

PREMIERE DIVISION
D' ESCORTEURS COTIERS

CARNET
DU
NOUVEL
EMBARQUE

Escorteur Cotier

PREMIERE DIVISION

D'ESCORTEURS COTIERS

C A R N E T

D U

NOUVEL EMBARQUE

-o-

ESCORTEUR COTIER

BIENVENUE A BORD

DE " *Le Fougueux* "

Ce petit carnet est destiné à faciliter les débuts de votre vie à bord. Vous y trouverez des renseignements concernant le bâtiment et son personnel, les règlements du PORT de CHERBOURG qui vous intéressent, les possibilités de loisirs et de distractions.

Dans une deuxième partie, les règlements et consignes que tout marin doit connaître et savoir appliquer vous sont rappelés. Votre Chef de groupe vous les expliquera. N'hésitez pas à lui poser des questions.

Vous pourrez ainsi acquérir rapidement les connaissances indispensables qui vous permettront de bien remplir votre place à bord.

La bonne exécution de missions de dépend de la compétence et des efforts de chacun, des vôtres en particulier.

Alors au travail et bonne chance.

Le Commandant

PREMIERE PARTIE



- I - Ce que vous devez faire en embarquant,
- II - Votre place à bord,
- III - La vie à bord,
- IV - Les personnes que vous devez connaître,
- V - Votre bâtiment,
- VI - Loisirs, distractions,
- VII - Renseignements divers.

I - CE QUE VOUS DEVEZ FAIRE EN EMBARQUANT-

- Présentez-vous au Capitaine d'Armes,
c'est le

- Il vous attribuera une couchette, un caisson et
un numéro,

Reportez-vous au Chapitre II pour connaître
la signification de ce numéro.

- Le Capitaine d'Armes vous présentera ensuite à
votre Chef de groupe et aux Officiers du bâtiment. Repor-
tez-vous au Chapitre IV pour connaître leurs noms.

- Vous ferez ensuite vos "mouvements" à l'ESDRA,
c'est-à-dire que vous passerez dans les divers bureaux qui
vous administrent, en commençant par le Bureau Militaire.
Là, on vous remettra une fiche d'embarquement qui vous
permettra de ne pas oublier de visite.

- De retour à bord, votre Chef de Groupe vous
demandera un inventaire de sac.

Puis vous ferez avec lui, une visite complète
du bâtiment. Vous trouverez au Chapitre V les caractéris-
tiques et les schémas qui compléteront cette visite.

II - VOTRE PLACE A BORD -

Vous appartenez à un Service, correspondant à votre spécialité.

Vous dépendez dans l'ordre hiérarchique :

a) d'un gradé Chef de Groupe :

C'est le

b) d'un Chef de Service :

C'est

Que vous appellerez "Lieutenant".

Toutes vos activités à bord se dérouleront dans le cadre de ce service, à l'exception des cas importants suivants.

Etant de quart au mouillage, vous êtes sous les ordres de l'Officier de garde et son Adjoint le Maître de Service.

Etant de quart à la mer, vous êtes sous les ordres de l'Officier de quart.

Les rôles :

A la mer, les fonctions et l'emplacement de chacun sont définis par les rôles.

Il y a plusieurs rôles qui correspondent à diverses situations du bâtiment, combat, navigation, veille, poste de manoeuvre.

Le Capitaine d'Armes vous a donné un numéro qui est

Il vous permet de connaître, en consultant le tableau de rôles, vos fonctions dans toutes les situations. Vous devez savoir ce numéro par coeur.

III - LA VIE A BORD -



1. Le rythme de l'activité à bord est défini par les tableaux de service (un pour la mer, un pour le mouillage) qui fixent les heures de travail, repos, repas, sorties à terre.....

Vous devez bien les connaître.

Chaque jour, l'Officier en Second rédige la feuille de service qui précise tout ce qui n'est pas prévu au tableau de service et constitue les activités particulières de la journée suivante.

Vous devez la lire attentivement tous les soirs.

Soyez exacts pour tous les mouvements.

2. Chaque matin, saluez vos supérieurs. Ils vous rendront le salut. C'est ainsi que l'on dit bonjour dans la vie militaire.

3. Logement :

Le Capitaine d'Armes vous a attribué une couchette dans l'un des trois postes équipage.

Vous devez vous imposer un minimum de discipline individuelle et collective pour tout ce qui concerne l'ordre et la propreté.

De même à la cafétaria, où vous prendrez vos repas, ordre, discipline et propreté sont indispensables pour le bien commun et votre agrément personnel.

4. Descente à terre :

4.1. Si vous n'êtes pas de service, vous pouvez descendre à terre.

Présentez-vous à l'inspection des permissionnaires aux heures prévues par le tableau de service.

Si vous désirez vous déplacer par train ou en voiture, adressez-vous au Capitaine d'Armes le Mercredi avant 10 heures.

Il vous remettra à votre départ, le titre de permission approprié.

