



Yacht Club
Fréjus

Présenté par



Le YACHT CLUB de FREJUS
et
les SAUVETEURS en MER
(S.N.S.M)



*Pour que l'eau de la mer
n'ait jamais le goût des
larmes*

MOB

(Man Over board)

HOMME à la MER

Présentation Michel **CAMESCASSE**

SOMMAIRE

- ✓ Les causes de chutes en mer
- ✓ Le matériel de sécurité à bord
- ✓ Equipement individuel
- ✓ Moyens individuels d'alerte
- ✓ Information et formation de l'équipage
- ✓ La règle des quatre i
- ✓ Les bons réflexes
- ✓ La manœuvre pour un voilier
- ✓ La manœuvre arrêt rapide « Quick Stop »
- ✓ La manœuvre pour un bateau à moteur
- ✓ La perte de vue
- ✓ Procédure d'appel VHF
- ✓ Procédure de recherche
- ✓ Durée de vie
- ✓ Remonter l'homme à la mer

Préambule

Par mauvais temps on mets son gilet, on capelle son harnais et chacun fait attention à tout... (*A la voile comme au moteur*)



Par temps maniable on fait confiance à ses réflexes...

...Et portant un jour on découvre que l'on a eu tort

Les causes de chutes en mer

Equipier sans harnais capelé

Mauvaise vague

Empannage imprévu

Manœuvre précipitée

Le paquet de mer

Fatigue – mal de mer

Pont encombré

Le coût de gite

Pont glissant

Envie pressante

Le sceau

Etc .



Le matériel de sécurité à BORD



**Gilet
brassière**

© 2013 Ocolati S.p.A.



**Bouée couronne
Feu de retournement**



Harnais



VHF



Ligne vie



**Perche
gonflable IOR**



Perche IOR rigide

L'équipement individuel

Le Skipper seul à bord (*ou entouré d'un équipage inexpérimenté*) est TRES vulnérable

Matériel indispensable à porter quelque soit le temps

- Gilet – brassière 150 N avec sous-cutale
- Harnais capelé sur ligne de vie (*lors des déplacements sur le pont*)
- Sifflet
- Feu à éclat (*déclenchement eau*)
- Moyen de communication étanche (*VHF, téléphone, balise*)

Un skipper navigant seul et qui tombe à l'eau n'a pour sa survie que le matériel qu'il a sur lui.

