



Liberty 2

La Bête de briezh

VIE A BORD

La liberté de chacun s'arrête là où commence celle d'autrui !

Les bonnes manières, le code des bonnes pratiques, le code du savoir vivre, l'étiquette navale, etc . . . partout, l'on peut facilement trouver toutes les recommandations et règles ainsi que de nombreux conseils pour tout ce qui concerne le bateau, la pavillonnerie, les règles en mer, les usages au port, les règles de navigation, de bon sens et de sécurité, les pratiques de mouillage ou la vitesse dans les ports, le respect d'autrui et les règles de politesse etc.

Mais comment assurer la réussite d'une croisière dans une parfaite cohésion de l'équipage ? Comment éviter les petits accrocs, les remarques acerbes, les montées de mauvaise humeur, les remontrances désobligeantes, les coups de gueule puis les « engueulades » qui peuvent aller jusqu'à l'empoignade voir les coups et blessures et même jusqu'à la « fortune de mer », l'accident bête qui voit un équipier ou le skipper passer par-dessus bord comme cela est déjà arrivé, très rarement fort heureusement.

Ce qui suit est mon point de vue, issu de mon expérience, de ma façon de vivre et de penser mais aussi et surtout, du vécu à bord de différents bateaux, et reflète donc mon humble opinion. Libre à vous de l'amender ou d'en modifier les traits ne vous convenant pas.

Mais à mon bord, je demande à mes équipiers de s'en approcher le plus possible, tout en prenant en compte, la sensibilité de chacun.

Par contre, sur mon bateau, il est des impératifs non négociables, comme la cigarette, la vulgarité, la mauvaise humeur ou encore l'absence d'hygiène de base

Le principal étant de naviguer dans de bonnes conditions pour apprécier toute la beauté de ce mode de vie, sachant que plaisance rime avec plaisir (sic) !

Nota : ces « recommandations » sont propres à la pratique de la croisière, pas à celle de la régates qui est un autre monde, quoique certaines d'entre elles y seraient les bienvenues.

1 - Organisation

Un maitre mot : respect de l'autre

Rôle du Cap 'tain :

Pédagogique : si le chef de bord sait expliquer de façon simple et ludique, surtout aux débutants, comment se passe la vie à bord, comment fonctionne le bateau et ses manœuvres et ce qu'il attend de chacun, il a toute les chances de réussir sa navigation.

Etablir les règles: c'est lui qui est responsable du bateau et de l'équipage, c'est donc lui qui commande et donc impose les règles à bord, celles concernant la sécurité étant les plus importantes, suivies par le comportement à bord.

La cambuse: qui est un des postes le plus important à bord, est sous sa responsabilité. L'approvisionnement prendra en compte les goûts ou plus exactement les « rejets » de chacun. Il calcule les besoins en fonction de la croisière prévue et tient à jour les stocks. Une bonne habitude consiste à établir les menus à l'avance, sachant qu'ils peuvent être modifiés en fonction de la pêche. Il peut déléguer cette tâche, mais il en reste le garant.

Gestion de la caisse de bord: dont le montant journalier approximatif est défini à l'avance. Préciser de prime abord quels seront les frais couverts par la caisse : nourriture, boissons, carburant, places de port, etc . . . Une solution simple et pratique, chacun dépose la même somme au départ dans la cagnotte qui sera complétée de la même manière en cas de besoin.

Distribue les rôles: en fonction des compétences et des capacités ou des demandes, de chacun, en expliquant bien ce qui est important, la façon de faire et les limites à ne pas dépasser, le cas échéant.

Dresse le tableau des quarts: utilisé surtout lors de longues navigation, il n'est pas inutile de le mettre en action sur des trajets d'une journée ne serait-ce que pour assurer une veille visuelle et responsabiliser ainsi les équipiers, qui n'auront pas l'impression de n'être que « du lest »
Les quarts de nuits seront organisés de façon que les équipiers « tournent » sur une durée de 24 heures pour ne pas se retrouver à veiller toujours dans la même tranche horaire.

Explique les choix de route, des étapes, de la voilure et des « heures moteur » et fait participer au maximum tout l'équipage aux différentes options, chacun pouvant avoir son mot à dire et ainsi se sentir vraiment intégré à l'équipe et impliqué dans le déroulement de la croisière.

