



MEMENTO SECURITE

Second de l'Animateur

**Section voile
Yacht Club Adour Atlantique**

Indisponibilité de l'Animateur

Ce memento est destiné à l'équipier désigné pour suppléer l'Animateur si ce dernier venait à être défaillant (suite à un malaise, un accident grave ...).

Il devrait alors prendre la responsabilité du bateau pour assurer les premières mesures de mise en Sécurité de l'équipage.

A. La première mesure sera d'**arrêter le bateau**, en le mettant « à la cape », le temps d'évaluer la situation et de décider de la suite à donner en fonction de la situation.

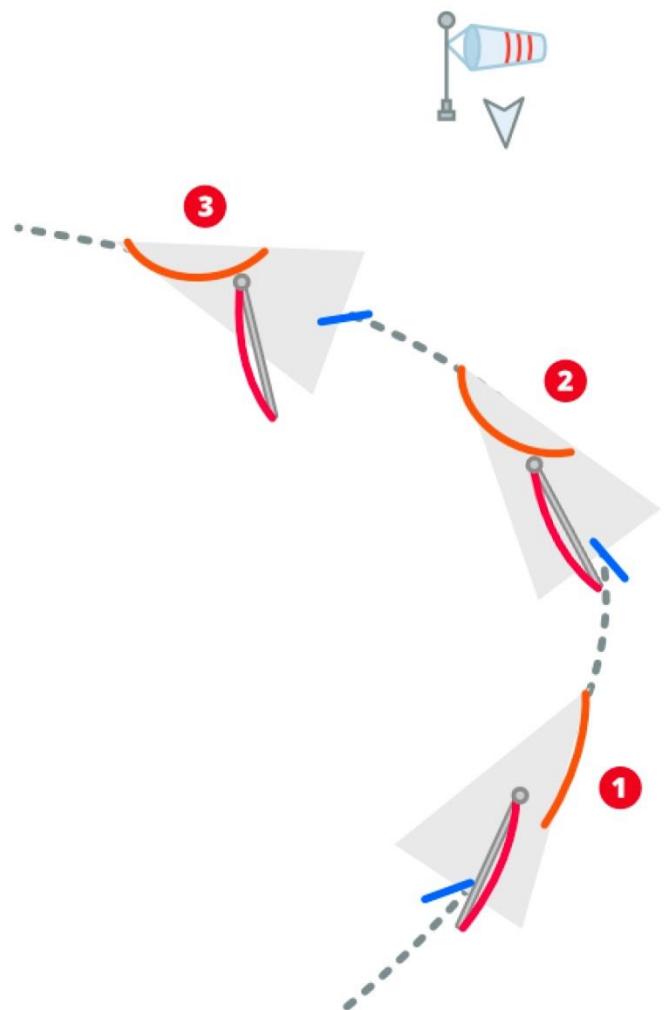
Mise à la cape :

« Se mettre à la cape » consiste à s'arrêter sur l'eau pour procéder à une intervention sur le bateau, prendre un repas, etc ...

C'est un virement de bord volontairement raté !

Lofer progressivement (1) pour passer le lit du vent et se retrouver sur l'autre amure, **en laissant le génois bordé à contre** (2).

Choquer la GV en grand (pour atténuer la dérive du bateau) puis pousser **la barre à fond sous le vent** pour donner un ordre à lofer qui contre la tendance à abatter induite par le génois (3).



B. La seconde mesure serait de donner l'alerte

Si la situation n'est pas critique, le Second essaiera de prévenir dans l'ordre **Alain DUCLOS de la Section pêche (06 14 74 60 20)** ou **l'antenne locale de la SNSM (06 07 03 12 08)**.

Si la situation s'avère critique et que le Second ne se sent pas les capacités de la maîtriser seul, il n'hésitera pas à **donner l'alerte au CROSS** (Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage) en utilisant un des moyens ci-dessous :

1. Un téléphone GSM (en prévoir un dans le cockpit)
2. La VHF fixe (nécessite de descendre à la table à carte)
3. La VHF portable (disponible dans le cockpit)

B1. Appel au téléphone GSM :

En navigation côtière (moins de 6 MN) le réseau GSM est en général opérationnel.

De ce fait, le plus simple serait d'**appeler le CROSS par une communication téléphonique classique par le 196**.

Le CROSS relaiera alors l'appel aux navires dans le secteur et aux Services de Secours (SNSM).

B2. Appel avec la VHF fixe :

Cette solution sera automatisée et complète car la VHF transmettra automatiquement

- Les identifiants
- La position GPS du bateau.