Moyens individuels d'alerte

Balises satellitaires PLB GPS + Cospas-Sarsat



Alarme du bord



Balise AIS + ASN + GPS



Balise AIS + GPS

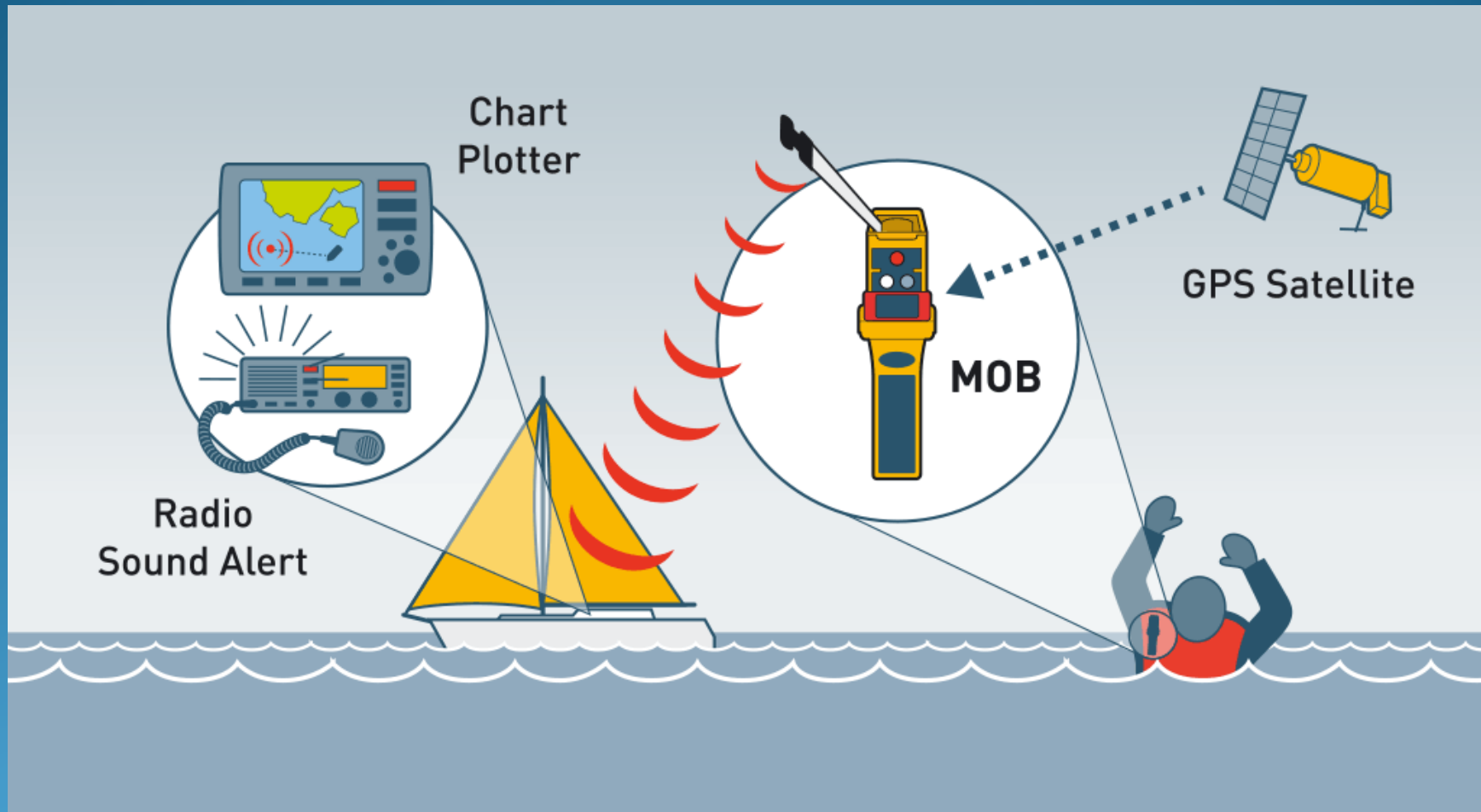


Téléphone étanche



Moyens individuels d'alerte

Balise AIS + GPS + ASN + Feu éclats + déclenchement auto



Conditions :

Autre personne à bord ou autres bateaux à proximité

Bateau équipé de l'AIS

Information et formation de l'équipage

- ✓ Ajustement de l'équipement individuel
- ✓ Les lignes de vie
- ✓ Le fonctionnement du moteur
- ✓ Le fonctionnement de la VHF
- ✓ La touche MOB
- ✓ Emplacement et usage des équipements de sécurité à bord

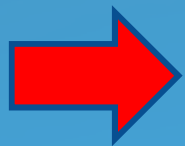
Entraînement de récupération de l'homme à la mer, à chaque début de croisière et lors de changement des équipiers



La règle des quatre I



- Spi
- Ris
- Nuit
- Pipi



Une seule des conditions de la règle des 4 I
port du Gilet + harnais obligatoire

Les bons réflexes

Quelque soit la manœuvre utilisée par la suite

« ...Un homme à la mer... »

le message destiné à l'ensemble des équipiers doit être crié haut et fort et répété pour être entendu de tous

Contact visuel permanent

La priorité absolue est de conserver un contact visuel avec la victime. Celui qui a constaté la chute pointe du doigt la victime et ne la quitte pas des yeux. La nuit on utilise le projecteur de sécurité

MOB (Man Over board)

Appuyer immédiatement sur le bouton MOB du GPS . Le GPS enregistrera la position ou noter la position et l'heure sur le livre de bord

