
BIENVENUE À BORD

MANUEL DE VIE À BORD ET CHARTE DE FONCTIONNEMENT

Des Guides du Grand Large

Centre de voile Internationale

Edition par la Compagnie des Guides du Grand Large

« La mer ne se conquiert pas, elle se respecte.

En équipage, un bateau ne se dirige pas seul, il se partage.

En Solitaire, la rigueur est de mise et se savoure,

Une navigation ne s'improvise pas, elle se prépare. »

Bienvenue chez les Guides du Grand Large

En embarquant à bord d'un voilier des **Guides du Grand Large**, vous rejoignez un équipage réuni autour d'une même ambition : **apprendre, progresser et naviguer en sécurité**, dans un environnement où chacun trouve sa place.

Notre mission dépasse l'enseignement de la voile. Nous transmettons une manière de naviguer fondée sur l'expérience, la responsabilité, l'autonomie et le respect de la mer.

Depuis **1999**, les **Guides du Grand Large** développent une pédagogie immersive qui permet d'apprendre en situation réelle. Chaque mille parcouru, chaque manœuvre et chaque décision deviennent une occasion de progresser et de gagner en confiance.

Chez nous, il n'y a pas de passagers : **chacun est acteur de la navigation**.

Notre engagement

Nous nous engageons à vous offrir :

- un encadrement professionnel et qualifié ;
- une pédagogie fondée sur la pratique et l'expérience ;
- des voiliers préparés et entretenus avec exigence ;

- un environnement respectueux, bienveillant et exigeant ;
- une formation orientée vers l'autonomie du navigateur.

En retour, nous attendons de chaque participant qu'il adopte une attitude responsable, respecte les consignes du skipper, participe activement à la vie de l'équipage et contribue à maintenir un climat de confiance et de solidarité.

L'objet de ce manuel

Le présent **Manuel de Vie à Bord et Charte de fonctionnement** constitue le document officiel de référence des **Guides du Grand Large**.

Il définit :

- les règles de fonctionnement de l'équipage ;
- les principes de vie à bord ;
- les consignes de sécurité ;
- les procédures applicables pendant la navigation ;
- les engagements réciproques entre les participants et l'organisateur ;
- les bonnes pratiques permettant de préserver les personnes, le bateau et le milieu marin.

Sa lecture est recommandée avant tout embarquement. Chaque participant est invité à s'y référer tout au long de son stage ou de sa croisière.

Notre philosophie

Former des marins plutôt que transporter des passagers.

Parce que l'expérience vaut plus que la théorie, nous privilégions l'immersion, la pratique et la responsabilisation de chacun.

Notre objectif est qu'à l'issue de votre embarquement, vous soyez devenu un navigateur plus compétent, plus autonome et plus confiant.

« On n'apprend pas la mer ni dans les livres., ni dans les tutos, On l'apprend en la vivant, mille après mille, avec humilité, méthode et passion. »

Le statut de plaisancier, de vacancier ou de navigateur non professionnel ne constitue pas, en lui-même, une cause d'exonération de responsabilité. Dès lors qu'une personne accepte la fonction de chef de bord, elle assume les responsabilités attachées au commandement du navire et à la sécurité des personnes embarquées.

En cas d'accident, les juridictions ne s'attachent pas au caractère professionnel ou non du chef de bord. Elles examinent si celui-ci a agi avec prudence, compétence, diligence et discernement. Elles apprécient notamment s'il a correctement préparé sa navigation, entretenu son bateau, évalué les conditions météorologiques, organisé son équipage, dispensé un briefing de sécurité adapté, donné des consignes claires et pris les décisions appropriées au regard des circonstances.

Le chef de bord doit également être en mesure de démontrer qu'il a exercé son autorité avec méthode et qu'il a tout mis en œuvre pour prévenir les risques. À cet égard, la tenue régulière et rigoureuse du livre de bord revêt une importance particulière. Véritable mémoire de la navigation, il permet de consigner les routes suivies, les conditions météorologiques, les briefings de sécurité, les incidents, les décisions prises, les opérations réalisées ainsi que tout événement significatif. En cas d'accident, d'expertise ou de procédure judiciaire, il peut constituer un élément de preuve permettant d'établir les circonstances des faits et les diligences accomplies par le chef de bord.

Un équipage insuffisamment informé ou préparé est beaucoup plus exposé à la désorganisation, à l'effroi puis à la panique. Bien souvent, l'absence de briefing, de préparation ou de consignes de sécurité aggrave les conséquences d'un incident davantage que l'événement initial lui-même.

Le rôle du chef de bord est précisément d'anticiper ces situations. Former, informer, organiser et préparer son équipage constituent des missions essentielles du commandement. Les connaissances en navigation, en mécanique, en électricité embarquée, en météorologie, en

réglementation maritime, en sécurité et en premiers secours participent pleinement à cette responsabilité.

Si un accident survient et qu'une faute de préparation, de prudence, d'organisation ou de sécurité est établie, la responsabilité du chef de bord peut être engagée devant les juridictions civiles et, lorsque les circonstances le justifient, devant les juridictions pénales.

« Être chef de bord, c'est accepter qu'aucune décision ne soit anodine. La meilleure preuve de compétence reste la préparation, l'anticipation et la capacité à ramener son équipage à bon port, en sécurité. »

Nicolas Tardy

Fondateur & Directeur

Guides du Grand Large

Centre International de Navigation, de Croisière et de Course au Large

SOMMAIRE

Préface

Bienvenue à bord

PARTIE I

LES GUIDES DU GRAND LARGE

1. Notre philosophie

2. Nos valeurs

3. Notre pédagogie immersive

4. Les quatre piliers de nos stages

PARTIE II

CHARTRE DE FONCTIONNEMENT

5. Le fonctionnement de l'équipage

- 6. La participation à la vie du bord**
 - 7. Les responsabilités de chacun**
 - 8. Communication et prise de décision**
-

PARTIE III

LE MANUEL DE VIE À BORD

- 9. Une journée type**
 - 10. Les cabines**
 - 11. Les espaces communs**
 - 12. La cuisine**
 - 13. Les repas**
 - 14. L'eau douce**
 - 15. Les toilettes**
 - 16. L'électricité**
 - 17. Le rangement**
 - 18. Les quarts**
-

PARTIE IV

LA SÉCURITÉ

- 19. Les règles fondamentales**
 - 20. Les équipements**
 - 21. Homme à la mer**
 - 22. Incendie**
 - 23. Voie d'eau**
 - 24. Gros temps**
 - 25. Premiers secours**
 - 26. Appel des secours**
-

PARTIE V**RESPECT ET ÉTHIQUE****27. Respect des personnes****28. Harcèlement****29. Violences****30. Discriminations****31. Procédure de signalement****PARTIE VI****NAVIGATION RESPONSABLE****32. Protection du milieu marin****33. Déchets****34. Mouillages****35. Mammifères marins****36. Sobriété énergétique****PARTIE VII****ORGANISATION ADMINISTRATIVE****37. Embarquement****38. Check-in****39. Check-out****40. Documents****41. Déclaration d'avarie****ANNEXES**

- Procédures d'urgence
- Check-list départ
- Check-list arrivée

- Inventaire sécurité
- Numéros utiles
- Lexique marin
- Engagement du participant

PARTIE I

LES GUIDES DU GRAND LARGE

1. Notre philosophie

« Tout le monde peut naviguer. »

Cette conviction anime les **Guides du Grand Large** depuis leur création en **1999**.

Nous sommes persuadés que la navigation à la voile ne doit pas être réservée à une élite ou à quelques initiés. Avec un encadrement de qualité, une pédagogie adaptée et une pratique régulière, chacun peut apprendre à naviguer, prendre confiance en lui et accéder progressivement à l'autonomie.

Notre approche repose sur une immersion complète dans la vie d'un équipage. Dès l'embarquement, chaque participant prend part aux manœuvres, aux décisions, à la navigation, à la veille, à l'organisation du bord et à la gestion de la vie quotidienne.

Nous ne cherchons pas à former des passagers, mais des **marins responsables**, capables de comprendre leur environnement, d'anticiper les situations et d'agir avec discernement.

De naviguer en « bon père de famille » du point A au point B en toute sécurité et en marin responsable pour son équipage, lui-même et les gens de mer.

La progression s'appuie sur quatre principes fondamentaux :

- **L'expérience avant la théorie** : la pratique est au cœur de notre pédagogie.
- **La responsabilité partagée** : chacun participe activement à la sécurité et au bon fonctionnement de l'équipage.
- **L'autonomie progressive** : chaque stagiaire est encouragé à prendre des initiatives adaptées à son niveau.
- **Le respect de la mer** : la mer impose humilité, préparation et vigilance ; elle ne tolère ni l'improvisation ni l'excès de confiance.

Au fil des milles parcourus, chacun développe non seulement des compétences techniques, mais aussi des qualités humaines essentielles : l'entraide, la rigueur, l'écoute, la maîtrise de soi et l'esprit d'équipage.

C'est cette vision de la navigation que les **Guides du Grand Large** s'engagent à transmettre, afin que chaque embarquement soit une expérience formatrice, enrichissante et durable.

Nos 4 modules sont les thématiques de progression basés sur l'expérience en mer comptabilisé en Mille Nautique. **Module Voile « Mécanique du voilier » ; Module Navigation « Cartographie & stratégie météo » ; Module sécurité ; Module manœuvre de Port.**

Nos Masters class Skipper sont les étapes adaptées aux objectifs des pratiquants

A partir de 300 M : validation d'acquis pour naviguer 3 jours sans navigation de nuit.

A partir de 500 M : Validation d'acquis pour des croisières de 07 jours avec une nav semi- nocture,

A partir de 1000 M : VAE pour mener des croisières au large avec gestion de nav de nuit et intervention technique ou médicale en mer

Master class voile solitaire = Skipper expérimenté

2. Nos valeurs

Les **Guides du Grand Large** fondent leur action sur des valeurs simples, exigeantes et universelles. Elles constituent le socle de notre pédagogie, guident nos décisions et orientent le comportement attendu de chaque membre de l'équipage.

La progression technique n'a de sens que si elle s'accompagne d'une progression humaine.

2.1 Le respect

Le respect est la première règle de la vie à bord.

Il s'applique aux personnes, au bateau, au matériel, au milieu marin ainsi qu'aux autres usagers de la mer.

Chaque membre de l'équipage s'engage à adopter un comportement courtois, bienveillant et responsable, quelles que soient son expérience, son âge, son origine ou son niveau de pratique.

Le respect implique également d'écouter les consignes, de respecter les horaires, les espaces communs et le repos des autres.

2.2 L'humilité

La mer rappelle chaque jour que l'on n'a jamais fini d'apprendre.

Aucun navigateur, quel que soit son niveau, ne maîtrise tous les éléments.

Reconnaître ses limites, accepter les conseils, demander de l'aide lorsque cela est nécessaire et rester ouvert à l'apprentissage sont des qualités essentielles du marin.

L'humilité permet de progresser en sécurité.

2.3 L'esprit d'équipage

Un voilier fonctionne grâce à la coopération.

Chaque membre de l'équipage contribue à la réussite de la navigation.

La solidarité, l'entraide, la confiance mutuelle et la communication sont indispensables pour faire face aux situations ordinaires comme aux imprévus.

*À bord des **Guides du Grand Large**, la réussite est toujours collective.*

2.4 La transmission

La navigation est un patrimoine vivant.

Les connaissances, les gestes et les bonnes pratiques se transmettent d'une génération de marins à l'autre.

Chaque embarquement est une occasion de partager des expériences, des savoir-faire et une culture maritime fondée sur plusieurs siècles de navigation.

Notre ambition est de former des navigateurs capables, demain, de transmettre à leur tour.

2.5 La responsabilité

Naviguer implique des responsabilités.

Chaque décision influence la sécurité de l'équipage, l'intégrité du bateau et le bon déroulement de la navigation.

Chaque participant est responsable de ses actes, de son matériel personnel et de sa contribution à la vie collective.

La responsabilité commence par le respect des consignes données par le skipper.

2.6 L'autonomie

Notre objectif est de conduire chaque participant vers davantage d'autonomie.

Cette autonomie ne consiste pas à agir seul, mais à comprendre, anticiper et prendre des initiatives adaptées à ses compétences.

Elle s'acquiert progressivement par la pratique, l'observation et la répétition.

Un navigateur autonome est capable d'analyser une situation, d'agir avec discernement et de participer activement à la conduite d'un voilier.

2.7 La sécurité

La sécurité constitue une responsabilité partagée.

Elle ne dépend pas uniquement du skipper mais de la vigilance permanente de chaque membre de l'équipage.

Signaler une anomalie, anticiper un risque, porter les équipements de sécurité et appliquer les procédures sont des comportements qui contribuent directement à la sécurité collective.

La sécurité ne doit jamais être perçue comme une contrainte mais comme une culture commune.

2.8 Le respect de la mer

La mer est un espace de liberté, mais également un environnement exigeant et parfois imprévisible.

Naviguer suppose de connaître ses règles, de respecter la météo, de préserver les écosystèmes marins et de limiter notre impact sur l'environnement.

Chaque navigation est l'occasion de développer une relation durable avec le milieu marin, fondée sur l'observation, la prudence et la responsabilité.

À retenir

Les valeurs des **Guides du Grand Large** peuvent se résumer en huit principes fondamentaux :

- *Respecter les personnes.*
- *Respecter la mer.*
- *Respecter le bateau.*
- *Apprendre avec humilité.*
- *Agir avec responsabilité.*
- *Progresser vers l'autonomie.*
- *Partager les connaissances.*
- *Faire vivre l'esprit d'équipage.*

« Les compétences font les navigateurs. Les valeurs font les marins. »

3. Notre pédagogie immersive

« On apprend à naviguer... en naviguant. »

La pédagogie des **Guides du Grand Large** repose sur un principe simple : **l'expérience est le meilleur des enseignements.**

Si les connaissances théoriques sont indispensables pour comprendre la navigation, elles prennent tout leur sens lorsqu'elles sont mises en pratique dans des conditions réelles.

C'est pourquoi nos formations privilégient l'immersion complète à bord plutôt qu'un apprentissage fragmenté.

Pendant toute la durée du stage, le bateau devient à la fois une salle de cours, un atelier pratique, un espace de vie et un terrain d'expérimentation.

Chaque situation rencontrée est une occasion d'apprendre.

3.1 Apprendre en situation réelle

Nos stages se déroulent en navigation effective.

Les conditions météorologiques, les courants, les marées, la gestion d'un port, la préparation d'une traversée ou la vie quotidienne en équipage constituent autant de situations pédagogiques impossibles à reproduire dans une salle de cours.

La réalité de la mer devient notre meilleur professeur.

3.2 Être acteur de sa formation

Aux **Guides du Grand Large**, personne n'est simple observateur.

Chaque participant prend une part active à toutes les phases de la navigation :

- préparation du bateau ;
- avitaillement ;
- préparation météo ;
- étude des cartes ;
- planification de la route ;
- manœuvres sous voile ;
- manœuvres de port ;
- réglages des voiles ;
- veille et sécurité ;

- navigation électronique et traditionnelle ;
- organisation de la vie à bord.

Cette participation permanente favorise une progression rapide et durable.

3.3 Apprendre par la répétition

La maîtrise d'une manœuvre ne s'acquiert pas après une seule démonstration.

Chaque exercice est répété autant de fois que nécessaire afin de développer les automatismes indispensables à une navigation sûre.

La répétition permet de gagner en fluidité, en précision et en confiance.

L'erreur fait partie intégrante de l'apprentissage lorsqu'elle est analysée, comprise et corrigée.

3.4 Une progression adaptée à chacun

Chaque équipier arrive avec son propre parcours.

Certains découvrent la voile.

D'autres souhaitent devenir chef de bord, préparer une grande croisière ou approfondir leur expérience.

Le skipper adapte son accompagnement au niveau, aux objectifs et au rythme de progression de chacun.

L'objectif n'est pas que tous avancent à la même vitesse, mais que chacun progresse durablement.

3.5 Le droit à l'erreur

L'apprentissage suppose d'essayer, de se tromper, puis de recommencer.

Dans un cadre sécurisé et sous la supervision du skipper, chaque participant est encouragé à prendre des initiatives adaptées à son niveau.

Les erreurs sont analysées avec bienveillance afin d'en tirer des enseignements.

La recherche de la perfection immédiate ne fait pas partie de notre méthode ; nous privilégions une progression continue et réfléchie.

3.6 Développer l'autonomie

Notre objectif n'est pas seulement de transmettre des connaissances techniques.

Nous souhaitons former des navigateurs capables de réfléchir, d'anticiper et de prendre des décisions adaptées aux situations rencontrées.

Au fil du stage, les responsabilités confiées aux participants augmentent progressivement.

Cette montée en autonomie constitue l'un des fondements de notre pédagogie.

3.7 Former des chefs de bord responsables

Être chef de bord ne consiste pas uniquement à savoir manœuvrer un voilier.

Il faut également :

- *préparer une navigation ;*
- *analyser la météo ;*
- *gérer les risques ;*
- *organiser un équipage ;*
- *communiquer efficacement ;*
- *prendre des décisions parfois difficiles ;*
- *garantir la sécurité de tous.*

Nos formations visent à développer l'ensemble de ces compétences.

3.8 Une expérience humaine avant tout

*Au-delà de la technique, un stage aux **Guides du Grand Large** est une aventure humaine.*

La vie en équipage développe :

- *la confiance ;*
- *l'écoute ;*
- *la coopération ;*
- *l'entraide ;*
- *l'adaptabilité ;*
- *le sens des responsabilités.*

Ces qualités sont aussi importantes que les compétences nautiques et accompagnent souvent les participants bien au-delà de leur navigation.

Notre engagement pédagogique

Chaque mille parcouru est une occasion d'apprendre.

Chaque manœuvre est une expérience.

Chaque décision est un enseignement.

Notre ambition est qu'à l'issue de votre embarquement, vous soyez non seulement un navigateur plus compétent, mais également un marin plus autonome, plus responsable et plus confiant.

« Nous ne comptons pas les heures de formation. Nous comptons les milles d'expérience. »

4. Les quatre piliers de nos stages

« Naviguer ne consiste pas seulement à faire avancer un bateau. C'est apprendre à comprendre la mer, à vivre en équipage, à décider avec discernement et à devenir progressivement autonome. »

La pédagogie des **Guides du Grand Large** repose sur quatre piliers indissociables.

Ces quatre domaines sont abordés quotidiennement au cours de chaque stage, quels que soient le niveau des participants, la destination ou les conditions de navigation.

Notre objectif est de former des navigateurs complets, capables d'évoluer en sécurité et de prendre progressivement la responsabilité d'un voilier.

