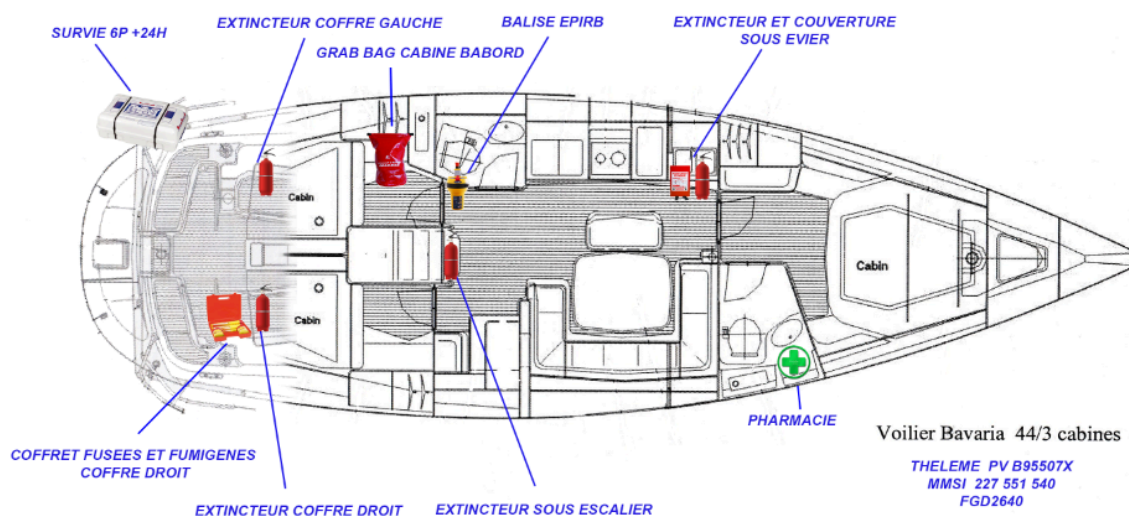


MATERIEL SECURITE



Règle de sécurité

De jour

- chaussures pour circuler sur le pont
- gilet de sauvetage en fonction du temps
- si force 5 on enfile les gilets de sauvetage
- si force 6 et plus on ne va pas sur le pont
- ou on s'attache à la ligne de vie
- en navigation les vannes eaux sont fermées
- on ne fait pas ces besoins par dessus bord (risque de chute)
- lunette de soleil
- crème solaire

De nuit

- quelque soit la force du vent
- tenue confortable (froid)
- gilet obligatoire
- s'attacher avec longe de sécurité
- on ne va pas à l'avant du bateau sans personne dans cockpit
- on s'attache à la ligne de vie
- on assure une veille active

A savoir

Les déplacements sur le bateau :

Afin de ne jamais s'exposer garder toujours à l'esprit :

Une main pour soi, une main pour le bateau.
Traduction dans n'importe quelle manœuvre tenez-vous.



Déplacez vous toujours au vent du bateau, sur les passes avants et non sur le roof.



Afin d'être le plus agile : déplacez-vous sans courir en se baissant légèrement pour baisser votre centre de gravité.

Garder une attention particulière lorsque vous enjambez les filières pour monter dans

le bateau et notamment lors des manœuvres de port ou lors de l'accès dans l'annexe.

Information sur les forces du vent

- ORGANISATION DE LA VIE A BORD

La diversité de l'équipage est riche en partage et en découverte. A tour de rôle, les spécialités de chacun s'exprimeront au déjeuner, au dîner ou à l'apéro. L'avitaillement est fait par l'équipage

- LA VIE AU PORT

Le port est avant tout l'abri du marin. Ainsi, ils possèdent tous un ponton visiteur ou un ponton d'accueil pour que chaque voilier puisse venir faire escale en fin de journée. Directement amarré sur un ponton ou amarré sur un autre bateau (**amarrage à couple**), la proximité avec les autres plaisanciers nous oblige à quelques règles de courtoisie :

Éviter de crier ou de parler fort sur le bateau.



Lorsque vous êtes à couple, pour rejoindre le ponton, passer toujours par l'avant du mât du voilier.