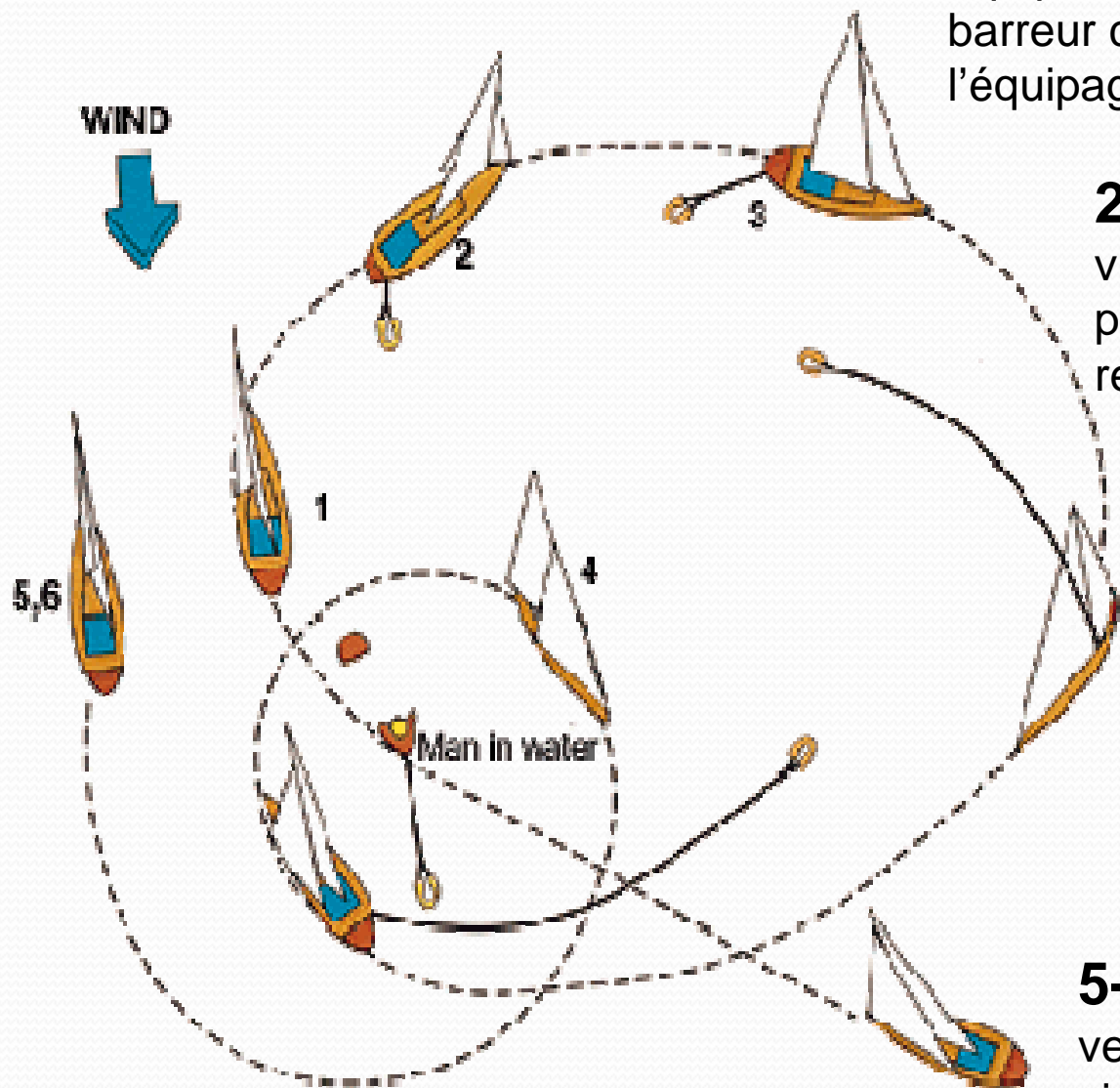
Attention : en situation / risque de perte de **50%** de ses moyens – ne pas paniquer



La manœuvre

1 « ... Un homme à la mer... »

Appuyer sur la touche Man Over Board. Un équipier conserve un contact visuel, le barreur commence à lofer et annonce à l'équipage la manœuvre



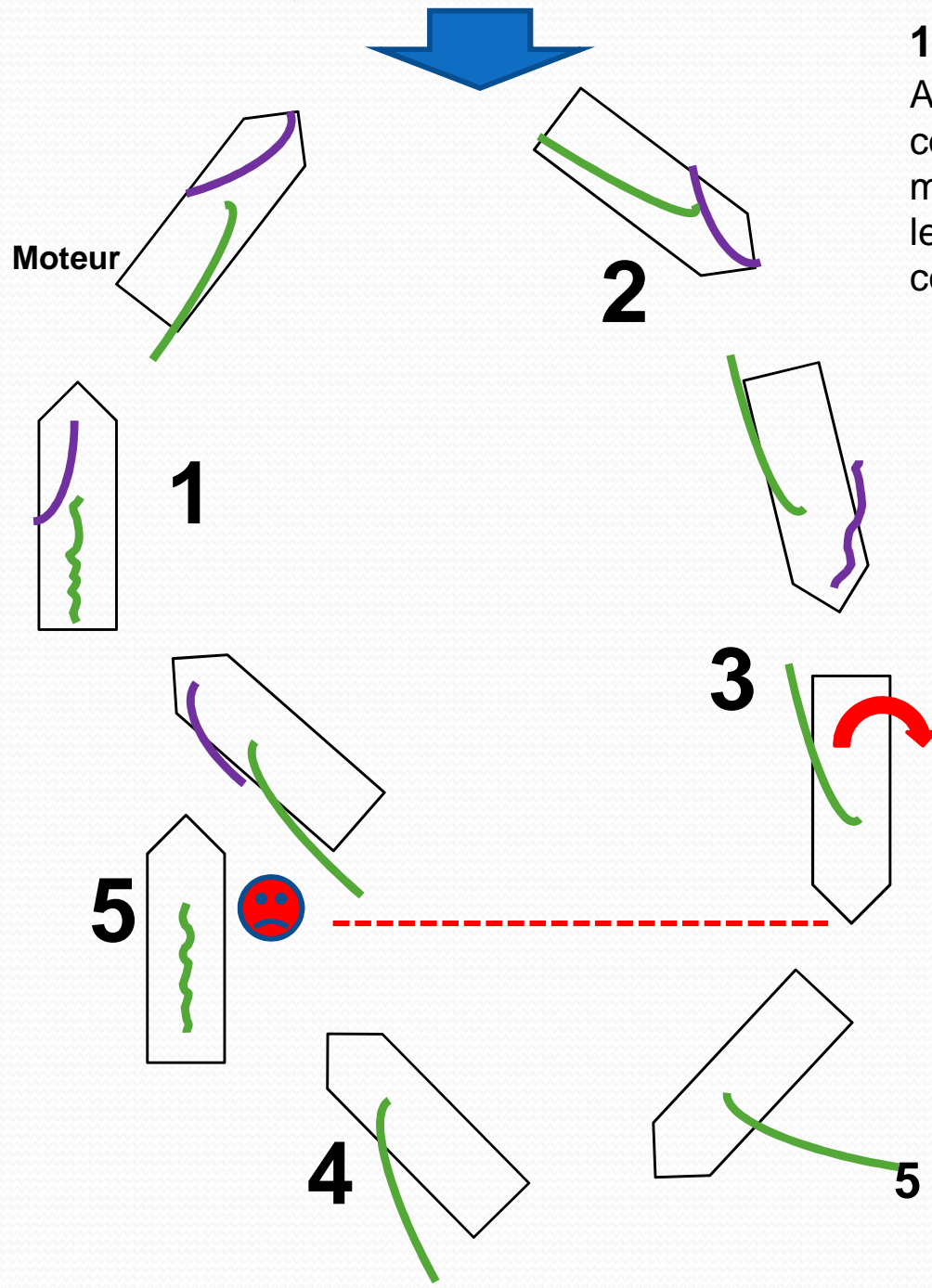
2 le barreur continue à lofer pour casser la vitesse du bateau – passe bout au vent pendant qu'un équipier lance le feu de retournement et la bouée couronne