Annonce les manœuvres

Pas de coup de « gueule » : Une manœuvre où ça crie, est une manœuvre ratée, mais rares exceptions en cas d'urgence ou de danger

Donne les consignes: utilisation de l'eau et de l'éclairage,

Distribue à chaque équipier un gilet, un harnais et une longe

Attribue à chacun un rôle en cas de naufrage : qui fait quoi et embarque quoi

Indique l'emplacement des objets de sécurité et les modalités en cas d'accident

Précise l'utilisation des différents appareils électroniques

Rôle des équipiers

C'est le Cap'tain qui commande : pas de contestation possible pendant les manœuvres, sauf bien sûr si la sécurité des biens et/ou des personnes est en jeu.

Prendre des initiatives n'est pas interdit, et pour l'équipier, c'est même valorisant de pouvoir devancer un ordre du Cap'tain.

Anticiper les manœuvres : un simple exemple balourd, retirer ses pieds posés sur l'écoute qui va être larguée , ou encore positionner les pare-battages avant l'accostage du quai, etc

« Travail » d'équipe : pas facile au début entre personnes n'ayant pas l'habitude de naviguer, qui plus est ensemble, il doit devenir un réflexe. Exemple, on ne laisse pas un équipier ahaner sur un winch alors que c'est plus facile à deux.

Contestation constructive et dans une ambiance sereine : généralement productrice de la cohésion de l'équipage et du plaisir de la navigation.

Cigarette : certains ne supportent pas ne serait-ce que l'odeur même lointaine, de sa fumée (ce qui est mon cas). Elle est donc bannie à bord.

Malade : rares sont les navigateurs qui ne sont jamais malade, plus ou moins fortement (Tabarly lui-même était sujet au mal de mer) Ils doivent faire l'objet de toutes les attentions, ils seront ainsi remis plus vite sur pied. Il existe des solutions pour prévenir cet état, ne pas hésiter à les utiliser en fonction de la sensibilité de chacun (médicaments, bracelets magnétiques, homéopathie, voir même Vaudou !!!)

A bord, on partage et on fait preuve de savoir vivre : on ne se jette pas sur la nourriture, on ne mange pas comme un sagouin, on ne boit pas au goulot (sauf au rappel, dans la piaule ou la nuit : dans ce cas, on boit du bout des lèvres et on essuie le goulot)

On partage également les corvées et les plaisirs (certains aiment bien servir l'apéritif, mais n'aiment pas faire la vaisselle)

2 - Sécurité

Celle de la personne est la plus importante, en n'oubliant jamais les 3 règles de base :

- règle N° 1 : ne jamais tomber à l'eau
- règle N° 2 : ne jamais tomber à l'eau
- règle N° 3 : ne jamais tomber à l'eau

Et ne pas oublier le premier des conseils : une main pour soi, une main pour le bateau.

Ensuite, c'est surtout une question de bon sens et de responsabilité, sans jamais surestimer ses capacités ou ses réflexes.

Plus le vent monte, plus la sécurité sera renforcée, sachant que l'on peut facilement tomber à l'eau même au mouillage.

Le gilet flottant, le harnais et la longe à clipper sur la ligne de vie sont les premiers éléments de sécurité individuelle, et porter en permanence son gilet de sauvetage n'est absolument pas ringard, bien au contraire !

Lorsqu'un équipier part sur la plage avant pour effectuer une manœuvre, il doit être surveillé par un autre équipier situé dans le cockpit.

Le matériel et tous les éléments du bateau feront l'objet d'une surveillance constante : lorsque l'on saisi une manœuvre, on la vérifie visuellement en regardant si elle ne présente pas une usure ou une coque, on détecte à la main un coinçeur ou un winch qui présente une petite anomalie, un bruit anormal, etc . . . au moindre doute, on rectifie ou on prévient le cap'tain : mieux vaut être trop vigilant que pas assez.

Pour les débutants, il existe de nombreux pièges sur un voilier : le winch qui coinçait les doigts, la drisse qui file et brûle la main, le cordage qu'on libère sous tension, le bout à plat pont qui roule sous le pied, la drisse libre et mal arrimée que l'on pense pouvoir utiliser pour se maintenir, les taquets et autres pièces métalliques qui attrapent les doigts de pieds, d'où ma recommandation de toujours porter des chaussures, même par petit temps, sans oublier la bôme de grand voile qui balaye tout sur son passage lors d'un empannage plus ou moins bien contrôlé.

