



Briefing sécurité

108 éléments

Briefing sécurité de l'équipage avant d'appareiller.

Cadre et attentes

Les rôles à bord, l'expérience et la santé de l'équipage, ainsi que le but et le déroulement du briefing.

- ☐ **Accueil et rôles**
Qui est le skipper et porte la responsabilité ? Préciser que dans toute situation touchant à la sécurité, les instructions du skipper sont suivies sans discussion. À dire sur un ton détendu, mais sans ambiguïté.
- ☐ **Le remplaçant du skipper**
Désigner qui conduit le bateau si le skipper est indisponible ou endormi. Nommer cette personne à voix haute devant tout l'équipage.
- ☐ **Demander l'expérience de l'équipage**
Qui sait nager ? Qui a des permis, de l'expérience à la voile, connaît les nœuds, possède un certificat radio ou une formation aux premiers secours ? Demander aussi l'expérience du bateau à moteur et de la plongée. Les réponses déterminent la répartition des rôles.
- ☐ **Santé et médicaments**
Demander les antécédents médicaux, les allergies, les traitements réguliers et la sensibilité au mal de mer. Où chacun range-t-il ses médicaments, pour qu'on les trouve en cas d'urgence ?
- ☐ **Annoncer le déroulement du briefing**
Dire d'emblée qu'on va passer en revue beaucoup de scénarios d'urgence, que c'est la routine et qu'il n'y a pas lieu de s'inquiéter.

Règles de base à bord

Se tenir et se déplacer à bord, les chaussures, l'embarquement et le débarquement, la communication, le respect des autres et les déchets.

- ☐ **Une main pour le bateau, une main pour soi**
Sur le pont on ne dispose jamais que d'une main de travail : prévoir chaque geste à une main, ne rien porter à deux mains, saisir la prise suivante avant de lâcher la précédente. Ne jamais rattraper un objet qui tombe. Vaut aussi sous le pont. Ne se tenir qu'aux mains courantes fixes et au balcon — jamais à la filière métallique : elle cède sous la charge, c'est une protection antichute et non un point d'appui.
- ☐ **Garder l'équilibre**
Trois points de contact avec le bateau, ne pas sauter, ne pas courir : le pont bouge et on n'atterrit jamais où l'on visait.
- ☐ **À la gîte, toujours avancer au vent**
Le côté au vent est le côté haut : on y tombe dans le bateau, sous le vent on tombe à l'eau.
- ☐ **Chaussures**
Semelles antidérapantes, sur pont mouillé comme en plein jour. Les pieds nus sont la première cause de blessure : bouts, taquets et ferrures sont des pièges à orteils. Chaussures obligatoires pour les manœuvres de port et de mouillage.
- ☐ **Monter et descendre du bateau**
Se tenir aux haubans, pas au balcon — les haubans portent le mât, le balcon ne porte que lui-même. Ne jamais sauter : attendre de pouvoir enjambrer en sécurité, car l'écart change au moment précis où l'on prend appui. Ne jamais mettre le pied entre le bateau et le ponton — plusieurs tonnes l'écrasent sans résistance.
- ☐ **Ne jamais retenir un bateau à la force des bras**
Pas d'écartement à la main ni au pied — même un petit voilier lance plusieurs tonnes et aucun bras ne l'arrête. Prendre un ou deux tours de bout sur un taquet ou un bollard et freiner par friction ; ne repousser qu'avec un pare-battage.
- ☐ **La barre ne change de main que sur passation explicite**
On prend et on rend la barre lorsque le skipper ou le barreur la passe explicitement, jamais en passant ni de sa propre initiative. La passation est confirmée à voix haute et porte sur le cap, le trafic et les particularités. Celui qui barre ne quitte pas la barre avant qu'une relève ait pris le relais, sinon plus personne ne barre pendant quelques secondes.
- ☐ **Qui manœuvre quoi**
Voiles, écoutes, moteur et instruments ne se manipulent que sur ordre. Celui qui juge un changement nécessaire le signale au lieu d'agir : le skipper doit connaître à tout moment l'état du bateau.
- ☐ **Communication claire**
Répéter les ordres à voix haute et brièvement pour montrer qu'ils sont reçus. En cas d'urgence : alerter immédiatement tout le monde, garder son calme, ne pas improviser seul.

