

Réunion chef de bord



Samedi 17 mars 2018

Agenda

Après-midi

- **13:45** : Ouverture des locaux
- **14:00** : Mot d'accueil du président. Débriefing du séminaire de réflexion du CA sur les actions et les comportements à mettre en œuvre pour le renouvellement et le rajeunissement de nos membres et de nos cadres (FA)
- **14:45** : Questions/réponses (tous)
- **15:00** : Présentations des prérequis pour la prise en main de Boavista et remise des Mémentos/PriseEnMainRapide des équipements du bateau (CP)
- **16:00** : Rappels d'avant saison (BG) :
 - La tenue du livre de bord
 - Le topo sécurité et la procédure d'abandon
 - L'homme à la mer
- **17:15** : Conclusion (FA)
- **17h20/17h30** : Préparation de la salle pour le pot de printemps

- **17h30** : Pot de printemps

Renouveler & rajeunir les membres du GIC & ses cadres

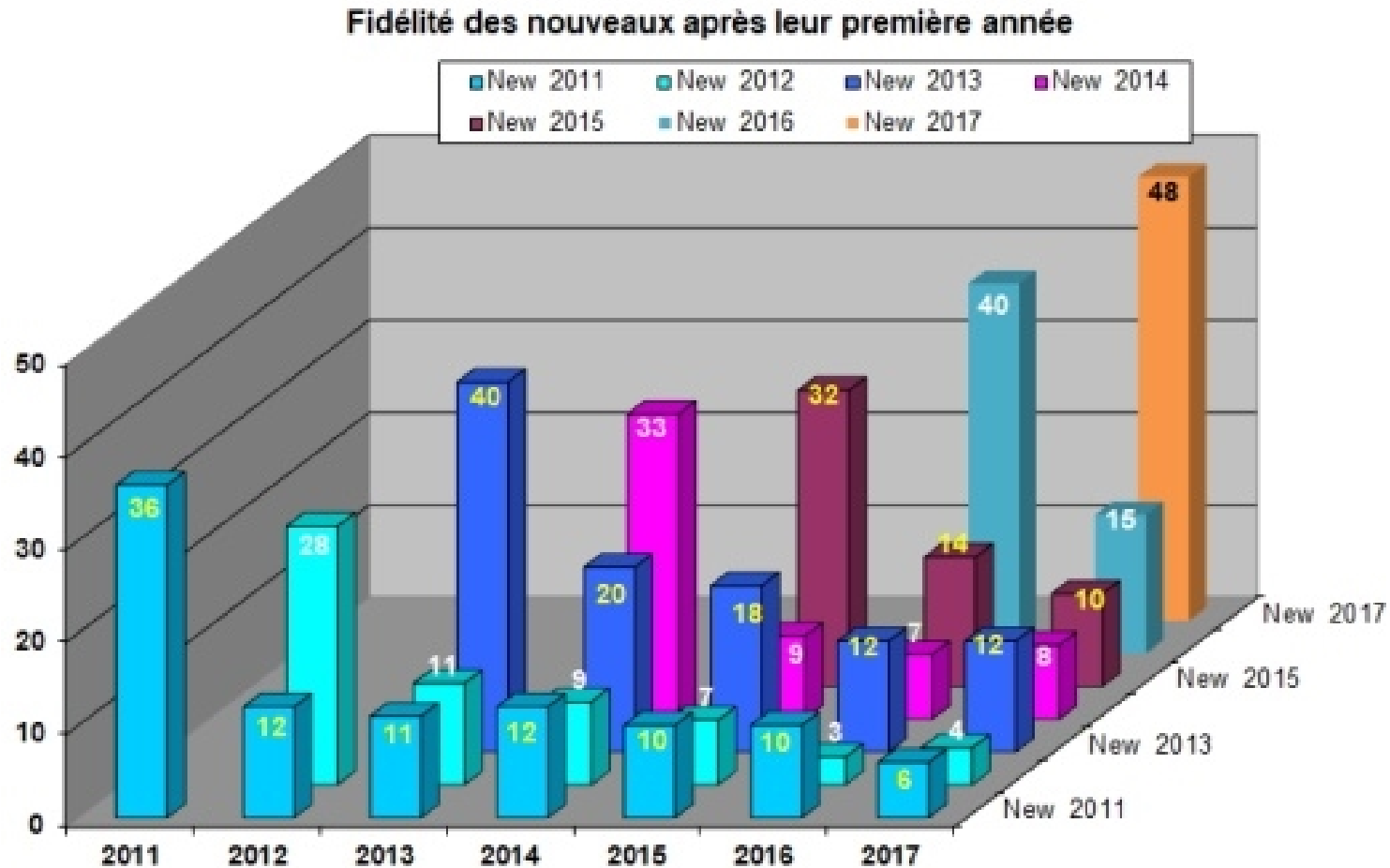
(Débriefing du séminaire
du samedi 17 février)

Nos membres en quelques chiffres

Membres	2015	2016	2017
Renouvellement	138 83,6%	140 77,3%	148 75,5%
Nouveaux membres	27 16,4%	41 22,7%	48 24,5%
Total cotisants	165 100%	181 100%	196 100%
Total navigants individuels	126	143	180
Total navigants embarqués	185	220	220
Cotisants sans navigation	39	38	16

En 2017, les nouveaux représentent plus de 25% des navigants individuels
 $48/180 = 26,6\%$

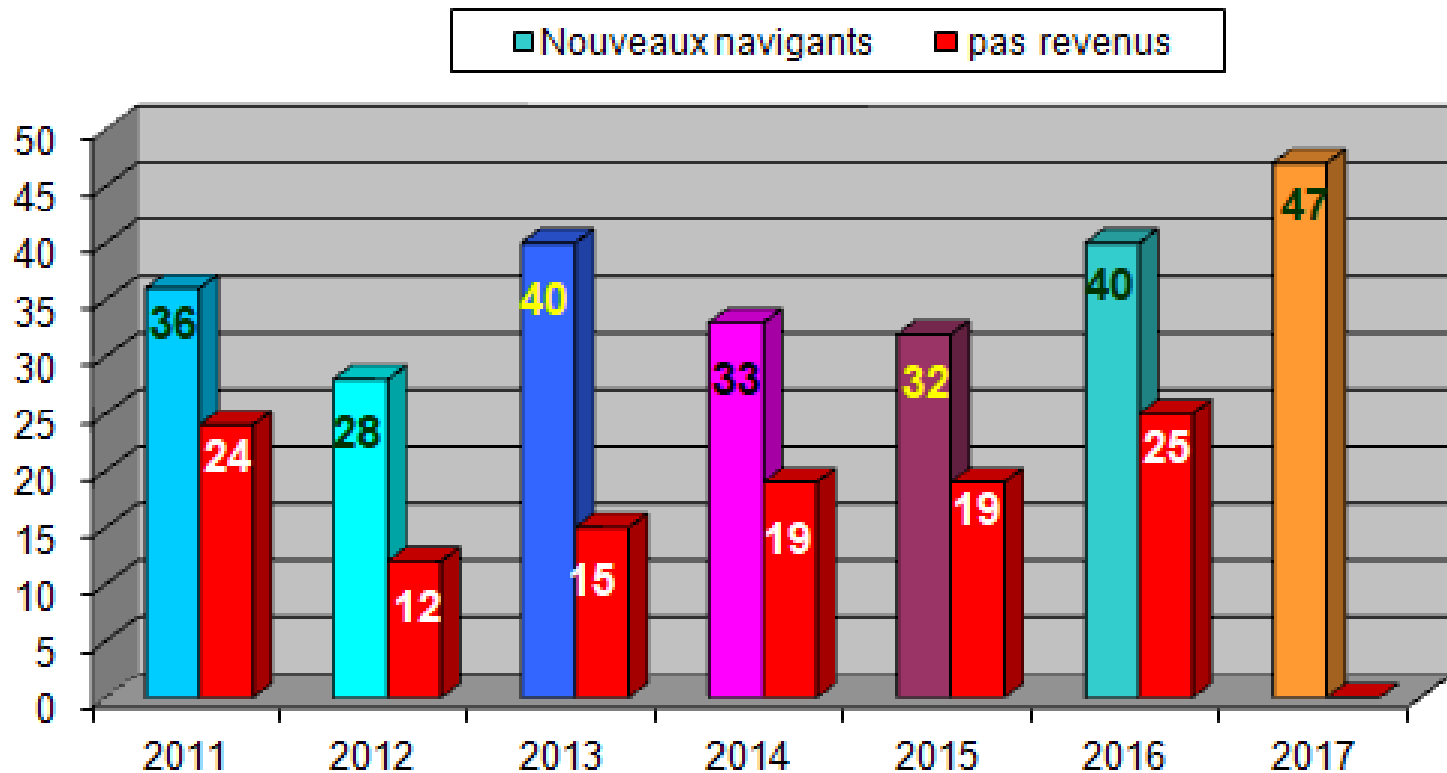
Fidélité des nouveaux



Le taux de renouvellement annuel est important mais seulement environ **1/3** revient la deuxième année

Fidélité des nouveaux

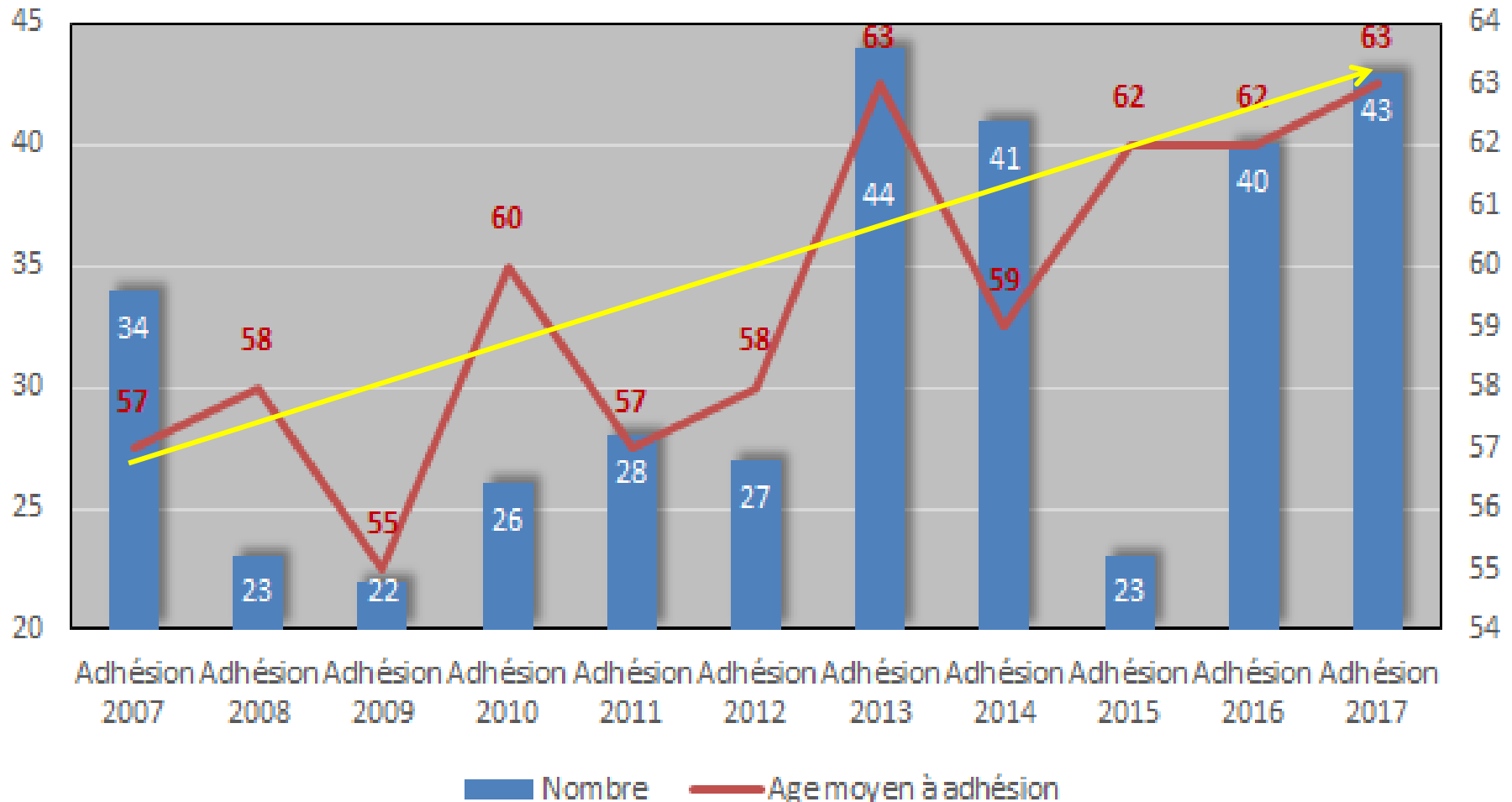
Nouveaux navigants et pas revenus jusqu'en 2017



