



## CNCE Internal rules – Annex 2

### Règles d'embarquement et de navigation à bord de BLUEONE (adoptés le 18 Mars 2016)

#### 1. Prérequis

1.1 Pour embarquer sur BLUEONE, il faut:

- être membre du CNCE pour l'année en cours;
- avoir payé le montant complet de sa participation aux frais (PAF) d'embarquement;
- avoir averti le skipper d'un éventuel handicap ou suivi médical nécessaire;
- avoir averti le skipper en cas d'incapacité de nager 100 m;
- se conformer aux instructions du skipper pendant la navigation;
- se conformer à toutes les règles internes du CNCE en vigueur ([www.sailcnce.eu](http://www.sailcnce.eu));
- se conformer aux règles émanant du présent document.
- (pour les skippers) se conformer aux règles du CNCE dédiées aux skippers ([www.sailcnce.eu](http://www.sailcnce.eu)).

1.2 En embarquant, tout membre reconnaît que le CNCE est une association à caractère exclusivement sportif/de loisir qui ne peut en aucune manière être assimilée à une agence de voyage, et ce pour toutes les activités du Cercle. En conséquence, les membres renoncent expressément à tout recours envers le Cercle et ses skippers. Tout membre déclare avoir pris connaissance des risques inhérents à la pratique de la voile. Il est libre de souscrire, à titre individuel, toute assurance complémentaire qu'il juge utile compte tenu de sa situation personnelle.

#### 2. Comité de coordination et de gestion de BLUEONE (Le Comité) et responsables d'embarquement

2.1 Le Comité de coordination de la gestion de BLUEONE est composé de quatre membres du CNCE, dont au moins un fait partie du CA. Le CA peut nommer et révoquer les membres du Comité.

2.2 Le Comité coordonne le programme nautique, l'entretien, la gestion, administration et toute autre question liée à BLUEONE. Il établit et met régulièrement à jour l'inventaire de BLUEONE et fait des propositions à ce sujet au CA.

2.3 Le Comité informe le CA sur la gestion de BLUEONE à chaque fois que ces membres ou le CA le considèrent nécessaire. Le programme nautique, ainsi que toute dépense supérieure à 500 euro, jugée utile par le Comité, doivent être approuvés par le CA.

2.4 Les membres de ce Comité s'organisent pour assurer à tour de rôle la fonction de « **responsable d'embarquement** ».

2.5 Le responsable d'embarquement assure la liaison avec les skippers et les organisateurs des différentes activités nautiques à bord de BLUEONE.

2.6 Le responsable d'embarquement informe le skipper au sujet de la couverture de l'assurance.

### **3. Rôle et responsabilités du skipper**

#### 3.1 Avant le départ

3.1.1 Le skipper doit prendre connaissance avant l'embarquement, de l'état du bateau et des consignes éventuelles du responsable embarquement et de l'organisateur d'activité. Il doit notamment lire les rapports des derniers embarquements et le livre de bord. **Le skipper reste à tout moment seul responsable à bord de BLUEONE.**

3.1.2 Le skipper s'organise pour récupérer à temps par le responsable d'embarquement le matériel nécessaire, y compris les clés et documents du bateau (Annexe 1). Il prend note des différents documents et en particulier des conditions d'application de l'assurance et des notifications de sinistres éventuels.

3.1.3 Le skipper doit prévoir le temps nécessaire pour faire minutieusement les vérifications indiquées sur la checklist (Annexe 2), afin d'avoir un bateau en parfait état de navigabilité pour toute la durée de la navigation. Les vérifications peuvent être faites avec les équipiers afin de les impliquer et les sensibiliser au matériel. En cas d'identification d'un problème non mentionné par le responsable d'embarquement lors de la transmission des consignes, le skipper informe ce dernier et obtient son accord quant à la marche à suivre, avant d'envisager le début de la navigation. Après avoir complété la checklist (Annexe 2), le skipper doit faire des photos des toutes les pages et les envoyer dès que possible au responsable d'embarquement.

