

sailbox

Manuel du mOcean

Generation 2 (G2)



mOcean

SCHEMA D'AIDE

Numéro d'urgence : 117

Chaque fois qu'il y a un danger pour l'équipage ou le bateau !

Numéro d'aide immédiate : +41 44 500 66 99

Lorsque le bateau ne peut pas être utilisé !

Déclaration de sinistre :

Code QR sur le bateau ou sur sailbox.ch/report

Chaque fois que tu constates ou que tu as causé un dommage !

IMPRESSUM

Sailbox
Walchestrasse 30, CH-8006 Zürich
+41 44 500 66 96, office@sailbox.ch

© Sailbox

Ver.: FR 1.0

INTRODUCTION

Chaque jour, l'équipe Sailbox met tout en œuvre pour fournir à ses membres des bateaux propres et en parfait état, afin de leur permettre de vivre de **formidables expériences de navigation**.

Une **préparation consciencieuse** et une **utilisation appropriée** des bateaux permettent d'éviter les accidents et de limiter les dommages. Tu contribues ainsi de manière importante à la qualité et à la pérennité de Sailbox. Ta contribution est la seule façon pour Sailbox de continuer à proposer la navigation sur les lacs suisses à des **tarifs avantageux** en tant qu'**organisation à but non lucratif**.

Dans le **dispositif de sécurité** de chaque lieu, tu trouveras des informations sur les conditions de vent, la nature des rives et les consignes de sécurité spécifiques. Le **manuel du mOcean** te donnera les instructions et les conseils pour une utilisation appropriée du bateau ainsi que les informations sur l'utilisation du moteur en place.

Toutes les instructions contenues dans ces documents **doivent être respectées**.

Merci beaucoup pour ta coopération et bonne navigation avec mOcean !

Ton équipe Sailbox

CONTENU

CARACTÉRISTIQUES MOCEAN G2	4
LISTE D'INVENTAIRES	5
DIRECTIVES D'UTILISATION DU VOILIER	6
SYSTÈME ÉLECTRIQUE	12
HISSER ET AFFALER LA GRAND-VOILE	14
DÉROULER ET ROULER LE FOC	16
PRISE DE RIS	17
TRAPÈZE	18

CARACTÉRISTIQUES MOCEAN G2

MOCEAN – CONÇU POUR SAILBOX

Le voilier mOcean a été spécialement conçu pour Sailbox et ses exigences en matière de partage, de formation, d'apprentissage et d'événements sur les lacs suisses.

La surface de voile importante du mOcean le rend très agile, même par vent faible. Toutefois, cela implique de réduire la voilure dès que le vent se lève (à partir d'environ 3 Bft.).

Avec son grand cockpit ouvert et sa bôme haute, le mOcean est idéal pour les sorties jusqu'à sept personnes. Il est volontairement simple et n'est équipé que des dispositifs de réglage les plus importants. La proue en mousse, le moteur électrique et le trapèze sont d'autres composants faciles à utiliser du mOcean.

MOCEAN DE DEUXIÈME GÉNÉRATION

La première version (G1) du mOcean a été produite jusqu'en 2016. La deuxième version (G2) du mOcean est arrivée avec le bateau #30. Les bateaux sont identiques dans leur conception générale et dans les matériaux utilisés. Seuls quelques détails ont été optimisés :

Différences entre G2 et G1 :

- Deux ouvertures au milieu du bateau : derrière pour le moteur et devant pour l'accès à la coque (caisse du milieu du bateau)
- Coffres de rangement latéraux
- Échelle de bain à l'arrière
- Connexion pour USB et pilote automatique
- Forme angulaire du rouf (cap)
- Les taquets coinçeurs de l'enrouleur de foc et des drisses de foc et grand-voile sont à l'extérieur du rouf (cap).
- Plateforme à l'avant pour une montée facile sur le voilier



LISTE D'INVENTAIRES

PETITE BOÎTE RAKO - SKIPPER BOX

-  1x badge pour le moteur électrique
-  1x pavillon de détresse
-  1x corne de brume
-  1x manivelle de winch
-  1x copie du permis de navigation
-  1x gyrophare blanc
(uniquement là où cela est prescrit par le canton)