3 le barreur continue de virer vent arrière voiles bordées foc à contre - le filin de la bouée se déroule

4 Arrivé à la hauteur de la victime le barreur va virer face au vent autour de la victime pour aider la victime à attraper la bouée couronne

5-6 le barreur stoppe le bateau face au vent – les équipiers halent doucement la victime pour la ramener au bord puis à bord du bateau

Arrêt rapide « Quick Stop »



1 « ... Un homme à la mer... »

Appuyer sur la touche Man Over Board. Un équipier conserve un contact visuel le barreur lofe pour mettre le bateau bout au vent. Un équipier récupère le mou de l'écoute de grand voile. Le foc est bordé à contre. Un équipier démarre le moteur

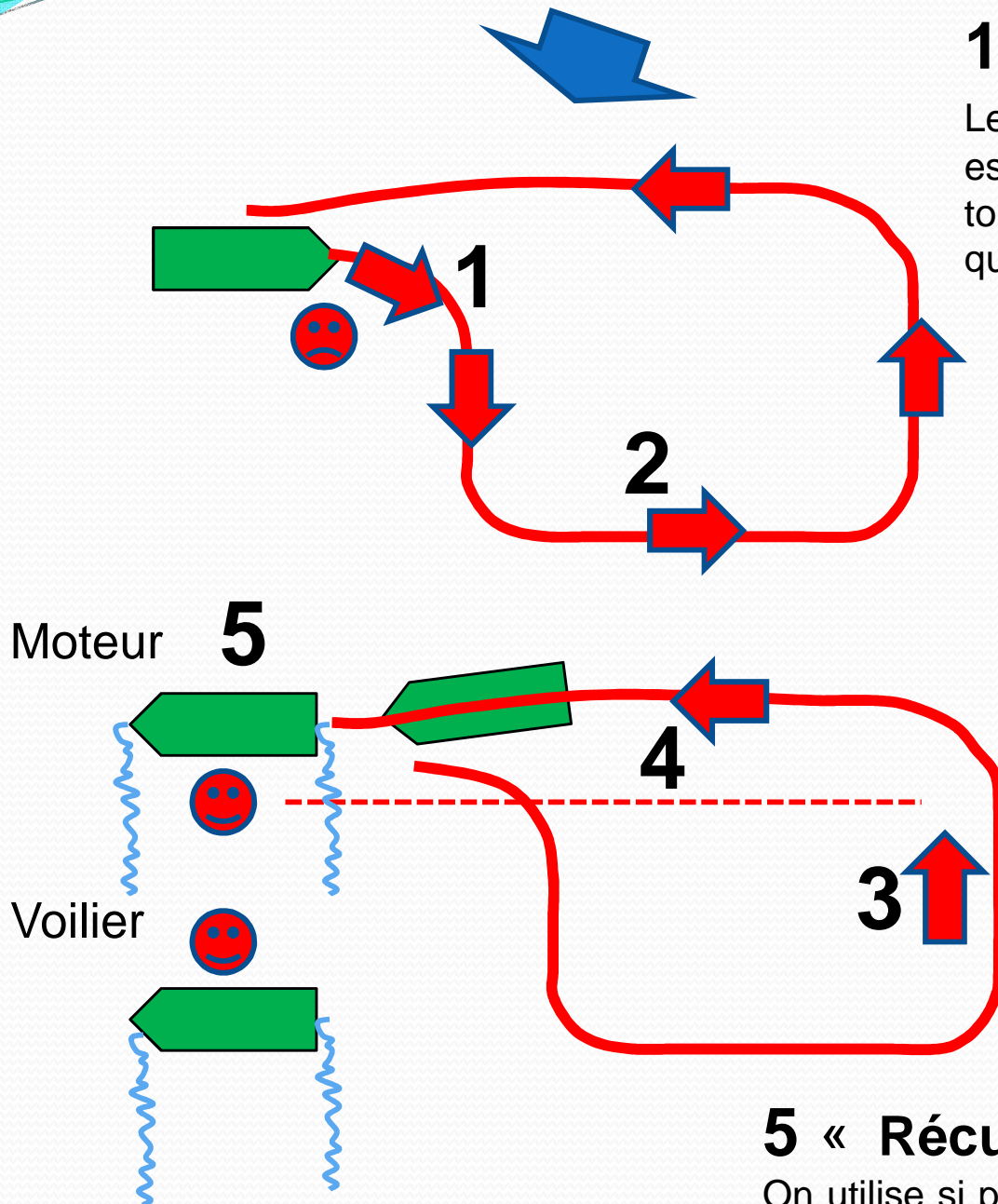
2 Le barreur force le bateau à virer Grand voile bordée et foc à contre