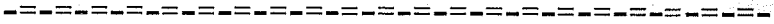
4.2. Pendant les périodes d'alerte du bâtiment, vous êtes autorisé à descendre à terre, mais vous devez rester dans les limites de la Place de CHERBOURG qui sont définies par le périmètre extérieur des communes suivantes :

CHERBOURG - TOURLAVILLE - MARTINVEST -
OCTEVILLE - LA GLACERIE - EQUEURDEVILLE -
HAINNEVILLE - TONNEVILLE - QUERQUEVILLE -

Vous ne devez pas vous absenter de votre domicile ou de l'adresse signalée à bord à votre descente à terre (ou par téléphone) que pour des durées inférieures à 3 h.00.

4.3. Si vous voulez découcher, demander au Capitaine d'Armes.

IV - LES NOMS DES PERSONNES QUE VOUS DEVEZ
CONNAITRE -



1. Tout d'abord, votre Commandant, c'est le

L'Officier en Second

Votre Chef de Service

Les autres Officiers de l'Etat-Major

Officiers-Mariniers

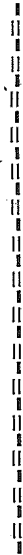
Le Capitaine d'Armes

Votre Chef de Groupe

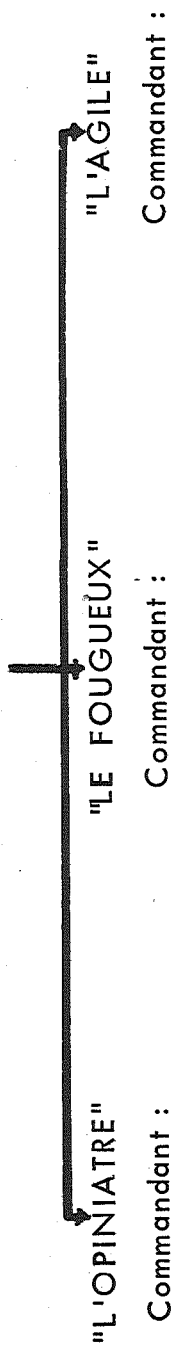
Les autres Officiers-Mariniers de votre service :

2. Mais il faut aussi que vous sachiez de quelles autorités dépend votre bâtiment. Pour cela, apprenez l'organigramme ci-joint.

- DE QUELLES AUTORITES DEPEND -



- I - PREMAR : Le Préfet Maritime de la 1ère Région
- II - ESDRA : Le Commandant de la 1ère Escadrille de Dragage et de Forces Côtières
- III - DEC : Le Commandant de la 1ère Division d'Escorteurs Côtiers



V - VOTRE BATIMENT

Votre bâtiment est un Escorteur Côtier de la série PI qui comprend : "L'OPINIATRE, "LE FOUGUEUX", et l'"AGILE".

Construits vers 1955, ces trois bâtiments constituent la Première Division d'Escorteurs Côtiers, dont le Chef est le Commandant de "L'OPINIATRE".

1. Caractéristiques.

- Longueur : 52 m, largeur : 7 m.
Déplacement à pleine charge : 400 tonnes
Tirant d'eau maximum : 3,20 m.
- Il est propulsé par deux hélices entraînées par quatre moteurs de 875 CV chacun qui lui permettent d'atteindre 18 noeuds à pleine puissance.
- Deux groupes électrogènes de 60 KW chacun, alimentent le bord en courant continu 115 volts.

Il y a aussi deux groupes convertisseurs pour fournir du courant alternatif 115 volts à l'équipement électronique (radar, radio...) et à vos rasoirs électriques.

A cette occasion, il vous est rappelé que toute installation de fortune ou bricolage d'installations électriques est interdite à bord d'un bâtiment de guerre. Ceci dans l'intérêt de votre propre sécurité.

2. Armement :

- Contre les objectifs aériens et surface : 2 canons Bofors de 40 mm et 2 canons OERLIKON de 20 mm,
- Contre les sous-marins : un hérisson et des grenadeurs.

Les sous-marins sont détectés par un sonar DUBA et les bâtiments de surface par deux radars.

