



# Manuel du propriétaire





<b>1. Introduction</b> .....	6
REMARQUES CONCERNANT LA LECTURE DU MANUEL .....	7
<b>2. Caractéristiques</b> .....	8
2.1. FICHE D'IDENTITE DU NAVIRE .....	8
2.2. PLAQUE DU CONSTRUCTEUR .....	8
2.3. DIMENSIONS .....	8
2.4. CHARGE .....	9
2.5. VOILURE ET GREEMENT .....	10
2.5.1. Caractéristiques de la voilure .....	10
2.5.2. Entretien du gréement .....	11
2.5.3. Plans de manœuvre .....	12
<b>3. Sécurité</b> .....	14
3.1. RISQUE D'INCENDIE OU D'EXPLOSION .....	14
3.1.1. Risques .....	14
3.1.2. Matériel de lutte contre l'incendie .....	14
3.1.3. Issues de secours .....	18
3.1.4. Généralités .....	19
3.2. VISIBILITE .....	20
3.3. STABILITE, RISQUE D'ENVAHISSEMENT .....	21
3.3.1. Ouvertures dans la coque .....	21
3.3.2. Pompes de cales et Assèchement .....	22
3.3.3. Stabilité et flottabilité .....	23
3.3.4. Redressement après chavirage .....	24
3.4. PREVENTION DES CHUTES PAR-DESSUS BORD .....	24
3.5. METHODES DE REMONTEE A BORD .....	25
3.6. DEFINITION DES ZONES DU PONT DE TRAVAIL .....	25
3.7. EQUIPEMENTS DE SECOURS .....	26



<b>4. Equipements</b> .....	28
4.1. MOTORISATION.....	28
4.1.1. Conseils d'utilisation .....	28
4.1.2. Réservoirs Carburant.....	29
4.2. POSTES DE BARRE.....	30
4.3. SYSTEME DE DIRECTION.....	30
4.3.1. Description générale .....	30
4.3.2. Identification des composants .....	31
4.3.3. Maintenance .....	31
4.3.4. Système de secours.....	32
4.4. SYSTEME ELECTRIQUE.....	33
4.4.1. Tableau et Circuit électrique 12 V .....	33
4.4.2. Circuit électrique 110 V - 220 V.....	44
4.4.3. Démarrage de secours .....	48
4.4.4. Implantation des coupe-batteries, tableaux et appareils électriques .....	48
4.5. INSTALLATION ALIMENTEE EN GAZ.....	50
4.5.1. Réchaud à gaz .....	50
4.5.2. Plan du circuit gaz.....	51
4.6. INSTALLATION EAU DOUCE.....	54
4.6.1. Circuit eau douce .....	54
4.7. RESERVOIRS EAUX NOIRES .....	55
4.7.1. Caractéristiques .....	55
4.7.2. Fonctionnement du système de rétention des eaux noires .....	55
4.8. RESERVOIRS EAUX GRISES.....	55
4.8.1. Caractéristiques .....	55
<b>5. Mouillage, amarrage et remorquage</b> .....	56
<b>6. Grutage et transport</b> .....	58
6.1. PLAN ET COTATION DES AXES DE POSITIONNEMENT DES SANGLES DE GRUTAGE.....	58
<b>7. La SNSM</b> .....	59
<b>8. Charte pour la mer et les rivières</b> .....	60
<b>9. Autres précautions</b> .....	61

Madame, monsieur,

Vous venez de prendre livraison de votre nouveau LAGOON, et nous tenons tout d'abord à vous remercier de la confiance dont vous nous honorez en ayant choisi un produit de notre marque.

Un LAGOON est fait pour durer : chaque bateau est l'objet de soins attentifs dans les moindres détails, depuis sa conception jusqu'à sa sortie d'usine et sa mise à l'eau, afin qu'il vous apporte durant de nombreuses années les joies que vous en attendez.

Le présent manuel a été élaboré pour vous aider à utiliser votre bateau en sécurité et avec plaisir. Il contient des détails sur le bateau, les équipements fournis ou installés et ses systèmes, ainsi que des informations sur leur utilisation. Lisez-le soigneusement et familiarisez-vous avec le bateau avant de l'utiliser.

Ce manuel du propriétaire n'est pas un cours sur la sécurité de la navigation ou le sens marin. Si c'est votre premier bateau ou si vous en avez changé pour un type de bateau avec lequel vous n'êtes pas familiarisé, pour votre confort et votre sécurité, assurez-vous d'acquérir une expérience sur sa manoeuvre et son utilisation avant d'en prendre les commandes. Votre revendeur, votre fédération nationale de voile ou de motonautisme ou votre yacht club seront ravis de vous informer sur les écoles de navigation ou les instructeurs compétents de la région.

Assurez-vous que les conditions de vent et de mer prévues correspondent à la catégorie de conception de votre bateau, et que vous-même et votre équipage êtes capables de manoeuvrer le bateau dans ces conditions. Même lorsque votre bateau y est adapté, les conditions de mer et de vent correspondant aux catégories de conception A, B et C varient de la forte tempête pour la catégorie A à des conditions sévères pour le haut de la catégorie C, sujettes aux dangers de vagues ou de rafales anormales, et sont par conséquent des conditions dangereuses dans lesquelles seul un équipage expérimenté, en bonne forme, et entraîné, manoeuvrant un bateau bien entretenu, peut naviguer de manière satisfaisante.

Ce manuel du propriétaire n'est pas un guide détaillé d'entretien ou de réparation. En cas de difficulté, faites appel au constructeur du bateau ou à son représentant. Si un manuel d'entretien est fourni, utilisez-le.

Utilisez toujours les services d'un professionnel expérimenté pour l'entretien, le montage d'accessoires ou les modifications. Les modifications pouvant affecter les caractéristiques de sécurité du bateau doivent être évaluées, exécutées et documentées par des personnes compétentes. Le constructeur du bateau ne peut être tenu pour responsable de modifications qu'il n'aurait pas approuvées.

Dans certains pays, un permis de conduire ou une autorisation est nécessaire ou des réglementations spécifiques sont en vigueur.

Entretenez toujours correctement votre bateau et tenez compte de la détérioration qui résulte du temps ou, le cas échéant, d'un usage important ou inapproprié. N'importe quel bateau – aussi solide soit-il – peut être sévèrement endommagé s'il est mal utilisé. Cela n'est pas compatible avec une navigation sûre. Ajustez toujours la vitesse et la direction du bateau aux conditions de mer.

Si votre bateau est équipé d'un radeau de survie, lisez attentivement son manuel d'utilisation. Il convient que l'équipage ait à bord tout le matériel de sécurité (gilets de sauvetage, harnais, etc.) correspondant au type de bateau, aux conditions météorologiques, etc. Ce matériel est obligatoire dans certains pays. Il convient que l'équipage soit familiarisé avec l'utilisation de tout le matériel de sécurité et avec les manoeuvres de sécurité d'urgence (récupération d'un homme à la mer, remorquage, etc...); les écoles de voile et les clubs organisent régulièrement des sessions d'entraînement.

Il est recommandé que toutes les personnes portent des aides à la flottaison appropriées (gilets de sauvetage, équipement personnel d'aide à la flottaison) lorsqu'elles se trouvent sur le pont. À noter que, dans certains pays, il est obligatoire de porter tout le temps une aide à la flottaison conforme à la réglementation nationale.

Les usagers de ce bateau sont avisés que :

- Tout l'équipage doit recevoir un entraînement approprié ;
- N'importe quel bateau -aussi solide soit-il- peut être sévèrement endommagé s'il est mal utilisé. Cela n'est pas compatible avec une navigation sûre. Ajustez toujours la vitesse et la direction du bateau aux conditions de la mer.
- Ne pas naviguer à la vitesse maximale dans des zones de fort trafic, ou en cas de visibilité réduite, de vents forts ou de grosses vagues. Réduire la vitesse et le sillage du navire, par courtoisie et par mesure de sécurité pour vous-même et pour autrui. Respectez les zones de limitation de la vitesse et du sillage.
- Observer les règles de priorité telles qu'elles sont définies par les règles de route et imposées par le COLREG.
- Assurez-vous de toujours avoir une distance suffisante pour vous arrêter ou manœuvrer si nécessaire afin d'éviter une collision.

CONSERVEZ, S'IL VOUS PLAÎT, CE MANUEL DANS UN ENDROIT SÛR, ET REMETTEZ-LE AU NOUVEAU PROPRIÉTAIRE SI VOUS REVENDEZ LE BATEAU.

Certaines informations ou plans de ce manuel peuvent montrer des détails qui pourraient être légèrement différents par rapport au bateau que vous possédez, sans toutefois que les informations essentielles ne soient modifiées. Les éventuelles modifications apparaîtront, selon les exigences, dans les versions ultérieures du manuel.

Dans un souci constant d'amélioration de ses produits, CNB-LAGOON se réserve le droit d'y apporter toutes modifications de conception, d'aménagement ou d'équipement qu'il jugerait nécessaires.

## REMARQUES CONCERNANT LA LECTURE DU MANUEL

Les différentes mises en garde employées tout au long de ce guide se décomposent de la manière suivante :



### DANGER

Indique l'existence d'un risque intrinsèque extrême pouvant donner une probabilité élevée de décès ou de blessures graves si des précautions appropriées ne sont pas prises.



### AVERTISSEMENT

Indique l'existence d'un risque pouvant entraîner des blessures ou le décès si des précautions appropriées ne sont pas prises.



### ATTENTION

Indique un rappel des pratiques de sécurité ou attire l'attention sur des pratiques dangereuses pouvant causer des blessures aux personnes ou des dommages au bateau ou à ses composants ou à l'environnement.



### CONSEIL - RECOMMANDATION

Indique une recommandation ou un conseil pour effectuer les gestes ou manœuvres appropriés en fonction de l'action envisagée.

C'est pourquoi, les caractéristiques et les renseignements ne sont pas contractuels, ils peuvent être modifiés sans avis préalable et sans obligation de mise à jour.

Ce manuel propriétaire est rédigé en plusieurs langues. Le français est la langue de référence qui fait foi.

Ce manuel propriétaire a été rédigé et mis en page par CNB-LAGOON. Toute reproduction, directe ou indirecte, provisoire ou permanente, par quelque moyen et sous quelque forme que ce soit, en tout ou partie, ainsi que toute modification de ce manuel par un tiers à des fins commerciales sont interdites.

## 2. Caractéristiques

### 2.1 ■ FICHE D'IDENTITÉ DU NAVIRE

- NOM DU CONSTRUCTEUR. Construction Navale Bordeaux
- MODELE ..... LAGOON 51
- CATEGORIE DE CONCEPTION..... A
- PROPULSION PRINCIPALE ..... voile
- PUISSANCE MAXIMALE RECOMMANDEE ..... 160 CV  
.....(117,6 Kw)
- N° D'ORGANISME NOTIFIE ..... CE0607

CATEGORIE	HAUTEURS DE VAGUES (m)	FORCE DE VENT (BEAUFORT)
A	> 4	> 8
B	≤ 4	≤ 8
C	≤ 2	≤ 6
D	≤ 0.5	≤ 4

NOMBRE MAXIMUM DE PERSONNES RECOMMANDE PAR CATEGORIE DE CONCEPTION :

CATEGORIE	NOMBRE MAXIMUM DE PERSONNES
A	14
B	14
C	16
D	30









#### AVERTISSEMENT

Ne pas dépasser le nombre maximal de personnes recommandé. Quel que soit le nombre de personnes à bord, la masse totale des personnes et de l'équipement ne doit jamais dépasser la charge maximale recommandée.

Toujours utiliser les sièges ou places assises prévues.

### 2.2 ■ PLAQUE DU CONSTRUCTEUR

 <b>CONSTRUCTION NAVALE BORDEAUX</b>				
<b>LAGOON</b> 162 quai de Brazza 33100 Bordeaux FRANCE				
LAGOON 51				
Catégorie de conception Design Category	A	B	C	D
MAX  =	14	14	16	30
MAX(kg)  =	2110	2110	2110	2840
MAX  117,6 kW	 			

La plaque du constructeur est fixée au niveau de la console de barre tribord.

Elle ne doit pas être retirée du bateau.

### 2.3 ■ DIMENSIONS

LONGUEUR DE COQUE (LH)	15,35 m*
LARGEUR DE COQUE (BH)	8,10 m*
LONGUEUR MAXIMUM (Lmax)	15,60 m**
LARGEUR MAXIMUM (Bmax)	8,10 m
TIRANT D'EAU CHARGE MAX	1,40 m
TIRANT D'AIR MAX BATEAU LEGE	23,10 m

\* Selon la norme ISO 8666.

\*\* Compris porte arrière et bout-dehors optionnel.

# CARACTERISTIQUES

## 2.4 ■ CHARGE

$M_{LC}$	Masse Bateau Lège (kg).....	19697
$M_{MO}$	Déplacement en condition minimale (kg) .....	20132
$M_{LDC}$	Déplacement en charge maximum cat. A (kg) .....	29014

### DEPLACEMENT EN CHARGE MAXIMUM (ISO 12217)

Catégorie A	Catégorie B	Catégorie C	Catégorie D
28194 kg	28194 kg	28194 kg	29014 kg

### CAPACITE DE CHARGEMENT REEL

(charge maximale ISO 14945 - Plaque - Juin 2021)

Catégorie A	Catégorie B	Catégorie C	Catégorie D
2360 kg	2360 kg	2360 kg	3180 kg

CHARGE MAXIMALE RECOMMANDEE : déplacement en charge maximum - bateau léger

La charge maximale recommandée inclut la masse de toutes les personnes à bord, des provisions, des effets personnels, de tous les équipements non inclus dans la masse lège du bateau.

MASSE TOTALE DES LIQUIDES : 1693,20 kg (carburant + eau douce)



### AVERTISSEMENT

Lors du chargement du bateau, ne jamais dépasser la charge maximale recommandée.

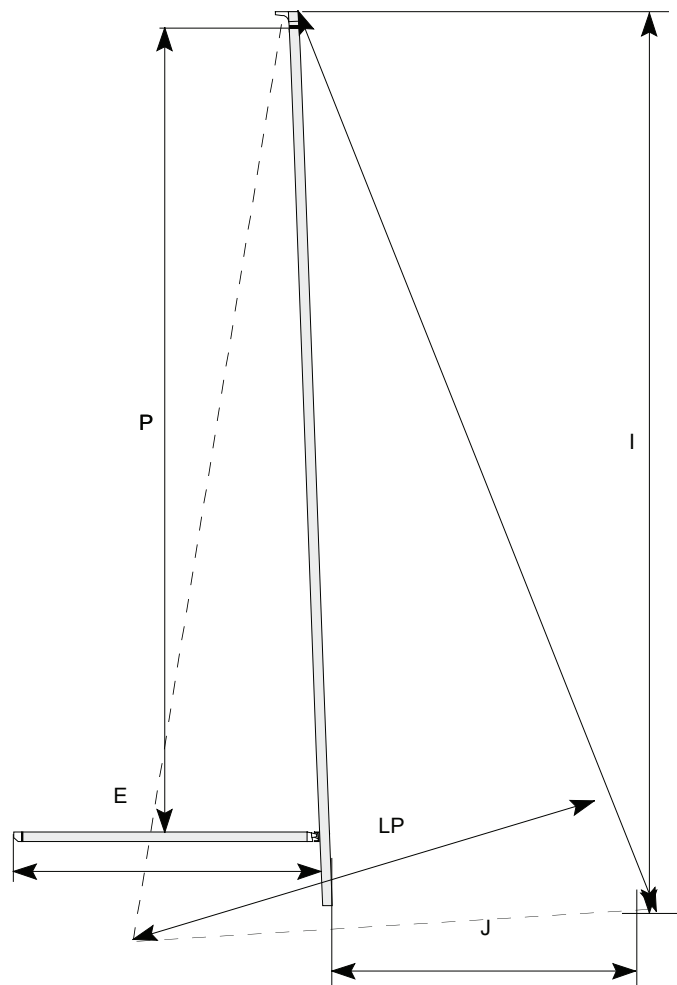
Toujours charger le bateau avec soin et répartir les charges de manière appropriée pour conserver l'assiette théorique (approximativement horizontale). Éviter de placer des charges lourdes dans les hauts.

## 2.5 ■ VOILURE ET GRÉEMENT

### 2.5.1 ■ Caractéristiques de la voilure

Mât standard aluminium

VOILE	SURFACE		Dimensions
GRAND-VOILE	89 m <sup>2</sup>	I	17,20 m
GV A CORNE	98 m <sup>2</sup>	J	4,648 m
GENOIS ENROULEUR	51 m <sup>2</sup>	P	17,383 m
CODE 0	95 m <sup>2</sup>	E	8,20 m



## 2.5.2 ■ Entretien du gréement



### — CONSEIL - RECOMMANDATION

Vérifiez le gréement dormant et courant régulièrement, et au moins une fois par an.

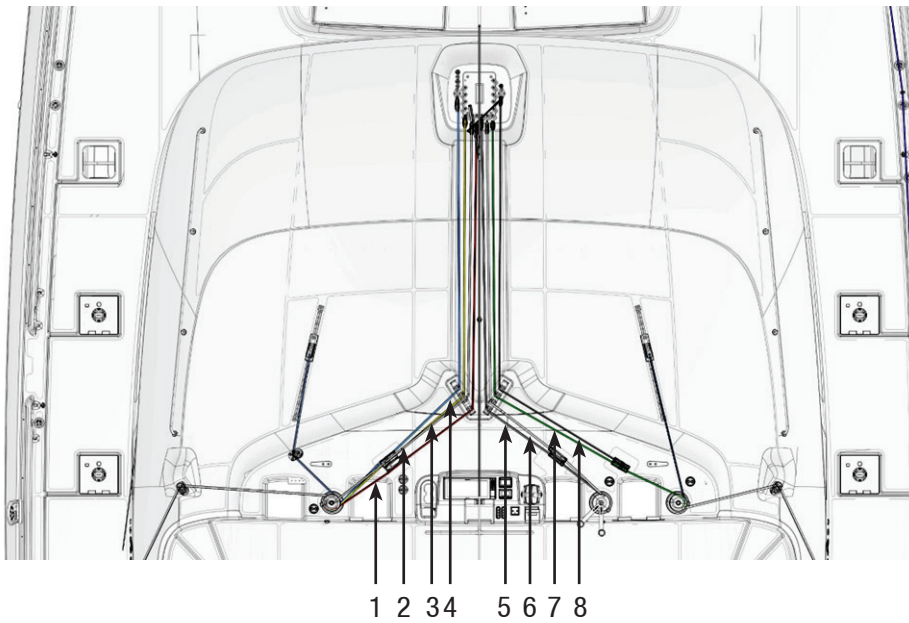
Pour les câbles métalliques :

- Changez-les dès l'apparition du premier "gendarme".
- Surveillez la corrosion, surtout à la liaison avec les ridoirs.
- Surveillez le bon état des embouts, ridoirs.

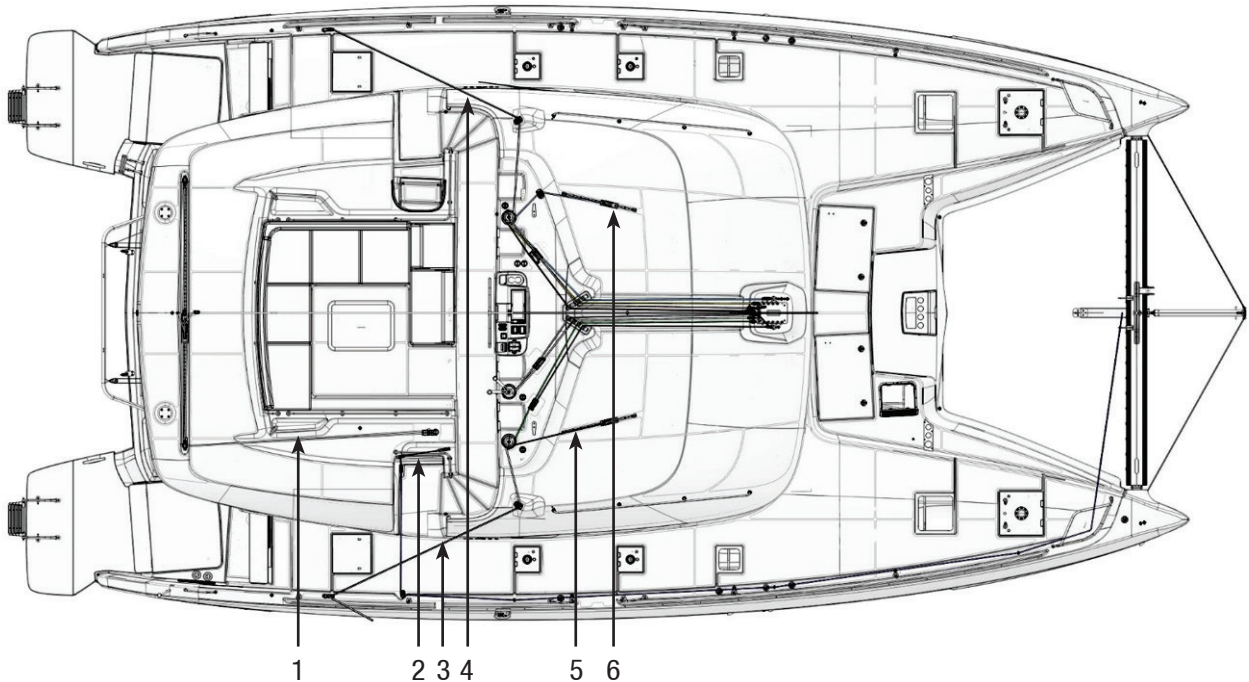
Pour les câbles synthétiques des drisses, écoutes, amarres, etc. :

- Changez-les dès l'apparition de signes de ragage ou d'usure.
- Vérifiez régulièrement les autres éléments du gréement, écoutes, amarres, etc. ; et remplacez-les en cas d'usure.

