

Manuel du bateau Storm 22 (EN TRAVAIL !)



Adresses de contact

Eigner

Coopérative SailCom 044 322 66 24

32, rue de Zoug
6340 Baar ZG

Équipe de bateaux

Uwe Bechmann BV a.l.

uwe.bechmann@sailcom.ch 079 529 69 59 

Heinz Etter

heinz@etter-jaussi.ch 079 418 39 51

Markus Glaser

mglaser@bluewin.ch 079 759 70 66 

Vacant

Police du lac du canton NE

032 889 90 00

Appel d'urgence général

112

Appel d'urgence de la police

117

**Appel d'urgence des
pompiers**

118

Appel d'urgence sanitaire

144

**Rega (hélicoptère de
sauvetage)**

1414

En cas d'urgence :

Prendre d'abord les mesures (de sauvetage) nécessaires et, le cas échéant, informer la police et/ou les services de secours.

Ensuite seulement, avertir l'équipe du bateau ou le bureau de SailCom.

Signale immédiatement les dommages et les incidents via le carnet de bord QR-Code, l'horodatage aide à les classer.

Caractéristiques techniques

Le Storm 22 est à la fois un day-sailer rapide et confortable. Le concept du célèbre designer polonais Wojciech Spisak est basé sur la facilité d'utilisation, la classe et la sécurité. La cabine spacieuse et le cockpit intuitif garantissent une expérience de navigation agréable et sans stress. La finition soignée et l'accastillage de haute qualité garantissent un plaisir de navigation sans faille. Sa maniabilité et sa rapidité séduisent aussi les sportifs.

Type de bateau :	Storm 22 Sport
Nom du bateau (histoire à ce sujet) :	Rani (hindou/sanskrit : la reine) Successeur de la Raja (le roi)
Année de construction :	2014
Plaque d'immatriculation :	NE 7251
Constructeur :	Wojciech Spisak
Chantier naval :	STORM YACHT SA, Varsovie
La longueur avant tout :	6.58 m
Longueur sur la ligne de flottaison :	6.26 m
Largeur de la coque	2.49 m
Hauteur du mât au-dessus de la ligne de flottaison :	9.00 m
Tirant d'eau avec quille (quille relevable) :	0,37 m - 1,51 m
Hauteur intérieure :	max. 1,52 m
Longueur des couchettes :	4 couchettes de 1,90 m
Poids total :	1050 kg
Poids du guide + lestage intérieur :	200 + 60 kg
Part de ballast :	25%
Grande voile, lattée avec des lazy-jacks :	14.50 mètres carrés
Enrouleur de foc :	9.30 mètres carrés
Gennaker (mât de gennaker déployable) :	35 mètres carrés
Surface de voile (foc+grand) :	23.80 mètres carrés
Surface de voile (gennaker+grand) :	49.50 mètres carrés
Ancre principale (proue/charge de voile) :	30m (4m d'avance de chaîne)
Ancre secondaire (proue/charge de voile) :	...
Linge d'amarrage	2x 6m, 2x 10m
Numéro de série :	PL-STYA0066B414
Place du port et numéro :	Neuchâtel, Nid-du-Crô Ponton E, place 558
Nombre de personnes admises :	5
1ère mise en circulation :	2014
Propulsion : (pas de permis A nécessaire) :	ePropulsion Pod Propulsion électrique 3 kW
Batterie rechargeable :	4 kW ePropulsion E-80 LiFePo
Vitesse de croisière :	environ 4 kn

Lieu d'amarrage

Le Rani est amarré au port de Nid-du-Crô, ponton 5, place numéro 558.

L'accès au bateau se fait avec une clé séparée qui se trouve dans une boîte à clés rouge sur une porte juste en face du début du ponton :

N'oublie pas de remettre la clé dans la boîte à clés après l'avoir utilisée !

Le capitaine du port a son bureau dans le bâtiment aux toits dentelés bien visibles, près de la grue, à côté de la police maritime.

Devant la grue, tu trouveras aussi un petit bar portuaire.

Les installations de WC se trouvent à l'arrière de la police du lac, à l'est de la grue. Tu trouveras une autre installation de WC plus petite

à l'ouest, en direction du stade, juste après le bâtiment de la station-service sur la droite.

Malheureusement, il n'y a plus de fournisseur de bateaux dans le port.

Les réparations du bateau sont effectuées par l'équipe du bateau ou par un prestataire de services mandaté par SailCom.

Informe-nous s'il y a lieu d'agir à ce sujet **et n'effectue pas de réparations sans consulter l'équipe du bateau.**

Tu peux facilement signaler des dommages ou des problèmes techniques en scannant le code QR du journal de bord électronique et en y envoyant ton message, accompagné d'une photo :



Le port de Nid-du-Crô - description et accès



Légende

:

- | | |
|-----------------------------|---|
| Surprise (place 558) | Restaurant, bar, accessoires pour bateaux |
| Boîte à clés | Toilettes |
| Capitainerie | Douche |
| Parking | Grue, rampe |
| Arrêt de bus | Station service |
| Centre commercial Maladière | Point de collecte des déchets |

Le port du Nid-du-Crô se trouve à l'est de la ville de Neuchâtel, juste à côté du stade de la Maladière.

Si tu arrives en transports publics, il te faudra environ 15 minutes à pied pour aller de la gare CFF au port. Tu peux aussi descendre en ville avec le Funiculaire depuis la gare, puis prendre le bus numéro 101 (direction "Maladière, Piscine") jusqu'à l'arrêt "Riveraine" ou le bus numéro 1 (direction "Marin-Epagnier") jusqu'à l'arrêt "CSEM/Bas-du-Mail".

De là, il ne te reste que quelques minutes pour arriver sur le ponton.

Avec ta propre voiture, tu sors de l'autoroute à la sortie "Maladière / Centre" et tu arrives directement au premier rond-point sur les places de parking du port ou de la piscine en plein air. Tous les parkings sont payants, les places au port doivent être payées à l'avance, les places sur le grand parking P+R de la piscine en plein air sont payées à la sortie.

Préparer le bateau

Généralités

Quelle que soit la manière dont le bateau est trouvé, nous te demandons de le quitter comme indiqué dans la liste de contrôle pour quitter le bateau.

