

CHAPITRE 1

SOMMAIRE

DU MANUEL PRATIQUE DE SURVIE EN MER

Chap. 1 - SOMMAIRE

Chap. 2 - RECUEIL.

2-1 - Circonstances de recueil	5
2-2 - Se préparer au recueil	6
2-3 - Recueil de nuit	6
2-4 - Recueil par hélicoptère	7
2-5 - Après le recueil	8
2-6 - Signaux réglementaires de sauvetage	9
2-7 - Lexique international de sauvetage	11

Chap. 3 - SIGNALER VOTRE DETRESSE.

3-1 - Tableau de portée possible des équipements de signalisation	13
3-2 - Durée de vie des moyens de signalisation.	13
3-3 - Faire	14
3-4 - Moment opportun pour se signaler	14
3-5 - Les moyens de signalisation	14
3-6 - Autres moyens complémentaires	16
3-7 - Moyens de signalisation de fortune	17
3-8 - Code international des signaux	17

Chap. 4 - HYDROCARBURES.

4-1 - Danger	20
4-2 - Conduite à tenir	20

Chap. 5 - SURVIVRE AVEC LE MORAL.

5-1 - D'autres ont survécu en mer avant vous avec succès	22
5-2 - Etat d'esprit à adopter pour survivre : R.E.S. C.A.P.S.	23
5-3 - Quelques tentations possibles du naufragé.	25

Chap. 6 - STABILITE DE VOTRE ENGIN DE SAUVETAGE.

6-1 - Stabiliser votre radeau de sauvetage ...	26
6-2 - Stabiliser votre canot de sauvetage	27
6-3 - Redresser votre embarcation	27

Chap. 7 - MENER VOTRE EPREUVE AU SUCCES.

7-1 - Les objectifs à atteindre par le Patron ..	28
7-2 - La prise de décision	28
7-3 - Les tâches du Patron	28
7-4 - Les responsabilités du chacun	29

Chap. 8 - ORGANISER VOTRE SAUVETAGE

8-1 - Assurer la veille	30
8-2 - Suivre la navigation	30

8-3 - Observer le temps	30
8-4 - Rechercher en permanence les sauveteurs possibles	30
8-5 - Contrôler régulièrement l'état de l'engin de sauvetage	30
8-6 - Pêcher	31
8-7 - Prendre soin de ceux qui dorment et des blessés	31
8-8 - Journaux du Bord	31

Chap. 9 - SE PROTEGER DU FROID.

9-1 - Accidents provoqués par le froid	46
--	----

Chap. 10 - SE PROTEGER DE LA CHALEUR.

10-1 - Accidents provoqués par la chaleur ...	49
10-2 - Accidents dus au rayonnement infra-rouge ou ultra-violet	51

Chap. 11 - SECOURISME.

11-1 - Les signes normaux de la vie	52
11-2 - Protéger le blessé	52
11-3 - Le blessé respire	53
11-4 - Arrêt cardiaque	54
11-5 - Le blessé saigne	55
11-6 - Blessures	56
11-7 - Brûlures	58
11-8 - Fractures	58
11-9 - Luxations, Entorses	59
11-10 - Détresse circulatoire	59
11-11 - Evacuer le blessé	59
11-12 - Intoxication-Empoisonnement	59
11-13 - Dents	59
11-14 - Hydrocarbures	59
11-15 - Affections des yeux et oreilles	59
11-16 - Maladies, Fièvres	59
11-17 - Accouchement	60
11-18 - Affections courantes des naufragés .	61

Chap. 12 - HYGIENE.

12-1 - La selle	62
12-2 - Uriner	62
12-3 - Hygiène féminine	62
12-4 - Se laver	62
12-5 - Dents	62

Chap. 13 - UTILISATION, ENTRETIEN ET REPARATION DU MATERIEL.

13-1 - Le radeau gonflable	62
13-2 - Embarcation de sauvetage	63
13-3 - Entretien	63
13-4 - Réparations	64

Chap. 14 - FATIGUE, REPOS, SOMMEIL.

14-1 - La fatigue	68
14-2 - Repos	68
14-3 - Le sommeil	68
14-4 - Les conditions de travail	69
14-5 - Planifier les relèves et le repos	69
14-6 - Le moral de nuit	69
14-7 - Se coucher	69

Chap. 15 - BOIRE.

15-1 - L'eau du bord	70
15-2 - Boire de l'eau de mer	71
15-3 - Boire ou se rationner	71
15-4 - Autres sources de liquide	72
15-5 - Récupérer de l'eau douce	72
15-6 - Les moyens modernes de distillation d'eau de mer	73
15-7 - Alambic solaire improvisé	73
15-8 - Stocker l'eau douce	73

Chap. 16 - MANGER.

16-1 - Les rations du bord	75
16-2 - La consommation des algues	75
16-3 - Le plancton	75
16-4 - La consommation des poissons	75
16-5 - La consommation des oiseaux	75
16-6 - L'anthropophagie	77
16-7 - Pêcher	77
16-8 - Capturer des oiseaux	80

Chap. 17 - NAVIGUER.

17-1 - Partir ou rester sur place	82
17-2 - Calculer la position	82
17-3 - Calcul de vitesse	82
17-4 - Orientation par une montre	83
17-5 - Orientation par les étoiles	83
17-6 - Latitude et longitude	83
17-7 - Faire route	85

Chap. 18 - PREVOIR LE TEMPS.

18-1 - Types de nuages	86
18-2 - Zones de pluies	86
18-3 - Cyclones tropicaux	87

Chap. 19 - FAIRE COTE.

19-1 - Signes d'une terre	89
19-2 - Les côtes	89
19-3 - Où atterrir	90
19-4 - Atterrir à la nage	90

19-5 - Atterrissage avec un radeau de sauvetage	90
19-6 - Atterrissage avec un canot de sauvetage	91
19-7 - Après l'atterrissage	91

Chap. 20 - SURVIVRE A TERRE.

20-1 - Point de la situation	92
20-2 - Premiers soins	92
20-3 - Protection	92
20-4 - Eau	99
20-5 - Nourriture	101
20-6 - Signalisation	103
20-7 - Exploiter les ressources	103

Chap. 21 - VIE MARINE.

21-1 - Principaux poissons	106
21-2 - Oiseaux marins	106
21-3 - Requins, baleines et autres grands animaux marins	106
21-4 - Tortues	107
21-5 - Autres animaux marins	107
21-6 - Animaux vénénéux	107
21-7 - Animaux venimeux	107
21-8 - Algues	108

Chap. 22 - MATELOTAGE.

22-1 - Soins aux filins	110
22-2 - Nœuds utiles	110

Chap. 23 - DETENTE.

23-1 - Détente physique	111
23-2 - Jeux	112
23-3 - Histoires drôles	112
23-4 - Musique	112
23-5 - Exercices mentaux	112

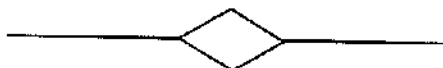
Chap. 24 - PRIERES

24-1 - Prière chrétienne	121
24-2 - Prière catholique et orthodoxe	121
24-3 - Prière juive	121
24-4 - Prière musulmane	121
24-5 - Prière de l'incroyant	121
24-6 - Prière pour les morts	122

INDEX GENERAL

123

Règle CRAS - Cartes - Stylo : dans pochette.



CHAPITRE 2

LE RECUEIL

Le recueil est la dernière partie de votre épreuve : peut-être la plus dangereuse !

TRÈS DANGEREUX

Se précipiter.

MAUVAIS

Baisser les bras.
Surestimer ses forces.
Improviser le recueil.

BON

Etre sur ses gardes.
Prendre son temps.
Se préparer au recueil.

Le recueil, la récupération, peuvent être la partie la plus périlleuse d'un naufrage; de nombreuses opérations de recueil se sont soldées par des morts; certaines de ces morts auraient pu être évitées. Faites donc très attention et ne prenez aucun risque.

Vos capacités physiques sont affaiblies par le froid, les privations d'eau et de nourriture, l'ankylose, le manque d'exercice, la fatigue... Vos capacités mentales sont probablement diminuées (plus que vous ne le croyez de toutes façons) et par conséquent votre jugement se trouve faussé.

Vous devez donc vous **considérer** comme une **personne inconsciente** pour ce qui est des précautions

à prendre mais vous devez **agir** comme si votre existence ne dépendait que de **VOS** efforts.

Le commandant du navire sauveteur dispose de plus d'éléments que vous pour apprécier la situation et ses décisions seront meilleures que les vôtres.

POUR VOTRE SAUVEGARDE CE COMMANDANT SERA PEUT-ÊTRE AMENÉ A DIFFÉRER VOTRE RECUEIL pour attendre des circonstances plus favorables.

Il vaut mieux que vous restiez un peu plus longtemps sur l'engin de sauvetage mais **VIVANT** que de disparaître ou d'arriver mort à bord du navire sauveteur.

2.1. CIRCONSTANCES DE RECUEIL

FAVORABLES	DÉFAVORABLES
<p>Le sauveteur :</p> <ul style="list-style-type: none">— navire spécialisé,— faible franc-bord,— navire de pêche,— communique avec vous,— parle votre langue. <p>Le moment :</p> <ul style="list-style-type: none">— matinée,— le jour se lève,— la nuit sous des projecteurs. <p>La météo :</p> <ul style="list-style-type: none">— mer chaude,— temps chaud,— calme,— mer belle,— bonne visibilité,— vent avec le courant.	<ul style="list-style-type: none">— navire non spécialisé,— franc-bord élevé,— navire de commerce,— ne communique pas avec vous,— ne parle pas votre langue. <ul style="list-style-type: none">— la nuit tombe,— la nuit est tombée. <ul style="list-style-type: none">— mer froide,— temps froid,— vent,— mer formée,— mauvaise visibilité,— vent contre courant.

Si vous ne courez pas un risque immédiat à cause des conditions climatiques (froid en particulier), de l'état de la mer ou de la proximité des dangers, il est préférable de différer le recueil jusqu'à ce que de meilleures conditions soient réunies.

Cependant, même si les conditions de recueil sont mauvaises, une situation météorologique en aggravation ou toute autre menace peut amener à décider de procéder immédiatement à l'opération (ex. : brouillard qui tombe etc.).

2.2 SE PRÉPARER AU RECUEIL

Dès que vous avez la CERTITUDE de votre recueil, faites tout ce qui est en votre pouvoir pour augmenter vos forces et votre résistance et donc vos chances de réussite. Consommez vos réserves d'eau et de nourriture.

Mettez sur vous TOUTE votre « garde-robe » (y compris gants, chaussures, casque). Ceci vous protégera des chocs, de l'hypothermie, et des animaux marins.

CAPELÉZ VOTRE BRASSIÈRE et faites-la capeler aux autres naufragés...

Emmenez le présent manuel.

Il est très important « d'organiser » votre sauvetage et pour cela, il faut prendre contact avec vos sauveteurs.

Par n'importe quel moyen pourvu qu'il soit efficace.

Pensez que vos sauveteurs sont, peut-être, eux aussi, sans expérience de ce genre d'opération (bien souvent il s'agit là de leur premier sauvetage). Tout comme vous avez sans doute été pris au dépourvu par votre naufrage, ils sont pris au dépourvu par votre sauvetage.

Même si vos sauveteurs parlent le même langage que vous, vous avez peu de chance de vous faire entendre et comprendre d'eux : votre voix risque d'être faible et déformée. Le bruit du vent, de la mer et des moteurs du navire sauveteur vont rendre les communications très incertaines.

Avec un hélicoptère les communications à la voix sont difficiles voire impossibles, malgré la présence de mégaphones sur certains hélicoptères.

L'usage d'une V.H.F. sur canal 16 vous rendra les plus grands services, aussi, **ÉCONOMISEZ LES BATTERIES POUR CETTE OCCASION.**

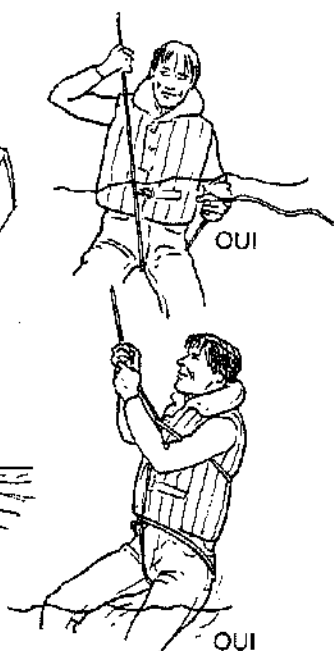
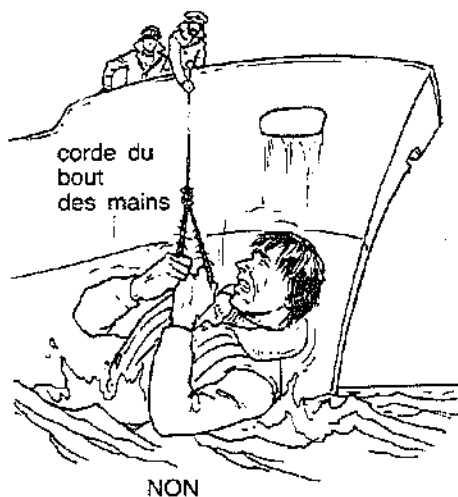
Si vous ne possédez pas un petit poste V.H.F. PORTATIF, demandez au navire sauveteur de vous en faire parvenir un.

Emmenez sur vous les journaux et documents qui pourront vous aider à faire un rapport précis sur le naufrage, votre survie et votre sauvetage.

Emmenez ce manuel avec vous.

Avant d'essayer de monter à bord de l'hélicoptère ou du navire sauveteur, et même si son franc-bord vous paraît faible, **ASSUREZ-VOUS TOUJOURS** par un filin (nœud de chaise sous les aisselles, plus une sous-cutale entre les jambes). Voir figure 2.1.

(Fig. 2.1)



Si vous n'avez pas pu communiquer sans ambiguïté avec votre sauveteur, il est préférable de faire monter en premier à bord celui d'entre vous qui a conservé la meilleure santé physique afin qu'il puisse expliquer la situation et guider les sauveteurs — en particulier s'il y a des blessés —.

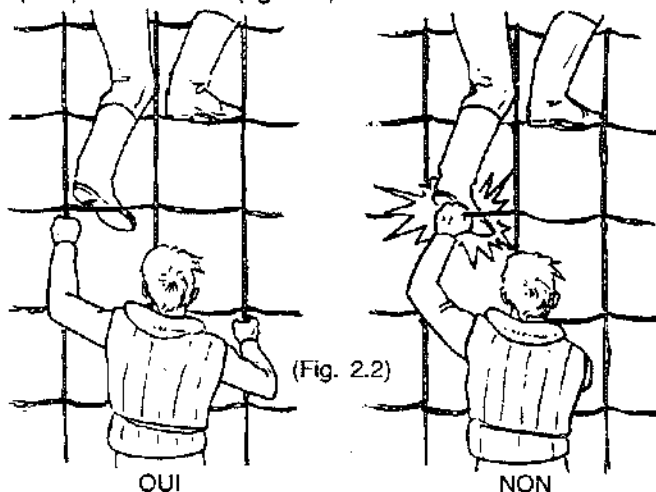
Par grosse mer n'attachez pas votre engin de sauvetage au navire sauveteur : votre engin n'est pas assez résistant pour encaisser la traction d'une bosse frappée sur un gros navire soumis aux mouvements de la houle.

En restant au vent de votre navire sauveteur, vous ne pourrez pas l'accoster sans risque si la mer est formée. Si vous vous mettez sous son vent il dérivera plus vite que vous et peut vous faire chavirer s'il roule beaucoup, surtout s'il est léger.

Conservez une bonne stabilité à votre engin de sauvetage. Il arrive assez souvent que la vague d'étrave ou le ressac contre la coque du navire sauveteur, retournent les engins de sauvetage et provoquent des morts.

UN SEUL DEBOUT à la fois. TOUS les AUTRES DOIVENT RESTER ASSIS.

Pour monter à bord par un filet ou par une échelle de pilote il faut mettre les mains sur les parties verticales pour ne pas se faire écraser les mains par quelqu'un d'autre (fig. 2.2).



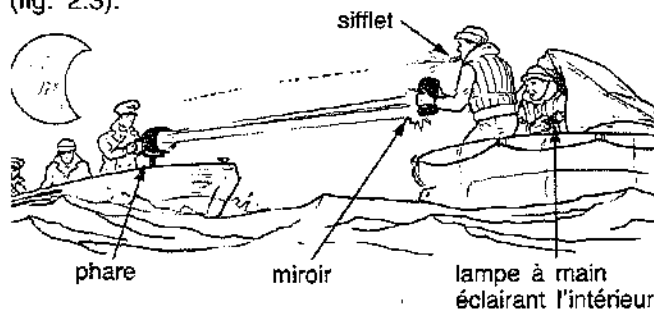
NE PAS MONTER sur un filet si vous êtes fatigué, déshydraté, malade, blessé etc.

2.3. RECUEIL DE NUIT

Utilisez les feux à main pour guider sur vous les sauveteurs, sans vous aveugler ni brûler votre engin de sauvetage ou vous-mêmes.

Utilisez le miroir pour réfléchir la lumière du projecteur du navire sauveteur.

Utilisez votre sifflet pour guider les sauveteurs (fig. 2.3).



(Fig. 2.3)

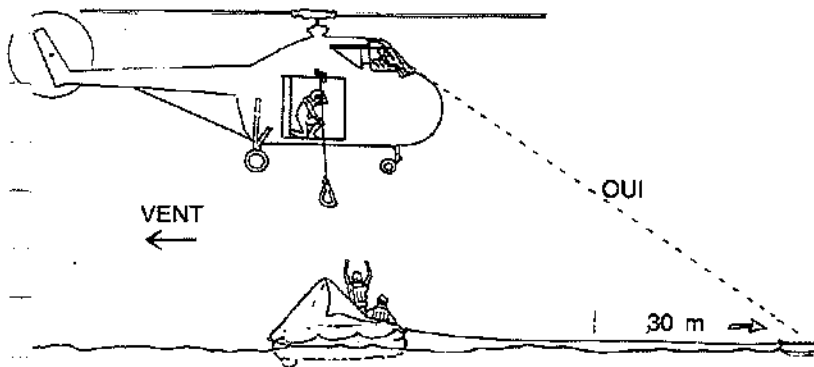
Equipez le plus grand nombre possible de personnes de lampes électriques. Si tout le monde ne peut pas en avoir, regroupez les naufragés et donnez une lampe par groupe.

NE LAISSEZ PERSONNE SANS LAMPE. Attachez les lampes sur les équipiers.

N'éblouissez pas les sauveteurs avec vos lampes. Dirigez les faisceaux lumineux sur VOTRE engin de sauvetage et non sur le navire sauveteur.

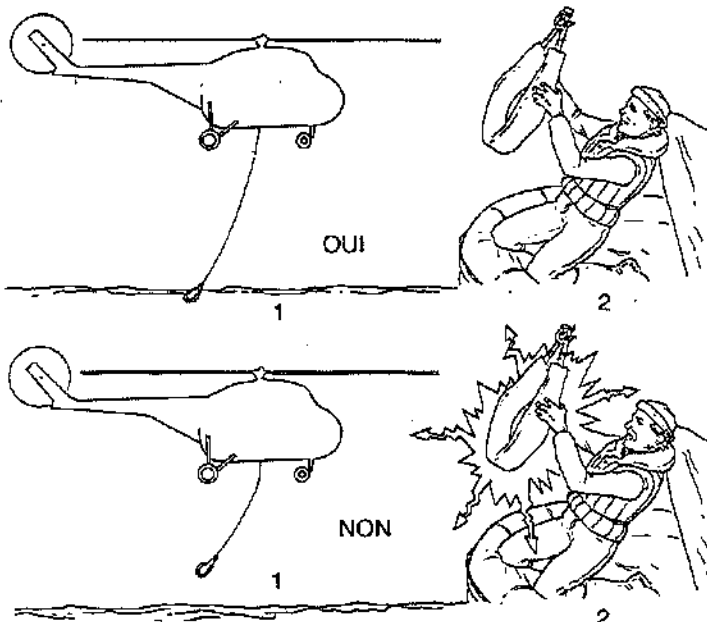
2.4. RECUEIL PAR HÉLICOPTÈRE

Le pilote de certains hélicoptères ne peut pas voir ce qui se passe à sa verticale il ne voit donc pas l'engin de sauvetage. Vous pouvez l'aider en filant entièrement le « halin léger flottant » qui équipe réglementairement votre engin et en le laissant dériver (fig. 2.4).



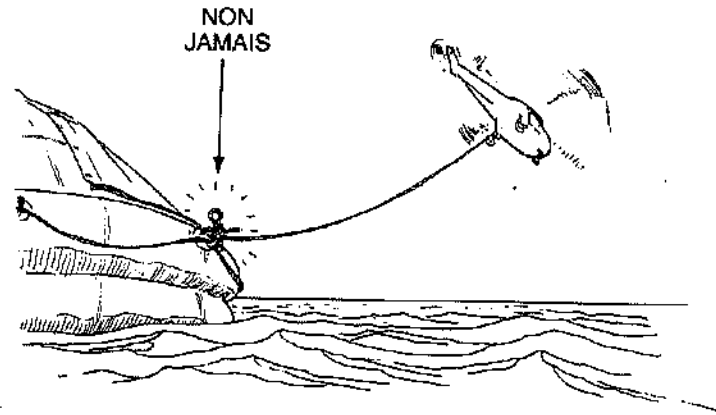
(Fig. 2.4)

Ne touchez pas l'extrémité du câble de treuillage avant qu'il ait touché la mer ; il est probablement chargé d'électricité statique et vous seriez commotionné (fig. 2.5).



(Fig. 2.5)

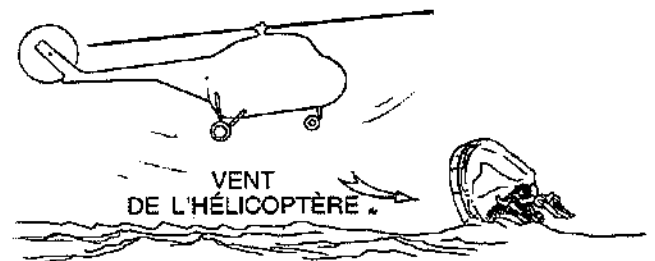
N'amarrez JAMAIS le câble que l'hélicoptère va vous envoyer, ni à votre engin de sauvetage, ni à quoi que ce soit d'autre, excepté à un naufragé (fig. 2.6).



(Fig. 2.6)

Pendant l'hélicoptère conservez votre brassière capelée. Si vous n'en avez pas, mettez et lacez celle qui descend par le câble.

Le vent créé par le rotor est très fort (plusieurs dizaines de nœuds) : il peut faire chavirer votre engin de sauvetage, surtout s'il s'agit d'un radeau partiellement chargé. Le vent du rotor aura aussi pour effet d'augmenter la perte de chaleur et donc le risque d'hypothermie, ou d'aggraver une hypothermie déjà débutante.

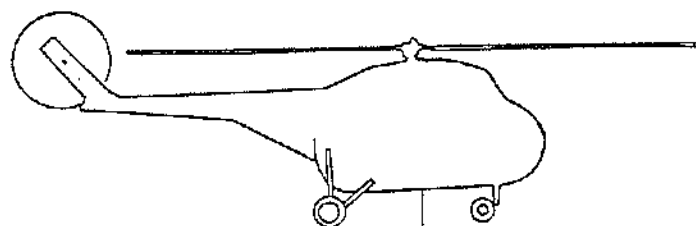


(Fig. 2.7)

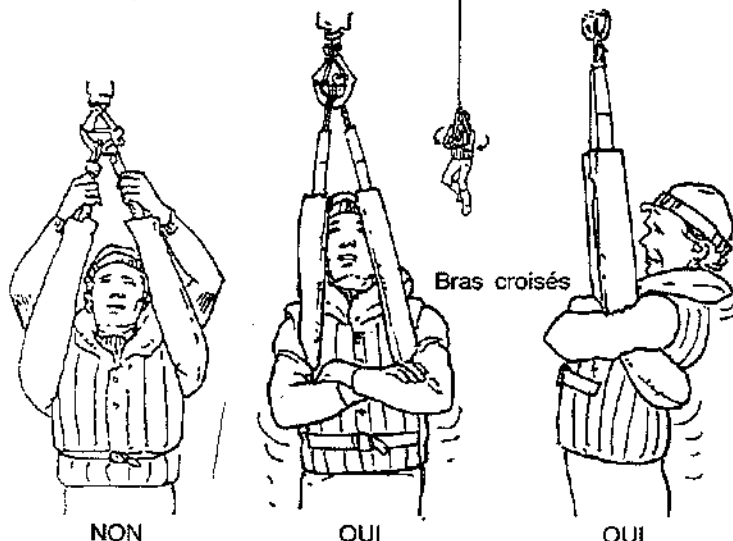
Le nombre de places de passagers est assez limité à bord d'un hélicoptère. Aussi il peut arriver qu'il ne puisse pas emmener tous les naufragés en un seul voyage. Dans ce cas, faire embarquer en premier ceux qui ont le plus besoin de soins.

Les hélicoptères français envoient généralement un plongeur pour vous aider à vous équiper pour le treuillage mais cette procédure n'est pas adoptée par tous les pays.

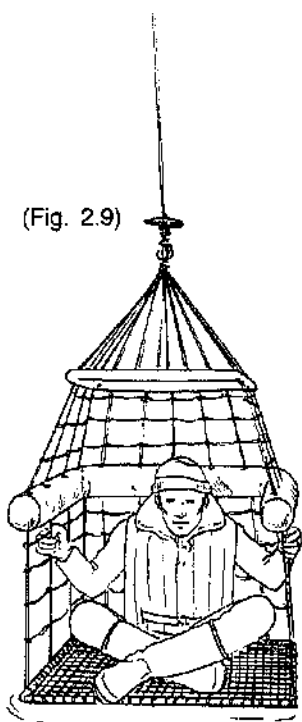
Si vous êtes hélitreuillé au moyen d'un câble et d'une élingue de sauvetage il faut ajuster la boucle dans votre dos et sous vos aisselles, serrer les coudes **RAMENER LES AVANT-BRAS SUR L'ABDOMEN** et **CROISER LES BRAS** (fig. 2.8).



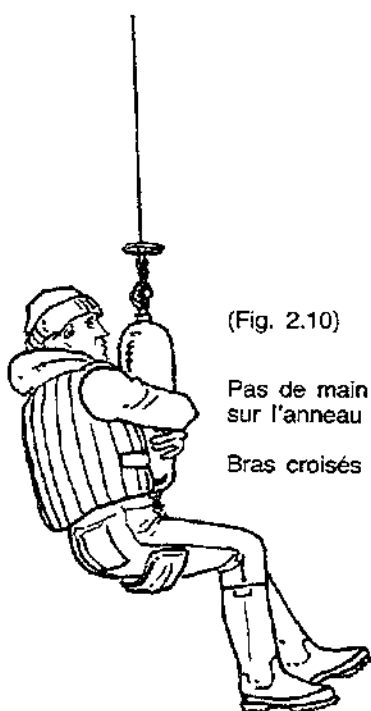
(Fig. 2.8)



Certains hélicoptères n'embarquent pas les naufragés à leur bord, ils les transportent dans une nacelle qui reste suspendue sous l'appareil pendant tout le trajet. Dans ce cas il faut absolument abriter la ou les personnes du refroidissement intense engendré par le vent dû au rotor et à la vitesse de l'hélicoptère (fig. 2.9) et (fig. 2.10).