Utiliser toujours les sanitaires du port (toilettes et douches) plutôt que ceux du bateau. Environnement: même dans le port, la mer n'est pas une poubelle.

- LA VIE AU MOUILLAGE

Calme et tranquillité accompagnent souvent une nuit au mouillage. L'**annexe** (petit bateau gonflable) avec son moteur est obligatoire si l'on veut passer un peu de temps à terre. Au niveau des commodités, la douche sera de préférence pour plus tard et le réservoir d'eau noire (récupération des toilettes) sera à utiliser.

- CONDUITE & MANŒUVRES DU VOILIER

ABATTRE	S'éloigner de l'axe du vent
LOFER	Se rapprocher de l'axe du vent
VIRER	Tourner face au vent
EMPANNER	Tourner dos au vent
GÎTER	Inclinaison du bateau due au vent sur le côté
ERRE	Élan du voilier
ECHOUER	Le voilier est posé sur le fond
TIRER DES BORD	Zigzaguer le long du vent
LOUVOYER	Zigzaguer le long du vent
ARISER - PRENDRE UN RIS	Réduire la surface de la grand voile
CULER	Reculer
MISE A LA CAPE	Position d'arrêt sous voile

- LES VOILES ET LEURS MANIEMENTS

HISSER	Monter les voiles
AFFALER	Baisser les voiles
ARISER	Réduire la surface de voile
GRÉER	Préparer les voiles pour les monter
FOC	Petite voile d'avant pour du vent fort
TOURMENTIN	Toute petite voile d'avant pour la tempête
BOSSE DE RIS	Système de réduction de la grande voile
FASEYER	Battement de la voile dû au vent
FERLER	Fixer la voile sur le pont ou la bôme
ÉTARQUER	Tendre à fond un bout
BORDER	Tirer sur un bout
CHOQUER	Lâcher, laisser filer le bout
GUINDANT	Partie avant de la voile
BORDURE	Partie basse de la voile
CHUTE	Partie arrière de la voile
CHARIOT D'ÉCOUTE	Rail métallique permettant un réglage de l'écoute
ÉCOUTE	Bouts servant à régler la voile
BOUS	Cordes sur un voilier
DRISSE	Bouts permettant de monter les voiles

- DÉPART ET ARRIVÉE

AMARRE	Bouts pour attacher/ amarrer le bateau au quai ou au ponton
AMARRAGE	Attacher le bateau à un quai ou à un ponton
PAR BATTAGE	Bouée gonflable protégeant le bateau contre le quai
LARGUER	Laisser filer une corde dans sa totalité
MOILLER	Jeter l'ancre pour s'arrêter
APPAREILLER	Quitter le port ou le mouillage
CATWAY	Petit bout de ponton
POINTE	Amarres prises a l'avant ou à l'arrière du voilier
GARDE	Amarres prises sur le coté du voilier

- ÉLÉMENTS COMPOSANT LE VOILIER

QUILLE	Partie immergée du voilier assurant sa stabilité
SAFRAN	Partie immergée du voilier assurant sa direction
TIRANT D'EAU	Profondeur maximum du voilier

VARANGUES	Squelette de la coque du voilier
TRIBORD	Côté droit du voilier
BÂBORD	Côté gauche du voilier
CARÈNE	Partie immergée du voilier
BARRE DE FLÈCHE	Barre métallique perpendiculaire au mât assurant sa tenue
ÉTAI	Câble tenant le mat par l'avant du bateau
PATARAS	Câble tenant le mat par l'arrière du bateau
LIGNE DE VIE	Sangle sur le pont permettant de se fixer dessus avec le harnais

- MÉTÉO & ENVIRONNEMENT

GRAIN	Nuage noir amenant de la pluie et du vent fort
HAUT FOND	Zone isolée très peu profonde
RISÉE	Zone de vent plus fort
FRAÎCHIR	Augmentation durable de la force du vent
ESTRAN	Partie du littoral qui découvre à marée basse
BALISE	Marque de signalisation en mer
AMER	Élément sur terre remarquable depuis la mer
BRISE	Vent léger
BRUME	Brouillard en mer
BORD	Côte du bateau
BMS	Bulletin Météorologique Spécial, avis de coup de vent de 7 Beaufort ou plus
AVURNAV	Avis Urgent au Navigateur

