



Utilisation de La Licorne



Sommaire

1	Préambule.....	3
2	Fonctionnement associatif.....	3
3	Conseils et recommandations.....	3
4	Sécurité de l'équipage.....	3
5	Ce qu'il faut savoir.....	3
5.1	Vannes d'admission et d'évacuation d'eau.....	3
5.2	Sécurité – Détresse.....	4
5.3	Radeau de survie.....	4
5.4	Documents.....	4
5.5	Journal de bord.....	4
5.6	Pas d'hélice.....	4
6	Avant de partir.....	4
6.1	Vérifications.....	4
6.2	Mise à quai du Narval si nécessaire.....	5
7	Préparation du bateau.....	5
7.1	Gréement.....	5
7.2	Equipement électrique.....	6
7.3	Fonctionnement de la commande Morse.....	7
7.4	Démarrage du moteur.....	8
7.5	Départ.....	8
8	Gréer les voiles.....	8
8.1	Envoyer la grand voile.....	8
8.2	Envoyer les voiles d'avant.....	9
8.2.1	Le foc.....	9
8.2.2	La trinquette.....	9
8.2.3	Le Pavillon.....	9
8.2.4	Le flèche.....	9
9	En navigation.....	10
9.1	Quelques principes de base des cotres à corne.....	10
9.2	Le réglage des voiles.....	10
9.2.1	Le près serré.....	10
9.2.2	Le près bon plein.....	10
9.2.3	Le vent arrière.....	10
9.2.4	Principe de réglage.....	11
9.3	Réduction de voilure.....	11
9.4	Prise de ris dans la grand voile.....	11
10	Remorquage.....	12
11	Retour au ponton.....	12
11.1	Amener le flèche.....	12
11.2	Amener foc et trinquette.....	12
11.3	Amener la grand voile.....	12
11.4	Relever le bout dehors.....	12
11.5	Accostage et amarrage.....	13
12	Rangement.....	13
13	Utilisation des toilettes.....	14
14	Appel de détresse automatique.....	15
14.1	Ecran de la VHF.....	15
14.2	Envoi d'un appel ASN.....	15
14.3	Annulation d'appel.....	15
15	Appel de détresse manuel.....	16
15.1	Contact Océan.....	16
15.2	Cross.....	16
15.3	Appel de détresse sur le canal 16.....	16
15.4	Message d'urgence sur le canal 16.....	16
15.5	Message sécurité.....	16
15.6	Alphabet international.....	16

Utilisation de La Licorne

1 Préambule

La Licorne est un bateau multi utilisateurs et plusieurs chefs de bord sont susceptibles de la skipper. Afin que chacun sache trouver rapidement ce qui est nécessaire à la conduite du bateau et la vie à bord, chaque ustensile, équipement ou cordage est rangé à une place bien précise.

Il est donc indispensable de toujours respecter le rangement préconisé afin que chacun trouve ce qu'il cherche et que les utilisateurs suivants trouvent le bateau propre et parfaitement rangé.

Le skipper est le maître à bord et juridiquement responsable devant les autorités compétentes.

N'agissez que sur son ordre, en navigation mais aussi au départ du ponton et à l'arrivée. On ne largue les amarres que sur son ordre.

Il prend toutes les décisions concernant les sorties : choix des voiles, route à suivre, port des gilets de sauvetage et des harnais de sécurité. Il désigne le rôle des équipiers pour la durée de la sortie.

2 Fonctionnement associatif.

La navigation est réservée aux adhérents et à leurs invités.

L'adhésion simple donne droit à 1 embarquement. Chaque embarquement suivant est facturé 10 €.

Une participation de 10 € par personne est demandée pour le 1er embarquement des invités.

L'adhésion est demandée pour les éventuels embarquements suivants.

L'adhésion navigant donne droit aux croisières et à un nombre illimité d'embarquements dans la limite des sorties organisées et du nombre de places disponibles. En croisière, une caisse de bord est constituée d'un commun accord avec les participants. Les frais de gazole et de gaz sont pris en charge par la caisse de bord. Le tarif de la nuitée à bord est de 5 € par personne.

3 Conseils et recommandations.

Il est évidemment interdit de fumer dans la cabine.

En navigation, ne stationnez pas sur l'échelle de descente au carré qui doit toujours rester accessible rapidement par le chef de bord ou le navigateur.

De nuit, utilisez les éclairages de la cabine avec parcimonie, équipez vous d'une lampe personnelle si vous voulez avoir de la lumière après l'extinction des feux.

Ne déposez pas de paquets gras sur les couchettes tels que sacs de viennoiseries ou autres friandises grasses qui peuvent tâcher les housses.

Otez vos chaussures si vous souhaitez vous allonger sur les couchettes pour vous reposer.

Ne traînez pas vos sacs sur les planchers vernis.

Refermez le gaz, à la bouteille, après utilisation.

Nettoyez la plaque des feux de gaz avec une éponge douce, n'utilisez pas de « gratounette ».

Le torchon pendu au dessus de la cuisinette est réservé pour la vaisselle, pas pour les mains.

Ne quittez pas le bateau en laissant de la vaisselle sale dans l'évier.

Le service du bord ne fournit pas les sachets plastiques pour envelopper les poissons pêchés.

4 Sécurité de l'équipage.

Dans toute intervention, assurez-vous que votre action ne met pas un équipier en danger.

En particulier, quand vous raidissez une manœuvre, assurez vous qu'un équipier n'a pas une main engagée sur son parcours ou à son extrémité. Inversement quand vous mollissez une manœuvre soyez sûr qu'un équipier ne s'en sert pas pour s'assurer.

