



Embarquement et navigation au GVC

Préambule

Depuis le début de son existence, le Groupe Voile et Croisière de la mer du Nord (GVC) organise des embarquements pour ses membres sur les bateaux de ses propriétaires : soit sous la forme de stages, soit sous la forme de croisières amicales, de week-ends, de rassemblements du club, d'événements ou de vacances entre amis.

Cela permet aux membres, qu'ils soient propriétaires ou non, d'embarquer sur les bateaux d'autres membres en tant qu'équipiers.

Le document qui suit vise un double objectif :

- synthétiser l'expérience acquise au cours des années précédentes ;
- définir les rôles et les fonctions des skippers et des équipiers à bord des bateaux du club.

Cette charte a aussi pour but d'aider les chefs de bord et les équipiers

- à comprendre les **rôles et les fonctions de chacun** ;
- à cohabiter avec **convivialité** dans un espace réduit ;
- à veiller à la **sécurité** de l'équipage et du bateau.

1. Qu'est-ce qu'un équipier ?

La vie sur un bateau nécessite un niveau d'organisation élevé.

Le bateau est conduit et manœuvré par un équipage ; il peut éventuellement transporter des passagers. Il s'agit de deux statuts absolument distincts.

S'il offre la possibilité à ses membres non-propriétaires de voilier d'embarquer sur des bateaux, le GVC demande aux équipiers de développer leurs compétences afin de devenir un « équipier accompli ».

Un équipier accompli est capable de réaliser les manœuvres suivantes sans l'aide du chef de bord.

✓ **Amarrer le bateau :**

- en connaissant les différentes fonctions des amarres et les nœuds courants du bord : taquet, chaise, tour mort et deux demi-clés ;
- en plaçant une pointe ou une garde traversière ;
- en installant les pare-battage au bon endroit et à la bonne hauteur.

✓ **Manier les voiles :**

- connaître les différents types de manœuvres et leur chronologie : hisser, affaler, régler les voiles ;
- connaître la procédure de réduction de voilure .

✓ **Tenir un cap :**

- être capable de diriger le bateau à la barre et tenir un cap sans dévier de la route.

Devenir un « équipier accompli » est un chemin qui se parcourt progressivement, en écoutant, en observant et en pratiquant la voile.



Pour que chaque équipier, néophyte ou confirmé, développe ses compétences à bord d'un voilier, le club a la vocation d'organiser l'apprentissage et la validation des connaissances afin qu'en toute situation le chef de bord puisse compter sur son équipage.

C'est pourquoi le club met à la disposition des candidats équipiers des log books reprenant la chronologie de leurs navigations et un référentiel des compétences acquises (voir annexe).

Tout *nouvel* équipier rejoignant le club se verra proposer de faire l'inventaire théorique et pratique de son expérience et de ses compétences. Le club pourra ensuite le conseiller utilement en termes de navigation, d'embarquement et de formation continue.

Le club accueille les navigateurs débutants mais leur adhésion n'aura de sens que s'ils se développent, apprennent, « avalent des miles ». L'expérience ne s'acquiert pas sur les quais : les équipiers doivent être les acteurs de leur perfectionnement en naviguant, en diversifiant leur formation par des cours théoriques, des stages, le brevet VHF, le brevet de secourisme,... selon leur envie.

Quand un voilier démarre seul du ponton lorsque le chef de bord travaille à la table à carte, lorsque les virements de bord deviennent fluides et que le bateau trace sa route, quand la voilure est finement réglée, au près ou au portant, par petit temps capricieux ou dans la brise, quand les tâches s'enchaînent naturellement et le journal de bord est bien tenu... on est en présence d'un équipage qui fait corps avec le bateau.

2. Le chef de bord au GVC

A l'instar de l'équipier accompli, le « chef de bord accompli » se doit de se perfectionner. A bord du voilier, il supervise, accompagne, décide et commande.

Le voilier et l'équipage sont sous son entière responsabilité.

Qu'il soit homme ou femme, le chef de bord est le seul « maître après Dieu » à bord du voilier.

