

Σχεδιασμός και Εκτέλεση Ταξιδιού

ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

Είναι σύνθηες, ακόμη και στη στεριά, προκειμένου να πραγματοποιηθεί μία εκδρομή εκτός πόλεως, σε ένα νέο προορισμό, να ακολουθηθούν ορισμένα στάδια προετοιμασίας που να εξασφαλίζουν την επιτυχία της.

Τέτοια στάδια είναι:

1. Επιλογή του προορισμού, που να ικανοποιεί τις επιθυμίες της συντροφιάς.
2. Έλεγχος των δυνατοτήτων διαμονής στον επιλεγθέντα προορισμό (ξενοδοχεία, εστιατόρια κλπ.)
3. Εφοδιασμός με οδικούς χάρτες, μελέτη της διαδρομής και χρονικός προγραμματισμός.
4. Έλεγχος της καλής κατάστασης του αυτοκινήτου μας.
5. Επιλογή του κατάλληλου ιματισμού, ανάλογα με τις επικρατούσες στον προορισμό μας συνθήκες.

Εάν όλα αυτά θεωρούνται απαραίτητα για το ταξίδι στη στεριά, που εν πάση περιπτώσει διέπεται από μία στατικότητα και ανά πάσα στιγμή είναι δυνατή η παροχή βοήθειας, ως αναλογισθούμε πόσα περισσότερα μέτρα πρέπει να ληφθούν για ένα ταξίδι σε θαλασσινό περιβάλλον, που ενδεχομένως μπορεί να παρουσιάσει όχι απλώς τλαιπωρίες αλλά και κινδύνους επιβίωσης.

Ο IMO (International Maritime Organization) δίνει πολύ μεγάλη σημασία για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και έχει θεσπίσει δια του SOLAS (Safety of Live at Sea) αυστηρούς κανόνες και διαπατώνται τεράστια ποσά, τόσο σε προληπτικούς ελέγχους όσο και σε εξοπλισμό των σκαφών για να αποφευχθεί κατά το δυνατόν, οιοδήποτε ατύχημα ναυτικού.

Μεταξύ των διαφόρων κανονισμών, ο υπ' αριθμόν 34 είναι από τους νέους κανονισμούς και προβλέπει:

1. Προτού ο κάτοχος ξεκινήσει το ταξίδι του θα πρέπει να βεβαιωθεί ότι η διαδρομή έχει σχεδιαστεί στους κατάλληλους ναυτικούς χάρτες και στις ναυτικές δημοσιεύσεις που αφορούν άμεσα την περιοχή λαμβάνοντας επίσης υπόψη τις κατευθυντήριες γραμμές και τις συστάσεις του **Οργανισμού**.
2. Ο σχεδιασμός της διαδρομής θα πρέπει να :
 - Λαμβάνει υπόψη άλλα σκάφη τα οποία μπορεί να ακολουθήσουν την ίδια διαδρομή και να διαβεβαιωθεί ότι υπάρχει αρκετός θαλάσσιος χώρος για μία ασφαλή πλεύση του σκάφους καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού.
 - Προβλέπει την αντιμετώπιση όλων των γνωστών κινδύνων ναυσιπλοΐας και των αντίξωων καιρικών συνθηκών.
 - Λαμβάνει υπόψη τα μέτρα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος που εφαρμόζονται και να αποφεύγει, όσον το δυνατό πιο αποτελεσματικά, πράξεις και δραστηριότητες που θα μπορούσαν να προκαλέσουν ζημιά στο περιβάλλον.
3. Όπως καθορίζεται από τον κανονισμό IX/1, ο ιδιοκτήτης, ο ναυλωτής ή η εταιρεία που διαχειρίζεται το σκάφος, ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο, δεν πρέπει να εμποδίζει ή να περιορίζει τον κυβερνητή

του σκάφους να πάρει ή να εκτελέσει όποια απόφαση θεωρήσει κατά την επαγγελματική του κρίση σωστή για τον ασφαλή πλου του σκάφους και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Οι κανονισμοί και οι συστάσεις του **Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO)** απευθύνονται σε μεγάλα σκάφη. Για τα μικρά σκάφη ο σχεδιασμός ταξιδιού θα πρέπει να περιλαμβάνει και τα ακόλουθα:

- Ενημερωμένο δελτίο καιρού
- Προβλέψεις για παλίρροια
- Περιορισμοί σκάφους και πληρώματος
- Κινδύνους
- Πλάνο επείγουσας επέμβασης
- Ενημέρωση για το ταξίδι σ' ένα κατάλληλο άτομο στη στεριά.