(Fig. 2.9)



(Fig. 2.10)

Pas de main sur l'anneau
Bras croisés

CONSERVEZ votre brassière. Ne pas toucher la nacelle avant qu'elle ait touché l'eau (électricité statique).

En descendant la nacelle, pour la guider jusqu'à vous, l'hélicoptère pourra d'abord envoyer un filin lesté: attendre qu'il ait touché l'eau, le prendre et vous en servir seulement pour attirer la nacelle à vous.

Lors de l'évacuation des blessés, laissez sur le blessé un message indiquant le type de blessure: quitte à écrire au marqueur ou au rouge à lèvres sur le front du blessé.

2.41. RÉCUPÉRATION AVEC L'AIDE D'UN PLONGEUR

DE JOUR: Le plongeur va venir jusqu'à vous et vous amènera le câble et la boucle de sangle; il vous aidera et vous indiquera comment faire. Il faut lui exposer tout ce que vous savez de la situation pour qu'il puisse en rendre compte au pilote qui prendra les décisions qu'il faut.

DE NUIT: Le plongeur va rester au bout du câble et l'hélicoptère va essayer de le draguer jusqu'à vous. Ne pas l'éclairer mais vous éclairer pour montrer au pilote où aller.

2.42. RÉCUPÉRATION SANS PLONGEUR

DE JOUR: Agissez avec prudence.

DE NUIT: C'est très difficile surtout par mauvais temps.

Dans les deux cas s'il y a des personnes invalides ou blessées et si vous ne pouvez communiquer avec l'appareil par V.H.F., il faut envoyer d'abord une personne valide pour prévenir l'équipage de la situation quitte à faire redescendre cette personne pour aider à envoyer les blessés en particulier si le nombre de places dans l'appareil est insuffisant **ET AUSSI** pour décider du mode d'hélitreuillage (position horizontale ou position verticale).

2.5. APRÈS LE RECUEIL

Par tous les moyens disponibles et **LE PLUS TÔT POSSIBLE** prévenez les autorités maritimes de votre recueil.

Donnez **IMMÉDIATEMENT** le maximum de renseignements concernant d'autres naufragés éventuels.

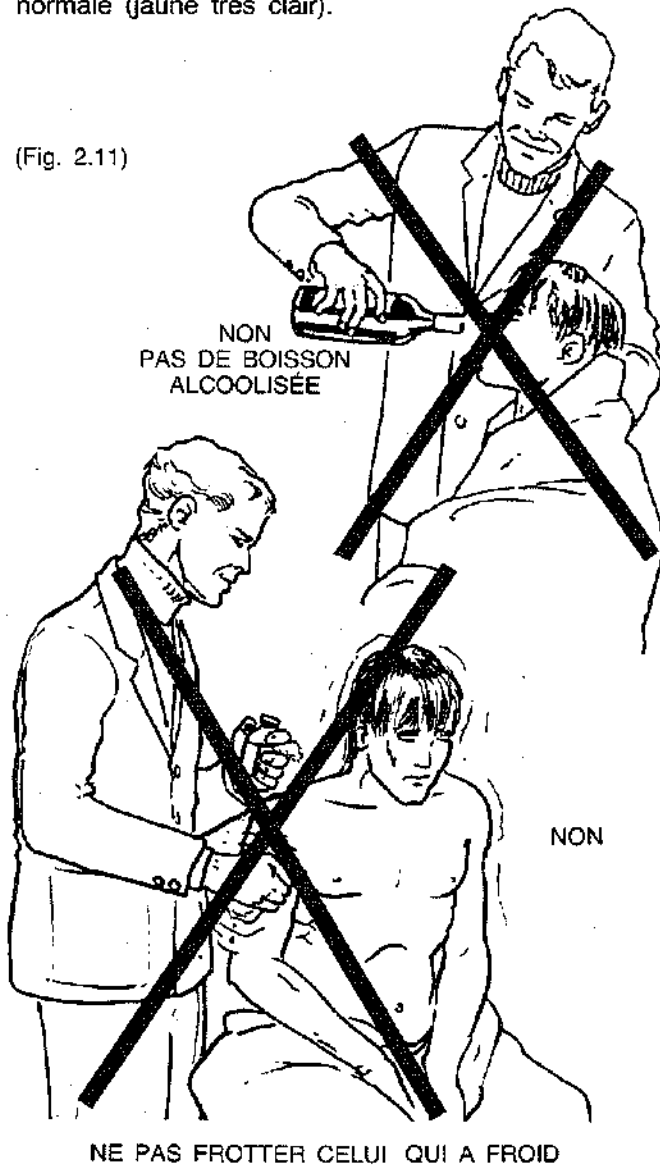
Opposez-vous de toutes vos forces à des soins qui ne seraient pas adaptés à votre état (en particulier hypothermie); opposez-vous avec la même vigueur si vous pensez que des traitements dangereux sont appliqués à vos compagnons de naufrage. Soyez prêts à conseiller les soins appropriés (y compris avec l'aide de ce manuel).

OPPOSEZ-VOUS A TOUTE ADMINISTRATION D'ALCOOL.

OPPOSEZ-VOUS A TOUTE FRICTION DESTINÉE à ACTIVER la CIRCULATION du SANG (fig. 2.11).

Si vous avez jeûné pendant longtemps, faites-vous réhydrater en priorité : de l'eau ou du thé léger en petite quantité (1/2 verre) mais souvent (intervalles de 10 minutes). Après l'absorption d'environ un demi-litre, vous pouvez additionner l'eau de jus de fruits et de sucre. Continuez à boire sans rien prendre de solide jusqu'à ce que vos urines aient repris une couleur normale (jaune très clair).

(Fig. 2.11)

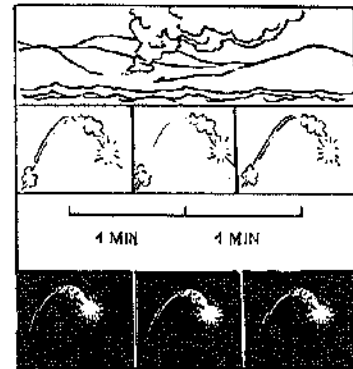


SIGNAL (Fig. 2.12)

DE JOUR : Signal à fumée orange ou signal combiné avec un signal sonore (éclair) consistant en trois signaux simples tirés à des intervalles d'environ 1 minute.

DE NUIT : Fusée à étoiles blanches consistant en trois signaux simples tirés à des intervalles d'environ 1 minute.

Si c'est nécessaire, les signaux de jour peuvent être lancés de nuit ou les signaux de nuit de jour.



(Fig. 2.12)

SIGNIFICATION

« Nous vous voyons : secours vous sera porté dès que possible ».

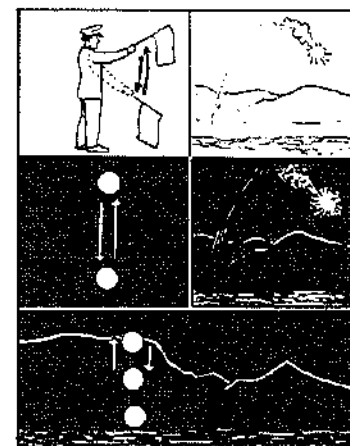
(La répétition de ces signaux a la même signification).

2.62. Signaux de débarquement destinés à guider les embarcations transportant des équipages ou personnes en détresse.

SIGNAL (Fig. 2.13)

DE JOUR : Mouvement vertical d'un pavillon blanc ou des bras ou tir d'un signal à étoiles vertes ou transmission de la lettre « K » (— . —) au moyen d'un signal lumineux ou sonore.

DE NUIT : Mouvement vertical d'un feu blanc ou d'une flamme blanche ou tir d'un signal à étoiles vertes ou transmission de la lettre « K » (— . —) au moyen d'un signal lumineux ou sonore. Un alignement (indication de direction) peut être établi en plaçant un feu blanc ou une flamme blanche stable, plus bas et en ligne droite avec l'observateur.



(Fig. 2.13)

SIGNIFICATION

« Cet emplacement est le meilleur pour débarquer ».

2.6. SIGNAUX DE SAUVETAGE RÉGLEMENTAIRES

Les signaux qui suivent sont ceux indiqués dans la règle 16 du chapitre V de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (1960).

Ces signaux devront être employés par les stations de sauvetage ou par les navires ou les personnes en détresse, et par les navires ou les personnes en détresse dans les communications avec les stations de sauvetage et les navires de secours.

(Pour les signaux utilisés par les avions se reporter au chapitre 4.)

2.61. Réponse des stations ou navires de sauvetage aux signaux de détresse lancés par un navire ou une personne.

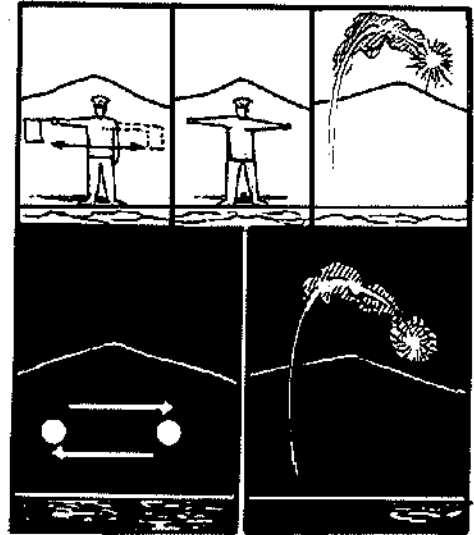
SIGNAL (Fig. 2.14)

DE JOUR : Mouvement horizontal d'un pavillon blanc ou bras étendus horizontalement ou tir d'un signal à étoiles rouges ou transmission de la lettre « S » (...) au moyen d'un signal lumineux ou sonore.

DE NUIT : Mouvement horizontal d'un feu blanc ou tir d'un signal à étoiles rouges ou transmission de la lettre S (...) au moyen d'un signal lumineux ou sonore.

SIGNIFICATION

« Il est extrêmement dangereux de débarquer ici ».

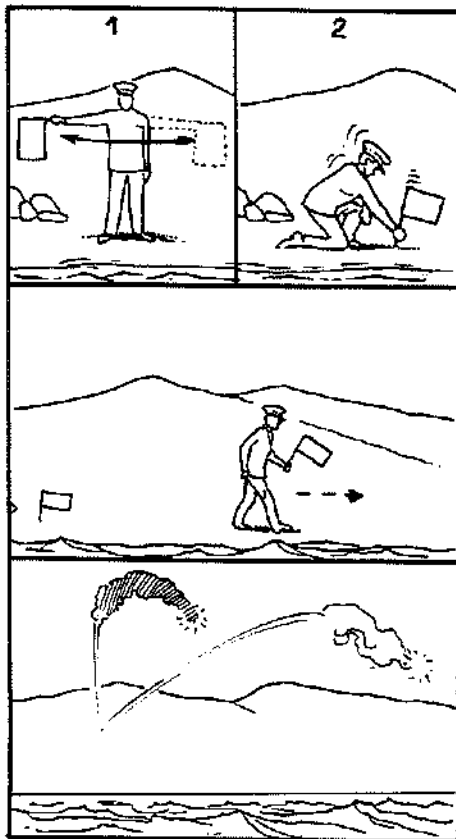


(Fig. 2.14)

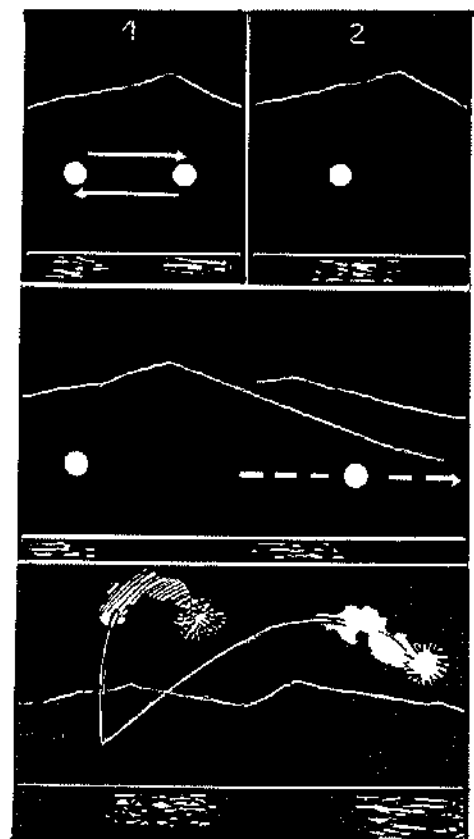
SIGNAL (Fig. 2.15) (Fig. 2.16)

DE JOUR : Mouvement horizontal d'un pavillon blanc, le pavillon étant ensuite piqué en terre, et un deuxième pavillon blanc étant transporté dans la direction que l'on veut indiquer ou tir d'un signal à étoiles rouges verticalement et d'un signal à étoiles blanches en direction du meilleur emplacement de débarquement ou transmission de la lettre « S » (...) suivie de la lettre « R » (. - .) si un meilleur lieu de débarquement est situé vers la droite de la direction d'approche, ou de la lettre « L » (. - .) si un lieu de débarquement plus sûr est situé plus à gauche de la direction d'approche.

DE NUIT : Mouvement horizontal d'une lumière ou d'un feu blanc, la lumière ou le feu blanc étant ensuite posé à terre et une autre lumière ou un autre feu blanc étant transporté dans la direction que l'on veut indiquer ou tir d'un signal à étoiles rouges verticalement ou d'un signal à étoiles blanches en direction du meilleur lieu de débarquement ou transmission de la lettre « S » (...) suivie de la lettre « R » (. - .) si un point de débarquement plus sûr est situé vers la droite de la direction d'approche ou de la lettre « L » (. - .) si un point de débarquement plus sûr est situé vers la gauche de la direction d'approche.



(Fig. 2.15)



(Fig. 2.16)

SIGNIFICATION

« Il est extrêmement dangereux de débarquer ici.
Un emplacement plus favorable au débarquement se trouve dans la direction indiquée ».

2.63. Signaux à employer concurremment avec des engins de sauvetage ayant leur base sur la côte.

SIGNAL

DE JOUR : Mouvement vertical d'un pavillon blanc ou des bras ou tir d'un signal à étoiles vertes.

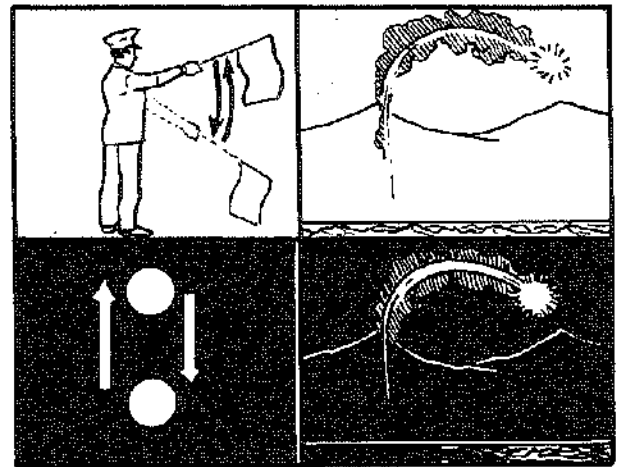
DE NUIT : Mouvement vertical d'une lumière ou d'un feu blanc ou tir d'un signal à étoiles vertes.

SIGNIFICATION

En général : « Affirmatif ».

Plus particulièrement :

- « L'amarre est tenue » ;
- « La poulie à fouët est amarrée » ;
- « Le câble est amarré » ;
- « Il y a un homme dans la bouée-culotte » ;
- « Virez ».



(Fig. 2.17)

SIGNAL

DE JOUR : Mouvement horizontal d'un pavillon blanc ou de bras étendus horizontalement ou tir d'un signal à étoiles rouges.

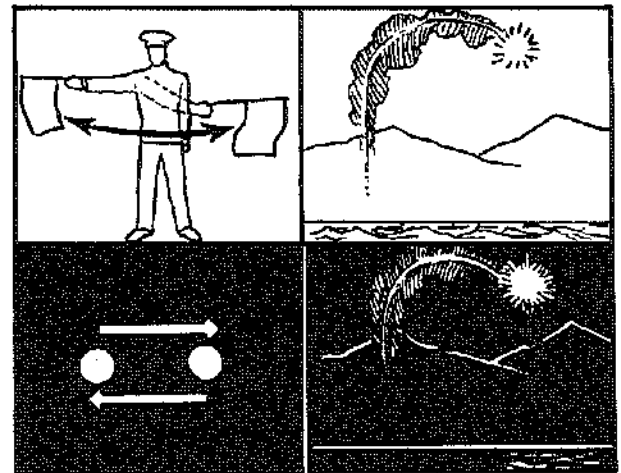
DE NUIT : Mouvement horizontal d'une lumière ou d'un feu blanc ou tir d'un signal à étoiles rouges.

SIGNIFICATION

En général : « Négatif ».

Plus particulièrement :

- « Mollissez » ;
- « Tenez bon à virer ».



(Fig. 2.18)

2.7. LEXIQUE INTERNATIONAL DE SAUVETAGE

FRANÇAIS	ANGLAIS	ESPAGNOL	ARABE (Phonétique)	RUSSE (Phonétique)	CHINOIS (Phonétique)
je	I	yo	ana	ia	wo
suis	am	estoy			
nous	we	nosotros	nahnou	my	wo-men
sommes	are	estamos			
naufragés	castaways	naufragados	gharqa	patanoufchié	zau-nan
français	French	francés	faranssi	frantsouzy	pha-gwo ren
1	one	uno	wahed	adine	e
2	two	dos	issnan	dva	are
3	three	tres	tsalatsa	tri	san
4	four	quatro	arbaa	tchetyrié	su
5	five	cinco	ghamssa	piat'	wu
6	six	seis	sita	chest'	leo
7	seven	siete	sabaa	siem'	chi
8	eight	ocho	tsamania	vossiém'	ba
9	nine	nueve	tessaa	diéviat'	joe
10	ten	diez	achera	diéssiat'	shih
appeler	call	pedir	itassala	pazvat'	jau
à la radio	by radio	con la radio	ala el mizyae	pa ràdio	dien-tai
à gauche	to the left	a la izquierda	ala el yassari	na liéva	jwow-bin
à droite	to the right	a la derecha	ala el yamani	na práva	yo-bin
chef	chief	jefe	raïss	natchâlnik	sho-jiang
commandant	commander	comandante	caïd	kamandire	ji-hway-gwan
camarade	comrade	camarada	çadiq	tovârichtche	tong-tze

2.7. LEXIQUE INTERNATIONAL DE SAUVETAGE (suite)

FRANÇAIS	ANGLAIS	ESPAGNOL	ARABE (Phonétique)	RUSSE (Phonétique)	CHINOIS (Phonétique)
crayon	pencil	lápiz	qalam	karandache	chen-be
blesés	injured	heridos	jarha	raniényié	sho-shang
blessure	injury	herida	jourh	râna	sho-shang
boire	drink	beber	chariba	pit'	huh
bon	good	bueno	hassen	kharachô	how-de
bras	arm	brazo	ziraa	roukâ	sho-be
chaud, très chaud	warm, hot	caliente, muy caliente	hare, hare jiden	gariâtcha	rong-haw
de l'eau	water	agua	el mae	vadou	sway
depuis... jours	since... days	hace... días	mounzou... ayam	oujè... dnei	ruh-tze
depuis... heures	since... hours	hace... horas	mounzou... saat	oujè... tchassôf	jung-tow
dormir	sleep	dormir	nama	spat'	sway-jow
douleur	pain	dolor	alam	bol'	tong
droite	right	derecha	el yamine	právaïa	she-da
enfant(s)	child(ren)	niños(s)	walad, awlad	diéti	hai-je
femme(s)	woman (women)	mujer(es)	imraat, nissa	génechtchina(y)	ta
feu	fire	fuego	nare	agôn'	hwoh
froid	cold	frío	berd	khôlate	lung
gauche	left	izquierda	yassar	liévaïa	jwow-bin
homme(s)	man (men)	hombre(s)	rajel, roujous	moujetchina(y)	ta
jambe	leg	pierna	rijel	nagâ	tway
lacher	let go	softar	feka	atpoustit'	fung
lancer	throw	lazar	rama	brossit'	diu
laver	wash	lavar	ghassala	myt'	she
lui, elle	him, her	ello, ella	houa, hiya	on, ana	ta
main	hand	mano	yad	roukâ	sho
malade	sick	enfermo	marid	balnoï	bing
manger	eat	comer	akala	yest'	chih
mauvais	bad	maïo	radi	plôkha	twang
merci	thank you	gracias	choukrane	spassïba	she-she-ne
moi	me	yo	ana	minia	wo
mouillé	wet	mojado	mouballal	môkrïi	shih
nom	name	apellido	laqabe	imia	ming-tze
non	no	no	la	niet	may-o
nous	we	nosotros	nahnou	my	wo-men
numéro	number	número	raqam	nômïere	how-ma
oui	yes	sí	naam	da	shih-de
papier	paper	papel	waraq	boumâga	tze
pas d'alcool	no alcohol	no alcohol	doun kouhouf	niet spirta	may-o joe-jing
ped	foot	pie	qadam	nagâ	jaw
plus	more	más	aksser	bôlché	tsai-lai
plus haut	higher	más alto	aksser el aala	vÿché	gow
plus bas	lower	más bajo	aksser el assfal	nïjé	dee
sec	dry	seco	jafe	soukhôï	gan
svp	please	por favor	min fadlik	pajalsta	ching
tenir	hold	tener	maghsseï	dierjat'	na-dow
tête	head	cabeza	raes	gualavâ	tow
toi	you	tú	anta	tibiâ	ne
toilettes	toilets	excusado	maghsseï	toualiéte	ma-tong
uriner	urinate	orinar	bala	pipi	shau-bien
vous	you	vosotros	antoum	vy	ne



CHAPITRE 3

SIGNALEZ VOTRE DÉTRESSE

L'efficacité des signaux ne dépend que de vous. Vous ne serez probablement pas tout de suite détecté. Beaucoup de navires que vous verrez PEUVENT NE PAS vous voir. Gardez le moral, essayez encore.

TRÈS DANGEREUX

Croire que personne ne peut vous voir.

MAUVAIS

Regarder brûler les artifices.
Utiliser les artifices lumineux de jour ou n'importe comment.
Utiliser les artifices en direction des aéronefs commerciaux volant à haute altitude (ils ne peuvent vous voir).

BON

Attirer l'attention avant de tirer des artifices.
Economiser les artifices.
Tirer les artifices sous le vent.
Protéger vos mains avec des gants ou un tissu sec.
Assurer une veille continue.
Prenez patience.

3.1. TABLEAU DE PORTÉE POSSIBLE DES ÉQUIPEMENTS DE SIGNALISATION

	JOUR	NUIT
Balise SARSAT-COSPAS. Balise type aéronautique. VHF (canal 16) Fusées avec système radar Fusées à parachute Colorants	mondial 0 à 180 milles 30 milles environ performance variable	mondial idem idem idem
Miroirs Fumigènes Lampes torches Feux à éclats portables Fanions et panneaux Sifflet	faible 2 à 5 milles (pour un observateur aérien) distance de l'horizon 1 à 3 milles zéro 1 à 3 milles (cond. favor.) 0,5 à 1 mille 0,1 à 0,5 mille (bon dans le brouillard)	10 à 12 milles aucune aucune 1 mille 1 à 2 milles distance de l'horizon aucune idem
Feu blanc (sur le toit du radeau) Image radar du radeau (se confond rapidement avec les échos des vagues) Cert-volant (1 m ² à 30 m de haut)	aucune variable 2 milles	1 mille maxi. idem aucune sauf si feu à éclats accroché

D'avion ou d'hélicoptère à basse altitude, les équipements de signalisation sont visibles de plus loin, selon l'état de la mer, la météorologie et l'ensoleillement.

3.2. DURÉE DE VIE DES MOYENS DE SIGNALISATION

(Les matériels indiqués ci-après sont ceux utilisés par la marine marchande ou la pêche. La plaisance utilise en général des moyens moins performants en particulier en portée et en intensité.)

Balise : 48 heures en utilisation continue (plus pour modèles récents).

Feu à parachute et feux à mains : 45 secondes.

Colorants : une demi-heure.

Miroir : inusable.

Fumigène : 3 minutes.

Lampes : selon la durée de vie des piles, 8 à 12 heures en continu.

Fanions et panneaux : inusable.

Sifflet : inusable.

Piles à eau de mer : 8 à 12 heures en continu.

3.3. FAIRE IMPÉRATIVEMENT

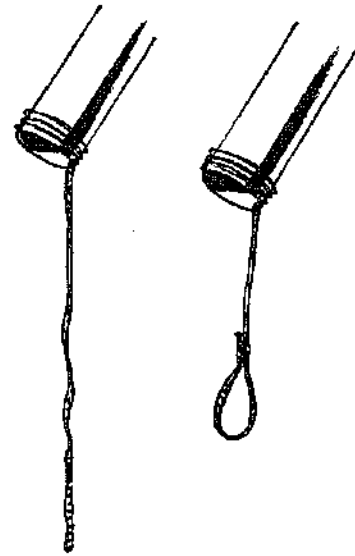
APPRENEZ PAR CŒUR LE MODE D'EMPLOI DE VOS MOYENS DE SIGNALISATION. Pour cela : ouvrir le conteneur (délicatement parce qu'il peut servir à autre chose plus tard) et répéter à blanc l'utilisation des artifices selon le mode d'emploi indiqué.

FAITES UN ŒIL A L'EXTRÉMITÉ DE LA LIGNE DES ARTIFICES qui se déclenchent au moyen d'un petit bout de ligne. Vous vous en faciliterez ainsi l'emploi lorsque vos doigts seront mouillés, engourdis, de nuit, etc. (fig. 3.1).

AUGMENTEZ LA VISIBILITÉ DE VOTRE ENGIN DE SAUVETAGE (plus haut, plus gros) : il est très peu visible sur la mer.

CRÉEZ UN CONTRASTE AVEC L'ENVIRONNEMENT. Si le moyen utilisé est en mouvement son efficacité sera beaucoup plus grande.

VEILLEZ EN PERMANENCE pour vous signaler à bon escient.



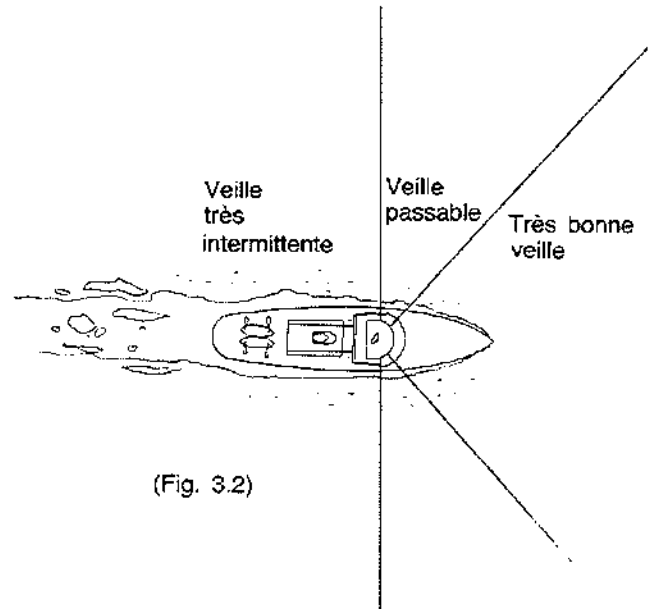
(Fig. 3.1)

3.4. MOMENT OPPORTUN POUR SE SIGNALER A UN NAVIRE OU A UN AÉRONEF

Le moment pour se signaler à un navire dépend de :

- sa distance (vous avez peu de chances de faire entendre votre sifflet d'un navire à l'horizon) ;
- son orientation par rapport à vous : sur un navire la qualité de la veille dépend du gisement (fig. 3.2).