## 2.5.3 ■ Plans de manœuvre



- 1 - Bosse de ris 3.
- 2 - Drisse de spi et code 0.
- 3 - Bosse de ris 2.
- 4 - Drisse de génois.
- 5 - Ecoute GV.
- 6 - Drisse GV.
- 7 - Bosse de ris 1.
- 8 - Balancine.



- 1 - Bosse de chariot de GV bâbord et tribord.
- 2 - Bosse d'enrouleur manuel de génois.
- 3 - Ecoute de spi / code 0 tribord.
- 4 - Ecoute de spi / code 0 bâbord.
- 5 - Ecoute de génois tribord.
- 6 - Ecoute de génois bâbord.

# CARACTERISTIQUES

## REDUCTION DE VOILURE



### ATTENTION

Tout réglage différent de ces préconisations peut entraîner la rupture du mât.

EN PARTICULIER, LE GENOIS 100% AVEC 2 RIS DANS LA GRAND VOILE EST A PROSCRIRE IMPERATIVEMENT.

## VENT REEL MAXI

FORCE  
1-4

nœuds  
16

VOILURE  
GV 100%  
Génois 100%



FORCE  
5

nœuds  
21

VOILURE  
GV 1 ris  
Génois 100%



FORCE  
6

nœuds  
27

VOILURE  
GV 1 ris  
Génois 75 %



FORCE  
7

nœuds  
33

VOILURE  
GV 2 ris  
Génois 50 %



FORCE  
8

nœuds  
40

VOILURE  
GV 3 ris  
Génois 25%



FORCE  
9

nœuds  
47

VOILURE  
GV 3 ris  
Génois 0%



## 3. Sécurité

### 3.1 ■ RISQUE D'INCENDIE OU D'EXPLOSION

#### 3.1.1 ■ Risques

Les risques principaux sont liés à la motorisation (§ 4.1) et au système électrique (§ 4.4).

Veillez consulter les paragraphes qui s'y réfèrent.

#### 3.1.2 ■ Matériel de lutte contre l'incendie

Extincteurs portatifs avec tuyau : à fournir par le propriétaire ; L'application du règlement national du pavillon de votre bateau est sous votre responsabilité. Le bateau doit être équipé, lorsqu'il est en service, d'extincteurs portatifs avec tuyau :



#### **DANGER**

Avant de décharger, couper les moteurs et les ventilateurs.



#### **CONSEIL - RECOMMANDATION**

Nous conseillons d'installer au moins un extincteur à moins de 5 mètres de chaque couchette, à moins de 2 mètres de l'orifice extincteur du compartiment moteur, à moins de 2 mètres de tout appareil à flamme ouverte et à moins de 1 mètre du poste de barre. Nous conseillons une capacité totale des extincteurs portables de 8A/68B, chaque appareil ayant au minimum une capacité de 5A/34B. Les extincteurs à CO2 doivent être dédiés aux feux de cuisine ou aux feux électriques et doivent être équipés de tuyaux.

Le bateau est livré sans extincteurs portatifs avec tuyau pour les moteurs, le générateur et les aménagements.

Veiller à :

- Equiper le bateau d'extincteurs suivant l'application du règlement du pays où le bateau est immatriculé.
- Faire vérifier les extincteurs suivant les prescriptions indiquées.
- Faire remplir ou remplacer les extincteurs par du matériel identique, s'ils sont déchargés ou périmés.
- S'assurer que les extincteurs sont accessibles quand le bateau est occupé.
- Pour la protection du pont, le propriétaire / utilisateur du bateau doit prévoir au moins 1 seau à incendie équipé de sa ride et entreposé dans un endroit immédiatement accessible.

Avant toute sortie en mer, indiquer à l'équipage :

- . L'emplacement et le fonctionnement des extincteurs,
- . L'emplacement des issues de secours.

#### REGLES ESSENTIELLES DE PRUDENCE

Ne jamais :

- Obstruer les passages vers les issues de secours.
- Obstruer les commandes de sécurité (vannes de fuel, vannes de gaz, interrupteurs électriques).
- Obstruer l'accès vers les extincteurs placés dans des placards ou équipets.
- Laisser le navire inoccupé avec un réchaud ou un chauffage allumé.
- Utiliser des lampes à gaz dans le navire.
- Modifier les systèmes du navire (électrique, gaz ou carburant).
- Remplir un réservoir ou changer une bouteille de gaz pendant le fonctionnement d'un moteur, un réchaud ou chauffage.
- Fumer en manipulant des carburants ou du gaz.

Consignes d'utilisation pour l'extinction d'un feu dans les compartiments machine :

- S'assurer que toute personne ait évacué les compartiments moteur.
- Vérifier que les accès de ce local soient fermés.

Feu dans les compartiments moteurs bâbord ou tribord :

- 1 - Stopper la ventilation du compartiment moteur.
- 2 - Retirer les matelas des couchages des cabines arrière pour les compartiments moteur.
- 3 - Couper les alimentations carburant dans les cabines bâbord et tribord.
- 4 - Retirer les bouchons de cloisons.
- 5 - Actionner l'extincteur au travers du trou dans la cloison.

Feu dans le compartiment Générateur :

- 1 - Stopper la ventilation du compartiment Générateur
- 2 - Retirer les matelas des couchages des cabines arrière pour les compartiments moteur.
- 3 - Couper les alimentations carburant dans dans les cabines bâbord et tribord.
- 4 - Ouvrir le capot bâbord du cockpit avant pour le local Générateur.
- 6 - Retirer le bouchon de cloison.
- 7 - Actionner l'extincteur au travers du trou dans la cloison.

Alimentation carburant  
moteur et générateur



Accès bouchon  
compartiment moteur



Accès bouchon  
compartiment générateur



## ATTENTION

Faire vérifier le matériel de lutte contre l'incendie à la fréquence indiqué sur le matériel.

Remplacer les extincteurs portatifs, s'ils sont périmés ou déchargés, par des appareils de capacité d'extinction égale ou supérieure.

## LOCALISATION DES EQUIPEMENTS

### Extincteurs portatifs et couvertures anti-feu (non fournis)

Ce bateau doit être équipé, lorsqu'il est en service, d'extincteurs portatifs ayant les capacités d'extinction suivantes et installés aux emplacements décrits ci-après.

L'emplacement des extincteurs portatifs est indiqué par le pictogramme ci-dessous :



Ce bateau doit être équipé, lorsqu'il est en service, d'une couverture anti-feu pour la protection de l'appareil de cuisson et / ou de la cuisine, installé à l'emplacement suivant : proche de l'appareil de cuisson.

Ce bateau doit être équipé, lorsqu'il est en service, d'extincteurs portatifs ayant les capacités d'extinction minimum de 5A/34B positionnés à proximité immédiate des postes de barres.



Emplacement préconisé pour l'installation de l'extincteur avec tuyau.

La porte du placard ou de la partie ouvrante de l'espace clos doit porter le symbole ISO approprié.



Emplacement des détecteurs de fumées (installés dans les pointes avant lorsque les zones sont aménagées).

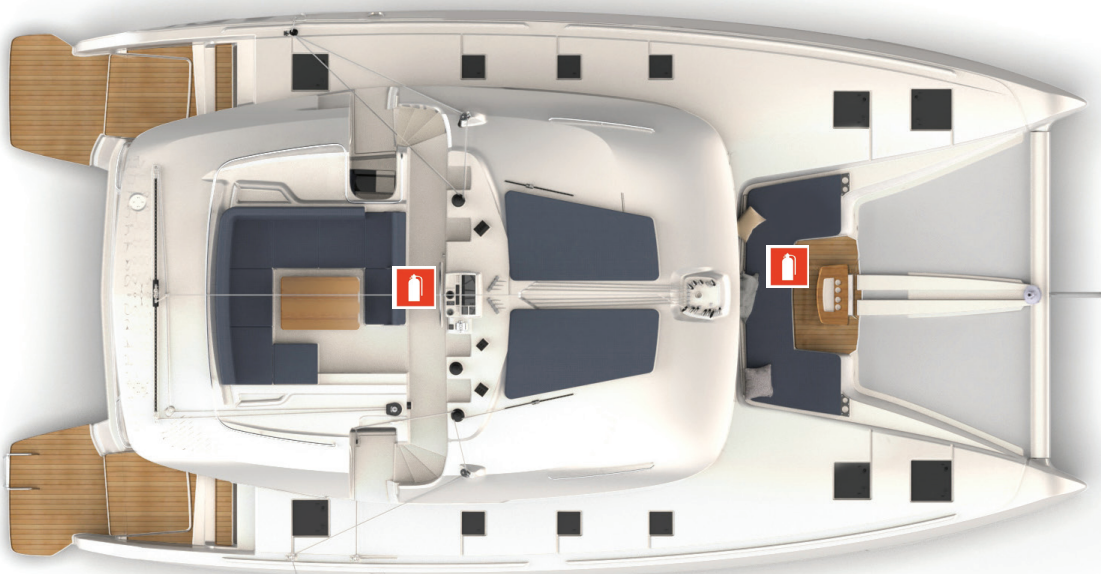


Emplacement préconisé pour l'installation de l'extincteur avec tuyau.

La porte du placard ou de la partie ouvrante de l'espace clos doit porter le symbole ISO approprié.



Emplacement des détecteurs de fumées (installés dans les pointes avant lorsque les zones sont aménagées).



### 3.1.3 ■ Issues de secours

Les issues de secours recommandées sont indiquées sur le schéma ci-dessous :



Sortie de secours

Les issues de secours du LAGOON 51 sont définies comme suit :

Toutes versions :

- Baie vitrée principale
- Panneau de pont pointe avant (accès par des échelons inox sur cloison)
- Panneau de pont cabine avant bâbord (accès par marchepied amovible sur la couchette)
- Panneau de pont cabine arrière tribord (accès par marchepied amovible sur la couchette)
- Panneau de pont cabine arrière bâbord (accès par marchepied amovible sur la couchette)

Versions 4 cabines / 4 salles d'eau et version 6 cabines / 4 salles d'eau :

Les issues de secours précédentes, plus :

- Panneau de pont cabine avant tribord (accès par marchepied amovible sur la couchette)

## 3.1.4 ■ Généralités

- Ne pas installer de rideaux en suspension libre ou autres tissus à proximité ou au-dessus des appareils de cuisson ou autres appareils à flamme nue.
- Veillez à la propreté des cales et vérifiez à intervalles réguliers l'absence de vapeurs ou de fuites de carburant et de gaz.
- Ne pas stocker de matériaux combustibles dans le compartiment moteur.
- Ne pas laisser le bateau sans surveillance lorsque des appareils de cuisson et / ou de chauffage fonctionnent.
- Ne pas fumer en manipulant du carburant ou du gaz.

- En cas de remplacement d'éléments de l'installation de lutte contre l'incendie, n'utilisez que des éléments appropriés, portant la même désignation ou ayant des capacités techniques et une résistance au feu équivalentes.
- Si des matériaux non combustibles sont stockés dans le compartiment moteur, ils doivent être assurés afin de ne pas risquer de tomber sur la machinerie et ne doivent obstruer ni l'accès vers le compartiment moteur ni sa sortie.
- Ne pas obstruer les passages vers les sorties et les panneaux.
- Ne pas obstruer les commandes de sécurité, par exemple : robinets d'arrêt de carburant, robinets de gaz, interrupteurs du système électrique.
- Ne pas obstruer l'accès vers les extincteurs portatifs entreposés dans les placards.
- Ne pas utiliser de lampe à gaz dans le bateau.

- S'assurer que le matériel de lutte contre l'incendie est immédiatement accessible lorsque le bateau est occupé.

Indiquer aux membres de l'équipage :

- l'emplacement et le fonctionnement du matériel de lutte contre l'incendie.
- l'emplacement des orifices de décharge dans le compartiment moteur.
- l'emplacement des trajets et sorties.

- Ne modifier aucune des installations du bateau (surtout l'installation électrique, de carburant ou de gaz) ou laisser du personnel non qualifié modifier toute installation du bateau.
- Ne pas remplir des réservoirs de carburant ou remplacer des bouteilles de gaz lorsque le moteur tourne ou lorsque des appareils de cuisson ou de chauffage fonctionnent.

### Maintenance du matériel de lutte contre l'incendie

Le propriétaire / utilisateur du bateau doit :

- Faire vérifier le matériel de lutte contre l'incendie à la fréquence indiquée sur le matériel,
- Remplacer le matériel portatif de lutte contre l'incendie s'il est périmé ou déchargé, par des appareils de capacité d'extinction égale ou supérieure.
- Faire remplir ou remplacer les systèmes d'extinction fixes s'ils sont déchargés ou périmés.

### 3.2 ■ VISIBILITE

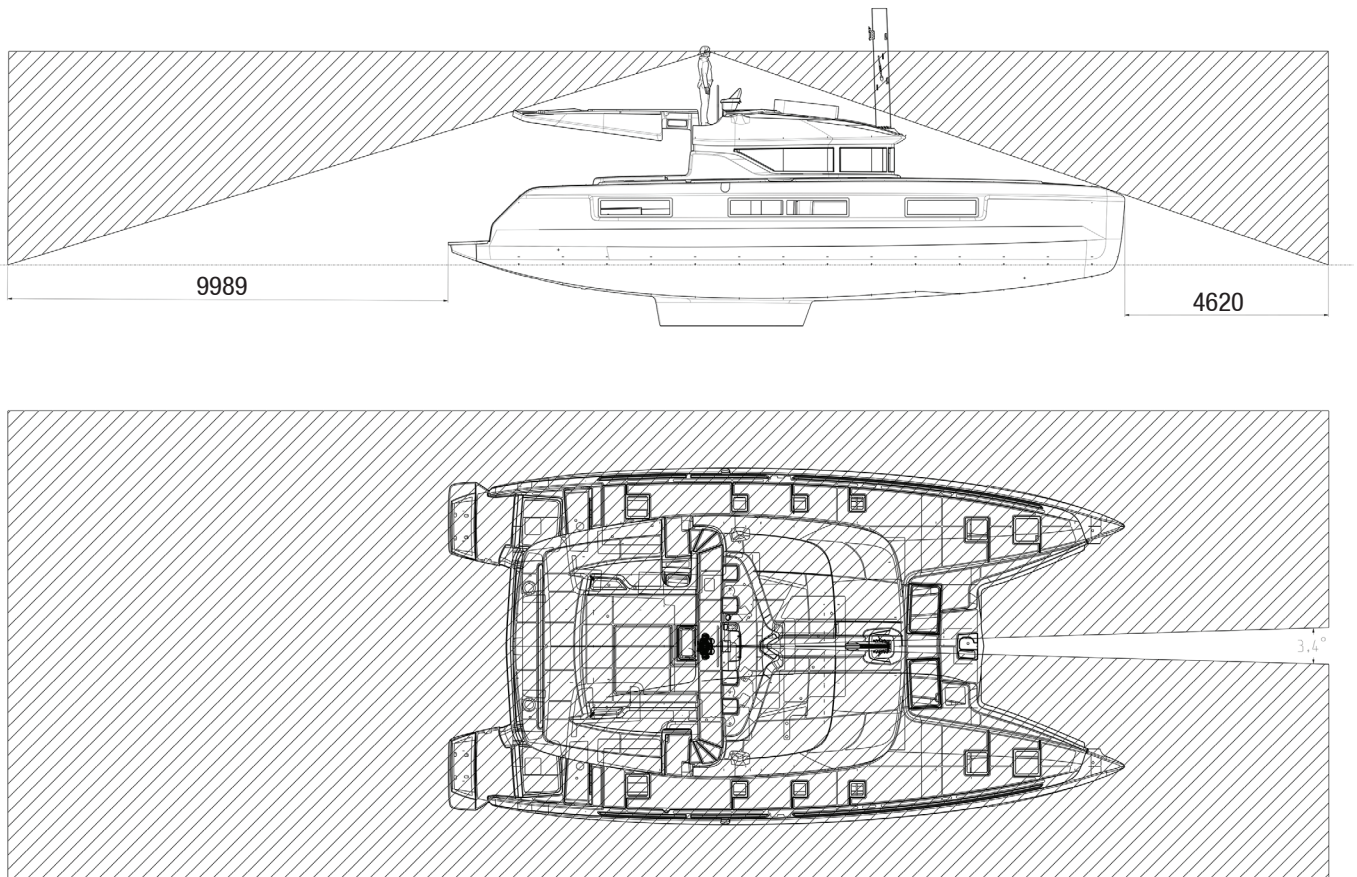
La visibilité à partir du poste de pilotage peut être obstruée du fait des angles importants de l'assiette du navire ou en raison d'autres facteurs causés par une ou plusieurs des conditions suivantes :

- Chargement et distribution de la charge
- Vitesse
- Conditions de mer
- Pluie et embruns
- Obscurité et brouillard
- Lumière à l'intérieur du navire
- Position des tauds supérieurs et latéraux
- Personnes ou équipements amovibles situés dans le champ de visibilité du barreur

- Accélération rapide et transition du mode déplacement au mode planant dans le cas des bateaux à moteur
- Angle de régulateur d'assiette associé au moteur (pour les navires qui en sont équipés)
- Angle de régulateur d'assiette associé à la coque (pour les navires qui en sont équipés)
- Gîte du voilier, les voiles réduisant la visibilité sous le vent (généois, trinquette, code 0, spi).

Les règles internationales pour prévenir les abordages en mer (COLREG) et les règles de route imposent une surveillance correcte et permanente et le respect de la priorité. Le respect de ces règles est essentiel.

#### ANGLES DE VISION SANS LES VOILES



## 3.3 ■ STABILITE, RISQUE D'ENVAHISSEMENT

### 3.3.1 ■ Ouvertures dans la coque

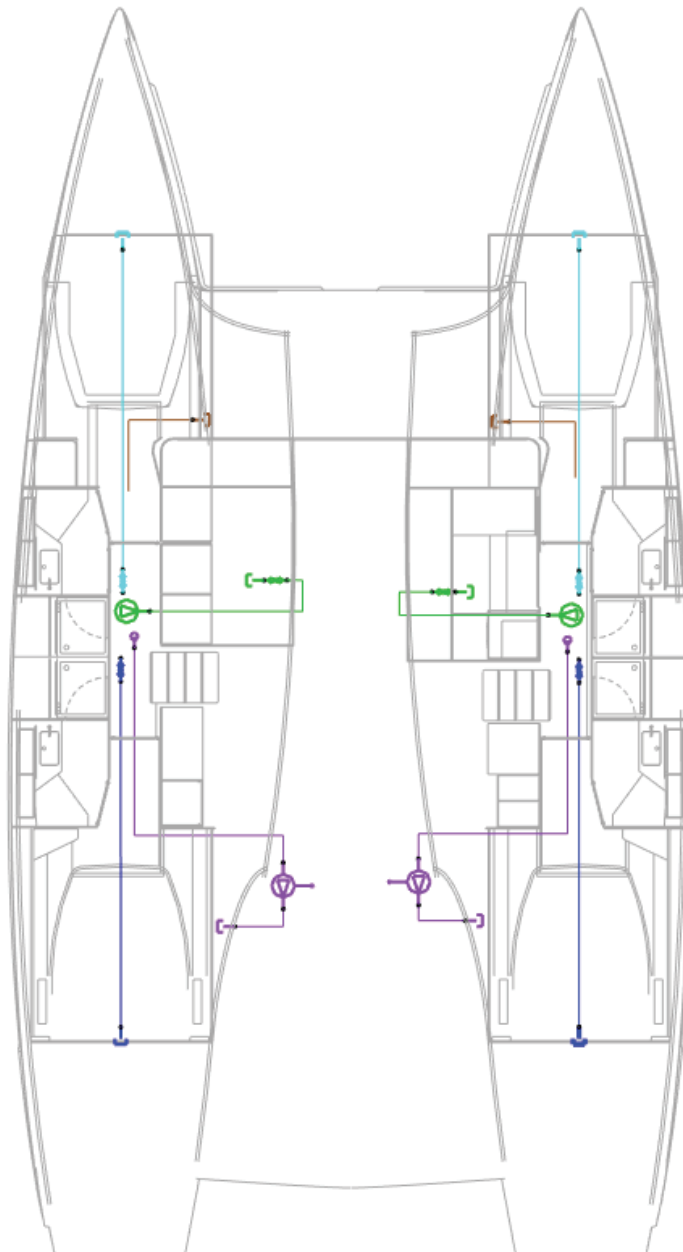


**ATTENTION**  
En navigation, maintenir les hublots, fenêtres et portes amovibles fermés.



**ATTENTION**  
Maintenir les vannes de coque, les drains de vidange des cockpits, les nables et autres dispositifs d'ouverture / fermeture en position fermée ou ouverte, selon le cas, pour minimiser le risque d'envahissement.  
Donner, si nécessaire, des instructions d'utilisation pour ces équipements.