Le port du gilet de sauvetage est obligatoire en toutes circonstances.

8 gilets automatiques sont disponibles à bord pour les équipiers, les gilets personnels sont conseillés pour les navigants habituels.

Par mer formée les interventions à l'avant se font obligatoirement avec gilet/harnais et longe de sécurité crochée sur la ligne de vie.

5 Ce qu'il faut savoir.

5.1 Vannes d'admission et d'évacuation d'eau.

On a fait le choix de laisser en permanence toutes les vannes ouvertes. Il est toutefois bon de savoir où elles se trouvent pour pouvoir les fermer en cas de besoin.

La vanne des toilettes est sous la couchette arrière tribord, on y accède en soulevant la petite trappe prévue à cet effet dans le plancher de la couchette.

La vanne d'évacuation des eaux usées de l'évier est située au pied de la paroi de l'évier, on y accède en soulevant le plancher à cet endroit.

Pour la vanne de refroidissement moteur voir plus loin au chapitre 9.

5.2 Sécurité – Détresse.

Un masque et un tuba sont disponibles dans l'équipet de la couchette arrière bâbord.

Les gilets de sauvetage automatiques sont posés sur la couchette tribord du carré. D'autres gilets simples sont répartis sous les couchettes bâbord et tribord du carré avec deux gilets enfants .

Les 5 harnais de sécurité sont rangés dans l'équipet tribord du carré.

La corne de brume, les feux à mains, les fusées parachutes et les fumigènes sont regroupés dans le caisson sécurité à tribord au bas de l'escalier contigu aux toilettes.

En cas de problème grave et pour assistance à la sauvegarde de la vie humaine appeler le CROSS sur le canal 16 selon les procédures préconisées décrites chapitre 13.

Le GPS est raccordé à la VHF. Un N° MMSI (Marine Mobile Service Identity) nous a été attribué par l'ANFR (Agence Nationale des Fréquences) et la VHF est équipée du système ASN (Appel Sélectif Numérique) qui permet d'initier automatiquement un appel radio pour émettre un appel de détresse avec l'envoi automatique de la position du bateau donnée par le GPS.

Il est donc important d'avoir en permanence, en navigation, le GPS et la VHF allumés.

Une VHF/GPS portable Standard Horizon HX851 est également disponible elle dispose de son propre n° MMSI. et gère les messages de détresse DSC.

5.3 Radeau de survie.

Comme chacun peut le voir il est arrimé sur le rouf. Ne pas modifier le système d'arrimage qui permet une mise à l'eau rapide. En cas de déplacement du radeau, utiliser les poignées latérales de transport, surtout ne jamais utiliser les cerclages qui doivent être maintenus en l'état. Ces cerclages sautent d'eux mêmes lors de la mise à l'eau du radeau.

Le radeau est amarré au bateau. Après sa mise à l'eau ne couper l'amarre qu'après embarquement de tout l'équipage et du matériel nécessaire (eau, pharmacie, lampe, radio, VHF portable...). Le skipper est le dernier à quitter le bord, c'est lui qui coupe l'amarre.

5.4 Documents.

Tous les documents nécessaires à la navigation sont rangés dans l'équipet inférieur du carré navigation. La documentation technique concernant la V.H.F., le G.P.S. et le guindeau est rangée dans cet équipet, dans le coffret jaune (ex coffret fusées).

Dans ce coffret on trouve également l'acte de francisation de La Licorne, celui du radeau de sauvetage, le carnet d'entretien et la liste des travaux de grand carénage (2007-08)

Le livre de bord est rangé dans une pochette plastique située dans l'équipet navigation supérieur avec l'annuaire des marées pour Saint-Malo, cette pochette contient également les schémas du circuit électrique du bateau et la liste des équipements de sécurité avec leur emplacement ; à utiliser particulièrement en cas de contrôle des Affaires Maritimes.

Après utilisation remettre ces documents à leur place.

5.5 Journal de bord

Le journal de bord fait partie des documents obligatoires.

La réglementation officielle précise qu'il doit contenir au moins les éléments suivants :

« Composition de l'équipage, heure d'appareillage, prévisions météorologiques et temps observé, position, route suivie et vitesse à intervalles réguliers, consommation et réserve de combustibles ainsi que tout incident, panne ou avarie à bord ou observé dans la zone de navigation. »

5.6 Pas d'hélice.

L'hélice de La Licorne tourne, en marche avant, dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, c'est donc une hélice avec pas à gauche.

Au départ, en marche avant, l'arrière du bateau évite sur bâbord. C'est évidemment l'inverse en marche arrière, l'arrière évite sur tribord.

En tenir compte dans les manœuvres de départ et d'arrivée.

