



MANUEL DU PROPRIETAIRE

LAGOON

CONSTRUCTION NAVALE BORDEAUX



SOMMAIRE

BIENVENUE A BORD

1.Introduction

1.1 Degré de danger et étiquette de sécurité.....	8
1.2 Principe ouverture/fermeture des vannes.....	9
Vannes 1/4 tour	
Vannes à volant et divers robinets	
Robinet de batterie ou coupe-circuit	
Bouton d'arrêt d'urgence	
Vannes 3 voies	

2.Caractéristiques

2.1 Fiche d'identité du navire.....	11
2.2 Catégorie de conception.....	11
2.3 Caractéristiques techniques	12
2.4 Plaque constructeur	12

3.Sécurité

3.1 Risque d'incendie ou d'explosion	
3.1.1 Information générale.....	14
3.1.2 Lutte contre l'incendie.....	15
3.1.3 Couverture anti-feu.....	16
3.1.4 Extincteurs portatifs.....	17
3.1.5 Extincteurs fixes.....	20
3.1.6 Détecteurs de fumée.....	22
3.1.7 Issues de secours.....	23
3.1.8 Echelles d'évacuation d'incendie.....	25

3.2 Envahissement et stabilité	
3.2.1 Ouvertures dans la coque.....	26
3.2.2 L'assèchement.....	30
3.2.3 Stabilité et flottabilité.....	33
3.2.4 Redressement après chavirage.....	33
3.3 Equipements de sécurité	
3.3.1 Equipements de sécurité.....	34
3.3.2 Prévention des chutes par-dessus bord et remontées à bord.....	38
3.3.3 Caractéristiques de manœuvrabilité bateau à moteur.....	40
3.3.4 Champ de visibilité au niveau du poste de pilotage.....	40
3.3.5 Feux de navigation	42

4.Voilure et gréement

4.1 Caractéristiques de la voile.....	3
4.2 Entretien du gréement.....	44
4.3 Plan de pont général	44
4.4 Réduction de voile	46

5.Mise en route pour la navigation

5.1 Introduction.....	47
5.2 Mise en route pour la navigation.....	47
5.3 Puissance.....	47
5.4 Vérifications.....	47
5.5 Poste de pilotage.....	48

6. Motorisations

6.1 Réservoirs.....	50
6.2 Version diesel Yanmar 4JH80.....	52
6.3 Version diesel Nanni 115 CV.....	53
6.4 Conseils d'utilisation.....	54
6.5 Procédure de démarrage des moteurs.....	56
6.6 Propulseur d'étrave (en option).....	57

7. Système de direction

7.1 Implantation générale.....	58
7.2 Mise en route.....	59
7.3 Maintenance.....	59
7.4 Système de secours.....	59
7.5 Procédure de purge d'un système de direction hydraulique	59

8. Systèmes électriques

8.1 Avertissements et recommandations 24 V / 220 V.....	62
8.2 Procédure de mise sous tension du circuit de bord.....	64
8.3 En quittant le bateau.....	64
8.4 Démarrage de secours.....	65
8.5 Principe général : AC / DC.....	66
8.6 Principe général : Multiplexage.....	67
8.7 Principe général : Audio-video.....	68
8.8 Principe général : Electronique.....	69
8.9 Implantation du matériel.....	70
8.10 Implantation matériel-LOCAL GENERATEUR.....	71
8.11 Implantation matériel-DESCENTE AVANT TD.....	72
8.12 Implantation du matériel-ZONE PLAFOND CARRE	73

8.13 Implantation du matériel- ZONE PIED DE MAT.....	74
8.14 Implantation du matériel- LOCAL MOTEUR	75
8.15 Implantation du générateur	76

9. Systèmes, équipements intérieurs

9.1 Eau douce	78
9.2 Eaux noires	
9.2.1 Caractéristiques.....	80
9.2.2 Principe toilette manuel.....	82
9.2.3 Principe toilette électrique.....	82
9.2.4 Recommandations.....	83
9.3 Eaux grises	84
9.4 Circuit gaz.....	86
9.4.1 Préconisation.....	86
9.4.2 Implantation.....	88
9.5 Dessalinisateur.....	90
9.6 Climatisation.....	91
9.6.1 Implantation.....	91
9.6.2 Principe de fonctionnement.....	93

10. Amarrage, Mouillage, Remorquage

10.1 Amarrage.....	94
10.2 Mouillage.....	97
10.3 Remorquage.....	99

11. Transport et grutage..... 100

12. Charte pour la mer et les rivières..... 102

13. La SNSM..... 103

BIENVENUE A BORD

Madame, Monsieur,

Vous venez de prendre la 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 fait 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, ses systèmes et des informations sur leur utilisation, leur réglage et leur maintenance, ainsi que la prévention des risques et gestion de ces risques. S'il vous plaît, 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. S'il s'agit de 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 en sécurité le bateau dans ces conditions.

Même lorsque votre bateau est catégorisé pour elles, les conditions de mer et de vent correspondant aux catégories de conception A, B et C varient du fort coup de vent pour la catégorie A à des conditions sévères pour le haut de la catégorie C, sujettes aux dangers de vagues anormales ou de rafales. Ce 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 dépannage. En cas de difficulté, faites appel au constructeur du bateau ou à son représentant. Si un manuel d'entretien est fourni, utilisez-le pour la maintenance du bateau.

Utilisez toujours les services d'un professionnel expérimenté et compétent pour l'entretien, la réparation 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 sont nécessaires, où des réglementations particulières sont en vigueur. Des exigences locales relatives au transport sur route peuvent également s'appliquer.

Entretenez toujours correctement votre bateau et tenez compte de sa détérioration avec le 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 n'est pas utilisé correctement. Inspectez le bateau régulièrement, particulièrement après tout type d'endommagement suspecté. 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 convient que toutes les personnes portent des équipements individuels de flottabilité appropriés (gilet de sauvetage/aide à la flottabilité) lorsqu'elles se trouvent sur le pont. Notez que, dans certains pays, il est obligatoire de porter tout le temps une aide à la flottaison conforme à la réglementation nationale.

Conservez ce manuel avec le manuel/guide d'utilisation dans un endroit sûr et remettez-les au nouveau propriétaire lors de la vente de votre bateau. Il est recommandé de conserver avec ce manuel, les notices délivrées par le constructeur des équipements du bateau (accessoires, etc) et le guide utilisateur.

1-INTRODUCTION

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 en 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.

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. 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.

1.1 Degré de danger et étiquette de sécurité

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



DANGER

Indique une situation dangereuse imminente qui, si elle n'est pas évitée, entraînera la mort ou des blessures graves.



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.



AVIS

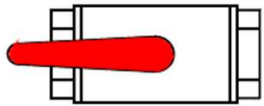
Indique des informations considérées comme importantes, mais non liées à un danger, par exemple en ce qui concerne les dommages matériels.

1.2 Principe ouverture / fermeture des vannes

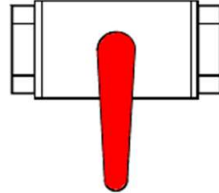
1.2.2 Vannes

- Vannes 1/4 tour

Vanne ouverte, mettre la poignée dans le sens de la circulation du fluide.
Vanne fermée, mettre la poignée perpendiculaire au sens de circulation du fluide.



Vanne ouverte



Vanne fermée

- Robinet de batterie ou coupe-circuit

POSITION ON ou 1 = passage du courant
POSITION OFF ou 0 = courant coupé



- Bouton d'arrêt d'urgence

Système coupé, percuter le bouton.
Remise en service du système, tourner le bouton dans le sens de la flèche (sens horaire) pour le déverrouiller.



1-INTRODUCTION

- Vannes 3 voies

Orienter la manette de la vanne (partie où il est indiqué « CLOSE ») vers la sortie à fermer.

Laisser apparaître l'indication « OPEN » sur la sortie à utiliser.



2-CARACTERISTIQUES

2.1 Fiche d'identité du navire

- NOM DU CONSTRUCTEUR Construction Navale Bordeaux
- MODELE L55
- CATEGORIE DE CONCEPTION A
- PROPULSION PRINCIPALE VOILE
- PUISSANCE MAXIMALE RECOMMANDEE 2 x 80 CV Yanmar sail drive
2 x 115 CV Nanni sail drive
- N° D'ORGANISME NOTIFIE CE0607

- HOMOLOGATION A14 B14 C20 D30



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.

2.2 Les catégories de conception

1) Un bateau auquel on a donné la catégorie de conception A est considéré avoir été conçu pour naviguer dans des vents inférieurs à la force Beaufort 10 et les hauteurs significatives de vagues associées.

NOTE: De telles conditions peuvent typiquement être rencontrées au cours de grandes traversées, par exemple à travers les océans, mais peuvent aussi survenir à proximité des côtes lorsque la zone n'est pas protégée du vent et des vagues sur plusieurs centaines de milles nautiques. En fonction des conditions atmosphériques, les vents peuvent souffler en rafales jusqu'à 32 m/s.

2) Un bateau auquel on a donné la catégorie de conception B est considéré avoir été conçu pour naviguer dans des vents inférieurs ou égaux à la force Beaufort 8 et les vagues associées d'une hauteur significative allant jusqu'à 4 m.

NOTE : De telles conditions peuvent typiquement être rencontrées au cours de navigations au large, mais peuvent aussi survenir près des côtes lorsqu'un abri peut ne pas être immédiatement disponible. Ces conditions peuvent aussi être rencontrées sur des plans d'eau intérieurs d'une taille suffisante et peut générer les hauteurs de vague citées plus haut. En fonction des conditions atmosphériques, les vents peuvent souffler en rafales jusqu'à 27 m/s.

3) Un bateau auquel on a donné la catégorie de conception C est considéré avoir été conçu pour naviguer dans des vents établis typiquement inférieurs ou égaux à la force Beaufort 6 et les vagues associées d'une hauteur significative allant jusqu'à 2 m.

NOTE : De telles conditions peuvent typiquement être rencontrées sur des eaux intérieures exposées, les estuaires et les zones côtières par temps modéré. En fonction des conditions atmosphériques, les vents peuvent souffler en rafales jusqu'à 18m/s.

4) Un bateau auquel on a donné la catégorie de conception D est considéré avoir été conçu pour naviguer dans des vents établis typiquement inférieurs ou égaux à la force Beaufort 4 et les vagues associées d'une hauteur significative allant jusqu'à 0,3 m et des vagues occasionnelles de 0,5 m de haut.

NOTE : De telles conditions peuvent être rencontrées sur des eaux intérieures abritées et les zones côtières par beau temps. En fonction des conditions atmosphériques, les vents peuvent souffler en rafales jusqu'à 12 m/s.

2-CARACTERISTIQUES

2.3 Caractéristiques techniques

• Longueur hors-tout (Lh)	16.56 m
• Longueur de flottaison	16.39 m
• Largeur hors-tout	9.00 m
• Largeur à la flottaison	8.60 m
• Tirant d'air (condition lège)	30.08 m
• Tirant d'eau (pleine charge)	1.60 m
• Déplacement lège (MLC)	29.2 T
• Déplacement pleine charge (MLDC)	42.2 T

Propulsion principale

• Surface de voile au près	178 m ²
• Grand-voile à corne	109 m ²
• Génois auto-vireur	69 m ²
• Code 0 (option)	154 m ²
• Spi asymétrique (option)	272 m ²

• Capacité eau douce	960 L (4 x 240 L)
• Capacité carburant	2 x 550 L
• Capacité eaux noires	version 4 cabines 3 x 75 L + 125 L version 5 cabines 3 x 75 L + 155 L version 6 cabines 2 x 75 L + 2 x 155 L en option aménagement pointe avant 50 L par cabine
• Capacité eaux grises	2 x 120 L en option

Propulsion secondaire

• Motorisation	2 x 80 CV Yanmar sail drive 2 x 115 CV Nanni sail drive
• Architectes	VPLP Design
• Design extérieur	Patrick Le Quément
• Design intérieur	Nauta Design
• Nb de couchage	8 à 14

2.4 Plaque constructeur

La charge maximale portée sur la plaque constructeur comprend :

- L'équipage en fonction des catégories de navigation.
- Les équipements personnels.
- Les vivres, boissons et ustensiles de cuisine.
- Les eaux usées stockées à bord.

Ne comprend pas :

- Le carburant contenu dans les réservoirs fixes.
- L'eau douce contenue dans les réservoirs fixes.
- Toutes les options proposées au client.

L'utilisateur peut charger son bateau au-delà de la valeur indiquée sur la plaque constructeur en prenant en compte le poids des options qu'il n'a pas choisies.

LAGOON		C.N.R. 182 quai de Brazza 33100 Bordeaux FRANCE			
LAGOON 55					
Catégorie de conception Design Category	A	B	C	D	
MAX	14	14	20	30	
MAX (kg) +	3463	3188	3498	4043	
2x87 kW		MAX		CE 0607	

Légende

- 1 Nom et adresse du fabricant
- 2 Nom du modèle
- 3 Catégorie de conception
- 4 Nombre maximal de personnes par catégorie de conception
- 5 Charge maximale recommandée en Kg par catégorie de conception
- 6 Marquage CE
- 7 Puissance maximale (kW)

2-CARACTERISTIQUES



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). Eviter de placer des charges lourdes dans les hauts.

NOTE 1 : Charge maximale autorisée par le constructeur, exprimée en kilogrammes (personnes + provisions + charges diverses). Compris les liquides de consommation (eau fraîche, carburant) des réservoirs permanents remplis à leur capacité maximale.

NOTE 2 : La capacité maximale de personnes est donnée par l'exemple de 4 personnes pesant 75 Kg chacune = 300 Kg. Si des enfants font partie de l'équipage, ce nombre peut être plus élevé, cependant, le poids total de 300 Kg ne doit pas être dépassé.

NOTE 3 : La charge maximale recommandée est la somme du poids réel des personnes plus le poids de l'équipement transporté. S'il y a moins de personnes à bord que le nombre maximal autorisé, le poids de l'équipement transporté peut être augmenté. La somme totale ne doit pas dépasser la limite totale spécifiée (exemple : charge maximale = 620 Kg).



La plaque du constructeur se trouve au poste de barre sur le fly.

3-SECURITE

3.1 Risque d'incendie ou d'explosion

3.1.1 Information générale

Les risques principaux sont liés à la motorisation et au système électrique. Veuillez consulter les paragraphes qui s'y réfèrent.

Veillez à la propreté des cales et vérifiez fréquemment qu'il n'y a ni vapeurs de carburant et de gaz ni fuites de carburant.

Ne pas entreposer de matériaux combustibles dans le compartiment moteur.



AVERTISSEMENT

Ne jamais obstruer les passages vers les sorties et les panneaux.



AVERTISSEMENT

Ne jamais obstruer l'accès aux extincteurs portatifs entreposés dans les placards.



AVERTISSEMENT

Ne jamais obstruer les commandes de sécurité, par exemple robinets d'arrêt de carburant, robinets de gaz et interrupteurs du système électrique.



AVERTISSEMENT

Ne jamais modifier aucune des installations du bateau (surtout l'installation électrique, de carburant ou de gaz) ou laisser du personnel non qualifié procéder à la modification de ces installations.



AVERTISSEMENT

Ne jamais remplir des réservoirs de carburant lorsque le moteur tourne.



AVERTISSEMENT

Ne jamais fumer en manipulant du carburant ou du gaz.



ATTENTION

Si des matériaux non combustibles sont entreposés 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 ni la sortie du compartiment.



ATTENTION

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.

3.1.2 Lutte contre l'incendie

Il est de la responsabilité du propriétaire/utilisateur du yacht de :

- S'assurer que le matériel de lutte contre l'incendie est immédiatement accessible lorsque le bateau est occupé.
- D'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 d'évacuation et des sorties de secours.
- Faire la maintenance du matériel de lutte contre l'incendie :
 - Vérifier le matériel de lutte contre l'incendie à la fréquence indiquée sur le matériel,
 - Remplacer les extincteurs portatifs, s'ils sont périmés ou déchargés, par des appareils de capacité d'extinction égale,
 - Faire remplir ou remplacer les systèmes d'extinction fixes s'ils sont déchargés ou périmés.
- S'assurer pour la protection du pont d'avoir au moins 1 seau à incendie équipé de sa ride et entreposé dans un endroit immédiatement accessible.
- Extincteurs portatifs : 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.
- Le bateau est livré avec deux extincteurs poudre de 4 Kg ABC installés dans chaque compartiment moteur et un extincteur de 4Kg ABC dans le compartiment GE en option. L'emplacement est précisé sur les schémas suivants. Vérifier le dégoupillage des extincteurs fixes avant appareillage.



AVIS

Nous conseillons d'installer au moins un extincteur à moins de 5 mètres de chaque couchette, à moins de 2 mètres de tout appareil à flamme ouverte et à moins de 1 mètre du poste de barre.

DANGER

- Laisser le navire inoccupé avec un réchaud ou un chauffage allumé.
- Ne jamais utiliser des lampes à gaz dans le navire.
- Ne jamais remplir un réservoir ou changer une bouteille de gaz pendant le fonctionnement d'un moteur, un réchaud ou chauffage.
- Ne jamais fumer en manipulant des carburants ou du gaz.
- 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.

3-SECURITE

3.1.3 Couverture anti-feu

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



Version 6 cabines



Version 4 cabines / 5 cabines

3.1.4 Extincteurs portatifs

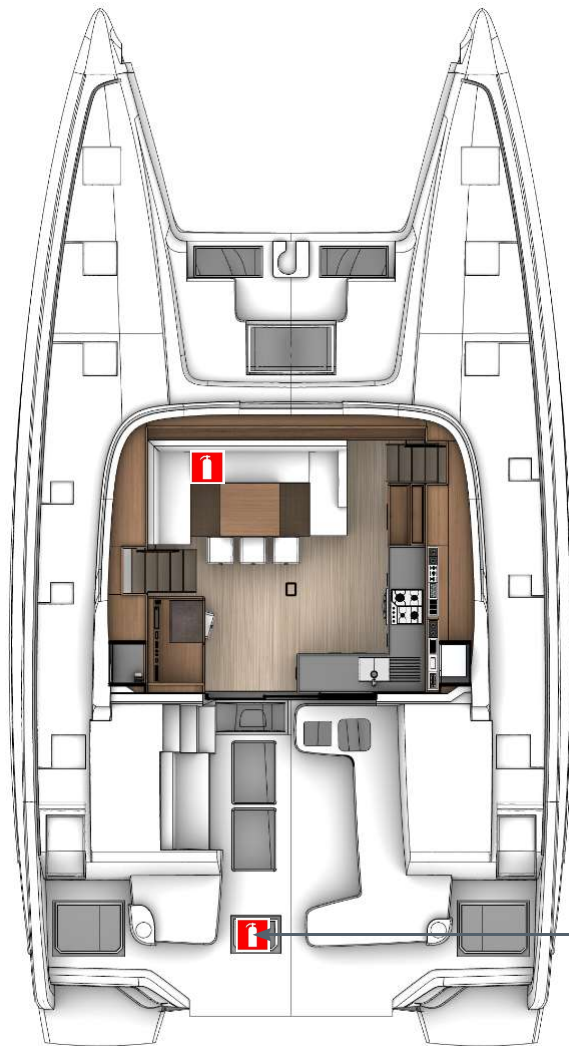
Ce bateau doit être équipé, lorsqu'il est en service, d'extincteurs portatifs (non fournis) ayant les capacités d'extinction suivantes et installés aux emplacements décrits ci-après.

Extincteur 1 Kg ABC x 5 (5A34B)

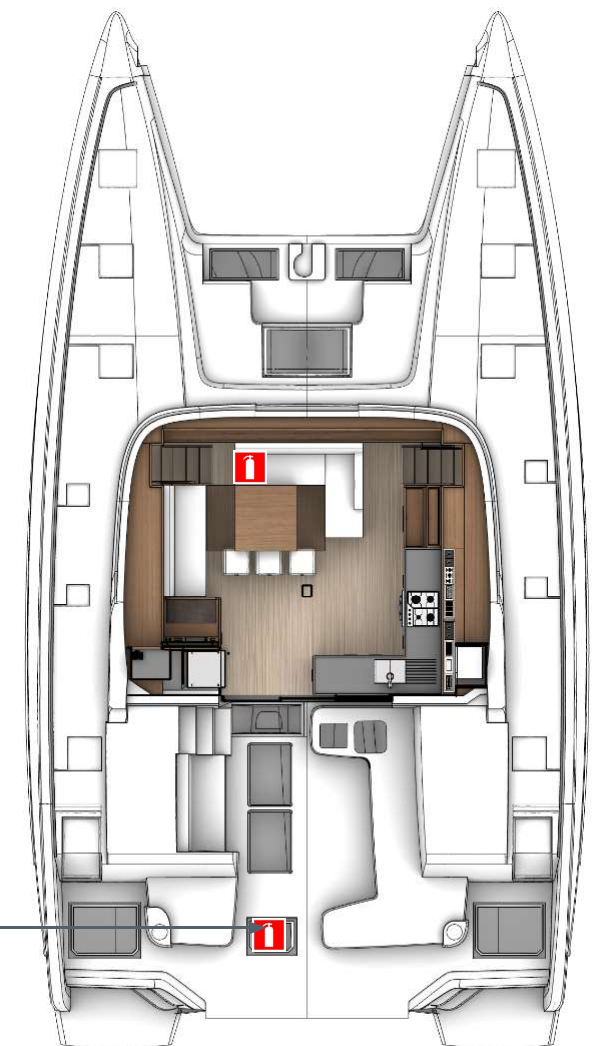
L'emplacement des extincteurs portatifs est indiqué par le pictogramme ci-dessous :



avec l'option plancha



Version 4 cabines / 5 cabines



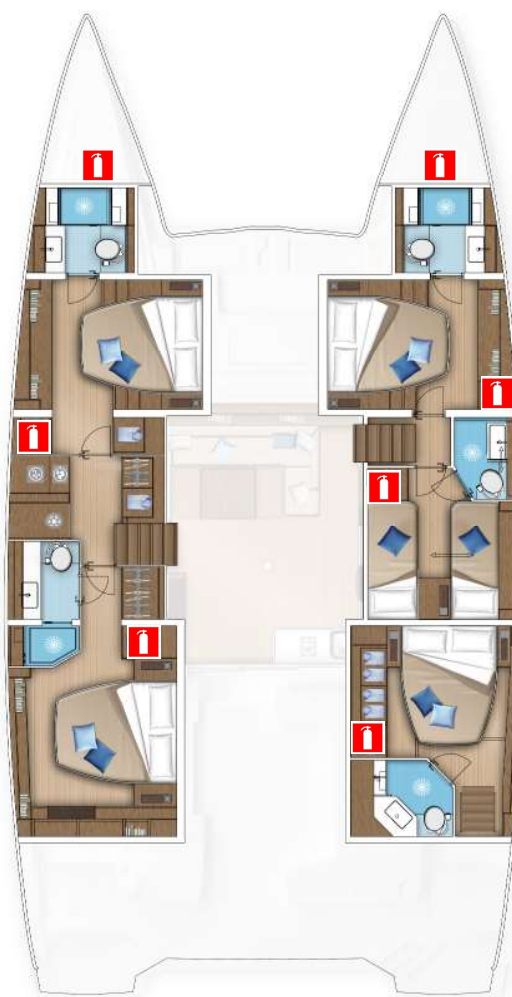
Version 6 cabines

3-SECURITE

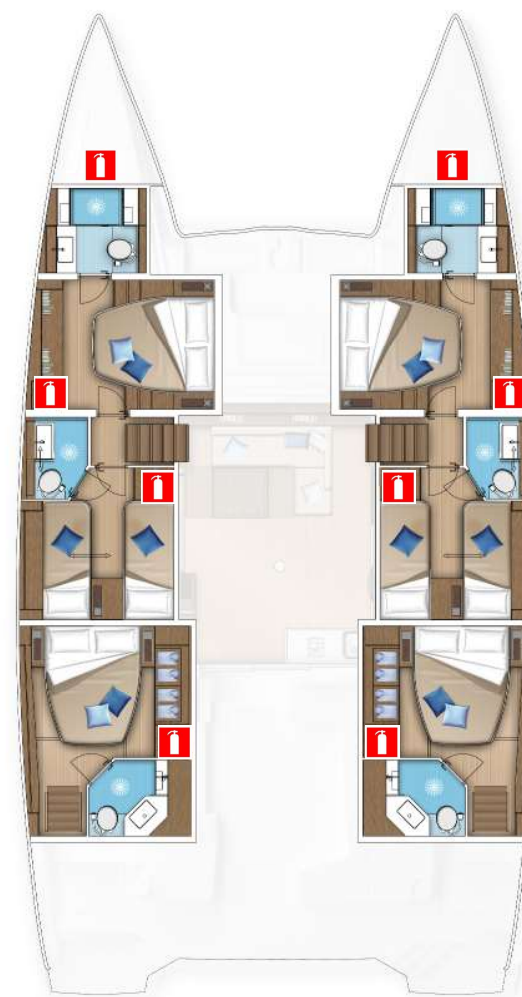
Les extincteurs dans la pointe avant sont préconisés si la zone est aménagée.



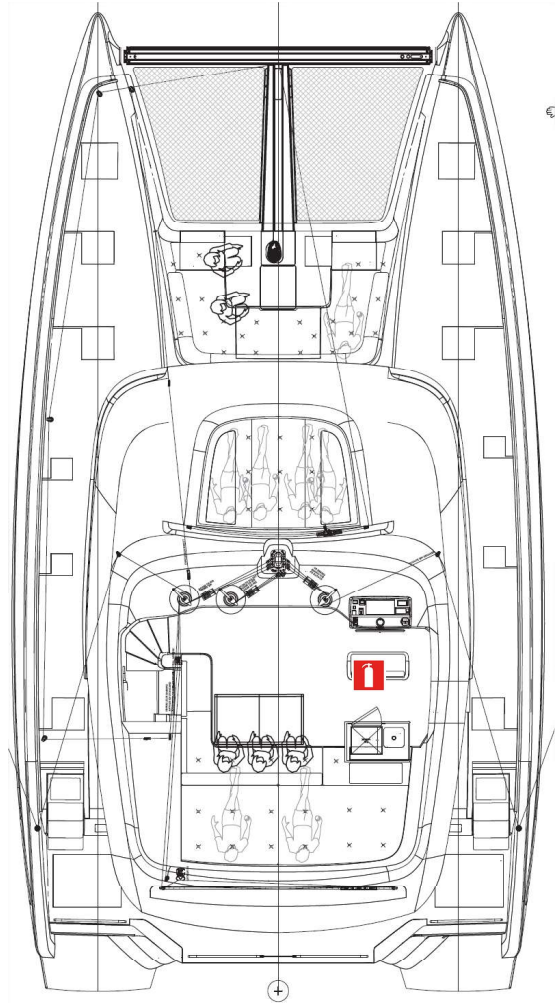
Version 4 cabines



Version 5 cabines



Version 6 cabines



Fly



AVERTISSEMENT

N'utiliser les extincteurs au CO2 que pour combattre les feux électriques. Evacuer la zone immédiatement après la décharge pour éviter l'asphyxie. Aérer avant d'entrer...



AVERTISSEMENT

Après un incendie, bien ventiler les locaux pour évacuer tous les gaz toxiques.



ATTENTION

Après un incendie, prévoyez un extincteur à portée de main en cas de reprise de feu.

3-SECURITE

3.1.5 Extincteurs fixes

Le bateau est livré avec deux extincteurs à poudre installés dans chaque compartiment moteur de type 4 Kg ABC et un extincteur de type 4 Kg ABC en option dans le compartiment générateur .



Extincteur de cale moteur



Commande manuelle extincteurs fixes et coupure des ventilateurs

Accès par les tirettes situées sous le plancher du carré au niveau de la table à cartes.



Extincteur de cale moteur



Extincteur du local générateur



- 1 Extincteur compartiment moteur bâbord
- 2 Ventilation compartiment moteur bâbord
- 3 Coupure gasoil moteur bâbord
- 4 Coupure gasoil générateur réservoir bâbord
- 5 Coupure gasoil générateur réservoir tribord
- 6 Extincteur générateur
- 7 Ventilation compartiment générateur
- 8 Coupure gasoil moteur tribord
- 9 Ventilation compartiment moteur tribord
- 10 Extincteur tribord



DANGER

Ne jamais percuter l'extincteur tant que tous les membres d'équipage ne sont pas au complet sur le pont.



ATTENTION

Les poignées des extincteurs étant munis de ressorts de rappel, il est impératif de conserver la manette de commande en position « tirer » pendant plus de 10 secondes pour garantir une décharge complète.



AVIS

Une révision annuelle des extincteurs, par un service agréé, est obligatoire au regard des règlements maritimes de sécurité.

Lorsqu'un espace protégé par un système d'extinction fixe est considéré comme étant séparé des espaces habitables adjacents, l'information suivante doit être affichée près de la commande de décharge :



Procédure à pratiquer en cas d'incendie dans la salle machine et/ou dans le compartiment générateur.

