

LIVRET CHEF DE BORD BAC A VOILE Pdt PIERRE MALLET

INTRODUCTION :

Le chef de bord décide seul si lui et son équipage sont en capacité de sortir sur le bassin.
Il engage sa responsabilité en tant que chef de bord et aussi celle de l'association et donc par le fait celle de son Président.

**Pour cela il faut avoir une connaissance précise de la météo en cours et à venir pour la journée.
Il fortement préférable d'éviter de sortir avec un vent qui risque de monter au-delà de 18 nds, pour certains équipages ce sera moins, le Chef de bord décide.**

Connaître les horaires de marées

Le chef de bord gère la sortie de la réservation à la feuille de bord jusqu'à sa place au port.

Il doit vérifier que toutes les personnes embarquées soient membre de L'ABV (pour des problèmes d'assurance et d'équité) est ceci avant de commencer à gréer le bateau.

Une sacoche chef de bord est à disposition dans le roof.

Maintenant on peut commencer à penser bateau !

CHECK LIST AVANT DÉPART :

- Vérifier le niveau de carburant dans la soute à essence (sans plomb 95 ou 98. Pas de E10)
- Brancher le coupe circuit
- Démarrer le moteur pour le faire chauffer, surtout par temps froid.
- Vérifier la présence d'eau dans les cales, deux pompes électriques se branchent sur le tableau électrique dans le roof à tribord. Si nécessaire deux pompes à mains sont dans les deux soutes de chaque côté du puits de dérive.
- Vérifier la présence du matériel de sécurité. Gilets, extincteur, pharmacie.....
- Baisser la dérive. Attention à la marée !!!!!!!
- Installer la bouée couronne sur l'aiguillot de safran.
- Sortir le taud de GV.
- Vérifier que toutes les garcettes de ris soient dénouées (penser à les dénouer et à larguer la bosse de ris au retour au port, garcettes Ris 1 rouge, Ris 2 grise).
- Gréer les écoutes de foc.
- Gréer le génois ou le foc en fonction de la météo. Il est préférable de privilégier le foc de balade, moins grand. Il offre une facilité d'utilisation bien supérieure !!!!!
- Etarquer les balancines, sortir le X.

SORTIR DE LA PLACE ET DU PORT :

- Il faut être 4 pour sortir le bateau de sa place ceci surtout par vent d'Est.
- Bien vérifier que personne ne s'engage entre les 2 pontons avant de faire mouvement. Faire attention à la direction du vent.
- Pour sortir du port on privilégie le côté droit.

ATTENTION IL EST FORMELLEMENT INTERDIT DE NAVIGUER A LA VOILE DANS LE PORT.

- Envoyer (en premier) la grande voile qu'une fois passé le chenal d'accès et en étant face au vent. Envoyer la vergue à l'horizontale jusqu'à tendre le guindant et ensuite établir la vergue.
- Etarquer le Halebas
- Ensuite vous pouvez envoyer le foc, toutefois attention à la drisse, ne pas la lâcher !!!!!
- Pour cela il y a une garcette équipée d'un mousqueton frappé sur l'émerillon du mousqueton de drisse.

EN NAVIGATION :

UTILISEZ TOUJOURS LA VOILE DU TEMPS

Ne pas hésiter à être légèrement sous-toilé, la navigation n'en sera que plus confortable et plaisante pour un équipage pas forcément aguerri !!!!!

Prise de ris :

Allumer le moteur.

- reprendre les balancines.
- affaler le génois.
- affaler le GV jusqu'à la prise de ris souhaitée
- prendre l'amure en premier et le point d'écoute ensuite par la bosse de ris. Bien l'étaquer, sinon la voile formera une « poche ».
- rabanter le point d'écoute pour plaquer l'œillet à la bôme.
- vous pouvez ferler la voile avec les garcettes le long de la ralingue de bordure. Ce n'est pas une obligation.

Cependant au port penser à sortir le ris.

Bastaque :

Ne les prendre que dans la brise, et au vent arrière. **Attention à l'empannage !!!!!!!** Après utilisation, Il faut les sortir et les ramener le long des haubans.

Empannage :

C'est la manœuvre la plus délicate, même avec une brise légère.

Pour l'empannage, attention à bien accompagner la trajectoire avec les écoutes de GV, en reprenant le « mou » de celles-ci. Et surtout que personne ne se trouve dans la trajectoire de la bôme, de la pantoire et de la poulie.

Dans la brise, ne pas hésiter à virer « lof pour lof ».

En ligne droite !!!!! :

Si le bateau est ardent, choquer de la GV et relever un peu de dérive.

