

**MEMO « HOMME A LA MER »**

N°	QUOI	COMMENT	QUI
0	Avant de partir expliquer les consignes du <b>MEMO</b> et sensibiliser l'équipage sur la priorité de ces manœuvres qui doivent être exécutées rapidement mais dans le calme, demi-tour bateau inclus. <b>Expliquer le démarrage et l'arrêt du moteur.</b>		Skipper
1	Crier « <i>Un Homme à la Mer</i> »	Préciser très rapidement les circonstances, le nom ainsi que l'état probable de la victime (consciente, assommée, gilet ...)	Témoin
2	Assurer le contact visuel avec le naufragé	Un équipier se consacre exclusivement à cette tâche.	Celui qui voit le naufragé annonce le contact visuel
3	Baliser le lieu de l'accident	Jeter à la mer la bouée fer à cheval + feu de retournement et/ou la perche I.O.R. le cas échéant (+ objets flottants divers, défenses ...)	Equipier
4	Stopper le bateau	Aux <b>allures de prés serré</b> , mettre à la cape en virant de bord sans toucher aux voiles ( <b>barre sous le vent</b> ). Aux <b>allures portantes</b> , lofer au vent tout en bordant l'écoute de GV pour revenir à l'allure de prés serré et mettre à la cape . Sinon affaler les voiles et larguer le spi au besoin.	Barreur + Autres équipiers
5	Mémoriser la position géographique du bateau	Appuyer sur la touche <b>MOB</b> (Man Out of Board) du GPS, effectuer un relèvement au compas.	Navigateur
6	<b>Manoeuvrer de préférence au moteur</b> pour récupérer le naufragé (ces manœuvres rapides à la voile nécessitent une bonne expérience dans une mer agitée ).	Se placer au vent du naufragé (moteur débrayé), lui lancer un bout d'amarrage muni d'une boucle pour passer autour de la taille sous les bras et le récupérer avec une drisse du côté sous le vent du bateau. <b>Nota</b> : Le moteur ne doit être embrayé qu'après avoir vérifié qu'aucun bout ne traîne dans l'eau autour du bateau.	Barreur
7	Déclencher l'alerte dans les 5 minutes qui suivent l'accident en cas d'échec des premières tentatives	Appel à la VHF sur le canal « Pan- Pan » + Tir des fusées de détresse.	Skipper
8	Poursuivre des recherches	Quadriller la zone pendant au moins 6 heures, suivant la température de l'eau.	
9	Renseigner le livre de bord	Indiquer la position géographique du bateau, les changements de cap, virements de bord etc.	Navigateur

**Rappel des mesures préventives :**

Port du gilet de sauvetage et harnais impératif pour toutes les personnes sur le pont, skipper compris :

- de nuit, quelque soit les conditions météo, deux personnes minimum de quart dehors avec «flash-light » au poignet,
- de jour, par visibilité réduite, vent ≥ force 6 et mer agitée pour les adultes et en permanence pour les enfants .