ATTIRER L'ATTENTION DE TOUT NAVIRE D'ABORD avec des signaux (miroir, feux à éclats, bras, drapeaux) avant de tirer les artifices.



(Fig. 3.2)

Si vous apercevez la moustache d'un navire, il est distant de 2,5 à 3 milles.

3.5. LES MOYENS DE SIGNALISATION

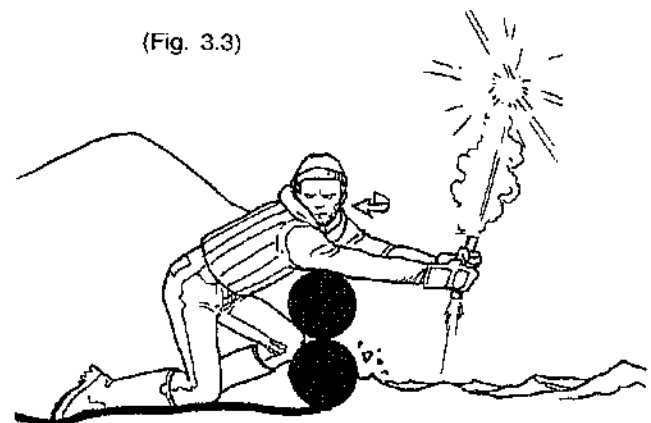
JUSTE AVANT D'UTILISER L'ARTIFICE : retirez tous les adhésifs et tous les bouchons DES FEUX A MAINS ET DES FUSÉES.

NE PAS UTILISER TOUTES les fusées lors de l'apparition du premier navire passant à proximité ou du premier aéronef volant très bas. Ils peuvent passer sans les voir et vous risquez d'épuiser vos moyens, en vain.

Lorsqu'un artifice se déclenche au moyen d'une ligne, tirer sur la ligne en lançant la main afin de ne pas être heurté par le recul du tube vers le bas pour les fusées, ou, brûlé par la flamme pour les feux à mains (fig. 3.3).

AVANT D'UTILISER UN ARTIFICE. Si vous êtes renversé par un coup de mer lors de l'utilisation de l'artifice vous pouvez détruire l'engin de sauvetage, gravement vous brûler, vous tuer ou tuer quelqu'un d'autre.

ASSUREZ VOTRE STABILITÉ dans l'engin de sauvetage (fig. 3.3).



(Fig. 3.3)

Les moyens réglementaires du bord :

3.51. FUSÉES A PARACHUTE

a) Description

Calibre important : environ 45 mm.

En bas du tube lanceur, un bouchon vert ou noir protégeant le système d'allumage de la fusée.

En haut du tube lanceur un bouchon rouge cachant l'orifice par lequel jaillira la fusée (fig. 3.4).

Le corps de la fusée est contenu dans le tube lanceur et après allumage se propulse à 250 mètres de haut environ. A cette altitude un feu rouge est éjecté et redescend pendu à un parachute prévu pour ne pas brûler.

b) Pour tirer la fusée

TENIR FERMEMENT D'UNE MAIN LE TUBE INCLINÉ SOUS LE VENT A 20° environ avec la verticale, AU-DESSUS DE LA MER, OUVERTURE VERS LE HAUT.

De l'autre main actionner l'allumeur à la base du tube.

Certaines fusées possèdent un petit retard qui permet de mettre la deuxième main sur le tube contenant la fusée et ainsi assurer une meilleure tenue du tube.

c) Lorsqu'une fusée fait long feu

GARDER LA POSITION pendant une minute après allumage (en absence de montre compter lentement jusqu'à 60) puis la jeter à la mer.

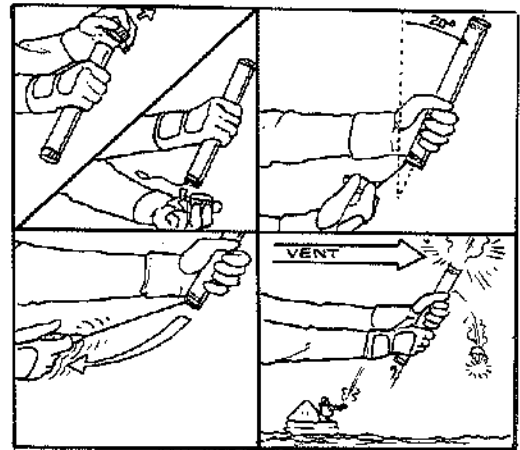
d) Au départ de la fusée

Le recul est plus ou moins important selon les types de fusées.

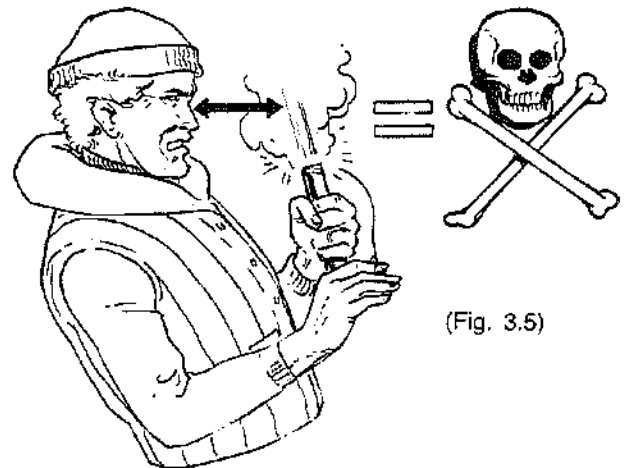
Tenir le tube fermement à deux mains dès que possible, en particulier quand on a les mains mouillées.

PORTER DES GANTS OU UN TISSU SEC POUR SE PROTÉGER LES MAINS LORS DU DÉPART DE LA FUSÉE.

Les fusées sont un moyen efficace de signalisation. ÉCONOMISEZ-LES !!!



(Fig. 3.4)



(Fig. 3.5)

NE JAMAIS METTRE LA TÊTE AU-DESSUS DU TUBE POUR CHERCHER A VOIR CE QUI SE PASSE (fig. 3.5).

3.52. FEUX A MAINS

a) Description

Calibres variés de 25 à 40 mm.

Sur la partie supérieure un bouchon en général rouge protégeant le système d'allumage : cordelette, anneau, frottoir. Dans le cas d'une cordelette : la tirer en lançant la main afin de ne pas être rattrapé par la flamme.

L'extrémité inférieure du tube est organisée de façon à ce que l'on puisse tenir le tube et ne pas être brûlé jusqu'à la fin de la combustion utile de l'artifice.

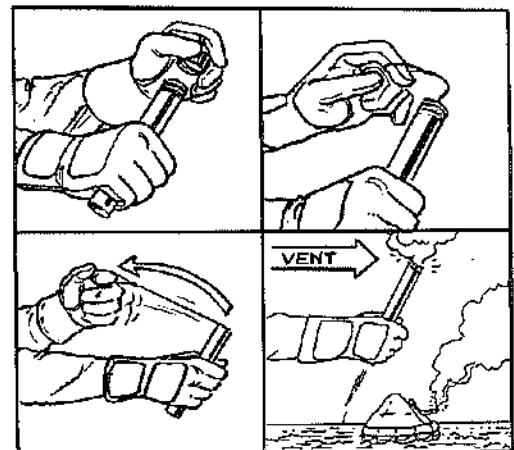
b) Utilisation

S'utilise tenu à la main (fig. 3.6). LA MAIN sur la partie basse du tube.

Se protéger les yeux de la lumière intense en détournant le regard.

UN FEU A MAIN PEUT BRÛLER VOTRE ENGIN : LE TIRER SOUS LE VENT.

Éviter sa fumée légèrement toxique et les projections incandescentes sur l'engin.

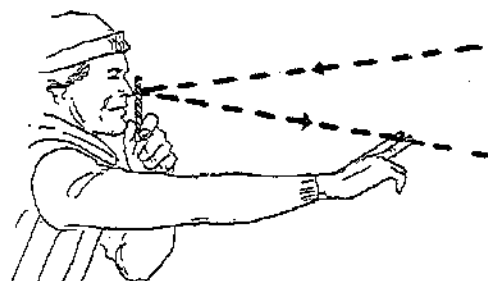
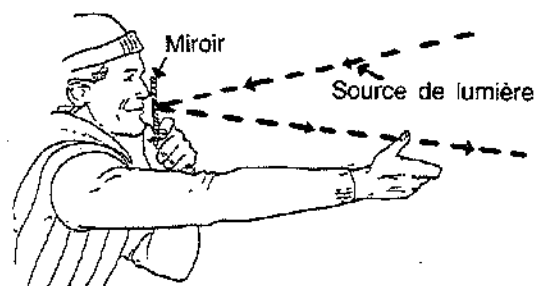
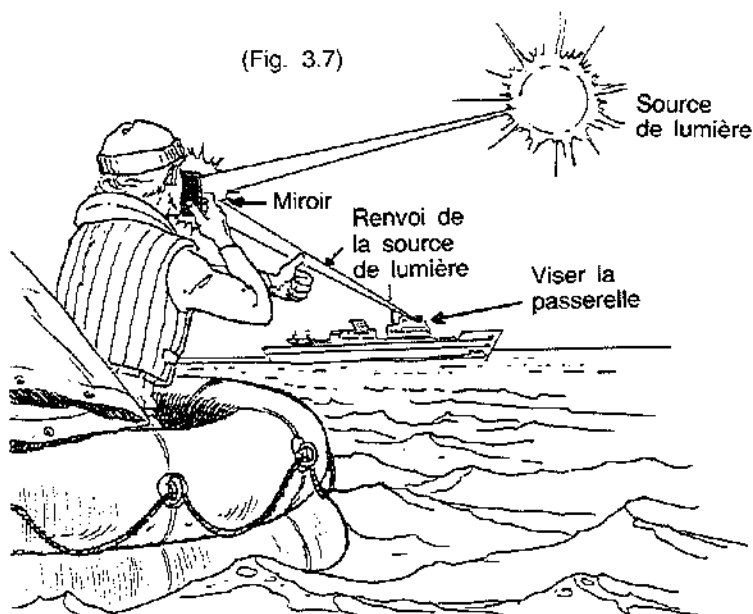


(Fig. 3.6)

Le feu à main est principalement un moyen de guidage terminal des moyens de secours si on est sûr d'avoir été aperçu.

3.53. UNE LAMPE ÉTANCHE

A utiliser de nuit pour envoyer des signaux en visant un navire de passage, ou éclairer son engin lors du recuei.



3.54. UN MIROIR HÉLIOGRAPHIQUE

Le miroir porte jusqu'à l'horizon. Moyen **INUSABLE** très efficace.

S'assurer que la surface du miroir est propre.

Vous pouvez essayer d'attirer l'attention d'un aéronef volant à haute altitude. Ceci ne sera efficace que si vous pouvez éclairer la partie avant de l'aéronef, et quand il est loin de vous venant sur vous.

De nuit, éclairé par un projecteur de navire, utilisez le miroir pour réfléchir la lumière de ce projecteur et être mieux repéré. A défaut de miroir tout objet brillant, poli, ou chromé peut être employé.

Si vous n'arrivez pas à vous en servir selon le mode d'emploi indiqué au dos du miroir, employez la méthode suivante : placez le miroir devant votre visage sous vos yeux (fig. 3.7).

Tendre votre bras vers l'objectif ; fermer votre main ; lever votre pouce ; viser l'objectif avec votre œil en alignant votre pouce et l'objectif.

Prendre votre miroir et l'orienter de telle façon que l'éclat passe par votre pouce en rapprochant le plus possible le miroir de votre œil pour avoir le meilleur alignement possible. **Remuer votre miroir de bas en haut pour faire des signaux.**

Se fait aussi avec deux doigts en fourche au bout du bras au lieu du pouce. Envoyer l'éclat au travers des deux doigts.

3.55. UN SIFFLET

En général, sans roulette, fonctionne même mouillé. Très efficace. Utiliser si besoin le code morse ci-joint (fig. 3.6).

3.56. LAMPES DE L'ENGIN

Votre radeau possède au moins une lampe extérieure de signalisation sur le sommet de la tente. Cette lampe est alimentée par des piles à eau de mer. Les destocker et les mettre à la mer en prenant bien soin de ne pas couper les fils électriques. Au bout de quelques minutes la lampe s'allume. Par économie ne faire fonctionner que la nuit et par mauvais temps. De jour retirer de l'eau les piles et les abriter à bord.

Les embarcations de sauvetage possèdent désormais un phare de recherche.

APPEL DE DÉTRESSE : SOS -----			
CODE MORSE			
A ---	N ---	1 -----	
B ----	O ----	2 -----	
C ----	P ----	3 -----	
D ----	Q ----	4 -----	
E .	R ----	5 ----	
F ----	S ----	6 ----	
G ----	T --	7 -----	
H ----	U ----	8 -----	
I ..	V ----	9 -----	
J -----	W ----	0 -----	
K ----	X ----		
L ----	Y ----		
M ----	Z ----		CH -----
invitation à transmettre	BR	fin de texte	AR
prêt	K	terminé	UA
compris	VE	rien à transmettre	NIL
fin de message	AR	d'accord	OK
attendre	AS	améliorez vos feux	FF
déplacez-vous à droite	DD	répétez	RPT
déplacez vous à gauche	GG	je répète	IRPT
avancez	AA	reçu	R
reculez	CC	émettez + lentement	MD
erreur	HHE	séparez vos signaux	SS
appel général	QQ		

3.6. AUTRES MOYENS COMPLÉMENTAIRES.

3.61. RADIOBALISE DE DÉTRESSE ;

Il existe de nombreux types de radiobalise de détresse.

Matériel très efficace. La portée est mondiale.

Prenez patience.

Suivre à la lettre les indications d'utilisation du constructeur même si elles contredisent ce qui est dit dans ce manuel.

DÈS QUE LA BALISE EST MISE EN MARCHÉ, NE PLUS L'ARRÊTER.

Précision de localisation : de l'ordre de 2 milles.

Quelle que soit l'efficacité de votre système de signalisation, continuez à essayer par tous les moyens de faire connaître votre détresse à d'éventuels sauveteurs.

NE VOUS ATTENDEZ PAS A VOIR SURGIR IMMÉDIATEMENT VOS SAUVETEURS. Ceci peut demander plusieurs heures voire plusieurs jours.

3.62. FUSÉE AVEC SYSTÈME RADAR

Se tire comme les fusées décrites plus haut. Comporte un système provoquant un écho radar. A utiliser seulement en vue des feux de côté d'un navire.

3.63. FUMIGÈNE

Pot de très gros calibre et de couleurs variées. Déclenchement par le haut ou par le bas. Produit une épaisse fumée orange légèrement toxique qui ne peut s'utiliser que par vent faible ou moyen (force 4 maxi) ou pour indiquer la direction du vent à un hélicoptère venant vous récupérer. Le pot flotte. Le jeter à la mer sous le vent après déclenchement.

3.64. V.H.F.

Si vous disposez d'une V.H.F., rédigez votre message de détresse, selon format ci-après. ENVOYEZ-LE SUR CANAL 16 entre H+00 et H+03 et entre H+30 et H+33.

APPEL DE DÉTRESSE

- MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY.
- This is (nom du navire et/ou votre indicatif).

MESSAGE DE DÉTRESSE

- MAYDAY.
- Nom du navire et/ou indicatif.
- Position : ...
- Nature de la détresse : Vessel sunk.
- Assistance demandée : Rescue.
- Autres informations pouvant assister la détresse ; nombre de personnes, nombre de blessés, etc.
- OUT

Pour bien utiliser votre V.H.F. :

**ÉCONOMISEZ VOS PILES
ÉCONOMISEZ VOS PILES
ÉCONOMISEZ VOS PILES**

Vous aurez besoin de votre V.H.F. pour le recueil. Entre l'émission et la veille le rapport de consommation de vos piles est de 1 à 15 environ.

ÉMETTEZ :

- à réception d'un message même si aucun navire en vue ;
- à vue d'un navire ;
- une fois entre H+00 et H+03 et entre H+30 et H+33 (canal 16).

Pour le reste : RESTEZ A L'ÉCOUTE.

3.7. MOYENS DE SIGNALISATION DE FORTUNE

3.71. MIROIR DE TOILETTE

Bien nettoyer le verre du miroir. Pour usage voir paragraphe 3.54.

3.72. ARME A FEU

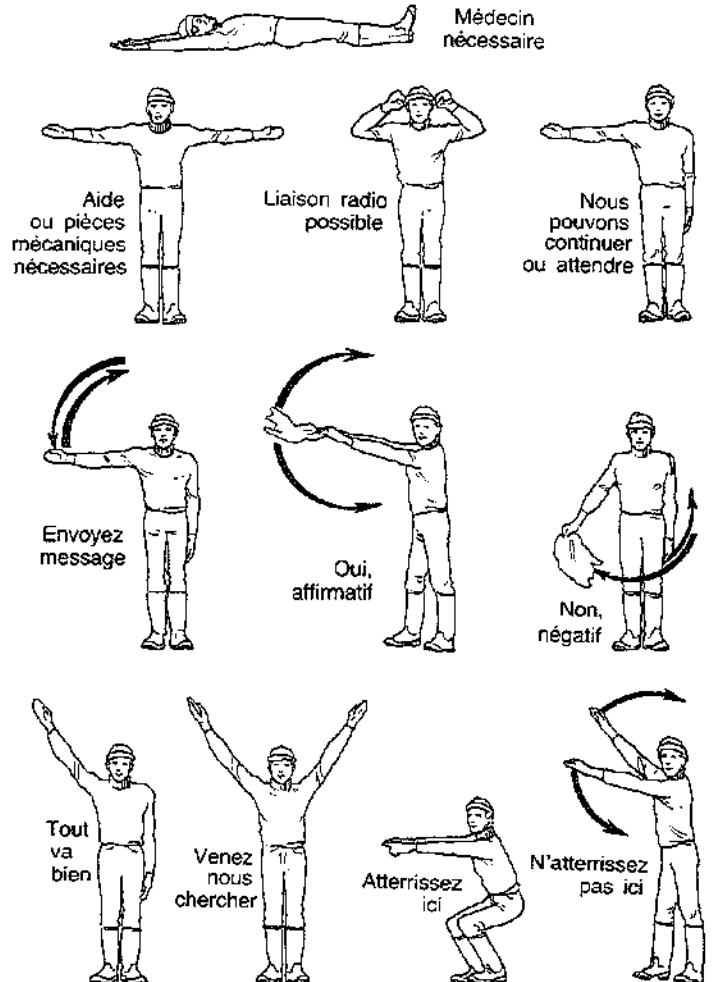
Portée comparable à un sifflet. Tenir compte du vent qui porte le son. Eviter les accidents en stabilisant la position du tireur.

3.73. CERF-VOLANT

Les cerfs-volants ont été utilisés avec succès pendant la deuxième guerre mondiale. Si vous en possédez un n'hésitez pas à monter si possible un réflecteur radar, une balise, un miroir, un feu clignotant. Avec la colle de réparation du lot de bord et/ou du fil et une aiguille, et du tissu plastique de sacs poubelles assez fort, vous pouvez faire le cerf-volant indiqué en dessin, p. 19.

3.8. CODES DE SIGNAUX

Signalisation internationale à bras sol-air



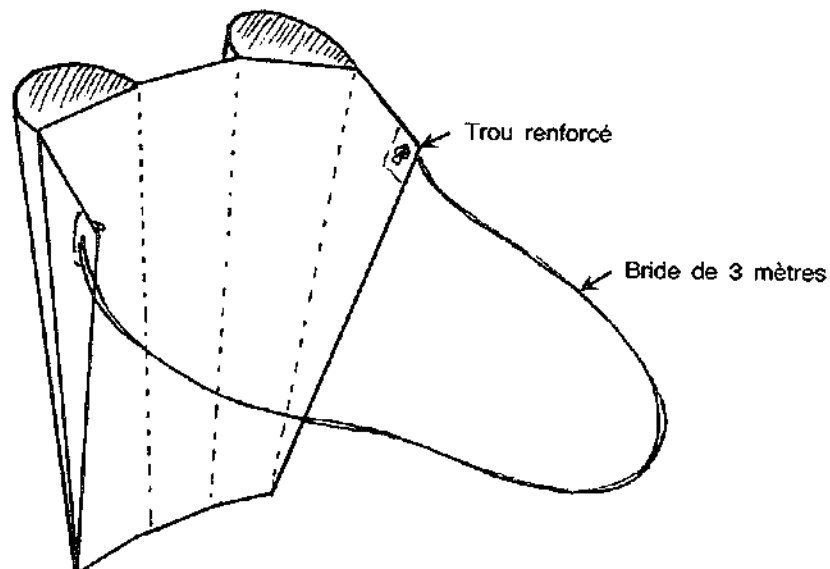
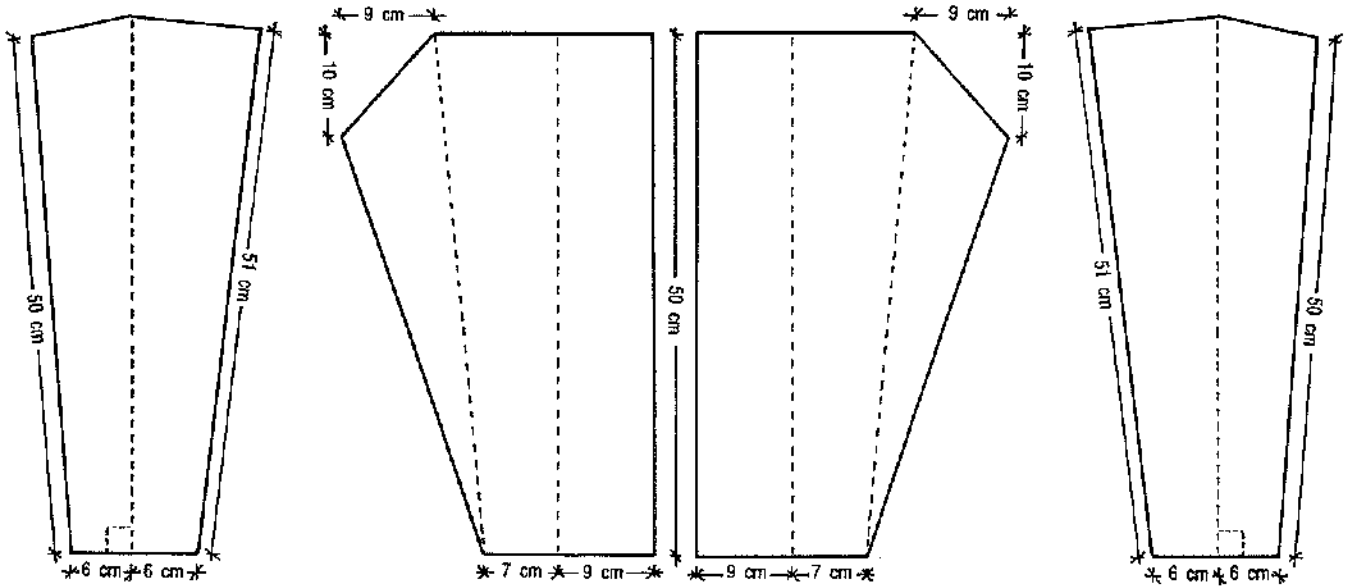
SEMAPHORE (signaux à bras)

a	b	c	d	e	f
g	h	i	j	k	l
m	n	o	p	q	r
s	t	u	v	w	x
y	z	1=a	2=b	3=c	4=d
5=e	6=f	7=g	8=h	9=i	0=j
Peut-être représenté par			Peut-être représenté par		
Signaux à faire pouvant être fait par 1 homme avec ses bras et des fanions					

DESSIN DE CERF-VOLANT

Il est impératif de :

- respecter les dimensions données;
- renforcer les points d'attache de la bride avec de la colle et du tissu plastique;
- utiliser un film nylon léger mais relativement rigide.



Modalités de fabrication :

Cerf-volant à réaliser à partir de sac poubelle ou équivalent. Utiliser la paire de ciseaux de la trousse de secours et la colle du lot de réparation de l'engin de sauvetage.

CHAPITRE 4

HYDROCARBURES

Ne jamais chercher à faire vomir quelqu'un qui a avalé des hydrocarbures. Il risque d'en faire pénétrer dans ses poumons et de provoquer une asphyxie.

TRÈS DANGEREUX

Hydrocarbures dans les poumons et sur la peau.
Enflammer des hydrocarbures.

MAUVAIS

Accepter d'être recouvert par les hydrocarbures.

BON

Nettoyer la peau des hydrocarbures.
S'éloigner des hydrocarbures.

Les hydrocarbures existent en quantité importante à bord des navires (combustible, fret).

Plus légers que l'eau, ils remontent à la surface et forment des nappes longues à s'évaporer et à s'étaler.

Les vapeurs d'hydrocarbures sont plus lourdes que l'air et les concentrations à la surface de l'eau peuvent atteindre des valeurs mortelles.

4.1. DANGERS

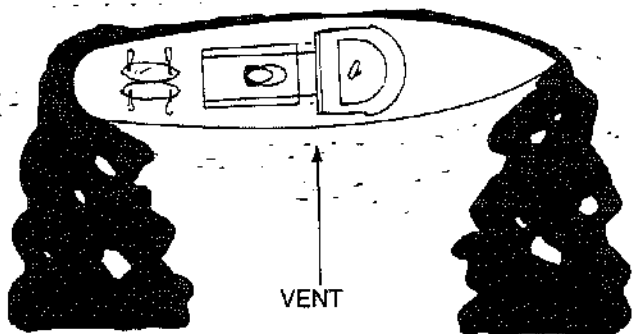
Leurs vapeurs, très lourdes sont toxiques : ivresse souvent accompagnée de bourdonnements d'oreilles, anesthésie puis mort. Les vapeurs de certains hydrocarbures (même s'ils semblent très peu fluides) présentent un gros risque d'explosion.

Les hydrocarbures sont des poisons. Ils :

- provoquent l'asphyxie (colmatent les alvéoles pulmonaires et pores de la peau);
- aveuglent;
- gênent la nage;
- visqueux et glissants, interdisent toute préhension.

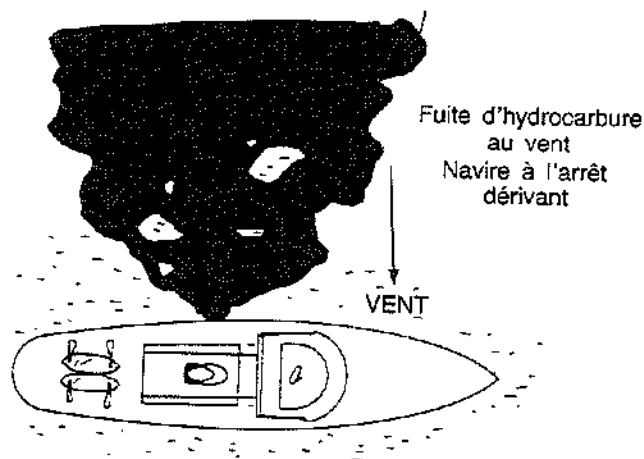
De couleur sombre et collant à la peau ils augmentent les effets des brûlures par le soleil.

Fuite d'hydrocarbure sous le vent
Navire à l'arrêt dérivant



Si le moteur de l'embarcation est refroidi par de l'eau de mer, ils diminuent l'efficacité du refroidissement : le moteur chauffe.

