



# Attention! Hypothermie

Un film de Emmanuel Audrain

LIVRET PEDAGOGIQUE  
et DVD





Mer et ciel, sur cette toile du peintre Matthieu Dorval. Cette mer que nous aimons... Mais, dans le ciel au-dessus de l'horizon, une menace. Nous savons tous que la mer peut nous offrir le meilleur et le pire. Pour que le pire ne se produise pas, nous devons anticiper. Développer, individuellement et collectivement, une culture de la sécurité.

Le film Attention Hypothermie 36', a été conçu dans cet esprit. Quand je commence à y travailler, je fais une belle rencontre. À Brest, le médecin Michel Réguer, bénévole à la SNSM, a beaucoup étudié cette question du froid dans l'eau.

*«Il nous est arrivé, me dit-il, de sauver des naufragés de la noyade, puis de ne pas arriver à les garder vivants. Malgré les soins, la mort survenait.*

*Avions-nous fait des erreurs ? Aurions-nous dû nous y prendre, autrement ? C'est pour avoir ces réponses que j'ai étudié l'hypothermie.»*

Pour le film, puis pour ce Livret, Michel Réguer, infatigable pédagogue, a accepté d'être notre «conseiller médical».

Emmanuel Audrain, cinéaste.

“ Ces trois témoignages, accompagnés de leurs dessins, m'ont impressionné par leur force.

Catherine Collet, très lucide, se raisonne et se calme.

Les deux pêcheurs, Florian Morin et Régis Bougeard se sauvent l'un l'autre. Belle solidarité !

Thierry Dubois, c'est le « professionnel » de la bande. Chez lui, on sent la préparation aux circonstances extrêmes.

Face à l'hypothermie qui endort, paralyse... Ces trois récits se rejoignent ; ils mettent en avant l'importance du moral, du mental.

”

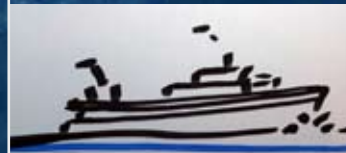
### MICHEL REGUER

Médecin  
bénévole SNSM



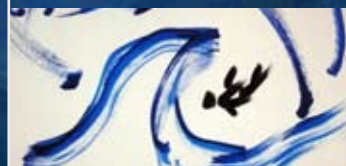
Manifestation «Survie 29» - Roscoff

### Catherine Collet



Par une belle journée de mai... Catherine se rend à l'Île de Sein à bord de l'Enez Sun, en compagnie de son mari, son fils et de 146 autres passagers. Soudain, à proximité de la côte, une déferlante balaye le pont supérieur et la projecte à la mer.

*«Je pense que le bateau est en train de couler. Je m'en éloigne au plus vite. Où est mon mari, où est mon fils ? Sont-ils noyés de l'autre côté ? Dans les déferlantes du Raz de Sein, je me sens soulevée, comme s'il y avait une pieuvre, sous moi. Comme une espèce de linge dans une machine à laver. Et à ce moment-là, j'ai une voix qui me dit... Qui me dicte exactement ce que je dois faire : «Ne panique pas, ne panique pas. Plonge dans les vagues, ne panique pas.»*



*«Je n'aurais pas tenu des heures comme ça, mais j'étais ouverte à ces mots, à l'intérieur de moi. Ce sont ces mots-là qui m'ont guidé... Pour ne pas paniquer.*

*Je crois que la pire des choses, c'est la panique. La panique peut faire mourir, ça j'en suis certaine. »*

### Florian Morin - Régis Bougeard

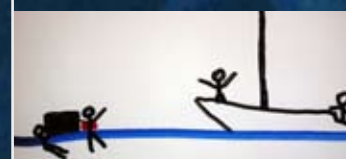


Au large de Saint-Guéno, le chalutier «P'tit Boudet» est en drague. Soudain, une «croche», le bateau se couche. Les deux marins pêcheurs se jettent à l'eau. Il est deux heures du matin. Malgré tous leurs équipements de sécurité ; balise de détresse, bouées, fusées, radeau... Ils se retrouvent seuls, dans l'eau et la nuit noire, autour d'une caisse à poisson.