La procédure sera :

- **Soulever le capot** de la touche DISTRESS et appuyer 3 secondes, jusqu'à entendre 3 signaux sonores courts et 1 signal sonore long (le rétro-éclairage clignote).
- **Prendre le micro** en main et attendre que le CROSS rappelle
- **Répondre en utilisant la touche PTT** (Push To Talk) qui permet d'alterner
 - o L'émission tant qu'on maintient la pression sur la touche
 - o La réception quand on relâche la pression.
- **Annoncer** : n'étant pas titulaire du CRR, l'interlocuteur acceptera une conversation non conventionnelle
 - o Nous sommes les équipiers d'Aracati, le voilier du Yacht Club d'Anglet
 - o Notre Chef de Bord vient de (*faire un malaise, tomber lourdement, ...*)
 - o Nous sommes dans l'incapacité d'assurer les manœuvres de retour au port seuls
 - o Nous sommes ..x.. à bord
 - o Nous demandons une assistance immédiate
 - o A vous.
- **Puis répondre aux questions** en n'oubliant pas de
 - o relâcher pour écouter
 - o presser la touche PTT pour parler (en terminant toujours par « A vous »).

B3. Appel du Club :

Dans les deux cas, prévenir ensuite **un** membre du Club **dans cet ordre**

Pieter De Rubbel	06 25 44 76 68
Loïc Vignon	06 61 78 64 74
Alain Duclos (dit Kojack)	06 14 74 60 20 Section pêche

B4. Appel sur la VHF portable :

A utiliser dans le cas où le Second ne pourrait pas se rendre à la VHF fixe.

Ce poste VHF, comme le poste fixe, possède une touche PTT (*Push To Talk*) qui permet d'alterner

- l'émission tant qu'on maintient la pression sur la touche
- la réception quand on relâche la pression.

L'appel s'effectuerait **sur le canal 16** en prononçant le texte ci-dessous :

<p>Mayday, Mayday, Mayday, (prononcer "m'aider") Ici Aracati, Aracati, Aracati, Foxtrot Alfa Echo 8314, (prononcer 8-3-1-4), Mayday, Aracati, Foxtrot Alfa Echo 8314 (prononcer 8-3-1-4), Nous trouvons en face de Position estimée et/ou Nord... Ouest (à relever sur le poste VHF) Sommes les équipiers d'Aracati, le voilier du Yacht Club d'Anglet, L'Animateur vient de (faire un malaise, tomber lourdement....) Sommes dans l'incapacité d'assurer les manœuvres de retour au port seuls, Demandons assistance immédiate, Nous sommes ...x.. personnes à bord, A vous.</p>	<p>Au-delà de Hendaye, il sera préférable de commencer par Mayday, Mayday, Mayday, (prononcer "m'aider") Aqui Aracati, Aracati, Aracati, Foxtrot Alfa Echo 8314, (prononcer ocho, tres, uno,cuatro) Mayday, Aracati, Foxtrot Alfa Echo 8314, (ocho, tres, uno,cuatro) Nos encontramos frente a Position estimée et/ou Nord... Ouest (à relever sur le poste VHF) Somos el equipaje de Aracati, en velero del Yacht Club de Anglet en Francia, El Jefe de Bordo se encuentra descapacitado (donner des détails si en capacité de le faire) No estamos capacitados para asegurar solos las maneobras del barco Pedimos una asistencia inmediata, Estamos ... personas a bordo, Hable.</p>
<p>Mayday, Mayday, Mayday, (prononcer "m'aider") This is Aracati, Aracati, Aracati, Foxtrot Alfa Echo 8314, (prononcer eight, tree, one, four) Mayday, Aracati, Foxtrot Alfa Echo 8314, (prononcer eight, tree, one, four) We are in front of Position estimée et/ou Nord... Ouest (à relever sur le poste VHF) We are the members of Aracati, the sailing boat of the Yacht Club of Anglet in France, The Captain on Board in unable to continue driving the boat (donner des détails si en capacité de le faire) We are unable to manage the boat alone, We require immediate assistance, ... persons on board, Over.</p>	<p>Le message sera répété, autant de fois qu'il sera possible, jusqu'à ce qu'une station côtière ou un navire ait répondu.</p>

