

# Réunion chef de bord

Levallois, 14 novembre 2015



# Agenda matinée

- **09 :30 : Atelier Météo**
  - Petits rappels: risques liés à la météo
  - Chargement logiciels d'affichage fichiers GRIB (ugrib, zygrib)
  - Découverte et entraînement à leur utilisation
  - Sélection de sites météo (FR, UK, GE, IT, autres à la demande) et caractéristiques principales pour leur bonne exploitation
- **11 :00 : L'Hermione, « frégate de la Liberté »**
  - Présentation/débat par Gwen Glotin, Gabière sur l'Hermione pour la traversée France - États Unis qui nous fera revivre cette expérience unique et répondra à vos questions
- 
- **12:30 : Déjeuner libre**

# Risques liés à la Météo

- **Bien comprendre le déroulement des évènements météorologiques**
  - pour gagner une prise de décision autonome
  - pour anticiper les risques que certaines situations peuvent engendrer
  - pour prendre les mesures d'anticipation et de sauvegarde nécessaires pour la sécurité du bateau et de son équipage

# Le temps qu'il fait: vision globale (synoptique)

- **Les cartes de champ de vent** ou fichiers GRIB (GRIdded Binary - Ajouter environ 20% à la force de vent lue)
- **Les cartes de champ de pression de surface** (MSLP = Mean Sea Level Pressure) avec les individus météorologiques et projection à 24, 48 & 72 heures
- **Les prévisions par Metarea** (Météo FR, Met Office UK, Navimail, NOAA...), situation générale & évolution, prévisions par zone

# Les cartes de champ de vent (GRIB)

- **Ugrib et zygrib**

- Logiciels spécialisés permettant d'afficher les fichiers GRIB téléchargés
- Les logiciels de navigation comme MaxSea, Scannav ou OpenCPN peuvent afficher directement les champs de vent en surimpression sur les cartes marines de navigation vues à l'écran.
- les fichiers GRIB sont directement issus d'un modèle informatique. Aucun prévisionniste ne les a corrigés.
- Les algorithmes sous-estiment la force du vent de 20%. Ils sont fiables en haute mer mais moins précis en navigation côtière ou dans les zones resserrées (Manche Est par ex) car ne prennent pas (ou mal) en compte les effets locaux (effets thermiques ou de site)
- la qualité de prévision des fichiers GRIB dépend de la taille de la maille d'analyse (1° ou 0,5° de côté pour NOAA, MétéoFrance, UKMO...). Des grilles plus fines existent - 0,25° & 0,1° -, en particulier pour la méditerranée (en général payantes)

# Procédure de téléchargement

(1) ZyGrib

(2) Ugrib

Vous reporter aux fichiers:

- GIC - Lire un fichier Grib via ZYGRIB.V0.0.doc
- GIC - Lire un fichier Grib via UGRIB.V0.2.doc

# Les cartes de champ de pression de surface (MSLP)

- (Mémo: Ouvrir un dossier dans les favoris/définir un plan de classement)
- Europe (Northwood): <http://www.weathercharts.org/ukmomslp.htm>
- Amérique Nord (NOAA): <http://weather.noaa.gov/fax/marsh.shtml#SHED>
- Méditerranée Occidentale: idem Northwood
- Méditerranée Orientale (HNMS):  
[http://www.hnms.gr/hnms/english/navigation/navigation\\_html](http://www.hnms.gr/hnms/english/navigation/navigation_html)

# Les cartes de champ de vent (GRIB)

- **Sites Internet**

- Monde

- <http://www.meteo-marine.com/meteo-marine/grib.htm>
    - <http://fr.allmetsat.com/meteo-marine/europe.php>
    - <http://passageweather.com/>

- Antilles/Cyclones

- <http://www.nhc.noaa.gov/>
    - <http://www.tibleu.com/html/index2.htm>
    - <http://www.sxmcyclone.com/index.html>
    - <http://www.meteofrance.gp/>



# Les prévisions par Metarea/zone

- **Sites Internet**

- **Monde**

- <http://weather.gmdss.org/II.html>
    - <http://www.meteo-marine.com/meteo-marine/pilot-charts.htm>

- **Europe**

- UK: <http://www.metoffice.gov.uk/public/weather/marine-shiping-forecast/#?tab=map>
    - FR: <http://www.meteofrance.com/previsions-meteo-marine/bulletin/large/sud-mer-du-nord-et-manche>
    - IT: <http://www.meteoam.it/meteomar/view>
    - GR: [http://www.hnms.gr/hnms/english/navigation/navigation\\_html#](http://www.hnms.gr/hnms/english/navigation/navigation_html#)

- **Antilles/Cyclones**

- FR: <http://www.meteofrance.gp/previsions-meteo-marine-antilles-guyane/bulletin/large/antilles>

# L'Hermione frégate de la Liberté

Par Gwenaël Glotin

# Agenda après-midi

- **Réunion plénière**

- 14 :15 : Ouverture des locaux
- 14 :30 : Mot d'accueil du président et « point de vue » sur quelques sujets lui tenant à cœur (FA)
- 14 :45 : Partage d'expérience par les chefs de bord ayant encadré en 2015 (tour de table, discussion)
- 16 :15 : Travaux d'hivernage, timing et ressources (PR)
- 16 :30 : Synthèse des enquêtes CdB 2015. Numérisation des enquêtes et améliorations à apporter. Numérisation des CV chefs de bord. (PM & JH)
- 17 :00 : Retour d'expérience sur l'utilisation de l'IRIDIUM. Règles d'usage en découlant à mettre en place pour la prochaine saison (GC)
- 17 :10 : Retour d'expérience sur la formation « catamaran » (BG)
- 17 :15 : Formations hivers/printemps 2015/2016 (GC)
- 17 :20 : Nouveau bateau, point de situation et discussion (JH)
- 17 :55 : Conclusion (FA)
- 18 :00 : Fin de la réunion

- **18 :00 : Pot de cohésion**

# Introduction: François

## □ Présentation du nouveau livre de bord

- Ce qui a été ajouté,
  - Sa tenue,
  - Son retour au Gic après chaque croisière.
- 
- **Détention des permis hauturiers et du CRR pour tous les chefs de bord**

## □ Rappels

- Vérifier avec le Gic qui est le responsable "sécurité" de sa croisière.
- Les contacts avec le club: tel sur le répondeur sécurité/ SMS.
- Organisation de la réunion d'équipage.

# Introduction: François

## ❑ Relations avec les loueurs

- Le contrat de location et sa signature.
- La caution.
- L'inventaire de départ.
- L'inventaire de retour.
- L'annulation de la caution.
- La procédure en cas d'événements de mer. (information du Gic)

## ❑ Le compte rendu de croisière

- L'enquête Cdb.
- L'enquête équipier
- La commission navigation.

## ❑ La formation continue

- Les 3 jours de manœuvre.
- La formation Max-sea.
- La formation CATA.
- Les autres formations

**Retour d'expérience**

## Qui a encadré quoi

<b>Croisières annulées</b> Le îles du Cap Vert Corse-Nord Sardaigne Brest - Brest (sept.)		St Pierre - Corner Brook Corner Brook - St John Zadar - Zadar Stocholm - Stockholm Göteborg - Göteborg St John - St Pierre St Pierre - Brest Skiathos - Samos Samos - Kos Trogir - Trogir	B Guiot S Molas JG Gibert P Dupré J Herscovici F Lachaux JB Glotin D Nocart D Bichet S Laporte
<b>Perfectionnement CdB</b> Cherbourg - Cherbourg Cherbourg - Brest	F Lachaux F Allard		
<b>Avant saison</b> Iles Vierges Anglaises Pula - Pula Teneriffe - Teneriffe Las Palmas - Las Palmas	A Meramedjian F Aubry A Carlier T Hervé		
<b>Saison</b> Naples - Naples Brest - Açores Minorque - Minorque Açores - St Pierre	J Herscovici A Gazeau F Allard P Ragimbeau	<b>Arrière saison</b> Brest - St Malo St Malo -Cherbourg (St Malo) St Malo - Ouistreham	E De Corbion X Duplessis P Ragimbeau

# Le triangle Atlantique

Etape 1

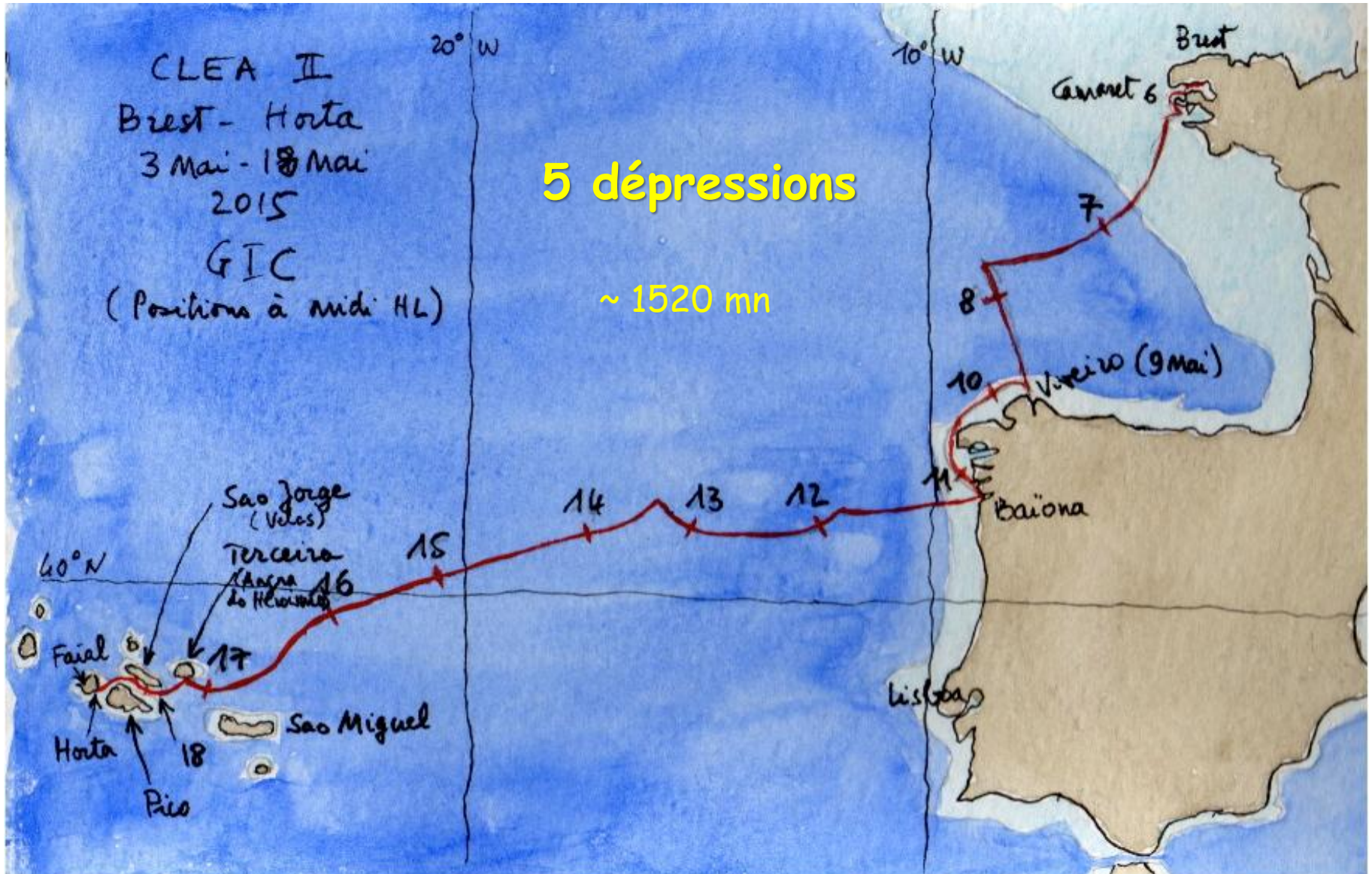
Brest - Horta

2 au 23 mai

A Gazeau



# Clea: Brest - Horta



## DE LA GRANDE CROISIÈRE

RÊVES D'O

## Triste transat

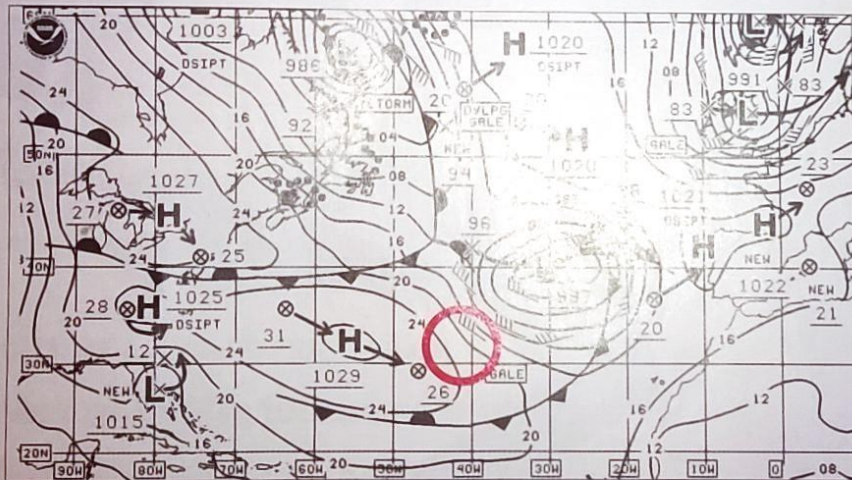
Le MRCC de Ponta Delgada (Portugal) a dû gérer une grosse opération de sauvetage entre les 6 et 8 mai alors que cinq voiliers (*Manca 3*, USA; *Kolibri*, Norvège; *Gandul*, Hollande; *Missy 2*, Suède; *Rêves d'O*, France) se trouvaient à environ 500 milles au Sud des Açores, au sein d'une dépression qui s'est creusée en trois jours, comme l'indiquent les cartes météo du NOAA. Tous les équipages ont été évacués alors que les voiliers étaient abandonnés, à la dérive dans des vents de

plus de 50 nœuds qui ont généré une très forte houle avec des creux de 5 mètres. Seuls les quatre membres de l'équipage du *Kolibri*, un Swan 44 en avarie de gréement et d'électronique, ont pu être hélitreuillés, les autres étant recueillis par des navires de commerce ou de pêche qui se sont détournés. Hélas, lors de cette manœuvre entre *Rêves d'O* (un Lagoon 400 S2) et le *Yuan Fu Star* (vracquier de 292 mètres de long), leurs coques se sont violemment heurtées et la famille



PHOTOS D.R.

L'équipage du Swan 44 a pu être hélitreuillé.



Les voiliers en difficulté étaient, comme le montre l'image ci-dessus, au pire endroit de la dépression.

s'est réfugiée dans le radeau de survie. Duquel ont été éjectés le père (39 ans) et sa fille (6 ans), pendant que la mère (37 ans) et son fils (9 ans) étaient hissés à bord du vracquier. Et ce n'est qu'après 8 heures dans une eau à 21 °C que le navire-hôpital espagnol *Esperanza del Mar* a pu récupérer Claude et Inès, qui est décédée d'hypothermie quelques heures plus tard. Ce tragique naufrage fait suite à ceux de *Tao*, *Cheeky Rafiki* et *Grain de Soleil*, qui se sont déroulés les deux dernières années au même endroit et à la même époque, et qui rappellent à tous qu'une bonne prévision météo, voire un routage par un professionnel, permet d'éviter de se trouver au mauvais endroit au mauvais moment.

