CHARTE
à l'intention
des Chefs de Bord et Equipiers DV

Version du 26 août 2026

1. Qui est le chef de bord ?

Le Chef de Bord DV est nommé pour l'année en cours par la commission technique. S'il n'a pas monté au minimum une sortie dans la saison au sein du club, il peut perdre son statut de chef de bord.

Le chef de bord est celui qui assure la direction effective du bateau, qui possède les pouvoirs de décision et de contrôle sur la marche du navire. Il ne peut y avoir qu'un chef de bord.

Nota : Le chef de bord qui a délégué la marche du bateau à son chef de quart et qui est parti dormir dans sa cabine reste entièrement responsable de tout ce qui pourra se passer sur le navire.

2. Responsabilité du Chef de Bord D.V.

Responsabilité civile : Le chef de bord est responsable de tous les dommages causés par le bateau ou par son équipage, à son équipage ou à des tiers.

Responsabilité pénale : On peut ne retenir la responsabilité pénale du chef de bord qu'en cas de faute de sa part. Ainsi, il peut être tenu pour pénalement responsable, s'il a lui-même commis une faute d'imprudence ou de négligence.

Exemple : En confiant le quart à une personne inexpérimentée.

Cette hypothèse n'est pas à négliger, en effet, du fait de ses fonctions, la responsabilité pénale du chef de bord est retenue plus facilement que celle de ses équipiers.

Il est également responsable des infractions maritimes.

2.1. Les infractions maritimes.

La perte du navire, les abordages, les échouements etc... constituent des infractions. Cependant, la responsabilité du chef de bord ne pourra être mise en cause que si le sinistre est intervenu dans certaines conditions : soit suite à la violation des règlements nautiques (règles des feux, de signaux, route à suivre, manoeuvres à exécuter en cas de rencontre d'un bâtiment prioritaire ou pas, ...), soit suite à une négligence.

Une négligence peut être définie comme l'omission ou l'oubli d'une précaution, qui, si elle avait été prise, aurait évité l'accident.

Un chef de bord fait preuve de négligence :

- S'il ne met pas en œuvre les moyens nécessaires à la sécurité de l'équipage et du bateau,
- S'il néglige de consulter les conditions météo avant de partir,
- S'il ne respecte pas l'ensemble des règles pour prévenir les abordages en mer (RIPAM).
- Si tout simplement il ne se soucie pas de veiller à la bonne exécution de son ordre.

L'imprudence consiste plus généralement à commettre une erreur de conduite qui n'est pas d'un chef de bord "normalement prévoyant et diligent". Par exemple : commet une faute d'imprudence le chef de bord qui, tout en ayant écouté le bulletin météo, prend la mer alors que le temps s'aggrave et qu'un coup de vent est annoncé, avec un équipage inexpérimenté.

D'autres infractions sont réprimées comme la non tenue du journal de bord, ne pas posséder les brevets et permis requis, ne pas satisfaire aux normes de sécurité, ne pas pouvoir présenter l'acte de francisation, le permis de navigation ou la carte de navigation, ainsi que le contrat de location ou la lettre de prêt.

3. Responsabilité de l'équipier D.V.

La totale responsabilité de la sortie étant assumée par le Chef de Bord DV, ses Equipiers doivent donc se conformer à ses demandes sans prendre des initiatives qui pourraient conduire jusqu'à l'incident.

L'usage à Dynamique Voile veut que l'équipage soit solidaire du chef de bord. Ainsi un dommage ou une perte, non couverte par une assurance, seront à la charge de l'équipage, et répartis équitablement sur tous ses membres. Ceci après recours éventuel auprès de la commission technique, conformément au règlement intérieur.

Il est à noter ici que les membres associés et les membres invités doivent se soumettre à ce même règlement : à ce titre, ils doivent en être avertis avant la sortie.

4. Le bateau loué ou prêté.

4.1. Le Bateau loué :

Le droit, ici, intervient principalement sous forme d'un contrat de location, en principe laissé à l'entière discrétion des parties. En fait, force est de reconnaître que lorsque le loueur est un professionnel, il impose ses conditions. S'il s'agit d'un particulier, les deux parties devront se mettre d'accord sur les clauses du contrat, après discussion.