Όσα θα αναφερθούν στην περαιτέρω ανάλυση του θέματος, αφορούν ένα ταξίδι αναψυχής και όχι ένα ιστιοπλοϊκό αγώνα που κάποιοι άλλοι τον διοργανώνουν κάτω από συνθήκες, που αν γίνουν αποδεκτές από το πλήρωμα, η συμμετοχή προσαρμόζεται και στις πρόσθετες απαιτήσεις του κανονισμού αγώνων.

Επιλογή προορισμού:

- Επιλέγουμε κατ' αρχάς, όπως και στη στεριά, ένα προορισμό που ικανοποιεί τις επιθυμίες μας (μικρό ή μεγάλο νησί, ήσυχο ή κοσμοπολίτικο) και ελέγχουμε εάν το σκάφος μας είναι εφοδιασμένο με **οδηγούς πληροφοριών** και με **χάρτες της περιοχής**.
- Ελέγχουμε εάν ο προορισμός μας δίνει τη δυνατότητα ελλιμενισμού του σκάφους κάτω από τις μετεωρολογικές συνθήκες που αναμένονται να επικρατήσουν. Επιπλέον διερευνούμε τη δυνατότητα ελλιμενισμού εάν οι μετεωρολογικές συνθήκες αλλάξουν και εάν το επιλεγμένο λιμάνι δεν μας διασφαλίζει, τότε αναζητούμε **εναλλακτική λύση** σε πλησιέστερο λιμάνι.
- Σχεδιάζουμε τη διαδρομή μελετώντας τους ναυτικούς χάρτες και λαμβάνοντας υπόψη το μήκος της διαδρομής, τους υπάρχοντες θαλάσσιους κινδύνους και τις καιρικές συνθήκες που αναμένεται να επικρατήσουν στις διάφορες περιοχές της διαδρομής.

Χρονικός προγραμματισμός:

- Ένα πολυταξιδεμένο, έμπειρο πλήρωμα μπορεί να αντεπεξέλθει σε δύσκολες συνθήκες και σε μεγάλη διάρκεια ταξιδιού. Όμως στα ταξίδια αναψυχής, δεν είναι σίγουρη πάντα η ομοιογένεια του πληρώματος και αυτό πρέπει να ληφθεί υπόψη. Γενικά σε ένα ταξίδι αναψυχής, η διάρκεια των διαδρομών δεν πρέπει να υπερβαίνει για ένα ιστιοπλοϊκό σκάφος τις 8-10 ώρες πλεύσεως.
- Είναι απόλυτα φρόνιμο να προβλέψουμε άφιξη σε ένα λιμάνι με ημερήσιο φως, ειδικά εάν το επισκεπτόμαστε για πρώτη φορά. Ειδικότερα για τα Ελληνικά νησιά όπου ως γνωστόν όσο νωρίτερα γίνει η άφιξη τόσο πιθανότερη είναι η εύρεση θέσεως ελλιμενισμού. Μία συνήθης ώρα κατάπλου των πολλών σκαφών σε λιμάνι, είναι λίγο πριν τη δύση του ηλίου.

Εναλλακτικός προορισμός:

Πολλές φορές συμβαίνει, ιδιαίτερα στις Ελληνικές θάλασσες, η συχνή αλλαγή κατεύθυνσης του ανέμου αλλά και της έντασής του, που καθιστά όλο τον αρχικό σχεδιασμό ιδιαίτερα τον χρονικό, ανέφικτο.

Για το λόγο αυτό πρέπει να προβλέπεται για το μέσο ενός ταξιδιού, ένας κατάλληλος εναλλακτικός προορισμός.