6 Avant de partir.

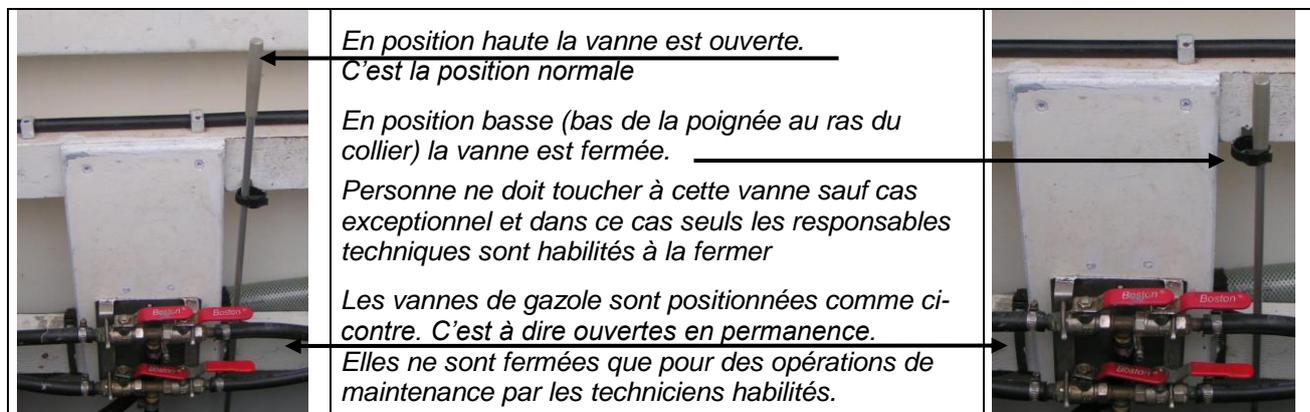
6.1 Vérifications.

Vérifier le niveau d'eau dans la cale. Si on constate un volume important, vérifier le système .

Vérifier la hauteur du seuil, minimum 1,50 m au port des Bas Sablons.

Faire le plein du bidon d'eau potable et veiller à disposer de suffisamment de gaz (pas facile).

Vérifier le niveau d'huile dans le carter moteur.
 Vérifier le niveau d'eau de refroidissement dans le radiateur.
 S'assurer que l'on dispose, pour la sortie, de suffisamment de gazole dans les réservoirs.
 Attention les 5 derniers litres des réservoirs ne sont pas utilisables (pas accessible à la pompe à gazole).
 Vérifier que la tirette de commande de vanne de refroidissement moteur est bien en position haute
 Vérifier que les vannes de gazole sont ouvertes (voir schémas ci-après).
 Installer la bouée couronne sur le balcon arrière sur son support avec sa lampe, ampoule vers le bas,



6.2 Mise à quai.

En temps normal La Licorne est bâbord au ponton, sauf l'hiver où on la retourne tribord pour éviter que les rafales d'ouest ne s'engouffrent par l'arrière. Suite à une impossibilité d'accoster bâbord on pourrait provisoirement accoster en marche avant tribord au ponton.
 Les pointes avant, arrière et les gardes sont fixées sur les taquets du ponton et restent donc en permanence sur le ponton après l'appareillage. Les allonger convenablement de façon à ne pas gêner la circulation des usagés.



Tribord avant : **A corriger également.**



A corriger ce n'est pas comme ça à tribord

Les gardes et les pointes frappées sur les taquets du ponton restent sur le ponton.
 En règle générale, La Licorne est bâbord au ponton sauf pendant l'hivernage où elle est tribord au ponton pour que les vents d'O/NW viennent de l'avant.

7 Préparation du bateau.

7.1 Gréement

Oter le taud de grand voile en le repliant sur la bôme, de l'arrière vers l'avant. Le ranger sur la couchette tribord du carré. On procédera inversement pour le remettre au retour.
 Le flèche est posé normalement sur le pont à tribord en veillant à ne pas gêner l'écoute de trinquette. Choquer l'écoute de grand voile et peser les balancines, juste ce qu'il faut, pour dégager la bôme de l'X. Frapper les balancines sur leurs taquets dans cette position puis enlever l'X et le ranger sous le banc arrière tribord.
 Border l'écoute de grand voile sans toucher aux balancines. La bôme est ainsi fixée et suffisamment haute pour ne pas gêner les manœuvres de départ.
 Garder la chute de grand voile rabattée sur la bôme pour ne pas gêner le barreur.

Mettre le foc et la trinquette sur le pont, les sortir de leur sac et ranger les sacs à voile sur la couchette avant. Vérifier que les manilles sont à poste (écoute et drisse). Normalement elles y sont et commencer à gréer sans envoyer.

Pour gréer foc et trinquette voir § 8-2.

7.2 Equipement électrique.

<p>Mettre en place les clés de batterie qui se trouvent dans la boîte rouge dans l'équipet navigation inférieur. La 4^{ème} clé B3 n'est employée qu'en cas d'utilisation du guindeau.</p>	
<p>Commuter les clés B1, B2 et Masse, en position verticale.</p>	

	<p>Navigation de nuit au moteur : <i>Feux de côté + feu tête de mâ</i></p> <p>Navigation de nuit à la voile : <i>Feux de côté + feu de poupe.</i></p> <p>Mettre l'interrupteur « Pompe de cale » situé sur le tableau électrique en position On quelques minutes pour vider les fonds.</p> <p>Mettre l'interrupteur « Instrument Navigation » situé sur le tableau électrique en position On</p>
--	--

Allumer le GPS et la VHF.

Vérifier que le GPS trouve ses satellites.

Pour s'entraîner à utiliser le GPS et exploiter simplement les informations qu'il fournit, on peut faire au départ ou dès la sortie du port, un GOTO sur la destination prévue.

Ceci est très facile : en position carte, à l'aide de la manette, mettre le curseur sur le point d'arrivée et appuyer sur la touche GOTO en choisissant CURSEUR, c'est tout.

