

Manoeuvre de l'homme à la mer

Lancer un appel VHF

Utiliser les VHF

Alphabet morse

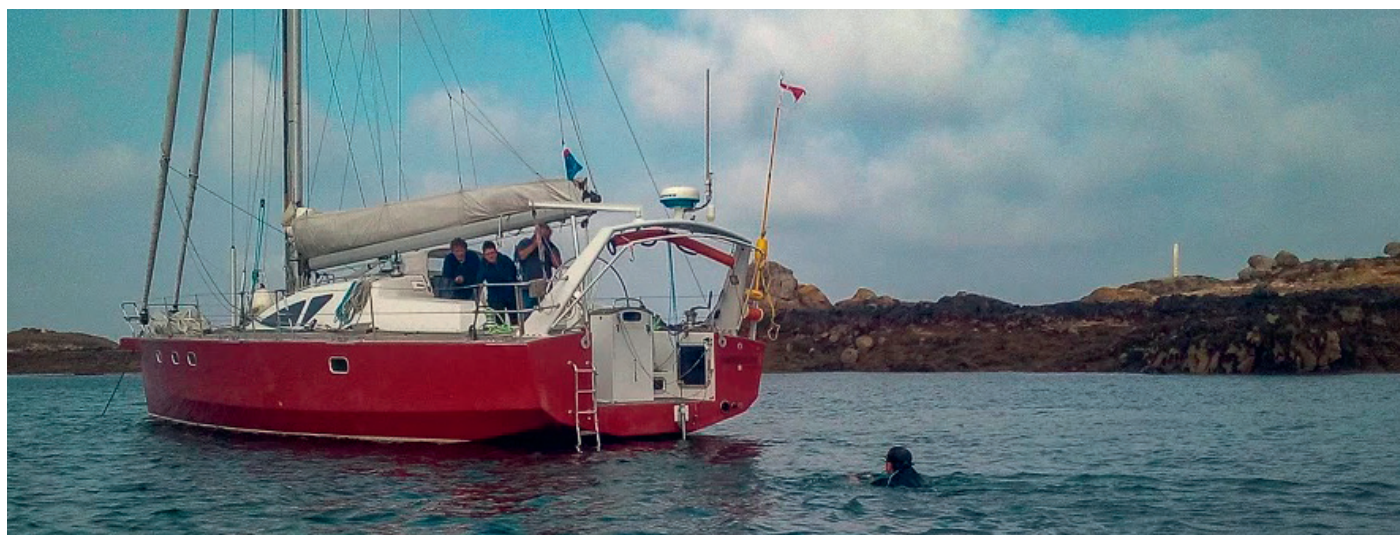
Gonfler le radeau de survie

Utiliser le GPS

Déclencher la balise de détresse

Procédures...

