

# **Dispositif de Surveillance et d'Intervention des activités nautiques**

Site de Loguivy de La Mer

## SOMMAIRE

### PARTIE A

#### PRESENTATION DU CONTEXTE

<b>1) Le site de pratique</b>	<b>3</b>
<b>11) Les caractéristiques générales du milieu de pratique</b>	<b>3</b>
<b>12) Les principaux dangers</b>	<b>3</b>
121) Les dangers propres aux activités nautiques en général	3
122) Les dangers spécifiques au site de Loguivy de La Mer	4
<b>14) Les zones de Navigation</b>	<b>4</b>
<b>2) Le matériel</b>	<b>5</b>
<b>21) Les navires de surveillance</b>	<b>5</b>
211) Bateaux « enseignement »	5
212) Bateau Sécurité Générale	6
<b>22) Les navires des pratiquants</b>	<b>6</b>
Equipement de sécurité	6
<b>3) Fonctionnement général des activités</b>	<b>6</b>
<b>31) L'encadrement des activités</b>	<b>6</b>
311) Les taux d'encadrement pour chaque flotte :	7
<b>32) La feuille de Présence</b>	<b>7</b>
<b>33) Les pratiquants</b>	<b>7</b>

### PARTIE B

#### LES CONSIGNES DE SECURITE ET LES CONDUITES A TENIR

<b>1) Prévenir les risques</b>	<b>8</b>
<b>11) Prévention des risques généraux :</b>	<b>8</b>
111) Risques de noyade	8
112) Risques de traumatismes	8
<b>12) Prévenir les risques propres au site</b>	<b>8</b>
<b>13) Lors des accostages</b>	<b>9</b>
<b>14) Lors des remorquages</b>	<b>9</b>
<b>2) Les moyens de liaison</b>	<b>10</b>
<b>3) Les conduites à tenir</b>	<b>10</b>
<b>31) En cas de chavirage</b>	<b>10</b>
<b>32) Procédures en cas d'accident</b>	<b>11</b>
321) « Homme à la Mer »	11
322) Personne blessée	11
323) « Noyade »	12

## **Introduction**

Conformément à l'Arrêté du 4 Mai 1995 relatif aux garanties d'encadrement, de technique et de sécurité dans les établissements d'activités physiques et sportives qui dispensent un enseignement du canoë kayak et à l'Arrêté du 9 Février 1998 relatif aux garanties d'encadrement, de technique et de sécurité dans les établissements d'activités physiques et sportives qui dispensent un enseignement de la voile, il est défini que le chef d'équipe du Pôle Nautique Paimpol-Goëlo (PNPG), titulaire du BP JEPS Nautisme polyvalent Voile-Kayak, est désigné comme « Responsable Technique Qualifié » (RTQ) des bases de Loguivy de La Mer, Coz Castel et Poulafret exploitées par le PNPG et est chargé de s'assurer que l'ensemble des activités nautiques proposées se fait en accord avec les conditions définies par les Arrêtés susnommés.

En cas d'absence physique de ce dernier sur une des bases citées, il est défini, par délégation, plusieurs « Responsables Techniques Qualifiés Suppléants » chargés d'estimer et de définir, au jour le jour, le déroulement et l'organisation des activités mises en place au départ de celles-ci, le tout dans le respect le plus total de ce Dispositif de Sécurité et d'Intervention. Le RTQ et ses suppléants sont désignés sur une liste faisant l'objet d'un affichage sur chaque site de pratique exploité par le PNPG. Le rôle de RTQ incombe donc à celui présent sur la base dont le nom figure en premier sur la liste.

## **PARTIE A** **PRESENTATION DU CONTEXTE**

### **1) Le site de pratique**

Le site de pratique est représenté en totalité sur la carte marine officielle du SHOM n° 7127, intitulée « Abords de Bréhat, anse de Paimpol, entrée du Trieux ».

#### **11) Les caractéristiques générales du milieu de pratique**

Zone d'estuaire caractérisée par de forts courants de marée et un marnage important (jusqu'à 12m en grandes marées).

Lors du flot, le courant porte au sud dans les chenaux de la Moisie, du Trieux et de Bréhat. Il porte à l'est dans le Ferlas et le long de la côte nord de Bréhat.

Au jusant, il s'inverse et porte donc au nord dans les chenaux de la Moisie, du Trieux et de Bréhat. Et il porte à l'ouest dans le Ferlas et le long de la côte nord de Bréhat.

Le plan d'eau sur lequel se déroule l'activité (excepté au nord et à l'est de Bréhat, ainsi qu'au nord et à l'ouest du sillon de Talbert) est protégé de la houle et des vagues. Cependant du clapot assez raide peut apparaître dans les zones de « vent contre courant ».

Notons aussi une circulation maritime importante.

#### **12) Les principaux dangers**

##### **121) Les dangers propres aux activités nautiques en général**

Quel que soit le lieu de pratique, les activités nautiques comportent les risques suivants :

A terre, la manipulation des bateaux peut être à l'origine de traumatismes.