La liberté des conventions étant la règle en la matière, il n'est guère possible de faire une étude systématique des différentes clauses. On se bornera donc à rappeler le droit commun - c'est à dire celui qui s'applique en l'absence de disposition contraire - puis à attirer l'attention sur quelques précautions élémentaires.

4.1.1. Le contrat de location

Essentiellement pèsent sur le chef de bord les obligations suivantes :

- Régler la caution et payer le prix de la location.
- User du bateau conformément à sa destination (zones de navigation conforme à l'armement, ne pas faire de transport de marchandise, et à forciori de produits interdits ou de personnes extérieures (cas de navigation à l'étranger dans les zones sensibles) avec un voilier de plaisance, etc).
- Conserver le bateau dans le même état : le chef de bord est responsable des détériorations et des pertes qui surviennent pendant qu'il dispose du navire, s'il y a eu faute de sa part. Mais cette faute est présumée c'est à dire que c'est à lui de prouver qu'il n'en a pas commis. La faute s'apprécie par référence à la conduite du chef de bord "normalement prudent et diligent", selon la formule habituelle, de plus, la preuve que l'on a pas commis de faute est souvent difficile à apporter.
- A l'expiration de la période de navigation fixée par le contrat, le chef de bord doit restituer le bateau en bon état ; il ne peut être tenu pour responsable que de l'usure "anormale" ou des avaries (voilà à nouveau un critère très imprécis). Il est certain que cette obligation du chef de bord est celle qui ouvre la porte au maximum de contestations, mais il n'est guère possible de définir avec rigueur l'usure "normale".
- La restitution doit se faire à la date prévue au contrat. Dans la quasi totalité des contrats, sont prévues des pénalités par jour de retard. **Nota** : un coup de vent est un risque normal au cours d'une croisière, au locataire d'en prévoir les étapes en fonction de cette éventualité.

4.1.2. Quelques précautions.

Ces obligations ainsi rappelées conduisent à recommander quelques précautions que le chef de bord a intérêt à ne pas négliger :

L'inventaire :

L'inventaire est impératif. Le chef de bord doit s'astreindre à dresser un état du navire à sa livraison, aussi complet que possible : il doit comporter une liste des objets ou

équipements se trouvant à bord, mais aussi mentionner la constatation de leur état. Le chef de bord dispose au plus de 24h pour compléter l'inventaire.

Le contrat de location :

Il importe de bien vérifier les clauses du contrat de location, lorsqu'elles sont imposées par le loueur (ce qui est le cas le plus fréquent), elles sont rarement en faveur du locataire. Pour garantir la présence du loueur lors de l'inventaire, ce qui n'est pas toujours le cas, il convient de rajouter au contrat avant de le signer, la mention suivante :

"Sous réserve d'inventaire contradictoire effectué lors de la prise en charge et de la restitution du bateau. Dans le cas où l'une des parties serait défaillante au rendez-vous fixé, son absence vaudrait acceptation totale de l'inventaire réalisé par la seule partie présente."

L'assurance du bateau :

Il est essentiel de vérifier l'étendue des garanties offertes par le contrat d'assurance. Lorsque l'on s'adresse à un loueur professionnel, les garanties sont généralement satisfaisantes, d'autant plus qu'elles sont, pour le loueur, un moyen essentiel pour se protéger de l'insolvabilité ou de la mauvaise foi du locataire.

4.2. Le bateau prêté.

L'inventaire :

L'inventaire de prise en main du bateau est parfois traité en confiance, mais il est quand même nécessaire de procéder à une vérification de l'état général du bateau, et tout particulièrement l'inventaire des équipements de sécurité, obligatoires en fonction de la catégorie de navigation.

Le contrat de prêt :

Il est nécessaire que l'autorisation de se servir du bateau soit formulée par écrit. Cette précaution est imposée par les affaires maritimes. Cette autorisation doit s'accompagner de la remise des papiers du bord. Un exemplaire de prêt est cité en annexe.

L'assurance du bateau :

L'assurance plaisance du propriétaire ne s'applique que dans le cas d'un prêt, pour une location, une assurance avec la clause location est nécessaire.

