec le feu, de loin le danger le plus grave qui puisse survenir à bord d'un bateau et qui peut entrainer très rapidement son naufrage.

* La voie d’eau nécessite la mise en œuvre de moyens d’épuisement puissants : seaux, pompes à fort débit.
* Lancer toutes les pompes du bord pour évacuer le maximum d’eau.
* Lancer le moteur pour pouvoir utiliser la pompe de cale.
* Une présence d’eau permanente dans les fonds, peut avoir comme origine une voie d'eau.
* La première chose à faire, pour un bateau évoluant en mer, est de vérifier s'il s'agit d'eau douce ou d'eau de mer :
	+ Douce, il peut s'agir soit d'une fuite du circuit d'eau à bord (tuyauterie, réservoir), soit d'une infiltration (étanchéité du pont, du liston, des fixations du balcon, des taquets etc...), rechercher et traiter le problème.
	+ Salée, il faudra traiter le problème très rapidement car l'origine de l'entrée d'eau se trouve probablement sous la ligne de flottaison et les conséquences pourraient être graves si cela venait à s'accentuer brusquement. Les points possibles d'entrée d'eau sont principalement les passe-coque, les vannes, les soufflets d’embase et les presse-étoupe d’arbre d’hélice.
	+ Chaude ou tiède, cela peut être le circuit de refroidissement du moteur (durite percée, ou déconnectée du circuit)
* Localiser la voie d’eau, remonter la fuite en la suivant à la main.
* Boucher la voie d’eau par l’intérieur avec tout ce que vous avez sous la main : paillet, pinoche, coussin, matelas.
* Poser une planche dessus pour assurer la rigidité de l’ensemble.
* Colmater la brèche par l’extérieur en utilisant une voile ou tout autre moyen.
* Boucher le trou si cela est possible avec un matériau polymérisant pour limiter la voie d’eau le temps de rallier le port le plus proche.

Si la voie d'eau survient soudainement en cours de navigation, pour les passe-coque et les presse-étoupe il sera possible dans bien des cas de traiter le problème à l'aide de pinoches, de pièces de tissus et tout autre matériau ou objet disponible et de rentrer au port ou abri le plus proche.

Dans tous les cas, prévenez les secours par VHF sur le 16 en indiquant la nature du problème, votre position, vos intentions et suivez leurs instructions.

Si la voie d'eau provient des soufflets d'embase (à ce propos il est important de suivre les préconisations du constructeur quand à la périodicité du remplacement des soufflets), la cale risque se remplir rapidement et avoir pour conséquence le naufrage du bateau.

Le plus grave, heurter un haut fond, des rochers ou un OFNI peut entrainer une voie d'eau qui dans bien des cas ne pourra pas être aveuglée si sa taille est trop importante.

Tenter d'aveugler la voie d'eau à l'aide de tout ce que l'on pourra trouver à bord, pièces de tissus, matériaux mous etc…

Activer les pompes électriques ou manuelles à disposition.

Si le bateau a heurté un haut fond ou des rochers près du rivage, et si l'état de la mer le permet, le bateau va rester posé ou partiellement immergé.

Lorsque qu'il s'agit d'un OFNI au large par exemple, si la voie d'eau ne peut pas être aveuglée, l'eau va envahir très rapidement le bateau et il va très vite couler.

Dans le cas ou la voie d'eau n'a pu être aveuglée et que le bateau est en train de couler , il convient de se mettre rapidement en sécurité sans omettre au préalable de bien prévenir les secours.

Lancer un appel de détresse "MayDay"sur la VHF Canal 16 et/ou ASN

Donner toutes les indications nécessaires, position, nombre de personnes à bord, état du navire, intentions (quitter le navire pour la survie par ex.)

Prendre avec soi, VHF portable, lampe étanche et tout autre objet de signalement à porté de main (d'autres se trouvent à l'intérieur de la survie).

Si ce n'est déjà fait, tous les passagers doivent mettre leur gilet de sauvetage.

Mettre la survie à l'eau et l'activer avec son bout relié au bateau, aider et s'assurer que tous les passagers l'ont rejointe avant de faire de même.

Couper le bout qui relie la survie au bateau.

1. Appel Sélectif Numérique [↑](#footnote-ref-1)
2. Digital Selecting Call [↑](#footnote-ref-2)
3. Maritime Mobile Service Identity [↑](#footnote-ref-3)
4. Normalement, tous les extincteurs s’utilisent de la même manière mais il est quand même préférable d’avoir lu la notice d’utilisation au préalable. [↑](#footnote-ref-4)
5. Normally, all fire extinguishers are used in the same way but it is still better to have read the instructions beforehand. [↑](#footnote-ref-5)