

Gingembre



Dossier technique

Saison 2006

Ce document à été conçu pour faciliter la prise en main du bateau, éviter les fausses manoeuvres et donner les informations indispensables à la sécurité de l'équipage et du bateau.

Un certain nombre d'indications ont un caractère contraignant (sécurité, entretien du moteur, passation du bateau, tenue des documents).

Mais surtout, il a pour but de vous permettre d'apprécier au maximum le plaisir de naviguer avec GINGEMBRE.

Cette première version est encore incomplète, peut être parfois peu clair ou imprécise. Toutes propositions de modifications ou adjonctions sont les bienvenues. Certaines fiches « blanches » ne demandent qu'à être complétées.

Ce document a été réalisé par le groupe GINGEMBRE, quelques membres du Groupe Genève, utilisateurs du bateau.

Le **gG** est constitué de son initiateur Eric COURT, de Henry DUBOIS-FERRIERE, Marcel ROTH, Michel RUFENACHT et Pierre-Alain SCHEIDEGGER

Le responsable du bateau

Vous trouverez par secteurs les informations essentielles qui sont consignées sur des fiches numérotées. Chaque fiche contient aussi le renvoi aux documents, matériels complémentaires et lieux où les trouver. Bonne navigation.

		Fiche	Page
SECURITE	Généralités : <i>Rappel des règles de sécurité, qui décide ?</i>	001	2
	VHF (GMDSS) + VHF portable : <i>appel de détresse, médical</i>	002	4
	Radar : <i>activation et utilisation de la zone de garde</i>	003	8
	Transpondeur radar : <i>activation et utilisation</i>	004	11
	Coffret de fusées	005	12
	Feu à bord : extincteurs	006	13
	Cisaille	007	14
	EPIRB : <i>utilisation</i>	008	15
	Barre de secours	009	16
	Annexe de survie : <i>activation</i>	010	17
	Perche IOR et bouée « fer à cheval » : <i>utilisation</i>	011	18
	Gilets de sauvetage	012	19
	Vannes et passes coque	013	20
	VIE A BORD	Entrer dans le bateau : <i>les clés, ...</i>	101
Electricité à bord : <i>batteries, panneau électrique, ligne de quai...</i>		102	24
Eau : <i>réservoir, jauge, pompes, circuit d'eau chaude, entretien</i>		103	27
Gaz : <i>bouteilles, vannes, utilisation de la gazinière</i>		104	28
WC : <i>procédure, vannes, kit d'entretien.</i>		105	29
Couchage : <i>utilisation, précaution couchettes carré, veilleuses</i>		106	30
Chauffage / frigol eau chaude: <i>utilisation et précaution</i>		107	31
Capote de cockpit		108	32
Liste des effets à emporter		109	33
MARCHE	Le moteur : <i>mise en route, contrôles, propulseur d'étrave</i>	201	34
	Feux de navigation : <i>liste et usage</i>	202	36
	Voiles : <i>garde robe, enrouleur GV, conseil pratique, étai largable</i>	203	37
	Mouillage : <i>guindeau, règle de sécurité</i>	204	40
	Annexe : <i>utilisation, moteur HB, utilisation</i>	205	44
NAVIGATION	Instruments, cartes : <i>mise en route (code) étalonnage</i>	301	45
	Centrale autohelm (CODE) : <i>utilisation, cartes numérisées</i>	302	47
	GPS : <i>mise en route</i>	303	48
	NAVTEX : <i>mise en route</i>	304	49
	RADAR : <i>mise en route</i>	305	50
	Transpondeur : <i>mise en route</i>	306	51
	Radio : <i>mise en route</i>	307	52
	Dossier skipper	401	53
	Passation du bateau	402	54
	Fiche technique	403	55
	Caractéristiques de GINGEMBRE	404	56

Le skipper

Le skipper est responsable de la sécurité des personnes embarquées, des tiers et des biens.

Le skipper prend toutes les décisions en rapport avec la sécurité et la marche du bateau.

Le skipper doit désigner un « second » qui exercera la fonction de skipper si lui-même est dans l'incapacité de l'exercer.

Le skipper informe et entraîne l'équipage dès le début de la croisière sur les mesures à prendre en cas de détresse ou « d'homme à la mer »

Le skipper a l'obligation de veiller à la tenue du livre de bord, il est responsable devant la loi de toute inexactitude ou omission.

Rappel important :

C'est le droit du pays dont le navire bat le pavillon qui est en usage en haute mer, dans les eaux territoriales si la loi de l'Etat souverain n'est pas déclarée impérative.

Nul n'est censé ignorer la loi ! En conséquence, le skipper veillera à être en conformité avec :

- L'ordonnance sur les yachts suisses naviguant en mer du 15 mars 1971 (loi fédérale sur la navigation maritime).
- Le règlement international pour prévenir les abordages en mer (obligatoire à bord).
- La législation du pays visité.