5. Le rôle de Dynamique Voile.

5.1. La caution et le paiement du bateau.

Dynamique Voile se doit de toujours couvrir ses dépenses lors des locations de voiliers qui couvrent la location proprement dite et le dépôt de caution.
Pour notre loueur privilégié Alizé Location, une caution est déposée à l'année.
Un bateau loué est réglé à l'avance par virement de notre trésorier : et à cause des délais ou retards de paiement des participants, DV doit donc avoir un matelas pour ne pas passer à découvert, en particulier dans le cas ou une caution est tirée par le loueur.

5.2. l'Assurance DV pour les adhérents.

En cas de location d'un bateau, les dommages subis par l'équipage, en dehors d'un tiers identifié extérieur, ne sont jamais couverts par l'assurance responsabilité civile du loueur.

La majorité des chefs de bord et des équipiers, possèdent une assurance responsabilité civile. Les garanties de ces assurances sont illusoires en matière de nautisme, car les clauses de ces contrat excluent la couverture des risques provoqués par la pratique des sports dangereux. Et la voile est classée parmi ces activités par les pouvoirs publics.

Ceci à conduit Dynamique Voile à souscrire une assurance responsabilité civile "plaisance" auprès de la MACIF pour ses adhérents.

Il faut souligner deux points :

1. Cette assurance ne s'applique qu'aux activités organisées par Dynamique Voile. Il faut entendre par là les sorties DV, cautionnées par le club, encadrées par un Chef de Bord DV.

2. Tout adhérent DV ainsi que tout invité DV sont assurés pendant la durée de la sortie. En conséquence, le chef de bord devra communiquer à Dynamique Voile (ainsi qu'au Loueur), lors de la préparation de sa sortie, la liste nominative de son équipage.

5.3. l'Assurance DV pour le matériel :

L'assurance DV de la MACIF couvre également le voilier loué avec une franchise d'un peu plus de 1000,00 € , réactualisée éventuellement chaque saison, mais celle-ci ne couvre pas la perte de Caution ni l'annullation d'une sortie pour quelque cause que ce soit. Il semble admis que pour les sorties du WE. planifiées avec Alizé Location, cette assurance n'est pas indispensable. Mais pour les sorties chez d'autre loueurs ou de plus longue durée, il est conseillé aux équipages de prendre une asssurance complémentaire qui couvre en particulier le rachat de caution et l'annullation d'une sortie : exemple chez ***Pantaneus*** (lien en pages DV).

5.4. L'inventaire

5.4.1. Inventaire de sécurité.

L'inventaire de sécurité doit être fait en fonction de la catégorie de navigation du bateau et non de la zone fréquentée. La catégorie de navigation est indiquée sur les papiers et sur la plaque signalétique ainsi que dans le contrat de location. L'inventaire à jour est disponible sur le site DV à la rubrique ***Liens utiles / Division 240.***

Commentaires sur les dernières évolutions :

Les cartes marines officielles papier ne sont plus obligatoires, seulement les numériques sur écran. L'annuaire des marées n'est pas obligatoire en Méditerranée. Le matériel pour faire le point n'oblige plus d'avoir un compas de relèvement, DV conseille donc les jumelles marines avec un compas de relèvement intégré.

La bouée fer à cheval obligatoire peut être complétée par une bouée sur filin plus pratique pour l'homme à la mer et qui fait partie du **Kit DV** composé de :

1. VHF portable
2. Jumelles avec compas de relèvement
3. Bouée/harnais sur filin de 40m

5.4.2. Inventaire de location complémentaire

C'est la pièce contractuelle du contrat de location, il faut prendre soin d'effectuer l'inventaire contradictoirement avec le loueur, et de la manière la plus stricte possible (cf. : complément au contrat de location).

Ce document doit être rempli lors de la prise en charge du bateau.

Une liste non exhaustive des points particuliers à vérifier, est fournie en annexe, un complément, à joindre à l'inventaire de location.

5.5. La Commission Technique.

La Commission Technique est constituée de membres adhérents de D.V. choisis par le conseil d'administration pour leurs compétences en matière de voile et de navigation.

