



Réunion des chefs de bord

Le 12 avril 2025

Matinée

Un mot pour François...

Ordre du jour

*Horaires : 10h00-12h30 et 14h00-17h00
Déjeuner : possibilité réservation commune*

Introduction

1- Point synthétique sur les inscriptions / les situations critiques / échanges : Christine GOURIELLEC 10h10-10h30

2- Management 2025 et 2026 du voilier du club Boavista et échanges : Laurence LEFEVRE 10h30-10h50

Merci de prendre connaissance du ppt adressé par Hervé le Bars à la suite de la visio du 20 février des chefs de bord de Boavista

3- Évolution des consignes de sécurité et échanges : Bernard GUIOT 10h50-11h10

4- Conférence - débat : Paulo GROBEL, Guide haute montagne, 11h10 - 12h30.

« Délégation, responsabilisation et formation dans un équipage » Comparaison mer – montagne avec

5- Actualités du club : 13h30-14h15

. Retour d'expérience du processus d'inscription : Bernard GRANDJEAN-

Christine GOURIELLEC 13h30-13h45

. « Les mardis du GIC » : Présentation du principe des webinaires mensuels de perfectionnement des CDB et membres du GIC : Xavier DUPLESSIS 13h45 - 14h10

. Divers 14h10-14h30

6- Restitution du GT 1 : Passation des bords : Check In-Check Out -Dominique NOCART 14h30-15h15 dont 20' d'échanges

7 - Restitution du GT 3 : Quel voilier pour quel programme ? Futur bateau du club. Pierre COLARD 15h15-16h00 - dont 20' échanges

8 - Futur Programme 2026 : 16h00-16h40

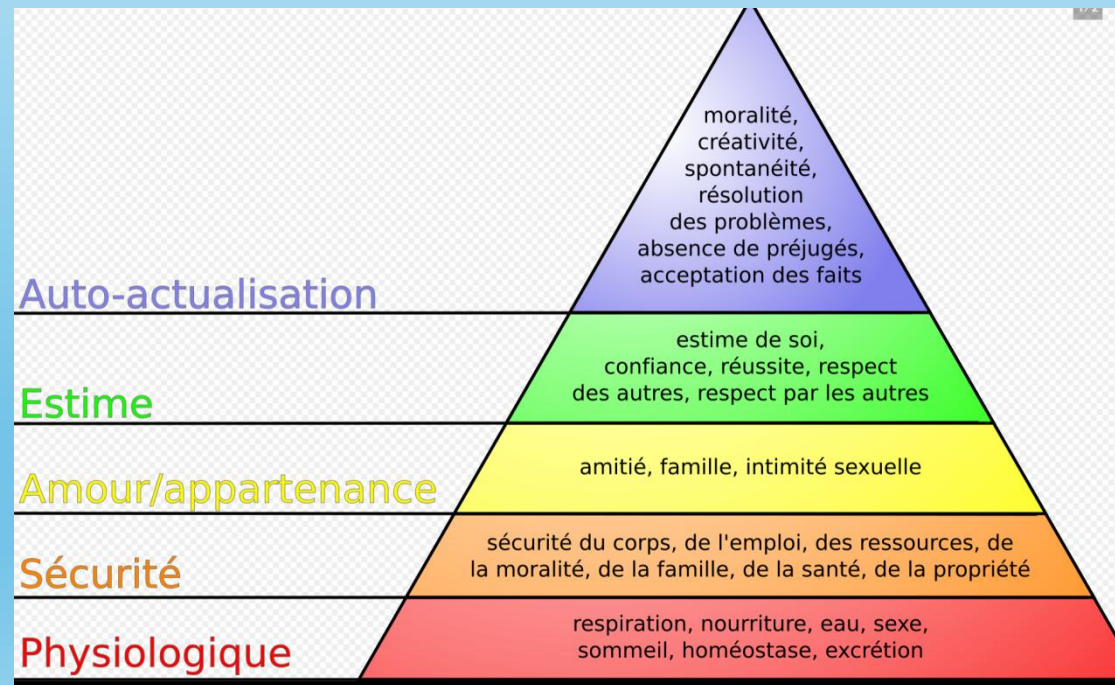
. 1ères pistes commission programme incluant la synthèse des souhaits des CdB. Pierre RAGIMBEAU
. Propositions de modalités d'affectation, Laurence LEFEVRE

9 et 10 - suggestions et conclusion

Le projet du GIC

Désignation d'un « maître » du temps

Le clin d'œil de Maslow : qu'est-ce qu'on va manger ?