4.1 La voile

La voile constitue le moyen de propulsion principal de nos voiliers et demeure au cœur de notre enseignement.

Les participants apprennent à comprendre le vent, à utiliser les différentes voiles et à optimiser les réglages afin d'obtenir un bateau équilibré, performant et confortable.

Les compétences développées comprennent notamment :

- l'allure du bateau ;
- le réglage des voiles ;
- l'équilibre sous voile ;
- les prises de ris ;
- les changements de voile ;
- les virements de bord ;

- les empannages ;
- la réduction de voilure ;
- la navigation par vent fort ;
- la navigation par petit temps.

L'objectif n'est pas uniquement de faire avancer un voilier, mais de comprendre pourquoi il avance et comment le faire évoluer efficacement dans toutes les situations.

4.2 La navigation

Naviguer consiste à préparer, anticiper et décider.

La navigation ne se limite pas à suivre un écran GPS.

Chaque participant apprend à construire une navigation cohérente en tenant compte :

- de la météo ;
- des marées ;
- des courants ;
- des cartes marines ;
- de la réglementation ;
- du trafic maritime ;
- des dangers ;
- des possibilités de repli.

Les stagiaires utilisent aussi bien les moyens électroniques que les méthodes traditionnelles afin de conserver une vision globale de leur environnement.

La préparation d'une navigation reste l'une des meilleures garanties de sécurité.

4.3 La sécurité et la vie à bord

La sécurité est présente à chaque instant.

Elle ne constitue pas un cours isolé mais une culture quotidienne.

Chaque membre de l'équipage apprend notamment :

- à préparer le bateau ;
- à vérifier le matériel de sécurité ;

- à utiliser un gilet automatique ;
- à se déplacer sur le pont ;
- à porter une ligne de vie lorsque les conditions l'imposent ;
- à participer aux exercices d'homme à la mer ;
- à réagir face à un incendie ou une voie d'eau ;
- à utiliser les moyens de communication d'urgence.

La vie à bord fait également partie intégrante de la formation.

Les équipiers apprennent à partager les espaces, organiser les repas, économiser l'eau et l'énergie, entretenir le bateau et vivre harmonieusement en équipage pendant plusieurs jours.

4.4 Les manœuvres de port

Les manœuvres de port représentent souvent la principale source d'appréhension des navigateurs.

Elles nécessitent davantage de méthode que de force.

Les Guides du Grand Large consacrent une attention particulière à cet apprentissage.

Les exercices portent notamment sur :

- l'utilisation du moteur ;
- la préparation des amarres ;
- la gestion des pare-battages ;
- les entrées et sorties de place ;
- les accostages ;
- les départs ;
- les demi-tours ;
- les effets du vent ;
- les effets du courant ;
- les effets de l'hélice ;
- les manœuvres avec équipage réduit ;
- les procédures d'urgence.

Les manœuvres sont répétées jusqu'à devenir naturelles, dans différents ports et sous des conditions variées.

Une approche globale

Ces quatre piliers sont constamment liés.

Une navigation réussie repose sur leur complémentarité.

Un navigateur performant doit être capable :

- de bien régler ses voiles ;
- de préparer sa route ;
- d'assurer la sécurité de son équipage ;
- de maîtriser son bateau au port comme au large.

C'est cette approche globale qui caractérise la pédagogie des **Guides du Grand Large**.

Notre ambition n'est pas seulement de transmettre des connaissances techniques, mais de former des **chefs de bord responsables**, capables de naviguer avec compétence, autonomie et discernement.

À retenir

Les quatre piliers des Guides du Grand Large :

 **La Voile** — Comprendre et maîtriser la propulsion.

 **La Navigation** — Préparer, anticiper et décider.

 **La Sécurité & la Vie à Bord** — Préserver les personnes, le bateau et l'équipage.

 **Les Manœuvres de Port** — Maîtriser le voilier dans les espaces restreints.

« La maîtrise d'un voilier ne résulte pas d'une compétence isolée, mais de l'équilibre entre ces quatre piliers, développés ensemble au fil des milles parcourus. »

PARTIE II

CHARTRE DE FONCTIONNEMENT

5. Le fonctionnement de l'équipage

« Un voilier ne fonctionne que lorsque chacun connaît son rôle et agit dans l'intérêt de l'équipage. »

La navigation est une activité collective où la sécurité, la performance et le confort reposent sur l'implication de chacun.

*À bord des **Guides du Grand Large**, chaque membre de l'équipage participe activement à la conduite du bateau et à la vie commune.*

Cette organisation permet à tous d'apprendre, de progresser et de partager les responsabilités dans un cadre structuré.

5.1 L'équipage : une équipe avant tout

À bord, personne n'est spectateur.

Chaque participant contribue, selon son niveau et ses capacités, au bon déroulement de la navigation.

La réussite d'un embarquement repose sur :

- la confiance mutuelle ;
- l'entraide ;
- la communication ;
- le respect des consignes ;
- l'anticipation ;
- la solidarité.

Chaque équipier représente un maillon essentiel de la chaîne de sécurité.

5.2 Le rôle du skipper

Le skipper est le responsable du bateau.

À ce titre, il assure notamment :

- la sécurité des personnes ;
- la sécurité du navire ;
- la préparation des navigations ;

- les choix de route ;
- les décisions météorologiques ;
- l'organisation des manœuvres ;
- la répartition des tâches ;
- l'encadrement pédagogique ;
- le respect des réglementations applicables.

Ses décisions, prises dans l'intérêt de la sécurité et du bon déroulement de la navigation, s'imposent à l'ensemble de l'équipage.

Le skipper reste disponible pour expliquer ses choix afin de favoriser la compréhension et l'apprentissage.

5.3 Le rôle des équipiers

Chaque équipier est acteur de son stage.

Il s'engage à :

- participer aux manœuvres ;
- assurer les quarts qui lui sont confiés ;
- respecter les consignes de sécurité ;
- signaler toute difficulté ou anomalie ;
- prendre soin du matériel ;
- contribuer aux tâches quotidiennes ;
- adopter une attitude constructive envers l'équipage.

La participation active fait partie intégrante de la formation.

5.4 La communication à bord

Une communication claire est indispensable.

Les échanges doivent être :

- précis ;
- calmes ;
- respectueux ;

- compréhensibles par tous.

Lors des manœuvres, les informations sont données de manière concise afin d'éviter toute ambiguïté.

En cas de doute, il est préférable de demander une précision plutôt que d'interpréter une consigne.

5.5 La prise de décision

Le skipper encourage les échanges et les propositions.

Avant une navigation, un mouillage ou une manœuvre importante, les différentes options peuvent être discutées avec l'équipage à des fins pédagogiques.

Toutefois, lorsque la sécurité ou l'urgence l'exige, la décision du skipper est immédiate et doit être appliquée sans délai.

Une fois la situation stabilisée, un débriefing permet d'expliquer les choix effectués.

5.6 Les briefings

Chaque journée débute par un briefing.

Il permet de présenter :

- les objectifs pédagogiques ;
- la météo ;
- les marées ;
- le programme de navigation ;
- les rôles de chacun ;
- les points de vigilance.

Avant chaque manœuvre importante, un briefing spécifique est réalisé afin que chacun comprenne son rôle.

5.7 Les débriefings

À l'issue de la navigation, un temps est consacré au retour d'expérience.

Le débriefing permet :

- d'analyser les situations rencontrées ;
- d'identifier les points de progression ;

- de valoriser les réussites ;
- de répondre aux questions.

L'objectif n'est jamais de juger une personne, mais de faire progresser l'ensemble de l'équipage.

5.8 La confiance

La confiance est indispensable à la navigation.

Elle se construit par :

- le respect de la parole donnée ;
- l'écoute ;
- la transparence ;
- la compétence ;
- la solidarité.

Chaque membre de l'équipage contribue à instaurer un climat de confiance propice à l'apprentissage.

5.9 L'esprit Guides du Grand Large

Nos stages ne sont ni des croisières où l'on consomme un service, ni des formations où l'on reste observateur.

Ils reposent sur une implication permanente de chacun.

Nous privilégions la pratique et la mise en évidence pour le pratiquant que le milieu exige des reflexes rapides de sécurité atteint par la récurrence et l'expérience traduite en Milles que sont nos master class Skipper .

- l'autonomie plutôt que l'assistance ;
- la compréhension plutôt que la simple exécution ;
- la coopération plutôt que l'individualisme ;
- la responsabilité plutôt que la dépendance.

*C'est cette philosophie qui fait l'identité des **Guides du Grand Large** et qui permet à chaque participant de progresser rapidement.*

À retenir

Chaque membre de l'équipage s'engage à :

- respecter les décisions du skipper ;
- participer activement aux manœuvres ;
- contribuer à la vie du bord ;
- communiquer avec respect ;
- agir en permanence dans l'intérêt de la sécurité collective.

« À bord, chacun apprend. Chacun participe. Chacun est responsable. Ensemble, nous faisons avancer le bateau. »

6. La communication et la prise de décision

« Une bonne communication est la première manœuvre de sécurité à bord. »

La navigation exige une communication claire, précise et permanente. À bord d'un voilier, chaque information peut avoir une incidence directe sur la sécurité de l'équipage, la conduite du bateau ou le bon déroulement d'une manœuvre.

Les **Guides du Grand Large** accordent une importance particulière à la qualité des échanges entre le skipper et les équipiers.

6.1 Les principes de communication

La communication à bord doit être :

- claire ;
- concise ;
- calme ;
- respectueuse ;
- compréhensible par tous.

Les ordres de manœuvre sont formulés simplement afin d'éviter toute ambiguïté.

Chaque équipier confirme les consignes importantes lorsqu'elles lui sont destinées.

6.2 Les briefings

Avant chaque départ ou chaque manœuvre importante, un briefing est organisé.

Il permet de présenter :

- *les objectifs de la navigation ;*
- *les conditions météorologiques ;*
- *les marées et les courants ;*
- *les risques identifiés ;*
- *la répartition des rôles ;*
- *les procédures particulières.*

Aucune question n'est inutile. Chacun est invité à demander des précisions avant le début de la navigation.

6.3 Les consignes en manœuvre

Pendant une manœuvre, les échanges sont limités aux informations utiles.

Les conversations sans rapport avec l'action en cours sont suspendues afin de permettre au skipper et aux équipiers de rester pleinement concentrés.

Les consignes sont exécutées dans l'ordre indiqué.

En cas d'incompréhension, l'équipier demande immédiatement une clarification.

6.4 La prise de décision

La navigation est une activité où les décisions doivent parfois être prises rapidement.

Lorsque le temps le permet, le skipper explique les différentes options et associe l'équipage à la réflexion dans un objectif pédagogique.

Lorsque la sécurité l'impose, il prend immédiatement la décision qu'il estime la plus adaptée.

Ces décisions sont applicables sans délai.

6.5 Le droit de s'exprimer

Chaque membre de l'équipage peut :

- *signaler un danger ;*
- *exprimer un doute ;*

- proposer une solution ;
- poser une question ;
- demander une explication.

Une remarque pertinente peut permettre d'éviter une erreur ou d'améliorer une décision.

Le respect des personnes est indispensable à la qualité des échanges ainsi que le respect de la connaissance, de l'expérience du milieu mer au large de votre guide motivant ces choix.

6.6 Les débriefings

À l'issue de la navigation ou d'un exercice, un débriefing est organisé.

Il permet :

- d'analyser les situations rencontrées ;
- d'identifier les points positifs ;
- de comprendre les erreurs éventuelles ;
- de partager les retours d'expérience ;
- de définir les axes de progression.

Le débriefing porte sur les faits et les actions. Il ne vise jamais à mettre en cause une personne.

6.7 Gestion des désaccords

Les différences de point de vue sont naturelles dans un équipage.

Elles doivent être exprimées avec calme et respect.

Les désaccords sont abordés en dehors des phases de manœuvre ou des situations d'urgence.

Aucun comportement agressif, injurieux, humiliant ou intimidant n'est toléré à bord.

6.8 Confidentialité et respect

Les échanges personnels, les difficultés rencontrées ou les informations communiquées dans un cadre de confiance sont traités avec discrétion.

Chaque participant s'engage à respecter la vie privée des autres membres de l'équipage.

À retenir

Une communication efficace repose sur cinq principes :

- écouter avant d'agir ;
- comprendre avant d'exécuter ;
- signaler toute difficulté ;
- respecter la parole de chacun ;
- appliquer immédiatement les consignes liées à la sécurité.

« Un équipage qui communique bien navigue mieux, apprend plus vite et fait face plus sereinement aux imprévus. »

7. La participation à la vie du bord

« À bord, chacun participe. Personne ne consomme simplement une prestation. »

La navigation à la voile est une activité collective où chacun contribue au bon fonctionnement du bateau.

Aux **Guides du Grand Large**, la participation à la vie du bord fait partie intégrante de la formation. Elle permet d'acquérir les réflexes du marin, de développer l'esprit d'équipage et de comprendre qu'un voilier est avant tout un lieu de vie où chaque action compte.

7.1 Un équipage, une organisation

La vie à bord repose sur une organisation simple, claire et équitable.

Les tâches quotidiennes sont réparties entre les membres de l'équipage selon les besoins de la navigation, les objectifs pédagogiques et les capacités de chacun.

Cette répartition évolue tout au long du stage afin que chacun découvre l'ensemble des fonctions à bord.

7.2 Les quarts

Lorsque le programme de navigation le nécessite, un système de quarts est mis en place.

Les quarts permettent d'assurer en permanence :

- la veille visuelle ;
- la surveillance du trafic maritime ;
- le suivi de la route ;

- le contrôle des voiles ;
- la surveillance des instruments de navigation ;
- la sécurité générale du bateau.

Le respect des horaires de quart est indispensable au bon fonctionnement de l'équipage.

7.3 Les manœuvres

Les manœuvres constituent le cœur de la formation.

Chaque participant est amené à occuper successivement différents postes :

- barre ;
- grand-voile ;
- génois ;
- piano ;
- écoute ;
- mouillage ;
- amarres ;
- pare-battages ;
- navigation.

Cette rotation permet à chacun de développer une vision complète du fonctionnement d'un voilier.

7.4 La préparation des repas

La préparation des repas fait partie de la vie normale d'un équipage.

Selon l'organisation retenue, les repas peuvent être préparés en binôme ou en équipe.

Chaque participant veille à :

- respecter les règles d'hygiène ;
- utiliser les ressources avec parcimonie ;
- maintenir un espace de travail propre ;
- ranger le matériel après utilisation.

7.5 La vaisselle et le nettoyage

Après chaque repas, l'équipage participe :

- à la vaisselle ;
- au nettoyage du plan de travail ;
- au rangement de la cuisine ;
- au tri des déchets.

Ces tâches sont réalisées rapidement afin de préserver un environnement agréable pour tous.

7.6 Le rangement

Le rangement permanent constitue une règle de sécurité.

À bord, un objet laissé au mauvais endroit peut devenir un obstacle, provoquer une chute ou gêner une intervention d'urgence.

Chaque participant veille à :

- ranger ses effets personnels ;
 - maintenir les zones de circulation dégagées ;
 - remettre chaque équipement à sa place après utilisation.
-

7.7 La propreté du bateau

Le bateau est un espace de vie partagé.

Chaque membre de l'équipage participe au maintien de la propreté :

- des cabines ;
- du carré ;
- de la cuisine ;
- des sanitaires ;
- du cockpit ;
- du pont.

Le respect du bateau témoigne du respect porté à l'ensemble de l'équipage.

7.8 La gestion des ressources

En mer, certaines ressources sont limitées.

Chaque participant veille à utiliser raisonnablement :

- l'eau douce ;
- l'électricité ;
- le gaz ;
- le carburant ;
- les consommables.

La sobriété permet de préserver l'autonomie du voilier et de limiter son impact sur l'environnement.

7.9 Le respect du matériel

Le matériel de bord est mis à la disposition de l'équipage pour la durée du stage.

Il doit être utilisé conformément aux consignes du skipper.

Toute anomalie, casse ou dysfonctionnement est signalé sans délai afin de permettre une intervention rapide et d'éviter toute aggravation.

7.10 L'entraide

L'esprit d'équipage repose sur l'entraide.

Chaque participant est invité à :

- proposer spontanément son aide ;
- accompagner un équipier en difficulté ;
- partager ses connaissances ;
- encourager les débutants ;
- contribuer à une ambiance sereine et respectueuse.

La progression individuelle s'appuie sur la réussite collective.

À retenir

Chaque membre de l'équipage participe activement :

- à la navigation ;
- aux manœuvres ;

- aux quarts ;
- à la préparation des repas ;
- au nettoyage ;
- au rangement ;
- à la préservation du matériel ;
- à la qualité de la vie à bord.

« Un bateau entretenu avec soin et un équipage impliqué naviguent plus loin, plus sereinement et en toute sécurité. »

8. Les responsabilités de chacun

« La sécurité, la confiance et la réussite d'une navigation reposent sur l'engagement de chacun. »

À bord d'un voilier, chaque personne exerce des responsabilités adaptées à son rôle, à ses compétences et aux circonstances de la navigation.

Si le skipper assure la direction du navire, la sécurité est une responsabilité partagée. Chacun contribue, par son comportement et sa vigilance, au bon déroulement de la navigation.

8.1 Les responsabilités du skipper

Le skipper est le responsable du navire pendant toute la durée de l'embarquement.

À ce titre, il est chargé notamment de :

- garantir la sécurité des personnes et du bateau ;
- préparer les navigations ;
- analyser les conditions météorologiques ;
- définir les itinéraires et les objectifs pédagogiques ;
- organiser les manœuvres et les quarts ;
- répartir les tâches au sein de l'équipage ;
- assurer l'encadrement technique et pédagogique ;
- prendre toute décision nécessaire à la sécurité.

Dans certaines circonstances, le skipper peut modifier le programme initial, retarder un départ, changer d'itinéraire, écourter une navigation ou renoncer à une sortie lorsque les conditions l'exigent.

Ces décisions sont prises exclusivement dans l'intérêt de la sécurité.

8.2 Les responsabilités des équipiers

Chaque équipier participe activement à la vie du bord.

Il s'engage à :

- *respecter les consignes du skipper ;*
- *participer aux manœuvres ;*
- *assurer les fonctions qui lui sont confiées ;*
- *respecter les horaires définis ;*
- *prendre soin du matériel ;*
- *contribuer à la sécurité collective ;*
- *adopter un comportement respectueux envers les autres membres de l'équipage.*

La participation active fait partie intégrante de la formation proposée par les Guides du Grand Large.

8.3 Être responsable de sa sécurité

Chaque participant est responsable de son comportement.