Toute navigation ou croisière nécessite la présence d'un chef de bord. C'est à lui que reviennent les prises de décisions les plus courantes, mais surtout en cas de difficultés inattendues.

Le chef de bord est le coordinateur et le responsable de la vie et de la sécurité de son équipage. Il reste parfois hors quart car il doit conserver sa capacité de réflexion et garder en réserve ses ressources morales, techniques et physiques pour pallier à la fatigue de l'équipage lors d'un « coup de tabac » ou lors de longues traversées.

Il est déterminant pour la bonne ambiance du bord ; il répartit les tâches et les fonctions et, si nécessaire, régule les tensions et arbitre les frictions.

Il est un exemple pour son équipage. Au-delà de ses compétences théoriques et pratiques, un chef de bord se singularise par son bon sens pratique en étant attentif à toutes les dimensions techniques et humaines sur un voilier faisant route.



Cela lui impose trois domaines de gestion :

- ✓ l'équipage ;
- ✓ la stratégie de la navigation en fonction de la météo et des particularités géographiques de la route à suivre ;
- ✓ la gestion du matériel et de la maintenance du bateau.

Rappelons que le chef de bord est le seul qui aurait à répondre devant un tribunal en cas de litige ou d'accident matériel ou de personnes.

Respect de l'autorité du chef de bord

Le Chef de bord estime seul et souverainement si le voilier et l'équipage sont aptes à naviguer dans les conditions météorologiques et dans la zone de navigation prévues. La décision de prendre la mer, ou pas, lui appartient et n'est jamais remise en question.

Néanmoins, une navigation est toujours prévue en fonction du niveau et des attentes de l'équipage et pas en fonction de celle du chef de bord. La voile est un sport d'équipe ; c'est l'équipage qui fait vivre le bateau et le projet de navigation.

En navigation, du départ à l'arrivée de port, toute initiative est la bienvenue dans son intention : elle sera soumise au chef de bord et ne sera mise en pratique qu'après l'approbation de celui-ci.

Les décisions du chef de bord doivent toujours être exécutées, quelles que soient les circonstances.

En cas de désaccord, le principe veut qu'on exécute la décision du chef de bord. On pourra toujours en reparler lors d'un débriefing au port.

3. Modalités pour embarquer et trouver place sur un bateau

Le GVC a pour vocation de mettre en contact des passionnés de la voile, qu'ils soient propriétaires ou non, navigateurs chevronnés ou débutants, afin que, au gré des rencontres, se concrétisent des projets d'embarquements.

La meilleure manière de trouver un embarquement sur un bateau du club est de **venir au club le jeudi soir**. C'est dans ce lieu de convivialité que skippers et équipiers se rencontrent, nouent des amitiés, forment des projets de navigation, composent le rôle du bord pour la prochaine navigation.

Le club n'organise pas de bourse aux équipiers, ni de location ou de réservation de couchette par téléphone, email ou sms.

Les propriétaires / chefs de bord n'ont pas d'obligation à embarquer un ou des équipiers, néanmoins le club les encourage à ouvrir leur bord au moins une fois par an aux équipiers.

Si, bien sûr, des éléments subjectifs interviennent dans l'interaction entre équipiers et skippers, le chef de bord se doit de tenir compte d'éléments objectifs :

- ✓ le niveau, la motivation et les attentes de l'équipier candidat à l'embarquement ;
- ✓ le type de navigation prévue : sportive, touristique, technique, détente ;
- ✓ la taille et la place disponible sur le bateau ;



- ✓ la navigation en mer, en Zélande, une traversée, une croisière côtière ;
- ✓ les prévisions de vent, de mer et leur évolution aux dates prévues.

Cependant, une navigation implique aussi que l'équipage adhère au projet de navigation et, pour cela, le chef de bord doit clarifier deux questions fondamentales :

- ✓ Pourquoi l'équipier vient-il naviguer avec lui ?
- ✓ Qu'attend celui-ci de la navigation ?

De cette alchimie se concrétisera un **accord d'embarquement pour un projet de navigation**.

Une navigation ne s'improvisant pas, cet accord est un **engagement ferme pris tant par l'équipier que par le skipper**.