Point 1 / 4 - 10h10-10h30

Point synthétique sur les inscriptions / les situations critiques / échanges

Christine GOURIELLEC

QUELQUES CHIFFRES CONCERNANT LES INSCRIPTIONS (arrêtés au 10/04/2025)

Nbre de places à bord (CdB compris)	Nombre d'inscrits hors CDB	c db	CHEF DE BORD		LOCATIONS	Bateau	Prix	
8	7	1	HELO BOSC	Brigitte	L.25.09. Pointe-à-Pitre. 9 janvier - 23 janvier	Lagon 380	1800 1600	COMPLET
8	7	1	LEFEVRE	Laurence	L.25.11. Cienfuegos, los Canarreos 1. 1er mars - 15 mars.	Lag421	1800	COMPLET
8	7	1	GIBERT	Jean-Gabriel	L25.12. Cienfuegos - los Canarreos (Cuba). 15 mars - 29 mars.	Lag421	1800	COMPLET
8	7	1	CARLIER	Antoine	L.25.13. Palmeira, îles du Cap Vert. 12 avril - 26 avril.	SO519	1800	COMPLET
8	7	1	LE YEUCH	Patrick	L.25.14. Palmeira, îles du Cap Vert. 29 mars - 12 avril	SO519	1800	COMPLET
6	5	1	LE BLEIZ	Yves	L.25.40. Saint-Malo Flotille (Jazz) du 9 mai au 16 mai.	SO389DL	680	COMPLET
6	4	1	POSTEL	Jean Marie	L.25.41. Saint-Malo Flotille (Teeyah) du 9 mai au 16 mai.	SO389DL	680	
6	5	1	LEFEVRE	Laurence	L.25.42. Saint-Malo Flotille (Judith) du 9 mai au 16 mai.	SO389DL	680	COMPLET
6	5	1	CARLIER	Antoine	L.25.43. Saint-Malo Flotille (Mitsuko) du 9 mai au 16 mai.	OVNI 345	680	COMPLET
					TOTAL FLOTTILLE : 23 INSCRITS CONFIRMÉS/24			
6	4	1	HOCHART	Jean Luc	L.25.17. Olbia, la Maddalena. 17 mai - 31 mai.	O. 46.1	1500	
7	5	1	NOCART	Dominique	L.25.18. Palma et Ibiza. 31 mai - 14 juin.	SO479	1500	
0	0				L.25.21. Bergen, Vestland fjords. 7 juin - 21 juin.	Elan 45	1700	ANNU.
6	2	1	HUTEAU	Thierry	L.25.24. Port Haliguen - Rapide 2. 28 juin - 12 juillet.	Pogo 36	1600	
7	3	1	GIBERT	Jean Gabriel	L.25.25. Carloforte, Sud Sardaigne. 12 juillet - 26 juillet.	O450GL	1300	
7	6	1	CARLIER	Antoine	L.25.22. Bergen, Vestland fjords. 19 juillet - 2 août.	Elan 45	1700	COMPLET
8	2	1	COUTAND	Jean Paul	L.25.26. Athènes - Athènes. 23 août - 6 septembre.	D450GL	1650	
8	0	1	HOCHART	Jean Luc	L.25.27. Tenerife, îles Canaries. 16 août - 30 août	SO469	1650	
8	3	1	BICHET	Dominique	L.25.33. Paleros - îles Ioniennes - Paleros. 16 août - 23 août.	Elan45	830	
8	7	1	BOURDON	Michel	L.25.28. Athènes - Rhodes. 30 août - 13 septembre.	O46	1350	COMPLET
8	7	1	LE MAROIS	Olivier	L.25.29. Rhodes - Athènes. 13 sep. au 27 septembre.	O46	1350	COMPLET
7	6	1	CARLIER	Antoine	L.25.30. La Valette, îles de Malte. 6 sept. au 13 septembre.	D450GL	980	COMPLET
0	0	-	-	-	L.25.31. Port Haliguen - Voile rapide 2. 12 sept. au 19 sept.	Pogo36	830	ANN.
6	3	1	WEBEL	Christophe	P.25.20. Lorient Manœuvres Cata. 3 octobre au 5 octobre.	Lag42	500	
8	1	1	COUTAND	Jean Paul	L.25.32. Lorient Croisière Cata. 5 octobre au 10 octobre.	Lag42	600	
158	103	22						
0	0	-	-	-	VOILE TRADITION. 1ER AU 4 MAI (ABANDON)	-	700	ANNUL.