Il lui appartient notamment :

- *de porter les équipements de sécurité lorsque cela est demandé ;*
- *d'utiliser correctement les matériels mis à disposition ;*
- *de signaler toute fatigue, blessure ou difficulté physique ;*
- *de respecter les limitations fixées par le skipper ;*
- *d'éviter toute prise de risque inutile.*

En cas de doute, il est toujours préférable de demander conseil avant d'agir.

8.4 Être responsable des autres

La navigation développe naturellement la vigilance envers les autres membres de l'équipage.

Chaque participant est invité à :

- *signaler une situation dangereuse ;*
- *proposer son aide lorsqu'elle est nécessaire ;*

- *veiller à l'intégration des nouveaux équipiers ;*
- *encourager les personnes en difficulté ;*
- *contribuer à une ambiance sereine et bienveillante.*

La solidarité est une qualité fondamentale du marin.

8.5 Le devoir d'alerte

Tout membre de l'équipage qui constate une situation susceptible de compromettre la sécurité doit la signaler immédiatement au skipper.

Il peut s'agir notamment :

- *d'un risque de collision ;*
- *d'une évolution météorologique préoccupante ;*
- *d'une avarie ;*
- *d'un comportement dangereux ;*
- *d'une personne en difficulté ;*
- *d'un équipement défectueux.*

Aucun signalement effectué de bonne foi ne sera considéré comme inapproprié.

8.6 Le respect des décisions

Les décisions prises par le skipper dans le cadre de ses responsabilités doivent être appliquées immédiatement.

Les échanges, les questions et les explications sont encouragés lorsqu'ils ne compromettent ni la sécurité ni le bon déroulement des manœuvres.

En situation d'urgence, l'exécution rapide des consignes prime sur toute autre considération.

8.7 Le respect du matériel

Chaque participant s'engage à utiliser le matériel avec soin.

Toute anomalie, perte ou dégradation doit être signalée sans délai afin de permettre une intervention rapide.

La transparence est toujours préférable à la découverte tardive d'une avarie.

Le bateau constitue un outil pédagogique commun qui doit être préservé dans l'intérêt de tous.

8.8 Une attitude exemplaire

Les Guides du Grand Large attendent de chaque participant une attitude conforme aux valeurs de l'organisme.

Cela implique notamment :

- *la ponctualité ;*
- *le respect des personnes ;*
- *la courtoisie ;*
- *l'écoute ;*
- *l'humilité ;*
- *l'esprit d'équipage ;*
- *le sens des responsabilités.*

Ces qualités contribuent autant à la réussite de la navigation que les compétences techniques.

À retenir

Chaque membre de l'équipage est responsable :

- *de son comportement ;*
- *de sa sécurité ;*
- *de la sécurité des autres ;*
- *du respect du bateau ;*
- *du respect des consignes ;*
- *de sa participation active à la vie du bord.*

La réussite d'une navigation repose sur la complémentarité des responsabilités de chacun.

« Un bon équipage ne se construit pas uniquement avec des compétences. Il se construit avec des femmes et des hommes responsables, solidaires et engagés. »

*Cette section clôt la **Partie II – Charte de fonctionnement**.*

*La suite du manuel est la **Partie III – Manuel de Vie à Bord**, qui entre dans les aspects très pratiques organisation d'une journée, cabines,*

repas,

eau,

électricité,

sanitaires, sommeil, téléphones, hygiène de vie et confort à bord.

PARTIE III

MANUEL DE VIE À BORD

« Bien vivre à bord, c'est déjà bien naviguer. »

La réussite d'une navigation ne dépend pas uniquement de la qualité des manœuvres ou des connaissances nautiques.

La vie quotidienne à bord, l'organisation collective, le respect des espaces communs et l'attention portée aux autres participent pleinement à la sécurité, au confort et au plaisir de naviguer.

*Cette partie présente les règles de vie applicables à l'ensemble des stages et croisières des **Guides du Grand Large**.*

9. Une journée type à bord

Chaque journée est différente, car elle dépend de la météo, de la destination, des marées et des objectifs pédagogiques.

Toutefois, une organisation quotidienne est mise en place afin de favoriser l'efficacité, la sécurité et la progression de chacun.

9.1 Le réveil

Le réveil est fixé par le skipper en fonction :

- *des horaires de marée ;*
- *des conditions météorologiques ;*
- *de la durée de la navigation prévue ;*
- *des objectifs de la journée.*

Chaque participant veille à respecter les horaires afin de ne pas retarder l'ensemble de l'équipage.
Le calme est privilégié afin de respecter le sommeil de ceux qui ne sont pas encore réveillés.

9.2 Le petit-déjeuner

Le petit-déjeuner constitue un moment de préparation à la navigation, mais il peut aussi être en mer car en croisière tout se déplace et la marée ou la météo n'attendent pas !

Il permet :

- de prendre connaissance du programme de la journée ;
- d'échanger avec l'équipage ;
- de préparer les premières tâches.

Avant le départ, ou pendant la pause « hors Quart » chacun participe au rangement et à la préparation du bateau.

9.3 Préparation du bateau

Avant chaque appareillage, un contrôle général est réalisé.

Il comprend notamment :

- le rangement du matériel ;
- la fermeture des panneaux et hublots ;
- la vérification des amarres ;
- la préparation des défenses ;
- le contrôle des niveaux si nécessaire ;
- la vérification de la météo ;
- la préparation des cartes et de la navigation ;
- le briefing sécurité.

Le skipper peut confier certaines de ces tâches aux équipiers dans un objectif pédagogique.

9.4 Le briefing du matin

Avant le départ, un briefing réunit l'ensemble de l'équipage.

Il présente :

- les conditions météorologiques ;
- l'état de la mer ;
- les marées ;
- les courants ;
- la route prévue ;
- les objectifs pédagogiques ;
- les postes de chacun lors de la sortie du port.

Ce moment permet également de répondre aux questions des participants.

9.5 La navigation

Pendant la navigation, chaque équipier participe activement.

Selon les circonstances, il pourra être amené à assurer :

- la barre ;
- les réglages de voiles ;
- la navigation ;
- la veille ;
- la lecture de carte ;
- les calculs de marée ;
- les communications VHF ;
- la préparation des manœuvres.

La rotation des postes permet à chacun de découvrir l'ensemble des fonctions à bord.

9.6 Les pauses

Des pauses sont organisées lorsque les conditions le permettent.

Elles permettent :

- de s'hydrater ;
- de s'alimenter ;
- de récupérer physiquement ;
- d'échanger sur les situations rencontrées.

La fatigue diminue les capacités d'analyse et de réaction ; elle doit être prise en compte tout au long de la journée.

9.7 L'arrivée au port ou au mouillage

À l'approche de la destination, l'équipage prépare collectivement :

- les défenses ;
- les amarres ;
- les pare-battages ;
- le mouillage si nécessaire.

Après l'amarrage :

- le bateau est rangé ;
- les voiles sont sécurisées ;
- les équipements sont contrôlés ;
- un rapide état du bateau est réalisé.

9.8 Le débriefing

Chaque journée se termine par un débriefing animé par le skipper.

Il permet :

- de revenir sur les navigations réalisées ;
- d'analyser les manœuvres ;
- de répondre aux questions ;
- d'identifier les progrès accomplis ;
- de préparer la journée suivante.
- D'analyser des Vidéos Techniques et Pédagogiques

Les échanges se déroulent dans un climat constructif et bienveillant.

9.9 La soirée

Les soirées sont consacrées :

- à la préparation du repas ;
- aux échanges entre équipiers ;
- à l'étude éventuelle de la navigation du lendemain ;
- au repos.

Le respect du sommeil de chacun est essentiel pour garantir la vigilance du lendemain.

9.10 Adaptation permanente

La mer impose parfois de modifier le programme initial.

Les horaires, les destinations ou les exercices peuvent évoluer en fonction :

- de la météo ;
- de l'état de la mer ;
- des marées ;
- des contraintes techniques ;
- de la sécurité.

La capacité d'adaptation fait partie intégrante de l'apprentissage du navigateur.

À retenir

Une journée type s'organise autour de quatre objectifs :

- **Préparer**
- **Naviguer**
- **Apprendre**
- **Débrief**

Chaque journée est différente, mais toutes poursuivent le même objectif : faire progresser chaque participant dans un cadre sécurisé, exigeant et convivial.

« Une bonne journée en mer commence toujours par une bonne préparation. »

10. Les cabines et les espaces de vie

« Le confort à bord repose avant tout sur le respect des autres. »

Un voilier est un espace de vie partagé où chacun dispose d'un espace personnel limité.

Le respect des cabines, des espaces communs et de l'intimité de chacun contribue directement au bien-être de l'équipage et à la qualité de la vie à bord.

10.1 Les cabines

Les cabines sont attribuées par le skipper avant le départ ou lors de l'embarquement.

Leur répartition tient compte, dans la mesure du possible :

- *de la composition de l'équipage ;*
- *des contraintes techniques du bateau ;*
- *des besoins particuliers signalés avant l'embarquement.*

Toute modification de cabine doit être validée par le skipper.

10.2 Les effets personnels

Chaque participant veille à limiter ses effets personnels.

Les bagages souples sont privilégiés.

Les valises rigides sont déconseillées car elles sont difficiles à ranger et encombrent les espaces de circulation.

Chaque équipier est responsable de ses effets personnels.

Les Guides du Grand Large ne peuvent être tenus responsables des pertes, vols ou détériorations d'objets personnels.

10.3 Le rangement

Chaque cabine doit rester rangée durant toute la navigation.

Les vêtements, sacs et objets personnels sont conservés dans les espaces prévus à cet effet.

Aucun objet ne doit rester au sol ou dans les coursives.

Le rangement permanent facilite les déplacements et contribue à la sécurité en cas d'urgence.

10.4 Les espaces communs

Le carré, la cuisine, le cockpit et les sanitaires sont des espaces partagés.

Chaque membre de l'équipage veille à :

- *laisser les lieux propres après utilisation ;*
- *ranger le matériel utilisé ;*
- *respecter la tranquillité des autres occupants ;*
- *maintenir les zones de circulation dégagées.*

Le confort collectif dépend de l'attention portée par chacun à ces règles simples.

10.5 L'intimité

La promiscuité fait partie de la vie à bord.

Chaque participant veille à respecter :

- *l'intimité des cabines ;*
- *les temps de repos ;*
- *les effets personnels des autres équipiers.*

Il est demandé de ne jamais entrer dans une cabine sans y avoir été invité, sauf nécessité liée à la sécurité.

10.6 Le calme

Le calme constitue une règle essentielle de la vie en équipage.

Les conversations, les appels téléphoniques, la musique ou l'utilisation d'appareils électroniques doivent rester compatibles avec le repos des autres.

Les déplacements nocturnes sont effectués avec discrétion.

10.7 L'aération

Lorsque les conditions le permettent, les cabines et les espaces de vie sont régulièrement aérés.

Cette pratique améliore :

- *le confort ;*

- l'hygiène ;
- la prévention de l'humidité ;
- la qualité de l'air intérieur.

Les panneaux et hublots sont refermés avant toute navigation ou lorsque les conditions météorologiques l'exigent.

10.8 Le respect du sommeil

Le sommeil est indispensable à la sécurité.

Chaque participant veille à respecter les horaires de repos de l'équipage.

Les réveils inutiles, les nuisances sonores et les déplacements bruyants sont évités.

En navigation de nuit, chacun rejoint son quart reposé afin de garantir une vigilance optimale.

10.9 Les animaux

Sauf accord préalable de l'organisateur, les animaux ne sont pas admis à bord.

Toute exception doit être validée avant l'embarquement et compatible avec les contraintes du bateau ainsi que le confort de l'ensemble de l'équipage.

10.10 Le respect du bateau

Le voilier est à la fois un outil de formation, un espace de vie et un patrimoine confié à l'équipage.

Chacun s'engage à :

- prendre soin des aménagements intérieurs ;
- éviter toute dégradation ;
- nettoyer immédiatement toute salissure accidentelle ;
- signaler toute anomalie au skipper.

Le respect du bateau est une marque de respect envers les équipages suivants.

À retenir

Les cabines et les espaces communs sont partagés dans un esprit de confiance et de responsabilité.

Chaque participant contribue quotidiennement à maintenir un environnement :

- propre ;
- calme ;
- ordonné ;
- agréable ;
- sécurisé.

Le respect des espaces de vie est l'une des conditions essentielles d'une navigation réussie.

« Un bateau bien rangé est un bateau plus sûr, plus agréable et plus efficace. »

11.1 L'avitaillement

*L'avitaillement est **préparé et commandé en ligne avant l'embarquement** par les Guides du Grand Large, sur la base des informations communiquées par les participants.*

Cette organisation permet :

- de limiter le temps consacré aux achats le jour de l'embarquement ;
- d'optimiser le temps de formation et de navigation ;
- de garantir une alimentation variée et équilibrée ;
- d'assurer une autonomie suffisante jusqu'au prochain ravitaillement ;
- de maîtriser les quantités et de limiter le gaspillage alimentaire ;
- de prendre en compte, dans la mesure du possible, les allergies, intolérances ou régimes alimentaires signalés avant le départ.

Les denrées sont livrées directement au bateau ou récupérées avant l'embarquement, afin que l'équipage puisse prendre possession du voilier dans les meilleures conditions.

Les frais d'avitaillement sont répartis entre les membres de l'équipage selon les modalités définies avant le départ. Les Guides du Grand Large n'appliquent aucune marge commerciale sur l'avitaillement ; chaque participant contribue uniquement au coût réel des provisions communes.

Principe des Guides du Grand Large : *Moins de temps dans les rayons d'un supermarché, plus de temps en mer.*

11.2 L'organisation des repas

Les repas sont organisés de manière à concilier convivialité, équilibre alimentaire et contraintes de la navigation.

La préparation des repas fait partie intégrante de la vie en équipage. Elle constitue un moment d'échange, de coopération et de partage, tout en participant à l'apprentissage de l'autonomie en grande croisière.

Selon l'organisation définie en début de stage, les repas peuvent être préparés individuellement, en binôme ou par équipes.

Les Guides du Grand Large encouragent une cuisine simple, variée et adaptée aux conditions de navigation.

11.3 Les repas en navigation

Les horaires des repas sont adaptés au programme de navigation, aux conditions météorologiques et aux impératifs de sécurité.

Lorsque les conditions de mer le permettent, les repas sont pris dans le carré ou dans le cockpit.

En navigation plus engagée, des repas simples, rapides à préparer et faciles à consommer sont privilégiés.

L'objectif est de maintenir un bon niveau d'énergie tout en garantissant la sécurité des personnes chargées de la veille et des manœuvres.

11.4 L'hygiène alimentaire

La cuisine est un espace collectif qui doit être maintenu dans un parfait état de propreté.

Chaque membre de l'équipage veille à :

- se laver les mains avant toute préparation alimentaire ;
- utiliser des ustensiles propres ;
- respecter les conditions de conservation des aliments ;
- nettoyer immédiatement les surfaces après utilisation ;
- ranger les denrées dans les emplacements prévus.

Les aliments périssables sont conservés dans les équipements réfrigérés du bord afin de garantir leur qualité sanitaire.

11.5 Utilisation de la cuisine

L'utilisation de la cuisine nécessite une vigilance permanente, notamment lorsque le bateau navigue.

Avant toute utilisation, il convient de :

- vérifier la stabilité du bateau ;
- sécuriser les casseroles et les ustensiles ;
- maintenir les poignées orientées vers l'intérieur ;
- utiliser les systèmes de retenue prévus à cet effet ;
- ne jamais laisser un appareil de cuisson sans surveillance.

Après utilisation :

- le gaz est fermé ;
- les appareils sont éteints ;
- la cuisine est nettoyée ;
- le matériel est rangé.

La sécurité reste prioritaire sur toute autre considération.

11.6 Hydratation

Une bonne hydratation est indispensable à la vigilance et aux performances physiques.

Chaque participant est invité à boire régulièrement tout au long de la journée, même en l'absence de sensation de soif.

Les fortes chaleurs, le vent, les efforts physiques et l'exposition au soleil augmentent les besoins en eau.

Une gourde ou une bouteille d'eau doit rester facilement accessible pendant la navigation.

11.7 Alcool et substances psychoactives

La sécurité de l'équipage est incompatible avec la consommation d'alcool ou de substances susceptibles d'altérer le jugement, la vigilance ou les capacités physiques.

En conséquence :

- toute consommation d'alcool est interdite avant et pendant la navigation ;
- une consommation modérée peut être autorisée uniquement à quai ou au mouillage, avec l'accord du skipper et sous réserve qu'elle ne compromette pas la sécurité ou la navigation suivante ;
- l'usage, la détention ou le trafic de produits stupéfiants sont strictement interdits à bord.

Le skipper peut décider, à tout moment, d'interdire toute consommation d'alcool si les circonstances l'exigent.

11.8 Vaisselle et rangement

Après chaque repas, l'ensemble de l'équipage participe au retour en ordre du bateau.

Cela comprend notamment :

- la vaisselle ;
- le nettoyage du plan de travail ;
- le rangement de la cuisine ;
- le stockage des denrées ;
- le tri des déchets ;
- la fermeture de l'alimentation en gaz.

Le bateau doit rester en permanence prêt à reprendre la mer.

À retenir

Une bonne organisation des repas contribue directement :

- à la sécurité ;
- à la santé de l'équipage ;
- à la convivialité ;
- à l'autonomie du bateau ;
- au bon déroulement de la navigation.

« Une cuisine bien organisée nourrit l'équipage ; un équipage bien organisé fait naviguer le bateau. »

12. L'eau douce et les sanitaires

« En mer, l'eau douce est une ressource précieuse. Chaque litre économisé contribue à l'autonomie du bateau. »

L'autonomie d'un voilier dépend directement de sa capacité à gérer ses ressources. L'eau douce fait partie des réserves les plus précieuses et doit être utilisée avec discernement par l'ensemble de l'équipage.

Les installations sanitaires nécessitent également une utilisation rigoureuse afin de garantir leur bon fonctionnement et le confort de tous.

12.1 L'eau douce

L'eau embarquée à bord est limitée.

Même si les voiliers des **Guides du Grand Large** disposent d'une capacité importante, cette réserve doit être gérée avec responsabilité afin de préserver l'autonomie du bateau jusqu'au prochain ravitaillement.

Chaque équipier veille à limiter sa consommation quotidienne.

12.2 Une consommation responsable

Afin de préserver les réserves d'eau douce, il est demandé de :

- fermer les robinets après chaque utilisation ;
- éviter tout gaspillage ;
- privilégier des utilisations courtes et efficaces ;
- signaler immédiatement toute fuite ou anomalie.

Chaque geste contribue à l'autonomie de l'équipage.

12.3 Les douches

Selon le programme de navigation et les infrastructures disponibles, les douches sont prises :

- dans les sanitaires portuaires lorsque cela est possible ;
- à bord lorsque les réserves d'eau le permettent.