3.1.4 Le skipper remplit la liste d'équipage (Annexe 3) et fait signer par chaque équipier la fiche de décharge et de reconnaissance des règles et conditions de participation (Annexe 4);

3.1.5 Le skipper a la responsabilité de signer lui-même et de faire signer, connaître et respecter les consignes de sécurité (cf. Annexe 5) par l'équipage. Il effectue un briefing "sécurité" avant le départ (cf. Annexe 6).

3.1.6 Avant tout départ en croisière, chaque membre d'équipage doit se familiariser avec le matériel de sécurité et s'entraîner aux réflexes de sécurité : déplacement à bord, homme à la mer, prise de ris, mouillage, arrêt.

3.1.7 BLUEONE ne doit pas prendre la mer si la température de l'air prévue pour la journée est au-dessous de 0°C (pont gelé), ou si un avis de grand frais (f7) ou plus est annoncé dans la zone de navigation envisagée. Quand BLUEONE navigue dans un périmètre protégé (i.e., Zélande) la limitation liée à la force du vent reste à l'appréciation du skipper. Le skipper doit toujours apprécier si la visibilité est suffisante pour naviguer en sécurité.

3.1.8 Le skipper prépare sa navigation en avance en consultant toute documentation pertinente et en collectant toute information utile et nécessaire, y compris afin de prévoir des solutions de repli. Il s'assure d'avoir toutes les cartes et autre documentation nautique pertinente et nécessaire pour son périmètre de navigation.

3.1.9 Le skipper s'assure qu'avant le départ les vannes des circuits d'eau et de gaz, ainsi que les hublots sont fermés. Il s'assure également que la vanne de gaz est fermée avant d'aller dormir.

3.1.10 Le skipper, avant le départ, s'assure que le câble de charge à quai et son embout, ainsi que toutes les amarres sont rangés à bord.

3.1.11 Le skipper, avant le départ, met l'équipement de récupération de l'homme à la mer (HLM) à poste et vérifie qu'il est en état de marche.3.2 Pendant la navigation

3.2.1 Le skipper effectue et coordonne toutes les manœuvres de port. Sous sa responsabilité, il peut éventuellement, confier les manœuvres de port à des équipiers qui sont skippers du CNCE ou qui ont suivi le cours pratique « advanced harbour manœuvres » organisé par le CNCE.

3.2.2 Le skipper tient à jour le livre de bord de BLUEONE. Il mentionne notamment, la liste complète de l'équipage, les coordonnées d'au moins une personne par membre de l'équipage, à contacter en cas d'urgence, les consignes sécurité, les prévisions météo, le programme réalisé, les éventuels incidents survenus et toute autre information utile, comme par exemple : le passage de points particuliers (ex : bifurcation, cap, pont, etc.), l'heure, l'évolution de la météo (pression, vent, vagues, visibilité, intempéries), les modifications de voilure, les heures moteur (entretien), tout incident important, tout accident et en mer, les données nécessaires pour reconstituer l'estime en cas de panne GPS (coordonnées, cap compas, loch), etc.

3.2.3 Le skipper organise et assure une veille permanente sur le pont et sur les canaux VHF appropriés.

3.2.4 Le skipper organise et supervise la navigation en tenant compte, entre autres, des conditions météo, du niveau des équipiers, de leur condition physique, du programme prévu etc, afin d'assurer une sécurité maximale pour l'équipage et le bateau.

3.2.5 Le skipper suit le programme prévu autant que possible, mais il est responsable pour anticiper et l'adapter en fonction des prévisions météorologiques, de l'état de la mer, la visibilité, la forme et le niveau de l'équipage, ou suite à d'éventuels incidents etc.

3.2.6 Dans la mesure du possible, le plus tôt possible après le début du programme de navigation, le skipper effectue au moins un exercice d'homme à la mer (HLM).

3.2.7 Le skipper contacte le responsable d'embarquement (SMS, email, message téléphone...) au moins une fois toutes les 24h (par exemple à la fin de chaque journée de navigation), ou au moment convenu préalablement, afin de signaler sa position, l'étape suivante et les conditions à bord. Au bout de 48h sans nouvelles, le responsable d'embarquement déclenche les recherches.