<http://revesdo.over-blog.com>

## ❑ Moteur

- Démarreur (Faux contact bouton démarreur)
- Filtre GO (pollution bactérienne)

## ❑ Gréement

- Manilles souples solent (il faut les 2 mains et ont tendance à se chevaucher)
- Solent (prise de ris: estrope au pt d'amure, ferler serré et les 2 cosses de pt d'écoute attachées ensemble)
- Tangon (écoute coincée dans la mâchoire basse)
- Solent révisé et réparé à Camaret
- Etai volant (élongation, +/- 20 cm)

Poulie capelée sur la  
cosse en partie basse  
de l'étai

### Elongation étai volant

Mise en place d'un palan 2  
brins renvoyé vers le piano  
et winch bâbord du roof

Grosse manille pour  
surélever le point d'amure  
au-dessus de la poulie

Poulie de renvoie vers le roof

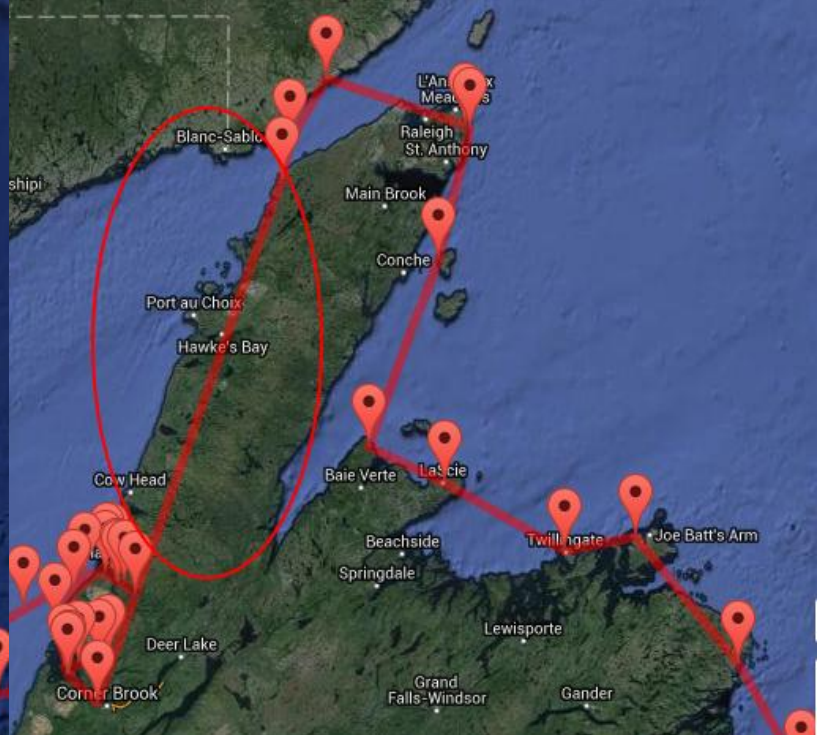


## □ Bateau

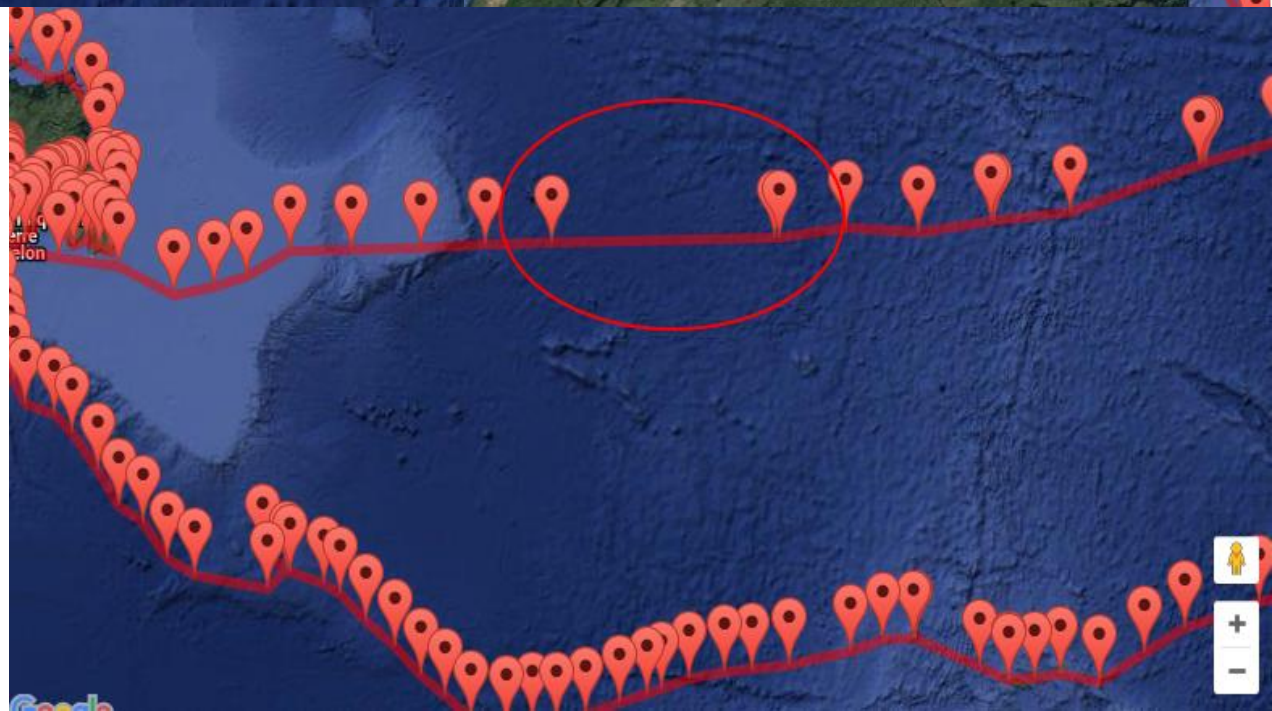
- Barre tribord (3 rayons ressoudés à Horta)
- Girouette/anémomètre (réinitialisée à Horta)
- Assèchement des fonds (3 fois, 5 à 6 seaux complets >>> eau douce)

## □ Navigation/énergie

- Mode économie (repas pris de jour, frontales la nuit, utilisation de Maxsea entre 15 et 20 mn deux fois par jour, GPS-traceur C80 « on », radar, VHF, Navtex en position « off », frigo éteint (glace achetée au départ a tenu + de 15 jours) sauf pendant recharge batteries
- **IRIDIUM**: 140 mn consommées // Chargé 6 bouteilles de gaz
- Balise **SPOT**: un plus en traversée. Doit être utilisé avec régularité ou pas du tout.



6480 vues  
123 jours de nav  
# 52 vues / jour



# Triangle Atlantique

Etape 2 : Horta - St Pierre

Retour d'expérience sur une rupture de  
joint de culasse

# L'incident

- ✓ Rupture du joint de culasse à 400M de St Pierre
- ✓ Conséquence :
  - Impossibilité de recharger les batteries
- ✓ Dispositions prises
  - Immédiatement : recharger l'Iridium et les PC de secours
  - Économiser les batteries



# Économiser les batteries

- ✓ PC Maxsea :  $\frac{1}{4}$  heure par jour pour météo et messages de sécurité. Le reste du temps, disjoncteur coupé
- ✓ Traceur RAYMARINE : 5mn par heure pour le point.
- ✓ Girouette / Loch Tridata ST60 maintenu en service
- ✓ Feux de tête de mat allumés la nuit
- ✓ Jauges éteintes

Bilan : environ 25 Ah par jour

# L'arrivée

- ✓ Batteries déchargées à 50%, tension oscillant entre 12,0 V et 12,1 V, surtout à cause des échanges VHF avec le club nautique de St Pierre
- ✓ La navigation finale se fait avec un des deux PC de secours et une tablette
- ✓ 10/6 - 15.30 - Arrivée à St Pierre



- Stress à bord ...

# Un type d'incident à anticiper

- En prévision d'une éventuelle défaillance des systèmes de navigation, deux solutions de secours emportées
- 1- PC perso (dans la pratique 2) avec Scannav (et Maxsea), Skyfilemail, GPS USB et dongle AIS USB ; connexion iridium préalablement testée en réel
- 2- un récepteur (ancien) GPS Garmin 12, sachant qu'il y a à bord routier et cartes d'atterrage

# Quelques réflexions

- L'objectif :
- permettre à l'équipage d'atteindre un port important pour effectuer les réparations
- dans de bonnes conditions de sécurité :  
des outils de navigation disponibles jusqu'à l'arrivée, et notamment à l'approche de la terre.

# Quelques réflexions

- Ne pas réduire à un problème de disponibilité des alimentations électriques ou de l'alternateur
  - Dans la traversée retour, le traceur Raymarine s'est bloqué sans que l'équipage ne réussisse à le redémarrer
  - Début octobre, le convertisseur 12/220 tombe en panne avec arrêt immédiat de Maxsea
  - Non compris les interventions des amoureux de l'informatique

# Quelques réflexions

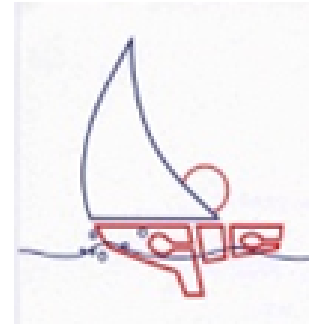
- Le problème :
  - disponibilité des moyens de navigation et de communication du bateau
  - identification des solutions de secours

# Quelques réflexions

- ✓ Simplifier les chaînes d'alimentation : tout alimenté en 12V, éventuellement via bloc 12/19V
- ✓ Réduire les consommations électriques
- ✓ Disposer d'un PC/tablette de navigation sur batterie
- ✓ Disposer d'une source de secours fiable complètement indépendante du circuit 12V du bateau : par exemple panneau solaire portable





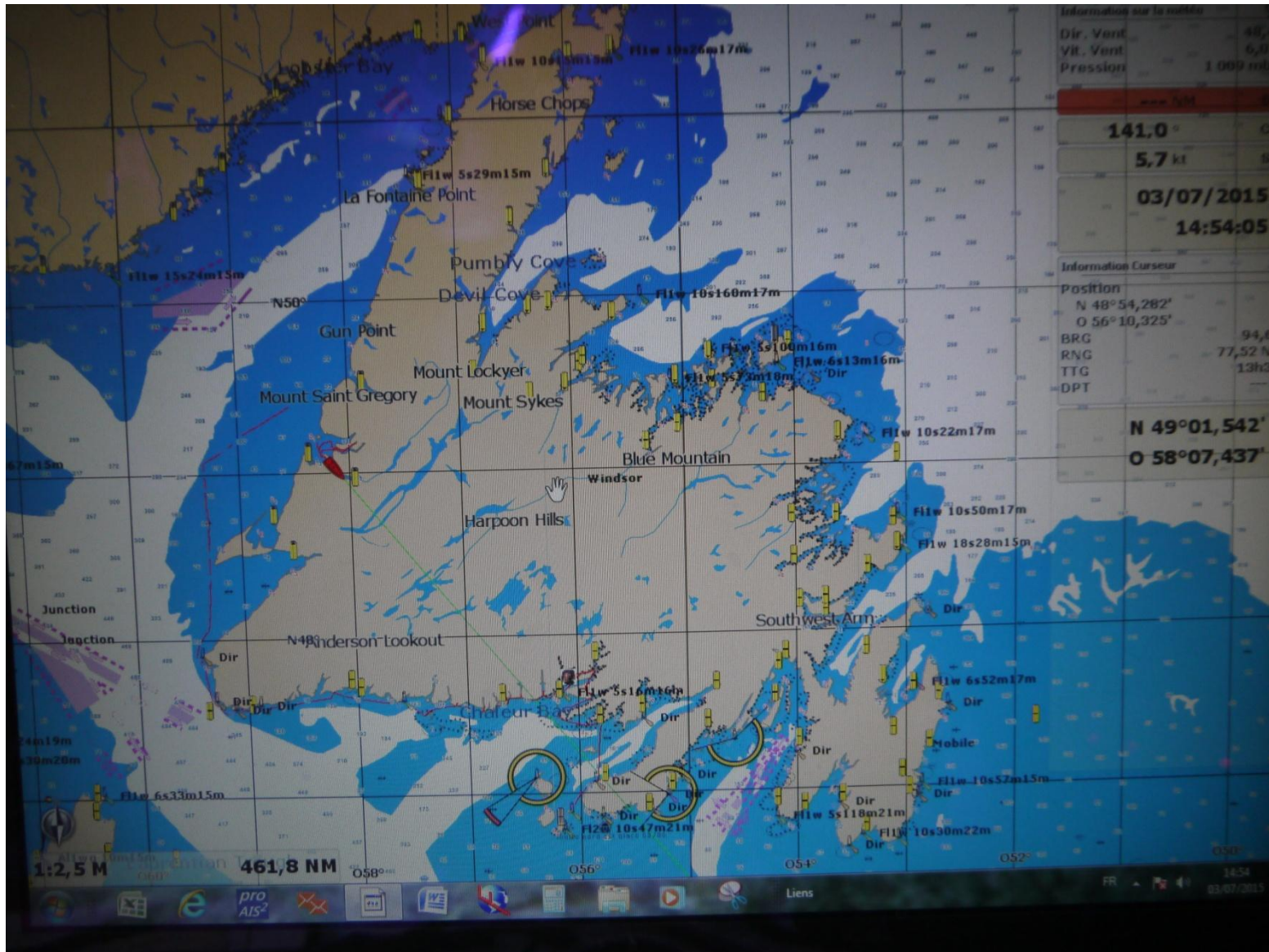


# Synthèse Croisière Cléa Terre Neuve

Etape n°3 (B Guiot):

Fjords côte sud - St Pierre - Corner Brook  
600 milles

# Terre Neuve



# Aspects Techniques

- Changement du Joint de culasse
- Vidange difficile car huile figée
- Pb de faux contact démarreur.
- Pb de faux contact guindeau, boitier de connexion télécommande. Prévoir une soudure des fils de commande
- Gaz propane, Bouteille sur balcon AR; RAS
- Jerrycans gazole très pratiques

# Pompe de vidange à dépression



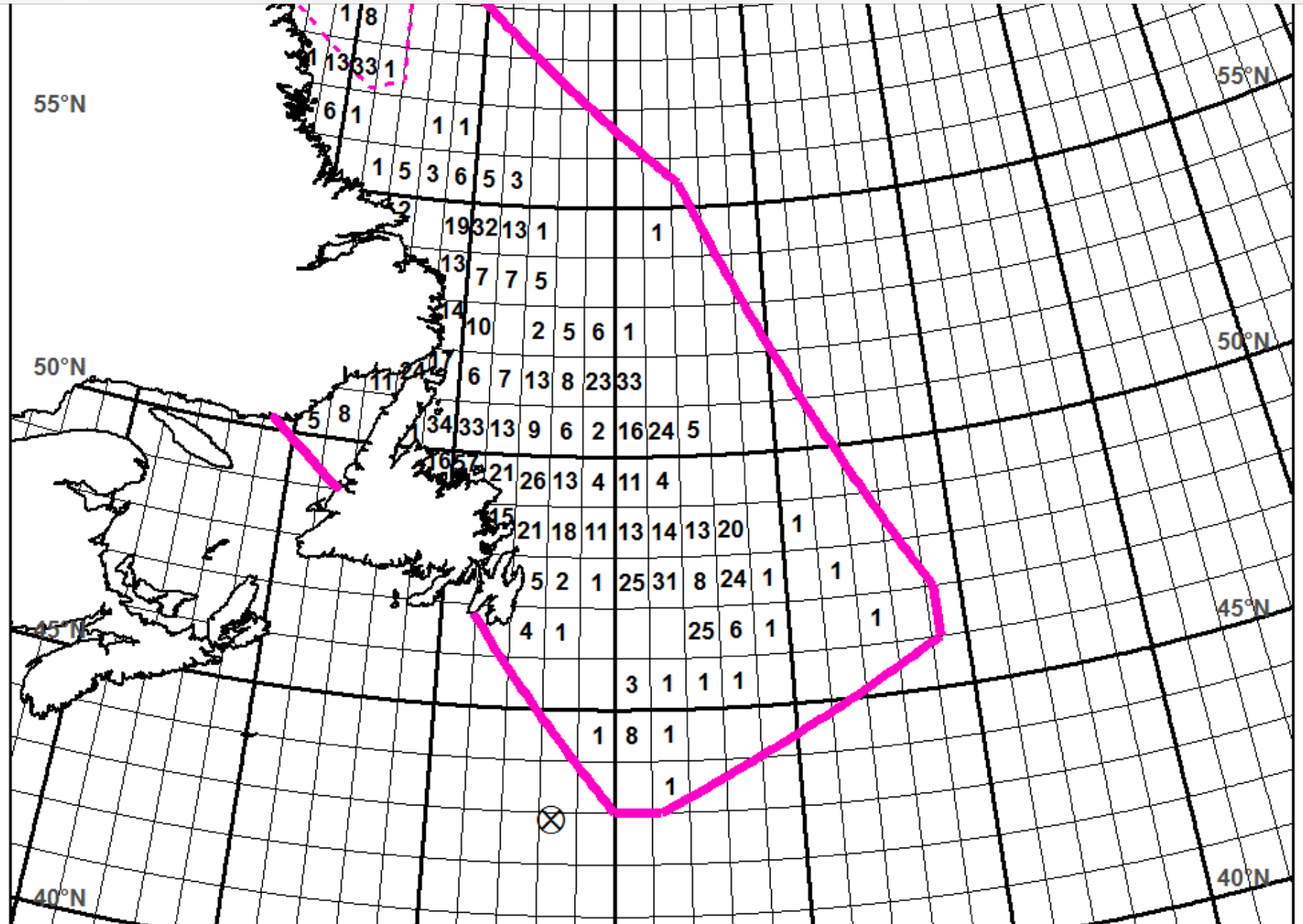
# Aspects Techniques

- Balise spot : excellent outil de sécurité et de lien club/familles: à acheter !
- Fuite du réservoir eau avant.
- Raymarine C80, perte signal GPS à l'allumage: Faux contact NMEA
- Enrouleur de génois: changement de poulie, réa plus large, à billes: légère amélioration, mais toujours dur à enrouler.