Ceci permet d'obtenir, en plus des informations habituelles, les informations suivantes:

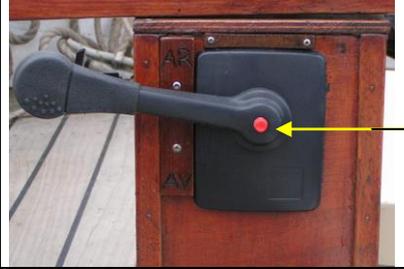
La distance restant à parcourir (DST) le temps pour atteindre la destination (TTG) et l'écart de route (XTE).

Oter les capots du sondeur et du compas de route en désengageant délicatement les petits sandows de retenue et les accrocher dans la cabine, côté bâbord, sur le piton situé à droite de l'interrupteur d'éclairage du compas. Remettre le capot à fenêtre découpée sur le sondeur, il protège les touches de fonctions contre un appui intempestif.

<p>Vérifier que le sondeur indique bien la profondeur en mètres.</p> <p>Affichage de MTRS sur l'écran</p> <p>Ci-contre le sondeur indique 3,20 mètres.</p> <p>Si ce n'est pas le cas, sélectionner MTRS avec ces touches</p>	
---	---

On est prêt à démarrer le moteur sur les ordres du skipper.

7.3 Fonctionnement de la commande Morse.

	<p>↑ Marche arrière en tirant vers le haut Levier horizontal = Point mort Débrayage en appuyant sur le bouton rouge</p> <p>↓ Marche avant en poussant vers le bas</p>
	<p>Embrayage sur ralenti en première position vers le bas</p>
	<p>Accélération en marche avant en continuant à pousser vers le bas. Pour un bon régime moteur, pousser à fond vers le bas et revenir d'un quart vers le haut</p>
	<p>Position marche arrière.</p>

7.4 Démarrage du moteur.

	<p>➊ Positionner cette clé vers le bas (Power on/off)</p> <p>Les témoins Charge batterie et Pression d'huile s'allument.</p>
	<p>➋ Maintenir cette clé vers le haut en position Glow (pré chauffage) pendant 20 secondes.</p> <p>Le témoin de Pré chauffage s'allume. L'alarme sonore charge batterie se déclenche 10 sec après.</p>
	<p>➌ Relacher la clé de pré chauffage après 20 secondes Conserver impérativement la clé Power On/Off vers le bas car elle assure l'alimentation de la ventilation moteur et des alarmes.</p> <p>➍ Appuyer sur le bouton start. Le moteur démarre et tous les témoins s'éteignent</p>

Après démarrage du moteur, vérifier à l'arrière du bateau l'échappement d'eau de refroidissement.
Si pas d'échappement arrêter immédiatement le moteur.

7.5 Départ

Avant le largage des amarres fixer l'arrière du bateau avec la petite amarre de retenue frappée sur l'œil bâbord. **Mettre photos..** et passer en double sur un taquet ponton l'amarre volante blanc/rouge et la frapper à l'avant sur un taquet pour éviter que le bateau s'écarte par vent de N.NW
Attendre les ordres du skipper pour larguer. Mettre la barre au quai et avant doucement.
Larguer et rentrer l'amarre volante avant, larguer et rentrer l'amarre arrière.
Rentrer les pare battages, les ranger dans la chambre arrière.

8 Gréer les voiles

8.1 Envoyer la grand voile.

Après avoir franchi la sortie du port, envoyer la grand voile.

Commencer par la dérabanter en libérant bien les bosses de ris sur les violons arrière.

Vérifier que la drisse de pavillon n'est pas croisée avec une balancine et que les balancines, les bosses ou les lazyjacks ne sont pas passés sous les taquets de fixation des bosses de ris.

Vérifier aussi la position de l'écoute de balestron qui doit être libre et juste retenue sur son taquet à l'arrière du pied de mât (taquet pas très accessible).

Un équipier arrière veille à la position du pic entre les 2 balancines au début de l'action. Dès que le pic est engagé entre les balancines, choquer l'écoute de grand voile.

Deux équipiers sont nécessaires pour envoyer, ils doivent haler régulièrement la drisse d'encornât à bâbord et la drisse de pic à tribord en veillant à libérer le transfilage sur le mât et à conserver le pic bien horizontal pendant la manœuvre.

Etarquer à fond la drisse d'encornât, et la frapper définitivement sur son cabillot.

Ensuite hisser à fond le pic et frapper sa drisse provisoirement sur son cabillot.

La grand voile étant établie mollir largement les balancines.

Régler le pic pour supprimer les plis dans la grand voile puis frapper définitivement la drisse sur son cabillot.

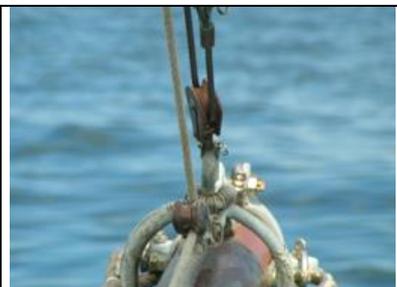
8.2 Envoyer les voiles d'avant.

8.2.1 Le foc.

Commencer par souquer à bloc la sous barbe et les moustaches. S'assurer que le hale bas (maudit bout) n'a pas pris un tour dans l'étai volant et qu'il est parfaitement clair comme dans les photos ci-dessous.

1. Ouvrir le mousqueton d'amure, ôter le palan de drisse et crocher à la place l'amure de foc.

Le hale bas doit être bien dégagé de l'étai volant et sur son arrière.



Il doit être parallèle à l'étai volant de la poulie de renvoi à bord jusqu'au point de drisse.



