

**LES OUTILS DE L'ENTRAINEUR : Partie5
ENTRAINEUR ET SECURITE¹
Philippe Neiras**

L'EQUIPEMENT DE SÉCURITÉ DES NAVIRES DE PLAISANCE

CAS DE NOS SEMI-RIGIDES D'ENCADREMENT

**CF Division 240 et arrêté du 2 décembre 2014 parution JO du 12 décembre 2014
et application au 1^{er} mai 2015**

Les entraîneurs en voile légère (dériveurs solitaires, dériveurs doubles, skiffs, catamarans, planches à voile) utilisent des bateaux à moteur de type « semi rigides » (RIB : Rigid Inflatable Boat) pour assurer l'entraînement, le suivi en compétition et la sécurité des coureurs. Ces bateaux se sont imposés sur tous les circuits de régates et dans les clubs de voile. Le semi rigide est **LE** bateau adapté au métier d'entraîneur en voile.²



Ces bateaux à moteur de type semi rigide, utilisés par les entraîneurs, sont généralement des bateaux d'une longueur de 4,20m à 6 mètres ; disposant d'une motorisation de 40 à 80 CV : généralement des moteurs 4 temps essence. Les modèles de semi rigides les plus utilisés par les entraîneurs FF Voile sont : VSR 5,8m ou 5,4m ; Zodiac SRMN 5,5m ou 6 m ; Tornado 5,8m ou 5,2m, Zeppelin 18 V Pro ou 16VPro ; Zodiac Pro Man 12...

¹ Consulter l'excellent blog de David Alexandre : <https://surviemer.wordpress.com>

² Les Outils de l'entraîneur : L'entraîneur et son premier outil : le bateau à moteur . Les cahiers de l'ENV. Septembre 2005. Philippe Neiras

Un ensemble de textes officiels définissent les conditions d'utilisation et les matériels de sécurité obligatoires à bord...

La division 240

Après les deux arrêtés du 28 avril 2014 apportant une nouvelle définition de l'engin de plage et encadrant la navigation des embarcations mues par l'énergie humaine, un arrêté du 2 décembre 2014 apporte des modifications à la réglementation relative à la sécurité des navires de plaisance.

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer

Direction des Affaires Maritimes

REGLES DE SECURITE APPLICABLES A LA NAVIGATION DE PLAISANCE EN MER SUR DES EMBARCATIONS DE LONGUEUR INFERIEURE OU EGALE A 24 M

« La présente division définit les conditions d'utilisation ainsi que les dispositions relatives au matériel d'armement et de sécurité applicables en mer à tous les engins, embarcations et navires de plaisance à usage personnel ou de formation d'une longueur de coque inférieure ou égale à 24 mètres. Elle s'applique en complément des exigences essentielles s'imposant aux fabricants en application du décret N°96-611 du 4 juillet 1996 modifié, transposant la directive européenne N°94/25/CE amendée ou, lorsque le navire n'est pas soumis au marquage « CE », du référentiel national applicable. »

Date de signature	Date de parution J.O.	
11-03-2008	08-04-2008	Édition
04-12-2009	07-01-2010	Modification
20-05-2010	10-06-2010	Modification
05-07-2012	14-07-2012	Modification
28-04-2014	13-05-2014	Modification
02/12/14	12/12/14	Modification

(entrée en vigueur le 1^{er} mai 2015)

La division 240 ne définit pas à elle seule les conditions d'utilisation des engins ni le matériel de sécurité obligatoire à bord. Il faut aussi se référer :

-Au RIPAM : Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer

-Au manuel du propriétaire (Owner Manual) du bateau et du moteur utilisé

Mais également, pour nous qui sommes entraîneur : cadres d'état ou privés :

-Au Code du Sport : Ministère Jeunesse et Sport

- Aux réglementations et recommandations de la FFVoile³ : au travers des Règles de course à la voile (RCV) Instructions de Course (IC) et de la charte des entraîneurs. Et également aux exemptions FFVoile à la division 240, d'emport de certains équipements de sécurité : *Lorsque les bateaux naviguent au-delà de 2 milles et jusqu'à 6 milles d'un abri, en navigations diurnes encadrées se déroulant dans le cadre d'un dispositif de surveillance et d'intervention (école de voile et de sport, entraînements, cours individuels,...) conforme à l'article A 322-70 du code du sport et dans les conditions fixées par la FFVoile (niveau minimum technique 5 FFVoile du chef de bord),*
- Aux réglementations de l'ISAF : International Sailing Federation (RRS, charte des entraîneurs, Sailing Instructions (IC).

La consultation des fiches sur le matériel de sécurité, les documents : permis, carte de circulation, utilisation de la VHF..., éditées par la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie : www.developpement-durable.gouv.fr est indispensable.

Réglementation des conditions d'intervention des entraîneurs sur les compétitions de la Fédération Française de Voile

Règlement du 22/04/2010

http://www.ffvoile.fr/ffv/web/ffvoile/reglementation/textes_federaux.asp

1. SECURITE
2. Les bateaux entraîneurs devront respecter les réglementations applicables aux navires de plaisance de moins de 24 mètres (division 240) et les réglementations spécifiques au plan d'eau si elles existent.
3. Il est rappelé qu'en l'absence d'un système électronique à commande sans fil, le port permanent du coupe circuit est obligatoire pendant que le moteur tourne, sauf lorsqu'un déplacement du pilote est requis pour des manœuvres de sécurité réalisées notamment en solitaire et au point mort (assistance, appontage, abordage, mouillage, repêchage,...).

Règlement ISAF (International Sailing Federation)

Des réglementations intitulées : « **coach boat regulations** », **recommandations, règlements sportifs**: « **charte des entraîneurs** », définies par la fédération internationale de voile: l' ISAF et la FFVoile **conditionnent l'intervention des entraîneurs**. Elles imposent des marques d'identification particulières : code de nationalité propre à la fédération internationale spécifiées dans les RCV et Instructions de course et du matériel spécifique : VHF par exemple.

Ainsi l'entraîneur et les coureurs doivent lire les Instructions de Course et être

³ FFVoile : Fédération Française de Voile

particulièrement attentif à ces obligations. Par exemple : Instructions de course d'une étape de Sailing World Cup à Miami aux Etats Unis :

2 SAFETY REGULATIONS [DP] [NP]

2.1 The race committee will protest a boat for a breach of these safety regulations.

2.2 Competitors shall wear personal flotation devices at all times while afloat, except briefly while changing or adjusting clothing or personal equipment.

2.3 Boats not leaving the harbour for a scheduled race shall promptly notify the Race Office.

2.4 On arrival in the course area each day, each boat shall sail past the stern of the race committee signal boat on starboard tack and hail her sail or bow number until acknowledged by the race committee.

2.5 A boat that retires from racing shall notify the race committee before leaving the racing area, or if that is not possible, shall notify the race office as soon as possible after returning ashore.

2.6 Boats retiring from racing in accordance with SI 2.5 shall complete a retirement declaration form at the race office before the protest time limit.

2.7 In accordance with NoR 16, Berthing, boats shall return to and remain in their assigned berths.

2.8 Boats shall avoid commercial traffic and shall cross shipping channels at right angles only. Boats not racing shall remain clear of boats that are racing and official boats.

2.9 When the race committee displays flag V (white flag with a red X) with repetitive sounds, all official and support boats shall monitor the race committee radio channel for that racing area for search and rescue instructions:

<i>Course Area</i>	<i>Radio Channel</i>
<i>Alpha</i>	<i>73</i>
<i>Bravo</i>	<i>71</i>
<i>Charlie</i>	<i>72</i>
<i>Delta</i>	<i>78A</i>
<i>Echo</i>	<i>74</i>
<i>Foxtrot</i>	<i>69</i>

2.10 Additional Safety Information:

*The United States Coast Guard monitors VHF radio channel 16 for distress calling
Emergency services can be reached by calling 911 on a cellular telephone
The telephone number of the US Sailing Center in Miami is 305.854.1058*

Le point 2 des Instructions de course (IC) concerne donc la sécurité et stipule que le comité de course déposera une réclamation à l'encontre des coureurs auprès du jury de l'épreuve pour un manquement aux règles de sécurité qui sont énoncées dans ces IC : port obligatoire d'un EIF (équipement individuel de flottabilité), nécessité d'avertir le bureau de la régata en cas de non participation à une manche programmée, élargement sur l'eau obligatoire en passant tribord amure à l'arrière du bateau comité, en attirant l'attention du comité de course jusqu'à ce que celui ci signale qu'il a bien enregistré la présence sur la zone de course du bateau, obligation de signaler au comité de course l'intention d'abandon en cours de manche, obligation de remplir un formulaire de déclaration d'abandon sitôt arrivé à terre, obligation de parquer son bateau à la place de parking assignée par l'organisation chaque jour (permet le contrôle des bateaux à terre à tout moment), obligation d'être attentif au trafic commercial dans les chenaux et de couper ceux ci à angle droit, **Obligation pour les bateaux entraîneurs de se mettre à la disposition du Comité de Course en écoutant le canal VHF de la zone de course (dont les canaux sont précisés dans les IC) pour prendre les instructions de sécurité (recherche et sauvetage) lorsque le pavillon V est déployé sur le bateau comité de course.**

On rappelle également que le canal VHF de sécurité veillé par les coast guard américain est le 16 et que le numéro direct pour joindre les services d'urgence par téléphone est le 911 aux Etats unis (196 en France) et que le numéro de l'organisation à terre est le : 305.854.1058 (numéro de l'US Sailing Center de Miami, organisateur de l'épreuve, l'équivalent de notre French national Sailing Center à Quiberon : l'Ecole Nationale de Voile).

Ainsi, on constate la priorité accordée à la sécurité dans les Instructions de Course: avant toute régulation sportive, on se préoccupe de la sécurité. Ces prescriptions induisent, même si les textes officiels : division 240, RIPAM etc ne nous l'imposent pas, une VHF obligatoire à bord. La VHF est bel et bien l'outil numéro 1 en matière de sécurité et il est très difficile, voire impossible de fonctionner, en tant qu'entraîneur, sans en posséder une à bord.

23 COACH BOATS

23.1 Addendum E – Coach Boat Regulations shall apply to all coach boats.

ADDENDUM E – COACH BOATS REGULATIONS [DP] E1 General

E1.1 These Coach Boat Regulations (CBR) shall apply at all times while the boat is at the venue.

E1.2 For the purposes of these regulations, a coach boat includes any boat that is support to an athlete, including the gathering of data that may be used at a later time.

E1.3 The Organizing Authority may inspect boats at any time to ensure that they comply with these regulations, and the person responsible for the boat shall facilitate such inspection.

E1.4 An alleged breach of any of these regulations may be referred to the International Jury for a hearing. As a result of the hearing, the International Jury may instruct the Organizing Authority to withdraw accreditation and access rights from the driver or person in charge, with or without the option of substitution, either for a specified period or for the remainder of the competition. Note also, action may be taken under RRS 69.

E1.5 The Organizing Authority may change these regulations at any time. Any changes will be posted on the Official Notice Board.

E1.6 The Organizing Authority may, at its discretion, refuse to register coach boats not deemed to be suitable. Generally, open boats more than 4.0m and less than 7.5m in length and having minimal or no superstructure (cabin, coach house, bridge, etc.) are considered suitable.

E1.7 Coach boats and designated drivers shall be registered at the Regatta Office either before leaving the venue by water for the first time or by 18:00 on the day before the first race of the Event that it is supporting, whichever is earlier.

1.7.1 Each boat shall be insured with valid third-party liability insurance with a minimum coverage of € 1,500,000 (or equivalent) per incident.

1.7.2 Only accredited persons may be designated drivers.

1.7.3 The person registering the coach boat shall confirm that:

(a) a valid insurance certificate showing proof of third-party liability coverage as required by 1.7.1 has been obtained;

(b) each designated driver has a motorboat driving license recognized by a national authority appropriate to that boat; and

(c) anyone who will be using a radio has an appropriate radio operation license recognized by a national authority.

E1.8 Coach boats shall be marked with the applicable national sail letters (RRS G1.1) clearly displayed on both sides of the boat in strongly contrasting colours at all times while afloat. The minimum height for the letters shall be 200mm. The letters will not be provided by the Organizing Authority.

28 TRASH DISPOSAL [DP]

As sailors, we seek to protect and restore our oceans and coastal waters. See RRS 55. Boats shall not intentionally put trash in the water. Trash may be placed aboard support and race committee boats.

Les coach boats (bateaux entraîneur) sont soumis à un ensemble de règles définies par l'autorité organisatrice qui peut inspecter ces bateaux entraîneurs pour vérifier leur conformité aux règles. Les actions éventuelles de l'autorité organisatrice

auprès du jury international de l'épreuve en cas d'infraction de l'entraîneur se font sous la règle 69 des RCV règles de course à la voile : Allégation de mauvaise conduite notoire. Ainsi :

-L'entraîneur et son bateau doivent être inscrit auprès de l'autorité organisatrice qui peut refuser des bateaux qui ne correspondent pas à la taille et l'équipement adéquat : Les bateaux acceptés sont des bateaux de longueur supérieure à 4 mètres et inférieure à 7,5 mètres et doivent arborer des superstructures minimales (pas de cabine , pas de superstructures proéminentes ou trop imposantes). On se soucie ici certes un peu de l'opérationnalité des bateaux, de leur capacité d'intervention en matière de sécurité en cas de problème (Les bateaux des entraîneurs sont-ils en mesure d'assurer la sécurité ?), mais surtout on cherche à limiter la taille des bateaux (de trop grands bateaux encombrant le port), à empêcher des cabines fermées ne permettant pas de contrôler visuellement l'activité de l'entraîneur en cours de compétition (les communications radio ou autres sont interdites entre compétiteurs et entraîneur à partir du moment où on est « en course » 4 minutes avant le départ et jusqu'au moment où la ligne d'arrivée est franchie.) Ainsi on veut contrôler et s'assurer que les règlements sportifs sont respectés.

- L'entraîneur et son bateau doivent présenter une attestation d'assurance en responsabilité civile avec une couverture minimale de 1,500,000 euros : cette attestation rédigée en anglais doit être prévue par l'entraîneur avant son départ à l'étranger. Tout entraîneur FFVoile est licencié à la Fédération française de voile, la licence FFVoile qui lui est délivrée vaut pour assurance et notamment en responsabilité civile. Il convient donc de contacter l'assureur⁴ pour demander une attestation en responsabilité civile rédigée en Anglais.

- L'entraîneur et son bateau doivent présenter un permis de conduire les navires à moteur reconnu par son autorité nationale d'origine⁵.

- L'entraîneur et son bateau doivent présenter une licence autorisant l'usage de la VHF, pour nous français le CRR : certificat restreint de radiotéléphoniste.

-Le bateau de l'entraîneur doit arborer ses lettres de nationalité (pour les français les lettres FRA dont la couleur contraste fortement avec le support des lettres : lettres claires sur fond foncé ou inversement. Ceci des 2 côtés du bateau.

⁴ MMA - Assurances MADER
Immeuble le Challenge - Bd de la République - BP 93004
17030 LA ROCHELLE - Cedex 1 - FRANCE

⁵ voire plus bas le chapitre consacré au permis de conduire



Ici un bateau de Grande Bretagne : identification GBR, l'identification française sera : FRA.

Depuis une quinzaine d'année des housses de protection des capots moteur des semi rigide portant les lettres de nationalité se sont généralisées : l'avantage est double : protéger le capot et arborer de manière claire visible et efficace les lettres de nationalité. Il faut cependant être attentif à une chose : que la housse n'obstrue pas l'orifice d'aération du moteur. Les housses sur le marché ont bien entendu pris ce problème en considération.

On remarque que les Anglais arborent aussi le pavillon national, sous forme de tissu néoprène correspondant aux couleurs nationales et collé de chaque côté des tubes (boudin) du semi rigide, c'est une excellente solution pour les semi rigides.

La division 240 qui définit le matériel de sécurité obligatoire à bord et les marques à arborer stipulent que le pavillon national n'est obligatoire que hors des eaux territoriales : dans notre cas, **lorsque les entraîneurs sont à l'étranger, ils doivent donc veiller à ce que leurs bateaux arborent le pavillon national.** Outre les règlements propre à l'activité sportive, il faut aussi se référer aux réglementations locales lorsqu'on navigue à bord d'un bateau français à l'étranger : très souvent la réglementation locale impose aussi d'arborer le pavillon national.