### VANNES ET PASSE-COQUES

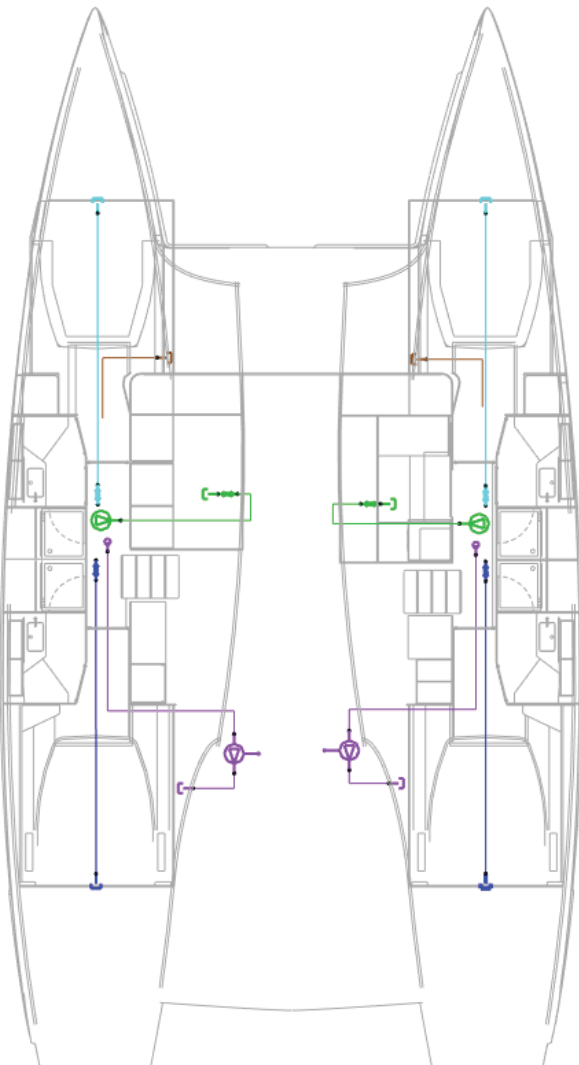


### 3.3.2 ■ Pompes de cales et Assèchement

L'assèchement du LAGOON 51 est constitué de :

- Deux pompes de cale électriques sur les puisards centraux au niveau des quilles.
- Deux pompes de cale manuelles sur les puisards centraux au niveau des quilles.
- La gestion des drainages des cales moteurs et compartiments avant se fait via des tuyaux équipés de vannes au niveau des puisards.

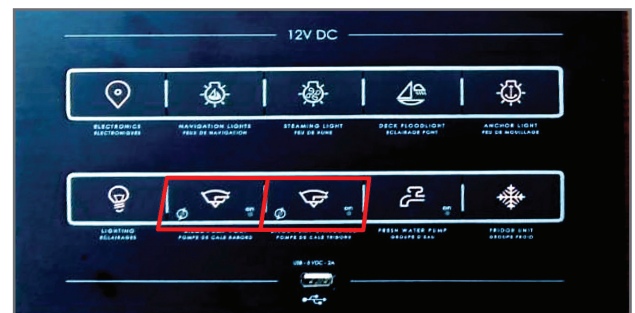
Le puits à chaîne est une zone étanche du reste du bateau. Il est accessible par un panneau de survie à maintenir obligatoirement fermé sauf intervention sur la chaîne. Son évacuation s'effectue par deux dalots au-dessus de la flottaison en conditions normales d'assiette.



Gestion de la pompe de cale manuelle (rep.1) :

Les pompes de cale manuelles s'activent dans le cockpit à bâbord et tribord.

La bringuebale de pompage doit rester rangée à poste dans son emplacement prévu sous le capot central de cockpit.



Gestion des pompes de cale électriques :

Le tableau principal de cuisine permet de gérer les pompes de cale électriques, avec une répétition de la marche forcée de chaque pompe de cale sur la console de barre bâbord.

Pour chacune des deux pompes électriques, sur le tableau électrique principal :

- La marche forcée de la pompe s'active à l'aide de l'interrupteur "MANUAL".
- Un signal sonore retentit lorsque le capteur de niveau haut est atteint (au niveau du tableau principal ET au niveau de la console de barre).



## AVERTISSEMENT

Le système de pompes de cale n'est pas conçu pour le contrôle de l'eau provenant de brèches dans la coque.



## CONSEIL - RECOMMANDATION

Ne pas laisser les pompes tourner à vide, car cela risque de les détériorer.

L'eau des cales doit être maintenue à son minimum. Vérifiez visuellement à intervalle régulier le fonctionnement de chaque pompe de cale. Vérifiez que les points ou crépines d'aspiration des pompes ne sont pas obstrués par des débris.



## ATTENTION

Vérifier à intervalles réguliers le fonctionnement de chaque pompe de cale. Nettoyer les points ou crépines d'aspiration des pompes des débris qui pourraient les obstruer. Si les cloisons étanches isolant les pics avant et arrière sont munies de vannes, celles-ci doivent être maintenues fermées en temps normal et ouvertes uniquement pour vidanger l'eau dans la cale principale. Sur les bateaux où une pompe de cale n'est pas requise, il est de la responsabilité de l'utilisateur / propriétaire d'avoir au moins un seau / écope à bord, muni d'un moyen pour éviter sa perte accidentelle.

Capacité d'une pompe de cale électrique : 45 L/min

Capacité d'une pompe de cale manuelle : 0.9 litre / cycle ou 40 litres / minute



## ATTENTION

Lorsque les coupe-circuits sont sur OFF, les pompes de cale sont hors tension et non-actives.

### 3.3.3 ■ Stabilité et flottabilité

La stabilité est réduite lorsque l'on ajoute du poids dans les hauts.

La stabilité peut être réduite lorsqu'on remorque un bateau ou que l'on soulève des poids importants à l'aide des bossoirs ou de la bôme.

Les compartiments marqués comme étant des réservoirs d'air ne doivent pas être percés.

Si le bateau est qualifié d'insubmersible, il est capable de supporter ses passagers, même en cas d'envahissement.

Toute modification dans la disposition des masses à bord (par exemple l'ajout d'une structure surélevée pour la pêche, d'un radar, d'un mât à enrouleur, le changement du moteur, etc.) peut affecter de façon notable la stabilité, l'assiette et les performances du bateau.



## ATTENTION

Ne pas faire naviguer le bateau avec un réglage d'assiette négatif (étrave basse) à grande vitesse. Cela peut faire gîter le bateau et il peut en résulter une instabilité dans les virages. Utiliser une assiette négative pour passer de la vitesse de déplacement à la vitesse d'hydroplanage, et à des vitesses inférieures dans le clapot. Les vagues déferlantes constituent des dangers importants pour la stabilité et l'envahissement. Fermer les portes et panneaux de descente en cas de mer forte.



### \_\_\_ CONSEIL - RECOMMANDATION

Réduire la vitesse avant d'effectuer des virages serrés pour éviter la perte de contrôle.

Par gros temps, il convient de fermer les panneaux, coffres et portes pour minimiser le risque d'envahissement d'eau.

Il convient de maintenir l'eau des cales au minimum.

#### 3.3.4 ■ Redressement après chavirage

En cas de chavirage du bateau :

- Briser les panneaux de survie situés dans chaque coque à l'aide du marteau prévu à cet effet. Les marteaux sont situés sous les descentes tribord et bâbord.

Un marteau est également présent à l'extérieur dans le logement des radeaux de survie dans le cas d'une intervention extérieure pour sortir des personnes du bateau.

#### 3.4 ■ PREVENTION DES CHUTES PAR-DESSUS BORD

Les parties du pont qui ne sont pas considérées comme faisant partie du pont de travail et qui ne doivent pas être utilisées en navigation sont hachurées sur le schéma page suivante.

Vérifiez les filières régulièrement :

- Pour les filières métalliques, surveillez l'apparition de "gendarmes", la corrosion surtout aux points de liaison.
- Pour les filières synthétiques, changez-les dès l'apparition de signes d'usure dus au ragage ou aux UV.

Le lashing aux extrémités des filières sert à régler leur tension.

- Une filière en textile a une durée de vie comprise entre 5 et 7 ans selon la zone et le programme de navigation du bateau.
- Effectuer un contrôle annuel des filières pour détecter toute trace d'usure ou de ragage.
- Au-delà de 7 ans ou en cas de ragage, il est impératif de changer les filières.

- Rincer les filières à l'eau douce après navigation.
- Il est possible de démonter les filières en textile lors de l'hivernage du bateau pour les protéger des UV.
- Veiller à bien étiquetter chaque filière pour la repositionner correctement lors du remontage.

## 3.5 ■ METHODES DE REMONTEE A BORD

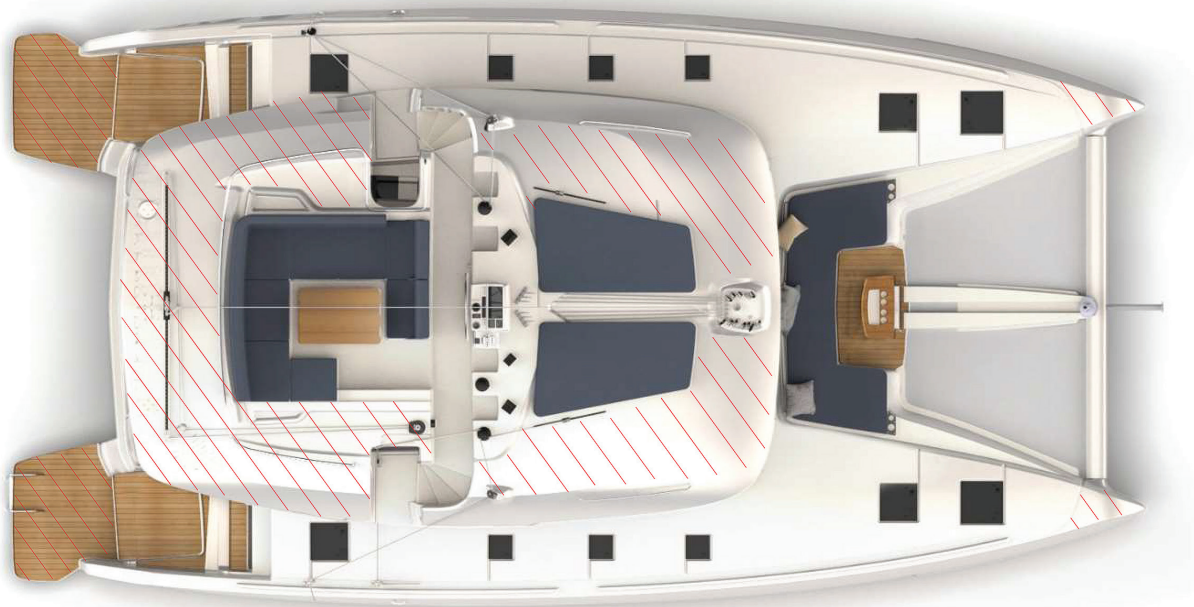
L'échelle de bain est à poste sur la jupe arrière tribord, elle se bascule vers l'arrière afin de la mettre à l'eau.



## 3.6 ■ DEFINITION DES ZONES DU PONT DE TRAVAIL

Les zones matérialisées dans le croquis ci-dessous correspondent aux zones ne faisant pas partie du pont de travail ainsi que les zones interdites en navigation.

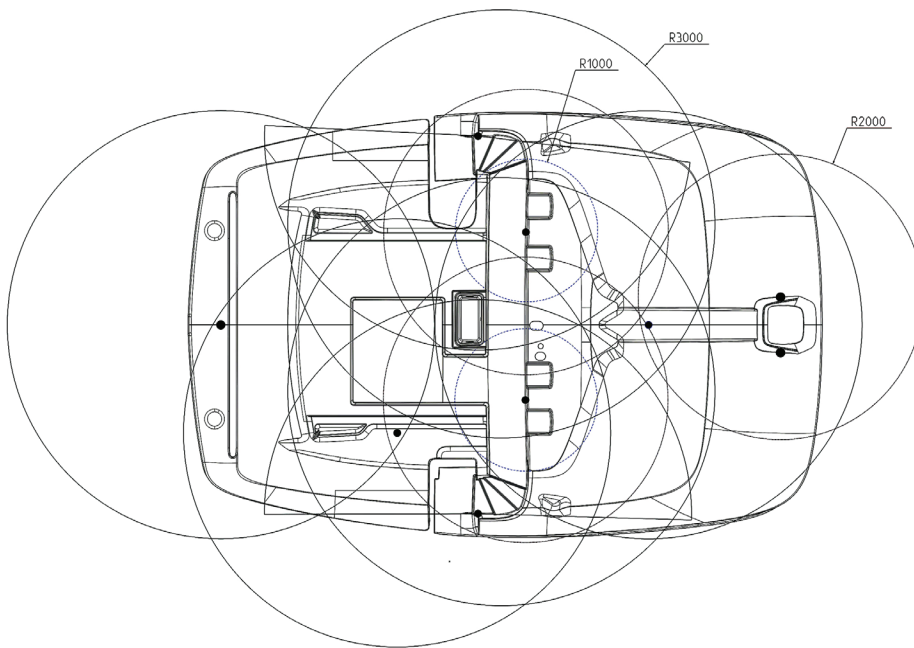
Aucune protection humaine n'est installée autour de ces zones pour prévenir des chutes par-dessus bord.



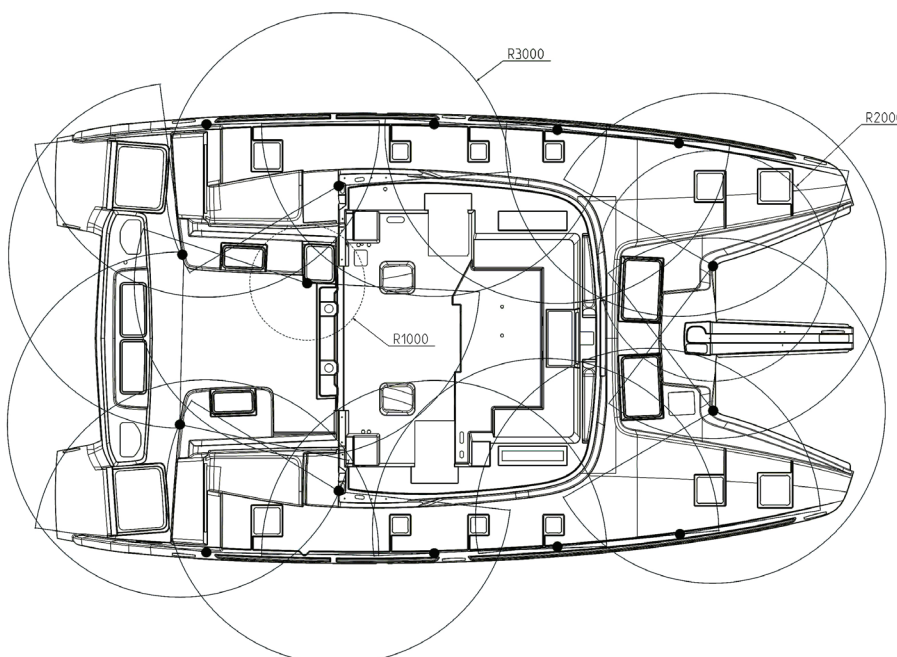
### 3.7 ■ EQUIPEMENTS DE SECOURS

Ce paragraphe concerne la localisation des équipements de secours (à compléter si vous le souhaitez avec vos propres équipements additionnels).

#### PONTETS POUR FIXATION LIGNES DE VIE FLYING BRIDGE



#### PONTETS POUR FIXATION LIGNES DE VIE



## IMPLANTATION DES RADEAUX DE SURVIE

Les 2 compartiments des radeaux de survie (rep. 1) sont accessibles depuis le dessus et le dessous de la coque en cas de chavirage.  
Il est formellement interdit de monter dans le logement Bib.  
Lire attentivement leur manuel d'utilisation.



## 4. Equipements

Pour de plus amples renseignements sur les appareils installés, reportez-vous à leur manuel joint à la documentation du bateau.

### 4.1 ■ MOTORISATION

#### 4.1.1 ■ Conseils d'utilisation



#### AVERTISSEMENT

Arrêter le moteur, ne pas fumer pendant le remplissage des réservoirs de carburant.

Faire attention aux vêtements amples, cheveux, bagues, qui peuvent se prendre, porter des vêtements adéquats (gants, bonnets, etc.).



#### ATTENTION

Ne pas installer sur ce navire un moteur de puissance et de poids supérieurs à ce qui est recommandé, cela entraînerait un risque pour la stabilité.

Eviter le contact entre des matériaux inflammables et des parties chaudes du moteur.

Il est déconseillé d'intervenir sur des pièces mécaniques en mouvement ou à leur voisinage (moteur, ligne d'arbre, etc.).

Au cas où une intervention serait nécessaire, arrêter le moteur et / ou la rotation de la ligne d'arbre avant d'intervenir sur un de ces éléments.



#### — CONSEIL - RECOMMANDATION

Pour les moteurs hors bords équipés de nourrice, remplir le réservoir portatif hors du navire dans un endroit bien ventilé loin de tous risques d'inflammation.

Les carburants stockés hors des réservoirs (nourrices, jerricanes,...) doivent être rangés dans un local ventilé.

Avant de démarrer, vérifier que la cale moteur est propre et sèche. Toute présence de carburant dans les fonds doit vous faire renoncer au démarrage.

Localiser l'orifice d'extincteur permettant d'éteindre un feu se déclarant dans la cale moteur.

Pour les bateaux équipés de moteur à essence, ventiler le compartiment moteur pendant 4 minutes à l'aide des ventilateurs de cale afin d'éliminer les éventuelles vapeurs d'essence.

Un système fixe d'extincteur, permettant d'éteindre un feu se déclarant dans la cale moteur, est installé sur certains modèles. Prendre connaissance de la position du déclencheur et de son fonctionnement (voir § 3.1.2). Il est nécessaire de ventiler le compartiment moteur après déclenchement.

S'assurer que les ouvertures de ventilation sont bien dégagées.

Vérifier la bonne circulation du refroidissement par eau de mer.

Vérifier régulièrement l'état des canalisations de carburant.

Ne pas obstruer ni modifier le système de ventilation.

Avant de démarrer s'assurer que :

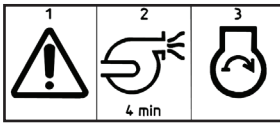
- la commande moteur n'est pas en prise
- la vanne de prise d'eau du circuit de refroidissement est ouverte, puis vérifier qu'il y a bien de l'eau qui sort de l'échappement (l'eau peut être mélangée aux gaz d'échappement dans le cas d'un échappement humide) une fois le moteur démarré.

En cas de débordement sur le pont pendant le remplissage, nettoyer avant de démarrer.

Prévenir de la détérioration des canalisations de carburant.