Les principaux dangers interviennent sur l'eau :

- **La noyade**. Les causes peuvent être les suivantes :

- Le pratiquant reste bloqué sous l'eau suite à un dessalage,
- Un homme à la mer ne portant pas de gilet de sauvetage ou l'ayant perdu, si celui-ci était mal capelé,

## PÔLE NAUTIQUE PAIMPOL GOËLO – D.S.I

- Une chute dans l'eau suite perte de connaissance (due à un traumatisme ou un malaise),
  - Le pratiquant tombe à l'eau en étant attaché au bateau qui continue d'avancer avec de la vitesse.
- **Les traumatismes.** Les causes peuvent en être :
- La collision entre 2 bateaux,
  - La chute du mât de l'embarcation sur le pratiquant,
  - Un drossage de l'embarcation sur des rochers par les vagues,
  - Les risques de contacts avec une hélice de moteur.
- **L'hypothermie**, principalement due à une tenue de navigation inadaptée lorsque le pratiquant est mouillé et qu'il y a du vent.

### 122) Les dangers spécifiques au site de Loguivy de La Mer

#### A terre

- Chute depuis l'enrochement,
- Glissade sur la cale,
- Perdre le contrôle d'un bateau sur son chariot de mise à l'eau lors de la descente par la cale,
- Un enfant qui chute d'un ponton pourrait être entraîné sous ce dernier par le courant lorsque celui-ci est fort.

#### Pendant l'activité

##### Les dangers du milieu naturel :

- Risque d'échouage de la flotte à marée descendante. Surtout en vives eaux, dans les zones où la pente du terrain est faible (entre la grève de Bodic et l'île à Bois, dans les archipels à l'ouest et à l'est de Bréhat, au nord de l'île à Bois),
- Risque de « cravate » sur les rochers ou les bateaux au mouillage lorsque le courant est fort,
- Le clapot raide et serré des zones de « vent contre-courant » peut endommager les bateaux, notamment le gréement (risque de démâtage accru),
- Le courant peut empêcher les pratiquants les moins expérimentés de rallier seuls un objectif (le centre nautique en fin de séance par exemple),
- Le déferlement des vagues sur les côtes exposées à la houle. Cette situation est fréquente au nord de l'île Modez, au nord-ouest, au nord et à l'est de Bréhat, ainsi qu'à l'ouest du sillon de Talbert,
- Les puissantes veines d'eau aux alentours de la pointe du Paon, au nord de Bréhat.

##### Les dangers dus aux autres usagers du site :

- La forte circulation dans les chenaux du Trieux et du Ferlas accroît le risque de collision avec d'autres navires de taille parfois imposante et donc peu manœuvrant,
- Présence de tables d'ostréiculture métalliques, souvent signalées par des piquets en bois, en de nombreux endroits dans le Trieux, les archipels et au nord de l'île à Bois,
- Le Pôle Nautique se situe à proximité de la zone de baignade de la plage de Roch' Hir. Certains nageurs inattentifs pourraient se trouver hors de la zone de bain, voire dans le chenal du Pôle nautique.

### **14) Les zones de Navigation**

Sont institués 3 zones de navigation possibles (**voir carte en annexe 1**)

- **Zone « N » (en bleue sur la carte)** : constituant la zone d'évolution normale.

Limite nord : une ligne reliant les bâtiments du CEVA (Lanmodez) à la pointe sud-ouest de l'île Modez, puis une ligne reliant la pointe est de Modez à la balise latérale tribord « Ar Rodellou » et à l'amer du Rosedo sur Bréhat.

## PÔLE NAUTIQUE PAIMPOL GOËLO – D.S.I

Limite est : dans le Ferlat, une ligne reliant la cardinale sud « La Chambre » à l'embarcadère des vedettes de Bréhat.

Limite sud : dans Le Trieux, au niveau de la capitainerie de Lézardrieux.

- **Zone « R » (en rouge sur la carte)** : la zone d'évolution restreinte (en cas de situations météorologiques défavorables ou incertaines).

Limite nord : une ligne reliant la pointe nord de l'île à Bois, la « Vieille de Loguivy » et « Roc'h Conan ».

Limite sud : dans Le Trieux, au niveau de la balise latérale bâbord « Olenoyere ».

- **Zones « E » (en jaune sur la carte)** : zone de navigation « étendue ».

Cette zone n'est ouverte qu'aux flottes catamaran et dériveur double et seulement sur accord du Responsable Technique Qualifié ou de son adjoint, consigné sur le journal de bord, exclusivement par conditions de navigation favorables et sous réserve que le bateau « Sécurité Générale » soit en mesure d'intervenir rapidement. Toute flotte engagée sur cette zone sera obligatoirement accompagnée par un encadrant doté d'un moyen de communication lui permettant de rester en contact à tout moment avec le bateau « Sécurité Générale » suscit.

Limite nord : une ligne reliant la pointe du sillon de Talbert à la balise cardinale nord « Petit Pen Arzen ».