- S'assurer que toute personne ait évacué le compartiment concerné.
- Vérifier que les accès de ce local sont fermés.
- Oter la protection du poste d'abandon.
- Stopper la ventilation du compartiment concerné.
- Actionner les tirettes dans l'ordre suivant :
 1. COUPURE ALIMENTATION GO DU COMPARTIMENT CONCERNE
 2. EXTINCTEURS D'INCENDIE

3-SECURITE

3.1.6 DéTECTEURS DE FUMÉE

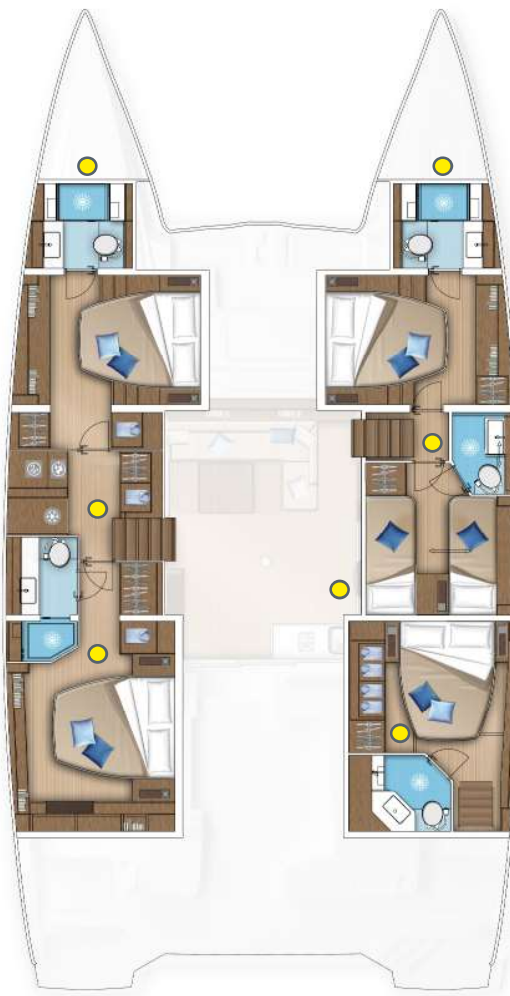


Le bateau est livré avec des détecteurs de fumée . Détecteur autonome de fumée posé au plafond. Les détecteurs fonctionnent à piles, vérifier régulièrement leur état de charge. Le détecteur dans les pointes avant est préconisé si la zone est aménagée.



Version 4 cabines

LAGOON 55



Version 5 cabines



Version 6 cabines

Manuel propriétaire CE

3.1.7 Sortie de secours

Les issues de secours recommandées sont indiquées sur les schémas suivants :



Sortie de secours



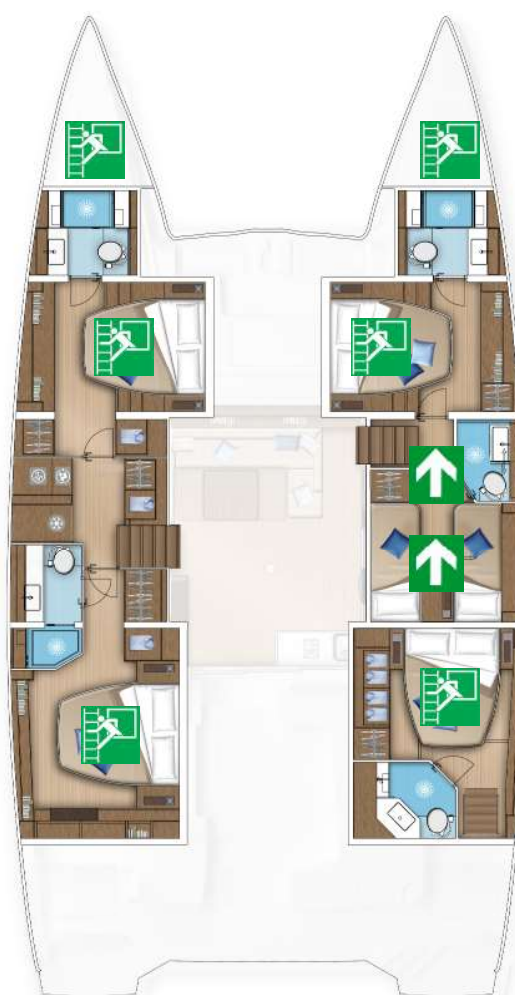
Flèche de guidage



Sortie de secours par panneau de pont



Version 4 cabines

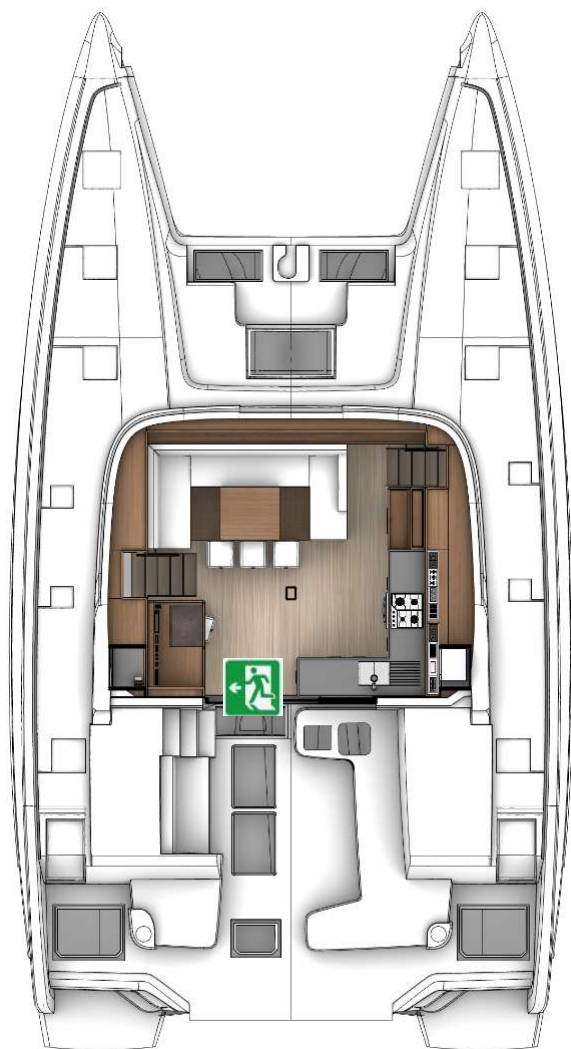


Version 5 cabines



Version 6 cabines

3-SECURITE



Version 4 cabines / 5 cabines



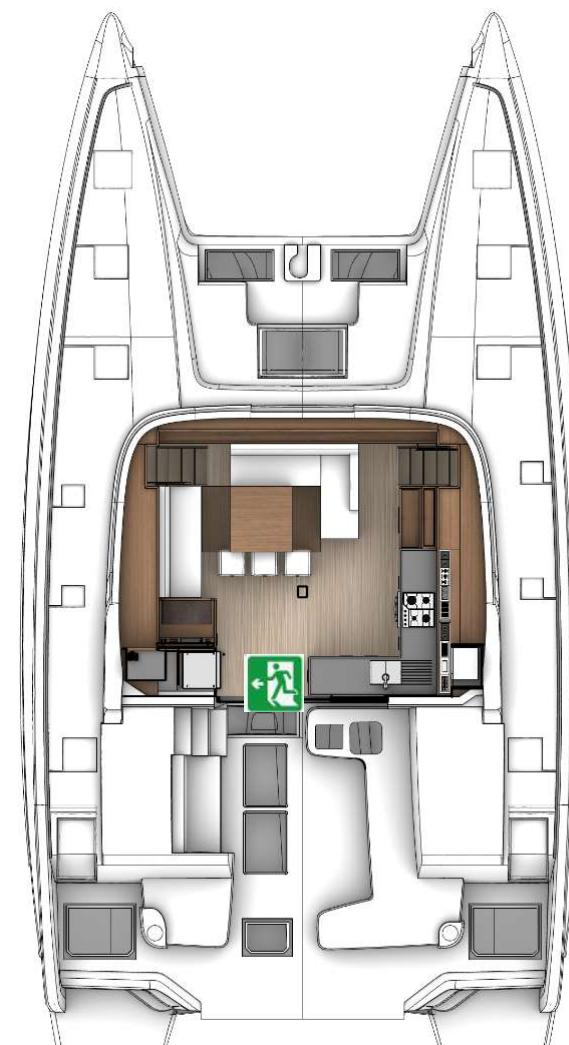
Sortie de secours



Sortie de secours par panneau de pont



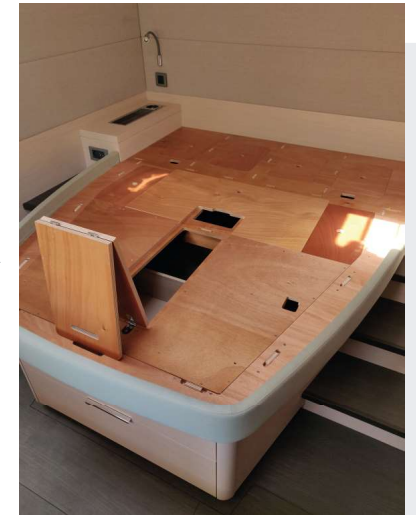
Flèche de guidage



Version 6 cabines

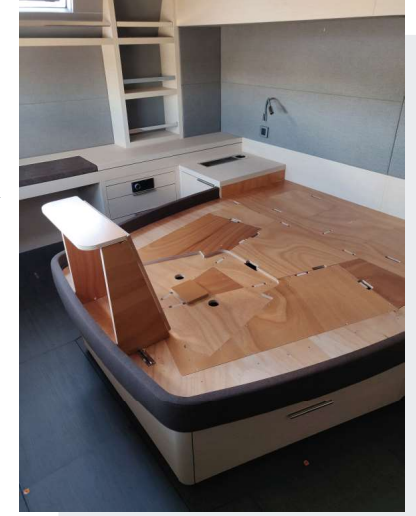
3.1.8 Echelles d'évacuation d'incendie

Une étiquette de signalisation est posée sous les matelas des couchettes pour signaler la présence d'une échelle d'échappée d'incendie.



ATTENTION

Il est impératif que les panneaux soient toujours déverrouillés de l'intérieur dès que l'équipage est à bord.



3-SECURITE

3.2 Envahissement et stabilité

3.2.1 Ouvertures dans la coque



ATTENTION

Maintenir les hublots, panneaux amovibles, portes, panneaux ou ouvertures de ventilation fermée (sauf les ventilations des salles machines).

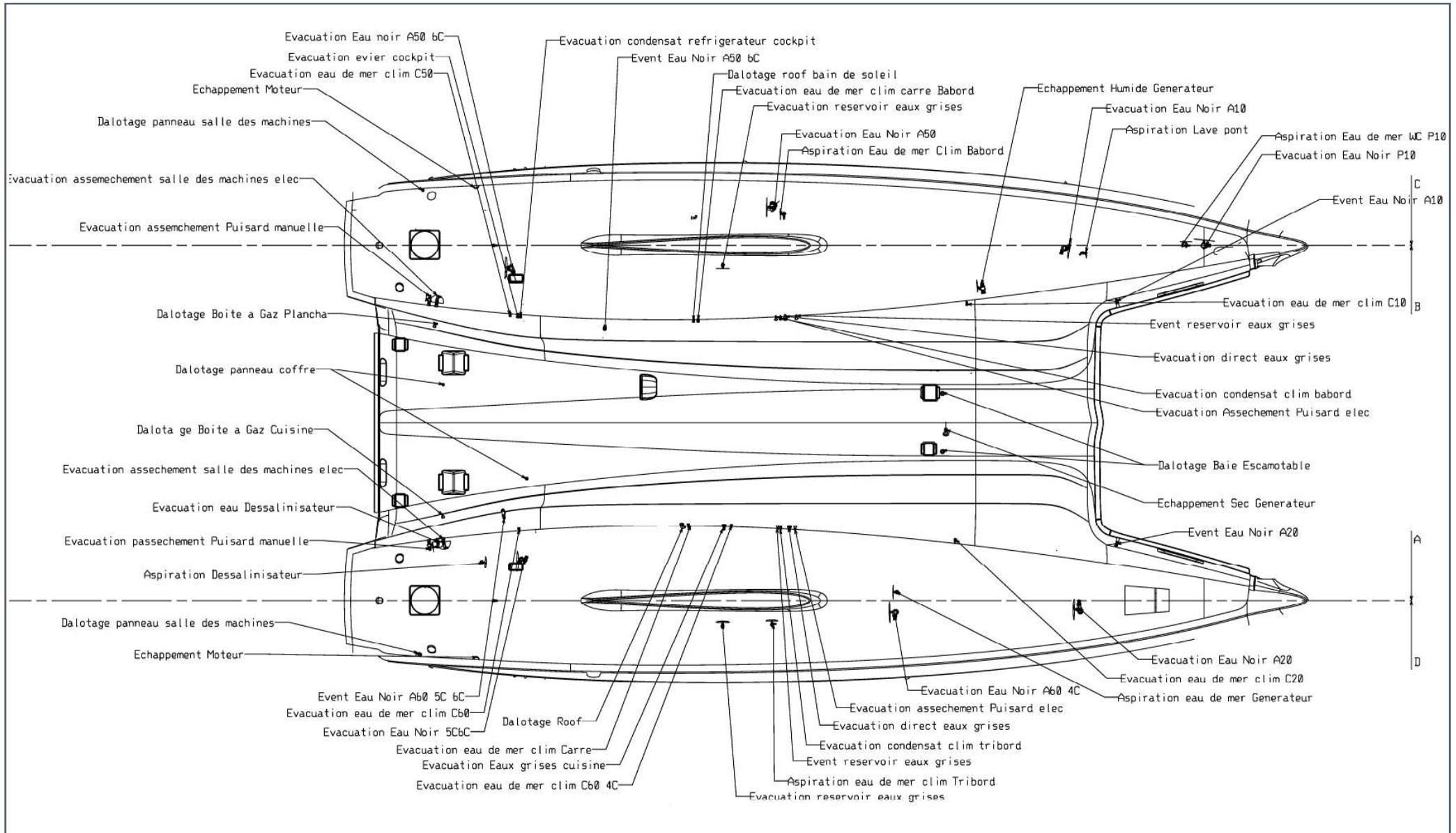
L'ensemble des passes coques sous la ligne de flottaison à 7° sont en bronze avec vanne.

Toutes les vannes sont directement accessibles, sans outil et à moins de 700 mm d'un obstacle empêchant l'accès.

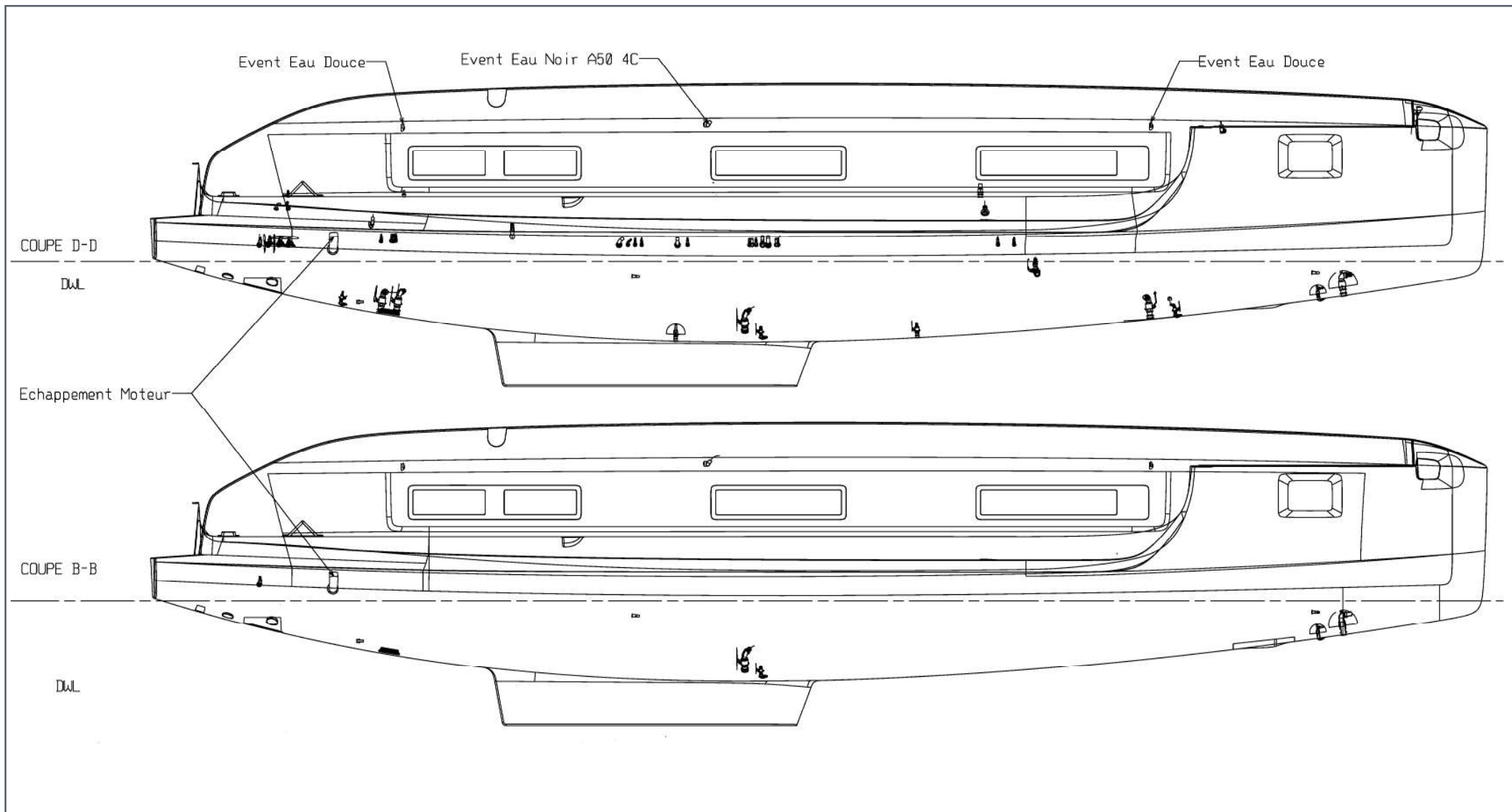


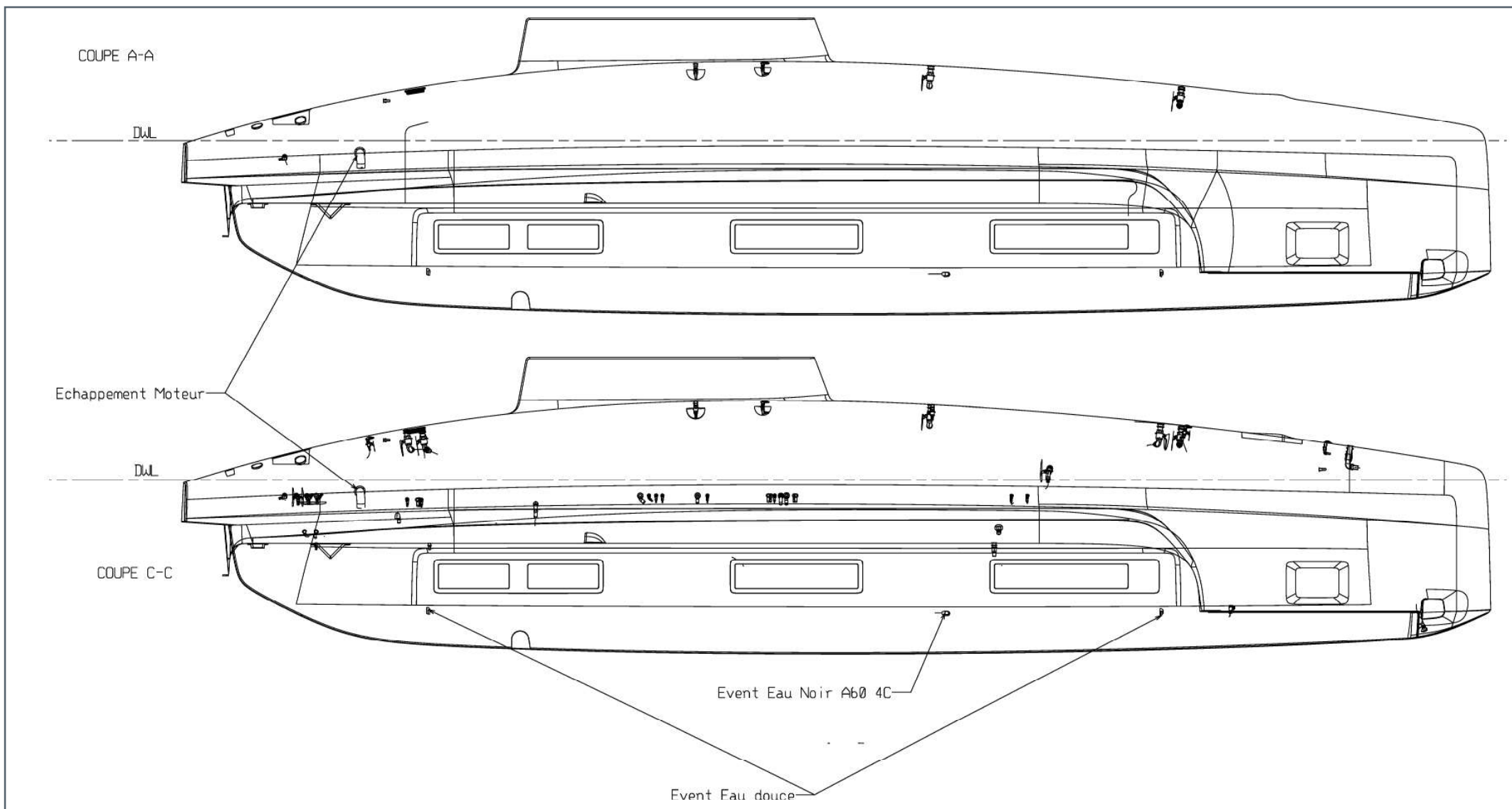
AVIS

Maintenir les vannes de coque, les nables et autres dispositifs d'ouverture / fermeture en position fermée pendant la navigation pour les systèmes non nécessaires afin de minimiser le risque d'envahissement.



3-SECURITE





3-SECURITE

3.2 Envahissement et stabilité

3.2.2 L'assèchement

Le système d'assèchement est composé des équipements suivants :

- D'un système d'assèchement automatique équipé de quatre pompes électriques (45 litres / minute).

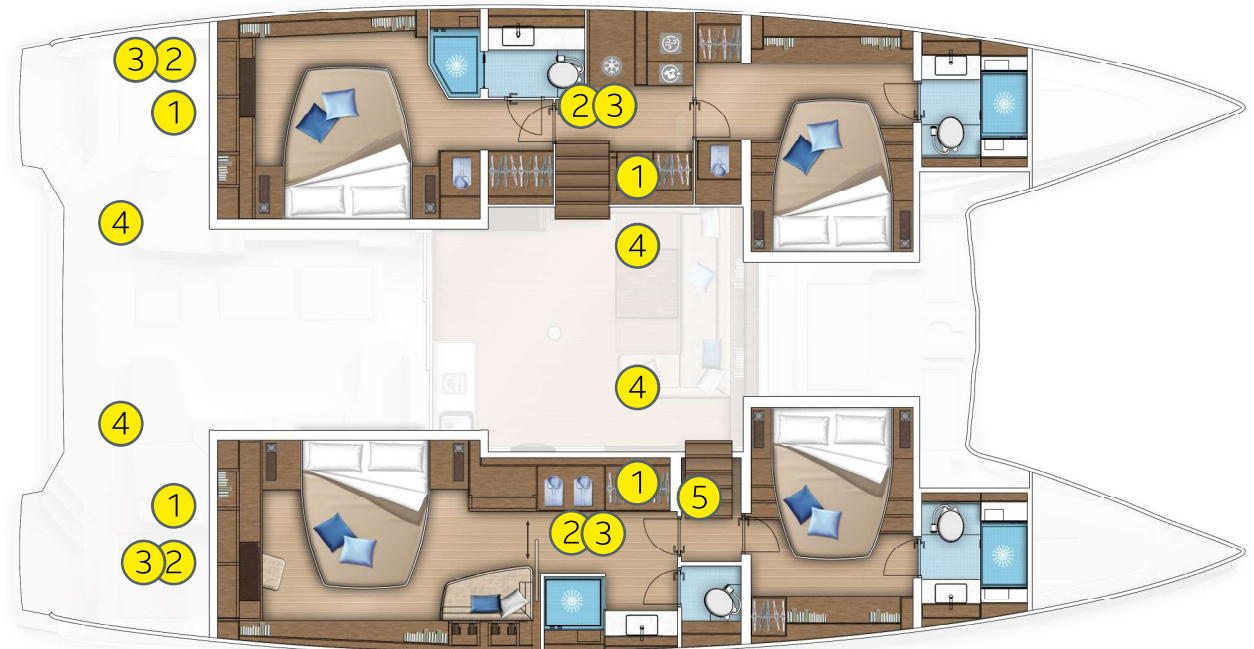
Chaque circuit est constitué :

- d'une crépine (2) positionnée dans le puisard situé sous les planchers dans chaque coursive/cabine et au fond de chaque local moteur ;
- de deux déclencheurs (3) situés proches de la crépine, (un pour le déclenchement de la pompe et un pour le niveau d'alerte) ;
- d'une pompe électrique ;
- et du passe coque qui permet l'évacuation de l'eau.

Fonctionnement :

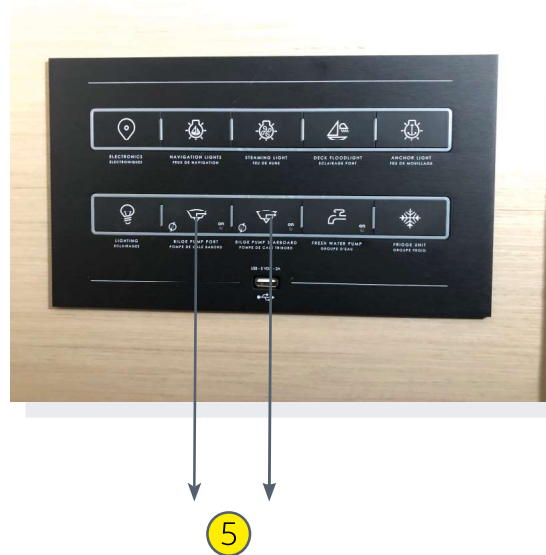
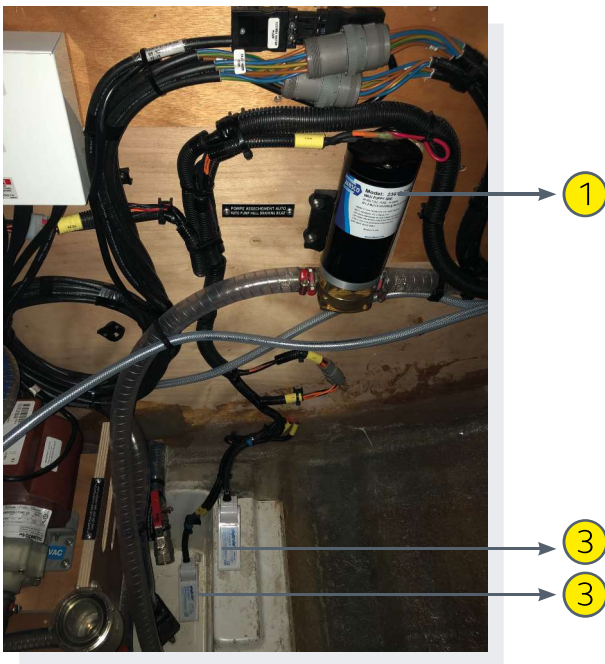
Batteries off/on : s'il y a détection d'eau, les pompes sont automatiquement enclenchées en direct et restent activées tant que le flotteur n'est pas redescendu.

- | | |
|---|-----------------------|
| 1 | Pompe électrique |
| 2 | Crépine |
| 3 | Déclencheur à bascule |
| 4 | Passe coque |
| 5 | Contrôle des pompes |



AVERTISSEMENT

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



AVIS

Ne pas laisser les pompes tourner à vide, car cela risque de les détériorer.
L'eau des cales doit être maintenue à son minimum.
Vérifier visuellement à intervalles réguliers le fonctionnement de chaque pompe de cale.



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.

3-SECURITE



- D'un système d'assèchement manuel, équipé de deux pompes manuelles situées dans le cockpit arrière.

Sous le plancher dans les coursives / cabines dans le puisard comme indiqué sur le schéma, il y a une crépine qui permet d'assécher la zone arrière.

Le pompage se fait en actionnant la brimuebale située à côté des pompes manuelles.

- 1 Pompe manuelle
- 2 Crépine
- 3 Brimuebale



1



1



3

3.2 Envahissement et stabilité

3.2.3 Stabilité et flottabilité

- Toute modification dans la disposition des masses à bord (par exemple l'ajout d'une structure surélevée pour la pêche, d'un radar, le changement du moteur, etc.) peut affecter de façon notable la stabilité, l'assiette et la performance du bateau ;
- Il convient de maintenir l'eau des cales au minimum ;
- La stabilité est réduite par l'ajout de toute masse au-dessus du pont principal / fly ;
- Par gros temps, il convient de fermer les panneaux, coffres et portes pour minimiser le risque d'envahissement ;
- La stabilité peut être réduite lors du remorquage ou du soulèvement de poids importants à l'aide d'un bossoir ou d'une bôme ;
- Les vagues déferlantes constituent des dangers importants pour la stabilité ;
- Suite à un talonnage ou échouement, vérifier qu'il n'y ait aucune voie d'eau, vérifier l'intégrité des œuvres vives et le fonctionnement des équipements sous flottaison (appareil à gouverner, propulsion etc).

3.2 Envahissement et stabilité

3.2.4 Redressement après chavirage

Conformément au procès-verbal de stabilité PV B STAB 20021 VC, ce modèle n'est pas considéré comme « vulnérable à l'inversion dans sa catégorie de conception ».

Cette section n'a donc pas lieu d'être décrite dans le présent manuel.