3 le barreur vient jusqu'au vent arrière les équipier affalent ou enroulent le foc. Arrivée à la hauteur de la perpendiculaire au vent qui passe par l'homme à la mer, le barreur empanne et la grand voile est choquée en grand

4 Le barreur termine sa trajectoire en réduisant au maximum sa vitesse pour finir au près bon plein voile faséyante par le travers et **sous le vent** de la victime. Il approche lentement au moteur.

5 L'homme est hissé à bord en avant des haubans

La manœuvre bateau à moteur



1 « ... Un homme à la mer... »

Le pilote vire immédiatement du **même côté** d'où est tombée la personne pour éviter que la victime soit touchée par l'hélice. Il désigne une personne qui ne quitte pas du regard la victime

2 « Touche MOB »

Le pilote actionne la touche MOB ou note la position

3 « Informer de la manœuvre »

On doit se préparer à récupérer l'homme à la mer. Le pilote informe l'équipage de sa manœuvre et vire à la hauteur de la victime

4 « Approche TRES LENTE »

Surtout pas de bout dans l'eau tant que le bateau n'est pas à hauteur de la victime . Le bateau à moteur se positionne au vent de la victime pour la protéger. (le voilier c'est toujours sous le vent de la victime)

5 « Récupération de la personne à bord »

On utilise si possible la gaffe et non un bout. On amène la victime sur l'arrière.

La perte de vue

... Et si par malheur on perd de vue la victime ! Que faut-il faire ?

Baliser la zone (pare-battage, coussins flottants, tout ce qui flotte ..)

Lancer un appel VHF sur le **16**
PAN PAN PAN (voir procédure)

Transmettre la position au CROSS

Poursuivre les recherches



Procédure d'appel VHF

- Allumez la VHF puis sélectionnez la puissance maximum (25w VHF fixe ou 5w VHFportable)
- Sélectionnez le canal 16
- Parlez lentement
- Attendez 2 minutes pour la réponse – si pas de réponse: renouvelez

MESSAGE (exemple)