3. Mission :

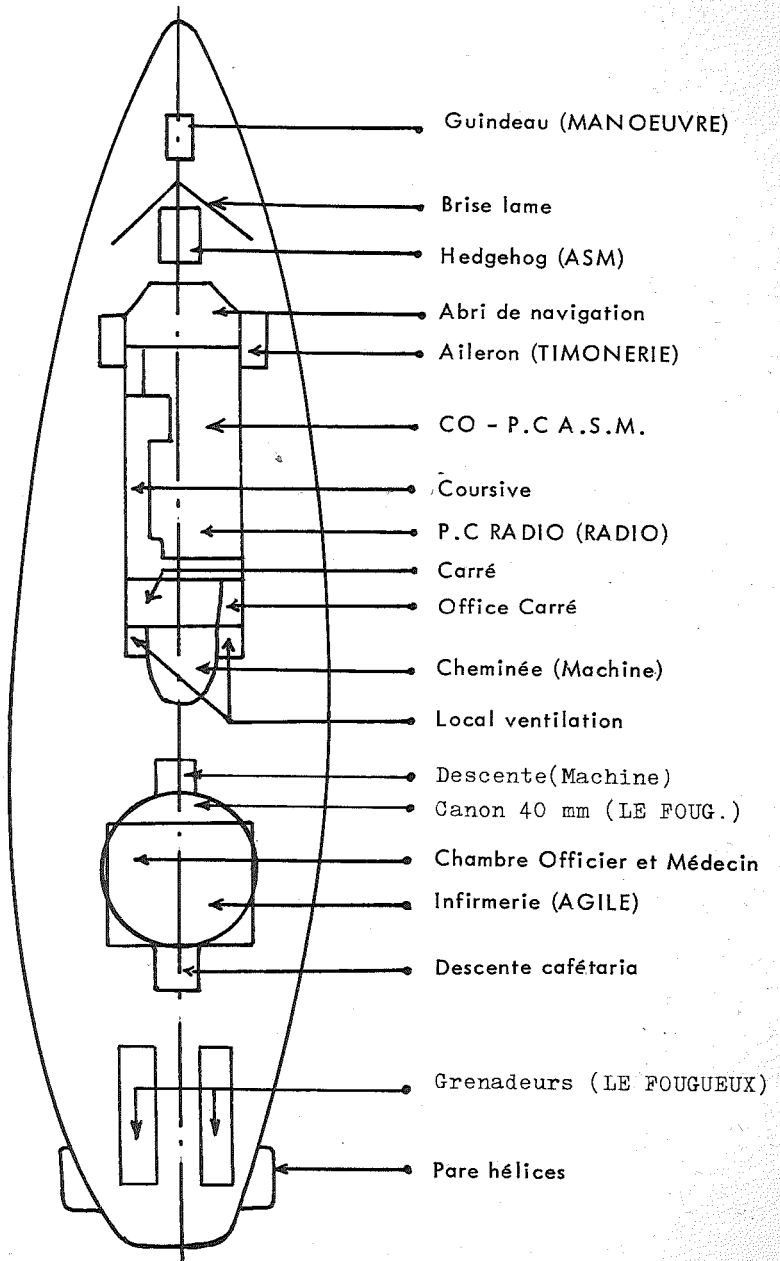
Comme leur nom l'indique, les Escorteurs Côtiers ont une mission de protection le long des côtes, en particulier contre les sous-marins.

"L'AGILE" a comme mission principale l'assistance aux pêcheurs français. C'est pour cela qu'il n'a plus de grenadeur et que l'on a installé à la place de son canon arrière, un roof qui abrite l'infirmerie.

4. Connaissance du bâtiment :

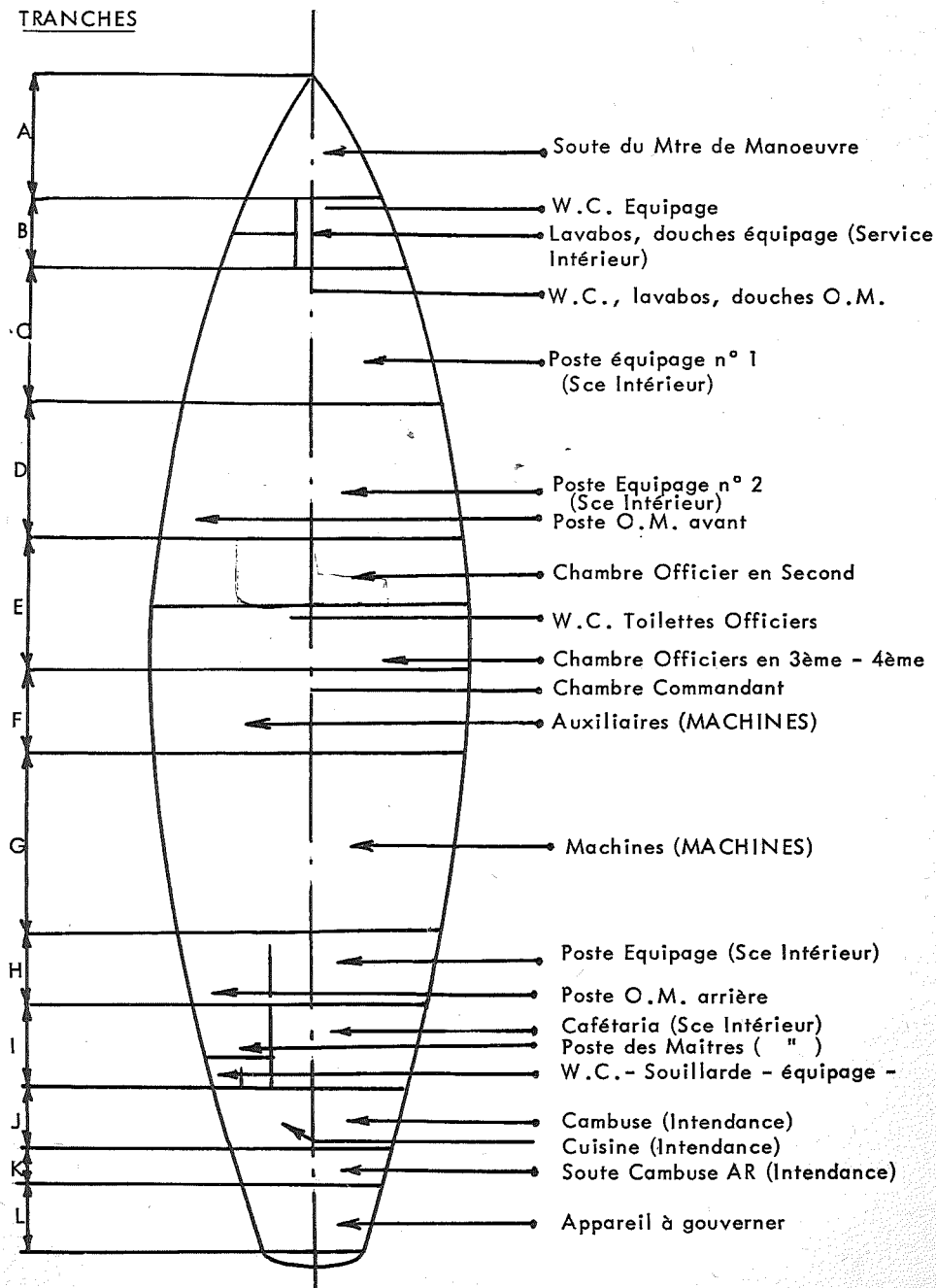
En visitant le bâtiment, servez-vous des trois plans ci-joints pour vous repérer et connaître le nom des locaux.

