

Pour déclencher des secours en mer, on peut désormais composer le 196 depuis le littoral.

Ce nouveau numéro d'urgence, qui rappelle le canal 16 de la VHF ou l'ancien 1616, permet de joindre directement et gratuitement (depuis un poste fixe ou un portable) un centre de sauvetage en mer, 7 jours sur 7 et 24 h sur 24.

Avec la mise en place du numéro de téléphone 196, les Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) sont maintenant considérés réglementairement comme services d'urgence. Ils peuvent ainsi solliciter les opérateurs de téléphonie pour demander la localisation de l'appelant.

Le 196 ne remplace pas le 112, numéro d'urgence terrestre européen, et ne se substitue pas à l'utilisation par les marins en mer du canal 16 de la VHF qui est le moyen le plus approprié pour donner l'alerte et communiquer avec les sauveteurs.

Il est plutôt destiné aux appels effectués depuis la terre ferme par des témoins constatant une situation de détresse depuis le rivage.

FICHE MÉTÉO N°1

Rappels de base
sur la sécurité pour les plaisanciers

Passer quelques minutes à lire ce rappel de sécurité avec votre équipage peut lui sauver la vie... et sauver la vôtre. Les quelques rappels pratiques ci-dessous peuvent être utilisés comme un rapide aide-mémoire très utile avant d'appareiller.

Êtes-vous vraiment prêts à appareiller ? Avez-vous...

- ... relevé la **catégorie de conception** de votre bateau, **listé et contrôlé les équipements de navigation et de sécurité** obligatoires à bord ?
- ... consulté et relevé **les prévisions météorologiques** sur la route prévue (bulletins météorologiques affichés à la capitainerie ou diffusés par les CROSS et les sémaphores) et **vérifié l'absence de Bulletin météorologique spécial (BMS)** ?
- ... **défini des déviements pour vous mettre à l'abri** si le temps change ?
- ... préparé toutes les **cartes marines à jour** pour cette navigation et effectué à l'avance les **calculs de marées et de courants** ?
- ... affecté un **gilet de sauvetage et une longe pour chaque membre de l'équipage** (vous-même, équipiers débutants, confirmés, simples passagers, ...) qui doit les porter après les avoir soigneusement ajustés ?
- ... évalué les **compétences ou les connaissances du milieu marin** de votre équipage et testé sa **résistance au mal de mer** et sa capacité à **rester opérationnel par gros temps** ?
- ... vérifié avec votre équipage le contenu de la **trousse de premier secours** ?
- ... **averti quelqu'un à terre** de votre lieu de destination, de **l'heure** à laquelle vous partez et prévoyez d'arriver ? Et que vous n'oublierez pas **de contacter dès votre arrivée** !
- ... démarré, fait tourner votre moteur et **vérifié les niveaux** : carburant (en quantité suffisante pour votre route prévue + 20%), liquide de refroidissement, huile et circuit d'eau ?
- ... **montré** à votre équipage comment **démarrer et utiliser le moteur** ?
- ... **emporté et vérifié les moyens radios** (VHF Marine) pour appeler les secours (le téléphone portable n'est pas idéal en mer) ?
- ... **montré** à votre équipage comment **utiliser les procédures radiotéléphoniques** du MAYDAY et du PAN sur le canal 16 et comment **envoyer un appel « Distress ASN »** ?
- ... **trouvé immédiatement** où sont rangées vos **fusées de détresse**, vérifié leurs **dates de validité** et revu leurs **modes d'emploi** ?
- ... montré à votre équipage comment **utiliser les signaux de détresse** ?

Fiches de rappel de base sur la sécurité pour les plaisanciers - Fiche 1.0
Conseil supérieur de la météorologie - Commission marine
Philippe NACASS
SNSM - Février 2014



Vous êtes témoins à terre d'un événement de mer impliquant des personnes, ces personnes vous paraissent en détresse :

Le 196 permet alors de joindre directement un centre de sauvetage en mer (CROSS), 7 jours sur 7 et 24 h sur 24.