édition 2023-01



Plan Général Sécurité

2

trainepatoune
II
cherbourg

LÉGENDE



Passe-coque, nable, évent



Vanne sous flotaison



Vanne au dessus flotaison



Extincteur



Couverture anti-feu

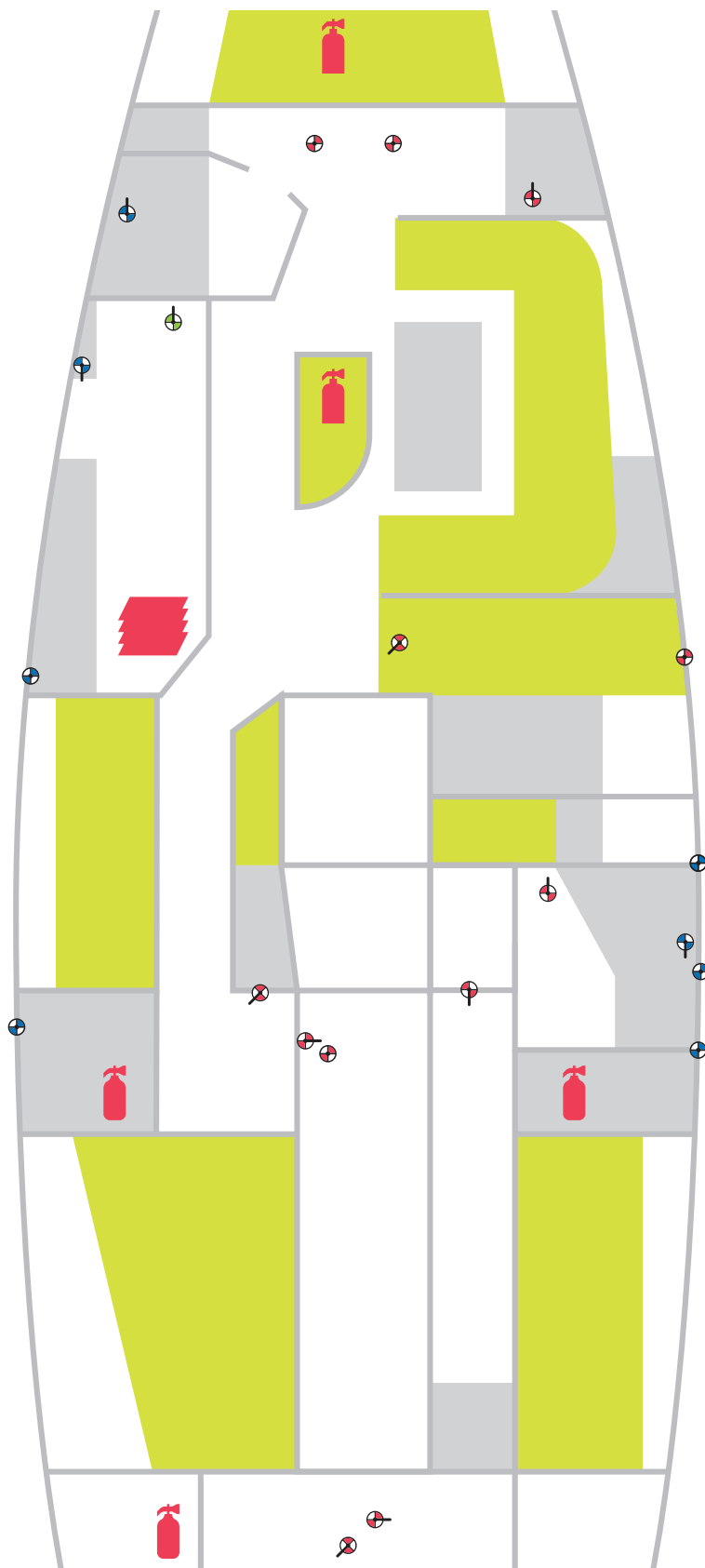


Table des matières

Plan Général Sécurité	2
Homme à la Mer	4
VHF : appels	6
VHF : alphabet.....	7
VHF fixe : commandes.....	8
VHF portable : commandes.....	9
Canot de survie	10
Balise de détresse	12
GPS : guide express	13
Radar.....	14
Navtex	15
Matériel de sécurité obligatoire et optionnel	16
Accueil de l'équipage et procédure départ	18
Procédure d'arrivée et de fin de croisière.....	20
Tableau des consommation	22
Notes diverses.....	23

GIROPILOTS NKE



barre / table carte / roof

LES BRACELETS



équipier droit de la table à carte

L'ÉMETTEUR



cale moteur, cloison devant la barre

Homme à la Mer

Gyropilot : la fonction d'homme à la mer

- Il y a un bouton MOB (Man Over Board) sur les giropilots (bouton rouge).

Les bracelets homme à la mer de NKE

En cas d'homme à la mer, le système déclenche une alarme sonore pour prévenir l'équipage et affiche le cap et la distance pour rejoindre l'homme à la mer.

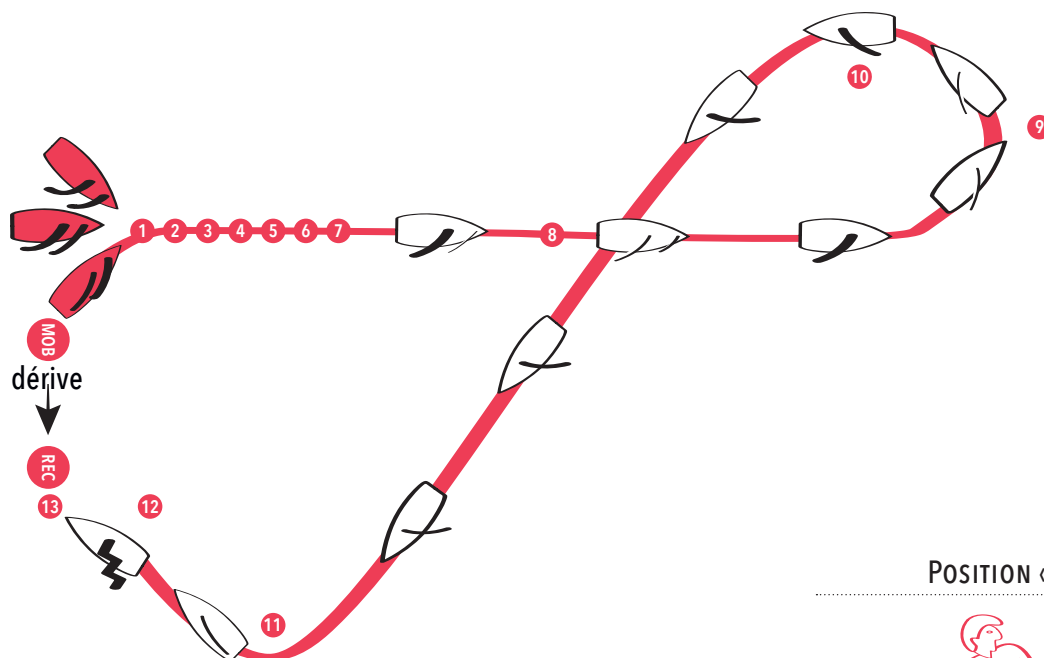
Ils sont rangés dans la table à carte, équipet tribord.

LA PROCÉDURE

- Émetteur « Giropilot » (photo gauche) : appuyer sur on : 1 bip, voyant rouge clignote toutes les deux secondes
- Émetteur « Équipier » (photo droite) : appuyer sur on/off : 1 bip, voyant rouge clignote toutes les deux secondes
- Pour arrêter les émetteurs hors navigation : appuyer sur off, 3 bips, puis le voyant s'éteint