Son rôle est :

- De nommer les Equipiers Confirmés DV, les chefs de quart DV et les chefs de bord DV pour l'exercice en cours ou à venir, sur examen de leurs compétences. En cela elle engage la responsabilité de l'association, car un chef de bord, peut être reconnu incompétent par les affaires maritimes.
- De désigner les formateurs internes D.V. pour l'exercice en cours ou à venir sur examen de leurs compétences.
- D'arbitrer tout litige qui lui serait présenté, spécialement en cas de mise en oeuvre de la franchise de l'assurance du loueur. Elle peut décider que la prise en charge des dommages se fera : soit par l'équipage en cause, soit en partie par Dynamique Voile et en partie par l'équipage en cause, conformément au règlement intérieur.

- Toutefois, dans les cas exceptionnels ou la responsabilité de l'équipage n'est pas en cause, mais plutôt la malhonnêteté du loueur, la prise en charge peut être entièrement à la charge de Dynamique Voile *(exemple passé avec "Petite Magouille" ou un talonnage nous a été imputé avec encaissement de la caution alors que manifestement, cela était dû à l'équipage précédent : nous avons perdu cette caution qui a été partiellement compensée par le loueur avec une sortie gratuite).*

6. Organisation d'une sortie.

La sortie est soit planifiée de longue date, soit montée sur demande au coup par coup. Dans tous les cas, elle doit être mise à la connaissance de l'ensemble des adhérents afin qu'ils puisent s'y inscrire :

- ⇨ Une inscription sur le site DV est donc obligatoire pour chaque sortie.
- ⇨ Lorsqu'il y a plusieurs bateaux, les inscriptions dans chaque bateau peuvent être modifiées pour mieux répartir les qualifications.
- ⇨ A noter ici que l'utilisation de Whatsapp ou de tout autre moyen n'est pas une inscription, seule compte l'incription sur le site avec paiement à l'appui.
- ⇨ Attention : lors du désistement de l'un des participants, il se peut que le coût par personne devienne prohibitif pour les autres, DV ne peut pas en assurer la charge sauf cas de force majeure.

6.1 Rappels pour la composition de l'équipage :

La liste d'équipage est maintenant (2026) obligatoire sur un navire et disponible aupès des capitaineries lors d'escales dans les ports ou sur contrôle en mer ou au mouillage.

Un équipage DV doit être constitué d'un **Chef de Quart DV** en plus du Chef de Bord et des autres équipiers, le Chef de Bord DV peut décider de s'en passer s'il dispose d'au moins un équipier confirmé, et ceci sous sa seule décision.

Attention : si le Chef de Bord n'a pas le CRR**,** il doit s'assurer qu'au moins un des membres de l'équipage le possède.

Il doit porter une attention particulière aux invités, car ces derniers ne connaissent probablement pas, ni l'association, ni les conditions de déroulement de la sortie. Il doit donc les informer de leurs droits et leurs devoirs vis-à-vis de l'association. Il devra également veiller à ne pas leur confier des missions d'organisation de la sortie ou de délégation de responsabilité à bord du bateau.

L'embarquement de mineurs est soumis à la présence à bord d'au moins un parent ou responsable légal. Le Chef de Bord pourra être amené à limiter leur participation, afin de ne pas remettre en cause la bonne composition de l'équipage. De plus, à bord, les parents doivent veiller à bien relayer auprès des enfants, même si leur avis est divergent, les directives du Chef de Bord qui reste le seul maître à bord : ce point doit être abordé avec les parents lors de la préparation de la sortie.

6.2 Prévisions et évolution de la météo

Plusieurs jours à l'avance, le Chef de Bord étudie les prévisions et les évolutions de la météo ainsi que les **Avurnav** de la zone de navigation, afin d'imaginer le programme à l'avance.

6.3 Covoiturage et avitaillement, merci Whatsapp !!!

- ⇨ Le transport est organisé en co-voiturage et l'usage est de pratiquer le partage des frais calculés sur la base de Via Michelin ou équivalent, voir annexe (ou le site DV) pour le calcul des remboursements.
- ⇨ L'avitaillement est assuré généralement par les équipiers qui ont plus le temps, au départ de Grenoble ou à l'arrivée au port de départ.
- ⇨ La Caisse de bord est partagée (Tricount), on rappelle que le coût bateau n'est pas à la charge du Chef de Bord Formateur pour une sortie Formation Interne DV.