Προετοιμασία σκάφους:

Πριν από κάθε ταξίδι, είναι απαραίτητη η σχετική προετοιμασία του σκάφους η οποία εκτός από την τροφοδοσία, πρέπει να γίνεται τουλάχιστον δύο ημέρες πριν, ώστε να δοθεί ο απαραίτητος χρόνος για αποκατάσταση των ελλείψεων.

- Έλεγχος καλής κατάστασης της αρματωσιάς (ιστός, ξάρτια κλπ)
- Έλεγχος σωστικών που να εξασφαλίζει την ασφάλεια και την επάρκεια για όλο το πλήρωμα.
- Έλεγχος πανιών.

Η ασφάλεια ενός ιστιοπλοϊκού σκάφους εξαρτάται κατά κύριο λόγο από την ικανότητα του να ταξιδέψει με πανιά.

Επομένως η αρματωσιά του σκάφους και όλα τα απαιτούμενα πανιά πρέπει να είναι σε καλή κατάσταση.

Ιδιαίτερος έλεγχος πρέπει να γίνεται στα πανιά θυέλλης τα οποία λόγω της σπάνιας χρήσης τους μπορεί να έχουν προβλήματα. (Σκουριασμένες ή ελλιπείς διατάξεις αναρτήσεως, σαπισμένα από υγρασία μέρη κλπ.)

Υπενθυμίζουμε ότι τα περισσότερα ναυτικά ατυχήματα σε ιστιοπλοϊκά σκάφη γίνονται γιατί τα σκάφη στερούνται των πανιών κακοκαιρίας ή θυέλλης.

- Έλεγχος λειτουργίας της εφεδρικής διατάξεως πηδαλιουχίσεως (εφεδρική λαγουδέρα).

Είναι ο πιο ξεχασμένος εξοπλισμός συνήθως αποθηκευμένος σε ένα μπαλαούρο, που η υγρασία μπορεί να τον έχει καταστήσει άχρηστο.

Θα τον θυμηθούμε στην ανάγκη αλλά τότε θα είναι ίσως αργά.

- Έλεγχος μηχανής, καυσίμων και ανταλλακτικών πρώτης ανάγκης. Ιδιαίτερη σημασία πρέπει να δοθεί στην ποσότητα καυσίμου, δεδομένου ότι ουδείς μπορεί να μας εγγυηθεί ότι θα έχουμε συνεχώς αέρα για να ταξιδέψουμε με τα πανιά.

Στα ιστιοπλοϊκά σκάφη λόγω των εγκαρσίων κλίσεων (κουπαστάρισμα) υπάρχει κίνδυνος λόγω μικρής ποσότητας καυσίμου να αναρροφηθεί αέρας, πράγμα που σημαίνει ότι θα σταματήσει ο πετρελαιοκινητήρας επειδή η αντλία καυσίμου θα συμπιέζει αέρα και όχι καύσιμο. (Δεν συμβαίνει το ίδιο στις βενζινομηχανές). Επομένως μία ποσότητα περί το 1/5 της κύριας δεξαμενής καυσίμου πρέπει να θεωρείται ανενεργός.

Υπολογισμός καυσίμου:

Εάν η έλικα (προπέλα) του σκάφους μας είναι σωστά επιλεγμένη, τότε ο κινητήρας μας θα είναι σε θέση να λειτουργεί στις μέγιστες στροφές που δίνει ο κατασκευαστής δίνοντας όλη την ισχύ του στην έλικα.

Εάν η έλικα είναι πιο μεγάλη ο κινητήρας θα αρχίσει να καπνίζει προ του μεγίστου αριθμού στροφών λειτουργίας, ενώ εάν η έλικα είναι μικρότερη τότε ο κινητήρας θα φθάσει τις μέγιστες στροφές αλλά η προπέλα δεν θα απορροφήσει όλη την ισχύ της.