Florian Morin, le patron :



*«Régis, mon matelot, retourne à bord du bateau qui coule, pour s'emparer de la bouée couronne. Il fait ça pour moi, qui ne sait pas nager. À ce moment, il me sauve la vie ! Plus tard, c'est moi qui prends soin de lui, en le faisant parler, chanter...» Saisi de tremblements, après plus de quatre heures dans une eau à 16°, il n'en peut plus.*



*«C'est un couple de plaisanciers, à bord de leur voilier, qui nous ont sauvés.»*

### Thierry Dubois



Concurrent du 3e Vendée Globe, Thierry navigue à proximité de l'Antarctique. Dans une terrible tempête, son bateau chavire deux fois, perd son mât. Puis, chavire une troisième fois et s'immobilise... quille en l'air. Thierry revêt alors sa combinaison de survie. Il doit sortir pour se signaler, mais n'arrive plus à rentrer dans sa coque retournée. Quand un avion lui largue un radeau de survie, il s'éloigne de son bateau, pour le rejoindre... Mais, le radeau a été endommagé par le largage.

*«Une grosse vague arrive et je me retrouve emporté dans ce radeau à moitié détruit. La déferlante me roule dans le radeau... Le peu de radeau qui restait, explose ! Là, il faut être froidement lucide... Je risque de faire mon trou dans l'eau. J'accepte. Pas de panique. Voilà, ça fait des années que je navigue. Depuis tout petit, on m'a dit que ça pouvait arriver. C'est arrivé à des copains... C'est peut-être mon tour, aujourd'hui.*



*Mais, pour l'instant, je m'accroche au peu qu'il y a. Y a un avion qui me cherche. Moi, je flotte. Bon, ben voilà, pas de panique, j'attends. J'essaie de faire des choses, pour aider à ma survie.»*

# Les conseils de Michel Réguer

**PREMIÈRE CHOSE À FAIRE,  
ALERER LES SECOURS**

En mer,  
prévenir le Cross :  
VHF : canal 16,  
Tél. mobile : 16 16

À terre,  
le SAMU : Tél. : 15

## **PAS DE RÉCHAUFFEMENT BRUTAL**

Dans l'eau, on peut mourir... Mais, la phase la plus critique, c'est au moment du recueil, à la sortie de l'eau. Et dans les minutes et les heures qui suivent le recueil. Ça, c'est une phase extrêmement importante. C'est la phase de tous les dangers, va t-on dire.

On estime que pour 20% des naufragés, recueillis en eau froide, il y a risque de décès. Les gens qui sont en hypothermie sont des gens fragiles.

### **«Fragiles, comme de la porcelaine !»**

Les manipuler, avec le plus de précaution possible. Être très doux, avec eux.

On aura fait tout ce qu'on aura pu, pour recueillir la personne dans l'eau, en position allongée. La position debout est nocive pour le cœur. Des phénomènes d'échanges de sang chaud et de sang froid, entraînent des troubles du rythme du cœur et peuvent désamorcer la pompe cardiaque.

Donc, position allongée. Ne jamais mettre debout. Ne pas inciter à faire des mouvements. Pas de friction. Tout ceci, pour éviter les transvasements du sang froid de la périphérie (jambes, bras) vers les zones internes où le sang est encore chaud (cœur, cerveau).

Ce qu'on doit faire, c'est soustraire la victime au froid, le plus rapidement possible. La porter dans un local chauffé, si on en dispose. Déshabiller doucement, cette victime. Ne pas hésiter à prendre des ciseaux, pour couper les vêtements, afin d'éviter les manipulations. Sécher la personne. L'envelopper dans un drap, une couverture de survie, une couverture... Et surtout, ne pas oublier la tête et le cou, puisqu'on perd environ 40, 50% de sa chaleur, par la tête et le cou.

Il faut donc, ne pas frictionner. Surtout, ne pas frictionner les membres. Ne pas inciter à faire des mouvements... Ne pas donner d'alcool, qui donne une fausse impression de réchauffement.

Il ne faut pas, de toute façon, de réchauffement brutal. Tout ce qui peut être brutal dans le réchauffement, peut être dangereux. Être peu interventionniste. Bien sûr... Parler, reconforter, rassurer. Expliquer ce qu'on fait, expliquer ce qui va se passer. Ce qui s'est passé avant...