6.4 Avant d'appareiller

Lors de l'inventaire de départ avec le loueur, convenir de l'inventaire au retour (sauf exception avec Alizé Location).

Que contrôler en plus sur un bateau que l'on ne connaît pas :

Sous les planchers

Des fonds sales avec une mare d'eau ou de gazole sont un bon indicateur de son entretien :

- présence d'eau de mer (*étanchéité de la coque ou des passe-coque*).
- présence d'eau douce (*fuite d'un tuyau, pompe ou réservoir*).
- présence de gazole et/ou d'huile (*fuite d'une durite ou filtres ou pompe*).

Vannes Passe Coque

Faire le tour des Vannes passe coques, si une vanne est bloquée, ne pas y toucher ! Une vanne passe-coques défectueuse est le meilleur moyen de couler rapidement un bateau !!!

Varangues et renforts.

Examiner les renforts et les varangues qui ne doivent présenter ni fissures ni décollement de la coque.

Au niveau des équipets du carré regarder la liaison pont et coque, qui peut être décollée, voir aussi l'état des vaigrages qui peuvent avoir des traces d'infiltrations.

Examiner les boulons de quille qui peuvent être source de fuites.

Menuiseries.

Les portes ou des tiroirs qui coincent peuvent traduire des chocs importants ou un talonnage.

Cuisine

Vérifier l'état du tuyau souple de gaz / la date est imprimée sur le tuyau.

Toilettes

Vérifier le bon fonctionnement de la pompe de WC (manuelle ou électrique) en direct ou à travers la cuve à eaux noires.

Documents

La présence des papiers du bateaux : **acte de francisation ou titre de navigation, carnet d'entretien de la survie, contrat de location ou attestation de prêt, contrat d'assurance.**

Une Carte papier de la zone de navigation est recommandée.Un livre de Bord DV (disponible sur le site) est également recommandé.

Matériel électronique.

Les mettre sous tension et contrôler les écrans : **contrôle du GPS du bord, même si on utilise maintenant sa tablette ou son smartphone, exactitude de l'indication du sondeur par comparaison avec la sonde à main, essai de VHF avec le CROSS**.

Matériel électrique.

Vérifier l'état de charge des batteries moteur et service et se renseigner auprès du loueur si l'on peut conserver le frigo de nuit au mouillage..

Moteur.

Noter le nombre d'heures, vérifier les niveaux d'huile, de liquide de refroidissement, juger de l'état de l'huile. Regarder l'état et la tension des courroies, purger éventuellement le décanteur d'eau du gazole, vérifier l'ouverture de la vanne de refroidissement, inspecter le joint d'arbre d'hélice ou de Sail-Drive.

Mettre le moteur en marche et contrôler qu'il crache. Ni odeur ni fumée ne doivent s'échapper d'un diesel en bon état mais signaler si la fumée sort noire *(combustion)*, blanche *(refroidissement)* ou bleue *(huile)*.

Embrayer doucement pour vérifier la propulsion *(par le passé en Bretagne, en passant la marche AR, l'hélice est tombée au fond !!!)*.

Cockpit :

Actionner la barre, examiner le jeu sur les drosses et vérifier que rien ne gêne son débattement, ne pas hésiter à effectuer le montage complet de la barre de secours.Vérifier la

bonne accessibilité du radeau de survie. Vérifier la fixation autolargable de la bouée fer à cheval et son fonctionnement. Noter la quantité de pare-battages.Rajouter éventuellement la bouée sur filin DV.

Gréement dormant :

Vérifier la symétrie de tension des haubans par la rectitude du mât (l'oeil placé en bas de la gorge), ainsi que la bonne tension de l'étai et du pataras. *Une goupille sur le pont pourrait vous faire douter de la bonne fixation de l'étai en tête de mât.*
Les haubans sont examinés au niveau du sertissage dans les ridoirs : absence de rouille, ni de « gendarmes » sur la longueur ➔ utiliser les jumelles.

Gréement courant.