- L'entraîneur et les coureurs doivent également veiller à respecter l'environnement, les déchets ne doivent pas être intentionnellement jetés à la mer mais gardé à bord des bateaux entraîneurs ou de l'organisation.
L'ISAF a instauré la Commission des Entraîneurs en 2006 et a ainsi montré l'importance des entraîneurs dans le sport de la voile. Les entraîneurs sont impliqués à chaque niveau de pratique, en commençant par les enfants de moins de 10 ans et jusqu'aux meilleurs marins du monde qui préparent les Jeux Olympiques. Il n'y a aucun doute qu'un régatier qui réussit a besoin d'un entraîneur compétent et bien formé. « Un de nos premiers projets à l'intérieur de notre commission a été de créer un guide pour les entraîneurs en ce qui concerne la sécurité. Ce guide fera partie du Manuel de l'Entraîneur de l'ISAF qui sera publié prochainement. » Georges Fundack Président ISAF Coaches Commission
- **1.1 Compétences**
- **Les compétences minima sont:**
 - - Certificat de premiers secours (si possible spécialisé en secours sur l'eau)
 - - Ranimation cardio-respiratoire

- - Permis bateau moteur
- - Formation bateau moteur
- - Certificat de radiotéléphoniste restreint (VHF)
- - Certificat international de compétences
- - Programme national de formation des entraîneurs
- Les qualifications ci dessus peuvent varier suivant le pays mais l'acquisition d'un maximum de compétences est grandement recommandée. Dans le doute des qualifications nécessaires pour entraîner, renseignez-vous auprès de votre fédération.
- **1.2 Equipement**
- En tant qu'entraîneur responsable, vous devrez vous équiper personnellement de la plupart du matériel inscrit sur la liste du **Matériel de Sécurité:**
- **Equipement de base :**
- - Trousse de premiers secours avec une couverture de survie
- - Liste des contacts d'urgence
- - Gilets de sauvetage
- - Information médicale de base
- - Bout de remorquage
- - Couteau à dents et/ou grosse paire de ciseaux
- - Téléphone mobile
- - Eau potable
- - Sifflet
- - Carnet étanche ou dictaphone
- **Equipement Complémentaire :**
- - Boîtes à outils; produits de première réparation ; coupe câble
- - Ruban adhésif en toile (duck tape)
- - Vêtements de rechange (chapeau, blouson étanche, etc.)
- - Radio VHF
- - Boîte étanche identifiée avec inhalateurs
- - Compas, girouette, courantomètre, anémomètre, pavillons
- - Fusées
- **1.3 Ne pas prendre de risques excessifs**
- Soyez conscient de l'instabilité de l'environnement et de la vitesse avec laquelle une situation peut devenir dangereuse. De temps à autre, nous vous conseillons d'évaluer le poids de vos responsabilités au regard des prises de risques. Cela peut confirmer votre décision de rester à terre. Ne considérez pas comme une perte de temps le fait de ne pouvoir naviguer. Un cours théorique bien planifié est une partie fondamentale d'un programme d'entraînement professionnel. Ayez toujours une intervention en salle de prête en cas de besoin.
- **2. Responsabilités légales**
- Les responsabilités peuvent varier d'un pays à l'autre, mais les informations suivantes devraient préciser pour un entraîneur les bases attendues sur le plan légal.
- **2.1 Demande de réparation en justice pour négligence**
- Si une personne est blessée, elle pourrait poursuivre en justice toute personne qui a causé ou entraîné un préjudice dans le but d'être dédommagée.
- Pour preuve de négligence, la partie lésée doit montrer que le prévenu :
 - - N'avait pas le droit d'exercer comme entraîneur
 - - A manqué à sa tâche

- *- Que le préjudice a été le résultat d'un manquement au devoir*
- *La négligence peut être décrite comme :*
- *- Un acte qu'une personne responsable n'aurait pas faite dans de telles circonstances*
- *- Ou que le préjudice a été le résultat de ce manquement au devoir.*
- *Toute affaire devant les tribunaux dépendra des faits précis. Il n'y a aucune jurisprudence de négligence avérée contre un entraîneur ou officiel dans l'organisation d'activité en voile.*
- ***2.2 Les responsabilités de l'entraîneur***
- *En tant qu'entraîneur, vous êtes responsable de la sécurité de tous les participants que vous encadrez. Ceci veut dire que c'est à vous de prendre raisonnablement les décisions pour éviter des actes ou des omissions qui mettraient la vie de vos athlètes en danger.*
- *Ces précautions doivent prendre en compte les facteurs suivants :*
- *- La météorologie et le vent*
- *- Le ratio entre bateaux de sécurité et bateaux à voiles*
- *- Le type des voiliers utilisés pour naviguer*
- *- Les moyens de secours, les équipements de sécurité, l'accès aux premiers soins*
- *- Les aptitudes, les qualifications et l'entraînement des équipes de secours*
- *- Les aptitudes des stagiaires en voile et en natation par âge et par sexe*
- *- Le temps disponible*
- *- Les installations disponibles*
- *- Police et contrat d'assurance du club, des voiliers et des bateaux moteurs*
- *- Conditions médicales et physiques des coureurs, des entraîneurs et des adjoints*
- *- Moyens de communication dont les VHF*
- *- Autres activités du club*
- *- Les risques associés de la navigation dans ce club*
- *- La marée et le courant*
- ***3. Avant d'aller sur l'eau***
- ***3.1 Assurance***
- *Avant de mettre à l'eau, assurez-vous de la validité de l'assurance du bateau que vous utilisez pour la séance. La responsabilité civile doit couvrir tous types d'utilisation que vous ferez avec le bateau.*
- *Même si vous savez que l'organisateur du programme d'entraînement couvre votre travail par une assurance appropriée, vous devez posséder votre propre assurance. Vérifiez que votre assurance personnelle couvre bien tous les risques que vous soyez à terre ou sur l'eau.*
- ***3.2 Vérifiez votre bateau à moteur.***
- *Votre bateau moteur n'est pas uniquement votre plus important outil de travail. C'est également l'outil pour assumer votre responsabilité d'entraîneur en assurant la sécurité de vos athlètes en cas de danger.*
- *Si le bateau moteur vous appartient, vous devez pouvoir présenter à tout moment le « livre de bord » sur lequel seront consignés les heures de service, l'entretien et les révisions. Si vous avez à emprunter un bateau moteur, vérifiez bien la date du dernier contrôle technique ainsi que les points primordiaux comme le niveau d'huile ou la protection d'hélice. Voir législation en vigueur dans votre pays.*
- *Au minimum, le matériel suivant devra se trouver à bord avant de quitter la rive :*

- *- Bidon d'huile*
- *- Réserve d'essence*
- *- Cordon de démarreur de secours*
- *- Pagaies*
- *- Ecope*
- *- Extincteur*
- *- Mouillage*
- **3.4 Recueil du bulletin météorologique**
- *Consulter des prévisions météo fiables.*
- *Pensez à l'influence des prévisions météo dans le cadre où vous allez évoluer. Comment cela peut-il se traduire en fonction du lieu de navigation ? Corroboz les prévisions avec ce qui se passe réellement sur le plan d'eau. Est-ce que cela se passe comme prévu ? Plus vite ? Plus lentement?*
- *Prenez en compte les prévisions météo pour structurer votre séance d'entraînement. Si les prévisions météo sont mauvaises, vous pourriez choisir de faire des groupes de niveaux naviguant plus ou moins à proximité des côtes ou prendre seulement la moitié du groupe sur l'eau.*
- *Déterminez les points les plus adaptés à travailler avec les exercices qui prennent en compte les conditions de navigation et les moyens qui vous seriez obligé de mettre en œuvre pour bien gérer le groupe. Pour exemple, il est bien connu que des départs au lièvre en petit groupe s'étalent systématiquement sur le plan d'eau par forte brise.*
- *Assurez-vous d'avoir bien donné à votre groupe les consignes pour les actions à prendre en fonction des prévisions météo. Par exemple : rejoindre le rivage ou inverser vos consignes initiales en cas d'éclaircie.*
- **3.5 Signaux et pavillons en mer**
- *Lors du briefing, il est important d'affirmer votre autorité et votre responsabilité envers votre groupe et le besoin pour les membres du groupe de suivre vos instructions. Ceci devrait être fait même si le besoin ne leur semble pas évident à ce moment là.*
- *Il est important de confirmer la façon dont les instructions seront données. Prendre en compte qu'il sera extrêmement difficile de parler, d'élever votre voix, si les conditions se dégradent ou que vous êtes occupé à autre chose. Définir les gestes de la main et les signaux sonores qui seront utilisés pour les instructions générales, par exemple pour rentrer à terre.*
- **3.6 Instructions pour les pratiquants, les bateaux de sécurité et l'adulte responsable à terre**
- *Avant d'aller sur l'eau et plus généralement en début de weekend, il est primordial de parler de la Sécurité avec les coureurs.*
- *Cette discussion devra préciser les limites de la responsabilité au regard des précautions et actions pour la sécurité sur l'eau. Cela vous permettra également de déterminer les précautions à prendre et les procédures utiles qui doivent être mises en place face aux risques et aux conditions spécifiques du site.*
- *Cela peut vous permettre d'établir des règles adaptées au site et d'exiger leur application face au danger. Vous pourriez demander à quelqu'un à terre de vous prévenir si un bateau à l'intention de vous rejoindre plus tard, par exemple.*
- **3.7 Contact avec les autorités compétentes**

- Sur de nombreux sites, il est prudent et courtois de prévenir le garde côte ou le capitaine du port avant l'entraînement pour les informer de l'organisation de votre séance sur l'eau.
- Il y a des sites, surtout dans les ports professionnels, où ceci est obligatoire. Il faudra préciser le nombre de bateaux qu'il y aura sur l'eau, leur donner vos coordonnées et dans certains cas, le prévenir de votre retour à terre. Vous êtes la personne qu'ils contacteront en cas de problème.
- **3.8 Laisser vos coordonnées**
- Il sera prudent de laisser votre numéro de portable à l'équipe à terre (club, parents etc.) Si vous travaillez avec les enfants, il est conseillé de nommer un parent pour la journée qui sera disponible près de l'eau en cas où un coureur rentre plus tôt ou s'il y a un bateau qui a besoin d'attention. Il ne faut pas sous-estimer la disponibilité des gens et leur envie de participer d'une quelconque façon dans le déroulement de l'entraînement.
- Il sera souhaitable de prévenir les parents et le groupe qu'en cas de besoin, vous pourriez choisir de ramener le groupe à terre dans un endroit différent d'où vous êtes parti.
- En prévenant les gens concernés des actions que vous prendriez dans certaines situations, vous rendez l'entraînement mieux structuré et plus sûr. En plus, il semblera évident aux parents que vous dirigez l'entraînement d'une manière responsable et en toute sécurité.
- **3.9 Informations médicales**
- Il est souhaitable que vous soyez au courant des informations médicales du groupe avant d'aller sur l'eau (où même avant le weekend) pour être le mieux informé que possible. Notez bien que nombreux jeunes coureurs sont asthmatiques et il faudrait établir qui, si besoin, apportera son inhalateur. Il y a un exemplaire d'un questionnaire médical en Annexe C.
- **4. Sur l'eau**
- **4.1 Bateaux sécurité : les premiers sur l'eau, les derniers à rentrer**
- A première vue, il s'agit de bon sens, mais il y a de nombreux exemples où des problèmes de sécurité surgissent sur des bateaux non-surveillés pendant un entraînement. Il est important pour nous de reconnaître que les coureurs pourraient être le plus vulnérable sur le trajet aller-retour du site d'entraînement. C'est à ce moment que les bateaux sont le plus dispersés, qu'il y a le moins de surveillance (les bateaux moteur sont utilisés pour mouiller le parcours), que les coureurs se concentrent le moins et qu'ils pourraient être le plus fatigués. Essayez de vous occuper du groupe pendant ces moments clefs et maximisez les bénéfices de l'entraînement sur l'eau.
- Si un parcours a besoin d'être mouillé, un entraîneur mouille le parcours pendant qu'un autre s'occupe du groupe.
- Quelques exemples d'exercices pour garder le groupe ensemble:
 - - suivre le coureur en tête
 - - faire des départs au lièvre pour se regrouper
 - - empannages, virements au coup de sifflet
- Prédéterminez le bateau moteur qui suivra et ramènera le groupe pendant le trajet retour à terre. Ne rentrez pas au port sans que tous les bateaux soient en sécurité.
- **4.2 Compter les bateaux à terre**

- *Comptez le nombre de bateaux à terre pour être sûr qu'ils sont tous bien rentrés. Un parent de coureur pourrait vous aider. Si la tâche semble difficile (plusieurs groupes ou groupe important) une liste d'émargement pourrait être mise en place.*
- **4.3 Garder un œil sur la météo**
- *Sachant que les conditions météo peuvent se détériorer rapidement, l'entraîneur doit rester vigilant en permanence. La prévision météo ne peut pas toujours prévoir le changement du temps. La plupart des grains peuvent être anticipés en gardant un œil sur ce qui se passe au vent. Si le temps se détériore, il faut rapidement prendre la décision de rentrer à terre. Essayez de rentrer en faisant des exercices pour garder les bateaux groupés.*
- **4.4 Garder un œil sur le groupe**
- *Il est prudent de compter régulièrement le nombre de bateaux sur l'eau. Même si on leur a dit le contraire, il arrive que des jeunes coureurs rentrent au port pour diverses raisons (maladie, casse matériel, fatigue), sans prévenir leur entraîneur.*
- *Même si à un moment on est en train de travailler avec un seul bateau ou un petit groupe, l'entraîneur en chef a la responsabilité de garder un œil sur tout le groupe.*
- *Il faut garder tous les bateaux assez proches les uns les autres pour que vous puissiez les aider en cas d'urgence.*
- **4.5 S'occuper des bateaux dessalés**
- *L'âge des participants déterminera à quel niveau vous devriez intervenir. Pour les juniors, il y en aura qui seront rassurés par l'approche du bateau de l'entraîneur, même s'ils n'ont pas besoin d'assistance. Ne sous-estimez pas l'effet que votre présence et/ou que votre absence, peut avoir sur le comportement d'un jeune coureur.*
- *Pour les coureurs d'un niveau plus avancé, une intervention de votre part n'est pas forcément nécessaire mais il est une bonne habitude de vous situer pour voir le coureur, surtout si le bateau n'est pas redressé toute de suite.*
- **4.6 Etre vigilant face aux dangers**
- *Sur de nombreux plans d'eau, vous partagerez le site avec d'autres utilisateurs. Il ne faut pas penser que le danger vient seulement du temps ou d'un dessalage. Il faudrait se méfier des ferrys, des tankers, des bateaux moteurs, des jets- skis et des véliplanchistes*
- **5. Urgences**
- **5.1 Introduction**
- *Il n'est pas possible de donner toutes les solutions à toutes les urgences éventuelles. Par contre, si vous avez bien planifié votre entraînement vous devriez prévoir les solutions aux risques.*
- *La première chose est d'informer les personnes compétentes de ce qui s'est passé ou de ce qui se passe. Ces personnes pourraient être des parents, le responsable à terre, les représentants des organisations nationales, le personnel du club, les services de sécurité, etc.*
- **5.2 Garder le groupe ensemble**
- *Si l'urgence est médicale, il faut que quelqu'un s'occupe des autres membres du groupe. Ces situations peuvent rapidement empirer en raison de l'attention de l'entraîneur focalisée entièrement vers le blessé. Nommez un bateau pour organiser un exercice qui gardera les bateaux ensemble plutôt que de les laisser entrer au port avec le risque que la flotte s'étale.*
- **5.3 Mettre les personnes hors de danger**

- *Il faut continuellement évaluer les risques et la meilleure façon de les éviter. Il devrait être possible de prendre les bonnes décisions rapidement que ce soit par exemple, d'enlever le coureur de son bateau ou d'appeler les secours pour assistance. »*

Ces recommandations, toutes de bon sens, n'ont pas de caractère obligatoire mais participent bien de la prise en compte de la sécurité dans la pratique d'entraîneur. Un des éléments les plus fondamentaux est certainement la recommandation ISAF: **Bateaux sécurité : les premiers sur l'eau, les derniers à rentrer.** L'évolution des choses montre que la solidarité des gens de mer a été fortement ébranlée devant l'importance et la prégnance de l'objectif de résultat : les « coachs boat » ou bateaux entraîneurs associés au dispositif de sécurité lors des régates ne se comportent pas forcément en tant que tel : il n'est pas rare de voir des entraîneurs rentrer à terre parce que leurs coureurs sont sécurisés à terre et abandonner leur collègue sur l'eau pour gérer la masse des pratiquants qui ne disposent pas forcément de coachs. Attitude répréhensible sans aucun doute.

Attestation Prévention et Secours Civiques de niveau 1 en abrégée PSC1

Elle constitue la formation de base aux premiers secours en France. Défini par arrêté interministériel des ministères de l'Intérieur et de la Santé, elle est délivrée par les associations agréées et organismes habilités. Toute personne peut suivre cette formation, qui est adaptée si nécessaire aux stagiaires handicapés. Le formateur évalue les stagiaires de façon continue tout au long de la formation, il n'y a pas d'examen. Ceux qui participent activement à l'ensemble de la formation reçoivent un certificat de compétences. **Le PSC1 est exigé dans les prérequis à l'inscription aux concours ou aux formations de CQP AMV, à Professeur de Sport, en passant par les BP JEPS, DE ou DESS, Entraîneur fédéral...** Les entraîneurs disposant au moins d'un des diplôme cités, ont donc reçu cette formation minimum aux premiers secours : PSC1.

La durée de la formation est de 7 heures depuis le 1^{er} juillet 2012 (anciennement de 10h à 12h), hors modules complémentaires ajoutés par l'organisme ou association. Les stagiaires sont informés sur les différentes situations auxquelles ils pourront être confrontés, la manière d'examiner la victime, les gestes à effectuer et l'appel des secours. Les principaux cas traités sont l'étouffement, l'hémorragie et l'inconscience. Chaque stagiaire pratique les gestes enseignés sur d'autres stagiaires ou, pour ceux qui le nécessitent pour des raisons d'hygiène ou de sécurité, sur des mannequins. Le stagiaire est également confronté à des situations simulées dans lesquelles une victime est en danger, les *cas concrets*, qui lui permettent de mettre en pratique les connaissances acquises. Ces formations sont complétées avec le lancement d'un tutoriel (mutuelle / Protection civile : 9 vidéos très didactiques de formation aux secours Cette formation à distance rendue possible par arrêté ministériel vient utilement compléter le stage pratique qui reste obligatoire. Intégré dans les programmes scolaires et dans les diplômes FFVoile et d'état CQP AMV, DE, DES, Professorat de sport etc La formation de base est donc assurée et suivie. Reste à inciter les titulaires de ces PSC1 et 2 d'effectuer des recyclages et même de se doter de compétences supplémentaires fort utile en voile comme la spécialisation Ranimation(compétences pour l'utilisation de matériel d'oxygénothérapie).

