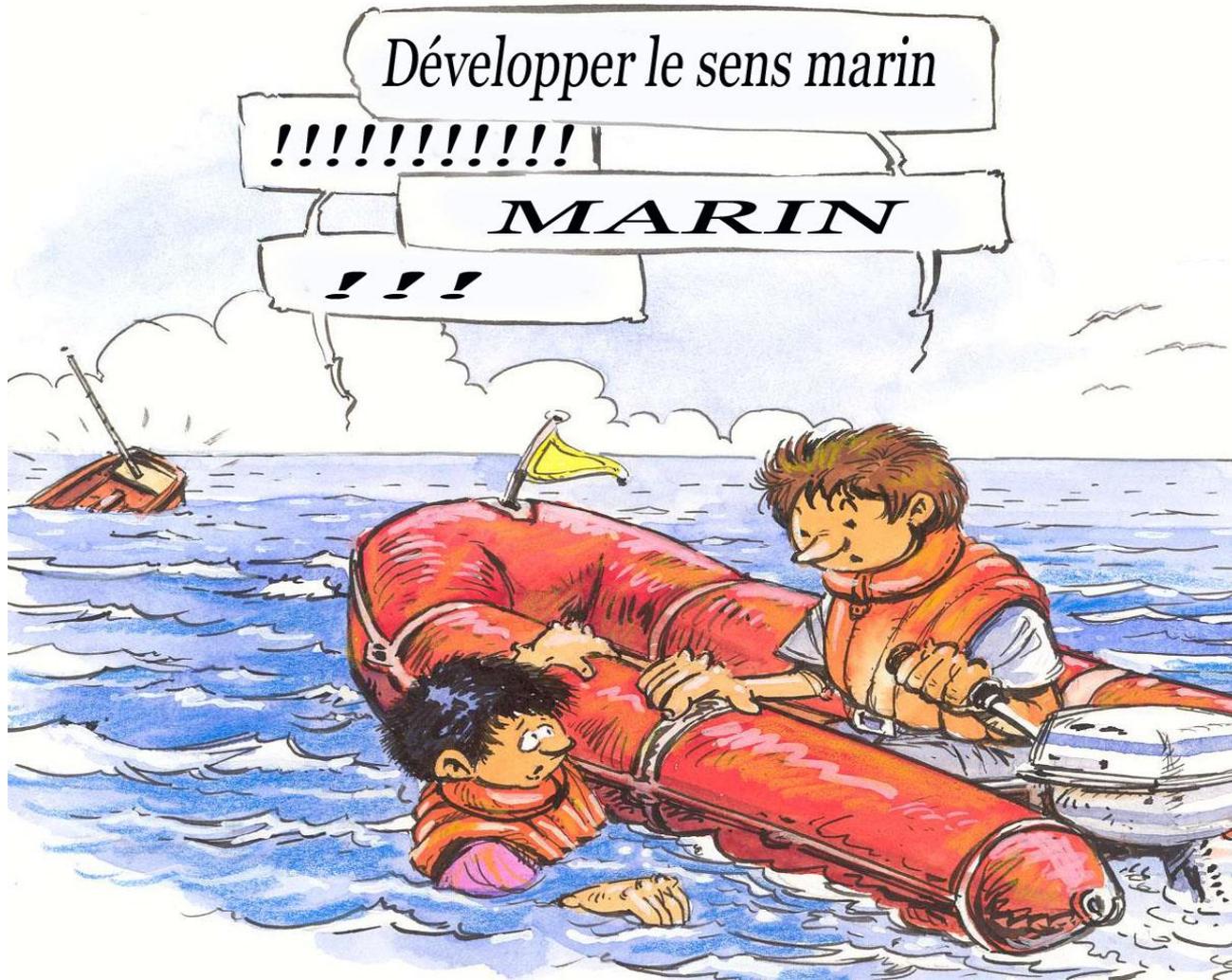


# CdB, fondamentaux & sens marin



# CdB: Fondamentaux et sens marin

- Préparation de la croisière:
- Préparation de l'itinéraire de croisière: partage et envoi à l'équipage.
- Topo sécurité au début de la croisière.
- Directives sur l'instrumentation électronique.
- Mise en place des quarts, barre et navigation.
- Désignation d'un second.
- Préparation de la route de la journée, par le CdB, avec l'équipage: météo, courants, marée.  
Route et identification des dangers prévisibles.