Contrôler tous les textiles et leurs circuits sur le pont, des réas de pied de mât jusqu'aux bloqueurs et winches. Contrôler tout particulièrement le bon état des écoutes, des drisses et des bosses de ris.

Les voiles :

Déployer les voiles si le vent le permet ➔ le tourmentin devrait pouvoir s'installer ! Examiner l'usure au point d'amure, au point d'écoute, à la têtière et sur la chute. Vérifier l'état de la toile autour des oeillets, des coulisseaux et au niveau du frottement sur les barres de flèche. Pour la GV, vérifier la présence de tous les coulisseaux et de toutes les lattes. Noter s'il y a déjà eu des réparations

Mouillage :

Inspecter le davier et faire fonctionner le guindeau avec la télécommande.
Vérifier les lignes de mouillage, la longueur et le marquage de la chaîne ou le compteur au poste de barre Y a-t-il un ORIN ? et une main de Fer ?

6.5 Avant de quitter le quai :

- ⇨ Les harnais et longes ont été distribués et ajustés.
- ⇨ Selon la météo, on les met de suite.
- ⇨ Capote, Capots et hublots fermés (bi-mini éventuellement).
- ⇨ Ce qui peut valser est rangé ou arrimé.
- ⇨ Larguer la prise de quai avant les aussières !!!
- ⇨ La pendille à bien coulé ??
- ⇨ Etudier comment le vent va nous empêcher de pivoter et éventuellement utiliser une aussière en double.
- ⇨ Si on a un propulseur d'étrave, son temps de réponse à la mise en marche n'est pas immédiat, il faut le tester avant de quitter le quai.

6.6 A la Sortie du port :

Utilisation du moteur (couple d'hélice), en marche AV et AR
Hisser les voiles si cela n'a pas été fait et pourquoi pas ne pas faire de suite :

- ⇨ Une prise de ris,
- ⇨ Une mise à la cape,
- ⇨ Et même un homme à la mer.

Surveiller au début les éventuels inquiets et/ou « brassés »
Et bonne croisière ….

6.7 Au retour

Cas particulier du retour à St Mandrier sur la panne Q :
Si le vent est fort et si on ne se sent pas de garer le bateau à son point de départ, l'amarrer à une place plus accessible et avertir Stéphane.
En cas d'avaries, l'ensemble de l'équipage étant solidaire du chef de bord, pour toute petite avarie ou perte de matériel, on répare ou on rachète de suite sur la caisse de bord et on avertit le loueur.

- D'autant plus si on n'a pas pu réparer, on avertit le loueur.

- Si les pleins n'ont pu être faits (Gaz et Gazole), estimer les consommations et les régler au loueur : cela est maintenant prévu dans la procédure avec Alizé Location avec un forfdait gaz et un tarif carburant fonction des heures moteur.
- Avant de nettoyer, il faut commencer par vider le bateau.
- Assez souvent 2 équipes pour s'occuper en même temps du pont et de l'intérieur. Presque à chaque fois, lorsque l'on lave le pont, il y a des capots qui n'ont pas été fermés !
- Faire l'inventaire de retour avec le loueur et récupérer la caution (sauf fonctionnement particulier avec Alizé Location qui a une caution à demeure et qui ne viendra contrôler le bateau que le lendemain.)
- **Récupérer le reliquat de paiement à DV auprès de tous ou s'assurer que les paiements par virement ont bien été effectués.**
- Finir de renseigner le livre de bord.
- Finaliser la Fiche de Sortie.
- Ranger le bateau comme on l'a trouvé à l'arrivée
  - ⇨ Au retour, transmettre au trésorier la **Fiche de Sortie** accompagnée des éventuels chèques de règlement pour celles ou ceux qui n'auraient pas réglé par virement bancaire.
  - ⇨ Si un ou plusieurs équipiers n'ont pas réglé, la somme sera demandée par le Trésorier au chef de Bord.
- Tricount permet de gérer facilement l'équilibrage des dépenses même longtremps après la sortie alors que tous les équipiers sont éparpillés.

Rappel concernant les virements bancaires :

⇨ Chaque virement bancaire réglant une sortie DV doit être accompagné d'un message précisant :

- Le nom de l'équipier
- La date de la sortie
- Le nom du bateau et éventuellement le loueur
- Le nom du chef de bord

ANNEXE 1 : Complément à l'inventaire.