2. Frapper le point de drisse de foc sur le palan de drisse.
3. Endrailler les mousquetons de foc sur l'étai volant.
4. Frapper les écoutes sur l'oeil d'écoute du foc et les choquer.
5. Libérer le halebas de foc.
6. Haler le rocambot à l'extrémité du bout dehors et tourner le retour du hâle dehors au taquet.
Rabanter le foc si nécessaire si on ne hisse pas immédiatement.
7. Le moment venu dérabanter le foc et hisser rapidement à plein bras.
8. Etarquer à fond et tourner la drisse sur son cabillot.
9. Reprendre de l'écoute.
10. Tourner le halebas de foc sur son taquet

8.2.2 La trinquette.

Gréer la trinquette ne pose pas de difficulté.

Fixer le point d'amure sur l'œil d'étrave, endrailler les mousquetons sur l'étai et frapper le point de drisse sur l'extrémité de la drisse.

Fraper les écoutes et hisser.

8.2.3 Le Pavillon.

Envoyer le mât de pavillon avec pavillons malouin.

8.2.4 Le flèche.

On envoie le flèche par petit temps.

Sur les plus grosses unités il se hisse en règle générale sous le vent. Sur La Licorne, où la place est restreinte, il est préférable, par sécurité, de le hisser au vent mais par mer plate et sans gîte on peut également le hisser sous le vent.

Il y a 3 manœuvres à contrôler : La drisse, l'écoute et l'amure.

On le hisse à l'intérieur des balancines. Veiller aussi à ne pas accrocher les lazyjacks.

Amener l'ensemble du flèche sur la bôme à l'intérieur des balancines, point d'amure vers l'avant puis dérabanter l'ensemble.

1. Frapper la drisse au tiers sur sa vergue avec un nœud de drisse de bonnette.
2. Frapper l'écoute sur le balestron avec un nœud identique.
3. Passer l'écoute et le balestron derrière la vergue entre la voile de flèche et la grand voile et récupérer l'autre extrémité de l'écoute par dessous la vergue.
4. Naviguer au près.
5. Hisser la drisse et l'écoute ensemble.
6. Laisser filer l'amure en pesant dessus juste ce qu'il faut pour maintenir la vergue verticale sans empêcher de hisser et en la déportant en avant du mât ce qui dégage l'extrémité de la vergue qui monte. Toujours veiller à ne pas accrocher la balancine. Dès que l'extrémité de la vergue est dégagée de la balancine, hisser rapidement à fond.
7. Étarquer à fond la drisse. Le point de drisse doit venir en butée sur le jottereau.
8. Veiller à dégager le bas de la vergue des haubans en déportant l'amure vers l'arrière puis étarquer à fond le point d'amure sur son cabillot.
9. Régler l'écoute de balestron.

Il est utile d'être deux pour hisser le flèche.

9 En navigation.

9.1 Quelques principes de base des cotres à corne.

La grand voile aurique, surmontée d'un flèche, possède une plus grande force de traction aux allures portantes mais remonte moins bien au vent qu'un gréement Houari.

Le foc envoyé sur son bout dehors aide à manœuvrer au louvoyage. C'est lui qui indique jusqu'où on peut serrer le vent. Le fasseyage au bord d'attaque indique la limite à ne pas dépasser une fois bordé.

La trinquette assure la puissance plus que l'équilibre.

Le flèche est gréé au tiers sur sa vergue. Le balestron permet de déporter le point d'écoute à l'extrémité du pic.

9.2 Le réglage des voiles.

9.2.1 Le près serré.

Grand voile, trinquette et foc sont bordés de plus en plus plats de l'avant vers l'arrière pour redresser et accélérer les filets d'air.

Méthode :

Border plat la trinquette puis ajuster la tension du foc en relâchant ce qu'il faut d'écoute pour qu'il ne renvoie pas dans la trinquette.

C'est seulement par mer plate qu'on peut faire du près réellement serré avec un cotre à corne. Par mer formée la dérive et la gîte sont importantes, dans ce cas, pour bien avancer, débrider un peu les voiles et abattre de 5 à 10° par rapport au cap idéal.

Ne pas oublier qu'un foc trop bridé est le moyen infallible d'arrêter un voilier traditionnel.

9.2.2 Le près bon plein.

Les écoutes sont un peu plus choquées et le cap plus abattu.

C'est le meilleur compromis cap-vitesse surtout dans le clapot.

9.2.3 Le vent arrière.

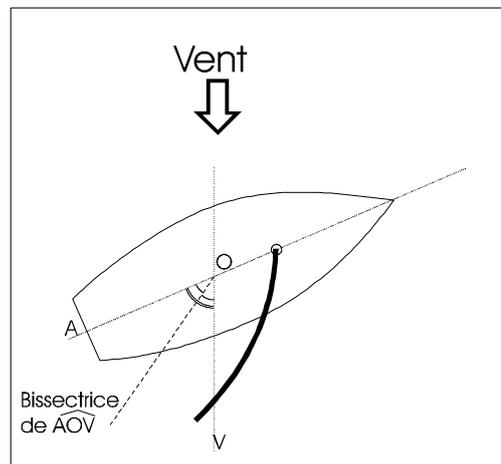
Le vent arrière permet de porter les voiles en ciseau à condition de tangonner les voiles d'avant.

Choquer l'écoute de flèche pour faire ballon **(si le flèche est envoyé)** et stabiliser la grand voile qui ne demande qu'à changer de panne.