Récupérer un MOB au la voile

- Alerter l'équipage « un homme à la mer sur tribord ». Toujours préciser le bord pour que l'homme de barre puisse réagir immédiatement.
- Lancer la bouée couronne rangée sur le balcon arrière-bâbord.
- Placer un équipier à l'arrière. Il pointe du doigt l'homme à la mer.
- Appuyer sur la touche MOB de MaxSea, si assez de monde envoyer un message de détresse « homme à la mer » VHF (ASN), appel radio aux autres navires et stations côtières.
- Démarrer le moteur
- Se mettre travers au vent
- Enrouler le génois
- S'éloigner de 10 à 15 longueurs de bateau qui sont nécessaires pour l'approche
- Virer de bord (**jamais d'empannage**), veiller au passage de la bôme qui risque d'envoyer un deuxième homme à la mer
- Se mettre vent de travers et repérer l'homme à la mer
- Préparer l'approche, recherche de l'allure du bon plein. Le bon plein permet de contrôler la vitesse du bateau et de s'arrêter
- Approche : tester les réactions du bateau, ralentir, faire fasser la GV...
- Récupération au vent ou sous le vent ? Évaluer la situation en fonction : des conditions locales (vent, mer), du bateau, de l'homme à la mer (état physique/possibilité de nager ou non, blessé...)
- En final, utiliser la bouée zig-zag



POSITION «HELP»



Récupérer un MOB au moteur

1. Alerter l'équipage « un homme à la mer sur tribord »
2. Toujours préciser le bord pour que l'homme de barre puisse réagir immédiatement
3. Faire route à 70° du côté de l'homme à la mer
4. Virer en grand. Ralentir et guetter le naufragé
5. Gérer l'erre
6. En final, utiliser la bouée zig-zag

Prendre la cape courante

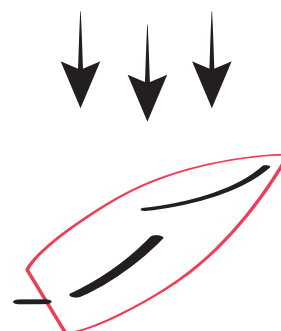
Lorsque le navire est à la cape, le vent et la mer arrivent généralement par le travers avant, la vitesse est réduite ou limitée à la dérive due au vent. Le navire ne lutte plus contre les mouvements de la mer mais se laisse porter par elle. Cette allure est utilisée essentiellement dans le mauvais temps, pour :

- limiter les efforts sur la coque ou au gréement ;
- permettre à l'équipage de se reposer ;
- s'alimenter ;
- effectuer des travaux qui demandent une certaine stabilité du navire.

LA MANŒUVRE

- Virer de bord sans choquer l'écoute de trinquette
- Une fois la trinquette à contre, pousser la barre sous le vent

CAPE COURANTE



VHF : appels

- > LE CANAL 16 PERMET D'APPELER DU SECOURS À UNE DISTANCE MAXIMALE DE 30 MILES, VIA UN PORT, UN AUTRE BATEAU.
- > LES AUTRES CANAUX TYPES : CAPITAINERIE DE MARINA : VOIR LE BLOC MARINE, SÉMAPHORES : 16 ET 13, ENTRE BATEAUX : 6, 8, 72 ET 76
- > ELLES SE TROUVENT À LA TABLE À CARTE ET SUR LE PLACARD À CIRÉS.

Appel de détresse

1. Se placer en mode téléphone, sélectionner le canal
2. Décrocher le combiné, **parler en pressant sur touche PTT**
 - MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY
 - ICI (This is) « TRAINEPATOUNE », « FGG7859 »
 - MAYDAY « TRAINEPATOUNE », « FGG7859 »,
3. Puis :
 - position navire,
 - nature Détresse,
 - secours demandés,
 - nombre de personnes à bord,
 - intentions du responsable du navire,
 - tout renseignement facilitant les secours
4. Puis :
 - over
5. Relâcher le bouton PTT

Répondre à un appel de détresse

1. Décrocher le combiné, presser sur la touche PTT
2. Parler, accusé de réception (VHF voie 16):
 - MAYDAY « Nom_navire_A », « Indicatif navire en détresse »
 - ICI (This is) « TRAINEPATOUNE », « FGG7859 »
 - REÇU MAYDAY (Received MAYDAY)
3. Puis:
 - renseignements complémentaires
 - délai de route pour se rendre sur zone
4. Puis:
 - over

Les 3 type d'appel

1. Détresse = Mayday, mayday, mayday danger de mort
2. Sécurité = Pan, pan, pan urgence
3. Détresse = Sécurité information sur la sécurité

VHF : alphabet

Alphabet & prononciation

A Alfa	AL FAH
B Bravo	BRAH VO
C Charlie	CHAR LI
D Delta	DELL TAH
E Echo	éCK O
F Foxtrot	FOKS TROT
G Golf	GOLF
H Hotel	HO TELL
I India	IN DI AH
J Juliett	DJOU LI ETT
K Kilo	KI LO
L Lima	LI MAH
M Mike	MA IK
N November	NO VEMM BER
O Oscar	OSS CAR
P Papa	PAH PAH
Q Quebec	Ké BEK
R Romeo	ROW MI OH
S Sierra	SI ER RAH
T Tango	TANG GO
U Uniform	YOU NI FORM
V Victor	VIK TAR
W Whiskey	OUISS KI
X X-ray	EKSS Ré
Y Yankee	YANG KI
Z Zulu	ZOO LOOU

CHIFFRES

0 NadaZero	NAH DAH ZE ROH
1 UnaOne	OU NAH OUANN
2 BissoTwo	BIS SO TOU
3 TerraThree	Té RAH TRI
4 KarteFour	KAR TE FO EUR
5 PantaFive	PAN TAH FA IF
6 SoxiSix	SOK SI SIKS
7 SetteSeven	SE TE SEV'EN
8 Oktoeight	OK TOH EiT
9 NoveNine	NO VE NAi NEU