Ainsi, avant d'avoir abordé les textes français officiels en matière de

matériel de sécurité, on constate déjà que la réglementation sportive de la voile (ISAF) impose à l'entraîneur lors de l'exercice de sa fonction à l'étranger de posséder :

Une Attestation d'assurance en responsabilité civile	Le permis de conduire	Le pavillon national	Les lettres de nationalité de chaque côté du bateau	Une VHF	Le CRR certificat restreint de radiotéléphoniste
Assureur FFVoile Licence sportive MMA - Assurances MADER	Cf plus bas chapitre consacré au permis	Kit Pavillon National, N et C Plastimo ref : 17044	Housse moteur avec lettres FRA Voilerie Kea Quiberon sur mesure Et Sur commande	VHF portative étanche et flottante : Plastimo ref :58593	Cf plus bas chapitre consacré au permis plaisance et au CRR

Si l'entraîneur n'était pas licencié à la FFVoile, il ne pourrait pas bénéficier des garanties d'assurance de la licence chez MMA et devra donc demander une attestation d'assurance auprès de son propre assureur.

Nous venons d'évoquer le cas de l'entraîneur à l'étranger dans l'exercice de ses fonctions d'entraîneur, ce qui n'est le cas que d'une minorité d'entre nous.

Pour les entraîneurs qui exercent en France, nous allons voir qu'ils peuvent se dispenser :

-d'arborer le pavillon national puisqu'ils naviguent dans les eaux territoriales sur des bateaux de moins de 7 mètres.

-d'arborer les lettres de nationalité FRA des deux côtés du bateau : cette obligation étant un règlement sportif de la fédérations internationales pour les épreuves internationales. Mais attention : une épreuve internationale organisée en France imposera à l'entraîneur d'arborer ses lettres de nationalité.

-de CRR : Le CRR n'est plus obligatoire en France pour l'utilisation d'une VHF portative de 6watts maximum sans Appel Sélectif Numérique, il ne sera donc pas exigible en France à condition de disposer du permis de plaisance option côtière. cf plus bas chapitre sur la VHF, son utilisation et le CRR.

Par contre :

-La VHF , si elle ne fait pas partie du matériel de sécurité obligatoire dans l'équipement basique ou côtier défini par la division 240 et donc non exigible de ce point de vue, est rendue indispensable et obligatoire dès lors que l'on encadre des coureurs à bord de bateaux type : dériveurs solitaires, dériveurs double, skiff,

catamaran, planche à voile, dans le cadre d'activité organisées par un organisme d'état ou par une structure membre d'une fédération sportive agréée par le ministre chargé des sports. En effet, la FFVoile a défini, comme prévu par les dispositions de la division 240 : **DES POSSIBILITES D'EXEMPTION DU MATERIEL DE SECURITE ET CONDITIONS DE DISPENSE DES MOYENS DE PREVENTION DES CHUTES DES PERSONNES A L'EAU POUR LES ACTIVITES ORGANISEES EN MER PAR LES CLUBS AFFILIES ET STRUCTURES MEMBRES DE LA FFVoile** ... Régates, entraînements, écoles de voile et de croisière, ... à bord des navires à voile, engins de plage et planches à voile .

Ces exemptions à l'emport de certains matériels de sécurité pour les bateaux type dériveurs solitaires, dériveurs double, skiff, catamaran et les planches à voile encadrés dans le cadre des activités de la FFVoile par les entraîneurs sont « compensées » par du matériel spécifique à embarquer dans nos semi rigides d'encadrement.

« Article 240-2.10 Exemptions au matériel d'armement et de sécurité

I. Les navires dont les équipages effectuent une navigation dans le cadre d'activités organisées par un organisme d'État, ou par une structure membre d'une fédération sportive agréée par le ministre chargé des sports, peuvent être exemptés de tout ou partie du matériel d'armement et de sécurité prescrit par la présente division. Dans ce cas, l'organisme, pour ce qui le concerne, ou la fédération sportive agréée par le ministre chargé des sports pour les structures qui lui sont affiliées, définit le matériel de sécurité qui doit être embarqué ou les conditions dans lesquelles une dispense de moyens de prévention des chutes de personnes à l'eau peut être accordée. »

Exemption FFVoile n° 1

Pavillon national

Support concerné : Voiliers < 250 kg
Domaine d'application de l'exemption Navigation en dehors des eaux territoriales
Règles Division 240-2.10 Exemptions au matériel de sécurité Division 240-2.05 Matériel d'armement et de sécurité basique §8 En dehors des eaux territoriales, le pavillon national doit être arboré
Exemption Les navires d'un déplacement inférieur à 250 kg identifiés conformément à l'annexe G des règles de course ISAF, (arborant dans sa grand-voile les lettres de nationalité FRA), sont dispensés de pavillon national, prévu par l'article 240-2.05
Conditions d'application Respect des règles ISAF d'identification

Exemption FFVoile n° 2

Matériel d'armement

Support concerné : Voiliers > 250 kg
Domaine d'application de l'exemption Activités sportives organisées à moins de 6 M d'un abri
Règles Division 240-2.10 Exemptions au matériel de sécurité Division 240-2.06 Matériel d'armement et de sécurité côtier
Exemption Les navires lors des activités sportives organisées sont dispensés de l'emport du matériel de sécurité côtier (article 240-2.06), ils embarquent seulement le matériel de sécurité basique (article 240-2.05).
Conditions d'application Navigation diurne Respect du code du sport et règlement technique FF Voile Présence d'une VHF sur tous les navires Port d'un équipement individuel de flottabilité 50N

Exemption FFVoile n° 3

Équipement individuel de flottabilité

Support concerné : Voiliers
Domaine d'application de l'exemption Activité organisée d'enseignement à moins de 2 mille d'un abri
Règles Division 240-2.05 et 240-2.12 Division 311
Exemption Les équipements de flottabilité destinés aux stagiaires sont dispensés de dispositif de signalisation sonore.
Conditions d'application Navigation diurne, Présence d'un encadrement conforme à l'article A 322-70 du code du sport et dans les conditions fixées par la FF Voile.

Exemption FFvoile n° 4

Armement de sécurité

Support concerné : Voiliers < 250 kg
Domaine d'application de l'exemption Activité organisée (d'enseignement, d'entraînement et de compétition ou plan d'eau surveillé) < 2 M d'un abri
Règles Division 240-2.10 Exemptions au matériel de sécurité Division 240-2.05 Matériel d'armement et de sécurité basique §2
Exemption Les voiliers de moins de 250 kg sont dispensés des moyens lumineux individuel ou collectif prévu par l'article 240-2.05.
Conditions d'application Navigation diurne, Respect du code du sport et du règlement technique FF Voile Les bateaux d'encadrement et d'interventions sont équipés d'une VHF.

Exemption FFVoile n° 5

Armement de sécurité

Support concerné : Voiliers < 250 kg
Domaine d'application de l'exemption Activité organisées (d'enseignement, d'entraînement et de compétition) < 6 M d'un abri
Règles Division 240-2.10 Exemptions au matériel de sécurité Division 240-2.06 Matériel d'armement et de sécurité côtier
Exemption Les navires de moins de 250 kg sont dispensés de l'armement de sécurité complémentaire prévu par l'article 240-2.06, ils embarquent seulement le matériel de sécurité basique (article 240-2.05)
Conditions d'application Navigation diurne, Respect du code du sport et du règlement technique FF Voile Les bateaux d'encadrement sont équipés d'une VHF Port d'un équipement individuel de flottabilité 50N

Exemption FFvoile n° 6

Limitation des conditions d'utilisation

Support concerné : Planches à voiles
Domaine d'application de l'exemption Activité organisée (d'enseignement, d'entraînement et de compétition) <6 M d'un abri
Règle Division 240-2.02 Limite des conditions d'utilisation
Exemption Les planches à voile sont autorisées à une navigation à moins de 6 milles d'un abri.
Conditions d'application Navigation diurne, Respect du code du sport et du règlement technique FF Voile. Port d'un équipement individuel de flottabilité 50N Soit : <ul style="list-style-type: none">• Les bateaux d'encadrement sont équipés d'une VHF• Navigation en groupe et de conserve avec emport d'une VHF étanche et flottante sur chaque planche à voile.

Exemption FFVoile n° 7

Conformité et matériel d'armement

Support concerné : Voiliers > 250 kg
Domaine d'application de l'exemption Activité d'entraînement et de compétition < 6M
Règles Division 240-2.01 Champ d'application Décret N°96-611 du 4 juillet 1996 modifié transposant la directive européenne N° 94/25/CE Norme EN ISO 15085 240-2.06 Matériel d'armement et de sécurité côtier
Exemption Lors d'entraînements ou de compétitions d'un maximum de 16 voiliers avec arbitrage direct : Démontage des balcons, filières et chandeliers prévu par la norme ISO 15085 Les navires sont dispensés de l'armement de sécurité complémentaire prévu par l'article 240-2.06, ils embarquent seulement le matériel de sécurité basique (article 240-2.05)
Conditions d'application Navigation diurne à moins de 6M d'un abri. Présence proche d'un bateau de surveillance (arbitre, entraîneur) équipé d'une VHF.

Remarque : Ces exemptions ne s'appliquent pas aux navigations libres (individuelles ou groupées) pour lesquelles les voiliers doivent être conformément équipés en matière de sécurité, du fait de l'absence de moyens collectifs de surveillance et d'intervention.

Lors de l'encadrement de nos coureurs (planche à voile, dériveur, catamaran), si nous naviguons en zone côtière : jusqu'à 6 milles d'un abri, *dans le cadre d'un dispositif de surveillance et d'intervention (école de voile et de sport, entraînements, cours individuels,...) conforme à l'article A 322-70 du code du sport et dans les conditions fixées par la FFVoile (niveau minimum technique 5 FFVoile du chef de bord)*, et que les bateaux et planches à voile que nous encadrons profitent des exemptions de la FFVoile concernant le matériel de sécurité, alors **nous devons en tant que bateau d'accompagnement disposer du matériel de sécurité basique+ côtier mais aussi disposer d'une VHF** : élément non obligatoire au départ, si l'on ne considère que la division 240 et le RIPAM pour une navigation jusqu'à 6 milles d'un abri.



VHF SX-300 Plastimo ref : 58593 flottante et étanche, elle dispose aussi d'un chargeur 12v donc si une prise allume cigare est montée sur le semi rigide, elle peut être rechargée en mer

La VHF permet les conversations de navire à navire et avec les organismes officiels de surveillance et de secours (Sémaphores et CROSS : centre régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage) :



- en cas de détresse en mer, de diffuser l'information à tous les navires sur zone, plaisanciers ou professionnels,
- de converser avec le CROSS et avec les moyens de sauvetage nautique ou aérien en approche finale ;
- de prendre connaissance d'une demande d'assistance d'un autre navigateur, qui peut être très proche et de communiquer avec les autres bateaux. C'est le premier support de la solidarité des gens de mer !
- de recevoir les bulletins météo à intervalle régulier et en particulier, les bulletins météo spéciaux élaborés par Météo France en cas d'aggravation de la situation. Ils sont diffusés par les CROSS sur tout le littoral par radio VHF.

La VHF portable d'une puissance de 6watts maximum a une portée limitée entre 2 et 6 milles mais oh combien précieuse ! **L'arrêté du 22 février 2011 permet l'usage d'VHF portable de moins de 6 watts dans les eaux territoriales françaises sans**

certificat restreint de radiotéléphoniste (CRR) et sans permis bateau, à la condition de ne pas être équipé en appel sélectif numérique (ASN). Il suffit d'obtenir une licence (déclaration à faire sur le site internet de l'agence nationale des fréquences : www.anfr.fr). Les fréquences radioélectriques appartiennent au domaine public de l'État. Celui-ci a confié à l'Agence nationale des Fréquences des missions de planification, de gestion de l'implantation des émetteurs, de contrôle et enfin de délivrance de certaines autorisations et certificats radio.

Pour l'utilisation d'une VHF portative ASN (Appel Sélectif numérique) ou d'une VHF fixe avec ou sans ASN de plus de 6 watts :

Des connaissances théoriques et pratiques nécessaires pour l'utilisation de la VHF sont désormais intégrées dans le programme de formation ainsi qu'à l'examen du permis de conduire de bateaux de plaisance. Le titulaire du permis plaisance peut ainsi manœuvrer une VHF, fixe ou portative, dans les eaux nationales maritimes ou intérieures sans avoir à passer un examen supplémentaire (CRR). L'examen théorique pour l'obtention de l'option côtière ou de l'option eaux intérieures du permis plaisance passe de 25 à 30 questions. Les titulaires d'un permis plaisance délivré avant l'entrée en vigueur de cette réforme peuvent utiliser la VHF dans les mêmes conditions. Les personnes non titulaires du permis plaisance restent soumises à l'obligation de posséder un CRR. Pour informations et formalités d'inscription, contacter l'Agence nationale des fréquences.

	
<p>VHF portative</p>	<p>VHF fixe</p>
<p>Elle peut faire partie d'une dotation individuelle de la structure qui emploie l'entraîneur, donc responsabilise et assure un meilleur entretien de la VHF. L'entraîneur responsable de « sa » VHF sera moins enclin à l'oublier ou à la perdre</p> <p>La portative a une autonomie batterie limitée et nécessite d'être rechargée, elle a une portée limitée. Les risques de perte ou de vol sont élevés : les cirés ne comportent pas de poche ou logement spécial VHF</p>	<p>La VHF fixe comporte beaucoup d'avantage : autonomie, pas besoin de la recharger, portée supérieure à la portative, facilité d'accès pour utilisation. Pas de problématique de rangement et de perte ni de vol (quoique que !) Il faut juste emporter le micro. Interfaçable avec GPS ASN et numéro MMSI possible. Un plus indéniable pour la sécurité. De notre point de vue : l'équipement des semi rigides entraîneur avec une VHF fixe est la priorité. La VHF doit être choisie en fonction de ses capacités d'interface avec d'autre électronique embarquée et bien sûr de la performance du micro qui doit également assurer la fonction haut parleur. VHF FX400 DSC ATIS Plastimo ref : 58594</p>

Il n'est pas inutile non plus d'apposer l'autocollant du ministère :



Le manuel du propriétaire :

Ce manuel doit être rédigé dans la langue du pays où le bateau est proposé à la vente, donc en français sur le territoire national. Il comprend des informations sur le bateau, ses équipements et la manière de s'en servir, notamment les limites d'utilisation liées par exemple à la catégorie de conception...




Fourni par le constructeur, il présente et définit les caractéristiques de son bateau, et son type d'homologation. Ainsi les constructeurs de nos semi rigides définissent des éléments obligatoires à bord et des conditions ou limites d'utilisation. Il est donc très important de lire ce manuel du constructeur. La responsabilité de chef de bord impose également d'avoir connaissance des caractéristiques du bateau et des recommandations du constructeur. (cf plus loin : « chef de bord »)

Les manuels du propriétaire fournis par les constructeurs de semi rigide imposent tous de posséder à bord :

- **UN GONFLEUR POUR LES PNEUMATIQUES ET SEMI-RIGIDES**
- **2 PAGAIES**
- **1 dispositif coupant l'allumage ou les gaz en cas d'éjection du pilote (en général livré avec le boîtier de commande.)**

Le gonfleur est utile sur les semi rigides, mais en cas de crevaison il est peu probable que l'on puisse réparer, les kits de réparation (colle néoprène et pièces néoprènes) ont peu de chance de pouvoir être utilisés en mer. Par contre le « clamseal » de Plastimo permet de réparer les trous sans outil et sans colle ! Clamseal Plastimo ref :51645



		
<p>Gonfleur à piston Plastimo ref : 10386 Le gonfleur à piston est le gonfleur qui résiste le mieux à notre environnement humide dans les semi-rigides</p>	<p>2 Pagaies Plastimo ref :16567</p>	<p>Coupe circuit Fourni avec le boitier de commande</p>

A savoir : le site du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie récapitule, dans sa partie mer et littoral : les rappels de sécurité émis par les constructeurs. Une consultation régulière de ce site ne peut être que recommandée. Exemple pour les semi rigides Valiant :

**Rappel de sécurité de navires VALIANT - 470 SPORT, 500 SPORT et 550 SPORT
10 juillet 2014 (mis à jour le 5 janvier 2015)**

**Rappel des navires de Marque VALIANT, 470 SPORT, 500 SPORT et 550 SPORT
construits entre 2011 et 2013**

Le fabricant BRUNSWICK effectue le rappel des navires semi-rigides de la marque VALIANT, des modèles 470 SPORT, 500 SPORT et 550 SPORT construits entre 2011 et 2013, en raison d'une non-conformité aux exigences essentielles de sécurité de la directive européenne 94/25/CE.

Cette non-conformité, concernant la protection et la lutte contre l'incendie, peut présenter un risque grave pour l'utilisateur.

Aussi tous les navires de la marque et des modèles cités supra sont rappelés par le fabricant pour être mis en conformité.