Le contrat de location signé par le skipper fixe les obligations de ce dernier vis-à-vis du loueur (CCS Groupe Genève)

Un dossier contenant les papiers officiels du bateau voir : [fiche 401](#)

Consignes permanentes pendant les navigations

Pendant la navigation :

Le port du harnais et du gilet **fiche 010** (brassière de sauvetage) est obligatoire dans les situations suivantes :

- Sous spi
- Dès la prise du premier ris
- En navigation de nuit
- Par temps brumeux

La longe est frappée sur une ligne de vie.

En navigation de nuit, chaque équipier de pont est muni d'une lampe de poche. Trois lampes torche sont sur le bateau. Stimuler les équipiers à disposer d'une lampe frontale personnelle. **Fiche 501**

Lorsqu'un équipier effectue une manœuvre sur le pont, un autre équipier (autre le barreur) doit être équipé afin de prêter main forte en cas de nécessité.

En navigation, il y a toujours au moins deux personnes sur le pont.

Navigation avec visibilité restreinte

- Utiliser la corne de brume à intervalles réguliers (env. 2 minutes)
- Allumer les feux de route
- Exercer une veille attentive **visuelle et radar**

Sécurité

VHF

002

Station fixe

La VHF fixe du bateau est une station classe D, elle permet de s'intégrer dans le dispositif **GMDSS** (Global Maritime Distress and Safety System) en zone A1 (zone côtière). Elle possède un appel sélectif numérique (DSC) et une identification (MMSI). Elle peut générer automatiquement un appel de détresse.

Cet équipement oblige le skipper ou un autre membre de l'équipage à être titulaire du **ROC** (Restricted Operators Certificate) ou du **SRC** (Short Range Certificate), ces documents sont reconnus et exigés par les autorités maritimes de tous les pays qui adhèrent à la convention SOLAS (international convention for the Safety Of Life At Sea).

Cette station est connectée au GPS Garmin de bord.
Lorsque la station est en fonction, le GPS doit l'être aussi.

Cette connexion permet de transmettre automatiquement l'heure d'appel lors des appels de routine DSC et surtout la **position** lors d'un appel de détresse.

Les bateaux non astreints GMDSS (plaisance, petite pêche) étant encore équipés pour une grande majorité de stations VHF classiques, les informations concernant la sécurité et la météo de la zone côtière continuent à être diffusées après un appel sur le canal 16. C'est pourquoi :

En navigation, la VHF doit être impérativement en veille permanente sur le canal 16

GINGEMBRE "Golf-India-November-Golf-Echo-Mike-Bravo-Roméo-Echo"

Call Sign : HBY 3651 "Hôtel-Bravo-Yankee-3-6-5-1" (usage, voir plus loin)

MMSI : 269157000 (inscrit dans la mémoire permanente de la station).

Utilisation :

A la mise en route de la station, il faut toujours vérifier le **volume sonore**, le **squelch** (suppression du « souffle » en absence d'émission) et l'**éclairage de l'affichage** (dimmer). Procédure :

- Mettre en route (bouton rotatif volume vers la droite).
- Baisser le squelch (bouton rotatif squelch vers la gauche) jusqu'à ce que l'on entende le « souffle ».
- Régler le niveau sonore du « souffle » de manière à ce qu'un appel (sensiblement même niveau sonore) soit intelligible dans le carré.
- Augmenter le squelch (bouton rotatif vers la droite) jusqu'à la disparition du « souffle ».
- Régler le niveau d'éclairage de l'affichage (touche dim maintenue enfoncée) jusqu'à l'obtention d'une bonne lisibilité en fonction de l'éclairage ambiant.

La **sélection des canaux** s'effectue au moyen du **clavier numérique** (le canal 16 bénéficie d'un accès direct par touche).

➡ Après avoir entré le n° du canal au clavier, il faut valider avec la touche E (execute). Sinon la sélection n'est pas prise en compte.

VHF DSC SIMRAD RD 68H



Appel de détresse (Mayday)

L'envoi d'un **appel de détresse** ne doit être exécuté que devant l'imminence d'un **danger grave pour l'équipage ou le bateau** et dans le cas d'un **homme à la mer**. Cette procédure est décidée par le **skipper ou son remplaçant**.

La station permet l'envoi d'un appel de détresse automatique contenant l'**identification** du bateau (MMSI), l'**heure**, la **position** du bateau et, si sélectionnée, la **nature de la détresse**.

Cette procédure s'effectue en maintenant le bouton **DISTRESS** (normalement protégé par un cache mobile) enfoncé pendant 5 secondes.

Cette procédure ne doit en aucun cas s'effectuer à titre d'essai.

