

# Chapitre 4 – Les manœuvres d’homme à la mer

## 4.1 Conditions de récupération

Bien que la manœuvre d’homme à la mer ne soit pas spécifiquement une manœuvre portuaire, elle doit être exécutée par le chef du quart sans aucune hésitation. Au-delà de l’aspect manœuvrier pur, un homme à la mer est un évènement majeur qui nécessite des actions d’urgence connues de tout l’équipage. Une procédure spécifique doit faire l’objet d’entraînements réguliers pour entraîner une équipe d’intervention et valider le bon fonctionnement du matériel, notamment la mise à l’eau de l’embarcation de récupération du naufragé, la « *Rescue* »<sup>1</sup>. Nous traiterons dans ce chapitre les manœuvres appropriées qui, en tant que manœuvres d’urgence font référence aux aptitudes du navire à s’arrêter<sup>2</sup>.

Les conditions de survie d’un homme tombé à la mer, si toutefois il est conscient à l’issue de sa chute d’une muraille qui peut dépasser dix mètres, dépendent essentiellement de la température de l’eau<sup>3</sup> mais également de sa condition physique et de son mental. A part des cas exceptionnels, le risque de noyade de l’homme à la mer est réel. Il est lié à l’épuisement et à l’hypothermie de la victime. Le temps est donc compté et c’est cet aspect qui doit motiver l’urgence dans laquelle l’équipage doit réagir pour récupérer au plus vite le naufragé. Quelles que soient les conditions de sa chute et de la température, l’homme tombé à l’eau est dans un état de choc.

Deux cas sont à envisager lors d’une chute d’un homme à la mer:

- sa chute vient d’être constatée et les réactions sont immédiates pour récupérer la victime,
- le moment de la chute de l’homme est inconnu et les actions sont réfléchies (recherche dans le bord, actions coordonnées).

## 4.2 Chute de l’homme constatée immédiatement

Si le chef du quart constate la chute de l’homme à la mer ou si elle lui a été communiquée à la passerelle, il doit réagir immédiatement en appliquant une procédure préétablie qui fait partie de son fichier passerelle<sup>4</sup>. En effet, le stress qui accompagne cette situation ne doit pas générer des actions désordonnées pouvant

---

<sup>1</sup> L’embarcation dédiée à la récupération d’un homme à la mer s’appelle la « *Rescue* ».

<sup>2</sup> Voir chapitre « Les manœuvres d’arrêt du navire ».

<sup>3</sup> Manuel OMI IAMSAR. Théoriquement, en deçà d’une température d’eau de 10°, l’espérance de survie est inférieure à quelques heures [1].

<sup>4</sup> Code ISM : (« International Safety Management »).

rallonger le délai de récupération (notamment le choix du bord de giration en fonction du vent et du côté où se trouve entreposée la Rescue).

#### 4.2.1 Actions planifiées

Au moment où la chute est constatée, le chef de quart doit appliquer dans l'ordre la procédure suivante :

- Mettre la barre toute du bord de la chute afin d'écartier l'arrière du naufragé (même si cette manœuvre est tardive car à la vitesse de transit du navire, il y a longtemps que l'homme à la mer a défilé le long du bord, elle reste néanmoins nécessaire pour lui signifier que sa chute a bien été perçue).
- Larguer **sous le vent** les dispositifs de repérage de l'homme à la mer constitués de la bouée « *Man overboard* » à laquelle sont reliés le feu à retournement et le fumigène. La balise SART<sup>5</sup> est également larguée pour suivre la position sur le radar (figures 1, 2 et 3).
- Passer le radar réglé en mode relatif avec la fonction « *Trails* » en mouvement Vrai : « RM(T) ».

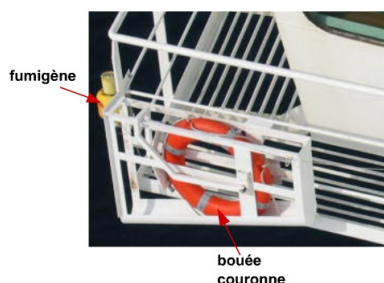


Figure 1 : Bouée couronne et fumigène  
(photo Hervé Baudu)

Figure 2 : Déclencheur à distance de la mise à l'eau de la bouée couronne  
(photo Hervé Baudu)

Figure 3 : Balise SART

- Figurer la position sur le GPS ou sur l'Ecdis en appuyant sur la touche MOB<sup>6</sup>. L'affichage du GPS et de l'Ecdis passe en mode « autoroute » en indiquant le cap et la distance qui séparent le navire de l'homme à la mer (figure 4),
- Activer l'alarme générale « Homme à la mer » dans tout le bord.
- Choisir la manœuvre la plus appropriée pour amener le navire au vent de la victime tout en ayant la Rescue sous le vent.
- Descendre en allure et passer la machine « au paré à manœuvrer ».

<sup>5</sup> Transpondeur radar SART (« *Search And Rescue Transponder* ») qui émet un signal perceptible sur le radar sous forme de cercles concentriques quand le radar récepteur est proche de la balise. L'écho au centre des douze cercles est l'écho primaire de la balise.

<sup>6</sup> Une action sur la touche « *Man Over Board* » MOB enregistre la position présente en WP 500.