

Annexe G
Entraînement
Modèle de Stage d'entraînement à la survie individuelle offshore
(document à jour au 01 janvier 2010)

Avec remerciements adressés à l'IMO (International Maritime Organisation), l'AYF (Australian Yachting Federation) et la RYA (Royal Yachting Association) dont les publications ont été consultées lors de la préparation de l'Annexe G.

INTRODUCTION

1 Objectif du modèle de stage : Aider à mettre en place un entraînement répondant à la section 6 des Règlements Spéciaux Offshore de l'ISAF. Le modèle de ce stage n'est pas le seul moyen de mettre en place un tel entraînement. D'autres stages, répondant aux exigences de la section 6, peuvent demander l'agrément ISAF auprès de l'Autorité Nationale compétente (voir introduction, paragraphe 7).

2 Utilisation du modèle de stage : L'instructeur doit évaluer l'expérience et les connaissances des stagiaires avant le début du stage, et revoir les détails du stage en fonction de cette évaluation. Les stagiaires, qui doivent posséder une expérience de navigation offshore, doivent être encouragés à se préparer au stage en se familiarisant eux-mêmes avec les thèmes des sections 6.02 et 6.03 des Règlements Spéciaux. Voir aussi la liste bibliographique dans A 4.2. Les compétences spécifiques, lorsqu'elles sont dûment justifiées, peuvent être acceptées pour exempter le stagiaire de cette partie du stage.

3 Présentation : Les exposés pourront devoir être répétés de diverses manières jusqu'à ce que l'instructeur soit convaincu que les stagiaires ont acquis une bonne compréhension de chaque thème.

4 Evaluation : Un examen clôturera les activités de chaque jour, qui devrait être joint aux évaluations continues des instructeurs pour fournir une évaluation globale. La moyenne à obtenir pour réussir est de 60% dans chaque module.

5 Mise en application : Les exigences détaillées sont données ci-dessous. Une préparation minutieuse est la clé d'une mise en application réussie du stage.

6 Structure du modèle de stage

Le chapitre A décrit le cadre de travail du stage, avec les buts, les objectifs, et des suggestions sur le matériel pédagogique et les équipements.

Le chapitre B propose une ébauche des cours théoriques et des séances pratiques. Un exemple de planning est inclus mais il est plus important que les stagiaires atteignent un bon niveau dans les compétences requises plutôt qu'une application stricte du planning.

Le chapitre C décrit le programme en détail.

Le chapitre D décrit le contenu pédagogique d'un stage de survie ISAF Recyclage FFVoile, tel que prévu en RSO 6.01.1 b).

7 Stages d'Entraînement « ISAF Approved » et Certification des Stagiaires.

7.1 L'agrément « ISAF Approved » ainsi que le droit d'utiliser le logo ISAF peuvent être accordés à un stage d'entraînement uniquement par une Autorité Nationale Membre de l'ISAF (ANM), qui doit être certaine que le stage délivre un entraînement tel que requis par l'article 6.01 des Règlements Spéciaux. L'octroi de l'agrément englobe l'obligation pour l'ANM de s'assurer que le centre de stage continue au cours du temps à dispenser un entraînement approprié. Dans cette optique, une vérification annuelle peut être appropriée. L'ANM peut retirer l'agrément quand cela est jugé nécessaire.

7.2 Il n'est pas nécessaire pour un stage d'entraînement de suivre le modèle de stage d'entraînement de l'Annexe G pour recevoir l'agrément tel qu'en 7.1 ci-dessus. L'exigence prépondérante est que le stage dispense l'entraînement requis par l'article 6.01 des Règlements Spéciaux.

7.3 Une ANM qui manque d'expérience dans l'entraînement offshore ou qui pour d'autres raisons, a besoin de conseils, devrait contacter l'« ISAF Offshore Training Advisory Panel » via le bureau de l'ISAF. « L'OTAP » est nommé par, et rapporte auprès de « l'ISAF Offshore Special Regulations subCommittee ».

7.4 Un navigateur en possession d'un certificat valide obtenu lors d'un stage de Survie Individuelle Offshore « ISAF Approved » (valable 5 ans) doit être accepté par l'organisateur d'une course comme ayant satisfait aux exigences de l'article 6.01 des Règlements Spéciaux Offshore ISAF.

7.5 Les certificats délivrés lors d'un stage « ISAF Approved » doivent porter la mention « ISAF Approved Offshore Personal Survival Course » (stage de survie individuelle Offshore agréé ISAF) et peuvent porter le logo de l'ISAF.

