



**J'ai le pouvoir
de naviguer
sereinement.**



Centre de Voile

**L'essentiel de
la sécurité en mer**



Essentiel pour moi

#prévention

#navigation

#stopauxcoupsdurs

#mer

#pouvoiragir

#responsabilités

#solidarité



Sommaire

1	L'organisation des secours en mer	P.5
2	Les procédures d'alerte et de détresse	P.7
3	La météo	P.9
4	Le balisage	P.13
5	Les règles de barre et de route	P.16
6	Le mouillage	P.21
7	La fin de saison	P.23
8	Les règles de bon sens	P.24
9	La charte du Citoyen de la Mer	P.25

Édito

● *Année après année, la Macif et la SNSM ont toujours su œuvrer ensemble dans des actions de prévention. S'il est un mot qui relie nos deux entités, au-delà de la prévention, c'est bien le mot « solidarité » qui est au cœur de nos préoccupations communes.*

Solidarité que la Macif exprime vis-à-vis de ses sociétaires plaisanciers, du fait de sa position de premier assureur de la navigation de plaisance en France, à travers un grand nombre d'actions de prévention.

Solidarité exprimée vis-à-vis de l'action des sauveteurs en mer et de ses nombreux bénévoles qui viennent en aide aux plaisanciers en difficulté, afin que leurs loisirs ne tournent pas au drame. Nous ne pouvons que saluer leur courage et leur engagement.



Alain Montarant,
Président du groupe Macif

● *En portant chaque année secours à des milliers de personnes, depuis la plage jusqu'au large, l'association des Sauveteurs en Mer, la SNSM, est le premier intervenant de la chaîne de secours. Près des deux tiers de nos interventions concernent les activités de plaisance. Elles résultent des aléas de la météo, du développement des loisirs nautiques avec parfois une trop grande confiance des utilisateurs dans les aides technologiques à la navigation mais aussi en raison de comportements imprudents face aux risques liés à la mer. Beaucoup de ces accidents pourraient être évités. La prévention est l'une des trois missions de la SNSM qui possède une longue expérience des dangers auxquels sont confrontés tous ceux qui pratiquent la mer. Elle se traduit par des actions de sensibilisation auprès de l'ensemble des usagers de la mer et la mise en oeuvre régulière de campagnes d'information en collaboration avec des acteurs tels que la Macif, partenaire historique des Sauveteurs en Mer.*



Xavier de la Gorce,
Président de la SNSM (Sauveteurs en Mer)

1

L'organisation des secours en mer

Les secours en mer sont coordonnés par les CROSS (Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage) sous la responsabilité des préfetures maritimes. Les CROSS sont en veille permanente et il leur appartient de choisir, de dépêcher et de coordonner sur zone les moyens adaptés à la situation (ex le plus souvent : les Sauveteurs en Mer).

Les sémaphores sont des relais des CROSS.



Pour contacter le CROSS, composez le 196.

► Les bons réflexes

- S'assurer avant l'appareillage du bon fonctionnement de sa radio VHF (Very High Frequencies) et mettre sur le **canal 16**, écouté en permanence par les CROSS.
- Soyez clairs et concis avec les secours en mer. Cela facilitera les interventions.
- En mer, l'arrivée des secours peut prendre un certain temps. Prenez patience.
- Ne pas encombrer le canal 16 pour des liaisons de bateau à bateau. Les voies réservées à la plaisance sont : **6, 8, 72 et 77**.
- Pour les conseils médicaux, demandez au CROSS de vous mettre en relation avec le Centre de Consultation Médicale Maritime (CCMM) au 05 34 39 33 33 (coût selon opérateur).

► Les attentions

- La sauvegarde de la vie humaine en mer est gratuite.
- L'assistance aux biens donne lieu à un défraiement en faveur de la SNSM calculé sur la base du temps passé lors de l'intervention, la longueur du bateau assisté et la taille du ou des moyens de sauvetage engagés.
- La qualité d'une transmission VHF peut parfois être mauvaise, parlez clairement et répétez votre message si nécessaire.