Si vous êtes concerné par ce rappel, prendre contact auprès du **service manager Brunswick en France** à l'adresse suivante ou auprès d'un distributeur :

Service Manager Brunswick Marine in France - Stéphane SCHUSTER
rue Jacques Monod 5 - 17044 La Rochelle

Tél : 05 46 37 70 33 Fax : 05 46 37 70 74 Mobile : 06 13 67 06 91

Le RIPAM:

Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer présente et définit également du matériel obligatoire à bord : (Ce texte est aussi obligatoire à bord cf plus bas)

Ce qui impose de posséder à bord :

- LES PAVILLONS N et C

« Annexe 4 du RIPAM: signaux de détresse

1. Les signaux suivants, utilisés ensemble ou séparément, traduisent la détresse et le besoin de secours.

f) Pavillon N et pavillon C du code international des signaux »

- UNE BOULE DE MOUILLAGE :

« Règle 30-Navire au mouillage et navires échoués

a) un navire au mouillage doit montrer à l'endroit le plus visible :

1) à l'avant, un feu blanc visible sur tout l'horizon **ou une boule.**

e) les navires de longueur inférieure à 7 mètres lorsqu'ils sont au mouillage ne sont pas tenus de montrer les feux ou la marque prescrits aux paragraphes a) et b) de la présente règle, **sauf s'ils sont au mouillage ou échoués dans un chenal étroit, une voie d'accès ou un ancrage, à proximité de ces lieux, ou sur les routes habituellement fréquentées par d'autres navires.** »

Annexe 1 Emplacement et caractéristiques des feux et marques

6. Marques

a) Les marques doivent être noires et avoir les dimensions suivantes :

1) Une boule doit avoir au moins 0,6 mètre de diamètre

c) A bord d'un navire de longueur inférieure à 20 mètres, les marques peuvent avoir des dimensions inférieures, mais en rapport avec les dimensions du navire... »

Non obligatoire pour les navires de moins de 7 mètres donc non obligatoire sur nos semi rigide d'entraînement, sauf s'ils sont « au mouillage ou échoué dans un chenal étroit, une voie d'accès, ou un ancrage à proximité de ces lieux, ou sur des routes habituellement fréquentées par d'autres navires. » Ce qui peut arriver ! Pour nos semi-rigides, de moins de 7 mètres la taille de la boule de mouillage est libre, les constructeurs de matériel nautique nous proposent des objets adaptés cf tableau ci dessous)

- 1 SIFFLET :

« Règle 33 Matériel de signalisation sonore

b) les navires de longueur inférieure à 12 mètres ne sont pas tenus d'avoir à leur bord les appareils de signalisation prescrits au paragraphe a) de la présente règle, **mais ils doivent, en l'absence de tels appareils, être munis d'un autre moyen d'émettre un signal sonore efficace.** »

La règle 20 du RIPAM définit le champ d'application des feux et marques en cas de navigation nocturne : du coucher au lever du soleil et en cas de visibilité réduite entre le lever et le coucher du soleil.

Certes, les entraîneurs et les coureurs en voile légère et sport boat ne naviguent pas de nuit. Mais, il peut arriver qu'un retour à terre se fasse après le coucher du soleil aussi bien en entraînement qu'en compétition. De plus nous organisons en catamaran

notamment des navigations de nuit dans le but de développer la proprioception : diminuer les infos visuelles pour renforcer les sensations. Dans ce cas, des feux s'imposent. En outre les semi rigides sont de plus en plus équipés de feux par les constructeurs.

« Règle 23 navires à propulsion mécanique

d) I. un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 12 mètres peut au lieu des feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle, montrer un feu blanc visible sur tout l'horizon et des feux de côté

			
Boule mouillage Plastimo ref : 16185	1 Corne : Minitump Plastimo ref : 37894	Pavillon N et C +pavillon national Plastimo ref : 17044	3 feux Plastimo ref :28037 Des piles !

Nota : l'article 8 précise : « 8. En dehors des eaux territoriales, le pavillon national doit être arboré ».

Au niveau du matériel de sécurité obligatoire à embarquer, les avis sont différents suivant les interlocuteurs : la même question posée aux différentes administrations reçoit des réponses différentes... ainsi certains disent que le RIPAM énumère une liste de signaux, mais qu'il n'est pas demandé de les avoir tous à bord, la D240 en impose certains, les pavillons N et C n'en font pas partie. D'autres interlocuteurs affirment que ces signaux doivent être présents à bord...

La conduite d'un bateau de plaisance à moteur nécessite la possession d'un permis de conduire en eau maritime et ou en eau intérieure.

Avec pour les eaux maritimes :

-L'OPTION CÔTIÈRE POUR UNE NAVIGATION JUSQU'À 6 MILLES D'UN ABRI.

-L'option hauturière pour une navigation au delà de 6 milles d'un abri.



-Le permis "A" confère les mêmes prérogatives que le permis plaisance option côtière. Il permet une navigation de jour comme de nuit jusqu'à 6 milles d'un abri ou 5 milles de la côte sans limite de tonnage. Il n'y a aucune démarche à faire car ce permis est toujours valable, en effet la réglementation n'a pas institué d'échange entre les anciens et les nouveaux permis. Tout comme la carte de circulation, le permis est nécessaire et obligatoire à bord : il convient donc de le plastifier. Il doit être présentée en cas de contrôle sur l'eau.



Ancien Permis « A »

Navigation maritime

Ces titres permettent la navigation en mer et également sur les lacs et les plans d'eau fermés.

- Le permis plaisance option "Côtière" Navigation maritime limitée à 6 milles d'un abri. Accessible à partir de 16 ans révolus. Examen composé d'un QCMet d'une formation pratique obligatoire d'au moins 3H00.

- L'extension "Hauturière" Navigation maritime sans limite de distance. Accessible à partir de 16 ans révolus. Examen théorique d'1H30 basé sur la navigation, la marée, la météo et la réglementation. Pour passer ce titre, vous devez déjà détenir le permis plaisance option "Côtière".

Navigation fluviale

Le permis plaisance option "Eaux intérieures" Navigation fluviale sur un bateau d'une longueur maximale de 20m. Accessible à partir de 16 ans révolus. Examen composé d'un QCM et d'une formation pratique obligatoire d'au moins 3H00.

- L'extension "Grande plaisance fluviale" Navigation fluviale sur un bateau sans limite de longueur. Accessible à partir de 18 ans révolus. Formation pratique obligatoire de 9H00 sur un bateau d'au moins 20m de longueur. Pour passer ce titre, vous devez déjà détenir le permis plaisance option "Eaux intérieures".

Conditions d'inscription en candidat libre à un titre de navigation :

Pour s'inscrire en candidat libre à un titre de navigation maritime ou fluvial, il faut déjà posséder un titre de navigation obtenue dans le cadre d'un centre de formation agréé. A partir de ce premier titre, il est possible d'obtenir les autres titres en candidat libre à l'exception de l'extension "Grande plaisance fluviale".

Ainsi,

- Si vous avez obtenu le permis de plaisance option "Côtière" dans le cadre d'un centre agréé de formation, vous pouvez obtenir en candidat libre :

- L'extension "Hauturière"
- Le permis plaisance option "Eaux intérieures"

- Si vous avez obtenu le permis de plaisance option "Eaux intérieures" dans le cadre d'un centre agréé de formation, vous pouvez obtenir en candidat libre :

- Le permis plaisance option "Côtière"
- L'extension "Hauturière"

Méthode pratique pour s'inscrire en candidat libre :

Dans un premier temps, il faut entrer en contact avec l'organisme de votre département qui organise les examens. Vous pourrez leur demander les dates d'examen prévus dans votre région et vous préinscrire pour passer un de ces examens. L'inscription définitive à l'examen se fait ensuite par le biais d'un dossier à remplir et à renvoyer au centre d'examen dont vous dépendez (ex DDAM ou service de navigation intérieur).

Si vous habitez un département côtier, il faut contacter les ex Direction Départementale des Affaires Maritimes (DDAM) de votre département.

Tout navire de plaisance doit disposer d'un Marquage

Les navires marqués CE :

Depuis le 16 juin 1998, tous les bateaux de plaisance mis pour la première fois sur le marché communautaire, qu'il s'agisse de navires neufs ou d'occasion en provenance de pays tiers, doivent porter le marquage « CE » qui atteste de leur conformité à des exigences de sécurité. Les navires mis sur le marché communautaire avant le 16 juin 1998 ne sont pas concernés par ces dispositions.

Cette réglementation s'applique **à tous les bateaux de plaisance de 2,50 mètres à 24 mètres, qu'ils soient destinés à une navigation en mer ou en eaux intérieures.**

A l'achat, un bateau marqué " CE " doit être accompagné de documents spécifiques :

-une déclaration écrite de conformité (DEC) : ce document est l'engagement officiel du constructeur ou de son mandataire de la conformité du bateau à la réglementation. Il est indispensable pour l'immatriculation. Il doit être rédigé en français et comporter un certain nombre d'informations.

-un manuel du propriétaire : Ce manuel doit être rédigé dans la langue du pays où le bateau est proposé à la vente, donc en français sur le territoire national. Il comprend des



informations sur le bateau, ses équipements et la manière de s'en servir, notamment les limites d'utilisation.

De plus, sur le bateau doit figurer :

-une plaque constructeur ou signalétique: cette plaque doit être fixée à demeure sur le bateau. Les informations suivantes doivent y figurer :

- Le marquage « CE »
- le nom de l'importateur ou du constructeur

-le modèle

-la mention "embarcation conforme à l'arrêté du 23 nov 1987 modifié division

240

- la catégorie de conception

-la charge maximale recommandée par le constructeur

-le nombre maximal de personnes pouvant prendre place à bord

-la puissance maximale de l'appareil propulsif

Cette plaque est inaltérable par le milieu marin. Elle est fixée de manière inamovible à l'intérieur de l'embarcation, du cockpit ou de la timonerie, à un endroit immédiatement visible.



-un numéro d'identification du bateau (craft identification number - numéro **CIN**). Ce numéro est apposé de façon permanente sur la coque, généralement sur le tableau arrière du navire. Pour établir ce code de 14 caractères, les constructeurs doivent se faire attribuer un identifiant à trois caractères de l'administration de leur pays. Pour la France, il suffit de remplir le formulaire d'attribution du code constructeur et de le transmettre à l'adresse indiquée sur le document. Le classement des bateaux marqués " CE ".

Les bateaux marqués « CE » sont classés en quatre catégories de conception selon leurs aptitudes à affronter des conditions de mer caractérisées par une vitesse du vent et une hauteur de vague. En fonction du type de navigation pratiquée, côtière ou hauturière, le plaisancier doit choisir un navire dont la catégorie de conception lui autorise une telle pratique.

- **Catégorie A. "EN HAUTE MER"** : bateaux conçus pour de grands voyages au cours desquels le vent peut dépasser la force 8 sur l'échelle de Beaufort et les vagues peuvent dépasser une hauteur significative de 4 mètres et pour lesquels ces bateaux sont, dans une large mesure, auto-suffisants.
- **Catégorie B. "AU LARGE "** : bateaux conçus pour des voyages au large des côtes au cours desquels les vents peuvent aller jusqu'à la force 8 comprise et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à 4 mètres compris.
- **Catégorie C. "À PROXIMITÉ DE LA CÔTE"** : bateaux conçus pour des voyages à proximité des côtes et dans de grandes baies, de grands estuaires, lacs et

rivières, au cours desquels les vents peuvent aller jusqu'à la force 6 comprise et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à deux mètres compris.

- **Catégorie D. " EN EAUX PROTEGEES "** : bateaux conçus pour des voyages sur de petits lacs, rivières et canaux, au cours desquels les vents peuvent aller jusqu'à la force 4 comprise et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à 0.30 mètre compris.

Il importe de connaître les catégories de conception et le classement des bateaux marqués « CE » qui figurent sur la plaque signalétique obligatoire parce qu'elles définissent les limites d'utilisation du navire : Le choix de la distance de navigation par rapport à un abri est laissé à l'initiative du chef de bord. Il dispose pour cela de la catégorie de conception du navire.

Donc, en ce qui nous concerne, nos semi rigides doivent être homologué en catégorie « C » à proximité de la côte. La plaque signalétique tout comme la carte de circulation rappelle la puissance en KW du moteur : nos semi rigides majoritairement équipés de moteur 4 temps essence, développent une puissance d'environ 44kw donc bien en dessous de 120kw : très important parce que la division 240 définit l'obligation d'emport d'un moyen mobile d'extinction d'incendie (extincteur) dont la capacité est libre si la puissance du moteur est inférieure ou égale à 120kw. Il importe de consulter les manuels du propriétaire du bateau et du moteur fournis par le constructeur pour choisir le type d'extincteur et également en cas de changement de moteur : la puissance maximale autorisée du moteur, le poids maximum sur le tableau arrière support du moteur étant défini...

Tout navire de plaisance doit disposer d'une Immatriculation :

les formalités d'immatriculation par les affaires maritimes se font auprès de la délégation à la mer et au littoral (DML) de la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM).

Il faut consulter la fiche plaisance éditée par la Direction Générale des Infrastructures et de la Mer qui précise les documents à fournir lors d'une demande d'immatriculation, d'une modification de la carte de circulation, d'un changement de moteur etc. Il y a un délai d'un mois pour faire modifier la carte de circulation lors d'un changement de moteur par exemple. En fonction des cas, il faut présenter :

Au terme de vos démarches, un acte de francisation et titre de navigation, document commun douane et affaires maritimes, vous sera délivré.



-Fiche plaisance² (imprimé d'immatriculation au nom de l'acheteur)

-Original et copie de la facture ou de l'acte de vente du navire ou des moteurs²

-Original de la déclaration d'insubmersibilité (si existante)

-Navires CE : original de la déclaration écrite de conformité

-Particuliers : pièce nationale d'identité (CNI ou passeport)

-Associations : photocopie de l'acte d'enregistrement en préfecture

Les marques d'identification (numéro d'immatriculation qui figure sur la carte de circulation) sont internes et externes.

Les marques d'identification internes ou externes sont en chiffres arabes et en caractères latins de couleur claire sur fond foncé ou de couleur foncée sur fond clair.

AJ B52181

DZ 292 722

A noter : la troisième lettre est dissociée des deux premières, qui sont les initiales du quartier des affaires maritimes où a été enregistré le bateau. La troisième lettre fait partie des numéros.

Marque interne : Cette marque constituée par le numéro d'immatriculation visible à proximité du poste de pilotage ou à l'intérieur du cockpit, permet à tout navigateur en difficulté de donner son identification = son immatriculation par VHF aux secours facilement depuis le poste de conduite, mais aussi l'identification aisée des navires ou

des épaves en montant à leur bord. Cette marque est obligatoire depuis le 1^{er} janvier 2012. La hauteur des caractères est de 1cm et l'épaisseur du trait est de 0,1cm minimum.

Marque externe : Cette marque constituée par le numéro d'immatriculation en lettre capitale sur les deux côtés de la coque ou de la superstructure. Pour les navires de moins de 7 mètres : elles sont de dimension libre sans être inférieure à 4cm de hauteur, 1,5cm de largeur réservée à chaque caractère et d'une épaisseur de trait de 0,5cm minimum



L'ancienne immatriculation présentait l'inconvénient lorsqu'elle était placée sur les tubes (boudins) de nos semi rigide d'être facilement altérée lors du ragage avec un ponton ou bien souvent lorsque nous relevons les mouillages des bouées d'entraînement.



Désormais, l'immatriculation apposée de chaque côté de la console évite cet inconvénient.

Les navires de plaisance dont la longueur est supérieure à 7 m ou dont la puissance du moteur est égale ou supérieure à 22 CV (puissance administrative) et les véhicules

nautiques à moteur (type scooter des mers, Jet-Ski) dont la puissance moteur est égale ou supérieure à 90 kW doivent être immatriculés par les affaires maritimes et francisés par la douane. Cette francisation ne nous concerne donc pas étant donné les caractéristiques de nos bateaux : moins de 7 mètres.

Tout navire de plaisance doit disposer d'un titre de navigation :

-UNE CARTE DE CIRCULATION pour les navires de moins de 7 mètres délivrées par les services DDTM (affaires maritimes). Cette carte doit être modifiée dans un délai de moins de 1 mois en cas de changement de propriétaire, de moteur ou de caractéristiques du bateau. C'est sur cette carte qu'apparaît le numéro d'immatriculation du bateau.

IDENTIFICATION DU NAVIRE

TYPE : PNEUMATIQUES

PROPULSION : Moteur à essence

CATEGORIE DE CONCEPTION : C GPL :

NUMERO CIN (ou NUMERO de COQUE) : SIVSR59037A606

NOM DE SERIE ou MENTION UNITE : VSR 5.9

CONSTRUCTEUR / IMPORTATEUR : VST BOAT SAMO POTOKAR

ANNEE CONSTRUCTION : 2000 LARGEUR : 2,04

INSUBMERSIBILITE : NON LONGUEUR : 6,04

MOTEUR(S)

MARQUE	NUMERO	PUISSANCE (kW)
MERCURY	0P534266	44.16

NOM DU NAVIRE : TORNADO

N° D'IMMATRICULATION : AY D10775 LETTRE-CLÉ : M

NOM : FEDERATION FRANCAISE DE VOILE

PRENOM

ADRESSE : 17 RUE BOCQUILLON

LOCALITE : PARIS

CODE POSTAL : 75015

AFFAIRES MARITIMES

Le 16/07/2009

NUMBRE DE PROPRIETAIRES : 1

Cette carte est nécessaire et obligatoire à bord : il convient donc de la plastifier. Elle doit être présentée en cas de contrôle sur l'eau.

Pour obtenir cette carte de circulation, il faut bien sûr effectuer les démarches d'immatriculation du navire. Ainsi après achat d'un bateau neuf ou d'occasion, ou après une modification apportée au bateau dont on est propriétaire : par exemple un changement de moteur : il faut immatriculer et ou faire modifier la carte de circulation du bateau.

Pour tout renseignement pratique sur l'immatriculation d'un navire en mer ou le

permis Plaisance (bateaux à moteur), il faut contacter la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) compétente en région ou la délégation à la mer et au littoral (DML) locale.

Pour tout renseignement pratique sur l'immatriculation d'un bateau en eaux intérieures (lacs, rivières), contacter la direction départementale des territoires (DDT) compétente en région ou la délégation à la mer et au littoral (DML)

Le Chef de bord : la division 240 et son arrêté de décembre 2014 définissent cette notion de chef de bord :

« 3. Chef de bord : membre d'équipage responsable de la conduite du navire, de la tenue du journal de bord lorsqu'il est exigé, du respect des règlements et de la sécurité des personnes embarquées.

« Art. 240-1.03. – Exigences concernant la fonction de chef de bord.

« I. – Le chef de bord s'assure que tous les équipements et matériels de sécurité qui répondent aux dispositions de conformité du navire et à la présente division sont embarqués, en état de validité, adaptés à l'équipage et en bon état.

« II. – Le chef de bord les met en œuvre lorsque les conditions l'exigent.