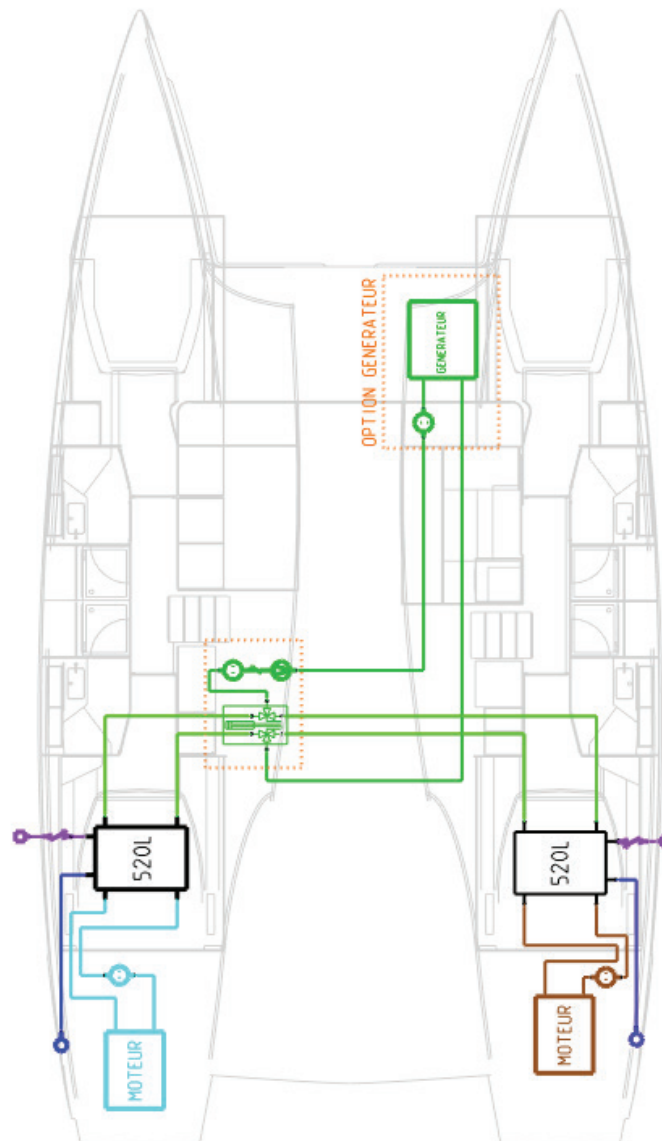
Les tuyaux souples pour carburant doivent être remplacés par des tuyaux portant le même marquage.

Signification des symboles :



- 1 : Attention
- 2 : Ventiler pendant quatre minutes
- 3 : Démarrer

## 4.1.2 ■ Réservoirs de carburant : 2 x 520 litres GAS OIL



Les vannes sont couplées afin que le moteur et le générateur consomment et refoulent sur le même réservoir.

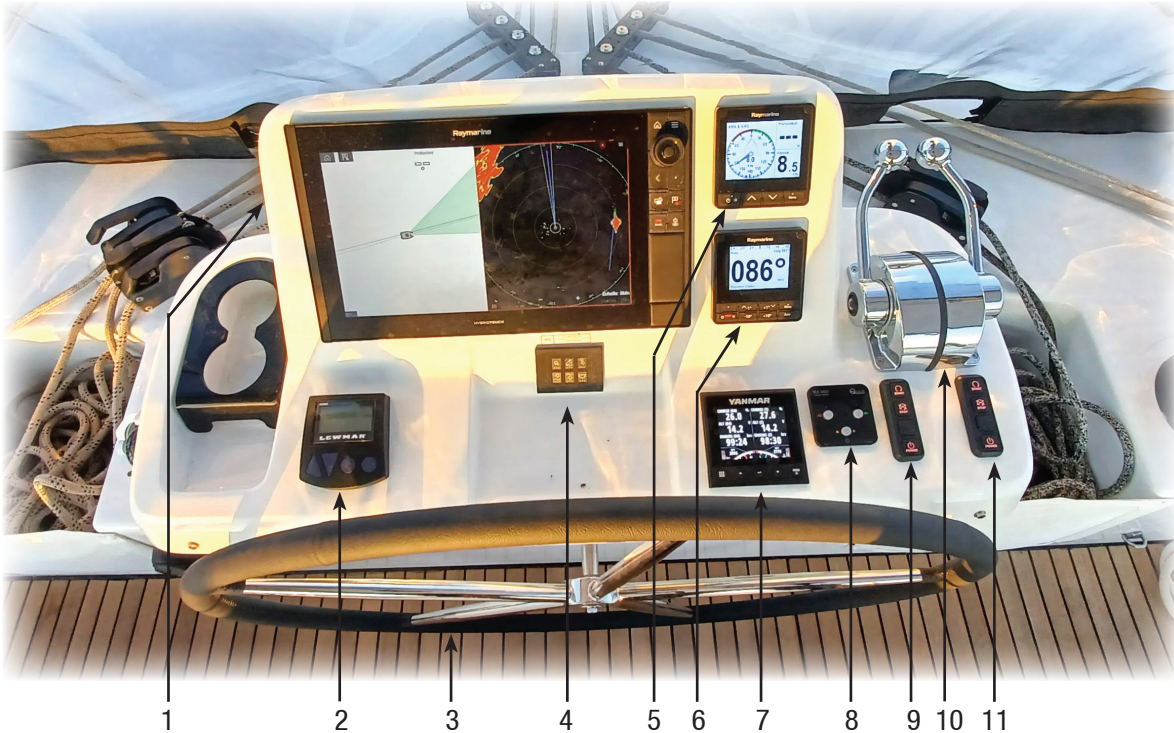
Il n'existe pas de transfert direct entre les deux réservoirs.



### ATTENTION

Les réservoirs peuvent avoir une zone impompable liée à l'assiette du navire ou aux conceptions des piquages d'aspiration. Il est recommandé de conserver une réserve de 20%.

## 4.2 ■ POSTES DE BARRE



- 1 - Ecran 16" pour électronique (option).
- 2 - Compteur de chaîne (option).
- 3 - Barre à roue.
- 4 - Platine 6 touches.
- 5 - Ecran / répéteur pour électronique (option).
- 6 - Ecran / répéteur pour électronique (option).

- 7 - Ecran moteurs (option).
- 8 - Commande de propulseur d'étrave (option).
- 9 - Platine de démarrage moteur bâbord.
- 10 - Commandes moteurs.
- 11 - Platine de démarrage moteur tribord.

## 4.3 ■ SYSTEME DE DIRECTION

### 4.3.1 ■ Description générale

Le système de direction est de type hydraulique.



#### — CONSEIL - RECOMMANDATION

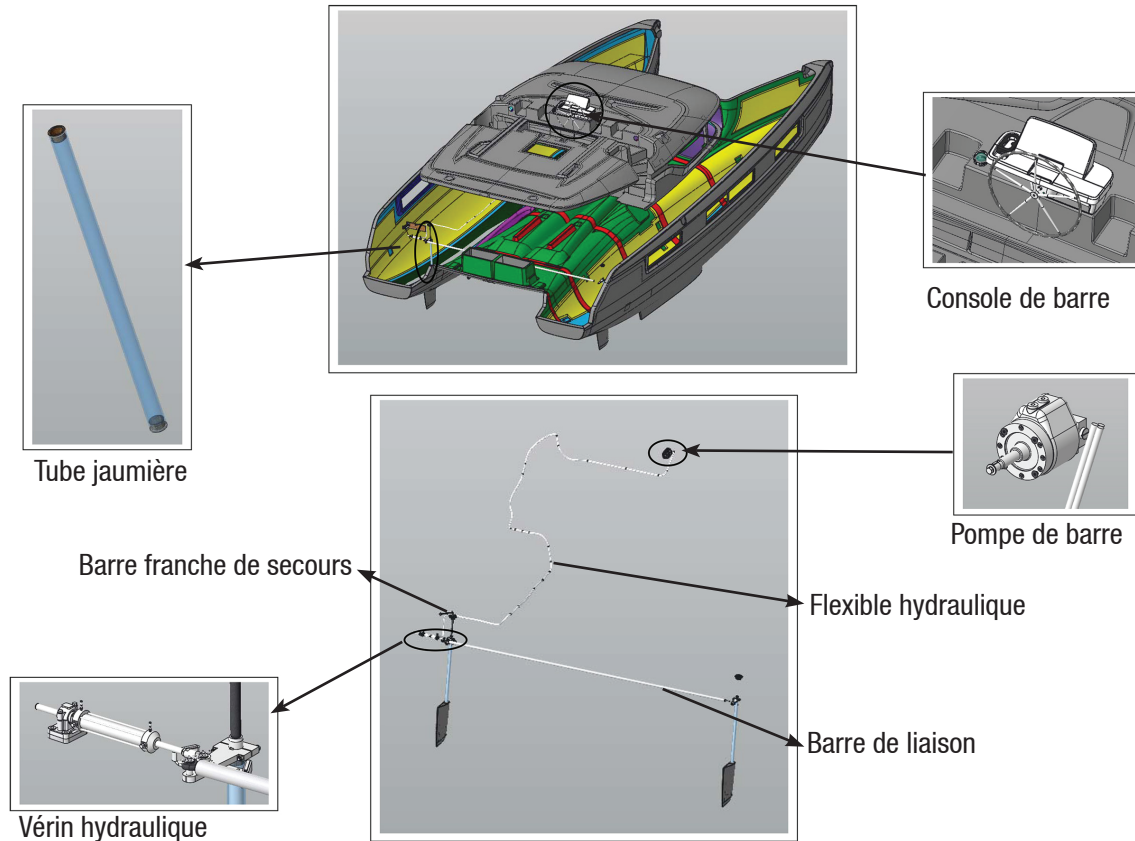
Il est conseillé d'utiliser systématiquement l'huile fournie par le fournisseur ou, à minima, une huile de viscosité ISO 22.



#### ATTENTION

Ne jamais se servir du vérin de pilote comme d'un marchepied d'accès au coqueron tribord.

## 4.3.2 ■ Identification des composants



## 4.3.3 ■ Maintenance

- Surveiller qu'il n'y a pas de fuite au niveau des raccords et sur tout le circuit en général.
  - Changer la cartouche filtre retour toutes les 3000 heures de fonctionnement.
  - Changer la crépine filtre aspiration toutes les 3000 heures de fonctionnement.
- Pour accéder à cette crépine, dévisser les 4 écrous qui maintiennent la bride aspiration puis retirer l'ensemble bride, tube et crépine.
- Dévisser la crépine usagée.
  - Visser la nouvelle crépine.
  - Remonter la bride d'aspiration et ses écrous de maintien.
  - Lors du changement de la cartouche, effectuer la vidange du circuit de préférence d'après l'aspect de l'huile.
  - Vidanger le réservoir équipé, et de ce fait, la (les) pompe(s) manuelle(s).

- Pour obtenir un écoulement rapide de l'huile, retirer le bouchon de remplissage du réservoir et celui de la pompe manuelle.
- Visser la nouvelle cartouche.
- Faire le plein du réservoir équipé, jusqu'au niveau maxi avec de l'huile type HM32.
- Quand ce niveau est atteint, fermer le réservoir équipé avec son bouchon étanche.
- Compléter le niveau de la (des) pompe(s) manuelle(s) de direction et boucher l'orifice de remplissage avec son bouchon.
- Vérifier les balais du moteur.

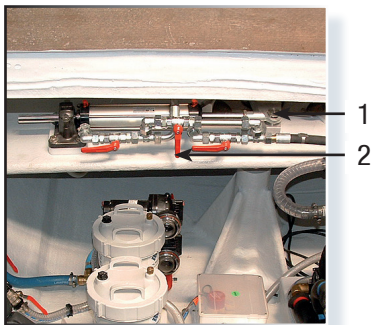
#### 4.3.4 ■ Système de secours

Les bateaux équipés d'une barre à roue sont pourvus d'une barre franche de secours, s'assurer qu'elle est accessible à tout moment.

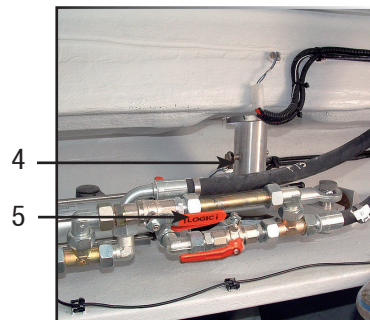
La barre franche de secours est rangée dans la cale moteur bâbord, elle doit rester accessible facilement.

- Pour la mise en œuvre de la barre franche :

- Dévisser à l'aide d'une manivelle de winch un des nables de barre franche situés sur une des jupes arrière.
- Engager la barre franche dans la mèche du safran en s'assurant qu'elle est bien emboîtée.
- Mettre la vanne du vérin située dans la cale moteur du côté concerné en position by-pass. Le safran est alors isolé du système de barre.



- 1 - Vérin de direction.
- 2 - Vanne du vérin de direction.
- 3 - Barre franche de secours.
- 4 - Vis + écrou de fixation de barre franche.
- 5 - Vanne du vérin en position by-pass.



#### CONSEIL - RECOMMANDATION

Le fluide hydraulique doit être ininflammable ou avoir un point d'éclair d'au moins 157 °C.

## 4.4 ■ SYSTEME ELECTRIQUE



### ATTENTION

Ne jamais travailler sur une installation électrique sous tension.

Ne jamais modifier le circuit électrique du navire ou les schémas pertinents : il convient que l'installation, les modifications et l'entretien soient exécutés par un technicien qualifié en électricité marine.

Ne jamais changer ou modifier l'intensité assignée des dispositifs de protection contre les surintensités.

Ne jamais installer ou remplacer les appareils ou dispositifs électriques par des composants dépassant l'intensité admissible du circuit.

Ne jamais laisser le bateau sans surveillance lorsque le circuit électrique est sous tension, sauf pour une pompe de cale automatique et des circuits de protection contre l'incendie ou d'alarme.

## 4.4.1 ■ Tableau et circuit électrique 12 V



### DANGER

Pour éviter un court-circuit entre les deux pôles de la batterie, ne pas stocker d'objets conducteurs à proximité des batteries (outils métalliques...).



### AVERTISSEMENT

Ne pas obstruer les conduits de ventilation des batteries, certaines batteries dégagent de l'hydrogène ce qui présente un risque d'explosion. Ne pas laisser le navire sans surveillance quand l'installation électrique est sous tension, exception faite de la pompe de cale automatique et des circuits de protection contre l'incendie ou le vol.

Ne jamais installer ou remplacer les matériels ou appareils électriques par des composants excédant l'ampérage du circuit.

Ne jamais modifier une installation. Faire appel à un technicien qualifié en électricité marine.

Lors du chargement des batteries et de leur connexion / déconnexion, fermer les coupe-batteries.

Les batteries doivent être manipulées avec précaution. En cas de projection d'électrolyte, rincer abondamment la partie du corps entrée en contact et consulter un médecin.

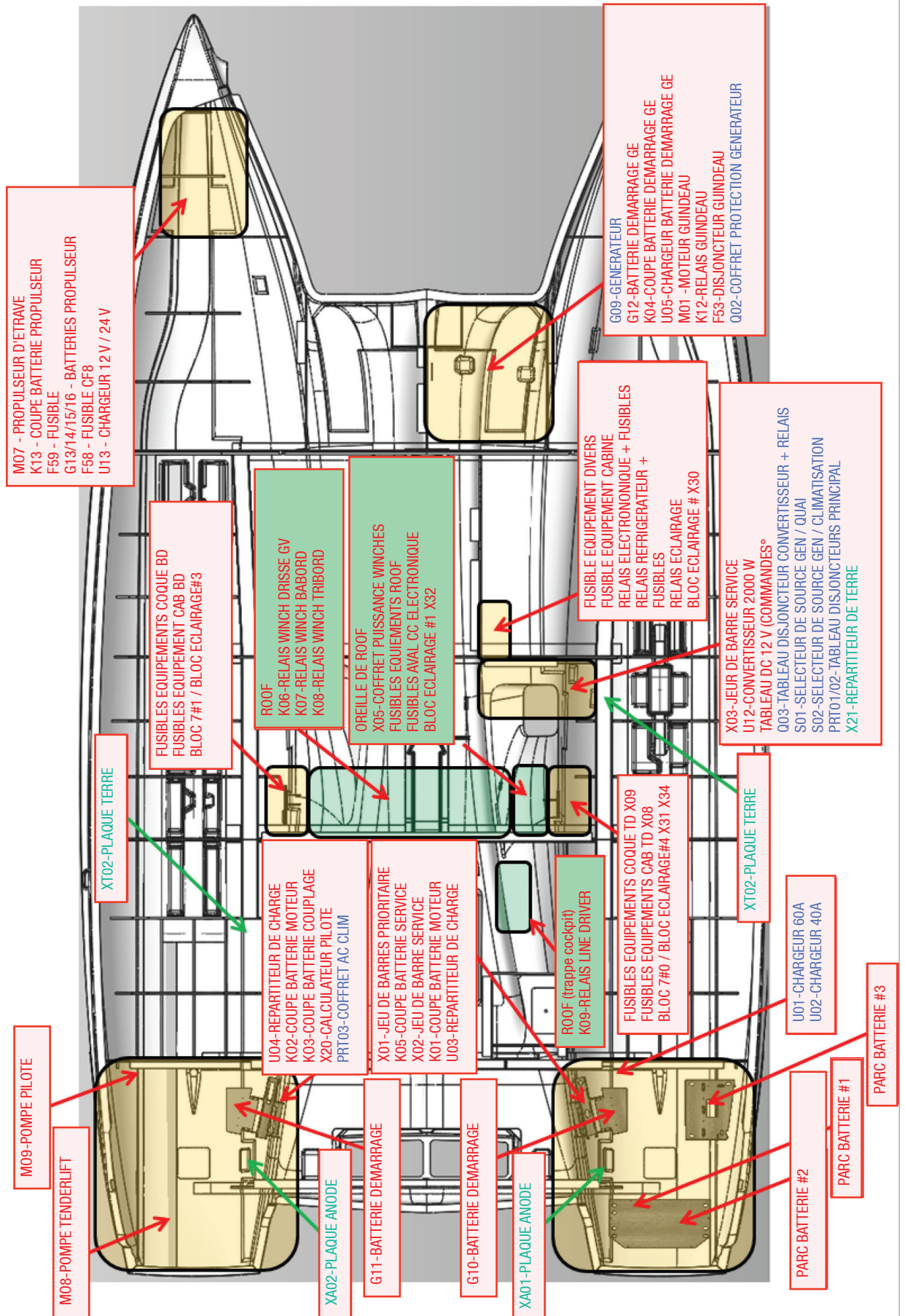


### ATTENTION

Les batteries doivent être soigneusement arrimées.

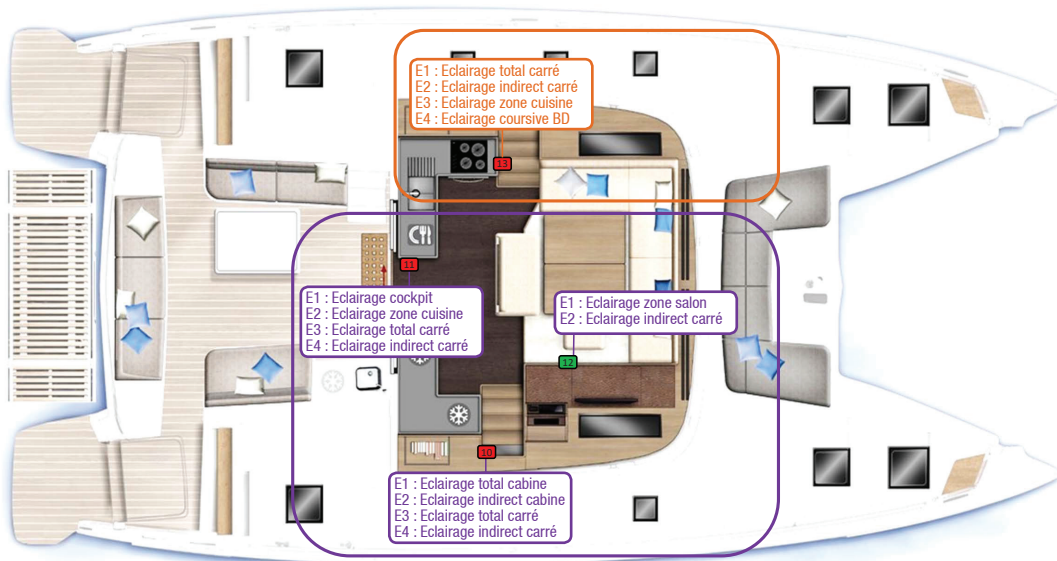
A noter, les fils du circuit 12 V sont rouges pour le positif et noirs pour le négatif.