Cet engagement ne sera modifié qu'en cas de force majeure afin de ne pas bousculer ou rendre impossible la navigation prévue.

Cet engagement fait partie de « l'esprit club » et est une forme indispensable de respect tant à l'égard du chef de bord - qui a organisé la navigation et a, peut-être, déjà fourni l'avitaillement - qu'à l'égard des autres équipiers qui se sont engagés ou encore à l'égard de ceux qui n'auraient pas trouvé place à bord.

Notons que de mauvaises conditions météo peuvent constituer un cas de force majeure, incitant le skipper à annuler la navigation.

En embarquant, l'équipier accorde sa confiance au chef de bord, qui met tout en œuvre pour en être digne. L'équipier lui fait *de facto* confiance pour que les décisions appropriées soient prises en tenant compte des facteurs cités plus haut. Cela sous-entend que les décisions d'appareiller, ou pas, et/ou de modifier le programme de navigation sont dès lors du ressort du seul chef de bord et que l'équipage s'y contraindra.

Sauf cas de force majeure, un équipier qui s'est engagé à participer à une navigation ne se décommande pas. Les équipiers s'organisent pour rejoindre le bateau par leurs propres moyens. Les chefs de bord ne sont pas tenus d'assurer les déplacements des équipiers, sauf arrangements particuliers.

Programmation et contretemps éventuels à envisager

Le programme de navigation ne peut se faire qu'en fonction de la météo, des marées, des contraintes de temps et des possibilités techniques.

Il ne pourra être établi et/ou confirmé par le chef de bord qu'au dernier moment.

Lorsqu'une traversée ou une navigation est programmée, le signal de départ définitif sera la météo.

S'engager pour une navigation ne garantit pas que les horaires de départ et de retour puissent être systématiquement respectés. Il convient de ne pas prendre des engagements trop contraignants dès lors que l'on pourrait être « retardé » dans un autre port, en mer ou derrière une écluse en panne.



4. Règles de vie à bord

4.1. Principes de base

- ✓ L'équipier contribue activement à sa sécurité et à celle de l'ensemble de l'équipage, il veille à son confort mais porte également attention aux autres dans cet espace restreint.
- ✓ Il va de soi que le savoir-vivre ordinaire et le bon sens sont de mise : l'objectif est de naviguer ensemble en sécurité et avec plaisir.
- ✓ L'équipier se comporte comme un adulte responsable, éduqué, poli, propre, attentif aux autres pour faire en sorte que l'expérience à bord soit la plus positive possible.
- ✓ Il est un compagnon de route agréable qui parle, partage, discute, dans la mesure de son tempérament.
- ✓ Même s'il essaie de faire marcher le bateau le mieux possible,

Il ne passe pas son temps à expliquer aux autres comment reprendre 1,5 cm de chariot d'écoute de Solent à 3 heures du matin par 30 nœuds de vent et 4 m de creux au près.

- ✓ Il participe au dialogue mais accepte la décision finale. Il ne peut être question d'une bataille d'ego entre personnes à bord.
- ✓ L'équipier ajoute une bonne dose de sourire et d'humour quand le skipper ou les autres membres de l'équipage faiblissent sur ce point.

4.2. Stress, mal de mer et santé

Dans certaines circonstances, la navigation peut engendrer anxiété et stress de toutes sortes et même le mal de mer. Si on y est sensible, il convient de prendre les mesures préventives appropriées et d'en informer le chef de bord.

Un équipier dont l'état de santé limiterait son fonctionnement normal à bord ou pourrait nécessiter éventuellement des soins particuliers se doit d'en informer le chef de bord avant la navigation (éventuellement de manière confidentielle).

4.3. Emménagements et rangements

Chaque chose à sa place et une place pour chaque chose... Ce principe s'applique de manière incontournable au matériel de navigation et aussi aux effets personnels.

Le rangement de l'espace collectif est à gérer avec beaucoup d'attention. Dans un tel environnement restreint où manquent les solutions de repli, les besoins individuels de se repérer sont exacerbés. Leur respect doit prendre le pas sur la tendance à s'étaler.

