

Test pratique chef de bord

Il sera réalisé à l'occasion de la conduite d'une navigation de jour comme de nuit, à proximité des côtes, d'une durée minimale d'une journée entière, et d'une longueur minimale de 15MN.

Les exercices proposés n'ont pas d'ordre sauf ceux qui font partie de la préparation ; ils peuvent être proposés à 1 ou plusieurs candidats :

Exercice 1 : météo et préparation de la sortie (chaque candidat)

On demande à chaque candidat de préparer un plan de navigation sur la durée de la sortie en précisant que l'on fera 2 à 3 heures de navigation de nuit.

On attend :

1 semaine avant, et la veille de la sortie, que le candidat envoie son plan de navigation en précisant

- Source de la météo
- Plan prévu et pourquoi
- Zones dangereuses repérées, Avarnav
- Solutions de repli en cas de retard, de changement de conditions

Pendant la sortie, le candidat sait vérifier que les observations (état du ciel, de la mer, baromètre, anémomètre, ...) correspondent ou pas à la météo prévue

Exercice 2 : inventaire sécurité (4 parties -> 4 candidats possibles)

On demande au candidat de faire l'inventaire minimal sécurité correspondant à la navigation prévue (navigation côtière sur quelques jours). Le candidat présente ses éléments de sécurité aux autres équipiers. (Il doit savoir ce qu'il cherche, mais il peut se faire aider pour trouver la localisation exacte)

On attend :

- Que les vérifications nécessaires aient été faites (présence et localisation du matériel)
- Un débriefing rapide (5min max par partie, idéalement 2 min) à l'équipage

Partie 1 : incendie et voie d'eau

On attend :

Incendie

—extincteurs, couverture anti feu, vanne d'arrivée de gasoil, trou d'accès extincteur au moteur, étouffoir mécanique sur le moteur, coupes circuit des batteries

Voie d'eau

—passes-coque, pinoches, pompe manuelle, pompe de cale, écope/seau

Partie 2 : HLM et évacuation du navire

On attend : (pour chaque item : localisation, état, fonctionnement)

gilets de sauvetage, nombre, état. :Réglage individuel du gilet de sauvetage, vérification, apprendre son fonctionnement. bouée de sauvetage/ceinture de flottaison, feu à retournement/perche IOR, touche MOB sur le GPS

radeau de survie : vérifier qu'il soit bien fixé mais aisé à mettre à l'eau et que la sangle de percussion soit bien attachée au bateau. balise EPIRB, VHF portable, bidon sécurité (miroir, fusées...)

Partie 3 : moteur, sécurité sur le pont

On attend :

Moteur :

–fonctionnement moteur. Vérifier marche AV/AR. Vérifications de base : jauge à huile, courroie, liquide refroidissement, huile inverseur, filtre à eau de mer, repérer l'étouffoir manuel, et l'accès manuel à l'inverseur.

-Moteur hors bord si présent (connaissance fonctionnement de base)

Sécurité sur le pont :

–balcons, filières, lignes de vie, gréement, vit de mulet, barre, état de la coque, fixation de la quille/dérive, fonds de cale

–drisses, palan de grand voile, taquets et winchs, aussières

–mouillage: adapté, état, jonction ancre/chaîne, chaîne/câblot , étalingure, guindeau

–feux de navigation

Partie 4 : matériel de navigation, électricité, niveaux

On attend :

Matériel de navigation à bord : VHF fixe (MMSI, messages de sécurité), GPS et/ou traceur (touche MOB), AIS si présent (fonctionnement notion de CPA TCPA), compas fixe, compas de relèvement, fond de cartes sur le GPS, carte papier, sondeur, sonde à main, documents de navigation (bloc Marine, Livre des feux, annuaire des marées, livre de bord)

Electricité : tableau de bord, batteries (vérifier leur niveau et faire un test de maintien du niveau de charge en débranchant du quai et en faisant fonctionner le frigo et un max d'éclairage)

Niveaux : batterie, gasoil, eau, gaz

Exercice 3 : chef de bord sur minimum 1 demi-journée

Le candidat doit se conduire en tant que chef de bord. Il prend en compte le niveau de ses équipiers.

On attend :

- Établissement d'un programme en adéquation avec la météo, les désirs, les capacités de l'équipage
- Tenue du livre de bord
- Prise de décision des manœuvres (description et attribution d'un rôle précis à chacun)
- Respect des règles de route entre navires (route de collision en particulier)
- Gestion de l'équipage
 - Sécurité
 - Bien-être
 - Motivation
- Bateau tenu propre et bien rangé
- Respect à tout moment de l'environnement : zones/faune protégés, déchets

Exercice 4 : Navigation avec et sans outils électroniques

On demande au candidat de préparer une navigation et de suivre la navigation, avec et sans outils électroniques.

Les points évalués sont : utilisation des documents nautiques, lien cartes-paysages, consignes de routes précises, respect du balisage, réactivité, sécurité de la navigation, pouvoir donner à tout moment la position à moins de 0.5 mile près en moins de 2 min.