3.2.8 Le skipper signale au plus tôt au responsable d'embarquement tout problème sérieux qu'il rencontre, matériel ou humain, afin de rechercher ensemble la meilleure solution possible.

3.2.9 Le skipper respecte les réglementations nationales de chaque lieu de navigation et internationales (COLREGs etc).

### 3.3 A l'arrivée

3.3.1 Le skipper coordonne, le nettoyage et le rangement du bateau. Les poubelles sont déposées à terre, dans des conteneurs prévus à cet effet. Le bateau doit être laissé dans un état impeccable et amarré correctement et sûrement.

3.3.2 Le skipper fait un premier bilan avec le responsable d'embarquement par téléphone, puis dès que possible par email, en indiquant notamment, la liste des personnes ayant réellement navigué (et le nombre de jours), d'éventuels incidents, avaries, observations, etc. Il remplit notamment la fiche des réparations à faire, le cas échéant (Annexe 7) et la transmet au responsable d'embarquement le plus tôt possible après la fin (idéalement dans les deux heures) de la croisière et en version scanné/photo

3.3.3 Le skipper s'assure que le plein de carburant est fait à la fin de l'activité, ou à défaut il informe le responsable d'embarquement. Il envoie le reçu d'achat de carburant au responsable d'embarquement en vue de son remboursement. Un forfait de 10 euro par heure moteur reste à la charge de l'équipage. Le skipper collecte le montant et le transfère sur le compte du CNCE.

3.3.4 Le skipper fait un débriefing avec les équipiers et leur propose de remplir et signer leur livret de voile.

3.3.5 Le skipper transmet les documents du bateau (et les clés) au skipper suivant ou au responsable d'embarquement. Les versions originales des Annexes 2, 3, 7 et 8 doivent être transmises au responsable d'embarquement au plus tôt.

### 3.4 En cas d'incident/accident/maladie

3.4.1 Blessés/malades : Si un membre de l'équipage est malade ou se blesse, il faut assurer la consultation par un médecin dès que possible. Si la personne blessée doit se déplacer pour consulter le médecin (cabinet ou hôpital), si son état le nécessite, elle doit être accompagnée par un membre de l'équipage valide.

3.4.2 Le skipper informe dans les plus brefs délais le responsable d'embarquement et la personne indiquée comme contact par l'équipier malade/blessé.

### 3.5 Accidents, perte ou casse matérielle

3.5.1 Au cas où le bateau serait abîmé, même légèrement, il est indispensable de rédiger un rapport de mer (Annexe 8) et le remettre au responsable d'embarquement. Même si les dommages paraissent mineurs, il est important de respecter cette procédure. Dans tous les cas, le skipper doit faire des photos des dégâts et les envoyer au responsable d'embarquement.

3.5.2 Au cas où des dégâts seraient occasionnés au bateau d'un tiers, au matériel portuaire, ou de pêche, la démarche est identique.

3.5.3 Tout « petit » matériel perdu (pare-battages, poulies, amarres, chargeur de quai, etc) doit être remplacé par l'équipage (à l'identique) à la première occasion. Le skipper a le devoir d'effectuer les achats nécessaires et de répartir le prix entre les membres de son équipage. Si ce n'est pas possible de remplacer le matériel (par exemple, manque de temps, de magasin spécialisé, etc), le cout d'achat et de remplacement sera porté à la charge de l'équipage après la fin de l'activité.

3.5.4 En cas de perte de matériel «lourd» (mouillage, tangon, voile ...), le rachat sera pris en charge par l'équipage et le CNCE. Sur avis du Comité, le CA déterminera le montant à la charge de l'équipage.

3.5.5 En cas de sinistre, sur avis du Comité, le CA examine les circonstances de l'accident et détermine la quote-part éventuelle incombant à l'équipage et relative aux dommages matériels non couverts par l'assurance.

3.5.6 Dans tous le cas, le skipper doit se référer aux conditions d'application de l'assurance (Annexe 1) et notamment concernant le délai de déclaration d'un sinistre éventuel à la compagnie d'assurance.