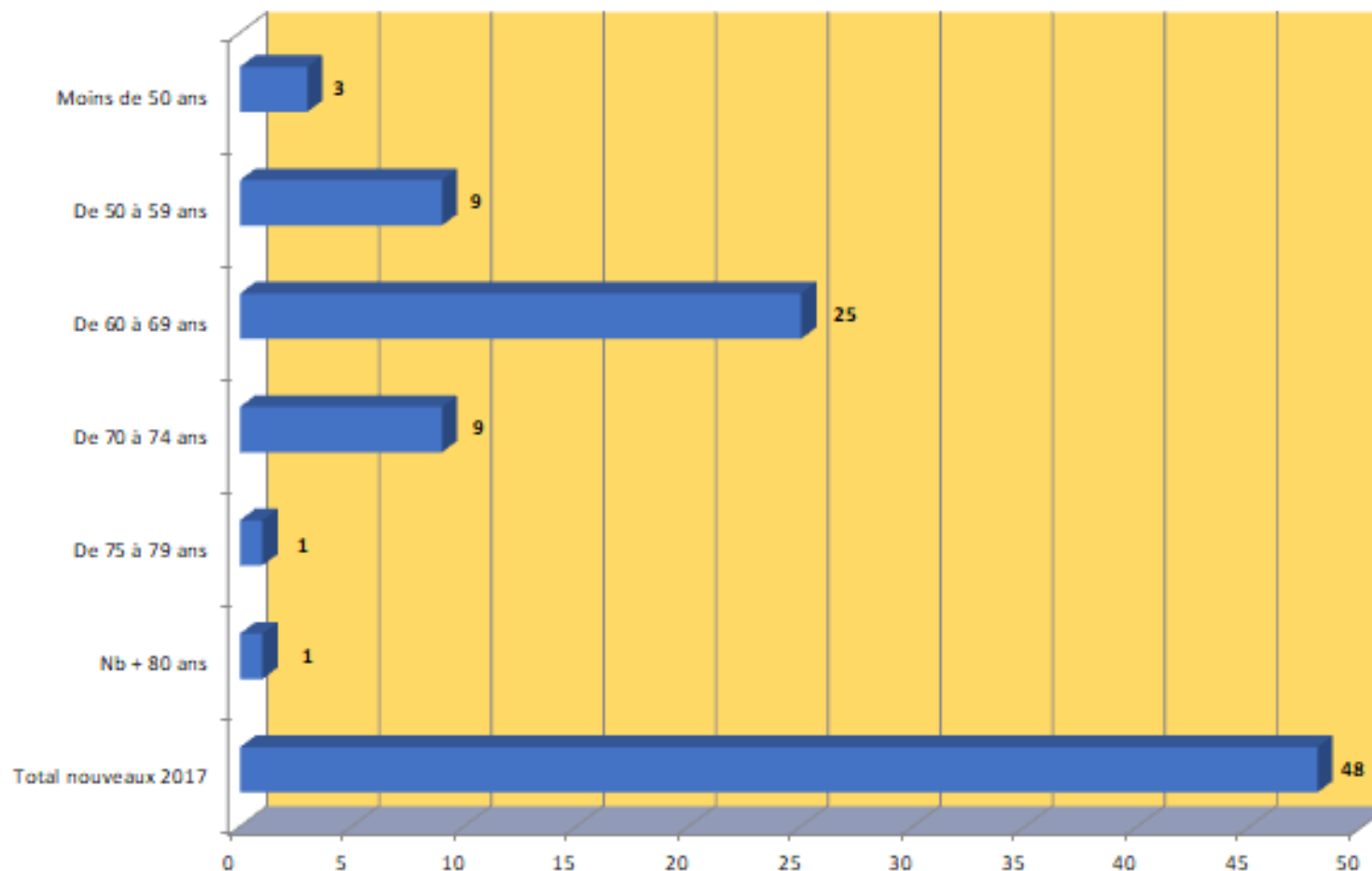
Suivant les années, entre 35 et 70 % ne reviennent pas du tout

Evolution de l'âge moyen des « nouveaux »

Nombre et âge moyen des nouveaux adhérents

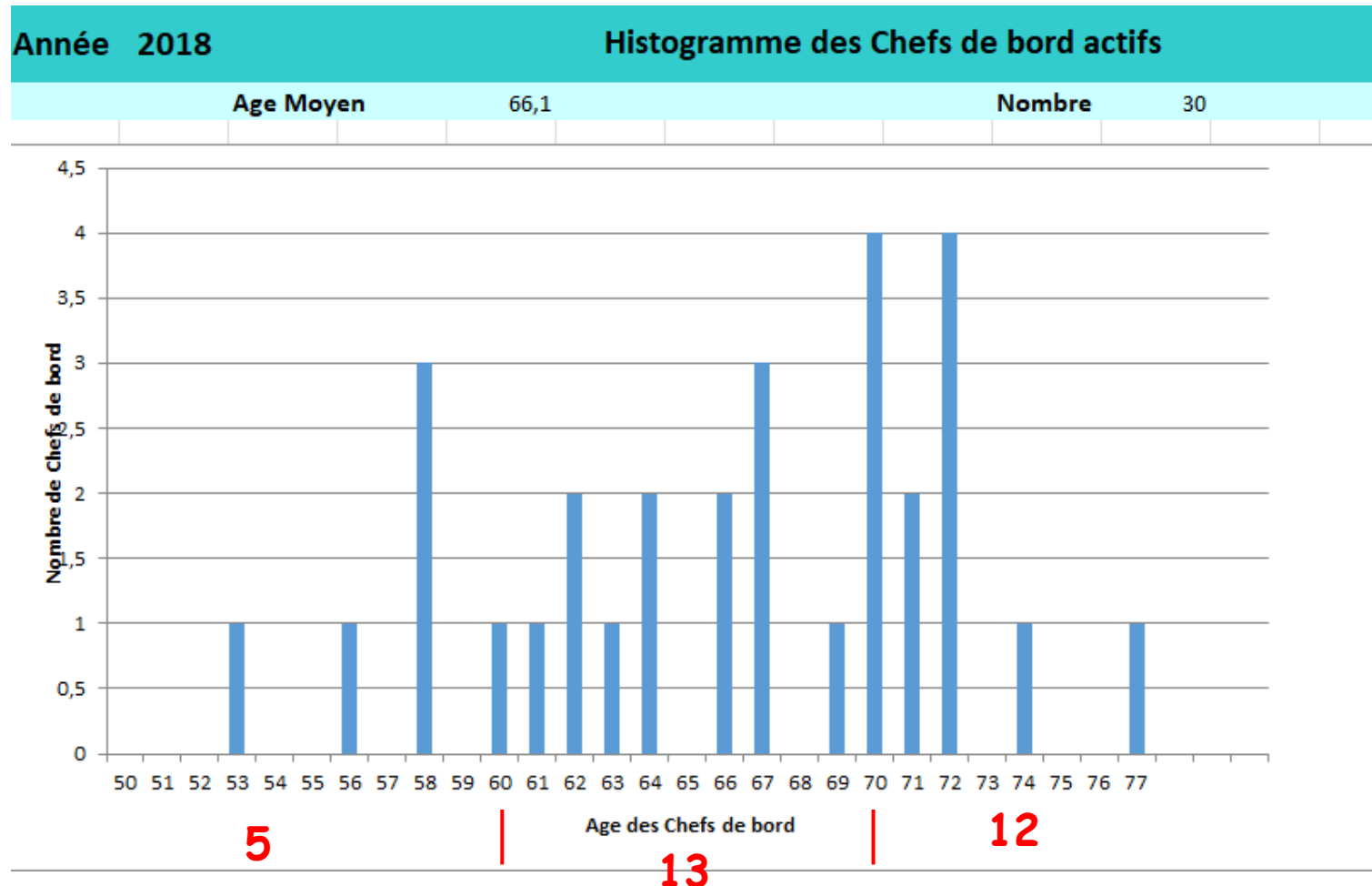


L'âges des nouveaux 2017



Presque $\frac{1}{4}$ avaient plus de 70 ans.
18 (37%) n'ont pas répondu à l'enquête équipier...!