Nombre de places à bord	Nombre d'inscrits hors CDB		Nom	Prénom	BOAVISTA	BOAVIST A	Prix	
-	-	-	-	-	P25.01. Caen 2J Connaître Boavista. 17 mars - 18 mars	-	00	ANNU.
-	-	-	-	-	P25.02. Caen 2J Connaître Boavista. 19 mars au 20 mars.	-	00	ANNU.
	0		COLARD	Pierre	M25.01. VABF Caen-Cherbourg, 22 - 25 mars		0	
5	3		LALLARD	Francois	P25.10. Cherbourg - Manœuvres 1. 25 au 29 mars		310	
5	4		LE BLEIZ	Yves	P25.11. Cherbourg - Manœuvres 2. 29 mars au 2 avril.		310	COMPLET
5	4		LE BLEIZ	Yves	P25.12. Cherbourg CdB 1. 2 au 09 avril.		575	COMPLET
5	0				P25.13. Cherbourg CDB 2. 9 au 16 avril. Manœuvres 3. 9 au 13 avril		575	ANNUL.
			LE BLEIZ	Yves	P25.14. Cherbourg - Connaître Boavista. 16 au 18 avril//Réalisation capsules vidéo		0	
6	0		SCHILLIG	Gilles	P25.15. Brest - Bord CdB. 2 mai - 6 mai.		300	
21	11	4						
7	3		DARMAYAN	Alain	B25.10. Cherbourg - Granville. 18 avril - 25 avril.		575	
7	3		DARMAYAN	Alain	B25.11. Granville - Brest. 25 avril (16h) - 2 mai (16h).		575	
							1350	
7	4		LE MAROIS	Olivier	B25.13. Brest - Scilly - Cork. 9 - 24 mai.		1000 910	
							1350	
7	4		GATINOIS	Thierry	B25.14.Cork - Galway. 24 mai - 7 juin.		1000 910	
7	6		RAGIMBEAU	Pierre	B25.15. Galway - Oban. 7 juin - 21 juin.		1350	COMPLET
			GRANDJEA				675	
7	6		N	Bernard	B25.16. Oban - Largs. 21 juin - 28 juin.			COMPLET
			MOULINOU				675	
7	6		X	Philippe	B25.17. Largs - Oban. 28 juin - 5 juillet.			COMPLET
7	6		LACHAUX	François	B25.18. Oban - Stornoway. 5 juillet - 19 juillet.		1350	COMPLET
7	3		LE BARS	Hervé	B25.19. Stornoway - Lerwick. 19 juillet - 2 août.		1350	
7	6		HUBERT	Sylvie	B25.20. Lerwick - Inverness. 2 août - 16 août.		1350	COMPLET
7	6		DARMAYAN	Alain	B25.21. Inverness - Dublin. 16 août - 30 août.		1350	COMPLET
7	6		SCHILLIG	Gilles	B25.22. Dublin -Scilly - Brest. 30 août - 12 septembre.		1350	COMPLET
7	1		COLARD	Pierre	B25.23. Brest - Roscoff. 12 septembre - 19 septembre.		625	
7	0		CDB ?		B25.24. Roscoff - Saint-Malo. 19 septembre - 26 septembre.		625	
7	3		CARLIER	Antoine	B25.25. Saint-Malo - Cherbourg. 26 septembre - 3 octobre.		575	
7	1		LE BLEIZ	Yves	B25.26. Cherbourg - Cherbourg. 3 octobre - 10 octobre.		575	
7	0		CDB ?		B25.27. Cherbourg - Chantier. 10 octobre - 17 octobre.		525	
119	64	17						

ÉVÉNEMENTS	Chiffres avec CDB	
Nombre de stages/perf. embarqués	4	1 Manœuvres annulé – 1 Manœuvres réalisé – 1 stage perf. CDB annulé (0 inscrit) – 1 stage perf. CDB réalisé.
Places disponibles	20	Sur les stages, embarquement de 4 équipiers + CDB
Places pourvues	15	4 Remboursés suite accident François.
Nombre de croisières sur Boavista	17	
Places disponibles	119	
Places pourvues	81	
Nombre de croisière complètes au 10/04/25	7	
Nombre de croisières sur voiliers de location	21 + 1 Perf. Cata	(suite à 2 croisières annulées : Bergen Vestland et Voile Rapide 2)
Places disponibles	158	
Place pourvues	125	Y
Nombre de croisières complètes au 10/04/2025	12	

Taux de remplissage en pourcentage : 74,2 % (Boavista : 71,4 % - Location : 79,1 %)

	2025 (au 10/04/2025)	2024	2023
Nombre de nouveaux adhérents	51	54	63
		Nous arrivons à fidéliser chaque année environ 20 à 25 personnes parmi les nouveaux inscrits.	
Comment les personnes ont-elles connu le GIC ?			
• Transmission orale			
• Recherches effectuées sur le site Internet			
• MailChimp + affichage			
Nombre de souhaits émis lors de l'AG relancés en janvier n+1	88		

Point 2 / 4 - 10h30-10h50

Management 2025 et 2026 du voilier du club

Rappel sommaire de la situation et échanges

Laurence LEFEVRE

Point 3 / 4 - 10h50-11h10

**Évolution des consignes de sécurité
et échanges**

Bernard GUIOT

CONSIGNES SECURITE GIC

Le GIC propose des croisières actives sur toutes les mers du monde, dans le respect de ses valeurs : la sécurité, la solidarité, la tolérance, et le rejet de toute forme de discrimination, l'autonomie et la prise de responsabilité, le fonctionnement collectif et participatif, la protection et la préservation de l'environnement, le bénévolat.

Chefs de bord (CdB) et équipiers s'engagent à les respecter.

Le chef de bord est le patron du bateau pour la croisière : à ce titre, il est responsable de la sécurité, du bon déroulement de la croisière et du bien-être de l'équipage.