VHF fixe : commandes

Opérations de base



1. On / off
2. Écran affichage.
3. Trois diodes témoins
4. RX / LOG : lire les messages DSC
5. TX CALL : set up des transmissions DSC
6. TEL / DSC : basculer du mode téléphone au mode DSC-ASN (appel sélectif numérique, par défaut au bout de 5 minutes)
7. Send Call : envoyer un message DSC
8. Volume
9. TOU CH : Sélection du canal.
10. TOU SQ : Squelch.
11. TOU5 : Intercom.
12. TOU9 : Sélection directe canal 16
13. Shift key
14. TOU0 : FUNC key
15. Haut-parleur.
16. au dos : Écouteur.
17. au dos : Bouton de détresse
18. au dos : Touche PTT
19. au dos : Micro



Contrôle du squelch

1. Il permet de contrôler la qualité de la réception
2. Contrôle automatique : touches [shift + auto SQ]

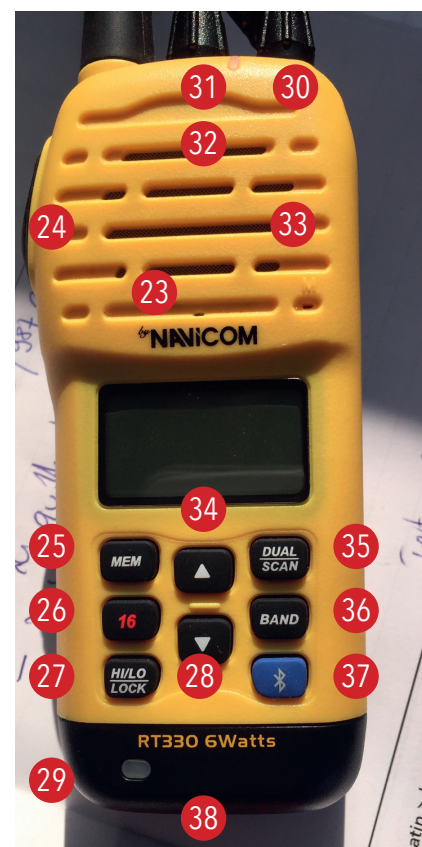
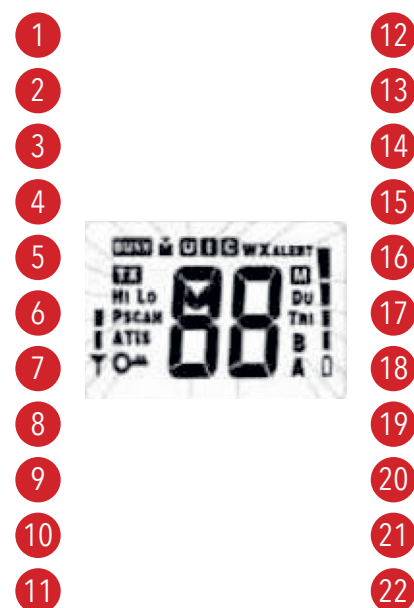
Contrôle de la puissance

1. Contrôler la puissance de la transmission.
2. Pour changer : touches [shift + power 9]
3. Indicateur à faible puissance : deuxième diode

VHF portable : commandes

Opérations de base

1. Mémorisation utilisateur
2. Indicateur de réception
3. Indicateur d'émission
4. Indicateur d'émission basse puissance
5. Indicateur d'émission haute puissance
6. Canal prioritaire
7. Indicateur ATIS
8. Niveau de signal
9. Mode balayage
10. Verrouillage clavier
11. Canal
12. Indicateur de canal US
13. Indicateur de canal international
14. Indicateur de canal Canada version USA
15. Indicateur de station météo version USA
16. Alarme de station météo version USA
17. Canal mémorisé
18. Double veille
19. Triple veille
20. Niveau de charge
21. Canal dédié à la seule réception
22. Canal d'émission et de réception sur une même fréquence
23. LED de transmission
24. Bouton PTT
25. Touche mémoire
26. Touche canal 16
27. Touche Hight, Lox, Lock
28. Défilement bas
29. LED témoin de charge
30. Bouton squelch
31. Bouton power + volume
32. Haut-parleur
33. Microphone
34. Défilement haut
35. Touche Dual scan
36. Touche bande
37. Touche bluetooth
38. Microphone blue toth



LE RADEAU DE SURVIE



dans le coffre du siège navigateur

- > IL NE FAUT EMBARQUER SUR LE CANOT DE SURVIE QU'EN CAS DE RISQUE CERTAIN DE PERTE DU BATEAU, MÊME PLEIN D'EAU UN BATEAU QUI FLOTTE EST PLUS SÉCURISANT QU'UN CANOT DE SURVIE.
- > RANGEMENT : À L'ARRIÈRE DU SIÈGE DU BARREUR, COTÉ JUPE
- > MODELE : OCEAN SAFETY / REGATTA LOW PROFILE 8C LIFERAFT

Gonfler le radeau

1. Faire sauter le panneau du siège navigateur
2. Sortir le container, un couteau est à poste pour couper la sangle noir de fixation
3. Vérifier la fixation du bout de gonflage à bord
4. Jeter le canot de survie à l'eau, le laisser dériver 10 m
5. Tirer **FORT** sur le bout de gonflage

> SI LE RADEAU SE GONFLE À L'ENVERS (MODE D'EMPLOI VIKING)

1. L'incliner pour faire passer de l'air dessous
2. Monter sur le radeau sur la signalisation [right here]
3. Prendre en main la sangle de redressement
4. Appuyez son pied sur la bouteille de CO2, se pencher en arrière, le radeau se retourne, quitter le radeau