La communauté des CdB



2018 : 26 CdB actifs + 4 potentiels = 30 // environ 28 croisières annuelles

La communauté des CdB

Année 2023

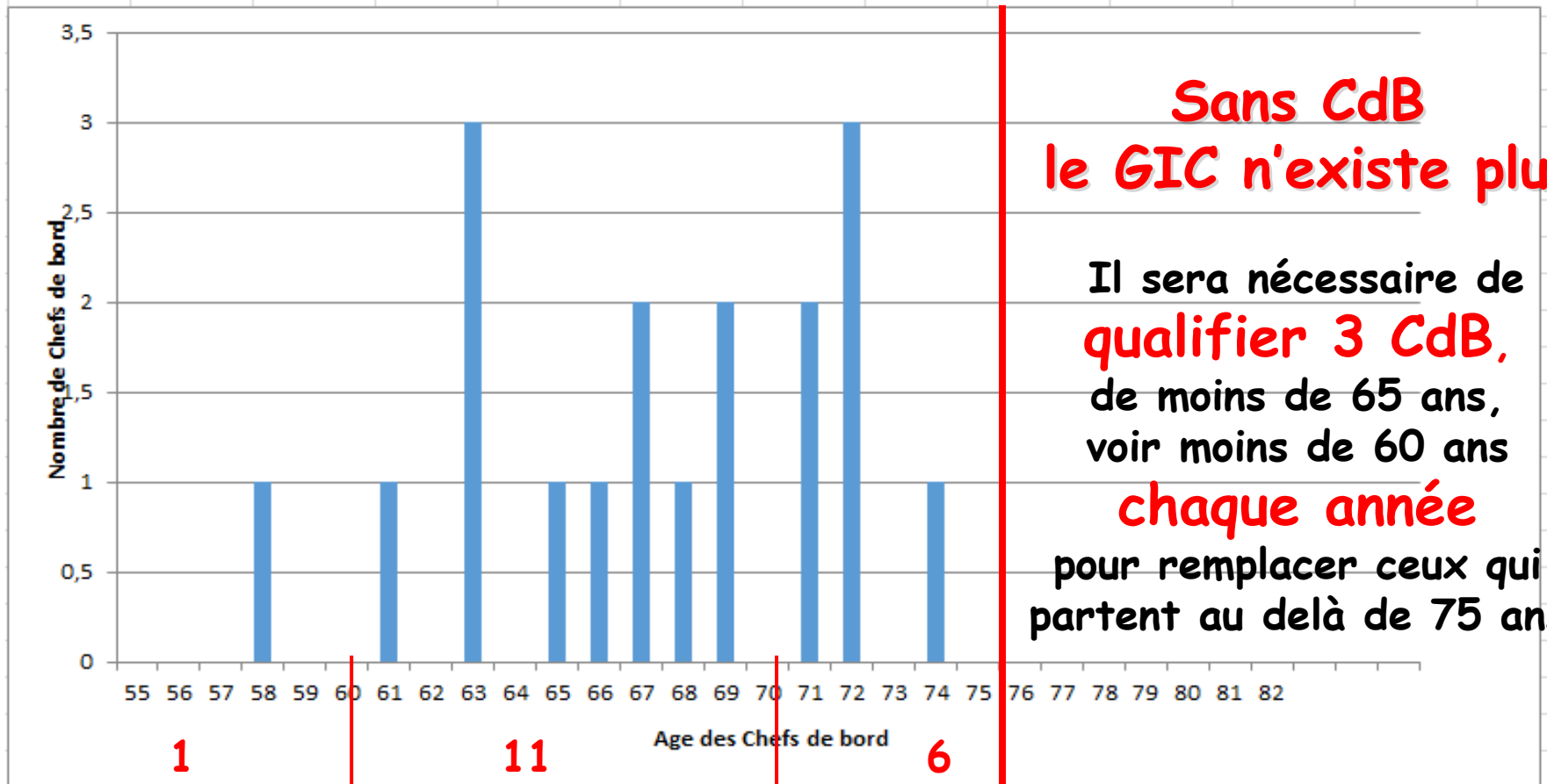
Histogramme des Chefs de bord actifs

Age Moyen

67,3

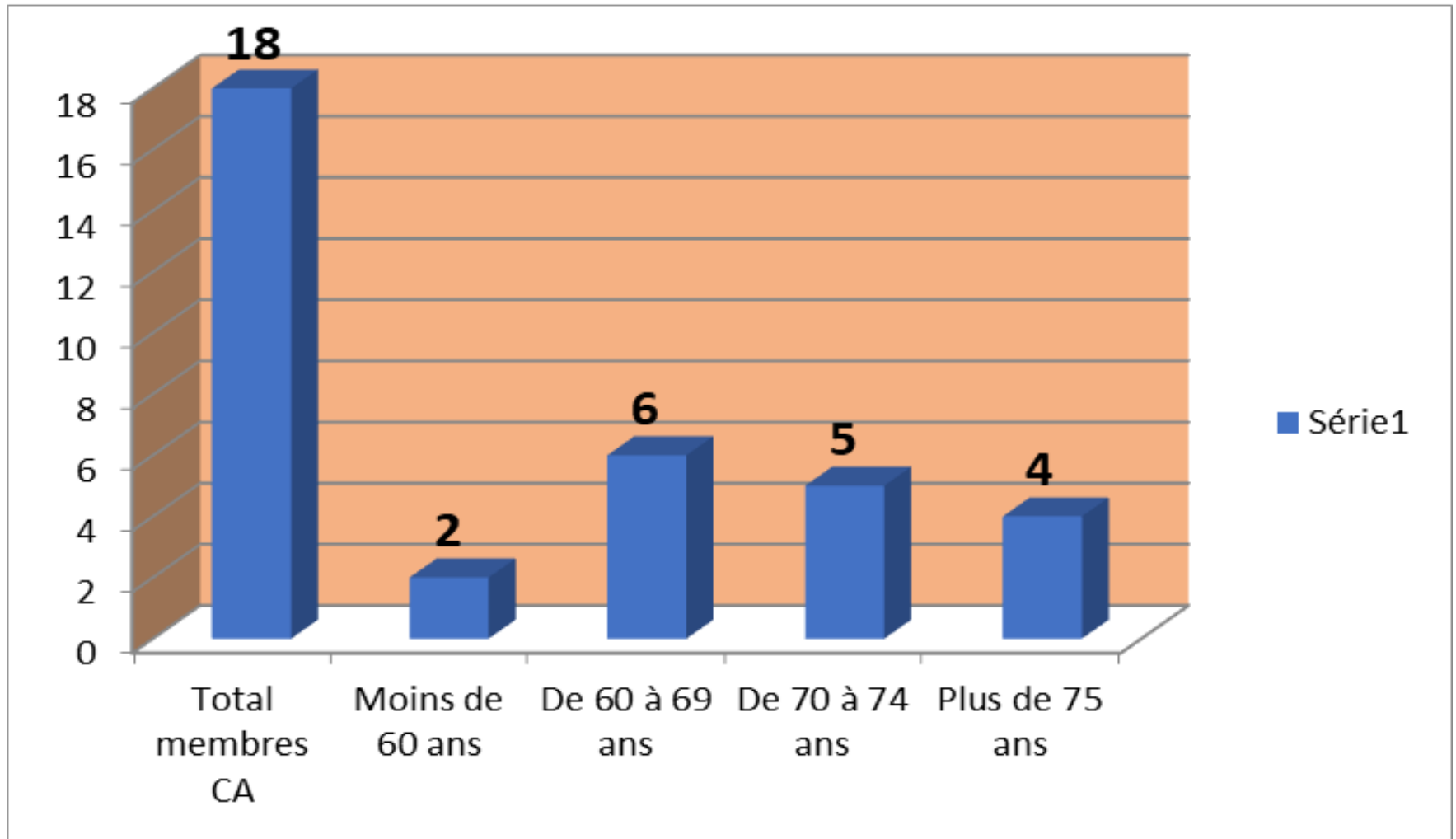
Nombre

18



Restera 18 CdB, 6 entre 70 & 75 ans, 11 entre 60 et 70 ans & 1 < 60 ans

Les membres du CA



7 à 9 départs probables dans les 3 ans

Le constat

- Nous avons un taux de renouvellement correct (35 à 45 nouveaux/an)
- Environ 2/3 ne reviennent pas dès la deuxième année
- L'âge moyen des nouveaux a augmenté de 6 ans sur les 10 dernières années
- Notre communauté de CdB vieillit (12 sur 30 > 70 ans), particulièrement les plus expérimentés et se renouvelle peu
- Dans les trois ans à venir 7 à 9 membres du CA, les plus anciens et les plus chevronnés, ne seront pas reconduits

Les nouveaux...!

Chantiers à ouvrir pour:

- les toucher & les attirer
- Les accueillir, les intégrer & les fidéliser
&
- Renouveler et rajeunir nos cadres & nos CdB

Les toucher & les attirer

- Actions en cours

- Emplacement Nautic, visuels salons, salons régionaux
- Une plaquette GIC numérique
- Amélioration du contenu de notre communication et des services en ligne sur notre site (descriptifs des bateaux loués, aspects perfectionnements, développement de l'interactif...etc.)

- Chantiers à ouvrir

- Une gestion des contacts salon « jeunes » dès mi-décembre (relance téléphonique, une présentation d'accueil...etc.)
- Promotion du GIC dans l'environnement familial et amical de chaque membre avec un système de parrainage ouvrant un droit à réduction ou avoir sur une croisière à suivre
- Contacts/partenariat avec d'autres clubs/associations avec en interne publication croisée des programmes
- Partenariat avec des sites type VogAvecMoi
- Une meilleur diffusion de notre flyer (shipchandlers, capitaineries..)

Les accueillir, les intégrer & les fidéliser

- Chantiers à ouvrir
 - Mise en place d'une équipe pour la gestion & le suivi des nouveaux (accueil, parrainage ou référant, relance, analyse des enquêtes...)
 - Maintien de la qualité des programmes, des offres (croisières à thèmes, rallye...), des équipages (mettre en place des « filtres ») et de l'encadrement **CdB** (liste d'équipage où les nouveaux membres seront identifiés comme tel, réunions d'équipage, perfectionnement continu des CdB qui doivent naturellement être des passeurs de compétences, faire découvrir le club et ses activités...)
 - Donner du corps à la « vie du club » (réunion à thème, ateliers techniques, « galette des rois », café du Commerce une fois par mois...)

Renouveler, rajeunir nos CdB

- **Situation au 01-01-2018, rappel**

- **30 CdB actifs dont 4 potentiels (*)**

(*) Potentiels = séminaire + croisière embarquée de qualification mais pas encore fait sa croisière d'application)

- **12 CdB > 70 ans, 13 de 60 & 70 ans, 5 < 60 ans**
Age moyen: 66,1 ans

- **Dans 5 ans**

- **6 CdB > 70 ans, 11 de 60 à 70 ans et 1 < 60 ans,**
total 18 (si nous éliminons les CdB de + de 75 ans)

Age moyen: 67,3 ans

- **28 à 30 croisières par an à assurer**

Renouveler, rajeunir nos CdB

- **Besoins impératifs**

- Qualifier **3 CdB/an** (< 60 ans) minimum si non croissance du GIC, **4 CdB/an** si nous gardons une croissance similaire à ces 3 dernières années
- Consolider notre cursus:
 - Séminaire (mieux sélectionner les postulants sur CV)
 - Semaine embarquée de qualification
 - Croisière d'application
 - Permis hauturier & CRR (souhaités ou à passer dans l'année)
 - Stage sécurité (souhaité)
 - Stage manœuvre (fortement conseillé dans l'année)
- Pour les **animateurs**, harmoniser le contenu de la semaine embarquée et de la grille d'évaluation des compétences
- Pour la **Commission Navigation**, faire monter en puissance nos jeunes CdB en terme d'expérience et de compétences

Renouveler, rajeunir nos CdB

- **Action 1, promotion interne**

- **Nos CdB** attitrés doivent:

- Détecter, encourager à s'engager et tester les CdB potentiels tant sur le plan technique que d'animation
- Clairement exprimer/rendre-compte lors des enquêtes CdB
- Conforter les jeunes CdB embarqués à leur bord comme second ou chef de quart et être des passeurs actifs de compétences

- **La Commission Perfectionnement** doit:

- Exploiter les enquêtes et assurer le suivi
- Relancer dès novembre pour les inciter (entretien personnalisé) à participer au séminaire CdB & à la semaine embarquée

- **La Commission Navigation** doit:

- Sélectionner & réserver qq croisières d'Application (1 s)
- Les proposer pro-activement aux jeunes CdB qualifiés
- A défaut, leur offrir un embarquement comme second d'un CdB senior sur une croisière plus délicate
- Leur donner une priorité d'affectation si nécessaire

Renouveler, rajeunir nos CdB

- Action 2, promotion externe
 - Accueillir les CdB qualifiés d'une instance reconnue (Glénan ayant encadré des 4 voiles, CCIF, Spi-Sud...)
 - En suivant une procédure simplifiée: CV, entretien d'accueil, puis 3 J de navigation type stage manœuvre avec CdB senior du GIC
 - En ayant les prérequis GIC, permis hauturier & CRR
 - En encadrant rapidement une croisière dite « d'application »
 - En leur proposant un embarquement comme second d'un CdB senior sur une croisière plus délicate (permettra aussi de s'imprégner de la « culture » GIC)
 - Adapter notre communication
 - Se réclamer clairement de notre filiation « Glénan » avec une thématique « vous avez aimez les Glénan, venez au GIC vous perfectionner, découvrir la haute mer & de nouveaux horizons, prendre des responsabilités.... »
 - Vers les clubs/associations « partenaires » pour proposer des formations croisés

Renouveler, rajeunir nos cadres

- **Constat**

- Aujourd'hui 17 membres + 1 coopté
- Age moyen: 69,3 ans
- 4 > 75 ans, 5 entre 70 & 75 ans
- 7 à 9 départs probables dans les 3 ans
- Perte majeur de connaissance du fonctionnement du club, de ses membres et d'expérience nautique

- **Actions**

- Chaque partant doit se déclarer dès maintenant
- Chaque partant déclaré doit mettre en place un successeur, le former et lui transmettre ses outils & ses archives
- Un appel à candidature pressant très en amont de l'AG (septembre) sur les fonctions à pourvoir

(1) En résumé, ce que le club attend impérativement de ses CdB

- Une prise en charge des « nouveaux » dès la constitution des équipages
- L'organisation d'une réunion d'équipage (dans la mesure du possible, ou par Skype + courriel) pour coacher les nouveaux & coordonner la préparation de la croisière
- Une attention particulière aux nouveaux (avant, pendant & après) afin d'identifier leurs attentes et d'y répondre
- Une information des nouveaux sur le projet du GIC, son fonctionnement et ses activités, en particulier de perfectionnement

(2) En résumé, ce que le club attend impérativement de ses CdB

- L'identification de CdB potentiels, de les encourager à s'engager et de les tester tant sur le plan technique que de l'animation
- Faire monter en puissance les jeunes CdB assurant les fonctions de second ou chef de quart
- D'une manière proactive, d'être des passeur de compétences
- D'assurer l'animation de vos bord en privilégiant le côté convivialité
- De rendre compte dans les enquêtes clairement et sans détour des équipiers inaptes physiquement ou à la vie collective

Prise en main de Boavista

Les prérequis
(Serge Laporte)

Le topo sécurité



- Le matériel
- Les consignes
- Livre de bord
- L'HLM
- Le feu
- La voie d'eau
- L'évacuation

La sécurité

C'est un état d'esprit

Visé à la prévention des risques

Première préoccupation du CdB

Requiert la vigilance permanente de **tous**

Chacun est acteur de sa sécurité et de celle des autres

Le topo sécurité

- Ce n'est pas un exposé théorique
- C'est un exercice pratique, au même titre que prendre un ris, mouiller, ...etc.
- C'est à calibrer en fonction de l'équipage, du bateau et du type de « sortie en mer »

Le matériel de sécurité

- Localiser, vérifier les dates de péremption, mode d'emploi et fonctionnement :
 - Artifices de signalisation: feux de détresse, fumigènes
 - Extincteurs, couverture anti-feu
 - Feux de route, mouillage & pont (au tableau électrique)
 - Miroir de signalisation, sonde à main, palan de levage/récupération
 - Corne de brume, cisaille à hauban, jumelles
 - Harnais et brassières (**attribués à chaque équipier et réglés**)
 - Lampes de poche, projecteur et piles, flash lights
 - Emplacement des bouteilles de gaz, des vannes de fermeture gaz et gasoil
 - Vannes d'évacuation ou d'arrivée d'eau (toilettes, évier, refroidissement moteur ...), présence des pinoches.
 - Pompe électrique (au tableau électrique)

Le matériel de sécurité

- **Sur le pont, localiser et vérifier:**
 - La bouée fer à cheval, le scintillant (piles) et son halin, la perche IOR & son scintillant (tout autre matériel de marquage et de flottabilité)
 - La « ligne de jet » (life sling) et modalités d'utilisation
 - Les lignes de vie, pontets de sécurité, et leurs capelages
 - Le Bib, son amarrage, son dégagement et mode d'emploi
 - Le container de survie, sa composition
 - La pompe manuelle, brinqueballe, seaux, écopés
 - Point de fixation sur la bôme du palan de levage/récupération
 - L'emplacement de la barre de secours et sa mise en place.

Le matériel de sécurité

- Fonctionnement & utilisation
- de la VHF



➤ Mode d'emploi du matériel
(se référer à la notice d'utilisation)

➤ Procédure d'envoi messages **MAYDAY**
& **PAN PAN**

- Automatique (VHF ASN)
- Manuelle (VHF ancienne génération)
- Contexture du message (français et anglais)

Les consignes permanentes de sécurité

- **Informer sur les risques individuels :**
 - Ecrasement entre quai et coque, coup de bôme, chaîne et guindeau, déplacement sur la plage avant, pieds nus...
 - HLM et conséquences (noyade, hypothermie...)
 - Dangers dus au soleil (déshydratation, insolation...)
 - Vie à bord ; cuisine, gaz, liquides inflammables, couteau...
- Former des binômes (responsable l'un de l'autre en cas d'évacuation)
- Faire préparer « Grab-bag » individuel
- **Continuité de la navigation/de la présence d'un navigateur à la table à carte.** Continuité de la liaison carte-paysage (anticiper le paysage), cohérence des informations (amers, aspect de la côte, sondes...**doute permanent**), relèvements/alignements de sécurité

Les consignes permanentes de sécurité (suite)

- **Continuité de la veille** (en particulier sous le vent et par visibilité réduite)
- **Harnais** : porté et attaché par équipiers sur la plage avant pour les réductions de voile. Par tous à compter du premier ris, sous spi, par mauvaise visibilité (brouillard) et de nuit (+ lampe à éclats). Se **crocher court dans le cockpit**, sur la ligne de vie, ou pontets ad-hoc et au vent ou du côté de la vague (pas sur un hauban)
- **Harnais** : porté et attaché par équipier malade sur le pont
- **Brassière** idem (les 4 I: spI, rIs, nuIt, brouIllard).
- **Livre de bord**: documenté toutes les heures rondes, au stylo. C'est un document légal auquel autorités maritimes, justice, experts et assurances se réfèrent en cas d'accident

Le livre de bord

- C'est un document légal, auquel Autorités Maritimes, experts, assurance et justice se réfèrent.
- Juridiquement, il fait foi, jusqu'à preuve du contraire.
- C'est la « main-courante » des paramètres de navigation, des manœuvres, de tous les évènements & observations, des éventuels problèmes rencontrés et des décisions prises

En début de croisière

(page de garde du LdB)

- Nom & immatriculation du bateau
- Caractéristiques principales du bateau
(L x l, tirant d'eau et d'air, déplacement, puissance moteur, capacités réservoirs GO, eau...etc.)
- MMSI & indicatif radio
- Rôle d'équipage et nom du CdB
- Les consignes permanentes de sécurité

Pour chaque jour calendaire

- Les heures et hauteurs marées correspondant à l'étape du jour
- La météo du jour, les AVURNAV et les prévisions/tendances pour les 24 h suivantes
- Les horaires des météo à prendre
(CROSS/MRCC, VHF, BBC4, office météo local...)

En route, pour chaque heure pleine

- Les paramètres de navigation, en données brutes, loch, cap C, vitesse surface, position (GPS, estimée, relèvement), sonde, COG, SOG (rester homogène en termes d'unités & décimales)
- Les paramètres météo, vent (direction & force), état de la mer, visibilité, pression atmosphérique, nuages et couverture nuageuse en octas (le temps « sensible »)
- Les paramètres de marche du bateau, allure, voile, moteur, tension/charge batterie

Lors de chaque évènement

(partie droite du LdB)

Noté de façon synthétique sur la ligne horaire pleine correspondante. **Peut faire l'objet d'une ou plusieurs lignes supplémentaires.** A l'heure pleine suivante (dans la partie gauche du LDB), **les notes reprennent sous la/les lignes supplémentaires.**

- **Chaque modification** de route (horaire, nouveau cap compas, loch, nouvelle vitesse surface) ou adaptation du plan de navigation original
- **Les manœuvres** et modifications de la voilure (quoi, horaire...)
- **Position par rapport à la côte ou un amer**, sondes (A x mn dans le xxx° du phare de..., par le travers bâbord ou tribord de telle marque)
- Navires croisés, vacations VHF, incidents, avaries, évènements festifs du bord...
- **Evolutions du temps**, sautes de vent, grains/rafales, durcissement de la mer...
- **L'adaptation des consignes permanentes** de sécurité liées à l'évolution de la situation
- **Les heures moteur** pour chaque séquence de fonctionnement

En fin de journée

- Distance totale parcourue dans la journée (fond & surface) et cumul
- Nombre total d'heures moteur effectuées et cumul (*)
- Les réparations ou la maintenance à faire

(*) cumul en fin de croisière à reporter dans le cahier de passation (planification vidange huile)

Les incidents majeurs

- L'homme à la mer (HLM)
- Le feu
- La voie d'eau
- L'évacuation du bateau

(démâtage, foudre, collision, échouement, défaillance de l'appareil à gouverner, hélitreuilage...etc., voir littérature spécialisée)

Le feu

Les feux:

Classe A: feu de solide

Classe B: feu de liquide ou solide liquéfiable

Classe C: feu de gaz

Classe E: feu d'origine électrique

Le matériel

- Trois types d'extincteur:
 - A eau pulvérisée (matériaux solides...) classe A
 - A poudre (hydrocarbures, solvant, matériaux plastiques...) classe A,B,C
 - Au CO^2 (moteur & électricité) classe A et B
- La couverture anti-feu

Attention aux feux par négligence (cigarettes interdites à bord, bougies...)



Le feu

Feu de cabine (cuisine, gaz, électricité)

- Couper le gaz à la bouteille et le gazole
- Etouffer le feu (couverture ou torchon humide)
- Combattre le feu avec les extincteurs (se vide en 6 à 8")
- Ouvrir les panneaux pour évacuer les fumées et les gaz chauds
- Décider de l'engagement de la procédure d'alarme (Mayday) **avant que la VHF ne devienne inaccessible**
- Evacuer/jeter à la mer tout ce qui peut favoriser l'extension du feu ou exploser (produis détergent, alcool, bouteille de gaz, jerrycan...), affaler les voiles
- Décider de l'engagement de la procédure d'évacuation si le feu ne peut être contrôlé dans les toutes premières minutes

Le feu

Feu dans le compartiment moteur

- Couper vanne d'alimentation du gazole
- Arrêter le moteur
- Attaquer le feu avec extincteur CO_2 puis avec poudre en projetant le produit par le nable. Eviter l'eau qui diffuse le gazole enflammé
- Ne jamais ouvrir le capot moteur (backdraft)
- Couper la batterie moteur (si séparé du général, sinon coupe la VHF)
- Procédure d'alarme et d'évacuation : idem

La voie d'eau

Passes-coque, vannes, presse-étoupe, prise d'eau du moteur, fuite interne, problème de structure (avec ou sans choc >>> Rupture passe-coque = 200 l/mn)

A la mer, garder les vannes des passe-coques fermées et ne les ouvrir qu'en cas de besoin. Eventuellement un WC ouvert.