- LA SECURITE A BORD



LES GILETS DE SAUVETAGE

A bord du voiliers gilets de sauvetage à déclenchement automatique, ils sont dotés d'un mousqueton et d'une sangle pour s'accrocher au voilier dans les conditions difficiles



BOUEE COURONNE AVEC FEU A RETOURNEMENT

Fixée sur les chandeliers arrières du voilier et prête à être utilisée pour un homme à la mer. Le feu se retourne et s'allume automatiquement au contact de l'eau.



RADEAU DE SAUVETAGE

Placé à l'arrière du bateau, il est replié dans un cocon plastique et se déclenche de façon semi automatique. Il faut tirer sur le bout fixé sur le côté jusqu'à percussion du radeau de sauvetage



FUSEES DE DETRESSE

Dans le coffret il y a 3 types de fusées : feux à main, fusées parachutes et fumigènes oranges



EXTINCTEURS & COUVERTURE ANTI FEU

Un minimum de 3 extincteurs par bateau. La couverture anti-feu est fixée à proximité de la gazinière pour couvrir tout risque d'incendie par la cuisson



TROUSSE MEDICALE DE 1°URGENCE

Elle est dotée d'une partie médicale et d'une partie chirurgicale



POMPE DE CALE ELECTRIQUE / MANUELLE

La pompe de cale électrique s'actionne depuis le panneau électrique. La pompe de cale manuelle s'actionne depuis le cockpit à proximité de la barre



APPEL DE DETRESSE AUTOMATIQUE VHF

Toutes les VHF à bord des voiliers MCV sont dotées d'un bouton rouge **Détresse**. Il envoie un message de détresse avec les coordonnées GPS et l'immatriculation du voilier.



BALISE DE DETRESSE SATELLITE

Pour les navigations hauturières, hors de portée VHF, la balise permet l'envoi d'un message de détresse par satellite n'importe où sur le globe.

L ORGANISATION DES SECOURS EN MER

L'organisation des secours en mer sur les côtes françaises est sous la responsabilité des CROSS : Centre Régional Opérationnel de Sauvetage et de Surveillance. Tout le long du littoral français, 5 CROSS ont pour mission de :

Récupérer les messages de détresse. Message émis le plus souvent par VHF, mais aussi par téléphone, balise de détresse ou émis par un témoin de l'accident.

Accuser réception du message de détresse. C'est à dire qu'il va chercher à entrer en communication avec le voilier.

Organiser les secours. Afin de mener à bien sa mission de sauvetage, le CROSS dispose de différents moyens et organes d'intervention : SNSM, pompier maritime, gendarmerie maritime, sécurité civile mais aussi les autres plaisanciers. C'est lui qui va ordonner quelle entité doit aller sur zone pour récupérer les naufragés.

POUR JOINDRE LE CROSS

PAR VHF : En vocal, sur le canal 16. Appuyez sur la pédale que lorsque vous parler

Message : CROSS – CROSS – CROSS pour le Voilier THELEME

PAR TELEPHONE : Numéro d'appel : 112 puis demander le CROSS –

Nouveau : le **196** pour joindre directement le CROSS

EN CAS DE GRAVE PROBLEME

En appuyant sur la touche rouge « distress », vous envoyez automatiquement un message de détresse avec vos coordonnées GPS et avec votre numéro MMSI

(immatriculation du navire)

MESSAGE VOCAL : « MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY – de Voilier THELEME, à la position » (position sur gps)

EN CAS DE PROBLEME MEDICAL

Le Centre de Consultations Médicales Maritimes (CCMM) vous permet d'avoir une consultation radio médicale gratuite 24h/24 pour tous les marins.