S'il existe des différences grossières, nous te demandons, dans l'intérêt de la communauté de la voile, d'en informer l'équipe du bateau (le plus simple est d'utiliser le code QR) afin que nous puissions continuer à assurer la sécurité des opérations dans la mesure du possible.

Liste de contrôle

En entrant et en sortant du bateau, il faut contrôler le bateau.

En cas de dommages ou d'équipement manquant, informe immédiatement le chef de bateau ou ses adjoints. Pour tous et en particulier pour l'utilisateur suivant, le problème doit être consigné dans le journal de bord QR-Code dès la découverte du problème. L'horodatage de l'entrée dans le système peut prouver que tu as déjà pris le bateau comme indiqué !

Les dommages et les pertes non signalés sont en principe à la charge de l'utilisateur précédent !

Contrôle des dommages / défauts !

Lis la liste de contrôle et signale les défauts/dommages dans le QR - Logbook. Des photos à la fin du manuel peuvent également servir d'orientation.

Clé du bateau

La clé du bateau se trouve dans la boîte à clés rouge au début du ponton, près des escaliers. Description plus haut.

Monter sur le bateau

Attention le bateau est un peu incliné - tiens-toi bien.

Avant et pendant la navigation, informe les autres navigateurs de la manière dont tu te déplaces sur le bateau. Le cas échéant, enlever la saleté : nettoyer le bateau avec une brosse (caisse arrière Stb.) et beaucoup d'eau.

Descente/intérieur

Ranger soigneusement et avec précaution la cloison enfichable (plexiglas) dans la couchette. Contrôle de l'état de l'intérieur (voir aussi la liste de contrôle)

Taud de soleil

Le Storm22 "Rani" n'a pas de taud, seulement un lazy-bag incluant une cheminée pour les grandes voiles.

Démarrer le moteur et le faire fonctionner

IMPORTANT : Le Rani dispose d'un entraînement de pod entièrement électrique qui fonctionne comme un saildrive.



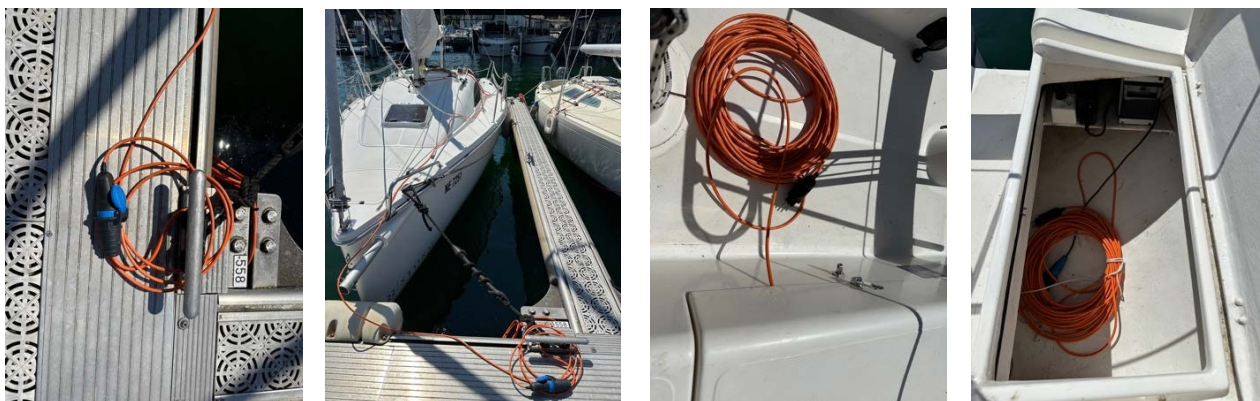
Veille à ne brancher la batterie sur la borne d'alimentation pour la charger que lorsque le niveau de charge de la batterie est inférieur à 70%. Un chargement permanent à 100% nuit à la durée de vie de la batterie LiFePo !

La mise en route du moteur / Déposer.

1. Si infecté



Débrancher le câble de connexion à terre sur la borne de recharge (sécurité) et désactiver la connexion électrique avec la carte d'alimentation, puis débrancher le câble de bord sur le taquet près du bateau et l'emporter avec toi. **Le câble de la borne de recharge reste sur le ponton et n'est débranché que sur la borne !**



2. Allumer l'interrupteur principal du moteur dans la cabine et vérifier si la batterie est allumée (trois ou quatre LED bleues s'allument brillamment).



(photo batterie manquante, il faisait trop clair en prenant la photo...)

3. Si la batterie est éteinte - allumer la batterie à l'aide du bouton situé dans le coffre à bâbord. Appuie sur le bouton pendant environ 3 à 4 secondes jusqu'à ce que le bouton devienne bleu :



4. Retirer l'aimant de sécurité de la boîte Tupperware du compartiment StB dans la cabine et l'insérer dans le régulateur de vitesse et activer la commande du moteur sur l'écran :



5. Vérifier le niveau de charge : Il ne devrait pas être inférieur à 70%. Cela correspond à environ 1 heure "plein gaz devant".



6. Conduire en économisant de l'énergie : Levier de vitesse au maximum à "mi-puissance" est généralement suffisant pour la vitesse du fuselage et double à peu près l'autonomie !