# Les conseils de Michel Réguer

## ON TOMBE À L'EAU... QUE FAUT-IL FAIRE?

Avant de tomber à l'eau, porter un Vêtement à Flottabilité Intégrée.

un vêtement en soi, qui va faire une couche isolante, vis-à-vis du corps. Un VFi bien conçu, bien porté, permettra d'avoir la tête et le cou, hors de l'eau. Ce qui est la condition première, pour s'en sortir et lutter contre l'hypothermie.

On est tombé à l'eau... On a un VFi... Bon, c'est pas perdu, c'est clair. Et là, il y a des questions qui se posent : « Est-ce que je dois nager ou ne pas nager ? »

Ne pas nager, parce que... Et on l'a bien vu ! Les marins du «P'tit Boudet» n'étaient qu'à 50 m du rivage. Ils ont essayé, ils n'ont pas réussi. Déjà, physiquement, c'est une épreuve. Elle peut conduire à l'épuisement. Deuxièmement, dans l'eau, plus on va s'agiter, plus l'eau va se brasser autour de la peau... Et c'est le phénomène qui fait perdre le plus de chaleur. Donc, ne pas nager. Sauf, bien entendu, si on a une combinaison de survie ou de plongée.

Toute épave qui permettrait de sortir le maximum du corps, hors de l'eau, serait la bienvenue. L'eau, conduit le froid, 25 fois plus vite que l'air sec.

En l'absence d'objet flottant, les parties du



C'est déjà va faire une



corps à protéger, sont celles qui laissent échapper le plus de chaleur : les côtés de la poitrine, les aisselles, les aines et surtout la tête et le cou. Pour se protéger, il faut se tenir dans une position complètement naturelle pour l'homme... La position du fœtus, la position foetale.

Si on est plusieurs, rester groupé. Rester groupé... C'est évident. À condition, d'adopter la position en grappe. Et à condition, de s'amarrer les uns les autres. Parce que, avec le temps, avec la fatigue... Y en a un qui finira, par lâcher. Donc, penser à s'amarrer. Penser à s'amarrer !

Rester groupé aussi, bien sûr, pour être plus facilement repérable. De la même façon que quitter son bateau, c'est déjà l'aventure...

### TITANIC

« Souvenez-vous de la dernière image du film, dit Michel Réguer. Le héros est dans l'eau, l'héroïne montée sur une épave, complètement hors de l'eau. Elle semble avoir très froid, lui semble plus résistant. vEt pourtant... c'est lui qui va mourir. L'eau, conduit le froid, 25 fois plus vite que l'air sec. »



Se retrouver seul - on est peu visible - c'est une autre aventure.

Penser à l'hypothermie, toujours, toujours... De la même façon qu'on risque de se noyer, l'hypothermie c'est le danger qui nous guette.

Garder le moral. Garder le moral, bien sûr. Rester ensemble, garder le moral, puisque... Là aussi, et le film nous l'a montré... À deux, on échange, on tient le coup. Même si on se casse les dents... Ce n'est pas une cause perdue ! Des survies inespérées, sont régulièrement rapportées.»



L'hiver en Bretagne, la température de l'eau oscille entre 8 et 10°. Elle n'est supérieure à 15° que pendant les deux mois d'été.

En 1912, quand le Titanic coule par beau temps, l'eau est à 0°. Les secours arrivent 1 h 50' après le naufrage. Il y a 1 489 morts.

En 1963, au large de Madère, le Lakonia coule par mer calme. À l'arrivée des secours, 3 h après le naufrage, 113 personnes sur les 200 qui avaient sauté à l'eau, sont retrouvées mortes. Et pourtant, l'eau n'était qu'à 17,18°.

### COMMENT AUGMENTER CE TEMPS PRÉCIEUX QUI PERMET D'ATTENDRE LES SECOURS ?

Porter un bon bonnet, des vêtements adaptés et un gilet de sauvetage.

Les gilets d'aujourd'hui, rebaptisés VFi - Vêtements à Flottabilité Intégrée - sont devenus des merveilles de technologie. Nouveaux tissus, nouveaux concepts ; certains sont en mousse, d'autres gonflables avec une cartouche de gaz. Ils sont confortables et prennent peu de place.

Il faut chercher - et trouver ! - celui qui est adapté aux conditions de navigation que l'on va rencontrer. Certains marins en ont un pour l'été, un autre pour l'hiver.