# CdB: Fondamentaux et sens marin

- **Rappel du rôle du navigateur et du barreur: chacun ne fait que cela et ne doit pas se laisser distraire.**
- **Le navigateur :**
  - **Contrôle la route, identifie les amers et les indique au barreur. Il se projette vers l'avant de la route. Il utilise les jumelles. Recherche les bouées, balises, au besoin avec le compas de relèvement. Attentif au sondeur.**
  - **Informe et rend compte en permanence au CdB.**
  - **Au changement de quart, informe le nouveau navigateur de la situation, des amers visibles.**
- **Profiter du changement de quart pour revoir le réglage des voiles.**

# CdB: Fondamentaux et sens marin

- Le barreur :

- Ne reçoit d'ordre que du CdB, du navigateur, ou du second.
- Suit les indications du navigateur: cap compas, cap sur un amer.
- Informe de ce qu'il voit, sur le plan d'eau, au loin et questionne le navigateur.
- Indique les variations de vent.
- Ne met pas le pilote auto, sans le signaler, ni à proximité de la côte.
- Ne quitte pas la barre, surtout à proximité de la côte ou d'un danger.

# CdB: Fondamentaux et sens marin

## En Navigation:

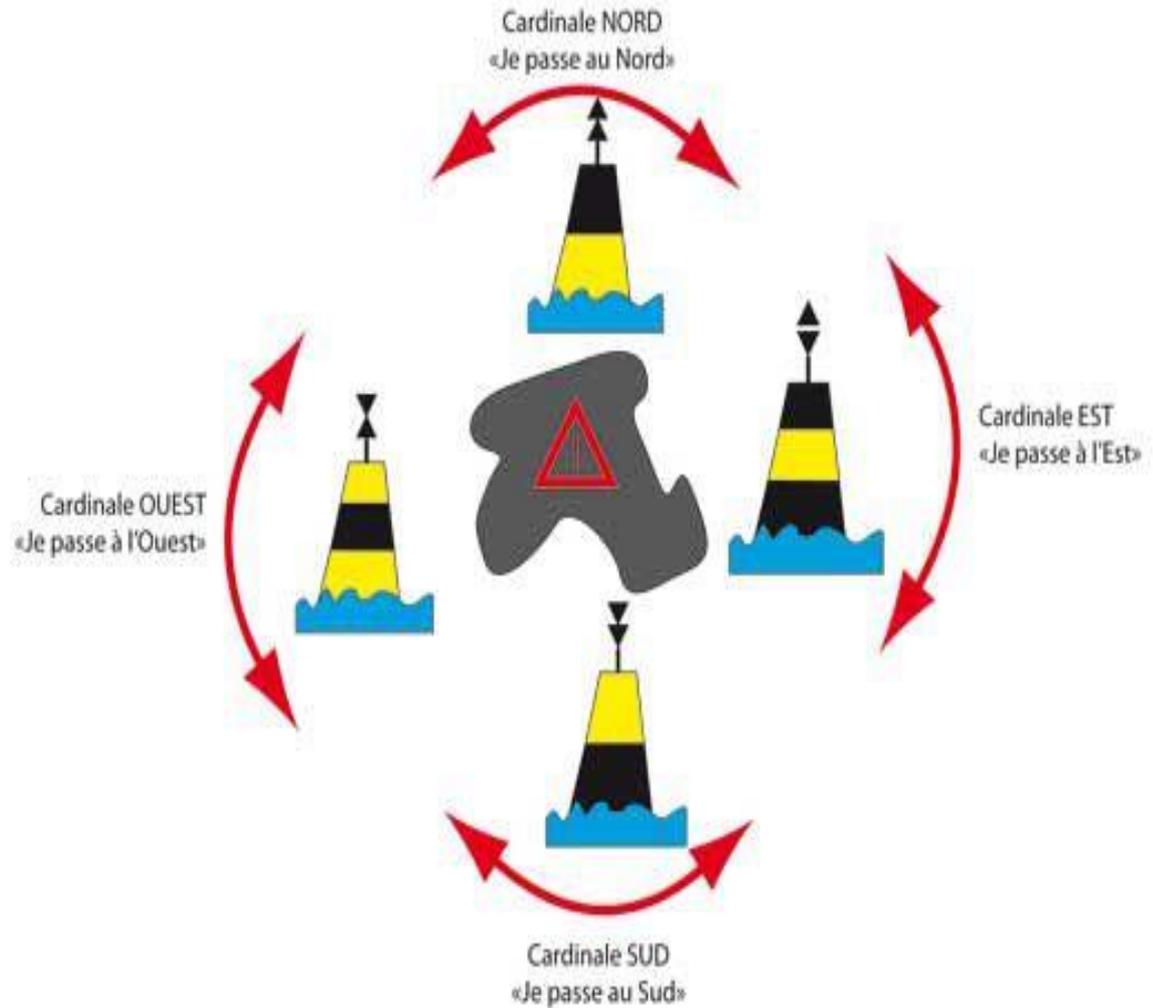
- le CdB, commande, contrôle et supervise le quart.
- Il contrôle les réglages et fonctionnement de l'instrumentation du bord, en début de croisière, et informe l'équipage.
- Garde un Esprit critique sur les aides à la navigation.
- Présence du CdB sur le pont, dans les passages délicats et les manœuvres.
- Le CdB identifie les compétences et les lacunes des équipiers: anticipation et vigilance
- Être plus attentif: Baisse de capacités des seniors, vue, audition, souplesse, surpoids.