CIRCUIT 12 V



# EQUIPEMENTS

## CARRE – GALLEY 4C3T



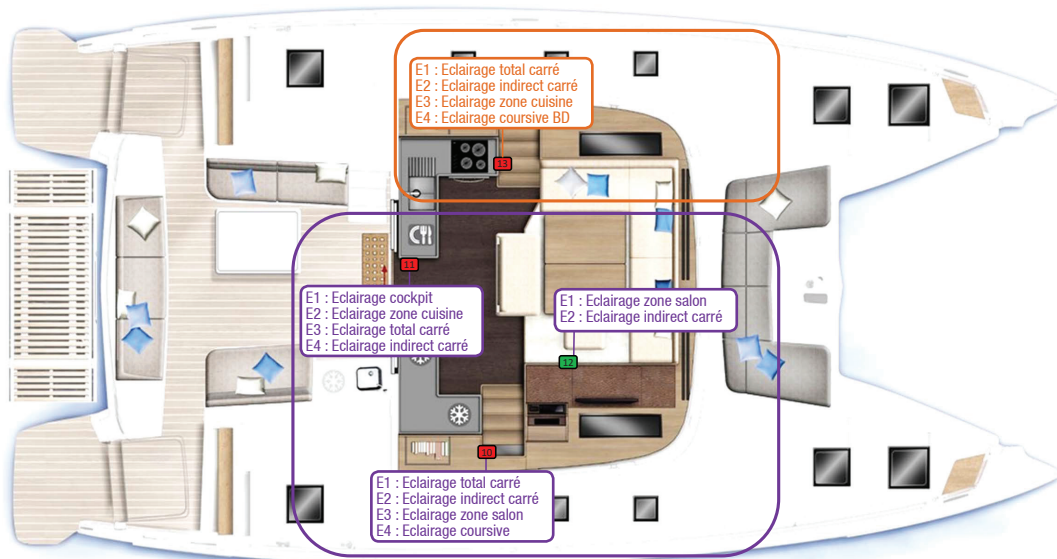
Interrupteur sans fil DEUX TOUCHES



Interrupteur sans fil UNE TOUCHE



## CARRE – GALLEY 4C4T-6C4T



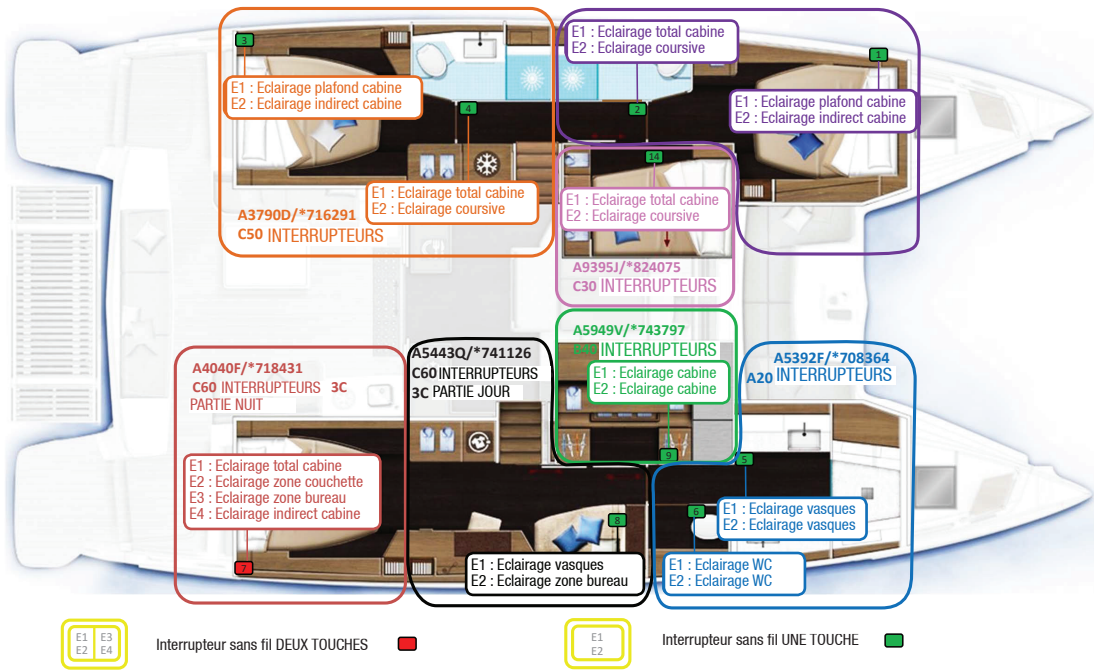
Interrupteur sans fil DEUX TOUCHES



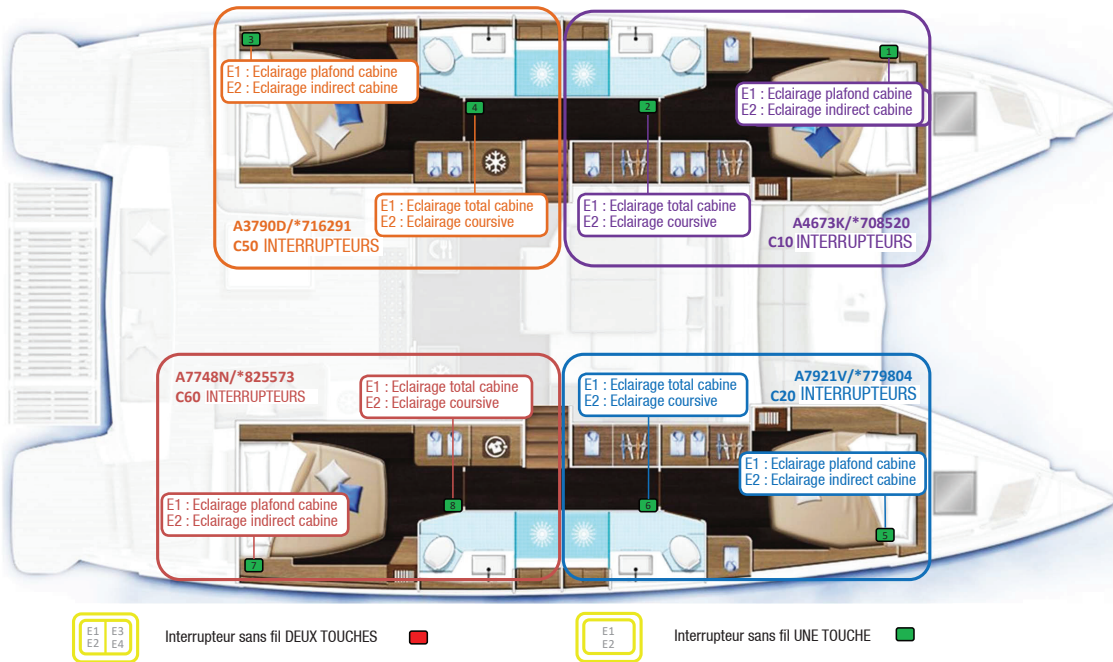
Interrupteur sans fil UNE TOUCHE



4 CABINS – 3 TOILETS

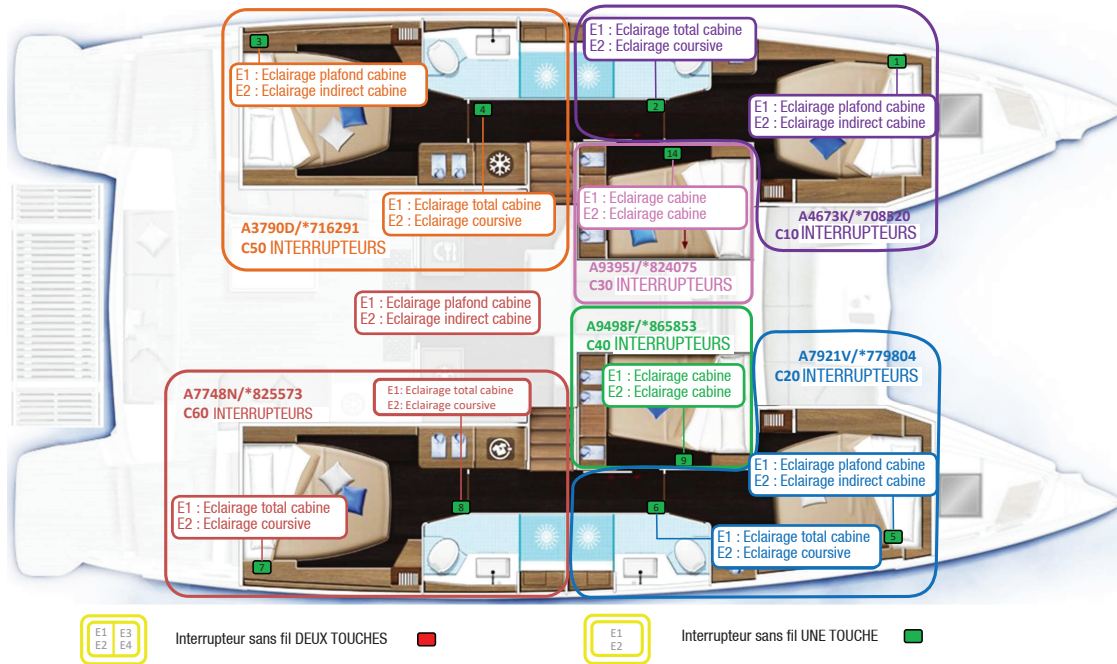


4 CABINS – 4 TOILETS

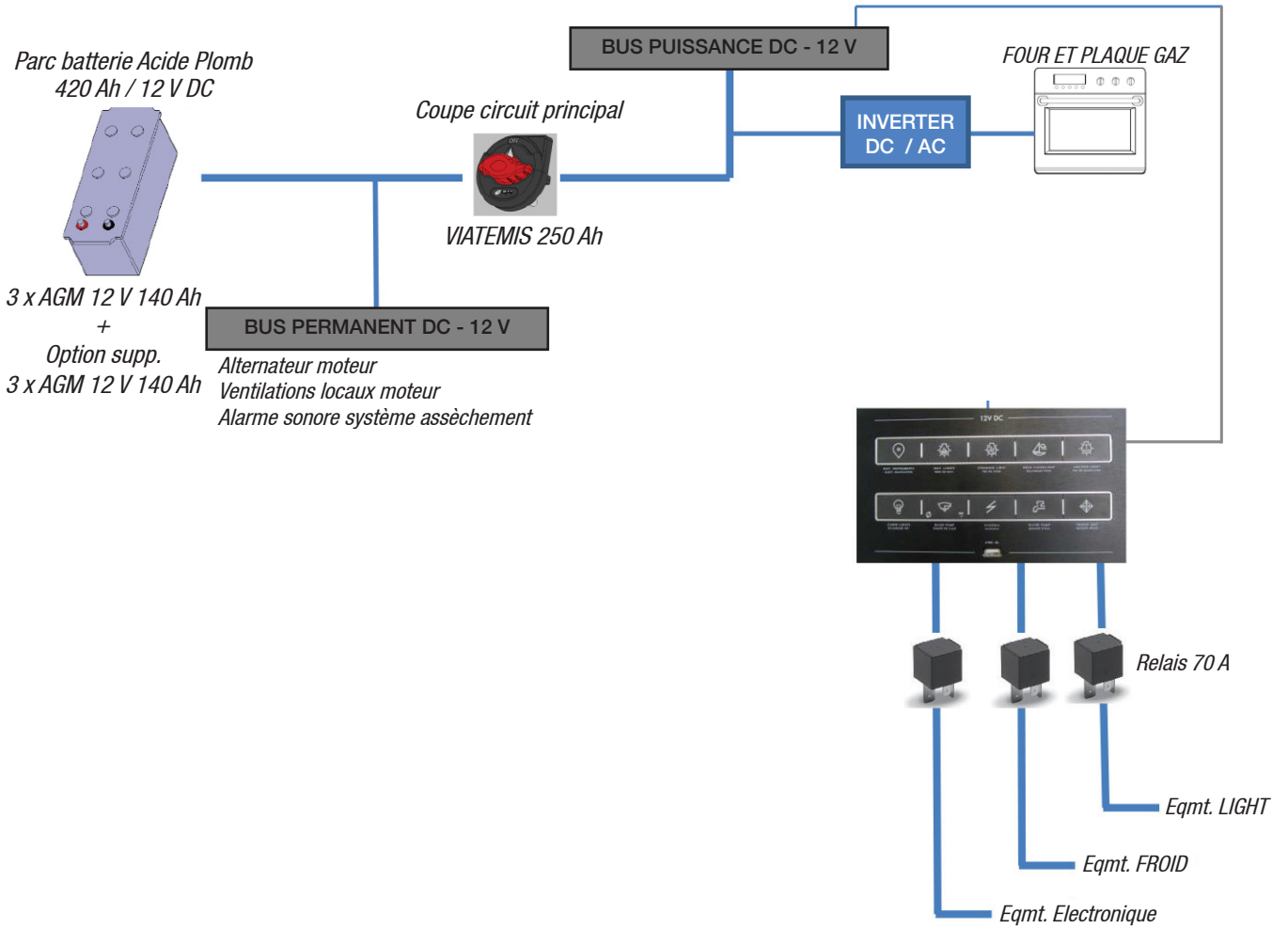


# EQUIPEMENTS

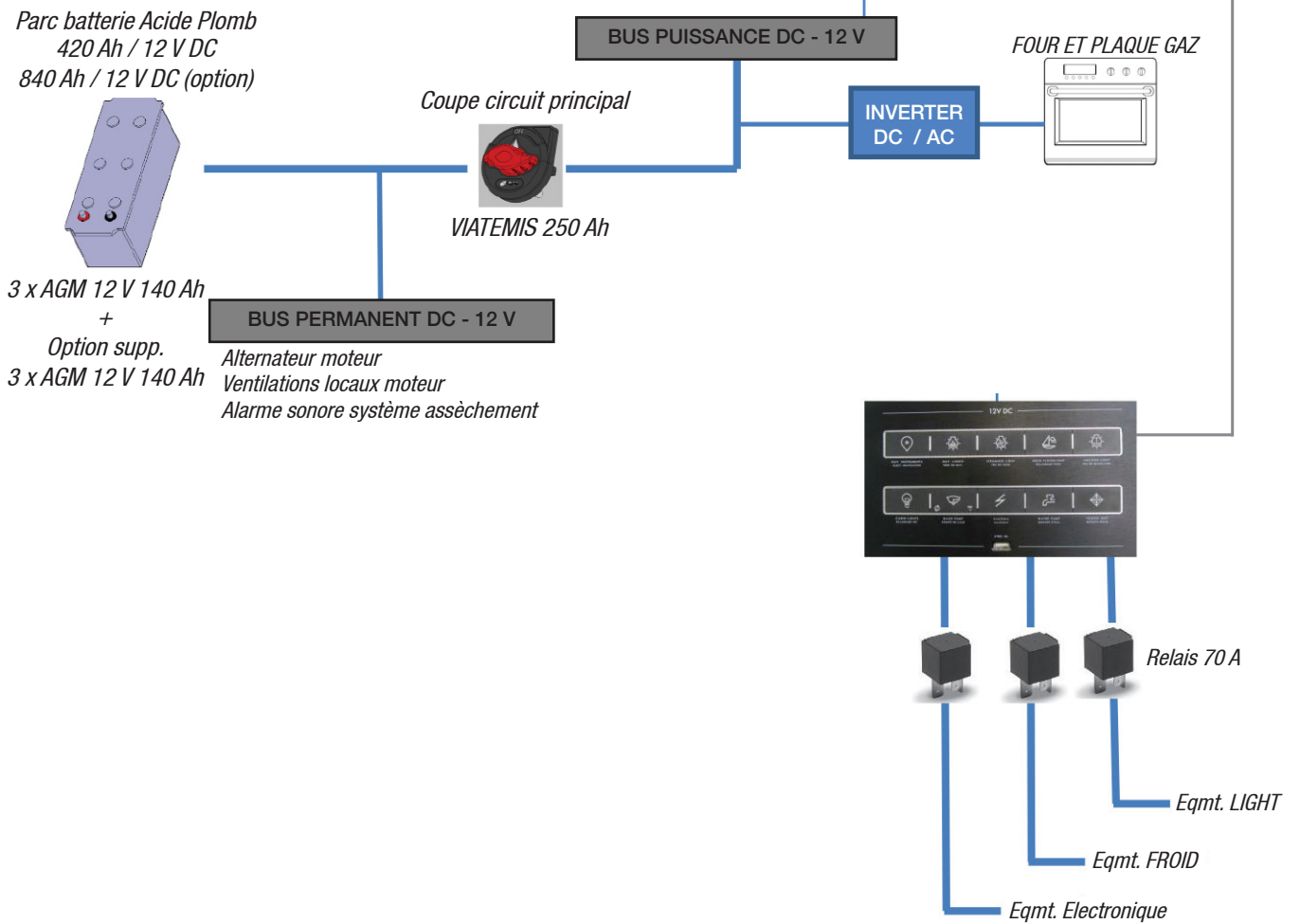
6 CABINS – 4 TOILETS



CIRCUIT 12 V EUROPE



## CIRCUIT 12 V US



## PROTECTION CIRCUIT DC

PORT FLOAT	FUSIBLES - EQUIPEMENTS COQUE BD FUSE - PORT FLOAT EQUIPMENT							
NAME	F01	F02	F03	F04	F05	F06	F07	F08
DESIGNATION	PUMP WASHER DECK		GREY WATER TANK PUMP (OPTIONNAL)	MONITORING BLOC 7#1	SEA WATER PUMP	STOVE & OVEN PIEZZO INVERTER	WC SEA WATER PUMP (optionnal)	GAS SOLENOID VALVE (optionnal US)
CALIBRE	10A		10A	5A	10A	20A	15A	2A

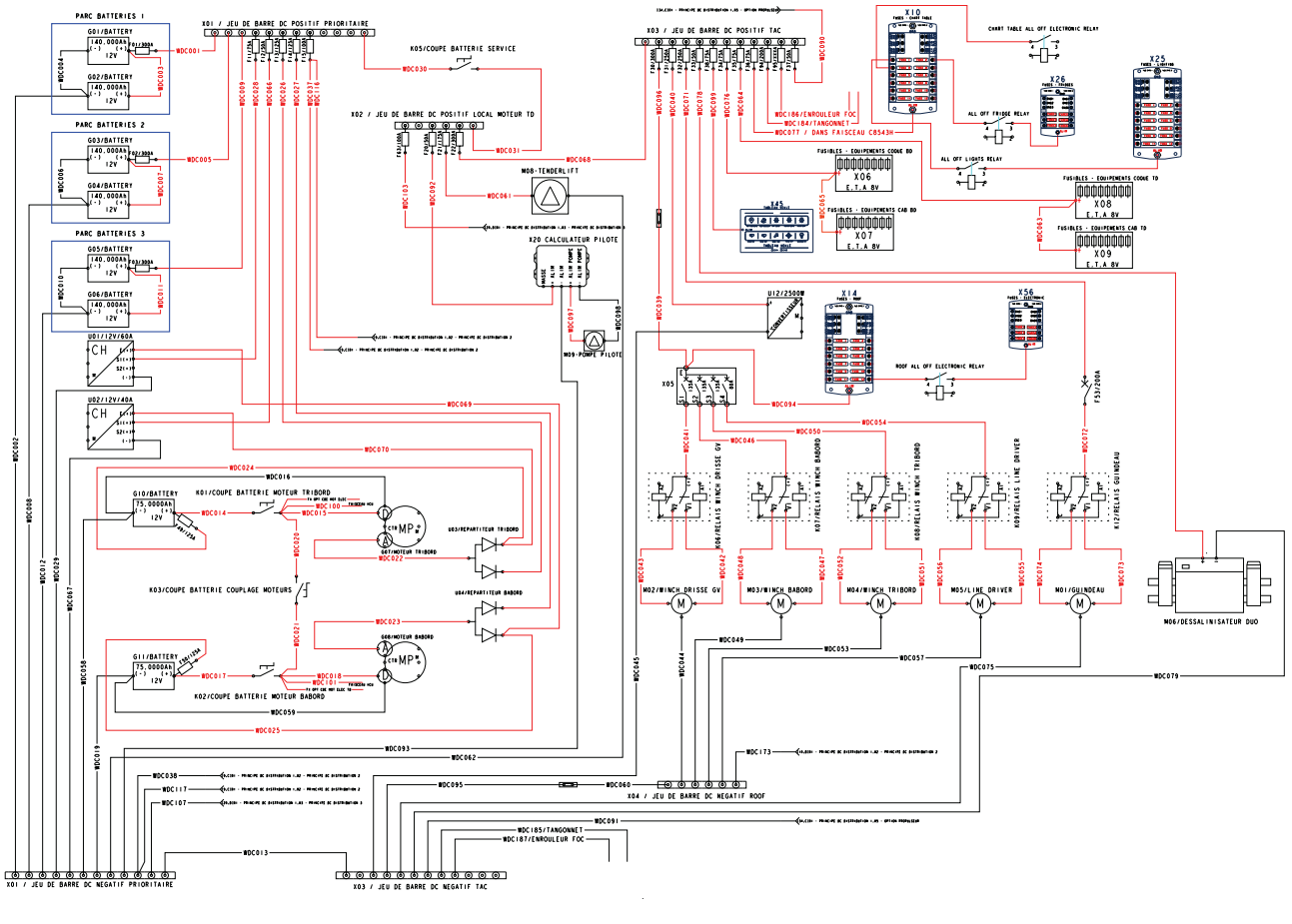
STBD FLOAT	FUSIBLES - EQUIPEMENTS COQUE TD FUSE - STBD FLOAT EQUIPMENT							
NAME	F01	F02	F03	F04	F05	F06	F07	F08
DESIGNATION	PUMPS SWITCH GREY WATER TANKS		GREY WATER TANK PUMP (OPTIONNAL)	MONITORING BLOC 7#0	SALOON FANS			
CALIBRE	2A		10A	5A	1A			