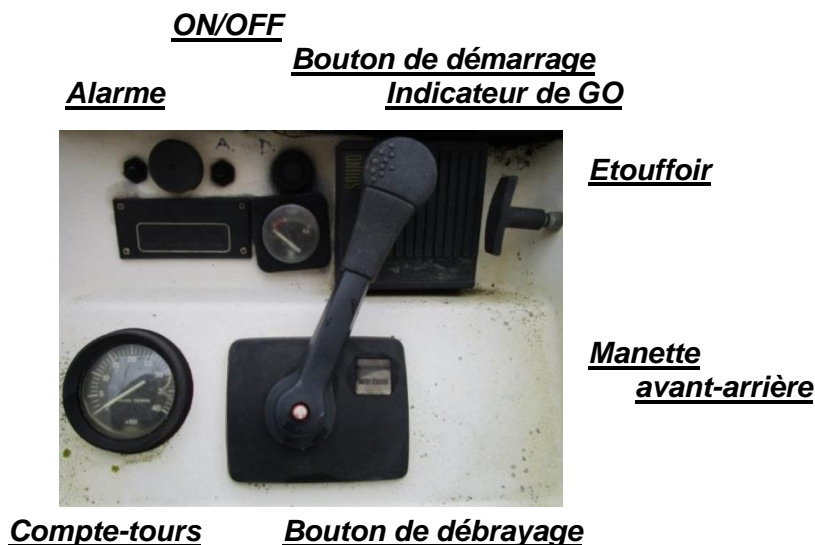
Après réponse, poursuivre la conversation pour apporter les précisions demandées en

- **pressant** la touche pour parler en terminant toujours par « A vous » ou « Hable » ou « Over ».
- **relâchant** pour écouter.

De toute évidence la poursuite de la discussion en espagnol ou en anglais dépendrait des capacités de l'appelleur (ou un autre équipier) à le faire. Dans le cas contraire, indiquer « Lo siento. No puedo contestar en Español » ou « I am sorry. I can't answer in English » et poursuivre en français.

C. Dans un cas peu critique, et **si le Second juge qu'il a la capacité de s'en charger**, il pourra diriger les opérations ci-dessous, **après avoir toutefois informé le Club** :

C1. Mise en route du moteur :



Appuyer sur le bouton ON/OFF. Le tableau s'allume en rouge et une alarme retentit.

Débrayer la manette en enfonçant le bouton blanc/rouge puis mettre la poignée à mi-course en avant.

Appuyer sur le bouton DEMARRAGE pendant 10 secondes maxi.

Mettre au point mort (trait noir au feutre) puis pousser la poignée vers l'avant ou vers l'arrière. L'embrayage est automatique.

Ne pas dépasser 2500 tours.

C2. Retour au ponton d'accueil du port

Mettre les pare-battages en place pendant le trajet dans l'Adour.

Manœuvrer à très basse vitesse, en tenant compte de la dérive due au vent et au courant.

Préparer la garde avant qui servira à freiner le bateau.

Préparer la garde arrière qui servira à plaquer le bateau contre le ponton.

« **Les gardes** » **descendent**, dans l'ordre « avant » puis « arrière », au niveau des haubans pour faire un **tour mort autour des taquets**.

Laisser le moteur en appui sur la garde avant le temps de mettre en place la garde arrière.

NB : si le Second se juge capable, il pourra ramener le bateau jusqu'à son emplacement.

C3. Arrêt du moteur

Manette au point mort, étouffer le moteur en tirant la poignée.

Appuyer sur le bouton ON/OFF.

C4. Information du Bureau du Port

Dans le cas où le Second se sera arrêté au ponton d'accueil, il devra se rendre au bureau du port pour informer de la raison de cet appontage provisoire.

D. Récupération d'un HLM (Homme à La Mer) ou MOB (Man Over Board) au moteur

Cette procédure nécessite évidemment une pratique préalable suffisante.

Si tel est le cas :

Repérer l'HLM :

- le premier qui voit l'équipier tomber à la mer alerte le reste de l'équipage en criant « Homme à la mer ! », le garde en contact visuel et le montre du doigt en permanence.
- **Si le gilet de sauvetage ne se gonfle pas correctement**, jeter la bouée fer à cheval reliée au feu à retournement, retenus par la ligne de jet de 30 m.
- L'équipier chargé de ne pas quitter le naufragé des yeux, surveille le déploiement de la ligne de jet. S'il constate qu'elle ne va pas être assez longue, il la décroche du bateau pour l'abandonner au naufragé. Si, ce qui est préférable, le barreur réussit à stopper le bateau avant d'arriver en limite, le naufragé se sentira rassuré dès qu'il se retrouvera un lien physique avec le bateau.
- Si le gilet de sauvetage se gonfle correctement, garder la bouée disponible pour l'utiliser au moment de l'approche du naufragé.
- Marquer aussi la zone visuellement (fluorescéine, pare-battage, ...) et éventuellement électroniquement (touche MOB du GPS).

Casser la vitesse : choquer la GV.

Mettre le moteur en marche.

Enrouler le génois et immobiliser la GV dans l'axe du bateau.

Approcher l'HLM et se présenter à son vent en lofant au dernier moment pour arriver sur lui au $\frac{3}{4}$ arrière et à 1 m du bateau.

Faire glisser l'HLM à l'arrière du bateau.

Nota : on récupère l'HLM à son vent s'il n'y a pas trop de mer ou de vent. Sinon on passe sous son vent pour ne pas le heurter.