Ainsi il apparaît ici une notion de responsabilité : les entraîneurs sont souvent sollicité par des personnes pour embarquer, lors d'un entraînement, d'un suivi de compétitions : parents, photographes, fournisseur de matériel, etc. L'entraîneur exerce une responsabilité de **chef de bord** lorsqu'il exerce sa fonction d'entraîneur : il est donc bien de sa responsabilité de veiller à la conformité du matériel de sécurité, de la présence à bord dudit matériel, de n'embarquer qu'un nombre de personne n'excédant pas le nombre maximal de personnes pouvant prendre place à bord (inscrit sur la plaque signalétique), d'avoir à bord les équipement individuel de flottabilité (gilets) correspondant au nombre de personnes embarquées donc de refuser d'embarquer des personnes supplémentaires et de prendre toute mesure en mer pour assurer la sécurité.

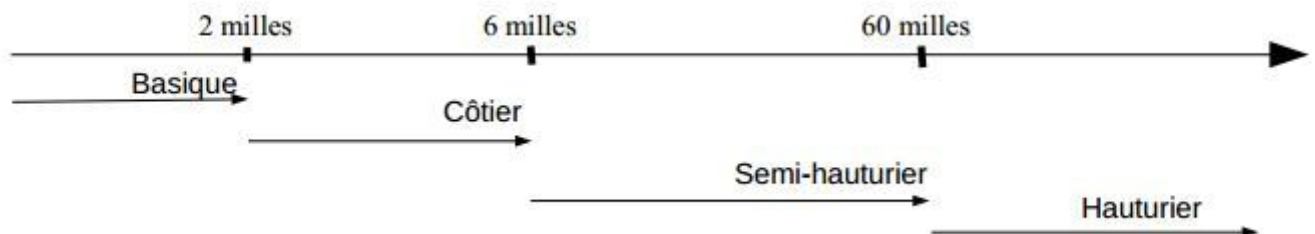
« Art. 240-2.01. – *Chargement du navire.*

« *Sauf en cas de force majeure, le nombre maximal de personnes à bord ainsi que la charge maximale recommandée ne sont jamais dépassés en navigation. Ces valeurs sont indiquées sur la plaque constructeur.*

En pratique :

Il apparaît que la zone de navigation couramment couverte par les entraîneurs lors des entraînements notamment, se situe entre 2 et 6 milles **d'un abri**. Cela peut varier suivant les séries (catamaran, planche à voile, dériveur solitaire, dériveur double, skiff) mais en ce qui concerne les catamarans, c'est une pratique courante.

La zone de navigation couverte correspond donc à la zone « basique » jusqu'à 2 milles d'un abri et la zone « côtière » jusqu'à 6 milles d'un abri .



Art. 240-1.02. – *Définitions.*

« 2. *Abri* : endroit de la côte où tout engin, embarcation ou navire et son équipage peuvent se mettre en sécurité en mouillant, atterrissant ou accostant et en repartir sans assistance. Cette notion tient compte des conditions météorologiques du moment ainsi que des caractéristiques de l'engin, de l'embarcation ou du navire.

Le matériel de sécurité embarqué à bord doit être adapté à la navigation pratiquée, il y a 4 "catégories", nous sommes concernés par les 2 premières :

Basique : jusqu'à 2 milles d'un abri et Côtier : jusqu'à 6 milles d'un abri.

« Matériel d'armement et de sécurité

« Art. 240-2.04. – Dispositions générales sur le matériel d'armement et de sécurité.

« Tous les engins, embarcations et navires se conforment aux dispositions suivantes :

« II. – Les engins, embarcations et navires effectuant une navigation littorale à moins de 2 milles d'un abri embarquent le matériel d'armement et de sécurité basique prévu à l'article 240-2.05

« III. – Les embarcations et navires effectuant une navigation côtière entre 2 et 6 milles d'un abri embarquent le matériel d'armement et de sécurité côtier prévu à l'article 240-2.06.

Le chef de bord choisit l'option la plus adaptée parmi les équipements de la division 240 suivant son programme de navigation et le nombre de personnes à bord. En ayant connaissance du RIPAM et du manuel du propriétaire correspondant au navire utilisé. L'emport de l'équipement de sécurité « basique » (navigation à moins de deux milles d'un abri) signifie donc que le chef de bord= l'entraîneur ne navigue pas à plus de 2milles des côtes. Ce qui peut être le cas : les entraîneurs du golfe du Morbihan qui restent à l'intérieur du golfe peuvent n'embarquer que la dotation basique. Par contre lorsqu'ils sortent du golfe et s'éloignent à plus de 2 milles : la dotation basique + côtière s'impose.

Donc : les entraîneurs qui naviguent jusqu'à 6 milles d'un abri doivent posséder le matériel d'armement et de sécurité basique + côtier

Matériel d'armement et de sécurité basique : Article 240-2.05

1/ - UN ÉQUIPEMENT INDIVIDUEL DE FLOTTABILITÉ (EIF) PAR PERSONNE EMBARQUÉE : (gilet de sauvetage)

« Article 240-2.12 Caractéristiques des équipements individuels de flottabilité



I. Les équipements individuels de flottabilité à bord des navires, embarcations et engins de plaisance sont adaptés à la morphologie des personnes embarquées et répondent aux caractéristiques suivantes :

; -50 N de flottabilité au moins pour les navires ne s'éloignant pas de plus de 2 milles d'un abri; -100 N de flottabilité au moins pour les navires ne s'éloignant pas de plus de 6 milles d'un abri.

II. Seuls peuvent être embarqués, en fonction de leurs caractéristiques de flottabilité :

- les brassières de sauvetage approuvées conformément à la division 311 du présent règlement et marquées « barre à roue » ;



- les équipements individuels de flottabilité conformes aux dispositions pertinentes du code du sport et marqués « CE ». »

Attention : si l'on est équipé d'un matériel d'armement et de sécurité basique, (navigation à 2 milles maximum d'un abri, on peut se « contenter » d'un gilet de sauvetage de 50 newtons de flottabilité, mais si on veut naviguer jusqu'à 6 milles d'un abri il faudra s'équiper d'un gilet de sauvetage de flottabilité de 100 newtons.

Moralité : sur nos semi rigides autant s'équiper avec un gilet de sauvetage de flottabilité de 100 newtons ! les notices de constructeur doivent être lues avec attention.

Les gilets de sauvetage de 100 newtons assurent le retournement de la personne en 10". La fonction d'un gilet est de maintenir les voies respiratoires hors de l'eau et de permettre un repérage efficace.

Les gilets sont de deux types :



Gilet en mousse traditionnelle		Gilet gonflable technologie Air plastimo	
			
Mousse polyethylene à cellule fermée Flottabilité légèreté	Mousse PVC monobloc extra souple Flottabilité confort	Chambre à air en film polyuréthane Etanchéité légèreté	Chambre à air en tissu polyester enduit polyuréthane Etanchéité résistance
<p>Les gilets en mousse présentent l'avantage d'être simples, efficaces, globalement meilleur marché que les gonflables et ne nécessitant pas le remplacement assez coûteux (et suivant les modèles, annuels) des bouteilles CO2 et périphériques divers des gonflables. Simples sans « technologie » leur flottabilité doit cependant être testée régulièrement. Assez encombrant pouvant limiter la vision et les mouvements. Globalement ils n'encouragent pas à les porter...</p>		<p>Les gilets gonflables présentent l'avantage d'être peu encombrant, ne limitent pas la liberté de mouvement, les modèles équipés de harnais permettent de s'équiper d'une longe (pour une ligne de vie), déclenchement automatique ou manuel. Ils se font oublier et donc encouragent plus à les porter en permanence. La technologie n'a pas que des avantages : ils nécessitent une attention constante, un entretien poussé et coûteux (les prix des kits de recharge sont élevés)</p>	

Dans le cadre de notre activité d'entraîneur notre préférence va au gilet gonflable : on rechigne moins à le porter, enfiler son gilet est devenu un réflexe et il est beaucoup plus facile pour le chef de bord de le faire porter aux passagers .

Gilet gonflable		
Le gonflage bucal est possible sur tous les modèles de gilet (c'est un gonflage d'appoint ou de secours)		
Gonflage automatique		Gonflage manuel
Le gonflage se déclenche tout seul au contact de l'eau		La percussion de la bouteille de CO2 se fait en actionnant la poignée
Inconvénient : se gonflera automatiquement même si le porteur s'immerge volontairement : impose donc de retirer le gilet pour plonger et porter assistance (cf note ci dessous)		Inconvénient : en cas de chute à l'eau inconscient le gilet ne se gonflera pas puisque l'action de gonflage est manuelle
Avec cartouche ou pastille hydrosoluble	Avec système hydrostatique (à la pression)	
L'eau dissout le sel de la pastille et le gilet se gonfle Inconvénient : un gilet violemment subi aux paquets de mer (les semi rigides ne sont pas secs !) ou qui est posé dans les fonds du semi rigide peut se gonfler de manière intempestive	Le système réagit dès que la pression de l'eau est suffisante : il ne se déclenchera pas de manière intempestive si aspersion d'eau du gilet	Ce système est recommandé si on est susceptible d'être immergé volontairement avec le gilet. Le gilet ne se gonfle qu'en actionnant la poignée donc uniquement par une action volontaire Pour un entraîneur susceptible de se mettre à l'eau pour venir en aide à un coureur coincé sous son bateau chaviré ⁶ Ce système est idéal : on peut plonger sans retirer son gilet au préalable, le gilet ne risque pas de se gonfler donc d'empêcher d'évoluer en surface et sous l'eau

La technologie des gilets a donc considérablement évoluée, de plus en plus sophistiqué et de plus en plus sûrs. Il importe de choisir son équipement en fonction de son activité : donc de bien comprendre les différentes options possibles. Les notices des constructeurs sont très complètes et sont à lire impérativement. De notre point de vue : pour les entraîneurs en semi rigide le gilet à gonflage automatique avec cartouche ou pastille auto soluble est à proscrire. Entre le gilet à gonflage automatique système hydrostatique et le gilet à gonflage manuel : notre préférence va au Gilet à gonflage manuel type Plastimo EVO 165.

⁶ Ce qui peut arriver : expérience personnelle : j'ai été amené à mettre à l'eau pour secourir des coureurs à 4 reprises dont une nécessitant une mise œuvre immédiate de ventilation assistée.

	
Gilet EVO 165 PLastimo Ref : 63442 avec harnais, gonflage manuel (730 grammes) Qui nous semble le plus adapté à notre pratique d'entraîneur	Gilet SL180 plastimo ref : 64113 avec harnais 1,1kg Pour ceux qui préfèrent le gonflage automatique (hydrostatique)



2/ Un moyen de repérage lumineux

« 2. une lampe torche étanche ou un dispositif lumineux individuel conforme au II.2 du présent article.

II 2. un moyen de repérage lumineux individuel, étanche, ayant une autonomie d'au moins 6 heures, de type lampe flash, lampe torche ou cyalume, à condition que ce dispositif soit assujetti à chaque équipement individuel de flottabilité ou porté effectivement par chaque personne à bord. »


Lampe torche étanche et flottante Plastimo ref 59402 Inconvénient : nécessite des piles, donc de l'entretien et de l'attention : changer les piles a un coût

Ou bien : une lampe flash ou un cyalume à condition que l'un de ces deux dispositifs soient en permanence à poste sur le gilet de sauvetage et porté par tous les membres d'équipage :

	
Feu flash compact W3 Plastimo Ref : 61941 Inconvénient : des piles, donc de l'entretien et de l'attention : changer les piles a un coût. Avantage : autonomie et qualité du signal un kit de fixation qui permet de le fixer aisément sur le gilet de sauvetage et qui permettra de s'exonérer du dispositif de repérage et d'assistance pour personne tombée à l'eau, si il est fixé à poste sur le gilet de sauvetage porté à bord en permanence et exigé si on veut s'équiper en « côtier » (cf ci dessous)	Cyalume Plastimo kit 3 bâtons Ref : 38847. Visible à plus d'un mille la nuit, fiable à 100%, incassable, non corrosif, étanche, sans flamme et sans pile !

Au vu de nos pratiques d'entraîneur: nos semi rigides sont collectifs à multi utilisateurs : Un gilet de sauvetage avec un flash light ou un baton de cyalume fixé en permanence sur le gilet de sauvetage. Un gilet affecté personnellement à chaque entraîneur dans le cadre d'une dotation individuel par la structure employeuse nous semble la meilleure solution.


Disposer de 2 gilets (100newtons de flottabilité) traditionnel en mousse laissés en permanence dans le bateau est une très bonne solution pour les cas d'oubli ou de passager embarqués à la dernière minute qui ne possèderaient pas leur gilet. Le chef de bord est forcément équipé de son gilet dans le cadre d'une dotation individuelle de la structure d'appartenance.

3/ Moyen de lutte contre l'incendie

« 3. un ou plusieurs moyens mobiles de lutte contre l'incendie conformes :

- *aux préconisations du fabricant reprises dans le manuel du propriétaire dans le cas des navires marqués « CE » ;*
- *ou aux exigences applicables de la réglementation nationale dans les autres cas; »*

Il s'agit donc d'**un extincteur**, la lecture du manuel du propriétaire fourni par le fabricant de nos semi rigide est donc bien indispensable pour déterminer l'extincteur adapté à son bateau. Ils sont de 2 types :




<p>Extincteur à poudre</p> 	<p>Extincteur à mousse</p>
<p>Polyvalent, bonne efficacité conviennent pour nos semi rigides : Conforme à la norme NF EN3 / AFNOR Plastimo Ref : 57508</p>	<p>Adapté pour les feux de type A de type B et de type F ainsi que pour feux d'origine électrique. Plus adapté à la croisière</p>

Un extincteur norme « EN3 » convient pour nos semi rigides. Le vérifier sur le manuel du propriétaire ! Attention : date de péremption : donc extincteur à renouveler en fonction de cette date de péremption.

4/ Un dispositif d'assèchement

« 4. un dispositif d'assèchement manuel (écope, seau ou pompe à main) approprié au volume du navire pour les navires non auto-viders ou ceux comportant au moins un espace habitable. Ce dispositif peut être fixe ou mobile, pour les navires marqués «CE», il est embarqué en supplément des dispositifs mis en place par le fabricant. »

Ecope, seau, ou pompe à main, le chef de bord choisit selon les caractéristiques de son bateau et ce qui est préconisé par le constructeur

		
<p>Avantage : petit compact efficace coût modique. Souple, flottante Plastimo ref : 16207</p>	<p>Avantage : permet de « sortir » une plus grande quantité d'eau à chaque seau vidé, multiusage : peut servir lors des carénages...</p> <p>Inconvénient : encombrement important difficile à ranger dans un semi rigide</p> <p>Plastimo ref : 14054</p>	<p>Avantage : compact facile à ranger, efficace, la pompe à main a aussi une utilité pour les bateaux de nos coureurs, notamment les catamarans : il arrive que les coureurs oublient les bouchons de nable ! vider le bateau est alors facile et rapide. En cas de contact entre des catamaran et de dommage : trou à l'étrave le plus fréquent après réparation sur l'eau avec de l'epoxy qui durcit en milieu humide (epoxy stick) le bateau est facile à vider. Plastimo ref : 27074</p>

-De notre point de vue, le moyen le plus adapté dans le bateau entraîneur est la pompe à main.



5/ Dispositif de remorquage : « 5. un dispositif permettant le remorquage (point d'amarrage et bout de remorquage) ; » Sur nos semi rigide, la quasi totalité sont équipés d'une pade eye ou d'un pontet fixé à l'étrave. C'est le seul endroit où fixer de manière sûre le bout de remorquage où le mouillage. Un examen régulier de ce pontet et de ses fixations s'impose : c'est généralement le cas car à chaque remontée du semi rigide sur la remorque on fixe le crochet du treuil de la remorque

sur ce pontet. Le bout de remorquage doit être assez solide : nous n'avons que le choix avec les restes de bout de nos coureurs. Un dyneema de diamètre 6 de 25 mètres fait l'affaire.

6/ 1 Mouillage

« 6. une ligne de mouillage appropriée au navire et à la zone de navigation. »



1 ancre, de la chaîne et du bout, adapté à la zone de navigation : cela concerne le type d'ancre en fonction de la nature des fonds et bien sûr la longueur du bout en fonction des fonds fréquentés. Les spécifications des constructeurs d'ancre sont bien évidemment à examiner de près. En ce qui concerne nos semi rigides de 4 à 6 mètres maximum : le package plastimo Kobra (cf ci dessous) nous semble le plus adapté. Tout comme la nourrice, il faut sécuriser le mouillage à bord : c'est à dire l'arrimer fermement. Tous les semi rigides ne disposent pas d'une baille à mouillage dans laquelle le ranger, donc prévoir un système de fixation pour que l'ancre ne se ballade pas à travers le bateau dès que le clapot se lèvera.

1 Package Kobra (mouillage, chaîne et câblot) Plastimo ref : 46564

7/ Indicateur des marées

« 7. un moyen de connaître les heures et coefficients de marée du jour et de la zone considérée ou leur connaissance. »

L'annuaire des marées que l'on trouve à la maison de la presse, ou bien une appli « marée » sur le téléphone, ou bien on apprend par cœur les horaires et coef du jour. Plus sérieusement pour ceux qui auront obligation de se doter du matériel d'armement et de sécurité côtier, les horaires et coefficients de marée figurent dans le fascicule de l'almanach du marin breton qui concentre des extraits de cartes, les systèmes de balisage et le RIPAM.