Pour les joindres :_Directement par téléphone au **+33 05 34 39 33 33**

Sur le canal 16, appeler le CROSS et demander d'avoir une consultation médical

- LE VOILIER, LE VENT, LES VOILES

1- ALLURES ET AMURES DU VOILIER

L'**allure** désigne la position du bateau par rapport à l'axe du vent. Elle conditionnera par la suite le réglage des voiles. Nous pouvons distinguer les allures principales (en rouge) des allures secondaires en noir.

L'**amure** du voilier correspond au côté par lequel le voilier reçoit le vent. Bâbord amure, le vent vient sur la gauche du voilier, tribord amure, il vient sur la droite.

FACE AU VENT

Le vent est dans l'axe du voilier. On ne peut rester à cette allure qu'avec le moteur. Elle nous permet de hisser et d'affaler la grand voile.

LE PRES

Le voilier serre à 45° l'axe du vent.

LE BON PLEIN

Le voilier est à 60° de l'axe du vent..

LE PETIT LARGUE

Le voilier est à 80° de l'axe du vent.

LE TRAVERS

Le voilier est à 90° de l'axe du vent.

LE LARGUE

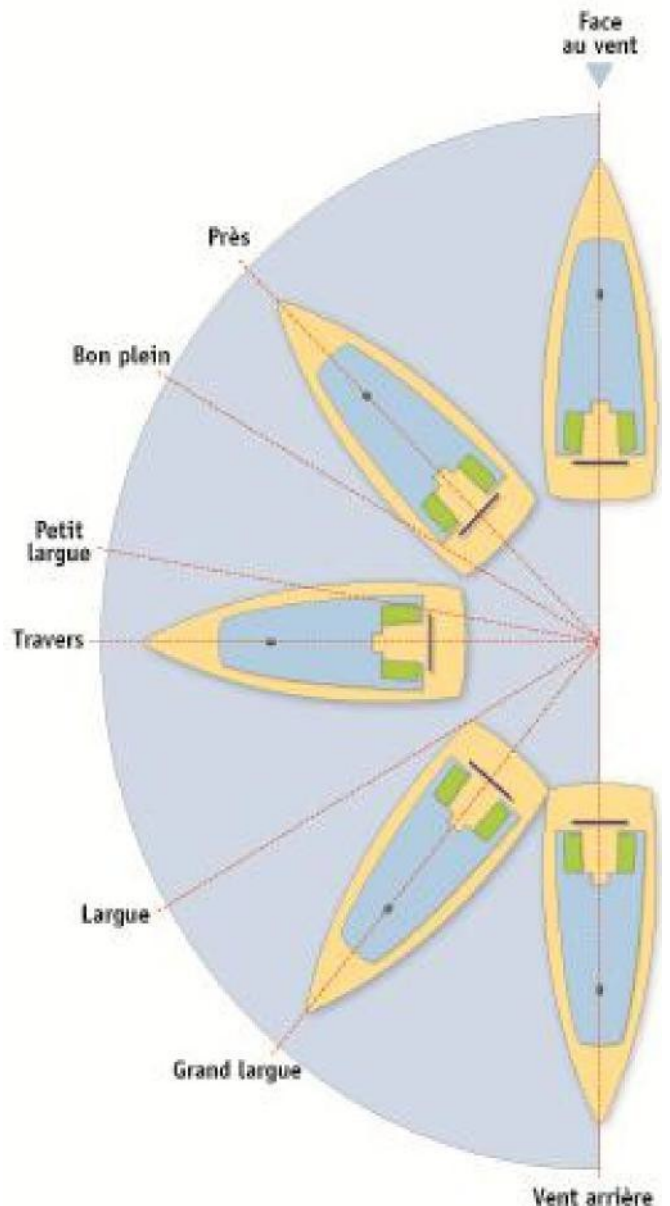
Le voilier est à 120° de l'axe du vent.

LE GRAND LARGUE

Le voilier est à 140° de l'axe du vent.

LE VENT ARRIERE

Le bateau reçoit le vent par l'arrière.



2- LE REGLAGE DES VOILES

Le réglage de voile permet d'optimiser la propulsion. Il va devoir s'adapter à l'allure du voilier, à la force du vent et à la puissance souhaitée à bord.