7.6 *Sauf si spécifié différemment dans l'Avis de Course, il n'est pas obligatoire qu'un stage d'entraînement en accord avec la RS 6.01 soit « ISAF Approved », cependant ce statut est recommandé aussi souvent que possible.*

Commentaire FFVoile : *Que ce soit spécifié ou non dans l'Avis de course, la FFVoile prescrit que les stages d'entraînement en accord avec la RS 6.01 soient « ISAF Approved » et donc habilités par la FFVoile pour ce qui concerne le territoire français, ou par tout autre Autorité Nationale Membre de l'ISAF pour les ressortissants étrangers.*

CHAPITRE A. LE CADRE DE TRAVAIL

A.1 Effectifs : Le nombre de stagiaires maximum recommandé pour un stage est de 20. Quand des groupes de travail plus petits sont mis en place, cela permet de faire des groupes de 4 personnes. Le nombre minimal suggéré pour un stage est de 10. Sinon, il est difficile de lancer des discussions dans des groupes de travail plus petits.

A.2 Les instructeurs devraient posséder :

- une grande expérience de la navigation Offshore, y compris dans le mauvais temps
- une connaissance approfondie du matériel de stage
- une connaissance approfondie des exigences des Règlements Spéciaux Offshore ISAF
- une bonne compréhension des méthodes pédagogiques

A.3 Matériels et équipements

A 3.1 : Il faut une salle de cours adaptée, avec des bureaux ou des tables et des chaises. Il devrait être possible de faire circuler du matériel et donc différentes configurations de salles peuvent être utilisées. Idéalement, des salles supplémentaires seront disponibles quand le stage est divisé en groupes, afin que chaque groupe puisse avoir un espace séparé pour travailler.

A 3.2 : La salle principale devrait avoir les équipements suivants :

- un tableau blanc ou noir
- un classeur à cartes
- des fournitures pour écrire à la disposition des stagiaires
- un rétroprojecteur pour transparents
- un vidéo projecteur (avec un canal sonore additionnel s'il n'est pas intégré)
- un magnétoscope compatible avec le vidéo projecteur
- un PC fixe ou portable avec lecteur de CD Rom, le tout compatible avec le vidéo projecteur
- un écran réfléchissant pour utilisation avec le vidéo projecteur
- des prises de courant adéquates pour que le matériel soit installé en toute sécurité.

A 3.3 : Les salles pour les groupes devraient avoir des tables et des chaises, ainsi que tableau et matériel pour écrire.

A 3.4 : Une caméra vidéo peut être utile, et devrait être compatible avec le vidéo projecteur ou, à défaut, doit réaliser des cassettes compatibles avec le magnétoscope.

A 3.5 : Une piscine chauffée, avec tout l'équipement de sécurité approprié, le personnel et les installations adaptées à des démonstrations et entraînements avec gilets de sauvetages et radeaux. Un générateur de vagues pourra ajouter au réalisme.

A 3.6 : Un site extérieur avec l'équipement de sécurité approprié, le personnel et les installations adaptées à des démonstrations et entraînement avec le matériel pyrotechnique et les extincteurs.

A 4 Ouvrages Recommandés et Matériel de Visualisation

Cette section sera mise à jour au fur et à mesure que les ANM enverront des informations. Les centres de stage sont encouragés à se référer aux matériels utilisés dans leur propre zone d'opération.

Commentaire FFVoile : Les équivalents en français des ouvrages ci-dessous, quand ils existent, devront être utilisés lors des stages en France.

A 4.1 : Pour les instructeurs

Documents écrits :

- Règlements Spéciaux Offshore ISAF (traduction FFVoile) complètes avec les annexes A (radeaux) et G (le présent document) imprimées séparément.
- les RCV ISAF (Règles de Course à la Voile)
- Règlement International pour la Prévention des Abordages en Mer
- "Admiralty Summary of Notice to Mariners" (NP 247)
- "IAMSAR" (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue) manuel, ou manuel pour petites embarcations (en préparation)
- "ALRS" (Admiralty List of Radio Signals) Volume 5 GMDSS (NP 285)
- "SOLAS" (Safety of Life At Sea Convention) Edition consolidée
- "International Life-Saving Appliance" (LSA) Code
- Livret approprié d'entraînement de l'ANM, ou s'il n'y en a pas, au moins un des suivants :
 - "RYA Practical Course Notes on Sea Survival" équivalent
 - "AYF" équivalent
 - "US Sailing" équivalent

Vidéos

"A Highway of Low Pressure"

CD-ROMs

COSPAS-SARSAT

A 4.2 : Pour les stagiaires

A 4.2.1 : ils doivent avoir :

- Règlements Spéciaux Offshore ISAF (traduction FFVoile)
- RCV ISAF (Les Règles de Course à la Voile)
- Règlement International pour la Prévention des Abordages en Mer
- "Admiralty Summary of Notice to Mariners" (NP 247)
- "IAMSAR (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue)" manuel
- "First Aid at Sea" (Justin and Berry, published Adlard Coles) ou équivalent
- Livret approprié d'entraînement de l'ANM, ou s'il n'y en a pas, au moins un des suivants :
 - o "RYA Practical Course Notes on Sea Survival"
 - o "AYF" équivalent
 - o "US Sailing" équivalent

A 4.2.2 : Connaissance de :