### 3.6 En cas de panne

3.6.1 En cas de panne, le skipper essaie d'identifier la cause et contacte dès que possible le responsable d'embarquement. Il propose des solutions envisageables mais n'entreprend pas de réparations sans l'accord du responsable d'embarquement qu'en cas d'absolue nécessité.

3.6.2 Les grosses réparations demandant des sommes supérieures à 500 euros feront l'objet d'une autorisation du CA.

3.6.3 Les transformations, améliorations sont interdites sans l'autorisation du CA.

## **4. Enregistrement et Participation aux frais (PAF)**

L'enregistrement à une activité à bord de BLUEONE, se fera suivant le principe "first paid-first served". Toutefois, le CA (et par dérogation le Comité) se réserve le droit de déroger à ce principe, notamment afin d'assurer la sécurité à bord en fonction de l'activité.

### 4.1 Sorties de trois jours et moins

4.1.1 La PAF d'embarquement sur BLUEONE pour les sorties de trois jours et moins est fixée à 60 euro par jour.

4.1.2 La PAF d'embarquement est entièrement due à l'inscription.

## 4.2 Sorties de quatre jours et plus

4.2.1 La PAF d'embarquement sur BLUEONE pour les sorties de quatre jours et plus est fixée à 50 euro par jour.

4.2.2 La PAF d'embarquement est entièrement due à l'inscription.

## 4.3 Formations pratiques

4.3.1 Le CA peut décider l'application d'une PAF différente pour des activités spécialisées (manœuvres au moteur, homme à la mer, navigation en solitaire, moteur diesel marin, électricité marine, pratique moteur...), selon le programme nautique.

## 4.4 Régates

4.1 Le CA déterminera la PAF pour la participation à des régates, compétitions et les entraînements pour la compétition.

## 4.5 Bonus de navigation équipier

4.5.1 Les membres qui ont navigué à bord de BLUEONE comme équipiers au moins 10 jours (sur une période de 12 mois à partir de la date du premier bord inscrit sur leur livret de voile CNCE) bénéficient d'un jour de navigation gratuit.

4.5.2 Le jour gratuit est à prendre dans les 6 mois après la date de la dernière navigation signée dans le livret. Le livret de voile doit être signé par le skipper qui a encadré la navigation.

## 4.6 Bonus de navigation skipper

4.6.1 Les skippers sont exonérés de PAF quand ils embarquent pour remplir le rôle et assumer la responsabilité d'encadrement et commandement.

4.6.2 Les membres qui ont navigué à bord de BLUEONE comme skippers au moins 10 jours (sur une période de 12 mois à partir de la date du premier bord inscrit sur leur livret de voile CNCE) bénéficient d'un jour gratuit en tant qu'équipiers.

## 4.7 Caisse de bord (kitty) et frais de voyage

4.7.1 Les frais de kitty ou caisse de bord (nourriture, frais de bord, frais de marina, etc) sont à la charge de l'équipage (skipper compris). Pour le carburant, un prix forfaitaire de 10 euro par heure de moteur sera à la charge de l'équipage (skipper compris).

4.7.2 Les frais des bouteilles de gaz (cuisinière de bord) sont à la charge du CNCE. Le skipper doit assurer le changement immédiat d'une bouteille de gaz vide et se fait rembourser le coût d'achat de la nouvelle bouteille par le CNCE sur présentation de la facture. Le skipper s'assure qu'il reste à bord une bouteille pleine de réserve en plus de celle en service.

4.7.3 Les frais de voyage vers le- et à partir du lieu où BLUEONE se trouve amarrée sont à la charge des participants. Les participants doivent savoir qu'il se peut que le bateau ne se trouve pas exactement au point annoncé initialement.

#### 4.8 Participation de mineurs

4.8.1 Un membre mineur de moins de 18 ans doit présenter une autorisation parentale écrite pour embarquer.

4.8.2 Un membre mineur de moins de 14 ans doit être accompagné de l'un de ses parents. Un membre mineur doit être en possession d'une brassière personnelle avec harnais à sa taille. Pour l'embarquement d'un membre mineur, l'accord du skipper est requis.