PORT FLOAT	FUSIBLES - EQUIPEMENTS CAB BD FUSE - PORT FLOAT CABIN EQUIPMENT							
NAME	F01	F02	F03	F04	F05	F06	F07	F08
DESIGNATION	WC - A10		WC - A50	GREY WATER PUMP - A50 -V3/V4	GREY WATER PUMP - A30 -V6T	GREY WATER PUMP - A10 -V6T		
CALIBRE	20A		20A	10A	10A	10A		

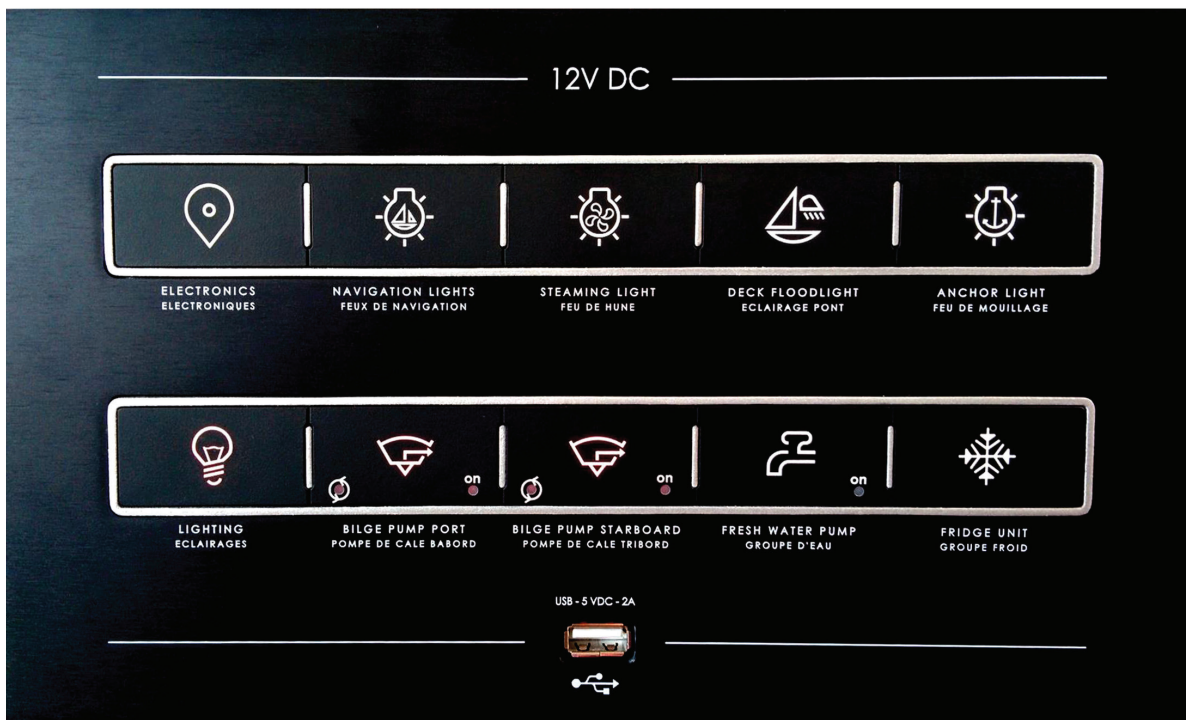
STBD FLOAT	FUSIBLES - EQUIPEMENTS CAB TD FUSE - STBD FLOAT CABIN EQUIPMENT							
NAME	F01	F02	F03	F04	F05	F06	F07	F08
DESIGNATION	WC - A20		WC - A60	HIFI - C60	GREY WATER PUMP - A60 -V6T	GREY WATER PUMP - A40 -V6T / FWD PEAK	GREY WATER PUMP - A20 -V3/V4	WC - FRONT STBD
CALIBRE	20A		20A	15A	10A	10A	10A	20A













INSTALLATION 12 V DC



PRINCIPE TABLEAU ELECTRIQUE 12 V DC ET DESCRIPTION DES FONCTIONS



# EQUIPEMENTS

Pictogramme	Fonctions	Disjoncteur	By-pass
	Permet d'alimenter l'électronique de navigation. - Rétroéclairage blanc ou éteint : Electronique non alimenté - Rétroéclairage rouge : Electronique alimentée	FU5	FU25
	Allume et éteint les feux de navigation (feux bâbord et tribord au niveau des pointes avant, et le feu de poupe à l'arrière du roof) - Rétroéclairage blanc ou éteint : Feux éteints - Rétroéclairage rouge : Feux allumés	FU8	FU28
	Allume et éteint le feu de hune (situé sur le mât) - Rétroéclairage blanc ou éteint : Feu éteint - Rétroéclairage rouge : Feu allumé	FU9	FU29
	Allume et éteint le projecteur de pont (situé sur le mât) - Rétroéclairage blanc ou éteint : Feu éteint - Rétroéclairage rouge : Feu allumé	FU6	FU26
	Allume et éteint le projecteur de mouillage (situé en tête de mât) - Rétroéclairage blanc ou éteint : Feu éteint - Rétroéclairage rouge : Feu allumé	FU7	FU27
	Alimente les éclairages directs et les modules d'éclairage sans fil - Rétroéclairage blanc ou éteint : Lumières éteintes - Rétroéclairage rouge : Lumières allumées	FU11 FU10	FU31 FU30
	Alimente la pompe de cale bâbord. Le premier appui alimente la pompe en automatique, au travers d'un flotteur, le voyant s'allume Un deuxième appui force le déclenchement de la pompe et les deux voyants s'allument	FU2	FU22
	Alimente la pompe de cale tribord. Le premier appui alimente la pompe en automatique, au travers d'un flotteur, le voyant s'allume Un deuxième appui force le déclenchement de la pompe et les deux voyants s'allument	FU4	FU24
	Allume et éteint le groupe d'eau - Rétroéclairage blanc ou éteint : groupe d'eau éteint - Rétroéclairage rouge : groupe d'eau allumé Le voyant donne une indication de fonctionnement du groupe d'eau	FU3	FU23
	Allume et éteint tous les groupes froid du bateau - Rétroéclairage blanc ou éteint : groupes froid éteints - Rétroéclairage rouge : groupes froid allumés	FU1	FU21

#### 4.4.2 ■ Circuit électrique 110 V - 220 V



### AVERTISSEMENT RISQUE DE CHOC ELECTRIQUE

Eviter les risques de choc électriques (électrocution). Déconnecter l'alimentation de quai à courant alternatif (c.a.) et l'alimentation à courant continu (c.c.) de la batterie au convertisseur avant d'ouvrir le panneau.



### AVERTISSEMENT RISQUE DE CHOC ELECTRIQUE

Le bateau est équipé d'un convertisseur transformant du courant continu (c.c.) en courant alternatif (c.a.). Eviter les risques de blessure ou de mort par choc électrique.

Déconnecter la ligne d'alimentation de quai c.a. et l'alimentation c.c. du convertisseur avant d'ouvrir le tableau électrique ou d'intervenir sur les circuits.



Panneau avertissement général  
ISO 7010-W001



Avertissement électricité  
ISO 7010-W012



Avertissement :  
matériau inflammable  
ISO 7010-W021



Lire le manuel du  
propriétaire  
ISO 7010-M002

a) Panneau d'avertissement utilisant des symboles

AVERTISSEMENT – Pour réduire les risques de chocs électriques et d'incendie :

- 1 Couper l'interrupteur d'alimentation de la ligne de quai installé à bord avant de brancher ou de débrancher le câble d'alimentation de la ligne de quai.
- 2 Brancher le câble de la ligne de quai sur l'entrée d'alimentation à bord avant de le raccorder à la prise de quai.
- 3 Si une inversion de polarité est signalée, débrancher immédiatement le câble.
- 4 Débrancher d'abord le câble d'alimentation de la prise de quai.
- 5 Bien fermer le couvercle de l'entrée d'alimentation à bord.

NE PAS MODIFIER LES RACCORDS DU CÂBLE D'ALIMENTATION DE LA PRISE DE QUAI

Note 1 : Le point 3 ne s'applique que si le circuit comporte un indicateur d'inversion de polarité.  
Note 2 : Les points 2, 4 et 5 ne sont pas requis lorsque le câble d'alimentation de la ligne de quai est branché à demeure sur le bateau.

b) Suggestion de panneau d'avertissement utilisant un texte dans une langue appropriée au pays d'utilisation.

Figure 1 – Suggestion de panneaux d'avertissement

Certains bateaux sont équipés (en standard ou en option suivant les modèles) d'un circuit 110 V ou 220 V.

A noter, les fils de phase sont bleus, ceux du neutre sont marron et les fils de terre sont vert et jaune.



### DANGER

Débrancher le câble d'alimentation navire / quai d'abord au niveau de la prise du quai. Couper l'alimentation à quai au niveau du dispositif de sectionnement installé à bord avant de brancher ou de débrancher le câble d'alimentation navire / quai. Ne pas laisser l'extrémité du câble d'alimentation navire / quai pendre dans l'eau. Ne pas travailler sur l'installation sous tension.



### AVERTISSEMENT

Lorsque la prise de quai est branchée, il peut avoir une différence entre la "terre" du bateau et celle du secteur, d'où risques de courant d'équilibrage et d'électrocution (notamment des nageurs situés à proximité). Brancher le câble d'alimentation navire / quai dans le navire avant de le raccorder à la prise du quai.



### ATTENTION

Désactiver l'alimentation navire lorsque le système n'est pas utilisé, afin de prévenir les risques d'incendie.

Ne pas modifier l'installation électrique du navire ni les schémas pertinents.

Il convient que l'installation, les modifications et l'entretien soient effectués par un électricien qualifié en électricité marine. Contrôler le système au moins deux fois par an.

Ne pas modifier les connexions du câble d'alimentation navire / quai ; n'utiliser que des connexions compatibles.

Si l'indicateur de polarité inverse est activé, débrancher immédiatement le câble.

Rectifier l'erreur de polarité avant d'utiliser l'installation électrique du navire.

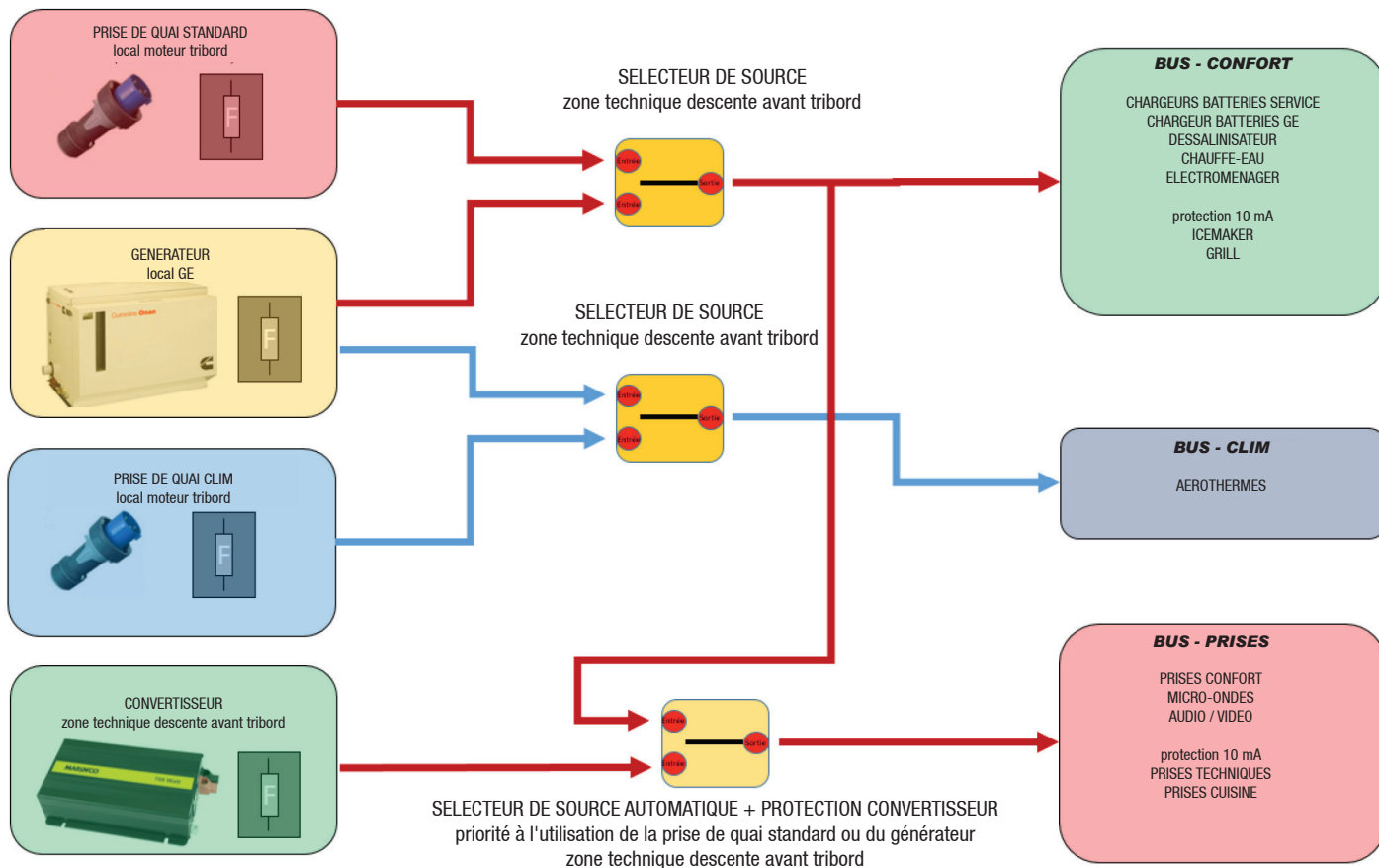


### CONSEIL - RECOMMANDATION

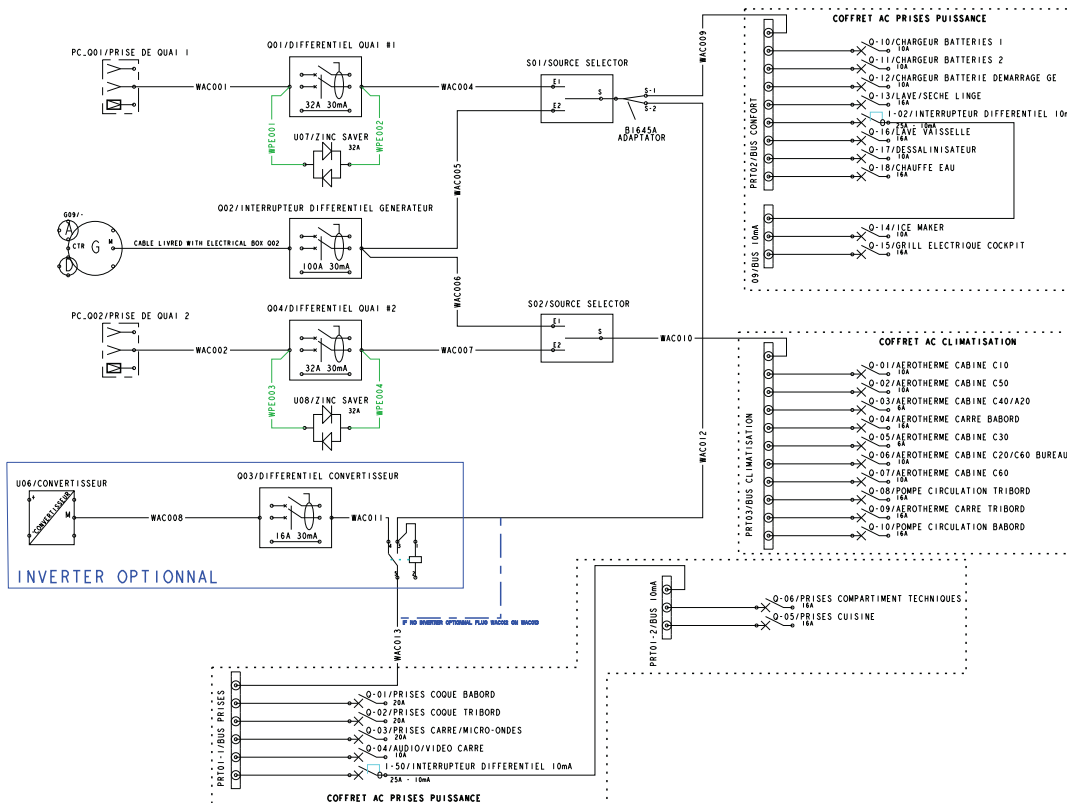
Utiliser des appareils électriques à double isolation ou mis à la terre.

Relier les boîtiers ou enveloppes métalliques des appareils électriques installés au conducteur de protection du navire (conducteur vert à bande jaune). Bien fermer la protection de l'entrée d'alimentation à quai.