En outre, la circulation et l'accès à l'armement du bateau entreposé aux endroits adéquats ne doivent jamais être gênés. Le rangement rationnel est la base de la sécurité des personnes et doit être un souci constant et une activité continue de chacun.

4.4. Sanctuaire, la table à cartes a une place particulière

Aucun objet autre que les instruments et documents servant à la navigation en cours ne peut y être laissé.



4.5. Du bon usage des toilettes

Les toilettes communiquent avec la mer sous la ligne de flottaison et peuvent constituer une voie d'eau. Lire attentivement les consignes affichées. Ne jamais forcer le mécanisme, demander de l'aide si nécessaire.

Par mesure d'hygiène et de respect, les « petites commissions » se font assis sur la cuvette, pour éviter l'arrosage des cloisons. L'essuyage des mains ne se fait pas avec les torchons de vaisselle. A cet effet, une serviette à usage collectif est suspendue dans les toilettes.

4.6. Interdiction de fumer à l'intérieur

Le feu est l'un des pires périls à bord d'un voilier. Cela est possible à l'extérieur, sous le vent si les cendres qui volent vont à la mer. Le cendrier doit être vidé régulièrement et ne pas rester sous la pluie.

4.7. Gestion de l'électricité

- ✓ 220V : Lorsque le bateau est à quai, le 220V étant raccordé, on en profite pour charger tous les accus de téléphones et autres.
- ✓ 12V : Lorsque le bateau navigue ou est au mouillage, l'énergie électrique alors disponible est celle stockée dans les batteries 12V.

Les batteries sont rechargées par le moteur diesel en fonctionnement, par le panneau solaire ou par une éolienne.

L'énergie disponible est comptée, principalement lors des traversées à la voile. Il faut l'économiser.

- ✓ **Première priorité** : les instruments et l'équipement nécessaires à la navigation ne peuvent pas être rationnés : feux de navigation ou de mouillage, fonctionnement de l'ordinateur de bord, des GPS, de la VHF, du radar, du pilote automatique, du sondeur et autres instruments.
- ✓ **Seconde priorité** : les appareils de confort collectifs à savoir la lumière du bord pour la nuit, le frigo, la musique.
- ✓ **En dernière position** : le rechargement des appareils individuels, qui devront parfois attendre un moment propice (au port ou lors du fonctionnement du moteur diesel). En cas de nécessité, des prises allume-cigares ou USB (sur le tableau électrique) sont utilisables, mais uniquement lorsque le moteur diesel est en fonctionnement et avec l'accord du chef de bord. Il convient de ne jamais déconnecter un appareil de navigation.

4.8. Partage des tâches

A bord, le chef de bord doit veiller à ce que :

- ✓ l'ensemble de l'équipage, y compris le chef de bord, participe aux tâches de la vie en collectivité.
- ✓ l'ensemble de l'équipage, y compris le chef de bord, soit attentif à ce que chacun trouve sa place à bord.
- ✓ la convivialité soit en permanence assurée.

Méthode GVC

Plutôt que d'instaurer des quarts pour les tâches de vie (ce qui peut paraître fastidieux et militaire), on répartit



les tâches de façon équilibrée en fonction des talents et des intérêts de l'équipage. La cuisine, par exemple, sera prise en charge par la personne qui apprécie préparer les repas, d'autres assurent la table, la vaisselle, l'avitaillement. Le lève-tôt sera chargé du pain le matin, les rigoureux du rangement de l'avitaillement.

4.9. Préparation et rangement du bateau

Une navigation commence bien avant de quitter le port et se termine bien après l'amarrage du bateau au quai. En conséquence, les équipiers contribuent activement à la préparation du bateau mais aussi à son rangement et au nettoyage lors du retour au port.

Tout le monde participe et ne quitte le bord que quand le rangement est terminé (même si on est rentré avec plusieurs heures de retard sur l'horaire initialement prévu).

4.10. Caisse de bord

Au GVC, les frais d'embarquement ou « caisse de bord » ne couvrent que les frais de nourriture et de boissons consommées, les frais de port et de carburant. Il faut les régler impérativement avec le chef de bord.