Bien que les radeaux soient construits en matériaux résistants aux hydrocarbures, leur vieillissement en est accéléré.



4.2. CONDUITE A TENIR

Ne rien allumer (feux à mains, fusée, allumettes...).

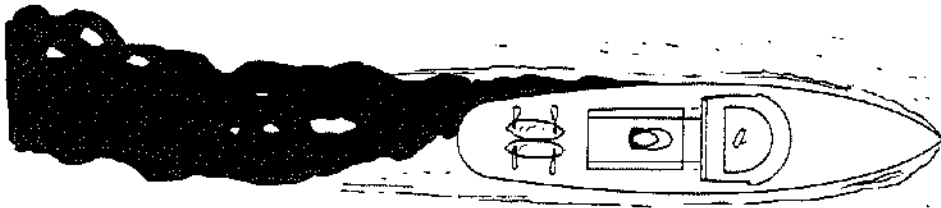
Eloignez-vous d'une nappe d'hydrocarbures.

Ne pas rester sous le vent.

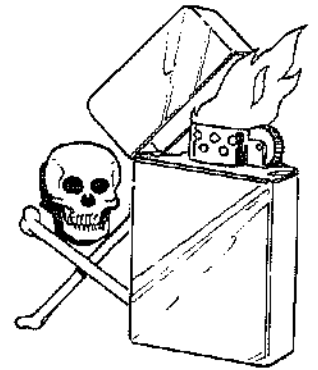
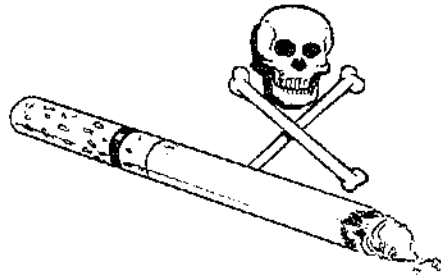
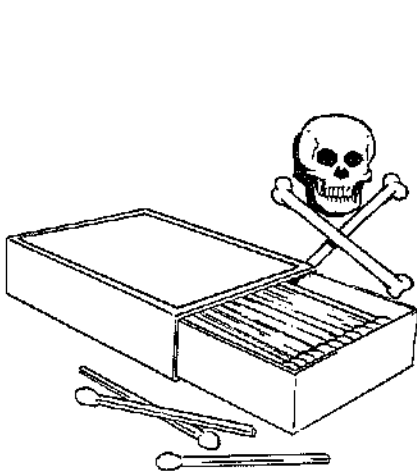
Nettoyer au mieux tout hydrocarbure se trouvant sur la peau et les vêtements, ne pas exposer au soleil (coup de soleil assuré).

Ne pas faire vomir quelqu'un qui a avalé des hydrocarbures : les spasmes risquent de les faire s'engager dans les voies respiratoires et les alvéoles pulmonaires se trouveront alors incapables d'effectuer les échanges gazeux nécessaires à la vie. Si le sujet vomit lui mettre la tête penchée vers l'avant pour qu'aucun produit ne pénètre dans ses poumons. Pas de tête en arrière.

Si vous devez traverser une nappe d'hydrocarbures à la nage; plongez dessous, écarter à la main avant d'émerger, et vous diriger vent debout.



Navire en marche
Fuite d'hydrocarbure.



CHAPITRE 5

SURVIVRE AVEC LE MORAL

Le moral c'est la tête : gardez-la !

TRÈS DANGEREUX

Perdre l'espoir.
Paniquer.

MAUVAIS

Suivre ses impulsions.
Se laisser aller.

BON

Saisir toute chance.
Contrôler ses pensées et ses réactions.
Réfléchir.

Votre survie dépend au moins à 80 % de votre tête et de l'utilisation que vous en faites.

Votre tête est votre meilleur outil de survie : GARDEZ-LA en utilisant les 7 états d'esprit de survie indiqués (R.E.S.C.A.P.S.).

Votre tête est fragile ; PROTÉGEZ-LA par l'hygiène, un rythme de travail et le repos.

5.1. D'AUTRES ONT SURVÉCU EN MER AVANT VOUS AVEC SUCCÈS

17 décembre 1431 au 4 janvier 1432 : Mer du Nord

47 hommes dérivent, à bord d'une chaloupe non pontée et vidée de tout matériel par la mer, pendant 18 jours. Le 4 janvier 1432 ils abordent une île dans l'archipel des LOFOTEN, au-dessus du cercle polaire, et y survivent dans la neige jusqu'au 31 janvier 1432 où ils sont recueillis par un pêcheur.

15 décembre 1710 au 2 janvier 1711 : Côtes Est d'Amérique du Nord

Après le naufrage de leur galiote, John Dean et quatorze rescapés survivent sur l'îlot rocheux sur lequel a eu lieu le naufrage. Trempés et gelés en permanence ils sont enfin récupérés par un navire de passage le 2 janvier 1711.

25 janvier au 31 janvier 1883 : Large de Terre-Neuve

Perdus dans le brouillard Howard Blackburn et son compagnon, pêchant la morue sur leur doris ne retrouvent pas leur navire. Ils décident de nager aux avirons jusqu'au rivage. Howard Blackburn perd ses gants et décide de laisser ses mains se geler sur les avirons pour nager jusqu'au rivage pendant 6 jours et 6 nuits, où il sera enfin recueilli.

21 août au 30 octobre 1940 : Atlantique, Tropicque du Cancer

Après le torpillage de leur navire de commerce au sud des Açores, 7 marins dont la plupart blessés, se retrouvent sur une chaloupe de 5,50 m. Ils dérivent dans les pires conditions de souffrance provoquées par leurs blessures, à la soif et à la faim. Malgré de terribles chutes de moral après le passage de navires à moins de 2 milles, deux d'entre eux (Widdicombe et Tapscott) tiendront jusqu'aux Bahamas où ils sont recueillis.

16 janvier au 19 février 1942 : Pacifique

Trois pilotes américains (H. Dixon, G. Aldrich, A. Pastula) s'abattent en mer avec leur avion et se retrouvent sur un radeau pneumatique de 2,50 m x 1,25 m. Après de nombreux retournements, de jour comme de nuit, ils perdent le peu de matériel qu'ils avaient encore, la plupart de leurs vêtements et les restes d'oiseaux et de poissons qu'ils avaient capturés. Lors du dernier retournement ils se retrouvent nus et riches d'une seule semelle de chaussure qu'ils vont utiliser comme pagaie pendant une journée complète, luttant contre les courants, pour atteindre une île où ils seront recueillis.

23 novembre 1942 au 1^{er} avril 1943 : Atlantique Sud, Equateur

Poon Lim, matelot chinois, se retrouve seul à la mer après le torpillage de son cargo. Il parvient à monter sur un radeau en bois où il trouve quelques vivres et du matériel de signalisation. Malgré ses signaux les navires ne se déroutent pas. Au bout de 50 jours il a épuisé ses vivres. Enlevant un clou du radeau, il le courbe avec ses dents et l'appâte avec son dernier bout de biscuit. Il garde son premier poisson comme appât pour continuer la pêche. Repéré par un avion il se croit sauvé mais ne verra personne venir. Il tiendra jusqu'aux côtes du Brésil où il sera recueilli par des pêcheurs. Il détient le record actuel de survie en mer : 130 jours (vous pouvez faire mieux !).

4 mars au 30 juin 1973 : Pacifique, Amérique du Sud

Après que leur voilier eut été coulé par un cachalot, Maurice et Maralyn Bailey, se retrouvent sur leur radeau de survie pneumatique avec en plus une petite annexe en plastique. Improvisant des hameçons avec des épingles de nourrice et une nasse à poisson avec un jerrycan (voir chap. n° 16 sur la pêche) ils arrivent à se nourrir. Recueillis au bout de 117 jours par un chalutier ils en arrivent à souhaiter que ce navire sauveteur s'en aille et les laisse tranquilles dans leur canot de survie car ils s'y sont habitués.

Bien d'autres hommes ont survécus en mer et à terre depuis l'origine des temps avec seulement leur tête et leurs deux mains. Vous pouvez au moins en faire autant si ce n'est mieux. Pour y parvenir adoptez les Etats d'Esprit suivants.

5.2. ÉTATS D'ESPRIT A ADOPTER POUR SURVIVRE : R.E.S.C.A.P.S.

5.21. R = RAISON DE VIVRE (AVOIR UNE)

Tous les naufragés cités ont survécu parce qu'ils avaient une raison de vivre à laquelle ils se sont tenus quelque fut la situation. Trouvez-en une; revenir pour votre famille, vos amis, pour revoir tel endroit qui vous plaît etc. et tenez-vous y!

5.22. E = ETAT D'ESPRIT POSITIF PERMANENT (E.E.P.P.)

Le cerveau crée les substances chimiques capables de vous faire réussir si vous pensez, parlez et recherchez le positif. La pensée crée : pensez positif.

La parole a beaucoup d'impact chez vous et chez les autres. Pas de paroles tristes. Parlez avec espoir; n'utilisez aucune négation dans vos paroles et vos pensées. Mesurez vos paroles et ne submergez pas les autres de vos bavardages. Gardez-en pour plus tard.

L'aventure qui vous arrive se terminera bien de toute façon. Vous en apprendrez beaucoup de choses. Croyez-y.

Recherchez en permanence les avantages de la situation présente. Vous êtes vivants : tout va bien.

Regardez vos qualités, celles de vos compagnons; oubliez leurs défauts. Dites-vous tous les matins qu'aujourd'hui vous allez multiplier vos qualités par cent... et vous y arriverez. Ecoutez les autres ils peuvent avoir de bonnes idées. Ils ont aussi le droit d'exprimer leurs joies et leurs peines. Soyez bon avec vous-même et avec les autres.

Ayez confiance en vous. Inutile de se culpabiliser sur les causes de la situation actuelle : cela ne change rien. Recherchez plutôt tout ce qui peut améliorer la situation.

Prenez toutes les occasions qui se présentent; pas d'idées à priori : essayez avant de dire que cela ne marchera pas. Transformez les inconvénients en avantages.

Tirez les enseignements de vos échecs : RECOMMENCEZ jusqu'à réussir. Vous pouvez réussir et vous réussirez.

Dites-vous tous les matins que la journée qui commence est la plus belle de votre vie. Ne vous souciez pas de demain; à chaque jour sa peine; vivez cette journée à plein.

Cultivez l'humour. Essayez de rire et faire rire.

SAISISSEZ toute chance qui passe immédiatement. Soyez à l'affût de tout ce qui peut améliorer votre situation. NE RATEZ RIEN.

Ecoutez vos intuitions. Exprimez ce que vous ressentez : cela peut vous donner des idées à vous et aux autres.

N'attendez pas passivement demain pour agir : commencez aujourd'hui. Prenez en main votre destinée. Vous pouvez agir pour être sauvés.

5.23. S = SE MAÎTRISER

Maîtrisez :

- l'émotion;
- la peur;
- la souffrance.

5.231. MAÎTRISEZ L'ÉMOTION

L'émotion peut fausser votre vision de la situation. Maîtrisez-la! Prendre une décision grave sur une réaction seulement émotionnelle peut mener à de graves difficultés.

5.232. MAÎTRISEZ LA PEUR

La peur de la nuit, du froid, de la mort, de la faim, de la solitude, etc. sont des réactions normales : acceptez-les, mais reconnaissez-les pour « Marcher dessus! » en les maîtrisant. La peur a tué plus de naufragés que la mer.

La peur peut déboucher en panique.

N'acceptez jamais la panique :

Paniquer utilise du temps, de l'énergie, fait prendre des risques.

Paniquer hypothèque gravement l'avenir.

Paniquer n'a pas sa place en survie car la panique se transmet.

Isoler et neutraliser immédiatement celui qui panique.

Contrôlez vos peurs :

Pourquoi ai-je peur? De quoi ai-je peur? Depuis quand? Quelle est la cause de cette peur? Comment puis-je agir pour détruire ou diminuer cette cause?

Avant d'entreprendre quelque chose de difficile : répéter si possible en classant les actions par priorité et par ordre d'importance.

Reconnaître les symptômes de la peur :

Physiques :

Augmentation du rythme cardiaque.
Augmentation du rythme respiratoire.
Dilatation des pupilles.
Tension musculaire et fatigue accrue.
Transpiration : mains, pieds, aisselles.
Bouche et gorge sèches.
Voix aiguë et bégaiement.
Estomac vide provoquant étourdissement.
Nausées, vomissements.

Mentaux :

Irritabilité.
Hostilité accrue.
Parle beaucoup puis se tait.
Rit et pleure hystériquement.
Confusion.
Oubli.
Incapacité à se concentrer.
Sensation d'irréalité.
Panique, stupeur.

N'essayez pas de fuir mentalement la situation. Acceptez-la; reconnaissez que vous avez peur, acceptez votre peur pour la dominer: **FAITES FACE!!!** Raisonnez tout haut et dites-vous pourquoi et de quoi vous avez peur. N'ayez pas peur du développement du sentiment religieux (voir prières en fin de manuel).

Contrôle des peurs chez les autres:

Cultivez l'aide mutuelle.

Mettez en place discipline et organisation.

Réconfortez les autres sans qu'ils se sentent en dette envers vous.

Faites-leur faire des choses simples.

EN SITUATION DE PEUR: S.T.O.P.

S s'asseoir.

T tranquillement réfléchir.

O observer.

P planifier l'action à mener.

5.233. MAÎTRISER LA SOUFFRANCE

Ce n'est jamais agréable de souffrir mais n'en rajoutez-pas; ou la souffrance est supportable ou vous vous évanouirez. Évitez aux autres vos cris: ils sont inutiles. Au contraire gémissiez doucement cela vous soulagera. Respirez plus fort et plus vite pendant la phase la plus douloureuse. Tenez bon.

5.24. C = CALCULEZ VOS RISQUES

Des événements peuvent mettre en péril votre action et surtout votre succès. Il vous appartient donc de les prévoir et d'essayer de les calculer.

Pour cela: prévoir le risque, c'est-à-dire rechercher ce qui pourrait entraver l'action prévue. En estimer l'importance (gravité des conséquences), durée, coût possible etc. Évaluez le risque qui est acceptable et celui qui ne l'est pas.

Pour cela on peut répondre au questionnaire suivant:

Quel est le risque d'être blessé, de perdre la vie dans cette décision ou de détruire un matériel indispensable (ex. engin)?

Ai-je besoin de ce niveau de risque pour atteindre mon objectif?

Ai-je la possibilité et les moyens (mes compagnons aussi) de faire face aux risques pris?

Moi-même et mes compagnons sont-ils aptes physiquement, émotionnellement et mentalement à supporter ce niveau de risque?

Quelles sont les conséquences à court terme et à long terme de cette prise de risque?

Quels sont les facteurs qui peuvent augmenter ou diminuer les risques pris?

5.25. A = ANALYSEZ RATIONNELLEMENT LES ACTIONS A MENER

Répondre aux questions suivantes:

Qu'est-ce que je veux absolument faire, atteindre ou obtenir et dans quels délais?

Quelles sont les différentes possibilités (au moins trois) pour atteindre les objectifs que je me suis fixé?

Recherchez toutes les solutions imaginables et n'en rejetez aucune à priori.

Quels sont les moyens dont je dispose?

Quel est le temps dont je dispose?

Quelle est la meilleure façon d'atteindre mes objectifs en fonction de mes moyens et du temps que j'ai?

Maintenant que j'ai choisi la façon dont je veux mener mon action, quelles en sont les différentes étapes et quelles sont les difficultés qui risquent de s'opposer à mon action et comment vais-je les résoudre?

Cette méthode de raisonnement permet de ne pas céder aux à priori et aux idées toutes faites génératrices d'échecs.

5.26. P = PENSÉE NON CONVENTIONNELLE

Observez et adaptez-vous pour survivre. Utilisez votre tête pour sortir des cadres habituels de votre réflexion.

Utilisez votre **IMAGINATION**: c'est elle qui vous sauvera. Recherchez des solutions adaptées à la situation et originales. N'en rejetez aucune à priori sans avoir essayé. Utilisez votre imagination pour étudier toutes les conséquences d'une action envisagée.

Prenez des **INITIATIVES**: osez sortir de vous-même même si vous êtes le seul à oser le faire.

Développez votre **CRÉATIVITÉ**: inventez tout ce que vous n'avez pas. Fabriquez-le avec tout ce que vous avez sous la main.

ADAPTEZ-VOUS: à nouvelle situation, nouvelles solutions; prenez de nouvelles habitudes adaptées à la situation. Étudiez des solutions que vous n'avez jamais envisagées auparavant mais qui sont adaptées à la situation.

5.27. S = SENS DU TEMPS

Le temps est votre seul capital. Ne vous pressez pas. Il vaut mieux bien préparer tranquillement que de se précipiter et de tout rater.

Préparez-vous à tenir longtemps c'est-à-dire des semaines.

Durez et tenez jusqu'au bout et même encore plus longtemps.

Vous pouvez tenir; il faut tenir pour vivre.

Agissez par petites étapes successives. Un pas et puis encore un pas et vous réussirez de grandes choses.

Acceptez de vous priver pendant un temps pour obtenir un mieux. Développez l'esprit d'abnégation. Vous serez probablement poussé au bout de vous-même et au-delà. Acceptez les souffrances sans revenir à l'égoïsme provoquant des destructions mutuelles.

Economisez vos moyens. Faites-les durer. Vous ne savez pas quand ils seront renouvelés.

Utilisez tous vos moyens, avec le maximum d'efficacité sans gaspillage pour un seul but à la fois.

TENEZ, DUREZ, ET AYEZ LA VOLONTÉ DE VIVRE JUSQU'AU BOUT ET MÊME PLUS LOIN.

5.3. QUELQUES TENTATIONS HABITUELLES DU NAUFRAGÉ

Croire que vous ne reverrez jamais la terre :

Plus vous allez vous adapter à votre nouvel environnement, plus la tentation de croire que vous ne reverrez jamais la terre va surgir. Chassez cette démoralisation latente : elle n'a aucune base sérieuse. Concentrez votre esprit sur la distance qu'il vous reste à parcourir, comment manœuvrer, comment faire telle chose qui améliorera la situation etc. Réagissez de façon positive. Agissez.

Se décourager devant les contretemps :

Des contretemps par exemple : une mauvaise progression, la non-apparition d'une terre pourtant prévue etc. vont généralement survenir au moment où le moral sera le plus bas. Ces contretemps sont normaux, habituels : ne vous laissez pas tenter alors par le découragement en résultant : il est inutile. D'autre part ne camouflez pas à vos compagnons de tels contretemps : vous prendriez le risque de découragements encore bien plus importants dans l'avenir. Dites toujours la vérité tout de suite pour tenir plus longtemps.

Croire que la situation perçue est la situation réelle :

Tous les jours vous allez côtoyer l'inquiétude voire l'anxiété. L'isolement, des conditions difficiles, peuvent accroître l'inquiétude en particulier, chez les personnes affaiblies, blessées, ou jeunes et sans expérience. Votre perception de la situation réelle en sera altérée : tenez-en compte.

Peur de manquer un navire ou une île :

Au fur et à mesure que passent les jours, la peur de manquer un navire ou de manquer une île peut se développer. Ceci peut avoir pour résultat d'accroître le nombre de fausses nouvelles. Des hallucinations sont aussi possibles (voir chap. 11). Par conséquent chaque nouvelle doit être systématiquement vérifiée par une personne différente de celle qui la donne afin de l'établir avec certitude. Il vaut mieux déranger une personne, que tout l'équipage qui essaye de dormir. Cette procédure évitera les conséquences morales d'une fausse nouvelle, en particulier, chez les plus affaiblis ou les plus souffrants.

S'inquiéter de bruits sous-marins :

Des bruits sont parfois entendus, transmis par l'eau, au travers du fond de l'embarcation. Ils peuvent provenir de grands cétacés mais aussi de navires de surface ou sous-marins. Ne pas les négliger, renforcer la veille et utiliser le miroir.

Accepter le suicide d'un autre :

Si quelqu'un se jette à la mer par la suite d'un dérangement mental, le repêcher aussitôt. Non seulement pour lui sauver la vie mais aussi pour marquer votre refus de l'acceptation de l'échec car la vie est encore et toujours possible à bord. Certains peuvent trouver les moyens de se suicider discrètement : une bonne ambiance détournera ces personnes d'un geste fatal.

Cacher des informations :

Informez tous et tout de suite d'un changement de situation et en particulier de tout dommage subi par l'embarcation. Seule la vérité évite les effondrements ravageurs.

Rester inactif :

Tous doivent participer à tour de rôle aux tâches du bord selon leurs capacités. Tous doivent se sentir utiles mêmes les plus handicapés limités à des tâches réduites. Ceux qui connaissent certaines techniques particulières (ex. les nœuds) doivent les enseigner aux autres afin que tous deviennent interchangeables et plus expérimentés. Les propositions plus ou moins farfelues mettant en jeu des matériels indispensables, et dont le risque de perte est élevé, doivent être repoussées avec force par tout l'équipage.

LE SAUVETAGE DOIT INTERVENIR COMME L'INTERRUPTION DE VOTRE ROUTINE. NE DÉPENDEZ PAS DE VOTRE SAUVETAGE, VOUS N'EN SAVEZ NI LE JOUR, NI L'HEURE.



CHAPITRE 6

STABILITÉ DE VOTRE ENGIN DE SAUVETAGE

Acceptez l'idée que votre engin de sauvetage peut chavirer... et plusieurs fois de suite.

TRÈS DANGEREUX

Ne pas prévoir le retournement de l'engin.

MAUVAIS

Croire que votre engin est stable. Croire qu'il ne peut se retourner qu'une fois.

BON

Mettre l'ancre flottante. Répartir les poids. Tout attacher.

Le vent se glissant dessous et la mer faisant le reste votre radeau de sauvetage se retournera, de jour comme de nuit, ...et plusieurs fois de suite, à moins qu'il ne soit à jupe. Les petites poches stabilisatrices ne suffisent pas à empêcher un retournement par vent violent (fig. 6.1).

Les embarcations sont retournées par les déferlantes surtout si elles viennent par le travers.

Le vent de l'hélicoptère qui vient vous sauver ou la lame d'étrave du navire sauveteur peuvent retourner votre engin.

6.1. STABILISER VOTRE RADEAU DE SAUVETAGE

Mettre l'ancre flottante. Protéger le caoutchouc du radeau en fourrant avec un tissu le bout d'amarrage de l'ancre (voir chap. 13). Régler la position de l'ancre flottante de telle façon qu'elle ne se retourne pas à l'intérieur de la vague, c'est-à-dire à environ $1/4$ de la longueur d'onde des vagues (fig. 6.2).

Attention la fixation du bout de l'ancre flottante va être très sérieusement mise à contribution et risque à la longue de céder. La contrôler en permanence. Vérifier si le filin de l'ancre flottante n'est pas emmêlé et s'il n'entrave pas son action.

Répartissez vos poids, dès force 5, le plus possible du côté au vent : (fig. 6.3).

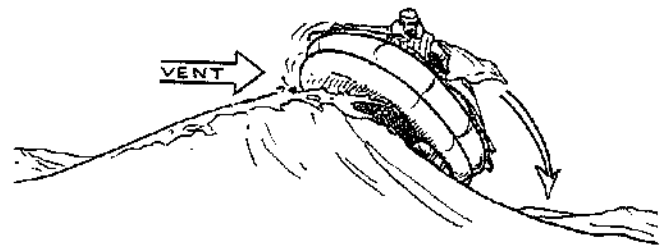
C'est le seul moyen de s'opposer au retournement. Si la mer est forte et très formée, dès que la vague est passée, ne vous faites pas retourner par déséquilibre dans l'autre sens. Réagissez tout de suite.

Les vagues très fortes font souvent un bruit de locomotive : dans ce cas attendez-vous au pire.

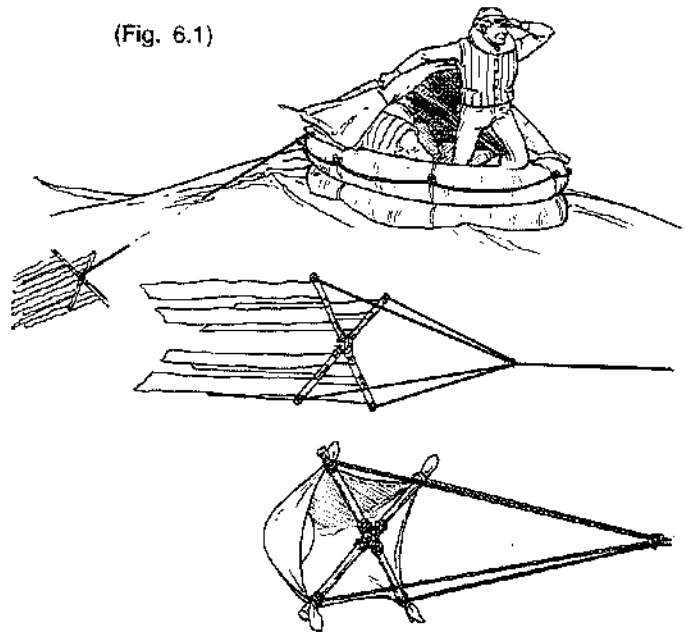
Équilibrez les poids de jour comme de nuit !

SAISISSEZ TOUT ET FIXEZ TOUT ET TOUT LE TEMPS Y COMPRIS CE MANUEL.

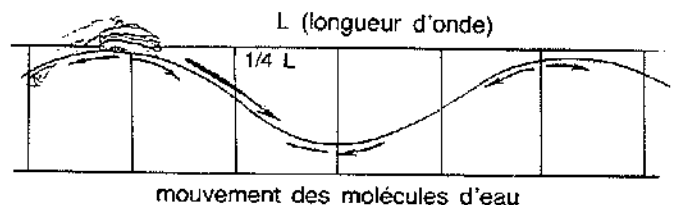
Vérifiez régulièrement que tous les boudins sont convenablement gonflés. Les retournements peuvent accélérer l'usure de certaines pièces (tente, liaisons internes, etc.).



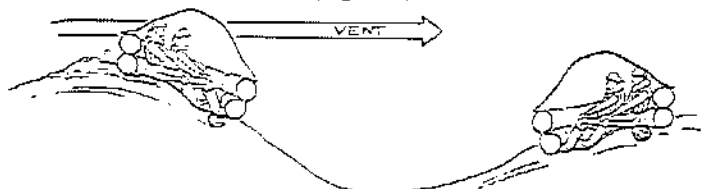
(Fig. 6.1)

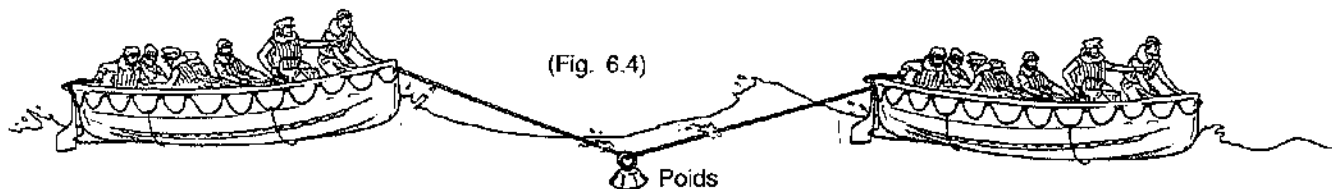


(Fig. 6.2)



(Fig. 6.3)





Par gros temps allonger les amarres au maximum pour éviter les heurts et accidents.