7. Observe les marques sur le levier de vitesse : A partir de la zone rouge, il n'est utile que par vent de
Ton équipe de bateau

face et beaucoup de vagues, mais il réduit fortement le temps de conduite et l'autonomie ! (*A venir !*)

Mise hors service du moteur :

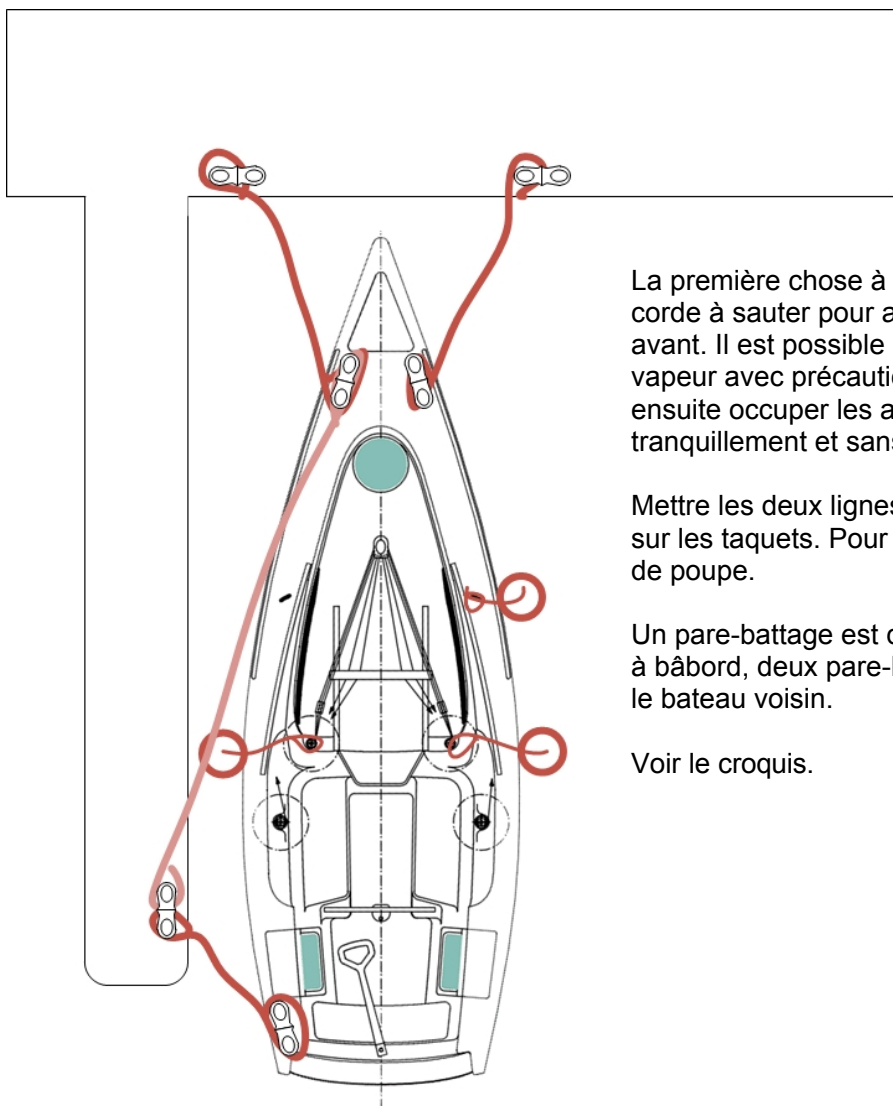
En principe, l'inverse de la mise en route :

1. Désactiver la commande du moteur sur l'écran
2. Aimant de sécurité de retour dans le Tupperware dans la cabine
3. Si la batterie dépasse 70% : Eteindre la batterie dans la caisse arrière (maintenir la pression pendant 3 secondes). Batterie inférieure à 70% : Procéder comme au point 5.
4. Moteur - interrupteur principal éteint.
5. Si la batterie est inférieure à 70% -> laisser la batterie allumée (!), poser le câble d'alimentation de quai et brancher le câble de recharge dans la borne de recharge et allumer la borne avec la carte d'alimentation.

Amarrer, larguer les amarres, naviguer, prendre des ris

IMPORTANT : fais attention aux bateaux de course, aux nageurs, aux bateaux à rames et aux SUP devant le port ainsi qu'aux conditions de vent. *Dans le port de Nid-du-Crô, on fait aussi de la voile !*

Le Rani est attaché à la barre de doigts avec **quatre cordes**, comme indiqué ci-dessous :



La première chose à faire est d'attacher la corde à sauter pour arrêter la marche en avant. Il est possible d'y faire un peu de vapeur avec précaution pour pouvoir ensuite occuper les autres lignes tranquillement et sans précipitation.

Mettre les deux lignes de poue à l'avant sur les taquets. Pour finir, attacher la corde de poue.

Un pare-battage est déployé vers le ponton à bâbord, deux pare-battages à tribord vers le bateau voisin.

Voir le croquis.

S'attacher / se détacher

En fonction des conditions de vent et de ton niveau d'entraînement, il existe différentes variantes d'amarrage et de largage.

Il est conseillé d'ouvrir le lazy-bag déjà sur le ponton et d'ouvrir les lignes pour hisser la grande voile. Ainsi, plus tard sur le lac, tu pourras mettre les voiles en toute décontraction et tu n'auras pas besoin de sortir du cockpit pour manœuvrer les voiles.

Si tu veux naviguer hors du port ou dans le port, tu peux très facilement utiliser la bouée de gréement devant la station-service pour clarifier les voiles avant d'entrer ou de sortir du port, puis te rendre à l'amarrage tout proche, soit au moteur, soit à la pagaie.

La bouée de gréement offre beaucoup d'espace protégé pour manœuvrer et permet de pratiquer les manœuvres de l'école de voile sans stress. La voile est autorisée dans le port !

Sur l'aire d'amarrage, veille à toujours détacher la corde à sauter en dernier lorsque tu largues les amarres et à l'occuper en premier lorsque tu t'amarres - tu seras ainsi toujours du bon côté.

Déposer

1. Moteur activé et prêt
2. Tendre légèrement l'étai arrière
3. Enlever la sécurité de l'enrouleur
4. Desserrer la corde à roulettes dans le cockpit (à tribord)
5. Préparer la grand-voile - enlever la cheminée - ouvrir la fermeture éclair - détacher la drisse de grand-voile de son crochet
6. Détacher la ligne arrière BB et la tirer à travers l'anneau supérieur de la bouée. Cela permet de saisir à nouveau facilement la ligne à tout moment.
7. Détacher l'une des deux amarres (BB ou SB selon la direction du vent)
8. Mettre la marche arrière
9. Détacher la corde arrière SB (si possible la tirer à travers l'anneau supérieur de la bouée)
10. Détache la deuxième corde d'étrave
11. Moteur et gouvernail en direction de la ville. Sortir en marche arrière en direction de la ville à distance de l'installation portuaire, puis quitter la place du port en direction du bassin portuaire. Ne pas tourner dans le port.
12. Déployer et maintenir la direction avec la barre franche et le moteur.
13. Se mettre en marche avant et quitter la rive à un angle de 90° (distance de la rive 150m)
14. **IMPORTANT** : Fais attention aux conditions de vent et aux bateaux de course devant le port.