4.8.3 La participation aux frais d'embarquement est la même pour un membre mineur que pour un adulte.

#### **5. Annulation / Remboursement d'une réservation prépayée**

5.1 En cas de désistement la participation aux frais (PAF) n'est pas remboursable sauf si un autre membre s'engage à occuper la place laissée libre.

5.2 La participation aux frais est remboursée en cas d'annulation par le CNCE.

5.3 Les frais personnels (voyage, nourriture, frais d'hôtel...) sont, dans tous les cas, à la charge des participants qui sont invités à souscrire à une assurance annulation de leur choix.

#### **6. Alcool et stupéfiants**

6.1 La détention et consommation de produits additifs illicites (drogues, stupéfiants...) à bord est formellement interdite.

6.2 La consommation d'alcool en navigation est interdite.

**7. Tout ce qui n'est pas repris explicitement dans le présent règlement est du ressort exclusif du CA.**

## ANNEXES

### ANNEXE 1 : Documents du bateau (à compléter)

- le livre de bord
- la lettre de pavillon
- la preuve d'assurance du bateau
- le certificat d'immatriculation
- un formulaire de déclaration d'assurance
- la liste des Chefs de bord habilités à prendre le bateau
- le manuel avec toutes les informations sur le bateau
- les consignes de sécurité
- les différents topos sécurité
- liste des Chefs de bord catégorie C, avec numéros de téléphone
- la liste des numéros d'urgence pour la zone

### PRISE EN MAIN / RESTITUTION TECHNIQUE

#### ANNEXE 2 : Vérifications à faire avant le départ (à adapter)

protégé ?

<b>Coque</b>	oui/non oui/non oui/non	oui/non oui/non oui/non	Les fonds et les varangues sont en bon état Les fonds sont secs (sinon l'eau est salée ou douce?) Les vannes fonctionnent
<b>Grément</b>	oui/non oui/non oui/non oui/non oui/non oui/non oui/non	oui/non oui/non oui/non oui/non oui/non oui/non oui/non	Bon état du mât et de la bôme (pas de signe d'usure) Les cadènes et chapes sont en bon état (sans amorce de fissure) Tous les ridoirs sont assurés et les bras de goupilles bien rabattus Les haubans sont vérifiés (surtout aux points d'ancrage aux manchons) Les réas (drisses et ris) fonctionnent bien Le vit-de-mulet et les barres de flèche sont solidement fixés Le tango est OK (tube, bouts et machoires), assuré sur le pont, l'anneau ou cloche sont OK L'étai larguable est bien réglé et fonctionne (faire le test pataras relâché puis repris)
<b>Barre</b>	oui/non oui/non	oui/non oui/non	Le débattement et la fixation barre / mèche de safran sont correct Si barre à roue, bon état des drosses, repère du neutre, la barre de secours fonctionne
<b>Electricité</b>	oui/non oui/non oui/non	oui/non oui/non oui/non	Le chargeur et sa rallonge fonctionnent Les lampes (et le groupe froid) fonctionnent Les feux de mât fonctionnent (route et mouillage)
<b>Moteur</b>	oui/non oui/non oui/non oui/non oui/non	oui/non oui/non oui/non oui/non oui/non	Les niveaux sont bons (huile moteur / inverseur et liquide de refroidissement) Tension de courroie correcte (1,5 cm de flèche en appuyant avec le pouce) Le presse-étoupe reste sec et tout est clair autour de l'arbre d'hélice Il démarre et recrache de l'eau à l'échappement Les marches avant et arrière fonctionnent, l'embrayage / débrayage aussi
<b>Electronique</b>	oui/non oui/non oui/non	oui/non oui/non oui/non	Tous les appareils sont alimentés + test de fonctionnement du GPS Le sondeur est étalonné (vérifier à la sonde à main) La VHF reçoit et émet audiblement
<b>Pompes</b>	oui/non	oui/non	Les pompes de cale (électrique et / ou manuelle) fonctionnent
<b>WC</b>	oui/non	oui/non	Le WC et ses vannes fonctionnent
<b>Eau douce</b>	oui/non	oui/non	Les vaches à eau sont étanches, les pompes et robinets fonctionnent
<b>Gaz</b>	oui/non oui/non	oui/non oui/non	Les réchauds et les robinets (intérieur et extérieur) fonctionnent Les thermocouples fonctionnent (max 30" après soufflage des flammes)
<b>Sécurité</b>	oui/non oui/non oui/non	oui/non oui/non oui/non	Les lignes de vie sont en bon état et les manilles assurées Les FAR fonctionnent et les halins sont en tas bien pensé (lancer le FAR pour tester) Le radeau de survie et son étalingure sont bien fixés
<b>Pont</b>	oui/non oui/non oui/non oui/non oui/non	oui/non oui/non oui/non oui/non oui/non	Les balcons et chandeliers sont bien fixés, les points de ragage sont protégés Les filières sont en bon état ainsi que le bout de largage Les taquets et les bloqueurs fonctionnent Les chariots et palans fonctionnent Les winches font un "clac-clac" dédicat et paraissent bien graissés
<b>Mouillage</b>	oui/non oui/non	oui/non oui/non	Lourd : étalingure de 1,5 m au moins est bien fixée, les manilles sont assurées Léger : étalingure bien fixée, il est rangé en tas bien pensé, les manilles sont assurées
<b>Voiles</b>	oui/non oui/non	oui/non oui/non	Sont toutes vérifiées (tissus, coutures, mousquetons, coulisseaux, oeillets, 3 points) Et les points de ragage sont protégés (balcons, chandeliers, barres de flèche)
<b>Annexe</b>	oui/non	oui/non	L'annexe a été gonflée et ne fuit pas