6.2. STABILISEZ VOTRE CANOT DE SAUVETAGE

Mettez l'ancre flottante, elle aide à tenir votre canot debout au vent.

S'il y a plusieurs canots, maintenez-les attachés par une longue bosse (au moins 8 mètres); vérifiez tous les jours, matin et soir, la solidité de la bosse et des points de fixation; par gros temps augmentez la longueur des bosses, si ce n'est pas possible mettre de l'élasticité en mettant un poids (voir fig. 6.4).

Gardez votre canot debout à la lame.

Manœuvrez pour ne pas être pris par le travers (avec aviron de queue).

Si vous manœuvrez à la voile, mettez à la cape par gros temps.

Équilibrez les poids à l'intérieur du canot. Le matériel le plus lourd et le poids des équipiers vers le fond et au centre du canot.

Personne debout; tout le monde assis ou allongé.

Pour faire face à un retournement passez un cordage sous la coque et attachez-la, s'il n'y en a pas (vérifiez).

Vérifiez régulièrement l'étanchéité des compartiments étanches.

TOUT ATTACHER, TOUT LE TEMPS Y COMPRIS CE MANUEL.

6.3. REDRESSER VOTRE EMBARCATION

Dès que l'engin est retourné FAIRE L'APPEL.

RASSEMBLER TOUTES LES PERSONNES PRÉSENTES ET ATTACHER LES UNS AUX AUTRES ET A L'ENGIN.

Vérifier que personne n'est resté sous l'engin retourné.

De nuit fixer des lampes sur chacun des membres d'équipage.

Dans tous les cas faire capeler les brassières de sauvetage.

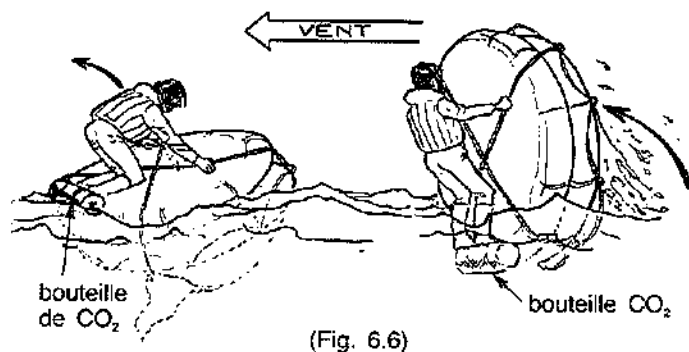
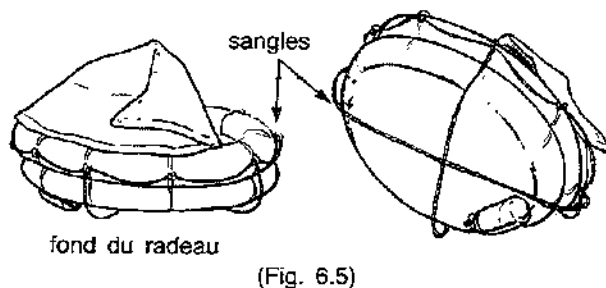
Essayer dans les plus brefs délais de remettre votre engin dans le bon sens en vous aidant de la mer, du vent, de votre poids et des filins.

6.31. REDRESSER VOTRE RADEAU DE SAUVETAGE

Réglementairement, votre radeau de sauvetage est équipé par-dessous de sangles permettant de le redresser. S'en assurer.

S'il n'y en a pas, en passer en croix ou laisser en permanence un bout pendre dehors, assez long pour servir à redresser le radeau (fig. 6.5).

(Fig. 6.6).



Prenez appui sur la bouteille de gaz carbonique afin d'avoir un appui sous les pieds et de ne pas la recevoir sur la tête.

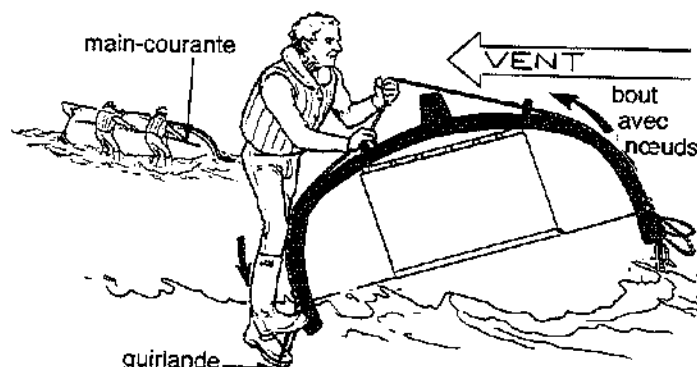
Dès que le radeau est de nouveau du bon côté: vérifier l'ancre flottante, équilibrez le radeau en remontant vos équipiers du côté au vent, asséchez les fonds, fermez tout et refaites l'inventaire de tout ce qu'il y a à bord.

6.32. REDRESSER VOTRE CANOT DE SAUVETAGE

Utilisez la mer et le vent pour redresser votre canot en faisant contrepoids avec l'aide d'un bout saisi de l'autre côté.

A bord, de nouveau, vérifier l'ancre flottante, mettre debout à la lame et vider les fonds. Plein d'eau le canot n'est pas manœuvrant et risque de se retourner de nouveau (fig. 6.7).

(Fig. 6.7)



CHAPITRE 7

MENER VOTRE ÉPREUVE AU SUCCÈS

« OÙ IL Y A UNE VOLONTÉ, IL Y A UN CHEMIN »

TRÈS DANGEREUX

Chacun commande.
Personne n'obéit.
Se battre.
Mépriser.
Encourager le culte de la personnalité.
Refuser d'aider les autres.
Privilégier certains sans l'accord de tous.
S'enivrer.
Voler des rations.
Tenir des propos démoralisants.

MAUVAIS

Garder ses habitudes au détriment des autres.
Refuser d'adapter l'organisation à la situation de la mer, des hommes et du matériel.
Distribuer l'eau et les rations sans précaution, ni retenue.
Mal utiliser le matériel ou au mauvais moment.
Déranger le repos des autres.
Se plaindre.
Accepter de vivre dans une embarcation en désordre ou sale.
Mal faire son travail.

BON

Faire ce qui doit être fait même si ce n'est pas son tour (écoper, pomper, nettoyer etc.).
Être bon.
Être crédible.
Être ferme dans l'intérêt de tous.
Être naturel et soi-même.
Accepter vos qualités et vos défauts.
Expliquer. Écouter.
Partager. S'entraider.

Si vous provenez d'un navire où l'équipage était hiérarchisé, le plus ancien dans le grade le plus élevé prend le commandement.

Si vous provenez d'un navire où il n'y avait pas de hiérarchie claire ou si vous êtes tous du même grade et de la même ancienneté il va falloir choisir un patron. Il est possible qu'un patron se dégage petit à petit au fur et à mesure que les membres de l'équipage vont se révéler dans l'épreuve. Dans tous les cas il faudra faire des choix. Dans ce cas le patron doit :

- avoir les compétences techniques nécessaires à la survie ;
- avoir une personnalité ferme ;
- avoir confiance en lui-même ;
- être une personne moralement intègre, droite et de parole. L'intégrité morale entraîne la confiance. La confiance entraîne la loyauté.

Le patron devra parfois prendre des décisions qui peuvent sembler désagréables à certains.

Il n'est pas nécessaire que le patron soit aimé de tous mais il doit être respecté de tous.

Le patron s'attachera à être crédible dans toutes ses décisions. Tout favoritisme non décidé en commun peut générer des troubles.

Le patron doit avoir l'esprit le plus libre possible et rester le plus longtemps possible en réserve, mais en cas de difficultés montrer l'exemple.

Si vous êtes seul à bord vous sentirez rapidement comme une présence de quelqu'un autour de vous. N'en ayez pas peur, tous les naufragés solitaires en témoignent. Cette présence vous reconfortera.

7.1. LES OBJECTIFS A ATTEINDRE PAR LE PATRON

Est patron celui qui sait rassembler autour de lui des hommes pour aller vers un but commun. La discipline est alors acceptée par chacun dans l'intérêt de tous.

Le patron doit atteindre trois objectifs :

- Réussir, par ses connaissances à ramener le plus grand nombre possible de personnes à bon port et dans les meilleurs délais possibles ;
- Maintenir en permanence la cohésion de l'équipage par et pour la réalisation de la survie physique du groupe ;
- Être attentif aux besoins de chacun et y répondre du mieux possible afin que chacun puisse s'exprimer et être reconnu.

7.2. LA PRISE DE DÉCISION

Le patron n'est pas Dieu le Père et a ses limites. Il doit les connaître. Chaque membre de l'équipe a aussi ses limites mais doit aider du mieux possible le patron dans ses décisions. Selon le degré d'urgence la prise de décision sera plus ou moins partagée.

7.3. LES TÂCHES DU PATRON

a) Définir le travail ou la tâche à effectuer en expliquant QUOI et POURQUOI ?

b) Planifier le travail à accomplir : COMMENT, QUAND, OU, QUI ? en expliquant les différentes étapes, les avantages, inconvénients, risques de la solution choisie, etc. Sans oublier d'expliquer le plan de secours au cas où l'action entreprise se termine mal. Il est suggéré de réaliser toute tâche par petites étapes successives bien réussies.

c) Expliquer clairement à chacun son rôle dans la tâche entreprise pour que tous aillent dans la même direction. Faire répéter.

d) Contrôler l'évolution des tâches à intervalles fixés d'avance :

- d'un point de vue qualitatif (le travail est-il bien fait ? — vérifier et faire refaire si besoin est —) ;
- d'un point de vue quantitatif (le travail avance-t-il dans le temps selon le programme prévu ? — vérifier et modifier si besoin est —).

e) Evaluer avec justesse au moins une fois par jour :

- la façon dont les équipes ont travaillé ;
- si certains doivent acquérir quelques compléments techniques.

Evaluer la valeur de chacun sans a priori pour les uns comme pour les autres.

Evaluer quelle tâche chacun va pouvoir réaliser dans l'avenir.

Utiliser chacun au mieux de ses capacités pour l'intérêt de l'équipage en général.

f) Motiver : les équipes et les individus. Si vous croyez les personnes, elles vous croiront et auront confiance en vous. Féliciter sur ce qui va bien avant de faire modifier pour améliorer.

Facteurs motivants :

- la reconnaissance envers quelqu'un qui a bien accompli sa tâche ;
- la reconnaissance de l'importance de chacun ;
- la création de l'intérêt pour le travail à accomplir ;
- l'augmentation des responsabilités.

N'hésitez pas à remercier, féliciter, etc., même pour un petit rien. La personne ainsi traitée sera en meilleure forme et contribuera ainsi au moral de tous.

Patiemment expliquer, même plusieurs fois, vaut mieux qu'imposer et aura de meilleurs résultats sauf urgence.

7.4. LES RESPONSABILITÉS DE CHACUN

Toute instruction autoritaire de quiconque doit être acceptée seulement dans la mesure où elle est du domaine du pratique et de l'efficacité. Toute tendance à toujours vouloir dominer doit être refusée par les autres sans que la perte ou la réduction de cette personnalité ne brise quelque règle de survie. Tout « caporalisme » étroit est exclu.

Toute autorité peut être acceptée s'il est prouvé qu'elle est efficace. Tout chef présélectionné doit d'abord être testé.

Dans la société certaines personnes peuvent avoir obtenu des responsabilités par d'autres moyens que le résultat de leurs mérites et de leur travail. Leurs erreurs ont été le plus souvent camouflées ou acceptées par leurs collègues qui ne pouvaient faire autrement. En situation de survie ces personnes peuvent mettre en danger tout l'équipage. Par conséquent une quelconque erreur de leur part doit être sanctionnée sans hésitation.

Les premières décisions engagent de façon importante l'avenir de votre survie : pesez-les !



CHAPITRE 8

ORGANISEZ VOTRE SURVIE

« L'organisation mène au succès ».

« Seuls ceux qui sont organisés peuvent saisir la chance » (Pasteur).

TRÈS DANGEREUX

Vivre sans cadre, ni loi.

MAUVAIS

Vivre sans horaire.
Laisser aller le désordre.

BON

Se donner un objectif/jour.
Tout ranger, tout attacher.
Lister les priorités.

Pour bien survivre vous DEVEZ ABSOLUMENT VOUS ORGANISER.

S'organiser permet de :

- garder un esprit clair ;
- rétablir un rythme de vie (sécurisant) ;
- améliorer votre survie.
- augmenter vos chances d'être récupéré(s)... vivants !

La première chose à faire est faire l'inventaire :

- des personnes présentes : liste n° 1 ;
- de tout ce qu'il y a à bord : liste n° 2.

La deuxième chose à faire est d'établir les priorités :

- n° 1 : stabilité de l'engin de survie ;
- n° 2 : protection contre le froid, le vent, l'eau, la chaleur ;
- n° 3 : premiers soins aux blessés ;

- n° 4 : organiser la veille : liste n° 3 ;
- n° 5 : préparer le recueil ;
- n° 6 : préparer la signalisation (voir chapitre n° 2) ;
- n° 7 : organiser la récupération de l'eau : Journal de cambuse ;
- n° 8 : organiser la récupération de nourriture : liste n° 4 ;
- n° 9 : organiser le rangement à bord ;
- n° 10 : tenir les journaux de bord joints ;
- n° 11 : étudier les besoins complémentaires et les moyens de les satisfaire (voir les chapitres correspondants à chaque priorité).

Chaque jour se donner UN SEUL objectif et essayer de l'atteindre. Pour bien commencer se donner des objectifs faciles à atteindre et qui améliorent votre survie. Puis petit à petit essayer plus compliqué.

Les journaux joints à ce manuel sont prévus pour 45 jours. Au bout de 45 jours utiliser les pages blanches en fin du manuel pour continuer vos journaux.

8.1. ASSURER LA VEILLE

Assurer la veille à bord d'une embarcation de sauvetage est le travail le PLUS IMPORTANT.

Celui qui est de quart doit en particulier :

- suivre la navigation;
- observer en permanence le temps;
- rechercher en permanence les sauveteurs possibles;
- contrôler régulièrement l'état de l'engin de sauvetage (usure, trous...);
- prendre soin de ceux qui dorment dans l'engin.

Si le quart est fatigant ne pas hésiter à en diminuer la durée.

Si l'homme de quart est fatigué ou si la mer est levée, et de toutes façons la nuit, attacher l'homme de quart.

Au moment du changement de quart l'équipe montante est à poste 15 minutes avant l'heure du début de son quart afin de prendre les consignes et de s'habituer à la situation.

Le chef est prêt à toute action à côté des veilleurs.

Si un naufragé tombe à la mer ou se jette à la mer, l'équipe de quart lui jette immédiatement le halin léger flottant afin qu'il ne soit pas entraîné hors de vue ou attaqué par des prédateurs.

Si un matériel part à la mer l'équipe de quart doit réagir immédiatement pour le récupérer.

8.2. SUIVRE LA NAVIGATION

C'est : suivre en permanence le cap, noter les variations possibles dues aux courants et au vent. La mer change selon les lieux; elle peut être plus ou moins chaude, changer de couleur ou transporter plus ou moins de débris, d'algues, etc. Noter ces détails : ils vous aideront à mieux situer votre position.

Afin de mieux vous habituer à la position des astres mettre les mêmes personnes aux mêmes heures de quart. Ceci leur permet alors de mieux remarquer les changements dans la position de votre engin par rapport aux astres et ne pas confondre, de nuit, les étoiles avec les feux de position d'un navire. Cette solution permet aussi à chacun de reprendre un rythme de vie réglé.

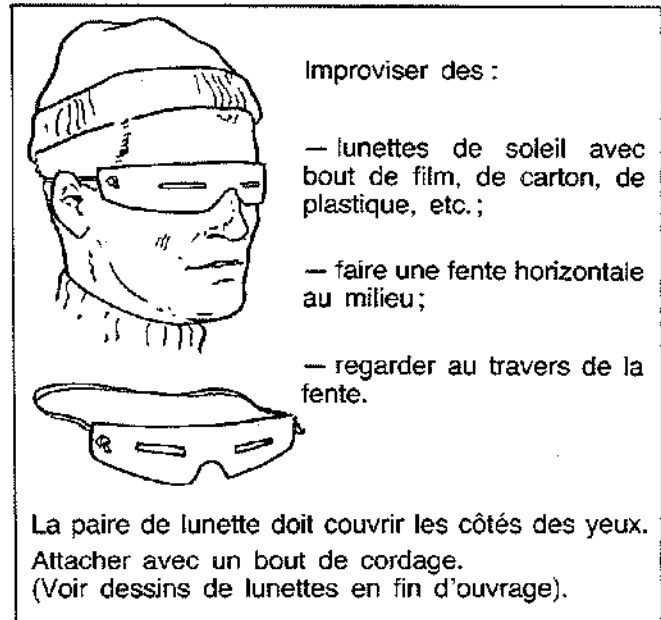
8.3. OBSERVER LE TEMPS

L'observation météorologique vous permettra de mieux prévoir les évolutions du temps et de vous y préparer. Un soin particulier doit être apporté à la préparation du matériel à la récupération d'eau.

Celui qui est de quart sera aussi chargé de prévenir les cas de retournements du radeau ou du canot.

8.4. RECHERCHER EN PERMANENCE LES SAUVETEURS POSSIBLES

Le travail d'observation visuelle permanente est fatigant. Selon le temps il faudra se protéger les yeux avec des lunettes de soleil ou en improviser (voir fig. 8.1). Le risque est important de voir se déclarer, au bout de plusieurs jours, des cas d'aveuglement (ophtalmie).



(Fig. 8.1)

Protéger l'homme de quart de l'exposition aux éléments : froid, coups de soleil, etc. L'homme de quart doit donc bénéficier des meilleurs moyens de protection pendant son temps de quart.

Toujours savoir où sont stockés les moyens de signalisation et en connaître le fonctionnement.

En cas de rencontre de navire, d'accident, etc., savoir à QUI rendre compte (en général le chef de bord ou le plus expérimenté) pour :

- réagir de suite;
- éviter une catastrophe;
- éviter de réveiller tout le monde par une fausse alerte aux conséquences morales désastreuses.

8.5. CONTRÔLER RÉGULIÈREMENT L'ÉTAT DE L'ENGIN DE SAUVETAGE

Chaque quart montant vérifie si l'embarcation est en bon état, si le radeau est bien gonflé, si l'ancre flottante est encore là et si son bout ne va pas casser ou user l'engin de sauvetage.

Vérifier si les moyens de pêche ne risquent pas de percer l'embarcation.

L'homme ou les hommes de quart doivent pouvoir en permanence repousser les attaques des squales et autres poissons importants qui viennent heurter régulièrement l'engin et peuvent ainsi l'endommager. Un coup sur le nez suffit en général à les décourager. Pour cela mettre si possible une personne de chaque côté de l'engin.

S'il y a un distillateur solaire, le contrôler régulièrement et stocker l'eau douce ainsi recueillie.

8.6. PÊCHER

Il est préférable si possible que celui qui pêche ne soit pas de quart afin de bien pêcher et que celui de quart ne pêche pas afin de bien veiller.

S'occuper de la pêche c'est aussi s'occuper du poisson qui sèche et faire que cela se passe bien.

8.7. PRENDRE SOIN DE CEUX QUI DORMENT ET DES BLESSÉS

Ceux qui dorment sont sous la responsabilité de ceux qui veillent. Il arrive que ceux qui dorment prennent des positions dangereuses qui peuvent les faire tomber à la mer, les exposer au froid, être brûlés par le soleil ou dévorés par des squales parce qu'un de leurs membres traîne dans l'eau, etc. C'est la responsabilité des veilleurs que de prendre soin de leurs compagnons et en particulier des blessés et des enfants.

L'équipe de quart prendra aussi soin de bien observer l'état physique de chacun, de le consigner

dans le livre de bord et d'en parler au chef de bord. Ainsi les cas de déshydratation avancée, d'hypothermie ou l'évolution grave d'une blessure devront requérir toute l'attention de ceux qui sont de quart. Un manque dans ce domaine peut avoir de graves conséquences.

L'équipe de quart est responsable des soins à apporter aux blessés.

L'équipe quart devra veiller à ce que tout ce qui est à l'intérieur de l'engin soit bien saisi et que personne ne dorme sur quelque chose pouvant percer l'embarcation ou détruire une réserve. Lors des changements de quart prendre soin de ne rien écraser ou percer et en particulier les réserves d'eau.

En conclusion le travail de quart est très important et il faut tout faire pour que le veilleur reste actif et ne s'endorme pas.

8.8. JOURNAUX

Voir les documents joints et les remplir régulièrement.

JOURNAL DE COMMUNICATION

Etablir un plan dès que possible. Ce plan doit au moins comprendre :

- Le naufrage a-t-il été signalé ?
- Avez-vous reçu accusé(s) de réception de votre message ?
- La position indiquée dans le message de détresse était-elle exacte ?
- Si vous n'avez pas envoyé de message, avez-vous laissé un avis de partance ?
- Dans combien de temps l'alerte risque t-elle d'être déclenchée ?
- Etiez-vous sur la route directe au moment du naufrage ? En horaire ?
- La météo est-elle favorable aux recherches aériennes ? Maritimes ?
- A quelle distance de vous se trouvent les moyens de sauvetage ?
- Etes-vous sur une route maritime fréquentée ?
- Comment sont orientés les courants ? Les vents dominants ?
- Si une alerte a été ou doit être déclenchée dans un délai acceptable, efforcez-vous de rester en place pendant au moins 72 heures après le moment où l'alerte aura été déclenchée. Laisser dériver l'engin de sauvetage (sur son ancre flottante éventuellement) sans essayer de faire route. La dérive sera prise en considération par les sauveteurs.

MESSAGES RADIOS

Groupe date, heure et texte intégral des messages reçus et envoyés.

MESSAGES RADIO (suite)

Liste n° 1. JOURNAL DU SAUVETAGE

(Tenir ce journal est important pour votre moral. Les informations qui en seront tirées aideront d'autres futurs naufragés).

Si possible, ÉCRIRE EN CAPITALES et préciser le fuseau horaire (00-24).

Nom du navire évacué : _____

N° d'immatriculation : _____

Date et heure de l'évacuation : _____

Position au moment de l'évacuation : _____

Motifs de l'évacuation : _____

LISTE DES PERSONNES présentes à bord de l'engin de sauvetage.
(Nom, prénom, date et lieu de naissance, observations éventuelles)

Y a-t-il eu d'autres engins de sauvetage utilisés ? Oui - Non.

Nombre : _____ ; genre : _____ ; nombre de personnes recueillies : _____

Si possible, qui ? _____

Quantité d'eau douce à bord de l'engin de sauvetage : _____

Quantité de vivres : _____

Nombre de feux à main rouges : _____

Nombre de fusées rouges : _____

Liste n° 2. INVENTAIRE DÉTAILLÉ DU MATÉRIEL PRÉSENT A BORD

Cet inventaire vous servira pour découvrir les manques chez certains et aussi les ressources possibles en matériel utilisable dans l'avenir.

1. SUR CHACUN

a) Vêtements : marquer le nombre total à côté de chaque article :

Cirés : _____ ; pulls : _____ ; chaussettes : _____ ; bas de femme : _____
sous-vêtements : _____ ; bonnets : _____ ; gants : _____ ; ceintures : _____ ; bretelles : _____
soutiens-gorge : _____ ; lacets : _____ ; vêtements de rechange : _____ ; autres : _____

2. DANS LES POCHE DE CHACUN

Marquer le nombre total à côté des articles :

Pièces de monnaie : _____ ; couteaux de poche : _____ ; montre : _____ ; sifflet : _____
glace : _____ ; nécessaire de toilette : _____ ; papier hygiénique : _____ ; paire de ciseaux : _____
trousse de secours : _____ ; armes : _____ ; lampes : _____ ; bougies : _____
allumettes : _____ ; briquet : _____ ; loupe : _____ ; paire de lunettes : _____
paire de lunettes de soleil : _____ ; papier : _____ ; crayons : _____ ; cigarettes : _____
sacs plastiques : _____ ; autres : _____

3. MATÉRIEL APPORTÉ DANS L'ENGIN OU RÉCUPÉRÉ

Couvertures : _____ ; plastique : _____ ; sac de couchage : _____ ; fusées supplémentaires : _____
feux à main en plus : _____ ; autres moyens de signalisation en plus : _____

Eau : nombre de jerrican et estimation de la quantité (litres) : _____

Nourriture : (gâteaux, fruits, chocolat, etc.) : quantité en kilos : _____

Divers navigation : cartes : _____ ; sextant : _____ ; compas : _____ ; tables : _____ ; etc. _____

Divers outils, cordes, colle, matériel de pêche : _____

4. MATÉRIEL ORGANIQUE DU BORD - Pour chaque matériel indiquer le nombre et l'état (bon, mauvais, moyen)

a) Attaché à l'engin : piles à eau de mer : _____ ; bouteille de CO₂ : _____
nombre de gonfleurs : _____ ; valves : _____ ; tuyau de récupération de l'eau de pluie : _____

b) Contenu de la trousse de réparation : _____

c) Contenu de la trousse de secours : _____

d) Boîtes de rations : _____ ; Eau : _____

e) Signalisation : fusées : _____ ; feux à main : _____ ; miroir : _____ ; balise : _____

f) Autres matériels : moteur : _____ ; avirons : _____ ; écope : _____ ; éponge : _____
couteau flottant : _____ ; cordes : _____ ; ancre flottante : _____ ; autres : _____

Liste n° 3. ORGANISATION DES BORDÉES

Généralités

- Un nombre pair d'heures de quart pour chaque bordée, ramène les mêmes bordées de quart aux mêmes heures :
- des quarts de nombre d'heures impairs (ex. : 3 heures) font que le roulement se décale tout seul d'un jour sur l'autre ;
- seul : faire au mieux mais s'imposer absolument des heures de sommeil ;
- le chef de bord remplit les journaux de bord le matin et selon la navigation, la météo, les navires aperçus, etc. ;
- il est souhaitable que le chef de bord reste hors quart.

Exemple d'organisation pour 7 hommes : 3 équipes de 2 et un chef de bord hors quart : durée des quarts : 4 heures.

0 h	4 h	8 h	12 h	16 h	20 h	24 h	Bordée
Veille	Sommeil	Entretien	Veille/Pêche	Sommeil	Entretien	A	
Sommeil	Veille/Pêche	Sommeil	Entretien	Veille/Pêche	Sommeil	B	
Sommeil	Sommeil	Veille/Pêche	Sommeil	Entretien	Veille/Pêche	C	

Votre organisation : A établir selon vos besoins et vos possibilités

0 h	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24 h	Bordée

Liste n° 4. ENTRETIEN JOURNALIER DE L'ENGIN DE SAUVETAGE

Liste à faire par le quart du lever du jour et celui du coucher du soleil.

1. COQUE

Radeau pneumatique :

- gonflage boudin supérieur
- gonflage boudin inférieur
- arceau
- double fond
- fixation de la bouteille de CO₂
- état de la tente.

Canot :

- état de la coque
- état des toits ou taud.

2. APPAREIL DE PROPULSION

- ancre flottante
- cablot de l'ancre flottante
- attaches sur l'embarcation
- avirons
- safran
- barre
- voile et gréement
- moteur
- presse-étoupe
- hélice
- batterie
- réserve de carburant
- pompe à eau.

3. SIGNALISATION

- feux de position
- état de la lampe de poche
- stockage des fusées
- stockage des feux à mains.

4. PROPRETÉ

- nettoyer les fonds
- assécher les fonds
- laver le sel sur la tente.