PAN PAN , PAN PAN, PAN PAN

Ici NAPADELICE, NAPADELICE, NAPADELICE

November, Alpha, Papa, Alpha, Delta, Echo, Lima, India, Charlie, Echo

Homme à la mer – je répète – homme à la mer chuté à 14h32

Position relevée 43°25' 20 Nord – 006°45' 10 Est

Nous poursuivons nos recherches sur zone

Demandons assistance autres bateaux sur zone

Avez-vous bien reçu mon message

Parlez

Procédure de recherche

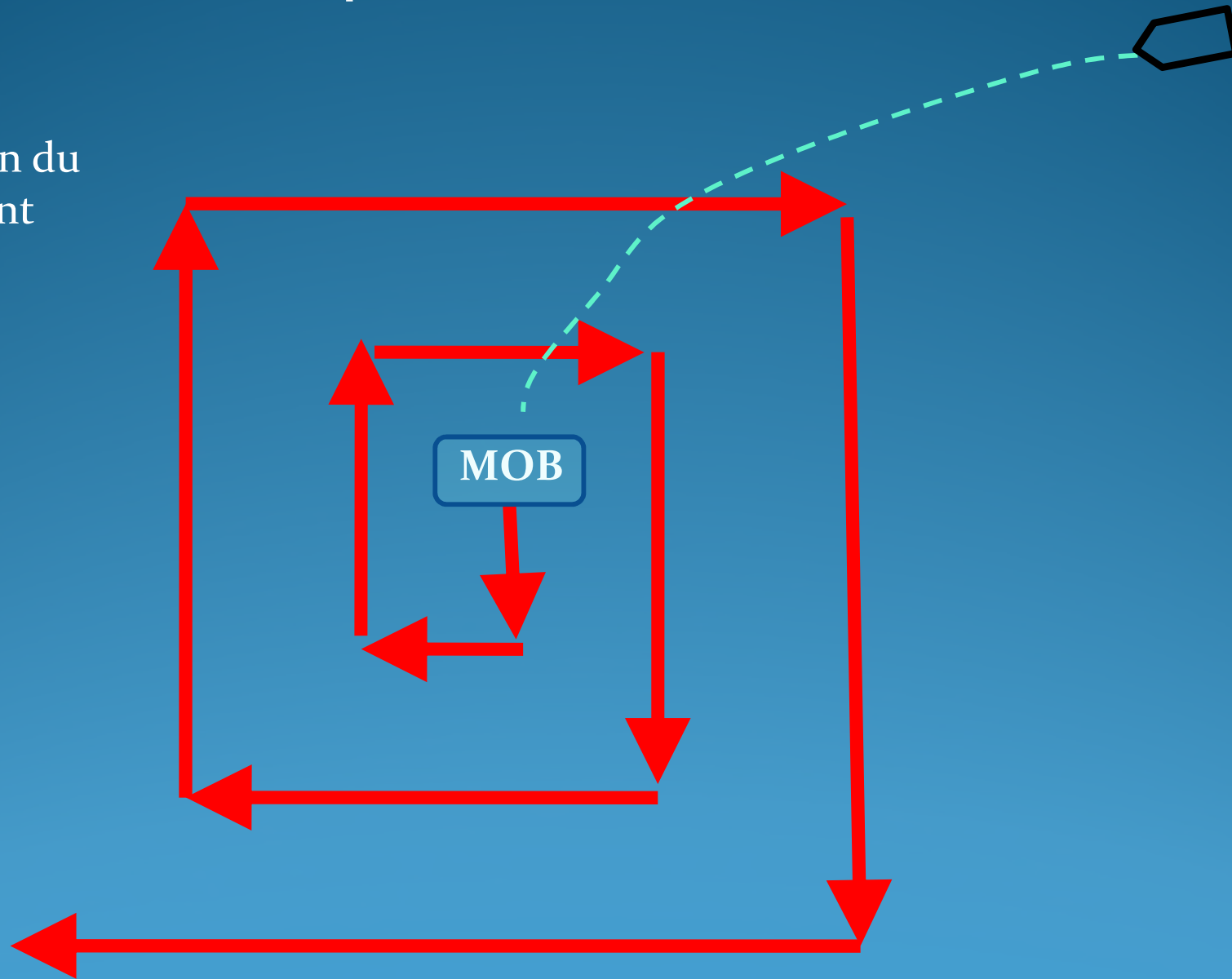
- ✓ Recherche en Spirale carrée (SS – Sierra - Sierra)
- ✓ Recherche par secteur (Victor Sierra)

Recherche en Spirale carrée (SS – Sierra - Sierra)

- ✓ Position connue (MOB)
- ✓ Estimation des courants (objets jetés par-dessus bord)
- ✓ On démarre la spirale **toujours** depuis la position **MOB**
- ✓ Premier secteur = dans la direction du courant