PLAN DU PONT



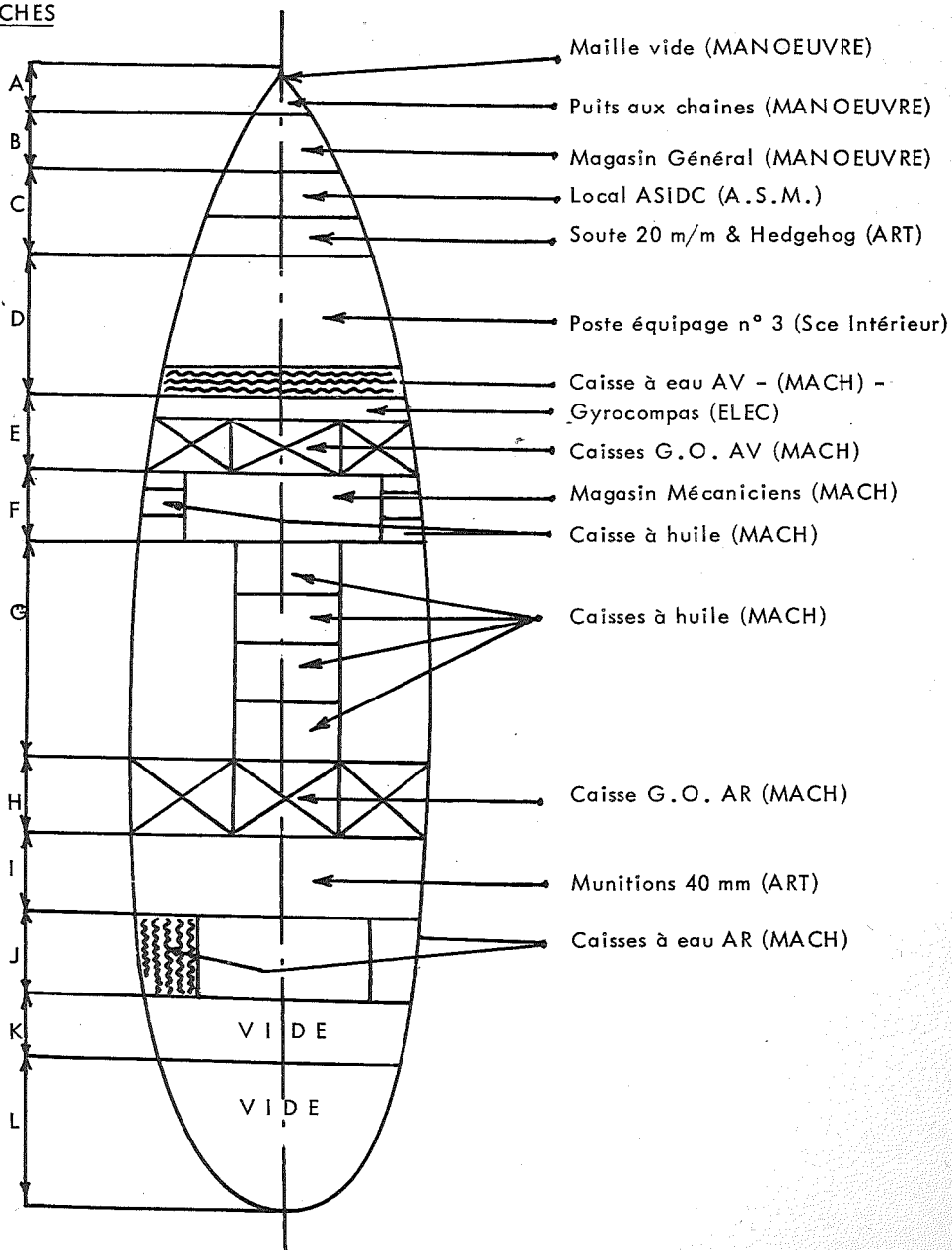
COUPE AU-DESSUS DU PONT DES LOGEMENTS

TRANCHES



COUPE HORIZONTALE SOUS LE PONT DES LOGEMENTS

TRANCHES



VI. LOISIRS - DISTRACTIONS

FOYERS :

Il existe pour vous, deux foyers à CHERBOURG (CHANTEREYNE et la Rade), qui comportent : cinéma, bar, salle de télévision, labo-photo, jeux, bibliothèque. De plus, le foyer CHANTEREYNE offre un dortoir, des caissons et un snack.