- ☐ **Respect et bruit**
Les heures matinales et tardives au port, la musique, les portes qui claquent à la gîte. L'entraide va de soi à bord : si tu vois quelqu'un en difficulté, tu aides.
- ☐ **Rien par-dessus bord**
Surtout pas de plastique ni de mégots — le plastique reste des décennies dans les eaux où nous naviguons. Les déchets sont collectés à bord et déposés à terre.

Équipement de sécurité individuel

Gilets de sauvetage, harnais et longes, rangement de l'équipement personnel, plus les vêtements, la protection solaire et les gants.

- ☐ **Attribuer les gilets de sauvetage**
Chaque équipier reçoit son propre gilet, l'enfile, le règle à sa taille et le marque à son nom (adhésif) — sinon quelqu'un attrapera dans la précipitation le gilet mal réglé d'un autre. S'entraîner à l'enfiler au port jusqu'à ce que ce soit un réflexe.
- ☐ **Contrôler le gilet**
Vérifier ensemble : cartouche bien vissée, percuteur/pastille de sel intact, sangles en bon état, lampe fonctionnelle, sifflet présent. Montrer où se trouve le tube de gonflage à la bouche. Un gilet non vérifié risque tout simplement de ne pas se gonfler le jour où il faut.
- ☐ **Quand porte-t-on le gilet**
Pour prendre un ris, pendant les manœuvres sur le pont, systématiquement en eaux froides, et dès que le skipper le demande — et à tout moment si quelqu'un le souhaite. Personne n'a à se justifier.
- ☐ **Harnais et longes**
Montrer comment et où s'attacher : sur les lignes de vie du pont, sur les points fixes du cockpit — jamais sur la filière ni sur le balcon. À partir de 5 Bft environ, par mer formée et sur ordre.
- ☐ **Ranger l'équipement à portée de main**
Gilet et harnais ont une place fixe dans sa propre couchette ou cabine, pas dans un coffre. Chacun doit trouver le sien sans chercher.
- ☐ **Vêtements, soleil et froid**
Couvre-chef, crème solaire à indice élevé, lunettes de soleil, manches longues, et boire suffisamment. Toujours garder une couche chaude à portée, même en zone estivale — sur l'eau on se refroidit plus vite qu'à terre, et le froid rend inattentif. Attacher les cheveux longs, sinon ils finissent dans un winch ou un coinqueur.
- ☐ **Gants**
À porter pour chaque manœuvre et dès qu'on manipule un bout : bouts de mouillage et de corps-mort, amarres, drisses et écoutes sous tension, travail au winch. Les bouts mouillés sous charge provoquent des brûlures par friction.

Se déplacer et travailler sur le pont

Les dangers d'un tour du pont : la bôme, les panneaux, les winchs et coinqueurs, le gréement courant, la descente et les ferrures.

- ☐ **La bôme**
Le plus grand danger à bord. Baisser la tête au virement et à l'empannage, et ne jamais se tenir ni s'asseoir sous une bôme non assurée. Signaler la retenue de bôme et quand elle est frappée.
- ☐ **Panneaux et hublots**
Tous les panneaux sont fermés sous voile et dès l'appareillage. Éviter de marcher sur les panneaux : ça glisse, ça casse, et les molettes d'aération se brisent. Signaler le risque de blessure en mettant le pied dans un panneau ouvert.
- ☐ **Winchs et coinqueurs**
Faire une démonstration : au moins trois tours sur le tambour, doigts à plat, ne jamais mettre la main dans la boucle. Les blessures arrivent quand la main est entraînée sous le bout. Montrer comment faire riper un bout et comment choquer sous charge de façon contrôlée.
- ☐ **Manivelle de winch**
Toujours la retirer après usage et la remettre dans son support. Une manivelle restée en place part par-dessus bord ou devient un projectile.
- ☐ **Gréement courant**
Nommer les écoutes, drisses et hale-bas et montrer ce qui va avec quoi. Les bouts sous charge sont sous une tension énorme — ne jamais se tenir dans une boucle, ne jamais s'asseoir sur un bout.
- ☐ **Descente**
Toujours descendre face à l'échelle et à deux mains : sinon, une vague et l'on tombe en arrière de toute la hauteur. Fermer les panneaux de descente en cas de travail à la bôme ou de gros temps.
- ☐ **Ferrures et pièges à pieds**
Les montrer concrètement pendant le tour du pont : rail de génois, taquets, aérateurs, ferrure de mouillage, ridoir de pataras. À la gîte, tous les cheminements changent.
- ☐ **Risque de glissade sous le pont**
Plancher mouillé au pied de la descente, eau qui coule du ciré. Celui qui rentre trempé se déshabille à la descente.