3-SECURITE

3.3 Equipements de sécurité

3.3.1 Généralités

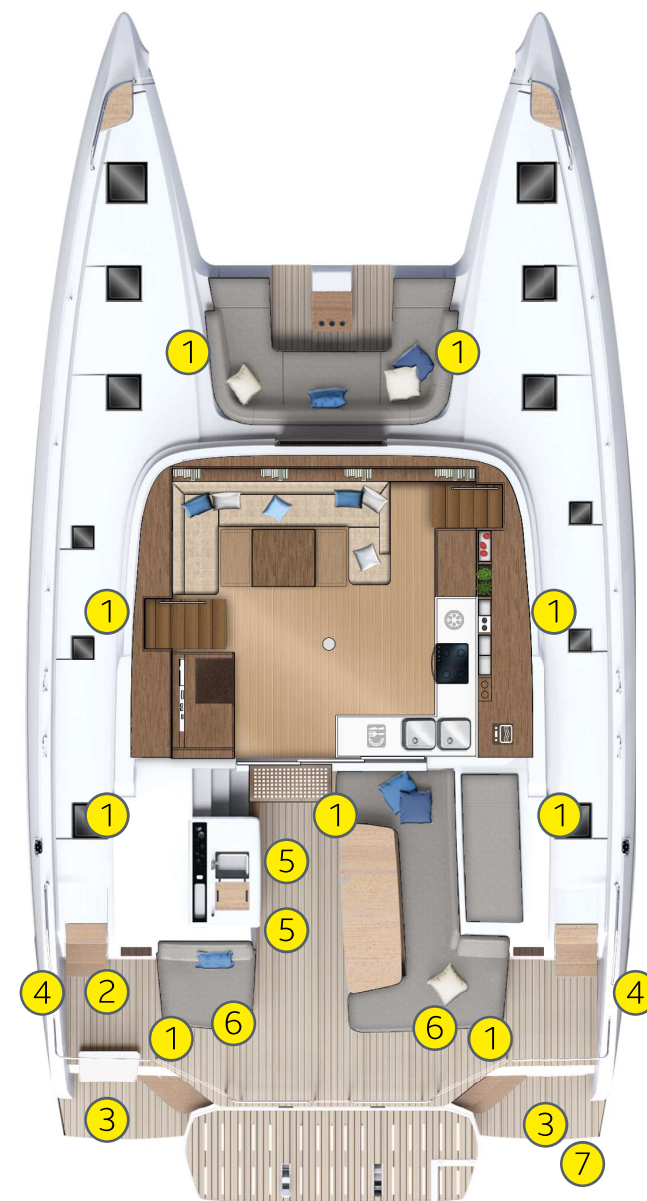
- Ce paragraphe concerne la localisation des équipements de secours (à compléter si vous le souhaitez avec vos propres équipements additionnels).



AVERTISSEMENT

L'inventaire des équipements de sécurité obligatoires correspond à une catégorie d'homologation, une catégorie de conception et à la réglementation du pays où le bateau est immatriculé.

1	Pontets pour fixation lignes de vie	13	.....
2	Barre franche de secours	14	.....
3	Nable accès barre franche de secours	15	.....
4	Emplacements bouées couronnes	16	.....
5	Emplacement radeaux de survie	17	.....
6	Pompe de cale manuelle	18	.....
7	Echelle de secours	19	.....
8	.....	20	.....
9	.....	21	.....
10	.....	22	.....
11	.....	23	.....
12	.....	24	.....



Manuel propriétaire CE

1	Pontets pour fixation lignes de vie	11	.....
2	.....	12	.....
3	.....	13	.....
4	.....	14	.....
5	.....	15	.....
6	.....	16	.....
7	.....	17	.....
8	.....	18	.....
9	.....	19	.....
10	.....	20	.....



AVERTISSEMENT

Avant chaque départ, faire l'inventaire des équipements de sécurité obligatoires. Vérifier régulièrement le bon fonctionnement des équipements de sécurité. Suivre scrupuleusement leurs programmes de révision.



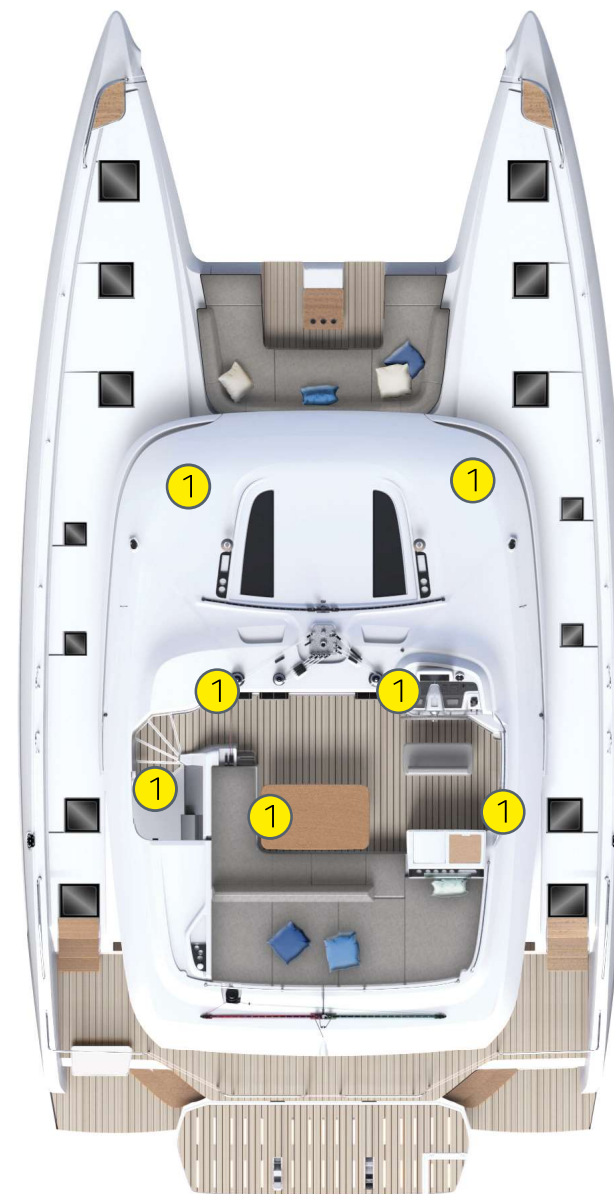
AVERTISSEMENT

Il convient que l'équipage soit familiarisé avec l'utilisation de tout le matériel de sécurité et avec les manœuvres de sécurité d'urgence (récupération d'un homme à la mer, remorquage, etc.).



AVERTISSEMENT

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. A noter que, dans certains pays, il est obligatoire de porter tout le temps une aide à la flottaison conforme à la réglementation nationale.



3-SECURITE

3.3 Equipements de sécurité

3.3.1 Emplacement des radeaux de survie



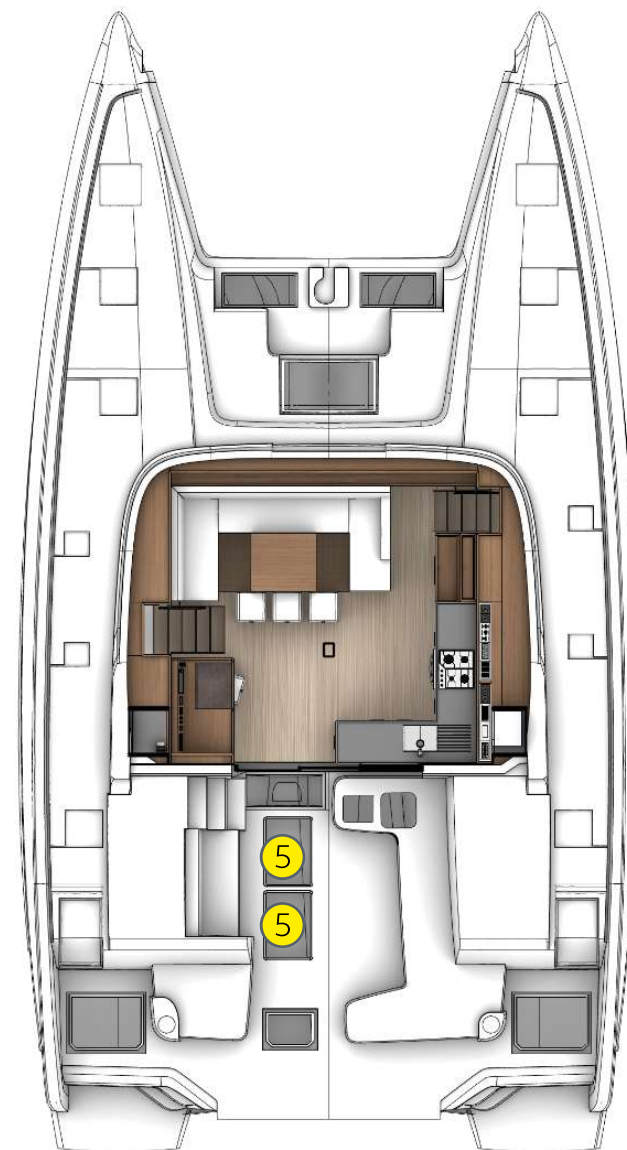
AVERTISSEMENT

- S'assurer que deux personnes sont disponibles pour manutentionner les radeaux jusqu'aux jupes arrière.
- Laisser un radeau de survie sur le pont lors des navigations en équipage réduit.
- Toujours fixer la longe sur le bateau avant de faire glisser le radeau sur les jupes et le lancer à la mer.



AVIS

Lire attentivement la procédure de mise à l'eau indiquée sur le radeau avant de prendre la mer.



3.3 Equipements de sécurité

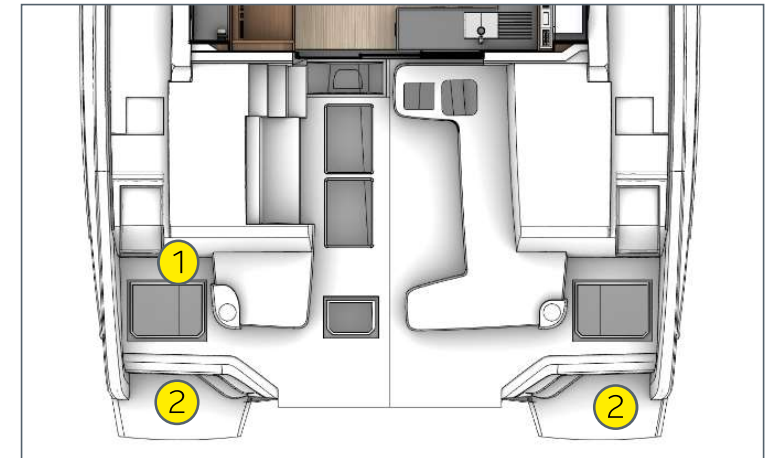
3.3.1 Barre franche de secours

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 (1) n'est conçue que pour naviguer à vitesse réduite en cas d'avarie de la barre.

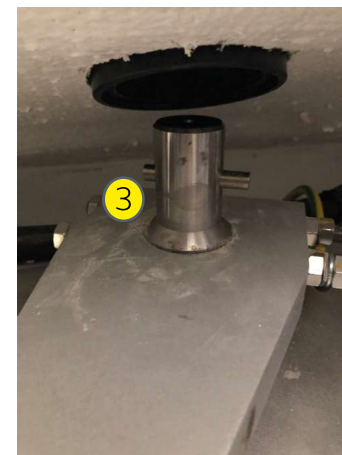
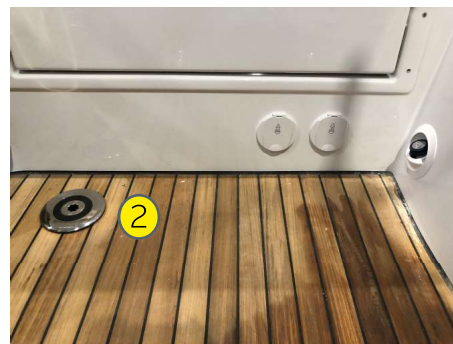
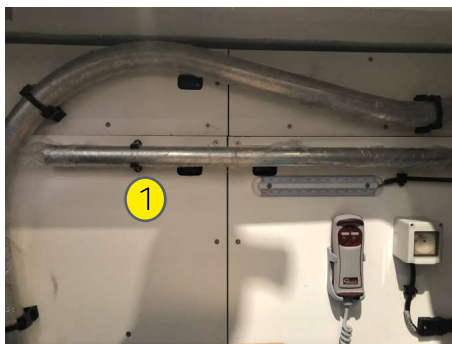
La barre franche de secours est rangée sur la façade avant du local moteur bâbord (1), elle doit rester accessible facilement.

- Pour la mise en œuvre de la barre franche de secours :
- Dévisser à l'aide d'une manivelle de winch un des nables de barre franche de secours situé sur une des jupes arrière.(2)
- Engager la barre franche de secours dans la mèche du safran en s'assurant qu'elle est bien emboîtée dans le carré.(3)
- Insérer la vis de fixation en travers de la mèche et serrer l'écrou (accès par la cale moteur).(3)
- 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.(4)



AVIS

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



Position standard

Position by-pass

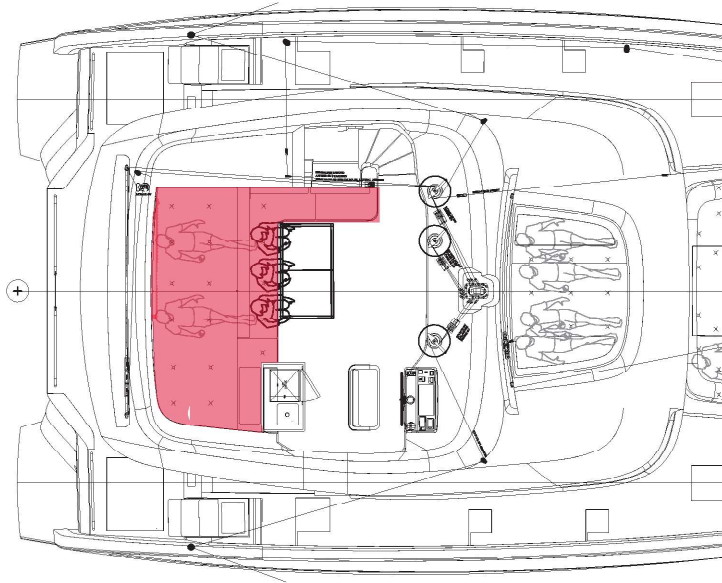


3-SECURITE

3.3 Equipements de sécurité

3.3.2 Prévention des chutes par-dessus bord et remontée à bord

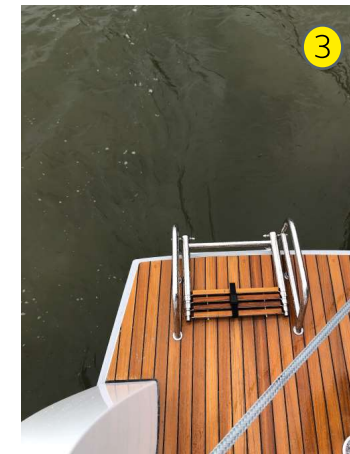
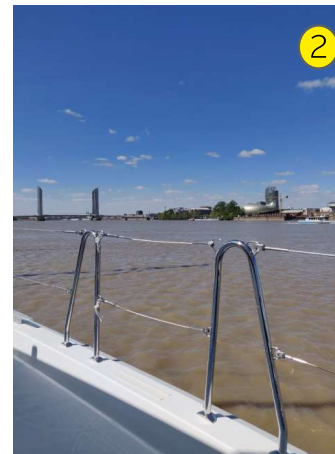
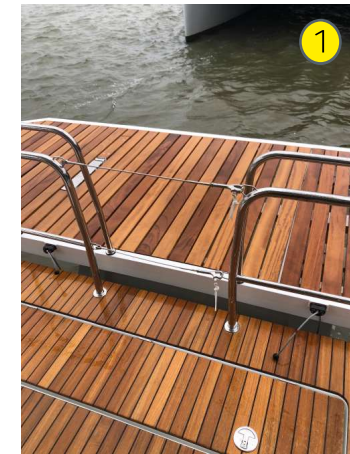
- Sur les zones hachurées en rouge, il est interdit de se tenir debout en navigation.



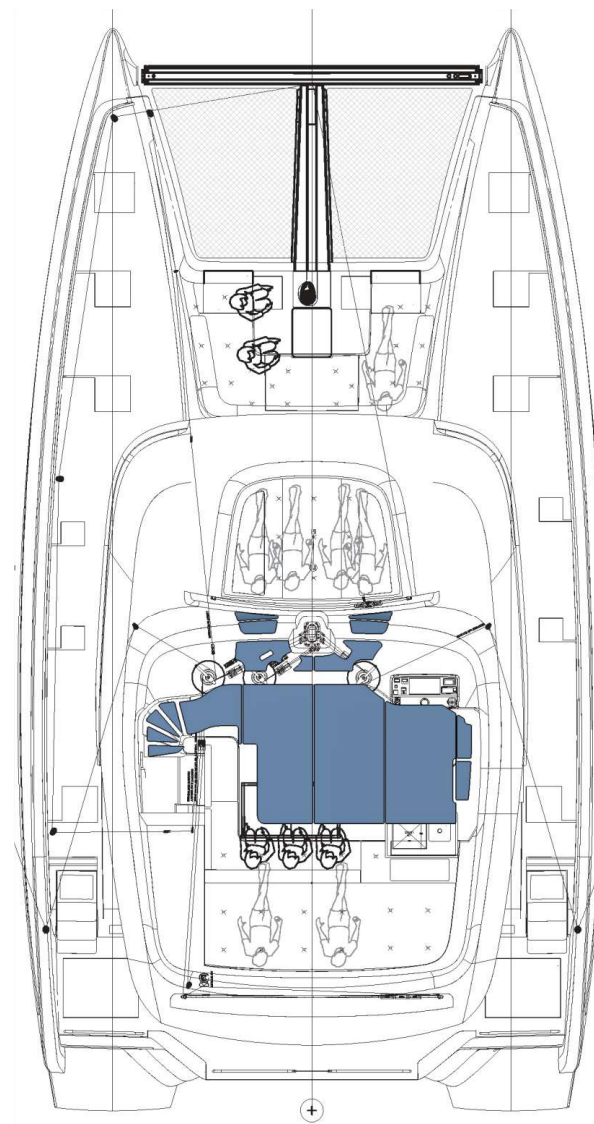
AVIS

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

- Les parties du pont considérées comme faisant partie du pont de travail et pouvant être utilisées en navigation sont hachurées sur les plans ci-dessous.
- Les portillons de cockpit à l'arrière (1) et les portes de coupés en option (2) doivent être fermés en navigation.
- Une échelle à poste se trouve à tribord afin de remonter à bord. (3)



- En bleu, zone de travail



3-SECURITE

3.3 Equipement de sécurité

3.3.3 Caractéristiques de manœuvrabilité du bateau sous moteurs

- 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 bateau, par courtoisie et par mesure de sécurité pour vous-même et pour autrui. Respecter les zones de limitation de la vitesse et du sillage ;
- Eviter les manœuvres brusques à pleine vitesse ;
- Réduire la vitesse dans les vagues pour le confort et la sécurité ;
- Assurez-vous de toujours disposer d'une distance suffisante pour vous arrêter ou manœuvrer si nécessaire afin d'éviter une collision ;
- Ne pas s'asseoir sur le cockpit avant lorsque le bateau avance à une allure rapide ;
- Observer les règles de priorité telles qu'elles sont définies par les règles de route et imposées par le COLREG ;
- En cas d'avarie sur une hélice (rupture d'une pale, déséquilibre, etc.), il est impératif de réduire au maximum le régime du moteur concerné pour prévenir tout risque d'endommagement.

3.3 Equipement de sécurité

3.3.4 Champ de visibilité au niveau du poste de pilotage

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 :

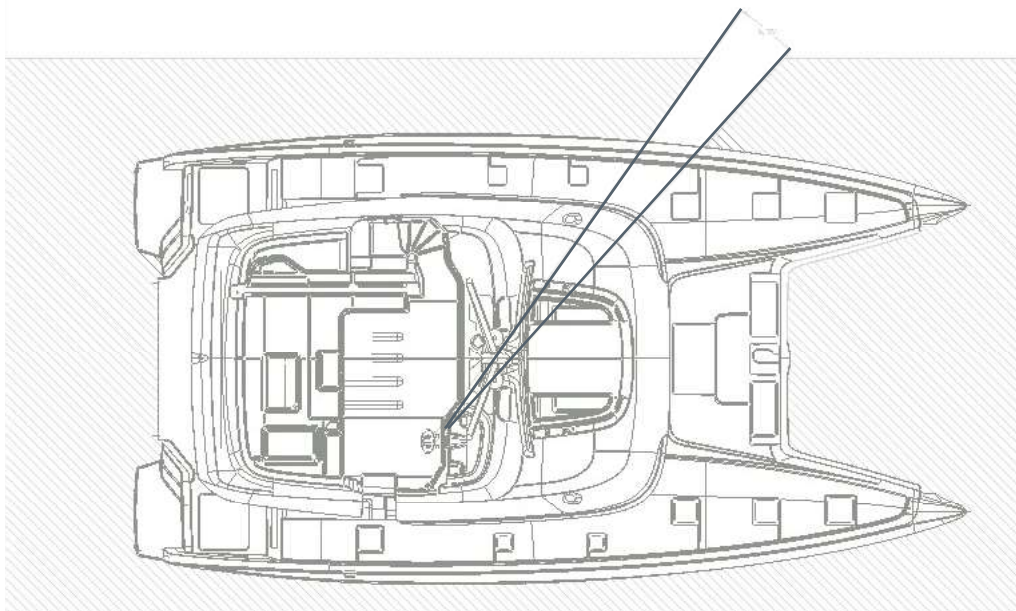
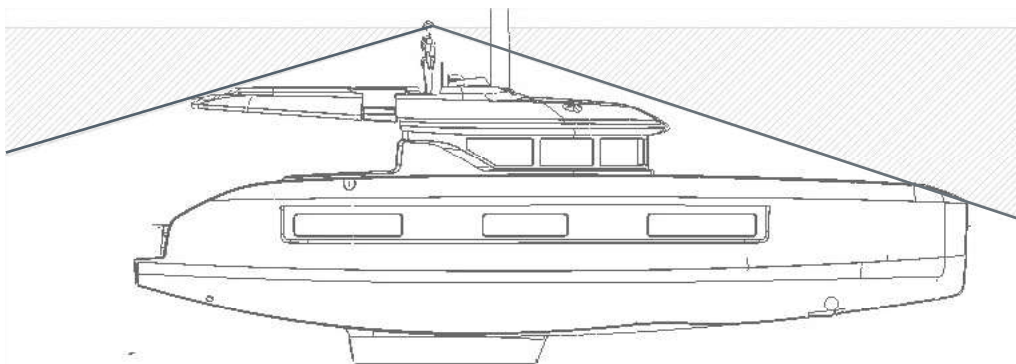
- Chargement et distribution de la charge
- Vitesse
- Conditions de mer
- Pluie et embruns
- Obscurité et brouillard
- Lumière à l'intérieur du navire
- Position des tauds supérieurs et latéraux
- Personnes ou équipements amovibles situés dans le champ de visibilité du barreur
- En navigation sous Foc, Code 0 ou Spi asymétrique.

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.

3-SECURITE



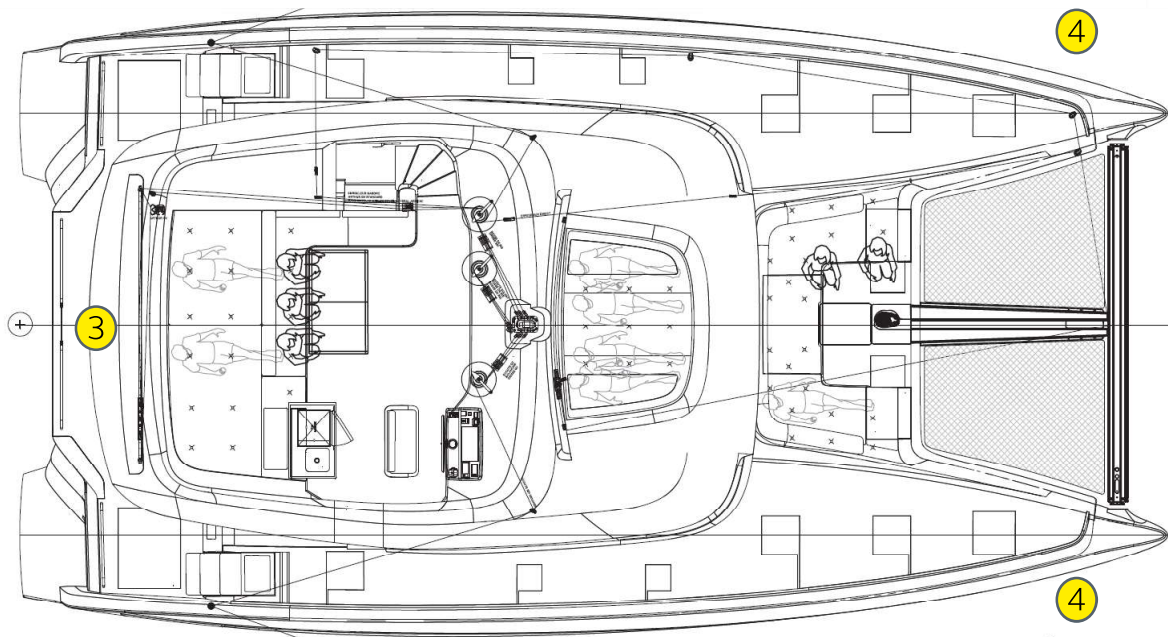
ATTENTION
LE PILOTAGE ET LA VEILLE DOIVENT ETRE EFFEC-
TUES DEPUIS LE POSTE DE BARRE SITUE SUR LE
FLYBRIDGE.



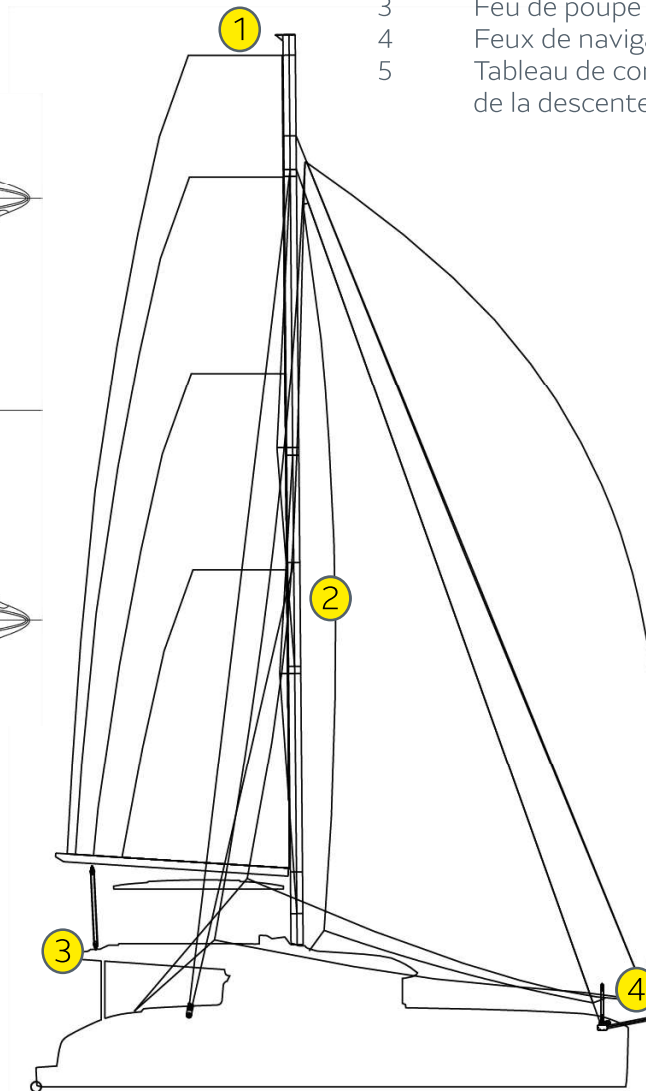
3-SECURITE

3.3 Equipement de sécurité

3.3.5 Feux de navigation

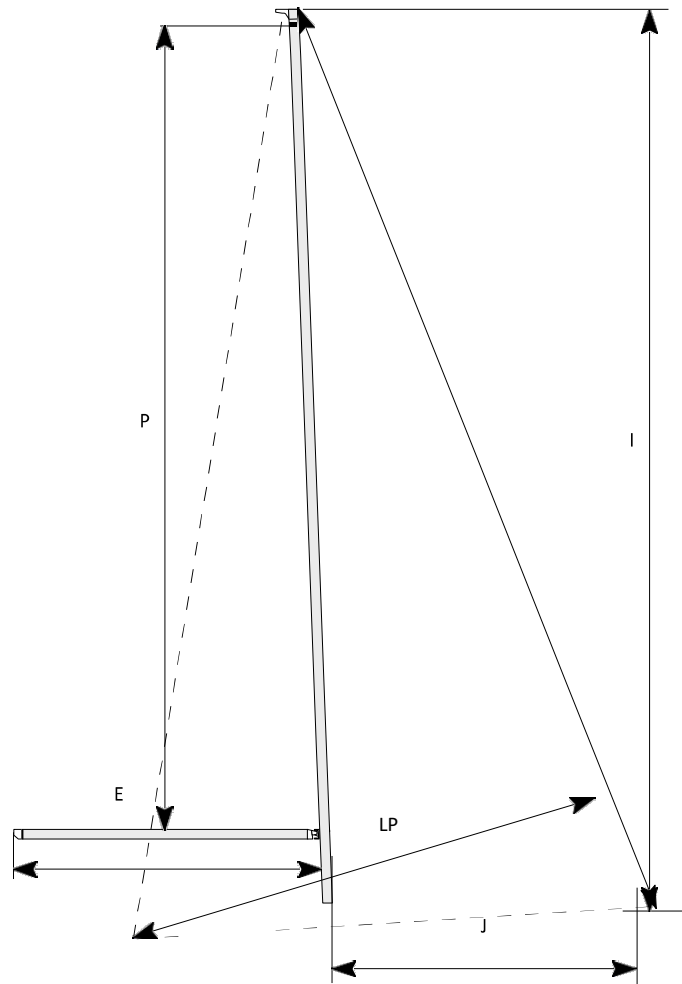


- 1 Feu de tête de mât / mouillage
- 2 Feu de hune
- 3 Feu de poupe
- 4 Feux de navigation
- 5 Tableau de contrôle sur la façade de la descente tribord



4-VOILURE ET GREEMENT

4.1 Caractéristiques de la voilure



Grand-voile à corne	109 m ²
Génois auto-vireur	69 m ²
Code 0 (en option)	154 m ²
Spi asymétrique (en option)	272 m ²
I	21,84 m
J	8,31 m
P	21,19 m
E	6,09 m

4-VOILURE ET GREEMENT

4.2 Entretien du gréement

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 et ridoirs.