SPORTS :

Sachez que vous pourrez faire de la gymnastique, du tennis, prendre des leçons de voile.

Renseignez-vous auprès de qui est l'Officier des Sports et distractions.

PROMOTION SOCIALE :

- Vous pourrez suivre une formation scolaire pour améliorer votre niveau de culture. Consultez l'Officier en Second qui vous mettra en rapport avec un Instituteur de la promotion sociale.
- Vous pourrez aussi vouloir changer de métier ou prendre des cours de formation professionnelle. Adressez-vous à l'Officier en Second qui vous mettra en rapport avec l'Officier Conseil de l'ESDRA qui est

VII. RENSEIGNEMENTS DIVERS

1. Véhicules :

Vous pourrez entrer dans l'Arsenal avec votre véhicule, à condition d'avoir :

- a) Une autorisation signée de l'Officier en second,
- b) Un permis d'accès délivré par le Service d'Ordre (Porte du Midi).

2. Appareils photographiques et de prise de son :

Pour embarquer ces appareils, il faut posséder une autorisation signée de l'Officier en Second et du Service d'Ordre.

L'utilisation de ces appareils est interdite à l'intérieur de l'Arsenal de CHERBOURG.

3. Droit de conduite :

Vous pourrez faire visiter l'Arsenal à des personnes étrangères à la Marine, dans les conditions suivantes :

- avec une autorisation signée de l'Officier en second et du Service d'Ordre,

- les samedi de 12 h.00 à 19 h.00, les dimanches et jours fériés de 9 h.00 à 19 h.00,
- les visiteurs doivent être de nationalité française et être constamment accompagnés.

DEUXIEME PARTIE



Cette deuxième partie est consacrée aux connaissances que vous devez acquérir pour remplir correctement votre rôle dans les trois domaines suivants :

- I - La manoeuvre,
- II - La sécurité,
- III - Le service du factionnaire.

I - LA MANOEUVRE

Quelle que soit votre spécialité, vous aurez à participer à la manoeuvre.

Il y a donc un minimum de connaissances à acquérir pour pouvoir participer efficacement à ce genre de travail.

VOCABULAIRE MARITIME :

Avant tout, il faut évidemment savoir de quoi l'on parle.. et comprendre les ordres que l'on vous donne. Un minimum de mots et expressions doivent donc vous être connus et compris.

Vous apprendrez, si vous ne les savez déjà, les mots (et leur signification) suivants qui figurent aux pages 137 et suivantes du manuel du marin :

- abord - accoster - affaler - amarrer - apiquer - appareiller -
- arrimer - barbotin - bitte - à bloc - bosse - bossoir - bout -
- bras - brider - capeler - à la demande - déraper - écubier -
- élingue - étaler - garant - guindeau - larguer - lover -
- maille - maillon - mollir - souiller - oeil - paillet -
- raidir - souquer - chandelier - croc - chaumard - décapeler

Vous apprendrez également le sens des mots et expressions suivants, qui ne figurent pas dans le manuel du marin :

- aussière : cordage servant à amarrer un bâtiment,
- chanvre : aussière en chanvre,
- fil d'acier : aussière en fil d'acier (dangereux à utiliser sans gants),
- Pointe : amarre de pointe) Nom donné aux différentes
- Traversier :) amarres suivant le rôle qu'elles
- Garde montante :) jouent dans l'amarrage (voir
- Belle :) schéma).
- Lance-amarre : cordage léger dont une extrémité est lestée par une "pomme", destiné à envoyer une amarre sur un quai ou sur un bâtiment voisin.
- Défense : matériel servant à protéger la coque au cours d'un accostage.
- Ballon : défense en liège entouré d'un filet de cordage et pouvant être amarré le long du Bord.
- Chaumard à rouleaux : chaumard dont les parties sur lesquelles forcent les aussières sont constituées par des rouleaux (verticaux ou horizontaux).
- Mou : longueur de cordage molli (exemple : donner 50 cm de mou dans le traversier).
- Embraquer : haler une aussière (à bras).
- Filer : choquer en grand.
- Tenir bon : arrêter l'opération en cours (ce qui ne veut pas dire de tout lâcher), exemple : tiens bon virer : arrêter de virer au guindeau.

- Virer : faire tourner le guindeau dans le sens
 - à remonter l'ancre,
 - à forcer sur une aussière.
- Dériver : faire tourner le guindeau dans le sens contraire de "virer".
- Poupées (de treuil) : parties du guindeau sur lesquelles on tourne les aussières à virer.
- Tourner : tourner une aussière sur les bittes (toujours en faisant des "8").
- Liston : pièce de bois qui protège la coque d'un choc à l'accostage.