La solidarité en mer est une tradition

Dans une procédure de détresse, celui qui a entendu le message de détresse doit :

- faire route sur la zone concernée (si pas trop éloignée),
- si nécessaire, relayer le message au CROSS et le prévenir de sa position et de sa disponibilité,
- suivre les consignes du CROSS.



Les procédures d'alerte et de détresse

► Les différents moyens d'alerte

- En priorité, VHF **canal 16** ou VHF ASN **canal 70**, seuls moyens de repérage radio-goniométrique ou automatique.
- Le **196**, à partir d'un téléphone portable.
- Les moyens pyrotechniques, sonores et lumineux.
- Tout autre moyen susceptible d'attirer l'attention.

► Les bons réflexes

- Appeler le CROSS en VHF canal 16 (procédure MAY DAY) ou via la touche Distress d'une VHF ASN canal 70. Une fois actionné, le Distress transmet automatiquement la position et l'identification du navire au CROSS.
- Donner le nom du bateau et son indicatif.
- Donner la position du navire.
- Indiquer la nature de la détresse.
- Indiquer le nombre de personnes à bord.
- Indiquer la nature du secours demandé.
- En cas de problème, rester sur le bateau. **Tant qu'il flotte, il reste votre meilleure planche de salut.**



Le port du gilet de sauvetage est l'assurance-vie du plaisancier, le porter systématiquement est une attitude responsable.

► L'homme à la mer

- Criez "un homme à la mer". Ne pas le perdre de vue (le pointer du doigt).
- Jetez immédiatement une bouée couronne et stoppez le navire.
- À la voile, démarrez le moteur après s'être assuré qu'aucun bout ne traîne dans l'eau (écoute de spi par exemple).
- Notez l'heure et la position de la chute (si GPS actionner la touche "mob").
- Donner l'alerte au CROSS sur **canal 16** : procédure MAY DAY.
- Jetez à la mer divers objets flottants pour baliser votre sillage.
- Préparez-vous à récupérer l'homme à la mer.

► Ce qu'il ne faut pas faire

- Se jeter à l'eau, en tous cas, pas sans être harnaché et relié au bateau.
- Perdre la personne de vue.



3 La météo

Les bulletins météorologiques sont régulièrement affichés dans les capitaineries et diffusés par les CROSS. Ils sont également consultables par téléphone (Météo-France, Météo Consult) et sur de nombreux sites Internet. Certaines zones côtières en Atlantique ou en Méditerranée bénéficient de la météo en cycle : pour connaître les canaux et la zone de diffusion, consulter les services des affaires maritimes ou le guide annuel de Météo France.

Les BMS (Bulletins Météo Spéciaux) ont pour origine Météo France. Ils sont annoncés et dégagés en VHF par le CROSS sur le canal 79 ou 80 pour la Méditerranée, à partir d'une prévision de vent de 7 Beaufort (avis de grand frais). Le CROSS diffuse également 3 fois par jour sur ces canaux les bulletins côtiers de Météo France.

Les numéros utiles

Météo France :

32 50

Service 2,99 €/ appel
+ prix appel

Météo Consult :

32 01

Service 2,99 €/ appel
+ prix appel

ou www.meteoconsult.fr

Bulletins côtiers et large :

08 99 71 08 08

Service 2,99 €/ appel
+ prix appel

ou www.meteo-marine.com

Les applications utiles*

Weather4D

Lamma

*Applications gratuites pour Android ou Iphone.

► Les bons réflexes

Avant d'appareiller prenez systématiquement un bulletin météo marine :

- Dans les capitaineries des ports de plaisance.
- Par VHF (bulletin diffusé 2 fois par jour par le CROSS : annoncé sur le **canal 16** et diffusé sur un canal de dégagement).
- En écoutant les bulletins météo marine sur différentes stations de radio publiques.
- Sur Internet.