ANNEXE 3 : liste équipage

### LISTE D'EQUIPAGE PAR BATEAU


A remettre au responsable croisière avant le départ, elle sera faxée au CROSS en cas de déclenchement des secours.

NOM DU BATEAU :

NOM DU STAGE :

DEBUT DE STAGE :

FIN DE STAGE :



	Nom	Prénom	date de naissance	N° de téléphone embarqué	N° de brassière attribuée	bâche sanitaire	problème sanitaire ou allergies	Nom, prénom et N° de téléphone de la personne à prévenir en cas de problème
<b>CB</b>								
<b>EQUIPIER</b>								

3 / Liste d'équipage (à remettre en début de stage)

ANNEXE 4 : fiche de décharge et de reconnaissance des règles et conditions de participation

A rediger

## ANNEXE 5 : consignes de sécurité (à adapter)

### 4/ Règles de sécurité Glénans : Croisière (à remettre en début de stage)

#### ORGANISATION GÉNÉRALE :

- Le chef de bord est le représentant des Glénans. Il a par dérogation du responsable d'activité toute autorité sur l'équipage pour décider ou non d'une sortie en mer ou modifier le programme de navigation initialement prévu.
- Lorsqu'un stage comporte plusieurs bateaux, ceux-ci naviguent en escadre sous l'autorité du chef d'escadre désigné par les Glénans.
- À chaque fin d'étape, chaque équipage en croisière téléphone au responsable croisière pour confirmer ou modifier son programme de navigation. L'absence d'appel dans une période supérieure à 48 heures déclenche les recherches.
- Avant tout départ en croisière, chaque membre d'équipage doit se familiariser avec le matériel de sécurité et s'entraîner aux réflexes de sécurité : déplacement à bord, homme à la mer, prise de ris, mouillage, arrêt. Un "topo" sécurité effectué par un permanent est inclus dans cette période.
- En croisière, les équipages s'entraînent régulièrement à ramener à bord un équipier tombé à l'eau de telle sorte que l'équipage se rende compte de sa capacité à intervenir rapidement dans un cas réel.

#### PORT DE LA BRASSIÈRE ET DU HARNAIS :

- Le port de la brassière et du harnais homologués est obligatoire pour toute activité sur l'eau. Toutefois, de jour le chef de bord peut dispenser son équipage de les porter lorsqu'il a vérifié que dans les conditions du moment, un équipier ou lui-même tombé à l'eau serait récupéré en moins de 4 minutes.