Limite est : une ligne reliant la balise cardinale nord « Petit Pen Arzen » à la cardinales est « Roche Guarine », puis la pointe est de l'île Saint Riom et la pointe de La Trinité.

Limite sud : dans le Trieux, au niveau de la capitainerie de Lézardrieux.

- **L'activité kayak est libre de zone :**

Les autres permanents du PNPG, en charge de l'activité « kayak » pendant la saison estivale, sont libres de zone avec leurs flottes. Ils ont aussi la possibilité d'effectuer des navigations au départ d'autres sites avec leurs groupes. Ils sont en charge d'évaluer eux-mêmes leurs parcours en fonction des conditions observées et/ou annoncées et du niveau des pratiquants.

## **2) Le matériel**

### **21) Les navires de surveillance**

#### 211) Bateaux « enseignement »

Conformément à la division 224-4.07 du décret 84-810 du 30 Août 1984 modifié, les navires à moteur de surveillance des activités sont obligatoirement équipés :

- D'un gilet de sauvetage,
- D'une écope,
- D'une ligne de mouillage reliée au navire,
- D'un d'aviron,
- D'un dispositif de sécurité coupant l'allumage en cas d'éjection du pilote,
- D'un taquet avant pour le remorquage,
- D'un moyen lumineux de repérage (feu à main par exemple...),
- D'une nourrice contenant suffisamment de carburant pour assurer la séance,
- D'un moyen de liaison (téléphone portable captant le réseau sur la zone de navigation, VHF),

De par la nature des missions de surveillance et de sécurité des pratiquants, chaque navire de surveillance est obligatoirement équipé en plus :

- D'un dispositif arrière « normalisé » de remorquage (pantoire arrière) permettant de remorquer tout navire de la flotte du PNPG, qu'il en est la charge ou pas,
- D'une deuxième ligne de mouillage reliée à une bouée flottante permettant en tout endroit des zones de navigation autorisées d'assurer la « neutralisation » de la flotte qu'il accompagne,

## PÔLE NAUTIQUE PAIMPOL GOËLO – D.S.I

- D'un couteau.

- En cas d'absence de bateau « sécurité générale », une trousse à pharmacie comprenant de quoi contenir une hémorragie (antibactérien chlorhexidine, pansements, compresses stériles, bandes, sparadrap, compresse hémostatique d'urgence).

**Avant toute séance, chaque encadrant veillera à ce que l'équipement de son bateau de sécurité réponde à ces exigences. Si ce n'est pas le cas, il devra en informer la sécurité générale.**

### 2.12) Bateau Sécurité Générale

Lors de la saison estivale et à l'occasion de manifestations particulières nécessitant un renforcement du dispositif de sécurisation des activités, il pourra être mis en œuvre sur l'eau un navire de surveillance, dit de « sécurité générale », et équipé de :

- trois feux rouges à main,
- une corne de brume,
- un compas (pour parer une visibilité soudainement réduite),
- un moyen de liaison (téléphone, VHF),
- une réserve de carburant de secours,
- un kit de réparation rapide,
- Une trousse à pharmacie comprenant de quoi contenir une hémorragie (antibactérien chlorhexidine, pansements, compresses stériles, bandes, sparadrap, compresse hémostatique d'urgence).

## **22) Les navires des pratiquants**

### Equipement de sécurité

Compte tenu du caractère obligatoirement surveillé de toutes les activités, l'équipement rendu obligatoire à bord des navires des pratiquants est allégé. Ils doivent toutefois être obligatoirement équipés de la manière suivante :

- Un gilet ou une brassière de sauvetage par personne embarquée,
- Un dispositif normalisé et complet (boucle avant et cabillaud arrière) permettant le remorquage en file indienne, ceci permettant à n'importe quel navire de surveillance d'intervenir sur n'importe quelle flotte ou navire de pratiquant,

Tout navire et tout équipement de sécurité doit avoir fait l'objet d'une révision annuelle consignée registre d'entretien du matériel.

**Le moniteur en charge d'une flotte doit s'assurer avant le départ que les bateaux de sa flotte répondent bien à ces exigences. Les cas échéant, il devra en tenir informé la sécurité générale.**

## **3) Fonctionnement général des activités**

### **31) L'encadrement des activités**

Le personnel « enseignant » rémunéré est titulaire d'une qualification conforme à la Loi du 16 Juillet 1984 modifiée. Les encadrant titulaires d'un CQP Assistant Moniteur de Voile ou d'un monitorat fédéral sont placés sous la responsabilité directe du « Responsable Technique Qualifié » (et par délégation sous la responsabilité du « Responsable Technique Qualifié Suppléant») et devront être à jour de leur licence fédérale.

Toute personne, bénévole comme salariée, intervenant dans l'organisation et/ou l'encadrement pour le PNPG, doit avoir reconnu et notifié par signature leur connaissance de ce dispositif et l'obligation de l'appliquer.