Matériel d'armement et de sécurité côtier. Article 240-2.06

« Le matériel d'armement et de sécurité côtier comprend au minimum les éléments suivants :

1. le matériel d'armement et de sécurité basique prévu à l'article 240-2,05; »

2/ Un dispositif de repérage et assistance d'une personne tombée à

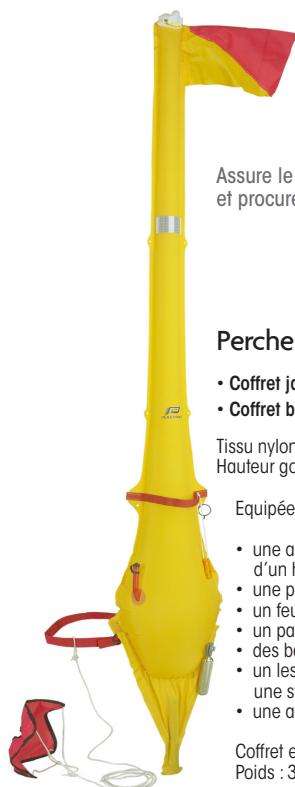
l'eau« 2. un dispositif de repérage et d'assistance pour personne tombée à l'eau, conforme aux dispositions de l'article 240-2.14. Jusqu'à 6 milles d'un abri, ce dispositif n'est pas obligatoire si chaque membre de l'équipage porte un équipement individuel de flottabilité conforme muni d'un dispositif de repérage lumineux individuel tel que défini au II.2 de l'article 240-2.05; »

II.2 de l'article 240-2.05 : « un moyen de repérage lumineux individuel, étanche, ayant une autonomie d'au moins 6 heures, de type lampe flash, lampe torche ou cyalume, à condition que ce dispositif soit assujéti à chaque équipement individuel de flottabilité ou porté effectivement par chaque personne à bord ». Voyons ce que spécifie cet article 240-2.14. Article 240-2.14 : Caractéristiques des dispositifs de repérage et d'assistance pour personnes tombées à l'eau : Tout dispositif de repérage et d'assistance pour personne tombée à l'eau dont l'embarquement est rendu obligatoire par la présente division peut être constitué d'un ou plusieurs matériels, et satisfait aux exigences suivantes :

- sa flottabilité minimale obtenue est de 142 N ;
- sa forme et ses couleurs le rendent facilement repérable de jour depuis le navire porteur ;
- les matériaux constitutifs extérieurs résistent aux hydrocarbures et au milieu marin ;
- sa mise en œuvre ne nécessite pas d'intervention autre que le largage à l'eau, qui doit pouvoir s'effectuer sans source d'énergie extérieure ;
- il fonctionne après une immersion d'une heure à la pression équivalente d'un mètre de colonne d'eau ;
- il possède un dispositif lumineux étanche pouvant résister à une immersion d'une heure dans 1 mètre d'eau, résister au milieu marin, avoir une autonomie d'au moins 6 heures et dont le rayonnement doit pouvoir être visible sur tout l'horizon jusqu'à une distance de 0,5 mille.
- il ne nécessite pas de source d'énergie externe au moment de sa mise en oeuvre;
- son efficacité est assurée quelle que soit sa position dans l'eau ;
- une personne peut s'en saisir facilement lorsqu'elle est à l'eau ;
- il comporte soit le nom et le numéro d'immatriculation du navire, soit le nom de l'établissement organisant l'activité physique et sportive pour laquelle le navire est utilisé. Cette identification est portée sur toutes les parties du dispositif susceptibles d'apparaître, soit de manière permanente, soit temporaire comme par exemple par le moyen d'une bande auto-agrippante velours-crochet, résistante au milieu marin. Ce dispositif de repérage et d'assistance pour personne tombée à l'eau peut être une bouée couronne munie de son feux à retournement, la perche IOR... les constructeurs rivalisent d'ingéniosité pour proposer des équipements performants. Charge à chaque chef de bord de choisir la solution la plus adaptée à son programme et aux caractéristiques de son bateau.

NOUVEAUTES homme à la mer

Perche IOR gonflable



Assure le repérage de l'homme à la mer et procure une flottabilité de 150 N.

Perche IOR gonflable

- Coffret jaune : **63455**
- Coffret blanc : **61073**

Tissu nylon jaune, enduite polyuréthane.
Hauteur gonflée au-dessus de l'eau : 1,98 m.

Equipée de :

- une assise en sangle réglable permettant de supporter le poids d'un homme à la mer
- une poignée pour une préhension facile
- un feu 0,75 cd à déclenchement automatique, autonomie 8 heures
- un pavillon rouge et jaune (32 x 20 cm)
- des bandes rétro-réfléchissantes (200 cm²)
- un lest rigide avec renforts fonctionnant sur le principe d'une quille pour une stabilité optimisée
- une ancre flottante (28 x 28 cm)

Coffret en ABS, hauteur 49 cm x Ø13 cm.
Poids : 3,8Kg.

Conforme ISAF-ORC.

Conforme au règlement Plaisance France (Division 240), comme "dispositif de repérage et d'assistance à une personne tombée à l'eau", en remplacement d'une bouée fer à cheval.

**MADE BY
PLASTIMO**



Assise en sangle supportant le poids d'un homme à la mer, et poignée.

Options & Accessoires

- **Kit de recharge gaz : 50374**
Bouteille 60 g de CO₂
- **Kit de fixation pour balcon : 40205**
- **Kit de recharge feu : 63456**
Feu 0,75 cd + accessoires de fixation

Bouée fer à cheval déhoussable



Conforme au règlement Plaisance France (Division 240)



Bouée fer à cheval déhoussable

- Bouée seule : **63457**
- Bouée équipée : **63465**

Flottabilité par mousse de polyéthylène.
Housse en tissu lavable haute résistance (1100 decitex, enduit PVC).
Fermeture de la housse par zip.
Livrée avec filière solidaire et mousqueton polyamide.
L'ensemble bouée équipée comprend une bouée, un feu à retournement et un support en fil d'innox.

- Flottabilité : 147 N.
- Dimensions : Hauteur 53 cm, largeur 62 cm, épaisseur 11 cm

PLASTIMO

	
<p>Perche IOR gonflage Plastimo Ref : 63455</p> <p>Avantages : rangée dans son coffret elle a un encombrement limité et peut être fixé sur le tableau arrière du semi rigide :</p> <p>Inconvénients : péremption du kit de recharge pour le système de gonflage et péremption du kit de recharge feux : donc 2 opérations de maintenance à faire régulièrement. Coût.</p>	<p>Bouée fer à cheval et feux à retournement plastimo ref : 10026</p> <p>Avantages : simplicité, coût modéré,</p> <p>Inconvénients : des piles à vérifier et à changer régulièrement, encombrement : pas facile à ranger et à tenir disponible dans un semi rigide</p>

2 options pour le chef de bord :

1/ Toutes les personnes à bord sont portées sur elles en permanence un EIF équipé à poste (assujetti) d'un flash light ou d'un cyalume :

On peut alors se dispenser du dispositif de repérage et d'assistance pour personne tombée à l'eau, conforme aux dispositions de l'article 240-2.14 (= bouée couronne+feux à retournement, ou perche IOR...)

2/ J'ai à bord des EIF qui ne sont pas équipés à poste d'un flash light ou d'un cyalume (non assujetti à l'EIF) et ces EIF ne sont pas portées en permanence par toutes les personnes à bord :

Alors j'embarque un dispositif de repérage et d'assistance pour personne tombée à l'eau, conforme aux dispositions de l'article 240-2.14 (= bouée couronne+feux à retournement, ou perche IOR...)



Pour être secouru, il faut être vu !

3/ Trois feux rouges à main

2. *trois feux rouges à main conformes aux dispositions de la division 311 du règlement;*



Plastimo Ref : 62303. Les feux rouges à main sont d'une grande efficacité.

Ce sont des produits de sécurité qui ne doivent être utilisés qu'en cas de détresse en mer. Il est très important de lire la notice avant d'être amené à les utiliser ... donc à terre, chez soi ou au cours d'un stage. Les feux doivent toujours être dirigés dans le sens du vent, vers l'extérieur de l'embarcation. Ne jamais diriger vers une personne et ne jamais utiliser un produit cabossé ou endommagé. Ne pas utiliser au delà de la date d'expiration. Les feux doivent être stocké dans un endroit sec et facilement accessible. De notre point de vue, l'utilisation des feux nécessite une formation : nous l'organisons dans le cadre des stages de ligue Bretagne (principalement pour les coureurs catamaran qui doivent avoir à bord des catamarans des feux rouge à main lors des raids) à l'ENVSN où une séquence sécurité est organisée : 2 cadres de l'ENVSN organisent les stages sécurité en mer et prennent en charge cette partie spécifique.

4/ Un compas magnétique étanche

3. *un compas magnétique étanche, conforme aux normes ISO pertinentes ou un système de positionnement satellitaire étanche faisant fonction de compas.*



Compas mini C plastimo ref : 31318 Un compas encastré est préférable : le miniC est fixé par vis : il peut rester à poste sur le bateau sans crainte d'être volé lorsque le semi rigide reste au ponton.

5/ Cartes marines, RIPAM, Informations sur le Système de balisage

5. la ou les cartes marines, ou encore leurs extraits, officiels, élaborés à partir des informations d'un service hydrographique national. Elles couvrent les zones de navigation fréquentées, sont placées sur support papier ou sur support électronique et son appareil de lecture, et sont tenues à jour;

6. le règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM), ou un résumé textuel et graphique, éventuellement sous forme de plaquettes autocollantes ou sur support électronique et son appareil de lecture;

7. un document décrivant le système de balisage de la zone fréquentée, éventuellement sous forme de plaquettes autocollantes ou sur support électronique et son appareil de lecture;

Documents obligatoires en navigation côtière : Pour naviguer entre 2 et 6 milles d'un abri, vous devez être en possession :

-de la ou des cartes marines, ou encore leurs extraits, officiels, ou élaborés à partir des informations d'un service hydrographique national. Elles couvrent les zones de navigations fréquentées, sont placées sur support papier ou sur support électronique et son appareil de lecture. Elles doivent être tenues à jour ;

-du règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM), ou un résumé textuel et graphique, éventuellement sous forme de plaquettes autocollantes ou sur support électronique avec son appareil de lecture ;

-d'un document décrivant le système de balisage de la zone fréquentée, éventuellement sous forme de plaquettes autocollantes ou sur support électronique et son appareil de lecture.



Ces 3 documents obligatoires à bord sont regroupés dans un fascicule unique sous plastique pour la modique somme de 11 euros. Cette production de l'almanach du marin breton : « réglementaire et solidaire » est disponible dans les coopératives maritimes et les maisons de la presse. Les extraits de carte du SHOM sont parfaitement lisibles et utilisables : attention cependant : il faut se procurer le fascicule qui concerne sa zone de navigation : ici le fascicule Bretagne sud. Lorsqu'on navigue en manche : se procurer le fascicule manche. Autre avantage : les horaires et coefficients de marée sont indiqués. Les méditerranéens peuvent embarquer les extraits de carte de leur zone de navigation et les textes réglementaires.

L'électronique de bord : une réalité

« Article 240-2.04 Dispositions générales sur le matériel d'armement et de sécurité

VII. Les informations et les documents nautiques peuvent être rassemblés dans un ou plusieurs ouvrages ou support électronique consultables à tout moment. »

Article 240-2.06 Matériel d'armement et de sécurité côtier (2-6 MN d'un abri)

[...]

5. La ou les cartes marines, ou encore leurs extraits, officiels, élaborés à partir des informations d'un service hydrographique national. Elles couvrent les zones de navigation fréquentées, **sont placées sur support papier, ou sur support électronique et son appareil de lecture**, et sont tenues à jour.

6. Le règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM), ou un résumé textuel et graphique, éventuellement sous forme de plaquettes autocollantes, **ou sur support électronique et son appareil de lecture**.

7. Un document décrivant le système de balisage de la zone fréquentée, éventuellement sous forme de plaquettes autocollantes, **ou sur support électronique et son appareil de lecture**.

La division 240 intègre pleinement le numérique et les « nouvelles » technologies. Ainsi l'électronique de bord trouve pleinement sa place dans le matériel de sécurité. Il est bien précisé que **cartes et ouvrages peuvent être numériques**, ce qui n'était pas explicite dans la version précédente de la division D240.

La réglementation française a évolué et consiste à imposer un matériel de navigation minimum, et à laisser au chef de bord la responsabilité d'embarquer le matériel de sécurité et de navigation correspondant à son programme.

Un GPS lecteur de cartes, avec fonction « navigation » remplace l'obligation d'emmener les cartes marines papiers, et remplace même le compas. Les évolutions technologiques permettent maintenant de disposer d'un smart phone ou d'une tablette, avec GPS intégré, les logiciels de navigation proposés sont en plein essor et le marché assure des prix de plus en plus attractifs. Les documents (RIPAM, Système de balisage, donc les ouvrages du SHOM :2A, 2B, 3C et 1D) peuvent y être intégré sous forme de pdf consultables à tout moment. Pour les horaires et coefficient de marée :des applications pour smart phone type : « Tides planner, Marée.info, AyeTides » permettent la consultation des horaires de marée à tout moment.

- La consultation des avertissements urgents de navigation (Avurnav côtiers sur Navtex et par VHF, Avurnav locaux par VHF) et des avis aux navigateurs (Avinav) affichés dans les capitaineries est également recommandée.
- En métropole, ces avertissements et avis sont consultables sur les sites internet des préfectures maritimes à Brest (www.premar-atlantique.gouv.fr), Toulon (www.premar-mediterranee.gouv.fr) et Cherbourg (www.premar-manche.gouv.fr).



Smart phone ou tablette, une réalité déjà bien présente

Nota : l'article 8 précise : « 8. *En dehors des eaux territoriales, le pavillon national doit être arboré* ».

Nota : L'article 240-2-25 III : indique que « *les Réservoirs essence amovible sont fixés de manière à éviter le désarrimage en cours de navigation* ». C'est le cas de nos nourrices à essence : elles doivent donc être fixées.

Nota : L'article 240-2-60: LE MOYEN DE REMONTER À BORD UNE PERSONNE TOMBÉE À L'EAU : une échelle rigide ou une échelle en bout.




" -Tout navire comporte un dispositif permettant à une personne tombée à l'eau de remonter à bord aisément et par sa propres moyens, sans compromettre la stabilité. Dès que la personne tombée à l'eau a atteint l'endroit du navire prévu pour la remontée à bord, elle doit pouvoir mettre en oeuvre le moyen de remontée à bord sans assistance extérieure. Lorsque le franc bord lège est inférieur à 500mm, des prises de main simples, ou une ligne souple, solidement fixée sur le pourtour du navire sont admises."





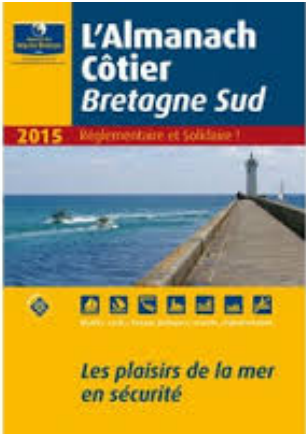
Donc, il n'y a pas besoin d'échelles souples ou rigides sur les semi-rigides, car à l'arrière la face supérieure des boudins est à moins de 500mm de la surface de l'eau et la main courante en bout est admise comme "moyen de remonter à bord en cas de chute". A noter : les VSR n'ont pas de poignées collées sur les boudins. Les Zeppelins et les Tornados disposent eux de poignées.








TABLEAU RECAPITULATIF DU MATERIEL DE SECURITE CONSEILLE POUR UN ENTRAINEUR DE VOILE A BORD D'UN SEMI RIGIDE DANS LE CADRE DE L'ENTRAINEMENT DE COUREURS A BORD DE VOILIER OU PLANCHE A VOILE





Ce tableau en rien officiel, il résulte de l'analyse et de l'interprétation des différents textes qui se rapportent à notre activité, notamment ceux qui permettent des choix entre différents type de matériel de sécurité.

La consultation des documents officiels est indispensable.

Description de l'équipement obligatoire dans la division 240, RIPAM, ISAF ,FFVoile, Code du sport	Illustration	Remarque	Equipement préconisé et référence
<p>1 Equipement Individuel de Flottabilité (1 par personne à bord et porté à tout moment)</p> <p>Avec :</p> <p>1 Moyen de repérage lumineux (1 par personne à bord et porté à tout moment)</p>	<p>1 Gilet gonflant ou mousse de 100 newtons de flottabilité équipé à poste d'une lampe flash</p> 	<p>Autant que de personne à bord 100newton Attention date de péremption du kit de recharge</p> <p>Demande des piles à vérifier régulièrement</p>	<p>1 Gilet gonflage manuel avec harnais 100N Plastimo EVO 165 Ref :63442 Et Feu flash compact W3 Plastimo Ref : 61941</p>
<p>1 ou plusieurs moyens de lutte contre l'incendie</p>		<p>Attention date de péremption</p>	<p>1 Extincteur plastimo Ref : 57508</p>
<p>1 dispositif d'assèchement manuel au choix :</p>		<p>On ne peut pas considérer que les semi rigides sont auto videur</p>	<p>1 pompe à main plastimo ref : 27074</p>

1 dispositif permettant le remorquage		Vérifier si il y a bien une pade eye ou pontet à l'étrave et son état...	1 bout de 25 mètres diamètre 6
1 ligne de mouillage		Pour nos semi rigide	1 Package Kobra plastimo ref 46564 mouillage, chaîne et câblot
3 feux rouges à main		Attention date de péremption A conserver au sec	Feux rouge à main Plastimo ref 62303
1 compas magnétique étanche		Un compas encastré est préférable : le miniC est fixé par vis : il peut rester à poste sur le bateau	Compas miniC plastimo ref : 31318 Ou bien 1GPS lecteur de carte avec fonction compas
La ou les cartes marines ou encore les extraits officiels élaborés à partir des informations d'un service hydrographique couvrant les zones fréquentées	Extraits de cartes, horaires et coef de marée, RIPAM,document balisage sont regroupés dans ce fascicule 	Cette ou ces cartes peuvent être sur support papier ou support électronique (les cartes doivent être à jour) 1 GPS traceur de carte convient aussi !	1 fascicule spécifique livré avec l'almanach du marin breton 11 euros ou bien 1GPS lecteur de carte et les pdf du RIPAM, du système de balisage, les horaires de marées sur un smartphone
1 moyen de connaître les heures de marée et coefficient (de la zone de navigation)		1 annuaire marée ou 1 téléphone portable avec application horaire marée	
Le RIPAM		Ouvrage 2B du SHOM	
1 document décrivant le balisage de la zone fréquentée		Ouvrage 3C du SHOM	

1 Boule de mouillage		Pour mouiller dans les chenaux ou zone à forte densité	Plastimo ref : 16185
1 Trompe		Pour alerter	1 Corne : Minitump Plastimo ref : 37894
1 Pavillon N 1 Pavillon C 1 Pavillon national		Pour signifier visuellement une demande d'assistance	Pavillon N et C + pavillon national Plastimo ref : 17044
3 Feux		Pour naviguer de nuit ou par mauvaise visibilité Demande des piles : à vérifier régulièrement	3 feux Plastimo ref : 28037
1 Coupe circuit		Pour que le moteur s'arrête en cas d'éjection du pilote	
2 Pagaies		En cas de panne pour se propulser ou se déborder d'obstacles ou récifs	2 Pagaies Plastimo ref : 16567
1 Gonfleur		Pour regonfler les tubes	Gonfleur à piston Plastimo ref : 10386



1 Couteau		De préférence Inox et flottant	Couteau inox flottant plastimo ref : 36082
1 VHF portative		De préférence étanche et flottante	VHF SX-300 Plastimo ref : 58593
Carte de circulation		A produire en cas de contrôle bien vérifier que le numéro de moteur est à jour	
Permis plaisance option côtier		A produire en cas de contrôle	

Bien entendu, cela n'exonère pas l'encadrant des notions de responsabilité et d'une sorte « d'exigence de moyens » quant à la sécurité. Le bateau à moteur de l'entraîneur est aussi souvent appelé « la sécu ». Il est donc le garant de la sécurité des coureurs et il faudra, en cas d'accident, expliquer l'absence éventuelle de certains matériels de sécurité à bord, si on décidait de s'exonérer de tout ou partie du matériel de sécurité. C'est toute la responsabilité du chef de bord.