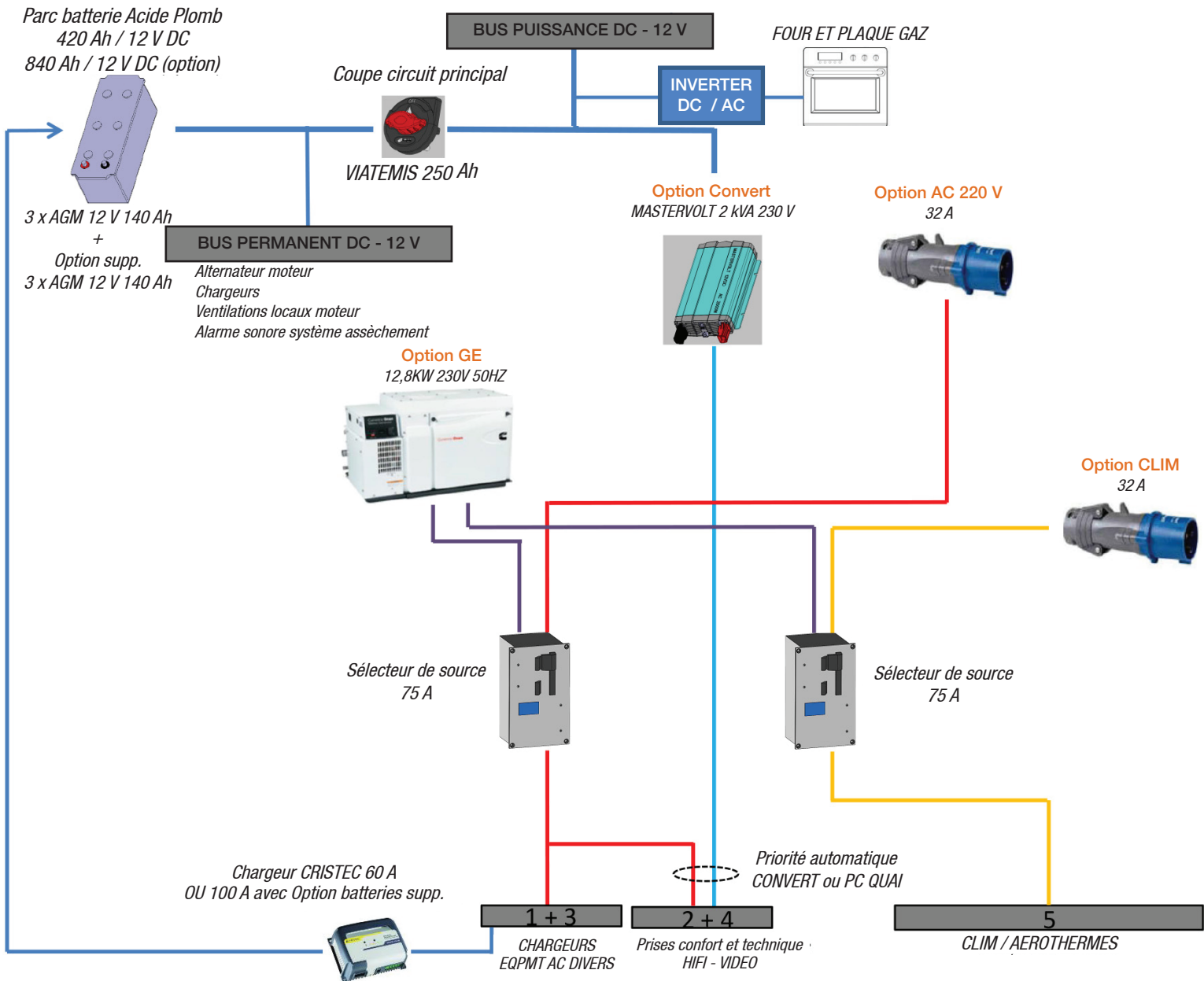
## SYSTEMES DE PUISSANCE AC



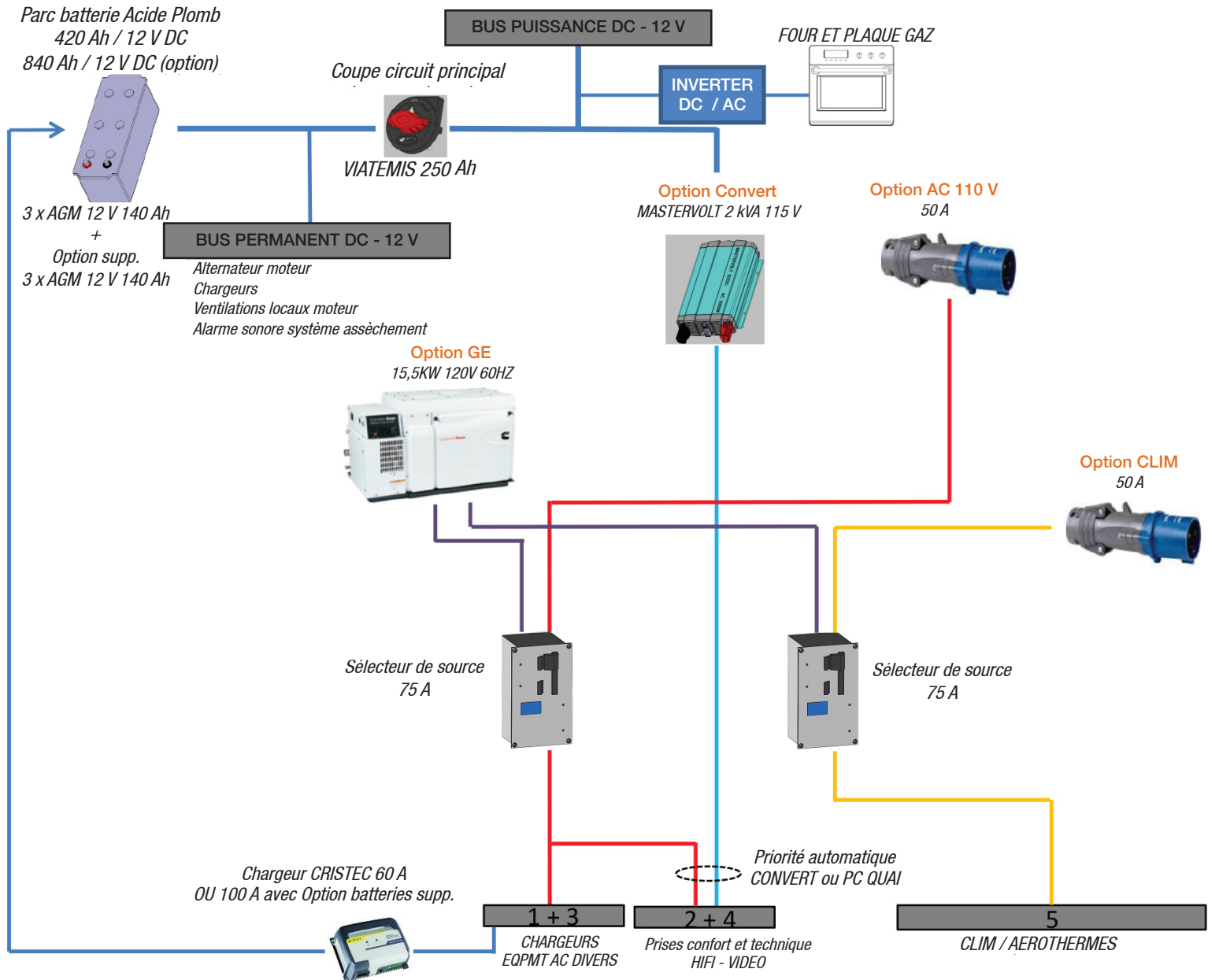
## INSTALLATION AC



CIRCUIT 220 V EUROPE



## CIRCUIT 110 V / 220 V US

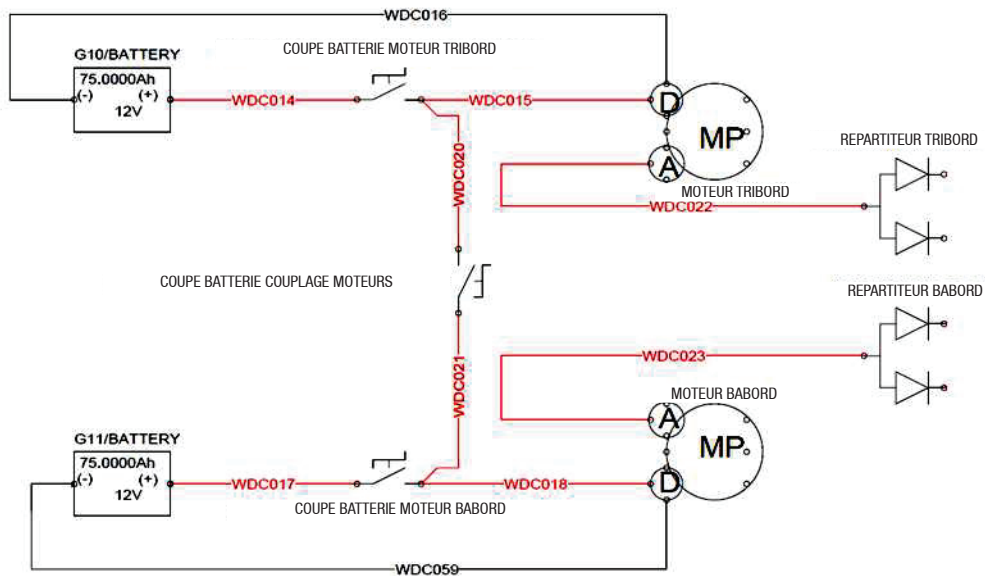


#### 4.4.3 ■ Démarrage de secours :

En cas d'indisponibilité des batteries de démarrage moteur, un système de couplage des batteries 12 V de démarrage bâbord / tribord est disponible (dans le compartiment moteur bâbord).

Pour sélectionner le couplage batterie :

- Actionner (position ON) le coupe-circuit de couplage dans le compartiment bâbord et le coupe-circuit de la batterie moteur bâbord ou tribord en prenant soin d'isoler la batterie défectueuse (position OFF).
- Démarrer les moteurs bâbord et tribord.
- Une fois les deux moteurs démarrés, fermer (position OFF) le coupe-circuit de couplage.



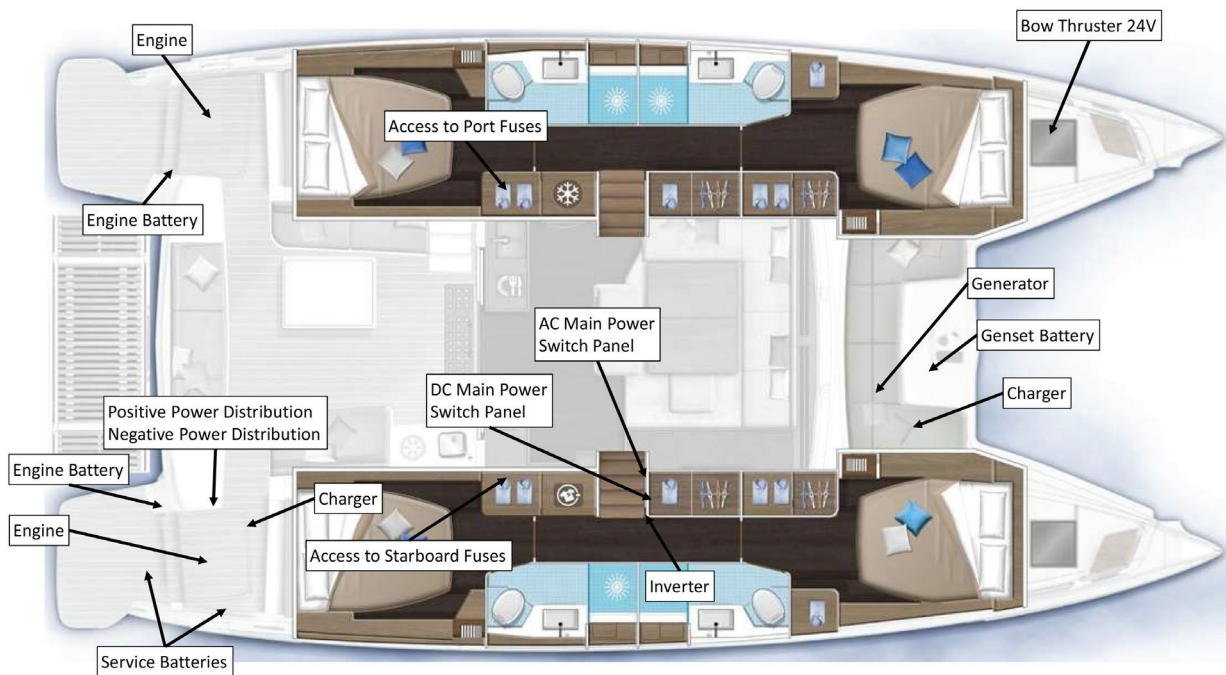
## 4.4.4 ■ Implantation des coupe batteries, tableaux et appareils électriques...



### ATTENTION

Avant de changer un fusible, fermer les coupe-batteries.

Certains équipements du schéma suivant peuvent être en option.



## 4.5 ■ INSTALLATION ALIMENTEE EN GAZ

### 4.5.1 ■ Réchaud à gaz



#### DANGER

Ne pas installer de matériaux inflammables au-dessus du réchaud (rideaux, papiers, serviettes, etc...).

Ne pas fumer ni utiliser de flamme nue pendant le remplacement des bouteilles de GPL. Fermer les robinets des bouteilles vides avant leur déconnection pour remplacement.

Ne jamais utiliser de flamme pour rechercher les fuites.



#### AVERTISSEMENT

Ne pas fumer ou approcher une flamme nue lors de la recherche d'une fuite de gaz ou lors du changement d'une bouteille de gaz ou toutes autres interventions sur le circuit de gaz.

Ne jamais laisser le bateau sans surveillance lorsque des appareils à flamme nue utilisant du GPL fonctionnent.

Les appareils à flamme nue brûlant du combustible consomment l'oxygène de la cabine et rejettent des produits de combustion dans le bateau.

Ne pas utiliser un réchaud ou un four pour chauffer les parties habitables. Une ventilation est nécessaire lorsque ces appareils fonctionnent. Ouvrir les ouvertures de ventilation désignées à cet effet lors de l'utilisation des appareils. Ne jamais obstruer les ouvertures prévues pour la ventilation. Les exigences de ventilation ont été calculées pour les appareils au GPL tels qu'installés. Des ouvertures de ventilation supplémentaires peuvent être ajoutées si d'autres appareils sont utilisés simultanément.

Ne pas modifier le système GPL du bateau.

L'installation, les modifications et l'entretien doivent être effectués par une personne compétente. Faites contrôler le système à intervalles réguliers ou fixés par les exigences nationales.

Si une fuite est détectée fermer le robinet d'alimentation principal de GPL et ne pas utiliser d'appareils de GPL.



#### ATTENTION

Les appareils brûlant du combustible consomment l'oxygène de la cabine et rejettent les produits de combustion dans le bateau. Il est nécessaire de ventiler le bateau lorsque les appareils de cuisson au gaz sont en service. Ne pas obstruer les trous d'aération du bateau (manche à air) et laisser au moins la porte ouverte.

Ne pas utiliser les appareils de cuisson pour chauffer les locaux.

S'assurer que les robinets des brûleurs sont fermés avant d'ouvrir celui de la tuyauterie et de la bouteille. Fermer les robinets avant tout changement de bouteille et immédiatement en cas d'urgence.

Ne pas utiliser de solutions à base d'ammoniac pour le nettoyage ou le repérage d'une fuite.



#### CONSEIL - RECOMMANDATION

Ne jamais laisser le navire sans surveillance lorsque les appareils fonctionnant au gaz ou à l'alcool sont en service.

En cas d'odeur de gaz ou d'extinction accidentelle des flammes (bien que l'arrivée de gaz soit coupée automatiquement en cas d'extinction de la flamme) fermer les robinets et créer un courant d'air pour évacuer les gaz résiduels. Rechercher l'origine du problème.

Fermer le robinet de tuyauterie d'alimentation et les robinets des bouteilles lorsque les appareils ne sont pas en service.

Pour les réchauds à bouteille incorporée, le changement de celle-ci doit se faire en dehors du bateau. Faire un essai avant de remettre le réchaud dans la cuisine. Faire attention à verrouiller les articulations des réchauds après leur mise en place.

Ne jamais obstruer les ouvertures prévues pour la ventilation.

Stocker les bouteilles de réserve dans des logements ventilés sur le pont ou dans des coffres prévus à cet effet, étanches au gaz et ventilés vers l'extérieur.

Ne pas obstruer l'accès aux composants du circuit de gaz notamment aux robinets (bouteilles et gazinière).

Les tuyaux souples reliant la bouteille à une extrémité du circuit et le réchaud à l'autre, doivent être changés en fonction des règlements en vigueur dans votre pays. Utiliser uniquement des tuyaux aux normes de votre pays.



## \_\_\_ CONSEIL - RECOMMANDATION

Ne pas utiliser les logements des bouteilles de gaz pour stocker d'autres équipements.

Faire attention à ne pas détériorer le filetage de la bouteille sur lequel se monte le détendeur. Vérifier l'état du détendeur tous les ans et le changer si nécessaire. Utiliser des détendeurs identiques à ceux installés.

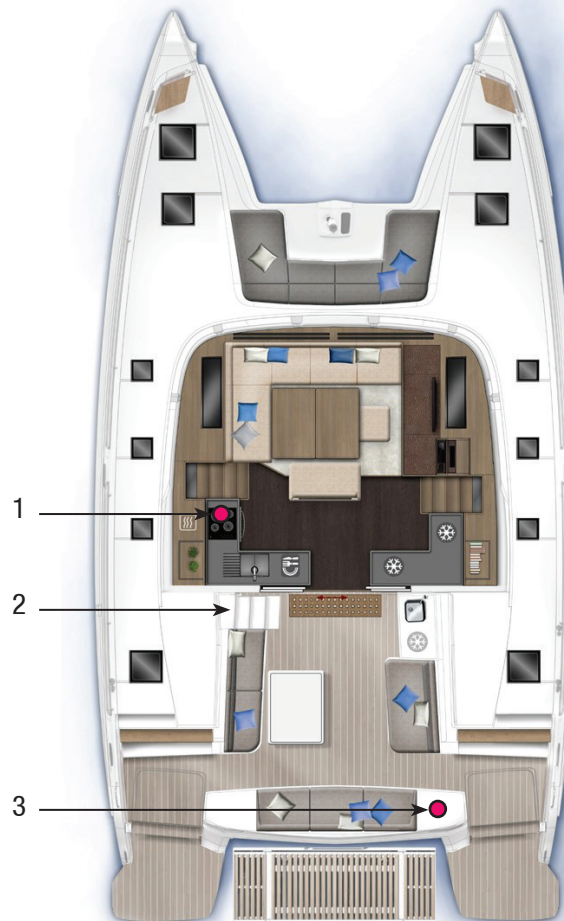
Veiller à ce que les robinets des bouteilles vides soient fermés et débranchés. Conserver en place les dispositifs de protection, les chapeaux ou les bouchons.

### 4.5.2 ■ Plan du circuit gaz

- La pression d'utilisation de l'appareil GPL est de 28 millibars.
- Capacité de la bouteille recommandée :
  - Version Europe : 2,75 kg de butane.
  - Version US : 10 lb de propane.

EMPLACEMENT DES ELEMENTS :

- 1 - Vanne d'alimentation gaz.
- 2 - Boîte à gaz + détecteur de fuite à bulle.
- 3 - Plancha.

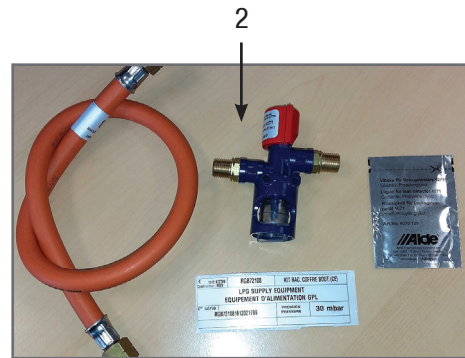
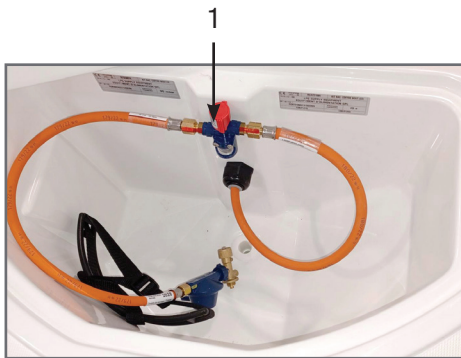


Le coffre avant de cockpit est prévu pour accueillir une bouteille de gaz.

Les vannes d'ouverture / fermeture des circuits sont situées dans le placard sous le four.

Le bateau en version U.S. comporte une électrovanne située dans le coffre de stockage de la bouteille.

Mettre en service l'électrovanne par son interrupteur présent au dessus des plaques de cuisson (fusible de l'électrovanne dans coque bâbord).



- 1 - Coffre à bouteille de gaz.
- 2 - Détecteur de fuite à bulle.
- 3 - Manomètre de détection de fuite (version US).
- 4 - Coffre à plancha.

## • DETECTION DE FUITE DE GAZ

Le circuit de gaz est pourvu d'un système de détection de fuite.

VERSION STANDARD : un détecteur de fuite à bulle est présent sur le circuit après le détendeur dans le coffre de stockage de la bouteille.

Lorsque la bouteille est ouverte (système sous pression) et la vanne sous l'appareil ménager fermée, appuyer sur le bouton rouge présent sur le détecteur.

Si rien ne se produit, le circuit est étanche.

L'apparition de bulles dans le liquide du détecteur signale une fuite au sein du circuit de gaz.

VERSION US : un manomètre est présent sur le circuit après le détendeur dans le coffre de stockage de la bouteille.

Lorsque la bouteille est ouverte (système sous pression) et la vanne sous l'appareil ménager fermée, la pression sur le manomètre doit rester constante.

Si la pression descend cela signifie qu'il existe une fuite au sein du circuit de gaz.

## • UTILISATION ET MAINTENANCE DE L'INSTALLATION :

Concernant les instructions de fonctionnement et de maintenance de l'appareil de cuisson GPL, se reporter à la notice du fabricant.

- Fermer les robinets des canalisations d'alimentation en GPL et les robinets des bouteilles lorsque les appareils ne sont pas en service. Fermer les robinets avant tout changement de bouteille et immédiatement en cas d'urgence.

- S'assurer que les robinets de l'appareil sont fermés avant d'ouvrir celui de la bouteille.

- Soumettre l'installation alimentée en GPL à un essai de recherche de fuite avant son utilisation.

- Observer régulièrement le détecteur de fuite à bulles (Version Europe).

## • EN CAS DE FUITE

- Refermer le robinet d'alimentation de la bouteille.

- Éteindre les flammes nues et autres sources d'inflammation (appareils de chauffage, appareils de cuisson, veilleuses, etc...).

- Ne pas actionner de commutateur électrique.

- Évacuer la zone si possible.

- Ne pas utiliser une installation ayant une fuite avant qu'elle ait été inspectée et réparée par une personne compétente.

- Ne pas bloquer l'accès aux éléments de l'installation alimentée en GPL, de quelque façon que ce soit.

- Veiller à ce que les robinets des bouteilles vides soient fermés et débranchés. Conserver en place les dispositifs de protection, les chapeaux ou les bouchons. Stocker les bouteilles de réserve dans des logements ventilés sur le pont ou dans des coffres prévus à cet effet, étanches au gaz et ventilés vers l'extérieur.

- Ne pas utiliser les logements ou les coffres pour bouteilles de GPL pour stocker d'autres équipements.

- Les tuyaux flexibles de l'installation alimentée en GPL doivent être contrôlés régulièrement, au moins une fois par an, et remplacés en cas de détérioration.

- Contrôler les conduites d'évacuation au moins une fois par an. Les remplacer en cas de détérioration ou de fissures.

- Ne pas utiliser de réchaud lorsqu'il existe une probabilité de grands angles de roulis ou d'angles de gîte permanents (si le bateau n'est pas doté d'un réchaud suspendu par cardans).