3 - Pratique fonctionnelle

Une place pour chaque chose, chaque chose à sa place ! Cet adage est assimilé à un impératif de sécurité. Saisir les objets lourds et contondants : un coup de roulis peut provoquer l'envol d'un objet qui, à son tour peut provoquer une blessure.

Dans le carré ou les cabines, un simple livre peut s'avérer dangereux, une bouteille ou une boîte de conserve pas ou mal rangée qui vole à hauteur des têtes peut créer des dégâts importants.

Si c'est une paire de jumelles ou un appareil photo, les dégâts sont doublés : un pour le malheureux situé sur le trajet et l'autre pour l'appareil qui va terminer sa vie déguisé en puzzle.

C'est impressionnant le nombre d'objet qui se déplacent seuls sur un gros coup de roulis, et je ne parle pas de « kick down » quand la tête de mât va tutoyer la surface des flots.

- Hygiène corporelle :

C'est le respect de l'autre qui s'impose : la crasse, ça se voit (ce n'est pas très ragoutant) et surtout, ça se sent et là, malheur à l'équipier nauséux ou sensible des narines (j'ai subi ce traitement pendant presque 3 semaines, je ne tiens pas à renouveler l'expérience)

Sauf météo exécrationnelle ou pénurie totale d'eau claire, un passage journalier dans le cabinet de toilette est un minimum plus que souhaitable.

Dans la série « remarques désagréables à entendre », il en est une particulièrement délicate, puisque l'intéressé ne s'en rend pas compte par lui-même : c'est l'odeur parfois pestilentielle qui émane de la bouche d'une personne qui souffre de l'estomac ou de sa dentition. C'est un des rares cas où l'on ne sent pas sa propre odeur. Un petit test permet de lever le doute le matin au réveil : il suffit de souffler dans sa main, comme pour la réchauffer, puis de respirer aussitôt sa paume. Le verdict est sans appel, s'ensuit un traitement approprié pour le plus grand bonheur des autres équipiers.

Dans un autre domaine aussi délicat, si l'une de vos spécialités est le « pet sur commande » et que cela vous plie de rire à chaque manifestation de votre intestin, sachez que je n'apprécie du tout, ni même le rot sonore et appuyé, gage de bonne chère et vivement conseillé en Arabie pour remercier du repas offert.

Ce genre de manifestation est totalement exclu à bord .

Le comportement « caca-boudin » m'a quitté à l'âge de 6 ans.

Lavage du linge de corps : ne pas attendre pour laver son « petit linge » ou alors l'enfermer dans un sac étanche en attendant la prochaine laverie du prochain port.

Un lavage régulier a l'avantage d'être bref et de s'effectuer à tout moment : un seau au fond du cockpit pour le trempage (l'agiter régulièrement) ou bien, autre astuce, placer le linge à laver dans un baril étanche (pour kayak) et le fixer à l'étrave pendant quelques heures : résultat garanti !

L'étendage pour séchage se fera aussi discret que possible, surtout au port.

- Propreté matérielle :

Cuisine :

Vaisselle commune, chacun son verre : la vaisselle se fait au fur et à mesure (pas de stockage dans l'évier en navigation) et chacun son tour dans la distribution des tâches : lavage, essuyage, nettoyage table et sols, rangement.

Prendre soin du matériel : une de mes poêles « Tefal » a battu le record minimum de durée de vie grâce à un équipier ignare en la matière qui l'a rangée sous une casserole sans protection : le ragage, dans certains cas, est terriblement efficace sur le revêtement antiadhésif en téflon.

Salle de bain :

Veiller à économiser l'eau : n'utiliser que le strict nécessaire, on n'est pas à la maison

On peut prendre une douche à l'eau de mer et se rincer à l'eau douce, et si l'on dispose d'un pulvérisateur de jardin sous pression, un litre d'eau suffira, c'est étonnant d'efficacité

Et selon la formule bien connue : on laisse cet endroit dans l'état où on l'a trouvé. Pour info, je viens de le nettoyer comme pour une salle d'opération à l'hôpital.

WC :

Homme ou femme, grosse ou petite commission : on s'assoit !

et il ne suffit pas de nettoyer la cuvette des WC après utilisation, encore faut-il nettoyer la balayette et la ranger après l'avoir égouttée.

Cela semble être du bon sens , mais c'est rarement appliqué dans sa totalité, hélas.