3. MANOEUVRE AVANT.

3.1. Appareux de manoeuvre de la plage Avant :

3.1.1. Appareillage.

Règle essentielle, vous ne devez jamais larguer une aussière sans ordre.

- Si vous avez reçu l'ordre de larguer une aussière qui force, donnez lui d'abord un peu de mou en défaisant les premiers tours sur les bittes et en choquant à la demande.

Votre Chef de Groupe vous décrira le déroulement d'une manoeuvre d'appareillage courante.

3.1.2. Accostage et amarrage.

La réussite d'une manoeuvre d'accostage dépend souvent de la rapidité et de l'habileté de la

manoeuvre avant : attachez vous donc à exécuter rapidement - mais sans affolement - la tâche que vous aura confiée le Chef de la manoeuvre Avant. Si vous avez reçu l'ordre de placer un ballon pour protéger la coque à l'accostage, c'est à vous qu'il appartient de choisir intelligemment l'emplacement du ballon en regardant bien à quel endroit la coque risque de heurter le quai ou le bâtiment que l'on accoste.

3.1.3. Mouillage - appareillage.

Votre Chef de Groupe vous expliquera comment se déroulent ces manoeuvres.

4. MANOEUVRE PONT MILIEU.

Les manoeuvres suivantes s'exécuteront sur le pont milieu :

- Mettre en place et rentrer la coupée - Cette manoeuvre ne présente aucune difficulté, mais attention à ne pas traîner la coupée sur le pont pour éviter de rayer la peinture.
- Mettre ou rentrer l'échelle de pilote.
- Mettre à l'eau ou rentrer les dinghys : c'est un travail d'équipe qui ne se passe bien que si chacun suit les directives du Chef d'Equipe et ne cherche pas à mettre en pratique ses idées personnelles sur la question.

5. MANOEUVRE ARRIERE :

Vous remarquerez que la plage arrière est très encombrée, le travail de l'équipe de manoeuvre arrière n'est donc pas toujours facile. Raison de plus pour travailler dans l'ordre et en exécutant avec précision les ordres donnés.

Pensez aussi qu'il n'y a pas de treuil à l'arrière. Par conséquent, toute fausse manoeuvre qui a pour conséquence d'écartier l'arrière du quai alors que ce n'était pas le but recherché, est difficilement rattrapable.

N'oubliez pas non plus qu'une maladresse peut avoir pour conséquence d'engager une aussière ou un lance-amarre dans les hélices.

En dehors de ces trois particularités, les manoeuvres d'appareillage et d'accostage sont comparables à celles de la plage avant.

6. PRESCRIPTIONS DIVERSES.

- Une stricte discipline dans l'exécution des ordres est indispensable, non seulement pour la réussite de la manoeuvre, mais aussi pour votre sécurité et celle du matériel.

- Pensez au risque de rupture d'une aussière qui force trop, et aux dangers que vous courez si vous êtes mal placé quand l'aussière casse.

- Apprenez à étaler sur une aussière qui force ou à choquer à la demande, sans laisser filer l'aussière, ce qui pourrait être dangereux pour vous. Pour ces manoeuvres et pour virer une aussière au treuil, placez les mains à 1 m. des bittes ou de la poupée de treuil.

- Le port de gants est obligatoire pour la manoeuvre des fils d'acier. Il y a un risque grave si l'on ne respecte pas cette règle.

- Assurez toujours votre stabilité sur le pont, attention aux risques de chutes par glissade, surtout quand le pont est humide.

- Ne faites jamais forcer une aussière brutalement, surtout un fil d'acier, mais étalez progressivement.

- Ne faites pas supporter d'efforts excessifs par du matériel non prévu à cet effet : en particulier, les chandeliers et les filières ne sont pas faits pour servir de point fixe.

- Ayez de l'ordre.

- Une aussière ne doit jamais être disposée en "paquet" sur le pont. Il faut, quand on la rentre, l'élonger correctement sur le pont puis l'enrouler sur son touret.

- Vous devez porter une brassière de sauvetage chaque fois qu'il y a risque de tomber à l'eau (en particulier pour toute manoeuvre de mise à l'eau des dinghys).

7. UTILISATION DU TELEPHONE AUTOGENERATEUR.

- Décoller une oreille pour entendre ce que dit votre Chef,
- Répéter fidèlement et clairement les ordres ou informations reçues,
- Ces téléphones sont fragiles, rangez les soigneusement,

Ne tirez pas sur les fils. N'oubliez pas de revisser le capuchon sur la prise après rangement du téléphone.

II - LA SECURITE -

1. Généralités.

L'instruction et l'entraînement sécurité font l'objet d'exercices à la mer et au mouillage.

Mais il vous faut dès maintenant, acquérir quelques connaissances de base en ce qui concerne :

- Le compartimentage,
- Les situations d'étanchéité,
- Les moyens mobiles de lutte contre le sinistre,
- Les consignes permanentes.

2. Compartimentage.

Bien connaître les noms des locaux, leur emplacement à bord, à quel service ils appartiennent, et ce qu'ils contiennent. Tous ces éléments ont leur importance en cas d'alarme.