- "ALRS" (Admiralty List of Radio Signals) Volume 5 GMDSS (NP 285)
- "SOLAS" (Safety of Life At Sea Convention) édition consolidée
- "International Life-Saving Appliance" (LSA) Code
- "International Medical Guide for Ships" (WHO, World Health)

A 4.2.3 : Etudes supplémentaires recommandées :

- *"The Offshore Special Regulations Handbook" par Alan Green (Adlard Coles)*
- *"The Grab Bag Book" (F & M Howorth, Adlard Coles)*
- *"Instant Weather Forecasting" (A Watts, Adlard Coles)*
- *"Heavy Weather Sailing" (A Coles & P Bruce, Adlard Coles)*
- *"Essentials of Sea Survival" (F Golden & M Tipton, Human Kinetics)*

CHAPITRE C. PROGRAMME DETAILLE

Les numéros de paragraphes correspondent aux numéros de sessions du chapitre B

Session 1 : Introduction

- 1.0 L'instructeur présente une vue générale du stage et des dispositions administratives, et explique les procédures d'évaluation et d'examen. Si le stage est agréé ISAF (voir introduction paragraphe 7), le certificat en fera état. L'instructeur devrait aussi indiquer le planning définitif du stage.
- 1.1 Importance de l'entraînement à la fois lors de sessions officielles tout comme pendant la routine dans la gestion d'un voilier.
- 1.2 Importance d'un « dispositif de sécurité »

Commentaire FFVoile : « Dispositif » considéré comme un ensemble d'éléments.

- 1.3 Briefing de l'équipage, incluant les équipements de sécurité, les détails de rangement, les procédures d'urgence, les responsabilités, comment envoyer un appel Mayday et utiliser une balise radio électronique de positionnement (EPIRB) et les fusées dans le cas où le skipper et les principaux équipiers ne sont pas en état de le faire. Montrer un schéma de rangement requis par les Règlements Spéciaux. L'expérience et la forme physique de l'équipage doivent être adéquates.
- 1.4 Responsabilité de la personne en charge de la conduite sûre du navire, de la supervision et de la direction des actions de l'équipage. La responsabilité des membres d'équipage pour leur propre sécurité et dans l'exécution de leurs tâches, pour contribuer à la sécurité du navire et du reste de l'équipage.

Session 2 : Soins et maintenance de l'équipement de sécurité, et autres

- 2.1 Consignes pour vérifier, entretenir, nettoyer, assécher, capeler et ajuster à chacun, et ranger correctement l'équipement de sécurité. Donner des exemples, harnais de sécurité, gilets gonflables, radeaux de survie, etc...
- 2.2 Vérifications permanentes, incluant le gréement par exemple (goupilles en place et non détériorées, torons non coupés, gréement courant sans usure excessive, manilles de taille appropriée), passes coque, jaumière, tuyauterie des toilettes, etc...
- 2.3 Disponibilité des feux de navigation de réserve et des divers matériels de rechange.
- 2.4 Marquage des équipements flottants avec le nom du navire.
- 2.5 Vérification et lancement, révision si approprié, des bouées de secours, modules Homme à la Mer (MOB), "lifeslings", etc...
- 2.6 Prise en compte du fait que de l'eau stagnante ou des saletés dans un réservoir à fuel peuvent être aspirées et prises par le moteur dans du très mauvais temps - s'assurer que les bouchons d'huile moteur et de remplissage du réservoir de fuel sont tenus propres et sécurisés.

Session 3 : Voiles de tempête

- 3.1 Voiles de tempête et de gros temps, y compris celles à bord du bateau des stagiaires.
- 3.2 Comment sont-elles gréées ?
- 3.3 Où sont-elles rangées ?
- 3.4 Importance de les essayer de temps en temps, même par petit temps.
- 3.5 Prise en compte des variations de tension dans le gréement lors de l'utilisation de voilure réduite dans du très gros temps.
- 3.6 Dangers de paquets de mer déferlants sur le pont et emportant des voiles mal rangées et des voiles gréées trop bas.
- 3.7 Dangers des manilles métalliques lourdes dans les voiles de tempête.
- 3.8 Importance des couleurs vives dans les voiles de tempête.

- 3.9 Utilité (sur certains bateaux) de sangler la bôme à plat pont dans du gros temps et de gréer une voile de tempête sans bôme.

Session 4 : Contrôles des avaries et réparation

- 4.1 Plan pour minimiser l'avarie dans du gros temps qui arrive.
- 4.2 Actions pour y pallier, incluant l'emploi des matériels de rechange et des outils pour faire face à :
- 1. Perte du safran / perte de la capacité à gouverner.
 - 2. Démâtage.
 - 3. Invasion d'eau, par une voie d'eau suite à (a) une collision à l'avant, (b) à mi bateau, (c) à l'arrière, (d) par un défaut d'un passe coque.
 - 4. Echouage.
 - 5. Dommages sérieux, comme un capot enfoncé, roof enfoncé, etc...
 - 6. Perte de la quille et/ou chavirage.
 - 7. Collision avec un autre navire, un objet immergé (par exemple un container), vie à la mer, etc...