5. FIXER TOUT CE QUI NE L'EST PAS

- une place pour chaque chose
- chaque chose à sa place.

JOURNAL DE NAVIGATION

Date	Quart de ... (heures)	Quart à heures	Noms des veilleurs	Parcours estimé depuis = x heures	Dérive au vent vitesse → dist. direction	Effet du courant vitesse → dist. direction	Somme des 2 dérives	Nouvelle position estimée	Observations : — varechs — oiseaux marins — oiseaux terrestres — terres

JOURNAL DE CAMBUSE

Date/heure	1	2	3	4	5	6	Observations

1. Quantité d'eau distribuée.
2. Quantité d'eau recueillie.
3. Réserve d'eau.
4. Quantité de nourriture distribuée.
5. Quantité de nourriture recueillie.
6. Réserve de nourriture.

JOURNAL DE CAMBUSE

Date/heure	1	2	3	4	5	6	Observations

JOURNAL MÉTÉO

Date/heure	Vent			Mer			Houle			Visibilité		Ciel		Observations
	Force	Dir.	Tend.	Long.	Haut.	Tend.	Long.	Haut.	Tend.	Val.	Tend.	/10°	Tend.	

Date/heure	Vent			Mer			Houle			Visibilité		Ciel		Observations
	Force	Dir.	Tend.	Long.	Haut.	Tend.	Long.	Haut.	Tend.	Val.	Tend.	/10°	Tend.	

CHAPITRE 9

SE PROTÉGER DU FROID

Le froid tue. En mer, le froid tue particulièrement vite. Le froid tue bien avant la faim.

TRÈS DANGEREUX

Laisser le froid vous gagner.

MAUVAIS

S'exposer aux éléments.
Ignorer le froid.

BON

Se tremper le moins possible.
S'abriter du vent.
Se serrer les uns contre les autres.
Dormir et manger selon les possibilités.
Reconnaître les signes du froid.
Froid aux pieds et aux mains ?
= se couvrir la tête.

Le froid tue plus ou moins vite selon les circonstances mais parfois très vite (5 à 10 minutes). Le froid peut provoquer des lésions graves.

Avoir froid n'est pas manquer de virilité. Chaque personne, selon sa constitution, résiste plus ou moins bien au froid. En situation de survie on ne s'adapte pas au froid : on s'en protège en isolant du froid les zones de plus grande perte de chaleur.

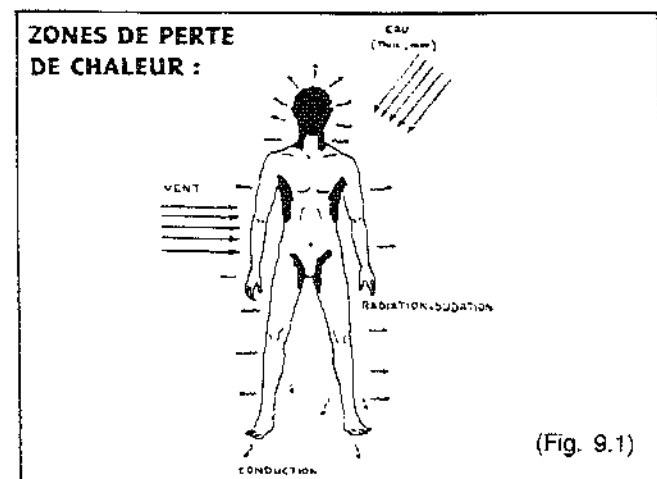
Seule l'énergie produite par l'assimilation des aliments peut combattre votre refroidissement.

9.1. ACCIDENTS PROVOQUÉS PAR LE FROID

Quand il fait froid, faites particulièrement attention aux signes suivants : somnolence, peau blanche ou bleue, membres engourdis, insensibilité des extrémités, frissons. Soyez particulièrement attentifs à l'HUMIDITÉ, au VENT, aux vêtements et chaussures qui serrent trop ou sont humides.

9.11. HYPOTHERMIE

Le refroidissement progressif du corps humain s'appelle HYPOTHERMIE ou sous-chaleur. Il est la cause directe ou indirecte de la plupart des morts en mer. Le corps se refroidit surtout par la TÊTE (au moins 40 %), le COU, les FLANCS et les AINES. Isoler ces zones en priorité du VENT, de l'EAU, et du contact



avec toute surface froide. L'eau refroidit 25 fois plus que l'air. Un vent à 10 °C de 32 km/h a le même effet sur la peau que l'air à 0 °C sans vent.

9.111. Protégez-vous du froid :

— si vous avez très froid vous ne pourrez pas dormir contrairement à la croyance populaire. Essayez de dormir suffisamment ;

— ne buvez pas d'alcool ou de boissons alcoolisées mais de l'eau douce : la sensation de soif est atténuée par le froid ;

— essayez de manger correctement c'est votre seule source d'énergie pour lutter contre le froid. Dans les rations de survie les plaquettes jaune foncé sont les plus riches en calories ;

— portez un bonnet de laine ou de plongée couvrant la tête et la nuque. Si vous avez froid aux pieds : mettez un chapeau ;

— isolez-vous du sol froid avec tout ce qui est disponible, gonflez le plancher (dans un radeau pneumatique), serrez-vous les uns contre les autres ;

— portez des vêtements de laine et/ou en synthétique mais pas en coton (ex. jeans). Si vous devez travailler : aérez vos vêtements. Economisez votre sueur ;

— des vêtements et des chaussures serrés diminuent la circulation et favorisent l'action du froid. Y prendre garde : les desserrer ;

— restez le plus sec possible. Asséchez l'embarcation le plus possible ;

— Le mal de mer provoque une déshydratation favorisant l'hypothermie ; prenez des comprimés contre le mal de mer et buvez de l'eau douce. Si le moteur du canot de sauvetage tourne : récupérez la chaleur ;

— Abritez-vous du vent ; mettez la tente ;

— Surélevez vos pieds pour éviter les pieds de tranchée (voir plus loin) ;

— sachez reconnaître les signes de l'hypothermie : EXTRÉMITÉS REFROIDIES, FRISSON, CONFUSION, MALADRESSE, INCONSCIENCE ;

9.112. Limitez les conséquences d'une immersion :

— assurez-vous que l'échelle souple est toujours libre ;

— sortez de l'eau le plus vite possible ;

— portez un ciré de couleur voyante, une brassière de sauvetage, ou mieux votre combinaison d'immersion;

— portez un sifflet et une lampe de poche étanche attachés à votre ciré;

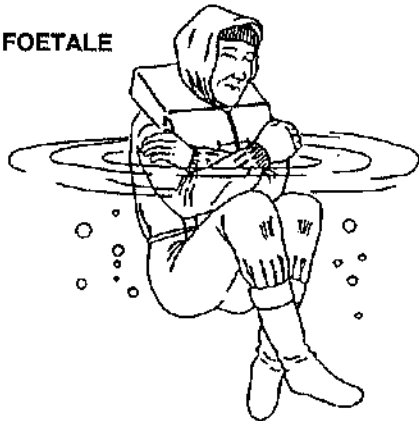
— par mauvais temps et de nuit, laissez quelques cordes pendre dans l'eau auxquelles vous pourrez vous rattraper si vous êtes projetés à la mer.

DANS L'EAU :

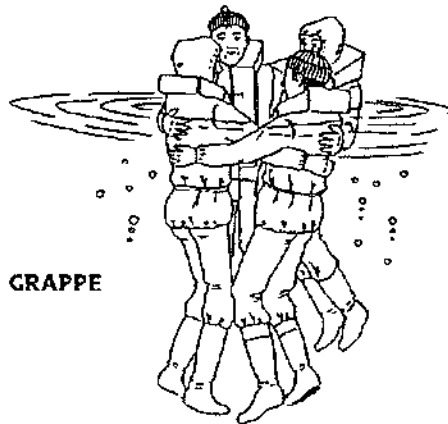
— même dans l'eau, enfiler votre combinaison d'immersion ou votre brassière;

— seul prenez la position foetale (H.E.L.P.) (fig. 9.2);

POSITION FOETALE (H.E.L.P.)



— en groupe mettez-vous en grappe, attachez-vous ensemble, mettez les enfants au milieu et essayez les uns après les autres de remonter dans le radeau (fig. 9.3).



POSITION EN GRAPPE

(Ces positions augmentent le temps de survie de 50 % à 100 %.)

— orientez-vous;

— ne nagez pas : nager épuiserait votre réserve d'énergie plus vite et vous vous refroidiriez plus rapidement;

— fermez votre ciré, col, manches;

— mettez votre capuchon;

— accrochez-vous à tout ce qui flotte;

— **SORTEZ DE L'EAU LE PLUS VITE POSSIBLE... TENEZ BON.**

9.113. Gestes de premiers secours :

— agissez avec la plus grande douceur; une personne souffrant d'hypothermie a le cœur très fragile : un choc, une manipulation brutale peuvent la tuer;

— isolez la personne du sol, du vent, de l'eau;

— couvrir la tête et la nuque.

Si la victime est consciente :

— ne lui donnez surtout pas d'alcool : vous la tueriez;

— si vous avez des vêtements secs de rechange et si le temps le permet, enlevez-lui doucement ou découpez ses vêtements mouillés, essayez de la sécher doucement sans frotter, et passez-lui des vêtements secs;

— protégez et couvrez absolument la tête et la nuque;

— ne pas frictionner ni à mains nues, ni avec de l'eau de Cologne, ni avec de la glace, ni avec des pommades. Une friction est néfaste pour une victime de l'hypothermie;

— si vous avez un sac de couchage sec vous pouvez mettre une personne avec la victime pour la réchauffer; surtout réchauffer la tête, le cou, les flancs, l'aîne de la victime.

— si vous n'avez rien, ne pas déshabiller la victime, la tenir au chaud entre plusieurs d'entre vous. **PATIENCE.** Cela peut prendre plusieurs dizaines d'heures avant qu'elle ne soit réchauffée. Dès qu'elle sera un peu remise donnez-lui un peu d'aliments concentrés; cela l'aidera à se réchauffer. **PAS D'ALCOOL.** Un peu d'eau douce sera utile aussi. Ne jamais réchauffer les membres;

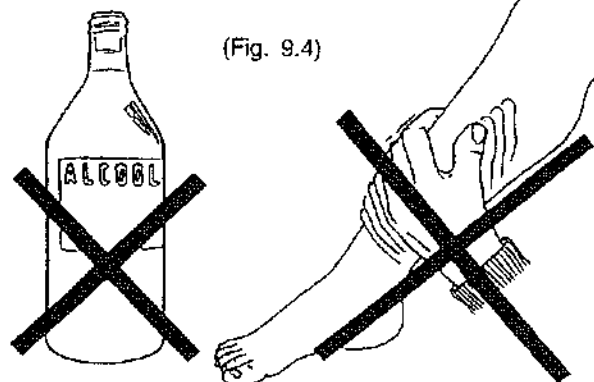
— vous pouvez accompagner la respiration de la victime par le bouche-à-bouche afin de réchauffer l'air qu'elle respire;

— mettre une écharpe, si possible de laine ou synthétique, sur la bouche aide aussi à réchauffer l'air respiré;

— surveiller en permanence le pouls, la respiration, la conscience.

PAS D'ALCOOL

NE PAS FROTTER



(Fig. 9.4)

Si la victime est inconsciente :

a) **SI ELLE RESPIRE :**

— ne pas enlever les vêtements;

— glisser dans un sac de couchage ou sac plastique;

— mettre en position latérale de sécurité;

— isoler la victime du sol froid;

— couvrir la tête et la nuque;

— ne pas réchauffer, ne pas frotter;

— au mieux faire le bouche-à-bouche en phase avec la respiration de la victime.

b) **SI ELLE NE RESPIRE PAS :**

— dégager les voies respiratoires;

— commencer la respiration artificielle (bouche-à-bouche ou bouche à nez) durée 30 minutes minimum; une personne en hypothermie peut respirer très lentement (12 fois/minute). Ne pas accélérer la respiration.

— si le corps se réchauffe et le retour à la vie n'est pas possible (probablement pas avant plusieurs jours) on pourra considérer la victime comme décédée.

SYMPTÔMES	PRÉDISPOSITION	PRÉVENTION	TRAITEMENT
9.12. PIED DE TRANCHÉE			
Refroidissement des extrémités à des températures généralement inférieures à 0 °C. Provoque des lésions aux nerfs, muscles, et vaisseaux sanguins.			
Peau froide, enflée, cireuse en apparence, parsemée de taches irrégulières bleues ou rouges. Au début la peau est blanche, humide, ridée. Puis la marche ou la position debout deviennent difficiles et douloureuses. La peau devient engourdie, et le sens du toucher se perd. Les autres symptômes accompagnant sont une douleur lancinante, des sensations de brûlure, sensation de froid, enflures, faiblesse musculaire, paralysie, atrophie.	Exposition prolongée à l'humidité, généralement au-dessus de 0 °C. Provoqué par des chaussures provoquant une barrière à la vapeur, ou le port prolongé de chaussettes et de chaussures mouillées. La durée pendant laquelle l'extrémité est humide et immobile déterminera l'importance de la lésion.	Gardez les mains et les pieds aussi secs que possible. Changez de chaussettes et de gants plusieurs fois par jour. Essayez de sécher l'intérieur de vos chaussures. Soulevez vos pieds dans l'engin et isolez-les du froid. On peut masser avec ses mains pour faciliter la circulation.	Sécher et procurer de la chaleur (mains ou ventre de quelqu'un d'autre). Rétablir la circulation. Nettoyer au savon pour empêcher toute infection. Sécher. Surélever les pieds.
9.13. OTITE DE FROID			
Irritation du tympan provoquée par le vent.			
Douleur dans l'oreille.	Vent soufflant dans l'oreille, souvent par vent froid.	Protéger le canal auditif. Porter un chapeau qui couvre les oreilles. Boucher le canal auditif avec du tissu ou du coton hydrophile ou mieux du coton cardé.	Ne plus exposer au vent.
9.14. PEAU SÈCHE			
La peau et ses graisses naturelles peuvent se refroidir entre 0 °C et -7 °C avant que l'engelure ne s'installe.			
Peau sèche et gercée.	Temps froid et sec.	Appliquer de la graisse sur la peau. Trop de lavages au savon enlèvent les graisses protectrices.	Appliquer graisse animale ou végétale ou huile de poisson, jamais de graisse à moteur ou de graisse minérale genre vaseline.
9.15. GELURES			
L'épiderme et le derme gèlent. Les vaisseaux capillaires se ferment, se détériorent et la circulation est empêchée. Des cristaux de glace se forment entre les cellules.			
Gelure au premier degré : peau blanche, insensible, élastique au toucher. Gelure au second degré : les muscles, les tendons sont gelés ; la partie affectée devient rigide, froide au toucher, indolore, couleur cireuse. Gelure au troisième degré : gangrène = amputation.	Peau exposée au froid ou au vent et au froid.	S'habiller correctement, se protéger du froid et du vent, vêtements non serrés, éviter la transpiration, garder les pieds et mains secs, ne pas fumer ou boire de l'alcool, porter des gants, se protéger la tête, la face, le cou. Se mettre par deux afin de détecter sur l'autre les effets du froid. Contrôler souvent les extrémités. Ne pas toucher de métal sans protection : le gel risque de « souder » au métal et la peau s'arrachera et restera collée au métal par la séparation.	
Il vaut mieux garder une gelure que de la réchauffer et de la refroidir de nouveau : risque important de gangrène.			

CHAPITRE 10

SE PROTÉGER DE LA CHALEUR

**La chaleur tue un homme vite et bien avant la faim. S'en protéger.
Même si vous n'avez rien à manger : buvez de l'eau douce.**

TRÈS DANGEREUX

Laisser la chaleur vous gagner.
Se déshydrater.

MAUVAIS

Etre nu ou découvert.
Garder des hydrocarbures sur la
peau (coup de soleil).
Boire de l'eau de mer.
Se déshabiller pour bronzer.
Travailler le jour.
Boire de l'alcool.

BON

Rester à l'ombre.
Rester vêtu.
Porter un chapeau.
Diminuer l'activité.
Travailler la nuit.
Boire.
Se protéger les yeux.

La chaleur peut créer des accidents nerveux : coup de chaleur, insolation.

La chaleur peut créer une déshydratation importante si l'absorption d'eau ne compense pas les pertes de fluides causées principalement par la transpiration.

Le soleil peut provoquer des accidents de chaleur et d'autres accidents : coups de soleil, inflammation de l'œil.

10.1. ACCIDENTS PROVOQUÉS PAR LA CHALEUR

Quand il fait chaud soyez attentifs aux signes suivants : fatigue générale, mal de tête, nausée, défaillances, changements de comportement (irritabilité, emportements, laisser-aller), pouls anormal (irrégulier, trop rapide ou trop faible), changement dans la couleur et l'apparence de la peau, des lèvres, des bouts de doigts (pâles, bleus). Il n'est pas prouvé que ces symptômes soient provoqués par un accident de chaleur mais ils doivent être traités comme tels dans un premier temps.

10.11. DÉSHYDRATATION

L'eau est aussi vitale au corps que l'air. Une faible diminution de la quantité d'eau contenue dans le corps peut avoir des conséquences importantes. La déshydratation s'installe lorsque le corps perd plus d'eau qu'il n'en absorbe. Si ce processus n'est pas arrêté il conduit à la mort, parfois très rapidement.

L'eau constitue environ 60 % du poids du corps.

La déshydratation apparaît lorsque l'absorption d'eau est insuffisante ou les pertes en eau excessives, c'est-à-dire lorsque les dépenses sont plus importantes que les recettes.

Face à ces situations le corps possède des mécanismes pour compenser ce déséquilibre : les plus importants sont la sensation de soif et la remarquable capacité des reins à retenir ou à expulser des quantités importantes d'urine quand c'est nécessaire.

En situation normale le corps élimine :

Eau dans les urines : 1400 cm³.

Pertes insensibles :

— peau 600 cm³;

— poumons : 200 cm³;

— eau matières fécales : 300 cm³;

— sueur : 0 cm³;

Total : 2500 cm³.

Pertes anormales d'eau :

— transpiration : 10 à 15 l/j;

— diarrhée : 5 l/j;

— vomissements : 5 l/j.

Brûlures, coups de soleil, fièvre, blessures : de un à plusieurs litres d'eau selon la gravité.

Une sensation de bouche sèche peut se produire par la déshydratation des cellules de la bouche : ce n'est pas la véritable soif ; peut disparaître en se rinçant la bouche avec de l'eau.

La vraie sensation de soif apparaît lorsque le corps a perdu 2 % de son poids en eau. Cette sensation de soif n'augmente pas avec le degré de déshydratation, par conséquent LA SENSATION DE SOIF N'EST PAS UN INDICATEUR DU DEGRÉ DE DÉSHYDRATATION.

Les reins réagissent de façon très sensible à la baisse de la quantité d'eau contenue dans le corps et peuvent diminuer le volume d'urine produit. UNE QUANTITÉ D'URINE INFÉRIEURE À UN DEMI-LITRE PAR JOUR EST UN SIGNE CLAIR DE DÉSHYDRATATION. DES URINES FONCÉES EN SONT UN AUTRE.

Signes de déshydratation en fonction de sa gravité :

- légère soif;
- soif plus intense, impatience, mal de tête, perte de l'appétit;
- bouche sèche, diminution de la quantité des urines;
- fatigue, somnolence, apathie, instabilité émotionnelle, nausée, peau rougeâtre;
- concentration mentale difficile;
- mauvaise régulation de la température du corps, augmentation du rythme cardiaque et de la respiration;
- étourdissement, confusion mentale, parler embarrassé, faiblesse importante, respiration difficile;
- délire, perte d'équilibre, convulsions;
- impossibilité d'avaler, chute de la tension artérielle, urine rare.

Perdre en eau 2 % du poids de votre corps = perdre 25 % de vos capacités intellectuelles.

Perdre en eau 5 % du poids de votre corps = perdre 40 % à 50 % de vos capacités intellectuelles.

Ceci est réversible par réhydratation et en aucun cas définitif.

PRÉVENTION :

- boire quand vous avez soif et surtout à intervalles réguliers quand vous n'avez pas soif;
- faites tout pour récupérer des réserves d'eau douce;
- diminuez, ralentissez votre activité physique pour économiser votre sueur;
- travaillez le soir et le matin — il fait plus frais — plutôt que de jour, et la nuit si clarté suffisante;
- garder vos vêtements limitera la transpiration en bloquant dans le tissu l'humidité de la sueur;
- mettez-vous à l'ombre;
- humidifiez vos vêtements;
- enlevez le mazout de votre corps et de vos vêtements car sa couleur noire absorbe la chaleur;
- portez des vêtements clairs.

TRAITEMENT

Si possible, boire de 1/2 à 1 litre d'eau douce par heure jusqu'à ce que les symptômes disparaissent. Ne pas ajouter de sel parce que vous ne connaissez pas, à priori, la quantité de sodium restant dans le sang. Pas d'eau de mer.

EN CAS DE MAL DE MER, ATTENDRE pour boire que les vomissements soient achevés pour ne pas vomir l'eau douce bue.

SYMPTÔMES	FACTEURS PRÉDISPOSANTS	PRÉVENTION	TRAITEMENT
10.12. SYNCOPE DE CHALEUR			
Perte de connaissance brève. Des lésions peuvent résulter de la chute.			
Sensation d'évanouissement, vertiges, fatigue.	Exposition prolongée ou activité prolongée en atmosphère chaude; le volume sanguin s'accumule dans les membres réduisant d'autant les apports au cerveau.	Au premier signe de vertige s'allonger, les pieds légèrement surélevés. Absorber des quantités importantes d'eau douce. Se reposer à l'ombre. Se nourrir correctement.	S'allonger et se mettre à l'ombre. Boire de l'eau douce.
10.13. FATIGUE DE CHALEUR			
Elle résulte de la non-accoutumance à la chaleur.			
Facilement fatigué, mal de tête, manque d'efficacité mentale et physique, insomnie, manque d'appétit, sudation importante, rythme cardiaque élevé, fatigue générale.	Climat très chaud et humide.	Prendre le temps de s'acclimater, boire beaucoup d'eau douce, bien s'alimenter et se reposer à l'ombre.	Rafrâchir l'environnement, boire, s'allonger et se reposer.
10.14. EPUISEMENT PROVOQUÉ PAR LA CHALEUR			
Déséquilibre de la circulation sanguine, provoquant un apport irrégulier du sang.			
Fatigue, vertiges, nausées, visage pâle, pouls rapide et faible ou irrégulier, peau humide et froide, transpiration abondante.	Trop d'efforts en ambiance chaude; effets cumulatifs d'autres accidents de chaleur.	Réduire l'activité, chercher l'ombre, se reposer, boire de l'eau douce.	Se reposer à l'ombre pieds surélevés, ne pas prendre froid.

SYMPTÔMES	FACTEURS PRÉDISPOSANTS	PRÉVENTION	TRAITEMENT
<p>10.15. COUP DE CHALEUR</p>			
<p>Défaillance du système nerveux; la température du corps monte rapidement, pouls imprenable sinon filiforme ou irrégulier, pression artérielle élevée.</p>			
<p>Coma avec parfois convulsions généralisées, contractures musculaires fréquentes, peau brûlante, sueur très souvent absente, température élevée (40 à 43 °C).</p>	<p>Transpiration excessive par forte chaleur, humidité importante, exposition directe au soleil, activité physique.</p>	<p>Ne pas laisser monter la température. Ralentir l'activité et se mettre à l'ombre. Boire.</p>	<p>Le coup de chaleur est une urgence et la mort peut survenir rapidement. Refroidir le corps de toutes les façons possibles (arroser d'eau, enlever les vêtements, mettre à l'ombre, ventiler pour provoquer l'évaporation).</p>
<p>10.2. ACCIDENTS DUS SOIT AU RAYONNEMENT CALORIFIQUE INFRAROUGE SOIT AU RAYONNEMENT SOLAIRE ULTRAVIOLET</p>			
<p>Il faut différencier les deux types de rayonnements : un très léger voile isole des U.V. mais il faut une protection bien plus importante pour se protéger des I.R.</p>			
<p>10.21. COUPS DE SOLEIL (dus aux rayons infrarouges)</p>			
<p>Une brûlure du premier ou du second degré due à un coup de soleil retardera ou empêchera la transpiration. Par conséquent exposez-vous progressivement au soleil et vous serez mieux protégés contre son action et la déshydratation. La lumière du soleil réfléchiée par la mer est aussi cause de coups de soleil.</p>			
<p>Le coup de soleil est une brûlure et doit être traité comme telle.</p>			
<p>Peau rouge (1^{er} degré), cloques (2^e degré), peau noircie et craquelée (3^e degré). Les cloques peuvent s'infecter.</p>	<p>Exposition au soleil, à la lumière réfléchiée par la mer; peut se produire par temps couvert; un vent fort évapore rapidement la sueur et favorise les coups de soleil.</p>	<p>Garder ses vêtements; porter des vêtements légers et clairs; se protéger la tête et le cou; si possible appliquer des produits gras d'origine animale ou végétale sur la peau. Pas d'hydrocarbures.</p>	<p>Refroidir la peau, éviter une exposition supplémentaire, ne pas percer les ampoules, couvrir les parties exposées.</p>
<p>10.22. INFLAMMATION DES YEUX PROVOQUANT AVEUGLEMENT (ultraviolet)</p>			
<p>Aveuglement résultant d'une brûlure de la rétine. Peut compromettre gravement les chances de survie par cécité entière. Attention : même sans soleil apparent, la réverbération sur l'eau peut provoquer la cécité. Vos yeux sont fragiles; protégez-les SYSTÉMATIQUEMENT.</p>			
<p>Yeux rougis, brûlants, sensation d'eau ou de sable dans les yeux. Mal de tête, mauvaise vision, douleur et enflure, sensibilité anormale des yeux à la lumière, battements répétés des paupières.</p>	<p>Yeux exposés à trop de lumière directe ou réfléchiée.</p>	<p>Porter des lunettes de soleil ou en improviser (ex. : un morceau de bois, de plastique, de carton avec deux fentes, un linge avec fentes, etc.) NE PAS REGARDER le soleil ou la lumière réfléchiée.</p>	<p>Bander les yeux, garder les yeux dans l'obscurité, mettre des compresses froides d'eau douce, faire attention : infection fréquente.</p>
<p>10.23. INSOLATION</p>			
<p>L'insolation est un coup de chaleur provoqué par une exposition prolongée au soleil (due aux I.R.).</p>			
<p>Visage rouge, maux de tête, parfois vomissements, peau chaude et sèche, pouls rapide, température élevée.</p>	<p>Voir coup de chaleur, coups de soleil, aveuglement.</p>	<p>Voir coup de chaleur, coups de soleil, aveuglement.</p>	<p>Tenir la tête plus élevée que le reste du corps, ne pas donner de stimulants, refroidir le corps (voir plus haut).</p>

CHAPITRE 11

SECOURISME

TRÈS DANGEREUX

Ne pas faire de bilan.

MAUVAIS

S'occuper d'abord de ceux qui crient le plus fort.

BON

Protéger les blessés des éléments.
Classer l'urgence des blessés.

Traiter tout blessé dans l'ordre qui suit :
RESPIRE-T-IL ? : Rétablir la respiration et/ou le rythme cardiaque.

SAIGNE-T-IL ? : Stopper tout saignement.

EST-IL BLESSÉ OU BRÛLÉ ? : Protéger blessures et couvrir les brûlures.