Les douches à bord doivent rester courtes.

L'utilisation de produits biodégradables est recommandée.

12.4 Les toilettes marines

Les toilettes marines fonctionnent différemment des installations domestiques.

Un briefing spécifique est réalisé par le skipper avant leur première utilisation.

Chaque utilisateur s'engage à respecter scrupuleusement les consignes d'utilisation.

12.5 Règles d'utilisation

Afin d'éviter toute obstruction ou détérioration du système, il est strictement interdit de jeter dans les toilettes :

- papier essuie-tout ;
- lingettes, même biodégradables ;
- protections hygiéniques ;
- tampons ;
- cotons ;
- préservatifs ;
- déchets alimentaires ;
- objets divers.

Seuls les déchets organiques et le papier toilette spécialement prévu à cet effet peuvent être évacués dans les toilettes.

Une poubelle sanitaire est mise à disposition pour tous les autres déchets.

12.6 Après utilisation

Après chaque utilisation, il convient :

- de respecter la procédure de rinçage expliquée par le skipper ;
- de laisser les sanitaires propres ;
- de signaler immédiatement toute anomalie.

Une intervention rapide permet souvent d'éviter une immobilisation du bateau.

12.7 Respect des installations

Les sanitaires sont des espaces communs.

Chaque utilisateur veille à :

- nettoyer après son passage ;
- laisser les lieux propres et secs ;
- préserver les équipements.

Le confort collectif dépend de l'attention portée par chacun.

12.8 Les eaux noires et les eaux grises

Les Guides du Grand Large s'engagent à limiter leur impact sur l'environnement.

Les eaux noires et les eaux grises sont gérées conformément à la réglementation en vigueur.

Lorsque le bateau est équipé d'une cuve à eaux noires, celle-ci est utilisée conformément aux prescriptions applicables et vidangée dans les installations prévues à cet effet.

Aucun rejet n'est effectué dans les zones où il est interdit.

12.9 Signalement des anomalies

Toute fuite, mauvaise odeur, difficulté de fonctionnement ou anomalie doit être signalée immédiatement au skipper.

Une intervention rapide permet d'éviter une aggravation de la situation et de préserver le confort de l'équipage.

À retenir

L'eau douce est une ressource limitée.

Les sanitaires sont des équipements techniques qui nécessitent une utilisation rigoureuse.

Chaque membre de l'équipage contribue à :

- économiser l'eau ;
- maintenir les sanitaires propres ;
- respecter les procédures d'utilisation ;
- préserver l'environnement marin.

« L'eau est précieuse à bord. La préserver est une responsabilité partagée. »

13. L'énergie, l'électricité et les équipements de bord

« À bord d'un voilier, l'énergie est une ressource limitée. Chaque consommation doit être réfléchie afin de préserver l'autonomie du bateau. »

Les voiliers des **Guides du Grand Large** sont équipés de systèmes électriques modernes permettant d'assurer le confort de l'équipage et le fonctionnement des équipements de navigation.

Cette autonomie reste toutefois dépendante des capacités des batteries, de la production d'énergie et de la consommation de chacun.

13.1 L'installation électrique

Le bateau dispose de plusieurs réseaux électriques :

- alimentation 12 V pour les équipements de bord ;
- alimentation 220 V lorsque le bateau est raccordé au quai ou équipé d'un convertisseur ;
- prises USB et USB-C destinées à la recharge des appareils personnels.

Le skipper présente le fonctionnement général de l'installation lors du briefing d'embarquement.

13.2 Les batteries

Les batteries alimentent notamment :

- les instruments de navigation ;
- les feux de navigation ;
- la VHF ;
- le pilote automatique ;
- l'éclairage intérieur ;
- les pompes électriques ;
- les équipements électroniques.

Leur autonomie est limitée.

Chaque participant contribue à préserver cette énergie en adoptant une utilisation raisonnée des équipements.

13.3 Utilisation des appareils personnels

Les téléphones, tablettes, ordinateurs et autres appareils électroniques peuvent être rechargés dans les limites des capacités du bateau.

Afin de préserver l'autonomie énergétique, il est demandé :

- de limiter les recharges simultanées ;
- de débrancher les chargeurs lorsqu'ils ne sont plus utilisés ;

- d'éviter les consommations inutiles.

Les appareils restent sous la responsabilité de leur propriétaire.

13.4 Le 220 volts

Lorsque le bateau est raccordé au réseau du port ou équipé d'un convertisseur, une alimentation 220 V peut être disponible.

Cette énergie reste destinée en priorité au fonctionnement normal du bateau.

L'utilisation d'appareils fortement consommateurs (radiateurs électriques, plaques de cuisson personnelles, climatiseurs portatifs, etc.) est interdite sans l'accord préalable du skipper.

13.5 L'éclairage

L'éclairage intérieur doit être utilisé avec discernement.

Avant de quitter une cabine ou un espace commun, chacun veille à éteindre les lumières inutiles.

La nuit, les déplacements s'effectuent autant que possible avec un éclairage limité afin de préserver la vision nocturne de l'équipage et de limiter la consommation électrique.

13.6 Les équipements électroniques de navigation

Les instruments de navigation constituent des équipements essentiels à la sécurité.

Ils comprennent notamment :

- GPS ;
- cartographie électronique ;
- AIS ;
- radar ;
- pilote automatique ;
- VHF ;
- centrale de navigation.

Ces équipements sont utilisés exclusivement sous la responsabilité du skipper ou avec son autorisation dans le cadre des exercices pédagogiques.

Aucun réglage ne doit être modifié sans son accord.

13.7 Signalement des anomalies

Toute anomalie constatée concernant :

- une batterie ;
- un chargeur ;
- une prise électrique ;
- un appareil électronique ;
- un écran ;
- une pompe ;
- un éclairage ;

doit être signalée immédiatement au skipper.

Une intervention rapide permet souvent d'éviter une panne plus importante.

13.8 Sobriété énergétique

Les Guides du Grand Large encouragent une utilisation responsable de l'énergie embarquée.

Chaque membre de l'équipage contribue à cette démarche en :

- éteignant les équipements inutilisés ;
- limitant les consommations superflues ;
- rechargeant ses appareils lorsque les conditions le permettent ;
- respectant les consignes du skipper relatives à la gestion de l'énergie.

La maîtrise de l'énergie fait partie intégrante de l'apprentissage de la grande croisière.

À retenir

L'énergie disponible à bord est limitée.

Chaque participant contribue à préserver l'autonomie du bateau en adoptant des gestes simples et responsables :

- éteindre les équipements inutilisés ;
- limiter les consommations électriques ;
- respecter les consignes d'utilisation ;
- signaler toute anomalie.

Une gestion responsable de l'énergie permet de garantir le fonctionnement des équipements indispensables à la navigation et à la sécurité.

« Économiser l'énergie, c'est préserver l'autonomie du bateau et la sécurité de l'équipage. »

14. Les effets personnels et les bagages

« En mer, l'essentiel suffit. Un bateau bien organisé est un bateau plus sûr. »

L'espace disponible à bord d'un voilier est limité. Afin de préserver le confort, la sécurité et la fluidité des déplacements, chaque participant est invité à limiter ses effets personnels et à privilégier des bagages adaptés à la vie embarquée.

14.1 Les bagages

Les participants doivent utiliser exclusivement des **sacs souples** (type sac marin ou sac de voyage).

Les valises rigides sont interdites à bord, car elles sont difficiles à ranger et peuvent gêner les déplacements.

Le volume des bagages doit rester raisonnable afin de respecter les capacités de rangement du bateau.

14.2 Les effets personnels

Chaque participant reste responsable de ses effets personnels pendant toute la durée de son embarquement.

Il est recommandé de limiter les objets de valeur.

Les Guides du Grand Large ne peuvent être tenus responsables des pertes, vols ou détériorations d'effets personnels survenus pendant le stage ou la croisière, sauf disposition légale contraire.

14.3 Les vêtements

Les vêtements doivent être adaptés à la navigation et aux conditions météorologiques.

Il est recommandé de prévoir notamment :

- des chaussures de pont à semelles non marquantes ;
- des vêtements chauds ;
- des vêtements imperméables ;
- une protection contre le soleil ;
- un bonnet ou une casquette selon la saison ;

- des gants de navigation si nécessaire.

Le skipper peut communiquer une liste d'équipement spécifique avant le départ.

14.4 Les médicaments

Chaque participant doit embarquer avec ses traitements personnels en quantité suffisante pour toute la durée du stage.

Toute allergie, pathologie ou traitement nécessitant une vigilance particulière doit être signalé avant l'embarquement, conformément aux informations transmises lors de l'inscription.

Ces informations sont traitées de manière confidentielle.

14.5 Téléphones et appareils électroniques

Les téléphones portables sont autorisés.

Toutefois, leur utilisation ne doit jamais :

- perturber les manœuvres ;
- détourner l'attention pendant les phases de navigation ;
- gêner la vie collective.

Pendant les briefings, les manœuvres, les exercices de sécurité ou les situations nécessitant une vigilance particulière, les appareils électroniques doivent être rangés, sauf autorisation du skipper à des fins pédagogiques.

14.6 Photographies et vidéos

Les souvenirs de navigation sont les bienvenus.

Les participants peuvent réaliser des photographies ou des vidéos dans le respect :

- de la vie privée des autres équipiers ;
- du droit à l'image ;
- des consignes de sécurité.

Aucune prise de vue ne doit compromettre la sécurité de la navigation ou gêner les manœuvres.

Les images destinées à une diffusion publique doivent respecter les droits des personnes représentées.

14.7 Les objets interdits

Pour des raisons de sécurité, il est interdit d'embarquer notamment :

- des armes ;
- des substances illicites ;
- des produits dangereux non autorisés ;
- tout équipement susceptible de compromettre la sécurité du bateau ou de ses occupants.

Le skipper peut refuser tout objet qu'il estime incompatible avec la sécurité ou la vie à bord.

14.8 Respect des espaces personnels

Les cabines constituent l'espace privé de leurs occupants.

Il est demandé :

- de ne pas ouvrir les sacs ou les effets personnels d'un autre participant ;
- de respecter l'intimité de chacun ;
- de demander l'autorisation avant d'entrer dans une cabine occupée, sauf nécessité liée à la sécurité.

Le respect de la vie privée contribue à instaurer un climat de confiance à bord.

À retenir

Chaque participant s'engage à :

- embarquer avec un bagage souple et adapté ;
- limiter ses effets personnels au strict nécessaire ;
- rester responsable de ses biens ;
- utiliser les appareils électroniques avec discernement ;
- respecter les espaces privés et l'intimité des autres.

Une organisation simple et rigoureuse facilite la vie en équipage et participe directement à la sécurité du bord.

« Embarquer léger, c'est naviguer plus sereinement. »

15. Le sommeil, la fatigue et les quarts

« Un marin reposé prend de meilleures décisions. La fatigue est un risque qu'il faut savoir reconnaître et prévenir. »

La navigation, en particulier lors des traversées ou des navigations de plusieurs jours, sollicite fortement les capacités physiques et mentales de l'équipage.

La fatigue diminue la vigilance, ralentit les réactions et augmente le risque d'erreur. Elle constitue un facteur de risque majeur en mer.

Les Guides du Grand Large accordent une attention particulière à la gestion du repos afin de garantir la sécurité de tous.

15.1 Le sommeil

Le sommeil est indispensable au maintien des capacités physiques et intellectuelles.

Chaque participant veille à bénéficier d'un temps de repos suffisant entre les périodes de navigation ou de quart.

Le respect du sommeil des autres membres de l'équipage fait partie des règles essentielles de la vie à bord.

15.2 Les horaires de repos

Les horaires de repos sont adaptés :

- au programme de navigation ;
- aux marées ;
- aux conditions météorologiques ;
- aux contraintes de sécurité.

Ils peuvent évoluer au cours du stage selon les besoins de la navigation.

Le skipper veille à maintenir un équilibre compatible avec la sécurité de l'équipage.

15.3 Les quarts

Lorsque la navigation l'exige, une organisation en quarts est mise en place.

Les quarts permettent d'assurer en permanence :

- la veille visuelle ;
- la surveillance du trafic maritime ;

- le suivi de la route ;
- le contrôle du bateau ;
- la sécurité générale.

Chaque équipier respecte les horaires qui lui sont attribués.

En cas de difficulté, de fatigue excessive ou d'indisponibilité, il en informe immédiatement le skipper.

15.4 La fatigue

La fatigue peut se manifester par :

- une baisse de vigilance ;
- une diminution de la concentration ;
- des erreurs inhabituelles ;
- une perte de coordination ;
- une irritabilité ;
- une diminution des capacités de décision.

Reconnaître sa fatigue n'est pas un signe de faiblesse, mais une attitude responsable.

15.5 Le mal de mer

Le mal de mer peut toucher aussi bien les débutants que les navigateurs expérimentés.

En cas d'apparition des premiers symptômes, il est recommandé de :

- prévenir rapidement le skipper ;
- rester à l'air libre lorsque cela est possible ;
- maintenir son regard vers l'horizon ;
- boire régulièrement ;
- éviter de s'isoler dans une cabine.

Des traitements adaptés peuvent être utilisés sur avis médical avant l'embarquement.

15.6 Les périodes de récupération

Les temps de pause font partie intégrante de la navigation.

Chaque participant est encouragé à profiter des périodes calmes pour :

- se reposer ;
- s'hydrater ;
- s'alimenter ;
- récupérer physiquement.

La récupération contribue directement à la sécurité de la navigation.

15.7 Le respect du sommeil des autres

Pendant les périodes de repos, chacun veille à :

- limiter les conversations ;
- éviter les déplacements inutiles ;
- refermer les portes avec précaution ;
- utiliser un éclairage discret ;
- réduire le bruit des équipements personnels.

Le respect du repos collectif participe à la qualité de la vie à bord.

15.8 Adapter son rythme

Chaque participant apprend progressivement à gérer son énergie.

Il est conseillé :

- de dormir dès que les conditions le permettent ;
- de ne pas attendre un état d'épuisement pour se reposer ;
- d'anticiper les périodes de navigation plus exigeantes.

Une bonne gestion de son rythme est une compétence essentielle du navigateur hauturier.

15.9 Le rôle du skipper

Le skipper veille en permanence à l'état général de l'équipage.

Il peut décider :

- d'aménager les horaires de quart ;

- de remplacer un équipier fatigué ;
- de modifier le programme de navigation ;
- de reporter une manœuvre ou une traversée si l'état de fatigue de l'équipage le justifie.

La sécurité reste toujours prioritaire.

À retenir

Chaque participant contribue à la sécurité collective en :

- respectant les temps de repos ;
- signalant son état de fatigue ;
- respectant le sommeil des autres ;
- participant aux quarts avec sérieux ;
- maintenant une bonne hygiène de vie.

La fatigue est un facteur de risque reconnu en navigation. La prévenir est une responsabilité partagée.

« En mer, le repos fait partie de la navigation. Un équipage reposé est un équipage plus lucide, plus efficace et plus sûr. »

16. Les téléphones, les appareils électroniques et les réseaux sociaux

« Les technologies sont des outils au service de la navigation, jamais une source de distraction »

Les téléphones portables, tablettes, montres connectées et autres appareils électroniques font désormais partie du quotidien des navigateurs.

À bord des **Guides du Grand Large**, leur utilisation est autorisée, sous réserve qu'elle demeure compatible avec la sécurité, la concentration de l'équipage et le bon déroulement des activités.

La priorité reste toujours la navigation.

16.1 Principe général

Les appareils électroniques personnels peuvent être utilisés à bord, dans le respect :

- des consignes du skipper ;
- de la sécurité de la navigation ;

- de la vie privée des autres participants ;
- de la convivialité à bord.

Ils ne doivent jamais détourner l'attention d'un équipier chargé d'une mission.

16.2 Pendant les manœuvres

Lors des manœuvres, les téléphones et appareils électroniques sont rangés.

Cette règle s'applique notamment :

- aux appareillages ;
- aux accostages ;
- aux prises de coffre ;
- aux mouillages ;
- aux exercices de sécurité ;
- aux situations nécessitant une vigilance renforcée.

Toute l'attention de l'équipage doit être consacrée à la manœuvre.

16.3 Pendant les briefings et les formations

Les briefings, débriefings et séquences pédagogiques sont des temps d'échange et d'apprentissage.

Les téléphones sont placés en mode silencieux.

Leur consultation est reportée à la fin des échanges, sauf urgence.

16.4 Communications avec les proches

Lorsque la couverture réseau le permet, chaque participant est libre de communiquer avec ses proches.

Toutefois, certaines zones de navigation ne disposent d'aucune couverture téléphonique.

Il est conseillé d'en informer son entourage avant le départ.

16.5 Photographies et vidéos

Les participants sont libres de réaliser des photographies ou des vidéos de leur expérience.

Ils veillent cependant à :

- ne jamais compromettre leur sécurité ;
- respecter les autres membres de l'équipage ;
- ne pas gêner les manœuvres ;
- respecter le droit à l'image.

Aucune photographie ne justifie de quitter un poste de sécurité ou d'interrompre une mission confiée.

16.6 Réseaux sociaux

Les Guides du Grand Large sont heureux que les participants partagent leur expérience.

Toutefois, chaque publication doit respecter :

- le droit à l'image ;
- la vie privée des participants ;
- la confidentialité de certaines informations de navigation ;
- l'image de l'équipage et de l'organisateur.

Les publications doivent rester respectueuses et conformes aux valeurs des Guides du Grand Large.

16.7 Utilisation pédagogique

Le skipper peut demander l'utilisation d'un téléphone ou d'une tablette dans le cadre d'un exercice :

- cartographie ;
- météo ;
- marées ;
- navigation ;
- photographie pédagogique ;
- consultation de documents techniques.

Ces utilisations s'inscrivent dans les objectifs de formation.

16.8 Recharge des appareils

Les appareils personnels peuvent être rechargés dans la limite des capacités électriques du bord.

Chaque participant veille à :

- limiter les consommations inutiles ;
- débrancher les chargeurs après utilisation ;
- respecter les consignes de gestion de l'énergie.

16.9 Déconnexion

La navigation est aussi l'occasion de se reconnecter à son environnement.

Les Guides du Grand Large encouragent chacun à profiter pleinement :

- de la mer ;
- de l'équipage ;
- des manœuvres ;
- des paysages ;
- des moments de partage.

Les meilleurs souvenirs sont souvent ceux que l'on vit avant de les photographier.

À retenir

Les appareils électroniques sont les bienvenus lorsqu'ils restent des outils et non des distractions.

Chaque participant s'engage à :

- privilégier la sécurité avant toute utilisation ;
- respecter les autres membres de l'équipage ;
- utiliser les réseaux sociaux avec responsabilité ;
- profiter pleinement de l'expérience de navigation.