Par beau temps, il est essentiel d'essayer son, ou ses VFi... En comprendre l'entretien. En éprouver la flottabilité. Repérer le sifflet. Essayer de nager ( Avec un VFi à boyau gonflable, utiliser l'embout buccal pour le dégonfler légèrement et être plus à l'aise. ) Comment se passe la position foetale ?

Quand on a « adopté » son, ou ses VFi, on se rend compte qu'ils sont devenus aussi indispensables, que ciré ou bottes.

# Que sont-ils devenus?

**Régis Bougeard, Florian Morin**  
Marins-pêcheurs



**THIERRY DUBOIS**  
Skipper, Formateur



Sauvés après 5 heures dans une eau à 16°, ils naviguent toujours ensemble. Régis, pour de courtes sorties, a adopté sous son ciré, un pantalon de plongée avec bretelles. «Avec ça, je flotte et résiste à l'hypothermie.»

Quelques semaines après avoir repris la mer, au cours d'une marée de Coquille, en Baie de Saint-Brieuc, Régis a «sauvé» le matelot d'un chalutier voisin, passé par-dessus bord et blessé. «Proche de la noyade, il montait et descendait sous l'eau, de façon impressionnante. J'ai plongé sur lui, pour le ramener le long du

bord. Quand il a été sur le pont, je lui ai pratiqué les gestes que l'on m'avait fait ; déshabiller, sécher, encourager... Tout en prévenant les secours à terre.»

Florian, sur son nouveau bateau, a changé l'emplacement de la balise de détresse. «J'ai préféré l'installer sur le portique arrière plutôt qu'au sommet de la passerelle. En cas de chavirage, elle sera plus vite dans l'eau et se déclenchera plus vite.» Il a veillé aussi à l'accessibilité de l'ensemble des matériels de sécurité ; gilets, fusées, brassières. Quand il travaille sur le pont, il porte un VFI gonflable.

**Catherine Collet**



Après son naufrage dans le Raz de Sein, Catherine a été très touchée par les signes de sympathie, reçus de ses voisins douarnenistes.

Aujourd'hui, elle constate qu'elle a puisé dans cet événement dramatique, un supplément de vitalité. «Jesuispleinedegratitude pour mes sauveteurs. Je goûte intensément tous les cadeaux de la vie.» Elle ajoute : «Le bonheur, c'est aujourd'hui !»



Après son séjour prolongé en radeau de survie, dans les eaux glacées de l'Antarctique, Thierry a été sollicité comme formateur en sécurité maritime. Il est devenu un pédagogue recherché. Dans ses stages, beaucoup apprécient ses propos «frappés au coin du bon sens» et de l'expérience !

Le marin qu'il est toujours, termine la construction de sa future goélette. Une coque en bois, renforcée de carbone, pour des expéditions dans le grand Nord. La trappe d'évacuation dans le tableau arrière est bien sûr, déjà prévue. De même que l'insubmersibilité de ce bateau de 19 m et de... 45 tonnes !

«Personnellement, je ne conçois pas de naviguer sur un bateau qui coule. C'est un truc qui me chagrine. Parce qu'aujourd'hui, avec des cloisons étanches et de la mousse, les solutions existent. Le radeau de survie, j'essaye d'en faire un usage très limité. Ça m'a sauvé la vie, ça marche... Mais, j'aimerais qu'on réfléchisse à toutes les façons de ne pas l'utiliser ! Les voiliers insubmersibles sont une minorité. À 98%, nous naviguons sur des bateaux qui coulent et qui chavirent. Les vendeurs ne s'en vantent pas, mais c'est une réalité. Tous chavirent. Certains sont plus ou moins stables à l'envers. Beaucoup coulent... Qu'est-ce qu'on peut faire pour compenser ça ? Je n'ai pas de recette miracle, je veux juste qu'on réfléchisse ensemble. Prendre conscience de nos limites et de celles de notre bateau.

J'ai travaillé dans l'ostréiculture, j'ai navigué à la pêche... On s'y occupe prioritairement de la taille de la cale, de la capacité de charge. Au vu des accidents, on considère

la «croche» et ses conséquences, comme une fatalité.