► Les attentions

- La force du vent donnée dans un bulletin est une force moyenne.
- Le plaisancier doit prendre en compte la vitesse et l'allure de son bateau : le vent réel et le vent apparent ne sont jamais les mêmes.

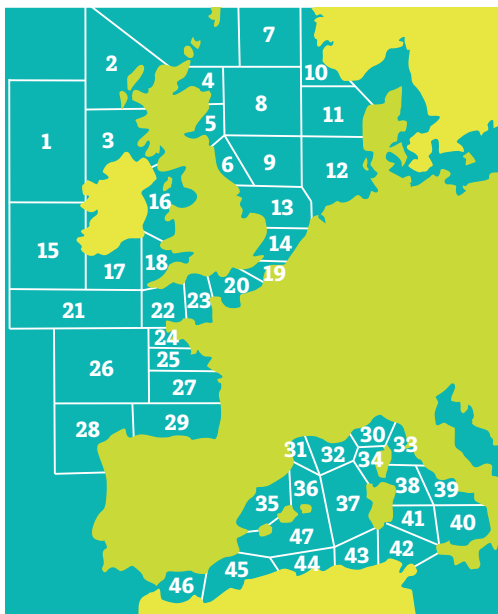
Exemple : Pour un vent moyen de 6 Beaufort, des allures contre le vent peuvent donner un **vent apparent** de 7 Beaufort. Au contraire, des allures portantes diminueront la force du vent apparent.

- Un vent réel soufflant à 6 Beaufort depuis plusieurs heures dans des zones non abritées génère une houle qui rend la navigation plus difficile. En Méditerranée, le mistral peut se lever brusquement (une quinzaine de minutes).



► La carte des zones météo

- 1 : ROCKALL
- 2 : HEBRIDES
- 3 : MALIN
- 4 : CROMARTY
- 5 : FORTH
- 6 : TYNE
- 7 : VIKING
- 8 : FORTIES
- 9 : DOGGER
- 10 : LITSIP
- 11 : FISHER
- 12 : GERMAN
- 13 : HUMBER
- 14 : TAMISE
- 15 : SHANNON
- 16 : IRISH SEA
- 17 : FASTNET
- 18 : LUNDY
- 19 : PAS-DE- CALAIS
- 20 : ANTIFER
- 21 : SOLE
- 22 : OUESSANT
- 23 : CASQUETS
- 24 : IROISE
- 25 : YEU
- 26 : PAZENN
- 27 : ROCHEBONNE



- 28 : FINISTERE
- 29 : CANTABRICO
- 30 : LIGURE
- 31 : LION
- 32 : PROVENCE
- 33 : ELBE
- 34 : CORSE
- 35 : BALEARES
- 36 : MINORQUE
- 37 : SARDAIGNE
- 38 : MADDALENA
- 39 : CIRCEO
- 40 : LIPARI
- 41 : CARBONARA
- 42 : TUNISIE
- 43 : ANNABA
- 44 : ALGER
- 45 : PALOS
- 46 : ALBORAN
- 47 : CABRERA

ÉCHELLE BEAUFORT

Degrés	Termes descriptifs	Vitesse moyenne en noeuds	Vitesse moyenne en km/h	État de la mer
0	Calme	< 1	< 1	Comme un miroir
1	Très légère brise	1 à 5	1 à 5	Quelques rides
2	Légère brise	4 à 6	6 à 11	Vaguelettes ne déferlant pas
3	Petite brise	7 à 10	12 à 19	Les moutons apparaissent
4	Jolie brise	11 à 16	20 à 28	Petites vagues, nombreux moutons
5	Bonne brise	17 à 21	29 à 38	Vagues modérées, moutons, embruns
6	Vent frais	22 à 27	39 à 49	Lames, crêtes d'écume blanche, embruns
7	Grand frais	28 à 33	50 à 61	Lames déferlantes, traînées d'écume
8	Coup de vent	34 à 40	62 à 74	Tourbillons d'écume à la crête des lames, traînées d'écume
9	Fort coup de vent	41 à 47	75 à 88	Grosses lames et rouleaux
10	Tempête	48 à 55	89 à 102	Lames déferlantes grosses à énormes
11	Violente tempête	56 à 63	103 à 117	et visibilité réduite par les embruns
12	Ouragan	> 64	> 118	Mer entièrement blanche