Pour les câbles synthétiques des bastaques, 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.

PRECONISATION DE REMPLACEMENT DU GREEMENT DORMANT

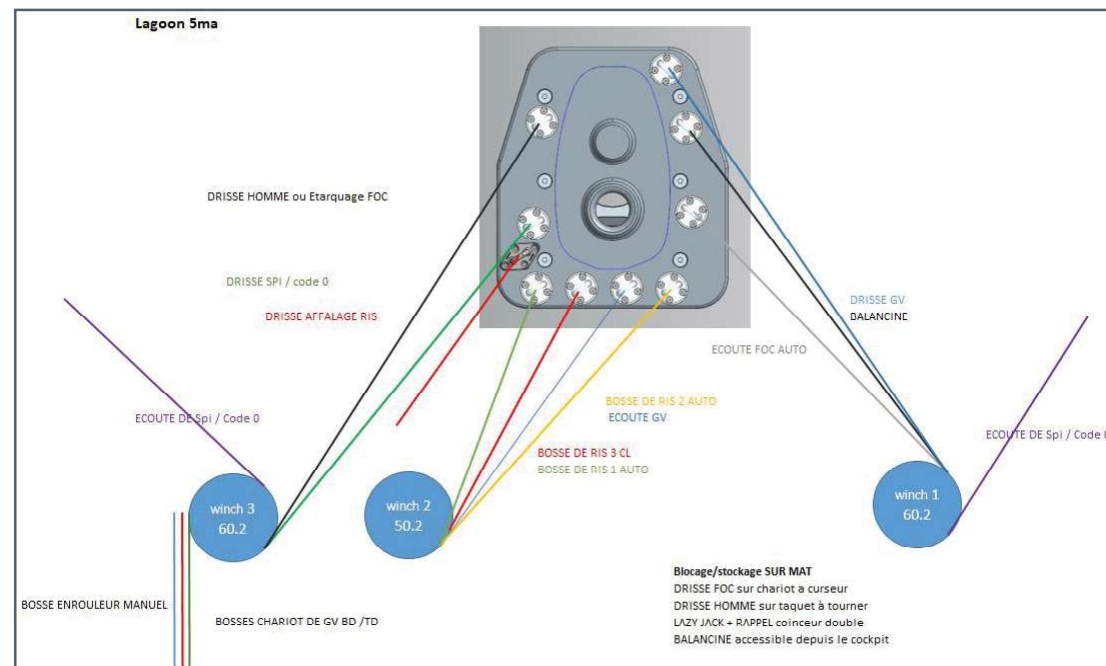
- **Rods** : tous les 5 ans ou tous les 40 000 milles nautiques. Changement complet (Rod + pièces) tous les 10 ans ou tous les 80 000 milles avec réglage du mât par des personnes agréées.
- **Kevlar** : tous les 6 ans ou tous les 35 000 milles nautiques. A remplacer immédiatement si la fibre est exposée aux UV.
- **Câbles losanges barres de flèche** : tous les 10 ans avec le réglage du mât effectué par un professionnel.



AVIS

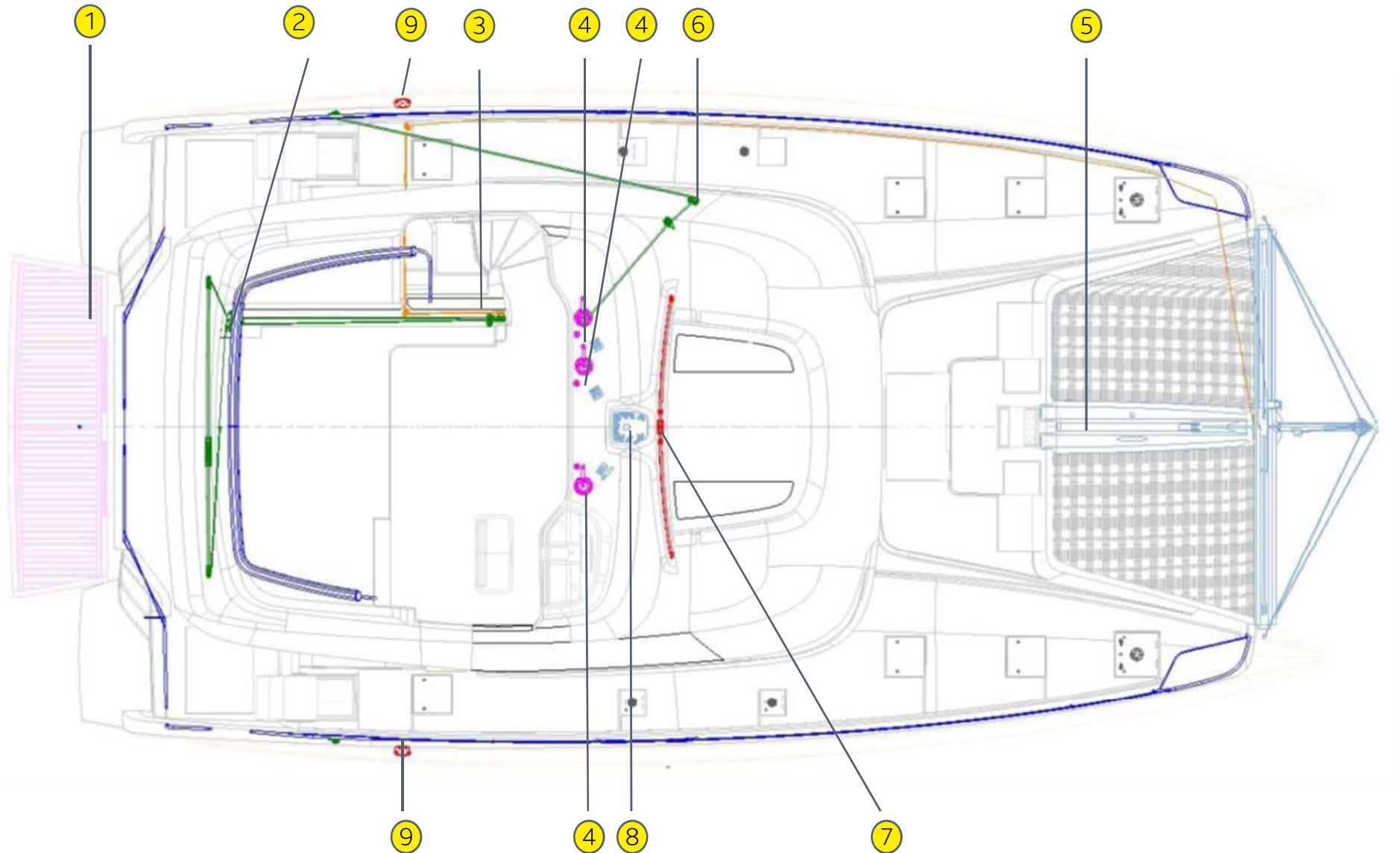
Vérifier le gréement dormant et courant régulièrement et au moins une fois par an.

4.3 Plan de pont



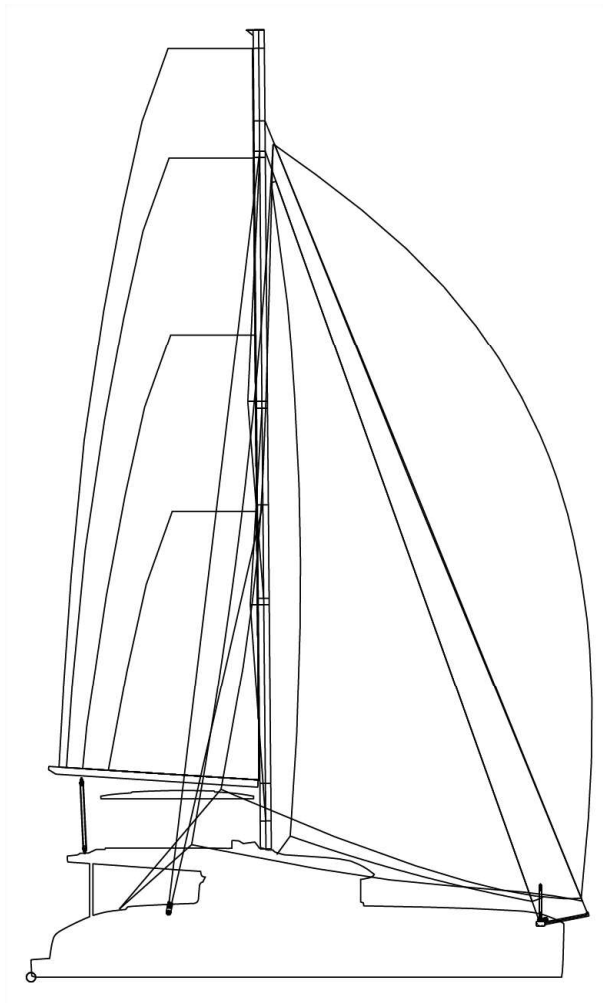
- 1 Plateforme arrière (en option)
- 2 Ensemble manoeuvre GV
- 3 Ensemble manoeuvre génois enrouleur
- 4 Winch manoeuvre
- 5 Ensemble poutre avant
- 6 Ensemble manoeuvre spi
- 7 Ensemble manoeuvre écoutes génois
- 8 Ensemble pied de mât
- 9 Cadènes gréement

4-VOILURE ET GREEMENT



4-VOILURE ET GREEMENT

4.4 Réduction de voileure



ATTENTION

Tout réglage différent de ces préconisations peut entraîner la rupture du mât.
EN PARTICULIER, LE GENOIS 100% AVEC 2 RIS DANS LA GRANDVOILE EST A PROSCRIRE IMPERATIVEMENT.

- Utilisation du spi asymétrique
Ne pas utiliser cette voile au-delà de 15 noeuds AWS
- Utilisation du code 0
Ne pas utiliser cette voile au-delà de 15 noeuds AWS

Apparent Wind Angle I AWA : 30-70°				Apparent Wind Angle I AWA>70°			
Apparent Wind Speed I AWS (knots)	Main	Jib	Code 0	Apparent Wind Speed I AWS (knots)	Main	Jib	Code 0
0-5	Full	0%	Full	0-16	Full	0%	Full
0-26	Full	Full	0%	0-20	Full	Full	0%
26-31	Reef 1	Full	0%	20-24	Reef 1	Full	0%
31-36	Reef 1	75%	0%	24-30	Reef 2	75%	0%
36-40	Reef 2	60%*	0%	30-34	Reef3	60%*	0%
40-45	Reef 2	40%**	0%	34-38	Reef3	40%**	0%
45-55	Reef3	0%***	0%	38-50	0%	25%***	0%
>55	0%	0%	0%	>50	0%	0%	0%

*	OR STAYSAIL	100%
**	OR STAYSAIL	75%
***	OR STORM JIB	100%

Ces données sont fournies à titre indicatif et sont fonction des conditions extérieures.

- Une étiquette située sur le poste de barre indique le plan de voileure recommandé par le constructeur.
- Pour éviter tout risque de démâtage ou de chavirage, le chef de bord doit en tenir compte.
- Le chef de bord est seul responsable de l'établissement des voiles en fonction du vent apparent et de l'état de la mer, pour garantir une navigation en toute sécurité.
- Il est possible de naviguer au près appuyé au moteur, mais interdit et dangereux de remonter au vent sous moteur seul.

5-SYSTEMES DE MISE EN ROUTE

5.1 Introduction

Les documentations complètes relatives aux organes principaux installés à bord du yacht sont fournies lors de la livraison du bateau. Elles permettent d'exploiter au mieux chaque système et d'entretenir ceux-ci suivant les préconisations des fabricants. Le manuel du propriétaire et le guide de l'utilisateur sont là pour compléter ces documentations.

Les descriptifs des mises en service des équipements supposent que la source d'énergie nécessaire au fonctionnement soit active.

5.2 Mise en route pour navigation



AVIS

Les notices du constructeur des moteurs, du générateur et de tous les équipements utiles à la navigation, vous donnent des explications détaillées sur leur fonctionnement et de toutes les opérations permettant d'en faire bon usage.



AVERTISSEMENT

Veiller à la propreté des cales et vérifier régulièrement et avant de démarrer le moteur qu'il n'y a ni vapeur de carburant et de gaz ni fuite de carburant.

Si des matériaux non combustibles sont entreposés dans le compartiment moteur, ils doivent être solidement arrimés afin de ne pas risquer de tomber sur les éléments de machines.



AVERTISSEMENT

Ne jamais :

- fumer en manipulant du carburant ou du gaz
- entreposer des réservoirs à essence ou des réservoirs contenant de l'essence dans toute zone non désignée spécifiquement pour le stockage de l'essence.

5.3 Puissance

- Tourner le robinet de batterie démarrage sur ON
- Tourner le robinet de batterie de service sur ON
- Tourner le robinet de batterie propulseur avant sur ON
- Tourner le coupe-circuit propulseur sur ON
- Tourner le coupe-circuit générateur sur ON

5.4 Vérifications

- Vérifier si les vannes GO sont ouvertes
- Vérifier le niveau GO
- Vérifier si les vannes d'aspiration eau de mer moteur sont ouvertes
- Vérifier si la vanne d'aspiration eau de mer générateur est ouverte (en option)
- Vérifier s'il n'y a pas de fuite d'huile ou d'eau
- Vérifier si la ou les prises à quai électriques sont déconnectées
- Vérifier si la ou les alimentations eau douce à quai sont déconnectées
- Vérifier si la vanne d'aspiration eau de mer climatisation est ouverte (en option)
- Vérifier si la vanne d'aspiration d'eau de mer du dessalinisateur est ouverte (en option)

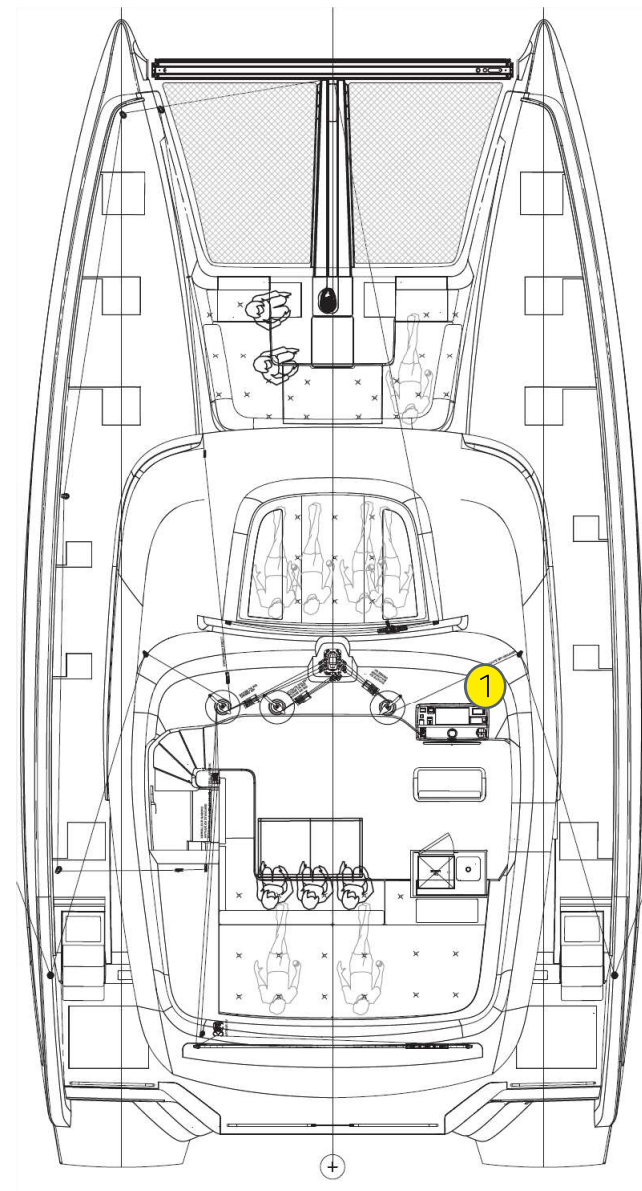
5-SYSTEMES DE MISE EN ROUTE

5.5 Poste de pilotage

①

Les documentations complètes relatives aux organes principaux installés à bord du yacht sont fournies, lors de la livraison du bateau. Elles permettent d'exploiter au mieux chaque système et d'entretenir ceux-ci suivant les préconisations des fabricants. Le manuel du propriétaire et le guide de l'utilisateur sont là pour compléter ces documentations.

Les descriptifs des mises en service des équipements supposent que la source d'énergie nécessaire au fonctionnement soit active.



Manuel propriétaire CE

5-SYSTEMES DE MISE EN ROUTE



- | | | | |
|---|--|----|---------------------------------|
| 1 | Clavier multifonctions pour la gestion des éclairages extérieurs | 9 | Commandes moteurs |
| 2 | Commande audio(option) | 10 | Afficheur moteur tribord |
| 3 | Commande pilote automatique | 11 | Commande propulseur étrave |
| 4 | Afficheur moteur bâbord | 12 | Prise USB |
| 5 | Ecran de navigation multifonction | 13 | Démarrage moteurs |
| 6 | Compas | 14 | Alarmes température échappement |
| 7 | Ecran de navigation multifonction | 15 | VHF |
| 8 | Commande guindeau | | |

Les procédures de prise de main sur chaque poste, la programmation des informations affichées sur les écrans moteurs ainsi que la nature des alarmes sont indiquées dans les manuels d'utilisation du motoriste fournis avec le bateau.



6-MOTORISATION

6.1 Réservoirs

Un réservoir gasoil (1) de chaque côté en PE de 550 L est situé sous le plancher des coursives avec des vannes d'arrêt gasoil sur le réservoir.

La tirette d'arrêt d'urgence des réservoirs se trouve sous le plancher du carré comme expliqué au paragraphe [3.1.5 extincteurs fixes](#) (2).

Le niveau des réservoirs est indiqué sur l'écran Scheiber / Navicolor (3).

Le remplissage s'effectue au niveau du cockpit avant. Un nable par réservoir (4).

Dans le cadre de l'option générateur : une vanne de sélection de réservoir est située sous le plancher en bas de la descente avant tribord. (5)

Un filtre gasoil se trouve dans chaque compartiment moteur sur le moteur (6). Pour l'option générateur, le filtre gasoil se trouve dans le coffre avant de cockpit sur le générateur (6).

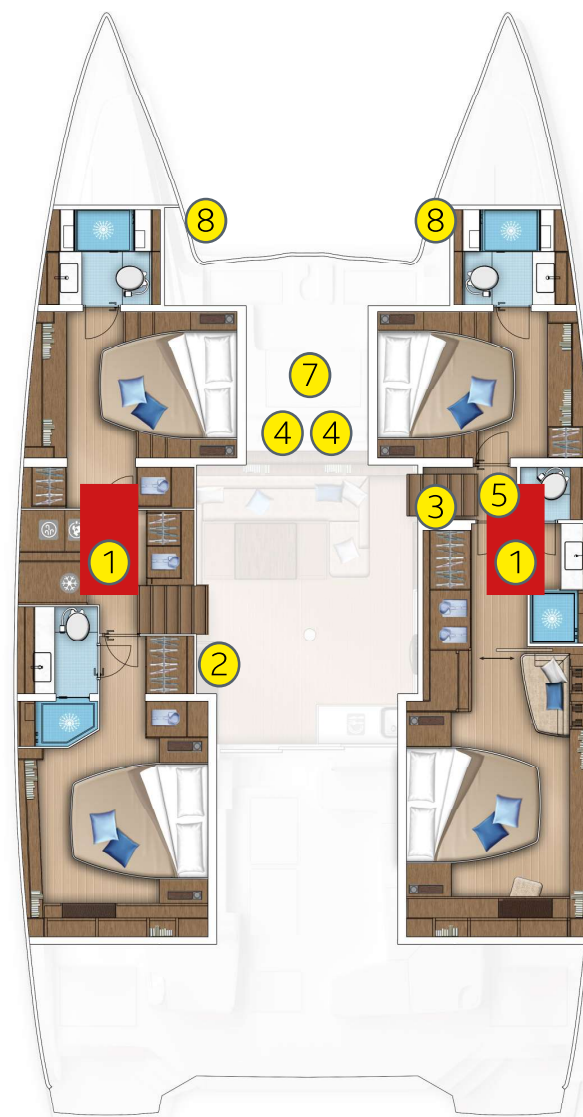


AVERTISSEMENT

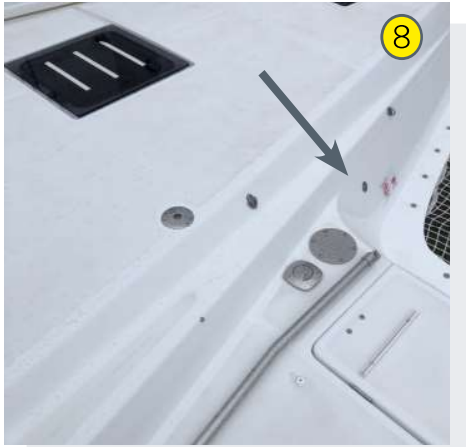
Les réservoirs peuvent avoir une zone impompable liée à l'assiette et au chargement du navire ou aux conceptions des pi-quages d'aspiration.

Il est recommandé de conserver une réserve de 20 %.

- 1 Réservoir
- 2 Poste d'abandon sous la table à cartes
- 3 Ecran Scheiber/Navicolor descente tribord
- 4 Nable
- 5 Vanne de sélection pour générateur
- 6 Filtre GO moteur
- 7 Filtre GO générateur
- 8 Events GO



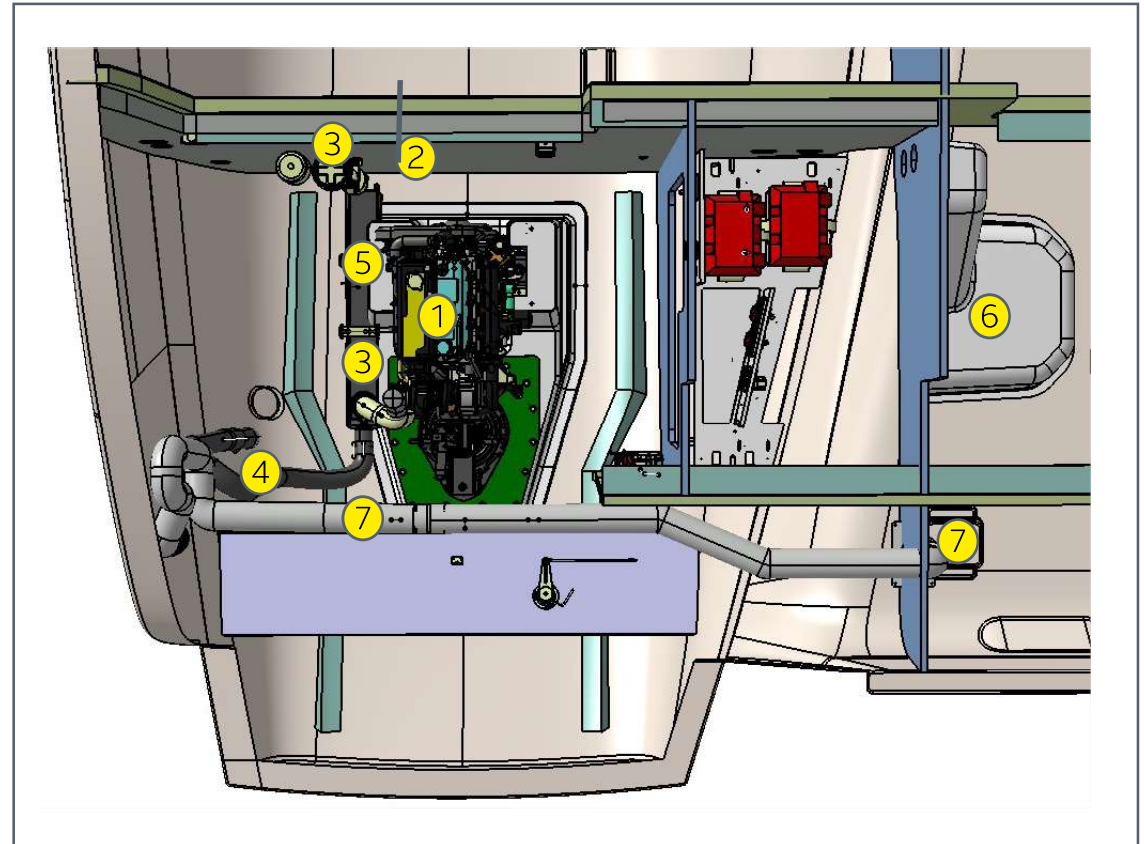
6-MOTORISATION



6-MOTORISATION

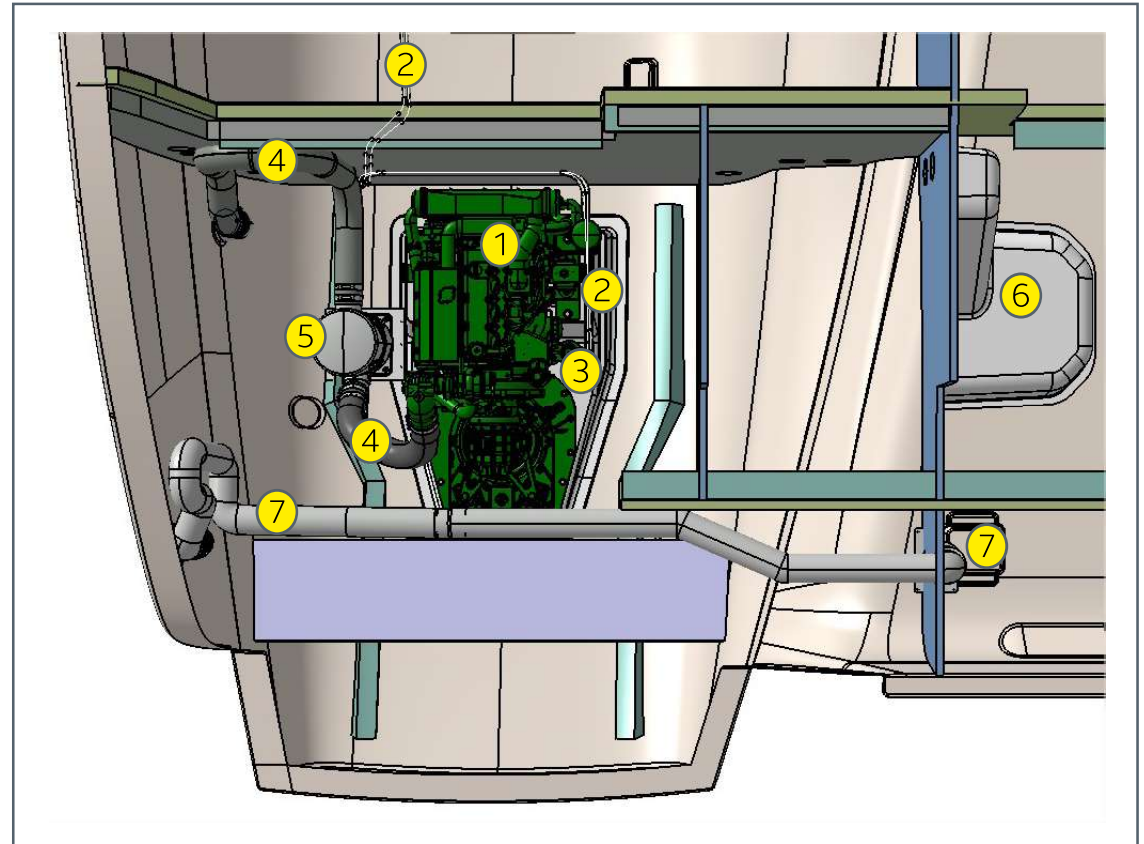
6.2 Version diesel Yanmar 4JH80

- 1 Moteur diesel Yanmar 4JH80
- 2 Arrivée GO
- 3 Filtre GO
- 4 Echappement moteur
- 5 Pot à eau
- 6 Ventilation salle des machines : entrée air frais
- 7 Ventilation salle des machines : sortie air chaud



6.3 Version diesel Nanni 115 CV

- 1 Moteur diesel Nanni 115 CV
- 2 Arrivée GO
- 3 Filtre GO
- 4 Echappement moteur
- 5 Pot à eau
- 6 Ventilation salle des machines : entrée air frais
- 7 Ventilation salle des machines : sortie air chaud



6-MOTORISATION

6.4 Conseils d'utilisation



AVERTISSEMENT

Se tenir éloigné des parties mécaniques en mouvement du moteur, des lignes d'arbre, etc.



AVERTISSEMENT

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



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.). Prendre garde aux risques d'endormissement dûs au monoxyde de carbone pour les moteurs à essence.



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.



AVIS

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, jerrycanes, etc) doivent être rangés dans un local ventilé.