- LE REGLAGE DE BASE

Il s'effectue avec l'écoute pour orienter la voile par rapport au vent. On distingue les **allures de près** (de 45° à 90° du vent) **des allures de portant** (de 100° à 180° du vent)

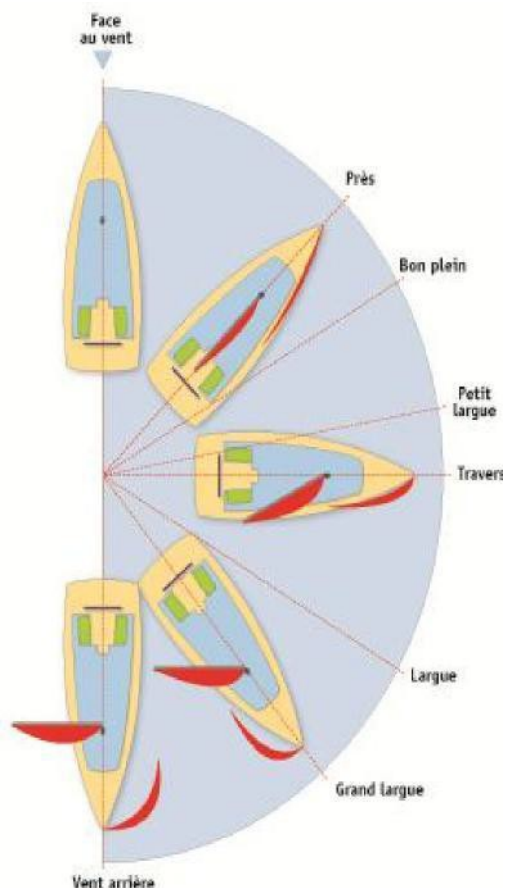
Du près au travers, le vent glisse sur le long de la voile : c'est le mode laminaire .

L'avant de la voile doit être parallèle au vent pour optimiser la portance (angle d'attaque). Pour obtenir cet angle, on recherche la limite du faseyement de la voile : on choque jusqu'à voir faseyer l'avant de la voile puis on reborde légèrement.

Du travers au vent arrière, le vent tape dans la voile : c'est le mode turbulent.

La voile doit être perpendiculaire au vent pour un maximum de puissance.

-LES REPÈRES VISUELS



AU PRES

La bôme est dans l'axe du voilier.

Le génois est au-dessus du pont.

LE TRAVERS

Le bout de la bôme est au-dessus de l'eau.

Le point d'écoute est au niveau du mât.

LE GRAND LARGUE

Le milieu de la bôme est au-dessus de l'eau.

Le point d'écoute est au-dessus de l'eau devant le mât.

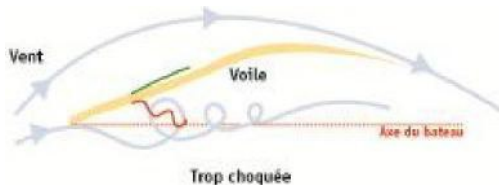
LE VENT ARRIERE

La bôme est perpendiculaire au voilier.

Le génois est perpendiculaire au voilier de l'autre côté.

- PENONS & FAVEURS

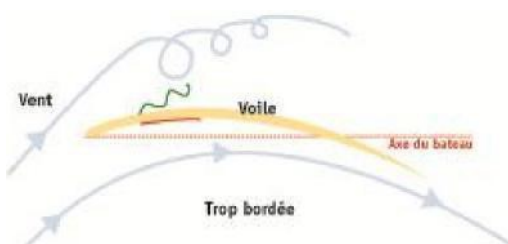
Ces repères de bases doivent être complétés par les penons pour plus de finesse dans le réglage. Les penons sont des brins de laine sur les deux faces d'une voile qui permettent de visualiser l'écoulement du vent dans la voile. **Ils ne sont utiles qu'aux allures de près.**



LORSQUE LE PENON INTÉRIEUR FASÈYE :

IL FAUT BORDER LE GÉNOIS

IL FAUT ABATTRE



LORSQUE LE PENON EXTÉRIEUR FASÈYE :