En cas d'incident ou d'accident, le chef de bord organise les secours.

Tout l'équipage est solidaire et lui apporte son concours actif.

L'équipage appliquera notamment le règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM).

Un équipage bien préparé donne naturellement un avantage considérable en termes de vigilance et de capacité collective pour la sécurité. La qualité opérationnelle s'acquiert par l'entraînement.

Les consignes suivantes sont issues des retours d'expérience au GIC.

CONSIGNES SECURITE GIC

1. Le chef de bord réalise une réunion de préparation en amont. Il propose le plan général de navigation incluant d'éventuelles navigations de nuit s'il les juge nécessaires, répondant le mieux possible aux souhaits et capacités de l'équipage. Il expose les principales précautions à prendre et le principe de la caution solidaire de 100€.

2. Le chef de bord réalise un topo sécurité avant le départ. Chaque membre d'équipage doit s'assurer d'avoir bien repéré et compris le mode d'emploi des moyens à bord et les consignes.

- **Démonstration des dispositifs de sécurité :** Le chef de bord vérifie, démontre et fait prendre en main par tous les dispositifs de sécurité disponibles à bord : incendie, voie d'eau, abandon et homme à la mer. Il indique les conduites à tenir en prévention et en cas d'incident. Il s'assure de la présence à bord, du bon état et de la validité de tous les équipements et matériel de sécurité embarqués ainsi que de leur adaptation aux personnes embarquer conformément à la division « sécurité et plaisance 240 ».

- **Démonstration des commandes :** Chacun doit être en mesure de démarrer le moteur principal et d'arrêter le bateau.

- **Démonstration des instruments de bord :** Chacun doit être capable d'utiliser la VHF en cas d'urgence. Présentation du Livre de bord, et des consignes.

- **Tour du bateau :** Chacun doit repérer les manoeuvres, vannes, tableau électrique et coupe-circuits. Présentation du plan de rangement et revue de l'inventaire.

- **Désignation d'un second :** il assiste le CdB dans ses décisions nautiques, la gestion de l'équipage et de la sécurité. Il remplace le CdB lors de son repos ou en cas d'incapacité.

CONSIGNES SECURITE GIC

3 - Le chef de bord s'assure d'un bateau et d'un équipage opérationnels, dès le 1er jour.

- Vérifier le matériel en situation et pratiquer les manoeuvres courantes.
- Réaliser les manoeuvres de sécurité.

4 - En route

- **Le GIC recommande que chacun porte en permanence harnais et brassière automatique**, obligatoirement en eaux froides, en s'attachant ordinairement et sur demande du chef de bord.
- Le CdB organise des quarts afin d'assurer une rotation régulière des membres de l'équipage aux postes de barre et de navigation. Il assure leur supervision ou la délègue. En route, une **veille visuelle permanente** à 360° doit être assurée.
- **Le chef de bord consigne ses instructions de sécurité dans le livre de bord.**
Elles s'appliquent impérativement à tous et sans délai.
- Le chef de bord fait au minimum toutes les 48h, un rapport régulier de la situation et de ses intentions au responsable sécurité GIC dédié (+33 9 52 65 20 89) ou à l'adresse mail (gicsecurite@gic-voile.fr).

Point 4 / 4 - 11h10 – 12h30

Conférence - débat :

« Délégation, responsabilisation et formation dans un équipage »

Comparaison mer – montagne avec la présentation de la méthode CSV

(cartographie systémique des vigilances)

Présentation : Paulo GROBEL, Guide haute montagne

Animation : Hervé le Bars et Bernard Guiot



Réunion CdB du 12 avril 2025



La **C**artographie **S**ystémique des **V**igilances

« La **CSV** est une approche permettant de préparer une course en montagne afin de la rendre plus précise, plus concrète et plus solide »

Paulo Grobel : Guide de haute Montagne

<http://www.paulogrobel.com/csv/>



CSV : Introduction et historique

- Au début de l'hiver 2021, quelques pages sur mon site (<http://www.paulogrobel.com/csv/>), un premier article dans Alpine Mag et plusieurs webinaires relayés sur FB ont présenté avec des éclairages différents ce que nous avons appelé avec Dominique Ansel la Carto des Vigilances.
- Puis, après une expérimentation quasi quotidienne durant l'hiver 2021 (mais aussi en été) et des échanges avec les experts de la nivologie et des formateurs de l'ANENA, il était important de revenir sur cette initiative et d'en faire le bilan, sous la forme d'une interview et de quelques articles complémentaires.

ANENA : Association Nationale pour l'Étude de la Neige et des Avalanches : <https://anena.org/>

Des vigilances plutôt qu'une ...