Tout abus expose le skipper à un dédommagement conséquent et à des poursuites pénales.

La suite de la communication de détresse s'effectue (si cela est possible) sur le canal 16, transmettre le message suivant :

Mayday-Mayday-Mayday
De GINGEMBRE
"Golf- India November-Golf-Echo-Mike-Bravo-Roméo-Echo
"Hôtel-Bravo-Yankee-3-6-5-1"
Notre position est ?
Nature de la détresse
Nombre de personnes à bord

Des appels **d'urgence** (Pan Pan) ou de **sécurité** peuvent également être émis automatiquement (communication sur le canal 16).

Règles de trafic

- Ecouter avant d'émettre.
- Toujours indiquer le **nom du bateau** et son **indicatif** d'appel (call sign).
- Pas d'émission inutile, **le canal 16 ne doit être utilisé que pour établir une liaison**. La communication s'effectue sur un canal approprié.
- Réfléchir avant d'émettre.
- **Dans les ports** ou lors de communications à courte distance, on utilise la **puissance réduite** (1 watt).

Station portable

La VHF portable permet d'établir des liaisons à courte distance entre le bateau et le rivage (mouillage forain), les pontons (port) ou l'annexe, **elle est étanche mais ne flotte pas !** Veiller à la maintenir en charge (support) mais également de temps en temps à l'utiliser jusqu'à la **décharge complète de l'accu** (prolonge la vie de l'accu.)

Pour les liaisons entre le bateau et la VHF portable, **n'utiliser que les canaux « navire-navire »** (06, 08, 72, 77), en **aucun cas** le canal 16

Les **règles de trafic** s'appliquent également aux liaisons entre la station fixe et la station portable.

Rappel : les ports de plaisance veillent en général le **canal 09** (ports de commerce 12)

En cas de détresse, si le bateau doit être abandonné pour l'annexe de survie,
la VHF sera embarquée sur la survie

Sécurité**Radar, zone de garde****003**

Quoi ?	Manuel d'utilisation Bien utiliser LE RADAR A BORD Règlement international pour prévenir les abordages en mer	Où ?	Documents techniques Bibliothèque de bord Bibliothèque de bord, Naviguer en sécurité (SHOM)
---------------	---	-------------	---

Caractéristiques du radar

Le radar de bord est un appareil de type FURUNO M1821, avec un écran LCD 8". Sa puissance d'impulsion est de 2 kW et sa portée maximum de 24 M. Il fonctionne en mode **Head-up** (Il indique des distances et des **gisements**).

La puissance consommée par le radar en fonctionnement est d'environ **40 W**. C'est du même ordre de grandeur que les feux de route !

Réglementation

Lorsque le navire en est équipé, **une veille radar est obligatoire en cas de visibilité réduite** (règle 7 alinéa b du règlement international pour prévenir les abordages en mer).

Dans cette situation, le règlement international pour prévenir les abordages en mer (obligatoire à bord) prévoit (règle 19 alinéa d) :

Un navire qui détecte au radar seulement la présence d'un autre navire doit déterminer si une situation très rapprochée est en train de se créer et/ou si un risque d'abordage existe (plotting). Dans ce cas, il doit prendre largement à temps les mesures pour éviter cette situation ; toutefois, si ces mesures consistent en un changement de cap, il convient d'éviter dans la mesure du possible les manœuvres suivantes :

- **Un changement de cap sur bâbord dans le cas d'un navire qui se trouve sur l'avant du travers, sauf si ce navire est en train d'être rattrapé.**
- **Un changement de cap en direction d'un navire qui vient par le travers ou sur l'arrière du travers.**

En cas de visibilité réduite, la route doit être stable et les manœuvres claires et réfléchies.

Procédure de mise en route

La mise en route (**POWER**) nécessite un préchauffage du magnétron de env. 1 m. 30 sec. Après le préchauffage, Il passe en mode attente (Standby) . Il est activé (TX) en appuyant sur **ST-BY/TX**.

Puis, en mer :

- Régler la **luminosité** et le **contraste** de l'écran (**TONE** et **BRILL**).
- Régler le gain (**ECHO**, choisir **auto**).
- Sélectionner une échelle (**RANGE**) pas trop petite (> 1M) mais contenue dans l'horizon du radar (env. 6M) permettant de couvrir une zone dans laquelle se trouvent des « cibles ». Cela permet au radar d'effectuer son accord automatique (barres-graphe en haut à droite de l'écran).
- Sélectionner l'échelle adaptée à la situation.

Fonctions disponibles :

- **VRM** (Variable Range Marker) permettant d'afficher (au bas de l'écran) **distance et gisement**.
- **EBL** (Electronic Bearing Line) permettant le **contrôle permanent du gisement d'un navire sur la zone**.

