





AD.12.10.110
29 avril 1986

This document is the exclusive property of the SAGA 1 project and may not be reproduced or disclosed without the written permission of the owner.

EQUIPAGE DE SAGA

DEFINITION

Au terme de la réglementation, les plongeurs embarqués ne font pas partie de l'Equipage, d'autre part, ceux-ci n'auront besoin, pour passer d'un système conventionnel à SAGA, que d'une formation très rapide, enfin, il n'est pas question d'embaucher des plongeurs pour SAGA, il suffira de faire appel à du personnel bien côté de SOGEXPAT, et au "coup par coup".

Il s'agit donc là de définir uniquement l'équipage normobare du SSV SAGA.

1. COMPOSITION

L'équipage du SSV SAGA se compose de six personnes, quatre assurant la conduite du véhicule et deux assurant la mise en oeuvre de l'installation hyperbare et des installations similaires.

La totalité de l'équipage doit assurer en opération un service de quart par bordées.

Chaque bordée doit réunir des connaissances dans les domaines :

- électronique - électricité,
- mécanique - hydraulique,
- sécurité plongée d'un sous-marin,
- navigation,
- hyperbare et plongée humaine.

Les six membres de l'équipage du SSV SAGA seront donc :

- Le Commandant déjà désigné, compétences en électricité-électronique, sécurité plongée, navigation.
- Le Chef Mécanicien, compétences en mécanique - hydraulique, sécurité plongée.
- L'Electronicien, compétences en électricité - électronique, navigation.
- L'Adjoint mécanicien, compétences en mécanique - hydraulique.
- Le Superintendant Plongée et le Caisson Master Adjoint, tous deux auront des compétences en hyperbarie et plongée humaine.

2. PLAN DES "FICHES DE PROFIL"

- L'homme : physique, mental.
- Le professionnel : diplômes, connaissances, expérience ...
- La situation vis à vis de l'emploi.
- Divers : langues pratiquées, connaissance de la plongée ...

3. FICHES DE PROFIL

3.1 Caractères communs à tous les membres de l'équipage

- **L'homme** : Disponible, endurant à la mer, capable de supporter des conditions de travail assez dures avec un confort rudimentaire, supportant bien la claustrophobie, la promiscuité et l'isolement de la terre ; Bonne santé.

Caractère égal et optimiste, accepte de participer à une première et de la faire aboutir.

Capable et désireux de s'intégrer dans un groupe de travail.

- **Situation vis à vis de l'emploi** : L'équipage a la certitude d'un emploi jusqu'à fin 1987, ensuite les choses sont beaucoup plus floues, bien que les Coast Guards canadiens affichent l'intention de conserver les membres clefs. Chacun doit être au courant de ces conditions, et les accepter, à savoir un emploi jusqu'à fin 1987 puis rien ou la possibilité d'un transfert au Canada, sous juridiction canadienne.
- **Divers** : La pratique courante de l'anglais et de bonnes notions sur les problèmes de la plongée humaine seront nécessaires.

3.2 Le Chef Mécanicien

- **L'homme** : Outre les caractéristiques communes exposées au § 3.1, il devra avoir un bon sens de l'organisation et beaucoup de rigueur en même temps que de l'imagination, de l'initiative et de la débrouillardise.

- **Le professionnel** : Parfaite connaissance des sous-marins, de la pesée et des problèmes de sécurité plongée. Il doit également avoir d'excellentes connaissances en machines, électricité et hydraulique, et être capable d'apprendre rapidement un nouveau système : le Stirling.

3.3 L'électromécanicien

- **L'homme** : Mêmes caractéristiques que le Chef Mécanicien.
- **Le professionnel** : Bon électromécanicien, ayant de surcroit des ouvertures sur l'informatique. Il doit de plus avoir une bonne pratique de l'exploitation de systèmes de détection embarqués. Il doit enfin avoir une pratique suffisante de la navigation pour pouvoir participer efficacement au quart en transit.

3.4 L'adjoint mécanicien

- **Le professionnel** : Bonnes connaissances en mécanique et hydraulique, et une expérience certaine sur les appareillages sous-marins.

3.5 Le Superintendant Plongée

- **L'homme** : Il sera le pendant, côté système de plongée, du Chef Mécanicien côté véhicule. Il doit donc avoir les mêmes qualités que celui-ci, ainsi que de bonnes capacités à la conduite des hommes.
- **Le professionnel** : Ancien "Caisson-Master", il doit avoir une expérience d'au-moins deux chantiers sérieux comme "Diving superintendant" ou chef de chantier. Néanmoins, il ne doit pas avoir perdu de vue la pratique de la conduite des caissons en saturation.
- **Divers** : Le brevet de secouriste ou d'infirmier est souhaitable.

3.6 Le Caisson Master adjoint

- **Le professionnel** : Il doit être qualifié ATS depuis plusieurs années, avec une bonne expérience et de bonnes références.
- **Divers** : Le brevet de secouriste ou d'infirmier est souhaitable, nécessaire si personne d'autre à bord n'a cette qualification.