AVIS

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 moteurs 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 § 3.1.5). Il est nécessaire de ventiler le compartiment moteur après déclenchement.



AVIS

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 la détérioration des canalisations de carburant.

Les tuyaux souples pour carburant doivent être remplacés par des tuyaux portant les mêmes caractéristiques.

La température maximum préconisée par le motoriste pour le carburant dans le circuit retour est de 100 °C.

6-MOTORISATION

6.5 Procédure de démarrage des moteurs

Pour la mise en route, se reporter aux paragraphes 5.3 Puissance et 5.4 Vérifications.



AVIS

La notice du constructeur des moteurs vous donne des explications détaillées sur le fonctionnement des moteurs et de toutes les opérations permettant d'en faire bon usage.

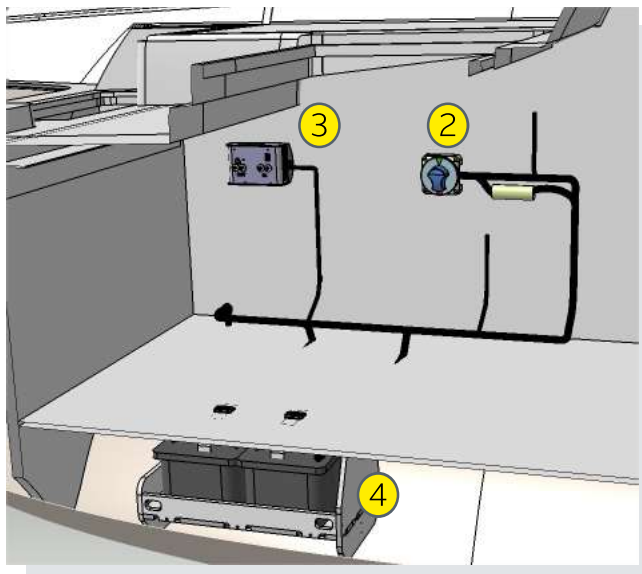
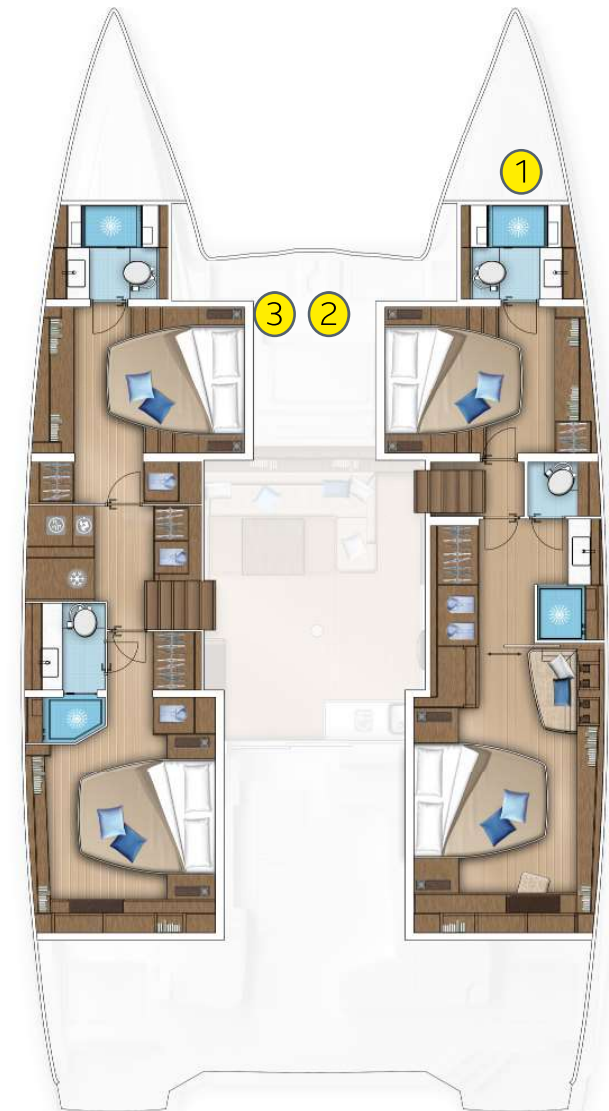
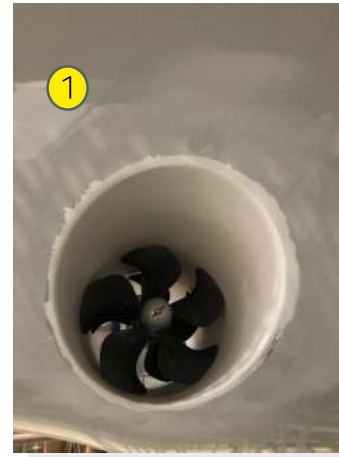
6.6 Propulseur d'étrave (en option)

En option, le propulseur d'étrave se situe sur la coque tribord avant :
SIDE POWER SE170 24 V.

Mise en service

- Actionner le coupe-circuit en position ON (2) dans le compartiment technique avant.
- Le parc batterie dédié est situé sous le plancher du local générateur (4).
- Utiliser le joystick du poste de commande situé au fly (5).

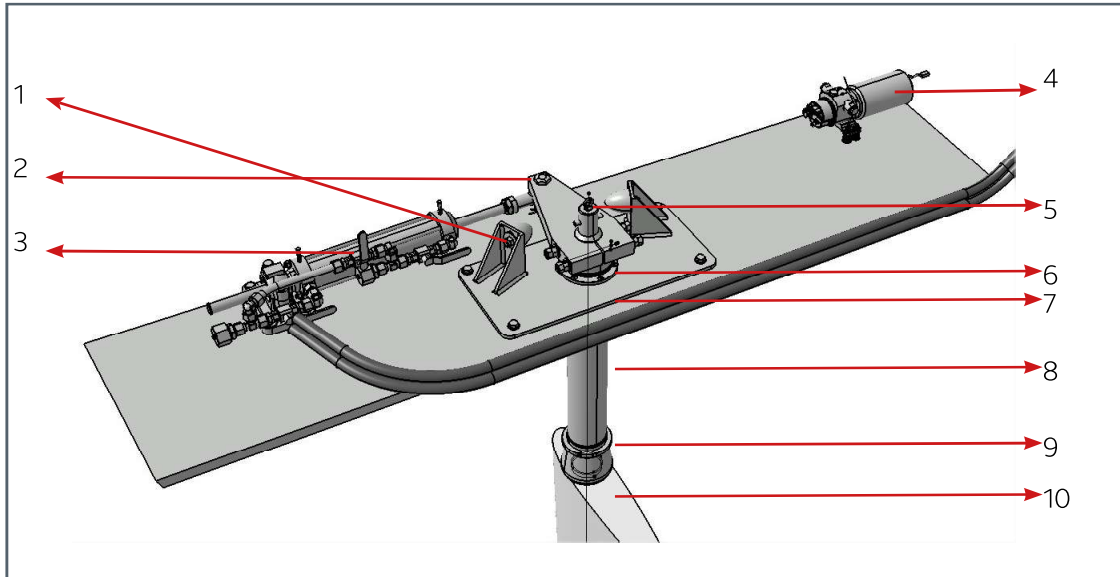
La notice du constructeur de l'équipement vous donne des explications détaillées sur le fonctionnement et de toutes les opérations permettant d'en faire bon usage.



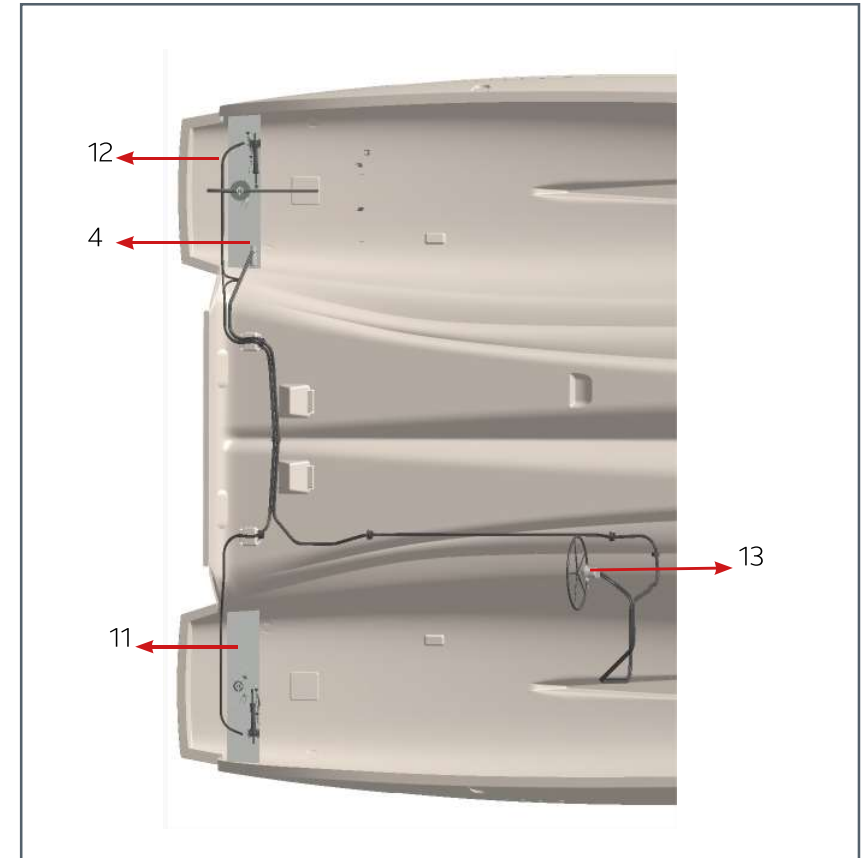
- 1 Propulseur d'étrave
- 2 Coupe-circuit
- 3 Chargeur de batterie
- 4 Parc batterie
- 5 Joystick au poste commande

7-SYSTEME DE DIRECTION

7.1 Implantation générale



- 1 Butées de barre
- 2 Axe de palonnier
- 3 Vérin hydraulique VHM50 LS avec by-pass
- 4 Pompe pilote auto (à bâbord uniquement)
- 5 Vis à oeil pour bloquer l'axe de la barre franche et aussi pour soulever le safran
- 6 Palier haut
- 7 Tablette alu avec butées soudées
- 8 Tube jaumière/mèche de safran
- 9 Palier bas avec tube jaumière
- 10 Pelle de safran



- 11 Ensemble safran tribord
- 12 Ensemble safran bâbord
- 13 Appareil à gouverner

7-SYSTEME DE DIRECTION

7.2 Mise en route

- Vérifier l'ouverture des vannes
- Vérifier que le by-pass soit fermé, voir le paragraphe [3.3.1. Barre franche de secours](#)

7.3 Maintenance

- Suveiller qu'il n'y a pas de fuite au niveau des raccords et sur tout le circuit en général.
- Grade de l'huile VHM32.



AVIS

Vérifier périodiquement les fixations, notamment celles du palonnier à la mèche de safran et celle du palonnier au vérin.

7.4 Système de secours

Voir le paragraphe [3.3.1. Barre franche de secours](#)



AVIS

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

7.5 Procédure de purge d'un système de direction hydraulique

1. Préparation du système pour la purge :

- Equiper la ou les pompes de direction de bouchons purgeurs sur le sommet de la pompe.
- Monter sur chaque pompe de direction, une barre (ou volant), de façon à pouvoir l'actionner en cours de purge.
- Placer sur chaque purgeur (vérin, pompe de direction, groupe de pilotage), un tuyau translucide, relié à un récipient, qui sera équipé d'une mise à l'air libre.
- Désaccoupler le vérin de la biellette de safran, de façon à libérer la course du vérin.
- Positionner le vérin horizontalement, purgeurs vers le haut.
- Lorsque l'installation est pourvue d'un groupe de pilotage, prévoir une alimentation électrique directe, équipée d'un commutateur bipolaire, à 3 positions, « rotation gauche, rotation droite, zéro ».

2. Purge en utilisant le groupe de pression LS :

- Brancher le groupe de pression sur la pompe de direction la plus haute dans le bateau (le raccordement se fait sur le sommet de la pompe).
- Placer un bouchon purgeur sur la pompe de direction la plus haute, à côté de la connexion du groupe de purge.

Première phase : remplissage des volumes des corps de pompe, des drains et du groupe de pilotage.

- Ouvrir les purgeurs des pompes inférieures (si l'installation en est pourvue).
- Ouvrir le purgeur du groupe de pilotage (si l'installation en est pourvue).
- Fermer la vanne by-pass (si l'installation en est pourvue).
- Allumer le groupe de puissance LS et actionner la vanne pour envoyer l'huile hydraulique sous pression dans le circuit : huile hydraulique grade 22.
- Ne pas tourner les barres lors de cette phase.
- Lorsque l'huile sort claire et sans bulles d'air des flexibles de purge sur pompes et groupe de pilotage, fermer les purgeurs correspondants.

7-SYSTEME DE DIRECTION

- Pendant cette phase, ouvrir et refermer le purgeur de la pompe supérieure pour dégazer l'air prisonnier.

Deuxième phase : remplissage des barillets de pompe, des flexibles, du vérin.

- Positionner manuellement la tige du vérin en butée de fond du cylindre.
- Ouvrir le purgeur du vérin correspondant à la petite chambre (côté de la tige sortie).
- Tourner (lentement mais de façon continue) la barre de pompe de direction la plus haute, dans le sens qui permet d'envoyer l'huile dans la petite chambre.
- Lorsque le flux d'huile qui sort du flexible du purgeur du vérin est clair et sans bulles, ouvrir la vanne by-pass (si l'installation en est pourvue) et continuer la rotation de la barre dans le même sens.
- Après 2 tours de barre, fermer la vanne by-pass.
- Tourner (lentement mais de façon continue) la barre de la pompe de direction inférieure, toujours dans le sens qui permet d'envoyer l'huile dans la petite chambre.
- Lorsque le flux d'huile qui sort du flexible du purgeur du vérin est clair et sans bulles, alimenter électriquement le groupe de pilotage (si l'installation en est pourvue) de façon à envoyer de l'huile dans la petite chambre.
- Lorsque le flux d'huile qui sort du flexible du purgeur du vérin est clair et sans bulles, stopper l'excitation du groupe de pilotage et fermer le purgeur de la petite chambre.
- Ouvrir le purgeur de la chambre opposée (grande chambre) et actionner la barre de la pompe la plus haute, toujours dans le même sens. La tige de vérin va effectuer un déplacement total dans le corps du vérin ce qui va permettre de purger le volume de la grande chambre.
- Lorsque la tige de vérin arrive en butée de fond de pot, la barre doit devenir dure. La petite chambre est devenue la grande chambre et vice versa.
- Ensuite tourner la barre de la pompe du haut dans le sens contraire, jusqu'à ce que le flux d'huile au purgeur (toujours ouvert de la nouvelle petite chambre) soit clair.
- Puis tourner la barre de la pompe de direction inférieure, dans le même sens que précédemment, pour continuer l'opération.

- Lorsque le flux d'huile qui sort du flexible du purgeur du vérin est clair et sans bulles, alimenter le groupe de pilotage (si l'installation en est pourvue) de façon à envoyer de l'huile dans la petite chambre.
- Rappel : la petite chambre est l'ancienne grande chambre.
- Fermer le purgeur du vérin lorsque le flux d'huile est clair et sans bulles d'air.
- Déconnecter le groupe de purge de la pompe supérieure et compléter le niveau.
- Attendre 24 heures avant de réutiliser l'huile émulsionnée, récupérée dans les récipients sous les purgeurs.
- Placer un bouchon étanche à la place du purgeur de la pompe supérieure et de l'orifice de remplissage.
- Actionner les barres des pompes dans les 2 sens et vérifier le bon fonctionnement du système.

3. Purge manuelle :

- Placer un entonnoir sur l'orifice de remplissage de la pompe de direction la plus haute dans le bateau (le raccordement se fait sur le sommet de la pompe, à côté du bouchon purgeur).
- Ouvrir les purgeurs des pompes inférieures (si l'installation en est pourvue).
- Ouvrir le purgeur du groupe de pilotage (si l'installation en est pourvue).
- Fermer la vanne by-pass (si l'installation en est pourvue).
- Remplir l'entonnoir d'huile DEXRON II D, puis actionner les pompes de direction à l'aide des barres, dans un sens puis dans l'autre, pour bien remplir les chambres de chaque pompe.
- Ouvrir les purgeurs des pompes pour évacuer l'air résidant, dans le corps des pompes.
- Attention à maintenir le niveau d'huile dans l'entonnoir de façon à ne jamais faire rentrer d'air dans le circuit.
- Continuer l'opération jusqu'à ce que le flux d'huile qui sort des flexibles raccordés sur les purgeurs des pompes et sur le groupe de pilotage soit exempt de bulles.
- Fermer les purgeurs.
- Positionner manuellement la tige du vérin en butée de fond de pot.
- Ouvrir le purgeur du vérin correspondant à la petite chambre (côté de la tige sortie).

7-SYSTEME DE DIRECTION

- Tourner (lentement mais de façon continue) la barre de pompe de direction la plus haute, dans le sens qui permet d'envoyer l'huile dans la petite chambre.
- Lorsque le flux d'huile qui sort du flexible du purgeur du vérin est clair et sans bulles, ouvrir la vanne by-pass (si l'installation en est pourvue) et continuer la rotation de la barre dans le même sens.
- Après 2 tours de barre, fermer la vanne by-pass.
- Tourner (lentement mais de façon continue) la barre de la pompe de direction inférieure, toujours dans le sens qui permet d'envoyer l'huile dans la petite chambre.
- Lorsque le flux d'huile qui sort du flexible du purgeur du vérin est clair et sans bulles, alimenter électriquement le groupe de pilotage (si l'installation en est pourvue), de façon à envoyer de l'huile dans la petite chambre.
- Lorsque le flux d'huile qui sort du flexible du purgeur du vérin est clair et sans bulles, stopper l'excitation du groupe de pilotage et fermer le purgeur de la petite chambre.
- Ouvrir le purgeur de la chambre opposée (grande chambre), et actionner la barre de la pompe la plus haute, toujours dans le même sens. La tige de vérin va effectuer un déplacement total dans le corps du vérin ce qui va permettre de purger le volume de la grande chambre.
- Lorsque le flux d'huile qui sort du flexible du purgeur du vérin est clair et sans bulles, alimenter le groupe de pilotage (si l'installation en est pourvue) de façon à envoyer de l'huile dans la petite chambre.
- Rappel : la petite chambre est l'ancienne grande chambre.
- Fermer le purgeur du vérin lorsque le flux d'huile est clair et sans bulles d'air.
- Déconnecter le groupe de purge de la pompe supérieure, et compléter le niveau.
- Attendre 24 heures avant de réutiliser l'huile émulsionnée, récupérée dans les récipients sous les purgeurs.
- Placer un bouchon étanche à la place du purgeur de la pompe supérieure et de l'orifice de remplissage.
- Actionner les barres des pompes dans les 2 sens et vérifier le bon fonctionnement du système.

4. Contrôles à effectuer :

- Lorsque l'on tourne la barre, la tige du vérin doit sortir uniformément et sans à coups.
- Lorsque l'on exerce un effort manuel sur la tige du vérin pour tenter de la sortir ou de la rentrer, on ne doit pas pouvoir déplacer celle-ci de + de 0.5 mm.
- Lorsque l'on pince entre deux doigts la tige de vérin à la sortie du corps du vérin, et que l'on actionne la barre par de très petits mouvements oscillatoires, on doit sentir les déplacements de la tige de vérin à la moindre oscillation de la barre.
- Lorsque l'on stoppe la rotation de la barre, la tige de vérin doit se bloquer instantanément et en aucun cas ne doit poursuivre sa course, ne serait-ce que d'un millimètre.

8-SYSTEMES ELECTRIQUES

8.1 Circuits électriques : avertissements et recommandations 24 V / 220 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, etc).



ATTENTION

Les batteries doivent être soigneusement arrimées.



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.



AVERTISSEMENT

Ne pas obstruer les conduits de ventilation des batteries, certaines batteries dégagent de l'hydrogène ce qui présente un risque d'explosion.

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

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.



AVIS

Il est recommandé d'effectuer un essai de déclenchement des dispositifs différentiels à courant résiduel (DDR) une fois par mois. Un DDR est présent au niveau du convertisseur, du générateur et de la prise de quai. Pour effectuer l'essai, actionner le bouton de test présent sur l'équipement avec la source d'énergie « active ».

8-SYSTEMES ELECTRIQUES



DANGER

RISQUE DE CHOC ELECTRIQUE

Eviter les risques de choc électrique (électrocution).

Déconnecter l'alimentation de quai à courant alternatif (c.a.) et l'alimentation à courant continu (c.c.) des batteries au convertisseur avant d'ouvrir le panneau.



DANGER

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.



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.



DANGER

Lorsque la prise de quai est branchée, il peut avoir une différence entre la « terre » du bateau et celle du secteur, d'où des 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.

8-SYSTEMES ELECTRIQUES



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.



AVIS

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.

8.2 Procédure de mise sous tension du circuit de bord

Pour la mise en route, se reporter aux paragraphes 5.3 Puissance et 5.4 Vérifications.

8.3 En quittant le bateau

Pour la mise en route, se reporter aux paragraphes 5.3 Puissance et 5.4 Vérifications.

8.4 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.

Note : le démarrage moteur peut être en 24 V avec option moteur Nanni

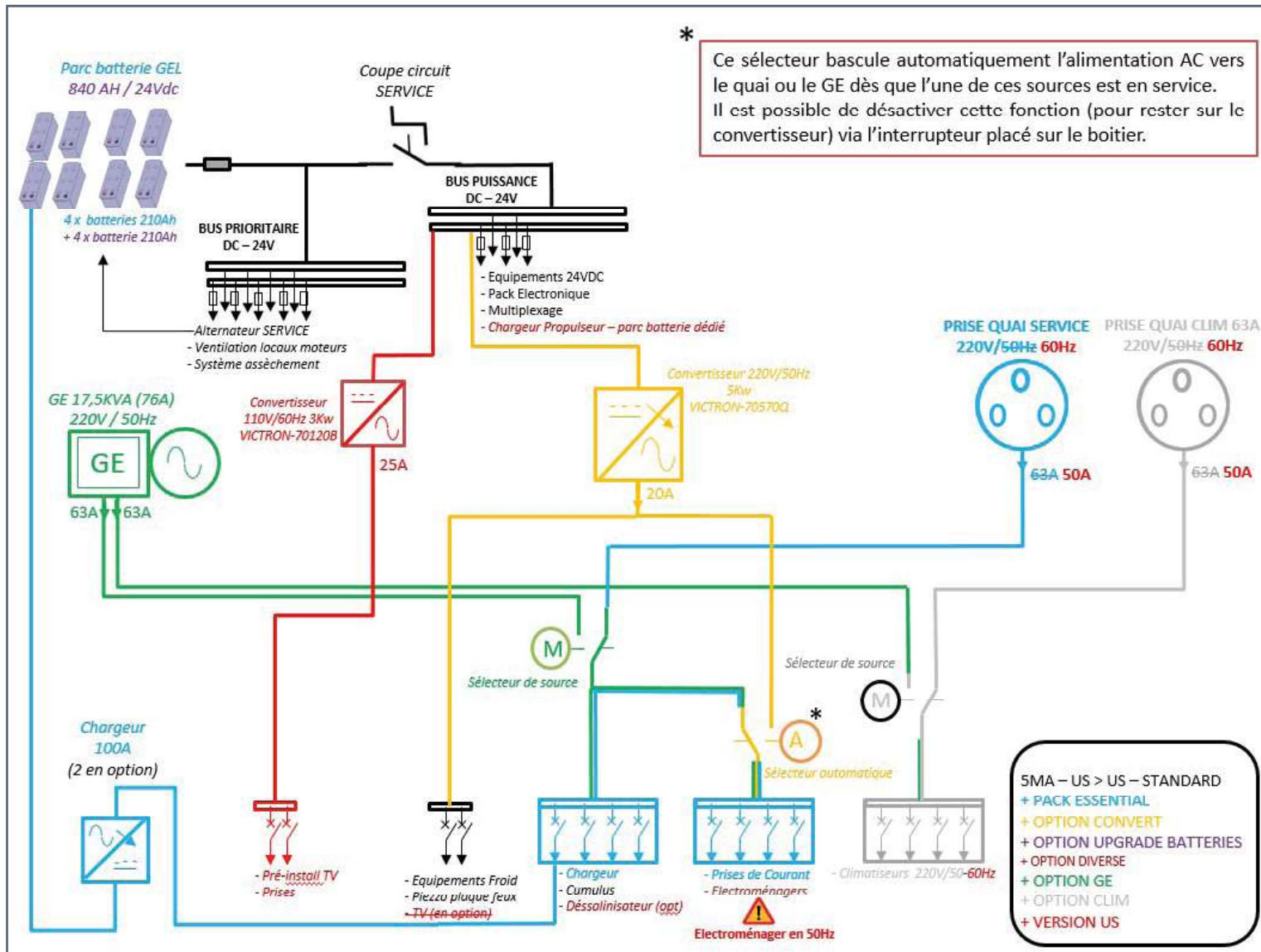
Pour sélectionner le couplage batterie :

- Actionner (position ON) le coupe-circuit général, les coupe-circuits moteurs tribord et bâbord, puis le coupe-circuit de couplage situé dans le compartiment moteur bâbord.
- Démarrer les moteurs bâbord et tribord.
- Une fois les deux moteurs démarrés, fermer (position OFF) le coupe-circuit de couplage.

Note : dans la configuration normale, les batteries 12 V de démarrage des moteurs seront alors rechargées par les alternateurs 12 V des moteurs.