Gisement constant => Route de collision

- **TRAIL** permettant de visualiser la «route radar » des « cibles », cette fonction est utile pour observer le mouvement des bateaux sur la zone mais doit être désactivée pour la visualisation des profils de côtes.
Une trace verticale en rapprochement signifie une « cible » immobile (bouée, ..) ou en déplacement sur une route parallèle à la nôtre.

- **GUARD** permettant de définir autour du bateau une zone dans laquelle tout écho déclenche une **alarme sonore**. Cette fonction est importante pour la sécurité en cas de navigation dans des conditions de visibilité réduite mais ne dispense en aucun cas de la veille permanente de l'écran et toutes les autres mesures à adopter dans ces situations (vitesse réduite, signaux sonores, veille de pont attentive,..)
- **ECHO** permet d'accéder au **GAIN** et aux fonctions d'amélioration de l'image : **STC** (anti clapot (désensibilise la zone proche) Attention les échos faibles peuvent disparaître à proximité du bateau. (pas clair, à voir sur place **Lors de la prise en main du radar** utiliser les options « **auto** » (automatique) des fonctions ci-dessus..
- **MENU** permet d'accéder (en outre) aux fonctions : **IR** (Interférences Reject) supprime les interférences dues aux autres radar sur la zone, et **ES** (Echo Stretch) « élargis » les échos faibles.

Consultez le manuel d'utilisation

Sécurité	Transpondeur radar	004
----------	--------------------	-----

<u>Quoi ?</u> Boîtier de commande	<u>Où ?</u> Tableau électrique (navigateur)
-----------------------------------	---

Le transpondeur radar est un réflecteur actif, il amplifie les signaux provenant des radars sur zone, il rend le bateau plus « visible ».

Il est situé sur l'avant du mât au dessus du radar, son boîtier de commande est à côté du tableau électrique.

Il ne dispense en aucun cas de la veille radar et visuelle !!!

Sécurité**Coffrets de fusées****005****Quoi ?** Coffrets de fusées**Où ?** Sous le siège navigateur

- 12 fusées parachute (à tenir sous le vent et à bout de bras).
- 4 feux à main
- 2 fumigènes (jaune)
- 11 light stick (diverses couleurs).

LIRE LE PICTOGRAMME AVANT DE MANIPULER CE MATERIEL**FUSEE = PROJECTILE (180 km/h)**

Deux extincteurs identiques de type poudre (2kg) se trouvent à bord

Quoi ? Extincteurs

Où ?

Table du carré (pied arrière) + coffre cockpit

Usage :

L'extincteur est sanglé sur un support. Déverrouiller la sangle.

Porter verticalement la bouteille sans la retourner.

Enlever la goupille.

Presser la poignée en visant la base du foyer d'incendie.

Selon la gravité : appel VHF, mentionnant « feu à bord ».

Si l'incendie devient incontrôlable, procédure d'évacuation :

- préparation du BIB prêt à lancer
- matériel et VHF portable
- eau
- équipements de sécurité
- appel détresse : renouveler **position**

Couverture ANTI-FEU

Usage : Déplier et envelopper l'individu complètement.

Prévention :

- 1- compartiment moteur : les parois et le fond peuvent recevoir des projections de graisse et d'huile : si le fuel n'est pas combustible, l'huile chaude, elle, est extrêmement combustible : **Garder un compartiment moteur propre et contrôlé.**
- 2- cuisine et carré : de même, l'huile chaude peut s'enflammer spontanément et se répandre au sol ou être projetée : Cuisiner **couvert** sans matière synthétique inflammable.

Deux extincteurs identiques de type poudre (2kg) se trouvent à bord

Quoi ? Extincteurs

Où ?

Table du carré (pied arrière) + coffre cockpit

Usage :

L'extincteur est sanglé sur un support. Déverrouiller la sangle.

Porter verticalement la bouteille sans la retourner.

Enlever la goupille.

Presser la poignée en visant la base du foyer d'incendie.

Selon la gravité : appel VHF, mentionnant « feu à bord ».

Si l'incendie devient incontrôlable, procédure d'évacuation :

- préparation du BIB prêt à lancer
- matériel et VHF portable
- eau
- équipements de sécurité
- appel détresse : renouveler **position**

Couverture ANTI-FEU

Usage : Déplier et envelopper l'individu complètement.

Prévention :

- 1- compartiment moteur : les parois et le fond peuvent recevoir des projections de graisse et d'huile : si le fuel n'est pas combustible, l'huile chaude, elle, est extrêmement combustible : **Garder un compartiment moteur propre et contrôlé.**
- 2- cuisine et carré : de même, l'huile chaude peut s'enflammer spontanément et se répandre au sol ou être projetée : Cuisiner **couvert** sans matière synthétique inflammable.