Manœuvres de port, amarres et pare-battages

Qui fait quoi à l'accostage et à l'appareillage, manipulation des amarres et des pare-battages, corps-morts et propulseur d'étrave.

- ☐ **Répartir les rôles**
Avant chaque accostage et chaque appareillage, annoncer qui tient quelle amarre, qui met les pare-battages, qui descend à terre. Personne ne quitte le bateau sans qu'on le lui demande.
- ☐ **Manipuler les amarres**
Lover, tourner sur un taquet (montrer le nœud de taquet en huit et le faire pratiquer), s'entraîner à lancer une amarre. Signaler le danger des bouts qui traînent : garder les extrémités claires, ne rien laisser pendre.
- ☐ **Amarres et hélice**
À l'appareillage, clarer les amarres et les rentrer de façon contrôlée. Ne jamais laisser un bout traîner à l'eau moteur tournant : il peut s'enrouler dans l'hélice et bloquer ou endommager la transmission.
- ☐ **Pare-battages**
Les frapper au nœud de bois sur la filière ou au pied d'un chandelier. En principe à l'endroit le plus large de la coque et là où le bateau touchera le ponton en premier : répartis au milieu quand on est à couple, aux angles du tableau arrière quand on accoste cul à quai. Régler la hauteur pour que le pare-battage arrive au niveau du bord du ponton ou du quai — différent pour un quai haut et pour un ponton flottant. Un pare-battage reste toujours libre dans la main de quelqu'un, en baladeur, pour amortir le contact.
- ☐ **Accoster à couple**
Descendre à terre au niveau des haubans, ne pas sauter. Ne repousser qu'avec le pare-battage baladeur, jamais avec les mains ni les pieds.
- ☐ **Corps-morts et pendilles**
Montrer comment on récupère la pendille et comment on la remonte vers l'avant. Les pendilles sont couvertes de concrétions coupantes.
- ☐ **Propulseur d'étrave**
S'il y en a un, expliquer son fonctionnement. Uniquement par impulsions courtes, jamais en continu — le moteur surchauffe en quelques secondes.

Mouillage

Le matériel de mouillage et son rangement, l'usage du guindeau, filer et remonter la chaîne, la veille au mouillage.

- ☐ **Rangement et matériel**
Montrer l'ancre et la chaîne. Demander à la prise en charge la longueur de chaîne et les marquages éventuels ; s'il n'y en a pas, la marquer soi-même avant le premier mouillage.
- ☐ **Utiliser le guindeau**
Montrer la commande au pied et la télécommande. À n'utiliser que moteur tournant — sinon le guindeau vide la batterie en quelques minutes.
- ☐ **Filer l'ancre**
L'ancre ne tombe qu'avec l'embrayage desserré. Freiner la chaîne de façon contrôlée plutôt que de la laisser filer librement : sinon elle s'entasse et l'ancre ne croche pas.
- ☐ **La chaîne à la remontée**
Guider la chaîne avec une barre ou le pied — doigts à l'écart. Surveiller l'entassement dans le puits et la répartir à temps.
- ☐ **Gants et chaussures au mouillage**
Non négociable : la chaîne est coupante et file vite.
- ☐ **Veille au mouillage et contrôles**
Expliquer comment repérer que l'ancre dérape (alignements à terre, alarme de mouillage du traceur) et qui contrôle quand.

Manœuvres de voile et gréement courant

Envoyer, réduire et affaler la toile, virement et empannage, comportement à la gîte et dans les rafales ou le gros temps.

- ☐ **Envoyer, réduire, affaler**
Passer une fois en revue toute la séquence et répartir les rôles. On s'entraîne à prendre un ris au port ou par temps calme — pas la première fois quand il le faut.
- ☐ **Virement et empannage**
Annoncer les ordres et les faire confirmer. Signaler le danger de l'empannage involontaire (démâtage, blessure à la tête) et expliquer la retenue de bôme.
- ☐ **Gîte**
Annoncer à l'avance que le bateau va se coucher, que c'est normal et sans danger, et ce que cela implique pour les déplacements sur le pont et sous le pont.
- ☐ **Rafales et gros temps**
Quand prend-on un ris, qui réveille le skipper, que fait-on des panneaux et des objets non arrimés. La règle : mieux vaut réduire une fois trop tôt.