8-SYSTEMES ELECTRIQUES

8.5 Principe général : AC / DC

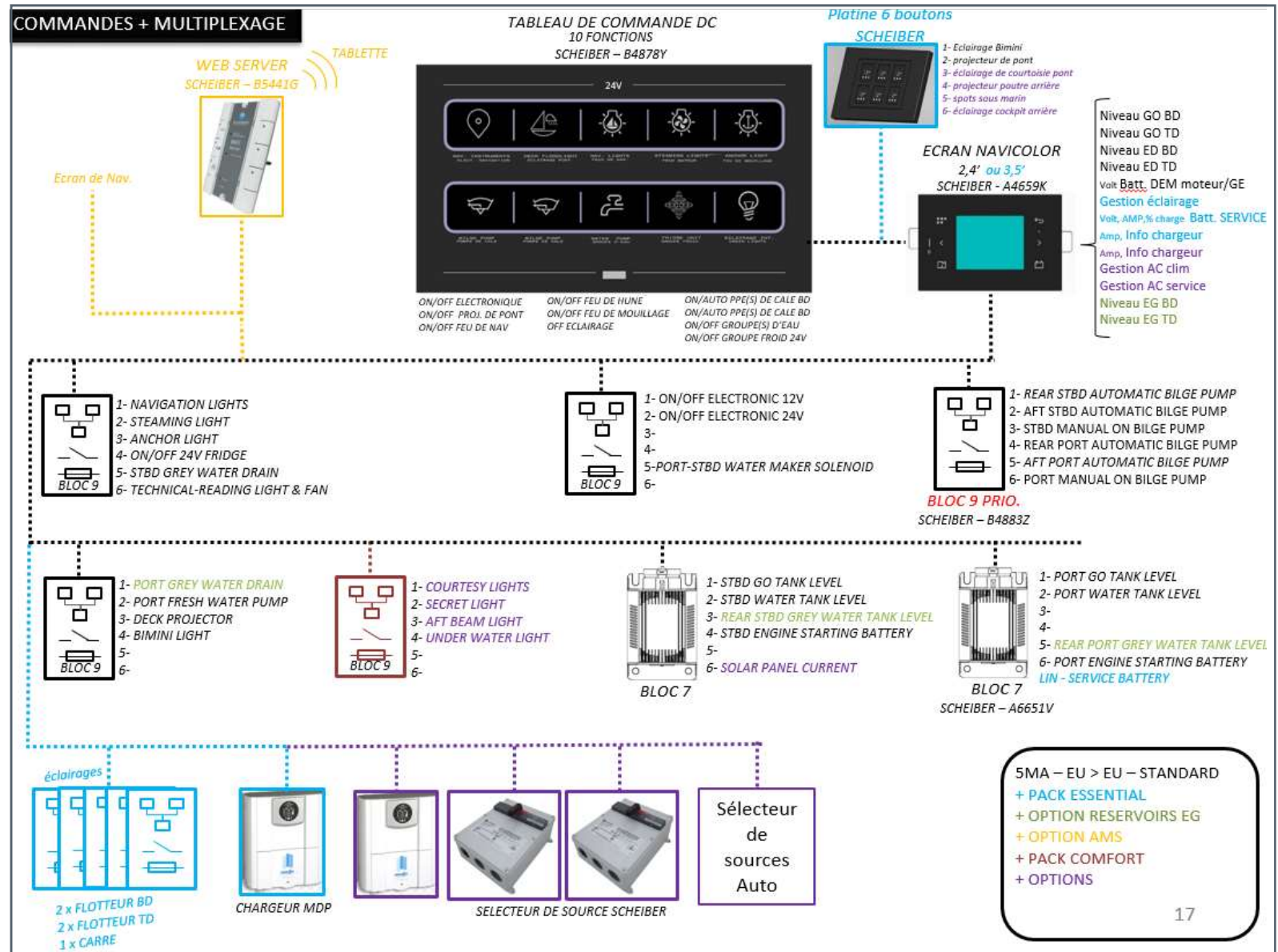


AVERTISSEMENT
Electroménager en 50 Hz



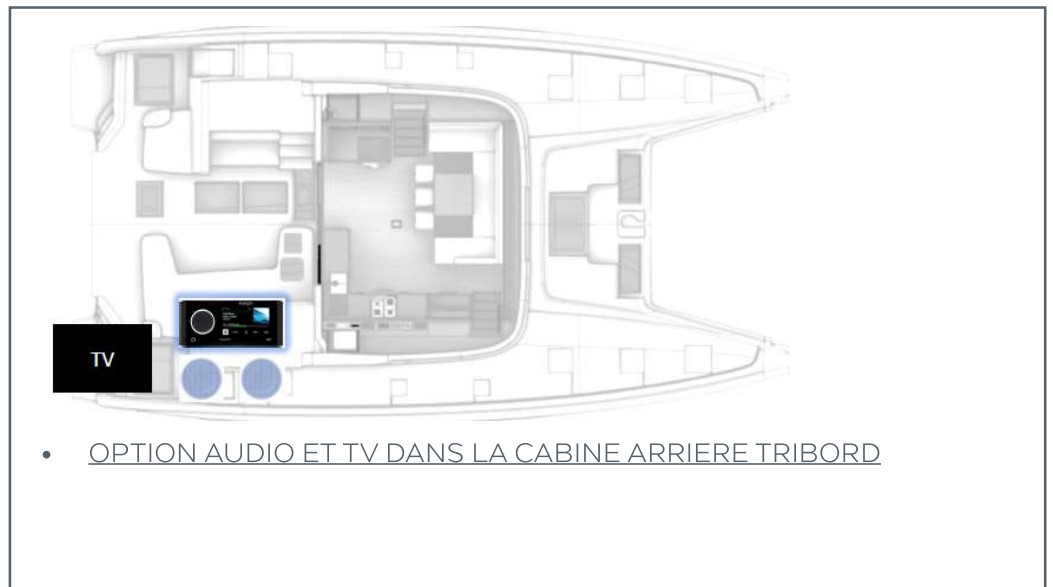
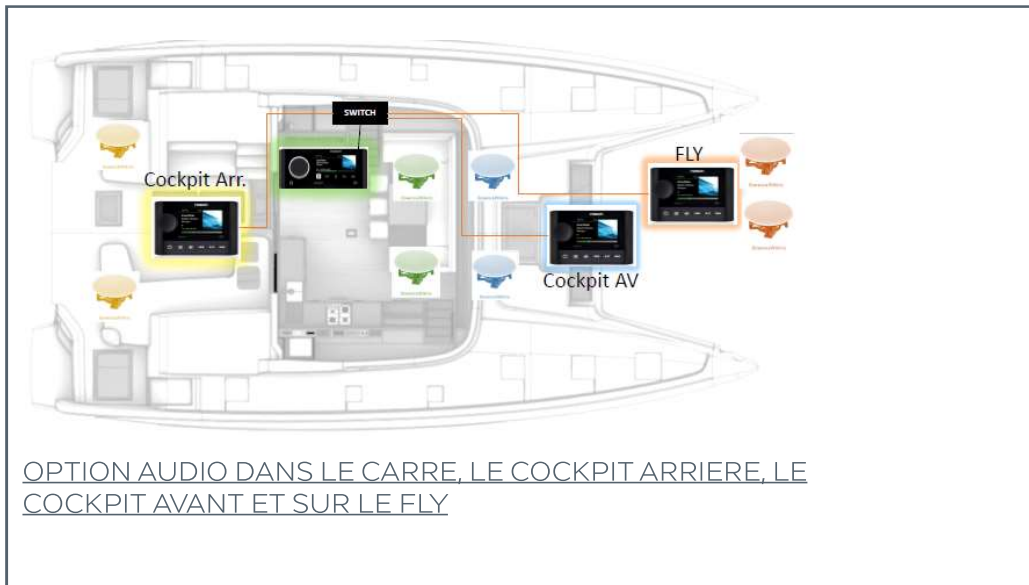
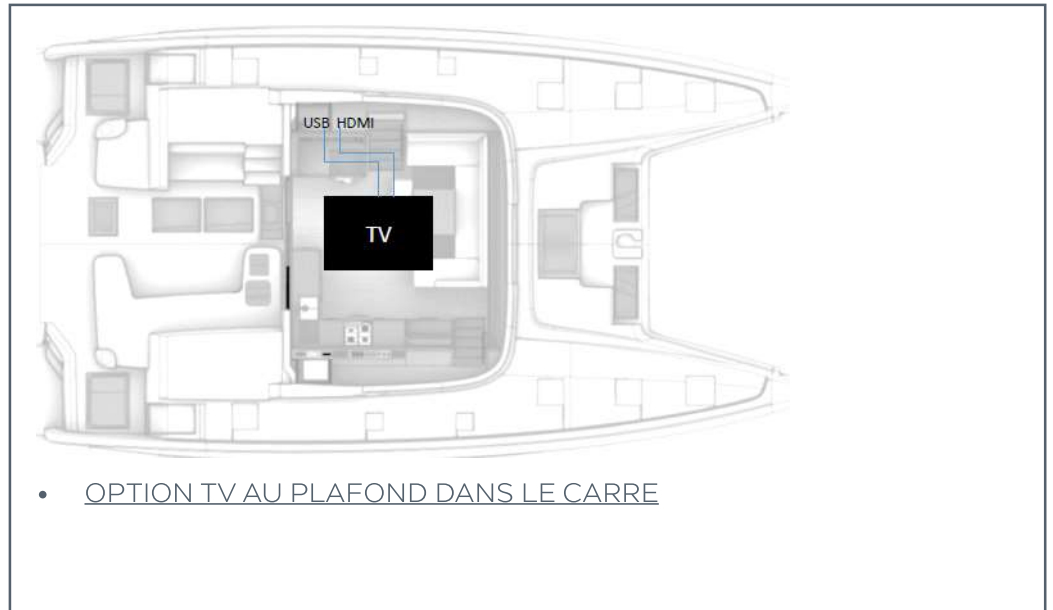
8-SYSTEMES ELECTRIQUE

8.6 Principe général : Multiplexage



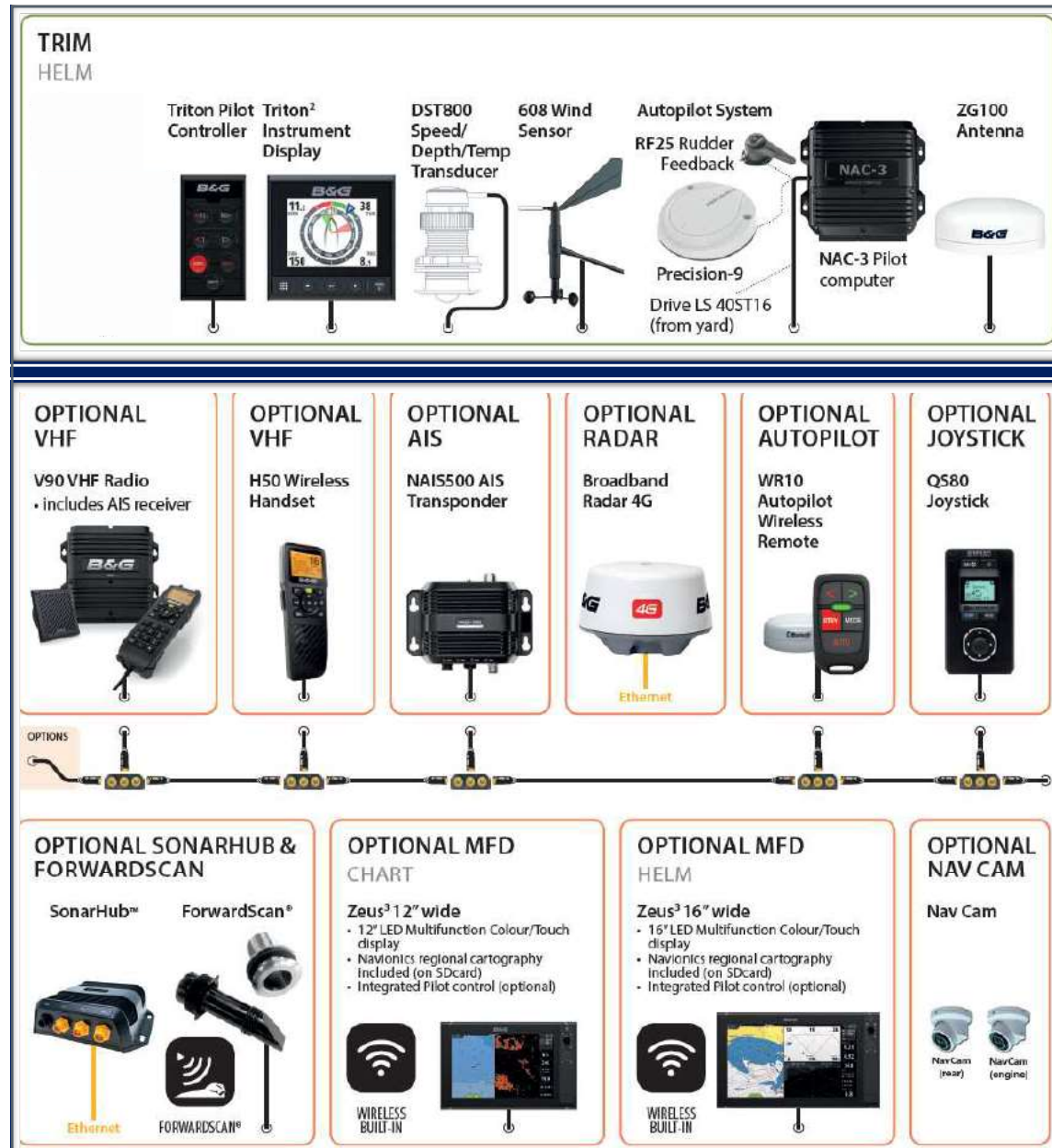
8-SYSTEMES ELECTRIQUES

8.7 Principe général : Audio-vidéo



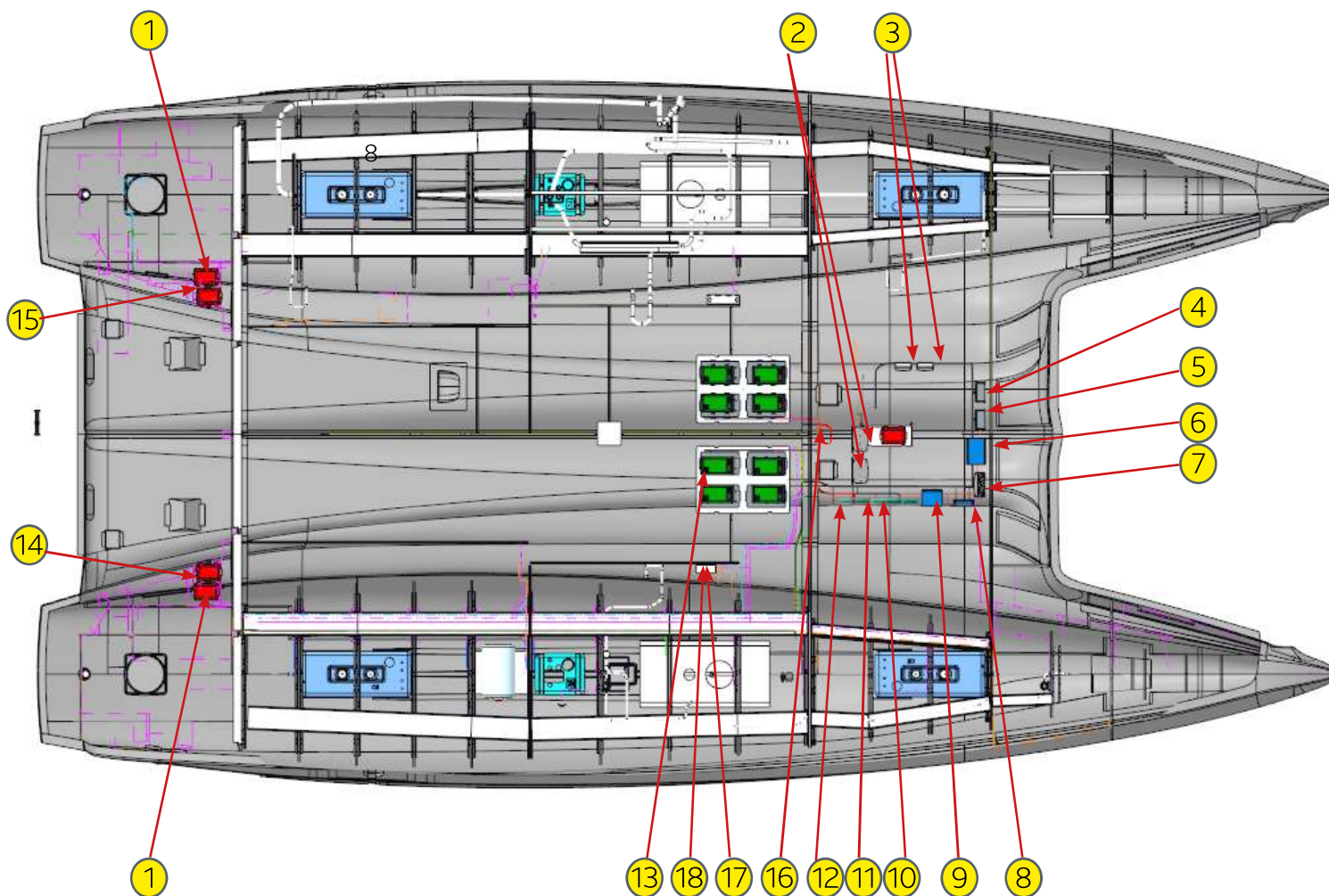
8-SYSTEMES ELECTRIQUES

8.8 Principe général : Electronique



8-SYSTEMES ELECTRIQUES

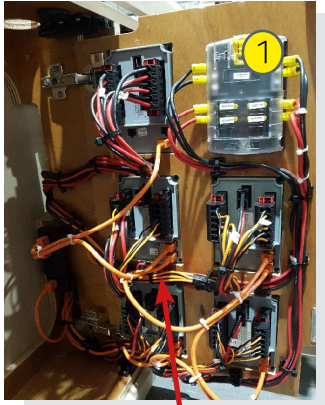
8.9 Implantation du matériel



- 1 Batterie démarrage moteur
- 2 Chargeur 100 A
- 3 Coffret disjoncteur différentiel 63 A
- 4 Sélecteur de source SCHEIBER GE
- 5 Sélecteur de source SCHEIBER clim
- 6 Convertisseur VICTRON 5 000 W (en option en remplacement du convertisseur VICTRON 1 200 W (8))
- 7 Coffret protection convertisseur VICTRON 5 000 W et sélecteur automatique
- 8 Convertisseur VICTRON 1 200 W
- 9 Convertisseur VICTRON 3 000 W (110 V en version US)
- 10 Coupe batterie service
- 11 Coupe batterie propulseur (en option)
- 12 Jeu de barres de puissance
- 13 Batteries de service (AGM, Gel ou Lithium)
- 14 Coupe-circuit moteur
- 15 Coupe-circuit moteur et couplage
- 16 Fusible CLASSE T 400 A
- 17 Tableau circuit AC Confort
- 18 Tableau circuit AC Climatisation

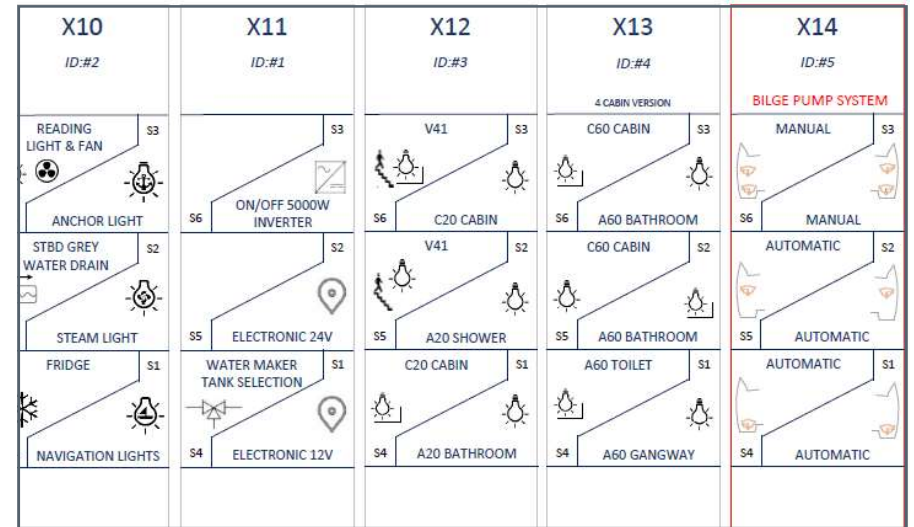
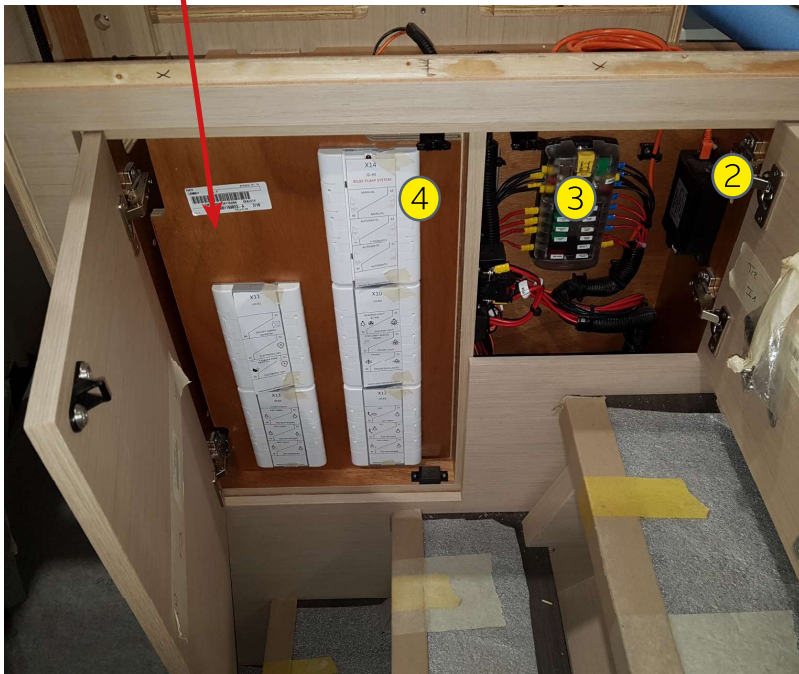
8-SYSTEMES ELECTRIQUES

8.11 Implantation matériel - DESCENTE AVANT TRIBORD



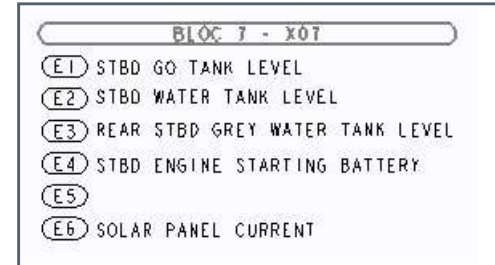
FUSE1	ROUGE_6MM2	20A	BLOC 9 X10
FUSE3	ROUGE_6MM2	20A	BLOC 9 X11
FUSE5			
FUSE6			
FUSE4	ROUGE_6MM2	20A	BLOC 9 X13
FUSE2	ROUGE_6MM2	20A	BLOC 9 X12

1



4

2

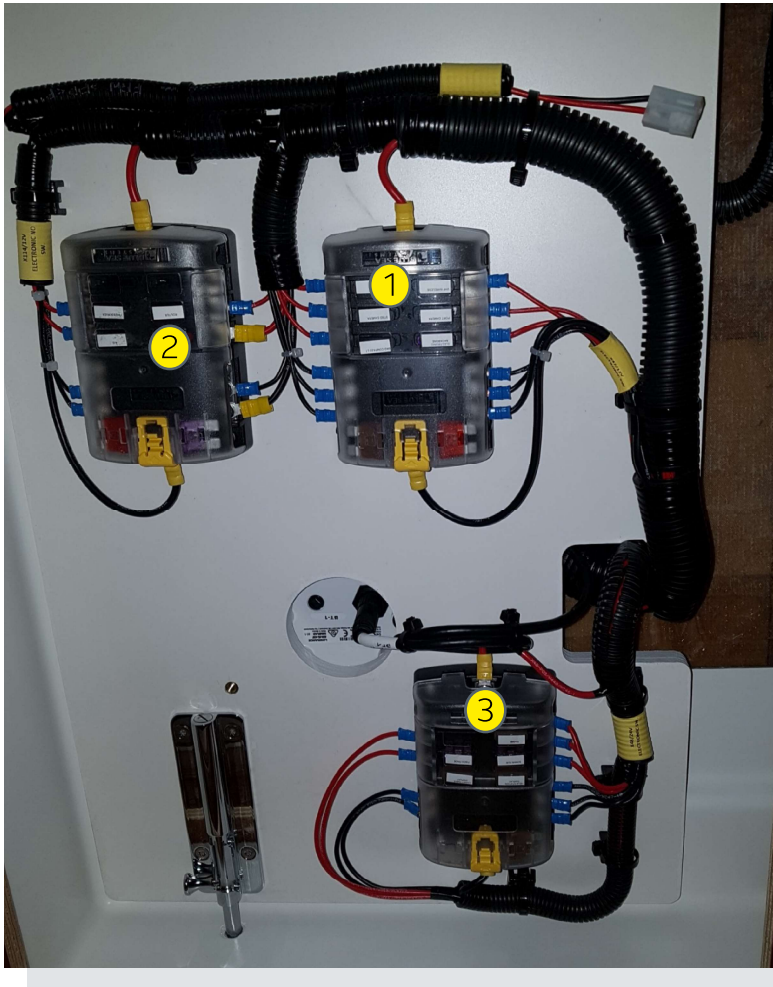


3

FUSE 12	W 102	W 102	ROUGE_6MM2	7.5A	STBD FRIDGE SALOON
FUSE 6	W 132	W 132	ROUGE_2_5MM2	5A	A40 GREY WATER
FUSE 11	W 134	W 134	ROUGE_4MM2	10A	C60 AUDIO
FUSE 5	W 128	W 128	ROUGE_6MM2	30A	A40 ELECTRIC TOILET
FUSE 10	W 161	W 161	ROUGE_1_5MM2	3A	BLOC 7
FUSE 4	W 131	W 131	ROUGE_2_5MM2	5A	A20 GREY WATER
FUSE 9					
FUSE 3	W 127	W 127	ROUGE_6MM2	30A	A20 ELECTRIC TOILET
FUSE 8	W 133	W 133	ROUGE_2_5MM2	5A	A60 GREY WATER
FUSE 2	W 130	W 130	ROUGE_2_5MM2	5A	P20 GREY WATER
FUSE 7	W 129	W 129	ROUGE_6MM2	30A	A60 ELECTRIC TOILET

8-SYSTEMES ELECTRIQUE

8.12 Implantation du matériel - ZONE ELECTRONIQUE PLAFOND CARRE



①	FUSE1	W 379	W 379	ROUGE_2_5MM2	3A	ELECTRONIC BACKBONE
	FUSE3	W 381	W 381	ROUGE_1_5MM2	2A	PORT CAMERA
	FUSE5	W 383	W 383	ROUGE_1_5MM2	2A	VHF WIRELESS
	FUSE6	W 385	W 385	ROUGE_2_5MM2	5A	NEP2
	FUSE4	W 387	W 387	ROUGE_1_5MM2	2A	STBD CAMERA
	FUSE2	W 501	W 501	ROUGE_1_5MM2	1A	MAG COMPASS LT

②	FUSE1	W 467	W 467	ROUGE_4MM2	10A	VHF
	FUSE3	W 491	W 491	ROUGE_1_5MM2	3A	ROUTER
	FUSE5					
	FUSE6					
	FUSE4	W 493	W 493	ROUGE_1_5MM2	3A	WEBSERVER
	FUSE2	W 469	W 469	ROUGE_1_5MM2	2A	AIS

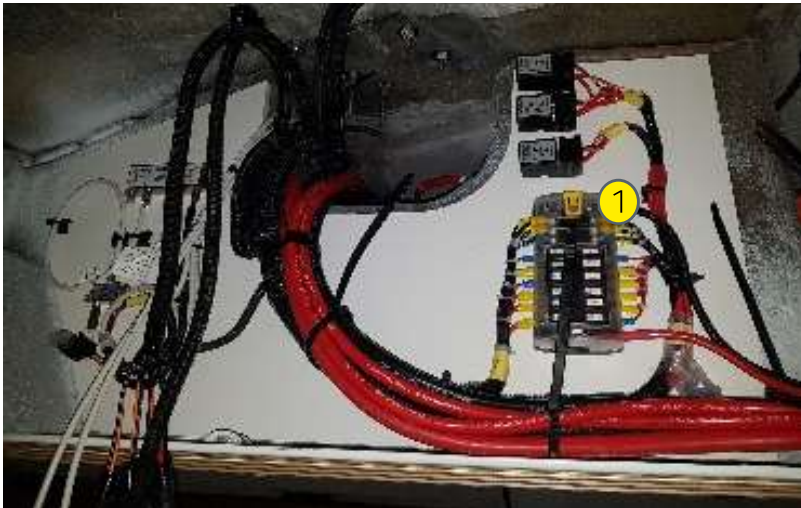
③	FUSE1	W 363	W 363	ROUGE_2_5MM2	5A	HELM. STATION DISPLAY
	FUSE3	W 367	W 367	ROUGE_2_5MM2	3A	SONAR HUB
	FUSE5	W 449	W 449	ROUGE_2_5MM2	5A	RADAR
	FUSE6					
	FUSE4	W 369	W 369	ROUGE_2_5MM2	3A	FISCH FINDER
	FUSE2	W 365	W 365	ROUGE_2_5MM2	5A	CHART TABLE DISPLAY

8-SYSTEMES ELECTRIQUES

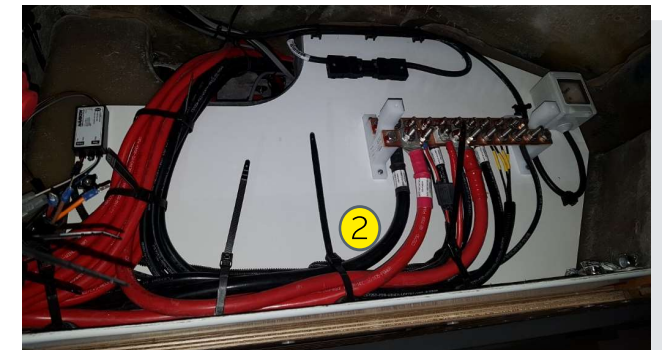
8.13 Implantation du matériel - ZONE PIED DE MAT

FUSE 12	W 019	W 019	ROUGE_2_5MM2	3A	USB CHARGER
FUSE 6	W 453	W 453	ROUGE_4MM2	10A	AUDIO SALOON
FUSE 6	W 037	W 037	ROUGE_1_5MM2	10A	AUDIO SALOON
FUSE 11	W 435	W 435	ROUGE_6MM2	7.5A	COCKPIT FRIDGE
FUSE 5	W 029	W 029	ROUGE_2_5MM2	7.5A	SAT BOX
FUSE 10	W 473	W 473	ROUGE_4MM2	10A	AUDIO FLY
FUSE 4	W 465	W 465	ROUGE_4MM2	10A	AUDIO AFT COCKPIT
FUSE 9	W 428	W 428	ROUGE_6MM2	7.5A	FLY FRIDGE
FUSE 3	W 359	W 359	ROUGE_6MM2	15A	12V ELEC VAV EQUIP
FUSE 8	W 469	W 469	ROUGE_4MM2	10A	AUDIO FWD COCKPIT
FUSE 2	W 413	W 413	ROUGE_2_5MM2	10A	TV LIFT
FUSE 7	W 420	W 420	ROUGE_6MM2	7.5A	PORT SALOON FRIDGE
FUSE 1	W 442	W 442	ROUGE_1_5MM2	2A	WINDLASS COUNTER

1



3-Relais winch harken
(accessible depuis les trappes sur le flybridge)



2-Jeu de barres

X04 JEU DE BARRES DC ROOF / ROOF AREA DC POWER BAR															
WDC161	HARNES			WDC074	WDC075	WDC076	WDC081	HARNES	WDC175						
AUMENTATION JEU DE BARRE LOCAL GE	GE/SET POWER BAR	BOITIER DE COMMANDE ENROULEUR	GENAKER FLY/LEUR GENAKER SWITCH	WINCH TRIBORD (GV)	STRD WINCH	WINCH EXTERIEUR BARBORD	PORT EXTERIOR WINCH	WINCH FLAT WINDER	WINCH FLAT WIND	WINCH INTERIEUR BARBORD	PORT INTERIEUR WINCH	NEGATIF FASCEAU ROOF	ROOF/GROUND HARNES	AUMENTATION REPARTITEUR DC ROOF	ROOF POWER DISTRIBUTION
WDC156	HARNES			WDC174 FUSE : 100A	WDC082 FUSE : 300A										
AUMENTATION JEU DE BARRE LOCAL GE	GE/SET POWER BAR	BOITIER DE COMMANDE ENROULEUR	GENAKER FLY/LEUR GENAKER SWITCH	AUMENTATION REPARTITEUR DC ROOF	ROOF POWER DISTRIBUTION	REPARTITEUR DISJONCTEUR WINCH	WINCH BREAKER DISTRIBUTION								