Voile

Mettre la grand-voile

- Préparation terminée voir ci-dessus
- Préparer la grand-voile - enlever la cheminée - ouvrir la fermeture éclair - détacher la drisse de grand-voile de son crochet
- Contrôle des pinces détachées : Grande écoute, hale-bas de bôme, ris, cunningham
- Sous le moteur, placer le bateau ou le mât face au vent
- **IMPORTANT** : hisser la grand-voile à la main ; ne pas utiliser le winch. Si c'est trop difficile, contrôle :
 1. La grand-voile flotte-t-elle librement dans le vent ? Corriger éventuellement le cap.
 2. L'écoute de ris, le hale-bas de bôme, le cunningham et l'écoute de grand-voile sont-ils complètement détachés et peuvent-ils fonctionner librement ?
 3. Les lattes de la voile se sont-elles accrochées au Lazy Jack ? Replier l'écoute de grand-voile.
- Si nécessaire, desserrer un peu Dirk
- Prendre le cours souhaité
- Arrêter le moteur
- Mettre le moteur au ralenti

Mettre le foc

- Préparation terminée voir ci-dessus
- Enlever la sécurité de l'enrouleur (lacet)
- Détacher la corde à roulettes dans le cockpit (à tribord)
- Ramener l'écoute de foc sous le vent jusqu'à ce qu'elle soit complètement déroulée.

Prise de ris

Grande voile

1-Système de prise de ris des lignes qui s'attaque au deuxième ris.

La drosse de ris passe à travers les cosses de proue et de poupe du deuxième ris de la grand-voile.

Voile d'avant

Enrouleur qui permet de prendre du ris en continu.

Recommandation : enrouler la voile d'avant jusqu'aux premiers espions du vent et placer la ligne d'enroulement dans le taquet coinçant Curry (correspond au 1er ris).

Naviguer sous gennaker



IMPORTANT

Pour l'utiliser, il faut avoir suffisamment d'expérience avec cette voile ! Si tu n'es pas sûr de toi ou si tu n'as jamais utilisé le gennaker, consulte le site Internet de SailCom pour trouver un entraînement au gennaker qui te permettra de t'entraîner à utiliser cette voile extraordinaire en toute sécurité.

Nous faisons confiance à ton auto-évaluation, cependant les dommages causés par une mauvaise utilisation de la voile peuvent entraîner la perte de la réduction de franchise éventuellement réservée.

Généralités

Naviguer sous gennaker est amusant et permet à la Rani de planer.

La navigation sous gennaker est plus exigeante qu'avec une grand-voile ou un foc, car le gennaker est différent des autres en termes de manipulation lors de l'affalage, de la récupération et des manœuvres de navigation.

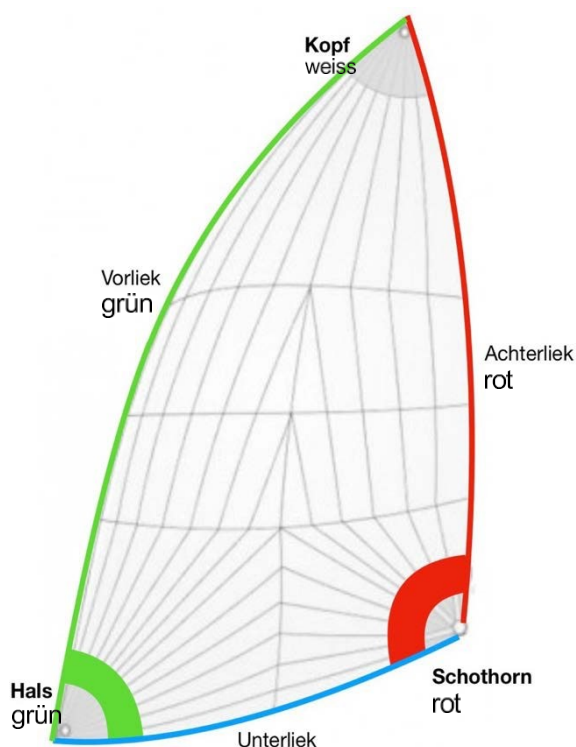
Domaine d'utilisation

Sur le Storm22 Rani, il est recommandé d'utiliser le gennaker par vent faible (1-3 Bft) sur des parcours spacieux entre 100° et 140° de vent apparent (AWA, indication du stand) et avec le génois enroulé. Tu peux utiliser la grand-voile et le gennaker comme d'habitude. Le gennaker est guidé par une bôme déployable. Pour empanner, tu prends le gennaker entre la bôme du gennaker et l'étau du génois (empannage intérieur). Un empannage extérieur n'est pas recommandé.

- Force du vent 1-3 Bft
- Direction du vent 100° - 140° AWA

IMPORTANT : sous gennaker, les changements de cap ne sont possibles que de manière limitée dans la plage d'utilisation décrite ci-dessus. Les empannages ou la récupération du gennaker demandent beaucoup plus de temps et d'efforts que sous génois. Avant d'utiliser le gennaker, vérifie donc quel cap tu vas suivre sous gennaker et si tu as suffisamment d'espace et de navigation libre sur ce cap. Dans le bassin du lac de Zurich en particulier, l'espace est très restreint avec des bateaux de course, des voiliers, des pédalos et autres.

Code couleur



Préparer le gennaker

1. Prépare le sac avec le gennaker sur le pont avant, du côté où tu vas le mettre (SB ou BB).
2. Ouvre le sac et aligne les trois coins du gennaker de manière à ce que le cou soit orienté vers la proue et le point d'écoute vers la poupe.
3. Sécurise le sac sur le bastingage.
4. Prépare les lignes comme décrit dans le chapitre suivant.

Préparer les laisses

Gennaker Tackline

La ligne de plaquage est une ligne bleue et grise.