Utilisation de l'eau :

Sujet sensible à bord : si on s'amarre dans un port chaque soir, pas de souci (il faudra quand même penser à refaire les pleins) mais si on est parti pour une longue traversée, l'eau devra être comptée. On utilisera l'eau de mer chaque fois que possible : il existe des détergents efficaces et doux pour la peau et des lessives « eau de mer »

En règle générale, on utilise au maximum l'eau de mer, l'eau douce des réservoirs pour rincer et l'eau en bouteilles pour boire.

Au grand large, s'il pleut, on établit le taud de cockpit pour récupérer l'eau et remplir les réservoirs. En été, c'est même le moment de prendre une douche générale !

4 - Comportement à bord

Première question à se poser pour une bonne entente à bord : de quoi l'autre a-t-il besoin ?

Manger quelque chose avant chaque manœuvre importante (barre de céréales, fruits secs, ou autre gourmandise à effet rapide) Il est très important de prendre des forces, on ne sait pas combien de temps peut prendre cette manœuvre.

Préparer les en-cas entre les repas quand ceux-ci sont espacés ou lorsque la météo est détestable et ne pas oublier d'en proposer à l'homme de quart

Assurer et surveiller l'autre dans le gros temps et les manœuvres délicates : même une simple veille dans la descente, si l'on est « patraque », peut apporter une certaine sécurité pour les autres. J'insiste mais comme le disent les Anglais : SAFETY FIRST !

Désamorcer les risques de conflit : le plus difficile est de détecter le tout petit truc qui va s'amplifier et dégénérer. Une surveillance , y compris de soi-même, s'impose à tout instant. Il est très désagréable, voir intenable, de vivre sur un bateau, espace restreint par excellence, dans une ambiance détestable ; Il faut tout faire pour l'éviter.

Alcoolémie : un verre, ça va, deux verres ça va mais après trois verres, ça va ça va ça va !

Ce n'est pas parce qu'on partage les frais, qu'il faut se jeter sur les boissons alcoolisée : partager, c'est valable aussi pour les vivres quels qu'ils soient.

Un équipier copieusement imbibé devient un danger pour tous.

5 - Arrêt au port (oui, je sais !)

Arrivée dans le port : tout le monde sur le pont, chacun à son poste paré à tenir son rôle selon les directives du Cap'tain.

Quelques recommandations :

- on ne saisit jamais les filières de son bateau ou des autres.
- on ne saute pas sur le quai avant le feu vert du barreur.
- on respecte les autres bateaux, on ne saute pas sur le pont,
- on ne le traverse pas comme un éléphant et toujours devant le mat.
- on s'amarré sur les taquets d'amarrage.
- on ajuste les pare-battages.

Lorsque la manœuvre d'arrimage est terminée, on ne se précipite pas à terre sauf, cas d'extrême urgence annoncé à l'avance.

On quitte le bord, sur avis favorable du Cap'tain, après avoir rangé le bateau : cordage lovés, voiles pliées, affaires personnelles dans les sacs ou équipets, cuisine impeccable, carré et cabines ordonnés, cirés alignés sur le pont pour séchage, le cas échéant.

Selon l'étiquette navale, le bateau doit présenter un aspect agréable, propre et élégant.

Généralement, les bords tirés à terre se font comme en mer : c'est tout l'équipage, comme un seul homme, qui part en goguette.

Il n'est pas de bon ton, de déguerpir de son côté, à moins d'un rendez-vous galant (ou pas) et d'en prévenir ses compagnons.

Lorsque tout l'équipage a débarqué, le bateau sera fermé à clef. Ne pas l'oublier en cas de retour intempestif à bord en solitaire. C'est généralement le Cap'tain qui est le gardien de la clef.

Elle peut être aussi cachée dans le cockpit ou ailleurs, dans ce cas, ne pas oublier de la remettre en place.

Il en va de même pour les autres clés : dans certains ports, il sera remis une clé ou une carte d'accès aux sanitaires. Elle aura une place à bord et sera disponible à tous, d'où l'obligation de toujours la remettre à son emplacement dédié. J'ai de mauvais souvenirs pour une simple clé perdue par un équipier !

Surtout gardez en mémoire que

Plaisance et Plaisir sont faits l'un pour l'autre

Cogité à bord de nombreux canot's et mis en page le 20 Janvier 2013