Le chef de bord peut exonérer un membre de l'équipage de la participation à la caisse de bord s'il estime que ce dernier a donné un coup de main essentiel à la maintenance ou au carénage du bateau.

Le GVC ne demande pas de participation à l'embarquement hormis pour les WE de manœuvres/stages. Les chefs de bord ne sont pas rémunérés et ne sont pas autorisés à demander autre chose que la participation à la caisse de bord.

4.11. Déplacements sur le bateau en marche

Une main pour soi, une main pour le bateau.

Les gestes de base doivent être exécutés sans fantaisie et donc, lors de n'importe quelle manœuvre, on se tient.

- ✓ On se déplace toujours au vent du bateau sur les passe-avant et non sur le roof.
- ✓ On se déplace toujours sans courir en se baissant légèrement pour abaisser son centre de gravité.
- ✓ Le port des chaussures est obligatoire pour les manœuvres de pont, de mouillage, d'accostage et d'appontage. Les déplacements pieds nus se font avec précaution : la douleur au pied fait perdre l'équilibre et les plaies aux pieds guérissent difficilement en milieu marin.
- ✓ Les gants sont obligatoires pour les manœuvres de mouillage.
- ✓ Les mains restent à 30 cm des winches pour effectuer les 3 ou 4 tours de rigueur.
- ✓ A l'accostage, ne jamais défendre et déborder avec les mains, les pieds ou une gaffe, mais avec un pare-battage volant.
- ✓ La bôme requiert une attention particulière lors des empannages volontaires ou intempestifs. Au vent arrière, personne ne se tient sur le roof ; tous sont dans le cockpit ou devant le mât.
- ✓ Les filles attachent leurs cheveux : les poulies en sont très friandes et les pompes de cale les draguent sans scrupule.

- ✓ **Harnais et lignes de vie** Chacun se voit attribuer un gilet de sauvetage réglable à sa taille. Il le rangera soigneusement à l'endroit accessible de son choix, où il le retrouvera rapidement en cas de besoin, plié de manière à pouvoir s'en servir rapidement. Il n'est pas permis de l'abandonner dans l'espace collectif. Lorsque la consigne d'utiliser le gilet de sauvetage est donnée, on ne le quittera que pendant



le repos à l'intérieur du bateau. Il est impératif, en sortant, de frapper immédiatement l'un des mousquetons du harnais sur une ligne de vie ou une cadène, même lorsqu'on stationne dans le cockpit et, même, pour une courte durée. L'autre mousqueton est accroché au gilet. Lors des déplacements, un des mousquetons est toujours frappé ; l'autre sert de relais alternatif.

- ✓ La sortie du cockpit et la station debout sur le banc de cockpit sont interdites sans le contrôle du chef de bord.
- ✓ **Navigation de nuit** Lors d'une navigation de nuit, le port des chaussures et du gilet de sauvetage sont obligatoires.
- ✓ **Navigation par vent frais** (à partir de 25 nœuds de vent apparent) Le bateau subit alors des mouvements intempestifs dus à la mer et aux rafales de vent. Les consignes précédentes sont renforcées. Le chef de bord juge à quel moment le port du gilet et l'usage du harnais deviennent obligatoires. Les déplacements à l'intérieur du bateau se font précautionneusement, toujours en appui avec au-moins une main sur une prise ou une cloison. Vestes et habits chauds sont à portée de main sans encombrer l'espace collectif.
- ✓ **Navigation par gros temps** (à partir de 35 nœuds de vent apparent) **On ne décide pas de naviguer par gros temps, mais on peut être surpris par des conditions météo imprévues.** Les consignes de la navigation de nuit, ainsi que celles de la navigation par vent frais, sont appliquées et les précautions sont renforcées.

4.12. La vie au port

Le port est avant tout l'abri du marin. Tous possèdent un ponton visiteur ou un ponton d'accueil pour que chaque voilier puisse venir y faire escale en fin de journée. Directement amarré sur un ponton ou amarré sur un autre bateau (amarrage à couple), le voilier est à proximité des autres plaisanciers. Quelques règles de courtoisie sont dès lors de mise :

1. Éviter de crier ou de parler fort sur le bateau.
2. Lorsque vous êtes à couple, pour rejoindre le ponton, passer toujours par l'avant du mât du voilier voisin.
3. Utiliser toujours les sanitaires du port (toilettes et douches) plutôt que ceux du bateau.
4. Même dans le port, la mer se respecte et n'est pas une poubelle.