1. Détache la ligne de plaquage de la pince à curry dans le cockpit pour qu'elle puisse courir librement.
2. Détache la ligne de gréement de l'accastillage de la bôme du gennaker (nœud) pour qu'elle puisse passer librement sur le rouleau.
3. Prends l'extrémité de la corde de gréement et fais-la passer autour de l'étai et du rail à partir de la ferrure de l'arbre de gennaker, puis relie la petite boucle au mousqueton qui est fixé au col du gennaker (voir images ci-dessous).
4. Ferme le mousqueton.



Chute de gennaker

La drisse de gennaker est une ligne rouge et blanche attachée au mât.

1. La drisse de gennaker doit partir du haut du mât et passer devant l'étai du génois.
2. Prends la drisse du côté où tu vas mettre le gennaker (là où tu as préparé le gennaker).
3. La drisse s'attache à la tête du gennaker (mousqueton).

Cloison de gennaker

Elle se trouve à l'intérieur, sous la descente, dans la caisse bleue. Il s'agit d'une longue corde dont les extrémités sont attachées au point d'écoute par une palangre.

1. Depuis le cockpit, les deux extrémités de l'écoute sont guidées vers l'extérieur par les poulies/blocs à l'arrière SB et BB (voir image à droite de l'exemple SB).
2. Les extrémités sont passées à l'extérieur du bateau jusqu'à l'étai du génois ; à l'extérieur, autour de tout le matériel debout et en mouvement !
3. Prends l'écoute côté sous le vent et fais-la tomber sur le point d'écoute du gennaker.
4. Prends l'écoute au vent et fais-la passer à l'extérieur de l'étai du génois et à l'extérieur du bastingage jusqu'au point d'écoute du gennaker, puis fais-la également tomber au point d'écoute.



IMPORTANT : les écoutes doivent passer à l'intérieur du gennaker (col intérieur) et PAS à l'extérieur autour du gennaker/bossage (col extérieur).

Sortir le mât de gennaker

Pour utiliser le gennaker, la bôme doit être complètement déployée. Pour cela, utilise la bôme jaune et grise qui est commandée dans le cockpit. (voir image à droite).

1. Détache la corde de l'arbre et la corde de plaquage.
2. Récupère la corde de l'arbre jusqu'à ce que l'arbre soit complètement déployé.
3. Prends la corde de l'arbre et place la pince à curry dessus.



Mettre le gennaker

L'envoi du gennaker se fait depuis le cockpit.

Contrôle : la bôme du gennaker est déployée et fixée avec une bôme. La drisse de gennaker est attachée à la tête.

1. Serrer la ligne de gréement jusqu'à ce que le col du gennaker ne soit plus qu'à 30-50cm de l'arbre du gennaker. Attacher la corde avec le taquet curry dans le cockpit. Cette longueur est nécessaire pour régler le gennaker.
2. Descendre sur un cap spacieux de manière à ce que la grand-voile couvre le génois puis le gennaker (moins de pression).
3. **IMPORTANT** : Maintenant, enroule complètement l'extrémité.
4. Prends l'écoute, donne environ 3 mètres de mou et place la pince à curry.
5. L'écoute de grand-voile doit pouvoir s'échapper librement !
6. Mettre le gennaker rapidement en enroulant la drisse de gennaker jusqu'à ce que la tête soit en haut du mât - garnir la drisse. Selon la pression de la voile, le winch peut être utilisé. Le guindant du gennaker doit être bien arrondi, il ne doit donc pas être trop tendu.
7. Une fois que le gennaker est hissé, tire lentement sur la corde jusqu'à ce qu'elle se remplisse d'air et monte.
8. **ATTENTION** : le gennaker génère beaucoup de pression qui fait gîter le bateau. Sois donc prêt à retomber un peu.
9. Veille à ce que l'écoute de grand-voile ne soit pas dans l'eau, sinon tu pourrais la dépasser lors d'un empannage.

Régler le gennaker

Dès que le gennaker est en place et que tu es sur le cap, tu peux commencer à le régler. Pour cela, il faut tendre l'écoute jusqu'à ce que le guindant s'affaisse légèrement, puis resserrer un peu jusqu'à ce que le guindant soit à nouveau stable. C'est un processus continu. Si le guindant ne s'affaisse pas, le gennaker est trop serré.

Si le gennaker est trop serré, il crée une trop grande pression latérale et fait fortement gîter le bateau ; en outre, tu perds de la vitesse.

S'il y a trop de pression, tu peux soit tomber, soit affaler l'écoute. Si le bateau menace de déramer, laisse l'écoute s'échapper. Il est alors temps de récupérer le gennaker.

Sur les parcours larges, attache le tackline jusqu'à ce que le gennaker tourne du côté au vent et sorte ainsi de l'ombre de la grand-voile. En cas d'accostage, resserre la ligne de gréement jusqu'à ce que le gennaker soit bien placé et rempli.

Empanner sous gennaker

1. près de la table de navigation SB au milieu du bateau Commence maintenant à empanner lentement, en laissant l'écoute se tendre et s'effiloche rapidement avec la pression du gennaker.
2. En même temps, resserre l'écoute de grand-voile aussi vite que possible pour tirer le point d'écoute devant l'étai de génois vers le nouveau côté.
3. Maintenant, termine l'empannage et règle le gennaker sur le nouveau côté.

Récupérer le gennaker

1. Descendre sur une route très dégagée pour réduire la pression sur la voile. Affale également l'écoute de grand-voile (coupe-vent).
2. Détache la corde de plaquage.
3. Depuis le cockpit : Attrape le point d'écoute à l'aide de l'écoute sous le vent et tire d'abord la ralingue inférieure puis tout le gennaker vers le bas.
4. Détache la drisse de gennaker et affale-la aussi vite que le gennaker est affalé.
5. Détache toutes les suspentes du gennaker.
6. Le gennaker se trouve maintenant dans la cabine et pourra être rangé plus tard.
7. Fournit l'écoute de gennaker.
8. **IMPORTANT** : Rentrer complètement la bôme de gennaker à l'aide de la ligne de gréement depuis le cockpit ; pour cela, desserrer la ligne de bôme.