Moteur, réservoirs et transmission

Démarrer et arrêter le moteur, passer les vitesses, contrôler l'eau de refroidissement et l'huile, pilote automatique et barre de secours.

☐ Démarrer et arrêter le moteur

Clé de contact, préchauffage, manette au point mort, et vérifier le jet d'eau de refroidissement après le démarrage — s'il ne vient pas, le moteur tourne à sec. Chacun le fait une fois lui-même.

☐ Ne jamais couper le moteur avec la clé

Expliquer pourquoi : couper au câble ou au bouton d'arrêt, sinon on abîme l'électricité de bord.

☐ Passer une vitesse

Toujours passer la manette avant et arrière en passant par le point mort, et uniquement au ralenti, sinon l'inverseur souffre.

☐ Eau de refroidissement

Après le démarrage, vérifier que le jet d'eau sort à l'échappement. S'il ne vient pas : moteur coupé immédiatement et appeler la base.

☐ Contrôle de l'huile

Montrer la jauge et vérifier ensemble le niveau d'huile moteur une fois, puis chaque jour avant le démarrage. L'entretien et l'huile d'inverseur sont l'affaire de la base ; si le niveau paraît anormal, l'appeler plutôt que de compléter soi-même.

☐ Pilote automatique

Montrer comment l'enclencher et le débrayer. Changements de cap avec les touches +1/-1 et +10/-10. Appuyer sur standby pour reprendre la barre immédiatement ; sinon le pilote tient obstinément son cap, y compris droit sur un obstacle. Chaque équipier appuie une fois lui-même sur standby.

☐ Barre de secours

La sortir de son rangement, l'emmancher et montrer au moins comment elle s'utilise. L'équipage doit savoir où elle est avant que la barre lâche.

Électricité et systèmes de bord

Coupe-batterie, tableau électrique et fusibles, consommation et quai électrique, outillage de bord.

☐ Coupe-batterie principal

Montrer où il est. On le coupe s'il y a une odeur d'isolant brûlé, et il protège contre la décharge accidentelle de la batterie moteur. En cas de court-circuit : coupure immédiate.

☐ Tableau électrique et fusibles

Expliquer le tableau et montrer le fusible principal. Demander à la prise en charge s'il y a des fusibles de rechange à bord et où ils sont.

☐ Gérer l'électricité

Charger téléphones et appareils au moteur ou au quai électrique, pas au mouillage. Le réfrigérateur reste allumé et ne s'ouvre que brièvement ; si la batterie est faible, baisser d'un cran plutôt que de l'éteindre. Éteindre les éclairages de cabine et les instruments inutiles ; feux de route et feu de mouillage restent allumés.

☐ 12 V / secteur

Montrer le câble de quai, la prise de pont et les prises secteur, ainsi que les points de charge 12 V et USB. Les prises secteur — et généralement aussi le chauffe-eau et la climatisation — ne fonctionnent qu'avec le quai électrique branché.

☐ Outillage et pièces de rechange

Montrer où c'est rangé. L'outillage revient à sa place après usage, pour être trouvable en cas d'urgence.

Gaz et cuisine

Bouteille de gaz et robinets d'arrêt, conduite à tenir en cas de fuite, usage de la cuisinière et du four, prévention des incendies en cuisinant, le réfrigérateur.

☐ Bouteille de gaz et robinet principal

Montrer où sont la bouteille et le robinet d'arrêt. Chaque équipier doit savoir couper le gaz en sécurité — les interroger, pas seulement leur montrer.

☐ Le gaz ouvert seulement pour cuisiner

Refermé immédiatement après chaque repas, et fermé par principe sous voile : ainsi seule la portion courte de tuyau est sous pression, jamais tout le circuit.

☐ Purger la conduite

L'expliquer : fermer d'abord le robinet principal, puis laisser la flamme brûler jusqu'à ce qu'elle s'éteigne d'elle-même — la conduite est alors vide. Ne jamais laisser la cuisinière se purger sans surveillance.