DEUX GRANDES BOÎTES RAKO

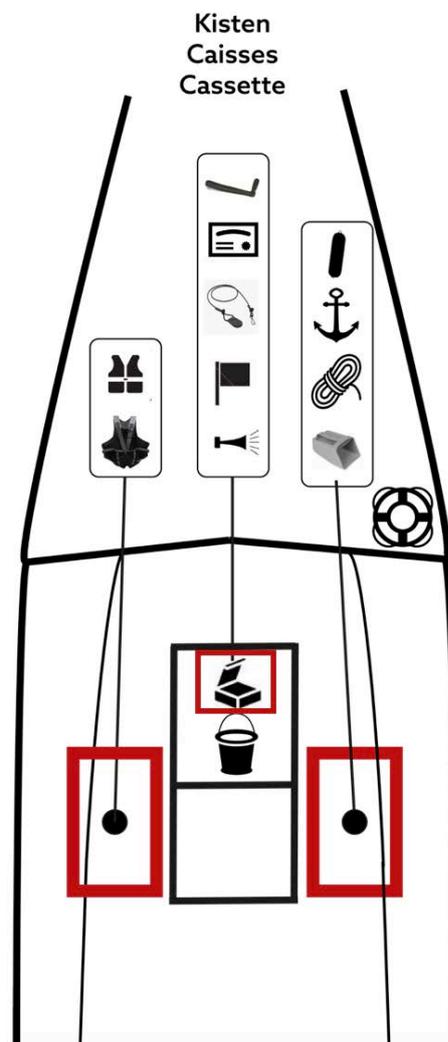
-  7x gilets de sauvetage
-  2x ceintures de trapèze
-  1x ancre et sa ligne de mouillage
-  2x (coussins) pare-battage
-  2x amarres + 1x corde de remorquage
-  1x écope

MATÉRIEL DE NETTOYAGE

-  1x seau
-  1x éponge
-  1x balai-brosse

MATÉRIEL SUPPLÉMENTAIRE

-  1x pagaie
-  1x gaffe
-  1x bouée de sauvetage

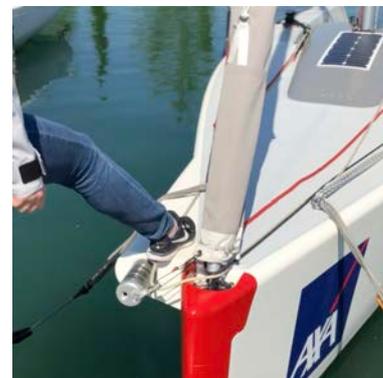


DIRECTIVES D'UTILISATION DU VOILIER

MONTER À BORD DU MOCEAN

Utilise des chaussures de voile que tu enfileras devant le bateau. Elles doivent être propres, avec des semelles claires (qui ne laisse pas de trace) et antidérapantes.

Lorsque tu montes à bord d'un mOcean, **passes par le côté (tribord)** et fais attention à **ne pas marcher sur la proue** en caoutchouc coloré (proue PUR). Celle-ci peut se détacher sous l'effet d'une charge.



EAU DANS LA CALE (ENTRETIEN)

Avant et après chaque navigation, retires toute l'eau qui pourrait se trouver dans le coffre central. L'idéal est d'utiliser une éponge. La cale doit être sèche lorsque tu quittes le bateau.

Les bateaux sont équipés d'une pompe de cale automatique. Elle permet d'éviter qu'il n'y ait de l'eau dans la cale. Toutefois, elle ne se met en marche qu'à partir d'un niveau d'eau d'environ 5 cm.

BALAI-BROSSE, ÉPONGE ET SEAU (ENTRETIEN)

La brosse est rangée à tribord, vers la proue. Le seau contenant l'éponge se trouve au milieu du bateau, entre les deux caisses Rako.

Chaque sortie avec le bateau implique son nettoyage. De la saleté s'accumule rapidement avec la pollution atmosphérique et les oiseaux. La brosse et beaucoup d'eau sont l'idéal pour éliminer la saleté. Le seau sert à vider l'eau dans le bateau et à rincer la saleté vers la poupe. Il est interdit d'utiliser des produits de nettoyage sur l'eau, même des savons biodégradables !