Recherche en spirale CARREEE

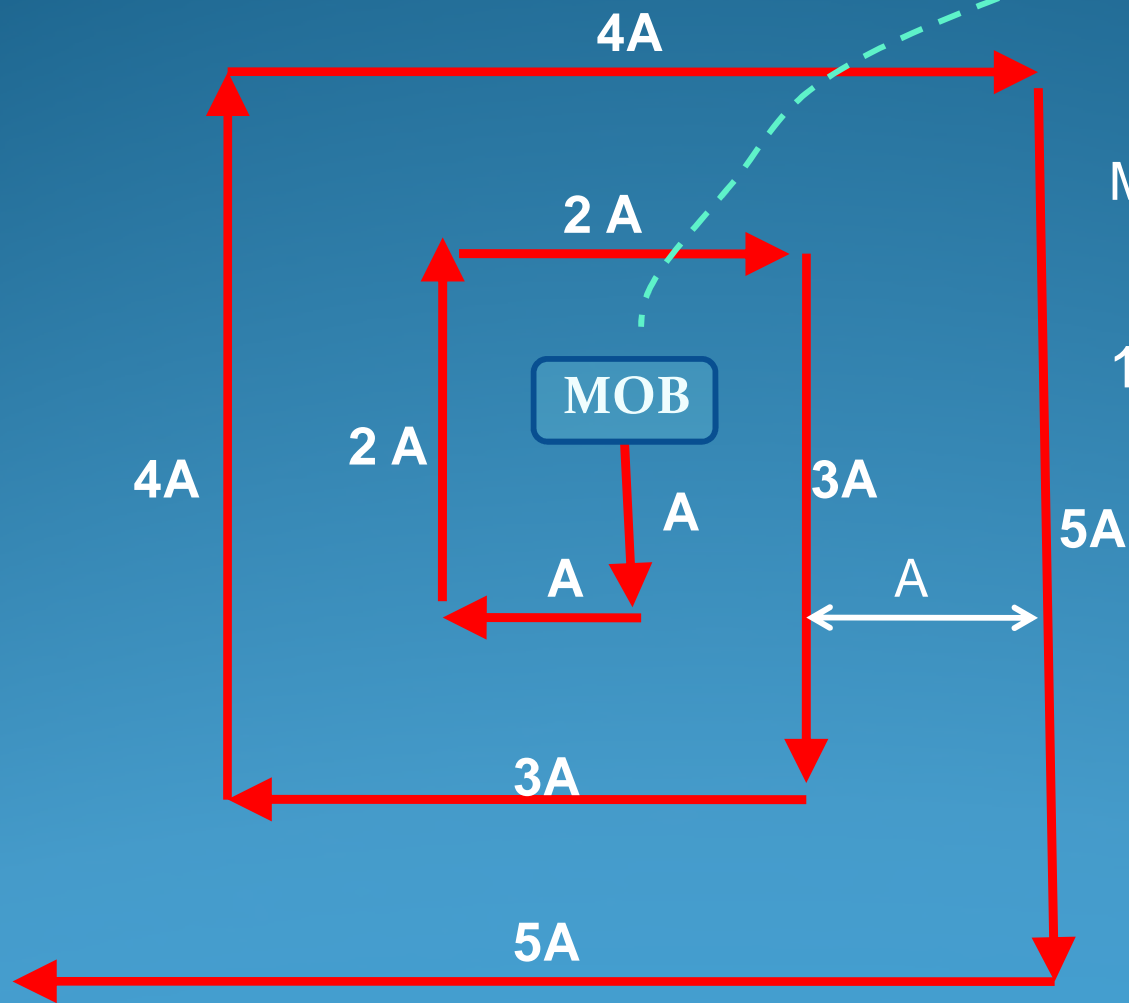
Direction du
courant



On jête des objets flottants à l'eau pour déterminer le sens du courant

Recherche en spirale CARREEE

Direction du courant



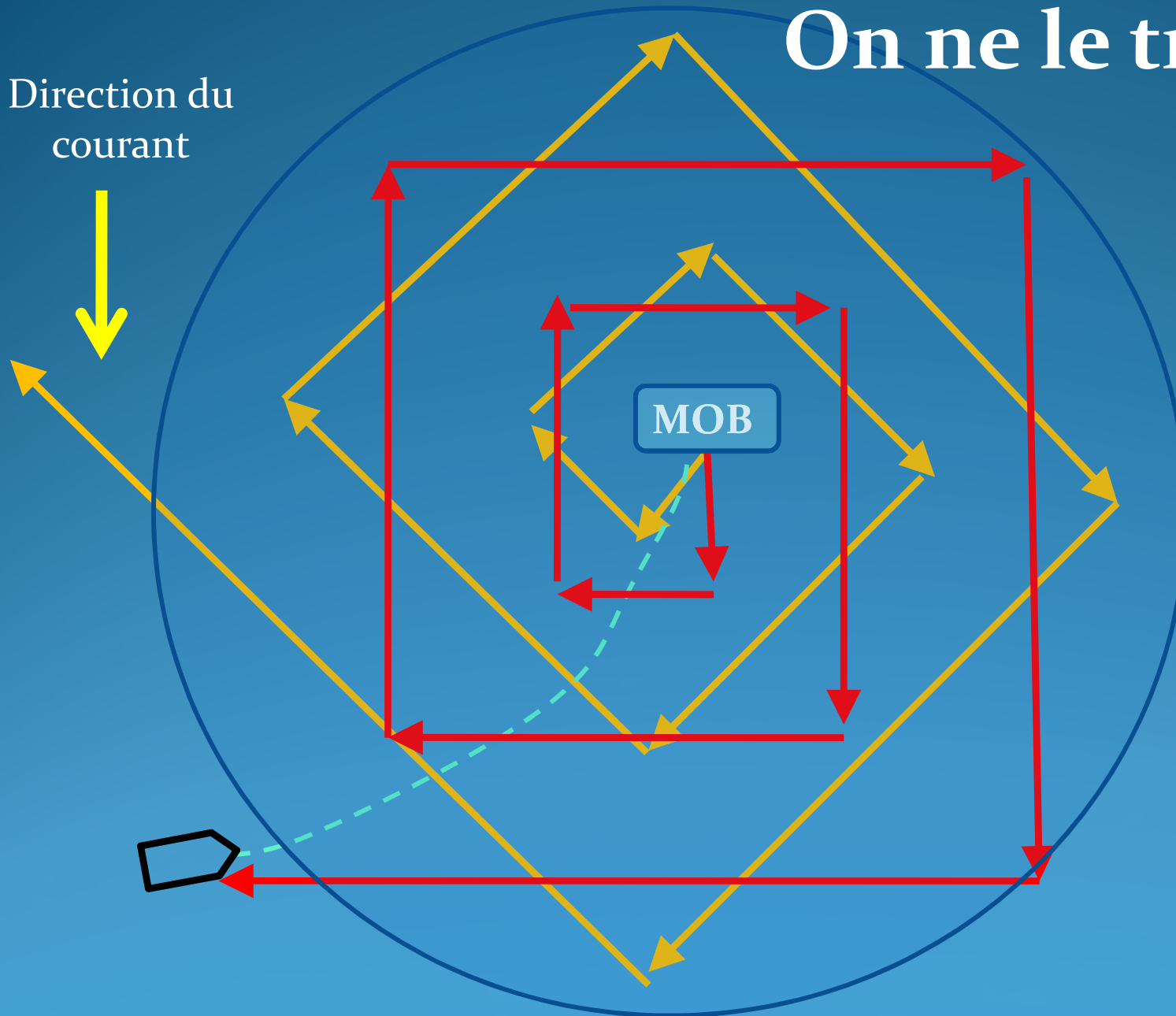
MOB : N 42° 51' 520
E 008° 40' 350

1 minute d'arc = 1852 m

Recherche en spirale CARREEE

On ne le trouve pas !

Direction du courant



- ✓ on revient au MOB
- ✓ on vérifie le sens du courant

On décale de

45°

- ✓ on recommence

Durée de vie

A bord

- ✓ Poursuivre les recherches
- ✓ Quadriller la zone
- ✓ Repérer le sens des courants

La victime

- ✓ Ne pas nager
- ✓ Position de survie dos aux vagues
- ✓ A l'approche du bateau agiter les bras et siffler



Température Mer en °C	Equipier inconscient	Equipier conscient vêtu avec brassière	Survie espérée
0°C	Moins de 15 minutes.	de 10 à 30 minutes	10 à 45 minutes.
0 à 4°C	Entre 15 et 30 minutes.	environ 1 heure	30 à 90 minutes.
4 à 10°C	Entre 30 et 60 minutes.	environ 2 heures	1 à 3 heures.
10 à 16°C	Entre 1 et 2 heures.	de 3 à 5 heures	1 à 6 heures.
16 à 21°C	Entre 2 et 7 heures.	de 4 à 20 heures	2 à 40 heures.
21 à 27°C	Entre 3 et 12 heures.	de 4 à 30 heures	3 heures à plus de 48 heures.
27°C et plus	?	Sans réelle limite	Sans réelle limite



Remonter l'homme à la mer