Le matériel

- Les pinoches
- Pompes, seaux
- Tout objet pouvant aider à colmater, coussin, matelas, sac de couchage, plaque de contre-plaqué, voile...

La voie d'eau

- Vérifier qu'il s'agit bien d'eau de mer (goûter)
- Actionner les pompes (cale et manuelle, **faible débit**) et utiliser tous les **seaux** et récipients disponibles
- Vérifier tous les **passes-coques en commençant par l'avant**, fermer les vannes ou obturer l'ouverture avec une pinoche
- Ausculter les tuyauteries, notamment du **circuit de refroidissement** eau de mer du moteur
- Si **problème sur le presse-étoupe**, mettre au point mort et limiter le débit avec des chiffons enroulés serrés autour de l'arbre
- Si **problème de structure** (le niveau ne baisse pas), obturer avec un paillet ou couverture, duvet, matelas. Improviser un pré-lart avec un foc placé à l'extérieur de la coque
- **Mettre à la cape** du même côté pour minimiser la pression et le débit
- **Procédure d'alarme et d'évacuation** : idem

L'évacuation du bateau

1. **Abandonner le bateau seulement quand il vous abandonne**
2. Ne pas mettre le BIB à l'eau avant d'avoir décidé d'évacuer le bateau (Le point d'amarrage du BIB ne résistera pas longtemps à des tractions violentes et répétées et le risque de perdre le BIB est grand).
3. Se préparer à l'évacuation, regrouper le matériel à embarquer
 - Individuel : grab-bag, se vêtir, boire, prendre un comprimé anti- mal de mer...
 - Collectif : jerrycan au $\frac{3}{4}$ plein, container de survie, papiers bateau, artifices de signalisation, GPS portable, VHF portable, balise EPIRB...etc

Protocole d'évacuation

+

Item	Actions - Préparation de l'abandon	Où	Qui
1	- Ordre de préparation d'abandon		CdB
2	- S'assurer que l'ordre est compris de tous		Second
3	- MAYDAY VHF - Communication avec CROSS/MRCC		CdB
4	- Préparation vestimentaire (vêtements chauds, lunettes, crème solaire, brassière, PAS DE BOTTES + <u>grab bag</u> perso (Médoc))		Tous
5	- Boire et prendre traitement contre le mal de mer		Tous
6	- Préparer une aussière sur l'arrière pour amarrer le canot		Second
7	- Préparer, acheminer, attacher le matériel à évacuer : <ul style="list-style-type: none"> o Balise EPIRB + Tel IRIDIUM o Valisette documents bateau + livre de bord o Miroir de signalisation o Coffret fusées de détresse (extraire 2 fusées rouge) o Container étanche matériel complémentaire de survie o Bidon 20 l d'eau au $\frac{3}{4}$ plein o Désalinisateur 	Coin <u>nav.</u> Bibliothèque Table carte Coffre Bd Coffre Bd Coffre Bd Coffre Bd	CdB CdB
8	- Fermer la vanne de carburant	Cab <u>arr trb</u>	
9	- Mettre le canot à l'eau (vérifier fixation de la bosse)	Coffre arrière cockpit	
10	- Percuter la Bouteille et amener le canot au plus près de la jupe		
11	- Rassembler l'équipage dans l'ordre d'évacuation, se compter		CdB

Protocole d'évacuation

(Suite)

	Actions - Abandon	Où	Qui
1	- Ordre d'abandon		CdB
2	- Embarquement second attaché à l'aussière & amarrage du canot avec l'aussière	Jupe arrière	Second
3	- De nuit ou à proximité d'une côte, tirer 2 fusées (après 1 mn)	Sous le vent	CdB
4	- Embarquement du matériel	Jupe arrière	Tous
5	- Embarquement équipage par binôme dans l'ordre d'évacuation	Id	Tous
6	- Embarquement CdB	Id	
7	- Se compter	Canot	Second
8	- Larguer l'aussière & couper la bosse sur ordre CdB	Canot	Second
	<p>- Attention</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Ne pas sauter dans le canot, descendre ○ Crocher sa longe sur l'aussière avant d'embarquer ○ Equilibrer rapidement les masses dans le canot ○ Ne pas embarquer avec des bottes ○ Ne pas se jeter à l'eau 		

L'homme à la mer

- Prendre d'abord les dispositions pour ne pas tomber à l'eau !
 - Crocher sa longe de harnais, court, dans le cockpit, et pour toutes manœuvres de réduction de voile, sous spi, de nuit, par faible visibilité (brouillard)
 - Bien respecter les règles de déplacement à bord et les limiter par gros temps, ou de nuit, anticiper.
 - Porter sa brassière (auto-gonflable) en permanence quelle que soit la météo, de jour comme de nuit (on l'enlève sur ordre si le temps est « idéal »).
 - Porter les éléments de signalement: capuche orange ou jaune fluo+ avoir un bâtonnet de cyalume ds la poche. De nuit ou temps de brume porter une flash light.
 - Par mauvais temps, on urine dans les toilettes, à genoux ou assis, et non par-dessus bord.

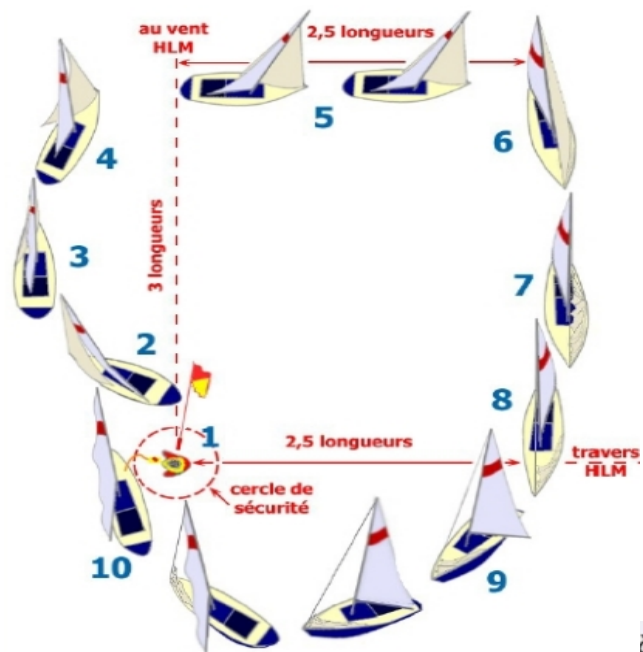
L'homme à la mer

- **Quelle méthode de récupération d'homme à la mer choisir ? (SNSM)**

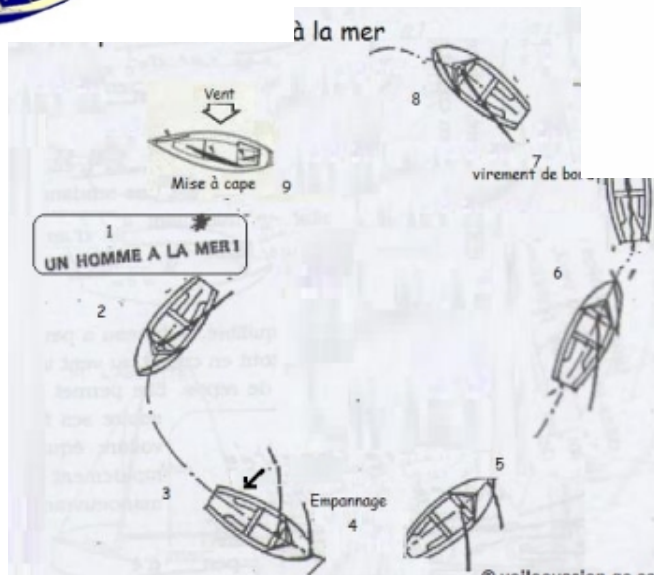
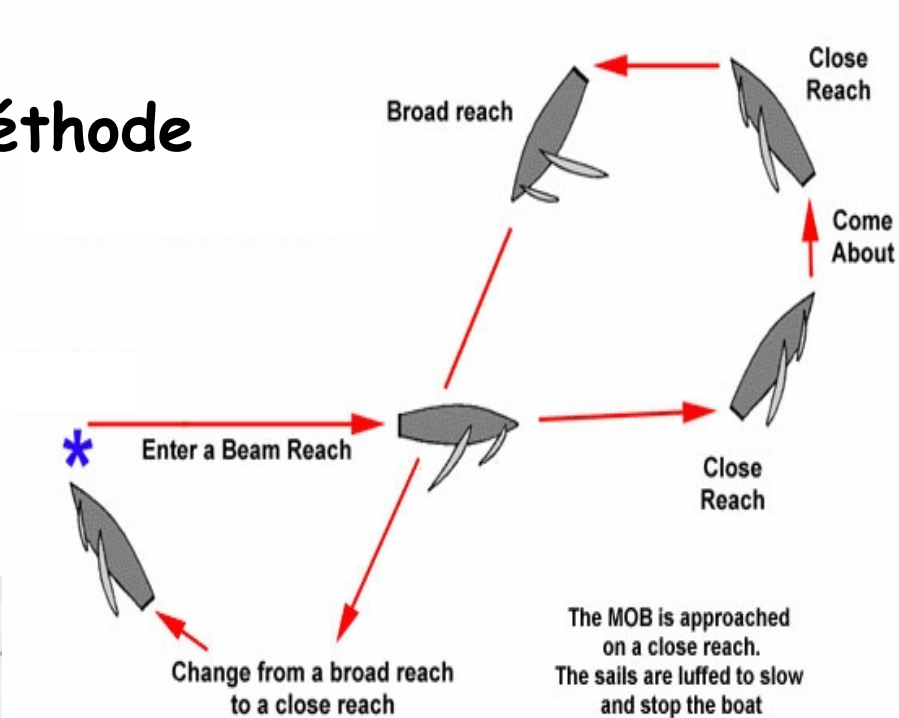
La bonne méthode, c'est la vôtre. C'est celle que vous aimez bien et qui vous correspond. Il est important de s'approprier cette manœuvre et de s'entraîner.

- **Garder le calme à bord, pas de panique ou précipitation. L'équipage met sa brassière.**
- **Nos bateaux modernes sont tous équipés de moteurs qui démarrent sans problème: ça change beaucoup.**

L'HLM - le « Quick Stop »



Cette méthode là ? ou



Celles là ?