GILETS DE SAUVETAGE, BOUÉE DE SAUVETAGE ET CEINTURES DE TRAPÈZE (SÉCURITÉ)

Fais attention à ce que les ceintures de trapèze et les gilets de sauvetage soient correctement rangés dans la caisse Rako. En dehors des caisses, ils peuvent être mouillés ou glisser vers l'arrière de la coque. La caisse Rako contient : 2 ceintures de trapèze, 5 gilets de régates avec une flottabilité de 45 N (rouges) ou 50 N (bleus) et 7 gilets de sauvetage avec une flottabilité supérieure à 80 N (orange avec col).

Un gilet de régates ou de sauvetage doit être porté par toutes les personnes à bord dans les situations suivantes :

- ✓ lorsque la température de l'eau est inférieure à 18 degrés
- ✓ la nuit (du coucher au lever du soleil)
- ✓ en cas de vent de plus de 11 nœuds ou à partir de 4 Beaufort
- ✓ en cas d'avis de vent fort et en cas d'avis de tempête
- ✓ en cas de navigation en solitaire

La bouée de sauvetage est placée sous le pont, vers la proue, dans le compartiment intermédiaire du côté tribord. Par vent fort, il est recommandé de garder la bouée de sauvetage à portée de main sous le rouf (cabine avant / cap), vers la proue. N'oublie pas de la ranger sous le pont après la navigation.

CORNE DE BRUME ET PAVILLON DE DÉTRESSE (SÉCURITÉ)

La corne de brume et le pavillon de détresse se trouvent dans la boîte du skipper (**skipper box**). Dans certains cantons, un gyrophare blanc supplémentaire est obligatoire. Celui-ci se trouve également dans la **skipper box**.

DOCUMENTS

Seule la copie du **permis de navigation** du bateau se trouve à bord du bateau dans la **skipper box**. Tous les autres documents (**informations sur l'emplacement, dispositif de sécurité, manuel du moteur et manuel du mOcean**) sont disponibles en ligne sur la page de l'emplacement correspondant au bateau. Tu y trouveras toujours la version la plus récente.

MANIVELLE DE WINCH

Pendant la navigation, la manivelle doit toujours être rangée dans l'une des poches du cockpit ou dans la poche latérale du sac à gennaker/spinnaker. Elle ne doit pas être laissée sur le winch afin d'éviter qu'elle ne tombe à l'eau. À la fin de ta navigation, la manivelle doit être rangée dans la **skipper box**.

COFFRE CENTRAL

L'intérieur de la coque du mOcean s'étend jusqu'à la poupe (arrière). Par conséquent, l'équipement doit toujours être rangé conformément aux instructions et ne doit pas être placé sans être sécurisé dans le coffre. S'ils sont mal placés, les objets peuvent glisser vers la poupe, où ils seront introuvables.

Sur tous les mOcean, la **skipper box** est placée au centre, devant le seau. Les deux grands coffres sont poussés latéralement vers l'avant entre la quille et le bordé. Cela les empêche de glisser en cas de gîte.

Le seau doit être placé au centre, directement sous la serrure, car l'eau de pluie peut s'y infiltrer. La serrure du mOcean n'est pas 100 % étanche. Si les caisses ne sont pas correctement rangées, l'eau peut s'infiltrer dans l'espace de rangement en cas de forte pluie.

ÉCOPE ET ANCRE

L'écope et l'ancre (avec la ligne de mouillage) doivent être placés dans une caisse Rako, conformément à la description de l'image.

GAFFE ET PAGAIE

La gaffe et la pagaie sont généralement placés à tribord dans le rouf (cap) afin d'être rapidement accessibles en cas d'urgence.