**MEMO « HOMME A LA MER » : MOTEUR IN-BOARD**

N°	QUOI	POURQUOI	QUI
0	Vous avez entendu « <i>Un Homme à la Mer</i> » ? La mer est agitée => il est recommandé de manœuvrer rapidement au moteur selon les instructions du Skipper . <b>Si Skipper à la mer !</b> démarrage du moteur (DIESEL).	En parallèle des instructions du <b>MEMO «HOMME A LA MER »</b> rappeler aux équipiers la procédure de démarrage/arrêt moteur avec autant de soin que l'explication du fonctionnement des W.C. Vérifier si procédure moteur lors de l'inventaire du bateau. <b>Consulter aussi un «SACRE MOTEUR » sur INTRANET</b>	Skipper Second  TOUS
1	<b>Vérifier qu'il n'y a aucun bout qui traîne dans l'eau autour et à l'arrière du bateau .</b>	UNE DRISSE OU ECOUTE PEUT- ETRE ENROULEE DANS L'HELICE.	Equipier
2	Levier de vitesse au neutre pour débrayer : . en appuyant sur le bouton central du levier (type VOLVO) . ou en éloignant la languette rouge du levier (type YANMAR)	SI QUELQU'UN TOMBE A L'EAU, METTRE IMMEDIATEMENT LE LEVIER AU NEUTRE ET DEBRAYER SYSTEMATIQUEMENT L'HELICE SI A PROXIMITE D'UNE PERSONNE DANS L'EAU .	Equipier moteur
3	Positionner le levier à mi-course (avant ou arrière)	<b>DEMARRAGE MOTEUR</b>	Equipier moteur
4	Tourner la clef de contact au premier cran : . si voyant orange allumé, <b>attendre qu'il s'éteigne</b> , . puis enfoncer et continuer à tourner la clef pour démarrer ou appuyer sur le bouton en caoutchouc noir de démarrage .		Equipier moteur
5	<b>Vérifier alors que tous les voyants s'éteignent .</b> Après démarrage, réduire immédiatement le nombre de tours , ralenti entre 500 et 800 max . <b>Vérifier périodiquement si l'eau sort de l'échappement.</b>	NE JAMAIS EMBALLER LE MOTEUR SURTOUT A FROID RISQUE SURCHAUFFAGE, SERRAGE MOTEUR => MOTEUR HS ET RISQUE INCENDIE	Equipier moteur + Barreur
6	Ramener le levier en position neutre pour embrayer : . en débloquant le bouton central du levier (type VOLVO) . ou en rapprochant la languette rouge du levier (type YANMAR) puis marche avant en poussant le levier vers l'avant ou marche arrière en ramenant le levier vers soi. (nombre de tours max 3000 YANMAR , 2000 autres)		Barreur
7	Inversion de marche : . ramener le levier au neutre, . <b>attendre que le moteur soit ralenti avant d'accélérer dans l'autre sens.</b>	RISQUE DE CASSE DES INVERSEURS => MOTEUR HS	Barreur
8	<b>ARRET du moteur :</b> . mettre le levier au neutre, . tirer la poignée de l'étouffoir et la maintenir jusqu'à l'arrêt , complet du moteur, . repoussez la poignée de l'étouffoir à fond , . remettre la clef de contact dans la position initiale.	<b>MEME EN CAS D'URGENCE NE JAMAIS COUPER LE CONTACT AVEC LA CLEF AVANT L'ARRET COMPLET DU MOTEUR</b> MAIS SUIVRE IMPERATIVEMENT L'INSTRUCTION CI-CONTRE, SINON DETERIORATION DU PONT ELECTRONIQUE DE DIODES => MOTEUR HS	Barreur ou Equipier moteur