La notion de vigilance couvre l'ensemble de l'activité : ces vigilances ont été classées en 3 domaines : **le terrain, le groupe et l'activité.**

Il s'agit donc de faire une **représentation de l'ensemble de ces vigilances** en une cartographie complète de la sortie sous la forme d'une feuille de route. À la fois complète, sans être trop précise, ou plutôt sans nécessité de la suivre à la lettre, mais en s'adaptant à la situation rencontrée

Étape 1 : l'analyse de terrain d'un point de vue nivologique

Étape 2 : la détermination des niveaux de vigilance pour chaque tronçon

Étape 3 : la dynamique de groupe

Étape 4 : la mise en œuvre opérationnelle

CSV : Qu'est ce que c'est au juste ?

- La **CSV** est un outil récemment développé par Paulo Grobel avec l'objectif d'être une feuille de route coconstruite avec tous les participants de la sortie envisagée. *« C'est avant tout un outil pratique. Elle est coconstruite par les participants et sert de référence sur le terrain et aussi lors du débriefing pour l'analyse de la sortie. La CSV s'inscrit dans le cadre d'un projet participatif en ski de randonnée et propose une implication concrète de l'ensemble des participants dans sa construction. C'est un outil d'aide à la décision, utilisé dans la préparation, sur le terrain et dans l'analyse du projet, qui devient ainsi véritablement coconstruit. »*
- La CSV est donc plus large qu'une méthode de réduction des risques et s'appuie d'ailleurs sur la vigilance encadrée.

La **CSV** : Mode d'emploi

- Dans le domaine de la nivologie, de plus en plus de publications nous invitent à **prendre en compte les biais décisionnels et les facteurs humains** dans la préparation des courses en ski de randonnée.
- Une **meilleure prise en compte du groupe** (le membership) a complété la réflexion sur le « **faire ensemble** ». Il s'agit de **rendre plus fiables les prises de décision par l'augmentation du niveau de compétences de chaque membre d'un groupe pour élever le niveau de sécurité de l'ensemble du groupe**. Le leader est alors clairement dans une posture d'enseignant.
- Le « faire ensemble » dans sa forme opérationnelle enrichit considérablement le concept de projet, en intégrant la notion de membership et les interactions au sein du groupe. Il questionne la posture et la formation du leader en proposant un rôle d'accompagnant. Ce faire ensemble ajoute la notion fondamentale de **débriefing** et propose un nouvel outil opérationnel : la **C**artographie **S**ystémique des **V**igilances, issu de la vigilance encadrée.

La CSV concrètement ...

Pour réaliser une CSV, vous avez besoin :

- 1) d'une feuille de papier
- 2) d'un stylo
- 3) 3 stabilos vert, jaune et orange.

En reprenant la matrice ci-dessous, vous remplissez progressivement les cases :

1. À droite en jaune, les facteurs humains
2. A gauche en vert, les conditions
3. En rouge, la description et l'analyse du projet.
4. Enfin, en bas de page en bleu ce sont les moments post-course, à savoir le bilan et les ajustements.

D'abord, il faut définir **la nature du projet** : répondre à la question : « **Qu'est-ce qu'on veut faire et comment ?** »