8-SYSTEMES ELECTRIQUE

8.14 Implantation du matériel - LOCAL MOTEUR

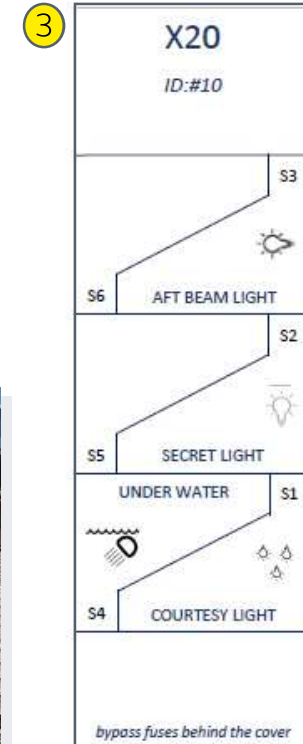
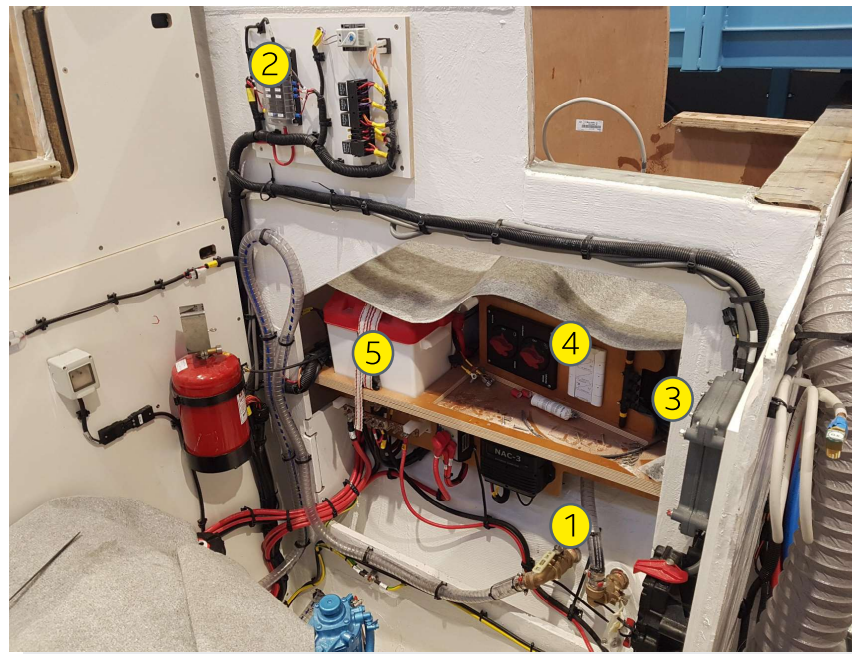
X04 JEU DE BARRES DC LOCAL MOTEUR BABORD / STBD ENGINE AREA DC POWER BAR													
1	WDC017			2 x WDC018		WDC051		W021		WDC172		WDC170	
	ALIMENTATION JEU DE BARRE LOCAL GE GENSET POWER BAR	BATTERIE DEMARRAGE BABORD	PORT STARTING BATTERY	BATTERIE DEMARRAGE TRIBORD	STBD STARTING BATTERY	REPARTITEUR ALIM. LOCAL MOTEUR	ENGINE AREA POWER DISTRIBUTOR	CALCULATEUR PILOTE	AUTOPILOT HYDRAULIC	BOSSOIR ELECTRIQUE	ELECTRICAL DAVIT	TENDER LIFT	TENDER LIFT
	WDC176 FUSE : 200A					WDC050 FUSE : 30A	W054 FUSE : 30A	WDC171 FUSE : 100A		WDC169 FUSE : 100A			
ALIMENTATION JEU DE BARRE LOCAL GE GENSET POWER BAR					REPARTITEUR ALIM. LOCAL MOTEUR	ENGINE AREA POWER DISTRIBUTOR	CALCULATEUR PILOTE	AUTOPILOT HYDRAULIC	BOSSOIR ELECTRIQUE	ELECTRICAL DAVIT	TENDER LIFT	TENDER LIFT	

FUSE 12	W 066	W 066	ROUGE_1.5MM2	1A	FIRE SECURITY URGENCY
FUSE 6	W 006	W 006	ROUGE_1.5MM2	1A	KITCHEN GAZ VALVE
FUSE 11	W 162	W 162	ROUGE_4MM2	15A	BLOC 9 MODULE
FUSE 5	W 078	W 078	ROUGE_1.5MM2	1A	PLANCHA GAZ VALVE
FUSE 10					
FUSE 4	W 017	W 017	ROUGE_2.5MM2	3A	STBD ENGINE ROOM FAN
FUSE 9					
FUSE 3	W 014	W 014	ROUGE_2.5MM2	3A	PORT ENGINE ROOM FAN
FUSE 8					
FUSE 2	W 040	W 040	ROUGE_1.5MM2	1A	STBD EXHAUST ALARM
FUSE 7					
FUSE 1	W 011	W 011	ROUGE_1.5MM2	1A	PORT EXHAUST ALARM

2

4 Platine coupe-batterie démarrage-couplage

5 Batterie Start AGM ORBITAL 50 AH 800 A



8-SYSTEMES ELECTRIQUES

8.15 Implantation du générateur



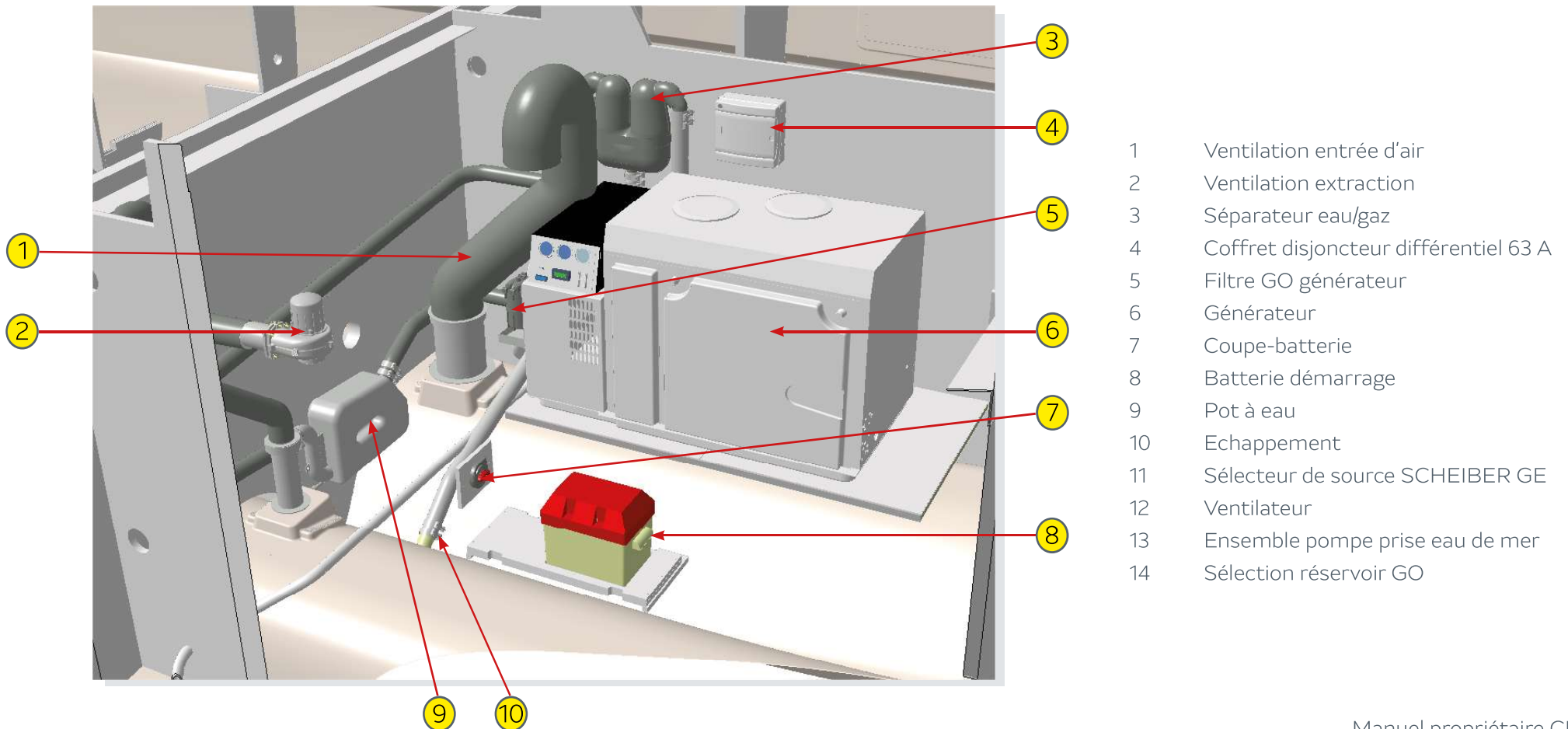
AVIS

Lors de la mise en route du groupe électrogène, s'assurer de la circulation de l'eau de refroidissement.

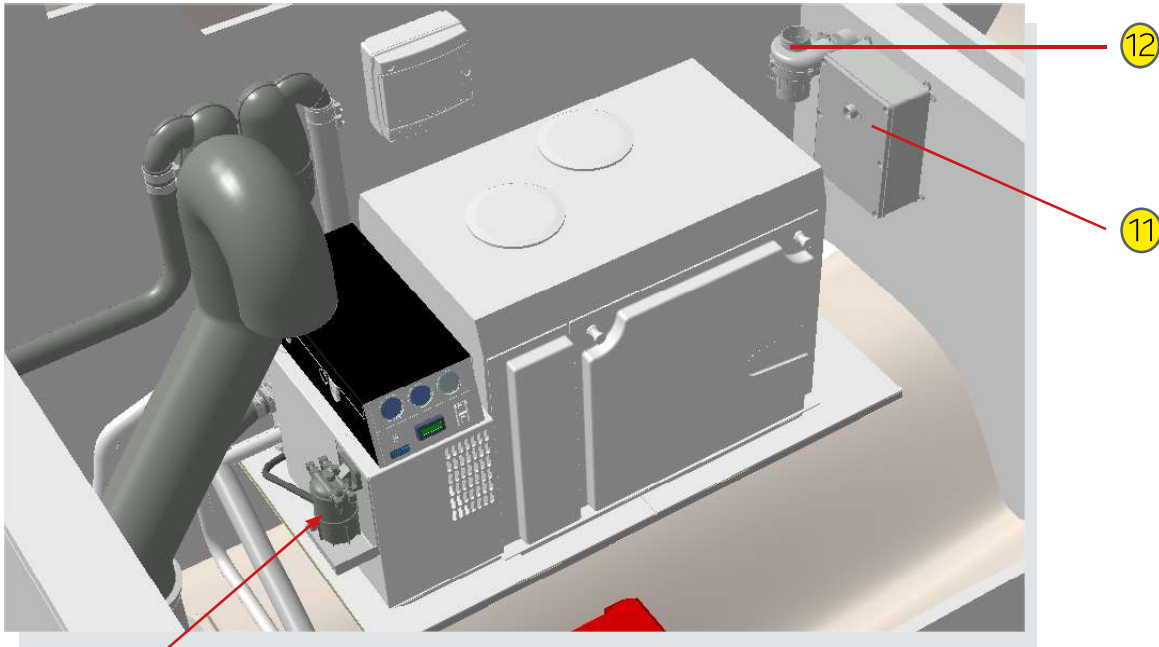
En option, le navire est équipé d'un générateur de 17,5 Kva 230 V / 50 Hz

Mise en service

- Vérifier l'ouverture de la vanne d'aspiration eau de mer
- Vérifier qu'il n'y a aucun code alarme
- La notice du constructeur de l'équipement vous donne des explications détaillées sur le fonctionnement et de toutes les opérations permettant d'en faire bon usage.



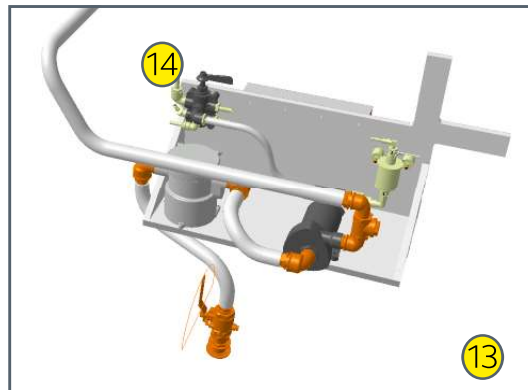
8-SYSTEMES ELECTRIQUES



5

12

11



14

13

Accès sous le plancher de la cabine avant



13

9-SYSTEMES-EQUIPEMENTS INTERIEURS

9.1 Eau douce

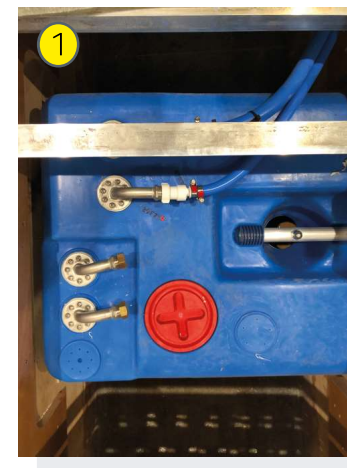
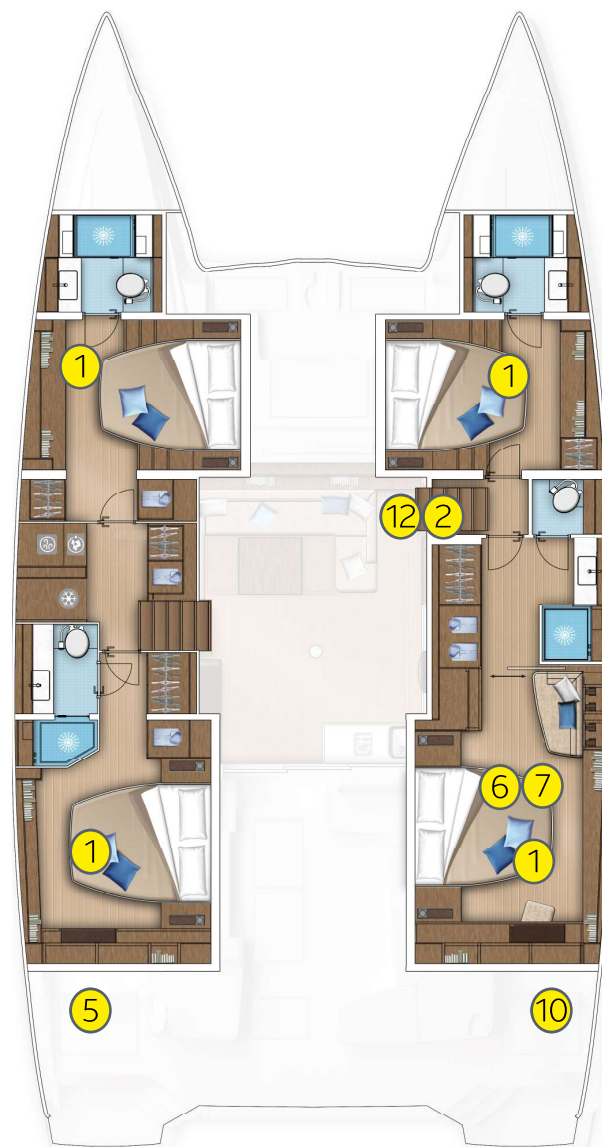
- Quatre réservoirs d'eau douce en PEHD de 240 litres((1) positionnés sous les planchers des coursives, avec un contrôle de niveau sur écran Scheiber/ Navicolor dans la descente tribord (2).
- Equipé de 2 nables de remplissage sur le pont à bâbord et à tribord (3) et une prise à quai d'alimentation sur la planche de bain à bâbord (4) (en option) .
- La prise de quai (4) permet d'utiliser la pression du quai directement à bord sans utiliser le groupe d'eau (5). Elle permet également de remplir les réservoirs.
- La production d'eau chaude est assurée par un cumulus de 60 l en 220 V (6) En version 6 cabines, le cumulus de 60l est remplacé par un cumulus de 100 l (7) positionné sous les planchers des coursives.

- 1 Réservoir 240 L
- 2 Niveaux des réservoirs sur écran Scheiber
- 3 Nable de remplissage
- 4 Prise eau douce de quai (en option)
- 5 Groupe d'eau
- 6 Chauffe-eau 60 L (à tribord)
- 7 Chauffe-eau de 100 L en remplacement du 60 L à tribord (version 6 cabines)
- 8 Prise de lavage pont eau douce (en option)
- 9 Prise de lavage pont eau de mer / eau douce. Eau douce sur réseau, eau de mer par pompe dédiée(en option)
- 10 Dessalinisateur (en option)
- 11 Douchette eau chaude/eau froide
- 12 Tableau de mise en marche groupe d'eau

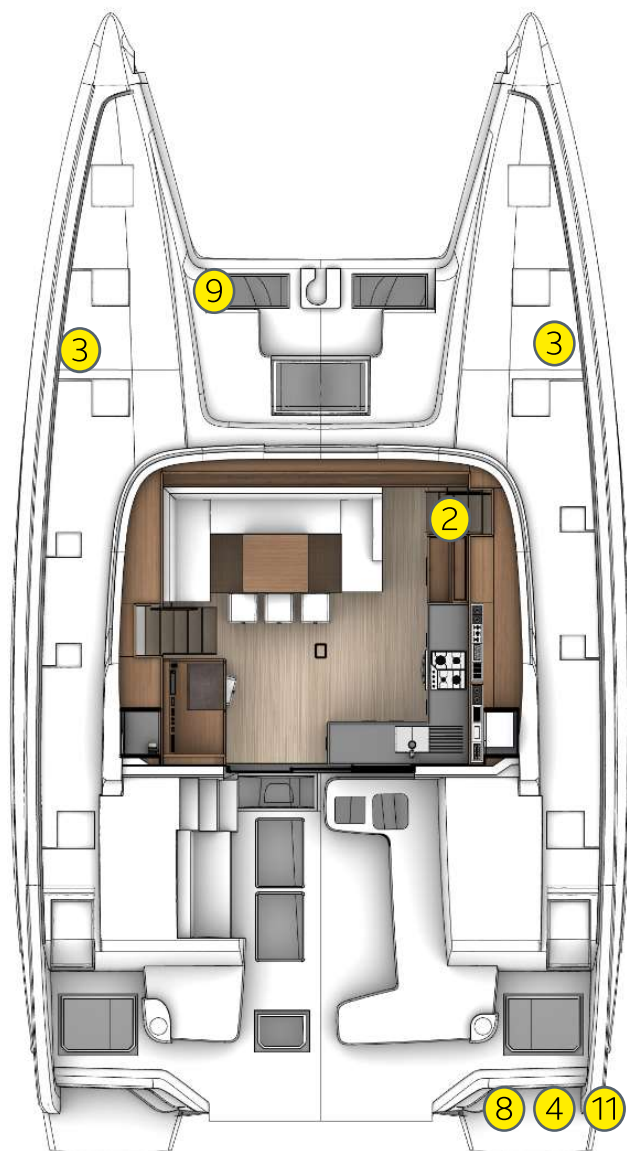


AVERTISSEMENT

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



9-SYSTEMES-EQUIPEMENTS INTERIEURS



Mise en route

Mettre en marche le groupe d'eau avec la commande sur ON sur le tableau situé dans la descente tribord. (12)

9-SYSTEMES-EQUIPEMENTS INTERIEURS

9.2 Eaux noires

9.2.1 Caractéristiques

En version 4 cabines, 3 réservoirs en standard de 73 L et 1 réservoir de 125 L dans la cabine propriétaire se trouvent le long des bordés.

En version 5 cabines,

3 réservoirs de 73 L , un par salle d'eau et 1 réservoir de 155 L pour la salle d'eau arrière tribord.

En version 6 cabines,

2 réservoirs de 73 L, dans la salle d'eau avant tribord et bâbord, 1 réservoir de 155 L pour les salles d'eau arrière tribord et milieu tribord et 1 réservoir de 155 L pour les salles d'eau arrière bâbord et milieu bâbord se trouve le long des bordés.

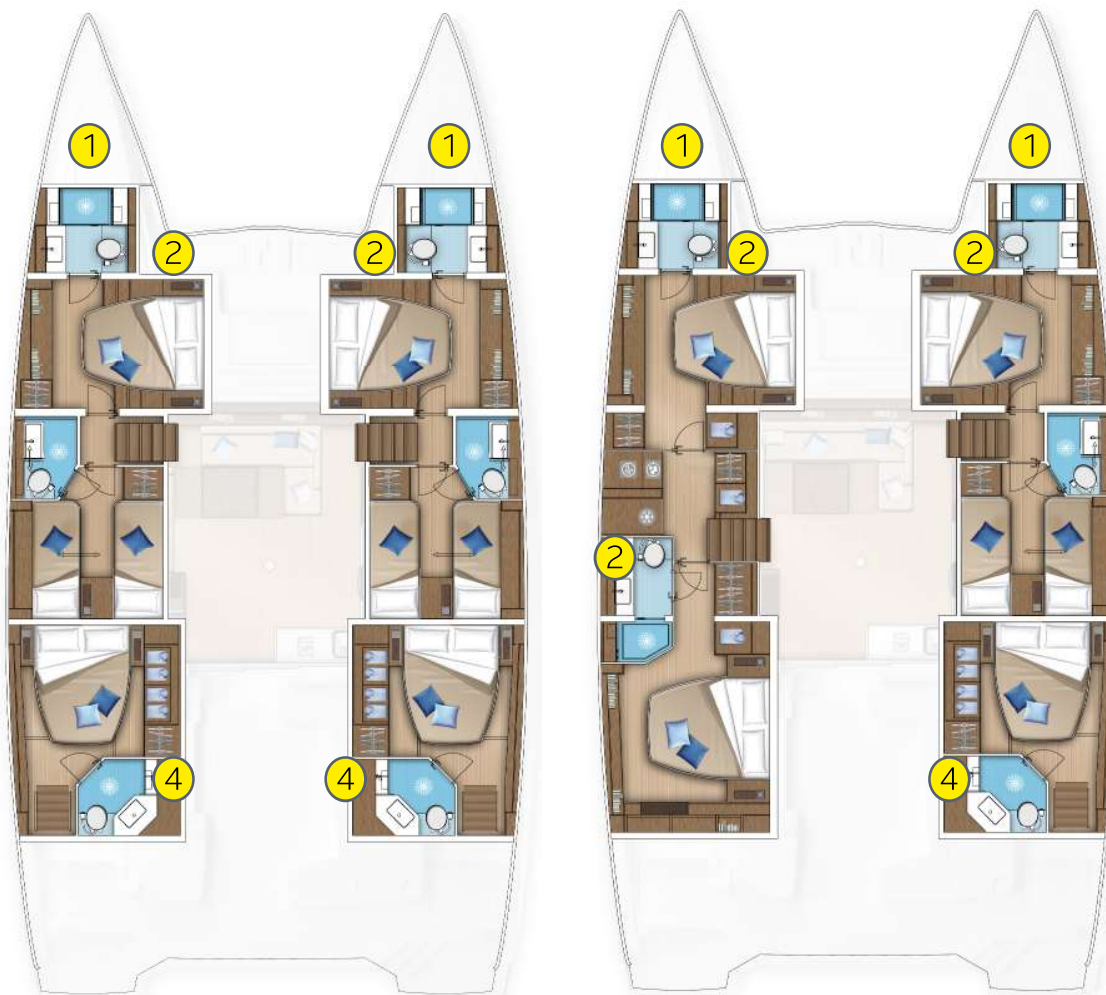
En option pointe avant aménagée, il est possible d'avoir un réservoir supplémentaire de 50 L.

Pour l'aspiration, chaque réservoir a son nable situé au-dessus sur le pont.

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

En version WC manuel, un accès direct permet de visualiser l'état de remplissage du réservoir.

En version WC électrique, un niveau haut est renvoyé à la commande du WC électrique (en option).

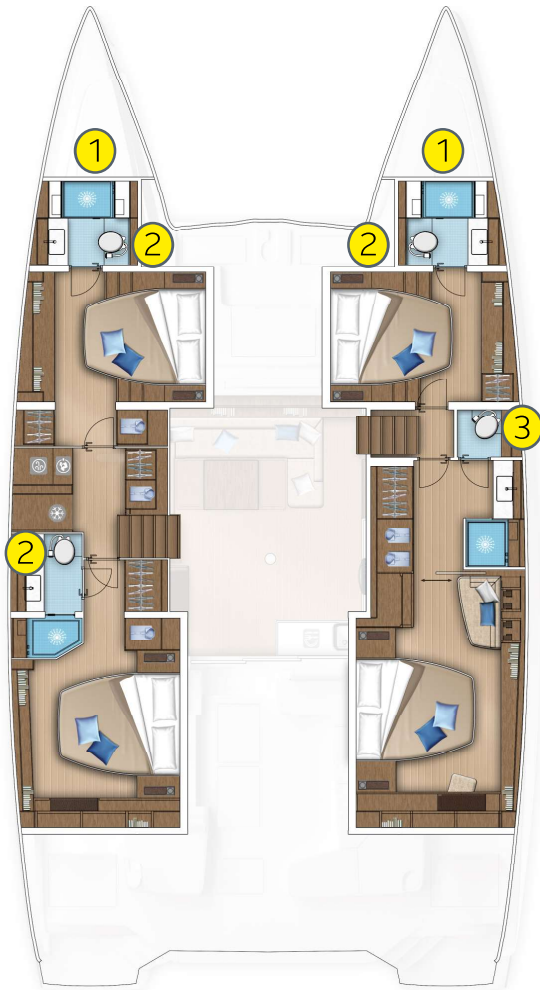


Version 6 cabines

Version 5 cabines

- 1 Réservoir 50 L (en option)
- 2 Réservoir 73 L
- 3 Réservoir 125 L
- 4 Réservoir 155 L

9-SYSTEMES-EQUIPEMENTS INTERIEURS



Version 4 cabines



ATTENTION

Le risque de formation d'odeurs désagréables augmente lorsque les eaux noires restent longtemps dans le réservoir.

- Vider dès que possible et régulièrement le réservoir avant même qu'il ne soit plein.
- Après chaque vidange du réservoir, mettre environ 5 litres d'eau douce et ajouter un détergent additif approprié (disponible chez les shipchandlers).
- Un moyen très simple est de rajouter du sel de soude qui nettoie et désinfecte en même temps.

Avant l'hivernage, rincer abondamment les réservoirs à l'eau douce en le remplissant par le nable de pont « WASTE » puis le viter totalement.



ATTENTION

- Se tenir informer 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).

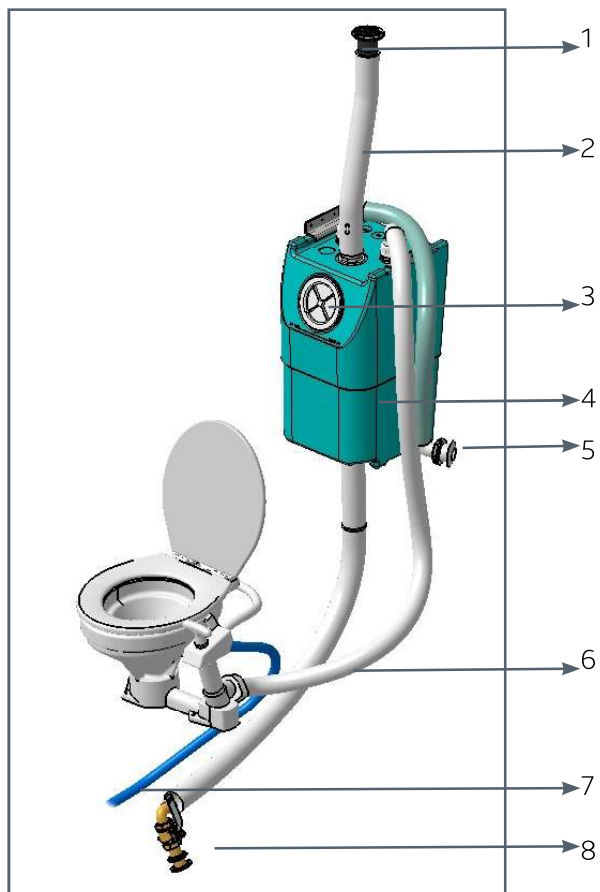
9-SYSTEMES-EQUIPEMENTS INTERIEURS

9.2 Installation eaux noires

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

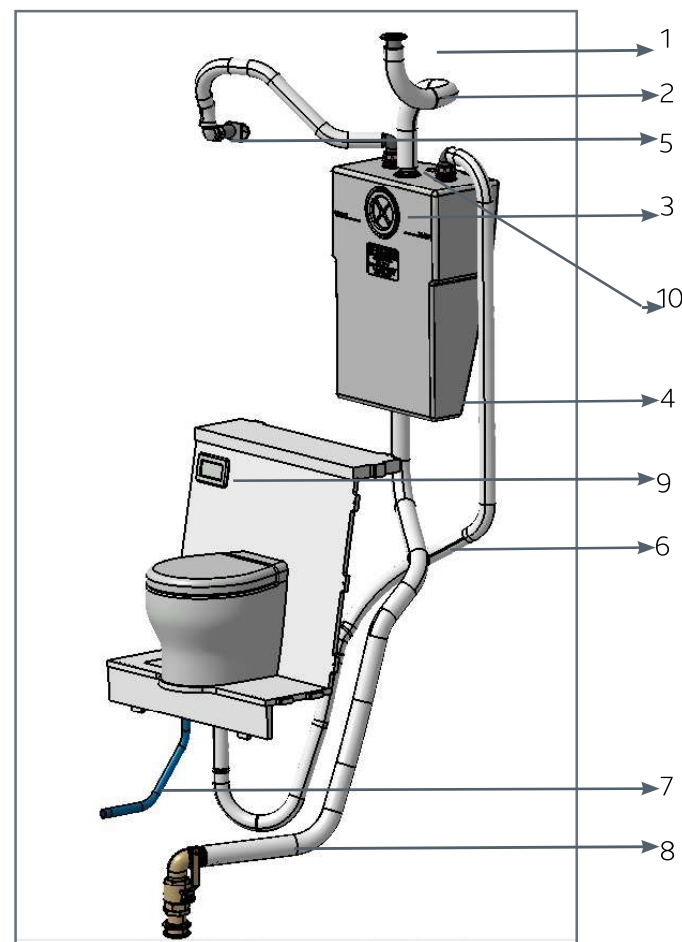
- soit par pompage : nable de pont ;
- soit par vidange à la mer vanne par gravité.