Le chavirage, il fait partie des risques, mais il ne faudrait pas que les bateaux coulent directement... Et ça changerait tout ! Parce que les gars auraient un peu moins d'urgence, un peu moins de panique. Ils auraient un abri, à partir duquel, ils pourraient lancer les secours et attendre. Aujourd'hui, avec les bateaux de course, on a beaucoup évolué. On en est rendu à «cabaner», sans déclencher de détresse. On prend un téléphone, : «Je suis chaviré à tel endroit, je vais avoir besoin d'un coup de main.»

On organise ses secours. On ne subit plus, ou beaucoup moins. «Ne vous inquiétez pas, je suis à l'intérieur, j'attends.» Ça, ça change tout. Mais cela demande un peu de réflexion à la conception et à la construction des bateaux. »

## Citoyens de la mer

Pierre Sobrie et Béatrice Lefebvre, sont les deux plaisanciers qui ont sauvé Florian et Régis, les marins pêcheurs du «P'tit Boudet».

En recevant de la SNSM le prix «Citoyen de la mer» qui souligne leur sens de la responsabilité, de la solidarité et du respect de la mer, ils ont dit : «Il n'y a pas d'héroïsme dans ce que nous avons fait. Nous avons été là, au bon moment, c'est tout. Les héros, ce sont eux, qui bossent chaque jour en mer.»





## LA LEÇON DES KAYAKISTES

Les vêtements ne réchauffent pas le corps. Le corps est chauffé par la chaleur qu'il produit. Le coton ne vous aidera pas à conserver cette chaleur, par contre laine et matériaux synthétiques, plus isolants, le feront.

Très autonomes et exposés aux risques de l'hypothermie, les adeptes du kayak de mer s'équipent de «3 couches».

La couche à même la peau, allie une bonne évacuation de la transpiration et un séchage rapide.

La deuxième couche, joue un rôle d'isolation thermique. Elle emmagasine la chaleur du corps, tout en évacuant la transpiration.

Cette couche peut être, plus ou moins épaisse, en fonction de la température extérieure.

La troisième couche est imperméable, si possible « respirante » et plus ou moins épaisse, en fonction des conditions de vent et de température : c'est l'anorak, équipé d'une capuche. La « combinaison sèche », peut remplacer cette 3<sup>e</sup> couche. En cas de dessalage, le corps n'est pas mouillé, le refroidissement ralenti. Par grands froids, les kayakistes ajoutent, bonnet ou cagoule.



Remerciements :

Yann Chauty, CEPS - Docteur Marie-Thérèse de Kergariou - Olivier Coatanéa, SNSM Brest - Guy Cloarec, Kayakistes Manche-Ouest - Fédération Française de Voile



[www.labretagneetlamer.fr](http://www.labretagneetlamer.fr)

Le Goût du Large, 26 rue du Port - 56100 Lorient  
legoutdularge.lorient@orange.fr

«**Ces deux films** me tiennent à cœur.

Deux de mes amis marins pêcheurs se sont perdus en mer. Jean-Yves à l'Île d'Yeu et Guillaume Normant, dans le Raz de Sein en mai 2006, avec son passager Edouard Michelin. Guillaume était un marin prudent, portant constamment sa veste flottante. On l'aperçoit, remontant un Bar, dans *VFi... La vie continue*. Je suis d'une famille, liée à la mer et plus particulièrement à la Marine Marchande. Pendant l'enfance et l'adolescence, je reçois - avec la pratique de la mer - une véritable initiation à l'autonomie et à la responsabilité. J'entends encore la voix de mon père : « Tu peux me raconter des «salades»... Mais la mer - elle - tu ne lui raconteras pas d'histoires ! » Il disait encore : « Ta brassière pour faire du dériveur, tu la portes pour toi, mais aussi pour les plus jeunes qui te regardent. »

En 1998, je décide de ne plus jamais mettre les pieds sur un bateau, sans avoir un VFi sur le dos. Je rejoins ainsi de nombreux marins, aussi estimables que discrets. René Leroux est l'un d'eux. (Lui aussi, est dans *VFi... La vie continue*) Patron du chalutier hauturier «An Dorchen» de Saint-Guénolé, René découvre en 1987 lors d'un salon de la pêche, les premiers cirés flottants. Il trouve l'idée géniale et en offre un, à chacun de ses matelots. Sans faire de bruit, pendant plus de 20 ans, à chaque fois qu'ils manoeuvraient, tous les hommes de cet équipage, portaient leurs cirés flottants. Retraités depuis peu, René et Joël Bargain, l'un de ses matelots, viennent d'embarquer comme bénévoles sur le canot de la SNSM. Ils viennent aussi de prendre le temps, d'aller à la piscine... Pour apprendre à nager ! »