Γνωρίζοντας ότι ένας κινητήρας Diesel ιστιοπλοϊκού σκάφους έχει ειδική κατανάλωση καυσίμου στις μέγιστες στροφές του και υπό πλήρη ισχύ περί τα 220gr / ωριαίο HP* (* Η αποδιδόμενη ισχύς στο σφόνδυλο χωρίς απώλειες ρεβέρσας και κωνιού) ή 0,265lt / ωριαίο HP

(δεδομένου ότι το ειδικό βάρος του πετρελαίου είναι 0,835), μπορούμε εύκολα να υπολογίσουμε σε λίτρα τη μέγιστη ωριαία κατανάλωση αφού γνωρίζουμε τη μέγιστη ισχύ σε HP του κινητήρα μας.

Επιπροσθέτως γνωρίζουμε από δοκιμές την ταχύτητα του σκάφους στις συνθήκες αυτές, άρα και τη διάρκεια του ταξιδιού μας σε ώρες, επομένως γνωρίζουμε την ολική ποσότητα καυσίμου που θα χρειαστούμε εάν ταξιδέψουμε σε μέγιστες στροφές.

Σε περίπτωση που θέλουμε να έχουμε μια οικονομική πλεύση πρέπει να ελαττώσουμε τις στροφές του κινητήρα και να υπολογίσουμε την ποσότητα καυσίμου ως ακολούθως:

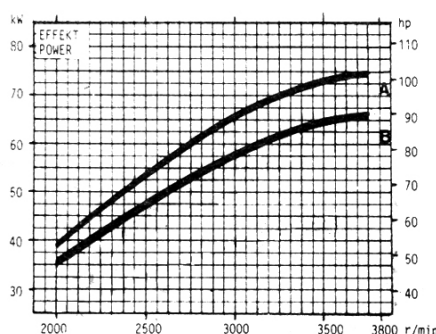
Δεδομένου ότι η απορροφούμενη από την έλικα ισχύς είναι περίπου ανάλογος του κύβου της ταχύτητας του σκάφους, αυτό σημαίνει ότι για μία μείωση της ταχύτητας κατά 20% ήτοι 0,8 της μεγίστης, θα έχουμε μείωση της απορροφούμενης ισχύος κατά $0,8 \times 0,8 \times 0,8 = 0,512$ ήτοι περίπου 50% της μέγιστης ισχύος λειτουργίας της μηχανής.

Επομένως, γνωρίζοντας την ισχύ σε HP της μηχανής και την ωριαία κατανάλωση ανά ίππο βρίσκουμε την ωριαία κατανάλωση καυσίμου την οποία πολλαπλασιάζουμε με την καινούργια διάρκεια ταξιδιού η οποία βέβαια θα αυξηθεί λόγω μειωμένης ταχύτητας του σκάφους (η διάρκεια ταξιδιού είναι αντιστρόφως ανάλογος της ταχύτητας του σκάφους) και ευρίσκουμε την απαιτούμενη ποσότητα καυσίμου για το ταξίδι μας.

Δηλαδή θα χρειαστούμε το $0,512 \times (1:0,80) = 0,64$ περίπου το 64%

της ποσότητας που θα θέλαμε με μέγιστη ταχύτητα για να πραγματοποιήσουμε το ταξίδι μας.

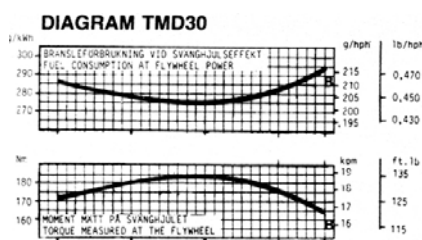
Επομένως αν ταξιδέψουμε με μειωμένη ταχύτητα κατά 20% έχουμε μία οικονομία καυσίμου κατά 36%.



Πχ. Ένα σκάφος είναι εφοδιασμένο με ένα κινητήρα VOLVO TMD30 και η έλικά του στις μέγιστες στροφές του κινητήρα (3.750 σπ/1') απορροφά τη μέγιστη ισχύ του κινητήρα (90HP καμπύλη B) δίνοντας μία ταχύτητα 8,0 κόμβων.

Τότε για ένα ταξίδι 100 ν.μ. θα απαιτήσει 90HP $\times 0,265$ lt/ωριαίο HP $\times 12,5$ ώρες = 298,1 lt ή 2.981 lt/μίλι.