**MEMO « HOMME A LA MER » : MOTEUR HORS-BORD**

N°	QUOI	POURQUOI	QUI
0	Vous avez entendu <i>«Un Homme à la Mer»</i> ? La mer est agitée => il est recommandé de manœuvrer rapidement au moteur selon les instructions du Skipper . <b>Si Skipper à la mer ! Démarrage du moteur (ESSENCE).</b>	En parallèle des instructions du MEMO «HOMME A LA MER » rappeler aux équipiers la procédure de démarrage/arrêt moteur avec autant de soin que l'explication du fonctionnement des W.C. Vérifier si procédure moteur lors de l'inventaire du bateau. <b>Consulter aussi un «SACRE MOTEUR » sur INTRANET</b>	Skipper Second  TOUS
1	<b>Vérifier qu'il n'y a aucun bout qui traîne dans l'eau autour et à l'arrière du bateau .</b>	UNE DRISSE OU ECOUTE PEUT ETRE ENROULEE DANS L'HELICE.	Equipier
2	Raccorder le tuyau d'essence au réservoir et au moteur. Ouvrir le bouchon de mise à l'air du réservoir ou de la nourrice Presser plusieurs fois la poire d'amorçage jusqu'à ce qu'elle devienne ferme (vérifier les fuites). <b>Baisser le moteur en position route (hélice dans l'eau).</b>	NE PAS PRESSER LA POIRE QUAND LE MOTEUR FONCTIONNE NE JAMAIS FAIRE TOURNER LE MOTEUR AVEC L'HELICE HORS DE L'EAU.	Equipier moteur
3	Engager l'agrafe de sécurité sous le contacteur d'arrêt d'urgence et fixer l'autre extrémité de ce « rid » à votre poignet. Mettre l'inverseur de marche en position neutre ou point mort. Mettre la poignée de gaz sur « start ».	<b>DEMARRAGE MOTEUR</b> NE PAS NAVIGUER CAPOT MOTEUR ENLEVE.  SI LE MOTEUR EST FROID TIRER LE BOUTON DU STARTER.	Equipier moteur
4	Tirer lentement la poignée du lanceur jusqu'à sentir une résistance, puis tirer d'un coup sec et ample. et ramener lentement la poignée du lanceur OU BIEN => Appuyer sur le bouton du démarreur électrique.	RENOUVELER PLUSIEURS FOIS CET EXERCICE EN CAS D'INSUCCES .  <b>Vérifier le témoin de circulation d'huile (si il existe) et vérifier périodiquement si l'eau de refroidissement sort par le trou témoin.</b>	Equipier moteur
5	Réduire les gaz au ralenti et repousser le starter au fur et à mesure que le moteur s'échauffe. Pendant les 10 premières heures utiliser le moteur à vitesse moyenne (1/2 puissance).	NE PAS DEPASSER ENSUITE LES 3 / 4 DE LA PUISSANCE .	Barreur
6	<b>ARRET D'URGENCE</b> : tirer le « rid » du contacteur d'arrêt d'urgence pour dégager l'agrafe.  <b>ARRET NORMAL</b> : ramener les gaz au ralenti (« slow »), mettre le levier d'inversion sur neutre et enlever le « rid ».	SI QUELQU'UN TOMBE A L'EAU, METTRE IMMEDIATEMENT LE LEVIER AU NEUTRE ET DEBRAYER SYSTEMATIQUEMENT L'HELICE SI A PROXIMITE D'UNE PERSONNE DANS L'EAU	Barreur
7	<b>Inversion de marche</b> : mettre le régime moteur au ralenti , basculer l'inverseur au neutre attendre 2 secondes , basculer l'inverseur dans la position voulue et remettre les gaz.	NE PAS OUBLIER D'ENCLANCHER LE BLOCAGE DE MARCHE ARRIERE POUR EVITER LE SOULEVEMENT DE L'HELICE ET NE PAS OUBLIER DE L'ENLEVER QUAND ON REPASSE EN MARCHE AVANT	Barreur

## 11) RECUPERATION D'HOMME A LA MER

### A. La procédure.

- 1) Tout d'abord crier un homme à la mer afin de prévenir tout l'équipage. Les personnes qui ne sont pas de quart doivent prendre le temps de s'équiper si les conditions météo sont mauvaises (inutile d'avoir deux personnes à l'eau...).
- 2) La personne qui a vu l'homme tomber ne doit pas le perdre de vue, elle est indisponible pour la manœuvre.
- 3) Le navigateur doit enclencher la touche M.O.B. (Man Over Board) du G.P.S si le bateau en est équipé.
- 4) Il est impératif de baliser la zone avec la bouée couronne ou mieux la perche I.O.R qui sera plus adaptée (perche souvent munie d'un éclairage d'environ 1m80). En résumé, il est vital de créer un lien visuel avec le naufragé qui crée un lien psychologique (l'homme à la mer se rend compte que l'on s'occupe de lui). C'est également pour cette raison qu'il est préférable de s'entraîner à réaliser la manœuvre avant de partir en croisière, la situation a déjà été vécue et le naufragé saura que l'équipage a la capacité de revenir le récupérer.

Dans tous les cas, restez calme pour effectuer une bonne manœuvre. Pour le hisser à bord, l'échelle de bain est pratique s'il est conscient et que la mer est belle. Si malheureusement il est inconscient ou si la mer est formée, il vous faudra arriver en dérivant sur lui, gréer un palan (à prévoir) que vous crochetez sur une drisse (spi par exemple). L'autre côté du palan sera croché sur le harnais du naufragé ou faire une boucle avec nœud de chaise à passer sous les bras. Ne pas oublier qu'il est préférable de protéger le naufragé des vagues avec le bateau en dérivant à son vent surtout s'il est inconscient. Par contre en cas de bonne météo, vous pouvez arriver sous le vent de l'homme à la mer qui pourra nager jusqu'au bateau.