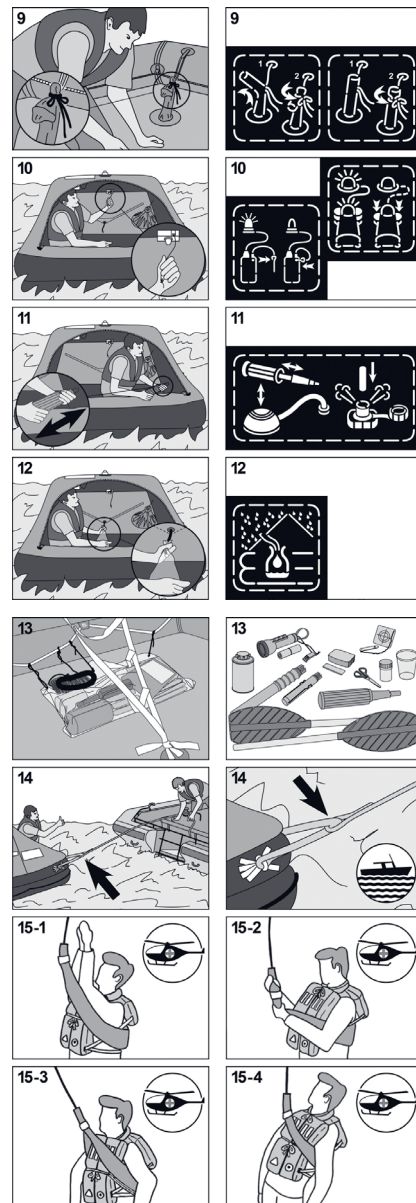
EMBARQUER

1. Emporter les 2 sacs de survies supplémentaires, les trousse à pharmacie, la bouée ZigZag, les papiers officiels
2. Récupérer les autres équipiers à l'aide du boudin orange Silzig
3. Une fois à bord, un couteau attaché sur un boudin, permet de couper le bout.
4. Les 2 Drag Bag (sac étanche avec nourriture et matériel de sécurité) sont attaché au canot (4-5 jours de ration)
5. Vider l'eau du fond du canot avec l'écope
6. Gonfler manuellement le double fond et le toit du canot pour assurer l'isolation thermique
7. Jetez l'ancre flottante à l'eau

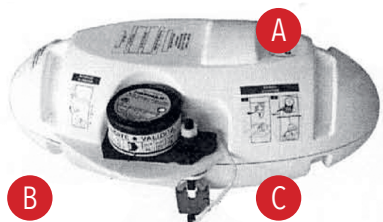


DANS LE RADEAU

1. Gérer les rations, écoper la condensation, assurer la veille
2. Ne pas manger lors de 24 premières heures pour habituer le corps à la disette, pour éviter de vomir les rations en cas de mal de mer
3. Utiliser le collecteur d'eau, jeter la première ration car elle est trop salée



Balise de détresse



- > LA BALISE NE DOIT ÊTRE MISE EN MARCHÉ QU'EN CAS DE PROBLÈMES SÉRIEUX. ELLE COMMUNIQUE EN UNE HEURE MAX AVEC LES SECOURS.
- > LE BATEAU EST IDENTIFIÉ PAR SON NUMÉRO MMSI, SA POSITION EST REPÉRÉE, LES SECOURS LANCÉS.
- > RANGEMENT : DANS UN DES 2 SACS DE SURVIE, SOUS LE COFFRE À BOTTES, OUVERTURE PAR LA COURSIÈRE.

Principe

Lorsqu'elle est activée, la balise transmet un message personnalisé de détresse à un satellite qui le retransmet instantanément aux stations terrestres qui lancent les recherches.

Description

Protégée par un conteneur blanc [A], elle permet le largage automatique [B] qui s'activera dès qu'elle sera immergée dans l'eau (mini 1 mètre), elle peut aussi être déverrouillée [C] par une activation manuelle.



1. Antenne 406/121,5MHz
2. Flash pour une localisation visuelle de la balise
3. Témoin de bon fonctionnement pour vérifier :
 - le bon fonctionnement lors de la mise en [MARCHÉ]
 - le bon fonctionnement lors d'un auto test
4. Orin pour amarrer la balise à un gilet de sauvetage, à un radeau...
5. Système d'activation (voir détails)
6. Bande réfléchissante
7. Contact eau de mer pour activer la balise dès qu'elle est immergée.
8. Système de désactivation d'urgence (voir détails)

GROS PLAN

10. Bouton-poussoir [TEST] pour effectuer un auto test de la balise ou pour arrêter la balise.
11. Sceau d'invulnérabilité pour prouver que la balise n'a jamais été manuellement activée.
12. Système de verrouillage pour empêcher toute activation accidentelle.
13. Bouton marche [ON] pour activer manuellement la balise

Instruction de test

1. Appuyer sur le [TEST 1 READY] (3) pendant 1 seconde,
2. Le buzzer émet un signal sonore toutes les secondes.
3. Vérifier le clignotement du flash (5) et de la led (6) : la séquence de test dure de 23 à 26 secondes :
 - led rouge (6). 1 éclat toutes les 2 secondes : OK
 - led rouge (6), 2 éclats toutes les 2 secondes : OUT
 (Répéter 3 fois pour confirmer)

GPS : guide express

- > EN CAS DE DÉFAILLANCE DE MAXSEA (LOGICIEL DE NAVIGATION) OU DU PC, LE GPS DONNE DE NOMBREUSES INDICATIONS ET PERMET DE NAVIGUER EN TOUTE SÉCURITÉ.
- > IL SE TROUVE À DROITE DE LA TABLE À CARTE.