L'homme à la mer

La méthode dite du « Quick Stop »

(ISAF = International Sailing Association)

=

Arrêter immédiatement le bateau

pour ne pas s'éloigner de l'HLM

et ne pas rompre le lien visuel ni psychologique

Le Quick Stop

Comme toutes les manœuvres
il faut:

la décomposer

la comprendre

la répéter

pour pouvoir la refaire
sans stress additionnel

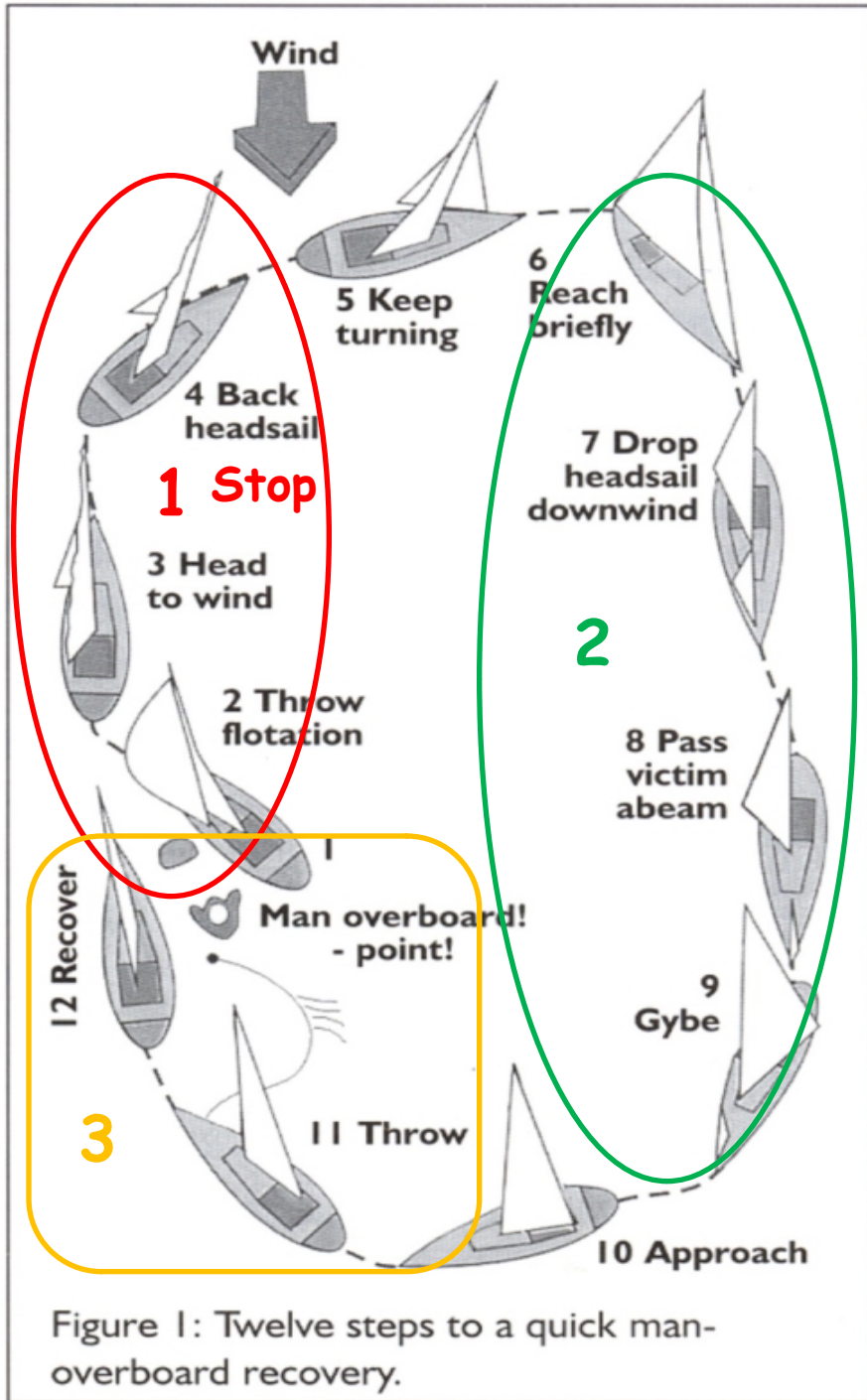


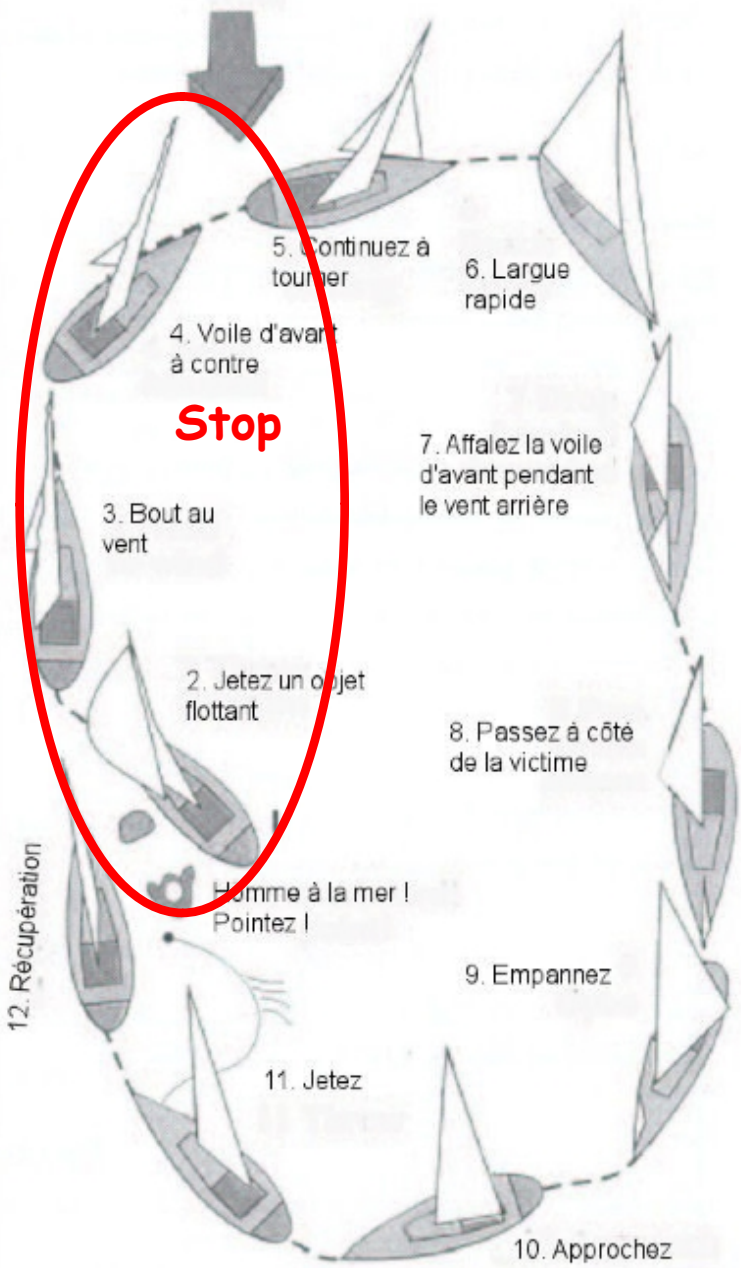
Figure 1: Twelve steps to a quick man-overboard recovery.

Quick Stop: Trois étapes

1. L'arrêt immédiat du bateau
2. La manœuvre de retour vers l'HLM
3. La récupération de l'HLM

Manœuvre ISAF mixte
voile - moteur

VENT



1 - L'arrêt immédiat du bateau

- Le **témoin** alerte: « **un homme à la mer, bâbord ou tribord !** » et garde le contact visuel (**bras tendu dans sa direction**).
- Un **équipier** ou le témoin, si seul, met à l'eau la **perche IOR** avec sa bouée (baliser la zone)
(la dérive d'un homme à la mer, avec gilet, avec du vent, est : $0,02 \times U$ (U étant la vitesse du vent)).
- Le **barreur** arrête **immédiatement** le bateau: lancer le bateau dans le vent sans rien toucher, virer, **se mettre à la cape** (foc à contre, écoute GV choquée à fond, barre à contre). Le bateau se met travers.
- Le **navigateur** actionne la touche « **MOB** » du GPS

Schéma 1 : douze étapes pour récupérer un homme à la mer système "quick-stop"

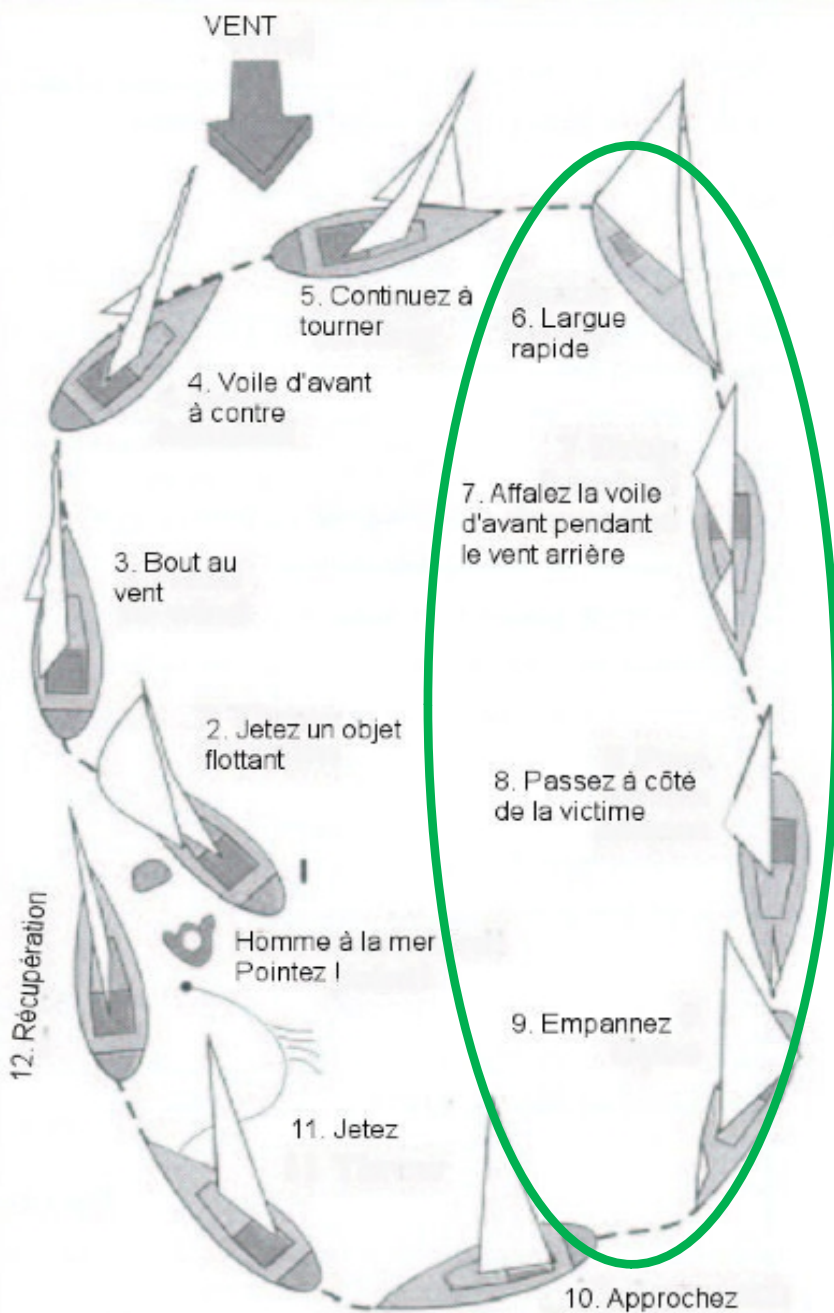


Schéma 1 : douze étapes pour récupérer un homme à la mer système "quick-stop"