Ranger/approvisionner le gennaker

La ralingue inférieure et la ralingue avant sont rassemblées à partir du cou de sorte qu'elles ne soient pas tordues. Ensuite, le gennaker est fourré dans le sac de manière à ce que les coins soient en haut à la fin. Ensuite, le cou, la tête et le point d'écoute sont fixés à la poche avec le mousqueton pour éviter que le gennaker ne se torde (voir image à droite).

Si le gennaker est mouillé, étale-le à l'avant pour le faire sécher et informe l'équipe du bateau.

Nous nous occupons ensuite du gennaker et de l'aération du bateau.



Installations portuaires

S'amarrer dans son propre port

Avant l'entrée dans le port

Prévoir suffisamment de temps - entrer lentement - observer la situation dans le port - observer les entrants et les sortants

Déployer les défenses uniquement du côté SB

Préparer les crochets de bateau

Récupérer le foc

Enrouler le foc avec la drisse d'enroulement

Récupérer la grand-voile

Détacher la drisse et la déplier proprement dans le sac à voile. Accrocher la drisse à l'extrémité dans l'œillet

Secouer la chute

Secouer Dirk

Entrée dans le port

Entrer lentement en venant de la ville. Tu passes la bouée d'amarrage sur le côté tribord du bateau.

Prendre une amarre de poupe à la bouée à peu près au milieu du bateau et l'attacher au SB.

Occuper le bateau

Poser les lignes de rangement à l'arrière de SB et de BB sur les taquets.

Poser les cordes de la proue sur les taquets, également sur SB et BB.

Sécuriser le moteur et fermer le bidon de carburant

Arrêter le moteur dans l'ordre inverse

Fermer l'aération du réservoir d'essence (caisse à pâtisserie SB) a-t-on encore assez d'essence ?

Signaler à l'équipe du bateau

Retirer la corde d'arrêt d'urgence et la placer dans le coffre BB.

Accoster dans des ports étrangers

Dommmages

Attention, le mât de gennaker dépasse largement vers l'avant Déployer les pare-battages

Tenir une fender large dans la main

Toile

Les amarres sont dans le coffre à dos SB

En fin d'utilisation

Nettoyer le bateau

Sécuriser le moteur et fermer le bidon de carburant

voir ci-dessus

Le moteur est dans l'eau et pointe parallèlement à la ligne de poupe BB La barre franche est fixée dans la même direction avec un élastique

Grande voile

Grande voile proprement posée Sac fermé
Cheminée montée

Foc

Entièrement enroulée
La corde de sécurité est installée pour éviter l'ouverture involontaire

Fender

Trois défenses sont déployées en SB

Entrée du journal de bord

Faire une inscription en bonne et due forme dans le journal de bord

Nettoyage

Le bateau doit être laissé en état de propreté
Pütz est dans la caisse de cuisson SB
Remarque : 1 heure d'utilisation = 1 minute de nettoyage

Fermer le bateau

Fixer soigneusement la cloison enfichable (attention au sens, "côté intérieur" est marqué).
Fermer la cloison
Mettre la clé dans le coffre BB et la fermer avec le cadenas Sailcom.

Liste de contrôle

C'est comme ça que j'arrive sur le bateau, c'est comme ça que je le quitte !

Electricité, éclairage, radio

IMPORTANT : éteins toujours l'interrupteur principal lorsque tu n'as pas besoin de courant. Sinon, la batterie se vide.

Mise en service du système électrique

Pour pouvoir utiliser l'éclairage intérieur et extérieur ainsi que la radio, il faut allumer l'interrupteur principal. L'interrupteur principal se trouve derrière une trappe blanche en dessous de la table de navigation (BB).

Positions de l'interrupteur principal :

OFF



ON



Tableau de commande

Le tableau de commande se trouve au-dessus de la table de navigation (BB). Il te permet de commander et de contrôler les consommateurs électriques et de vérifier la tension de la batterie.

IMPORTANT : même si tous les consommateurs sont éteints, l'interrupteur principal doit également être éteint. Sinon, la batterie se vide.



Vérifier la tension de bord (charge de la batterie)

Si tu as besoin de courant, vérifie la tension de bord sur le voltmètre.

Allumer le **VOLTMETER-ON** sur le tableau de commande.

Si la tension est inférieure à 12Volt, informe l'équipe du bateau. L'équipe du bateau se charge de charger la batterie. Eteindre à nouveau le voltmètre.

Éclairage du bateau

Le bateau est équipé de l'éclairage omnidirectionnel obligatoire, de feux de tête pour les voiliers (même sous moteur)

Allumer **ALL-ROUND LIGHT** sur le tableau de commande.

Eclairage de la cabine

Le bateau a plusieurs lampes qui éclairent bien l'intérieur.

Allumer **CABIN LIGHTS** sur le tableau de commande.

Radio

Dans la cabine (au milieu du bateau SB), il y a une radio installée que tu peux utiliser.

Allumer **RADIO OUTLET 12V** sur le tableau de commande. Allumer ensuite la radio.