9.2.4 Principe de réglage.

Sans rentrer dans les détails des vecteurs de force qui s'appliquent aux voiles et à la quille on peut considérer, dans la pratique, que le rendement maximum d'une voile est obtenu quand celle-ci est orientée au voisinage de la bissectrice de l'angle, formé sous le vent, par la direction du vent **vrai** et la direction d'où vient le bateau.

Angle AOV sur le schéma ci-contre.



9.3 Réduction de voilure.

1^{ère} réduction : amener le flèche.

2^{ème} réduction changer de foc et prendre un ris dans la grand voile et un ris dans la trinquette.

3^{ème} réduction : Prendre un 2^{ème} et éventuellement un 3^{ème} ris dans la grand voile.

4^{ème} réduction : envoyer le tourmentin.

Le tourmentin ne doit pas être amuré trop bas ce qui va être le cas avec l'étai volant qui fait remonter le point d'amure avec un guindant de foc plus petit.

On peut essayer de l'établir à mi bout dehors.

9.4 Prise de ris dans la grand voile

Il est préférable de ralentir le bateau, voire de le mettre en panne ou à la cape, pour cela virer de bord sans toucher aux écoute des voiles d'avant ce qui les maintient à contre puis border la grand voile et mettre un peu de barre sous le vent. Le bateau est ainsi stoppé.

Si on choisit de réduire en marchant, naviguer au près serré voiles d'avant bordées plat.

Il faut ensuite immobiliser la grand voile en bordant l'écoute et en raidissant les balancines. On peut aussi saisir la bôme sur un taquet du plat bord avec un raban.

Choquer la drisse d'encornat pour descendre la 1^{ère} cosse de ris et la crocher au croc d'amure bâbord à l'avant de la bôme.

Descendre de même le point d'écoute en procédant comme suit :

Avant départ on a croché l'œil de la 1^{ère} bosse de ris (bosse la plus arrière), à bâbord, avec la poulie à croc du palan de bosse, il suffit donc de choquer la drisse de pic et de souquer la bosse à l'aide du palan pour descendre le point d'écoute et l'amener à toucher la bôme. Une fois souquée, tourner la bosse au taquet prévu sur la bôme pour l'immobiliser.

Ré-étarquer la drisse d'encornat et la drisse de pic.

Ensuite nouer les garcettes autour de la voile boudinée en veillant à ne pas prendre la bôme avec.

Les garcettes sont maintenues par des nœuds de ris qui sont des nœuds plats gansés.

On peut alors libérer la grand voile pour reprendre sa route (choquer ce qu'il faut d'écoute et choquer les balancines).

Pour terminer reprendre à bâbord le dormant de la 2^{ème} bosse de ris (terminé par un nœud de ride) pour amener son œil au ras du violon tribord et tourner le dormant au taquet. On est ainsi prêt pour prendre un 2^{ème} ris si nécessaire. Faire de même pour la 3^{ème} bosse.

Pour prendre un 2^{ème} ris, choquer la drisse d'encornat pour descendre la 2^{ème} cosse de ris et la crocher au croc d'amure tribord à l'avant de la bôme puis décrocher la 1^{ère} bosse de ris de la poulie à croc et en la maintenant sous tension la tourner sur le taquet tout proche.

Crocher l'œil de la 2^{ème} bosse de ris (bosse centrale), à tribord, avec la poulie à croc du palan de bosse et procéder comme pour la 1^{ère} bosse (choquer la drisse de pic et souquer la bosse à l'aide du palan pour descendre le nouveau point d'écoute et l'amener à toucher la bôme). Une fois souquée, tourner la bosse au taquet prévu sur la bôme pour l'immobiliser.

Ré-étarquer la drisse d'encornat et la drisse de pic.

Terminer en préparant la 3^{ème} bosse de ris comme on l'a fait pour la 2^{ème}.

10 Remorquage.

Le remorquage du P'tit Gabier nécessite quelques précautions si on veut éviter de prendre la remorque dans l'hélice.

La remorque est constituée de 2 bouts flottants en polypropylène, chaque bout est équipé d'une bolinge pour garantir un flottement parfait.

Au départ du ponton, à l'arrivée et d'une façon générale **dans toutes les manœuvres d'approche d'un mouillage**, amarrer serré le P'tit Gabier à couple de La Licorne et placer 2 pare battages aux bons endroits pour protéger les bateaux. Manœuvrer comme ça.

Dès la navigation établie désaccoupler le P'tit Gabier et l'affourcher sur l'arrière.

Il faut être particulièrement attentif aux manœuvres en marche arrière.

11 Retour au ponton.

11.1 Amener le flèche.

Commencer par le flèche s'il est établi. Pas de difficulté. On l'amène sur bâbord, au vent, on vient donc bâbord amure, il descend tout seul le long de la grand voile. On dégrée la drisse de vergue et l'écoute de balestron en prenant garde de bien maintenir leurs extrémités ensemble pour les frapper sur leurs taquets. Enrouler le flèche sur sa vergue et rabanter avec l'amure, on le replacera dans son fourreau arrivé au port.

11.2 Amener foc et trinquette.

Amener la trinquette. Pas de difficulté. Dégrée et la ranger provisoirement dans le carré.

Lover sa drisse définitivement sur son cabillot.

Amener ensuite le foc sur le bout dehors avec le hale bas de foc en choquant la drisse largement.

Ensuite libérer le hale dehors et ramener le rocambot sur le blin avec le hale dedans en reprenant l'écoute sous le vent afin de ne pas mouiller le foc.