# CdB: Fondamentaux et sens marin

- Donner des ordres clairs et compréhensibles:  
Gouverner au  $120^\circ$  ! Venir  $10^\circ$  sur bâbord !  
Gouverner au milieu du chenal !  
Et non  $-10$  ou  $+10$  (uniquement en mode pilote auto).
- Le barreur répète l'ordre donné, pour confirmer qu'il a bien entendu et compris : En route au  $120^\circ$ .  $10^\circ$  sur bâbord.
- Le CdB anticipe : Adapter la voilure aux circonstances et à l'allure;  $15^\circ$  de gîte maxi. Réduire la toile la nuit.  
Vent arrière: une retenue de bôme se met en traversée uniquement. Pensez à réduire dès que le vent réel forçit.
- Vigilance lors des atterrissages: On évite d'atterrir de nuit dans une zone mal pavée et non connue.

# CdB: Fondamentaux et sens marin

Respect du  
balisage et des  
règles de route



# CdB: Fondamentaux et sens marin

---

- De l'importance du quart, même par beau temps: Assurer une veille permanente, sur l'avant et sur l'arrière.
- Route de collision: marquer un angle de route de  $30^\circ$ , pour indiquer que l'on a vu l'autre bateau.



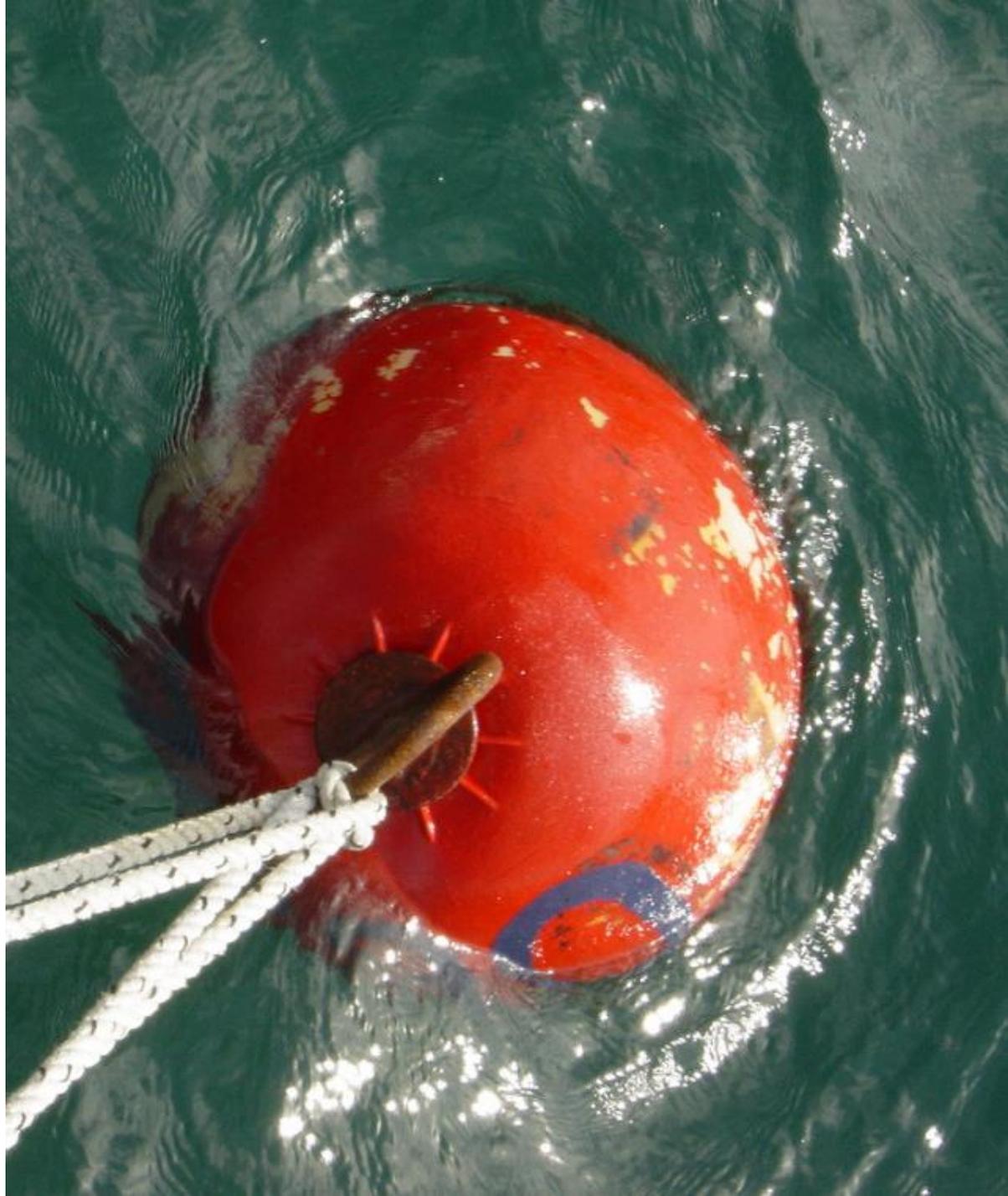


**CdB: Fondamentaux et  
sens marin**

Calcul de marée  
et Pied de pilote.  
On évite de  
passer sur des  
Hauts-fonds.

## **CdB: Fondamentaux et sens marin**

- **Sur une bouée,  
on double  
l'amarre, ou  
chaine +  
aussière**



# CdB: Fondamentaux et sens marin

## Tracer une route

- Préparer sa navigation:

Nouvelle route sur carte électronique

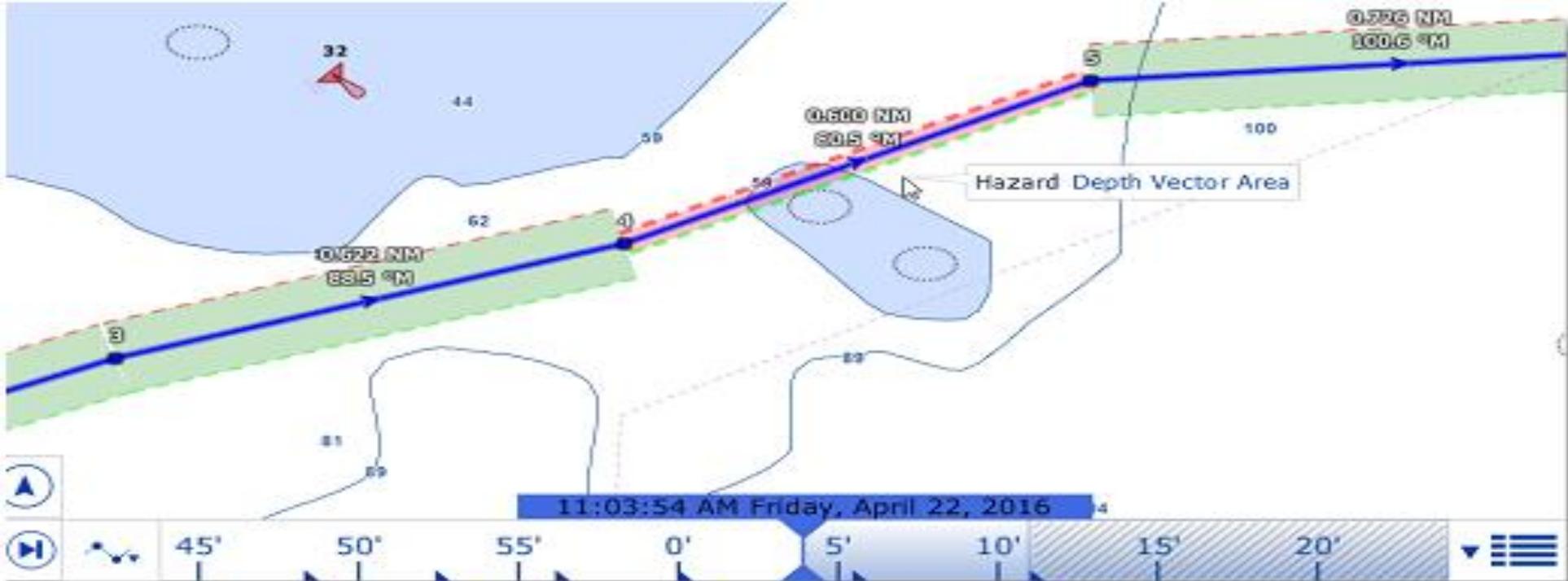
- Paramétrer point de départ et arrivée. Insérer des waypoints. Puis repositionner les waypoints en zoomant pour affiner.(cf. couleur de la route).
- Identifier les dangers potentiels. Les entourer.(cercle de sécurité)
- Intégrer une alarme de profondeur
- Comparer régulièrement sa trace avec la route.
- En traversée, sortir la carte papier et y reporter les points GPS. Cela permet de mieux visualiser son cap.
- En côtier, avoir la carte papier, sur le pont. Carte ENC en mode détaillé, sur lecteur.



La largeur du parcours définie pour éviter les objets dangereux et les zones de profondeur dépendent de la "valeur de l'écart de route" définie par défaut. Cet écart de route peut être ajusté dans les options des "Routes" de TIMEZERO. **A noter que par défaut, TZ Navigator réduit automatiquement la largeur du XTE pour adapter le trajet dans les passages étroits**



Si l'option "Vérification de route" est cochée lors de la création d'une route, les segments de route qui sont **sécurisés** sont **colorés en vert** alors que ceux qui **traversent des zones dangereuses** sont **représentés en rouge**