Consignes de sécurité

L'équipement obligatoire et son emplacement

Gilets de sauvetage, pagaies dans la cabine SB à l'arrière

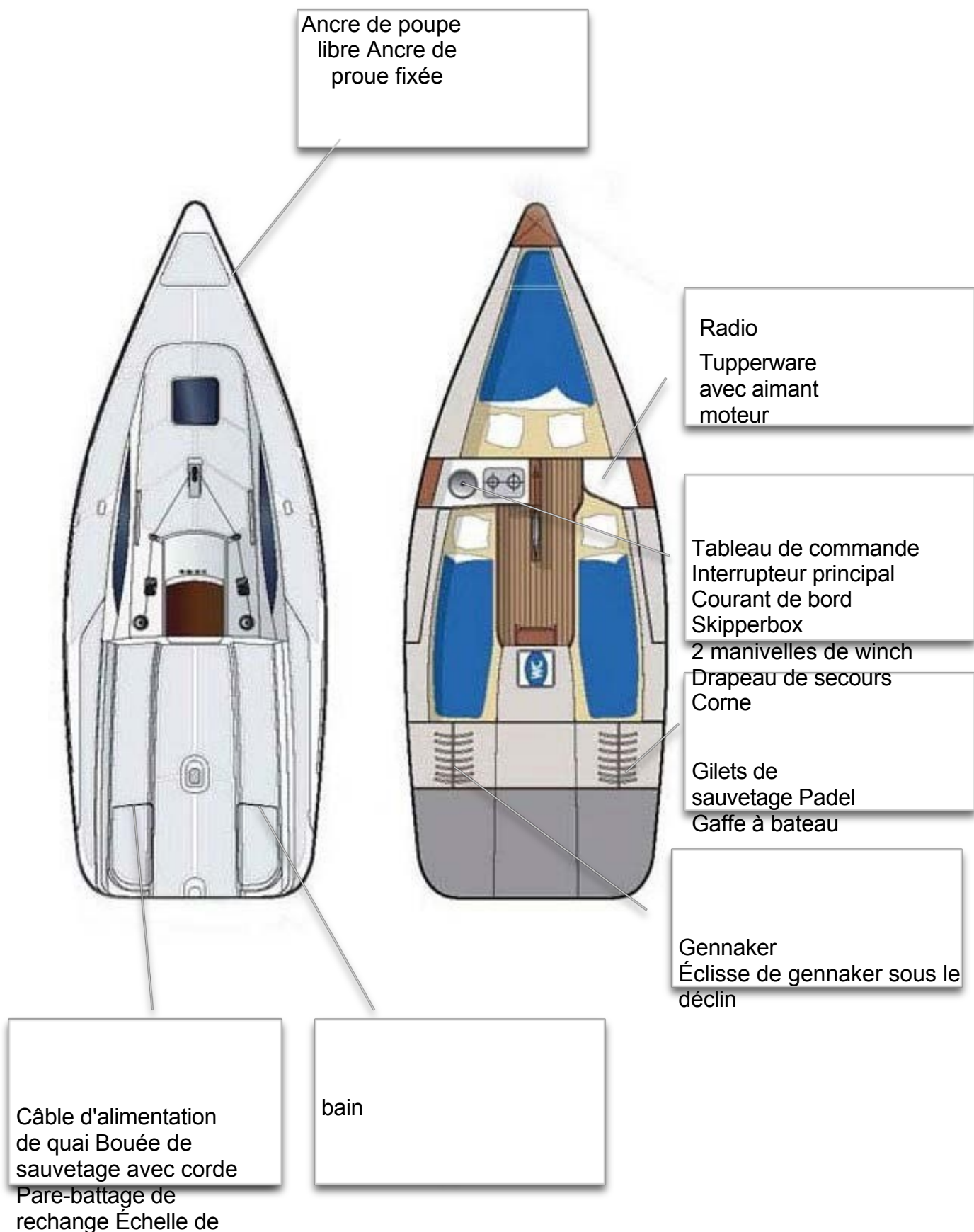
Drapeau de secours & corne près de la table de navigation SB au milieu du bateau

Les cartes d'identité du bateau dans la boîte avec le journal de bord et le manuel près de la table de navigation SB au milieu du bateau.

Nombre de personnes : 5 personnes maximum

Plan d'accumulation

Que trouver et soigner, et où ?



B
o
u
t
o
n

o
n
/
o
f
f

B
a
t
t
e
r
i
e

F
e
n
d
e
r
A
m
a
r
r
a
g
e

P
ü
t
z

a
v
e
c

c
h
i
f

fon Brosse et
manche

Listes de contrôle

Liste de contrôle - quitter le bateau

Lis la liste de contrôle suivante et note les défauts/dommages dans le journal de bord. Des photos à la fin du manuel servent également d'orientation.

Les dommages et pertes non signalés sont à la charge du dernier utilisateur !

Qu'est-ce qui est organisé et comment

- Eteindre les deux interrupteurs principaux.
- Niveau de la batterie du moteur inférieur à 70% -> monter le câble d'alimentation de quai et le charger.
- Retirer l'aimant d'arrêt d'urgence et l'alimenter.
- Vérifier que l'amarre à tribord se trouve en dehors du moteur.
- Détendre l'étau arrière et imposer Dirk
- Accrocher le cas
- Tendre l'écoute de grand-voile
- Fermer la fermeture éclair du sac Main-Drop
- Monter le tour de cou (deux lignes du Lazy-Jack viennent se fixer au mât)
- Enrouler les écoutes et les ranger dans les poches
- Enfiler le cordage de l'enrouleur et le mettre dans les poches.
- Enfiler proprement la drisse de grand-voile, le cordage de ris, le dirk et le hale-bas de bôme.
- Fixer la barre avec un anneau métallique et un élastique
- Bien fixer deux défenses à tribord et une à bâbord
- Nettoyer le bateau avec un chiffon et un seau à pots !
- Emporter les déchets et les éliminer
- Entrée du journal de bord pour le check-out -> (code QR !)
- Mettre en place la cloison enfichable et fermer l'écouille -> fournir les clés dans la boîte à clés au début du ponton.

Liste de contrôle - prendre le bateau

Lis la liste de contrôle suivante et note les défauts/dommages dans le carnet de bord. Des photos à la fin du manuel servent également d'orientation.

Les dommages et pertes non signalés sont à la charge du dernier utilisateur !

Qu'est-ce qui est organisé et comment

- Contrôle des dommages / défauts -> Journal de bord QR.
- Contrôler les défauts du journal de bord
- Nettoyer le bateau avec une brosse
- Allumer les deux interrupteurs principaux et l'alimentation électrique selon les instructions.
- Fixer l'aimant d'arrêt d'urgence Fixer au bouton d'arrêt
- Tendre légèrement l'étai arrière
- Enlever la sécurité de l'enrouleur
- Détacher l'enrouleur dans le cockpit (à tribord)
- Préparer la grand-voile
- Déposer selon les instructions page 12.

Liste de contrôle - Instruction

- Ponton, port, environnement
- Préparer le bateau / contrôle
- Préparer les voiles
- Électricité et affichage embarqués
- Bateau à l'intérieur
- Caisse à dos SB (mouillée)
- Caisse à dos BB sèche :
- Moteur
- Explication de la manœuvre de largage
- Mettre les voiles
- Grande voile
- Enrouleur de foc
- Prise de ris
- Récupérer les voiles
- Lazy bag et cheminée pour grandes voiles
- Manœuvre d'amarrage
- Quitter le bateau

Informations sur le territoire du lac de Neuchâtel



Au pied sud du Jura, entre la ville qui porte le nom de Neuchâtel (Neuchâtel) et Yverdon-les-Bains, s'étend le lac de Neuchâtel, long d'un peu plus de 38 kilomètres et large de 8 kilomètres, qui est relié par des canaux navigables aux lacs voisins de Morat et de Bienne.