ÉCHELLE BEAUFORT

Degrés	Terme	Hauteur des vagues
0	Calme	0 m
1	Ridée	0 à 0,1 m
w2	Belle	0,1 à 0,5 m
3	Peu agitée	0,5 à 1,25 m
4	Agitée	1,25 à 2,5 m
5	Forte	2,5 à 4,0 m
6	Très forte	4 à 6 m
7	Grosse	6 à 9 m
8	Très grosse	9 à 14 m
9	énorme	> 14 m



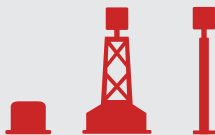
1 noeud (Kt) = 1 mille/heure.
 1 mille (M) = 1 852 mètres (m)
 Les vitesses se rapportent au vent moyen et non aux rafales.

4 Le balisage

Le balisage en mer, se compose de bouées ou d'espars (tourelles, perches...) et se définit toujours par des formes et des couleurs. **Le balisage latéral** est conçu pour les navires venant de la mer vers la terre (atterrissage).

TERRE (PORT)

Marque latérale BABORD cylindre



*De nuit : rouge
de rythme quelconque*
- Bas si rouge
- Bâbord cylindre rouge

Marque latérale TRIBORD cône

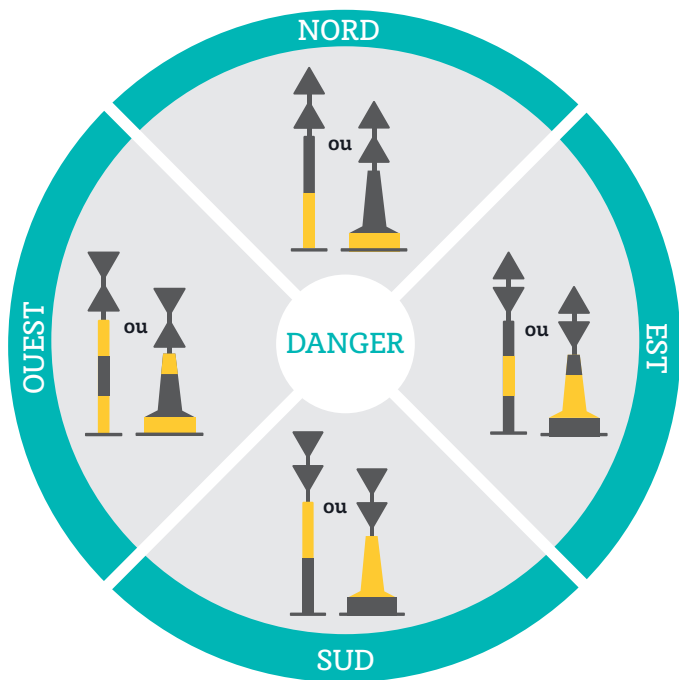


*De nuit : vert
de rythme quelconque*
- Tricot vert
- Tribord cône vert



MER

Le balisage cardinal signale un danger et indique toujours la zone d'eau saine où il faut naviguer par rapport à la bouée. *Exemple* : je dois passer à l'Est d'une cardinale Est. Au Sud d'une cardinale Sud.



CARDINALE NORD :

je passe au nord de la balise
De nuit : scintillement rapide continu

CARDINALE SUD :

je passe au sud de la balise
*De nuit : 6 scintillements rapides
 + un éclat long*

CARDINALE EST :

je passe à l'est de la balise
De nuit : 3 scintillements rapides

CARDINALE OUEST :

je passe à l'ouest de la balise
De nuit : 9 scintillements rapides

► Les bons réflexes

- Anticiper l'apparition du balisage sur la carte avant qu'il n'apparaisse visuellement.
- Regarder son compas et toujours avoir une représentation mentale des points cardinaux.