« Le plus bel écran à bord reste l'horizon. »

17. Les déchets, la propreté et le respect de l'environnement

« Ce que nous apportons en mer revient avec nous à terre. »

Les **Guides du Grand Large** s'engagent à pratiquer une navigation respectueuse de l'environnement marin.

Chaque membre de l'équipage participe activement à la préservation du milieu naturel en limitant son impact sur les espaces maritimes et portuaires.

La gestion des déchets fait partie intégrante des bonnes pratiques du marin responsable.

17.1 Principe général

Aucun déchet ne doit être abandonné en mer ou dans les ports.

Chaque participant veille à :

- limiter la production de déchets ;
- trier lorsque cela est possible ;
- utiliser les installations portuaires adaptées ;
- préserver la propreté du bateau.

Le bateau doit être laissé dans un état de propreté conforme au respect des équipages suivants.

17.2 Tri des déchets

Les déchets sont triés dans la mesure des possibilités offertes par les installations portuaires.

Ils sont répartis selon leur nature :

- emballages recyclables ;
- verre ;
- papier et carton ;
- déchets ménagers ;
- piles et batteries usagées.

Les déchets spéciaux sont déposés exclusivement dans les filières prévues à cet effet.

17.3 Déchets alimentaires

Les déchets alimentaires sont stockés dans des contenants adaptés jusqu'à leur élimination à terre, sauf dispositions réglementaires particulières applicables en navigation hauturière.

Les Guides du Grand Large privilégient une gestion responsable afin de limiter les nuisances, les odeurs et l'impact sur l'environnement.

17.4 Plastiques

Le rejet de plastiques en mer est strictement interdit.

Sont notamment concernés :

- bouteilles ;
- sacs ;
- emballages ;
- films plastiques ;
- bouchons ;
- liens ;
- mégots de cigarettes ;
- lingettes ;
- microplastiques.

Chaque participant veille à éviter tout envol accidentel de déchets pendant la navigation.

17.5 Les eaux usées

Les eaux usées et les eaux noires sont gérées conformément à la réglementation applicable.

Lorsque le bateau est équipé d'une cuve à eaux noires, celle-ci est utilisée et vidangée exclusivement dans les installations prévues à cet effet.

Le rejet d'eaux polluées est interdit dans les zones où la réglementation le proscriit.

17.6 Respect des ports et des mouillages

Les Guides du Grand Large demandent à chaque équipier de respecter les infrastructures portuaires et les zones de mouillage.

Cela implique notamment de :

- maintenir les quais propres ;
- utiliser les points de collecte des déchets ;
- préserver les installations mises à disposition ;
- respecter les autres usagers.

17.7 Préservation du milieu marin

La navigation permet d'observer un environnement exceptionnel qu'il convient de protéger.

Chaque participant s'engage à :

- ne pas déranger volontairement la faune marine ;
- respecter les distances d'observation des mammifères marins ;
- ne pas jeter de nourriture ou de déchets à la mer ;
- préserver les herbiers et les fonds marins lors des mouillages.

La découverte du milieu marin s'accompagne d'un devoir de protection.

17.8 Nettoyage du bateau

Pendant toute la durée du stage, chacun participe au maintien de la propreté :

- des ponts ;
- du cockpit ;
- du carré ;
- des cabines ;
- de la cuisine ;
- des sanitaires.

En fin de stage, le bateau est remis en ordre afin de faciliter sa préparation pour l'équipage suivant.

17.9 Une démarche écoresponsable

Les Guides du Grand Large encouragent des pratiques simples permettant de réduire l'empreinte environnementale de chaque navigation :

- limiter les emballages ;
- privilégier les produits réutilisables ;
- économiser l'eau et l'énergie ;
- réduire le gaspillage alimentaire ;
- favoriser le recyclage lorsque cela est possible.

Ces gestes participent à la préservation durable des espaces maritimes.

À retenir

Chaque membre de l'équipage s'engage à :

- ne rien jeter à la mer ;
- trier les déchets lorsque cela est possible ;
- respecter les ports et les mouillages ;
- préserver la faune et la flore marines ;
- maintenir le bateau propre durant toute la navigation.

Le respect de l'environnement fait partie intégrante des valeurs des **Guides du Grand Large**.

« Nous empruntons la mer pour quelques jours. Préservons-la pour les générations qui navigueront après nous. »

18. Les animaux à bord

« Le bien-être de chacun, comme celui des animaux, nécessite une organisation adaptée et compatible avec la sécurité de la navigation. »

Les voiliers des **Guides du Grand Large** sont des espaces de vie collectifs où la sécurité, l'hygiène et le confort de l'ensemble de l'équipage sont prioritaires.

Par principe, les stages et formations organisés par les Guides du Grand Large se déroulent **sans animaux de compagnie**.

18.1 Principe général

Les animaux de compagnie ne sont pas admis à bord des voiliers des Guides du Grand Large.

Cette règle permet de garantir :

- la sécurité de l'équipage ;
- le confort de tous les participants ;
- le respect des règles d'hygiène ;
- la préservation du matériel et des aménagements du bateau.

18.2 Exceptions

Toute demande exceptionnelle doit être formulée avant l'inscription.

Elle ne pourra être acceptée qu'après accord écrit des Guides du Grand Large et du skipper, en tenant compte notamment :

- du type de navigation ;

- du nombre de participants ;
- des caractéristiques du voilier ;
- des éventuelles allergies ou contre-indications des autres équipiers.

Les chiens guides ou d'assistance bénéficient des dispositions légales qui leur sont applicables.

18.3 Responsabilité du propriétaire

Lorsque la présence d'un animal est exceptionnellement autorisée, son propriétaire demeure seul responsable :

- de sa surveillance ;
- de son comportement ;
- de son alimentation ;
- de son équipement ;
- des éventuels dommages causés au bateau ou aux tiers.

L'animal ne doit en aucun cas compromettre la sécurité de la navigation.

18.4 Hygiène et propreté

Le propriétaire veille à maintenir les espaces de vie propres.

Les déjections sont ramassées et éliminées conformément à la réglementation applicable.

Les couchages, sièges et équipements du bateau doivent être protégés afin de préserver leur état.

18.5 Sécurité

L'animal doit rester sous le contrôle permanent de son propriétaire.

Il ne doit pas :

- gêner les déplacements ;
- perturber les manœuvres ;
- accéder aux postes de commande ;
- présenter un risque pour les autres membres de l'équipage.

Le skipper peut imposer toute mesure complémentaire qu'il estime nécessaire à la sécurité.

18.6 Décision du skipper

Pour des raisons de sécurité, de météo, de comportement ou de vie en équipage, le skipper peut à tout moment décider de restreindre les déplacements de l'animal ou de mettre fin à son embarquement lorsque cela est matériellement possible.

Cette décision est prise dans l'intérêt général de la navigation.

À retenir

Par principe, les animaux de compagnie ne sont pas admis à bord des voiliers des **Guides du Grand Large**.

Toute dérogation demeure exceptionnelle et ne peut être accordée qu'après validation préalable de l'organisateur et du skipper.

« La sécurité et le confort de l'équipage demeurent les priorités absolues de toute navigation. »

19. Le respect des horaires, de l'organisation et de la vie collective

« En mer, la ponctualité est une question d'organisation. Elle peut aussi devenir une question de sécurité. »

La navigation est rythmée par des contraintes naturelles telles que les marées, les courants, la météo et la durée du jour.

Le respect des horaires et de l'organisation collective permet d'assurer le bon déroulement du stage, d'optimiser le temps de navigation et de garantir la sécurité de l'équipage.

19.1 Respect des horaires

Chaque participant s'engage à respecter les horaires communiqués par le skipper.

Ils concernent notamment :

- les heures de réveil ;
- les briefings ;
- les départs ;
- les repas ;
- les quarts ;
- les manœuvres ;
- les rendez-vous à terre.

Un retard individuel peut avoir des conséquences sur l'ensemble de l'équipage.

19.2 Les marées et la météo

Contrairement à d'autres activités, la navigation dépend d'éléments qui ne peuvent être modifiés.

Les heures de départ ou d'arrivée peuvent être imposées par :

- les marées ;
- les courants ;
- la météo ;
- les horaires d'écluses ou de ponts mobiles ;
- les conditions de sécurité.

Le programme peut donc évoluer à tout moment.

Chaque participant s'engage à faire preuve de souplesse et d'esprit d'adaptation.

19.3 Les décisions du skipper

Le skipper organise la journée de navigation dans l'intérêt de la sécurité et des objectifs pédagogiques.

Il peut décider :

- d'avancer ou de retarder un départ ;
- de modifier une escale ;
- de changer l'itinéraire ;
- d'annuler une sortie ;
- de prolonger une navigation.

Ces décisions s'imposent à l'ensemble de l'équipage.

19.4 Les absences à terre

Lors des escales, les participants sont libres de profiter de leur temps à terre dans les limites fixées par le skipper.

Ils s'engagent à :

- respecter l'heure de retour annoncée ;

- informer le skipper en cas de retard ou de difficulté ;
- rester joignables lorsque cela est possible.

Un retard peut compromettre le départ du bateau et pénaliser l'ensemble de l'équipage.

19.5 Le respect de la vie collective

La vie en équipage repose sur la courtoisie, l'écoute et le respect mutuel.

Chaque participant veille à :

- adopter une attitude positive ;
- participer à la bonne ambiance du bord ;
- respecter les différences de chacun ;
- éviter les comportements susceptibles de créer des tensions.

Les désaccords sont traités dans le dialogue et le respect.

19.6 Adaptation et esprit marin

Naviguer implique de savoir s'adapter.

Une météo changeante, une avarie, une modification d'itinéraire ou une contrainte de marée font partie de la vie normale d'un marin.

Les Guides du Grand Large encouragent chaque participant à développer :

- sa capacité d'adaptation ;
- son autonomie ;
- son sens des responsabilités ;
- son esprit d'équipage.

Ces qualités sont aussi importantes que les compétences techniques.

19.7 Respect des consignes

Les consignes données par le skipper participent directement à la sécurité et au bon déroulement de la navigation.

Chaque participant s'engage à les appliquer avec sérieux et sans délai.

En cas d'incompréhension, il appartient à l'équipier de demander une explication avant d'agir.

19.8 Ponctualité et professionnalisme

Les Guides du Grand Large souhaitent transmettre une culture maritime fondée sur le professionnalisme.

Être ponctuel, préparé et disponible fait partie des qualités attendues d'un navigateur responsable.

Ces habitudes facilitent la vie à bord et contribuent à la réussite de chaque navigation.

À retenir

La réussite d'un embarquement repose aussi sur le respect de quelques principes simples :

- être ponctuel ;
- respecter les horaires annoncés ;
- s'adapter aux contraintes de la mer ;
- appliquer les consignes du skipper ;
- contribuer à une vie collective harmonieuse.

Le respect de l'organisation est une marque de considération envers l'ensemble de l'équipage et un élément essentiel de la sécurité.

« En mer, le temps est donné par la nature. À l'équipage de savoir s'y adapter. »

PARTIE IV

LA SÉCURITÉ À BORD

« En mer, la sécurité n'est pas une option. Elle est une culture, une responsabilité et un engagement partagé par tous les membres de l'équipage. »

La sécurité constitue la priorité absolue des **Guides du Grand Large**.

Aucun objectif pédagogique, aucune destination, aucun programme de navigation ne prévaut sur la sécurité des personnes, du bateau ou de l'environnement.

Chaque membre de l'équipage participe activement à cette démarche en adoptant un comportement responsable, en respectant les consignes du skipper et en restant vigilant tout au long de la navigation.

La sécurité repose avant tout sur l'anticipation, la préparation et la capacité de chacun à réagir avec calme et méthode.

20. Les principes fondamentaux de sécurité

20.1 La sécurité avant tout

À bord, chaque décision est prise en fonction d'un principe unique :

La sécurité des personnes est toujours prioritaire sur le programme de navigation.

En conséquence, le skipper peut notamment décider :

- de différer un départ ;
- de modifier un itinéraire ;
- de changer de port de destination ;
- de réduire la voilure ;
- de renoncer à une traversée ;
- d'interrompre une navigation.

Ces décisions sont prises dans le seul intérêt de la sécurité.

20.2 La responsabilité de chacun

La sécurité ne repose pas uniquement sur le skipper.

Chaque membre de l'équipage contribue à la prévention des risques en :

- restant attentif à son environnement ;
- signalant immédiatement toute anomalie ;
- respectant les consignes données ;
- utilisant correctement les équipements ;
- adoptant un comportement prudent.

La sécurité est une responsabilité collective.

20.3 Le briefing sécurité

Avant chaque départ, un briefing sécurité est organisé.

Il comprend notamment :

- la présentation des équipements de sécurité ;
- l'emplacement des extincteurs ;

- l'utilisation des gilets de sauvetage ;
- les procédures d'homme à la mer ;
- les moyens d'alerte et de communication ;
- les consignes particulières liées à la navigation prévue.

Chaque participant doit connaître ces informations avant d'appareiller.

20.4 Anticiper les risques

Le meilleur moyen d'éviter un accident est de l'anticiper.

Chaque équipier est invité à observer son environnement et à signaler sans délai :

- un changement de météo ;
- un obstacle ;
- un bateau en route de collision ;
- une anomalie technique ;
- une fatigue importante ;
- un comportement dangereux.

Un risque identifié à temps est souvent un risque évité.

20.5 Le droit d'alerte

Tout membre de l'équipage a le devoir d'alerter immédiatement le skipper lorsqu'il estime qu'une situation présente un danger.

Aucun signalement effectué de bonne foi ne sera considéré comme excessif.

La prévention repose sur la vigilance de chacun.

20.6 Respect des procédures

Les procédures de sécurité ont été établies à partir de l'expérience de la navigation hauturière.

Elles doivent être appliquées sans exception.

Il est notamment interdit :

- de modifier une procédure sans autorisation ;
- d'utiliser un équipement de sécurité sans connaître son fonctionnement ;

- de neutraliser un dispositif de sécurité ;
- de prendre une initiative susceptible de mettre l'équipage en danger.

20.7 Le calme face à l'imprévu

Une situation inhabituelle ne constitue pas nécessairement une urgence.

En cas d'incident, chaque participant est invité à :

- rester calme ;
- écouter les consignes ;
- agir uniquement sur instruction du skipper, sauf danger immédiat ;
- éviter toute initiative désordonnée.

Le calme est un facteur essentiel de sécurité.

20.8 Prévenir plutôt que guérir

La plupart des incidents en mer peuvent être évités grâce à :

- une bonne préparation ;
- un bateau entretenu ;
- une météo analysée ;
- un équipage formé ;
- une communication efficace.

La prévention demeure le meilleur équipement de sécurité à bord.

20.9 La culture sécurité des Guides du Grand Large

Aux **Guides du Grand Large**, la sécurité fait partie de chaque manœuvre, de chaque briefing et de chaque décision.

Elle repose sur trois principes fondamentaux :

- **Anticiper** les risques.
- **Prévenir** les accidents.
- **Réagir** avec méthode lorsqu'un événement survient.

Cette culture accompagne chaque participant tout au long de sa progression vers l'autonomie.

À retenir

Chaque membre de l'équipage s'engage à :

- respecter les consignes de sécurité ;
- participer activement aux briefings ;
- signaler toute situation anormale ;
- utiliser correctement les équipements ;
- contribuer à la sécurité collective.

La sécurité est l'affaire de tous. Elle commence bien avant l'appareillage et se poursuit jusqu'à la fin de la navigation.

« Le meilleur incident est celui qui n'arrive jamais parce qu'il a été anticipé. »

Je pense qu'il faut aller un cran plus loin. Le chapitre 21 ne devrait pas être un simple inventaire, mais un **chapitre pédagogique**. Les procédures détaillées (MOB, incendie, etc.) viendront dans les chapitres suivants.

21. Les équipements de sécurité

« La sécurité ne repose pas uniquement sur les équipements embarqués. Elle repose avant tout sur la capacité de l'équipage à les connaître, à les utiliser correctement et à intervenir avec méthode. »

Les voiliers des **Guides du Grand Large** sont équipés conformément à la réglementation applicable à leur catégorie de navigation et font l'objet de contrôles et d'entretiens réguliers.

Avant chaque départ, le skipper réalise un **briefing sécurité** au cours duquel sont présentés les principaux équipements de secours, leur emplacement, leur fonctionnement et les situations dans lesquelles ils peuvent être utilisés.

Chaque membre de l'équipage doit être capable de localiser rapidement ces équipements.

21.1 Le briefing sécurité

Avant tout appareillage, un briefing sécurité est obligatoire.

Il permet notamment de présenter :

- les moyens individuels de flottabilité ;

- les lignes de vie et harnais ;
- le radeau de survie ;
- les extincteurs ;
- la couverture anti-feu ;
- les pompes de cale ;
- les vannes de coque ;
- la VHF ;
- les moyens d'alerte et de détresse ;
- la pharmacie de bord ;
- les procédures d'urgence.

Chaque participant est invité à poser les questions nécessaires avant le départ.

21.2 Les équipements individuels

Chaque membre de l'équipage dispose des équipements de sécurité adaptés à la navigation.

Selon les circonstances, ceux-ci peuvent comprendre :

- gilet de sauvetage automatique ;
- harnais de sécurité ;
- longe simple ou double ;
- lampe individuelle ;
- équipement de protection adapté aux conditions météorologiques.

Le port de ces équipements est décidé par le skipper en fonction des conditions de navigation.

21.3 Les équipements collectifs

Le bateau est équipé des principaux moyens de sécurité collective, notamment :

- radeau de survie ;
- bouée couronne ou fer à cheval ;
- perche IOR ;
- feu à retournement ;

- lignes de vie ;
- extincteurs ;
- couverture anti-feu ;
- pompes de cale ;
- pharmacie de bord ;
- matériel de communication de détresse.

La liste exacte peut varier selon le voilier et son programme de navigation.

21.4 Accessibilité

Les équipements de sécurité doivent rester accessibles en permanence.

Il est interdit :

- d'obstruer leur accès ;
- de déplacer leur emplacement sans autorisation ;
- de les utiliser comme support de rangement.

Chaque équipier veille à maintenir les zones de sécurité parfaitement dégagées.

21.5 Vérification

Avant chaque départ, le skipper procède aux vérifications nécessaires.

Chaque participant est néanmoins invité à signaler immédiatement :

- un équipement manquant ;
- une détérioration ;
- une anomalie de fonctionnement ;
- une difficulté d'accès.

La sécurité repose sur la vigilance de tous.

21.6 Manipulation

Les équipements de sécurité ne sont utilisés :

- que dans le cadre des exercices ;

- sur instruction du skipper ;
- ou lorsqu'une situation d'urgence l'impose.