Repérez bien où se trouvent les matières dangereuses : voilerie - soutes à munitions - parcs à artifices - parcs à essence.

3. Situation d'étanchéité.

5 situations :

Situation 0) Attaque nucléaire
Situation 1	
Situation 2	Poste de Combat
Situation 3	Poste de veille, navigation par mauvais temps.
Situation 4	Navigation en temps de paix, par beau temps.
Situation 5	Mouillage en temps de paix.

Ces situations sont prises, sur ordre, dans les circonstances indiquées ci-dessus.

Un code très simple vous indique la position des portes, panneaux, vannes suivant les différentes situations:

Rouge : fermé, interdiction d'ouvrir sans autorisation de l'Officier de Quart ou de l'Officier en Second.

Jaune : fermé, peut être ouvert pour passage, mais refermé aussitôt après.

Vert : Ouvert, ne pas fermer (particulièrement important pour certaines tapes de ventilation).

NOTA : Fermé veut dire que tous les taquets doivent être aérés.

4. Moyens mobiles.

4.1. La mise en oeuvre des moyens fixes (extinction au CO₂ à la machine et arrosage en pluie des soutes à munitions) vous sera enseignée au cours des exercices, en fonction de votre rôle dans une équipe sécurité.

Par contre, quelle que soit votre spécialité, vous devez être à même, à tout instant, de mettre en oeuvre les moyens mobiles, donc de connaître leur emplacement à bord, et de savoir les utiliser.

4.2. Ces moyens sont essentiellement :

- les extincteurs portatifs à eau diffusée,
- les extincteurs à CO₂.

Vous relirez la description et l'utilisation de ces appareils pages 163, 164, 165 du Manuel du marin.

Vous ferez ensuite le tour du bord pour voir où se trouvent ces extincteurs.

4.3. En même temps, vous regarderez où se trouvent les bouches d'incendie et les manches et lances correspondantes. Votre Chef de Groupe vous montrera comment les brancher.

5. Consignes permanentes.

Vous devez connaître et respecter les consignes suivantes :

- Interdiction de fumer, de souder, de piquer dans une soute à munitions et d'y laisser des matières combustibles (papier, bois, chiffons...)
- Interdiction d'utiliser de l'essence comme détachant.

- Interdiction de fumer chaque fois qu'il y a mouvement de gas-oil, d'essence, de munitions....
- Interdiction de fumer dans la cambuse (à cause des risques de fuite de fréon) et dans la voilerie.
- Pas de mégot ailleurs que dans les cendriers,
- Interdiction de démarrer ou de stopper sans ordre toute installation électrique, ou de manoeuvrer sans ordre toute vanne.
- Respecter la situation d'étanchéité en vigueur,
- Eteindre l'éclairage dans les locaux inoccupés,
- Pas de saleté, étoupe, chiffons dans les cales, cela risque de boucher les moyens d'épuisement en cas de voie d'eau.

6. Consignes "sécurité du travail".

A connaître et à appliquer strictement.

- Abaisser le panneau de sécurité lorsqu'un panneau reste ouvert,
- Porter une brassière pour tout travail entraînant un risque de chute dans l'eau,
- Porter un harnais de sécurité pour tout travail entraînant un risque de chute,
- Porter un casque, des gants, des lunettes quand les consignes le précisent,
- Bien arrimer le matériel, ne pas encombrer les passages,
- Assurer son équilibre et ne jamais courir à bord, descendre ou monter les échelles face à celles-ci.

7. Si vous découvrez un sinistre, donnez l'alarme et pensez à utiliser un extincteur si c'est possible (voir manuel page 168).

LA SECURITE
EST L'AFFAIRE DE TOUS
DONC LA VOTRE

III. LE FACTIONNAIRE

1. Devoirs du factionnaire.

Le seul service de quart au mouillage assuré à bord est celui de factionnaire. Ceci veut dire que le factionnaire est seul (de nuit en particulier) à assurer en permanence la surveillance du bâtiment. A cet égard, le factionnaire a des responsabilités presque comparables à celles d'un Officier de quart au mouillage sur un grand bâtiment.

Ses devoirs font l'objet de consignes simples et faciles à appliquer, mais son service ne souffre aucune défaillance.

Le factionnaire se doit donc de connaître parfaitement ses consignes et de les appliquer consciencieusement. Il doit se montrer digne de la confiance qui lui est accordée : de nuit, en dehors des rondes de l'Officier de garde ou du Maître de service, il est le seul à savoir si son service est bien ou mal fait.

C'est pourquoi les manquements dans le service du factionnaire sont toujours considérés comme des fautes graves et toujours très sévèrement sanctionnés.

2. Tenue.

De jour (des couleurs du matin aux couleurs du

soir), le factionnaire est en tenue de sortie, avec ceinturon et guêtres blanches.

De nuit, il est en tenue de travail propre avec guêtres kakis.

Il dispose, en cas de pluie ou de froid, d'un manteau de mer. De jour, et surtout dans un port autre que CHERBOURG, il faut cependant éviter de porter ce manteau dans la mesure du possible.