☐ Pourquoi une fuite est dangereuse

Le gaz qui s'échappe descend et s'accumule dans les fonds : risque d'explosion et d'asphyxie. En cas d'odeur de gaz : ne toucher aucun interrupteur, fermer le robinet principal, ouvrir les panneaux, ventiler les fonds.

☐ Cuisinière et four

Montrer les cardans, la sécurité de flamme et les valets, et faire une démonstration : ce n'est qu'avec les valets que la casserole reste en place à la gîte.

- ☐ **Pas de cuisine à forte gîte ni par mer formée**
En mer, toujours cuisiner en ciré pour se protéger des brûlures. Pas de friture à l'huile — risque d'incendie et sol glissant.
- ☐ **Pas de flamme nue**
Ni bougies ni cigarettes sous le pont : le bateau bouge en permanence, et pratiquement tout l'aménagement intérieur brûle.
- ☐ **Réfrigérateur**
Réfléchir à ce dont on a besoin avant d'ouvrir, et ne garder le couvercle ou la porte ouverts que brièvement.

Eau, WC, vannes et panneaux

Les vannes de coque, les WC, les réservoirs d'eau douce et d'eaux noires, les pompes de cale, plus le contrôle des panneaux et des vannes et l'arrimage avant l'appareillage.

- ☐ **Vannes de coque**
Montrer où se trouve chaque vanne (WC, évier, douche, refroidissement moteur, loch). Expliquer les positions ouverte et fermée. Fixer la responsabilité : une personne désignée contrôle chaque vanne et chaque panneau avant l'appareillage et en rend compte.
- ☐ **Utiliser les WC**
Montrer le fonctionnement et les vannes, et faire une démonstration de chasse. Pomper au moins dix coups de plus ensuite, sinon le tuyau reste plein et se bouche avec le temps. Fermer la vanne après usage. Laisser les WC propres.
- ☐ **Ce qui peut aller dans les WC**
Uniquement ce qui a été mangé avant. Pas de papier, ni tampons, serviettes ou lingettes — le papier va dans le sac prévu. Tout le reste bouche la pompe et doit être démonté à la main.
- ☐ **Jamais uriner par-dessus bord**
La cause la plus fréquente d'homme à la mer mortel. Les hommes aussi utilisent les WC assis.
- ☐ **Réservoir et eau potable**
Montrer la nable de pont et la jauge s'il y en a une. Sans jauge, prendre la capacité du réservoir dans les papiers du bateau comme repère. L'eau douce est rare : douches courtes, robinet fermé pendant le brossage des dents, vaisselle à l'eau de mer quand c'est possible.
- ☐ **Réservoir d'eaux noires**
S'il y en a un, expliquer son fonctionnement et où il est permis de le vider — les ports et les zones protégées infligent de fortes amendes.
- ☐ **Pompes de cale**
Montrer où sont la pompe électrique et, s'il y en a une, la pompe manuelle, et faire actionner cette dernière une fois. Contrôler les fonds, et montrer l'écope et le seau comme secours.
- ☐ **Panneaux et vannes avant l'appareillage**
Fermer tous les panneaux et toutes les vannes, sinon l'eau entre dès que le bateau gîte. La personne désignée contrôle et en rend compte au skipper.
- ☐ **Arrimer pour la gîte**
Ranger avant d'appareiller : rien ne traîne sur la table, la banquette ou dans la cuisine, portes de placards fermées, livres et bouteilles calés. Ce qui vole à la gîte frappe quelqu'un ou se casse.

Navigation, radio et électronique

La VHF et l'appel de détresse, le GPS et le traceur, le sondeur, les cartes papier et les guides nautiques.

- ☐ **Utiliser la VHF**
Mise en marche, squelch, canal 16, émission et réception. Chaque équipier prend le micro en main une fois.
- ☐ **Lancer un appel de détresse**
Montrer le bouton de détresse ASN (ouvrir le clapet, maintenir le bouton) et s'exercer à l'appel vocal : « Mayday, Mayday, Mayday – ici [nom du bateau] – position – nature de la détresse – nombre de personnes à bord – assistance demandée ». Afficher près de la VHF, bien en vue, une fiche avec le nom du bateau, le MMSI et le schéma d'appel.
- ☐ **GPS et traceur de cartes**
Lire la position et la noter en latitude et longitude, la reporter sur la carte papier, montrer la touche MOB et la faire presser ; elle enregistre la position de la personne tombée à l'eau.
- ☐ **Sondeur**
Le régler et le lire. Demander à la prise en charge le tirant d'eau et l'offset de la sonde et les noter dans le cockpit. Si l'offset est inconnu, considérer qu'il mesure depuis la sonde et compter le tirant d'eau complet comme marge de sécurité.
- ☐ **Cartes et guides nautiques**
Montrer où ils sont rangés. Même avec un traceur à bord, la carte papier est le secours.