On attend :

- Préparation de la navigation (repères, temps estimé)
- Points réguliers sur la carte et reportés dans le livre de bord
- Utilisation des outils électroniques disponibles (à bord et personnels) pour :

Test pratique chef de bord

- faire un point
 - déterminer la route
 - estimer l'heure d'arrivée
- Le candidat doit également assurer la navigation en cas de défaut des instruments électroniques, et être capables sans ceux-ci de :
 - faire un point
 - déterminer la route
 - estimer l'heure d'arrivée
 - maintenir l'estime sur une durée de 3h minimum

Exercices 5 : Manœuvres (voir 2ème fiche Test Pratique)

Les exercices sont tous effectués par chaque candidat, sur demande du formateur, pendant la journée

On attend que ces exercices soient réalisés avec calme et sécurité, le candidat sait expliquer à l'équipage ce qu'il fait et/ou ce qu'ils doivent faire.

Exercices 6 : Imprévus

Le but est de provoquer un ou des « incidents » ou de complexifier ponctuellement les exercices ci-dessus, afin d'évaluer la réaction des candidats dans ces situations.

Ces exercices sont effectués à la demande du formateur, il peut s'agir par exemple d'HLM à des moments « inopportuns » (avec le spi ; au moment d'un changement de voile d'avant; lors d'une prise de ris...), de prendre une place de port difficile, de mimer un incident moteur ou électronique, de mimer une avarie ou une blessure d'équipier, ...

On attend dans ces cas-là :

- que le candidat sache garder son calme, et celui de l'équipage
- qu'il puisse définir les nouvelles priorités, et les communiquer
- qu'il évite dans ces conditions difficiles tout sur-accident
- Une résolution de l'incident ou une description des moyens d'y parvenir

On n'attend pas dans ce cas-là :

- que la ou les manœuvres soient réalisées parfaitement (le niveau d'attendu n'est plus celui décrit dans la fiche de réussite des manœuvres)
- aucune contrainte de temps sur ces imprévus, hormis celle que la sécurité impose

C'est la personne évaluée (nommée « candidat » dans le tableau ci-dessous) qui est responsable et donne les ordres du début à la fin. Pendant cet atelier, le candidat doit aussi veiller en permanence à la sécurité de son équipage.

Test pratique chef de bord

Test	Conditions	Critères de réussite
Départ de pendille	Le candidat est à la barre et commande les équipiers	Explication de son choix tactique. Brief de l'équipage et Postes de chacun définis. Préparation adaptée (hauteur pare-battages ; taquet/anneau repérés, prise en compte du vent). Amarrage final adapté. La coque du bateau ne doit toucher ni les autres bateaux ni le ponton. En sécurité : pas de risques de blessures d'équipiers
Accostage sur pendille		
Accostage parallèle au quai		
Départ sur garde		
Demi-tour sur place (départ à l'arrêt ou quasi à l'arrêt)	Le candidat est à la barre	Prise en compte du pas d'hélice. Utilisation du coup de fouet. Demi-tour dans un rayon de 1,5 longueur de bateau
Virement de bord	Le candidat est à la barre Un (ou 2) équipier(s) au foc Un équipier à la grande voile	Prise en compte des autres bateaux Perte de vitesse faible ; coordination avec équipiers. Gestion cap : ne se retrouve pas vent de travers 2 virements réussis sans manque à virer
Empannage		En sécurité : placement des équipiers par rapport au palan/bôme Passage de la grande voile au milieu, absence de gîte pendant toute la manœuvre ; sortie au grand large (et non travers) 2 empannages réussis en sécurité
Mise à la cape	Le candidat est à la barre	Bien gérer l'arrêt du bateau. A réaliser en moins de 10 secondes.
Récupération d'homme à la mer en partant du près	Le candidat est à la barre Un (ou 2) équipier(s) au foc Un équipier à la grande voile + un équipier pour récupérer "l'homme à la mer"	a) Arrêt rapide pour ne pas s'éloigner (<10 sec). b) Alerter. Marquer zone (MOB et autre). Consignes de sécurité (<1mn). c) Bateau arrêté, "l'homme à la mer" peut être récupéré (Deux cas de figure : si récupération rapide d'un équipier agile, ce sera au niveau de la jupe AR. Si récupération lente d'un équipier éventuellement blessé, la récupération se fait au vent, en avant des haubans) Le bateau ne doit pas toucher l'homme à la mer {vitesse approche toujours < 1 nœud} d) HLM réussi au premier ou 2 ^{ème} passage, en moins de 10min e) jamais de risque de suraccident sur toute la manoeuvre
Récupération d'homme à la mer en partant du portant		

Test	Conditions	Critères de réussite
Prise de ris	Vent supérieur à 10 nds ; candidat seul à la manœuvre, un équipier à la barre ou pilote	Bon plein. Mise en route moteur si nécessaire si voile d'avant déjà réduite. Manœuvre totale en moins d'1,30mn
Lâcher de ris		
Changement de voile d'avant (ou mise en place trinquette)		Bien briefer l'équipage pour une manœuvre la + rapide possible (dépend du bateau)
Mouillage		Choix de l'emplacement (profondeur ; vent et houle, rayon d'évitage, type du fond, placement par rapport aux autres bateaux) Mouillage à l'arrêt ; chaîne étalée dans l'axe du vent ; vérification de la tenue ; repères pris Solutions si vent fort
Prise de coffre		Bateau arrêté, un équipier muni d'une gaffe peut attraper le coffre sans risque (vit < 0,5 Nds)
Inspection mât ou arbre d'hélice		Le candidat sait faire monter un équipier au mât en toute sécurité Le candidat sait aller inspecter et toucher l'arbre d'hélice