Session 5 : Gros temps - consignes à l'équipage, gestion du bateau, traînards

- 5.1 Examen détaillé des risques, des solutions et des plans d'urgence, incluant les consignes à l'équipage pour :
- 1. Travailler en général dans des positions exposées - s'accrocher avant de sortir du capot de descente, rester attaché à tout moment (double attache), informer quelqu'un quand on va à l'avant, quand les gilets et les harnais doivent être portés, raison d'être des balises radio individuelles de positionnement électronique, spécialement avec un radio gonio à bord
 - 2. Préparation au mauvais temps - amarrage des objets mobiles
 - 3. Assurer le gréement des bas états
 - 4. Opérations pour mauvais temps
 - 5. Stratégie pour mauvais temps
 - 6. Anticipations alimentaires, sangles de retenue sous le vent, préparation d'aliments chauds dans des containers thermos avant le mauvais temps
 - 7. importance de la forte visibilité du bateau dans de la mer forte : déploiement de surface orange, utilisation de feu blanc ou de feu alternatif sur le pont ou dans le gréement (utilisé aussi lors de temps gris), voir si on peut envoyer le réflecteur radar s'il est d'un type robuste
- 5.2 Gestion du bateau avec un sens marin, en notant en particulier les techniques de barre, et l'effet des conditions sur le bateau et l'équipage en prenant en compte :
- 1. La force du vent
 - 2. La durée du vent fort
 - 3. La longueur du fetch
 - 4. La forme des vagues
 - 5. La définition de la hauteur et longueur des vagues incluant les méthodes d'évaluation
 - 6. La réfraction des vagues
 - 7. Les différentes formes de vagues
 - 8. Les vagues dans des conditions de marée et de courant
 - 9. La prédiction de conditions de vagues dangereuses
 - 10. L'angle pour prendre les vagues de manière marine, et pour les vagues particulières
 - 11. Le changement anticipé de voiles, les procédures de changement, connaissance du bateau et ses caractéristiques et ses tendances
 - 12. La mise à la cape

- 13. Les évaluations des options, par exemple attendre dehors ou passer à travers une barre d'entrée de port

5.3 Effet d'un traînard (ou ancre flottante) sur le bateau dans de mauvaises conditions.

Session 6 : Prévention de l'Homme à la Mer et récupération

6.1 Prévention

- 1. Lignes de vie en état conformes aux Règlementations Spéciales
- 2. Harnais à crocher la nuit et dans le mauvais temps (voir C5.1.1)
- 3. Inconvénient des mousquetons ordinaires de harnais
- 4. Sangle "sous-cutale" de harnais pour empêcher qu'il ne glisse
- 5. Utilisation des toilettes de bord dans le mauvais temps et non à l'arrière

6.2 Récupération

- 1. Manœuvres de routine ayant fait l'objet d'exercices (voir Réglementations Spéciales Annexe D)
- 2. Apprécier la nécessité d'envoyer un "Mayday"
- 3. Gréement servant à hisser rapidement accessible
- 4. Mise en avant de l'importance d'une levée horizontale et maintien de la position horizontale
- 5. Procédure et équipe prête à changer, réchauffer, et examiner les blessures d'une personne récupérée, consulter la terre si nécessaire
- 6. Utilisation du sifflet, feu de gilet de type SOLAS, lampe clignotante

Session 7 : Porter assistance à autre navire

7.1 Obligations légales et règles

- 1. Les obligations SOLAS s'appliquent à tous les bateaux sur tous trajets **
- 2. Les Règles de Course à la Voile **
- 3. Les impératifs moraux
- 4. Les obligations de communications **
- 5. Les obligations de tenue de journal de bord **

** voir supplément en fin d'annexe

7.2 Manœuvrer près d'un bateau en train de couler

- 1. Tenir l'autre navire et la terre informés
- 2. Se préparer à récupérer des personnes dans l'eau ou d'un radeau de survie.
- 3. La tactique si l'autre bateau est en feu

7.3 Prise en compte du fait qu'un autre bateau serait la seule source d'assistance.

7.4 Remorquer et être remorqué.

Session 8 : Hypothermie

8.1 La combattre activement en portant des vêtements individuels de protection.

8.2 Connaître les symptômes, frissons, irritabilité, léthargie, teint pierreux, discours indistinct, perte de mémoire, la victime a froid, est pâle, avec une respiration lente, un pouls faible, prête à s'effondrer et à perdre connaissance.