A-T-IL DES FRACTURES ? : Immobiliser les fractures après les avoir **RÉALIGNÉES AU MIEUX**.

PRÉSENTE-T-IL DES SIGNES DE DÉTRESSE CIRCULATOIRE : (Absence de pouls au poignet mais conservation du pouls à la carotide ou à l'artère fémorale, pâleurs, refroidissement des extrémités, agitation, anxiété, soif, mouvements ventilatoires rapides) : protéger et évacuer dès que possible.

Sur un engin de sauvetage il est très difficile de traiter les grands blessés. Faites au mieux. Donnez leur le courage de tenir. Soulagez leurs souffrances en les protégeant au mieux des éléments. Une main amicale sur un visage ou dans la main d'un blessé peut apporter aide et réconfort.

Les rations alimentaires et d'eau douce peuvent être distribuées en priorité aux blessés pour aider leur lutte. Un membre de l'équipe de quart est désigné en permanence pour surveiller les blessés et leur apporter l'assistance nécessaire.

11.1. SIGNES NORMAUX DE LA VIE

RESPIRATION

Adultes : 15 à 20 respirations/minute.

Enfants : 20 à 30 respirations/minute.

Absence de respiration, respiration difficile ou saccadée = obstruction des voies respiratoires, problème cardiaque.

Expectoration pleine de sang ou d'écume rouge = blessure aux poumons.

POULS

Adultes : 60 à 80 coups/minute.

Enfants : 80 à 100 coups/minute.

Absence de pouls = arrêt cardiaque.

Pouls rapide et fort = peur, hypertension.

Pouls rapide et faible = hémorragie externe ou interne, brûlures, déshydratation, réaction allergique, maladie cardiaque.

En état d'hypothermie les battements cardiaques peuvent être très faiblement perçus et peu nombreux (1 à 30 par minute).

PUPILLES

De taille égale : se contractent si fortement éclairées.

Pupilles dilatées = arrêt cardiaque, inconscience, peur.

Pupilles contractées = indication de drogues.

Pupilles de taille inégale = blessure, coup à la tête, lésion cérébrale.

Pupilles fixes, blanc des yeux fixe = paralysie hystérique.

Pupilles dilatées ne réagissant, ni à la lumière, ni au contact du doigt sur la cornée = signe de mort probable.

11.2. PROTÉGER LE BLESSÉ

Protéger le blessé d'un nouvel accident et le soustraire aux causes de ses blessures. ATTENTION



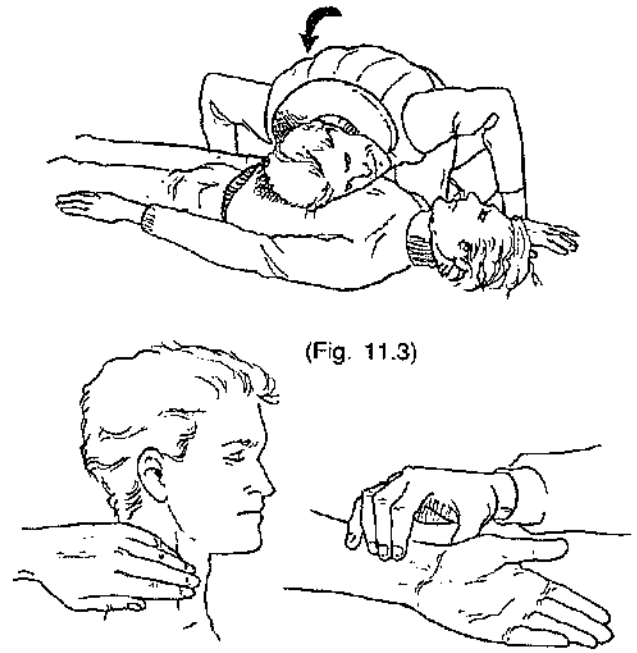
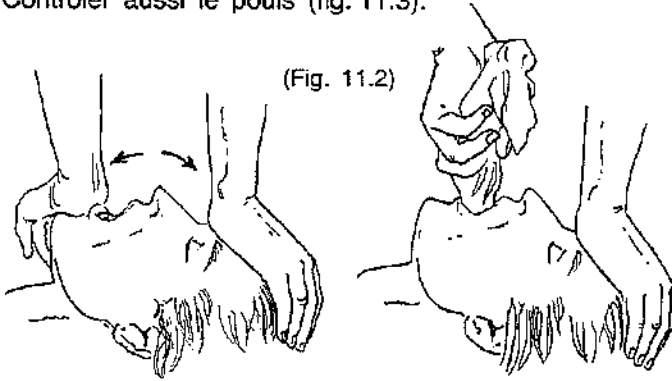
(Fig. 11.1)



11.3. LE BLESSÉ RESPIRE

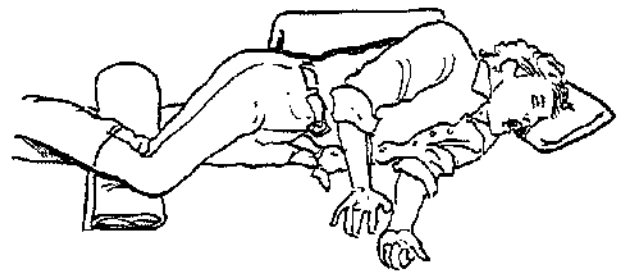
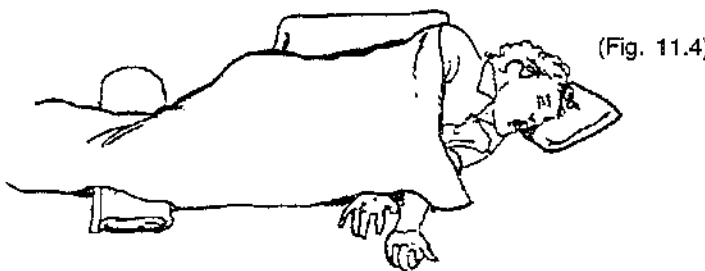
Une respiration normale est régulière, silencieuse, facile.

Une respiration bruyante, de la mousse autour du nez ou des lèvres, des lèvres et des oreilles bleuies = obstruction des voies respiratoires. **DÉGAGER LES VOIES RESPIRATOIRES** (fig. 11.2). **CONTRÔLER RÉGULIÈREMENT LA RESPIRATION** par l'écoute. Contrôler aussi le pouls (fig. 11.3).



11.31. BLESSÉ INCONSCIENT

Blessé respirant, nettoyer, la bouche de tout objet (fig. 11.2). Mettre en Position Latérale de Sécurité (P.L.S.) (fig. 11.4). Couvrir et protéger.

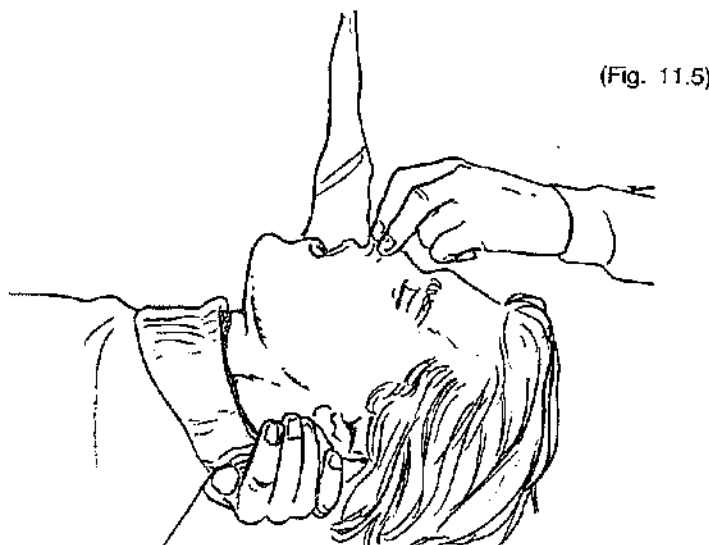


Observer régulièrement Pouls et Respiration. Rester prêt au bouche-à-bouche.

11.32. RESPIRATION ARRÊTÉE

Quelle que soit la cause (noyade, fracas du visage, aspiration de fumée ou gaz, feu, manque d'oxygène, compression de la poitrine, etc.) :

— **DÉGAGER LES VOIES RESPIRATOIRES ET DÉGRAFER LES VÊTEMENTS.**



f) Si le sang continue à couler faire un point de compression (fig. 11.10) si les secours sont proches. Autrement il vous sera impossible de tenir le point de compression très longtemps dans votre embarcation de sauvetage. Il vaut mieux alors comprimer lourdement le point qui saigne avec un bandage modérément serré sauf sur le lieu de l'hémorragie.

Laisser tout pansement au moins 24 heures. Si infection changer toutes les 24 heures.

Après pose d'un pansement vérifier la bonne circulation du sang dans le reste du membre : extrémités bleues = pansement trop serré. Lors d'une hémorragie à l'extrémité d'un membre maintenir le membre surélevé au-dessus du niveau du cœur.

Sur une petite coupure une compression suffit généralement, avec pose d'un petit pansement.

b) HÉMORRAGIE EXTERIORISÉE

Signes :

- reins ou vessie : sang rouge dans les urines ;
- bas de l'intestin : sang rouge dans les selles ;
- haut de l'intestin : sang digéré noir dans les selles ;
- estomac : vomissements de sang ;
- poumons : toux sanguinolente avec caillots ;
- tête : saignements par les oreilles et le nez.

En tout cas : maintenir les jambes surélevées pour aider le cœur et irriguer le cerveau. Garder le blessé au chaud.

Saignements de nez : ne pas allonger la victime - pas de tête en arrière car le sang irait dans la gorge. Faire asseoir tête légèrement en arrière, pincer la partie souple du nez pendant 5 à 10 minutes. Faire respirer par la bouche, ne pas renifler. Si cela ne suffit pas, introduire dans la narine une bande de coton ou une mèche en coton et la laisser 48 heures.

Saignements de l'anus avec douleurs et élancements au niveau de l'anus : ces douleurs peuvent provenir d'une crise d'hémorroïdes. Ce n'est en général pas très grave : laver la région anale après chaque selle. Faire des exercices physiques pour détendre le bassin. Les hémorroïdes sont courantes chez les naufragés : l'activité physique peut les faire disparaître. Lutte contre la constipation en consommant de l'eau et si possible des aliments riches en fibres végétales.

c) HÉMORRAGIES INTERNES

Peuvent être provoquées par :

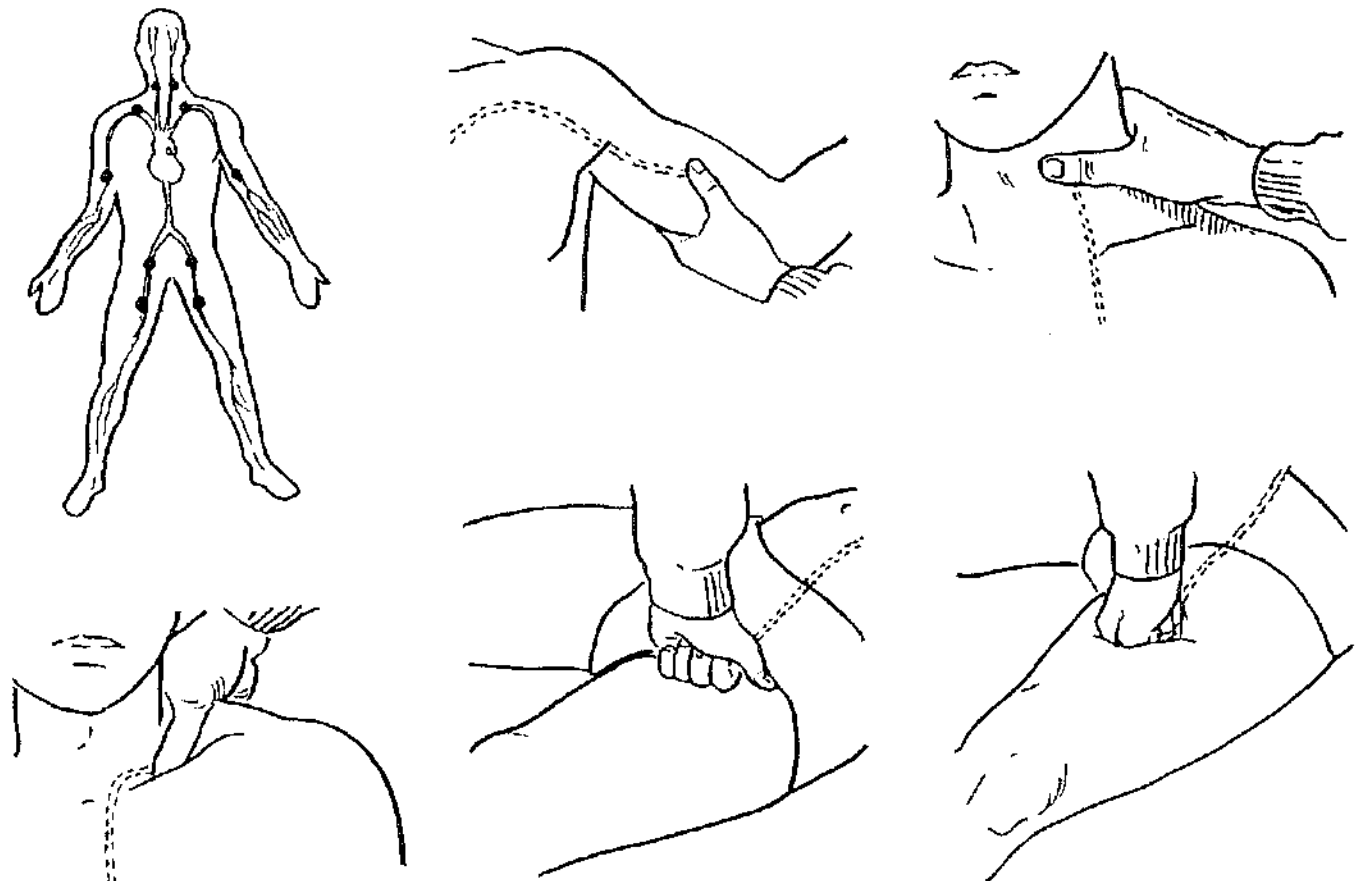
- une grossesse extra-utérine ou l'hémorragie d'un kyste chez la jeune femme ;
- un traumatisme de la rate chez un blessé avec traumatisme abdominal ;
- une contusion du foie.

11.6 BLESSURES

a) GÉNÉRALITES

Une blessure ouverte augmente les risques d'infection et donc de tétanos (peu probable en mer, probable

(Fig. 11.10) POINTS DE COMPRESSION



à terre). En situation de survie il est souhaitable d'enlever tout corps étranger entré dans une blessure et de nettoyer la blessure avec de l'eau légèrement salée à partir de l'intérieur de la blessure vers l'extérieur. Utiliser de l'eau de mer ou du sel désinfectera la plaie et limitera l'infection. Prévoir qu'enlever un objet d'une blessure risque de provoquer une hémorragie.

Tout vêtement souillé et toute chair morte doivent être enlevés.

Allonger le blessé, bander les plaies après les avoir si possible refermées (fig. 11.11). Ne pas changer les pansements sauf s'ils sont très mouillés et que l'on ait des rechanges ou si une mauvaise odeur se dégage.

Les plaies cutanées **propres** peuvent être suturées avec du fil et une aiguille si vous en avez ou en rapprochant les berges de la plaie avec du sparadrap qui risque de ne pas tenir longtemps avec l'eau de mer ou par un pansement mis sous pression pendant qu'un aide rapproche les lèvres de la plaie. Après deux ou trois jours sans desserrer le pansement il y aura un début de cicatrisation si les bords sont jointifs.

Protéger les blessures contre les chocs et l'eau de mer.

L'urine est stérile quand elle sort du corps mais elle se décompose rapidement et porte des germes dangereux si elle est stockée.

Sur les blessures où il ne vous est pas possible de faire de sutures, au moins les couvrir. Si ce n'est pas

possible laisser à l'air libre après avoir nettoyé. Ne pas respirer au-dessus de la plaie pour limiter l'infection. S'il y a infection et formation de pus mettre un drain (une mèche en coton ou de compresse) pour l'évacuer. Si au bout de plusieurs jours des élancements sont ressentis dans une plaie fermée, il faut ouvrir et laisser le pus s'évacuer : utiliser une lame la plus propre possible. Une plaie présentant des chairs rosées est en cours de guérison.

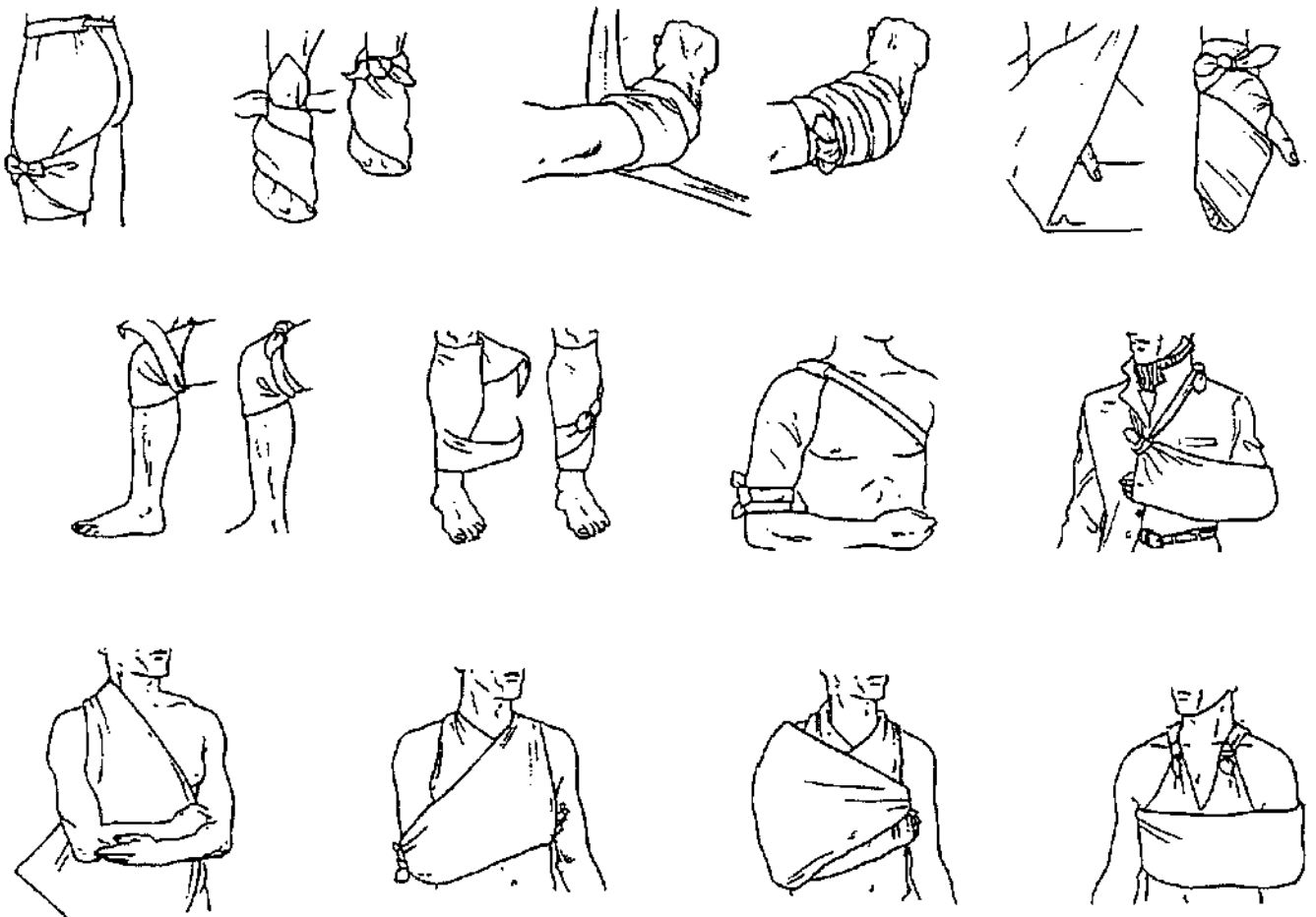
b) BLESSURES PARTICULIÈRES

THORAX

PLAIE SOUFFLANTE : l'air souffle en entrant et sortant de la plaie. **EMPÊCHER ABSOLUMENT L'AIR DE RENTRER PAR LA BLESSURE**, sous peine de voir le poumon se détacher de la cage thoracique. Asseoir le blessé penché du côté de la blessure — introduire du tissu (si possible humide avec de l'eau légèrement salée) dans la plaie pour la colmater — couvrir et bander fermement.

VOLET COSTAL : plusieurs côtes sont fracturées et la respiration est « paradoxale » c'est-à-dire que le volet s'affaisse à l'inspiration et s'élève à l'expiration. De ce fait il y a risque d'insuffisance respiratoire grave. Mettre en position demi-assise. Poser un pansement suffisamment immobilisateur mais ne gênant pas la respiration.

(Fig. 11.11) BANDAGES TYPES



BLESSURE AU VENTRE

NE PAS FAIRE BOIRE NI MANGER. Craindre l'hémorragie interne, l'état de choc, l'infection.

Couvrir la plaie avec un large pansement stérile ou le plus propre possible. **NE PAS RENTRER LES INTESTINS** et autres **ORGANES** qui auraient pu sortir : les couvrir avec un linge humide d'eau douce ou légèrement salée.

BLESSURES A LA TÊTE

BLESSURE AU VISAGE : risque d'étouffement par écoulement de sang dans la gorge. Pencher la tête en avant. Si le blessé a perdu connaissance le mettre en position latérale de sécurité. Dégager la bouche de tout objet.

BLESSURE A L'ŒIL : souvent douloureux pouvant provoquer l'état de choc. Si des secours sont rapidement disponibles ne pas enlever les objets se trouvant dans les yeux. Sinon : faire au mieux. Ne pas désinfecter. Mettre aussi un pansement sur l'autre œil sain afin d'éviter tout mouvement de l'œil blessé par parallélisme avec l'œil sain.

BLESSURE AU SOMMET DU CRANE : (voir fracture). Une plaie du cuir chevelu saigne toujours beaucoup : cela ne prouve pas qu'elle soit grave. Faire un pansement compressif épais.

11.7. BRÛLURES

Selon leur étendue une brûlure peut déshydrater un blessé de plusieurs litres d'eau. **DONNER ABSOLUMENT A BOIRE DE L'EAU DOUCE A UN BRÛLÉ** avec si possible de l'aspirine.

Les brûlures peuvent provoquer :

- une détresse circulatoire avec mort dans les 48 heures ;
- une infection ;
- un blocage des reins par déshydratation.

Une brûlure est d'autant plus grave que sa profondeur est importante. Premier degré : peau rougie. Deuxième degré : cloques, ne jamais les percer. Troisième degré : chair carbonisée.

Une brûlure est d'autant plus grave que sa surface est étendue : un blessé brûlé au deuxième degré sur 15 % de son corps doit être considéré comme une urgence absolue. Un brûlé à 50 % ou plus trouvera probablement une issue fatale sous peu. Pour calculer la surface, utiliser la règle des neuf : tête et cou = 9 %. Membres supérieurs = 9 % chacun. Membres inférieurs = 18 % chacun (9 % de chaque côté). Tronc face antérieure = 18 %. Tronc face postérieure = 18 %. Organes génitaux = 1 %.

Refroidir la brûlure avec de l'eau pendant au moins 10 minutes et ne rien mettre d'autre sur la brûlure : aucune matière grasse, aucun antiseptique, aucune graisse de moteur, ni autre produit.

Emballer avec un pansement le plus stérile possible pour protéger de l'infection. Brûlures aux orteils et aux doigts : mettre une compresse entre les doigts du brûlé avant d'emballer.

N'ENLEVEZ PAS LES VÊTEMENTS QUI ADHÈRENT A LA BRÛLURE. Enlevez bagues, alliances, bracelets avant l'apparition du gonflement. Savonnez la peau pour faire glisser l'objet.

BRÛLURES ÉLECTRIQUES : contrôler la respiration et rester prêt au bouche-à-bouche ; traiter les brûlures apparentes.

BRÛLURES CHIMIQUES : laver à l'eau de mer pendant au moins 30 minutes pour dissoudre le produit corrosif. Oter et laver les vêtements qui comporteraient du produit. Traiter les brûlures. Laver les yeux en tenant la paupière ouverte et faire en sorte que le lavage d'eau ne s'écoule pas dans la bouche, le nez, l'autre œil.

BRÛLURES DE LA GORGE ET DE LA BOUCHE : faire boire de l'eau douce froide.

BRÛLURES DE LA FACE : laisser exposé à l'air ou au mieux appliquer des compresses stériles sur le visage.

11.8. FRACTURES

Les fractures sont soit ouvertes, soit fermées.

Dans une fracture ouverte l'os ou un morceau d'os peut transpercer la peau et apparaître hors du membre ou être simplement en contact avec l'extérieur par la plaie cutanée. Risques graves d'infection.

Symptômes : douleur souvent forte, s'aggravant avec le mouvement du membre. Très sensible au toucher même léger. Déformation possible du membre. Gonflement provoqué par une perte possible de sang et de plasma (hématome). Un membre cassé peut faire du bruit en se déplaçant : ne pas essayer pour entendre !

Si une évacuation rapide est possible : immobiliser la fracture sans réduire mais en la réalignant.

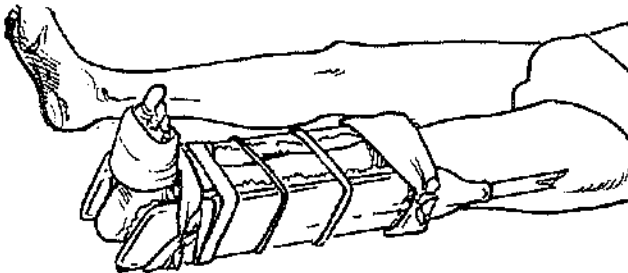
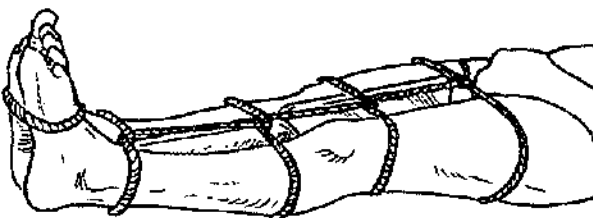
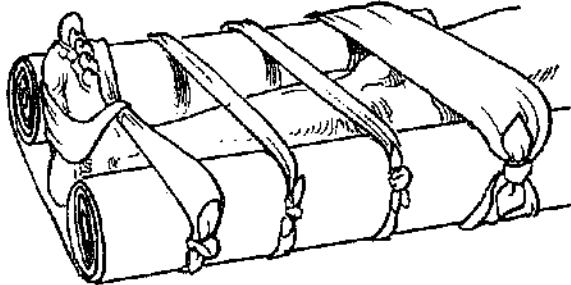
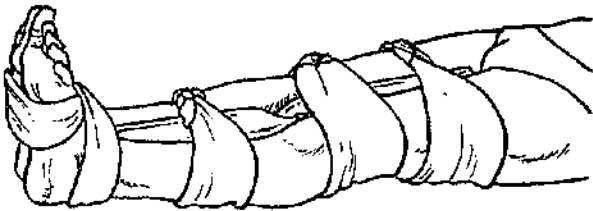
Sinon réduire la fracture :

— (sur un membre) fixer la partie haute par une aide et tirer dans l'axe du membre sous peine de torsion et déviation. Comparer la partie saine et la partie fracturée tout autour du membre et essayer de faire la symétrie ;

— ne pas relâcher les 2 tensions (haut et bas) avant d'avoir fixé le membre par des attelles improvisées qui doivent si possible immobiliser l'articulation au-dessus et l'articulation en-dessous de la fracture ;

— placer ensuite le membre en hauteur pour éviter les gonflements.