Emmanuel Audrain, réalisateur

# Signes d'alerte

La température interne normale du corps est de 37°C. Dans le cadre d'une navigation en équipage et par mauvais temps, à partir de quels signes, pouvons-nous repérer la gravité de l'hypothermie sur nous-même, ou sur un équipier ?

Les quatre stades suivants, proposés par la Fédération Française de Voile, mettent l'accent sur des signes aisément repérables. Notamment, ceux qui concernent le comportement. «*Maladresse, perte de dextérité, confusion, perte de la notion du temps et de la capacité de raisonnement.*» Savoir reconnaître de tels signes, se révèle essentiel, pour un chef de bord ou un équipier. Cela permet d'avoir une attitude adaptée.

**36 – 34°C**, stade **bénin** : frissons, mains et pieds froids. Engourdissement des membres, maladresse, perte de dextérité.

**34 – 32°C**, stade **modéré** : grands frissons musculaires. Confusion, perte de la notion du temps et de la capacité de raisonnement.

**32 – 28°C**, stade **sévère** : les frissons diminuent ou cessent. Davantage de perte de raisonnement et de mémoire, confusion, comportement anormal. La victime semble ivre ; très maladroite, elle bredouille, nie le problème et peut refuser de l'aide. Incapable de s'aider elle-même, elle est dans un état semi conscient à inconscient. Rigidité musculaire croissante.

**28°C** et moins, stade **critique** : la victime inconsciente, peut sembler décédée. Respiration inexistante ou pas apparente. Pouls ralenti, faible, ou pas de pouls décelé. Peau froide, pouvant être colorée de gris, rigidité importante.

**Michel Réguer** ajoute : «*L'hypothermie très profonde, diminue la consommation d'oxygène et met les organes vitaux à l'abri, principalement le cerveau. Dans ces conditions, la mort peut n'être qu'apparente.*»

Il cite souvent le cas d'un jeune garçon de 4 ans, qui en 1984 coula à pic dans les eaux glacées du lac Michigan. «*Repêché par des plongeurs, après 30', sa température était alors de 20°C... Cela semble irrémédiable et pourtant cet enfant put récupérer toute sa bonne santé... Grâce au savoir-faire de ses sauveteurs !*»



**René Leroux**  
**Jean-René Le Quéau**  
Deux marins-pêcheurs,  
deux VFi

**«La prévention, le sens marin  
font partie de notre Culture Maritime.**

*Avec ces deux films  
Attention Hypothermie 36' et  
VFi... La vie continue 21'  
qui donnent la parole aux marins  
et à leurs familles,  
La Région Bretagne souhaite transmettre  
et développer ces valeurs.*

**Sécurité maritime et sauvegarde de la vie humaine  
en mer, s'inscrivent de façon prioritaire  
dans la Charte des Espaces côtiers bretons.»**

**Janick Moriceau**

Vice-présidente de la Région Bretagne, chargée de la mer  
[www.labretagneetlamer.fr](http://www.labretagneetlamer.fr)

**Merci :**

« Sauveteurs en Mer » de la SNSM - Caisse des Pêris en mer du Finistère - Fédération Bretonne de la Coopération Maritime  
- Institut Maritime de Prévention - Les Conseils Généraux : Morbihan , Finistère, Côtes d'Armor, Ille-et-Vilaine.

Liens : [www.snsn.org](http://www.snsn.org), [www.imp-orient.com](http://www.imp-orient.com), [www.ceps-survie.com](http://www.ceps-survie.com), [www.cesame-survie.fr](http://www.cesame-survie.fr),  
[www.csbc.ca](http://www.csbc.ca) ( Canadian Safe Boating Council ), [www.hypothermia.org](http://www.hypothermia.org)



Graphisme Livret : Lucas Le Saucy, IMP - Illustration Couverture : Matthieu Dorval - Crédit photo : Delphine Le Normand, Ouest-France, E.A.