2-La manœuvre de retour vers l'HLM

- Un équipier démarre le **moteur (*)**, le barreur embraye sur ordre
 (* Tout l'équipage doit savoir démarrer le moteur, à faire lors du topo sécurité)
 - L'équipage enroule le génois ou affale la voile d'avant, borde à plat la GV.
 - Le CdB engage la manœuvre de retour vers l'HLM en abattant jusqu'au vent arrière. Fait **sur-border** la GV dans l'axe (un empannage par gros temps représente un risque à ne pas négliger)
 - Quand l'HLM est par le travers, **empanne puis relofe** en faisant une route vers l'HLM suivant une trajectoire courbe pour l'approcher sous son vent
- Toute cette manœuvre doit se dérouler entre **50 à 100 m** de l'HLM

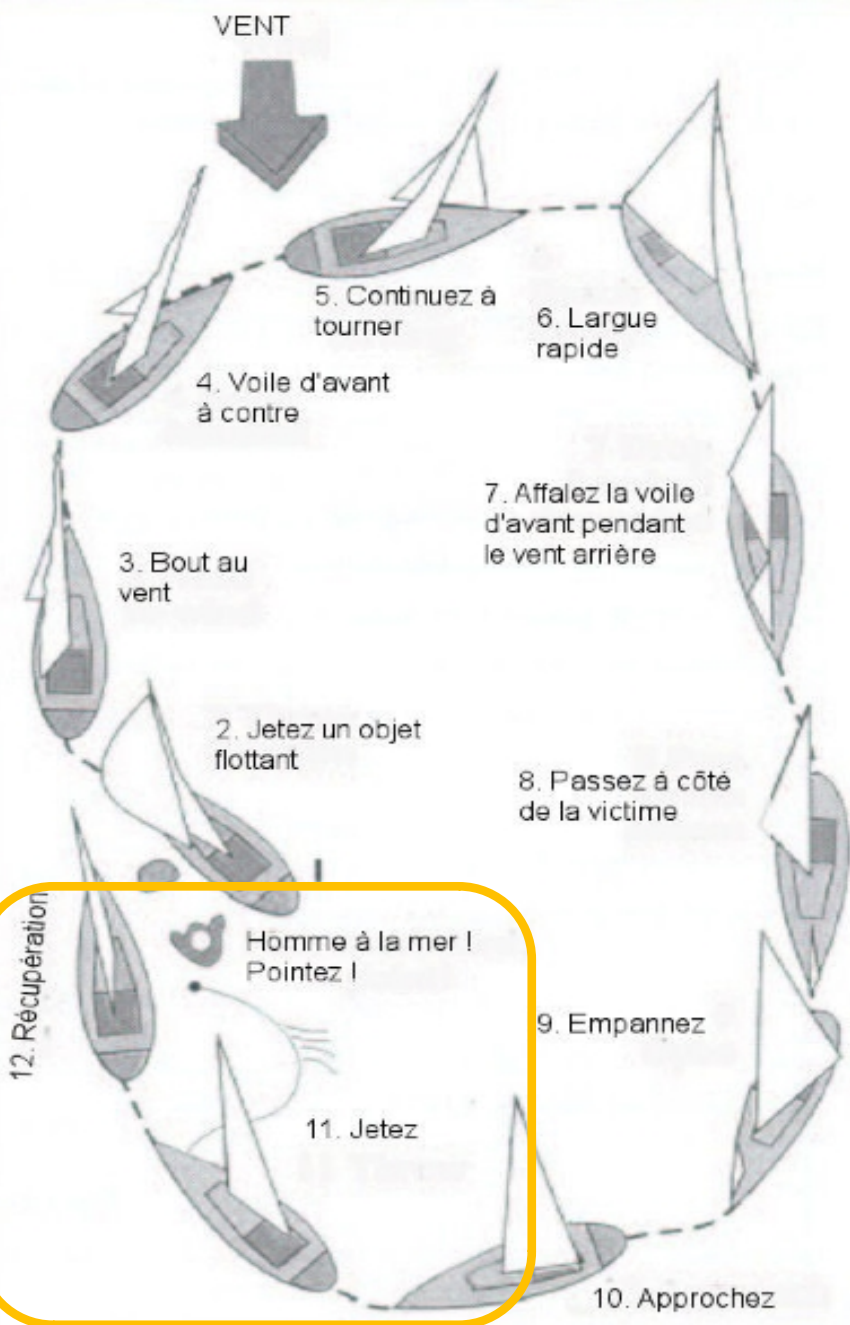


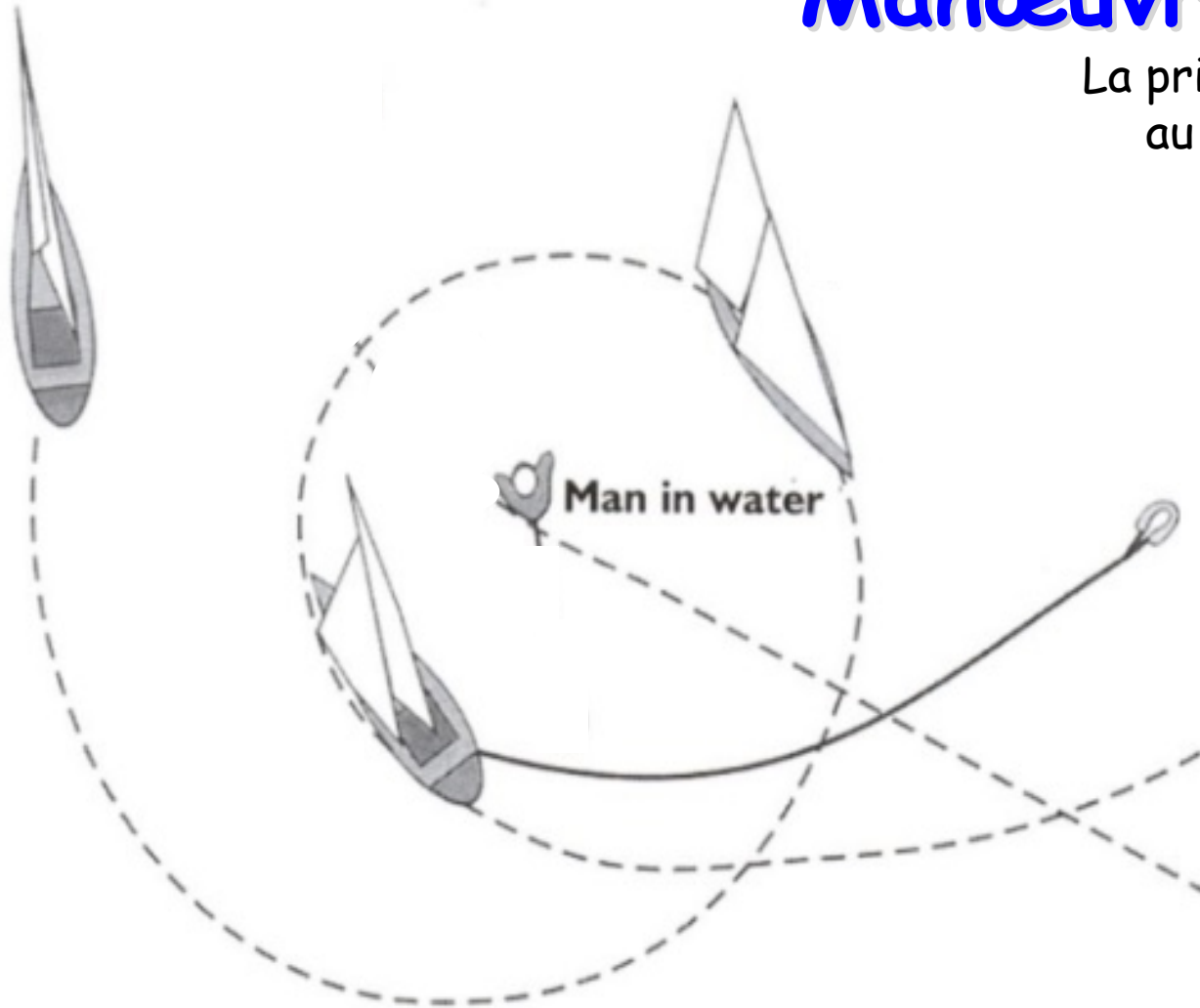
Schéma 1 : douze étapes pour récupérer un homme à la mer système "quick-stop"

3-La récupération de l'HLM

- En fin d'approche (sous son vent), **lancer la «ligne de jet»** (ou équivalent) au plus près de l'HLM en déroulant toute la longueur du halin tout en **restant à l'extérieur du cercle de sécurité (+/- 10 m)**
- Venir bout au vent et affaler rapidement la GV
- Entreprendre une **série de cercles** pour attraper au «lasso» l'HLM . Le halin doit finir par lui passer dans les mains.
- Une fois saisi par l'HLM, débrayer le moteur et haler lentement l'HLM (pour éviter qu'il lâche prise) vers la jupe arrière.
- **Abaisser l'échelle de bain**, capeler un bout sur son harnais et le treuiller (épuisé, il ne pourra pas remonter par ses propres moyens)
- En cas d'échec de récupération dans les 5' envoyer un message VHF sur canal 16. Poursuivre et noter info sur LdB.