# Etape 4

## Corner Brook - St John

Du 4 au 25 juillet  
CdB: Sylvie Molas



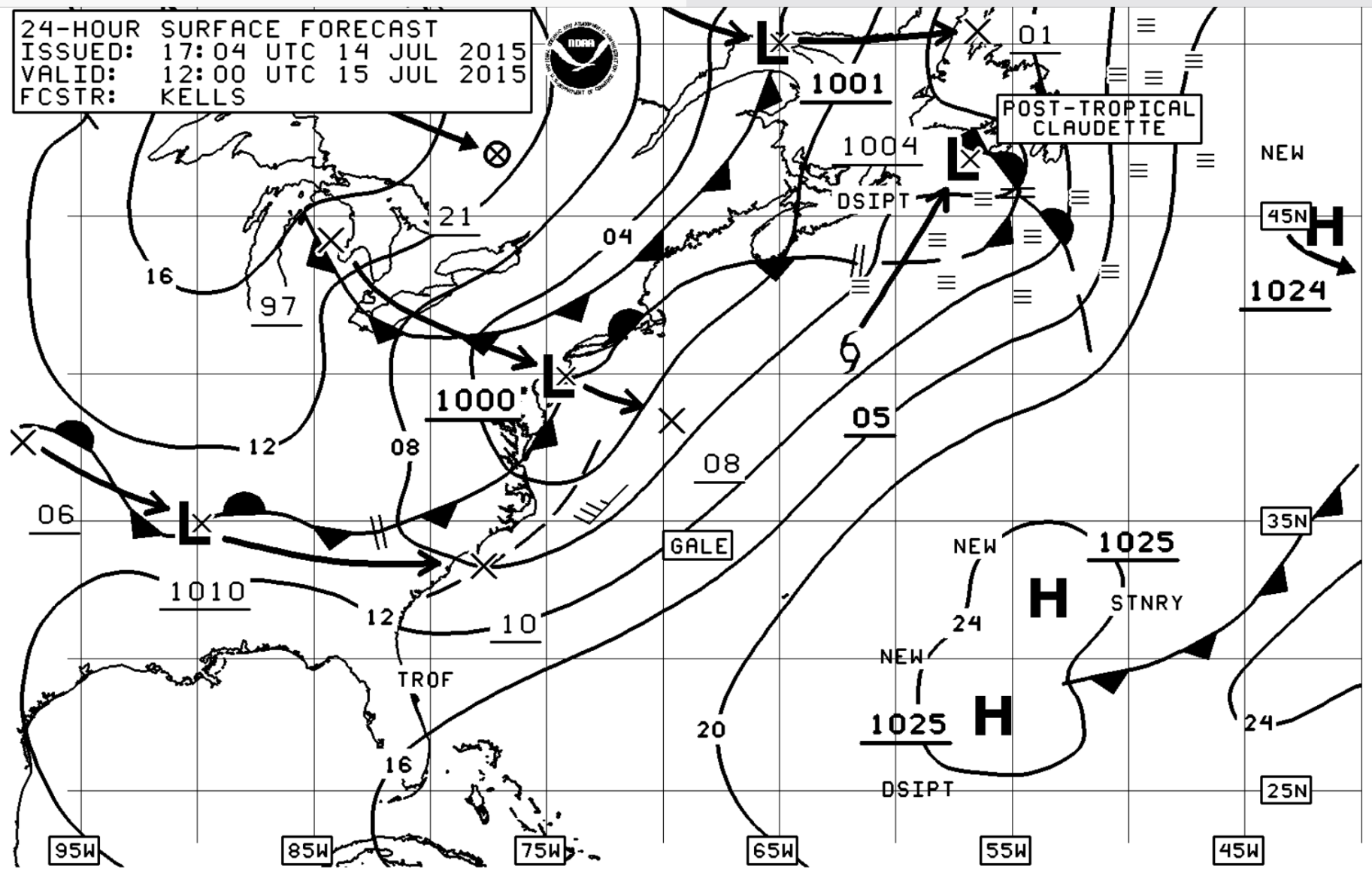




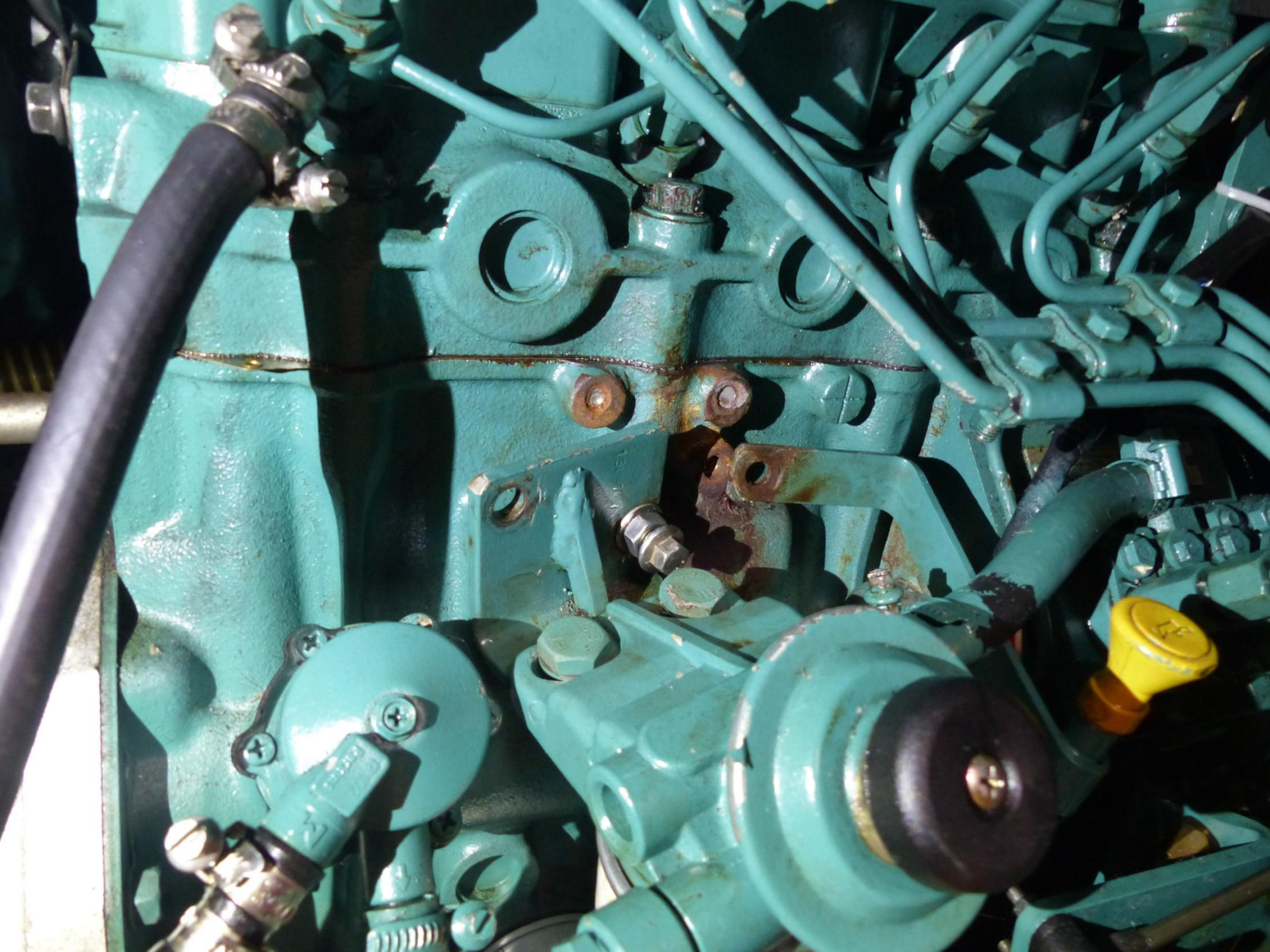
PPAE10.gif 1 728 x 1 106 pixels

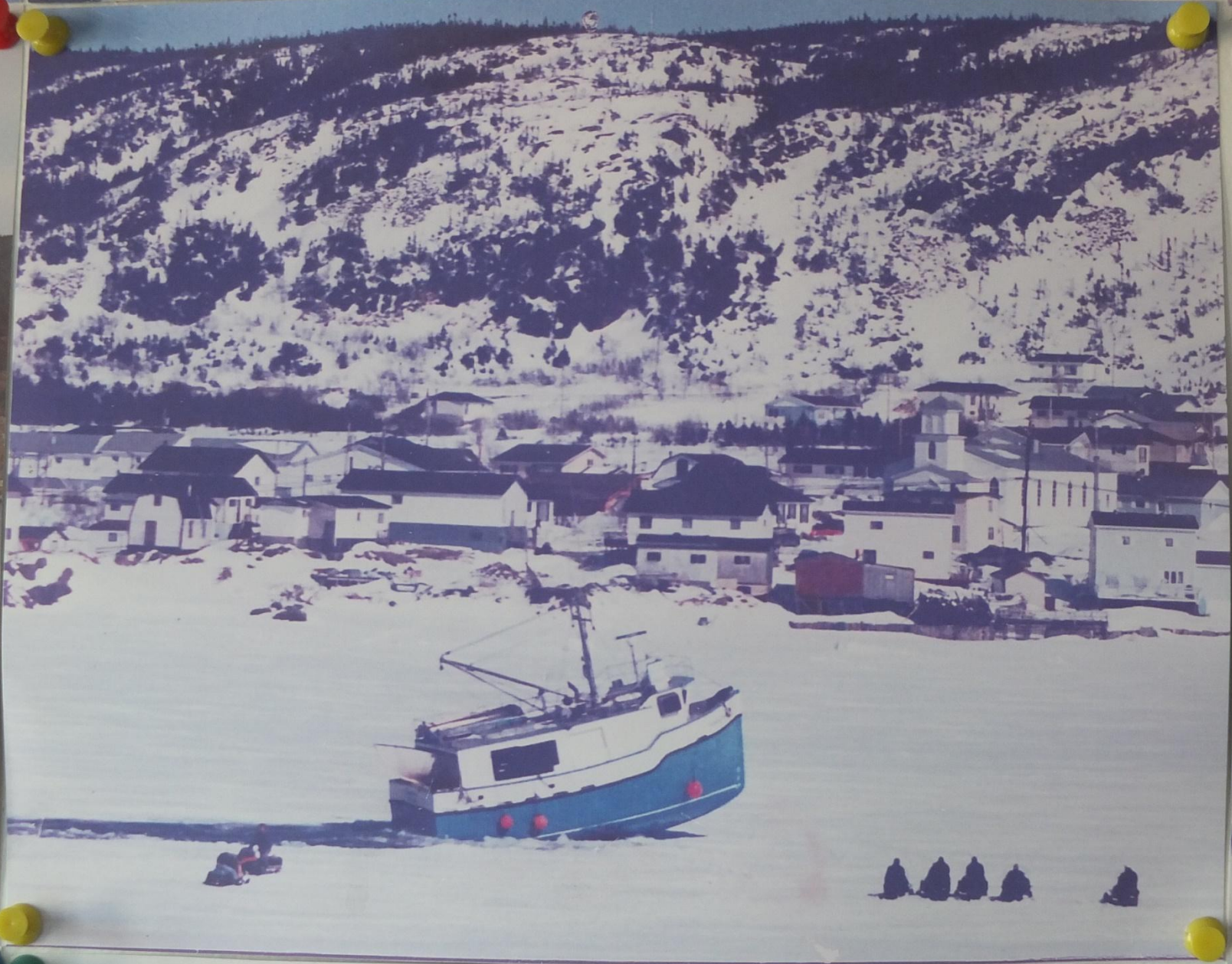
Result - Product Search - Canadian Ice Service

24-HOUR SURFACE FORECAST  
 ISSUED: 17:04 UTC 14 JUL 2015  
 VALID: 12:00 UTC 15 JUL 2015  
 FCSTR: KELLS





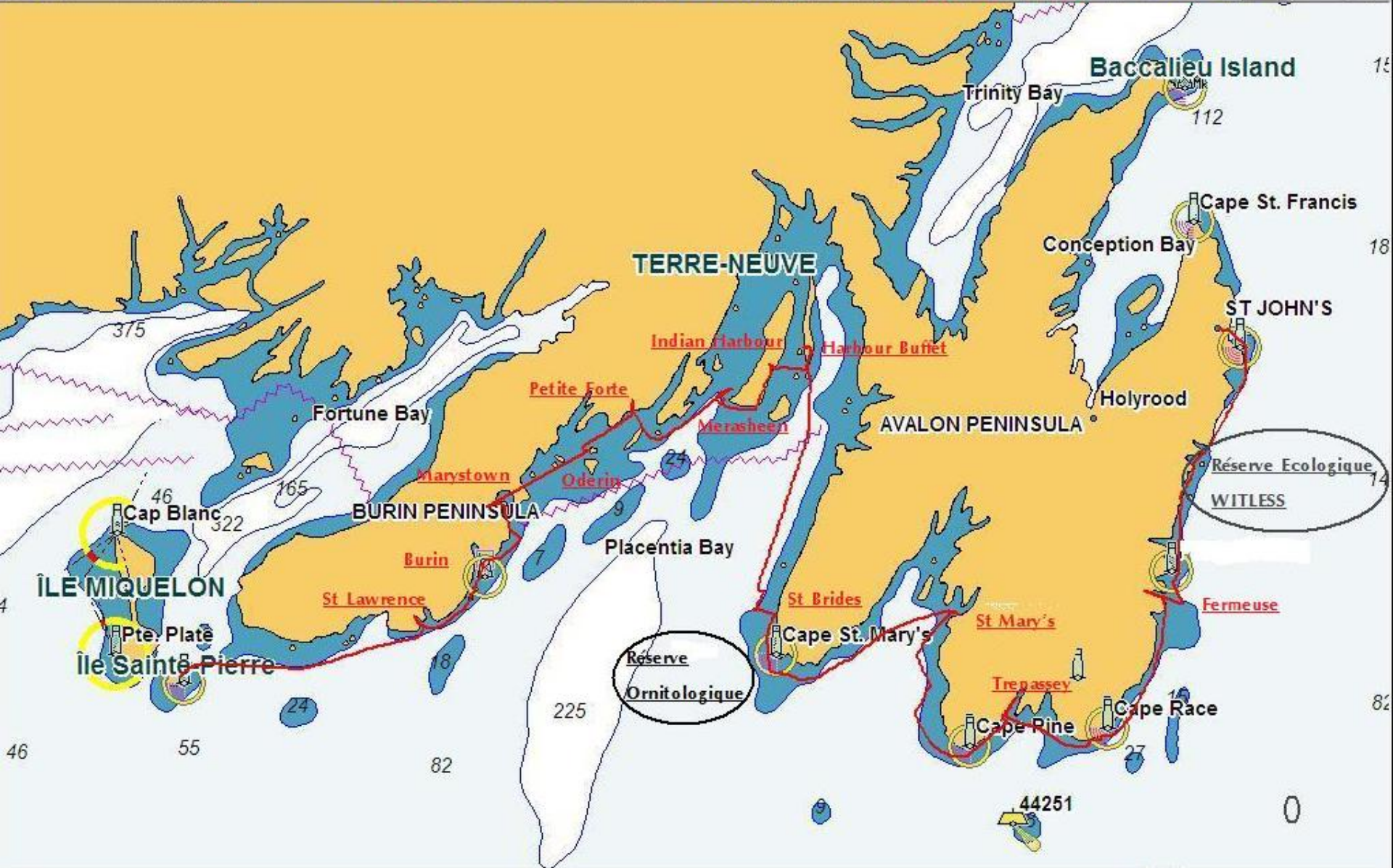




# Etape 5

## St John - St Pierre

Du 25 juillet au 8 août  
François Lachaux



# Synthèse croisière Clea

- **St John:** Port immense sans véritable marina pour la plaisance. 4 à 5 places pratiques sans eau ni électricité (sauf pour 2...!)
- **Baie de Plaisance (Placentia Bay):** très belle zone de navigation avec petits mouillages, petits ports, tous ravissants et bien protégés. On peut facilement y passer 3 semaines...
- **Population:** Charmante, accueillante, aimable et serviable
- **Météo:** soutenue par moment. Brume et brouillard. Ce n'est pas une légende. Radar, un must !