Par la même, il s'engage à :

- être en pleine possession de ses moyens physiques et psychiques pour conduire un navire à moteur, et par voie de conséquence pour encadrer un groupe de pratiquants,
- être sur l'eau avec une tenue appropriée et à envisager la nécessité de s'immerger rapidement pour porter secours à un pratiquant,
- donner à ses stagiaires l'exemple d'une tenue appropriée aux activités nautiques (vêtements chauds si besoin, chaussures fermées, gilet de sauvetage...).

### 311) Les taux d'encadrement pour chaque flotte :

Ces chiffres sont les effectifs maxi. Qui seront revu à la baisse par le RTQ ou le moniteur lui-même si les conditions météo l'exigent.

- Optimist : 7 bateaux / bateau de sécurité,
- Fun Boat : 6 bateaux / bateau de sécurité,
- Catamaran KL 13.5 : 6 bateaux / bateau de sécurité,
- Catamaran Dart 16 : 5 bateaux / bateau de sécurité,
- Planche à voile : 8 planches / bateau de sécurité,
- Dériveur double (Vago-Rs Vision) : 4 bateaux / bateau de sécurité,
- Kayak : 16 personnes maximum, encadrées sur support. Ce nombre sera réduit si l'encadrant estime que les conditions de pratique l'exigent.

Avec l'accord du RTQ, si les conditions météo le permettent, un moniteur pourra, en faisant l'objet d'une attention particulière du bateau « sécurité générale », encadrer sa flotte sur support.

### **32) La feuille de Présence**

Une feuille de présence par stage ou séance de groupe collectif sera établie. Cette feuille comportera le nom des pratiquants attendus pour chaque demi-journée ou journée où l'activité est prévue.

**Le moniteur devra IMPERATIVEMENT cocher les pratiquants présents avant chaque départ sur l'eau, ainsi que renseigner le nombre et le type de bateaux utilisés pour la séance. Cette feuille sera disponible pendant la séance et laissée au secrétariat du PNPG pour les stages de voile et au local de Roch'Hir pour l'activité kayak.**

### **33) Les pratiquants**

En début d'activité, le pratiquant recevra de la part de l'encadrant les consignes de sécurité relatives aux dispositions prévues par ce Dispositif de Sécurité et d'Intervention.

Toute infraction volontaire de sa part des consignes de sécurité données par un des encadrant peut entraîner son exclusion immédiate sans contre partie financière, voir un recours contre lui en justice si son infraction « volontaire » a induit des dommages pour d'autres personnes.

Les pratiquants sont obligatoirement équipés de :

- Un gilet de sauvetage correctement capelé,
- Une paire de chaussures fermées (chaussons néoprène ou paire de baskets...),
- Une combinaison isothermique pour l'activité planche à voile.

## **PARTIE B :**

### **LES CONSIGNES DE SECURITE ET LES CONDUITES A TENIR**

#### **1) Prévenir les risques**

Compte tenu des dangers énoncés en partie A, voici les attitudes préventives à adopter par les moniteurs.

##### **11) Prévention des risques généraux :**

###### 111) Risques de noyade

Pour prévenir les risques de noyade les moniteurs devront :

- suite à un dessalage, s'assurer en priorité que toutes les têtes de tous les pratiquants sont hors de l'eau, et être prêt à s'immerger pour porter secours à un pratiquant resté bloqué sous son bateau,
- vérifier avant et pendant la séance que les pratiquants portent bien leur gilet de sauvetage et que celui-ci est bien capelé,
- S'assurer qu'une personne tombée à l'eau suite à un choc (coup de bôme par exemple) est bien consciente,
- stopper au plus vite un bateau duquel un pratiquant serait tombé en y restant attaché (écoute autour d'un membre par exemple).

**La précaution de base pour intervenir lors de ce genre d'incidents est de faire naviguer sa flotte groupée.**

###### 112) Risques de traumatismes

Pour limiter ces risques, il faut :

- faire en sorte d'éviter les collisions entre les bateaux (consignes de circulation, ne pas faire naviguer sa flotte dans une zone déjà occupée par une autre flotte...),
- Vérifier fréquemment que le mât de chaque bateau est bien tenu,
- Eviter de faire naviguer les dériveurs inexpérimentés au vent arrière (risque d'empannage intempestif et de coup de bôme),
- Anticiper la dérive des bateaux lorsque l'on navigue au vent d'une côte exposée à la houle.
- Prévenir les stagiaires du danger de l'hélice du moteur, couper son moteur si on stationne à côté d'un bateau de pratiquant, (au moins s'assurer que le moteur est au point mort ) et éviter d'effectuer une marche arrière en direction d'une personne immergée.

##### **12) Prévenir les risques propres au site**

###### A terre

Avant ou après la séance, les moniteurs doivent veiller à :

- Dire aux stagiaires de ne pas grimper sur l'enrochement en contrebas de la base,
- prévenir les pratiquants que la cale peut être glissante,
- Prendre part à la descente ou à la remontée des bateaux par la cale si les stagiaires ont besoin d'aide,
- Interdire l'accès à l'avant des pontons pour éviter qu'un stagiaire soit entraîné dessous par le courant en cas de chute.