: IL FAUT CHOQUER LE GÉNOIS

IL FAUT LOFFER



**LORSQUE LES DEUX PENONS SONT HORIZONTAUX,
LE RÉGLAGE DE LA VOILE EST OPTIMAL**

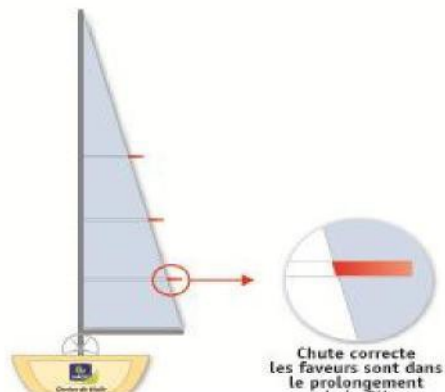
Sur la grand-voile, on utilise des faveurs de chute car le mât perturbe l'écoulement sur le bord d'attaque de la voile.



**LA FAVEUR EST ASPIRÉE SUR L'EXTÉRIEUR DE
LA VOILE :**

IL FAUT CHOQUER

IL FAUT ABATTRE



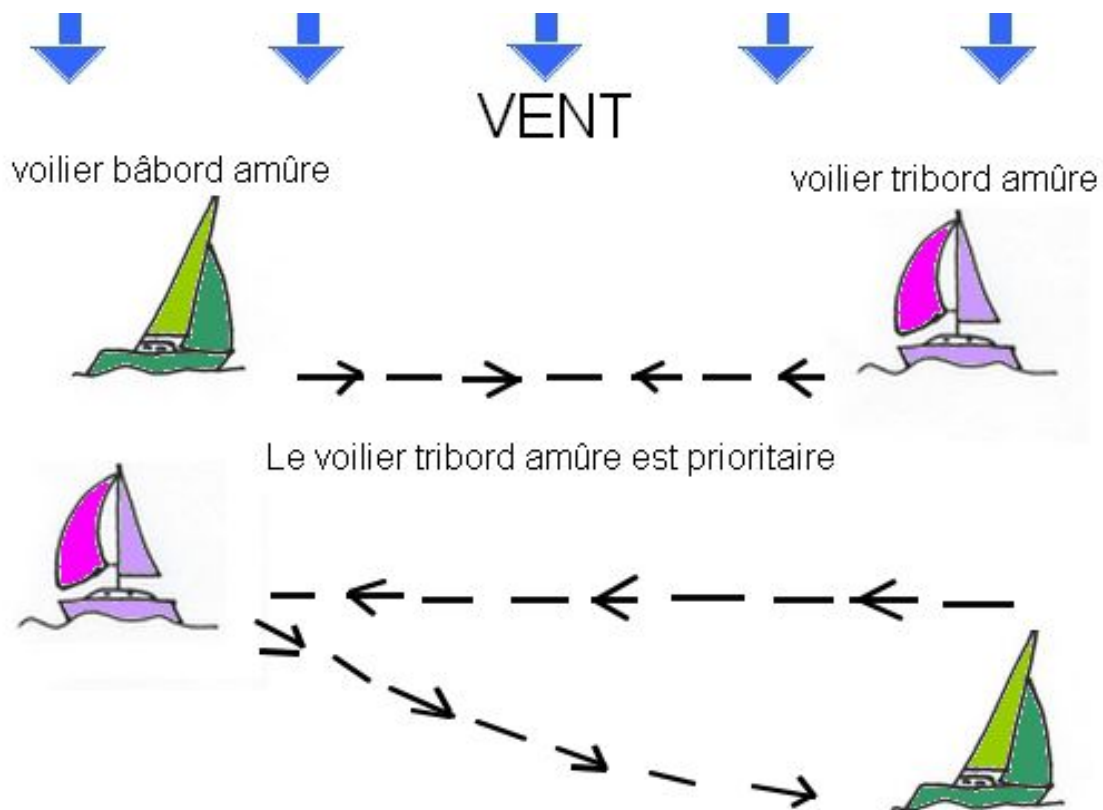
LA FAVEUR EST DANS L'AXE DE LA VOILE

: LE RÉGLAGE EST OPTIMAL

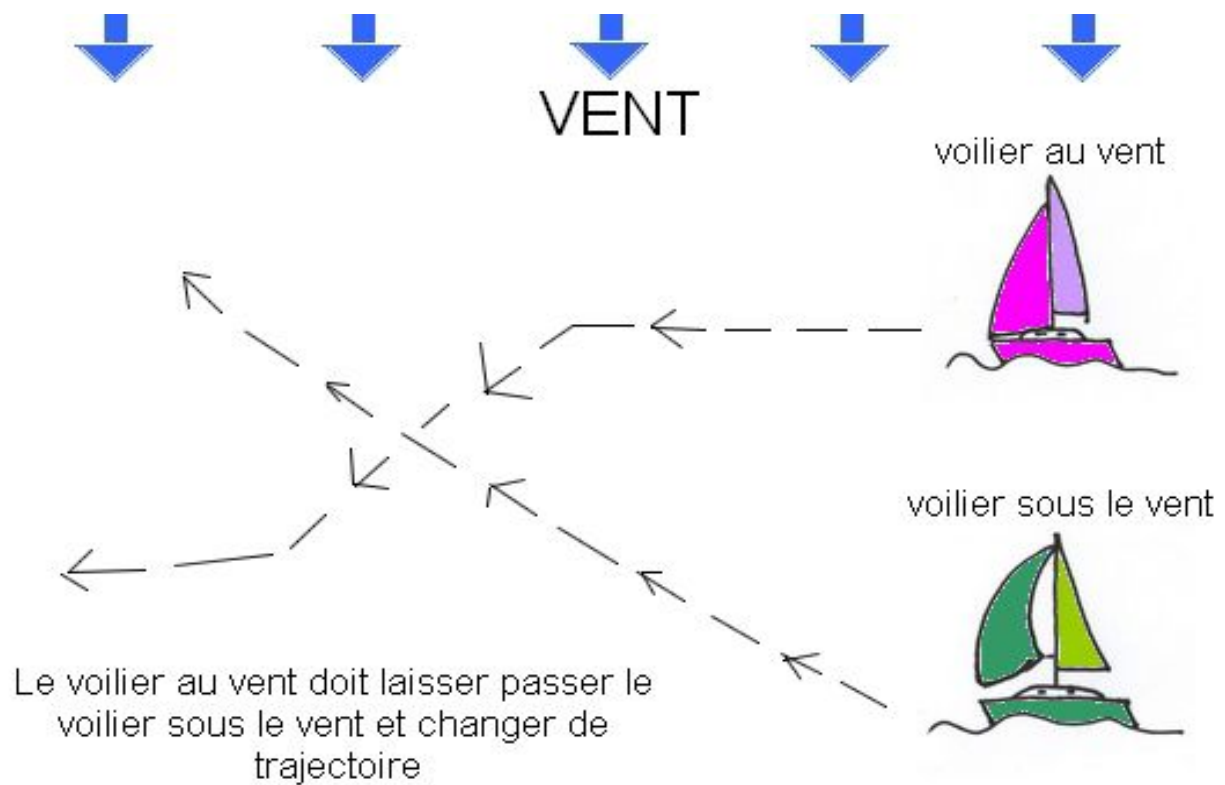
Les navires à voile

Lorsque deux navires à voile s'approchent l'un de l'autre avec un risque d'abordage, l'un des deux navires doit s'écarter de la route de l'autre. Voici la procédure :

Quand les navires reçoivent le vent d'un bord différent, celui qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre. Le voilier tribord amûre est donc prioritaire.



Quand les deux navires reçoivent le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent.



Si un navire qui reçoit le vent de bâbord voit un autre navire au vent et ne peut pas déterminer avec certitude si cet autre navire reçoit le vent de bâbord ou de tribord, le premier doit s'écarter de la route de l'autre. Par exemple, le voilier B doit se déranger pour le voilier A et le voilier C et le voilier C doit se déranger pour le voilier A.