Une attelle doit toujours comporter quelque chose de dur (avirons etc.). Isoler la peau des parties dures et mateïassez-les. Ne pas serrer les nœuds et ne pas les poser sur la blessure ou sur les membres afin d'éviter le garrot. Pour cela observer souvent la circulation, prendre le pouls au bout du membre ; vérifier la couleur des extrémités : elles ne doivent être ni bleues, ni blanches (signe de mauvaise circulation). La sensibilité et la motricité des extrémités doit aussi être conservée.



FRACTURE DE LA COLONNE VERTÉBRALE : traitement difficile dans une embarcation de sauvetage. **TENIR SON DOS PLAT** (avec une pièce de bois) **ET SA TÊTE FIXE.** Maintenir le rachis cervical en légère traction afin de respecter à **TOUT PRIX** la rectitude vertébrale. Symptômes d'une fracture de la colonne vertébrale : décharges électriques ressenties dans le corps. Faire bouger les doigts et orteils pour connaître l'endroit de la fracture. Toucher les membres pour connaître ceux qui réagissent encore. Informer le blessé qu'il peut se tuer s'il bouge. Limiter tout mouvement du blessé.

FRACTURE DU COU : immobiliser la tête avec un collier cervical fabriqué avec quelque chose de haut et de dur (manche de vêtement remplie de papier, de vêtements très serrés, etc.).

11.9. LUXATIONS, ENTORSES

Ce sont des atteintes des articulations.

ENTORSE : mouvements possibles mais douloureux : **IMMOBILISER.**

LUXATION : mouvements impossibles ou très douloureux, déformation. Agir comme pour une fracture, mais sans essayer de réaligner ou réduire.

11.10. DÉTRESSE CIRCULATOIRE

La détresse circulatoire peut devenir mortelle. Elle peut advenir dans tout accident et est indépendante de la gravité de cet accident. Provoquée par une baisse de la tension artérielle. Le cerveau peut ne plus être irrigué.

Disposer le blessé tête basse et membres inférieurs surélevés de façon parallèle aux vagues.

L'état de détresse respiratoire :

— se voit : pâleur, sueurs froides sur visage et mains ; lèvres et extrémités bleuées (cyanose) ;

— s'entend : le blessé a une sensation de malaise, d'angoisse, de refroidissement, de soif ;

— se palpe : nez et mains froides ; pouls rapide et fuyant difficile à prendre en particulier sur les membres : le prendre à la carotide.

Si blessé conscient : allongé sur le dos.

Si blessé inconscient : en Position Latérale de Sécurité.

Calmer le blessé, le rassurer, ne pas donner à boire.

EN TOUT CAS : ALLONGER TÊTE BASSE ET PLUS BASSE QUE LE CORPS.

11.11. ÉVACUER UN BLESSÉ

Lire chapitre 1^{er} sur le recueil. Protéger au maximum le blessé d'une immersion et du froid par des vêtements et une brassière de sauvetage.

11.12. INTOXICATION EMPISONNEMENT

Lire chapitre 21 sur les poissons venimeux et vénéneux.

11.13. DENTS

Si le nerf est à nu par perte de plombage ou carie, essayez de boucher le trou avec un produit souple non alimentaire (chewing-gum, etc.). En cas de perte de dent, arrêter l'hémorragie en posant un morceau de tissu sur l'emplacement de la dent : serrer fort dix minutes au moins pour stopper l'hémorragie. Si une dent risque de s'en aller faites tout votre possible pour la garder en place.

11.14. HYDROCARBURES

Lire chapitre 3.

11.15. AFFECTIONS DES YEUX ET DES OREILLES

Nettoyer au mieux les yeux avec de l'eau légèrement salée. Si besoin immobiliser un œil (douleur trop forte), masquer aussi l'autre œil pour éviter de faire bouger l'œil atteint par parallélisme avec l'autre.

Nettoyer au mieux les oreilles (de toute eau). Protéger du froid par des vêtements.

11.16. MALADIES, FIÈVRES

En mer, dans un engin de sauvetage, les maladies sont rares. En cas de sudation et de fièvre faire boire de l'eau douce.

11.17. ACCOUCHEMENT

Lors d'un accouchement les deux risques principaux sont : asphyxie pour l'enfant et hémorragie après accouchement pour la mère (fig. 11.14 - 11.15 - 11.16).

SIGNES ANNONCIATEURS

La femme ressent des contractions faibles et espacées puis plus fortes, plus rapprochées et plus douloureuses. Parfois la poche des eaux se rompt et le liquide s'écoule par le vagin.

DÉROULEMENT

Rassurer la mère : l'installer au mieux, au plus propre et au plus sec de l'embarcation. L'isoler du sol.

L'allonger sur le dos, genoux fléchis, cuisses écartées.

Placer sous le siège un tissu le plus propre possible et le plus épais possible.

Lui recommander de respirer tranquillement, bouche ouverte et de ne pas pousser.

Se laver les ongles et les mains au mieux. Si vous avez des préservatifs ils peuvent servir de gants doigt par doigt.

Le col de l'utérus se dilate, ouvert, l'enfant descend peu à peu : bientôt sa tête apparaît.

NE PAS TIRER sur l'enfant, ni appuyer sur l'abdomen de la mère : seulement soutenir la tête puis le corps de l'enfant.

Si le cordon est entouré autour du cou de l'enfant risquant de l'étouffer, le faire glisser autour de la tête pour le détendre et le desserrer. Si plusieurs tours de cordon, le sectionner entre deux pinces hémostatiques.

Lorsque l'enfant est sorti et reste relié à sa mère par le cordon : ne pas tirer sur le cordon.

— Si l'enfant crie, le coucher sur le côté, entre les cuisses de sa mère.

— Si la bouche est obstruée, la nettoyer avec un doigt coiffé d'un linge propre.

— S'il ne respire pas nettoyer la bouche et pratiquer le bouche à nez.

Pour couper le cordon :

— attendre qu'il ait cessé de battre ;

— placer le cordon à une vingtaine de centimètres de l'ombilic de l'enfant deux ligatures faites avec un fil très solide trempé dans de l'alcool si possible ;

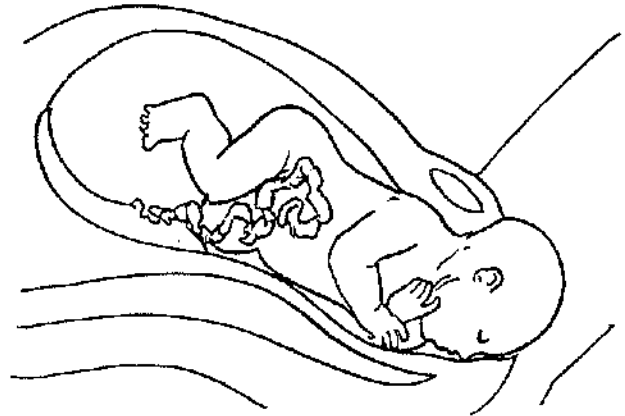
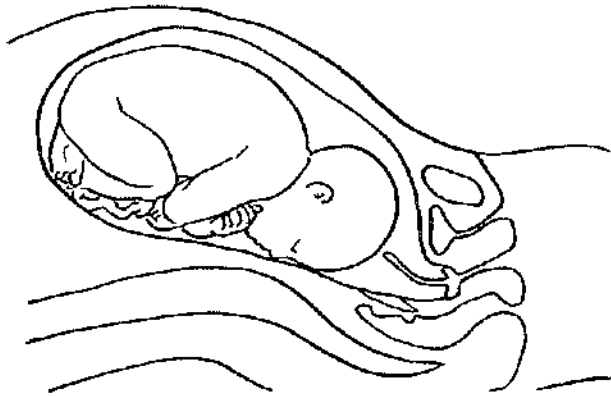
— couper le cordon entre les deux ligatures avec des ciseaux les plus propres possibles. Mettre une compresse stérile sur l'extrémité du cordon de l'enfant. En aucun cas ne tirer dessus.

Après l'accouchement :

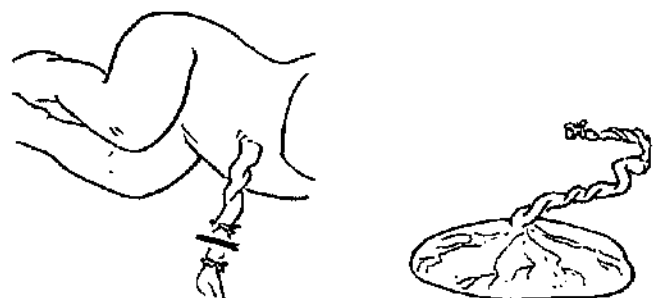
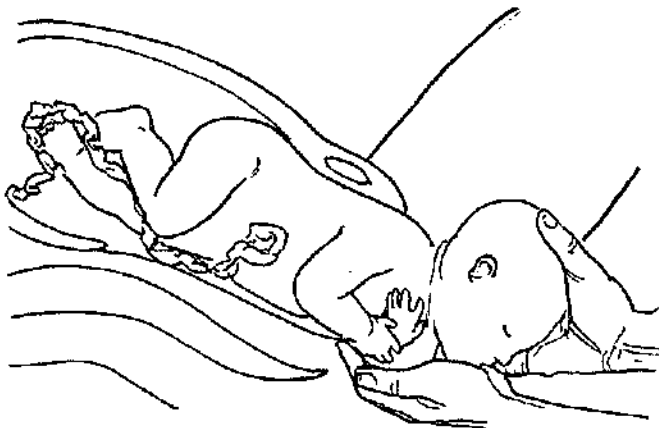
— ne pas laver l'enfant et le coucher dans du linge propre à côté de sa mère ;

— surveiller la mère (pouls, prévention de détresse circulatoire) ;

— la sortie du placenta se fera une demi-heure après la naissance. Ne rien faire. Ne pas tirer dessus.



(Fig. 11.14/15/16)



11.17: AFFECTIONS COURANTES DES NAUFRAGÉS

CONSTIPATION : provoquée par manque d'exercice, manque d'eau, une alimentation diminuée. La consommation d'eau douce, de fibres végétales, peut faire passer la constipation. Les aliments de survie présents dans l'embarcation contiennent un laxatif. L'ingestion d'huile alimentaire peut favoriser l'évacuation de selles. Des lavements d'intestins peuvent être faits par l'anus (fig. 11.17) avec de l'huile alimentaire ou d'animal (tortue, etc.). Faire de l'exercice physique tous les jours (voir chapitre 23 : Détente).

(Fig. 11.17)



Chez les Robertsons tous les survivants ont passé entre 24 à 30 jours sans aller à la selle et ceci sans aucun problème par la suite.

HÉMORROÏDES : faire tous les jours de l'exercice physique.

IRRITATIONS ET AFFECTIONS DE LA PEAU : provoquées par le sel et l'eau de mer principalement aux endroits de frictions et compressions. Peuvent devenir purulentes (voir furoncle). Après 48 heures de lavage à l'eau douce (pluie) les irritations de peau peuvent cesser lorsque les pores sont propres. Les furoncles mettent plus de temps à guérir. Sécher la peau, exposer le plus souvent possible au soleil.

ONGLES DÉCOLORÉS : ne signifie aucune affection grave ni affection du tout. Les ongles n'en sont pas plus cassants.

ANCIENNES BLESSURES SE RÉVEILLANT : normal; pas grave.

SCORBUT : provoqué par un manque prolongé de vitamines; pustules sanguinolentes puis douleurs dans les articulations, gonflements; gencives devenant rouges et douloureuses avec saignements entre les dents. Absorber de la vitamine C (aigues, jeunes noix de coco).

DISPARITION DU CYCLE MENSTRUEL : sans conséquence pour l'avenir; réapparaîtra spontanément après le sauvetage.

BAISSE DE LA QUANTITÉ D'URINE : normal mais des urines foncées et d'odeur forte signifient un début de déshydratation : boire de l'eau douce. Difficultés d'émettre les urines par blocage dû au froid : état transitoire qui peut être une gêne au début.

CHAPITRE 12

HYGIÈNE

Rester propre conserve le moral.

TRÈS DANGEREUX

Vivre sale.

MAUVAIS

Accepter la saleté.

BON

Faire ses besoins en dehors de l'engin.

Nettoyer à fond chaque jour, l'engin.

En cas de souillure, se nettoyer et nettoyer l'engin immédiatement.

Rester propre par tous les moyens.

Nettoyer votre embarcation de l'eau et de toute substance qui peut se décomposer.

Laver-vous régulièrement les mains et les ongles (source d'infection).

Vos vêtements exposés à la mer ont une teneur

en sel supérieure à celle de la mer (même chose pour la toile du radeau) : les laver à l'eau de mer, les essorer à fond, diminuera la concentration en sel. Dès que possible les laver à l'eau douce.

Reprendre vos vêtements en fabriquant des petites aiguilles en bois, os ou métal; récupérer du fil sur des tissus en lambeau.

12.1. LA SELLE

Vous pouvez avoir des difficultés à aller à la selle tous les jours (chap. 11 : hémorroïdes et constipation).

Faire ses besoins par dessus bord peut être dangereux par grosse mer.

S'attacher ou faire dans un récipient.

Refuser absolument que quiconque fasse ses besoins à même l'embarcation.

12.2. URINER

Amarrez-vous ou urinez dans un récipient.

Refusez absolument que quiconque urine à même l'embarcation.

Contrôlez la couleur de vos urines (voir chap. 11).

Ne jamais uriner dans ses vêtements : risque d'intoxication à l'ammoniaque, même pour se réchauffer !

12.3. HYGIÈNE FÉMININE

Respectez l'intimité des femmes présentes à bord.

Celles qui prennent un contraceptif oral (pilule) vont voir leurs règles réapparaître spontanément à la fin de leur stock de contraceptifs ou en cas de perte de ceux-ci puis disparaître probablement de nouveau si

la survie se prolonge. C'est une réaction réversible de l'organisme à la situation.

12.4. SE LAVER

Se laver à l'eau douce, dès que possible, augmente le confort donc le moral, diminue la salinité de la peau donc améliore la guérison des plaies et autres affections de la peau.

Se laver, à l'eau de mer, en rinçant sans frotter pour enlever les déjections diverses.

Sauf souillure grave, ne pas laver avec du savon spécial pour l'eau de mer.

Otez absolument les hydrocarbures qui sont sur votre peau (chap. 3).

Par temps froid si possible se laver le soir pour laisser les graisses protectrices se reconstituer durant la nuit. Dans ce cas se laver une partie du corps puis l'autre en exposant le moins possible de peau au froid. Se sécher aussitôt pour perdre le moins d'énergie possible.

12.5. DENTS

Gardez vos dents propres en utilisant une petite brosse faite dans un bout de bois légèrement écrasé et un fil « à dent » tiré à partir de l'intérieur d'un cordage du bord. Se nettoyer les dents tous les jours.

SE LAVER TOUS LES JOURS : L'ANUS ET LES ORGANES GÉNITAUX, LES ONGLES, LES DENTS.



CHAPITRE 13

UTILISATION, ENTRETIEN ET RÉPARATION DU MATÉRIEL

Qui veut revenir de loin, ménage sa monture.

TRÈS DANGEREUX

Laisser courir.

MAUVAIS

Attendre la fin de la « garantie du radeau » (30 jours) pour s'inquiéter.

BON

L'entretien doit commencer dès l'abandon.
Préparer des pinoches.

Votre engin flottant vous gardera (ainsi que votre matériel) au sec, à l'abri du soleil, du vent, du froid, de la chaleur, des prédateurs.

Il va vous servir de chambre, de cuisine, de garde-manger, de poste de veille, de récupérateur d'eau de pluie, de réflecteur radar...

Bien connaître ses limites et ne pas lui demander plus qu'il ne peut donner.

13.1. LE RADEAU GONFLABLE

Il a été gonflé par une bouteille de CO₂. La structure du radeau est constituée en général de 3 boudins : deux servant de flotteurs, le troisième d'arceau pour la tente : ils sont reliés par des conduits munis de clapets de non-retour.

Chaque boudin est muni d'une soupape de sur-

pression et d'un orifice de gonflage; un soufflet de gonflage (installé à poste fixe ou non) complète l'ensemble.

Quand la température augmente, le clapet de surpression crache; mais quand la température descend, il faudra regonfler à la main.

LES TROUS ET LES POROSITÉS VONT ÊTRE VOS PIRES ENNEMIS.

Il faudra d'abord les éviter, et puis... les boucher. Les paragraphes 13.2 et 13.3 vous apporteront des éléments de réponses.

PRENEZ SOIN DE VOTRE RADEAU GONFLABLE.

13.2. EMBARCATION DE SAUVETAGE

Une coque rigide, des compartiments étanches, un abri étanche rigide ou non, un moteur, 2 avirons de nage et un aviron de queue.

Combustible : autonomie 24 heures au moins à 6 nœuds minimum avec la charge nominale en personnes et en armement, **SANS COURANT ET SANS VENT !**

Le moteur ne servira que pendant l'abandon (s'écarter du danger), l'accostage ou la récupération d'un homme à la mer, et les manœuvres dans le mauvais temps. Pour le reste à vos avirons !

Réserver au moins la moitié du combustible pour les opérations de recueil ou d'accostage.

Le moteur doit démarrer tant que la température ne descend pas en-dessous de **MOINS 15 DEGRÉS CELSIUS**. Les instructions de démarrage sont inscrites sur le capot du moteur.

La coque est rigide et très résistante : n'en abusez pas.

13.3. ENTRETIEN

13.31. LE RADEAU

NOTA : Il ne s'agit pas à proprement parler d'entretien mais de mesures préventives pour éviter un vieillissement prématuré de votre radeau et d'altérer dans l'ordre :

- sa flottabilité (étanchéité à l'air);
- son étanchéité à l'eau (œuvres vives);
- son étanchéité aux déferlantes, aux embruns, au vent, au soleil (œuvres mortes).

a) ÉNUMÉRATION DES AGENTS POUVANT DIMINUER LA RÉSISTANCE DU RADEAU.

AGENTS « NOCIFS » :

Eau de mer stagnante.

Sel.

Urine, selles, débris d'aliments.

Combustibles liquides et huiles.

Soleil + macération = vieillissement prématuré.

OBJETS TRANCHANTS ET : OU POINTUS, A ANGLES VIFS OU A SURFACE RUGUEUSE :

Les couteaux, hameçons, harpons, miroir de signalisation, couvercles de boîtes de conserves, boucles de ceinture, verres de lunettes, bijoux, débris d'épave,

arêtes, dents de poisson, coquillages, crabes, bouteille de gonflage, réflecteur radar, lanceurs de fusée, sable des chaussures, etc.

b) **IL FAUDRA PROTÉGER votre RADEAU de ces ÉLÉMENTS par :**

LA PROPRETÉ :

Garder l'intérieur parfaitement propre et sec.

Nettoyer régulièrement l'extérieur de la tente (enlever les dépôts de sel).

LE RANGEMENT :

Répartir de façon uniforme (voir chap. stabilité et organisation) des objets dans des boîtes ou des sacs **BIEN ARRIMÉS ET SAISIS.**

LA PROTECTION :

Mettre des protections sur les ustensiles coupants et pointus; les entreposer dans les poches de l'embarcation ou dans un sac saisi.

Enlever vos chaussures, les ranger, les saisir.

Éviter tout frottement avec l'engin : tissus, vêtements.

Protéger les zones « fréquentées » : plancher, parties de boudins en face des ouvertures :

— en les recouvrant de tissu, de couverture, de feuilles de plastique;

— en garnissant de fourreaux les cordages pouvant frotter sur les boudins;

— en enlevant tout objet pouvant présenter un risque d'accroc, d'entaille ou de frottement;

— en utilisant une **PLANCHETTE** ou un **REMBOURRAGE** épais pour **TOUT DÉCOUPAGE** au **COU-TEAU**; ne jamais le faire directement sur l'enveloppe des boudins ni sur le plancher.

EN BREF ÉVITER QUE TOUT OBJET PLUS DUR QUE L'ENVELOPPE DU RADEAU SOIT EN CONTACT AVEC ELLE. LES MOUVEMENTS DE VOTRE ENGIN SUR L'EAU FERONT QUE TOUT CONTACT DUR SIGNIFIE FROTTEMENT.

Tout ce que vous pouvez récupérer sur l'eau peut être utile à votre survie mais pas d'empressement : bien inspecter les débris avant de les embarquer ou les mettre en remorque en les munissant de protections afin qu'ils n'endommagent pas votre radeau.

Restez à distance des épaves (**ATTENTION AUX CLOUS !**), des glaces (qui peuvent couper l'enveloppe du radeau) de la banquise, des icebergs.

Rapprochez-vous avec précaution des autres engins de sauvetage.

ATTENTION A VOS ENGINES DE PÊCHE ET AUX POISSONS PÊCHÉS.

LE GONFLAGE

La surpression : veiller au bon fonctionnement des soupapes de surpression (quand la température monte).

La souspression : regonfler dès que la température descend, le soir, en cours de nuit. L'enveloppe des boudins doit toujours être tendue; aucun pli ne doit apparaître en cas de surpression ponctuelle due à une prise d'appui (coude, pied, ligne).

Pour éviter le retournement du radeau par mauvaise mer et vent violent ou pendant l'accostage vous pouvez dégonfler les boudins.

Si vous devez gonfler même lorsque la température monte il y a une fuite.

Dans la mesure du possible, répartissez votre poids sur le plancher; évitez les points d'appui ponctuels: pieds, talons, genoux, coudes, paumes de mains.

LA PRÉVENTION DU FEU ET DE LA CHALEUR

Les allumettes, feux à mains, fusées, briquet, et tout objet pouvant faire effet de loupe présentent des risques importants pour votre radeau: L'ENVELOPPE DU RADEAU EST INFLAMMABLE (voir chap. 2 signalisation).

LE RENFORCEMENT DES ATTACHES

Les attaches trop sollicitées peuvent donner lieu à arrachement: points d'amarrage de l'ancre flottante, du filin de remorquage, de l'échelle, des filières, de la bouteille de gonflage: les contrôler, les renforcer, augmenter le nombre de points d'ancrage.

Utiliser les avirons à la façon « canoë »; ne pas les faire porter sur les boudins et ne pas les faire passer dans des filières extérieures.

N'utiliser l'ancre flottante qu'en cas de danger.

Rentrer votre cerf-volant si les attaches fatiguent.

Inspecter régulièrement l'attache de votre bouteille de gonflage; la dégager dès que possible, dévissez la bouteille de gonflage et mettez en place le bouchon.

Amarrer la bouteille à l'extérieur.

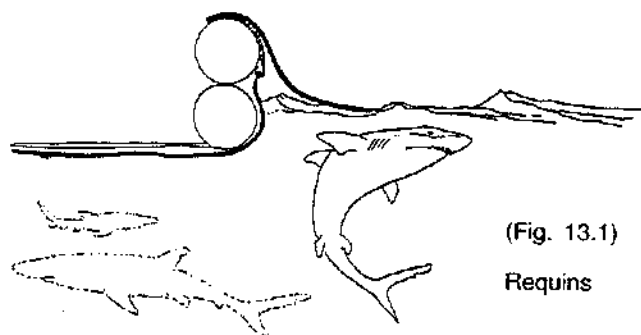
LA PÊCHE

Ramasser les bernacles qui ne manqueront pas de coloniser la partie immergée de votre radeau; les poissons en sont friands. Les coups de dents ou d'épine dorsale de certains poissons peuvent entamer sérieusement le plancher. De toute façon une réserve de poissons se constituera sous votre « île ».

Attention aux requins: leur peau rugueuse représente un danger plus immédiat que leurs dents:

- éloignez-les tout de suite de votre radeau;
- NE PAS PÊCHER quand il y a des requins.

Une « jupe » ou des « bavettes » autour de votre radeau pourra détourner l'attention des requins en augmentant l'ombre du radeau (fig. 13.1).



Un coup d'aviron suffit en général à écarter un requin. Un point sensible du requin serait situé au sommet du triangle équilatéral dont la base est limitée par les yeux. Frapper fort en tenant l'aviron à deux mains lorsque le requin passe.

ATTENTION A LA MISE A BORD DE VOTRE PÊCHE: les coups de dents, de dards ou d'arêtes dorsales peuvent vous surprendre: ayez toujours à l'œil, dans ces moments d'excitation votre hameçon votre pointe de harpon ou votre couteau.

Répartissez les charges à l'intérieur du radeau de façon à éviter qu'elles fassent saillie sous le plancher; les poissons voudront mordre ces protubérances et les requins s'y frotter.

13.4. RÉPARATION

Un BOUDIN DE VOTRE RADEAU se dégonfle: pas d'affolement, votre radeau est capable de remplir son rôle avec la moitié de ses compartiments gonflés, même à pleine charge.

Cependant une bonne réparation, c'est-à-dire celle qui vous permettra d'être soulagé sur ce problème pendant au moins 24 heures, est nécessaire.

13.41. LOCALISATION DE LA FUITE

Localisation immédiate: passez au paragraphe suivant.

Localisation difficile: il peut s'agir:

- d'une couture qui lâche;
- d'un trou provoqué par un engin pointu ou brûlant;
- d'une porosité de l'enveloppe au niveau de la pliure provoquée par un manque de pression;
- d'un mauvais fonctionnement de la soupape de surpression restée ouverte;
- d'une fuite au niveau du raccord du soufflet de gonflage;
- d'un arrachement ou d'une déchirure au niveau d'un renfort d'attache du matériel auxiliaire;
- d'un frottement excessif contre le boudin.

FAIRE UNE INSPECTION RIGoureuse ET SYSTÉMATIQUE: pour cela faire appel à vos sens:

- l'ouïe: le sifflement de la fuite (regonfler si nécessaire);
- le toucher: une légère surpression au-dessus de la fuite. Partie sensible au courant d'air; le dos de la main, les joues... l'extrémité des doigts;
- la vue: la formation de bulles après badigeonnage avec un mélange eau de mer + sang ou salive.

Si la fuite ne peut être que sous l'eau, gonflez le radeau au maximum et inspectez les œuvres vives en vous penchant par-dessus bord, sinon plongez, après s'être amarré, pour repérer les bulles (si eau claire, calme, PAS DE REQUINS aux alentours).

- l'odorat: odeur d'air renfermé, chaud.

13.42. LA FUITE EST LOCALISÉE

a) EMBLACEMENT DE LA FUITE:

Sur les œuvres mortes:

Pas de difficultés particulières sauf si la fuite est située à une pliure naturelle de radeau ou sur un accessoire particulier de l'enveloppe du radeau. Une fuite sur le boudin inférieur détendra le plancher et réduira le franc-bord.

Sur les œuvres vives:

Il est souhaitable dans ce cas de retourner le radeau après avoir tout saisi. Mais c'est prendre le risque de s'épuiser lors des retournements du radeau, de s'épuiser dans l'eau froide, et de perdre, malgré tout, du matériel. Décision à peser lourdement.

Si on choisit de retourner le radeau il faut:

- amarrer tout le matériel correctement, refermer tous les bouchons des récipients (tout cela devant être déjà fait);
- prendre le nécessaire de réparation et des chiffons pour sécher rapidement l'enveloppe du radeau autour du trou, amarrer chacun des éléments sur soi, et les mettre dans un récipient lui-même amarré;