Urgence : homme à la mer, blessure, maladie

Homme à la mer : la première réaction, les rôles, la manœuvre et la remontée à bord. Plus la pharmacie de bord et le mal de mer.

☐ MOB – première réaction

Celui qui voit crie « homme à la mer », jette immédiatement la bouée ou le fer à cheval, et pointe la personne en permanence, bras tendu. À partir de là, cette personne ne fait plus rien d'autre.

☐ MOB – les autres rôles

Une personne appuie sur la touche MOB du traceur, une lance le mayday, une manœuvre le moteur et la barre. Attribuer les rôles nominativement et les faire répéter.

☐ Manœuvre MOB

Le skipper choisit la manœuvre adaptée au bateau, à l'équipage et à la zone, explique le déroulement et la place de chaque équipier. S'y exercer en début de croisière pour que les rôles soient acquis.

☐ Bouée, fer à cheval, feu à retournement

Le fer à cheval doit se libérer en deux gestes, son bout doit filer librement, le perche IOR et la ligne flottante doivent être intacts, et le feu doit fonctionner. Vérifier chaque liaison.

☐ Remontée à bord

En parler concrètement : comment une personne épuisée ou inconsciente revient-elle à bord ? Échelle de bain, drisse de grand-voile au winch, sangle de récupération. Régler ce point pour de bon — c'est le plus difficile de toute la manœuvre.

☐ Pharmacie de bord

Montrer où elle est, contrôler le contenu ensemble, vérifier les dates de péremption. Qui a une expérience des premiers secours ? Cette personne est l'interlocuteur en cas d'urgence.

☐ Mal de mer

Le prévenir tôt : air frais, regard sur l'horizon, prendre la barre, manger et boire suffisamment, prendre les comprimés bien avant le départ. Ne jamais laisser une personne atteinte seule sous le pont — l'apathie et la défection d'équipiers deviennent un problème de sécurité pour tout le bateau.

Urgence : incendie, voie d'eau, abandon du bateau

Moyens de lutte contre l'incendie et conduite à tenir, voie d'eau, radeau de survie et ordre d'abandon du bateau, signaux de détresse.

☐ Extincteurs

Montrer combien il y en a, de quel type (poudre/mousse) et où, et vérifier l'étiquette de contrôle. Expliquer l'usage : tirer la goupille, viser la base du feu de près, pas les flammes.

☐ Couverture anti-feu

Montrer où elle est dans la cuisine, à portée de la cuisinière. Elle sert aux feux de graisse et de poêle, au gaz enflammé à la cuisinière et aux vêtements en feu : on la pose sur le foyer et on l'éteint. Ne jamais utiliser d'eau sur un feu de graisse.

☐ Conduite à tenir en cas d'incendie

Alerter, lancer un mayday, combattre le feu. N'essayer d'éteindre qu'un feu naissant — le polyester qui brûle est extrêmement toxique et la fumée tue avant les flammes. Dans le doute : sortir et abandonner le bateau.

☐ Feu de moteur

Garder le compartiment moteur fermé, fermer le robinet de gasoil, et n'introduire l'agent extincteur que par un orifice prévu — s'il n'y en a pas, laisser le compartiment fermé. Ne pas ouvrir le capot pour regarder, et préparer en même temps l'abandon du bateau.

☐ Court-circuit / feu de câble

Coupe-batterie coupé, quai électrique débranché, puis éteindre : tant que le courant passe, le feu se rallume.

☐ Voie d'eau

Goûter l'eau (douce ou salée ?) — cela dit s'il s'agit d'un réservoir ou d'une brèche. Toutes les pompes en marche, électriques et manuelles, et écoper au seau en plus. En même temps, chercher la brèche et la boucher — avec les tapes en bois des vannes s'il y en a, sinon avec de la toile, des chiffons ou du plastique. Premiers suspects : vannes de coque, presse-étoupe, loch.