Dans tous les cas, la définition de l'équipement de sécurité par la division 240 ne dispense pas l'entraîneur de s'équiper de matériel spécifique pour couvrir les risques de son activité. On peut comprendre qu'un entraîneur envoie ses coureurs sur l'eau par 25 à 30 nœuds de vent, mais on ne comprendra pas, en cas d'accident, que l'entraîneur soit incapable de porter assistance à ses coureurs et qu'un problème survienne parce que son matériel se révèle insuffisant ou inadapté.

La formation ne doit pas être oubliée : la FFVoile met en ligne (media.ffvoile.fr) des tutoriaux et des présentations des formations securimar : Radeaux de survie ; Gilets de sauvetage ; Pyrotechnie... Des stages « Survie ISAF » sont organisés à l'ENVSF. Les formations Prévention et secours civique de niveau 1 et de niveau 2 sont nécessaires. (www.afps.org).

Le minimum nous paraît être :

<p>Combinaison thermique isolante</p> <p>Ou bien</p> <p>Sac thermique isolant</p>		<p>La lutte contre l'hypothermie est un facteur clé de la sécurité</p>	<p>Plastimo ref :42152</p> <p>Plastimo ref 22785</p>
<p>Trousse 1^{er} secours</p>		<p>L'essentiel pour les premiers secours</p>	<p>Plastimo ref 52222</p>

Le texte de la division 240 laisse en fait une plus grande liberté dans le choix du matériel de sécurité à embarquer. Il incite vraiment à porter le gilet de sauvetage en toute circonstance, gilet assorti d'un dispositif lumineux de repérage type lampe flash incorporé. De l'outillage : pinces, tournevis, adhésif, adaptés au type de moteur utilisé ; bouts, manilles, kit de réparation polyester ou époxy adaptés aux bateaux ou planche à voile encadrés ; trousse de secours, couverture ou un sac de survie pour prévenir l'hypothermie et matériel pédagogique font certainement partie du matériel non obligatoire mais bel et bien indispensable à l'entraîneur dans sa pratique quotidienne sur l'eau⁷.

Ce matériel complémentaire nous paraît nécessaire et indispensable. En cas d'accident, il faudra sans doute justifier l'absence de matériel de cet ordre au vu de la spécificité du travail de l'entraîneur voile.

En outre, la fonction d'entraîneur dans son objectif de performance et d'optimisation du rendement des coureurs, ne doit pas occulter non plus la nécessité de veiller à la préservation de l'intégrité physique des coureurs et à la récupération : **alimentation et l'hydratation sont un facteur clé de la performance en voile**. Donc eau, barres et boissons énergétiques doivent également trouver leur place à bord. Dans les divers « goodies » proposés par le département développement de la FFVoile on trouve des gourdes, très simples et bien conçues qui permettent d'emporter de l'eau à bord.

La brochure de la FFVoile: sport santé : bien manger, bien s'hydrater est aussi un très bon moyen de sensibilisation.

La prévention des risques solaires initiées par le CDV du Morbihan grâce à deux administrateurs du CDV56 : Sabine Laperche et Christine Morvan sont à souligner : elles diffusent un power point de présentation des risques solaire : les mélanomes. Ces

⁷ Voir à ce sujet : Les outils de l'entraîneur partie 1 : les bateaux à moteur ; partie 3 : les 6 incontournables ; partie 4 : les 3 indispensables in : les cahiers de l'ENV P Neiras.

présentations sont faites sur les épreuves (coupe de Bretagne, championnats de France minime) avec distribution de crème solaire, promotion du port du lycra manches longues, lunettes de soleil et argumentaire pour l'ajout d'une case : « j'ai mis ma crème solaire » dans les listes d'émargement sortie par le logiciel de classement Freg... Les initiatives en matière de sécurité, prévention et information sont nombreuses !

LE RÉVEIL ARTICULAIRE & MUSCULAIRE

Le corps humain est une machine exceptionnelle destinée aux mouvements. Quelques exercices simples et étirements légers sont importants pour le réveiller en douceur après chaque nuit.

Chevilles, genoux, bassin, dos, épaules et cou, quelques flexions, je me prépare à naviguer dans les meilleures conditions.

Je donne à mon corps, il me le rendra sur l'eau !

LES CHEVILLES

Je mets tout le poids du corps sur une jambe. Je fais des mouvements circulaires avec la cheville de la jambe opposée afin d'échauffer l'articulation. Je change de jambe. Je monte sur la pointe des pieds puis sur les talons.



LES GENOUX

Je fais quelques fentes comme à l'escrime, en gardant le dos bien droit. Je répète tranquillement plusieurs fois. Je n'oublie pas de changer de jambe de temps en temps. Pendant tous les exercices, je conserve un contact bien homogène de ma voûte plantaire sur le sol.



LE BASSIN

Je fais 4 / 5 rotations du bassin dans un sens, puis dans l'autre. L'exercice le plus drôle consiste à « faire des 8 ».



LES ÉPAULES, LES COUDÉS, LES POIGNETS

Je hausse les épaules plusieurs fois, et les fais rouler d'avant en arrière. Je change de sens. Je fais lentement quelques mouvements de bras pour assouplir les épaules, les coudés et les poignets.



LE COU

Je n'oublie pas de faire quelques rotations de la tête, de droite à gauche et de haut en bas lentement pour échauffer le cou. Je peux également faire rouler ma tête sur mes épaules. Je ferai cet exercice tout doucement et sans effort.



BIEN MANGER, BIEN S'HYDRATER MÊME PAS FATIGUÉ !






UNE JOURNÉE DE COMPÉTITION BIEN-ÊTRE ET PERFORMANCE

JE RÉVEILLE MES ARTICULATIONS

- ✓ je réveille mes articulations
- ✓ je réveille mes muscles

JE PRÉPARE MES AFFAIRES POUR MA JOURNÉE SUR L'EAU

- ✓ de quoi manger
- ✓ de quoi boire
- ✓ les imprévus : tenue de rechange
- ✓ protection solaire
- ✓ lunettes de soleil
- ✓ casquette

(Crème solaire 50+ résistante à l'eau)

JE VAIS SUR LA ZONE DE COURSE

- ✓ je pense à rester actif, même en cas de remorquage
- ✓ je m'échauffe avant la première manche
- ✓ je bois

JE SUIS REMORQUÉ OU AUTONOME EN MODE ACOUVARDAGE

- ✓ je reste habillé
- ✓ je mange
- ✓ je bois

DE RETOUR À TERRE, JE RÉCUPÈRE

- ✓ pour les plus jeunes, je m'amuse avec mes copains et copines
- ✓ pour les autres, je vais au club refaire la rigate avec mes amis
- ✓ je fais mes abajourments

JE ME COUCHE TÔT APRÈS LE REPAS DU SOIR

- ✓ je pense à manger
- ✓ je pense à boire
- ✓ je bouge

MON ALIMENTATION

LE PETIT DÉJEUNER

- ✓ Chocolat, thé ou café
- ✓ Pain ou céréales
- ✓ Yaourt ou fromage blanc
- ✓ Jambon blanc
- ✓ Fruit ou compote à boire

MES EN-CAS À TERRE & SUR L'EAU

- ✓ Salade composée
- ✓ Pâtes ou riz ou pommes de terre
- ✓ Jambon blanc ou blanc de poulet
- ✓ Huile d'olive, sel
- ✓ Sandwichs
- ✓ Thon + crudités
- ✓ Poulet + crudités
- ✓ Jambon + crudités
- ✓ Yaourt à boire
- ✓ Banane
- ✓ Eau et jus de fruits

PENDANT LE RETOUR À TERRE

- ✓ Boire
- ✓ De l'eau minérale
- ✓ Des jus de fruits
- ✓ Manger
- ✓ Céréales
- ✓ Fruits ou compote à boire

DE RETOUR À TERRE

- ✓ Boire
- ✓ De l'eau minérale
- ✓ Des jus de fruits
- ✓ Manger
- ✓ Lait + céréales
- ✓ Fruits ou compote à boire

LE REPAS DU SOIR

- ✓ Crudités
- ✓ Viande blanche
- ✓ Pâtes ou pommes de terre
- ✓ Salade verte assaisonnée
- ✓ Fruit ou salade de fruits

ATTENTION, UNE BOISSON ÉNERGISANTE N'EST PAS UNE BOISSON ÉNERGÉTIQUE ÉNERGÉTIQUE : DONNE DE L'ÉNERGIE ÉNERGISANTE : EST EXCITANTE

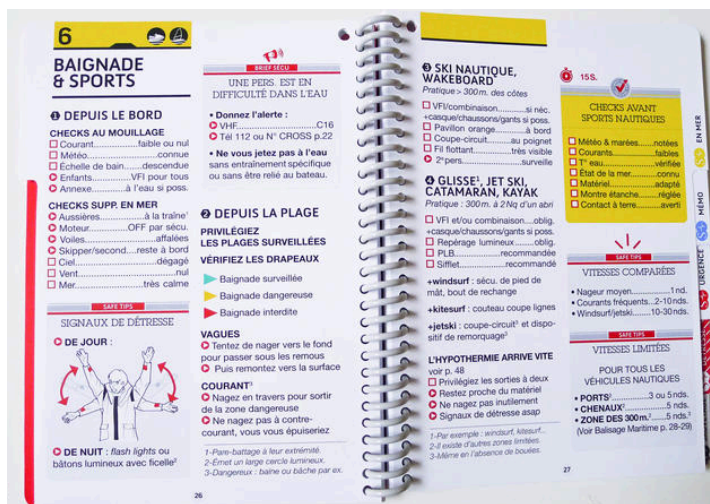
Safetics : <http://www.safetics.fr>

Safetics répond aux différentes situations liées à la navigation et présente un format innovant. C'est un outil de référence pour la préparation de la navigation et la gestion des situations d'urgence et propose 60 fiches pratiques avec des onglets repérables par des pictogrammes pour un usage pratique et intuitif.

Apprendre ou réviser les bonnes pratiques, Améliorer ses réflexes

et ses connaissances, Règlementaire (< 6 milles d'un abri)

Safetics contient toutes les informations officielles pour naviguer jusqu'à 6 Milles d'un abri selon la loi française, et ce dans un format poche ultra-pratique.





Le balisage maritime - Voiles et Voiliers par Teach on Mars

<http://www.teachonmars.com/apps-grand-public/>

Le balisage maritime est un volet essentiel de la navigation. La parfaite connaissance des balises et de leurs significations permet de naviguer en sécurité. Voiles et Voiliers et Teach on Mars ont conçu cette application pour permettre aux plaisanciers d'apprendre facilement à reconnaître les différentes marques de balisage afin d'éviter les dangers ou de suivre un chenal. Abondamment illustrée de dessins et photos,

interactive grâce à une série de tests de connaissances, cette application est la première à proposer un apprentissage rapide et ludique. Cône vert, tourelle jaune et noire, croix sur bouée jaune, feu scintillant continu... En croisière côtière, de jour comme de nuit, il n'est pas un mille parcouru sans que l'on n'ait besoin d'identifier une marque de balisage. Pour les plaisanciers qui ne naviguent que quelques semaines par an, la difficulté est de mémoriser, tous les voyants, toutes les couleurs et toutes les règles qui régissent le balisage des dangers et des chenaux. Cette application s'adresse aussi aux candidats aux permis moteur puisque le balisage maritime fait partie du programme de connaissances qu'ils doivent assimiler. Les navigateurs pourront utiliser cette application en mer car elle ne nécessite pas de connexion Internet pour fonctionner. L'application propose un parcours d'apprentissage personnalisé défini à la suite d'un test de connaissances. Elle permet ainsi d'aller à l'essentiel pour apprendre ou se perfectionner.

Voici la liste des exposés que vous sont proposés :

- Introduction au balisage
- Les types de marque

- Le balisage des chenaux
- Le balisage des dangers
- Les marques spéciales
- Le balisage et la carte maritime

Elle comporte également une boîte à outils appelée « Le baliseur » qui permet d'identifier à coup sûr la balise que l'on aperçoit dans le cap.

Enfin, nous vous proposons aussi un outil de révision des balises qui vous permettra de tester votre mémoire du balisage.

MARINAUTE : <http://www.marinaute.fr>

Marinaute crée le lien avec :



avec la Météo Marine



avec les fiches pratiques du Ministère



avec la SNSM

Modifications de la Division 240

Une bonne nouvelle pour tous les utilisateurs de Marinaute puisque l'arrêté entérine l'usage d'outils électroniques pour TOUS les documents obligatoires : "*Les informations et les documents nautiques peuvent être rassemblés dans un ou plusieurs ouvrages ou support électronique consultables à tout moment.*"

Le format pdf proposé par Marinaute pour tous les documents obligatoires, consultable à tout moment sur vos tablettes ou ordinateurs portables .



Sélection d'applications pour la sécurité en mer



MOBA - 1.79€ [iOS](#)

MOBA, pour Man Over Board (**Homme à la mer**) est une application simplissime de géolocalisation, spécialement conçue pour un usage nautique et toute activité en plein air. Appuyez sur le bouton central géant et vous obtenez en permanence le cap magnétique et la distance pour revenir au point de déclenchement. Bien entendu l'application doit être activée, même en veille, sur un iPhone ou un iPad, ce qui permet d'utiliser d'autres applications. Les réglages de l'application permettent également de configurer un numéro de téléphone de sécurité (le 112 en Europe) permettant de lancer, depuis l'application activée, un appel téléphonique par le bouton vert en haut à gauche du compas



WATCHEYE AIS – 4.49€- [iOS](#)

Watcheye est une application permettant d'afficher les données **AIS*** du trafic maritime environnant et de visualiser ces données sur un écran de type **radar**, ou en mode **liste**, tout comme l'appli iAIS qui suit. C'est la première application sur iPad qui permet de gérer des **alarmes sonores et visuelles d'anticollision (CPA et TCPA)** ! Les distances d'alerte et fréquences de rafraîchissement sont paramétrables. Nécessite l'emploi d'un récepteur AIS capable d'envoyer ses données à l'iPad, comme l'[iAIS](#)



IAIS - gratuit - [iOS](#)

Permet de visualiser le trafic maritime environnant en provenance du récepteur iAIS ou de tout autre récepteur transmettant ses données à l'iPad. iAIS est une application gratuite fournie par Digital Yacht, fabricant du [récepteur du même nom](#).

Elle permet de visualiser les autres bateaux équipés d'un émetteur **AIS***. Par un tap sur un bateau, on obtient :

- son nom
- sa position GPS
- son cap / vitesse
- et tous les éléments d'identification complémentaires

Application très utile en l'absence de cartographie iNavX (dans laquelle les cibles sont pointées sur la carte).



AIS VIEW - 8.12€ [Android](#)

Aussi par Digital Yacht, cette appli permet de voir le trafic AIS envoyé par un récepteur wifi sur un fond de carte Google Maps.

Pour une fois, disponible uniquement sur Android !



MARINE ASSISTANCE - Gratuit iOS / Android

Bien qu'elle fasse la publicité des services d'assistance de la société du même nom, cette application est vraiment utile en soi car elle permet d'accéder en un clic à ses coordonnées GPS, à un **appel d'urgence** au CROSS de la zone, à une **demande d'assistance** géolocalisée, ou à la **météo marine** de la zone.

ET MAINTENANT ?

Le chef de bord entraîneur, à la lecture des différents textes officiels, des différentes recommandations ou réglementations qui le concerne et en fonction de sa pratique a effectué ses choix et ses emplettes. Vient maintenant le moment d'embarquer tout cela à bord...



Là commence le casse tête ! Les semi rigides ne sont pas connus pour leur grand espace de rangement ! il faut donc faire preuve de rigueur et d'organisation ! Une solution couramment employée est de stocker une partie du matériel dans un bidon étanche ou sac étanche : extincteurs, feux, feux rouge à main, fascicule de l'almanach, cartes, piles de rechange etc doivent impérativement être stocké au sec.



Bidon étanche plastimo ref : 62342

Pour le reste : des sacs bananes avec zip fixés sur la main courante des tubes (boudin) font parfaitement l'affaire ; ainsi le matériel est accessible facilement, il ne reste pas à la vue, est protégé des embruns et ne risque pas d'être perdu !