3. Consignes générales.

Relisez dans le manuel du marin (page 110) ce qui concerne la consigne générale à tous les factionnaires. Son application à bord fait l'objet des consignes particulières suivantes.

4. Consignes particulières.

4.1. Vous devez, pendant votre quart, conserver une attitude militaire et une tenue impeccable ; le factionnaire est le premier représentant du bâtiment que l'on voit en arrivant à bord.

Interdiction de s'asseoir, de lire, de discuter avec des camarades si ce n'est pas pour des motifs de service. De jour, interdiction de fumer.

Bien entendu, le factionnaire ne doit s'absenter de la coupée que pour des raisons relatives au

service, et doit limiter ses absences au minimum. De nuit, en particulier, il ne quittera la coupée que pour aller réveiller son remplaçant, et reviendra ensuite à son poste en attendant d'être relevé. Son absence ne devra excéder 2 minutes.

4.2. Consignes concernant la vie du bord.

- Diffuser les mouvements prévus au tableau de service, après accord de l'Officier de garde,
- Réveiller les rondiers et le personnel inscrit sur le cahier de consignes pour la nuit,
- Noter sur le cahier de coupée tous les mouvements de personnel entre le bord et l'extérieur,
- Assurer les fonctions de planton et se rendre chez le Commandant (2 coups longs) ou chez l'Officier en Second (3 coups longs) à leur appel (sonnette dans la cheminée).
- Tenir le Renard à jour. Hisser le 3ème substitut quand le Commandant quitte le bord.
- Répondre au téléphone.

4.3. Consignes concernant les transmissions.

- Recevoir ou expédier les messages en se conformant strictement aux prescriptions suivantes :

4.3.1. Messages départ :

- Un message ne doit partir que s'il porte :
 - la signature de l'Officier de garde,
 - la signature du Commandant (ou parfois de l'Officier en Second ou de l'Officier de Garde) dans la case "signature de l'autorité".

Vous ne devez jamais expédier un message qui ne comporte pas de signature dans cette case.

S'il y a d'autres signatures à recueillir, l'Officier de garde vous précisera si elles doivent être recueillies avant la transmission du message ou après seulement.

Quand vous aurez toutes les signatures voulues, vous transmettez le message par téléphone à tous les destinataires "Pour action" et "pour information", et vous notez soigneusement les heures de transmission aux différents destinataires.

Vous rapportez alors le message à l'Officier de garde pour visa après transmission. Au préalable, vous avez recueilli les signatures qui devaient être prises seulement après la transmission.

4.3.2. Message arrivée :

- Que vous preniez le message au téléphone ou qu'il vous soit remis de la main à la main, la marche à suivre est la même :
 - notez l'heure de réception et le moyen (téléphone ou pli).
 - portez immédiatement le message à :
 - L'Officier de Garde,
 - L'Officier en Second,
 - Le Commandant

puis aux personnes que l'on vous précisera.
Tant qu'il manquera une signature, votre travail concernant ce message ne sera pas terminé.

- Si vous êtes relevé avant que toutes les signatures aient été recueillies, n'oubliez pas d'en informer votre successeur.

4.4. Consignes concernant la sécurité et les mouvements.

- Surveillez l'amarrage du bâtiment (si une aussière force, n'attendez pas qu'elle casse pour prévenir l'Officier de Garde), les approches de la coupée, le plan d'eau aux alentours du bord,
- Surveillez le passage à proximité du bord des bâtiments de commerce (rendre le salut, en rentrant le pavillon et en le rehissant après 2 ou 3 secondes) et prévenez l'Officier de Garde du passage de tout bateau de guerre.
- A CHERBOURG, lorsque le bâtiment est amarré dans l'avant-Port, vous devez surveiller la passe et prévenir immédiatement l'Officier de garde si vous voyez un bâtiment ou une embarcation que vous ne pouvez identifier comme appartenant à la Marine Nationale.
- Veillez les signaux éventuels des autres bâtiments.
- Aux couleurs, vous aurez à envoyer ou à rentrer le pavillon (voir manuel du Marin page 50).
- En cas de sinistre, vous devez au plus vite :
 - donner l'alarme (diffusion générale),
 - téléphoner aux pompiers

- les numéros de téléphone des pompiers (55-55) et d'autres services d'urgence se trouvent à la coupée.

4.5. Consignes militaires.

- Vous devez contrôler l'identité de toute personne civile montant à bord et la faire attendre à la coupée l'arrivée de la personne du bord demandée.
- Vous devez rendre les honneurs aux Officiers montant à bord ou quittant le bord salut et "sur le bord".

5. Toutes ces consignes sont affichées à la coupée. Relisez les fréquemment pour être certain de les connaître parfaitement. Cherchez à les appliquer intelligemment. Pour cela, il faut être conscient de ses responsabilités de fonctionnaire et des conséquences que comportent les négligences.

A la fin de votre quart, attachez vous à passer à votre successeur une suite complète et précise. Dès le moment où il a pris le quart, il est responsable de la situation que vous lui avez laissée. Mais, s'il est prouvé que vous lui avez mal passé la suite, vous aurez vous aussi des comptes à rendre. Pensez-y également quand vous prenez le quart.