Dégrée et crocher la manille de poulie de foc sur la manille rapide de l'étau volant en prenant bien garde à laisser clairs le hale dedans et l'étau volant. Reprendre de la drisse pour raidir légèrement le tout. Ranger provisoirement le foc dans le carré.

Frapper simplement la drisse sur son cabillot sans la lover et frapper provisoirement hale bas et hale dedans sur leurs taquets.

Mettre le moteur en marche.

11.3 Amener la grand voile.

La manœuvre est un peu plus délicate mais avec de la méthode on y parvient sans difficulté.

Pour amener la grand voile se mettre bout au vent.

Commencer par peser les balancines largement pour lever la bôme et raidir les lazyjacks puis border les écoutes pour immobiliser la bôme.

Pour l'amenée il est bon d'être au moins trois équipiers :

Un pour la drisse d'encornat, un pour la drisse de pic et un pour l'arrière.

Amener le pic à l'horizontal puis descendre comme ça en s'aidant du hale bas d'encornat.

Les équipiers de drisses aident le transfillage à descendre sur le mât et ferlent la grand voile sur la bôme en larges plis au fur et à mesure de l'amenée.

L'équipier arrière utilise les bosses de ris pour amener la chute de la grand voile vers l'arrière en halant à fond sur les trois bosses à la fois jusqu'à attirer les oeils de bosses sur la bôme.

En même temps il ferle la chute sur la bôme dans le même mouvement que les équipiers de drisse.

D'autres équipiers ou passagers peuvent aider à ferler la voile le long de la bôme.

La manœuvre terminée, utiliser la bosse de ris la plus avant (la plus longue) pour rabanter la chute de grand voile sur la bôme. Rentrer les autres bosses inutiles dans les plis avec le pavillon national.

11.4 Relever le bout dehors.

En principe le bout dehors reste en place si toutefois on doit le relever on procèdera comme suit.

Libérer les moustaches, la sous barbe, le hale bas et le hale dedans.

Renvoyer le rocambot sur l'extrémité du bout dehors puis ouvrir la ferrure du blin.

Maintenir dans cette position en gardant le hale dehors sous tension juste ce qu'il faut pour que le rocambot ne redescende pas quand le bout dehors va se lever et qu'il n'empêche pas sa montée, puis relever en pesant la drisse de foc.

Relever jusqu'à ce que la pomme de toulaine de la sous barbe vienne en butée sur le passe avant.

Lover la drisse de foc et la capeler sur son cabillot.

Lover toutes les manœuvres d'avant et les capeler sur leurs taquets.

11.5 Accostage et amarrage.

Ne pas oublier de positionner les pare battages à tribord, les gros pare battages tenus à la main à bâbord et de préparer la gaffe.

Préparer également 2 amarres volantes. Une pour l'avant, une pour l'arrière.

Frapper l'amarre volante avant sur un taquet avant à bâbord et la ramener à l'arrière en l'engageant dans le chaumard et en passant à l'extérieur de la filière. La terminer par une boucle de nœud de chaise..

Accoster en marche arrière bâbord au ponton Licorne perpendiculaire au ponton ou avec un peu d'angle. Deux équipiers un fixe à l'avant et un voltigeur à l'arrière.

L'équipier voltigeur d'arrière met pied sur le ponton avec les 2 amarres volantes en main et engage immédiatement la boucle dans le taquet ponton avant puis immédiatement contrôle l'arrière du bateau avec l'amarre volante arrière. L'équipier avant n'a plus qu'à contrôler l'avant du bateau et l'approcher du ponton à la demande.

Le bateau étant immobilisé à sa place, arrêter le moteur et frapper les gardes montantes et descendantes puis terminer la manœuvre en ajustant les pointes avant et arrière.

Oter les aussières volante et les ranger dans les compartiment arrière.

Les gardes étant dimensionnées correctement, si elles ne vont pas c'est que :

Soit ce n'est pas la bonne garde, soit elle a pris un tour de trop sur son taquet de départ,

Soit on n'a pas respecté les consignes et qu'on l'a décapelée de son taquet sur La Licorne.

12 Rangement.

Remettre l'X en place en choquant les écoutes de grand voile et en pesant ce qu'il faut sur les balancines. La bôme reposant sur son X, replacer éventuellement le flèche sur la bôme entre les balancines, rabanter le tout sur la bôme avec le hâle bas avant et les bosses de ris pour l'arrière en veillant à rester à l'intérieur des lazy jacks puis replacer le taud de voile en le déroulant à partir de l'avant. Si on l'a bien plié de l'arrière vers l'avant au départ la manœuvre doit être simplifiée en le dépliant de l'avant vers l'arrière.

Après mise en place du taud mollir les balancines pour supprimer les plis du taud et dégager l'inscription Licorne.

Lover les écoutes de grand voile et les suspendre sur l'X pour éviter qu'elles touchent le pont.

Remettre les rabans à leur place sur le balcon arrière si nécessaire.

Plier convenablement le foc et la trinquette et les ranger dans leur sac sur la couchette avant.

Amener le pavillon malouin et le ranger dans l'équipet bâbord du carré.

Ranger la bouée couronne, au pied de mât dans le carré, ampoule vers le bas.

Ranger les gilets de sauvetage et les harnais à leur place.

Nettoyer la cuisinette et faire la vaisselle si ce n'est déjà fait.

Remplir le livre de bord. Fixer la barre avant de quitter le bord.

La bienséance exige de laisser le bateau en parfait état pour les usagers suivants.