Une dernière chose : **le matériel de sécurité embarqué a un coût**, les entraîneurs, dotés par leur club ou la FFVoile n'en ont pas forcément conscience. Le coût peut varier suivant les options prises par le chef de bord et la structure, mais on peut l'estimer à quelque **650 Euros**. Un minimum d'attention doit donc lui être accordé !

Voilà ! L'entraîneur est prêt à embarquer, matériel de sécurité, permis, carte de circulation tout y est : il ne reste plus qu'à entraîner. Oui mais il faut penser également à renseigner **le Registre de Vérification spéciale (annexe 240 A 2 de la division 240)**

Ce registre permet de consigner les opérations de maintenance et de vérification du semi rigide et de ses équipements. Ce registre peut être exigé lors d'un contrôle à terre.

« Division 240, Chapitre III - DISPOSITIONS APPLICABLES AUX NAVIRES DE FORMATION OU DESTINÉS À LA LOCATION

Article 240-3.01 Vérification spéciale

« 1. Les navires neufs et existants loués coque nue, appartenant à une association, les

navires de formation, tels que définis au 3.2 du 3. de l'article 1 du décret 84-810 du 30 août 1984 modifié, ou les navires mis à disposition par les comités d'entreprise sont soumis à une vérification spéciale annuelle. Elle est effectuée sous la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant, et donne lieu à l'établissement d'un rapport établi sur le modèle de l'annexe 240-A.2, selon les conditions d'utilisation et les caractéristiques du navire.

II. Ce rapport est mis à la disposition des usagers du navire au plus tard au moment de leur embarquement pour qu'ils en prennent connaissance. La première vérification a lieu avant toute mise en exploitation du navire. Une copie du rapport est embarquée à bord des navires ayant au moins un espace habitable. Ce rapport est également mis à la disposition des autorités de contrôle sur demande. »

ANNEXE 240-A.2

REGISTRE DE VERIFICATION SPECIALE

Le registre de vérification spéciale doit être rempli et visé annuellement par la personne responsable, au sein de la structure ou l'entreprise, de l'entretien du navire.

Ce document permet à l'utilisateur du navire de vérifier que l'entretien du navire et le suivi de son matériel de sécurité sont réalisés régulièrement. La vérification engage la responsabilité de l'exploitant du navire (personne physique ou morale).

Les documents justificatifs comme des factures ou attestations fournis par des professionnels peuvent être demandés lors d'un contrôle à terre.

Le chef de bord doit avoir pris connaissance de ce document avant de prendre la mer.

Sur les navires habitables, ce document doit pouvoir être présenté, en mer, à tout moment aux agents de contrôle.

Nom du navire :

Armement : Basique Côtier Semi-hauturier Hauturier

Activité : Formation Location Association

Immatriculation :

Nom de la structure en charge de l'exploitation du navire :

Vérifications	Dates des tests ou vérifications des validités	Noter les dates limites matériels (capsules de gaz, dispositifs lumineux, pyrotechnie):	Observations
Equipements individuels de flottabilité		Date:	
Combinaisons d'immersion			
Harnais			
Dispositif de remontée à bord			
Essai du dispositif d'arrêt automatique			
Dispositif lumineux		Date:	
Dispositif d'assèchement			
Moyen(s) lutte incendie		Date(s) de péremption :	
Dispositif de remorquage			
Essai dispositif de remontée d'une personne tombée à l'eau			
Feux à main		Date:	
Fusées parachute		Date:	
Fumigènes		Date:	
VHF fixe			
VHF portable			
Système de positionnement par satellite			
Compas magnétique			
Trousse de secours			
Journal de bord	Date de mise en		

service :

Radiobalise de localisation des sinistres

Date:

Sondeur électronique

Plan affichant la localisation du matériel de sécurité

Instructions en cas d'incendie, envahissement et abandon

Engins collectifs de sauvetage

Radeau ; Type et N°.....

Dates des tests ou contrôle des validités

Noter les dates limites :

Observations et visa de l'autorité maritime (en cas de contrôle)

II- Le navire

Coque et construction

Vérifications	Date	Observations
Inspection visuelle extérieure coque & pont		
Inspection visuelle intérieure structure		
Fonctionnement panneau(x) & hublot(s)		
Intégrité liaison coque/pont		
État davier(s) de mouillage		
État taquets d'amarrage		
Lisibilité plaque du constructeur		
Fonctionnement passe-coque(s)		

Fonctionnement
vannes(s)

Autres points vérifiés :

Actions	Date	Détail de l'intervention
Carénage		
Changement anode(s)		
Changement Passe-coque		

Autres actions :

Observations et visa de l'autorité maritime (en cas de contrôle)

Appareil à gouverner

Vérifications	Date	Observations
Absence de points durs		
Absence de jeu excessif		

Autres points vérifiés :

Observations et visa de l'autorité maritime (en cas de contrôle)

Propulsion

Vérifications	Date	Observations
Essais mise en marche/arrêt		
Niveau(x) des fluides		
Contrôles des courroies, filtres, réalisation des vidanges, des graissages (conformément aux prescriptions du constructeur)		

Contrôle du circuit de refroidissement

État helices(s) & tuyère'(s) /anodes

Entretien crépine(s)

Autres points vérifiés :

Observations et visa de l'autorité maritime (en cas de contrôle)

Mouillage

Vérifications	Date	Observations
---------------	------	--------------

Contrôle général de la ligne de mouillage, de l'ancre à l'étalingure		
--	--	--

Observations et visa de l'autorité maritime (en cas de contrôle)

Feux de signalisation

Vérifications	Date	Observations
---------------	------	--------------

Essai des feux réglementaires de route et mouillage		
---	--	--

Autres points vérifiés :

Assèchement

Vérifications	Date	Observations
---------------	------	--------------

Essai des pompes et moyens d'assèchement		
--	--	--

État & fixation des aspirations

État tuyautage(s)

Autres points vérifiés :

Observations et visa de l'autorité maritime (en cas de contrôle)

Gréements dormants et dispositif de prévention de chute pardessus bord

Vérifications	Date	Observations
Fixation des moyens de secours (Radeaux bouées), portique(s) & superstructure(s)		
Contrôle de l'accastillage installé, et vérifications visuelles de tout les textiles et ou câbles		
État et tension filière(s) et chandeliers		
Recherche visuelle des fractures usures Sur : Mat(s), bôme(s), tangons, filières et lignes de vie. Vérification de l'accastillage des textiles et câbles		

Actions	Date	Détail de l'intervention
Entretien ligne(s) de vie		
Entretien filière(s)		
Entretien haubanage(s)		
Entretien accastillage de pont		
Autres actions :		

Observations et visa de l'autorité maritime (en cas de contrôle)

Gaz et électricité

Vérifications	Date	Observations
Circuit Gaz		Dates des pièces nécessitant un renouvellement régulier recommandé ; Péréemption flexibles,
Contrôle des fixations batteries		
Observations et visa de l'autorité maritime (en cas de contrôle)		

Désignation	Référence Plastimo LORIENT	Tarif indicatif TTC prix public
Bouée fer à cheval et feux à retournement	10026	84,89
Gonfleur	10386	34,84
Sceau	14054	19,54
Boule mouillage	16185	6,77
Ecope	16207	2,62
Pagaies	16567	45,55
Pavillons N,C, National	17044	16,56
Sac isothermique	22785	22,20
Pompe à main	27074	20,33
Feux de navigation	28037	24,35
Compas de route	31318	79,35
Couteau	36082	34,78
Corne	37894	9,88
Cyalume	38847	15,05
Mouillage pack Kobra	46564	124,55
Clamseal	51645	34,78
Trousse 1 ^{er} secours	52222	19,54
Extincteur	57508	19,92
VHF portative	58593	176,40
VHF fixe	58594	190,80
Lampe	59402	8,17
Feu flash W3	61941	25,50
3 Feux rouge à main	62303	34,80
Bidon étanche	62342	20
Gilet Evo165	63442	78
Kit rechargement Evo165	40199	9
Fascicule Almanach du marin breton	Coopérative maritime Maison de la presse...	12
Désignation	Voilerie KEA 56170 Quiberon	Tarif indicatif TTC prix public
Housse capot moteur avec lettre FRA	Sur mesure et sur commande	
Housse banane zipée semi rigide	Sur mesure et sur commande	
Désignation	Atelier de la Mer PA du Bosseno 56340 Carnac	Tarif indicatif TTC prix public
Kit numéro d'immatriculation	Sur commande	25

Pour les urgences en mer, appelez le 196 ! Depuis un téléphone

Il permet de joindre gratuitement et directement un centre de sauvetage en mer (CROSS) qui localise et identifie l'appelant 24H/24 et 7jours/7.

Le numéro 196, pour toute demande de secours en mer

Les centres opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) disposent désormais d'un numéro d'urgence abrégé, le 196. Les CROSS rejoignent ainsi la liste des centres d'appels d'urgence à l'instar des SAMU et CODIS. Le 196 ne remplace pas le numéro d'urgence européen 112. Il permet une mise en contact téléphonique le plus rapidement possible avec les CROSS sans retarder l'envoi de moyens adaptés à la situation d'urgence.

Avec le 196, les CROSS sont considérés réglementairement comme service d'urgence. Ils peuvent désormais solliciter les opérateurs de téléphonie sans se justifier d'une demande de localisation d'une personne détentricice d'un téléphone portable afin de renforcer l'efficacité de la réponse à une demande de secours.



Appeler le 196 c'est l'assurance d'être en contact avec des professionnels du sauvetage en mer capables de répondre efficacement à une demande de secours.

- **Attention : le 196 ne se substitue pas en mer à la VHF**, prioritaire pour alerter et rester en contact avec le CROSS et les moyens de secours."

Quelques repères ...



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche

Ce service est rattaché à : [Ministères](#) > [Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie](#). Au titre de la mer, il suit les politiques relatives aux transports maritimes, à la marine marchande, à la plaisance et aux activités nautiques, aux ports, au littoral ainsi qu'au domaine public maritime, à la protection des milieux marins, à la sécurité, à la navigation, à la formation et aux gens de mer. Il suit les questions sociales dans le domaine maritime ;

Direction des affaires maritimes (DAM)

Ce service est rattaché à : [Ministères](#) > [Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie](#) > [Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer](#)

Mission de la navigation de plaisance et des loisirs nautiques

Ce service est rattaché à : [Ministères](#) > [Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie](#) > [Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer](#) > [Direction des affaires maritimes](#)

Sous-direction de la sécurité maritime

Ce service est rattaché à : [Ministères](#) > [Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie](#) > [Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer](#) > [Direction des affaires maritimes](#)

Les DDTM (directions départementales des territoires et de la mer)

29 décembre 2009 (mis à jour le 18 juillet 2011)

Les directions départementales des territoires et de la mer (DDTM) mettent en œuvre les politiques publiques d'aménagement et de développement durable des territoires et de la mer.

Dans les régions littorales, les DDTM regroupent l'essentiel de la DDE (direction départementale de l'équipement), de la DDAF (direction départementale de l'agriculture et de la forêt), des directions des affaires maritimes (DDAM ou DIDAM) et une partie des services de la préfecture

Les DML Délégations Mer et Littoral

Dans le cadre de la réorganisation territoriale de l'État, les délégations à la mer et au littoral (DML) implantées au sein de chaque direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) ont repris toutes les attributions des anciennes directions départementales des affaires maritimes (DDAM), élargies à quelques autres compétences comme l'occupation du domaine public maritime.

Ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

Ségolène Royal

Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche
Alain VIDALIES

Conseil général de l'environnement et du développement durable
Patrice PARISÉ

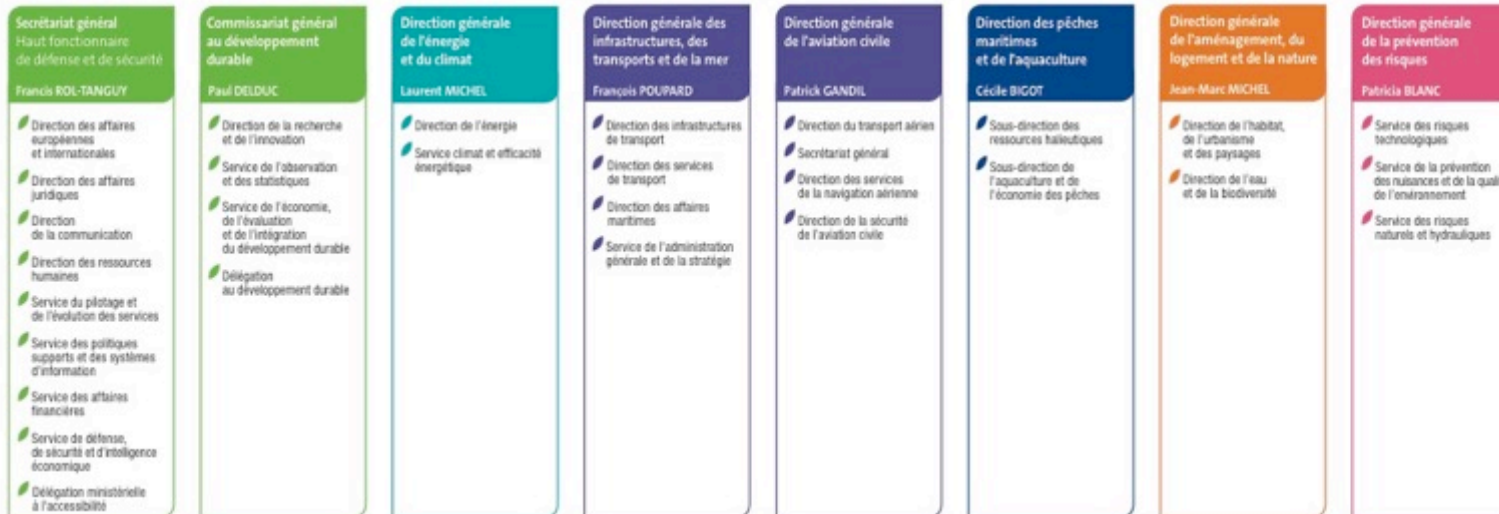
Inspection générale des affaires maritimes
Laurent COURCOL

Délégation à la mer et au littoral
N...

Délégué interministériel au développement durable
Paul DELDUC

Secrétaire général de la mer
Michel AYMERIC

Administration centrale



Services territoriaux

Niveau régional, interrégional ou interdépartemental

Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) en Ile-de-France

Niveau départemental* interministériel

Interministériel
• Directives départementales des territoires (DDT)** ou directions départementales des territoires et de la mer (DDTM)**

En outre-mer

Directions de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL) Guadeloupe - Guyane - Martinique - Mayotte - La Réunion
Directions de la mer (DM)



REGLEMENTATION
PRINCIPALES INFRACTIONS

Ci-dessous les principales infractions maritimes.

Les sources légales et réglementaires sont :

- **Code disciplinaire et pénal de la marine marchande** (loi du 17/12/1926) ;
 - **Code pénal** (art 223-1, 434-10, 314-1, 314-10, 610-5) ;
- **Loi du 1er avril 1942** relative à la réglementation des titres de navigation ;
- **Loi du 5 juillet 1983** relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution ainsi que son décret d'application du 30/08/1984 ;
- **Loi du 24 novembre 1961** relative à la police des épaves maritimes ;
- **Décret du 21 octobre 1992** relatif à la conduite en mer des navires de plaisance à moteur ;
- **Décret du 9 janvier 1952** relatif à l'exercice de la pêche maritime ;
- **Décret du 11 juillet 1990** relatif à l'exercice de la pêche maritime de loisir ;
- **Décret du 26 décembre 1961** relatif au statut des épaves maritimes

SECURITE	
Non respect de la limitation de vitesse dans la bande des 300 mètres	3.750 € et/ou 6 mois de prison.
Défaut de dispositif de sécurité coupant l'allumage en cas d'éjection du pilote (coupe circuit)	1.500 € d'amende.
Défaut ou insuffisance de gilets, bouées, brassières de sauvetage	1.500 € d'amende.
Non respect de la limitation de vitesse dans le port	450 € d'amende.
Nombre de passagers en surnombre	1.520 € et 1 an d'emprisonnement
Défaut de matériel d'armement	1.500 € d'amende.
Défaut des extincteurs	1.500 € d'amende.

Défaut de signaux de détresse	1.500 € d'amende.
Défaut d'allumage des feux la nuit ou de signaux en temps de brume	<u>3.750 € d'amende et/ou 3 ans de prison.</u>
Route ou manoeuvre non conforme en cas de rencontre avec un navire	<u>3.750 € d'amende et/ou 3 ans de prison.</u>
PERMIS	
Conduite sans permis d'un navire	1.500 € d'amende.
Non présentation immédiate du permis en cas de contrôle	38 € d'amende.
INFRACTIONS ADMINISTRATIVES	
Défaut de marque extérieur d'identité (ou non conforme)	<u>3.750 € d'amende.</u>
Défaut de documents obligatoires relatifs aux routes et signaux	1.500 € d'amende.
Défaut de carte de circulation	1.500 € d'amende.
Carte de circulation non à jour	38 € d'amende.
SAUVETAGE	
Refus d'assistance après un abordage	<u>3.750 € d'amende et/ou 2 ans de prison.</u>
Refus de se faire connaître après un abordage	<u>3.750 € d'amende et/ou 3 ans de prison.</u>
Refus d'assistance à une personne en danger en mer	<u>3.750 € d'amende et/ou 2 ans de prison.</u>
Délit de fuite après un accident	30.000 € d'amende et/ou 2 ans de prison.
PECHE	
Vente pas un plaisancier des produits de sa pêche	22.500 € d'amende.
Pêche sous-marine dans un zone interdite	22.500 € d'amende.
Pêche sous-marine avec bouteilles d'air comprimé	1.500 € d'amende.
Pêche sous-marine par un mineur de moins de 16 ans	1.500 € d'amende.
Pêche sous-marine sans signaler sa présence avec	1.500 € d'amende.