Εάν ταξιδέψουμε με μειωμένη κατά 20% ταχύτητα θα καταναλώσει $298,1 \text{ lt} \times 0,80 \times 0,80 \times 0,80 \times 1/0,8 = 298,1 \text{ lt} \times 0,64 = 190 \text{ lt}$ ή 1,9 lt/μίλι με ταχύτητα $8 \times 0,8 = 6,4$ Knots και η διάρκεια του ταξιδιού $100/6,4 = 15,6$ ώρες.



Στην πραγματικότητα θα χρειαστούμε και ακόμη λιγότερο καύσιμο, διότι η ειδική κατανάλωση (gr / ωριαίο HP) ενός πετρελαιοκινητήρα μειώνεται κατά 7 - 10 % όταν λειτουργεί σε στροφές μέγιστης ροπής ήτοι στο 80% των

μέγιστων στροφών του όπως εμφανίζεται στο διάγραμμα μιας μηχανής VOLVO TMD30, όπου η ειδική κατανάλωση είναι 202gr/ωριαίοHP ή 0,242lt/ωριαία HP αντί 217gr / ωριαίο HP ή 0,260 lt / ωριαίο HP.

Εξυπακούεται ότι στην αναγκαία ποσότητα καυσίμου για το ταξίδι θα πρέπει να προστεθεί και το 20% της χωρητικότητας της κύριας δεξαμενής όπως αναφέρθηκε προηγουμένως.

Είναι προφανές ότι η κατανάλωση καυσίμων εξαρτάται από την καθαρότητα του σκάφους και ιδιαίτερα της έλικας. Όσο μεγαλώνει η στρειδώνα, τόσο αυξάνεται η αντίσταση προώσεως του σκάφους και ελαττώνεται η απόδοση της έλικας, επομένως και η κατανάλωση καυσίμου.

Τροφοδοσία:

Γενικά η επιλογή των τροφίμων πρέπει να γίνεται με τρία κριτήρια:

1. Οι τροφές να έχουν σχετικά μεγάλη διάρκεια συντηρήσεως (μακρά ημερομηνία λήξεως)
2. Δεδομένου ότι η χωρητικότητα του ψυγείου σε τρόφιμα είναι περιορισμένη και ιδιαίτερα στην Ελλάδα το καλοκαίρι, που μεγάλο χώρο καταλαμβάνει το πόσιμο νερό, επιλέγουμε τροφές που να μπορούν να συντηρηθούν και εκτός ψυγείου.
3. Λογικό είναι, προκειμένου να προβούμε στην τροφοδοσία του σκάφους να ενημερωθούμε για ορισμένες ειδικές απαιτήσεις διαιτολογίου του πληρώματος.

Υπενθυμίζουμε ότι τα φρούτα και τα κηπευτικά δεν πρέπει να πλένονται παρά μόνον πριν την κατανάλωσή τους, διότι ελαττώνεται σημαντικά ο χρόνος συντήρησής τους.

Τέλος εις ότι αφορά τη συσκευασία, καλό είναι να τοποθετούνται στις θέσεις τους (στοκάρισμα) αφού αποσυσκευασθούν από μεγάλη συσκευασία.

Αυτό μας εξασφαλίζει οικονομία αποθηκευτικού χώρου, λιγότερο απαιτούμενο χώρο απορριμμάτων και αποφυγή εισόδου στο σκάφος ανεπιθύμητων οργανισμών (κατσαρίδες κλπ).

Σημαντικό πρόβλημα σε ένα σκάφος για ένα μεγάλο ταξίδι, είναι η αποθήκευση απορριμμάτων.

Κατ' αρχάς πρέπει να διαχωρίζονται σε ανακυκλούμενα και μη και δεύτερον οι συσκευασίες οι οποίες περιέχουν τροφές να ξεπλένονται με θάλασσα και εν συνεχεία να αποθηκεύονται προς αποφυγή δημιουργίας μικροοργανισμών.

Ενημέρωση πληρώματος προ του απόπλου:

Ο κυβερνήτης του σκάφους υποχρεούται να ενημερώσει λεπτομερώς το πλήρωμα σε όλα τα συστήματα που αφορούν στην ασφάλεια και τη λειτουργικότητα του σκάφους.