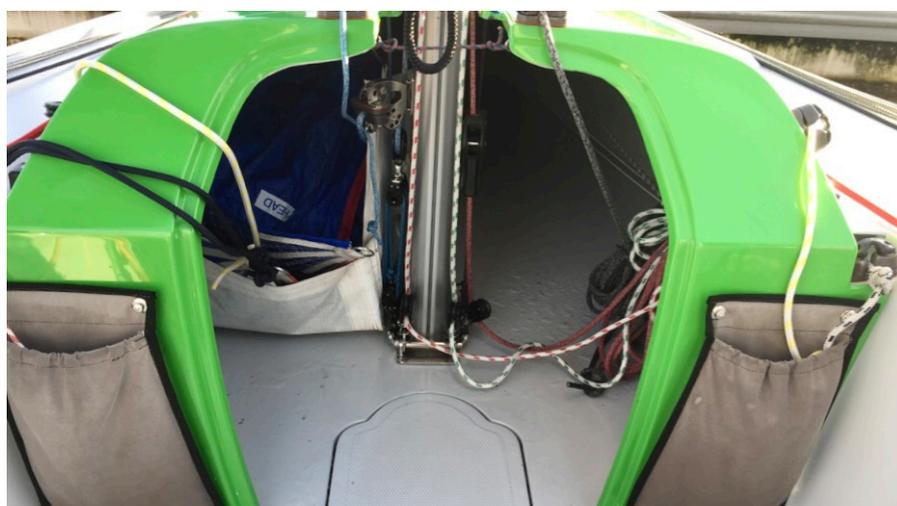
AMARRES / PARE-BATTAGES

Les amarres supplémentaires sont toujours rangées proprement dans une caisse Rako. Lorsque les pare-battages ne sont pas utilisés, ils sont rangés dans le rouf (cap), vers la proue. Selon la situation sur place, les bateaux sont amarrés et protégés différemment. Avant de partir, essaie de mémoriser l'amarrage correct ou prends-le en photo. Tu trouveras également des instructions à ce sujet dans les informations relatives à chaque emplacement.

GRÉEMENT COURANT

Les drisses et les écoutes doivent être tendues lorsque tu quittes le bateau et rangées autant que possible sous le rouf (cap). Le gréement courant est ainsi protégé du soleil et de l'eau.

Fais attention à ce que le gennaker/spinnaker soit entièrement rangé sous le rouf (cap) dans le sac prévu à cet effet afin d'éviter toute infiltration d'eau de pluie. Pousse le sac à gennaker/spinnaker vers la proue. Les écoutes de gennaker/spinnaker doivent reposer sur le pont (et non dans l'eau) et être bloquées des deux côtés dans les taquets coinçeurs.

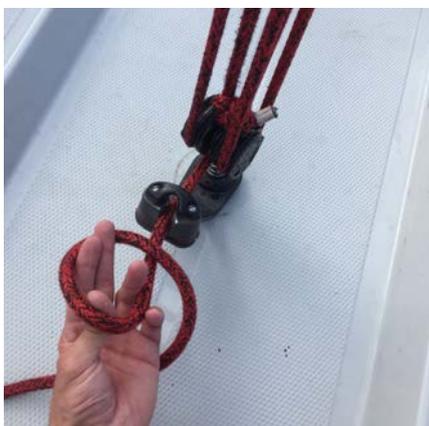


VOILE / BÔME / ÉCOUTE DE GRAND-VOILE

La grand-voile est ferlée (pliée) en forme de S sur la bôme, comme sur la photo, et fixée à l'aide de trois rabans/garcettes. Fais attention à ce que la voile soit pliée de manière régulière et repose le plus possible à plat sur la bôme. Fixe la drisse de grand-voile à l'extrémité de la bôme afin de soulager la tension du hale-bas. Monte la bôme vers le haut à l'aide de la drisse de grand-voile jusqu'à ce qu'elle soit à l'horizontale.



Tends l'écoute de grand-voile et fixe-la dans le taquet coinçant afin que la bôme ne puisse pas bouger. Il est important de sécuriser l'écoute de grand-voile avec un demi-tour autour du taquet coinçant afin qu'elle ne puisse pas se détacher.



Fixe l'écoute de grand-voile sur la bôme afin qu'elle reste à l'abri de la pluie sous la bâche.

Tous les éléments de réglage doivent être détendus après la navigation ! Hale-bas, bordure de grand-voile, drisse de foc. Cela permet de soulager les voiles et de les préserver.



BARRE

Place l'élastique de barre franche avec la boucle devant le stick (rallonge de la barre) afin que celle-ci ne bouge pas trop. Si tu places l'élastique à l'arrière du stick, il perdra de son efficacité et le stick sera endommagé.