► Les attentions

- Mer formée, soleil, casiers de pêche, autant d'éléments qui peuvent perturber l'appréciation visuelle du balisage.
- Une balise se repère en moyenne à 1,5 mille et s'identifie à moins de 1 mille.
- Un espar repose sur une fondation d'où l'importance de l'arrondir plus largement.
- Sur les cartes, seules les marques portant une larme de couleur rouge magenta émettent un signal lumineux de nuit.
- Attention, tous les "cailloux" ne sont pas balisés.
- **Attention, mettez régulièrement à jour vos cartes papier (contactez le SHOM) ou électroniques (contactez le fournisseur).**
- **Attention zone B (ex : Antilles, Saint Pierre et Miquelon,...) : couleurs inversées pour le balisage latéral.**



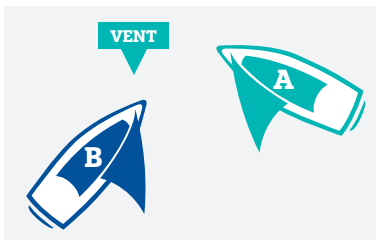
Les règles de barre et de route

La réglementation en vigueur qui a introduit la définition du chef de bord lui confère la responsabilité du respect de l'environnement, de la veille visuelle et auditive, de l'adaptation de l'allure en fonction de l'état de la mer, du respect des distances d'éloignement en fonction de la catégorie du navire et du matériel embarqué et de la décision du port des gilets de sauvetage pour ses équipiers.

Le respect des règles de barre et de route est primordial pour que la mer demeure un espace sécurisé et de liberté. D'une manière générale la vitesse d'un navire doit être appropriée à son environnement.

► Les règles entre voiliers

- Voiliers tribord / bâbord amure.

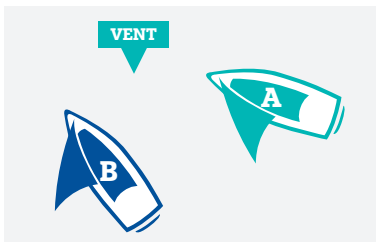


A Qui reçoit le vent par sa droite est tribord amure, il est privilégié.
B Qui reçoit le vent par sa gauche est bâbord amure, il doit manoeuvrer.

NOTA :

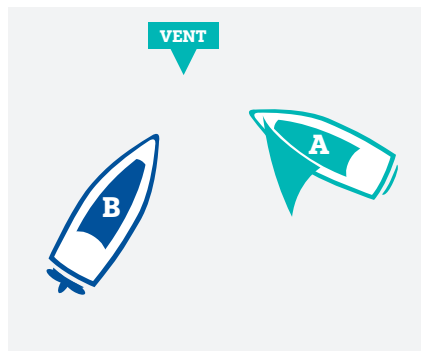
En droit maritime, le terme consacré est "privilégié" même si le mot "prioritaire" est plus communément utilisé.

- Voiliers au vent / sous le vent.



A Au vent est celui qui est le plus près du vent, il doit manoeuvrer.
B Sous le vent est le plus éloigné du vent, il est privilégié.

► Les règles entre voiliers et bateaux à moteur

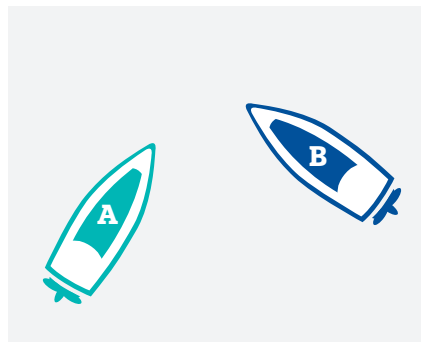


ATTENTION :

Un voilier sous voiles utilisant son moteur devient un navire à propulsion mécanique.

A voilier est toujours privilégié sur **B** navire à moteur.