Ils ne doivent jamais être manipulés par curiosité ou sans nécessité.

21.7 Formation

Les Guides du Grand Large considèrent que chaque navigateur doit être capable :

- d'identifier les équipements de sécurité ;
- d'en comprendre le fonctionnement ;
- de participer efficacement à une intervention d'urgence.

Cette formation fait partie intégrante de chaque stage.

21.8 Prévention

Le meilleur équipement de sécurité reste celui que l'on n'a jamais besoin d'utiliser.

La préparation, la vigilance, l'entretien du bateau et l'anticipation demeurent les moyens les plus efficaces pour prévenir les accidents.

À retenir

Avant chaque départ, chaque participant doit savoir :

- où se trouvent les principaux équipements de sécurité ;
- comment y accéder rapidement ;
- dans quelles situations ils sont utilisés ;
- à qui s'adresser en cas d'urgence.

La connaissance du matériel fait partie intégrante de la formation dispensée par les **Guides du Grand Large**.

« Les équipements sauvent des vies. Les connaître peut faire toute la différence. »

22. Le port du gilet de sauvetage et l'utilisation des lignes de vie

« Le meilleur gilet de sauvetage est celui qui est porté avant de tomber à l'eau. »

La chute à la mer constitue l'un des risques les plus graves en navigation.

La récupération d'une personne à la mer est toujours une manœuvre complexe, même avec un équipage expérimenté et dans des conditions favorables.

La priorité absolue est donc **d'éviter la chute**.

Le port des équipements de protection individuelle constitue l'une des mesures de prévention les plus efficaces.

22.1 Principe général

Chaque participant dispose d'un **gilet de sauvetage adapté** mis à disposition par les Guides du Grand Large.

Le skipper présente son fonctionnement lors du briefing sécurité.

Le gilet doit être porté chaque fois que le skipper l'exige ou lorsque les circonstances rendent son utilisation nécessaire.

22.2 Le port du gilet est obligatoire

Le port du gilet est obligatoire notamment :

- lors des appareillages et des accostages ;
- pendant les manœuvres ;
- lors des navigations de nuit ;
- lorsque la visibilité est réduite ;
- lorsque les conditions météorologiques se dégradent ;
- lorsque la mer est formée ;
- lorsque le skipper en donne la consigne ;
- pour toute personne qui ne se sent pas parfaitement à l'aise sur le pont.

Le skipper peut imposer le port du gilet à tout moment, sans justification particulière.

22.3 Les lignes de vie

Les lignes de vie permettent de rester relié au bateau lors des déplacements sur le pont.

Elles constituent un équipement essentiel de prévention des chutes à la mer.

Chaque participant apprend à :

- identifier les lignes de vie ;

- utiliser correctement sa longe ;
- se déplacer en restant constamment sécurisé.

22.4 Utilisation des longes

Lorsque les lignes de vie sont en service :

- la longe est fixée avant de quitter le cockpit ;
- au moins un mousqueton reste accroché en permanence lors du déplacement (règle des deux points d'accroche avec une longe double lorsque disponible) ;
- les déplacements sont réalisés avec calme et anticipation.

Il est interdit de se détacher avant d'être de nouveau en sécurité.

22.5 Déplacements sur le pont

Lors des déplacements :

- conserver trois points d'appui autant que possible ;
- tenir compte des mouvements du bateau ;
- éviter de courir ;
- utiliser les mains courantes ;
- prévenir l'équipage en cas de déplacement de nuit.

Chaque déplacement doit être réfléchi et sécurisé.

22.6 Navigation de nuit

La navigation de nuit impose une vigilance renforcée.

Le port du gilet et l'utilisation des lignes de vie sont systématiquement imposés, sauf décision contraire du skipper liée à une situation particulière.

Les déplacements sont limités au strict nécessaire.

22.7 Vérification des équipements

Avant chaque départ, le skipper vérifie l'état des gilets, des harnais, des longes et des lignes de vie.

Chaque participant s'assure également :

- que son gilet est correctement ajusté ;
- que les sangles sont correctement serrées ;
- que la longe fonctionne normalement ;
- que les mousquetons se verrouillent correctement.

Toute anomalie doit être signalée immédiatement.

22.8 Refus de porter les équipements

Le respect des consignes de sécurité est une obligation pour tous les participants.

Le refus de porter un équipement de sécurité obligatoire ou de respecter les consignes du skipper constitue un manquement grave susceptible de compromettre la sécurité de l'équipage.

Le skipper pourra prendre toute mesure nécessaire, y compris l'interruption de la participation à la navigation, dans les conditions prévues par les documents contractuels.

À retenir

La meilleure protection contre la chute à la mer est la prévention.

Chaque participant s'engage à :

- porter son gilet lorsque cela est demandé ;
- utiliser correctement sa longe ;
- rester relié au bateau lorsque les lignes de vie sont en service ;
- respecter les consignes du skipper sans délai.

La sécurité individuelle contribue directement à la sécurité de l'ensemble de l'équipage.

« Un marin attaché au bateau est un marin que l'on n'aura pas à repêcher. »

23. Les déplacements sur le pont

« Chaque déplacement sur le pont doit être réfléchi. En mer, la précipitation est souvent source d'accident. »

Le pont d'un voilier est un environnement en mouvement, parfois glissant et soumis aux effets du vent, des vagues et des manœuvres.

Les déplacements doivent toujours être effectués avec prudence, anticipation et méthode.

Chaque membre de l'équipage contribue ainsi à sa propre sécurité et à celle des autres.

23.1 Principe général

Tout déplacement sur le pont doit avoir une raison précise.

Avant de quitter sa position, chaque équipier s'assure :

- que son intervention est nécessaire ;
- que le skipper ou le chef de quart est informé si besoin ;
- que son déplacement peut être effectué en toute sécurité.

Les déplacements inutiles sont à éviter, notamment lorsque les conditions de navigation sont dégradées.

23.2 Les trois points d'appui

Lors des déplacements, il est recommandé de conserver en permanence **trois points d'appui** :

- deux mains et un pied ;
- ou deux pieds et une main.

Cette règle simple permet de conserver son équilibre malgré les mouvements du bateau.

23.3 Se déplacer face aux mouvements du bateau

Chaque déplacement doit tenir compte :

- de la gîte ;
- du roulis ;
- du tangage ;
- des accélérations du bateau.

Il est conseillé d'anticiper les mouvements de la mer plutôt que de les subir.

23.4 Utilisation des mains courantes

Les mains courantes, filières et points d'appui sont prévus pour sécuriser les déplacements.

Il convient de :

- toujours se tenir lorsque cela est possible ;
- privilégier les déplacements près de l'axe du bateau ;
- éviter les zones inutiles exposées au vide.

23.5 Déplacements pendant les manœuvres

Pendant une manœuvre :

- chacun reste à son poste ;
- les déplacements sont limités aux seules personnes concernées ;
- les consignes du skipper sont appliquées immédiatement.

Il est interdit de traverser le cockpit ou le pont sans nécessité pendant une manœuvre.

23.6 Attention aux écoutes et aux cordages

Les cordages sous tension représentent un risque important.

Chaque équipier veille à :

- ne jamais enjamber une écoute tendue ;
- éviter de marcher sur les cordages ;
- garder les mains éloignées des winches et des poulies en fonctionnement ;
- maintenir ses pieds hors des boucles de cordage.

Les vêtements amples, foulards ou accessoires susceptibles de s'accrocher doivent être sécurisés.

23.7 Déplacements de nuit

La nuit, les déplacements sont réduits au strict nécessaire.

Ils s'effectuent :

- avec un gilet de sauvetage ;
- relié à la ligne de vie lorsque celle-ci est en service ;
- en utilisant un éclairage adapté sans gêner la vision nocturne de l'équipage ;

- en informant le chef de quart de son déplacement.

23.8 Conditions météorologiques difficiles

Lorsque le vent ou l'état de la mer se dégradent, les déplacements sont limités.

Le skipper peut :

- imposer le port du harnais ;
- rendre les lignes de vie obligatoires ;
- interdire l'accès à certaines zones du bateau ;
- demander aux équipiers de rester dans le cockpit.

Ces mesures sont prises exclusivement dans l'intérêt de la sécurité.

23.9 Chute ou blessure

Toute chute, même sans conséquence apparente, doit être signalée immédiatement au skipper.

Une douleur, un choc ou une blessure peuvent évoluer après quelques minutes ou quelques heures et nécessiter une surveillance particulière.

À retenir

Pour chaque déplacement sur le pont :

- réfléchir avant d'agir ;
- conserver trois points d'appui ;
- utiliser les mains courantes ;
- éviter les déplacements inutiles ;
- respecter les consignes du skipper ;
- rester vigilant aux cordages et aux mouvements du bateau.

La sécurité ne dépend pas de la vitesse d'exécution, mais de la qualité des gestes.

« À bord, on ne court jamais. On anticipe, on s'équilibre et on se déplace avec méthode. »

24. Homme à la mer (MOB)

« Une personne tombée à la mer est une urgence absolue. Chaque seconde compte. Chaque membre de l'équipage doit connaître les premiers réflexes. »

La chute d'une personne à la mer constitue l'une des situations les plus critiques en navigation.

Même par mer calme et de jour, la récupération d'un naufragé est une manœuvre délicate. La priorité des **Guides du Grand Large** est donc de prévenir la chute. Si un homme à la mer survient malgré tout, l'équipage applique immédiatement les procédures enseignées lors des exercices.

24.1 Donner immédiatement l'alerte

Toute personne qui voit quelqu'un tomber à la mer crie immédiatement et sans hésitation :

« HOMME À LA MER ! »

L'alerte doit être forte, claire et répétée jusqu'à ce qu'elle soit entendue par l'ensemble de l'équipage.

24.2 Garder un contact visuel permanent

La première mission consiste à **ne jamais perdre la victime de vue**.

Un équipier est immédiatement désigné pour :

- pointer continuellement la personne du doigt ;
- ne jamais détourner son regard ;
- indiquer sa position au skipper.

Cette mission est prioritaire.

24.3 Alerter le skipper

Le skipper prend immédiatement la direction des opérations.

Il organise :

- la sécurisation du bateau ;
- la manœuvre de récupération ;
- les communications d'urgence si nécessaire ;
- la répartition des rôles au sein de l'équipage.

Chaque équipier applique uniquement les consignes qui lui sont données.

24.4 Lancer les moyens de repérage

Dès que possible, les équipements de repérage sont mis à l'eau, notamment :

- la bouée couronne ou la bouée fer à cheval ;
- le feu à retournement, si le bateau en est équipé ;
- tout autre moyen permettant de matérialiser la position de la personne.

Ces équipements facilitent le repérage et apportent une aide à la flottabilité.

24.5 La manœuvre de récupération

La récupération est effectuée sous la responsabilité du skipper.

Selon les circonstances, elle peut être réalisée :

- sous voile ;
- au moteur ;
- ou par une combinaison des deux.

Chaque membre de l'équipage rejoint immédiatement son poste et reste disponible.

Aucune initiative individuelle ne doit perturber la manœuvre.

24.6 Les communications de détresse

Lorsque la situation l'exige, le skipper déclenche les moyens d'alerte appropriés.

Selon les circonstances, il peut :

- diffuser un message de détresse ou d'urgence sur VHF ;
- contacter le CROSS ;
- activer les moyens électroniques disponibles.

Ces décisions relèvent de son autorité.

24.7 Après la récupération

Une fois la personne remontée à bord :

- son état est immédiatement évalué ;
- elle est protégée du froid et du vent ;

- les premiers secours sont prodigués si nécessaire ;
- les services de secours sont sollicités en cas de besoin.

Une personne récupérée peut présenter des signes d'hypothermie, de choc ou d'épuisement, même si elle paraît consciente.

24.8 Les exercices

Les Guides du Grand Large organisent régulièrement des exercices **Homme à la Mer (MOB)**.

Ces entraînements permettent aux participants :

- de découvrir la procédure ;
- d'acquérir les bons réflexes ;
- de comprendre les difficultés d'une récupération ;
- d'améliorer la coordination de l'équipage.

Ces exercices sont une composante essentielle de la formation.

À retenir

En cas de chute à la mer :

1. **Donner immédiatement l'alerte.**
2. **Ne jamais perdre la victime de vue.**
3. **Prévenir immédiatement le skipper.**
4. **Mettre à l'eau les moyens de repérage.**
5. **Appliquer les consignes du skipper.**
6. **Participer à la récupération avec calme et méthode.**

La récupération d'une personne tombée à la mer est toujours une opération complexe. La meilleure protection reste la prévention : **porter son gilet, utiliser les lignes de vie et respecter les consignes de sécurité.**

« Une chute à la mer se prévient. Si elle survient, l'équipage agit immédiatement, ensemble et avec méthode. »

25. Incendie à bord

« À bord d'un voilier, un incendie est une urgence majeure. La rapidité d'alerte, le calme et la coordination de l'équipage sont déterminants. »

Bien que rares, les incendies à bord peuvent avoir des conséquences particulièrement graves en raison de l'espace réduit, de la présence de carburants, de gaz, d'équipements électriques et de matériaux combustibles.

La meilleure protection reste la prévention.

Chaque membre de l'équipage doit connaître les premiers réflexes et appliquer les consignes du skipper.

25.1 Donner immédiatement l'alerte

Toute personne constatant un début d'incendie ou de fumée anormale alerte immédiatement l'équipage en annonçant clairement :

« INCENDIE À BORD ! »

L'origine du feu est indiquée si elle est connue :

- cuisine ;
- compartiment moteur ;
- installation électrique ;
- cabine ;
- cockpit ;
- autre local.

25.2 Prévenir le skipper

Le skipper prend immédiatement la direction des opérations.

Il organise :

- la sécurisation de l'équipage ;
- l'isolement du foyer ;
- l'utilisation des moyens d'extinction ;

- les communications d'urgence si nécessaire ;
- la préparation éventuelle à l'abandon du navire.

Les équipiers appliquent uniquement les consignes données.

25.3 Les premiers réflexes

En présence d'un départ de feu, il convient notamment de :

- conserver son calme ;
- identifier rapidement l'origine du sinistre ;
- éloigner les personnes non indispensables ;
- couper, si possible et sans se mettre en danger, les sources d'alimentation concernées (gaz, électricité, moteur) sur instruction du skipper ;
- fermer les accès afin de limiter la propagation des flammes et des fumées lorsque cela est approprié.

La sécurité des personnes reste prioritaire sur la sauvegarde du matériel.

25.4 Les moyens d'extinction

Les voiliers des Guides du Grand Large sont équipés de moyens de lutte contre l'incendie, notamment :

- extincteurs ;
- couverture anti-feu ;
- seaux ;
- pompe à eau, lorsque son utilisation est adaptée.

Le skipper présente leur emplacement lors du briefing sécurité.

Chaque participant doit être capable de les localiser rapidement.

25.5 Utilisation des extincteurs

Les extincteurs sont utilisés uniquement :

- lorsqu'il est possible d'intervenir sans mettre sa vie en danger ;
- sur instruction du skipper ou en cas de nécessité immédiate.

Si le feu ne peut être maîtrisé rapidement, la priorité devient la protection de l'équipage et la demande de secours.

25.6 Incendie de cuisine

En cas de feu de cuisson :

- ne jamais utiliser d'eau sur une huile ou une graisse enflammée ;
- couper immédiatement le gaz si cela peut être fait sans danger ;
- utiliser la couverture anti-feu ou un extincteur adapté.

Toute reprise du feu doit être signalée immédiatement.

25.7 Compartiment moteur

En cas de fumée ou d'incendie dans le compartiment moteur :

- ne pas ouvrir immédiatement le capot si cela risque d'alimenter le foyer en oxygène ;
- appliquer les consignes du skipper ;
- utiliser les moyens d'extinction adaptés si les conditions le permettent.

25.8 Demande de secours

Si l'incendie ne peut être maîtrisé ou met en danger les personnes à bord, le skipper déclenche les moyens d'alerte appropriés :

- appel VHF ;
- contact avec le CROSS ;
- diffusion d'un message de détresse si la situation le justifie.

Chaque membre de l'équipage se tient prêt à appliquer les procédures complémentaires.

25.9 Préparation à l'abandon

L'abandon du navire constitue une décision exceptionnelle.

Il n'est envisagé que lorsque le maintien à bord présente un danger supérieur.

Cette décision appartient exclusivement au skipper.

Le radeau de survie n'est mis en œuvre que sur sa décision ou si les circonstances rendent cette décision impossible.

25.10 Les exercices

Les Guides du Grand Large sensibilisent les participants aux risques d'incendie et présentent les équipements disponibles à bord.

L'objectif est que chaque navigateur sache :

- reconnaître un départ de feu ;
- donner l'alerte rapidement ;
- localiser les moyens d'extinction ;
- adopter les bons réflexes sans se mettre en danger.

À retenir

En cas d'incendie :

1. **Donner immédiatement l'alerte.**
2. **Prévenir le skipper.**
3. **Conserver son calme.**
4. **Utiliser les moyens d'extinction uniquement si cela est possible sans danger.**
5. **Appliquer les consignes du skipper.**
6. **Préparer une éventuelle évacuation si la situation l'exige.**

La prévention, l'entretien du bateau et la vigilance de l'équipage demeurent les meilleures protections contre le risque d'incendie.

« Un départ de feu maîtrisé dans les premières secondes peut éviter une situation dramatique. »

26. Voie d'eau

« Une voie d'eau est une situation d'urgence qui exige calme, méthode et coordination. Chaque minute gagnée augmente les chances de préserver le bateau et la sécurité de l'équipage. »

Une voie d'eau peut résulter d'une collision, d'un échouement, d'une rupture d'un passe-coque, d'une avarie de coque ou d'une défaillance d'un équipement.

La rapidité de détection et la bonne coordination de l'équipage sont déterminantes.

26.1 Donner immédiatement l'alerte

Toute personne constatant une entrée d'eau anormale annonce immédiatement :

« VOIE D'EAU ! »

L'information est transmise sans délai au skipper.

Aucune fuite, même légère, ne doit être considérée comme anodine.

26.2 Le rôle du skipper

Le skipper prend immédiatement la direction des opérations.

Selon la situation, il organise :

- la recherche de l'origine de la fuite ;
- la mise en œuvre des pompes de cale ;
- la réduction de l'entrée d'eau ;
- la répartition des tâches ;
- la préparation d'une demande de secours si nécessaire ;
- la recherche d'un abri ou d'un port de refuge.

Les décisions du skipper sont immédiatement appliquées.

