



## BRIEFING et règles de SECURITE GMC au 28 février 2015

AVANT LE DEPART, le chef de bord devra sensibiliser systématiquement son équipage aux risques inhérents à la navigation : chutes à l'eau, coups de bôme, collision, erreurs de cap...

Il doit appeler la sécurité pour toute navigation de 3 jours et plus.

-PRENDRE LE BULLETIN METEO - Présentation de la météo en cours et incidence sur la navigation.

- Vérifier la position du matériel de sécurité et son bon fonctionnement : gilets-harnais-longe (contrôler chaque gilet), fusées, radeau de survie, VHF, bouée fer à cheval, feu à retournement, perche IOR, lampes torches, lampes flash, GPS (touche MOB), extincteurs, batteries, coupure de gaz, vannes, fonctionnement du WC, ne pas y jeter de papier.

- Assurer sa propre sécurité en respectant le dicton «UNE MAIN POUR SOI UNE MAIN POUR LE BATEAU».

- Apprendre à démarrer le moteur et à manœuvrer avec.

- Vérifier que chaque équipier maîtrise les manœuvres élémentaires : barrer, abattre, empanner, lofer, virer de bord. Si des lacunes sont constatées, le chef de bord devra faire preuve de pédagogie pour y remédier.

- Effectuer la manœuvre de l'homme à la mer au cours du stage.

- **Appel de la sécurité toutes les 36 heures au minimum pour les croisières d'une durée de 3 jours et plus.**

- ASSURANCE A LA MER ET PENDANT LES MANŒUVRES :

- Les gilets de sauvetage équipés de leur longe doivent être portés en permanence en cours de navigation ainsi que sur l'annexe dans des zones à fort clapot ou à courant. **(seuls les gilets équipant nos bateaux et contrôlés par le GMC sont admis).**

- Les harnais relié à une ligne de vie la nuit et par mer formée.

- Le spi ne sera jamais porté la nuit.

- Une retenue de bôme sera systématiquement gréée aux allures portantes pour éviter les empannages intempestifs.

- La nuit : porter une lampe torche et/ou flash.

- Porter une attention particulière à la navigation et surveiller le cap pour éviter les collisions.

- Toute manœuvre dans un port nécessite la présence minimum de 2 personnes à bord dont le chef de bord.

- Retenir ou amarrer un équipier qui vomit par dessus bord.

- Ne pas se déplacer sur le pont sans chaussures.

• **Le chef de bord désignera, si possible, un suppléant qui prendra le relais dans le cas où il ne pourrait plus assumer ses responsabilités.**

**NB** : Le chef de bord pourra le cas échéant débarquer un équipier qui refuserait d'appliquer les règles de sécurité prescrites.