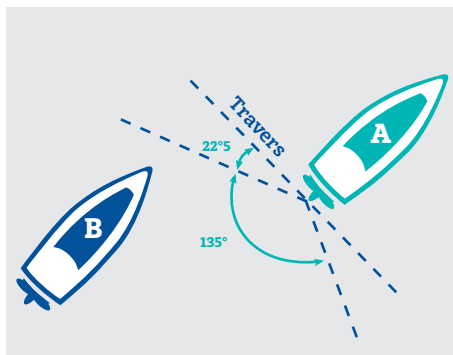
► Les règles entre bateaux à moteur



Entre deux navires à moteur, le navire qui voit l'autre sur sa droite (à tribord) n'est pas privilégié et doit s'écarter de sa route.

A doit s'écarter de la route de **B**.

► Les règles entre bateaux rattrapé/rattrapant quel que soit le mode de propulsion

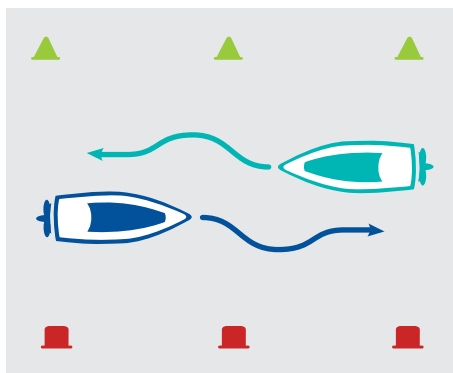


Est considéré comme rattrapant tout navire qui se rapproche de l'arrière d'un autre dans un secteur de 135°.

B est un navire rattrapant, il peut dépasser **A** sur le côté de son choix.

A est un navire rattrapé, il doit conserver son cap et sa vitesse.

► Les règles de navigation dans les chenaux



Dans un chenal, les navires doivent serrer la droite afin de se croiser bâbord sur bâbord (gauche sur gauche).

► Les règles pour éviter l'abordage

Les recommandations qui précèdent et qui suivent font référence aux Règles 5 - 16 - 17 et 19 du RIPAM* ; règlement qui en compte bien davantage. Nous invitons le plaisancier à le consulter chaque fois que nécessaire.

Veille :

Tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée et se donner les moyens d'une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage. Cette disposition doit être respectée par tous les navires, même privilégiés.

Manœuvre du navire non privilégié :

Tout navire qui est tenu de s'écarter de la route d'un autre navire doit, autant que possible, manœuvrer de bonne heure et franchement de manière à montrer ses intentions et s'écarter largement.

Manœuvre du navire privilégié :

Le « navire privilégié » doit maintenir son cap et sa vitesse. Néanmoins, il doit manœuvrer dès qu'il lui paraît évident que l'autre navire, tenu de s'écarter de sa route, ne le fait pas. Cette disposition ne saurait dispenser le « navire non privilégié » de l'obligation de s'écarter de la route du « navire privilégié ».

Conduite par visibilité réduite :

Tout navire doit naviguer à une vitesse de sécurité adaptée aux circonstances et aux conditions de visibilité réduite et tenir son ou ses moteurs prêts à démarrer.

► Les bons réflexes

- Assurer une veille permanente visuelle et auditive.
- Même privilégié, ne pas hésiter à entreprendre toute manœuvre pour éviter un abordage imminent.
- Respectons les bateaux de pêche en action de pêche : ils sont privilégiés.

*RIPAM : Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer.

► Les attentions

- Avoir un navire toujours prêt à manœuvrer à tout moment.
- Montrer ses intentions par des manœuvres franches.
- Ne pas abuser des priorités.
- Admettre que navire à voile et navire à moteur appartiennent à une même famille, la plaisance, dont l'éthique est le respect et la courtoisie mutuelle.
- Respectons la vitesse indiquée dans les ports et les rades.
- L'appel d'une capitainerie se fait directement par VHF sur le canal 9 et l'appel d'une capitainerie de commerce se fait sur le canal 12, exemple : Cannes, Sète, La Pallice.
- Fréquentation d'un port : vigilance.