NOM du BATEAU :

	POINTS Particuliers	RESERVES
	Sous les planchers	
	Varangues et renforts	
	Menuiseries	
	Cuisine	
	Toilettes	
	Documents	
	Matériel électronique	
	Matériel électrique	
	Moteur Inboard	
	Cockpit	
	Gréement dormant	
	Gréement courant	
	Voiles	
	Oeuvres mortes	
	Oeuvres vives	Sous réserves, car non vérifiable

Observations :

Date : Signature du Loueur :	Date : Signature du Chef de Bord :

ANNEXE 2 : Exemple de lettre de prêt

……

NOM
Prénom
Passeport N° :
Adresse :
Téléphone :

Je soussigné ……...

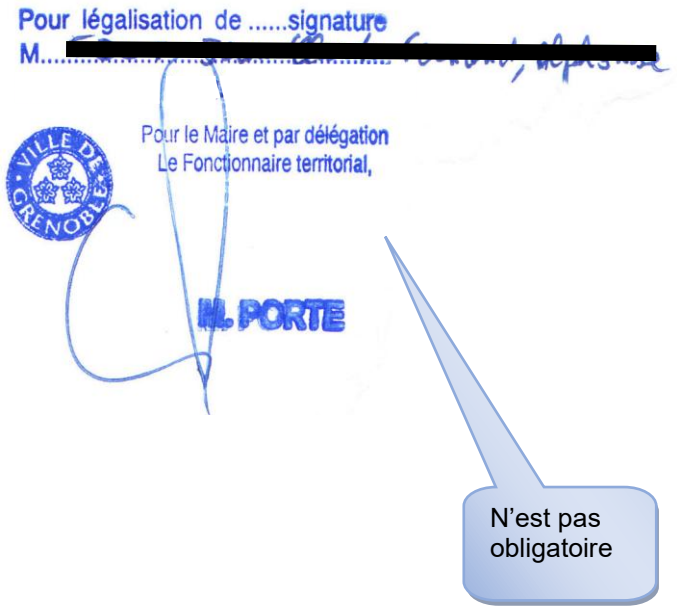
Propriétaire du voilier Modèle : ……..
Nom : ……..
francisé sous le N°
immatriculé à ……. sous le N° ……
Basé à ……

Prête à titre exclusivement gratuit mon voilier à :

Mr ……..

Passeport N° :
Adresse :
Téléphone :

Qui en sera le Chef de Bord.



Grenoble le……

Signature

ANNEXE 3 : Fiche de SORTIE

Nom du Bateau :
Propriétaire ou Loueur :
Chef de Bord DV :
Rayer la mention inutile : Sortie Club Formation Interne
Dates de la Sortie :

Nom Prénom	Préciser : • Chèque Libellé/N° • Banque et date du virement bancaire *Les virements bancaires doivent préciser dans le message associé : Nom, Nom du Bateau, Date de la Sortie et Nom du CDB DV.*	Préciser • ADH • Invité	Montant
TOTAL			

Commentaires sur la Sortie :

ANNEXE 4 : Calcul des frais de Covoiturage

Une feuille de calcul EXCEL est disponible sur le site DV, basée sur le barême officiel des impôts pour les voitures personnelles, qui tient compte du coût d'achat et d'entretien.

Dans le cas d'une voiture de société, seul le carburant et les péages sont à prendre en compte.