• Du coucher au lever du soleil, chacun doit porter, en plus de la brassière et du harnais, une lampe étanche.

• Sur décision du chef de bord, l'utilisation du harnais est obligatoire compte tenu du type de manœuvres à effectuer sur le pont, des conditions de mer rencontrées et des difficultés de l'équipage à se déplacer sur le pont.

#### RÈGLES DE SÉCURITÉ LIÉES À LA NAVIGATION :

• Aucun bateau ne sort d'un port sans autorisation du responsable croisière si la température de l'air prévu pour la journée est au-dessous de 0°C (pont gelé) ou si un avis de coup de vent est annoncé dans la zone de navigation envisagée. La demande d'autorisation est ramenée à 25 nœuds pour les bateaux de moins de 9 mètres.

- Il est de la responsabilité du chef de bord de :
  - donner journalièrement à son équipage les consignes de sécurité et de les noter dans le livre de bord,
  - prendre avant chaque sortie en mer le bulletin météo et de maintenir, pour les bateaux qui sont munis de VHF, une veille pour capter de nouveaux bulletins.
  - d'assurer le bon remplissage du livre de bord par lui-même ou son équipage.

Je soussigné(e),....., certifie avoir pris connaissance du règlement de sécurité spécifique à la croisière et m'engage à le respecter.

Signature.

*La décision d'appliquer cette procédure est de la responsabilité du chef de bord. Le chef de bord a toute liberté pour la modifier ou l'adapter. Il est recommandé d'indiquer les procédures applicables dans le livre de bord.*

### **Prévention – Consignes permanentes de sécurité**

- Pas de déplacement pieds nus
- Les brassières toujours capelées sur le pont
- Les brassières toujours capelées dans l'annexe
- Toutes les manœuvres hors cockpit s'effectuent attachés
- Tous attachés au près lorsque le vent est supérieur à force 4 (16 nœuds)
- Tous attachés par mer agitée ou houle supérieure à 1,5 m
- Tous attachés sous spi
- Tous attachés en manœuvre d'urgence
- Tous attachés la nuit + flash light ou lampe étanche attachée
- La consommation d'alcool est interdite en mer
- Veiller collectivement à la sécurité de l'équipage
- Connaître et respecter les procédures de bord

**Attention !** L'ensemble des règles et procédures définies par ce document peut à tout moment être amendé sur décision du chef de bord, alors reportée dans le livre de bord

### **Prévention – Procédures d'organisation, de prévention est d'urgence**

La liste des procédures valables pour le projet de navigation sont répertoriées sur une page spécifique de ce document.

ENVIRONNEMENT-MATERIEL-HUMAIN

## LE TOPO SÉCURITÉ

### OBJECTIF GÉNÉRAL :

Dans un premier temps passer des messages de prévention et d'information pour ensuite développer certains thèmes en cours de stage.

### ORGANISATION :

Le topo sécurité est fait par un permanent. Tu dois noter sur la 1ère page du livre de bord la date ou le topo sécurité est effectué.

### PONT / ACCASTILLAGE / DÉPLACEMENTS :

**Pont** : identifier et repérer les dangers du pont (palans, chariots, bôme, hublots, panneaux de pont...).

**Accastillage** : précautions d'utilisation des taquets, winches, du grément courant... (les bons gestes, les postures, les coups d'œil...).

**Déplacement** : précautions lors des déplacements (sur le pont et à l'intérieur du bateau). Les chaussures, les postures, une main pour soi l'autre pour le bateau...

### VOIE D'EAU / INCENDIE / ÉVACUATION :

(schéma d'un plan sécu)

**Voie d'eau** : visualiser tous les passe-coque, les pinoches, les pompes. Consignes d'utilisation pour la prévention...

**Incendie** : énumérer et situer les causes possibles (plan), passer les consignes de prévention. Étudier les moyens de lutte.

**Évacuation** : le BIB, où est-il ? Comment l'utiliser ? Quoi emporter ?

### COMMUNICATION : À BORD / AVEC L'EXTÉRIEUR :

•**À bord** : principe du feed back. Ne pas oublier les équipiers à l'intérieur du bateau. Suivi des malades...