Une personne de 70 kg mouillée et vêtue pèse plus de 100 kg

Si l'état de la mer le permet (personne consciente)

- Assurer un bout sur son harnais
- Descendre l'échelle de bain
- Amener la victime lentement vers la plage arrière
- Aider la victime à remonter à bord
- Prévenir le CROSS sur le 16 que la personne est à bord
- Faire un rapport sur son état de santé au CROSS



Si l'état de la mer ne le permet pas (personne consciente)

- Confectionner un palan
- Assurer le palan avec la drisse de spi
- Crocheter le palan sur le harnais de la victime
- Hisser la victime à l'avant des haubans
- Aider la victime à remonter à bord
- Prévenir le CROSS sur le 16 que la personne est à bord
- Faire un rapport sur son état de santé au CROSS



Conclusions

Il n'existe pas de solution universelle. Toutes les méthodes sont bonnes puissent-elles permettre de repérer et remonter la victime à bord. Pourtant si l'homme tombé à l'eau voit comment se déroule la manœuvre, qu'il connaît, dès les premiers instants, il sera alors rassuré que l'équipage vient le chercher.

Chacun doit connaître l'usage du matériel de sécurité embarqué ainsi que le fonctionnement du moteur. Seul un entraînement régulier permet d'acquérir les automatismes qui sauvent.

Tout ça pour

« ...que l'eau de mer n'ait jamais le
goût des larmes »

Michel Camescasse