BÂCHE DE BÔME ET HOUSSE DE FOC

Avant de partir, détache la housse de foc et la bâche de bôme et plie-les. La housse de foc est hissée sur la drisse de grand-voile noire et blanche. Après avoir retiré la housse de foc, la drisse de grand-voile doit être sécurisée afin qu'elle ne remonte pas au sommet du mât.

Range la bâche de bôme et la housse de foc dans le coffre central.



Enrouler la bâche de bôme



Plier la housse de foc



Fixer la drisse de gennaker/spinnaker au mât

DUCK PREVENTER

Chaque bateau est équipé d'un Duck Preventer. Celui-ci est destiné à empêcher les canards et les saletés de pénétrer sous le rouf (cap). Avant de partir, détache le Duck Preventer (housse en tissu permettant d'accéder à la proue), enroule-le et range-le dans le coffre central.

Après la navigation, remets le Duck Preventer en place. Pose-le devant l'ouverture et assure-toi que toutes les cordes sont rangées derrière la housse. Remets le Duck Preventer en place en commençant par le haut. Fais attention à installer correctement le Duck Preventer, car il n'aura l'effet souhaité que s'il est bien positionné.



SYSTÈME ÉLECTRIQUE

ALIMENTATION ÉLECTRIQUE / RACCORDEMENT À TERRE

Lorsque c'est possible, le mOcean dispose d'une rallonge pour brancher le bateau à une borne électrique à quai. Cette rallonge permet de recharger la batterie du moteur électrique et la batterie de consommation (pour le feu de mât, la pompe de cale automatique et le système de surveillance à distance).

Débranche d'abord l'extrémité du câble de la prise sur le quai, puis déconnecte le câble d'alimentation du mOcean et pose-le soigneusement sur le ponton.

Pour le rebrancher le bateau, procède dans l'ordre inverse : branche d'abord le câble au mOcean, puis l'extrémité à terre à la prise 230V.

Vérifie que le voyant rouge situé à côté de la prise à bord s'allume lorsque tu quittes le bateau. S'il ne s'allume pas, cela signifie que le circuit électrique n'est pas fermé et doit être vérifié.



INTERRUPTEUR PRINCIPAL

INTERRUPTEURS

Le mOcean dispose de différents interrupteurs électriques en fonction de la configuration du moteur.

L'**interrupteur principal du moteur** se trouve à côté de la manette des gaz dans la niche (cavité sur le côté bâbord), il doit être allumé avant de démarrer le moteur, puis éteint à la fin de la navigation.

Le **coupe-circuit 12 V** se trouve sur le bord de l'ouverture du coffre de rangement à l'avant ou à l'arrière. Il ne doit **jamais être éteint** !

De plus, l'interrupteur ON/OFF du feu de mât se trouve dans la niche à bâbord. Lorsque le feu de mât est allumé, l'interrupteur s'allume en vert.

ATTENTION : lorsque tu éteins l'interrupteur principal du moteur, le feu de mât ne s'éteint pas !



Interrupteur principal du moteur Feu de tête du mat (vert)



Interrupteur principal 12V

INSTALLATION SOLAIRE

Les bateaux mOcean amarrés à une bouée sont équipés d'une installation solaire en deux parties :

Panneau solaire sur le rouf (cap) : recharge la batterie 12 V (batterie de consommation). Ce panneau solaire est installé de manière fixe.

Panneau solaire à l'arrière du cockpit : recharge la batterie du moteur. Ce panneau peut rester en place lorsque le vent est de force 2 Bft maximum, car il ne se trouve pas dans la zone de travail de l'équipage. **MAIS : attention aux câbles !**

Ce panneau solaire est fixé à l'aide de quatre crochets : à l'arrière, les crochets sont accrochés aux œillets du tableau arrière. À l'avant, ils sont accrochés aux boucles prévues à cet effet sur les côtés bâbord et tribord du cockpit.

Lorsque les panneaux solaires sont sales, leur rendement diminue considérablement. Ils doivent donc être nettoyés soigneusement avant le départ. Vous pouvez utiliser une brosse et de l'eau, mais jamais de produit de nettoyage.