# Synthèse croisière Clea

- **Batterie moteur**

- D'abord des odeurs désagréables
- Ensuite la batterie moteur se déchargeait très vite à l'arrêt (bien qu'en route au moteur, le chargeur indiquait toujours 14,4V et n'était probablement pas en cause)
- Puis difficultés à démarrer le moteur
- Décision de rejoindre rapidement St Pierre pour remplacer la batterie
- Intervention très efficace du commerçant contacté (Mr Hurel) qui a approvisionné la batterie et a pu la remplacer dès notre arrivée (voir commentaire précédent sur la serviabilité des personnes rencontrées)
- Intoxication d'une équipière par les émanations (la batterie « bouillait »), toujours en traitement (bronches & cordes vocales)

# Triangle Atlantique

Etape 6 - JB Glotin

St Pierre - Brest

8 août au 5 septembre



138749

# St Pierre - Brest

- Belle traversée de 2145 mn à 5,2 nds de moyenne
- Beaucoup de brume sur Terre Neuve et les Grands Bancs. Navigation aux instruments, radar compris
- Chaussette de spi sévèrement déchirée à l'affalage (réparation provisoire faite au cours de la traversée)
- De nuit, pendant un virement, arrachage du panneau des toilettes avant bâbord (écoute pincée côté gonds) heureusement retrouvé sur le pont
- Réparation rapide & efficace (redressage, charnières, montage) faite à St Pierre
- Entretien préventif du moteur par un membre de l'équipage avant d'entreprendre la traversée (entre autre niveau liquide refroidissement faible, filtre eau de mer sale, fuite au niveau de la pompe à eau de mer)

# St Pierre - Brest

- **Pendant la traversée, gros soucis avec le moteur....!**
  - Une première fois, alarme température. Rouet pompe à eau de mer détruit et changé. Mais le réamorçage du circuit d'eau ne se fait pas (il est 21h00)
  - Constat du lendemain:
    - ✓ Rouet de pompe en bon état
    - ✓ Une fissure détectée sur le corps de pompe
    - ✓ Plus de liquide de refroidissement...!
    - ✓ Fuite de GO dans les fonds
    - ✓ Circuit eau de mer toujours désamorcé
  - ➔ Amélioration de l'étanchéité du circuit d'eau de mer (joints toriques)  
Remplissage/réamorçage du circuit par le filtre

# St Pierre - Brest

- **Pendant la traversée, gros soucis avec le moteur....!**
  - Une deuxième fois, alarme température. Rouet pompe à eau nouveau complètement usé (après 29 h d'usage)
  - Remplacement du rouet (merci à l'équipe de préparation du bateau qui avait prévu 2 rotors de rechange)
  - Mise en place de conditions drastiques pour l'utilisation de l'énergie afin de:
    - ✓ Garder une capacité de charge des batteries
    - ✓ Garder une capacité « moteur » pour l'arrivée dans les courants de marée
  - A l'arrivée à Brest, le mécanicien diagnostiquera un défaut d'arrivée d'eau de mer du à l'obstruction de l'admission par des coquillages marins (orifice à nettoyer régulièrement)



DUFOUR 455

**Autres croisières**



# Croisière en Baltique du 18 juillet au 1er août

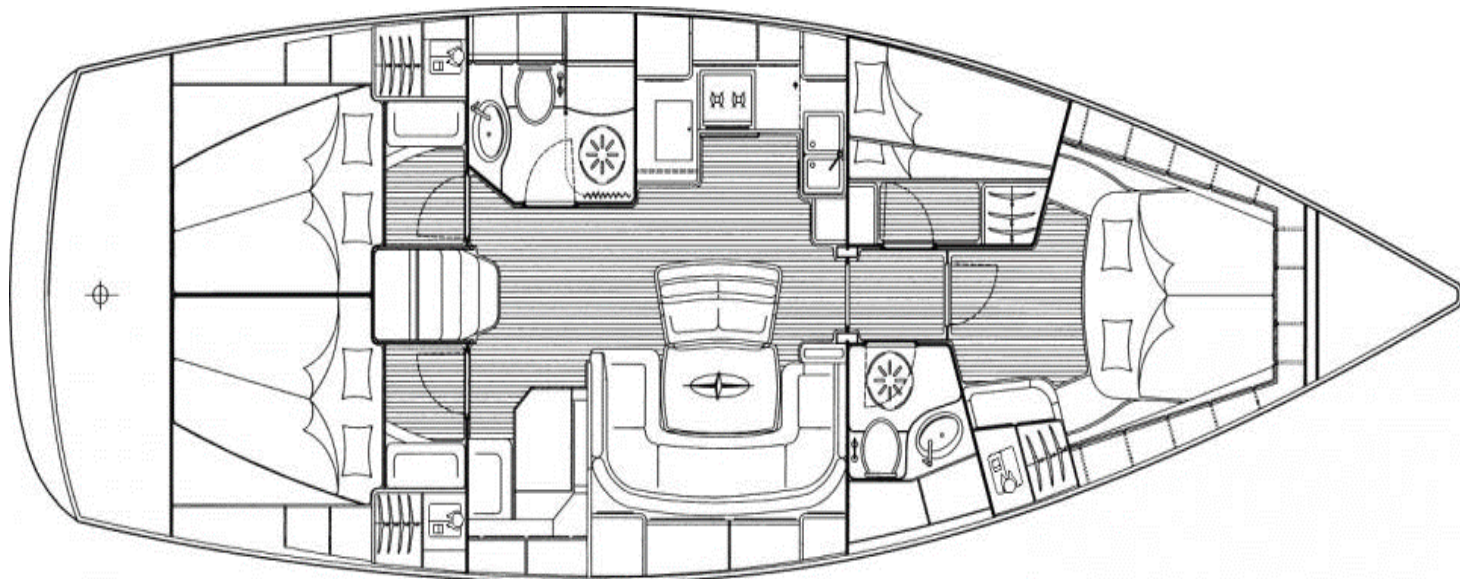
- Le bateau
- L'équipage
- La route
- Quelques infos utiles



# Le bateau: Bav



- Excellent bateau 4 cabines spacieux et confortable (bien plus que Clea II)
- **A retenir pour le prochain bateau du club**
- Excellent entretien
- Accueil du loueur très professionnel et en Français



# L'équipage:

**Christine DOGNY**

**Claude TRICHELOT**

**Claude QUINQUIS**

**Jean –Louis MARCHAND**

**Jean-François VAZEL**

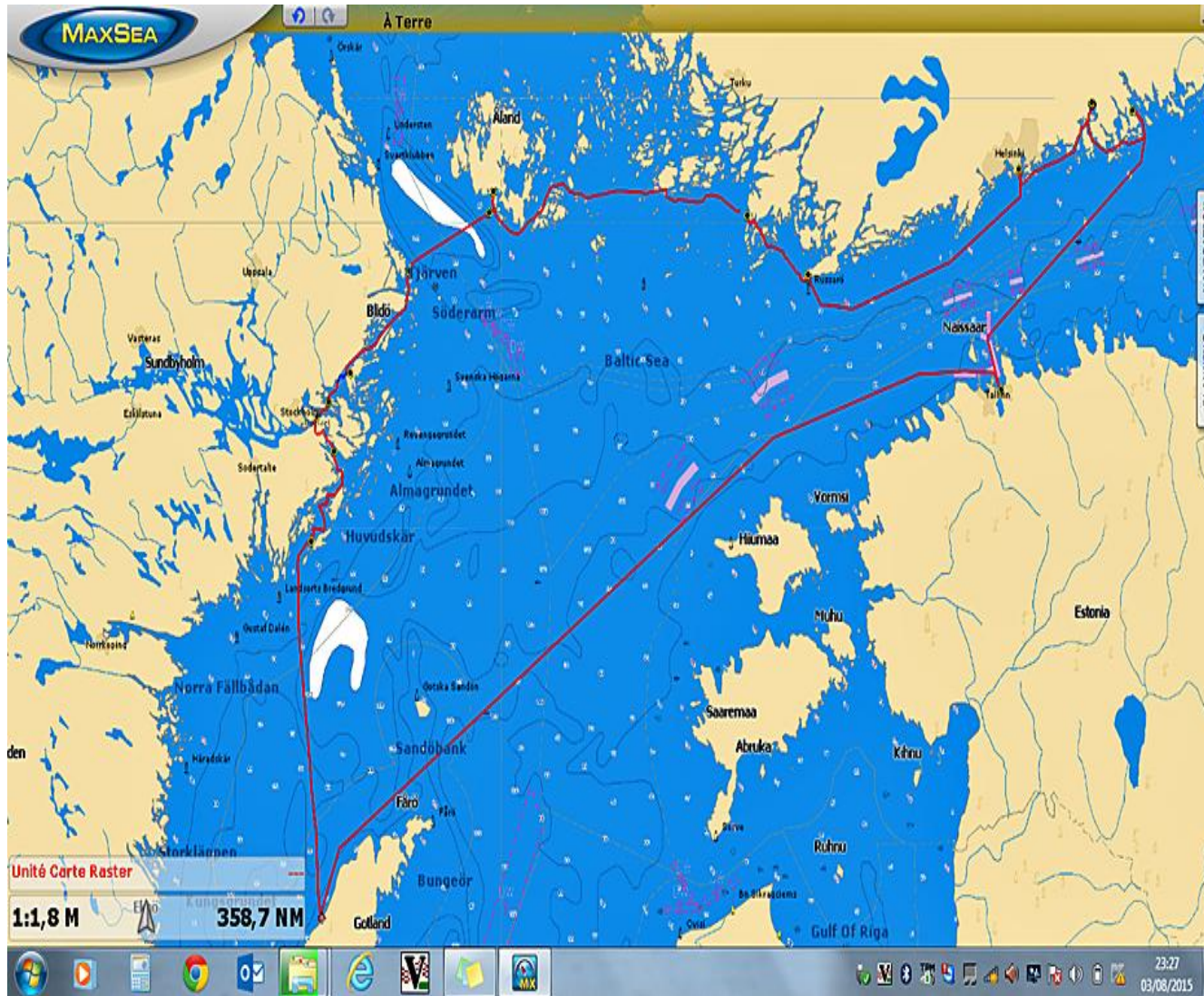
**Paul DUPREZ**

**Patrick MASSIN**

**Rémy CHAUVEL**



# La route: 800 MN



# A retenir: **Une moustiquaire géniale !**



**MYGGNÄT TILL FÖRPIKSLUCKA** storlek: 600 x 600 mm  
Passar förpiksluckor med inermått upp till 520 x 520 mm  
som t ex Lewmar 30, 40, 50 och 60.

MYGGNÄTET SKALL VARA STÖRRE  
ÄN LUCKANS INNERMÅTT  
OCH TÄCKA HELA LUCKAN.

**Montering**

Förpikslucka Sugrop  
Myggnät

**Montering glasfiberlucka**

Extra platta

En lös platta monteras med  
dubbelhäftande tejp som  
sugropen kan fästa mot  
(extra tillbehör art nr 1542)

Instruktion hur man viker ihop gardinen

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.

Postgöngen 30, 171 45 Solna, Tel 08-837 000, info@waterlinedesign.se, www.waterlinedesign.se

**WATERLINE DESIGN**



## MYGGNÄT TILL INGÅNGSLUCKAN



Håll myggen borta från kajutan. Häng  
upp myggnätet över ingångsluckan.  
Myggnätet fästes med tamp på varje  
sida, i t ex avlastarna ovanför ingångs-  
luckan.

Blybandskanten håller myggnätet på  
plats. När man går in/ut så lyfter man  
bara på ena sidan och myggnätet  
faller enkelt på plats när man har gått  
in/ut. Myggnätet är finmaskigt nog att  
hålla de flesta små insekter utanför och  
klarar även knott. Nätet passar till de  
flesta båttyper.

**FAKTA**

**Material:** Polyester myggnät, blyband och konstmocka  
**Färg:** Svart/brun  
**Vikt:** 900 g (förvaringspåsen 50 g)  
**Storlek:** 900 x 1800 mm  
**Art nr:** 1210

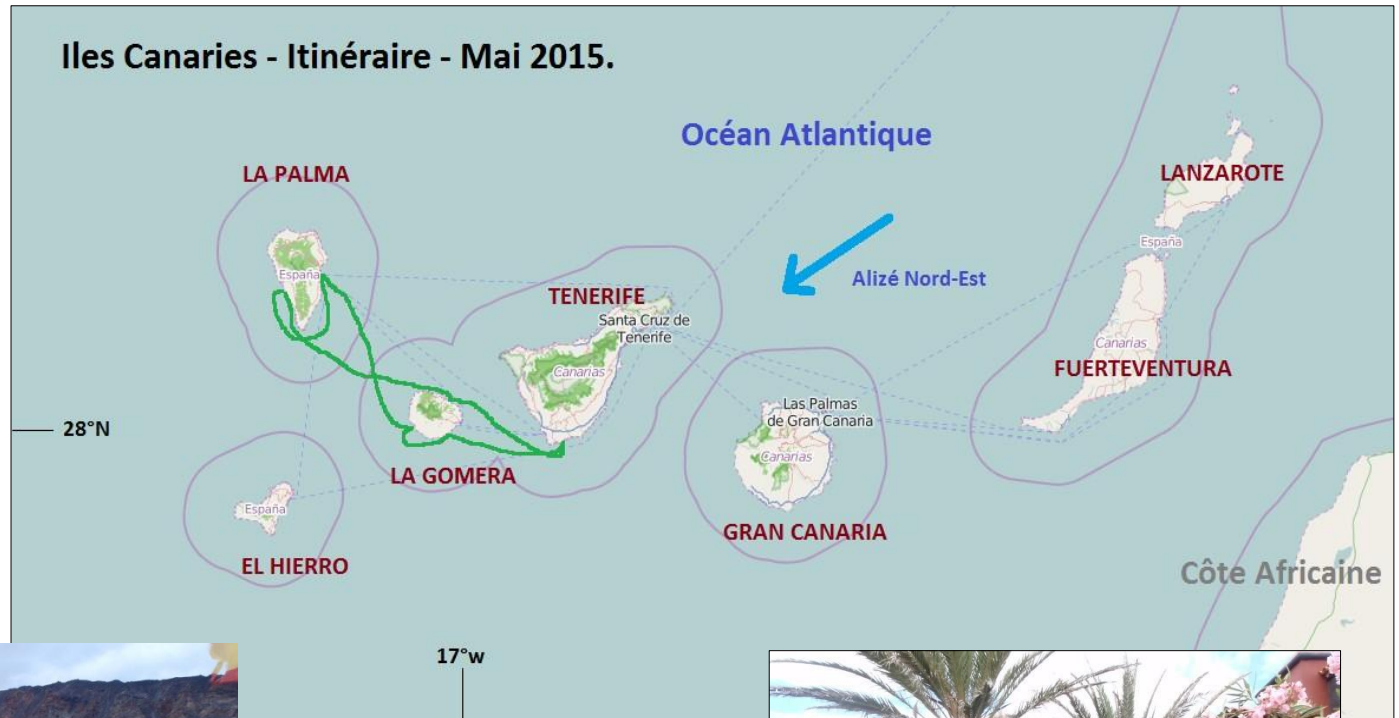
**WATERLINE DESIGN** 7 350059 180134

Waterline Design, Postgöngen 30, 171 45 Solna, 08 - 837 000, info@waterlinedesign.se, www.waterlinedesign.se



# Croisière Canaries Tenerife

Tenerife : 23/05-30/05 - 2015



Antoine Carlier



- Un beau bassin de croisière en permanence venté : alizés + effet venturi entre les îles
  - Avons profité d'un intermède modérément venté :
    - Tempête la semaine précédente, vents très forts la semaine suivante
    - Mais une journée quand même à F7
    - Du beau temps ,  
de belles températures



- Iles superbes, paysages semi-désertiques, de belles villes, une population accueillante
- Notre parcours → 3 îles du nord-ouest : Tenerife, Gomera, La Palma
  - Un mouillage (rouleur), un port, 3 marinas (bien équipées et peu encombrées)
  - Une après-midi consacrée à visiter Gomera (sa forêt primaire)

- Un loueur OK (mais accueil « grognon »)
- Un Bavaria 45 correctement équipé (pour la croisière côtière), sans problème. Coup de chance? Nos voisins de ponton (même loueur) ont accumulé les soucis.



- Un programme à reconduire :
  - Nombreuses liaisons aériennes
  - Varier les ports de départ pour tirer parti de l'ensemble de l'archipel
  - Le printemps c'est idéal! Le vent ne manque pas!



# TENERIFE/TENERIFE

DU 30 MAI AU 06 JUIN 2015

CdB: Thierry Hervé

- **Programme initial modifié**

- Le programme initial prévoyait 2 croisières d'une semaine:
- 23 Mai/30 Mai: Ténériffe /Ténériffe
- 30 Mai/6 Juin: Las Palmas/Las Palmas
- Permettant théoriquement la première semaine d'explorer les Iles de l'Ouest, la deuxième semaine de naviguer à Grande Canarie et dans les iles de l'Est. Pour des raisons d'avarie sur le bateau prévu (démâtage) et de défection du loueur, Gérard Chevalier nous a proposé un nouveau bateau au départ de Ténériffe.