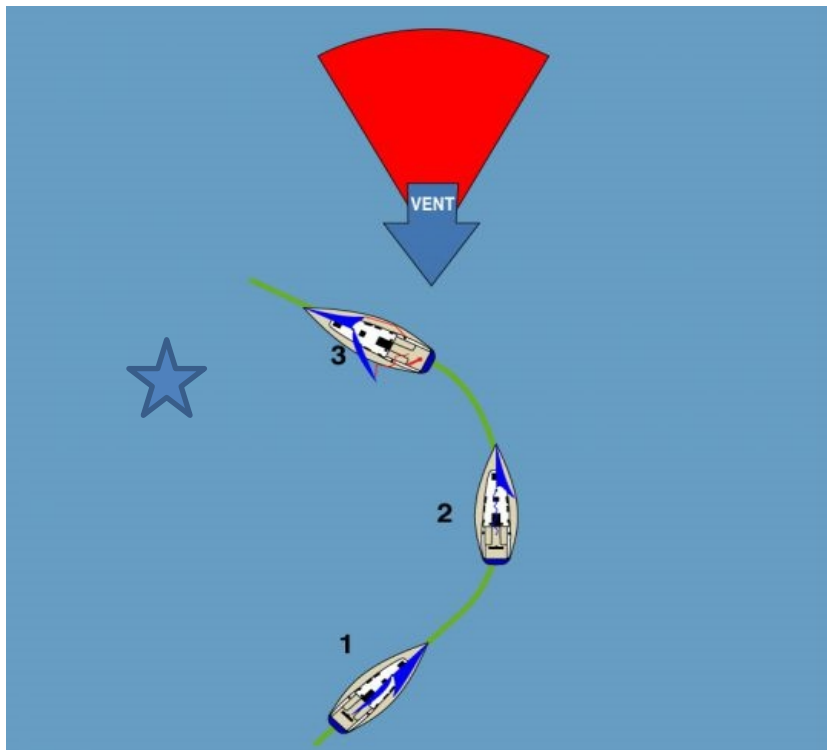
Manœuvre terminale

La prise de l'HLM
au « lasso »



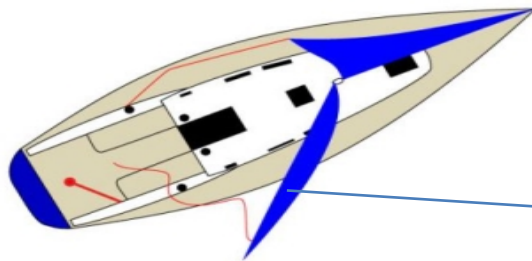
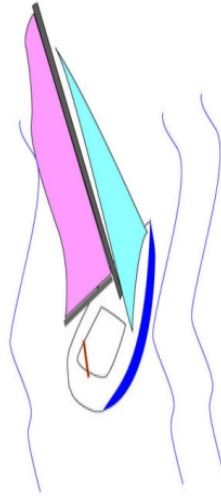
Par gros temps ou si moteur en panne

➔ Manœuvre de mise à la cape



- Repasser près du naufragé, au près , sous son vent
- Lofier en ralentissant légèrement, et virer en se mettant à la cape
- En bordant +ou- la GV, progresser vers l'HLM.
- **Avantages:**
 - pas de voiles qui faseyent,
 - un voilier stable
 - l'HLM se situe sous le vent du voilier .

Mise à la cape



- Virer en choquant la Grand Voile et gardant le foc à contre,
- et en laissant la barre sous le vent ou au vent pour une barre à roue, pour se présenter à la cape, donc travers au vent, au vent de l'HLM.

- Border légèrement la GV pour progresser



Retour d'expérience

Croisière de printemps
sur Cléa

(CdB: P Ragimbeau)

Retour d'expérience:

Croisière du 13 au 28 mars 2017

Un incident ...

- Chute à la mer d'un équipier déséquilibré par une écoute de génois, bateau au **vent arrière**
- A 3,6 NM dans le 118° de St Anthony Head
- 15 nœuds de vent secteur E
- Mer agitée
- L'équipier porte son gilet gonflable

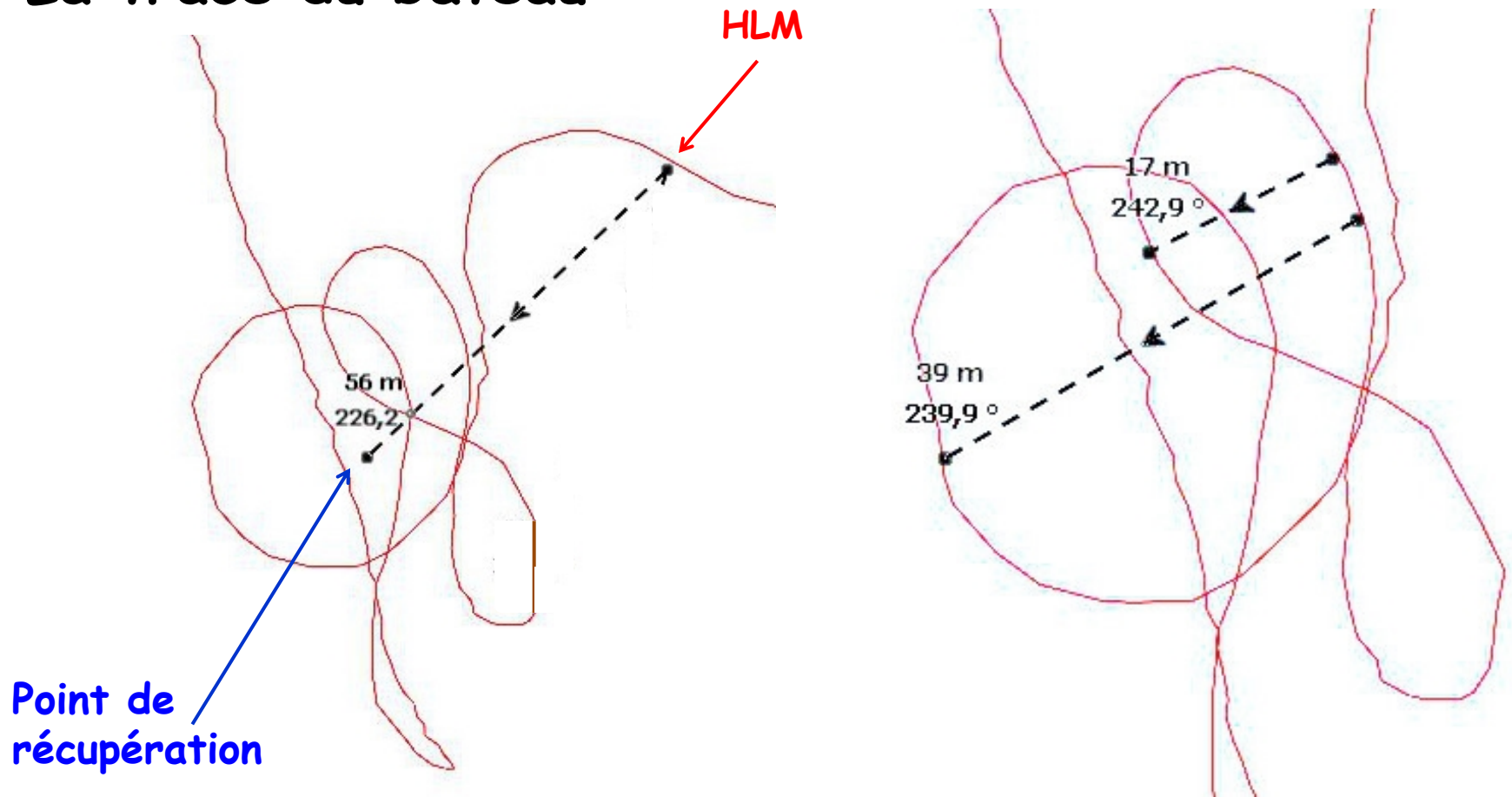
Croisière du 13 au 28 mars 2017

La récupération

- Arrêt immédiat du bateau
(« Quick Stop » de l'ISAF)
- Démarrage du moteur et affalage des voiles
- Manœuvre de retour vers l'HLM
- Mise à l'eau de la « ligne de jet » (made in GIC)
- Récupération de la personne, totalement lucide, par l'arrière après mise à l'eau de l'échelle de bain
- En moins de 10mn

Croisière du 13 au 28 mars 2017

La trace du bateau



Croisière du 13 au 28 mars 2017

Le débriefing

- Trois éléments déterminants

- Le gilet gonflable

- Flottabilité, visibilité
- Mais impossibilité de nager (pour rejoindre une perche IOR)

Le port du gilet gonflable semble une évidence aujourd'hui compte tenu de son coût et doit faire partie du matériel individuel

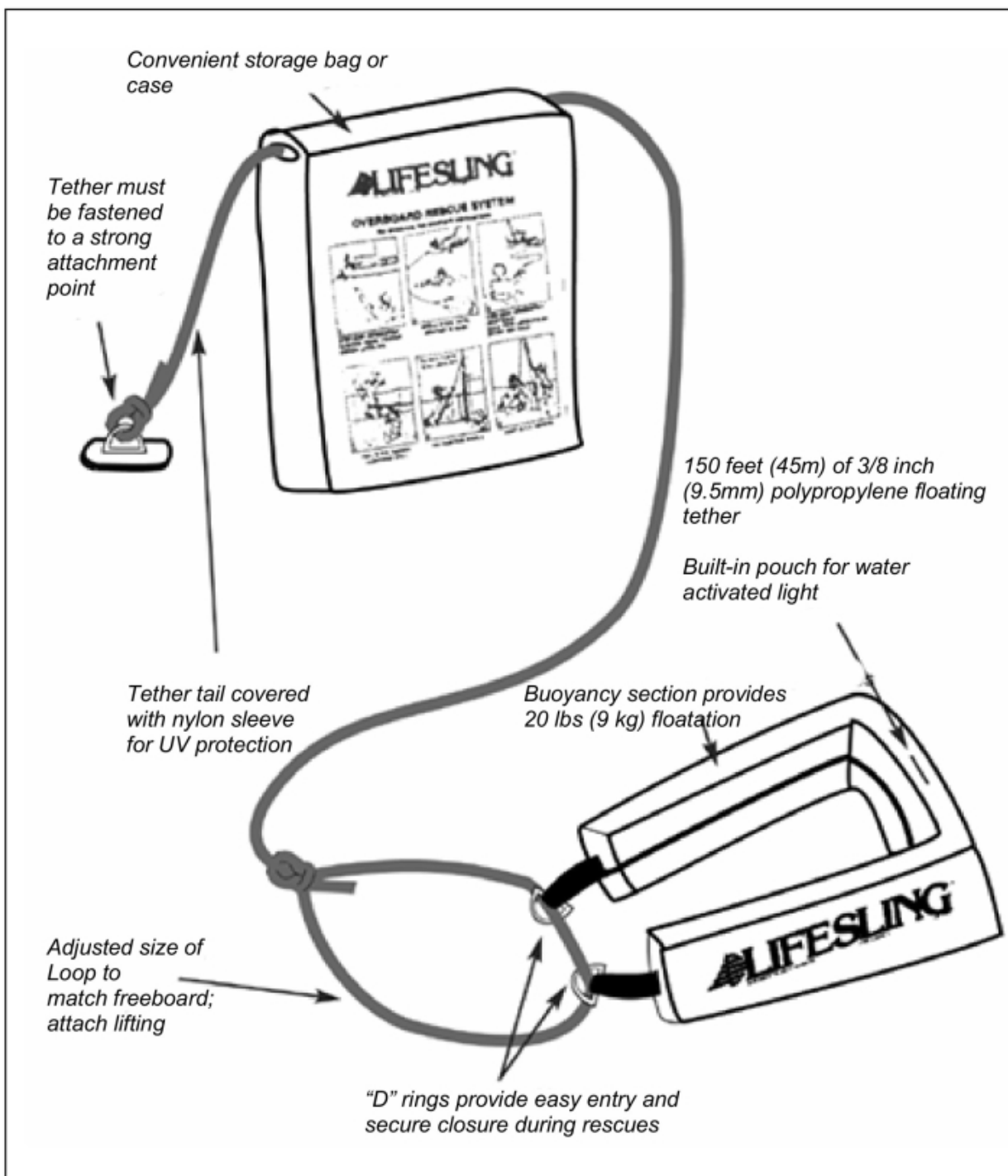
- La « ligne de jet »

- Impossibilité de rentrer dans la bouée fer à cheval
- Nécessité de s'accrocher fermement car efforts importants pendant la récupération : en fait le naufragé fait ancre flottante

- La sortie de l'eau de l'HLM

- L'HLM est incapable de se hisser par ses propres moyens
- Le treuiller

Il faut aller vers une « ligne de jet » munie d'une bouée type SILZIG



Ligne de jet

ou

Lifesling