6 Le mouillage

- Choisir sa zone de mouillage avec précaution. Mouiller de préférence sur le sable et éviter les herbiers.
- Prendre un coffre mis à disposition des plaisanciers par les ports de plaisances est une solution sûre.
- La zone d'évitement doit tenir compte du marnage, du courant, et des bateaux situés à proximité.
- S'assurer de la tenue de son mouillage (il est recommandé de donner à la chaîne 3 fois la hauteur d'eau).
- Ne pas oublier les marques de jour et de nuit.

► Les bons réflexes

- Dans la bande des 300 mètres, même non balisée, limiter sa vitesse à moins de 5 nœuds.
- Évitez les débarquements à la nage. Zone de mouillage ne signifie pas zone de baignade.
- Respectez l'évitage de la zone des 100 mètres autour des pavillons de signalisation des plongeurs.

*Pavillons signalant des plongeurs sous-marins fixés sur les embarcations
où sur des bouées trainées par les plongeurs.*



Pavillon ALPHA



Croix de St André



Pavillon rouge
barré en diagonale



**Passer à plus de 100 mètres,
à vitesse réduite, et rester vigilant.**

- Éclairez votre bateau la nuit : feu de mouillage.
- Respectez le balisage des plages.
- Respectez l'évitage de chaque bateau.
- Surveillez vos enfants lorsqu'ils se baignent. Se rappeler que l'usage de l'annexe doit être réservé aux besoins de servitude.
- Privilégiez le port de la brassière ou du gilet de sauvetage pour les transferts en annexe.

► Les attentions

- Attention au courant. Au mouillage, le courant peut emporter les baigneurs et les éloigner du bateau. Pour les baignades autour du bateau, un cordage de quelques mètres à la traîne prolongé par un pare-battage peut être d'un grand secours.
- Une personne au moins doit toujours être à bord du bateau pendant la baignade. Limiter le nombre de baigneurs simultanés est une sécurité supplémentaire.
- Attention au barbecue pour ses risques d'incendie et ses nuisances odorantes.



Respectons l'environnement.

La canette de soda mettra 50 ans à disparaître.

Pour anticiper vos navigations futures, pensez notamment à :

- Mettre votre moteur hors gel.
- Remplir complètement votre réservoir de carburant afin d'éviter toute condensation.
- Stocker vos batteries au sec et désoxyder les cosses.
- Rincer et graisser les essieux de vos remorques.
- Désoxyder et lubrifier les vannes (services, moteur, etc...).
- Vérifier votre matériel de sécurité dont les gilets de sauvetage.

► Les bons réflexes

- Faire appel à un coach MCV (Macif Centre de Voile) pour démarrer ou terminer la saison en toute sérénité.
- Se remémorer les incidents de la saison passée pour les corriger et les consigner sur le livre de bord.
- Réviser complètement votre bateau avant la remise à l'eau (moteur, gréement, électronique, etc...).

► Les attentions

- **Rappel** : un incident est un incident ; deux incidents sont un accident ; trois incidents sont une catastrophe.

Je prévois d'appareiller...

- Quel est mon niveau de préparation de la navigation projetée ? Le chef de bord s'assure que tous les équipements et matériels de sécurité sont embarqués, en état de validité, adaptés à l'équipage, et en bon état.
- La navigation projetée n'est-elle pas au-delà de mes compétences et de celles de mon équipage ?
- Mon navire et son équipement sont-ils appropriés pour cette navigation ? Et en état de marche ?
- Ai-je pris connaissance des prévisions météo pour la navigation projetée ?
- Qui ai-je prévenu à terre de mes intentions ?
- Mon équipage sait-il où est rangé le matériel de sécurité ? Sait-il s'en servir ?
- Si le temps se dégrade, mes équipiers ont-ils la tenue adaptée ?
- Je dois imposer en permanence, en tant que chef de bord, le port du gilet de sauvetage avec une sous-cutale, pour tous, y compris les enfants.
- Ai-je fait le plein de carburant et d'eau douce ?