# TENERIFE/TENERIFE

DU 30 MAI AU 06 JUIN 2015

CdB: Thierry Hervé

## Equipage

- Au départ nous devions être 6. Suite au changement de programme deux équipiers se sont désistés.

## Bateau et loueur

- Le loueur ECC YACHT CHARTER était correct et coopératif; le bateau un Océanis 393 de 2003 avait son age. Voiles et capote un peu fatiguées, self tailing d'un winch ne fonctionnant pas. Par ailleurs c'est un bateau qui s'est bien comporté pour l'essentiel..

## Conditions météo et programme de navigation

- L'alizé d'ENE était établi et a forcé en début de croisière(35N) puis 40N avec des rafales à 45 N et une mer formée. Après deux tentatives infructueuses pour gagner la Grande Canarie, nous avons décidé de changer de programme et de gagner la Goméra.

## Conclusion

- Si on veut visiter les Iles de l'Est mieux vaut partir de Lanzarote.



**« IL CILENTO » OCEANIS 393**

# La Goméra



# San Sebastián de la Goméra



# Istrie - Venise

Du 9 au 23 mai

CdB: Francis Aubry

## PARCOURS EFFECTUE DE PULA RETOUR PULA

- PULA ROVINJ
- ROVINJ CANAL LIMSKI POREC
- POREC NOVIGRAD UMAG
- UMAG SAVUDRIJA ( frontière slovène)

TRAVARSEE ENTREE PAR PORTO DI LIDO A QUI A PORTO DI LIDO GRANDE

LE SOIR A QUI A TORCELLO

TOCELLO MURANO

MURANO BURANO

SANT ELENA VENISE ( VISITE D UNE JOURNEE A VENISE)

VENISE CHIGGIA

TRAVARSEE GIOGGIA ROVINJ

ROVINJ PULA



# Istrie - Venise

- **Le loueur**

- C'est un broker
- Pas d'emplacement au ponton, on s'amarre où on peut avec l'autorisation du maitre de port
- Sur la fiche d'embarquement, le nom du voilier n'était pas mentionné et le lieux de prise en compte erroné (Aci marina en centre ville sur la fiche, Pula Veruda en réalité)

- **La marina**

- En cours de rénovation (sanitaires dans bungalow sur le parking)



# Istrie - Venise

- **Le bateau**

- Hanse 385 tout neuf (36 h de moteur...!)
- Grand voile sur enrouleur, foc auto-vireur
- Commandes et réglages au niveau du poste de barre
- Electronique B&G au poste de barre, pas de répéteur à la table à carte. La nav se fait sur la table du cockpit...!
- La jauge GO ne fonctionnait pas
- Au retour, a fait débarquer l'équipage (hôtel) et repoussé l'inventaire au lendemain

## Mais

- Carré et cabine grand confort

# Istrie - Venise

- **Les petits problèmes au fil de l'eau**
  - Winch bâbord desserré (cliquets perdus)
  - Barre à roue desserrée (resserrée 2 fois)
  - Chandeliers desserrés (plusieurs)
  - Tambour d'enrouleur desserré puis s'est bloqué au retour nous obligeant à affaler le foc
  - Soucis de drisses et de cordages divers sous dimensionnés qui ne tenaient pas sur les taquets
  - Girouette/anémomètre et pilote tombés en rade au cours du trajet retour
  - (Trop) Grand tirant d'eau (2 m) pour la lagune. Difficile de « rentrer » le bateau entre les pieux d'amarrage. Toucher la vase une fois

# Istrie - Venise

- **Les formalités**

- Permis bateau et CRR exigés
- Taxe de séjour et caution à régler en espèce
- Faire demandes de sortie et d'entrée du territoire (Croatie) à la capitainerie et aux Douanes
- Frais de port (Croatie) entre 88 Kuna (10,5 €) & 300 kuna (43,5 €), sauf marina de Rovinj, 374 Kuna (54,0 €)

- **Transport**

- Pas de vol direct pour Pula avec départs tôt le matin (6h00) ou fin d'après-midi (18h00). Nuit à Zagreb peut-être nécessaire
- En voiture de Grenoble, environ 9 h de route

## Des influences Vénitiennes partout

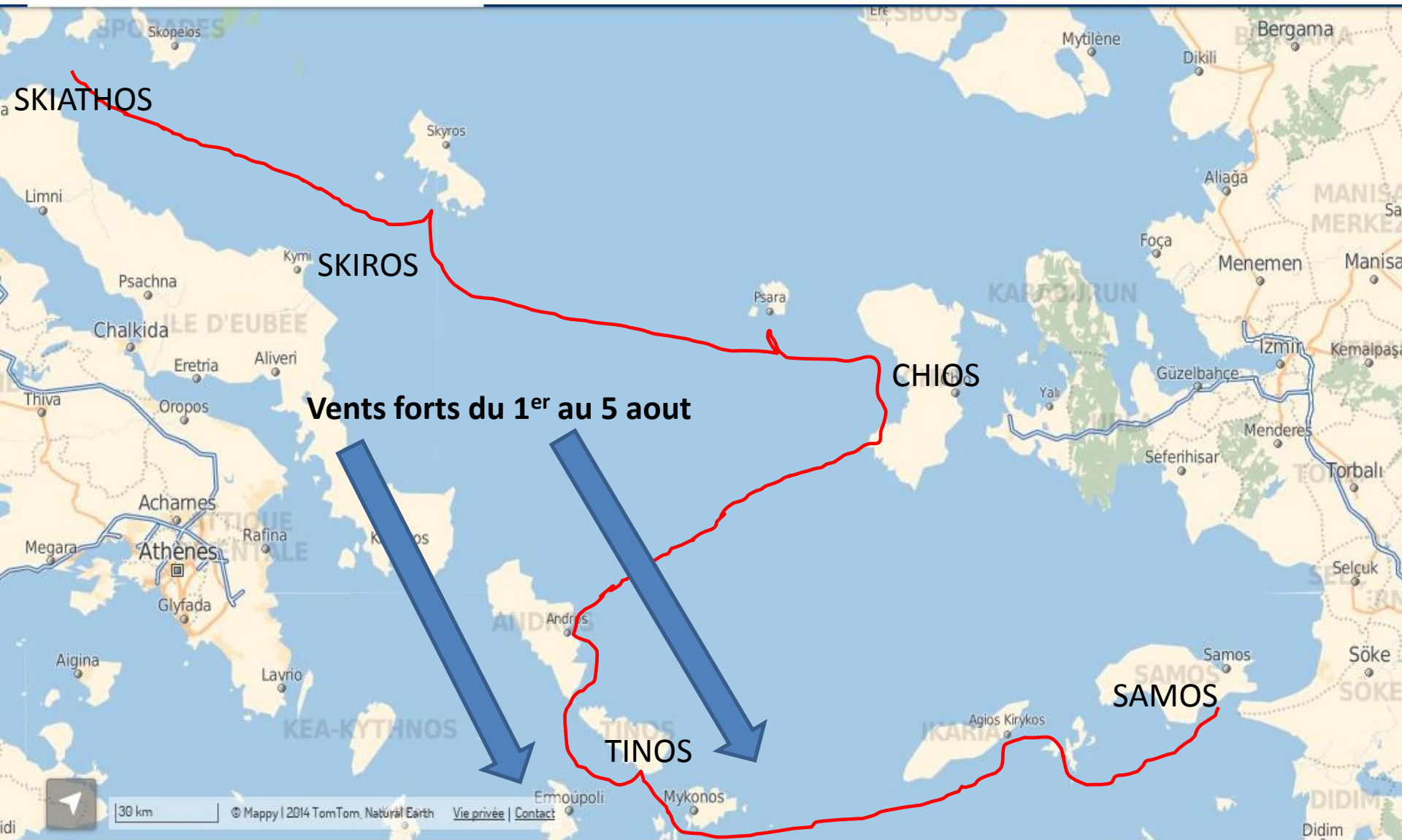


# Grèce : Skiathos - Samos

D Nocard, 26 juillet au 7 août

- Océanis 43
- 8 personnes à bord
- 358 milles
- 10 îles abordées ; 4 visitées
- Météo: très peu de vent pendant 5 jours, puis 5 jours de fort meltem (20 à 44 nœuds), puis 3 jours de 10 à 25 nœuds.

# Itinéraire



# Vue du port de Tinos le 2 aout (45 nœuds dehors)



# Un vrai voyage...

## Les plus :

- Croisière très planifiée d'iles en iles avec un programme « touristique » important et réussi (en particulier Tinos, Chios et Samos)
- MaxSea à bord grâce à Xavier : un vrai plus

## Les moins :

- 8 personnes, c'est un peu trop sur un 43 pieds
- Bateau sans voile de brise ni 3<sup>ème</sup> ris : un peu juste par fort meltem - heureusement nous avons un très bon moteur
- Si nous n'avions pas eu MaxSea à bord, il aurait fallu utiliser un GPS ridiculement petit



# CROISIÈRE SAMOS - KOS

du 8 août au 22 août

Chef de Bord Dominique Bichet.

# Samos - Kos



# Samos - Kos

- ❑ Marinas de départ et d'arrivée bien équipées et pratiques d'accès
- ❑ Loueur à la réception du voilier très pro
- ❑ Océanis 43 correctement équipé, un peu exigü pour 8, couchettes superposées pas très fonctionnelles et rangements insuffisants (avitaillement)
- ❑ Electronique OK (GPS, carto) mais table à carte très (trop) petite

# Samos - Kos

- Navigation/parcours

- Conditions générale modérées, faible à moyen d'ouest la première semaine, Meltem modéré le deuxième semaine
- Un parcours agréable, des ports animés et sympathiques, de nombreux sites archéologiques, une cuisine savoureuse, des grecs chaleureux malgré la crise

Mais

- l'ampleur du problème des réfugiés à Samos, Kos et Kallimnos
- Penser à bien signaler sur les fiches du club que le parcours suggéré n'est pas contractuel



**Chora sur Amorgos**



**Mouillage de Patikouros**



**Auberge île Levitha**



**Katapola sur Amorgos**

# Et ... campement de réfugiés dans le centre de Kos



# Saint Malo - Cherbourg

Xavier Duplessis, du 29/09 au 02/10

- Un beau programme dans les Anglo-Normandes
- De forts coefficients de marée (max. 117)



- Une odeur persistante de gazole dans le bateau
- Découverte d'un litre de gazole sous le moteur, mais pas de fuite visible !

# Saint Malo - Cherbourg

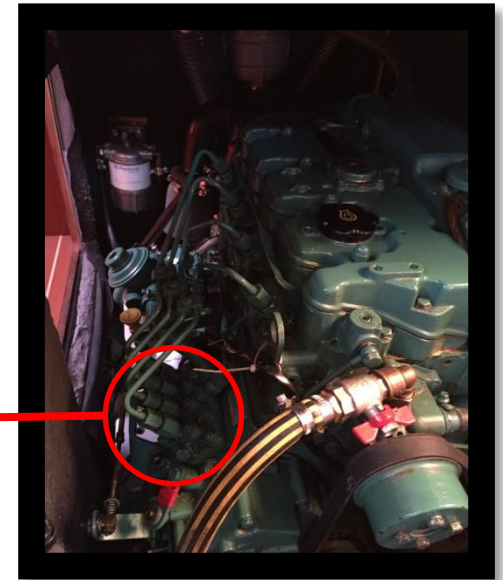
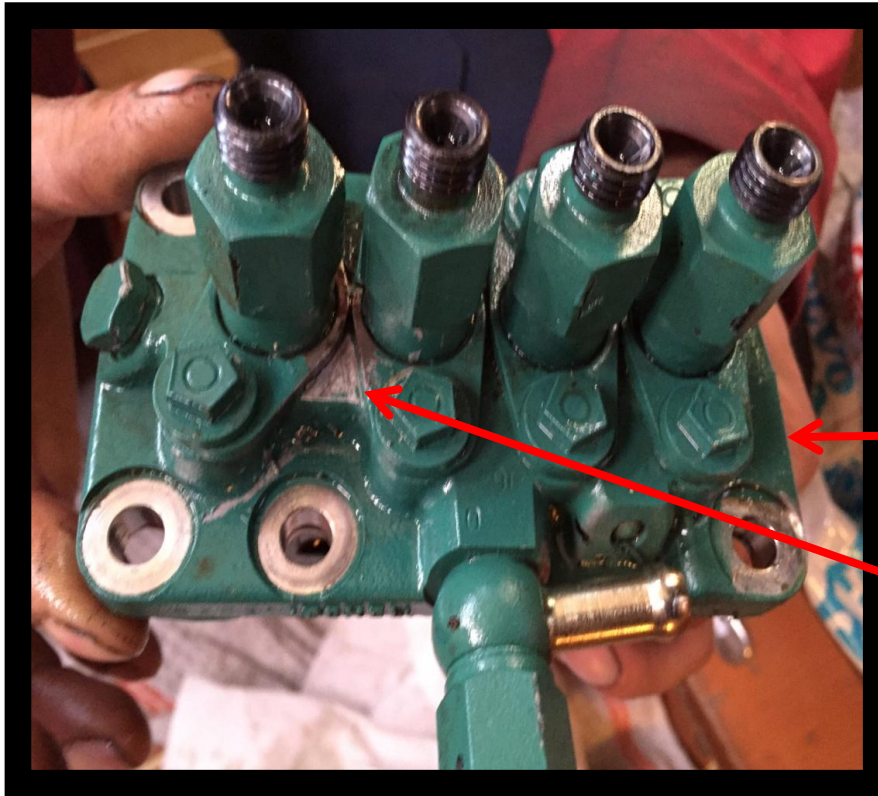
du 29/09 au 02/10

- Nettoyage des fonds et du moteur.
- Départ pour Dinard, au bout d'une heure de nouveau du gazole sous le moteur.
- Le halo d'une lampe permet de mettre en évidence un brouillard de Gazole dans tout le compartiment quand le moteur est sollicité.
  - ⇒ Retour à Saint Malo !
- Changement des joints de sortie de pompe de gazole, et toujours la présence de brouillard !



~~Saint Malo - Cherbourg~~  
Saint Malo - Saint Malo  
du 26/09 au 02/10

« Changement de la pompe de gazole »



« Fissure » du corps de pompe  
entre les deux sorties

Malgré cela l'équipage a toujours gardé bon moral et profité de cette escale forcé pour visiter Saint Malo et ses musées sous le soleil.