**Les essais ci-dessus effectués par l'utilisateur ne remplacent pas une vérification par une personne compétente et habilitée à la manipulation et l'entretien des systèmes GPL.**

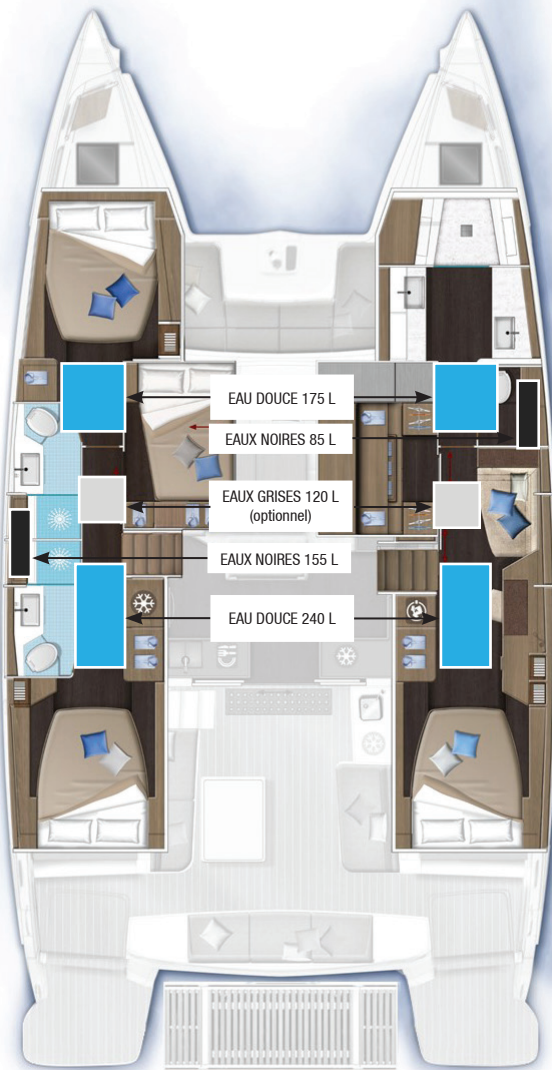
Pour changer la bouteille de GPL :

1. Fermer le robinet au niveau de la bouteille GPL
2. Dévisser la bouteille de GPL
3. Remplacer la bouteille de GPL
4. Revisser la nouvelle bouteille de GPL
5. Ouvrir le robinet au niveau de la bouteille de GPL

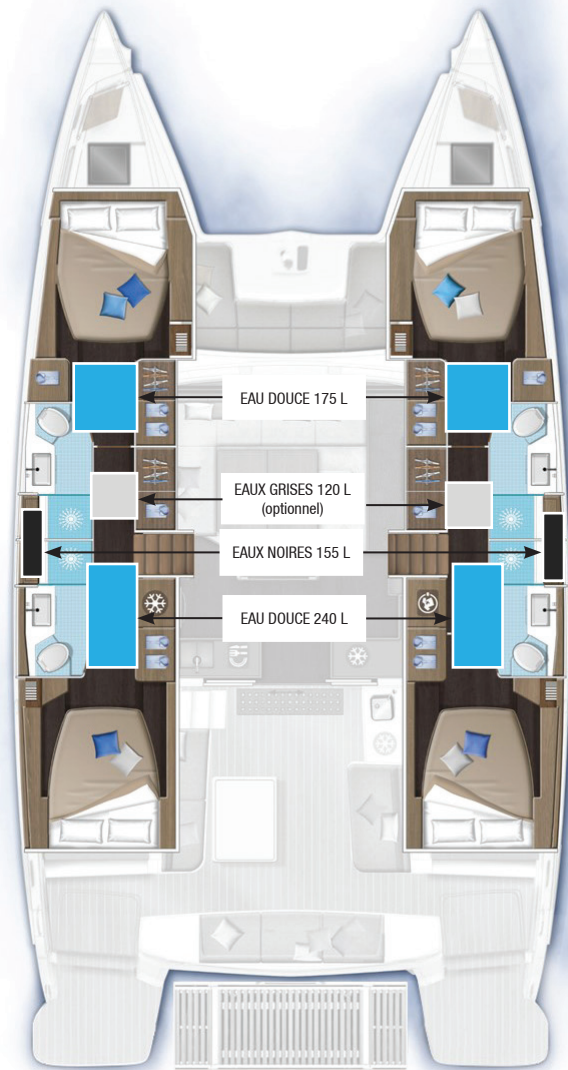
## 4.6 ■ INSTALLATION EAU DOUCE

### 4.6.1 ■ Circuit eau douce : 2 x 175 L + 12 X 240 L

VERSION 3 SALLES D'EAU



VERSION 4 SALLES D'EAU



Le LAGOON 51 est pourvu de quatre réservoirs d'eau douce en plastique alimentaire rotomoulés de 175 et 240 litres chacun, sous les planchers de coursives. Il n'y a pas de transfert direct entre les deux réservoirs.

Si le bateau est équipé d'un dessalinisateur (option), une vanne principale permet de choisir quel réservoir est alimenté par le dessalinisateur.

La sélection d'alimentation des réservoirs en eau douce à partir du dessalinisateur, se trouve sous les planchers de la cabine arrière bâbord.



#### ATTENTION

Les réservoirs peuvent avoir une zone impompable liée à l'assiette du navire ou aux conceptions des piquages d'aspiration. Il est recommandé de conserver une réserve.

## 4.7 ■ RESERVOIRS EAUX NOIRES

### 4.7.1 ■ Caractéristiques

En version trois cabines et WC, le LAGOON 51 est pourvu d'un réservoir de 85 litres et d'un autre de 155 litres. Les versions 4 ou 6 cabines et 4 WC comportent deux réservoirs de 155 litres.

Ces capacités peuvent ne pas être totalement utilisables en fonction de l'assiette, du chargement, de la position du ou des points de remplissage et / ou points de vidange éventuels.

- Ne pas décharger les toilettes près des côtes.
- Se tenir informé des règlements locaux de respect de l'environnement, et respecter les codes de bonne pratique.
- Respecter les réglementations Internationales contre la pollution en milieu marin (Marpol).

### 4.7.2 ■ Fonctionnement du système de rétention des eaux noires

Les WC sont vidés uniquement dans les réservoirs à eaux noires qui sont à leur tour évacués :

- soit par pompage : nable de pont
- soit par vidange à la mer : vanne (par gravitation)



#### — CONSEIL - RECOMMANDATION

Après chaque utilisation, rincer le système : remplir la cuve d'eau douce ou de mer puis la vider.

Les produits à utiliser pour le nettoyage sont les produits de nettoyages domestiques.

Le système doit être vidé pendant le stationnement du navire sous des températures négatives.



#### ATTENTION

Pour le respect de l'environnement : Ne pas décharger le contenu des réservoirs de rétention près des côtes, utiliser les systèmes de pompage des ports ou marinas pour vider les cuves de rétention avant de quitter le port.

S'assurer que la vanne d'évacuation de la cuve est fermée afin d'éviter toute décharge par inadvertance.

## 4.8 ■ RESERVOIRS EAUX GRISES

### 4.8.1 ■ Caractéristiques

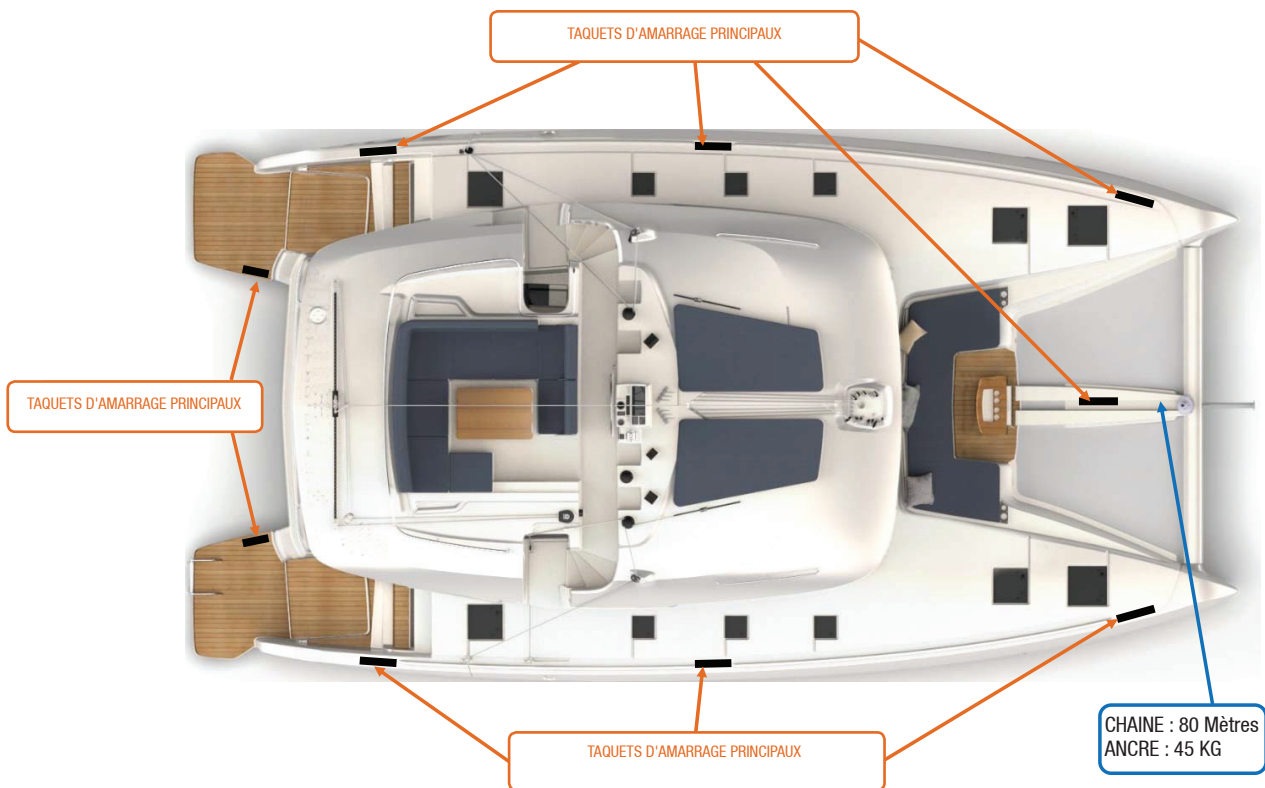
En version trois et quatre cabines, le Lagoon 51 peut être pourvu de deux réservoirs à eaux grises de 120 litres en option (sous planchers coques tribord et bâbord).

Ces capacités peuvent ne pas être totalement utilisables en fonction de l'assiette, du chargement, de la position du ou des points de remplissage et / ou points de vidange éventuels.

- Se tenir informé des règlements locaux de respect de l'environnement, et respecter les codes de bonne pratique.
- Respecter les réglementations Internationales contre la pollution en milieu marin (Marpol).

## 5. Mouillage, amarrage et remorquage

- Tenir le panneau ou la trappe de puits à chaîne fermé à la mer.
- Le remorquage doit toujours se faire à des vitesses faibles.
- Une remorque doit être prise de façon à pouvoir être libérée sous charge.
- Le propriétaire doit s'assurer que les bouts d'amarrage, de remorquage, points d'attache, chaînes correspondent aux conditions d'utilisation du navire.



### AVERTISSEMENT

Si des points d'ancrage non métalliques sont installés sur le bateau, il faut tenir compte de leur durée de vie limitée. Ils doivent être remplacés dès qu'ils présentent des signes de détérioration, des fissures de surface visibles ou une déformation permanente.

NOTE : Les éléments noirs sont moins sensibles aux UV que ceux de couleur claire.

# MOUILLAGE, AMARRAGE ET REMORQUAGE



## AVERTISSEMENT

Il est de la responsabilité du propriétaire/de l'exploitant de s'assurer que les cordages d'amarrage, les câbles de remorquage, les chaînes et les lignes de mouillage ainsi que les ancrs sont adéquats pour l'utilisation prévue du bateau, c'est-à-dire que les lignes ou chaînes n'excèdent pas 80 % de la résistance à la rupture du point d'ancrage correspondant.

Il convient en outre que le propriétaire prenne en considération les actions nécessaires lors de la fixation d'un câble de remorquage à bord.

	AMARRAGE	MOUILLAGE	REMORQUAGE
Résistance à la rupture point ancrage	560 kN	74 kN	74 kN
Résistance à la rupture ligne / chaîne	41,6 kN	59,2 kN	59,2 kN



## ATTENTION

En cas de remplacement, la résistance à la rupture des lignes/chaînes ne doit en général pas excéder 80 % de la résistance à la rupture des points d'ancrage.



## ATTENTION

Toujours remorquer ou être remorqué à faible allure. Ne jamais dépasser la vitesse limite d'une coque à déplacement lors d'un remorquage.



## ATTENTION

Si l'usage d'un point d'ancrage spécifique n'est pas évident, le fabricant du bateau doit prévoir un étiquetage sur le point d'ancrage (point d'ancrage destiné au mouillage et/ou au remorquage) et une information dans le manuel du propriétaire.



## ATTENTION

Un câble de remorquage doit toujours être amarré de manière à pouvoir être largué sous charge.

## 6. Grutage et transport

### 6.1 ■ PLAN ET COTATION DES AXES DE POSITIONNEMENT DES SANGLES DE GRUTAGE



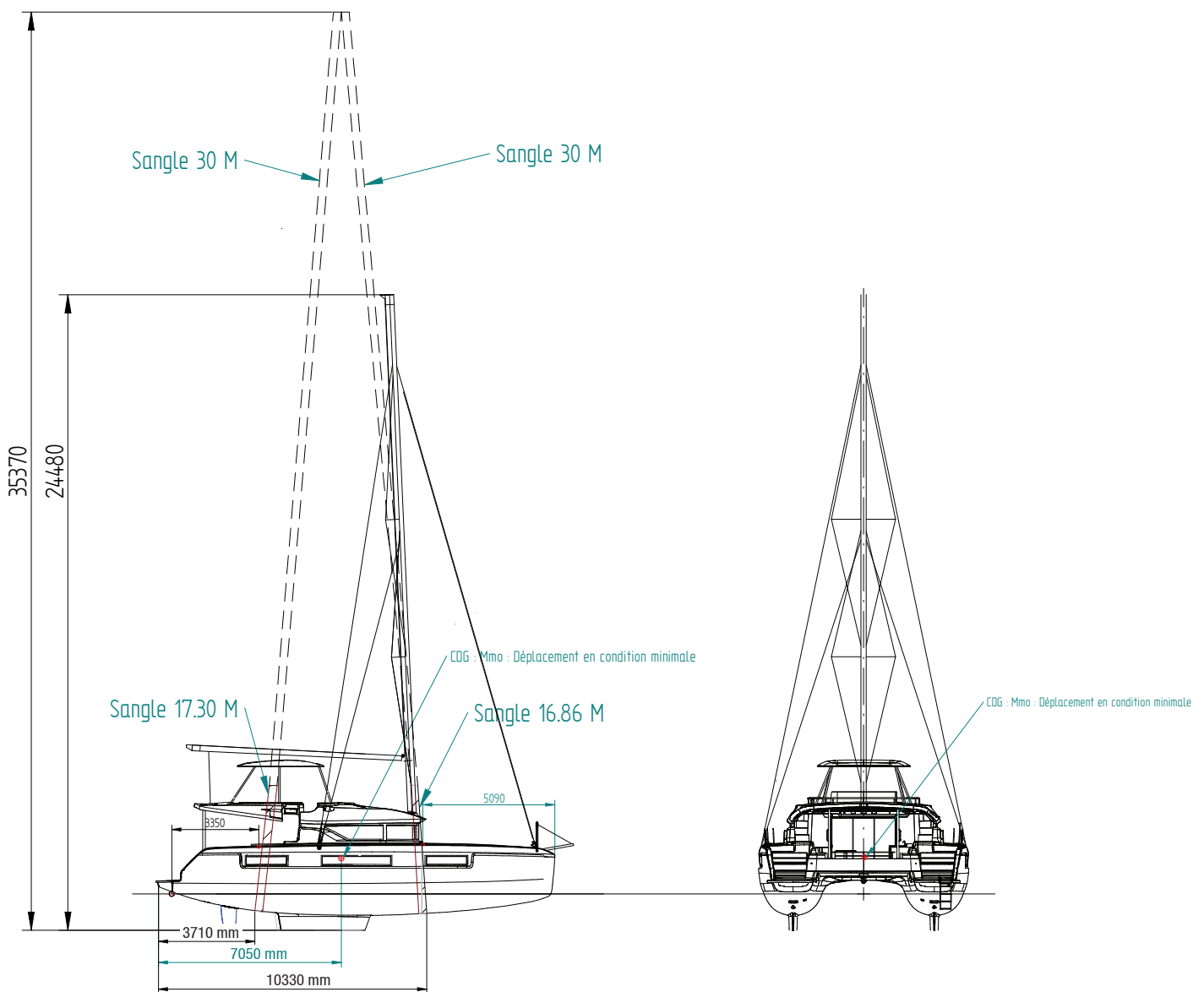
#### ATTENTION

S'assurer que le bateau est stable sur ses tins, autant longitudinalement que latéralement.



#### CONSEIL - RECOMMANDATION

Faire intervenir un plongeur pour les crépines et les passe-coques.



Les sangles de manutention retenues sont décrites ci-dessous :

- Deux élingues de levage sangle plate
- Quatre bandes porteuses
- Deux boucles repliées – CAT2

CMU : 16 T

Longueur utile : 17M30 (AR) et 16M86 (AV)

## 7. La SNSM

### Au service des plaisanciers et des professionnels de la mer



#### *Les sauveteurs en mer veillent...*

Tous les marins savent qu'on ne badine pas avec la grande bleue... Malgré les progrès considérables réalisés en matière de sécurité par les constructeurs de bateaux, un événement de mer est toujours possible et vous pouvez avoir un jour besoin des « sauveteurs en mer ».

A toute heure du jour et de la nuit, 7 jours sur 7, 3 500 bénévoles sont prêts à appareiller dans la demi-heure pour aller porter secours à ceux qui sont en difficulté... et cela parfois au péril de leur propre vie !

C'est grâce au maillage très serré de ses 255 stations en France et dans les D.O.M. que « Les Sauveteurs en Mer » assurent aujourd'hui près de 50% du sauvetage en France.

#### *En mer, vous pouvez avoir besoin d'eux, à terre ils ont besoin de vous...*

Le sauvetage des vies humaines est gratuit mais les moyens mis en oeuvre coûtent cher. Les sauveteurs en mer, qui se recrutent de plus en plus parmi les plaisanciers, ont besoin de vous pour entretenir, moderniser et remplacer leurs moyens nautiques (1 canot tous temps coûte 5 M d'euros !).

Venez donc soutenir ou même rejoindre ces marins, hommes et femmes, désintéressés, discrets et efficaces : prenez contact avec le responsable de la station la plus proche du port d'attache de votre bateau ou avec notre siège à Paris.

#### ENTRE MARINS...

- Avant de prendre la mer, informez vos proches de vos intentions.
- Renseignez-vous sur les conditions locales (météo, courant, etc.).
- Possédez des moyens radio VHF fiables et contrôlez-les.
- Faites porter un gilet de sauvetage aux enfants.



**UNE VIE HUMAINE N'A PAS DE PRIX ...,  
UN CANOT DE SAUVETAGE EN A UN !**

#### Je soutiens la SNSM et j'adhère !

Je joins un chèque de:  20 € -  45 € (donateur) -  380 € (bienfaiteur)

Un reçu de déductibilité fiscale me sera adressé avec la carte et l'autocollant de membre.

NOM : ..... PRENOM : .....

ADRESSE : .....

LES SAUVETEURS EN MER (S.N.S.M.)

Siège social : 31, cité d'Antin 75009 PARIS

Tél. : 01 56 02 64 64 - Fax : 01 56 02 64 63 - Site internet : [www.snsnm.org](http://www.snsnm.org)

## 8. Charte pour la mer et les rivières

# Charte pour la mer et les rivières

*L'eau est un milieu vivant, fragile.  
C'est aussi une ressource précieuse.*

Pour protéger ce milieu,

- Je respecte la mer et les rivières, je n'aborde pas les sites protégés, je limite ma pêche aux espèces et tailles autorisées, j'observe les animaux sans les toucher ni les déranger.
- Avant de mouiller, je m'informe de la nature du fond pour éviter sa dégradation. De préférence, j'utilise les bouées d'amarrage.
- Je dépose mes déchets ménagers dans les containers et mes déchets toxiques, solides et liquides, à la déchetterie portuaire.
- J'utilise les installations sanitaires portuaires. Je vidange mon bac à eaux noires dans les stations de pompage. J'utilise les produits détergents les plus respectueux de l'environnement.
- Je m'assure que toute opération d'entretien (bateau, matériel, équipement) est effectuée dans le respect de l'environnement. Je manipule avec précaution tous les liquides susceptibles de polluer lors de leur transvasement.



## 9. Autres précautions



### AVERTISSEMENT

Les appareils à flamme nue brûlant des combustibles consomment l'oxygène de la cabine et dégagent des produits de combustion dans le bateau.

Une ventilation est nécessaire lorsque ces appareils sont utilisés.

Ouvrir les événements désignés lorsque les appareils fonctionnent.

Ne jamais obstruer les ouvertures de ventilation et vérifier que les appareils à conduit de fumée fonctionnent correctement.



### ATTENTION

Vérifier que tous les éléments mobiles sont fixés avec leur poste de mer pendant les navigations.







162, quai de Brazza  
CS 81217  
33072 Bordeaux Cedex - France  
Tél.33 + (0) 557 80 92 80  
E-mail : [info@cata-lagoon.com](mailto:info@cata-lagoon.com)

[www.cata-lagoon.com](http://www.cata-lagoon.com)