Dans la brise :

**RECULER L'ÉQUIPAGE AU RAPPEL (charger l'arrière)
TOUJOURS QUELQU'UN A L'ÉCOUTE DE GV**

Mouillage :

- Préparer le mouillage à l'avance.
- La chaîne dans le chaumard.
- L'orin frappé sur l'ancre, pour faciliter la remontée avec la chaîne toujours dans le chaumard.
- Attention à la coque.
- Ne pas oublier qu'il y a un mouillage arrière à utiliser quand on mouille l'étrave sur la plage. Il vous facilitera la manœuvre pour sortir.

Précaution :

Au-delà de 15 nds de vent, le bac nécessite un équipage aguerri. C'est un bateau extrêmement puissant ! Et il peut vite devenir un bateau difficile à manœuvrer, nécessitant de la force et de la réactivité. Il est souvent préférable d'éviter de partir sur l'eau avec plus de 18 nds et être en mesure de les subir si le vent force en cours de navigation, **un coup d'œil à la météo s'impose avec chaque sortie.**

Rappel :

Il est interdit de naviguer :

Dans la zone de protection des corps morts. Bouées jaunes.

N'oubliez pas qu'il est identifiable..... et c'est une icône de notre bassin.

Au-delà de la limite de la dune du Pila (passe sud)

Et au-delà d'une ligne sud de la pointe du Ferret- Nord du banc d'Arguin ou bouée 6 pour la passe Nord.

Si vous naviguez à la tombée de la nuit, pensez à allumer les feux de navigation. Interrupteur au tableau électrique dans le roof sur la cloison coté tribord.

SINON, C'EST TOUT : BONNE NAV

RETOUR AU PORT.

Avant d'entrer entre les 2 pontons, vérifier que personne ne sort

Check list retour au port

- Affaler les voiles en commençant par le foc avant de rentrer au port. Il est interdit de naviguer à la voile dans le port et en respectant la vitesse de 3 nds (plus de 3nds des petites vagues se forment)

- Ne pas oublier de frapper la disse sur l'étrave avec l'itac prévu à cet effet.

- Reprendre les balancines pour affaler la GV.
- Bien la ferler....Psst ! les garcettes en cas de prise de ris...
- Poser la bôme sur le X
- La voile de flèche posée sur la GV
- Remettre le taud de GV
- Relever le moteur.
- Couper l'électricité nucléaire.
- Relever la dérive.
- Sortir la bouée couronne.
- Remettre le foc ou le génois dans leur sac.
- Lover les écoutes, celles de la GV restent à poste, celles du foc sont à ranger dans le bateau.
- Respecter la position des drisses sur leurs taquets respectifs.
- **Ranger, évacuer les poubelles et tout ce qui peut trainer, passer de l'eau de mer sur le pont (jamais d'eau douce).** En clair penser à ceux qui vont prendre le bateau derrière vous !!!
- **Finaliser la feuille de bord et le livre de bord pour signaler tout incident ou problème. Remplir le cahier de liaison des chefs de bord. Il se trouve dans la pochette. Transmettre la feuille de bord à Martine.**
- Si problème(S), BIEN SUR LES GERER DIRECTEMENT.
- Refaire le plein des nourrices.
- **Passer quelques seaux d'eau de mer sur le pont, surtout s'il a fait chaud.**

LE BAC À VOILE est votre bateau, notre bateau, il est le bateau de tous les membres.

Il est sous votre responsabilité de Chef de Bord.

**POUR COMPLETER VOTRE EQUIPAGE, UNE LISTE D'EQUIPIERS ET
DE CHEFS DE BORD EST À VOTRE DISPOSITION**

**Demandez à Martine LACAZE 06 84 89 31 96 bacavoile@orange.fr
Ou sur le site du bac à voile : <http://www.abv-president-pierre-mallet.com/>**

QUELQUES N° DE TEL. UTILES OU D'URGENCES.

CENTRE D'APPEL D'URGENCE : C R O S S Tel :196 ou VHF 16

**Pierre SIMON : 06 86 88 04 95
Martine LACAZE : 06 84 89 31 96
Jacky FOUCARD : 07 86 11 36 21
Philippe CESCHEL : 07 83 33 16 67
Babar Michel DUFAURE : 07 81 33 74 69
Jean PERES : 06 07 03 77 64**

SEMAPHORE 05 56 60 60 03 (Cap Ferret) Ils peuvent donner la météo

PORT D'ARCACHON : 08 90 71 17 33

SANITAIRES : « petit port » 07000036921527

Via votre tél. s'il est inscrit à la capitainerie comme propriétaire d'un bateau au port :

METEO : sur internet Météorama - Météo France sur internet ou Windguru

VLS Vincent LE SEREC Grément – accastillage – voiles : 06 63 58 06 27

MOTEUR : Jacky 07 86 11 36 21 ou François 06 80 38 43 72

ASSURANCE BATEAU M M A : 05 57 15 10 15

Ceci n'est qu'un guide pour que notre bateau puisse continuer à naviguer dans de bonnes conditions.

Pierre SIMON Décembre 2022