8.3 Traitement - voir "First Aid at Sea par Justins and Berry" ou équivalent.

8.4 Ne pas : donner d'alcool, frotter la peau pour réchauffer, ou renoncer à une réanimation.

8.5 Utilité des combinaisons de plongée, des aides à la protection thermique (APT)

Session 9 : Organisation et méthode SAR (Search And Rescue : recherche et secours)

En regard des autorités "SAR" de la zone traversée, connaître :

- 1. Leur numéro terrestre pour les informer du passage prévu si approprié
- 2. Comment les appeler en cas d'urgence
- 3. Quels équipements ont-ils (ou n'ont-ils pas)
- 4. Si des hélicoptères sont utilisés, connaître le système de secours à la mer (câble, nacelle, etc...) et si la récupération est préférée depuis le pont, depuis l'eau, ou depuis un radeau de survie
- 5. Connaître la fréquence radio à utiliser pour des contacts directs
- 6. Connaître les moyens aériens pouvant être déployés
- 7. Prendre en compte les signaux de recherche des moyens aériens, feux de signalisation
- 8. Avoir une connaissance de l'organisation globale "SAR"
- 9. Savoir comment s'en sortir avec les tentatives de secours des bateaux de passage
- 10. Connaissance du nouveau "IAMSAR" pour petites embarcations

Session 10 : Prévisions Météorologiques

- 10.1 Sources des prévisions météo.
- 10.2 Termes et définitions et leur signification exacte.
- 10.3 Echelle de Beaufort comparée à "mph" (c.a.d "miles per hour") et vitesse en nœuds (miles nautiques par heure), et échelle d'état de la mer. Savoir que les rafales peuvent dépasser les prévisions de 40% ou plus, et que les hauteurs de vagues peuvent dépasser de 87% et plus les hauteurs prévues.
- 10.4 noter ses propres observations météo sur les nuages, le vent, la mer, le baromètre, la température de la mer (parfois critique) et de l'air, etc...: pour faire ses propres déductions.
- 10.5 Etre préparé à des anomalies locales.

Session 11 : Radeaux de survie et gilets de sauvetage (théorie)

11.1 Radeaux de survie (théorie)

- 11.1.1 Connaissance des standards des radeaux de sauvetage : SOLAS, Annexe A Chapitre II ISAF et ORC, et normes ISO 9650 chapitre 1, type 1, groupe A, ainsi que des exigences des RSO.
- 11.1.2 Rangement, précaution, et révision des radeaux.
- 11.1.3 Packs de secours des radeaux de sauvetage.
- 11.1.4 Contenu du sac de survie et emploi.
- 11.1.5 Deux éléments clé pour lutter contre le retournement du radeau de survie - traînard, poche de ballast liquide.
- 11.1.6 Le mécanisme du retournement et la procédure de redressement.
- 11.1.7 Quand et comment lancer un radeau de survie.
- 11.1.8 Protection du radeau pendant le peu de temps où il est le long du bateau après son lancement.
- 11.1.9 Embarquer dans le radeau si possible sec : utilisation de combinaisons sèches si possible.
- 11.1.10 Embarquer dans le radeau depuis l'eau : importance d'échelle d'embarquement et de cordage pour s'agripper.
- 11.1.11 Organisation de l'équipage aussi bien avant d'embarquer qu'après dans le radeau : signalisation pour demander de l'aide, veille, réparation des dommages, aspects médicaux, gestion de l'eau, de la nourriture, du moral, psychologie de la survie.

11.1.12 Connaissance du choc physiologique dû à l'eau froide et à l'hypothermie (voir session 8) et ses effets sur la performance humaine pour des tâches liées à la gestion du radeau et la survie.

11.1.13 Utilisation du "SART" (transpondeur - en option dans le sac de survie).

11.2 Gilets de sauvetage (théorie)

11.2.1 Connaissance des terminologies en vigueur dans le pays : savoir la différence entre un gilet marqué à 150N (ou équivalent) capable de retourner visage vers le haut une personne inconsciente dans l'eau dans les 30 secondes, et un système moins performant qui peut uniquement aider à la flottabilité.

11.2.2 Connaissance des accessoires requis par les Règlements Spéciaux : sifflet, matériel rétro réfléchissant de qualité marine, nom du bateau ou du porteur.

11.2.3 Connaissance des accessoires et matériels recommandés par les Règlements Spéciaux : feux en application du Code "SOLAS LSA", accord avec les normes EN376 (ISO 12402) ou équivalent proche, sangle "sous-cutale", protection anti-aspersion.

11.2.4 Connaissance des valeurs respectives et des méthodes d'utilisation de toutes les réserves de flottabilité gonflables et celles qui ne le sont pas, celles qui sont mi gonflables mi permanentes, celles à gonflage automatique, à gonflage par gaz sur commande volontaire, celles à gonflage par la bouche.

11.2.5 Connaissance de l'importance d'un bon capelage, des gilets pensés pour être enfilés rapidement, compatibles avec le harnais.

Session 12 : Examen (1)

Cet examen est le premier de deux. Le temps pour répondre aux questions est d'environ 15 minutes, avec 5 minutes pour marquer les copies et les distribuer. Les questions doivent être formulées afin de pouvoir y répondre rapidement, par exemple questions à choix multiples, avec au moins deux questions nécessitant du rédactionnel ou l'énoncé d'une liste. L'évaluation globale du stagiaire sera une combinaison des deux examens et des évaluations des instructeurs pendant les travaux théoriques et pratiques (voir introduction paragraphe 4).