26.3 Les premiers réflexes

Les premières actions consistent notamment à :

- conserver son calme ;
- localiser l'origine de la fuite ;
- surveiller l'évolution du niveau d'eau ;
- utiliser les pompes de cale selon les consignes du skipper ;
- préparer le matériel permettant de limiter la voie d'eau.

Chaque équipier reste à son poste jusqu'à nouvel ordre.

26.4 Les pompes de cale

Les voiliers des Guides du Grand Large sont équipés de pompes de cale conformes à la réglementation.

Selon les circonstances, peuvent être utilisées :

- la pompe de cale électrique ;
- la pompe de cale manuelle ;
- les moyens complémentaires disponibles à bord.

Le skipper indique leur fonctionnement lors du briefing sécurité.

26.5 Limiter la voie d'eau

Lorsque cela peut être réalisé sans mettre l'équipage en danger, le skipper peut demander :

- la fermeture d'une vanne de coque ;
- la mise en place d'un bouchon de secours ;
- l'utilisation de matériel d'étanchéité ;
- le colmatage provisoire de la fuite.

Ces opérations sont réalisées uniquement sur instruction du skipper ou en cas de nécessité immédiate.

26.6 Surveillance permanente

Pendant toute la durée de l'incident, un équipier est chargé de surveiller :

- le niveau d'eau dans les fonds ;
- l'efficacité des pompes ;

- l'évolution de la fuite ;
- l'état général du bateau.

Toute aggravation est immédiatement signalée.

26.7 Demande de secours

Si la sécurité du bateau ou des personnes est menacée, le skipper déclenche les moyens d'alerte appropriés.

Selon la gravité de la situation, il peut :

- contacter le CROSS ;
- diffuser un message d'urgence ou de détresse sur VHF ;
- préparer les équipements de survie.

L'ensemble de l'équipage se tient prêt à appliquer les consignes.

26.8 Préparation à une éventuelle évacuation

L'abandon du navire reste une décision exceptionnelle.

Il n'est envisagé que lorsque le maintien à bord présente un risque supérieur à l'évacuation.

Cette décision appartient exclusivement au skipper, sauf impossibilité manifeste.

Le radeau de survie est préparé uniquement sur sa décision.

26.9 Prévention

La meilleure protection contre une voie d'eau repose sur :

- un entretien régulier du bateau ;
- le contrôle des passe-coques et des vannes ;
- la surveillance des fonds ;
- une veille attentive pendant la navigation ;
- le signalement immédiat de toute anomalie.

La prévention permet de détecter rapidement une fuite avant qu'elle ne devienne critique.

À retenir

En cas de voie d'eau :

1. **Donner immédiatement l'alerte.**
2. **Prévenir le skipper.**
3. **Identifier l'origine de la fuite.**
4. **Mettre en œuvre les pompes de cale selon les consignes.**
5. **Limiter l'entrée d'eau si cela est possible sans danger.**
6. **Préparer une demande de secours si la situation l'exige.**

Une voie d'eau n'est pas toujours synonyme de perte du bateau. Une intervention rapide, organisée et méthodique permet très souvent de maîtriser la situation.

« Face à une voie d'eau, le calme, la méthode et l'anticipation sont les meilleurs alliés de l'équipage. »

27. Panne moteur

« Le moteur est une aide précieuse, mais un navigateur doit toujours être capable d'anticiper et de poursuivre sa navigation en sécurité. »

Une panne moteur n'est pas systématiquement une situation de détresse. Elle peut toutefois devenir critique lorsqu'elle survient à proximité de la côte, dans un chenal, à l'entrée d'un port, dans un fort courant ou par mauvais temps.

L'objectif est de réagir avec calme, méthode et anticipation.

27.1 Donner immédiatement l'information

Toute anomalie moteur doit être signalée immédiatement au skipper.

Les signes pouvant annoncer une panne sont notamment :

- perte de puissance ;
- arrêt brutal du moteur ;
- fumée anormale ;
- alarme sonore ou visuelle ;
- vibration inhabituelle ;
- odeur de carburant ou de brûlé ;
- élévation anormale de la température moteur.

Toute anomalie, même mineure, mérite d'être signalée.

27.2 Le rôle du skipper

Le skipper prend immédiatement les décisions nécessaires afin de préserver la sécurité du bateau et de l'équipage.

Selon les circonstances, il peut notamment :

- établir les voiles ;
 - éloigner le bateau du danger ;
 - jeter l'ancre si nécessaire ;
 - rechercher un port de refuge ;
 - demander une assistance ;
 - modifier le programme de navigation.
-

27.3 Les premiers réflexes

En cas d'arrêt du moteur :

- conserver son calme ;
- maintenir la maîtrise du bateau ;
- informer l'équipage ;
- préparer rapidement la mise sous voiles si les conditions le permettent ;
- surveiller la dérive du bateau.

Le bateau ne doit jamais rester sans solution de manœuvre à proximité d'un danger.

27.4 Diagnostic

Le skipper procède aux premières vérifications, qui peuvent notamment concerner :

- le niveau de carburant ;
- le coupe-batterie ;
- les commandes moteur ;
- les alarmes ;
- le circuit de refroidissement ;

- le filtre à carburant ;
- l'hélice, si les conditions permettent une vérification en sécurité.

Les équipiers interviennent uniquement sur demande du skipper.

27.5 Navigation sous voiles

Les voiliers des Guides du Grand Large sont conçus pour naviguer avant tout à la voile.

Lorsque les conditions le permettent, le skipper peut poursuivre la navigation sous voiles.

Cette situation constitue également un excellent exercice pédagogique permettant de développer l'autonomie de l'équipage.

27.6 Demande d'assistance

Si la panne compromet la sécurité ou rend impossible l'arrivée au port dans des conditions normales, le skipper peut solliciter une assistance adaptée.

Selon la situation, il peut :

- contacter le CROSS ;
- appeler un service d'assistance ;
- prévenir la capitainerie ;
- diffuser un message de sécurité sur VHF.

La demande d'assistance est effectuée en fonction du niveau réel de gravité de la situation.

27.7 Prévention

La meilleure prévention repose sur :

- un entretien régulier du moteur ;
- les contrôles avant le départ ;
- la surveillance des alarmes ;
- le contrôle des niveaux ;
- une utilisation conforme aux recommandations du constructeur.

Chaque équipier participe à cette vigilance en signalant immédiatement toute anomalie.

27.8 Formation

Les Guides du Grand Large profitent des exercices et des navigations pour sensibiliser les participants :

- aux contrôles avant démarrage ;
- aux vérifications courantes ;
- aux principales causes de panne ;
- aux bonnes pratiques d'utilisation du moteur ;
- à la navigation sous voiles en cas d'indisponibilité du moteur.

L'objectif est de développer les bons réflexes sans créer de dépendance au moteur.

À retenir

En cas de panne moteur :

1. **Prévenir immédiatement le skipper.**
2. **Conserver son calme.**
3. **Maintenir la maîtrise du bateau.**
4. **Mettre le bateau en sécurité, notamment sous voiles si les conditions le permettent.**
5. **Identifier l'origine de la panne si cela peut être fait sans danger.**
6. **Demander une assistance uniquement si la situation le justifie.**

Une panne moteur ne doit jamais conduire à la précipitation. La préparation, la maîtrise de la voile et l'anticipation permettent, dans la majorité des cas, de poursuivre la navigation en sécurité.

« Un moteur peut tomber en panne. Un marin préparé garde toujours une solution. »

28. Perte de gouverne

« La perte de gouverne est une situation rare mais sérieuse. La maîtrise de l'équipage repose alors sur le calme, l'anticipation et l'application rigoureuse des procédures. »

La perte totale ou partielle de la capacité à diriger le bateau peut résulter d'une avarie de barre, d'un problème de safran, d'une rupture de transmission ou d'un blocage mécanique.

Même si cette situation est exceptionnelle, chaque navigateur doit connaître les premiers réflexes permettant de préserver la sécurité du bateau et de son équipage.

28.1 Donner immédiatement l'alerte

Toute difficulté à gouverner le bateau doit être signalée immédiatement au skipper.

Les signes d'une perte de gouverne peuvent notamment être :

- une barre bloquée ;
- une barre devenue anormalement dure ou sans effet ;
- une réponse inhabituelle du bateau ;
- un bruit important provenant de la barre ou du safran ;
- une perte de contrôle de la direction.

Toute anomalie doit être prise au sérieux.

28.2 Le rôle du skipper

Le skipper prend immédiatement la direction des opérations.

Selon les circonstances, il peut :

- réduire la vitesse du bateau ;
- adapter la voilure ;
- mettre le moteur en service si cela est approprié ;
- organiser les vérifications techniques ;
- préparer un dispositif de barre de secours ;
- rechercher un abri ou un port de refuge.

Les équipiers restent disponibles et appliquent les consignes reçues.

28.3 Les premiers réflexes

En cas de perte de gouverne :

- conserver son calme ;
- maintenir la sécurité de l'équipage ;
- éviter toute manœuvre brusque ;
- dégager les zones de circulation ;

- préparer le matériel demandé par le skipper.

La priorité est de conserver le contrôle du bateau dans la mesure du possible.

28.4 Vérifications

Le skipper procède aux premières vérifications, qui peuvent porter notamment sur :

- le système de barre ;
- les drosses ou câbles de direction ;
- la mèche de safran ;
- les fixations accessibles ;
- le pilote automatique ;
- tout obstacle susceptible de bloquer le gouvernail.

Les équipiers interviennent uniquement à la demande du skipper.

28.5 Barre de secours

Lorsque le bateau en est équipé, une barre de secours peut être installée conformément aux procédures du constructeur.

Chaque participant est invité à connaître son emplacement.

Sa mise en œuvre est effectuée sous la responsabilité du skipper.

28.6 Navigation en sécurité

Selon les circonstances, le skipper peut :

- poursuivre la navigation à vitesse réduite ;
- rechercher un mouillage abrité ;
- rejoindre le port le plus proche ;
- demander une assistance.

Le choix dépend de l'état du bateau, des conditions météorologiques et des risques environnants.

28.7 Demande d'assistance

Si la perte de gouverne compromet la sécurité du bateau ou des personnes, le skipper peut :

- contacter le CROSS ;
- demander une assistance ;
- diffuser un message de sécurité ou de détresse sur VHF selon la gravité de la situation.

Les moyens de communication restent disponibles jusqu'au retour en sécurité.

28.8 Prévention

La prévention repose sur :

- un entretien régulier du système de direction ;
- les contrôles avant chaque départ ;
- la surveillance des bruits ou jeux anormaux ;
- le signalement immédiat de toute anomalie.

Une détection précoce permet souvent d'éviter une avarie plus importante.

À retenir

En cas de perte de gouverne :

1. **Prévenir immédiatement le skipper.**
2. **Conserver son calme.**
3. **Maintenir le bateau en sécurité.**
4. **Participer aux vérifications sur instruction du skipper.**
5. **Mettre en œuvre la barre de secours si nécessaire.**
6. **Demander une assistance lorsque la situation le justifie.**

La perte de gouverne est une situation exceptionnelle qui exige méthode, sang-froid et coordination de l'équipage.

« Gouverner un voilier, c'est aussi savoir réagir lorsque la barre ne répond plus. »

29. Les communications d'urgence et l'appel des secours

« Demander de l'aide au bon moment est une décision responsable. Une alerte rapide et précise permet aux secours d'intervenir efficacement. »

Les moyens de communication embarqués permettent d'alerter rapidement les services de secours en cas de situation grave.

Chaque membre de l'équipage doit connaître les principes fondamentaux de l'alerte maritime et savoir comment réagir lorsqu'une urgence survient.

L'émission d'un message de détresse relève de la responsabilité du skipper ou, en son absence ou son incapacité, de toute personne en mesure de le faire.

29.1 Les moyens de communication

Les voiliers des **Guides du Grand Large** disposent, selon leur équipement, de moyens de communication permettant d'assurer la sécurité de la navigation, notamment :

- VHF fixe ASN ;
- VHF portable ;
- téléphone mobile lorsque la couverture le permet ;
- AIS ;
- balise de détresse (selon l'équipement du bateau).

Le skipper présente ces équipements lors du briefing sécurité.

29.2 Les différents niveaux d'urgence

En navigation, toutes les situations ne relèvent pas d'une détresse.

On distingue notamment :

- **Message de sécurité (SECURITÉ)** : information importante concernant la sécurité de la navigation.
- **Message d'urgence (PAN PAN)** : situation urgente sans danger immédiat pour la vie humaine.
- **Message de détresse (MAYDAY)** : danger grave et imminent pour les personnes ou le navire.

Le choix du message appartient au skipper en fonction de la situation.

29.3 Le CROSS

En France, les opérations de secours en mer sont coordonnées par les **Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage (CROSS)**.

Le skipper peut les contacter afin :

- de demander une assistance ;

- de signaler une situation dangereuse ;
- de recevoir un appui à la décision ;
- de déclencher les secours.

29.4 Les informations à transmettre

Lors d'un appel de secours, les informations suivantes doivent être communiquées avec calme et précision :

- l'identification du bateau ;
- la position la plus précise possible ;
- la nature de l'incident ;
- le nombre de personnes à bord ;
- les risques immédiats ;
- l'assistance demandée.

La précision des informations facilite l'intervention des secours.

29.5 Discipline radio

Les communications VHF doivent rester courtes, claires et précises.

Chaque membre de l'équipage veille à :

- respecter les procédures radio ;
- éviter les communications inutiles ;
- maintenir le silence lorsqu'un message de détresse est en cours.

La VHF constitue un moyen essentiel de sécurité.

29.6 En cas d'urgence

Lorsqu'une situation grave survient :

- conserver son calme ;
- écouter les consignes du skipper ;
- préparer les équipements demandés ;
- participer aux actions de sécurité selon son rôle.

Une bonne coordination de l'équipage améliore considérablement l'efficacité de la réponse.

29.7 Les fausses alertes

Tout déclenchement volontaire d'une fausse alerte est interdit.

Les moyens de secours doivent rester disponibles pour les situations réelles.

Toute erreur ou déclenchement accidentel est immédiatement signalé afin que les autorités compétentes puissent être informées.

29.8 Formation

Au cours des stages, les Guides du Grand Large sensibilisent les participants :

- à l'utilisation de la VHF ;
- aux procédures d'appel ;
- aux messages d'urgence et de détresse ;
- au rôle des CROSS ;
- à l'organisation des secours en mer.

L'objectif est que chaque navigateur sache réagir efficacement sans céder à la panique.

À retenir

En cas d'urgence :

1. **Prévenir immédiatement le skipper.**
2. **Conserver son calme.**
3. **Préparer les informations utiles.**
4. **Utiliser les moyens de communication adaptés.**
5. **Appliquer les consignes données.**

Une communication claire, rapide et précise permet aux secours d'intervenir dans les meilleures conditions.

« En mer, un message bien transmis peut sauver des vies. »

30. Les premiers secours à bord

« Le premier secours est souvent apporté par l'équipage. Savoir réagir avec calme et méthode peut faire toute la différence en attendant les secours spécialisés. »

Même si les accidents restent rares, chaque membre de l'équipage doit être capable d'adopter les premiers gestes adaptés face à une blessure, un malaise ou une urgence médicale.

Les Guides du Grand Large sensibilisent les participants aux principes essentiels des premiers secours, sans se substituer aux formations officielles.

La priorité est de protéger, d'alerter et d'assister la victime jusqu'à l'arrivée des secours.

30.1 Donner immédiatement l'alerte

Toute blessure, tout malaise ou toute situation inhabituelle doit être signalé immédiatement au skipper.

Il est essentiel de ne jamais minimiser un symptôme, même lorsqu'il paraît bénin.

Une intervention précoce permet souvent d'éviter une aggravation.

30.2 Le rôle du skipper

Le skipper évalue la situation et décide des mesures à mettre en œuvre.

Selon les circonstances, il peut :

- organiser les premiers secours ;
- contacter un médecin ou le Centre de Consultation Médicale Maritime (CCMM) lorsque cela est approprié ;
- alerter le CROSS ;
- demander une évacuation médicale ;
- modifier immédiatement la navigation afin de rejoindre le port le plus proche.

La sécurité et la santé de la victime restent prioritaires.

30.3 La pharmacie de bord

Chaque voilier dispose d'une pharmacie de bord conforme à la réglementation applicable à son programme de navigation.

Elle est exclusivement utilisée :

- par le skipper ;

- ou sous son contrôle.

Les médicaments personnels des participants restent sous leur responsabilité.

30.4 Les premiers gestes

Face à une victime, les premiers objectifs sont :

- protéger la victime et l'équipage ;
- apprécier rapidement son état ;
- rassurer la personne ;
- prévenir immédiatement le skipper ;
- appliquer les gestes adaptés dans la limite de ses compétences.

Il est recommandé de ne jamais réaliser un geste que l'on ne maîtrise pas.

30.5 Les blessures courantes

À bord d'un voilier, les blessures les plus fréquentes peuvent être :

- coupures ;
- brûlures ;
- contusions ;
- entorses ;
- chocs liés aux mouvements du bateau ;
- mal de mer ;
- déshydratation ;
- coups de soleil.

Même une blessure légère mérite une surveillance.

30.6 Les traitements médicaux

Chaque participant doit informer l'organisateur avant l'embarquement :

- de ses allergies connues ;
- de ses traitements en cours ;

- de toute pathologie pouvant nécessiter une attention particulière pendant la navigation.

Ces informations demeurent confidentielles et sont utilisées uniquement dans l'intérêt de la sécurité.

30.7 Évacuation médicale

Lorsque l'état d'un participant le nécessite, le skipper peut décider :

- de modifier immédiatement la route ;
- de rejoindre le port le plus proche ;
- de demander une assistance médicale ;
- de solliciter une évacuation par les services de secours.

Cette décision appartient exclusivement au skipper en lien avec les autorités compétentes lorsque cela est nécessaire.

30.8 Prévention

La meilleure façon d'éviter un accident reste la prévention.

Chaque membre de l'équipage contribue à cette démarche en :

- portant les équipements de protection nécessaires ;
- restant attentif à son environnement ;
- signalant toute fatigue ou difficulté ;
- respectant les consignes de sécurité.

À retenir

En cas d'accident ou de malaise :

1. **Prévenir immédiatement le skipper.**
2. **Protéger la victime et l'équipage.**
3. **Rassurer la victime.**
4. **Appliquer uniquement les gestes que l'on maîtrise.**
5. **Faciliter l'intervention des secours si elle devient nécessaire.**

La rapidité d'alerte, le calme et la coordination de l'équipage sont les premiers facteurs de réussite d'une intervention.

« Les premiers secours commencent par un bon réflexe : protéger, alerter, assister. »

31. La navigation de nuit

« La nuit transforme la navigation. Elle exige davantage de préparation, de vigilance et de discipline. »

La navigation de nuit constitue une expérience particulièrement enrichissante dans la formation d'un navigateur. Elle permet d'acquérir de nouveaux repères, de développer sa capacité d'observation et d'améliorer sa maîtrise du bateau dans un environnement où les perceptions sont différentes.