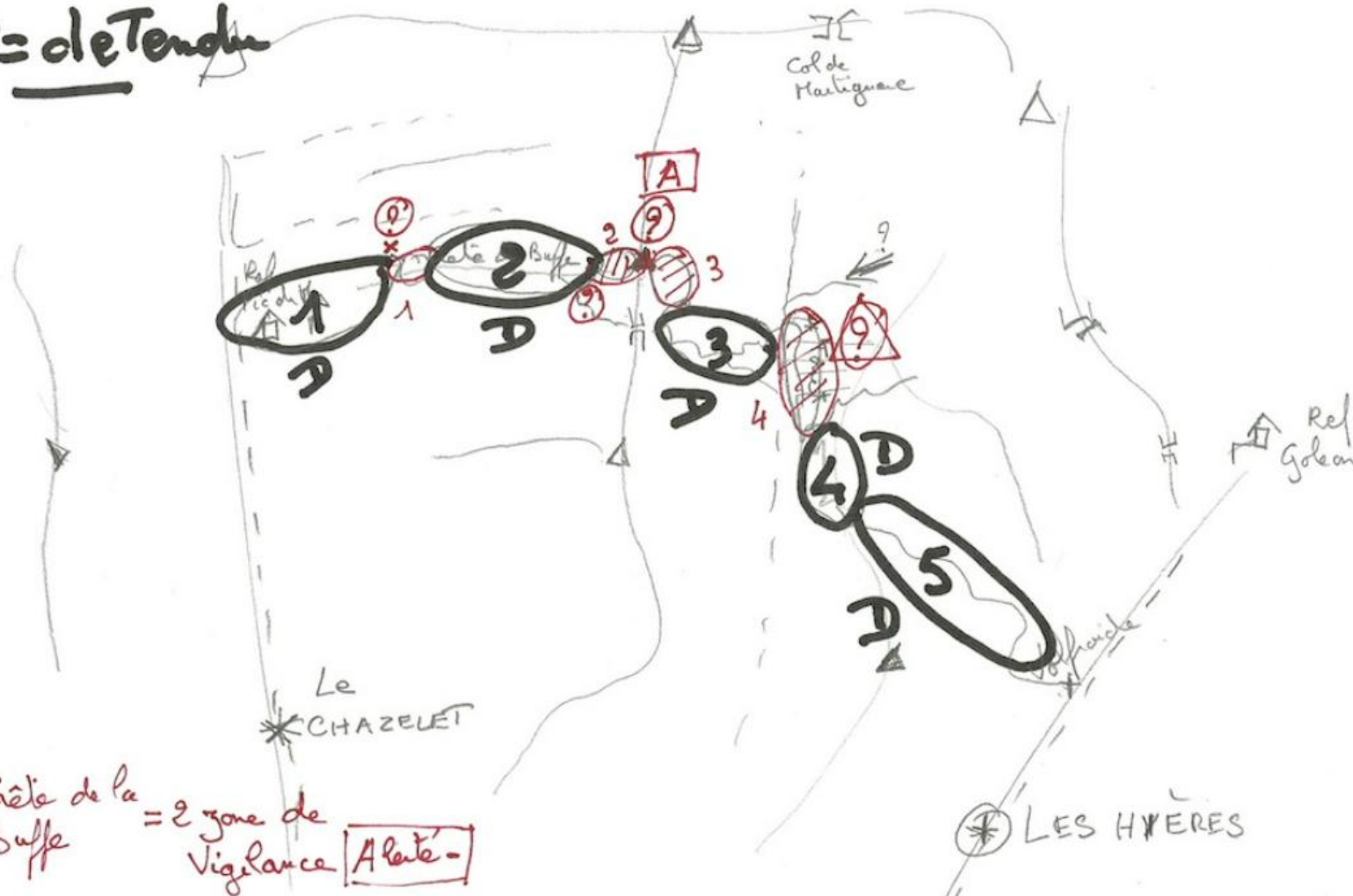
Ensuite, on dessine le croquis de l'itinéraire qu'on enrichira avec **les zones à risques** via les informations du BERA. On ajoute ensuite **un surlignage de l'itinéraire en fonction du mode de vigilance à adopter** et enfin on **positionne les points de décisions à observer sur le terrain**. Il est possible d'indiquer **les différentes options d'itinéraires**, prévoir un **plan A sûr à 100 %** et un **plan B bonus si tout va bien !** ».

Cette CSV est un outil qui englobe tous les aspects d'une sortie en montagne, elle apporte un vrai plus pour la **réduction des risques en avalanche**. En effet, la démarche de **schématisation de l'itinéraire**, en indiquant les zones à risque, croisée avec les modes de vigilances et les points de décision, permet **d'anticiper le déroulement de la sortie**. On se projette plus facilement et cela permet de prévoir à l'avance les stratégies de déplacement adaptées aux conditions. De plus, sa coconstruction avec tous les membres permet d'intégrer tout le monde et de partager autour de la gestion du risque et des choix d'itinéraire.

CSV : Introduction et historique

BERA - Niveau de risque - Zones de risque (orientation et topographie) - Problèmes typiques du jour	METEO - Vent - Précipitations - Arrivée du mauvais temps	NATURE DU PROJET Qu'est ce qu'on veut faire et comment ?	RÔLE DU LEADER Posture pédagogique (laisser faire, faire faire, faire avec, faire) ESPACEMENT DU GROUPE Les modes de déplacement	BIAIS COGNITIFS Biais décisionnels envisagés
AUTRES VIGILANCES - Niveau technique des passages - Crevasse - Technique de cordes nécessaires - Visibilité réduite ...	CROQUIS CARTO + MODES DE VIGILANCES + POINTS DE DÉCISION - Dessiner schématiquement le terrain et l'itinéraire du départ à l'arrivée - Indiquer les pentes à plus de 30° sur le trajet et à proximité - Déterminer les modes de vigilance pour chaque tronçon (vert pour détendu, jaune pour méfiant et orange pour alerté) - Indiquer les points de décision - Anticiper les stratégies de déplacement			PARTICIPANTS - Niveau technique - Forme physique - Motivations - Humeur du jour - Inquiétudes
POINTS DE DÉCISION - Points d'arrêts où l'on prendra une décision sur la suite de l'itinéraire - Se servir des 6 paramètres de surveillance	Représentation, intégration, communication et participation sont des facteurs clefs de la réussite du projet			