Συγκεκριμένα πρέπει να ενημερώσει για:

1. Τις βάνες εισόδου και εξόδου του νερού στο σκάφος και να ελέγξει εάν λειτουργούν.
2. Τη θέση των πυροσβεστήρων και της κουβέρτας πυρκαγιάς (fire blanket), εάν υπάρχει.
3. Τα σωσίβια και τις ζώνες ασφαλείας του σκάφους και κάθε μέλος του πληρώματος να προσαρμόσει τη ζώνη στο μέγεθός του και να τη φυλάξει σε συγκεκριμένο μέρος.
4. Τη θέση της σωσίβιας λέμβου (Life raft) και των βεγγαλικών

(flares)

5. Τον διακόπτη αποκοπής ροής υγραερίου προς την κουζίνα.
6. Το φαρμακείο του σκάφους και να πληροφορηθεί από κάθε μέλος για πάθησή του (έναν υπάρχει), τα φάρμακα που χρησιμοποιεί και τη θέση τους, καθώς και τα τηλέφωνα επικοινωνίας του θεράποντα ιατρού του.
7. Τη θέση της λαγουδέρας ασφαλείας.
8. Τη λειτουργία τουαλετών (W.C.).
9. Τη θέση των πανιών κακοκαιρίας και θύελλας και να επισημάνει τον κίνδυνο από το χτύπημα της μάτσας.
10. Τη διαδικασία σε περίπτωση ανθρώπου στη θάλασσα και του κομβίου Man Overboard (MOB) στο GPS του σκάφους καθώς και τη θέση σε λειτουργία του σήματος "Distress στο VHF".

ΕΚΤΕΛΕΣΗ

Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού πρέπει να υπάρχει συνεχής επαγρύπνηση.

Ακολουθεί αναλυτική κατάσταση ενεργειών προ, κατά και μετά το ταξίδι, που θεωρούνται απαραίτητες για τη σωστή ολοκλήρωση και επιτυχία ενός ιστιοπλοϊκού ταξιδιού.

Έλεγχος σκάφους πριν τον απόπλου:

A. Ναυτιλιακά Έγγραφα

B. Ασφάλεια:

1. Εντοπισμός όλων των βανών εισόδου ή εξόδου πάνω στο hull και έλεγχος λειτουργίας. Σχεδιασμός κατόψεως με τη θέση των βανών.
2. Έλεγχος και δοκιμαστική λειτουργία αντλιών, σεντινών.
3. Εντοπισμός πυροσβεστήρων, εκμάθηση τρόπου λειτουργίας και έλεγχος φωτοβολίδων.
4. Έλεγχος ατομικών σωσιβίων και σωσίβιας λέμβου (Life Raft).
5. Έλεγχος λειτουργίας VHF.
6. Έλεγχος φαρμακείου.

Γ. Λειτουργικότητας:

Μηχανή

1. Έλεγχος στάθμης λαδιών μηχανής και ρεβέρσας.
2. Εντοπισμός ρεζερβουάρ καυσίμων και έλεγχος στάθμης.
3. Έλεγχος στάθμης νερού ψύξεως (σε κλειστού τύπου κυκλώματα).
4. Λειτουργία σε ρελαντί και κομπλαρισμένη, πρόσω και ανάποδα.
5. Ομαλή λειτουργία και έξοδος νερού ψύξεως στην εξαγωγή της μηχανής και έλεγχος οργάνων και ενδεικτικών λυχνιών.

Ηλεκτρολογικά

1. Έλεγχος λειτουργίας όλων των φώτων (ανεύρεση αμοιβών ασφαλειών και λυχνιών).
2. Έλεγχος στάθμης υγρών μπαταριών.
3. Έλεγχος φορτίσεως δυναμό (ενδεικτική λυχνία).
4. Ανεύρεση φακών σκάφους (αμοιβές μπαταρίες).

Ιστιά

1. Έλεγχος πανιών και συστημάτων μείωσης ιστιοφορίας.
2. Ανεύρεση φλόκου θυέλλης και δοκιμή.