Sélection du mode d'affichage

Appuyer sur [DISP] jusqu'à trouver l'écran désiré :

- indicateur de vitesse
- écran de traceur
- données numériques
- écran d'autoroute
- écran nav Data
- écran de navigation

Sélection de l'échelle de l'écran

Menu > Enter [ENT]

- flèche haut pour agrandir
- flèche bas pour réduire
- enter pour valider le choix

Déplacement du curseur et de l'écran

Sur l'écran, appuyer sur les touches de direction pour l'activation du curseur, puis utiliser ces touches

Centrage de position

Menu > CENTER POS > [ENT]

Saisie de la marque MOB

Touche [MARK/MOB] pendant plusieurs secondes :

- sélectionner OUI
- valider avec [ENT]

Règlage Alarme mouillage

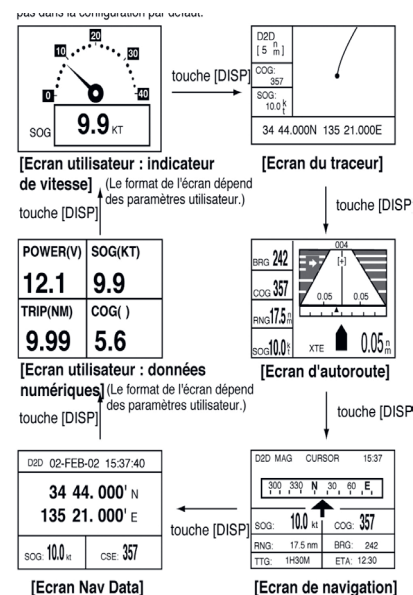
[Menu] > [Alarme] > saisir les données

- **Note** : 50 mètres = 0,1 miles

GPS FURUNO



à droite de la table à carte



Radar

14

trainepatoune
|| cherbourg

>>> PROBLÈME ALIGNEMENT CARTE ET ECHO

- >>> NAVTEX EST UNE INFORMATION DIFFUSÉE SOUS FORME DE SIGNAUX RADIO PAR LES AUTORITÉS DE NAVIGATION CÔTIÈRE DU MONDE ENTIER
- >>> NÉCESSITE DE CHARGER L'APPLI SUR IPAD OU SMARTPHONE
- >>> TUTO : [HTTPS://YOUTU.BE/URFWF-6SAI4](https://youtu.be/URFWF-6SAI4)

Horloge interne

Le récepteur intègre une horloge alimentée en 12 volts. Cette alimentation doit être continue car même une brève interruption arrêtera l'horloge. En cas d'arrêt, le fonctionnement de l'horloge sera rétabli et remis à l'heure (UTC). L'horloge est utilisée pour faciliter le changement de canal en fonction du temps et pour horodater les messages lors de leur réception.

Fonctionnement

- Connexion en Bluetooth
- Le voyant «Connect» du récepteur s'allume pour indiquer que la connexion a été établie. Appuyez sur «All messages» pour afficher tous les en-têtes de messages en mémoire.
- Appuyez sur «Mes messages» pour afficher la liste des en-têtes de messages que vous avez définis dans «Filtres».
- Appuyez sur «Sélectionner une option», puis «Paramètres du dispositif d'affichage». Les paramètres opérationnels suivants sont affichés :
 - «BTnavtex» (Nom d'utilisateur personnalisable),
 - «Time is now xx:xx» (Affiche l'heure en UTC.)
 - «A/B Switching is off» (Indique si la commutation automatique des canaux est sélectionnée,
 - «Switch to XXX at XX:XX UTC» (quatre lignes indiquent les heures auxquelles la commutation automatique des canaux est programmée).
 - «Unit is receiving on 518Khz» (indique le canal sélectionné).
- Le canal «A» est 518Khz, c'est le canal international de langue anglaise.
- Le canal «B» est 490Khz, c'est le canal de la langue nationale).
- «Set my filters» Entrez les codes des stations et des messages que vous souhaitez recevoir.

Le message navtex

Les messages navtex commencent par un code de 4 caractères. Le premier caractère est l'identifiant de la station, le suivant est l'identifiant du message, suivi d'un numéro de référence du message. À la fin du message, le navtex imprime le nombre d'erreurs.

Comme le navtex corrige les erreurs, la plupart d'entre elles ne se traduisent pas par des caractères corrompus.

Les cartes des zones et le lexique des termes sont dans le livre de bord.

ANTENNE NAVTEX



portique

RECEPTEUR NAVTEX



cabine arrière

Matériel de sécurité

Homme à la mer

À RÉVISER EN

- Gilet de sauvetage et longe, révisé en 2022..... ??
- Lampe flash sur gilet, torche étanche, ??
- CyalumeOUT
- Bouée couronne, révisé en XXXX ??
- Bouée zig zag ok
- Dispositif lumineux pour la recherche de nuit (torche) ok
- OPTION. Perche IOR, révisé 2019 acheter FlashLight
- OPTION. LED spinlock éclairant gilet gonflé, 2019 ??
- OPTION. Feu à main à Led, 2016 ??
- OPTION. Homme à la mer : système NKE, piles 2016 à tester

Voie d'eau, abandon bateau

- Radeau de survie, neuf en 2022 ??
- Localisation : balise Kannad Sarsat-Copsas, révisé en 2019 ??
- 3 feux rouges à main, acheté en 2019 ??
- 3 fusées à parachute et 2 fumigènes acheté en 2019 ??
- ou 1 VHF fixe ??
- Pompe d'assèchement manuel ok
- OPTION. Dessalinisateur manuel
Katadyn Survivor 06, achat 2016
réviser le filtre en XXXX ??