13 Utilisation des toilettes.

Fonctionnement des toilettes de bord.

Position repos - Hors utilisation.

Manette d'admission d'eau en position fermée.
Cuvette sèche. (Dry bowl - Closed).



Utilisation

1- Mettre la manette d'admission d'eau en position ouverte, en chasse d'eau. (Open -Flush)

2 - Faire 1 ou 2 pompages pour mettre un peu d'eau dans la cuvette.



3 - Remettre la manette d'admission d'eau en position fermée.

4 - Faire votre besoin.



5 - Mettre la manette d'admission d'eau en position ouverte et faire quelques pompages pour ajouter de l'eau dans la cuvette.



6 - Remettre la manette d'eau en position fermée puis pompez pour vider la cuvette.

Eventuellement recommencer les opérations 5 et 6 pour bien évacuer la canalisation.



14 Appel de détresse automatique.

14.1 Ecran de la VHF

Quand le GPS est opérationnel, l'écran de la VHF indique les coordonnées du bateau et l'heure fournies par le GPS.
L'exemple ci-contre est la position du bateau au port des Bas Sablons.
Il est 14h35. L'affichage **GPS** indique que le GPS est bien actif.



14.2 Envoi d'un appel ASN

Pour mémoire le N° MMSI : 227 637 610 est paramétré dans la VHF

❶ Soulever le cache de la touche DISTRESS



❷ Appuyer sur la touche DISTRESS

La VHF passe sur le canal 70.
L'écran affiche le menu de nature de la détresse et se positionne par défaut sur UNDEFINED



❸ Sélectionner la nature de la détresse en tournant le bouton CHANNEL/SELECT

UNDEFINED	Indéfini	ADRIFT	Dérive – Déseparé
FIRE	Incendie	ABANDONNING	Abandon
FLOODING	Inondation	PIRACY	Piraterie
COLLISION	Collision	OVER BOARD	Homme à la mer
GROUNDING	Echouage	EPIRB	Balise de détresse
LISTING	Gîte	EXIT	Evacuation
SINKING	Naufrage		



❹ Après avoir sélectionné la nature de la détresse,

Appuyer sur la touche DISTRESS pendant plus de 4 secondes pour envoyer l'appel.

Un signal sonore décomptant les secondes se fait entendre et l'écran clignote en phase avec le son..
Si la touche DISTRESS est relâchée avant 4 secondes, l'appel de détresse n'est pas initié.
Appuyer alors sur la touche 16 pour revenir en mode VHF.

Si la touche DISTRESS est maintenue plus de 4 secondes, l'appel de détresse est envoyé,
l'écran cesse de clignoter et le signal sonore devient continu jusqu'à la réception d'un message de reconnaissance.

14.3 Annulation d'appel.

❶ – Appuyer sur la touche DSC.

Le menu SEND CALL apparaît.
Sélectionner le menu DISTRESS CANCELLATION appuyer sur le bouton CANCEL SELECT pour sélectionner la demande d'annulation.
La zone de texte demande une confirmation de l'annulation.



❷ – Sélectionner YES puis appuyer sur la touche DISTRESS pour émettre un message d'annulation.

Si on ne veut pas confirmer sélectionner NO.
Après confirmation de l'annulation, la VHF revient en mode VHF normal sur le canal 16. Puissance 25W

15 Appel de détresse manuel

15.1 Contact Océan

L'abonnement à Contact Océan couvre une assistance dépannage dans la zone :

Cap Fréhel – Chausey – Cancale.

Contact Océan est joignable sur le canal VHF 16 ou au 08-10-00-16-16.

15.2 Cross

En dehors de cette zone et pour assistance à la sauvegarde de la vie humaine appeler le CROSS sur le canal 16 selon les procédures préconisées (MAYDAY - PAN PAN – SÉCURITÉ) décrites ci-dessous.

15.3 Appel de détresse sur le canal 16.

MAYDAY MAYDAY MAYDAY

ICI La Licorne La Licorne La Licorne

Position xx,xx N xxx,xx W (lire la position sur l'écran VHF)

Nature de la détresse : incendie, collision, échouage, désemparé, naufrage, etc...

Secours demandés :

Intention du chef de bord.

15.4 Message d'urgence sur le canal 16.

PAN PAN PAN PAN PAN PAN (prononcer panne panne)

ICI La Licorne La Licorne La Licorne

Position xx,xx N xxx,xx W (lire la position sur l'écran VHF)

Message : Homme à la mer. Demandons assistance pour recherche.

15.5 Message sécurité.

Annonce sur le 16, dégagement sur autre canal (ex : canal 72)

SÉCURITÉ SÉCURITÉ SÉCURITÉ

ICI La Licorne La Licorne La Licorne

Dégagement sur le canal 72

Message sur canal 72 :

Epave dérivante au sud de la cardinale SW Minquiers.

Danger pour la navigation.

15.6 Alphabet international.

Lettre	Mot à utiliser	Lettre	Mot à utiliser	Lettre	Mot à utiliser
A	ALPHA	J	JULIETT	S	SIERRA
B	BRAVO	K	KILO	T	TANGO
C	CHARLIE	L	LIMA	U	UNIFORM
D	DELTA	M	MIKE	V	VICTOR
E	ECHO	N	NOVEMBER	W	WHISKEY
F	FOXTROT	O	OSCAR	X	X-RAY
G	GLF	P	PAPA	Y	YANKEE
H	HOTEL	Q	QUEBEC	Z	ZOULOU
I	INDIA	R	ROMEO		