Session 13 : Radeaux de survie et gilets de sauvetage (pratique)

- 1. Une piscine avec générateur de vague pourra ajouter au réalisme.
- 2. Les stagiaires portent tee-shirt, pantalons et cirés, et essaient de nager d'abord sans, puis avec les gilets 150N. La majorité des exercices se fait avec les stagiaires portant des gilets 150N.
- 3. Gonfler un radeau et transférer un équipage entier dans le radeau (a) depuis le bord de la piscine, (b) depuis l'eau (montrer la différence entre embarquer avec et sans échelle) : diriger et faire évoluer le radeau sur une certaine distance avec une pagaie.
- 4. Retourner un radeau, chaque stagiaire à l'eau en train de nager.
- 5. Les stagiaires hissent à bord un survivant qui simule un besoin d'aide.
- 6. Dans le radeau chargé de stagiaires, vérification de tous les équipements, incluant ceux du container de survie, en déployant et utilisant toute chose y compris la nourriture et l'eau.
- 7. Les stagiaires s'essaient à l'utilisation du miroir de signalisation (en utilisant aussi des lampes spot) depuis le radeau (plus difficile dans une piscine avec générateur de vagues).
- 8. Les stagiaires opèrent avec les techniques de VHF portables et de GPS portable, les instructeurs jouant le rôle du bateau de sauvetage.
- 9. Les stagiaires essaient les gilets de sauvetage, avec et sans les sangles "sous-cutales".
- 10. Chaque stagiaire expérimente l'emploi d'un masque "anti-aspersion" dans des conditions de vagues.
- 11. Le groupe étudie la capacité des gilets de sauvetage à se mettre à l'endroit.

- 12. Former un cercle dans l'eau pour aider à la visibilité et au moral - H.E.L.P (Heat Escape Lessening Posture) - (Positions en grappe dites "Huddle").
- 13. Remorquage d'une personne inconsciente.
- 14. Assistance utilisant un bout à lancer pour récupérer des survivants à proximité.
- 15. L'opportunité d'utiliser la piscine peut être mise à profit pour faire des démonstrations de MOB (Man Overboard Module), "Lifeslings", bouées de sauvetage, etc...
- 16. Si on peut faire l'obscurité dans la piscine, démonstration des bandes rétro réfléchives.
- 17. Les stagiaires portant des lunettes peuvent envisager d'en avoir une paire incassable dans leur kit personnel de survie.

Sessions 14/15 : Précautions et lutte contre l'incendie (théorie et pratique)

- 1. Théorie du feu.
- 2. Causes de feu les plus classiques sur les petites embarcations.
- 3. Prévention.
- 4. Equipement - extincteurs, couvertures contre le feu, révisions, tests, entretien, emplacement adéquat. Avantages et désavantages des différents types d'extincteurs.
- 5. Opérations pratiques avec des extincteurs (un feu réel n'est pas nécessaire pour ce stage d'entraînement).

Sessions 16/17 : Equipement de Communication (VHF, GMDSS, SatCom), (théorie et pratique)

- 1. Installations usuelles des VHF fixes et portables.
- 2. Exigences des Réglementations Spéciales pour les sorties VHF de 25 W, antenne de tête de mât, antenne de secours.
- 3. BLU (connaissance de système courriel et autres services via certaines stations à terre, programmes journaliers pour les bateaux de croisière, etc...).
- 4. Communication par satellite : A, B, C, D et M. De type non "INMARSAT" (par exemple iridium).
- 5. Téléphones terrestres cellulaires. Limites.
- 6. "GMDSS", "DSC", "AIS".
- 7. VHF aviation et son utilisation dans les recherches et secours.
- 8. Obligation de report sur un journal des communications concernant un travail sur une situation de détresse. **

** voir supplément en fin d'annexe

Sessions 18/19 : Pyrotechniques et balises de radio positionnement, "EPIRB" (théorie et pratique)

- 1. Engins pyrotechniques exigés par les Réglementations Spéciales : feux à main, feux parachute, signaux de fumée. Emploi, précautions, champ de visibilité, durée, comportement à avoir dans de forts vents, altitude des feux parachute afin d'éviter des contacts avec les avions, les différents mécanismes de percussion.
- 2. Rangement du matériel pyrotechnique, y compris celui pour emploi immédiat.
- 3. Emploi des feux blancs.
- 4. Connaissance du système de balise "EPIRB" 406 Mhz et de sa balise auxiliaire 121.5 ; l'introduction du 121,5 Mhz comme système d'alerte de détresse mais aussi son utilisation en zone réduite pour faire du "homing" par les unités de recherche et de secours et les bateaux équipés de matériels à cet effet, c-à-d. récepteurs « Direction/Finders » en conjonction avec les balises personnelles de positionnement.
- 5. Connaissance du système des balises "EPIRB" type E "INMARSAT".
- 6. Connaissance du système des balises "ARGOS".
- 7. Connaissance de l'intégration des balises de détresse dans le cadre de travail "GMDSS".