Incendie

- Extincteurs révisés (5x) révisé en 2022 ??
- Tresse anti-foudre en cours

Pannes moteur

- Bout de remorquage ok

Navigation

- Réception des bulletins météo, (iPhone, Mail, Irridium) ok
- Compas magnétique ok
- VHF fixe ok
- VHF portative ok
- GPS (Furuno, ok
- Cartes marines officielles du secteur ok
- Guide nautique du secteur ok
- Annuaire des marées (dansMaxSea) ok
- Ligne de mouillage ok

obligatoire et optionnel

- Pavillon national (hors eaux territoriales) ok
- Règlement inter. abordages en mer, Almanach 2019 ok
- Description du système de balisage, Almanach 2019 ok
- Livre des feux, tenu à jour, Almanach 2019 ??
- Journal de bord, édition 2023 ok
- OPTION. Point astro,
sextant non
éphémérides dans bloc marine non
- OPTION. Sac étanche de survie complémentaire n°1 ok
- OPTION. Sac étanche de survie complémentaire n°2 ok
- OPTION. Sac semi-étanche pharmacie ok
- OPTION. Loch mécanique ok
- OPTION. GPS portable de secours (iPhone) ok
- OPTION. iPhone > alim solaire de secours ok
- OPTION. iPhone > pochette étanche ok
- OPTION. VHF portable ok
- OPTION. Deux Lampes frontales ok
- OPTION. Torche à friction ok
- OPTION. Boîtes de piles ok
- OPTION. Miroir de signalisation ok
- OPTION. Corne de brume ok
- OPTION. Garcettes pour tout attacher ok
- OPTION. Couverture de survie ok
- OPTION. Documents officiels bateau à faire avant de partir
- OPTION. Documents officiels équipage à faire
- OPTION. Procédure de sécurité plastifiée à faire
- OPTION. Téléphone satellite (hors sac) à faire avant de partir

Santé

- Trousse de pharmacie ok
- Liste dans [docs officiels & divers] ok

CONSULTATION MÉDICALE, LE CCMM

Il peut être joint à tout moment :

- par moyens radio VHF ou MF en relai avec les CROSS.
- par téléphonie satellite au +33 5 34 39 33 33.....
- par fax au +33 5 61 77 24 11

Pour une consultation médicale non urgente :

- lundi au vendredi de 8h à 18h,
- samedi matin de 8h à 13h,
- par les mêmes moyens que ceux utilisés en urgence
- par mail : ccmm@chu-toulouse.fr
- site : <http://www.chu-toulouse.fr/-vous-etes-plaisancier>

ALMANACH MARIN BRETON

- marinbreton.com/a-bord/la-securite/la-pharmacie-de-bord

Accueil de l'équipage

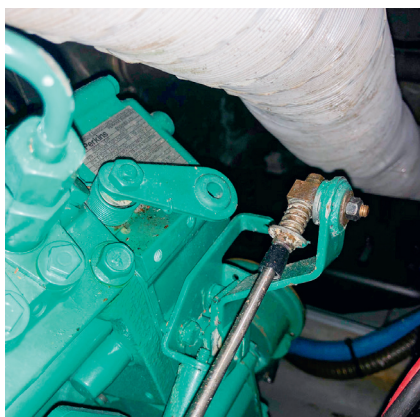
Danger à bord

1. Bôme : elle est basse
2. Cale-pied : pratique mais garre aux chevilles.
3. Fermer panneaux (roof et cabine) avant les manoeuvres
4. Barreau de pont : moins de 1,80 m !
5. Eolienne : interdiction de monter sur le siege barreur (éolienne).

Sécurité

1. Choix et ajustage des harnais.
2. Port du harnais : dès qu'on le sent !
MAIS obligatoire : la nuit / au-dessus de 25 nœuds / pour les enfants / pour les manoeuvres au port, un peu « chaudes ».
3. Rangement du matos de sécurité :
 harnais, lampe torche, frontale, sac survie supplémentaire
4. Manœuvres
 - mettre ses chaussures.
 - border une écoute : attention aux tensions et aux surpatages
 - utiliser les taquets coinçeurs Spinlock
5. Moteur :
 - mise sous tension, démarrage, point mort.
 - arrêt du moteur
 - arrêt d'urgence : CAT > panneau avant > devant les 2 filtres
 > tirette en arrière.
6. Emplacement des extincteurs
7. Mémo VHF
8. Bastaques.
9. Fermer le frigo avec les deux loquets
10. Nav. de nuit : cyalume, torche, couteau, harnais, prudence pétrole.
11. Mémo sécurité.