###### Pendant l'activité

###### Les risques naturels :

Compte tenu des dangers naturels du site, les moniteurs veilleront à :

- Anticiper la dérive des bateaux due au vent ou au courant pour éviter qu'ils ne viennent se « cravater » sur un obstacle (bateau au mouillage, rocher, balise...),



## PÔLE NAUTIQUE PAIMPOL GOËLO – D.S.I

- Eviter de naviguer sur les zones marquées en vert sur la carte marine lorsque la mer descend depuis 2 heures ou plus,
- Raisonner la mise en place de sa séance en tenant compte du sens du courant à tout moment de la sortie,
- Ne pas naviguer au vent des côtes exposées à la houle si la mer est trop agitée et si le niveau des stagiaires laisse supposer qu'ils pourraient dériver sur la côte,
- Une navigation autour de Bréhat ne pourra se faire que si le courant porte la flotte vers son objectif, et avec accord du RTQ.

### Les risques aux autres usagers du site :

- Naviguer groupés lorsque l'on emprunte les chenaux pour permettre aux autres usagers d'éviter la flotte d'un côté ou de l'autre,
- Eviter les zones d'exploitation ostréicoles lorsque la hauteur d'eau laisse apparaître les piquets de signalement,
- Prévenir les nageurs venus évoluer dans notre chenal d'accès à la plage qu'ils ne doivent pas y rester.

### **13) Lors des accostages**

Un débarquement peut avoir lieu comme moment convivial dans le cadre d'une exploration **mais aussi pour des raisons de sécurité, s'il faut attendre que les conditions météo s'améliorent (passage d'un grain), ou pour pouvoir intervenir sur un bateau (réparation de fortune pour pouvoir retourner à la base).**

### Les conditions pour pouvoir débarquer :

- sur une côte « au vent » pour une arrivée à faible vitesse,
- à marée montante pour éviter l'échouage de la flotte,
- à marée descendante proche de l'étal ou en morte eau, et dans une zone où les stagiaires pourront maintenir leur bateau en eau tout en ayant pied.

### A éviter impérativement :

- Les zones ostréicoles,
- Les vasières à marée descendante (impossible d'y marcher),
- Les côtes rocheuses où marcher est difficile voire dangereux,
- les côtes exposées à la houle.

### **14) Lors des remorquages**

Le remorquage d'un ou plusieurs bateaux de pratiquants n'est pas anodin et doit faire l'objet d'une attention particulière de la part des encadrants.

### Les risques lors de cette manœuvre sont :

- La chute à la mer d'un des pratiquants,
- Le cravatage de la remorque sur un obstacle lorsque le courant ou le vent déportent les bateaux pris en remorque.

### Pour prévenir ces risques il faut :

- Dire aux pratiquants de barrer leur bateau en suivant celui qui est devant eux,
- Mettre en garde les stagiaires contre les chutes (ne pas se tenir debout...),
- Anticiper le déport de la file des bateaux par le vent ou le courant, notamment dans les zones encombrées (rochers, zones de mouillages, à Roch'Hir par exemple),
- Regarder les bateaux remorqués autant que l'on regarde devant soit.

## PÔLE NAUTIQUE PAIMPOL GOËLO – D.S.I

### Les solutions en cas de problème :

- Si « homme à la mer », il faut donner la consigne aux bateaux remorqués de s'arrêter à la cape, décrocher la remorque, récupérer l' « homme à la mer », le remettre sur son bateau et récupérer la file. Si l'arrêt à la cape n'est pas possible ou semble aléatoire (optimist, zone encombrée), neutraliser la remorque avec le mouillage de secours et récupérer le baigneur.
- Si cravate, la tension dans la ligne de remorquage est trop importante pour pouvoir décrocher normalement la remorque. Il faut donc avoir effectué au préalable un nœud largable sous tension sur la ligne.

## **2) Les moyens de liaison**

Ces procédures supposent à minima la **présence « effective » d'un pool de VHF ou de téléphones portables** captant le réseau sur la zone de navigation.

Soit à minima :

- ☞ 1 VHF ou téléphone fixe (02 96 20 22 22) au secrétariat de la base de Loguivy,
- ☞ 1 VHF ou téléphone portable sur le bateau « Sécurité Générale »,
- ☞ 1 VHF ou téléphone portable sur tout bateau « Sécurité » engagé en Zone N et E.

Tous les moniteurs n'étant pas forcément titulaires d'un CRR, l'**utilisation des ces VHF** doit se résumer à **une stricte utilisation « Sécurité »**.

**REMARQUE 1** : seul le **Responsable Technique Qualifié** ou ses adjoints sont habilités à user du canal 16 (Cross) au nom du Pôle Nautique Paimpol-Goëlo.