### B. La manœuvre

Il est primordial de l'adapter aux conditions de vent, d'état de la mer, de courant, de type de voilier et ... d'usage de la casquette du capitaine.

#### a) Moteur et voile. Peu ou vent médium (20 nœuds de vent maxi).

Supposons que le voilier est au prés. Une personne tombe.

1. Vous abattez en choquant la grand-voile si vent médium .
2. Vous descendez grand largue en enroulant le génois ou en affalant la voile d'avant si mousquetons.
3. Vous mettez le moteur en marche en embrayant légèrement.
4. Vous surbordez la grand-voile dans l'axe
5. Vous empannez.
6. Vous remontez vers l'homme à la mer dans le lit du vent au moteur.
7. Si vous avez le temps et que le vent est un peu fort il est conseillé d'affaler la G.V.
8. Vous récupérez le naufragé en fonction de ce qui a été précisé précédemment.

#### b) Voile uniquement. Méthode de la ralingue.

Dans la confusion de la manœuvre précédente et cela est relativement fréquent, il se peut qu'un bout se soit enroulé autour de l'hélice rendant le moteur inopérant. Dans ce

cas, il faut manœuvrer à la voile. La meilleure approche est d'arriver au bon plein en visant l'homme à la mer. Commencez par choquer le génois puis la G.V. pour arriver le plus doucement possible au vent du naufragé. En arrivant d'assez loin vous pourrez réguler avec votre G.V., vous bordez, le bateau accélère, vous choquez, il ralentit.

Dans cette manœuvre, le contrôle de la vitesse est délicat. De plus si le vent est fort, les voiles fassent à bord et cela ne favorisera pas la remontée de la personne.

Vous pouvez enrouler le génois sur l'approche ou si le vent est plus fort, rester sous G.V. seule, ce qui en principe rend le bateau suffisamment manœuvrant. Ensuite, il vous faudra affaler rapidement la G.V. pour éviter de ré accélérer en tombant travers au vent.

c) Avec du vent fort. Méthode de la panne ou mise à la cape.

Même avec un moteur puissant permettant de remonter vers l'homme à la mer (attention à l'hélice) il est toujours délicat de maîtriser l'arrêt et de manœuvrer à proximité du naufragé.

Il vaudra mieux par vent fort s'arrêter en effectuant une mise à la cape. Pour cela :

- 1) Il est conseillé de repasser à proximité du naufragé sous son vent à environ deux longueurs de bateau (variable selon vitesse, état de la mer, force du vent etc...)
- 2) Lorsque vous l'avez sur le travers de l'arrière du voilier, il vous faut lofer en ralentissant éventuellement le bateau (rester légèrement bout au vent) puis virez de bord afin de retomber sur le naufragé en choquant la G.V. et surtout en laissant le foc à contre (comme expliqué précédemment) . Cette méthode à l'avantage de remonter tranquillement l'homme à la mer à bord, bateau arrêté sans voile qui fassaye. Pensez bien à bloquer la barre (sous le vent barre franche, au vent barre à roue). Si vous ne tombez pas à proximité du naufragé, n'oubliez pas qu'en bordant la G.V. vous allez faire lofer le bateau, vous permettant éventuellement de vous recaler. Prenez un repère par rapport aux haubans. Remettre de la barre va immédiatement refaire accélérer le voilier.

Dans tous les cas, éviter d'empanner pendant les manœuvres, sauf dans le premier cas où la G.V. est surbordée dans l'axe, afin d'éviter d'aggraver la situation.

Pensez également à prendre des repères : - Je suis au prés tribord amure je fais demi tour, je serai grand large bâbord.

- Je fais un cap 0 et je reviens au 180.

- Je prends tel repère par rapport à la côte, au soleil, à l'état de la mer, etc...