Session 20 : Examen (2)

Cet examen est le deuxième des deux. Le temps pour répondre aux questions est d'environ 15 minutes, avec 5 minutes pour marquer les copies et les distribuer. Les questions doivent être formulées afin de pouvoir y répondre rapidement, par exemple questions à choix multiples, avec au moins deux questions nécessitant du rédactionnel ou l'énoncé d'une liste. L'évaluation globale du stage sera une combinaison des deux examens plus les évaluations des instructeurs pendant les travaux théoriques et pratiques (voir introduction paragraphe 4).

Supplément Informatif

1 Les Règles de Course à la Voile stipulent :

« 1 : SECURITE

1.1 : Aider ceux qui sont en danger : Un bateau ou un concurrent doit apporter toute l'aide possible à toute personne ou navire en danger. »

2 Convention "SOLAS" chapitre V :

Le Règlement 33 (en remplacement de la Réglementation 10) stipule :

"Le patron d'un bateau à la mer qui est en position de pouvoir porter assistance, en ayant reçu un signal de quelque source que ce soit que des personnes sont en détresse à la mer, est obligé de porter assistance le plus vite possible, si possible en les informant ou en informant les services de recherche et de secours ("SAR") que son bateau le fait. Si le bateau recevant le signal de détresse n'est pas capable, ou, du fait de circonstances particulières, considère que ce n'est pas raisonnable ou pas nécessaire de porter assistance, le patron doit consigner dans le journal de bord les raisons de la renonciation à porter assistance aux personnes en détresse et, prenant en compte les recommandations de l'Organisation ("SOLAS") (*), doit informer en conséquence le service "SAR" approprié.

(*) se référer à action immédiate à faire par chaque bateau sur réception d'un message de détresse sur le manuel "IAMSAR", tel qu'il peut être modifié".

La référence au texte original et à son contexte est fortement recommandée.

3 Le Résumé annuel du Paragraphe 1 de la section 4 des " Admiralty Notices to Mariners NP 247" stipule :

" La veille radio sur les fréquences internationales de détresse, que certaines classes de navires ont obligation d'effectuer en mer, est un des facteurs les plus importants du dispositif pour le sauvetage des personnes en détresse, et chaque navire devrait apporter sa contribution à la sécurité en surveillant une ou plus de ces fréquences de détresse aussi longtemps qu'il le peut, que ce soit ou non requis de le faire par une réglementation".

Chapitre B : Emploi du temps détaillé

Règlementations Spéciales Offshore ISAF, Annexe G Modèle de stage Chapitre B. 1^{er} JOUR

Session	RSO Sujet	Théorie*	Pratique	Début	Fin
1	Introduction	00 :30		11 h00	11 h30
	6.02.0 Sujets pour les séances théoriques				
2	6.02.1 Précaution et maintenance de l'équipement de sécurité	00 :15		11 h30	11 h45
3	6.02.2 Voiles de tempête	00 :20		11 h45	12 h05
4	6.02.3 Contrôles des avaries et réparation	00 :20		12 h05	12 h25
5	6.02.4 Gros temps : consignes à l'équipage, gestion du bateau, trainards	00 :25		12 h25	13 h00
	Pause	01 :00		13 h00	14 h00
6	6.02.5 Prévention de l'Homme à la mer et récupération	00 :30		14 h00	14 h30
7	6.02.6 Porter assistance à autre navire	00 :15		14 h30	14 h45
8	6.02.7 Hypothermie	00 :20		14 h45	15 h05
	Pause	00 :15		15 h05	15 h20
9	6.02.8 Organisation et méthode SAR (Search And Rescue)	00 :30		15 h20	15 h40
10	6.02.9 Prévisions météorologiques	00 :30		15 h40	16 h10
	6.03.0 Sujets incluant des séances pratiques				
11	6.03.1 Radeaux de survie et gilets de sauvetage (théorie)	00 :30		16 h10	16 h40
12	Examen	00 :20		16 h40	17 h00
	Jour 1 Temps d'enseignement en salle incluant les pauses	06 :00			
	Jour 1 Temps d'enseignement réel	04 :45			
	Jour 1 Temps de pause	01 :15			
		(*)Pauses incluses			

Règlementations Spéciales Offshore ISAF, Annexe G Modèle de stage Chapitre B. 2^{ème} JOUR