**REMARQUE 2** : la portée d'une VHF portative n'est parfois pas suffisante pour permettre à un moniteur de contacter la sécurité générale ou la veille à terre (RTQ ou secrétariat) à cause de la distance ou des reliefs pouvant bloquer la transmission. Dans ce cas, **tout moniteur recevant la tentative de transmission devra tenter de relayer le message** pour la sécurité générale ou le secrétariat. Si aucun bateau du PNPG ne reçoit la tentative de transmission, tenter de contacter le sémaphore de Bréhat pour demander de relayer à la veille à terre.

**REMARQUE 3** : si un moniteur est confronté à une situation qui exige l'intervention des secours mais qu'il **ne parvient pas à en informer la sécurité générale ni la veille à terre** pour des raisons de transmission de sa VHF ou de son téléphone portable, il devra dans ce cas, et **dans ce cas seulement, déclencher les secours lui-même en usant du canal 16.**

## **3) Les conduites à tenir**

### **31) En cas de chavirage**

Le dessalage est sans gravité et même banal en dériveur et catamaran si l'on se conforme à quelques règles :

- I. L'équipage chaviré doit **rester accroché au bateau dessalé** et en aucun cas tenter de regagner la rive à la nage. Il peut essayer de redresser le bateau par lui-même en évitant toute fatigue inutile en attendant l'arrivée du bateau de sécurité. La panique est à bannir, il n'y a aucun danger.
- II. Les autres bateaux du groupe (activités d'enseignement) doivent se porter à proximité du bateau chaviré et y rester jusqu'à la fin de la manœuvre. Les équipages ne doivent pas compromettre leur propre sécurité par des manœuvres et initiatives intempestives qui ne feraient qu'aggraver la situation.
- III. Si la situation perdure, seul le bateau de sécurité générale est habilité à définir la marche à suivre pour aider au ressalage ainsi que la prise en charge du reste du groupe.

### **En cas de chavirages multiples :**

- S'assurer que **tous les pratiquants ayant dessalé ont la tête hors de l'eau et sont accrochés à leur bateau**. Le moniteur en charge du groupe agit d'abord selon cette première priorité,
- Intervenir prioritairement sur **les bateaux situés les plus « sous le vent » et/ou « sous le courant »**.

### 32) Procédures en cas d'accident

Dans tout les cas, **seul le RTQ ou son adjoint sont en charge de donner l'alerte auprès des secours.**

Les circonstances précises de l'accident devront être consignées et faire l'objet de la déclaration légale en cas d'accident grave.

Dans tous les cas, l'entourage du blessé sera informé aussitôt grâce aux coordonnées fournies lors de l'inscription.

#### 321) « Homme à la Mer »

Lorsqu'un équipier tombé à l'eau n'a **pas pu être repêché et reste introuvable**, l'alerte doit être donnée le plus rapidement possible auprès du RTQ.

Le moniteur responsable se renseigne de la dernière position de l'équipier perdu et doit **repérer le point en mouillant une bouée.**

**Le Responsable Technique Qualifié ou son adjoint déclenche les secours :**

1. Le CROSS est joint par VHF sur le canal 16 et répercutera lui-même l'alerte (sur le poste SNSM, les pompiers, ...). Les coordonnées précises de la base seront données, ainsi qu'un état des mesures déjà mises en oeuvre.
2. Les bateaux sécurité disponibles ramènent les autres stagiaires à terre et appareilleront par la suite pour quadriller la zone et participer activement aux recherches.

#### 322) Personne blessée

**Plusieurs cas possibles :**

- **Cas 1 :** le bateau « sécurité générale » est en veille sur l'eau et il y a une « veille active » à terre (RTQ, secrétaire).

- 1) **Le moniteur** en charge du groupe **évalue rapidement la gravité de la blessure**. En cas de noyade, voir la procédure dans le chapitre dédié.
- 2) Le moniteur en charge du groupe **avertit immédiatement le bateau « Sécurité Générale du plan d'eau »** (moyens visuelles, sonores, téléphone ou VHF) pour qu'il prenne en charge le blessé.
- 3) Entre temps, **Le moniteur en charge du groupe neutralise sa flotte** (mouillage d'attente) s'il y a risque qu'un autre accident survienne (mauvaise météo...)
- 4) **Le bateau « Sécurité Générale du plan d'eau » intervient**, prend en charge le blessé et le ramène à la plage. Le moniteur en charge du groupe retourne à son cours avec ses autres stagiaires.
- 5) Le bateau « Sécurité Générale du plan d'eau » avertit à son tour la « **veille active** » à terre, cette dernière appelle le cas échéant le « 18 » (téléphone) et **va en bas de plage recueillir le blessé...** et le bateau « Sécurité Générale du plan d'eau » retourne sur zone.

- **Cas 2 :** le bateau « Sécurité Générale » n'est pas sur le plan d'eau ou déjà engagé sur une intervention. Cependant, un autre bateau de « sécurité enseignement » du PNPG est à proximité. Il y a une « veille active » à terre (RTQ, secrétariat).