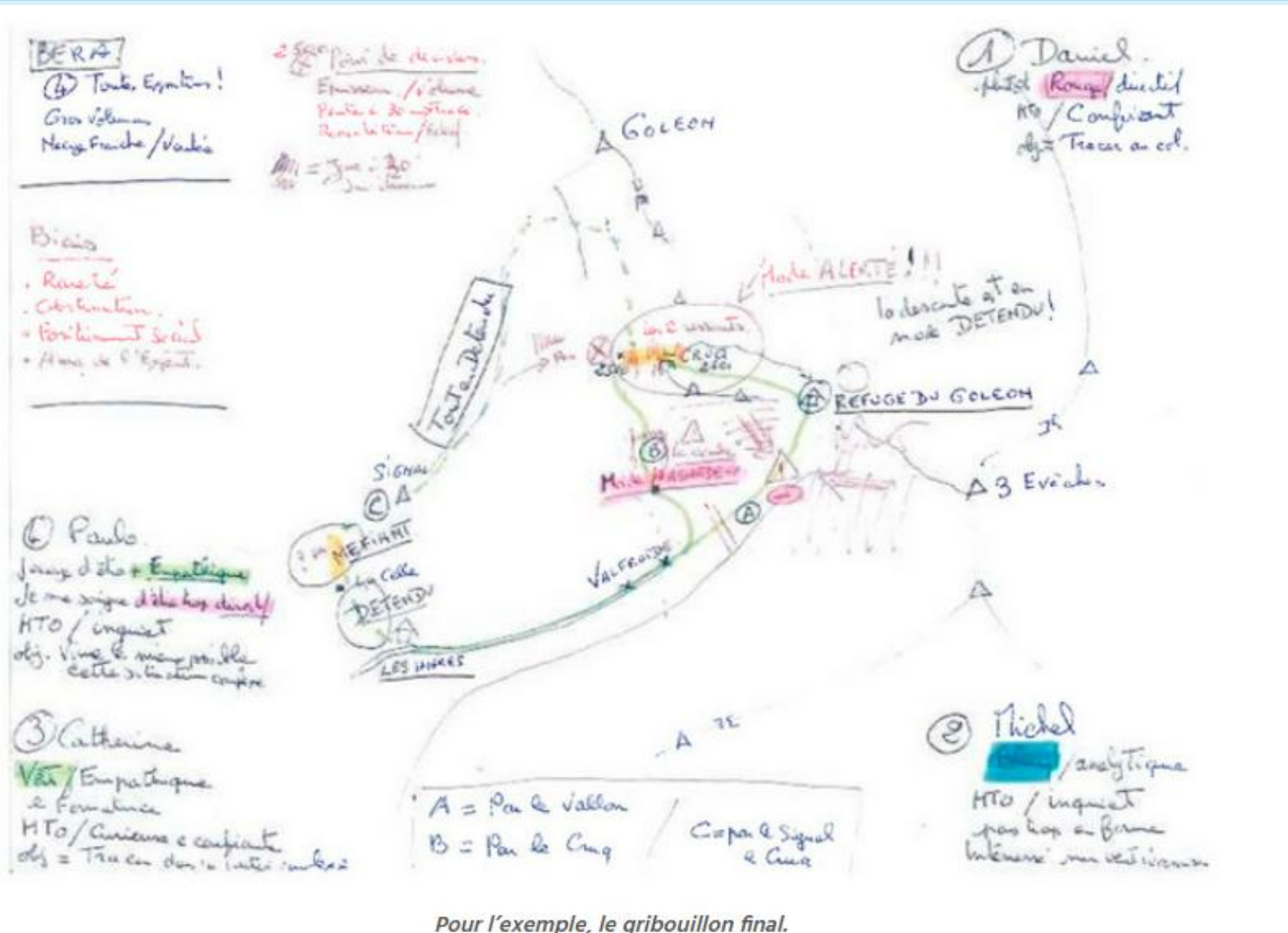
D = de Tendu



Côte de la Basse = 2 zone de Vigilance Alerte -

Le point A est le point de division Hagen car c'est un lieu d'analyse du secteur 4 en vigilance Alerte +

Le « gribouillon final »



Pour l'exemple, le gribouillon final.

Quelques liens

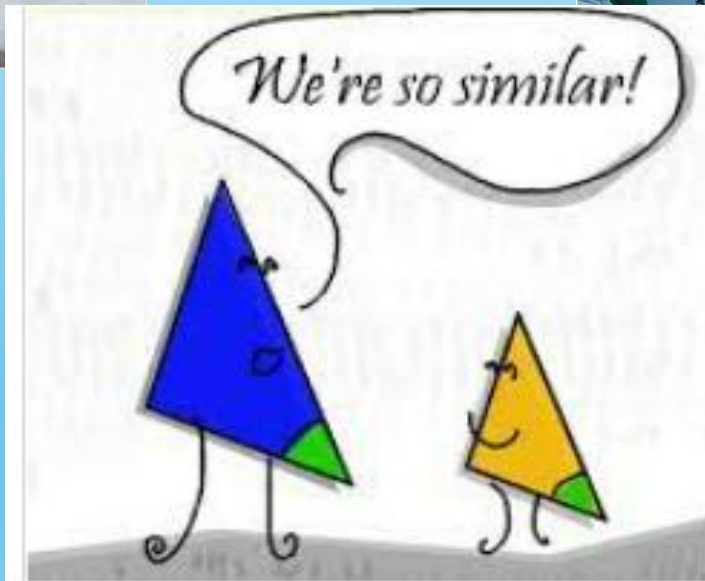
<https://www.paulogrobel.com/csv/>

www.montagnes-magazine.com/pedago-les-methodes-reduction-risque-avalanche-cartographie-systemique-vigilances-paulo-grobel

<https://www.montagnes-magazine.com/pedago-la-cartographie-vigilances-mode-emploi>



Similarité Montagne et Voile



Cdb et Equipage

Le Faire ensemble en Navigation :

=>

Pour rendre la croisière participative,
en Sécurité et faire progresser tout l'équipage.