Le 196 est gratuit.

Le 196 permet au centre de sauvetage de vous localiser. Avec le 196, un CROSS en tant que service d'urgence peut aussi solliciter les opérateurs de téléphonie pour **localiser un téléphone portable** d'une personne impliquée dans une situation de détresse en mer.

(Référence : arrêté 2013-1405 du 26 mai 2014 modifiant la décision de l'ARCEP du 17 décembre 2013 modifiant la liste des numéros d'urgence devant être acheminés gratuitement par les opérateurs téléphoniques)



FICHE MÉTÉO N°2

Rappels de base
sur la météorologie pour les plaisanciers

Les règlements internationaux fixés dans le cadre du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM = GMDSS) définissent les caractéristiques des bulletins de prévision météorologique marine.

En métropole, les bulletins réguliers sont diffusés par les CROSS à heures fixes

- « côtes » pour la zone jusqu'à 20 milles des côtes (VHF 79/80) ou en cycles (VHF 63).
- « large » jusqu'à 200 à 300 milles des côtes (MF BLU 1650/1696/2677 kHz et Navtex 490/518 kHz).
- « grand large » au-delà de 300 milles des côtes (satellite Inmarsat C).

Bulletins Météorologiques Spéciaux (BMS) pour avis de vent fort prévu ou observé

- « BMS côtes » pour une force de vent à partir de 7 Beaufort.
- « BMS large » et « BMS grand large » pour une force de vent à partir de 8 Beaufort.

Les principaux phénomènes météorologiques à risque rencontrés en mer

Observer tout changement significatif du temps (température, pression, nuages, vents, ...)

Le vent ressenti localement à proximité de votre bateau qui peut avoir pour origine les **grandes masses d'air océaniques et continentales** (vent synoptique) et/ou une **origine locale due au relief et à l'ensoleillement** (brise).

La **houle** créée par un vent (synoptique) **établi très au large et plusieurs heures avant** que ses vagues n'atteignent votre bateau qui est généralement **bien prévue** dans les bulletins météorologiques.

La **mer du vent** levée instantanément par un **vent local** (brise) qui **forcit brutalement** et dont la prévision des vagues (en force et en direction) est **imprécise** et varie en chaque lieu en fonction du trait de côte, du relief, des courants, ...

Les **orages en mer** difficiles à prévoir qui apparaissent souvent en fin d'après-midi lors du développement de **gros nuages convectifs sombres** (cumulo-nimbus) et sont accompagnés de **fortes rafales de vents** changeants et de **grains** réduisant la visibilité ; des précautions indispensables doivent être prises pour limiter les dégâts d'un éventuel **foudroiement** de votre bateau.

L'**exposition prolongée au rayonnement solaire** (direct ou diffusé par les nuages) **reflété par la surface de la mer** (plate ou agitée) qui entraîne pour l'équipage d'un bateau (en route ou à l'arrêt) une **augmentation de la température corporelle** ; celle-ci peut déclencher une **insolation** ou des **brûlures graves** sur la peau nue (coups de soleil) suivant la sensibilisation propre à chacun.

La **température de l'air qui peut baisser brutalement** par un changement de temps ou le coucher du soleil ; les membres de l'équipage doivent immédiatement revêtir des vêtements plus chauds.

La **température de l'eau lors d'une immersion prolongée** (volontaire ou non) d'un membre de l'équipage (homme à la mer) qui entraîne une **baisse rapide de la température corporelle** et peut déclencher une **hypothermie** conduisant rapidement à l'**inconscience** et la **noyade**.

La **brume** (visibilité inférieure à 5 km) ou le **brouillard** (visibilité inférieure à 1 km) qui peuvent **se former rapidement et insidieusement à tout moment du jour et de la nuit** au-dessus de la mer.

Fiches de rappel de base sur la sécurité pour les plaisanciers - Fiche 2.0
Conseil supérieur de la météorologie - Commission marine
Philippe NACASS
SNSM - Mars 2014