Tarif Grenoble St Mandrier Voiture thermique ou hybride												
Tarif Grenoble St Mandrier Carburant/Péages				NB pers. 4		prix du L 2,00 €		Conso/100 8,0L			Ajuster les valeurs en rouge.	
Aller simple	LUS	327 Km	Péages 20,40 €	VALENCE	377 Km	Péages 40,60 €						
Tarif A/R	Total Voiture Carburant/Péages 145,44 €			Total Voiture Carburant/péages 201,84 €								
	Côut /Personne 36,36 €			Côut par personne 50,46 €								
Nb Km/An 18000								NB personnes 4				
Kilométrage annuel		0 à 5000 Km par an			5000 à 20000 Km par an				plus de 20000 Km/an			
		Total Voiture Péages		/Personne	Total Voiture Péagse			/Personne	Total Voiture Péages		/Personne	
Tarif A/R selon Barème par LUS	3CV	0,529	386,77 €	96,69 €	0,316	1065	286,16 €	71,54 €	0,37	282,78 €	70,70 €	
	4CV	0,606	437,12 €	109,28 €	0,34	1330	311,48 €	77,87 €	0,407	306,98 €	76,74 €	
	5CV	0,636	456,74 €	114,19 €	0,357	1395	324,96 €	81,24 €	0,427	320,06 €	80,01 €	
	6 CV	0,665	475,71 €	118,93 €	0,374	1457	338,33 €	84,58 €	0,447	333,14 €	83,28 €	
	7CV et +	0,697	496,64 €	124,16 €	0,394	1515	353,52 €	88,38 €	0,47	348,18 €	87,05 €	
Tarif A/R selon Barème par VALENCE	3 CV	0,529	427,17 €	106,79 €	0,316	1065	326,56 €	81,64 €	0,37	323,18 €	80,80 €	
	4CV	0,606	477,52 €	119,38 €	0,34	1330	351,88 €	87,97 €	0,407	347,38 €	86,84 €	
	5CV	0,636	497,14 €	124,29 €	0,357	1395	365,36 €	91,34 €	0,427	360,46 €	90,11 €	
	6 CV	0,665	516,11 €	129,03 €	0,374	1457	378,73 €	94,68 €	0,447	373,54 €	93,38 €	
	7CV et +	0,697	537,04 €	134,26 €	0,394	1515	393,92 €	98,48 €	0,47	388,58 €	97,15 €	

Tarif Grenoble St Mandrier Voiture électrique *(Prix du KWH à la maison 0,2142€ et sur bornes de 0,3 à 0,8€)*												
Tarif Grenoble St Mandrier Recharges/Péages				NB pers. 4		prix KWH 0,50 €		Conso/100 18,0KW			Ajuster les valeurs en rouge.	
Aller simple	LUS	327 Km	Péages 20,40 €	VALENCE	377 Km	Péages 40,60 €						
Tarif A/R	Total Voiture Recharges/Péages 99,66 €			Total Voiture Recharges/péages 149,06 €								
	Côut /Personne 24,92 €			Côut par personne 37,27 €								
Nb Km/An 18000								NB personnes 4				
Kilométrage annuel		0 à 5000 Km par an			5000 à 20000 Km par an				plus de 20000 Km/an			
		Total Voiture Péages		/Personne	Total Voiture Péages			/Personne	Total Voiture Péages		/Personne	
Tarif A/R selon Barème par LUS	3CV	0,571	414,23 €	103,56 €	0,342	1145	306,07 €	76,52 €	0,399	301,75 €	75,44 €	
	4CV	0,727	516,26 €	129,06 €	0,405	1612	364,24 €	91,06 €	0,488	359,95 €	89,99 €	
	5CV	0,763	539,80 €	134,95 €	0,429	1670	382,04 €	95,51 €	0,512	375,65 €	93,91 €	
	6 CV	0,798	562,69 €	140,67 €	0,453	1727	399,81 €	99,95 €	0,536	391,34 €	97,84 €	
	7CV et +	0,836	587,54 €	146,89 €	0,477	1795	417,98 €	104,49 €	0,564	409,66 €	102,41 €	
Tarif A/R selon Barème par VALENCE	3 CV	0,571	454,63 €	113,66 €	0,342	1145	346,47 €	86,62 €	0,399	342,15 €	85,54 €	
	4CV	0,727	556,66 €	139,16 €	0,405	1612	404,64 €	101,16 €	0,488	400,35 €	100,09 €	
	5CV	0,763	580,20 €	145,05 €	0,429	1670	422,44 €	105,61 €	0,512	416,05 €	104,01 €	
	6 CV	0,798	603,09 €	150,77 €	0,453	1727	440,21 €	110,05 €	0,536	431,74 €	107,94 €	
	7CV et +	0,836	627,94 €	156,99 €	0,477	1795	458,38 €	114,59 €	0,564	450,06 €	112,51 €	