4.13. Responsabilité en cas de perte ou de casse

Le bateau et son équipement constituent un ensemble de matériel adapté à une utilisation conforme. La méconnaissance de cette utilisation est parfois l'occasion de gestes inappropriés.

L'équipage doit remplacer collectivement ou individuellement les équipements détériorés ou perdus.

L'équipage sera particulièrement vigilant sur les points suivants :

- ✓ Une manivelle de winch coûte très cher : elle est soit dans la main, soit dans son étui.
- ✓ La personne chargée d'installer ou de ramener la rallonge électrique ou le tuyau d'eau, avec leurs accessoires, à l'arrivée ou avant de quitter un port, est responsable de la mise en place ou du rangement sur le bateau.
- ✓ Les panneaux seront fermés en navigation, ouverts au port, fermés et verrouillés quand personne ne reste à bord. Ne pas les laisser retomber en arrière en les ouvrant. Ils seront maintenus fermés au port lorsque s'effectuent des actions techniques sur le pont ou le roof.
- ✓ Tous les objets fragiles seront arrimés avant de prendre la mer.



- ✓ Jumelles, tablette, smartphone sont à utiliser avec soin et à ranger dans leur étui après utilisation.

5. Sac du marin

L'équipement personnel que doit porter l'équipage se transporte dans un bagage souple, pas de valise, mais bien un dispositif peu encombrant.

Il doit protéger :

- ✓ **du froid** : sous-vêtements techniques, gants, bonnet, collants, veste étanche ou veste de quart, si possible en tissus respirants et en, fonction de la météo, pantalon type ciré ou de quart. Les vêtements seront adaptés à la saison, souples, type microfibres (ils sont légers, chauds et sèchent vite), un pantalon est requis même par temps chaud, pulls de type « polaire »,
- ✓ **du soleil** : lunettes solaires, couvre-chef pour temps chaud et/ou temps froid, crème solaire,
- ✓ **de la pluie** ; chaussures : baskets à semelles blanches, chaussures de pont, bottes (attention : orteils nus = danger).

De manière générale, il faut prévoir également :

- ✓ un drap, un sac de couchage, un oreiller ou autre à convenir avec le chef de bord,
- ✓ une trousse avec le nécessaire de toilette, une serviette de bain,
- ✓ une lampe de poche ou une lampe frontale pour les déplacements ou les retours nocturnes à bord peut être utile,
- ✓ un gilet de sécurité : le sien propre ou un gilet à disposition sur le bateau, désigné à un équipier pour une navigation,
- ✓ des gants de voile,
- ✓ les autres vêtements et effets personnels.

6. Ecotourisme et respect de la mer

Le GVC est persuadé que l'environnement est un bien collectif et primaire.

L'équipier s'engage à éviter tout comportement qui pourrait endommager l'environnement local.

Il mettra tout mettre en œuvre pour adopter les comportements les plus vertueux pour ce qui concerne la gestion de l'électricité et de l'eau à bord, la collecte et le tri des déchets, le déversement en mer de toute substance qui pourrait contaminer l'eau et causer l'endommagement de la flore et de la faune maritimes.



Conclusion

Le GVC considère que ce qui précède doit servir de référence dans l'organisation de toute croisière ou de toute navigation par les membres du club, qu'ils soient propriétaires, chefs de bord ou équipiers.

Le GVC souhaite que, grâce à ce document, chaque nouveau membre pourra plus aisément cerner la place qu'il souhaite prendre en tant qu'équipier dans les activités privées ou collectives du club et selon son niveau et ses intérêts.

Le GVC reste ainsi fidèle aux finalités de sa fondation : regrouper des personnes sympathiques et compétentes qui partagent cette mystérieuse passion pour la voile et la mer.
En deux mots, l'esprit Club.

GVC – 09/2019