Avertissement

Ce guide est un recueil d'informations pratiques qui ne saurait remplacer les recueils et guides nautiques officiels. La responsabilité de la MACIF et de la SNSM ne peut être engagée en cas d'imprécision ou d'erreurs.

Les approches maritimes de notre littoral sont aujourd'hui surchargées. La mer reste un partenaire exigeant qu'il faut connaître même si c'est un espace de liberté, faiblement réglementé et accessible à tous.

C'est pour préserver ce trésor, que les Sauveteurs en Mer ont décidé de promouvoir les dix commandements du Citoyen de la Mer :

Le citoyen de la mer responsable :

- s'informe sur le milieu maritime qu'il va pratiquer,
- est conscient de ses possibilités et de ses limites,
- connaît et maîtrise l'engin qu'il manœuvre,
- connaît l'état de préparation de son équipage et s'assure de son équipement.

Le citoyen de la mer solidaire :

- est prêt à l'éventualité d'être lui-même un sauveteur,
- surveille son environnement lorsqu'il est en mer,
- porte spontanément secours aux personnes en difficultés et sait donner l'alerte.

Le citoyen de la mer respectueux :

- s'intéresse aux habitudes et contraintes des autres acteurs de son environnement maritime,
- reste toujours courtois,
- respecte scrupuleusement l'environnement.



Avertissement

Ce guide pratique n'a d'autre ambition que de rappeler sommairement quelques règles de bon sens et principes régissant l'usage de la Navigation de Plaisance. En aucun cas, il ne saurait se substituer aux ouvrages autorisés traitant de tous les sujets abordés et seuls à même d'apporter les réponses nécessaires à toute situation, doute et interrogation du Plaisancier (cours de navigation, météo, Règlement International pour Prévenir les Abordages en mer, cartographie, balisage, etc...).

La prévention du groupe Macif en quelques chiffres



Plus de 4 millions d'euros de budget annuel alloué à la prévention du groupe Macif



1 028 actions de terrain



Plus de 80 000 personnes rencontrées dans le cadre d'événements

6 domaines d'intervention



Dangers
de la route



Accidents de
la vie courante



Prévention
santé



Risques
nautiques



Risques
naturels



Éducation
budgétaire

Macif Prévention, le pouvoir d'agir partout en France.

Ce qui est essentiel pour nous à la Macif, c'est de donner les moyens au plus grand nombre d'éviter les dangers et de devenir acteurs de leur prévention au quotidien.

Pour en savoir plus :



www.macif.fr



[@GroupeMacif](https://twitter.com/GroupeMacif)



[@macifinside](https://www.instagram.com/macifinside)



[MACIF Groupe, playlist "Macif Prévention"](#)

Conception et réalisation : Direction Communication Groupe.
Crédits photos : Alexis Courcoux / Macif - Gerhard Linnekogel / Eyesee
- Bertrand Duquenne.
Impression : 2017.



**Nous avons
le pouvoir
de naviguer
sereinement.**

**Ce qui est essentiel pour nous, c'est de pratiquer
notre passion en sécurité.**

Avec Macif Centre de Voile, nous pouvons apprendre à naviguer dans les meilleures conditions : coach plaisance, initiation ou perfectionnement en mer, permis hauturier, stage sécurité survie...

Et en plus l'école est agréée par la Fédération Française de Voile.

Rendez-vous sur macifcentredevoile.fr ou au 05 49 09 44 41* (*du lundi au vendredi de 9h à 18h, coût selon opérateur)



Essentiel pour moi

Macif Centre de Voile, association loi 1901 à but non lucratif. Siège social : 2 et 4, rue de Pied-de-Fond 79000 NIORT. SIREN : 343 139 531

MACIF - MUTUELLE ASSURANCE DES COMMERÇANTS ET INDUSTRIELS DE FRANCE ET DES CADRES ET SALARIÉS DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE. Société d'assurance mutuelle à cotisations variables. Entreprise régie par le Code des assurances. Siège social : 2 et 4, rue de Pied-de-Fond 79000 Niort.