Panneau solaire sur le rouf (cap)



Panneau solaire à l'arrière du cockpit

HISSER ET AFFALER LA GRAND-VOILE

PRÉPARER LA GRAND-VOILE

1. Retire la bâche de bôme et range-la soigneusement dans le coffre. Détache tous les rabans (cordages) sauf un et range-les également soigneusement afin qu'ils ne tombent pas par-dessus bord et ne se perdent pas.
2. Une fois sur l'eau, fixe la tête de grand-voile et le coulisseau supérieur du mât à l'aide de la goupille. Cela permet de protéger la tête de grand-voile. Cette précaution n'est pas nécessaire pour les grand-voiles équipées du système d'extension automatique FAT HEAD.
3. Retire la drisse de grand-voile du mât et attache-la à la tête de grand-voile à l'aide de la manille.



Système Toppin



Système d'étirement automatique FAT HEAD

HISSER LA GRAND-VOILE

La drisse de grand-voile se trouve sous le rouf (cap) sur le support de mât et est fixée à l'aide d'un taquet Spinlock. Lors du hissage, le taquet Spinlock peut rester fermé.

1. Place le bateau à environ 200 m du rivage, face au vent avec le moteur en marche.
2. Détache toutes les cordes de réglage → hale-bas et cunningham, les deux bossés de ris et l'écoute de grand-voile.
3. Hisse la grand-voile. Il est préférable d'être à deux : une personne tire au niveau de la sortie du mât sur le pont. La deuxième personne tire sur la drisse derrière la poulie de renvoi avec le taquet Spinlock fermé. Assure-toi toujours que le mOcean est face au vent.



Ne jamais hisser ou régler la drisse de grand-voile à l'aide du winch !

La drisse de grand-voile est suffisamment tendue lorsqu'il n'y a pas de mou entre les chariots et les coulisseaux de mât. Si du « mou » est observé, recommence à l'étape 1 et retends la drisse.

AFFALER LA GRAND-VOILE

1. Mets le moteur en marche à environ 200 m du rivage (conformément au manuel du moteur de ton bateau) et maintiens le yacht dans le vent.
2. Détache toutes les cordes de réglage et l'écoute de grand-voile.
3. Tiens la drisse de grand-voile dans la main et ouvre le taquet de la drisse. Récupère la voile de manière contrôlée et plie-la uniformément le long du rail du mât.
4. Si un toppin est présent, détache le coulisseau supérieur du mât. Remets la goupille en place afin qu'elle ne se perde pas. Le fil de sécurité est très fin et peut se rompre.
5. Plie la grand-voile en S sur la bôme en partant de l'arrière et tire-la vers l'arrière pour l'aplatir. Fixe ensuite la voile avec les rabans.
6. À l'aide de la manille, fixe à nouveau la drisse de grand-voile comme balancine à l'extrémité de



la
bôme.

DÉROULER ET ROULER LE FOC

HISSER LE FOC

Le foc est enroulé ou déroulé à l'aide de la bosse d'enrouleur (à gauche du rouf (cap)). Lors de la mise en place, la bosse d'enrouleur est détachée et le foc est déroulé à l'aide de l'écoute. Dès que le foc est en place, il doit être immédiatement tendu afin qu'il ne flotte pas.

AFFALER LE FOC

Le foc ne doit être enroulé que sur un bord de vent arrière. Sur ce bord, la pression dans la voile d'avant est la plus faible, car elle se trouve dans le sillage de la grand-voile.

Comme la voile ne possède pas d'étai profilé, le foc n'est enroulé que dans sa partie inférieure. Lorsque le vent est fort ou que l'on navigue au près, il peut rester un « sac » dans le haut de la voile qui bat au vent et endommage la voile (sablier). Le foc peut alors se dérouler tout seul grâce à la surface d'attaque (sac dans le haut) ! De plus, les coulisseaux sont inutilement sollicités lorsque le foc est tendu et finissent par se rompre.

Lors de l'enroulement, retiens légèrement la voile avec l'écoute de foc afin que la voile ne soit pas trop tendue, mais bien enroulée. La tension de l'amure peut être réglée à l'aide de la corde bleu clair (sur le rouf (cap)).

ENROULEUR DE FOC BLOQUÉ

En cas de problème, tel qu'un papillon (nœud sur l'étai) ou un blocage de l'enrouleur de foc, le foc doit être affalé. La drisse de foc se trouve sous le capot, sur le côté bâbord du support de mât. Il faut d'abord détendre légèrement le tendeur de drisse de foc afin de pouvoir dégager la drisse de foc du taquet.