•**Avec l'extérieur** : informer de ses intentions (RIPAM). Demander assistance (VHF et matériel stocké dans le bidon étanche) + informations sur l'organisation des secours maritimes en France.

### HISSER UN HOMME TOMBÉ À LA MER :

Introduire le topo par un rappel concernant l'utilisation des lignes de vie, du halin relié au feu à retournement.

**Manoeuvre** : en équipage, hisser une personne portant une brassière depuis un ponton ou une annexe en utilisant le hale-bas de bôme ou palan spécifique frappé sur la bôme. Lors de la manipulation, tous les équipiers portent leur brassière et sont harnachés aux lignes de vie.

**Précaution** : manipuler très prudemment la personne hissée !

ANNEXE 7 : fiche fin de nav, réparations à faire (à adapter)

**1/ FICHE DE RÉPARATION (à remettre en fin de stage)**

**FEUILLE DE RÉPARATION CROISIÈRE**



DATE :
BATEAU :
CHEF DE BORD :
STAGE :

Cette feuille sert à organiser au plus vite les réparations à réaliser sur ton bateau à ton retour de stage.  
 Tu la garde donc à bord (contrairement au feuilles d'inventaire) ; cela te permet d'anticiper la fin du stage.  
 Finalise-la dès ton arrivée à Marseillan ou Sète pour la remettre au responsable croisière lors de la réunion technique du dernier jour à 14h00 afin de faire le point des réparations et fixer les horaires de bilans.  
**NB : Cette feuille ne remplace en aucun cas le livre de bord pour le suivi du matériel en cours de stage.**

ZONE A REMPLIR PAR LE CHEF DE BORD	ZONE A REMPLIR PAR LE RESPONSABLE CROISIÈRE	
NATURE DES RÉPARATIONS	DEBARQUE	QUI RÉPARE?
VOILES :		
ANNEXE :		
GRÈEMENT / ACCASTILLAGE :		
MOTEUR / ELECTRICITE / ELECTRONIQUE :		
RECHAUD / PLOMBERIE / VANNES :		
AMENAGEMENT INTERIEUR :		
PONT / COQUE / STRUCTURE / ETANCHEITE / PEINTURE :		

ANNEXE 8 : Template rapport de mer

(à rédiger)

ANNEXE 9 : Infos pratiques

1. Contacts (responsable d'embarquement, organisateur d'activité, etc)
2. N° d'urgence
3. Plan d'accès au port d'attache
4. Menus à bord

---

**3/ FICHE DES MENUS (à conserver)**

DÉJEUNER				
DINER				

DÉJEUNER				
DINER				

---

## 5. Liste de courses (base)

PETIT DEJEUNER	
thé	
café	
filtre à café	
chocolat poudre	
sucre morceau	
sucre poudre	
confiture	
nutella	
miel	
céréales	
FRUITS	
pomme	
banane	
orange	
démentine	
citron	
LEGUMES	
tomate	
po mme de terre	
carotte	
concombre	
oignon	
échalote / ail	
salade	
poivron	

VIANDE / POISSON	
poulet	
rôti de porc	
escalope dinde	
côtes de porc	
chipolatas	
filets de poisson	
moules	
oeufs	
FECULENTS	
pain de mie	
pain en boule	
pâtes	
purée	
lentilles	
riz (sachet)	
NOURRITURE 1/4	
chocolat	
fruits secs	
pain d'épice	
barre céréale	
gateau sec	
soupe indiv.	

CONDIMENTS	
huile	
huile d'olive	
vinaigre	
vinaigrette	
sel / poivre	
moutarde	
mayonnaise	
épices	
LAITAGE	
yaourts nature	
yaourts fruits	
crème fraîche	
beurre	
fromage râpé	
fromages divers	
lait	
BOISSONS	
eau plate	
eau gazeuse	
lait UHT	
jus de fruits	
coca-cola	

ENTRETIEN	
éponge	
liquide vaisselle	
javel	
sacs poubelle	
PQ	
sopalin	
allumettes	
pince à linge	
bloc note	
crayon/velleda...	
piles	
scotch	
DIVERS	