☐ Radeau de survie

Montrer où il est, comment il est fixé, comment il se largue et où est la bosse. Le conteneur reste plombé et ne s'ouvre pas ; un couteau pour couper la bosse doit être à portée de main. Être clair : on ne prend le radeau que si le bateau brûle ou coule sans espoir. On monte dans le radeau — on ne quitte le voilier que lorsqu'il vous quitte.

☐ Ordre d'abandon du bateau

Dans cet ordre : lancer le mayday → frapper le radeau au bateau, le mettre à l'eau, donner un coup sec sur la bosse → le charger → embarquer → couper la bosse.

☐ Signaux de détresse

Montrer où ils sont rangés. Que trouve-t-on à bord (fusées parachute, feux à main, fumigènes), combien, et lequel dans quel cas ? Manipulation : loin du corps, pas à l'envers, sous le vent et détourné. Rappeler ce que coûte un usage abusif et ce qu'il entraîne.

Organisation de la croisière et routine de bord

Le tour de quart, la règle sur l'alcool, les nœuds, la tenue du livre de bord, plus la préparation des étapes et la météo.

☐ Tour de quart

L'établir : qui barre quand, qui fait la veille, qui relève qui. Préciser quand le skipper est toujours appelé (trafic, changement de météo, doute, terre en vue) — mieux vaut une fois de trop.

☐ Alcool

La limite d'alcoolémie du chef de bord dépend de l'État du pavillon et de la zone de navigation — à bien des endroits elle est aussi stricte que sur la route, voire plus. Le skipper énonce explicitement la règle pour cette croisière et la communique dès le départ, pour éviter les discussions ensuite. Elle vaut aussi au mouillage : bateau et équipage doivent pouvoir appareiller à tout moment si le mouillage ou la météo se dégradent.

☐ S'exercer aux nœuds

Nœud de chaise, nœud de bois, nœud d'écoute, nœud de huit, nœud plat, et lover un bout. Le nœud de chaise doit être acquis par tout le monde.

☐ Tenue du livre de bord

Qui écrit ? La position toutes les 3 heures en valeurs GPS numériques pendant la navigation, le bulletin météo une fois par jour, plus le cap, le vent et les heures moteur. Consigner immédiatement chaque avarie, panne et perte — c'est décisif à la restitution et face à l'assureur.

☐ Préparation des étapes et météo

Quand et où va-t-on chercher la météo, comment discute-t-on l'étape du jour, qui a voix au chapitre. Un équipage qui connaît le plan réfléchit avec vous et repère plus tôt ce qui cloche.

Conclusion du briefing

Attribution des postes fixes pour la croisière et pour les urgences, questions et contrôle de compréhension, rappel des points clés, exercice pratique.

☐ Attribuer les postes de la croisière

Les nommer et les faire confirmer par chacun : le remplaçant du skipper ; le contrôle et la fermeture de chaque panneau et de chaque vanne avant l'appareillage, compte rendu compris ; les amarres et les pare-battages à l'accostage et à l'appareillage ; le guindeau et la veille pendant le mouillage ; le contrôle de l'ancre au mouillage ; les premiers secours et la pharmacie ; la tenue du livre de bord ; la récupération de la météo ; la fermeture du gaz après la cuisine.

☐ Attribuer les rôles d'urgence

Homme à la mer : la veille qui pointe la personne en permanence, la touche MOB du traceur, l'appel de détresse à la VHF, le moteur et la barre. Incendie : l'alerte, l'extinction, l'appel de détresse, la fermeture du gaz et du gasoil. Voie d'eau : les pompes, la recherche de la brèche, l'appel de détresse. Nommer un remplaçant pour chaque rôle au cas où quelqu'un serait indisponible ou endormi.

☐ Questions

Interroger activement plutôt que de lancer un simple « des questions ? ». Sondage : où est le robinet principal de gaz ? Où est ton propre harnais ? Que fais-tu en premier si quelqu'un tombe à l'eau ?

☐ Rappeler les points clés

Une main pour le bateau · la réaction MOB · couper le gaz · lancer un appel de détresse.

☐ Exercice pratique au moteur

Faire une manœuvre MOB avec un pare-battage en guise de « personne » en début de croisière, avec tous les rôles.

Confirmations

J'ai participé au briefing sécurité et compris tous les sujets abordés relatifs à la sécurité.

Date	Nom	Signature