

Mémo sécu en voile habitable

Bibliographie :

Guide des urgences en Mer, Tony MEISEL. Edition Solar, 2007
 RIPAM : Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer
 Articles mensuels Voiles et Voiliers, témoignages et équipements de sécurité.

Comment installer efficacement une ligne de vie ?	OBJ : être attaché et rester à bord, longues à poste, prévoir des stops ou freins sur la ligne de vie, privilégier des longues simples Cadène fixe à la sortie de la cabine
Procédure de l'homme à la mer, c'est quoi ?	1-Marquage visuel de la zone (bouée, perche IOR, fumigène,...), 2-marquage électronique de la zone (MOB), 3-casser la vitesse, 4-déclencher l'alerte (VHF et ASN, AIS), 5-aller sur zone, dispositif de remontée à bord avec personne consciente/inconsciente (lifeline), technique de repérage, engin de repérage(balise Argos, Sarsat)
Quelle est la conduite à tenir en cas d'incendie à bord ?	Identifier la cause, arrêt moteur/gaz/électrique, en fonction de la source, utilisation de l'extincteur adapté (CO2 polyvalent) localisation et accessibilité des extincteurs, couverture anti-incendie, révision des extincteurs, jeter la bouteille de gaz
Quelle est la conduite à tenir en cas de voie d'eau ?	Localisation (implique des fonds propres et secs), pinoches à poste, bâtard d'eau, système assèchement performant (filtre et joint) et accessible de la barre, emplacement des batteries avec cloisons étanches, fermer les vannes en prévention, faire gîter le bateau si trou de coque, voile le long de la coque pour boucher la fuite, demander une aide extérieure (motopompe)
Quelle est la conduite à tenir en cas de talonnage ?	Diagnostiquer l'ampleur des dégâts quille/coque/gréement, anticiper, préparer sa navigation, gérer l'équipage et les blessés
Quelle est la conduite à tenir en cas d'échouage ?	Sortie à l'aide d'une drisse + zod, moteur, voile (gîte), bout dehors, ancre, équipage en bout de bôme, sauvegarder la coque si elle se couche sur le flanc (coussins), ...
Quelle est la conduite à tenir en cas de démâtage ?	Inventorier ce qui est récupérable (de préférence haut du mât pour utiliser les câbles déjà fixés), installer un gréement de fortune efficace et sûr pour stabiliser et éviter le retournement, faire route rapidement vers un abri, laisser le mât en traînard par grosse condition et le

	<p>recupérer après Prévention : Bon hivernage du mât</p>
<p>Comment porter et recevoir de l'assistance ?</p>	<p>Procédures VHF (ASN, anglais,...), choix dans les secours (cargo, bateau de pêche, plaisance, ...) Envoyer le bon message VHF (May day/pan pan pan /...)</p>
<p>Quelle est la conduite à tenir en cas de départ au lof, à l'abattée ?</p>	<p>Cause = surpuissance, HB GV, écoute spi, drisse spi</p>
<p>En cas d'abandon du bateau, quel est le sac de survie à préparer ?</p>	<p>« PP Pense »</p>
<p>Comment organiser son bord lors d'un passage dans le gros temps ?</p>	<p>Gestion du repos, phases de changement de postes, distribution personnelle du matériel de sécu, procédures en cas de problème, utilisation du tourmentin ou voile de gros temps (3^{ème} ris, étalingure) garder un bateau manoeuvrant, évaluer l'état de la mer, tout amarrer, chercher un abri, ancre flottante, fuite, traînard, la cape, risque du retour à la côte (préparer une ancre si nécessité de mouiller)</p>

Dans tous les cas, ces évènements **ne doivent pas surprendre** !! Il faut toujours avoir une **réponse cohérente** à la situation. Ceci passe par la **préparation de son bateau et de son équipage** face à ce genre d'évènement. Une bonne **connaissance** de l'accessibilité du matériel de sécurité, des **procédures** de sauvetage et d'évacuation, une adaptation en fonction de son type et zone de navigation, de son public, une individualisation du matériel, des exercices et mises en situation sont autant de facteurs clés de succès en cas de problèmes.