- 1) Le moniteur en charge du groupe **évalue rapidement la gravité de la blessure**. En cas de noyade, voir la procédure dans le chapitre dédié.
- 2) Il entre en **contact avec la « veille active » à terre.**
- 3) Le moniteur en charge du groupe **neutralise sa flotte**
- 4) Le moniteur en charge du groupe **avertit le bateau de sécurité le plus proche de lui** (moyens sonores ou VHF) pour qu'il prenne en charge ses autres stagiaires. Celui-ci peut alors estimer, au vu des conditions météo, qu'il est préférable de neutraliser aussi sa flotte (mouillage d'attente) : il organise alors le retour à terre des 2 groupes.
- 5) Le moniteur en charge du groupe **ramène le blessé à la plage** et va retrouver son groupe.

- **Cas 3 :** le bateau « Sécurité Générale » n'est pas sur le plan d'eau ou déjà engagé sur une intervention et aucun autre bateau de sécurité du PNPG n'est à proximité. Il y a une « veille active » à terre (RTQ, secrétariat).

- 1) Le moniteur en charge du groupe **évalue rapidement la gravité de la blessure**. En cas de noyade, voir la procédure dans le chapitre dédié.
- 2) Il entre en **contact avec la « veille active » à terre.**
- 3) Le moniteur en charge du groupe **neutralise sa flotte.**
- 4) **Le RTQ prend la décision d'intervenir lui-même ou d'attendre que le bateau « sécurité générale » se libère ou de déclencher les secours (CROSS).**

- **Cas 4** : le bateau « Sécurité Générale » n'est pas sur le plan d'eau ou déjà engagé sur une intervention et aucun autre bateau de sécurité du PNPG n'est à proximité. Il n'y a pas de « veille active » à terre. **Cas des séances club du samedi matin, hors-saison. Les encadrants concernés sont alors RTQ ou RTQ adjoint.**

- 1) Le moniteur en charge du groupe **évalue rapidement la gravité de la blessure**. En cas de noyade, voir la procédure dans le chapitre dédié.
- 2) Le moniteur en charge du groupe **neutralise sa flotte**.
- 3) **Si la nature de l'accident le permet, le moniteur ramène la victime à la base en même temps que sa flotte.**
- 4) **Si la nature de l'accident nécessite d'intervenir de toute urgence, le RTQ déclenche les secours et les attend sur zone en pratiquant les gestes de premiers secours.**

### 323) « Noyade »

En cas de « noyade », la victime peut être sauvée si les gestes de premiers secours sont effectués dans **un délai très court**.

Si une personne est récupérée inconsciente après avoir passé du temps sous l'eau, la procédure sera la suivante :

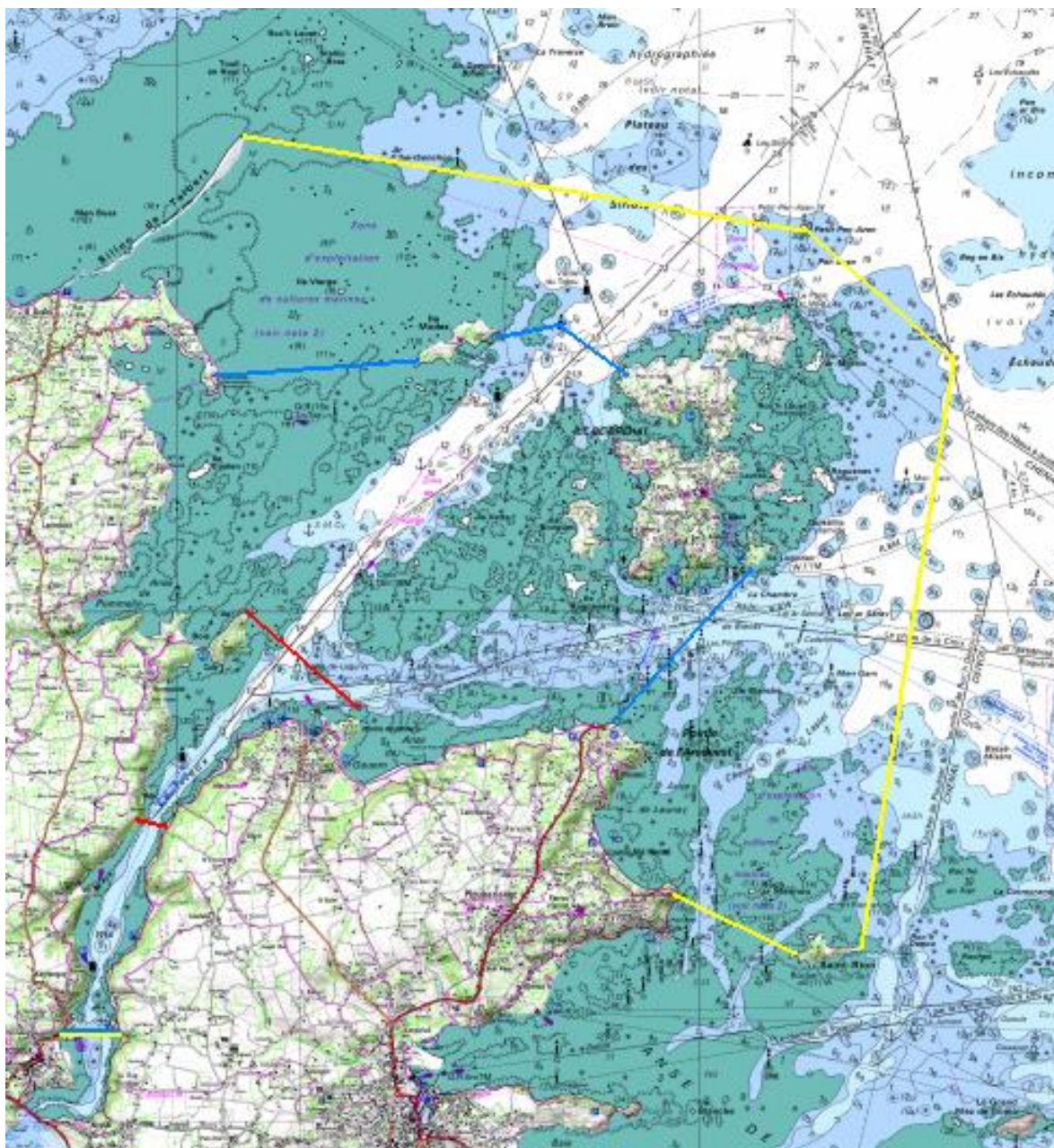
- 1) **Vérifier le pouls et la respiration** et **donner l'alerte selon la procédure des cas décrits dans le chapitre précédent.**
- 2) Donner une **consigne d'arrêt aux bateaux de la flotte**,
- 3) **Si la victime ne respire pas**, l'étendre sur un support ferme (plage, fond du bateau de sécurité ou coque de catamaran) et **faire 5 insufflations**,
- 4) **Si la victime ne respire toujours pas, réaliser une réanimation cardio-pulmonaire (RCP, 30 compressions, 2 insufflations)** jusqu'à l'arrivée d'une assistance (autre bateau du PNPG, secours en mer).