Le lac de Neuchâtel est le plus grand lac entièrement situé en Suisse. Avec une superficie de près de 218 km², le lac de Neuchâtel offre aux navigateurs une fantastique zone de navigation avec une multitude de possibilités pour s'adonner à leur hobby.

Cependant, il y a encore quelques spécificités de territoire à prendre en compte et nous sommes heureux de te les signaler ici.

Si tu le souhaites, tu peux trouver d'autres conseils et informations sur Internet, par exemple sur <https://www.segelrevier.ch/schweiz/neuenburgersee-schweiz>

ZONES UNIVERSELLES et ZONES DE FERMETURE

En général, les yachts profonds doivent se tenir à distance de la rive sud et naviguer avec prudence sur les zones côtières à l'ouest et à l'est. Pour visiter les beaux endroits de baignade et les plages, tu peux rentrer la quille de Rani et profiter de quelques belles heures de baignade avec un tirant d'eau d'environ 40 cm.

Une grande partie de la rive sud est une réserve naturelle ou une zone militaire interdite. Celles-ci sont indiquées par des tonnes jaunes, ne pas respecter cette signalisation coûte vite cher. Une distance d'au moins 25 mètres doit être respectée par rapport à la rive et aux roseaux.

Si l'eau devient soudainement verte claire, elle devient rapidement peu profonde - fais alors attention à ton tirant d'eau. Il faut donc naviguer prudemment à tout moment, les endroits correspondants sont indiqués sur les cartes marines.

CONSEILS DE SERVICE

Le Rani se prête tout à fait à des croisières plus longues, de plusieurs jours, sur le lac de Neuchâtel. La région offre une multitude de destinations de croisière attrayantes qui garantissent le plaisir de naviguer et

des journées de vacances amusantes. Quelques ports recommandés sur le lac de Neuchâtel sont par exemple

Estavayer-le-Lac avec une excellente infrastructure, une belle vieille ville et un amusant musée des grenouilles. Conseil : dîner au bistrot du port sur la terrasse magnifiquement située.

Chevroux offre des places d'hôtes bien situées et une très belle plage de baignade directement sur le port.

Grandson est le port pour les découvertes sur le haut du lac. Un beau village et de bonnes liaisons de bus avec la ville voisine **d'Yverdon-les-Bains**, qui n'a malheureusement pas un bon port.

Auvernier, enfin, invite à la dégustation de différents vins de la région.

Ce n'est qu'une petite sélection. On peut passer ses vacances au bord du lac de Neuchâtel !

CONDITIONS DE VENT

Le lac de Neuchâtel dispose d'un système d'alerte en cas de tempête.

Ce sont des lampes jaunes clignotantes qui sont placées à la sortie des grands ports et qui sont bien visibles sur tout le lac. Si **elles clignotent à une fréquence lente (40 fl.), c'est un avertissement de vent fort, si elles clignotent soudainement de manière plus frénétique (90 fl.), il faut s'attendre à un vent fort.**

Les directions de vent dominantes sont le sud-ouest (Le Vent) ou le (nord-)est (Bise).

Avec ces vents, le lac peut devenir un peu inconfortable en raison de sa topographie, même avec des vents moyens. En raison du long chemin que le vent doit parcourir sur le lac (fetch), une houle se forme à partir d'une force de vent d'environ 4-5 BF à partir du milieu du lac, ce qui est assez inconfortable pour les petits bateaux, avec des vagues assez hautes, raides et courtes.

Demander les prévisions météorologiques et les inclure dans la planification de la croisière fait partie des règles de bonne conduite en mer.

Un vent appelé **joran** se produit assez régulièrement, surtout en été.

Ce joran est un vent descendant qui, en été, par beau temps, commence en fin d'après-midi ou en début de soirée avec une force allant jusqu'à 4-6 du nord au nord-ouest, dure quelque temps puis se calme.

Ces vents descendants sont les plus forts sur le lac de Neuchâtel, à la sortie de la vallée du Val-du-Travers (près d'Auvernier), et peuvent parfois faire sortir de son humeur de vin blanc de manière imprévue un capitaine de loisir qui navigue à la légère.

La cheminée de l'usine d'incinération des déchets, visible de loin à la sortie de la vallée du Val-du-Travers, est un bon indicateur.

De manière beaucoup plus irrégulière et heureusement plus rare, le [redoutable Joran Dynamique](#) se produit en été.

Ce vent froid de montagne soufflant de l'ouest au nord-ouest tombe sur le lac de **manière totalement impromptue** depuis le pied sud du Jura et peut avoir une grande force. Le Joran dynamique est souvent associé à des fronts froids ou des orages dans le Jura, qui traversent la chaîne de montagnes. Un signe infaillible qui indique que le processus est sur le point de commencer est l'apparition d'un **rouleau de nuages** presque noirs au-dessus de la crête du Jura. Lorsque les premiers **lambeaux de nuages se détachent** de ce rouleau **en direction du lac**, tu devrais déjà être au port ou avoir pris tes dispositions pour la tempête.

Ce vent représente parfois un danger pour l'équipage et l'équipement ! Il faut prendre toutes les dispositions nécessaires en cas de vent fort.

Le Joran Dynamique arrive **en force en quelques secondes** et peut même **atteindre la force d'un ouragan** en cas de rafales.
atteindre.

INFOS MÉTÉO SUR INTERNET :

Météo actuelle à Nid-du-Crô : <https://www.cvn.ch/services/meteo/> Prévisions de vent NE-mer : <http://www.windguru.cz/de/index.php?sc=11916> Prévisions météo : <http://meteonews.ch/de/Wetter/G2659494/Neuenburgersee> Thèse intéressante sur le Joran : [télécharger le fichier PDF](#)