Γενικά

1. Επάρκεια ναυτικών χαρτών και σχετικών οργάνων.
2. Έλεγχος λειτουργίας:
 - Αυτόματου πιλότου
 - Οργάνων ανέμου
 - Βυθόμετρου – Δρομόμετρου
 - Ψυγείου & Κουζίνας (gas detector)
 - Τουαλετών
 - Άγκυρας – Αλυσίδας – Κάβων

Κατά την πλεύση:

A. Ναυσιπλοΐα

1. Προσδιορισμός στίγματος ανά τακτά χρονικά διαστήματα, καταγραφή στον χάρτη και διόρθωση πορείας εάν απαιτείται.
2. Αναγνώριση στεριάς και ναυτιλιακών κινδύνων σύμφωνα με τους χάρτες. Ιδιαίτερα κατά την προσόρμιση ή κατάπλου σε λιμάνια.
3. Αποφυγή συγκρούσεων. Συνεχής επιτήρηση του θαλάσσιου χώρου και ιδιαίτερα προς τα πρύμα και υπήνεμα του σκάφους.
4. Παρακολούθηση των φανών στεριάς και της πορείας (φώτα ναυσιπλοΐας) άλλων πλοίων κατά τη διάρκεια νυκτερινής πλεύσης.

B. Ασφάλεια

1. Συνεχείς παρατηρήσεις καιρικών συνθηκών. Μείωση ιστιοφορίας εάν απαιτείται.
2. Κλείσιμο των βανών της τουαλέτας και νιπτήρων σε περίπτωση ιστιοπλοΐας με ισχυρή κλίση (κουπαστάρισμα).
3. Έλεγχος σεντινών ανά τακτά χρονικά διαστήματα.
4. VHF ανοικτό στο κανάλι 16.
5. Τήρηση ημερολογίου πλοίου (Log Book).

Γ. Ιστία

Σωστό τριμάρισμα και ασφαλής ιστιοφορία ανάλογα με τις καιρικές συνθήκες.

Δ. Μηχανή (Εάν λειτουργεί)

1. Έλεγχος οργάνων και ενδεικτικών λυχνιών στον πίνακα μηχανής.
2. Έλεγχος χρώματος καυσαερίων και εξαγωγής ψύξεως από εξάτμιση.
3. Έλεγχος ομαλής λειτουργίας (κραδασμοί και ασυνήθεις θόρυβοι).

Ε. Ηλεκτρολογικός εξοπλισμός

1. Έλεγχος λειτουργίας φώτων ναυσιπλοΐας κατά τη διάρκεια νυκτερινής πλεύσης.
2. Έλεγχος φόρτισης μπαταριών (εάν λειτουργεί η μηχανή).

ΣΤ. Όργανα

1. Έλεγχος ενδείξεων βυθόμετρου, ανεμόμετρου, δρομόμετρου.
2. Έλεγχος λειτουργίας αυτόματου πιλότου (εάν χρησιμοποιείται).

Μετά τον Κατάπλου:

A. Πρόσδεση σκάφους

1. Έλεγχος κρατήματος άγκυρας, ανάλογα με τον βυθό και τις καιρικές συνθήκες.
2. Έλεγχος σχοινιών προσδέσεως.
3. Έλεγχος μέτρων αποφυγής συγκρούσεως με άλλα σκάφη (μπάλονια, σχετικές θέσεις σταυρών καταρτιών, απόσταση μεταξύ σκαφών).

B. Λιμενικές Αρχές (Εάν υπάρχουν).

Επικοινωνία με λιμενικές αρχές, προσκόμιση ναυτιλιακών εγγράφων. Σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς απαιτείται για ιδιωτικής χρήσης σκάφη, μια φορά το μήνα λήψη απόπλου – κατάπλου, εκτός αν υπάρχει αλλαγή στα ναυτιλιακά έγγραφα.

Γ. Μηχανή

1. Έλεγχος στάθμης λαδιού μηχανής.
2. Έλεγχος στάθμης νερού ψύξεως (στα κλειστού τύπου κυκλώματα).
3. Έλεγχος στάθμης καυσίμου.
4. Έλεγχος ιμάντα δυναμό.