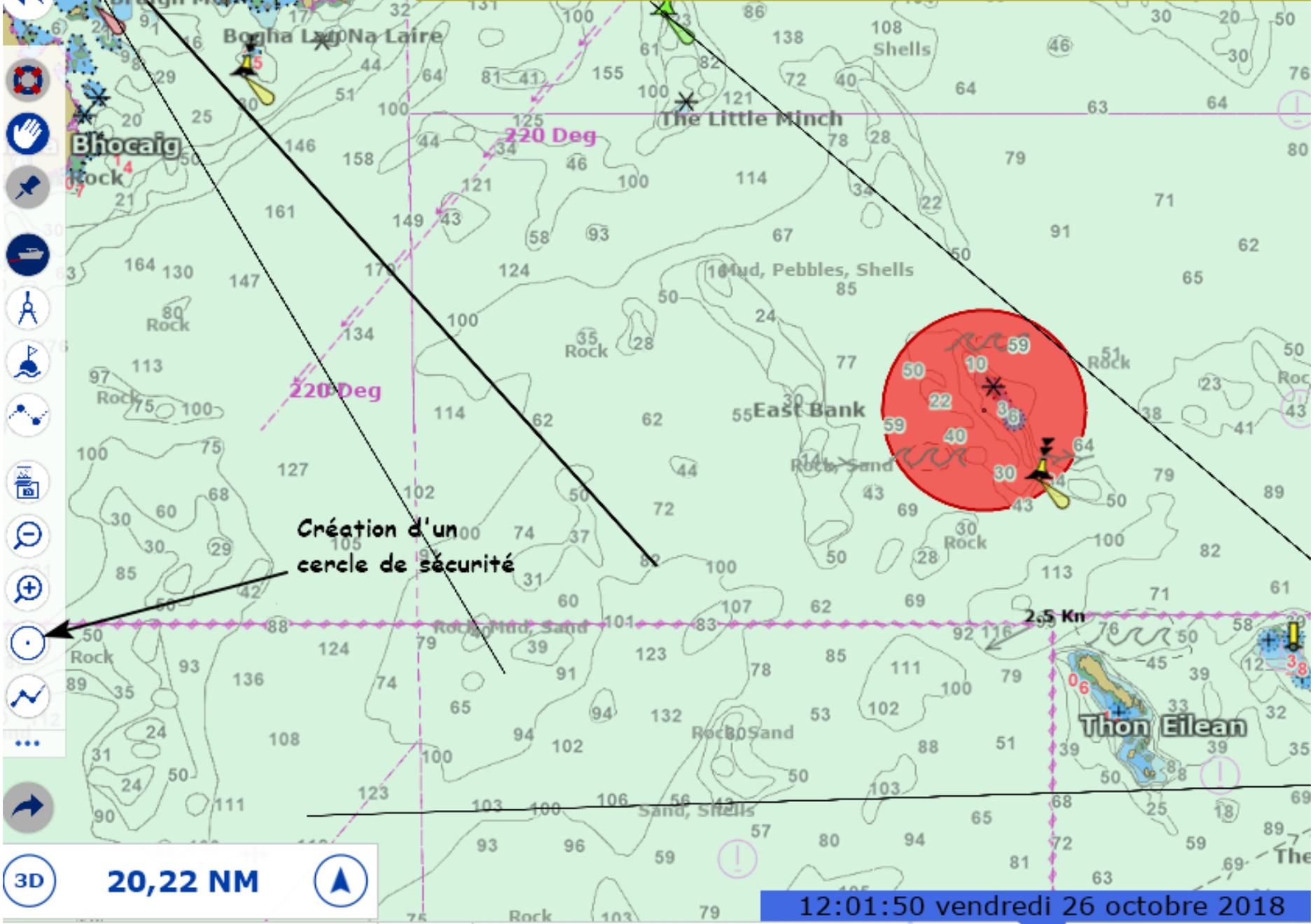


7 Elements

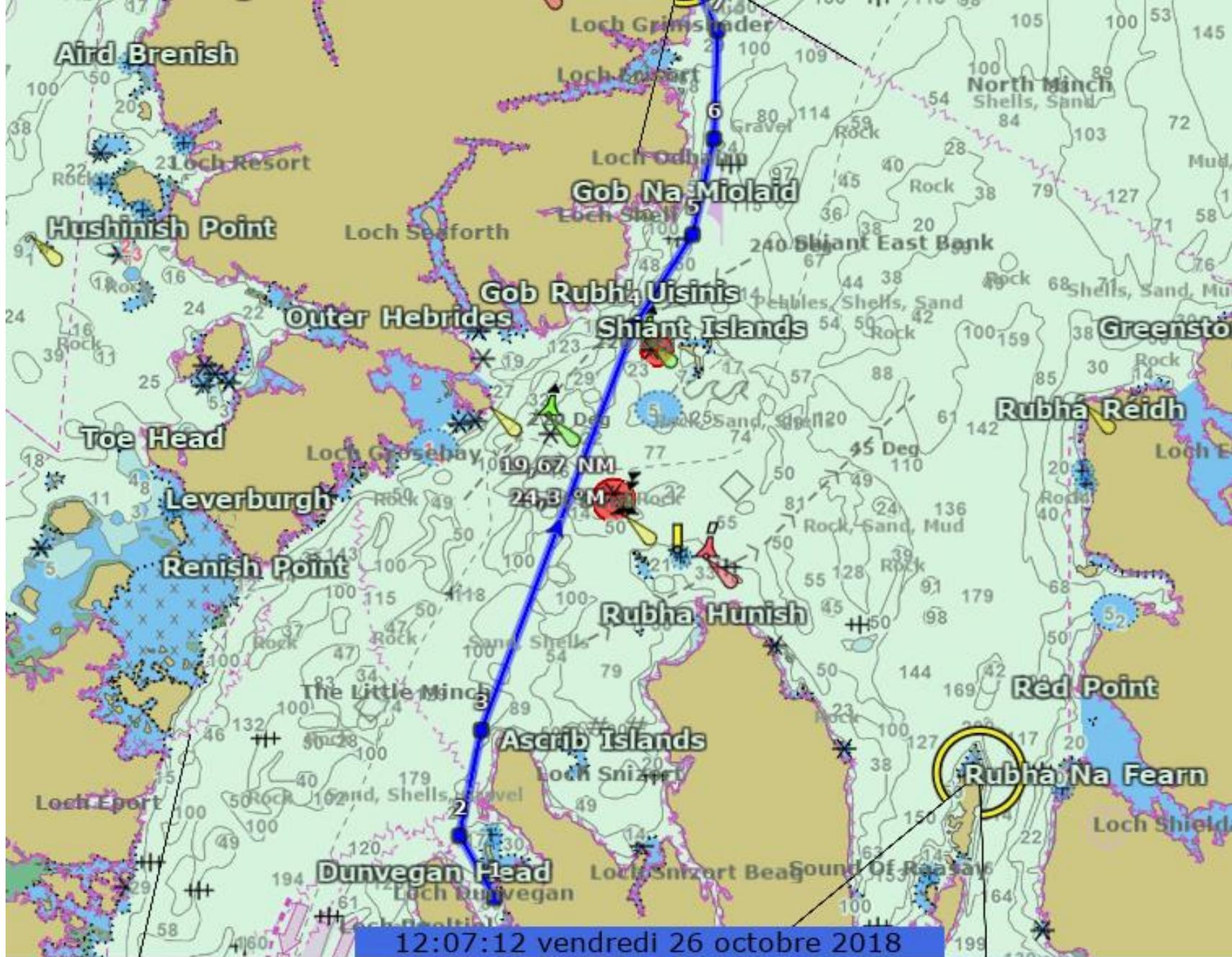
Start at Boat Location  Date of Departure :  10:39:32 AM 4/22/2016  Date of Arrival :  10:57:51 AM 4/22/2016

Leg To...	Name	HTS	Speed	CTS	SDG	Distance	Total	ETA	Layover	TT
3		83.4 °M	10.00 kn	83.4 °M	10.0 kn	0.680 NM	2.138 NM	10:52:22 AM Friday, April 22, 2016	00h00'00s	4'09
4		80.5 °M	10.00 kn	80.5 °M	10.0 kn	0.622 NM	2.760 NM	10:56:06 AM Friday, April 22, 2016	00h00'00s	3'44
5		80.5 °M	10.00 kn	80.5 °M	9.3 kn	0.600 NM	3.361 NM	11:00:00 AM Friday, April 22, 2016	00h00'00s	3'53
6		97.6 °M	10.00 kn	100.6 °M	8.1 kn	0.726 NM	4.087 NM	11:05:24 AM Friday, April 22, 2016	00h00'00s	5'24
7		91.6 °M	10.00 kn	93.7 °M	8.0 kn	0.743 NM	4.830 NM	11:10:58 AM Friday, April 22, 2016	00h00'00s	5'34

Dans le tableau du Détail des Routes, les segments de route considérés comme dangereux, apparaissent **colorés en rouge** sur la carte, de même que la ligne correspondante au segment de route



Navigation controls including a clock icon, a calendar icon, a play/pause button, a stop button, a compass icon, and a time display showing 11:00, 12:00, and 13:00.



Mettre en œuvre le  
« Prédicteur »  
de position  
sur 15  
minutes