Fais attention à ce que le foc ne tombe pas à l'eau. Si le foc se trouve sur le pont avant, fixe le haut vers le bas et attache la voile au milieu afin qu'elle ne s'envole pas.

Ne résous jamais les problèmes avec le winch et la manivelle !

Si tu as dû affaler le foc, contacte le numéro d'aide immédiate de Sailbox.



Bosse d'enrouleur du foc



Palan de drisse de foc et drisse de foc

PRISE DE RIS

LE FOC

Le foc **ne doit pas être partiellement enroulé** pendant la navigation ! Le foc est soit entièrement enroulé, soit entièrement déroulé.

Par vent fort, le mOcean peut très bien naviguer uniquement avec la grand-voile. Il vire, empanne et remonte bien au vent. Tu ne peux pas naviguer avec le foc uniquement. Sans grand-voile et par vent fort, tu ne peux pas naviguer au près.

PRISE DE RIS DE LA GRAND-VOILE

Pour prendre un ris dans la grand-voile, il est préférable de naviguer au près avec le vent de tribord. Cela te donne la priorité et tu n'as pas à te soucier des autres bateaux. Tu peux également remonter au vent, puis maintenir le bateau dans le vent à l'aide du moteur.

1. L'équipier prépare la drisse de grand-voile et la bosse de ris et choque le hale-bas. Le barreur choque l'écoute de grand-voile, si bien que la voile tue dans le vent.
2. L'équipier choque la drisse de grand-voile lentement jusqu'à ce que l'œillet de ris se trouve à 5 cm de la bôme.
3. Il fixe l'anneau D (œillet de ris) dans le crochet du vit-de-mulet, ferme le coinqueur et étarque la drisse de grand-voile à fond.
4. Il borde la bosse de ris (la grand-voile doit être bien choquée) jusqu'à qu'il n'y ait plus d'espace entre la voile et la bôme et la bloque avec le taquet coinqueur. Sur les G2, les taquets coinqueur se trouvent à l'avant de la bôme.
5. Ris 1 : cordage blanc-rouge
6. Ris 2 : cordage blanc-vert
7. Borde la grand-voile et utilise le hale-bas si nécessaire.



LÂCHER LE RIS DE LA GRAND-VOILE

1. Détache l'écoute de grand-voile et le hale-bas.
2. Détache complètement la ou les bosses de ris.
3. Détache ensuite la drisse de grand-voile et retire l'œillet de ris du crochet de ris.
4. Hisse bien la drisse de grand-voile à la main
5. Borde la grand-voile et tire sur le hale-bas si nécessaire.

TRAPÈZE

Pour sortir avec le trapèze, déplace le poids de ton corps vers l'arrière après t'être accroché jusqu'à ce que tu sois entièrement suspendu dans le harnais. Place ensuite ta jambe avant sur le bord du bateau et pousse sur le bord du bateau pour te propulser. Ramène ta jambe arrière et place-la également sur le bord du bateau.

Avant de sortir, assure-toi que la corde du trapèze à laquelle tu es accroché est tendue et qu'elle ne frotte pas contre les haubans ou ne s'accroche pas dans la barre de flèche. Pour cela, place-toi toujours à environ 1 m derrière le hauban. Si la corde est détendue, l'anneau métallique peut se détacher tout seul du crochet de la ceinture de trapèze et tu risques de tomber à l'eau.

Au trapèze, tu te tiens droit. Pousse tes hanches vers le haut et contracte tes abdominaux. Les jambes sont positionnées de manière à avoir une position stable et à pouvoir contrer les forces générées. La jambe avant est tendue et le pied pointe dans le sens de la marche. La jambe arrière peut être légèrement fléchie et sert à amortir les vagues. Essaie d'anticiper les mouvements du bateau afin de pouvoir détendre, resserrer ou, si nécessaire, décrocher la drisse de réglage en hauteur du harnais du trapèze à temps. Il faut porter un gilet de sauvetage dans le trapèze. Enfile ton gilet de sauvetage automatiques par-dessus la sangle du trapèze ! L'écoute de gennaker/spinnaker peut être utilisée comme ligne de sécurité si elle est placée sans tension dans le taquet au vent.