ARRET MANUEL DU MOTEUR



Cabine arrière tribord - premier panneau

Fonctionnement des toilettes

1. Cliquet sur l'avant pour ouvrir l'arrivée d'eau
2. Pomper pour mettre un peu d'eau dans la cuvette
3. Faire ce qu'on est venu faire
4. Pomper 10 coups minimum pour évacuer le contenu de la cuvette dans la mer ou dans la cuve à eau noire
5. Fermer l'arrivée d'eau (cliquet sur l'arrière).
6. Vider le reste d'eau de la cuve
7. Sortie directe ou cuve eau noire, 2 vannes dans les placards
8. Au port, éviter de rejeter dans la mer
9. On peut utiliser autant de papier que nécessaire, mais il faut pomper entre les feuilles pour éviter le bouchage.

et procédure départ

Vie à bord

1. Code douche est écrit dans le journal de bord
2. Ranger ses affaires : équipet à « bordel », équipet à sécurité, chargeur USB, cirés dans le placard, etc.
3. Emplacement des lumières

Avant de partir

1. Préparation de la navigation, noter infos gas-oil, eau, heure moteur.
2. Ouverture de la pompe attelée
3. Fermeture des 12 panneaux.
4. Fermeture loquet frigo
5. Ouverture et contrôle de l'électronique.
6. Ouverture de 9 vannes sous la flottaison :
 - coffre jupe, grande vanne
 - coffre jupe, petite vanne
 - placard à ciré dans boîte : pompe automatique
 - coffre à matelotage : entrée toilettes.
 - coffre WC : évacuation WC dans la mer
 - sous frigo : évacuation cuve eau noire dans la mer
 - sous évier : prise eau de mer
 - cabine avant : loch.
 - cabine avant : sondeur
7. Mise en marche moteur H-15 :
 - vérification : sortie refroidissement, niveau gasoil et une fois par semaine : courroie de transmission, vis de la poignée de gaz, niveau d'huile du saildrive et du moteur
8. Faire le plein d'eau H-24.
 - ouvrir les 2 Évents, les 4 vannes du ballast.
9. Décadenasser la survie
10. Déverrouiller les 7 panneaux.
11. Enlever les caches extérieurs
12. Préparer le gréement :
 - ranger pied de mat : balancine, tangon, spi
 - enlever taud, frapper drisse GV
 - génois prêt à être déroulé
 - tension pataras
13. Expliquer la manœuvre de départ

PC et électronique

Ouverture (**respecter l'ordre**) :

1. PC
2. Électronique
3. MaxSea.

Procédure d'arrivée et

Accastillage

1. Ranger bouée couronne
2. Ranger tangon
3. Cadenasser moteur HB
4. Cadenasser survie
5. Ranger ZigZag
6. Enlever les mousquetons de mise à l'eau de l'annexe
7. Enrouler le pavillon
8. Mettre les aussières arrière sur le winch
9. Mettre les 7 caches électroniques
10. Ranger drisse de spi
11. Ranger balancine
12. Mollir pataras
13. Mettre taud sur HB, barre, devant le mat

Aération

1. Lever les coussins
2. Fermer les 13 hublots
3. Ouvrir les 2 aérateurs
4. Pince à linges sur les portes pour aérer les placards
5. Sortir les cirés où les mettre sous vide
6. Mettre sous vide les couettes
7. Mettre sous vide les les cirés

Déshumidificateur

1. Brancher

Docs à emporter

1. Acte de Francisation
2. Portefeuille
3. Chéquier
4. Sac photo
5. iPhone
6. Clef bateau
7. Clef maison
8. Cahier de liaison
9. Listes annotées
10. Journal de bord
11. Billets de voyages
-
-
-
-

de fin de croisière

Électricité

1. Fermer le tableau électrique
2. Laisser batterie en charge
3. Fermer batterie moteur
4. Fermer batterie guindeau

Eaux noires

1. Vider.....

Frigo

1. Vider.....
2. Garder ouvert.....

Gaz

1. Fermer la vanne.
2. Fermer la bouteille

MaxSea

1. Export des données.....

Ciré

1. Les accrocher sur les crochets.....

Fermer le bateau

1. Fermer les 7 panneaux à clefs
2. Fermer le panneau de descente à clefs

Tableau des consommation

MALGRÉ LES LEDS NOUS CONSOMMONS BEAUCOUP D'ÉLECTRICITÉ, ATTENTION AUX ÉQUIPEMENTS LES PLUS GOURMANDS : LE FRIGO, L'ÉCRAN DU PC (PLUS QUE LE PC LUI-MÊME, LE PILOT AUTOMATIQUE)

Consommation

Eclairage	Conso	Utilisation	Conso/jour
cabines arrières	Ah	1 H	
cabine avant, douche	Ah	1 H	
carré	Ah	1 H	
tac, coursive	Ah	3 H	
Navigation	Conso	Utilisation	Conso/jour
centrale NKE	Ah	24 H	
feux de navigation	Ah	6 H	
feux de pont	Ah	1 H	
feux tricolores	Ah	1 H	
Iridium	Ah	0,5 H	
PC	Ah	6 H	
pilote automatique	Ah	6 H	
radar	Ah	0,5 H	
VHF veille	Ah	24 H	
Confort	Conso	Utilisation	Conso/jour
chauffage	Ah		
eau pression	Ah	1 H	
frigo	Ah	24 H	
musique	Ah	2 H	

Notes diverses

Avitaillement

- Les rations d'eau à boire = 2L par personne par jour.

Mouillage

- Marque jaune = 2 mètres
- Marque rouge = 10 mètres

Nœud de machard

Un nœud qui permet de frapper un bout sur un autre bout en tension. Exemple d'utilisation : surpatage sur un winch

Prises USB

Les 3 prises USB (Carré, allume cigare, et tableau électrique) fonctionnent en direct).

Survie dans l'eau

- 05°-10° > 1 à 3 heures.
- 10°-15° > 1 à 6 heures.
- 15°-20° > 2 à 40 heures.
- 20°-25° > 3 à 48 heures.
- 25° > sans limite !.

NŒUD DE MACHARD