**Dans le cas où la victime respire**, elle sera étendue en PLS jusqu'à l'arrivée d'un bateau d'assistance (autre bateau du PNPG ou secours en mer).

N.B.: Durant le temps d'ouverture de la base, un **kit « premiers secours »**, un **combiné téléphonique** avec **l'affichage de tous les numéros d'urgence** et un **défibrillateur automatique** sont **accessibles tout le temps à tous stagiaires ou encadrants** :

- ☞ Sur la **base de Loguivy de La Mer**, au secrétariat.

## Annexe 1 Les zones de navigations



### Légende

- Zone « N » (en bleue sur la carte) : constituant la zone d'évolution normale.

Limite nord : une ligne reliant les bâtiments du CEVA (Lanmodez) à la pointe sud-ouest de l'île Modez, puis une ligne reliant la pointe est de Modez à la balise latérale tribord « Ar Rodellou » et à l'amer du Rosedo sur Bréhat.

Limite est : dans le Ferlat, une ligne reliant la cardinale sud « La Chambre » à l'embarcadère des vedettes de Bréhat.

Limite sud : dans Le Trieux, au niveau de la capitainerie de Lézardrieux.

- Zone « R » (en rouge sur la carte) : la zone d'évolution restreinte (en cas de situations météorologiques défavorables ou incertaines).

## PÔLE NAUTIQUE PAIMPOL GOËLO – D.S.I

Limite nord : une ligne reliant la pointe nord de l'île à Bois, la « Vieille de Loguivy » et « Roc'h Conan ».

Limite sud : dans Le Trieux, au niveau de la balise latérale bâbord « Olenoyere ».

- **Zones « E » (en jaune sur la carte)** : zone de navigation « étendue ».

Cette zone n'est ouverte qu'aux flottes catamaran et dériveur double et seulement sur accord du Responsable Technique Qualifié ou de son adjoint, consigné sur le journal de bord, exclusivement par conditions de navigation favorables et sous réserve que le bateau « Sécurité Générale » soit en mesure d'intervenir rapidement. Toute flotte engagée sur cette zone sera obligatoirement accompagnée par un encadrant doté d'un moyen de communication lui permettant de rester en contact à tout moment avec le bateau « Sécurité Générale » suscit.

Limite nord : une ligne reliant la pointe du sillon de Talbert à la balise cardinale nord « Petit Pen Arzen ».

Limite est : une ligne reliant la balise cardinale nord « Petit Pen Arzen » à la cardinales est « Roche Guarine », puis la pointe est de l'île Saint Riom et la pointe de La Trinité.

Limite sud : dans le Trieux, au niveau de la capitainerie de Lézardrieux.

A Plourivo, le 20/12/2014

Le Président

Jean-Yves DE CHAISEMARTIN



COMMUNAUTE DE COMMUNES  
«PAIMPOL-GOËLO»  
2, rue Lagadec - BP 6  
22860 PLOURIVO  
Tél. 02.96.55.97.71 - Fax 02 96 55 97 63