# Enquêtes 2015

Chef de bord

# Mise en place

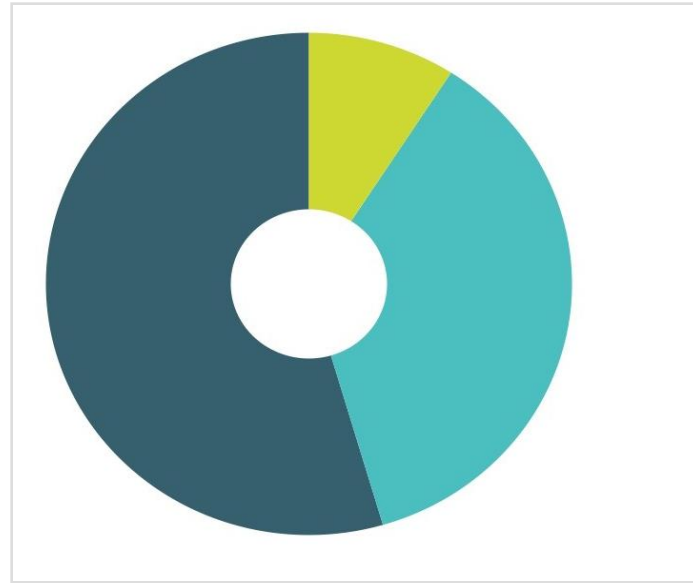
- Remplacement des enquêtes papier par une enquête numérique.
- Pourquoi ?
- Rédaction des questions
- Application web SurveyMonkey
- Envoie automatisé par mail
- Relance
- Votre avis nous intéresse

# Enquêtes 2016

- L'enquête numérique un vrais succès

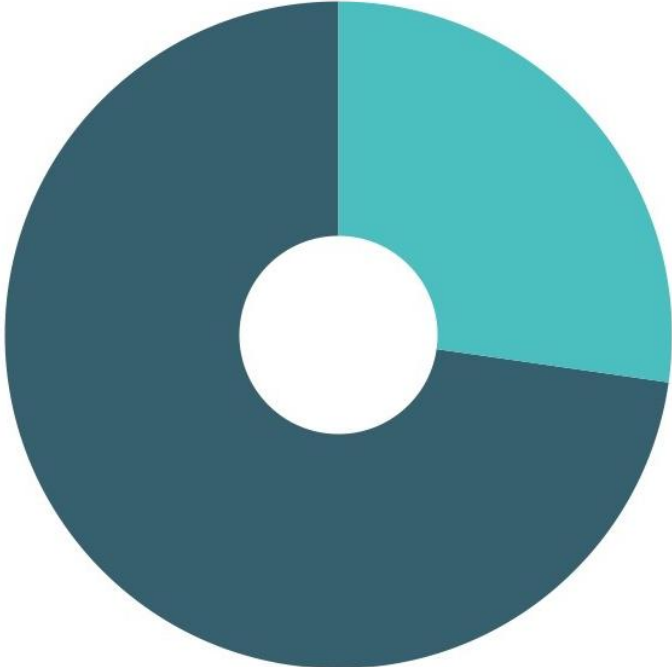
Année	Chefs de bord	Equipiers
2012	16	52
2013	20	81
2014	18	58
2015	22	109

# Votre avis sur la croisière



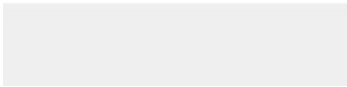
	Très satisfaisant	<b>55 %</b>	<b>12</b>
	Plutôt satisfaisant	<b>36 %</b>	<b>8</b>
	Plutôt insatisfaisant	<b>9 %</b>	<b>1</b>