Préparation collective

C'est un des facteurs clés de réussite

- Permet de connaître son équipage
- Permet de se faire connaître en tant que CdB
- Permet de mobiliser les énergies
- Permet de collectiviser les tâches de préparations

A faire 2 à 3 mois avant le départ, voire plus tôt pour des sujets particuliers (Instructions préparatoires)

Avant la croisière

- A-Préparation de la croisière au préalable par le CdB :

Parcours prévisionnel (Côtier, hauturier), mouillages ou escales identifiés, dangers principaux localisés. Recherche Météo effectuée.

- B-Réunion avec Equipage :

Tour de table des expériences et compétences des équipiers.
Identification situation santé physique et mobilité des équipiers.

B - Réunion avec Equipage :

Tour de table des attentes de chacun sur le style de croisière.

Proposition de parcours, par le CdB, avec options possibles, à son équipage :

Adaptation du projet aux remarques de tous.

Quel équilibre entre navigation, découverte des paysages, escales, stop midi ou non, visites touristiques.

Préparation parcours



Phase d'évaluation
(en particulier des
risques)

Début croisière

- Participation de l'équipage à l'inventaire du voilier et points techniques (démarrage moteur, guindeau, localisation des vannes).
- Avitaillement, vérifier plein d'eau et diesel, bouteilles de gaz.
- Topo sécurité, avec démonstration pratique.
- Consignes générales de sécurité, inscrites sur le Livre de bord.
Directives pour remplir le Livre de Bord.
- Prise fichiers Météo, analyse.
- Calcul de marées, courants.
- Préparation de la journée de navigation : examen de la carte, parcours.
- Mise en place des quarts: Navigation et veille, Barre.
- Permanence du commandement : désigner un second.

Cartographie des Vigilances en Navigation

- 1 - La Météo: Quelle prévision pour la journée?
Quel impact sur le parcours choisi ?
Choix de la voilure au départ (Ris, Solent).
- 2 - Marées et courants: choix des heures de départ ou de passage de cap.
- 3 - Les obstacles sur le trajet : Hauts fonds, îlots, Roche isolée, chenal, ponts–hauteur, les points d'attention.
- 4 - L'environnement marin: DST, ligne de cargos, chenal fréquenté par cargos, zones de pêche.
- 5 - Rappel des règles de base: Fermeture des vannes sauf 1WC.
S'asseoir dans les toilettes pour les hommes. Vérifier le calage des objets.
Port de la brassière, harnais croché ou non.
- 6 - Affichage des quarts pour la journée et la nuit.

Cartographie des Vigilances en Navigation

7- Points d'escale possibles: abri, port, marina ?

8- Organisation du repas en mer ou au mouillage, anticipation si besoin en fonction météo: préparer les plats à l'avance.

9- Le mouillage, rappel des rôles et de la procédure.

10- Amarrage sur ponton :

Vérifier que le barreur se sent à l'aise pour exécuter la manœuvre, sinon la donner à un autre équipier ou la faire soi-même.

Partage des rôles, rappel des basiques de la manœuvre, tant pour arrivée que pour le départ. Démontrer via un schéma pour un départ sur garde par ex.

Le débriefing de la journée : ce qui se fait rarement au Gic

Il nous faut prendre le temps d'analyser les décalages entre les points identifiés au départ et la concrétisation en navigation.

- Notre analyse de la situation a-t-elle été pertinente dans la qualification des vigilances ? Evolution météo, Parcours, obstacles, courants.
- Les manœuvres se sont-elles bien déroulées? Réduction de voile, mouillage, Prise de coffre, mise au ponton.
- Le Déroulement et passation des quarts s'est-t-il bien passé ?
- Certaines personnes se sont-elles senties suffisamment à l'aise ou l'inverse ?

Le débriefing de la journée:

- Notre parcours a-t-il été optimum ? Quels ont été les écarts et pourquoi ?
- Points à améliorer dans nos manœuvres.
- Que faut-il améliorer dans notre fonctionnement collectif ou individuel ?
- Qu'avons-nous appris individuellement durant cette journée ?

Le débriefing de fin de croisière:

à faire au mouillage l'avant dernier soir.

- Synthèse générale: le programme, les manœuvres, les quarts
- La composition de l'équipage, son niveau de compétences.
- Le fonctionnement en tant que groupe
- Les tâches collectives: nettoyage, cuisine, vaisselle, maintenance technique
- Le CdB peut aussi faire un point individuel si nécessaire, en tête à tête.



Un grand merci à tous !

On se retrouve à 13h30.