Elle impose toutefois une vigilance renforcée et le respect de règles de sécurité spécifiques.

31.1 Préparation

Une navigation de nuit ne s'improvise pas.

Avant le départ, le skipper s'assure notamment :

- de l'analyse des conditions météorologiques ;
- du fonctionnement des feux de navigation ;
- de l'état des batteries ;
- de la préparation de la route ;
- de l'organisation des quarts ;
- du briefing spécifique de l'équipage.

Chaque participant prend connaissance de son rôle avant le départ.

31.2 Équipements individuels

Pendant toute navigation de nuit, les participants portent les équipements prescrits par le skipper.

Selon les conditions, cela comprend notamment :

- le gilet de sauvetage ;
- le harnais de sécurité ;
- la longe reliée aux lignes de vie ;
- une lampe frontale à lumière blanche et, si possible, un mode rouge pour préserver la vision nocturne.

31.3 Les déplacements

Les déplacements sur le pont sont limités au strict nécessaire.

Ils s'effectuent :

- avec prudence ;
- en restant relié au bateau lorsque les lignes de vie sont en service ;
- en informant le chef de quart ou le skipper.

La règle des trois points d'appui s'applique en permanence.

31.4 La veille

La veille est renforcée.

Chaque équipier est attentif :

- aux feux des autres navires ;
- aux bouées et balises lumineuses ;
- aux dangers signalés sur la route ;
- aux changements météorologiques ;
- aux alarmes des équipements de navigation.

Toute information utile est immédiatement communiquée au skipper ou au chef de quart.

31.5 Utilisation des éclairages

Afin de préserver la vision nocturne de l'équipage :

- l'éclairage du bateau est limité au strict nécessaire ;
- les lampes sont dirigées vers le pont et jamais vers les yeux des autres équipiers ;
- les écrans sont utilisés avec une luminosité réduite lorsque cela est possible.

Chaque participant veille à ne pas compromettre la capacité d'observation de l'équipage.

31.6 Fatigue

La nuit augmente naturellement la fatigue.

Chaque équipier :

- respecte les horaires de quart ;
- profite pleinement des périodes de repos ;
- signale immédiatement toute baisse importante de vigilance.

La fatigue constitue un facteur de risque reconnu en navigation nocturne.

31.7 Navigation silencieuse

La nuit, les échanges restent limités aux informations utiles à la navigation.

Le calme permet :

- une meilleure concentration ;
- une écoute efficace des consignes ;
- une perception plus fine des bruits inhabituels du bateau.

31.8 Formation

Les Guides du Grand Large considèrent la navigation de nuit comme une étape importante dans la progression d'un navigateur.

Les participants apprennent notamment à :

- reconnaître les feux de navigation ;
- interpréter les marques lumineuses ;
- assurer une veille efficace ;
- organiser un quart ;
- gérer leur fatigue ;
- conserver leurs repères dans l'obscurité.

À retenir

Une navigation de nuit réussie repose sur :

- une préparation rigoureuse ;
- une veille permanente ;
- le port des équipements de sécurité ;

- une communication efficace ;
- une bonne gestion de la fatigue ;
- le respect des consignes du skipper.

La nuit ne rend pas la navigation plus dangereuse ; elle exige simplement davantage de méthode, d'anticipation et de discipline.

« Le navigateur expérimenté ne craint pas la nuit. Il la prépare. »

32. La navigation par mauvais temps

« Ce n'est pas le mauvais temps qui met un bateau en difficulté, mais une préparation insuffisante ou des décisions inadaptées. »

La mer est un environnement en constante évolution. Le vent, l'état de la mer, les courants et la visibilité peuvent changer rapidement.

Les Guides du Grand Large enseignent à anticiper ces situations afin de permettre à chaque navigateur d'adapter sa navigation en toute sécurité.

L'objectif n'est jamais de rechercher les conditions difficiles, mais de savoir y faire face lorsqu'elles se présentent.

32.1 Anticiper les conditions météorologiques

La meilleure protection contre le mauvais temps est l'anticipation.

Avant chaque départ, le skipper analyse notamment :

- les bulletins météorologiques ;
- les fichiers de prévision ;
- l'évolution du vent ;
- l'état de la mer ;
- les courants ;
- les horaires de marée ;
- les possibilités d'abri.

Le programme de navigation est adapté en fonction de ces éléments.

32.2 Adapter la navigation

Lorsque les conditions évoluent, le skipper peut décider de :

- modifier l'itinéraire ;
- écourter une navigation ;
- rechercher un abri ;
- réduire la voilure ;
- différer un départ ;
- renoncer à une traversée.

Ces décisions sont prises dans l'intérêt exclusif de la sécurité.

32.3 Préparer le bateau

Avant l'arrivée du mauvais temps, le bateau est préparé.

Selon les circonstances, cela peut comprendre :

- la réduction de voilure ;
- la fermeture des panneaux et hublots ;
- le rangement du matériel ;
- la vérification des équipements de sécurité ;
- la préparation des lignes de vie ;
- la sécurisation du cockpit.

L'anticipation permet d'éviter les interventions dans des conditions dégradées.

32.4 Préparer l'équipage

Chaque participant veille à :

- porter une tenue adaptée ;

- enfiler son gilet de sauvetage ;
- utiliser son harnais si le skipper le demande ;
- rester hydraté ;
- limiter ses déplacements.

Le skipper rappelle les consignes spécifiques avant l'arrivée des conditions difficiles.

32.5 Les déplacements

Lorsque le bateau évolue dans une mer formée ou par vent soutenu :

- les déplacements sont limités au strict nécessaire ;
- les lignes de vie sont utilisées selon les consignes du skipper ;
- les trois points d'appui sont conservés en permanence ;
- les mains restent libres pour assurer son équilibre.

La sécurité individuelle contribue directement à la sécurité de l'ensemble de l'équipage.

32.6 Les manœuvres

Les manœuvres sont préparées avec davantage d'anticipation.

Chaque équipier connaît précisément :

- son poste ;
- son rôle ;
- les consignes du skipper.

Les ordres sont exécutés calmement, sans précipitation.

32.7 La fatigue

Les conditions difficiles augmentent la fatigue physique et mentale.

Le skipper adapte :

- la durée des quarts ;
- les périodes de repos ;
- les tâches confiées à chacun.

Chaque équipier signale immédiatement tout état de fatigue excessive ou toute difficulté.

32.8 Renoncer est parfois la meilleure décision

L'expérience d'un marin ne se mesure pas au nombre de tempêtes affrontées, mais à sa capacité à éviter les situations inutiles.

Reporter un départ, modifier une route ou rester au port sont parfois les décisions les plus responsables.

Les Guides du Grand Large privilégient toujours la sécurité à la performance ou au respect d'un programme.

32.9 Former plutôt que subir

Lorsque les conditions le permettent et que la sécurité est pleinement assurée, les stages peuvent être l'occasion d'apprendre :

- la réduction de voilure ;
- la prise de ris ;
- le réglage du bateau dans le vent fort ;
- la conduite sous voilure réduite ;
- l'organisation de l'équipage.

Ces exercices sont réalisés sous la supervision du skipper et dans des conditions adaptées au niveau des participants.

À retenir

Face au mauvais temps :

- anticiper plutôt que subir ;
- préparer le bateau avant l'arrivée des conditions difficiles ;
- écouter les consignes du skipper ;
- limiter les déplacements ;

- porter les équipements de sécurité ;
- ne jamais hésiter à modifier ou renoncer au programme prévu.

La meilleure décision est toujours celle qui permet de rentrer au port avec un équipage en sécurité.

« Un bon marin ne lutte pas contre la mer. Il apprend à naviguer avec elle, à la comprendre et à la respecter. »

PARTIE V

RESPECT DES PERSONNES, ÉTHIQUE ET PRÉVENTION

5.1 Le respect des personnes

Chaque participant s'engage à respecter les autres membres de l'équipage, le skipper, les personnels des Guides du Grand Large ainsi que les usagers rencontrés au cours de la navigation.

Sont attendus :

- la courtoisie ;
- l'écoute ;

- la bienveillance ;
- l'esprit d'équipage ;
- le respect de l'intimité et de la vie privée ;
- le respect des différences.

Aucun comportement humiliant, intimidant ou agressif n'est admis à bord.

5.2 Prévention des violences, du harcèlement et des discriminations

Conformément au **Code du sport** et aux principes de la **Charte d'éthique et de déontologie du sport français**, les Guides du Grand Large appliquent une politique de **tolérance zéro** à l'égard de toute forme :

- de violence physique ou psychologique ;
- de harcèlement moral ou sexuel ;
- de discrimination ;
- de propos ou comportements injurieux, menaçants ou humiliants ;
- de bizutage ou de toute pratique portant atteinte à la dignité des personnes.

Chaque participant contribue à maintenir un environnement sûr, respectueux et inclusif.

5.3 Le droit d'alerte et le signalement

Toute personne estimant être victime ou témoin d'un comportement inapproprié est invitée à en informer immédiatement :

- le skipper ;
- le responsable des Guides du Grand Large ;
- ou toute personne désignée par l'organisateur.

Chaque signalement est traité avec sérieux, confidentialité et impartialité.

Aucune personne ne peut être pénalisée pour avoir effectué un signalement de bonne foi.

5.4 Confidentialité et droit à l'image

Chaque participant respecte :

- la vie privée des autres membres de l'équipage ;

- la confidentialité des échanges intervenant à bord ;
- le droit à l'image.

Les photographies et vidéos diffusées publiquement doivent respecter les droits des personnes concernées.

5.5 Les engagements des Guides du Grand Large

Les Guides du Grand Large s'engagent à :

- accueillir chaque participant avec respect et impartialité ;
- garantir un environnement sécurisé et bienveillant ;
- promouvoir les valeurs du sport et de la navigation ;
- prévenir toute forme de violence, de harcèlement ou de discrimination ;
- traiter chaque signalement avec diligence et confidentialité ;
- favoriser un climat propice à l'apprentissage, à la progression et au respect de chacun.

« La sécurité d'un équipage commence par le respect des personnes qui le composent. »

PARTIE VI

PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

« Naviguer, c'est découvrir un environnement exceptionnel. Le respecter est une responsabilité de chaque marin. »

Les Guides du Grand Large s'engagent à pratiquer une navigation responsable, respectueuse du milieu marin et du littoral.

Chaque participant contribue, par ses gestes quotidiens, à limiter l'impact de la navigation sur l'environnement.

6.1 Protection du milieu marin

Chaque participant s'engage à :

- préserver la qualité des eaux ;
- respecter la faune et la flore marines ;
- limiter toute nuisance envers le milieu naturel ;
- adopter une attitude responsable en mer comme à terre.

La découverte de la mer s'accompagne d'un devoir de préservation.

6.2 Gestion des déchets

Aucun déchet ne doit être rejeté à la mer.

Les déchets sont conservés à bord puis déposés dans les installations prévues à cet effet lors des escales.

Chaque équipier participe au tri lorsque les infrastructures le permettent.

6.3 Gestion de l'eau et de l'énergie

L'eau douce et l'énergie embarquées sont des ressources limitées.

Chaque participant veille à :

- économiser l'eau ;
- limiter les consommations électriques inutiles ;
- utiliser les équipements avec sobriété.

Ces gestes contribuent à l'autonomie du bateau et à la protection de l'environnement.

6.4 Respect de la faune et de la flore

Les mammifères marins, oiseaux, herbiers et autres espèces sont observés avec discrétion.

Il est demandé de :

- conserver une distance d'observation adaptée ;
- éviter toute poursuite ou dérangement ;
- respecter les zones protégées ;
- ne jamais nourrir les animaux sauvages.

6.5 Mouillages responsables

Lorsque le mouillage est utilisé, le skipper choisit un emplacement conciliant sécurité et respect du milieu naturel.

Les Guides du Grand Large privilégient les pratiques limitant l'impact sur les fonds marins, notamment dans les zones sensibles.

6.6 Les engagements environnementaux des Guides du Grand Large

Les Guides du Grand Large s'engagent à :

- promouvoir une navigation responsable ;
- sensibiliser les stagiaires aux enjeux environnementaux ;
- limiter leur empreinte écologique ;
- entretenir leurs bateaux dans le respect de la réglementation environnementale ;
- transmettre les bonnes pratiques de la plaisance durable.

« La mer nous accueille. À nous de la préserver. »

PARTIE VII

ORGANISATION ADMINISTRATIVE ET FIN DE STAGE

« Une bonne organisation permet de consacrer davantage de temps à la navigation et à l'apprentissage. »

Les procédures administratives et logistiques participent au bon déroulement du stage et permettent d'assurer la qualité de l'accueil, de la navigation et de la restitution du bateau.

7.1 Avant l'embarquement

Chaque participant s'engage à :

- transmettre les documents demandés avant le départ ;
- signaler toute contre-indication médicale ou traitement particulier ;
- prendre connaissance des documents transmis par les Guides du Grand Large ;
- respecter les horaires d'embarquement communiqués.

Un dossier administratif complet permet de consacrer l'embarquement à la vie du bord et au briefing sécurité.

7.2 À l'embarquement

Lors de son arrivée, chaque participant :

- prend connaissance du bateau ;
- participe au briefing d'accueil ;
- découvre les équipements de sécurité ;
- procède à l'installation de ses effets personnels ;
- participe à l'inventaire du matériel lorsque celui-ci est prévu.

L'embarquement marque le début de la vie en équipage.

7.3 Pendant le stage

Chaque participant s'engage à :

- respecter le présent manuel ;
- appliquer les consignes du skipper ;
- participer activement à la vie du bord ;
- signaler toute anomalie ou difficulté.

Les Guides du Grand Large privilégient une pédagogie fondée sur l'expérience, la participation et la responsabilisation.

7.4 Fin de navigation

Avant le débarquement, l'équipage participe au retour du bateau en état de navigation.

Cela comprend notamment :

- le rangement du matériel ;
- le nettoyage des espaces de vie ;
- l'évacuation des déchets ;
- le contrôle du bateau ;
- le débarquement des effets personnels.

Le bateau est restitué prêt à accueillir l'équipage suivant.

7.5 Déclaration d'une avarie

Toute dégradation, perte de matériel ou anomalie constatée pendant le stage doit être signalée au skipper dans les meilleurs délais.

La transparence permet une intervention rapide et contribue à la sécurité des futurs équipages.

7.6 Amélioration continue

Les Guides du Grand Large accordent une grande importance aux retours de leurs stagiaires.

Chaque participant est invité à partager :

- ses observations ;
- ses suggestions ;
- ses propositions d'amélioration.

Ces retours participent à l'amélioration permanente de la qualité des formations.

7.7 Acceptation du Manuel de Vie à Bord

La participation à un stage ou à une croisière organisée par les Guides du Grand Large implique :

- la prise de connaissance du présent Manuel de Vie à Bord ;
- l'engagement à respecter ses dispositions ;
- le respect des consignes données par le skipper ;
- l'adhésion aux valeurs portées par les Guides du Grand Large.

Le présent manuel complète les Conditions Générales de Vente, les documents d'inscription et les consignes de sécurité propres à chaque navigation.

Conclusion

« La mer est une formidable école d'humilité, de responsabilité et de liberté. »

Les Guides du Grand Large ont pour vocation de transmettre bien plus que des compétences techniques.

Chaque navigation est une expérience humaine où se développent l'autonomie, l'esprit d'équipage, le sens des responsabilités et le respect de la mer.

Nous vous remercions de la confiance que vous nous accordez et vous souhaitons de vivre une navigation riche en découvertes, en apprentissages et en émotions.

Bon vent et bienvenue à bord des Guides du Grand Large.

ANNEXE K

Les 20 règles d'or du navigateur des Guides du Grand Large

« La mer ne pardonne pas l'improvisation. Elle récompense la préparation, l'humilité et l'esprit d'équipage. »

Les Guides du Grand Large ont défini vingt règles simples qui résument l'état d'esprit attendu de chaque navigateurs/Pratiquants de nos équipages en formation plaisance ou professionnelle ou personnelle .

-
1. La sécurité des personnes est toujours prioritaire sur le programme de navigation.
 2. J'écoute et j'applique immédiatement les consignes du skipper.
 3. Je porte mon gilet de sauvetage et mon harnais lorsque les circonstances l'exigent.
 4. Je ne prends jamais de risque inutile.
 5. Je signale immédiatement toute anomalie, tout danger ou toute difficulté.
 6. Je participe activement aux manœuvres et à la vie du bord.
 7. Je respecte les autres membres de l'équipage en toutes circonstances.
 8. Je prends soin du bateau comme s'il était le mien.
 9. Je garde le bateau propre, rangé et prêt à naviguer.
 10. J'économise l'eau, l'énergie et les ressources embarquées.
 11. Je ne jette jamais aucun déchet à la mer.
 12. Je reste humble face à la mer et aux conditions météorologiques.
 13. Je prépare chaque manœuvre avant de l'exécuter.
 14. En cas de doute, je demande avant d'agir.
 15. Je veille sur ma sécurité et sur celle de mes équipiers.
 16. Je respecte le sommeil, le repos et la vie privée des autres.
 17. Je contribue à une ambiance sereine, respectueuse et conviviale.
 18. Je progresse chaque jour en restant curieux, attentif et ouvert aux conseils.
 1. Je laisse le bateau dans un état au moins aussi bon que celui dans lequel je l'ai trouvé.
 20. Je n'oublie jamais que la meilleure navigation est celle où chacun rentre au port en sécurité.
-

La devise des Guides du Grand Large

« Tout le monde peut naviguer. »

Naviguer est une aventure humaine avant d'être une performance technique.

Les Guides du Grand Large ont pour mission de transmettre les connaissances, les compétences et les valeurs qui permettent à chacun de devenir un navigateur autonome, responsable et respectueux de la mer.

Nous vous souhaitons de vivre des navigations riches en découvertes, en apprentissages et en émotions.

Bon vent et bienvenue à bord des Guides du Grand Large. 🚤

« Nous ne formons pas seulement des skippers. Nous formons des marins responsables. »

ANNEXES

- **Annexe A** – Check-list personnelle avant embarquement
- **Annexe B** – Inventaire de sécurité du voilier
- **Annexe C** – Procédure Homme à la Mer (MOB)
- **Annexe D** – Procédure Incendie
- **Annexe E** – Procédure Voie d'eau
- **Annexe F** – Procédure d'abandon du navire
- **Annexe G** – Numéros d'urgence et communications VHF
- **Annexe H** – Charte d'engagement du participant (à signer)
- **Annexe I** – Lexique des principaux termes marins