# Proposition d'une réunion préparatoire



**73 %**

**27 %**



# Informations et documentation pour la prise en compte du bateau



86 %

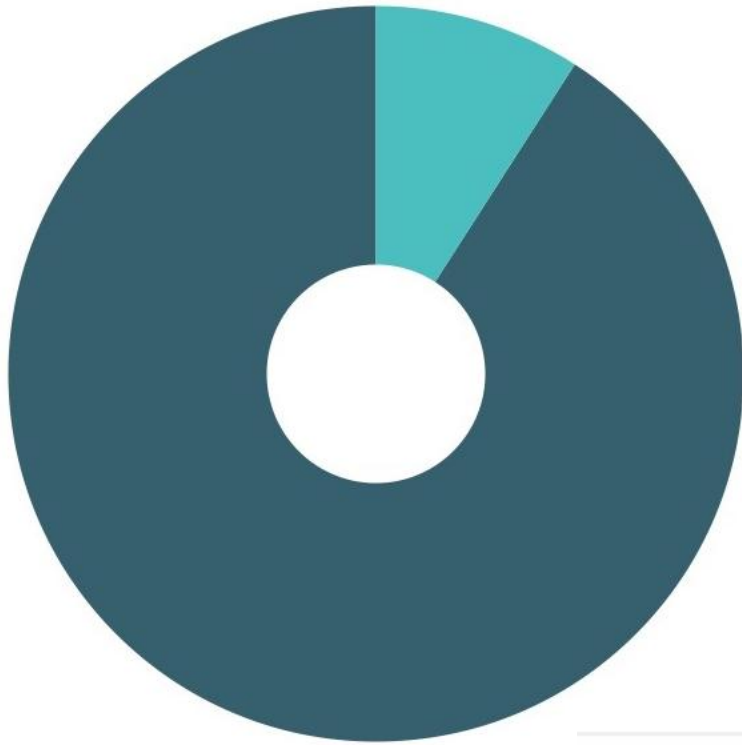
---

14 %

---

# Prise en compte auprès du loueur

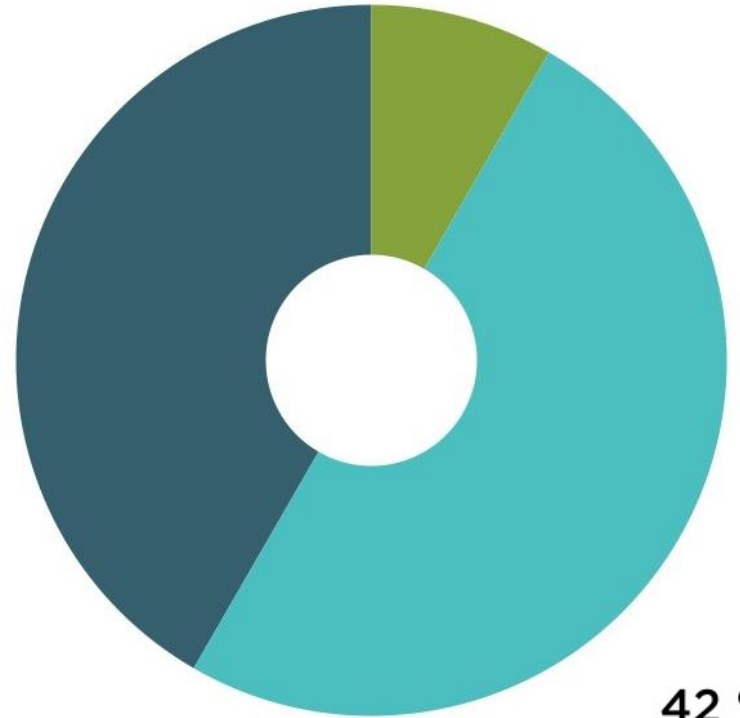
## Prestation du loueur



91 % 10

9 % 1

6



42 %

50 %

0 %

8 %



# Adaptation du bateau à la croisière effectuée

## Etat général du bateau



**86 %**

**14 %**



**81 %**

**19 %**

# Ambiance au sein de l'équipage



**77 %** 17

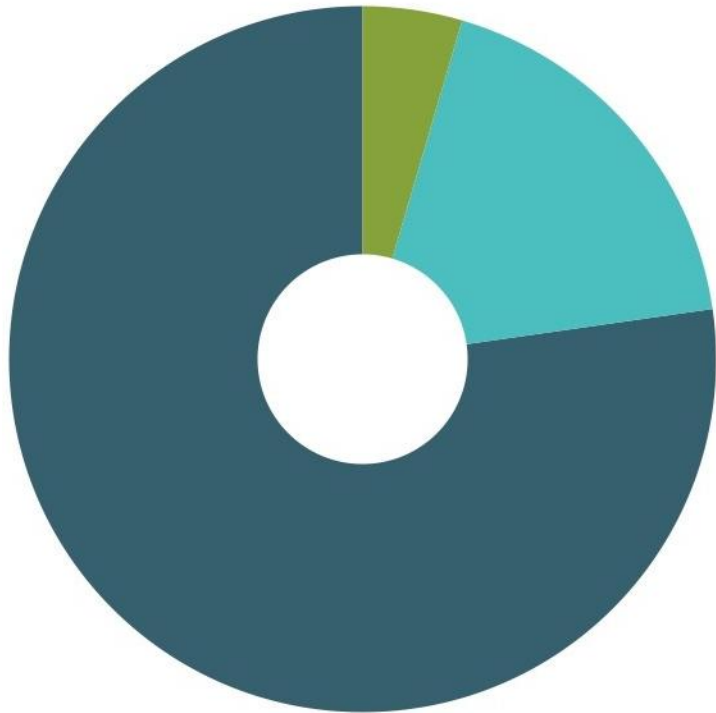
**14 %** 3

**5 %** 1

**5 %** 1

# Jugement sur la zone de navigation

## Respect du programme

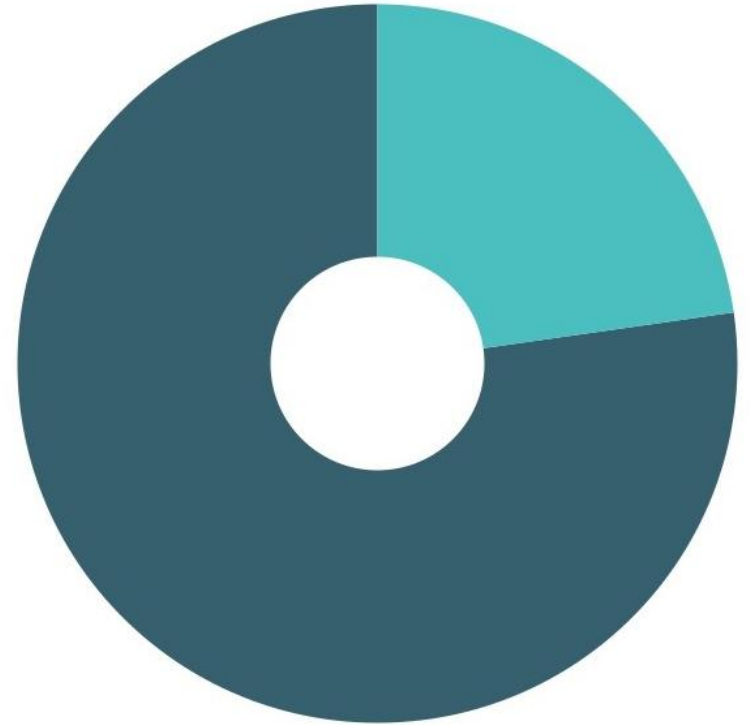


**77 %**

**18 %**

**0 %**

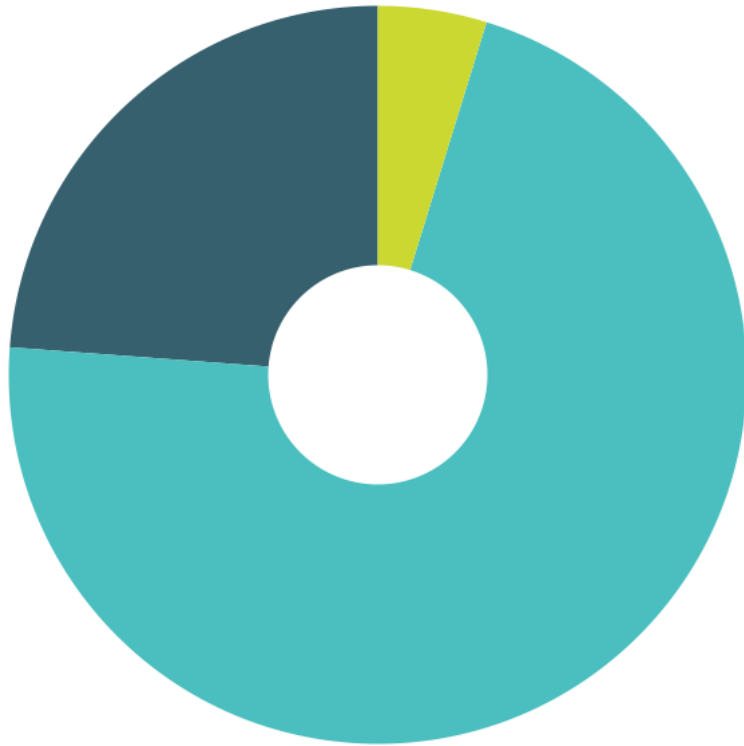
**5 %**



**77 %**

**23 %**

# jugement sur le rapport qualité prix de la croisière



**24 %** 5

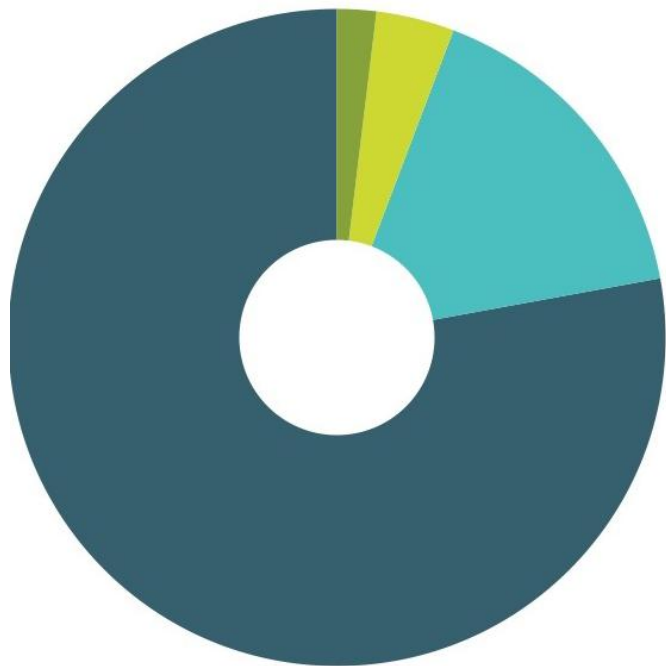
**71 %** 15

**5 %** 1

**0 %** 0

# Façon dont le chef de bord a rempli sa mission

## Compétence technique du chef de bord

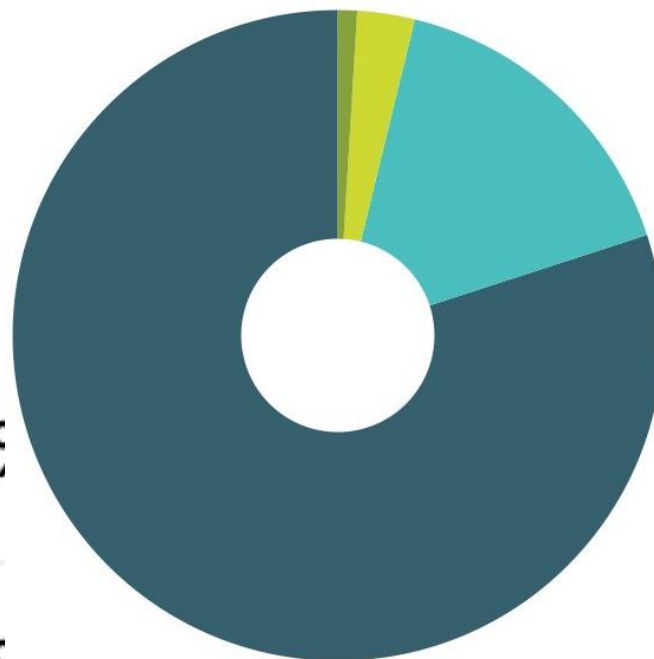


78 %

16 %

4 %

2 %



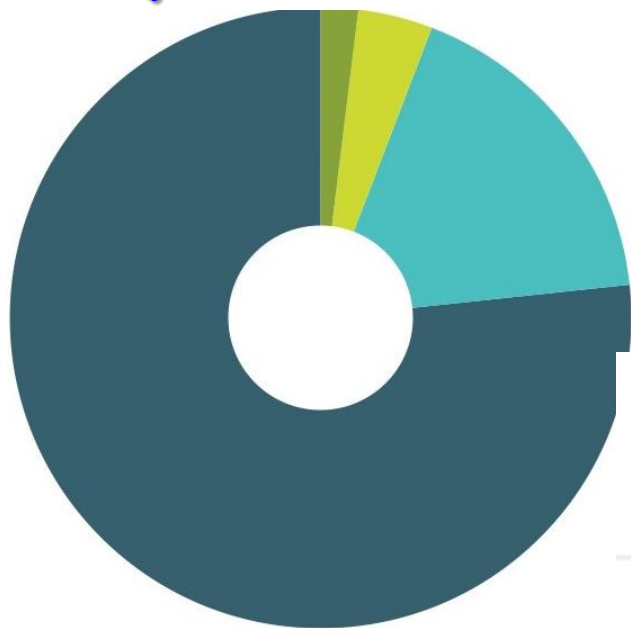
80 %

16 %

3 %

1 %

# Organisation de la vie à bord (Qualités d'animateur du chef de bord)

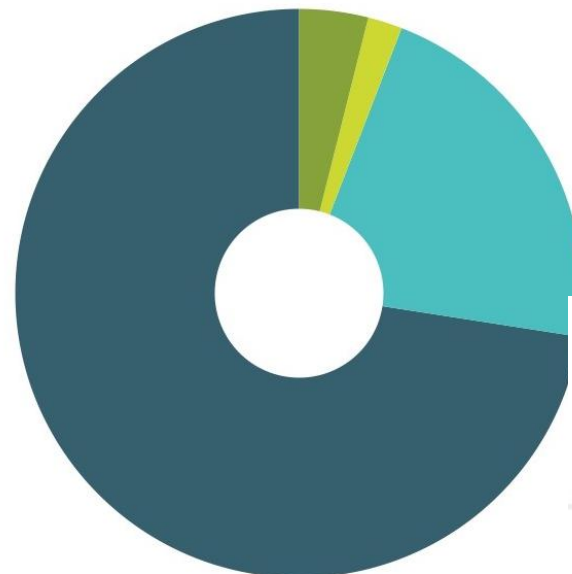


77 %

17 %

4 %

2 %



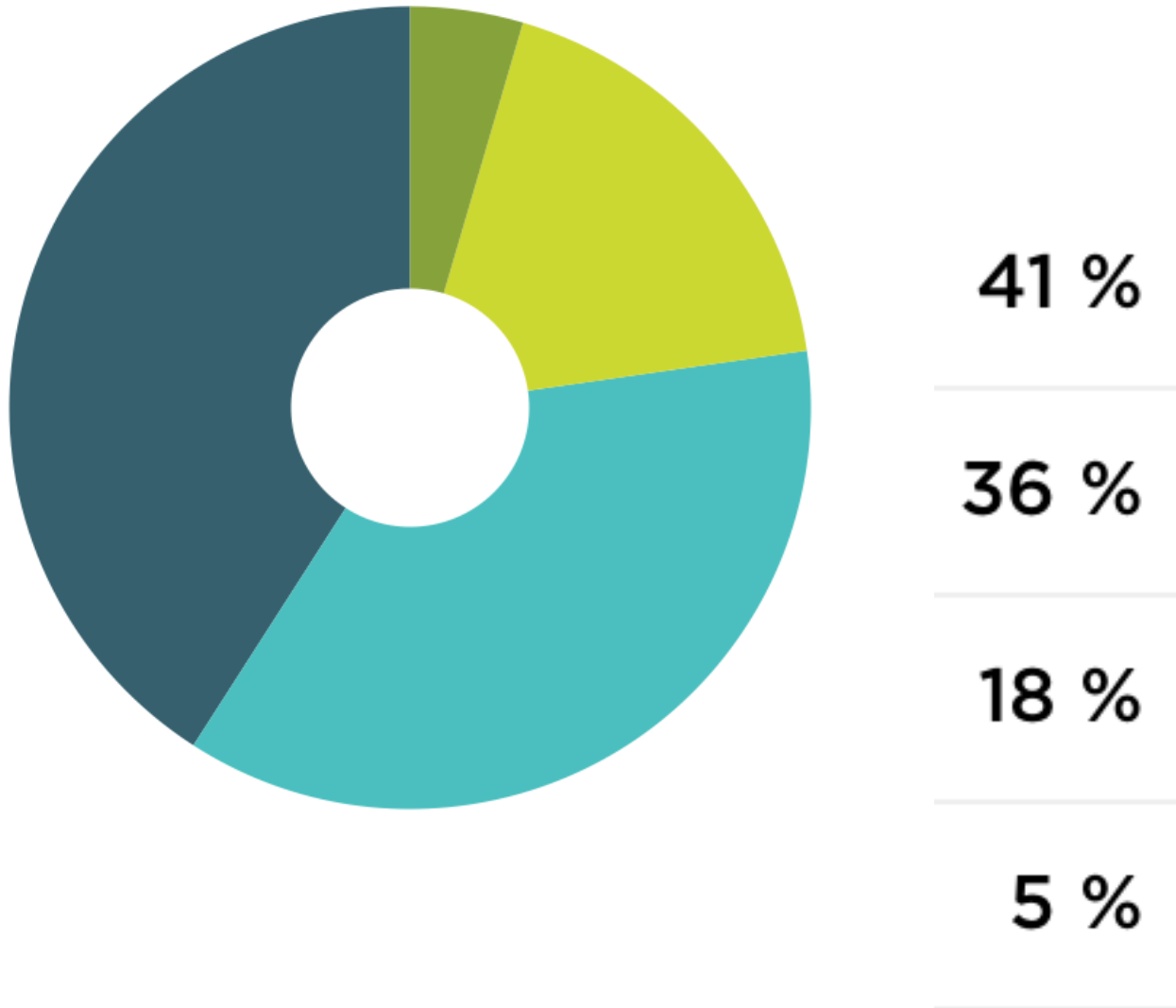
73 %

22 %

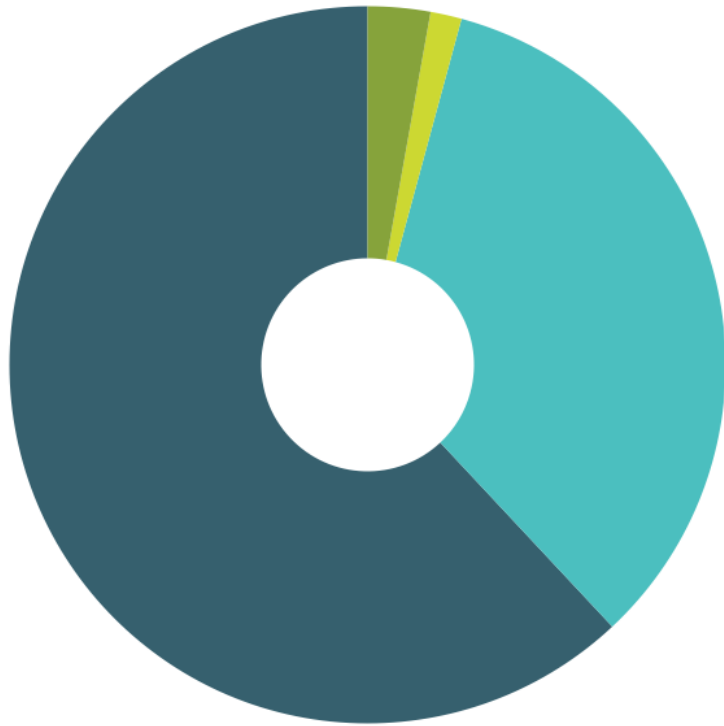
2 %

4 %

# Vous êtes vous toujours senti en sécurité



# Satisfaction sur l'aide demandée au chef de bord



62 %

34 %

1 %

3 %



# Conclusions

- Vos commentaires
- Vos suggestions

# CV numérisés

- Numérisation des CV membres et CdB
- Insertion dans la base de données du Club
- Fournir les informations à la Commission Navigation
- Fichier Word pour permettre un transfert facile dans gicbase.
- Guide pour indiquer les informations souhaités
- Informations sur les permis, formation, navigation hors GIC et sur les navigations GIC et GICG depuis 2007
- Mise en place hiver 2016
- CV Secrétariat
- Mise à jour à partir des CV de la base

**CLEA II**

**Bilan saison 2015**

**Hivernage**

# La saison 2015

- Plus de 7000 M parcouru
- Environ 700 h moteur
- De gros problèmes moteur
- Un panne de la batterie moteur lourde de conséquences

# Le moteur

- Rupture du joint de culasse à 500M de St Pierre
- Usure anormal du rouet de la pompe à eau de mer
- Fissure de la pompe d'injection

# La panne de la batterie moteur

- Probablement un élément de batterie HS
- La batterie maintenue en charge
- Surchauffe et fissuration de la batterie
- Dégagement de vapeur
- Membres de l'équipage plus ou moins intoxiqués

# L'état du bateau

- Globalement bon
- Usure importante d'écoutes
- Capote et Lazy-bag en fin de vie
- Des efforts anormaux sur le balcon  
AR Bb (pied tordu, embase explosée)

# Prévisions de travaux pour 2016

- . Remplacement de la capote et du lazy-bag
- . Installation d'un étai textile plus fort et « mise en définitif » du palan
- . Remplacement du gréement courant usé
- . Remplacement du vérin de bôme
- . Remplacement partiel du vit de mulet
- . Révision de la plomberie/sanitaire
- . Montant prévisionnel de l'entretien : 24 000 €



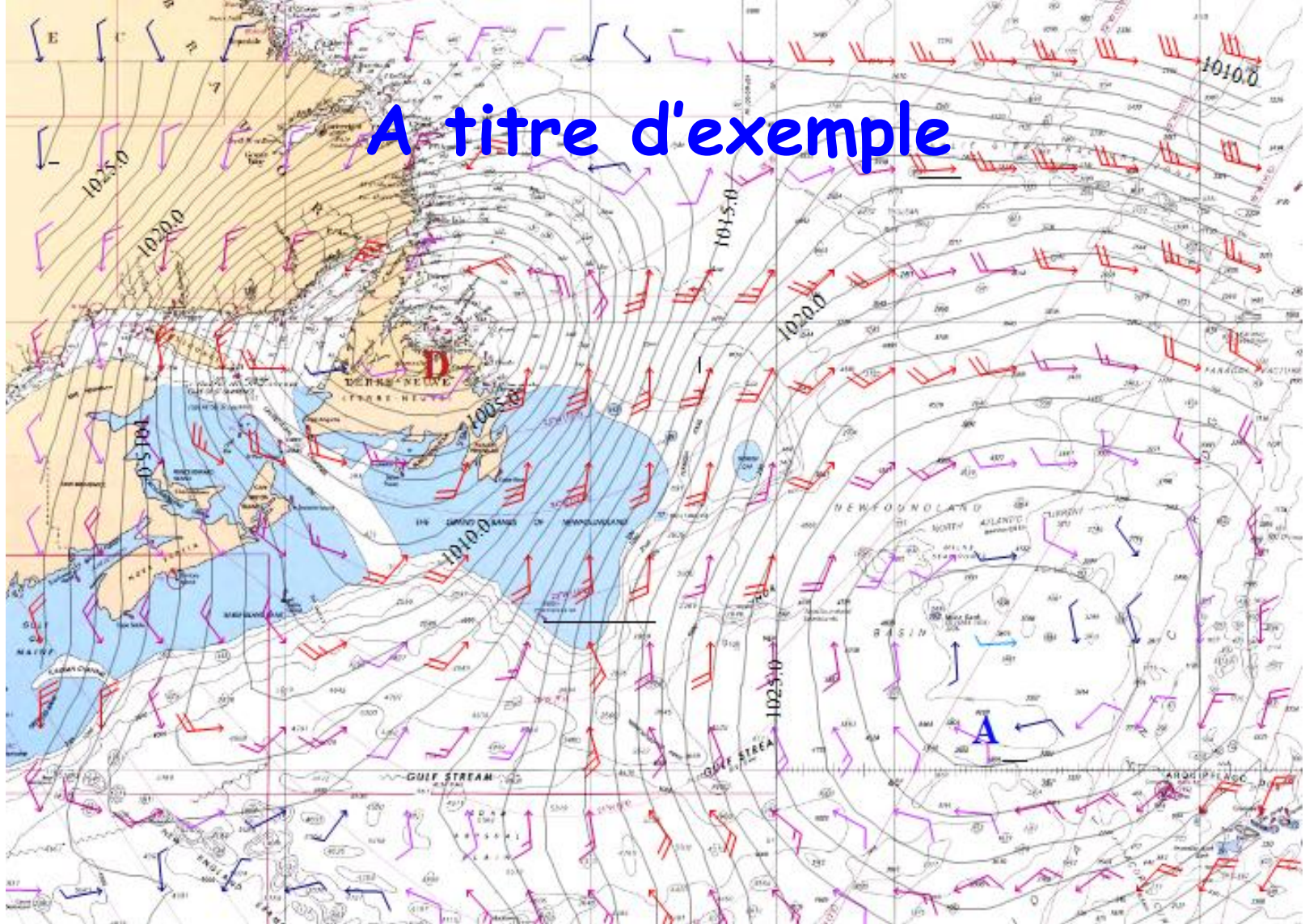
# Tel IRIDIUM - Bilan

- **Couts engagés**
  - Achat forfait 6/2014 (1 an, 220 mn) = 491,64 €
  - Achat forfait 4/2015 (1 an, 300 mn) = 720,00 €
  - Achat forfait 6/2015 (1 an, 500 mn) = 946,80 € (hausse \$)
- **Consommations Grande Traversée**
  - Brest - Horta: 140 mn
  - Horta - St Pierre: 132 mn
  - Tour de Terre Neuve: pratiquement rien
  - St Pierre - Brest: 87 mn
  - **Total mn consommées: 359 mn ou +/- 836 €**
  - Minutes restantes: 500 mn (formation & croisières futures)

# Tel IRIDIUM - Bilan

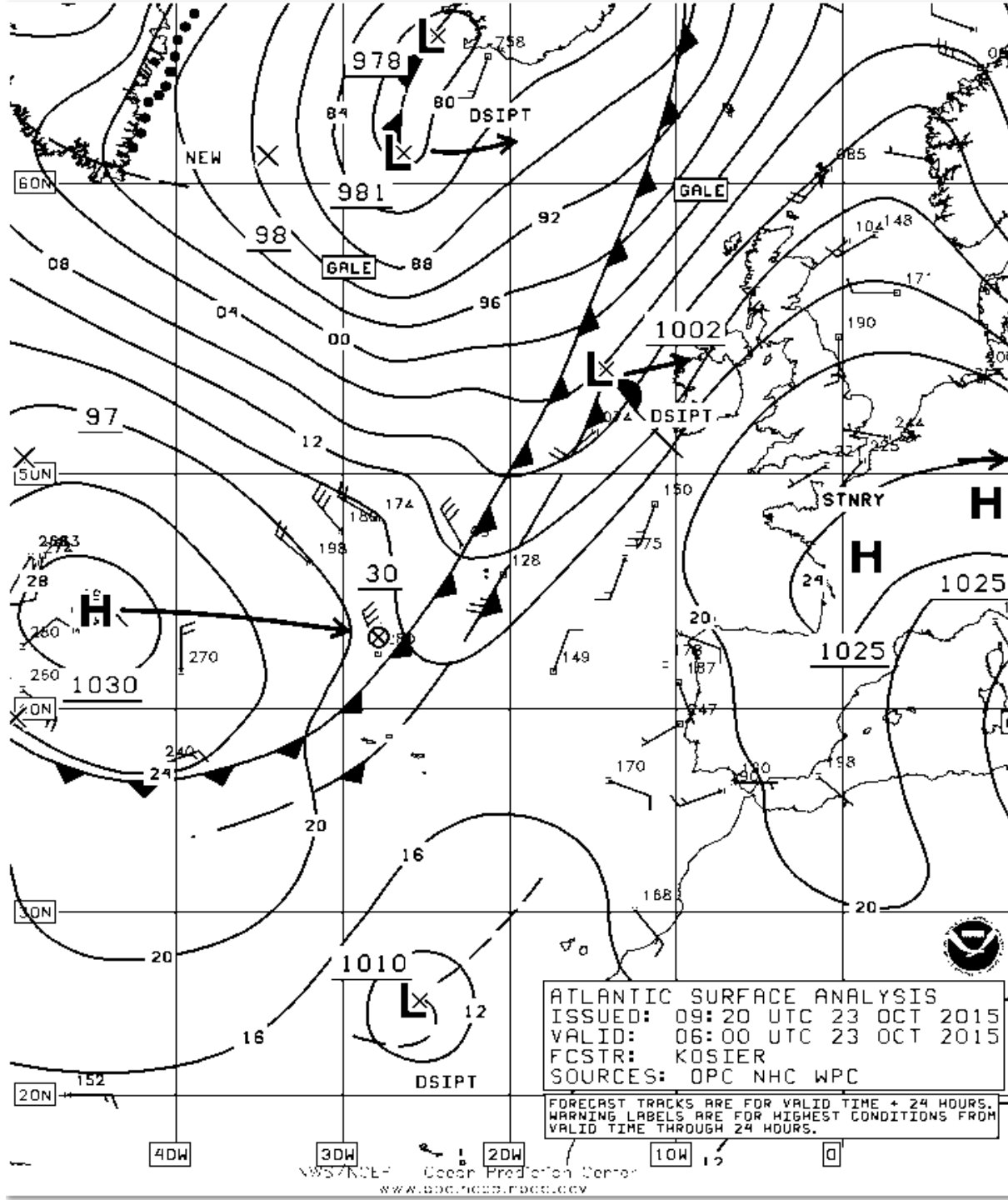
- **Bonnes pratiques**

- Utiliser la WiFi dès que possible (capitainerie/marina, hôtels, cybercafés, bibliothèques, particuliers...)
- Rendre compte au club par mail sans pièce jointe de type photo
- N'utiliser la fonction « voix » que pour les urgences (médicales, détresse, pb technique sérieux...)
- Rédiger tous les mails et requêtes à envoyer avant de déclencher la connexion (« numéroté maintenant »)
- Rationaliser les demandes journalières de requêtes au stricte nécessaire
  - ✓ 1 ou 2 fichiers GRIB (pas de 6 à 12 h sur 3 jours/pas de 24 h sur 5 jours, ce qui est possible en utilisant SkyFile/Mailasail)
  - ✓ 1 ou 2 fichiers de champs de pression (24 et 48 h)
  - ✓ 1 Fichier bulletin de prévisions type METAREA



