

## CHECK-LIST POUR LE FARFADET

### FLOTTER

AERATION D'ETRAVE vissée sans+  
, cuvette fermée  
2 VANNES CUISINE eau douce ouverte, eau de mer fermée  
1 VANNE MOTEUR OUVERTE  
PINOCHES LOCALISEES  
MOUILLAGE LOCALISE et procédure de mise en service  
POMPE DE CALE brièvement actionnée et si beaucoup d'eau serrer légèrement le presse  
étoupe clé de 10

### EQUIPAGE SEREIN

RANGEMENT AU PORT y compris boissons et nourriture adaptés  
GILETS HARNAIS REGLES ET A DISPOSITION  
METEO ET CHOIX DE NAVIGATION, compter les manœuvres de port et l'aggravation du  
temps (et escale non prévue)  
BOUEE A POSTE (et radeaux localisés)  
ECHELLE A POSTE et amarrée  
NAVIGATION DE NUIT toujours prévue: lampes diverses etc

### BATEAU PRÊT A NAVIGUER A LA VOILE

MATERIEL DE SECOURS NAVIGATION non électrique à portée  
ENLEVER LES CADENAS EXTERIEURS ils n'aiment pas les embruns  
TENDRE LE PATARAS pour la tenue du mat (3 doigts)  
ECOUTES DE FOC en place  
FOCS identifiés et choix dans l'avant port  
VARIANTES PREVUES en cas de port de destination différent, amarres diverses identifiées  
et port étudié sur les cartes (par cœur) et plan B si mauvais temps soudain

### BON VENT ET BONNE MER

VERIFIER CARBURANT 2/3 MINIMUM  
APPAREILLER DES LE DEMARRAGE DU MOTEUR 1000 TOURS pour ne par attaquer la  
peinture sous marine et rester au ralenti voir thermomètre du moteur (2500 tours en  
navigation)

En navigation rester d'abord au ralenti et voir THERMOMETRE du moteur avant d'accélérer

### EN CAS D'ECHOUAGE

SUR SABLE rien de grave, il faut orienter le bateau avec les voiles pour chercher la sortie en  
eau plus profonde, le moteur peut servir très peu, il faut faire giter et surtout à la voile  
SUR ROCHE c'est grave,  
il faut orienter le bateau avec les voiles, et ne pas crever la coque  
Le moteur sert très peu, éventuellement, pour faire tourner  
Il faut plonger pour voir comment sortir en eau libre  
Le bateau est en danger et l'évacuation très délicate  
SI RIEN NE MARCHE, il faut se faire tirer en douceur par la moitié avant (pour ne pas  
détruire les barres de flèche) en drisse de spi

### MOUILLAGE

LONGUEUR DE CHAINE PRINCIPALE 3 à 7 fois le fond  
Orin à éviter car des bateaux peuvent s'y accrocher et faire déramer le bateau  
Fond de roche, l'ancre peut glisser sur une dalle, ou se coincer sous une dalle, mauvaise  
tenue  
Fond de vase ou d'algues très mauvaise tenue, l'ancre glisse se bourre et c'est parti  
FOND DE SABLE EXCELLENT Mais il y a d'autres bateaux  
Il faut examiner le lieu de mouillage, choisir le bon endroit en fonction de la rotation des vents  
et surtout des autres bateaux sans oublier les rochers et les bancs de sable  
Tout cela est valable pour une seule ancre, équipée avec 30 mètres de chaîne de 8  
Si on veut améliorer sa propre tenue au mouillage, mais en cas de rotation des vents cela  
devient compliqué, on rajoute une 2° ancre en plomb de sonde avec 2 fois le fond

Si on est dans une zone totalement abritée du vent, on met l'ancre vers la sortie de crique et on s'accroche vers la cote, ancre, piquet, rocher tout est bon

Les pare battage sont à masser, sur les deux angles de l'arrière, dès que l'on est au mouillage

Le mouillage est une situation provisoire, donc on doit être proche du bateau, un autre bateau peu tout arracher, le vent peut se lever très fort, la houle peut rentrer très vite

L'évacuation peut être précipitée en pleine nuit donc:

pas de taud la nuit, grand voile prête à hisser et aucune autre embrouille

RETOUR A BON PORT

RANGER TOUT A SA PLACE

LE CAPITAINE DOIT FAIRE TOUTES LES VERIFICATIONS pour laisser le bateau en parfait état de marche

EVENTUELLEMENT laisser la liste des travaux de maintenance à faire

LE BATEAU PEUT ATTENDRE PAISIBLEMENT LA PROCHAINE NAVIGATION