Session	RSO Sujet	Théorie	Pratique	Début	Fin
13	Radeaux de survie et gilets de sauvetage (pratique)		02 :00	09 h00	11 h00
	Pause	00 :15		11 h00	11 h15
14	6.03.2 Précautions contre l'incendie et utilisation des extincteurs (théorie)	00 :15		11 h15	11 h30
15	6.03.2 Précautions contre l'incendie et utilisation des extincteurs (pratique)		00 :30	11 h30	12 h00
16	6.03.3 Equipement de communication VHF, GMDSS, satcoms, etc... (théorie)	00 :20		12 :00	12 :20
17	6.03.3 Equipement de communication VHF, GMDSS, satcoms, etc... (pratique)		00 :25	12 :20	12 :45
	Pause	00 :45		12 h45	13 h30
18	6.03.04 Pyrotechnie et EPIRBs (théorie)	00 :20		13 h30	13 h50
19	6.03.04 Pyrotechnie et EPIRBs (pratique)		00 :30	13 h50	14 h20
20	Examen	00 :20		14 h20	14 h40
	Jour 2 Temps d'enseignement incluant les pauses	02 :05	03 :25		
	Jour 2 Temps d'enseignement en salle		01 :05		
	Jour 2 Temps de pause		01 :00		
	Temps d'enseignement total	08 :05	03 :25		
	Temps d'enseignement en salle		05 :50		
	Temps total de pause		02 :15		

Chapitre D

CONTENU PEDAGOGIQUE DES STAGES DE SURVIE ISAF RECYCLAGE

(le stage se déroule sur une journée complète, dont 8h effectives de travail)

Ce contenu suit les recommandations de l'ISAF votées au mois de novembre 2009, avec adaptations FFVoile tel que préconisé par l'ISAF.

- **Accueil** : rapide tour de table, chaque stagiaire se présentant et annonçant les courses majeures auxquelles il a participé pendant les cinq dernières années.

- **Session 1** : rappel rapide du contenu pédagogique du stage complet d'entraînement à la survie ISAF, chaque stagiaire pouvant individuellement demander d'inscrire à l'ordre du jour du stage un approfondissement de tel ou tel point. Le but de cette revue est de permettre de remémorer tous les éléments clefs relatifs à la sécurité en mer, et de noter ceux sur lesquels il faudrait éventuellement revenir au cours de la journée en terme de lacune de connaissance et / ou de manque d'expérience.

- **Session 2** : Présentation de cas récents où il y a eu accident (récits écrits ou vidéo à l'appui), avec perte de vie humaine ou grave mise en danger, et comment on aurait peut-être pu l'éviter.

Cette session devra aussi être basée sur le retour d'expérience de certains stagiaires, partant du fait que les stagiaires (en recyclage) sont des navigateurs - coureurs, et donc acteurs de leur propre sécurité.

Une analyse des risques suivant les courses et les supports (mono / Multi) devra être faite en commun.

Cette session pourra déboucher sur des suggestions d'améliorations à apporter, aussi bien en matière de matériel que de comportement des personnes, la sécurité étant la propriété de personne mais l'affaire de tous.

Cette session pourra donc faire l'objet, si intéressant la communauté de manière notable, d'une remontée vers la FFVoile, pour plus large diffusion, voire de soumission au niveau international.

- **Session 3** : Présentation des nouvelles technologies en matière de sécurité en mer, de localisation des navires (signalisation transhorizon, balises, AIS, ASN, etc...) et des personnes (signalisation de courte portée, PLB, balise MOB, flashlight, bâton de cyalume, etc...).

Rappel des outils pyrotechniques, sans exercice pratique, sauf demande expresse d'une majorité de stagiaires.

Présentation des nouveaux équipements relatifs à la sécurité en mer disponibles sur le marché, aussi bien pour les navires que pour les personnes.

- **Session 4** : résultant de la session 3, mise à niveau des moyens et techniques de sauvetage d'un homme à la mer depuis un bateau en course - les moyens SAR / MRCC (repérage par moyens aériens - Falcon - hélico - étude des largages de chaînes SAR).

- **Session 5** : Epreuve pratique dans l'eau, entraînement avec gilets de sauvetage, radeaux de sauvetage, ceinture flottante de récupération, nage en combinaison de survie, redressement de

radeaux seul, montée dans le radeau seul, simulation d'hélicoptère sur potence avec palan, etc...(même entraînement physiques aquatiques que dans le stage initial).

Nota : une attention toute particulière sera portée dans ces exercices physiques, sachant que la FFVoile prend en compte la réussite au stage de survie ISAF pour évaluer la capacité physique des personnes à participer à des courses en solitaire ou en équipage réduit.

- **Session 6** : revue rapide des divers changements touchant à la sécurité dans les textes officiels applicables, Réglementations Spéciales Offshore de l'ISAF, Division 240, etc...

- **Session 7** : Rappel de la mise en œuvre de demande d'assistance médicale à distance. Interaction entre le CCMM et le médecin référent de la course (quand il y en a un). Fonctionnement opérationnel du CCMM.

- **Session 8** : fin de stage - débriefing - évaluation du stage par questionnaire.

Nota : Le respect de la chronologie ci-dessus est souhaité, mais non imposé, la session 5 trouvant sa place de préférence en début d'après midi. Le temps à accorder à chaque session est laissé à l'appréciation des formateurs.