A titre d'exemple

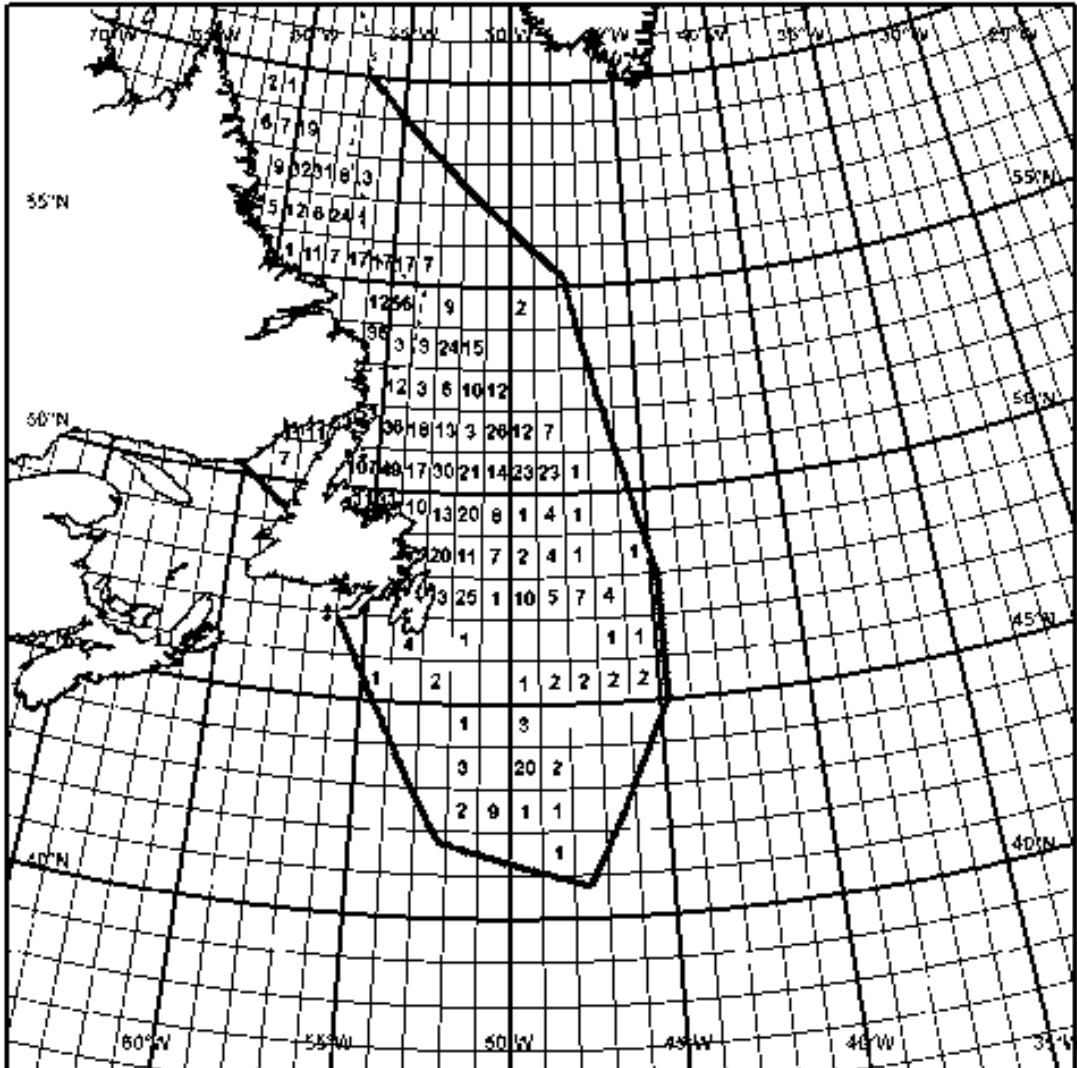
- GRIB correspondant à la requête "grib gfs 36N:68W:55N:28W 6,12,18,24,30,36,42,48,54,60,66,72 GRD,PRMSL" taille 60ko (3 jours)
- GRIB correspondant à la requête "grib gfs 36N:68W:55N:28W 12,24,36,48,72,96,120 GRD,PRMSL" taille 35ko (5 jours)



Carte isobarique  
 interprétée  
 (Champs de  
 pression)  
 Atlantique NE  
 taille 16ko

ATLANTIC SURFACE ANALYSIS  
 ISSUED: 09:20 UTC 23 OCT 2015  
 VALID: 06:00 UTC 23 OCT 2015  
 FCSTR: KOSIER  
 SOURCES: OPC NHC WPC

FORECAST TRACKS ARE FOR VALID TIME + 24 HOURS.  
 WARNING LABELS ARE FOR HIGHEST CONDITIONS FROM  
 VALID TIME THROUGH 24 HOURS.



Carte des glaces  
PIEA88  
taille 37ko

**NORTH AMERICAN ICE SERVICE  
SERVICE DES GLACES  
DE L'AMERIQUE DU NORD**

**ICEBERG ANALYSIS / ANALYSE D'ICEBERGS  
FOR / POUR 0000 UTC  
05 JUN / JUN 2015**

- ICEBERG LIMIT / LIMITE DES ICEBERGS
- - - - SEA ICE LIMIT / LIMITE DES GLACES
- # ICEBERGS PER DEGREE SQUARE  
ICEBERGS PAR DEGRE CARRE
- ⊗ RADAR TARGET OUTSIDE ICEBERG LIMIT  
CIBLE RADAR A L'EXTERIEUR DE LA  
LIMITE DES ICEBERGS

**NOTE / NOTER:**

For more information:  
Pour plus de renseignement:  
[www.navcen.uscg.gov/lip](http://www.navcen.uscg.gov/lip)  
[www.ice-glaces.ec.gc.ca](http://www.ice-glaces.ec.gc.ca)

=====  
HIGH SEAS FORECAST  
=====  
FQNT21 EGRR 230800  
SECURITE

HIGH SEAS BULLETIN FOR METAREA 1  
ISSUED AT 0800 UTC ON FRIDAY 23 OCTOBER 2015  
BY THE MET OFFICE, EXETER, UNITED KINGDOM  
FOR THE PERIOD 0800 UTC ON FRIDAY 23 OCTOBER UNTIL 0800  
UTC ON SATURDAY 24 OCTOBER 2015

STORM WARNING  
AT 230000UTC LOW 62 NORTH 28 WEST 983 EXPECTED 66 NORTH  
17 WEST 974 BY 240000UTC. LOW 58 NORTH 31 WEST EXPECTED  
71 NORTH 00 EAST BY SAME TIME. WINDS WILL REACH STORM  
FORCE 10 IN SOUTHEAST DENMARK STRAIT AND SOUTHWEST NORTH  
ICELAND SOUTH OF 70 NORTH FROM 230800UTC UNTIL 240000UTC

GENERAL SYNOPSIS  
AT 230000UTC LOW 62 NORTH 28 WEST 983 EXPECTED 66 NORTH  
17 WEST 974 BY 240000UTC. LOW 58 NORTH 31 WEST EXPECTED  
71 NORTH 00 WEST BY SAME TIME. HIGH 44 NORTH 02 WEST  
MOVING AWAY EASTWARDS OUT OF THE AREA BY THAT TIME

AREA FORECASTS FOR THE NEXT 24 HOURS

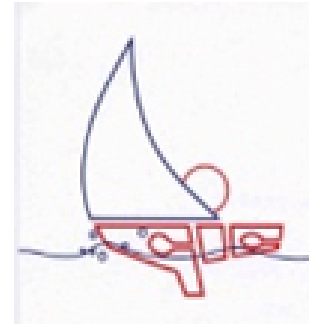
SOLE  
SOUTH OR SOUTHEAST, VEERING SOUTHWEST, 4 OR 5, INCREASING  
6 AT TIMES, THEN VEERING NORTH OR NORTHWEST 6 TO GALE 8  
LATER. ROUGH, OCCASIONALLY MODERATE. OCCASIONAL RAIN.  
MODERATE OR GOOD

SHANNON ROCKALL BAILEY  
SOUTH OR SOUTHWEST, VEERING WEST OR NORTHWEST, 5 TO 7,  
INCREASING GALE 8 AT TIMES. ROUGH OR VERY ROUGH.  
OCCASIONAL RAIN. MODERATE OR GOOD, OCCASIONALLY POOR

FAEROES SOUTHEAST ICELAND  
SOUTH OR SOUTHWEST, VEERING WEST FOR A TIME, 5 TO 7,  
INCREASING GALE 8 AT TIMES. ROUGH OR VERY ROUGH. RAIN OR  
SQUALLY SHOWERS. MODERATE OR GOOD, OCCASIONALLY POOR

.....

# Bulletin METAREA taille 1 8ko



# Stage manoeuvre Catamaran

-Lorient-

# Iroise 49





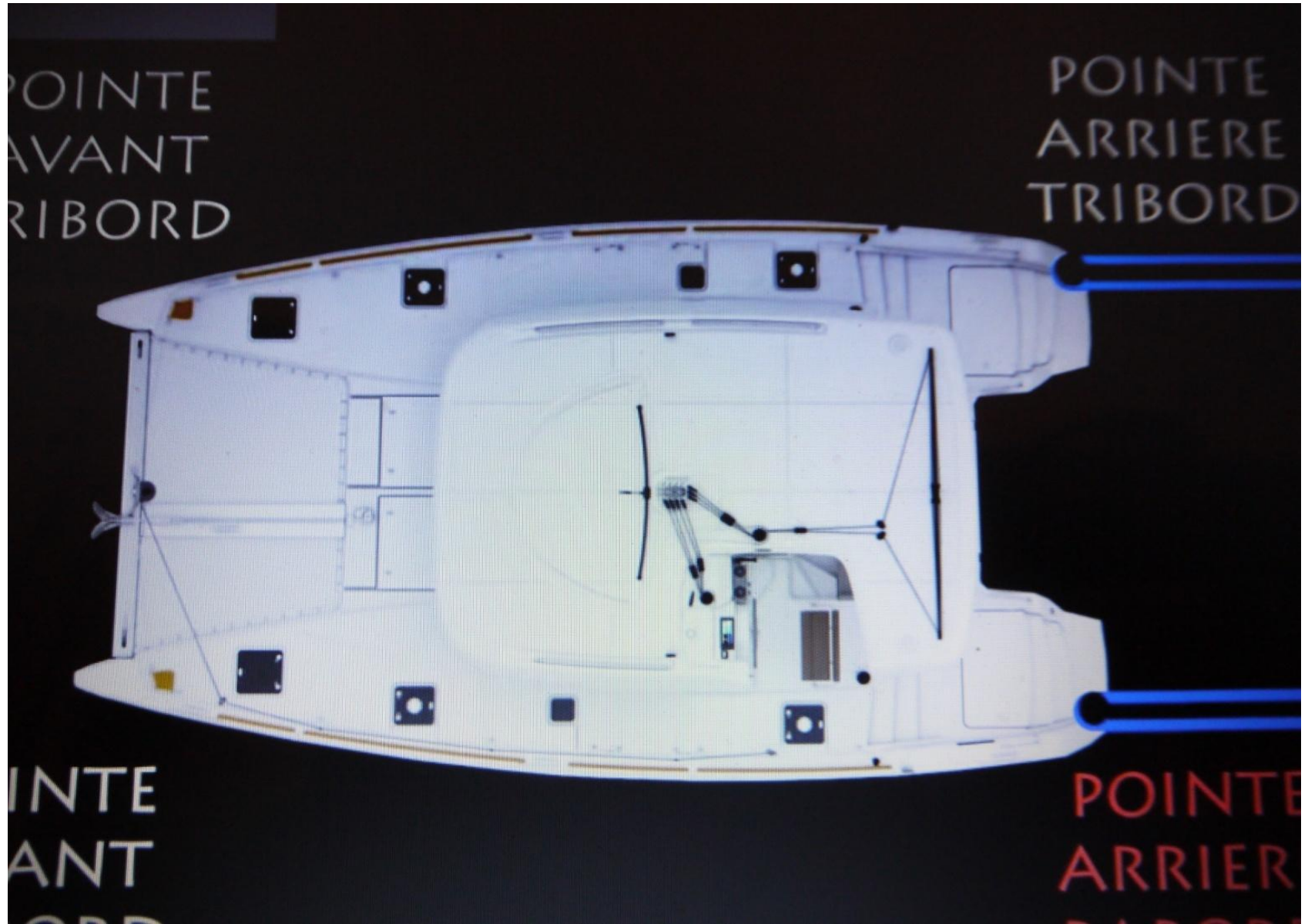
# Deck et plage avant



# Barre et piano



# Dynamique moteur



# Manœuvres moteur ex:

- 2 moteurs, manœuvres en sens inverse AV/AR donne un effet de couple
- Départ tribord à quai, par ex : coincer la barre, en position droite, avec la jambe. Moteur T en Avant, moteur B en Arrière. Manœuvrer en regardant latéralement au quai: prise de repère.

# Carré et poste de navigation



# Stage catamaran : Génial !

- N'hésitez pas à vous inscrire, c'est une expérience enrichissante !
- Manœuvre de prise de quai, départ de quai, tribord, bâbord, avec juste la longueur du voilier; en arrière.
- Manœuvre demi-tour sur place, marche arrière.
- Prise de coffre, mouillage avec patte d'oie.

# Formations 2015/2016

- **Fin d'année 2015**

- Secourisme (J Riffaud): Lundi 23 novembre de 19 à 22h  
au club

Premiers soins en mer

- **Premier semestre 2016**

- Programmées avec dates

- Séminaire CdB les 11, 12 & 13 mars (au club)
- WE théorique & pratique sur Clea les 1,2 & 3 avril (à Caen)
- Formation CdB embarquées du 16 au 23 avril et du 23 au 30 avril  
(Caen-CH-CH)

# Formations 2015/2016

- **Premier semestre 2016**

- Autres animations à préciser (date & contenu) en fonction des participants/intérêt

- Météo (P Nacasse), mi-janvier au club
    - Astro (F Meyrier), mi-février au club: réglage sextant, la méridienne
    - Présentation Maxsea & routage (G Bontemps) au club. Puis cours pour tablette
    - CRR (G Bontemps) au club
    - Le radar, le GPS traceur (G Bontemps) sur son bateau sur la Seine
    - Maxsea sur PC (S Laporte) au club (2 fois): utilisation pratique, faire une route, prendre les fichiers GRIB et de champ de pression, utilisation de l'IRIDIUM et de SkyFile mail
    - **Nouveau**: WE ou 1 semaine sur un class 40 ou IMOCA 60



**Projet nouveau bateau**

# Pourquoi changer ?

- Cléa aura 10 ans en 2016
- Environ 900 jours de navigation au service du club
- Difficulté à la revente
- Evènement dynamisant dans la vie du GIC







# Nos besoins

- Voilier monocoque de 45 pieds
- 4 cabines
- 8 équipiers avec leur équipement
- Soute à voile
- Prévoir dès l'achat la revente

# Vente, le marché

Créer une alerte email à partir de cette recherche

Trier par --

- |                                                                                           |                                                                                                                                                             |                                                |                                                         |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| <br>7    | Catégorie : Voiliers (12-14m)<br>Constructeur : <b>DUFOUR</b><br>Modèle : <b>455 Grand Large</b><br>Année : 2006 - Localisation : 83 - Var                  | <b>159 000 €</b><br>Vendeur : Professionnel    | <input type="button" value="+ Ajouter à ma sélection"/> |
| <br>2    | Catégorie : Voiliers (12-14m)<br>Constructeur : <b>DUFOUR</b><br>Modèle : <b>455 Grand Large</b><br>Année : 2005 - Localisation : 83                        | <b>100 000 € HT</b><br>Vendeur : Professionnel | <input type="button" value="+ Ajouter à ma sélection"/> |
| <br>10   | Catégorie : Voiliers (12-14m)<br>Constructeur : <b>DUFOUR</b><br>Modèle : <b>455 Grand Large</b><br>Année : 2008 - Localisation : 64 - Hendaye              | <b>167 500 €</b><br>Vendeur : Particulier      | <input type="button" value="+ Ajouter à ma sélection"/> |
| <br>10   | Catégorie : Voiliers (12-14m)<br>Constructeur : <b>DUFOUR</b><br>Modèle : <b>455 Grand Large</b><br>Année : 2006 - Localisation : 34 - Agde                 | <b>149 000 €</b><br>Vendeur : Professionnel    | <input type="button" value="+ Ajouter à ma sélection"/> |
| <br>7  | Catégorie : Voiliers (12-14m)<br>Constructeur : <b>DUFOUR</b><br>Modèle : <b>455 Grand Large</b><br>Année : 2008 - Localisation : 13 - Marseille            | <b>165 000 €</b><br>Vendeur : Professionnel    | <input type="button" value="+ Ajouter à ma sélection"/> |
| <br>10 | Catégorie : Voiliers (12-14m)<br>Constructeur : <b>DUFOUR</b><br>Modèle : <b>455 Grand Large</b><br>Année : 2006 - Localisation : 13 - Vieux Port Marseille | <b>239 000 €</b><br>Vendeur : Particulier      | <input type="button" value="+ Ajouter à ma sélection"/> |

# Achat

- Occasion de 5 ans ou moins
- Pas d'à priori sur le modèle
- Pratiquement pas de 4 cabines à vendre sur le marché français
- Les quatre cabines se trouvent chez les loueurs
- Marchés étrangers
- Chantiers

# Conclusion

(François Allard)

Pot de l'amitié

Prochaine réunion CdB avant le  
Pot de printemps, samedi 19 mars 2016