9.2.2 Principe de fonctionnement toilette manuel



1	Nable de vidange sur pont
2	Aspiration au pont
3	Trappe de visite, accessible
4	Réservoir eaux noires
5	Event/Mise à l'air libre
6	Evacuation des toilettes vers le réservoir
7	Aspiration eau douce
8	Evacuation du réservoir à la mer(vanne sur coque)
9	Interrupteur électrique et retour niveau haut du réservoir
10	Boîtier capteur de niveau haut

9.2.3 Principe de fonctionnement toilette électrique



9-SYSTEMES-EQUIPEMENTS INTERIEURS

9.2.4 Recommandations



AVIS

Ne pas décharger les toilettes ou le contenu des réservoirs de rétention près des côtes ou dans des zones interdites et utiliser les systèmes de pompage des ports ou des marinas pour vider les cuves de rétention avant de quitter le port.



AVIS

Afin de ne pas décharger le contenu des réservoirs près des côtes ou dans des zones interdites, il est possible de sceller la vanne d'évacuation (sur l'arrière derrière le réservoir) avec un collier.



Relier la poignée de la vanne en position fermée au passe-coque avec un collier en plastique ou métallique.

9-SYSTEMES-EQUIPEMENTS INTERIEURS

9.3 Eaux grises

En option, le navire est muni d'un réservoir eaux grises de 120 litres par coque (1) avec une vanne de sélection (stockage ou rejet) (2).

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.



AVIS

Se tenir informé des règlements locaux de respect de l'environnement et respecter les codes de bonne pratique.



AVIS

Respecter les réglementations internationales contre la pollution en milieu marin (Marpol).

Les eaux grises des salles de bain, cuisines et autres points d'eau sont vidées (hors évier de fly) directement par gravité à la mer ou dans les réservoirs à eaux grises grâce à la vanne 3 voies (2).

Les réservoirs à eaux grises sont à leur tour évacués :

- soit par pompage : nable de pont, (3)
- soit par vidange à la mer : pompe de vidange (4) pouvant être gérée depuis l'écran Scheiber/Navicolor.

Le niveau de remplissage est visible sur l'écran Scheiber/Navicolor.

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

Les produits à utiliser pour le nettoyage sont les produits de nettoyage domestique.

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



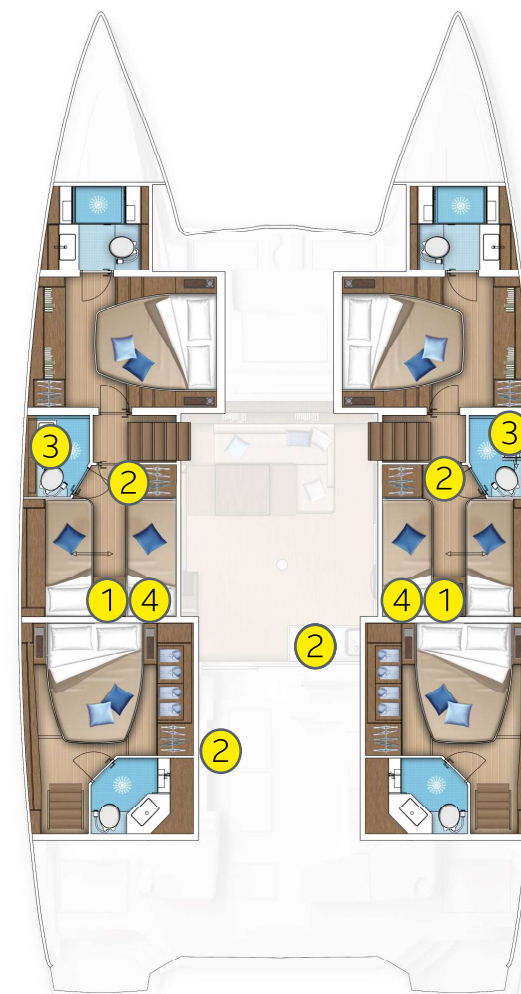
AVIS

Ne pas décharger les toilettes ou le contenu des réservoirs de rétention près des côtes ou dans des zones interdites. Utiliser les systèmes de pompage des ports ou des marinas pour vider les cuves de rétention avant de quitter le port.



AVIS

Afin de ne pas décharger le contenu des réservoirs près des côtes ou dans des zones interdites, il est possible de sceller la vanne d'évacuation (sur l'arrière derrière le réservoir) avec un collier. Voir le principe illustré au chapitre précédent. Il est également possible de sceller la vanne de sélection (2).



9-SYSTEMES-EQUIPEMENTS INTERIEURS

- | | |
|---|----------------------------|
| 1 | Réservoir eaux grises |
| 2 | Vanne de sélection |
| 3 | Nable de pont |
| 4 | Pompe de vidange |
| 5 | Ecran Scheiber / Navicolor |



AVERTISSEMENT

Lors de la vidange du réservoir, vérifier que la vanne dédiée soit en position ouverte (située au plus proche de la pompe).

9-SYSTEMES-EQUIPEMENTS INTERIEURS

9.4 Circuit gaz

9.4.1 Préconisation

- Fermer les robinets des canalisations d'alimentation en gaz et les robinets des bouteilles lorsque les appareils ne sont pas en service, avant le remplissage et immédiatement en cas d'urgence
- 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.
- Effectuer régulièrement des essais d'étanchéité sur l'installation alimentée en gaz. Vérifier l'étanchéité de tous les raccordements en utilisant des moyens manuels de détection des fuites par application d'eau savonneuse ou d'une solution détergente (les robinets des brûleurs des appareils étant fermés et ceux de l'installation et de la bouteille restant ouverts).
- En cas de fuite, refermer le robinet de la bouteille et réparer l'installation avant de la remettre en service. Il convient que les réparations soient effectuées par une personne compétente.
- Ne pas bloquer l'accès aux éléments de l'installation alimentée en gaz, de quelque façon que ce soit.
- Veiller à ce que les robinets des bouteilles vides soient fermés et débranchés. Les capotages de protection, les couvercles ou bouchons doivent être maintenus en place. Les bouteilles de réserve doivent être stockées dans des logements ou des coffres pour bouteilles GPL ayant un circuit de ventilation vers l'extérieur ou stockées à l'extérieur du bateau, protégées des intempéries et des dommages mécaniques et dont les gaz qui s'échappent ne peuvent s'évacuer que vers l'extérieur du bateau.

- Ne pas utiliser les logements ou les coffres pour bouteilles de gaz pour stocker d'autres équipements. Contrôler les conduites d'évacuation au moins une fois par an. Les remplacer en cas de détérioration ou de fissures.
- 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.



DANGER

POUR ÉVITER TOUT RISQUE D'ASPHYXIE, VENTILER SUFFISAMMENT LORSQUE L'APPAREIL DE CUISSON FONCTIONNE. NE PAS L'UTILISER COMME APPAREIL DE CHAUFFAGE.



AVERTISSEMENT

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



AVERTISSEMENT

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.



AVERTISSEMENT

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.

9-SYSTEMES-EQUIPEMENTS INTERIEURS



AVERTISSEMENT

Les appareils à flamme nue brûlant des combustibles consomment l'oxygène de la cabine et dégagent 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 sont utilisés. Ouvrir les ouvertures de ventilation désignées à cet effet lors de l'utilisation des appareils. Les exigences de ventilation ont été calculées pour les appareils au GPL tels qu'installés. Des ouvertures de ventilation supplémentaires peuvent être requises si d'autres appareils sont utilisés simultanément.



AVERTISSEMENT

Si une fuite est détectée, fermer le robinet d'alimentation principal de GPL et ne pas utiliser d'appareils de GPL. Ne pas utiliser de solutions contenant de l'ammoniaque lors d'essais manuels de fuites.



AVERTISSEMENT

Ne jamais utiliser de flamme pour rechercher des fuites.



AVERTISSEMENT

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



ATTENTION

Ne pas utiliser des lampes à gaz dans le navire.



ATTENTION

Ne pas installer de rideaux en suspension ou d'autres tissus à proximité ou au-dessus des appareils de cuisson ou autres appareils à flamme nue.



ATTENTION

Lors de l'utilisation des appareils, il est recommandé d'entrouvrir la baie arrière ou la porte latérale afin de ventiler la zone.



ATTENTION

Il est recommandé de réaliser des inspections régulières des tuyaux flexibles et des conduits de fumée dans le système GPL, au moins annuellement et de remplacer ces derniers si l'on constate des détériorations.



ATTENTION

Si le réchaud n'est pas suspendu, il ne doit pas être utilisé lorsque de grands angles de roulis ou des gîtes continues sont probables.



ATTENTION

Attention les essais ci-dessus effectués par l'utilisateur ne remplacent pas une vérification du système de GPL par une personne compétente.

9-SYSTEMES-EQUIPEMENTS INTERIEURS



ATTENTION

Il convient que le système GPL soit soumis à un essai de fuite avant chaque utilisation comme suit :

a) **S'il y a un manomètre**, avant chaque utilisation :

- Fermer le robinet de l'appareil,
- Ouvrir le robinet de la bouteille de GPL,
- Laisser la pression du manomètre se stabiliser,
- Fermer le robinet de la bouteille de GPL,
- Observer la pression indiquée par le manomètre situé près du robinet de la bouteille pendant trois minutes.

Il convient que la pression indiquée par le manomètre soit constante s'il n'y a aucune fuite dans le système.

Le manomètre ne donne pas une indication sur la quantité de GPL liquide restant dans la bouteille, mais uniquement sa pression de vapeur, qui est une constante à une température donnée.

b) **S'il y a un détecteur de fuites à bulle**, l'utiliser selon les instructions de son fabricant.

Si une fuite de GPL est détectée ou suspectée, prendre immédiatement les mesures suivantes :

- Couper l'alimentation de GPL au niveau du ou des robinets d'alimentation principaux.
- Éteindre les flammes nues et autres sources d'inflammation (appareils de chauffage, appareils de cuisson, veilleuses, etc.).
- Ne pas faire actionner de commutateur électrique.
- Évacuer la zone, si possible.

9.4 Circuit gaz

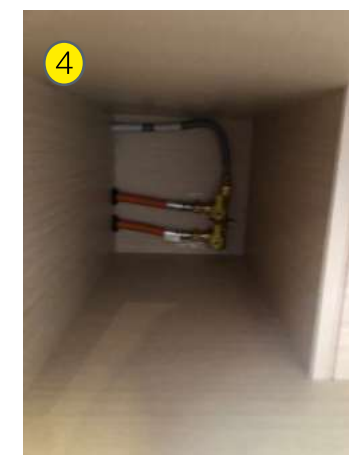
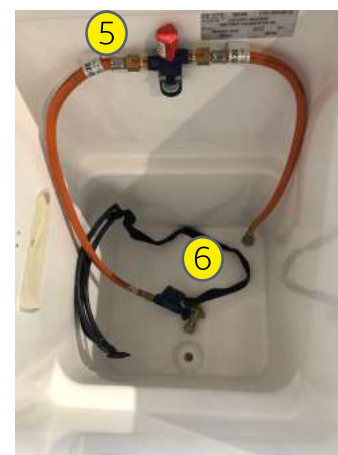
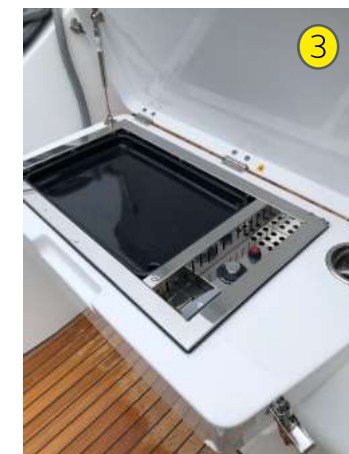
9.4.2 Implantation des circuits gaz

- Le coffre pour le stockage d'une bouteille de gaz (de 6 Kg ou 13 Kg) est accessible sur la banquette arrière tribord du cockpit arrière. Le coffre peut recevoir une bouteille.
- Type de GPL à utiliser : Butane ou Propane pression 38-30/37 mbar.
- En option « plancha », un deuxième coffre est accessible sur la banquette arrière bâbord du cockpit arrière. Ce coffre peut également recevoir une bouteille.
- La bouteille vide ne se recharge pas, il convient de la remplacer.
- Fermer le robinet du circuit de gaz, déconnecter le détendeur de la bouteille à remplacer.
- Remplacer la nouvelle bouteille pleine en vérifiant son immobilisation en position dans le meuble en prévention des risques de roulis en navigation.
- Remplacer le joint de détendeur à la moindre trace d'usure ou d'écrasement (selon modèle de détendeur).
- Reconnecter le détendeur sur la tête de la bouteille et ouvrir les robinets (isolation du circuit et bouteille).
- Réamorcer le circuit gaz en appuyant sur la soupape du détendeur.
- Les vannes d'arrêt pour la cuisine sont accessibles derrière le tiroir, en arrière de la plaque de gaz dans la cuisine.
- La vanne d'arrêt pour la plancha se trouve directement sur la bouteille.

9-SYSTEMES-EQUIPEMENTS INTERIEURS



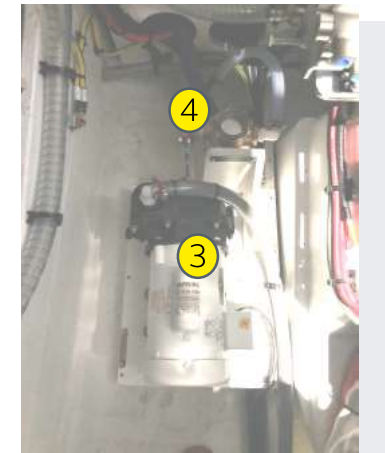
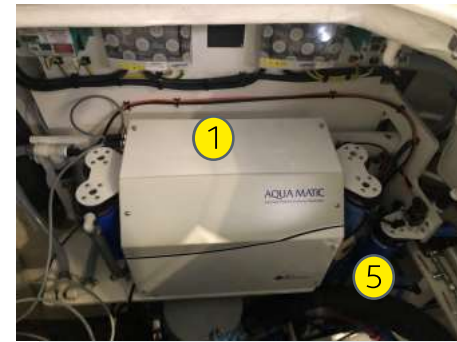
- 1 Coffre à gaz
- 2 Coffre à gaz avec option plancha
- 3 Option Plancha
- 4 Vannes d'arrêt cuisine
- 5 Système d'amorçage dans le coffre à gaz
- 6 Détendeur



9-SYSTEMES-EQUIPEMENTS INTERIEURS

9.5 Option Dessalinisateur

- En option, la navire est équipé d'un dessalinisateur d'une capacité de 280 L/H - 230 V localisé dans le local moteur tribord (1);
- D'une pompe eau de mer (3) et d'une vanne prise eau de mer ; (4)
- Ecran de mise en route au niveau de la descente tribord; (2)
- D'une vanne de sélection du réservoir à remplir (5) (bâbord ou tribord) pilotable depuis l'écran Scheiber /Navicolor (6) (seulement lorsque le dessalinisateur est sous tension).



Mise en service

- Vérifier l'ouverture de la vanne d'aspiration et de rejet d'eau de mer.
- Vérifier qu'il n'y a aucun code alarme.
- La notice du constructeur de l'équipement vous donne des explications détaillées sur le fonctionnement et de toutes les opérations permettant d'en faire bon usage.
- Sélectionner le réservoir à remplir depuis l'écran Scheiber/Navicolor

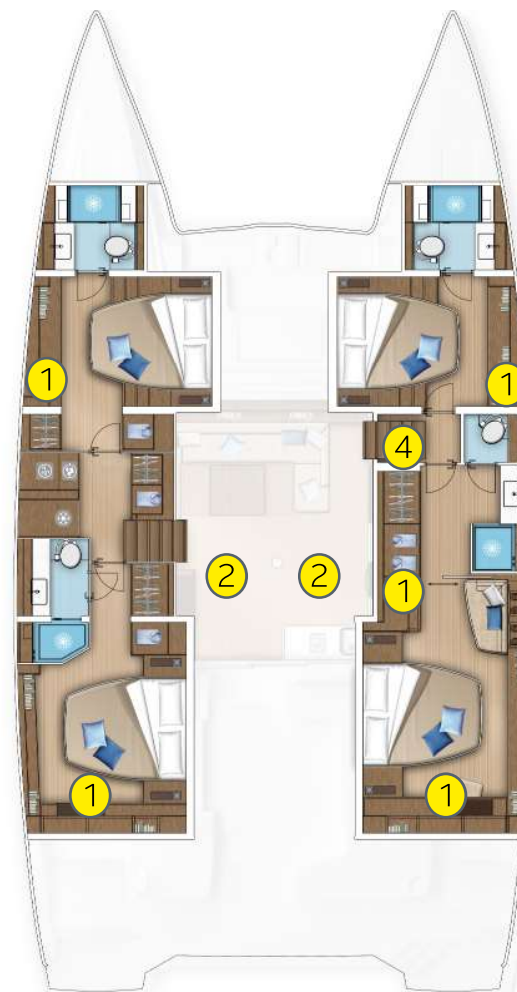
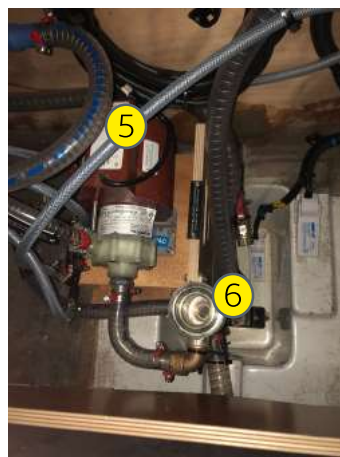
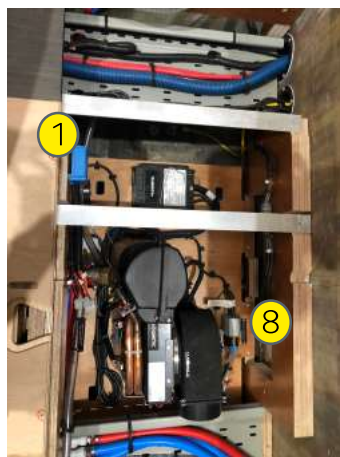
9-SYSTEMES-EQUIPEMENTS INTERIEURS

9.6 Option Climatisation

9.6.1 Implantation

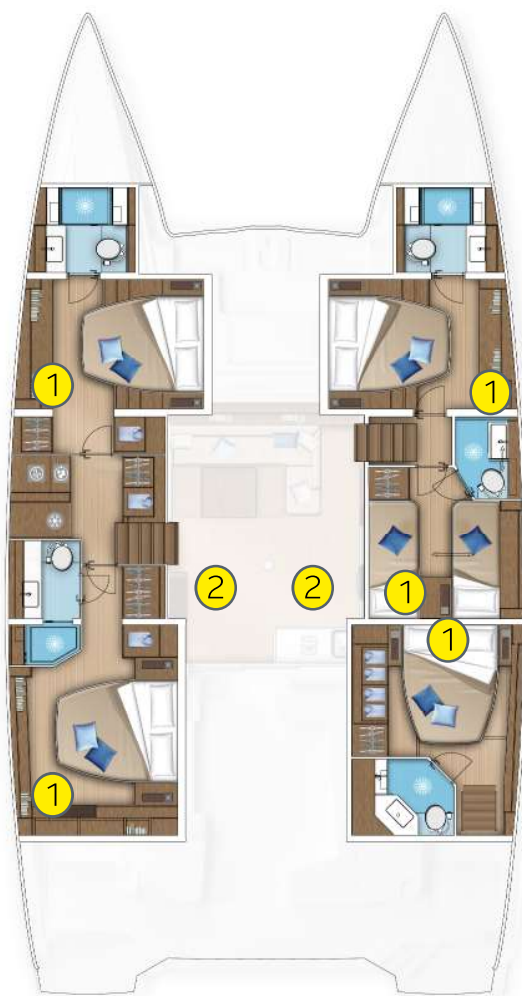
- En version 4 cabines, un ensemble climatisation total de 76K BTU
- En version 5 cabines, un ensemble climatisation total de 76K BTU
- En version 6 cabines, un ensemble climatisation total de 84K BTU
- En option, la pointe avant aménagée peut -être également climatisée.

1	Aérotherme 8 000 BTU
2	Aérotherme 18 000 BTU
3	Ecran de commande (un par aérotherme)
4	Coffret électrique
5	Pompe à eau de mer
6	Filtre
7	Tableau circuit AC / Clim
8	Pompe rejet condensat vers passe-coque

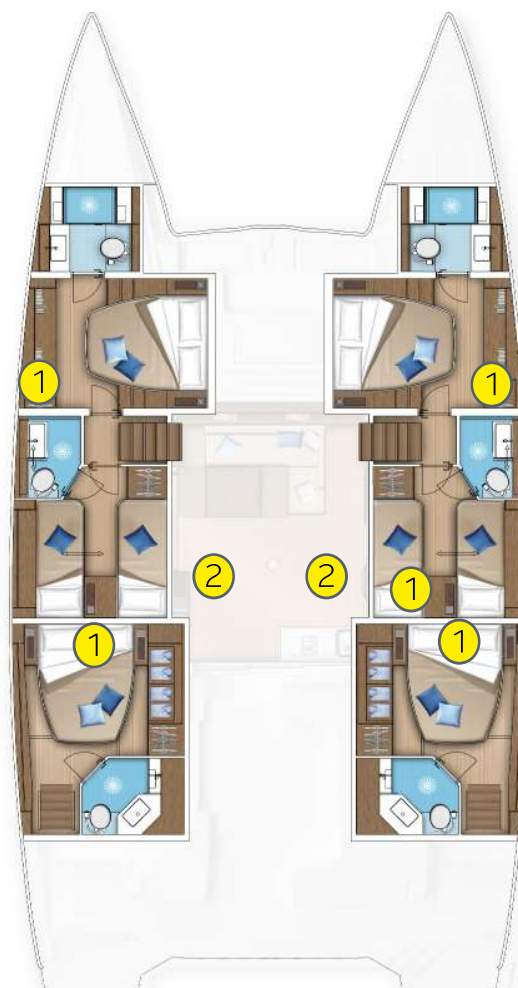


Version 4 cabines

9-SYSTEMES-EQUIPEMENTS INTERIEURS



Version 5 cabines



Version 6 cabines

1	Aérotherme 8 000 BTU
2	Aérotherme 18 000 BTU

Mise en service

- Vérifier l'ouverture de la vanne d'aspiration et de rejet d'eau de mer.
- Sélectionner sur le commutateur situé dans la descente tribord la source de courant choisie (quai ou générateur).
- Si alimentation quai : brancher la prise de quai ;
- Si alimentation générateur : avant de démarrer la climatisation, laisser le générateur tourner pendant environ 3 minutes.
- La notice du constructeur de l'équipement vous donne des explications détaillées sur le fonctionnement et de toutes les opérations permettant d'en faire bon usage.

Mise en route de la climatisation :

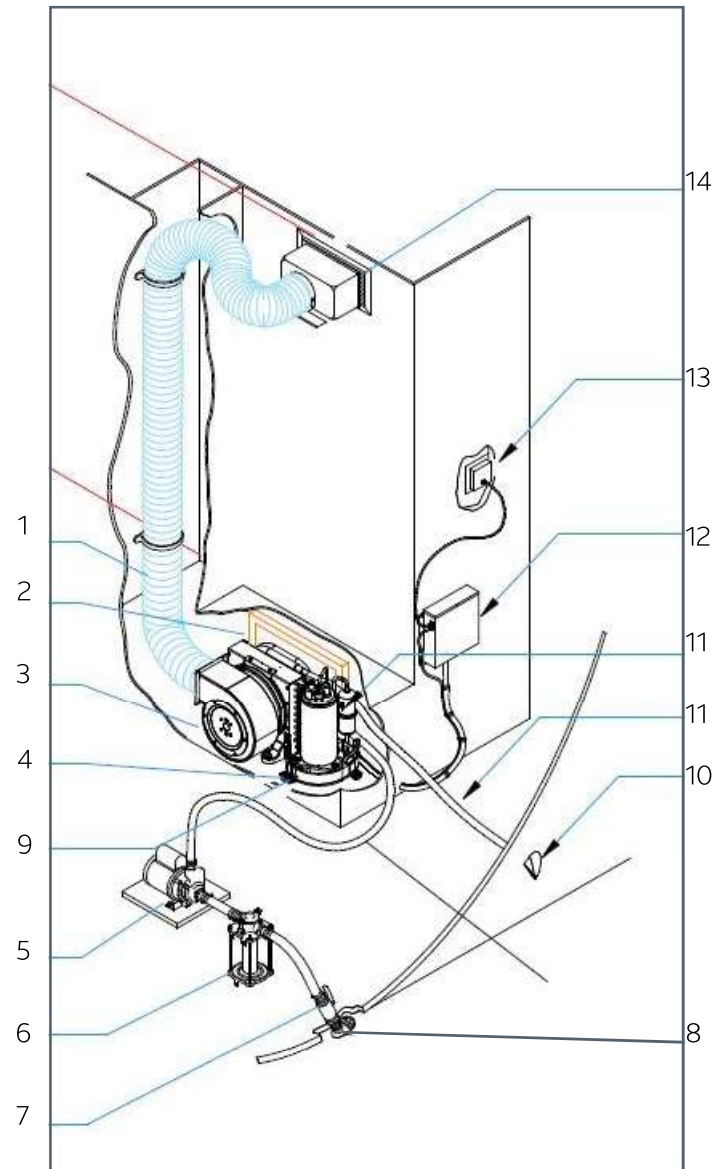
- Mettre les disjoncteurs 220 V de la climatisation sur ON.
- Choisir la température de chaque compresseur à l'aide des boîtiers de commande situés dans chaque zone.

9-SYSTEMES-EQUIPEMENTS INTERIEURS

9.6 Option Climatisation

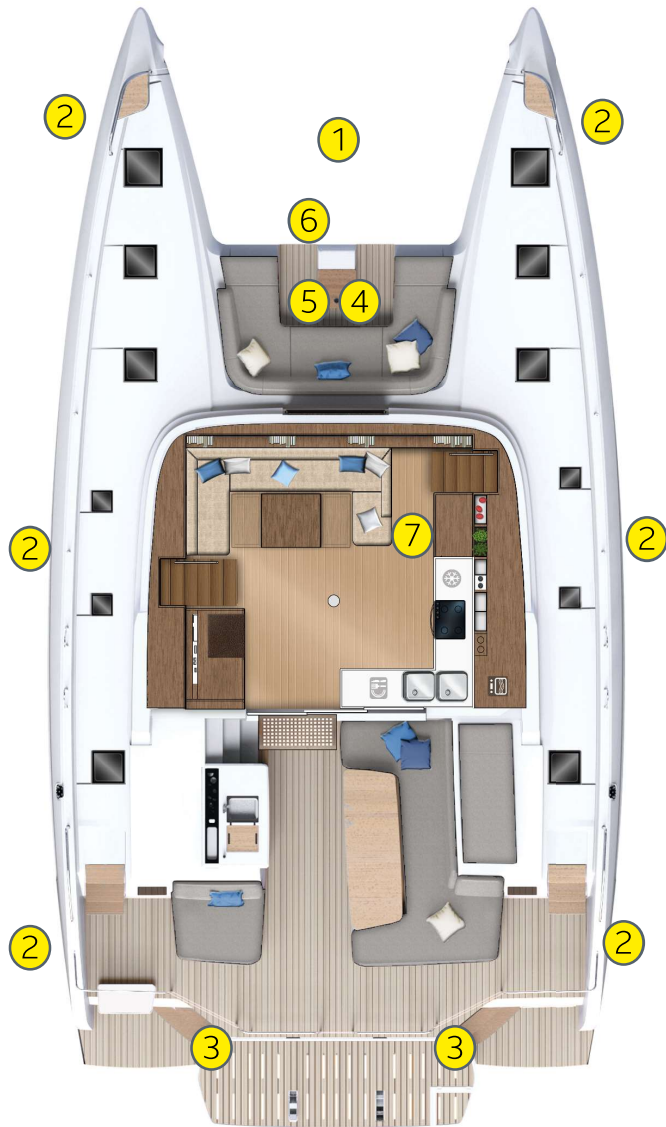
9.6.2 Principe de fonctionnement

- | | |
|----|-----------------------------|
| 1 | Gaine isolée |
| 2 | Grille/filtre admission air |
| 3 | Ensemble compresseur |
| 4 | Support de fixation |
| 5 | Pompe eau de mer |
| 6 | Filtre eau de mer |
| 7 | Vanne |
| 8 | Passe coque crépine |
| 9 | Tuyau aspiration eau de mer |
| 10 | Passe coque |
| 11 | Tuyau sortie eau de mer |
| 12 | Coffret électrique |
| 13 | Tableau de contrôle |
| 14 | Grille de sortie d'air |

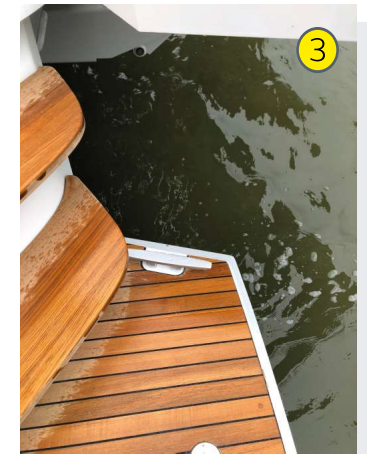
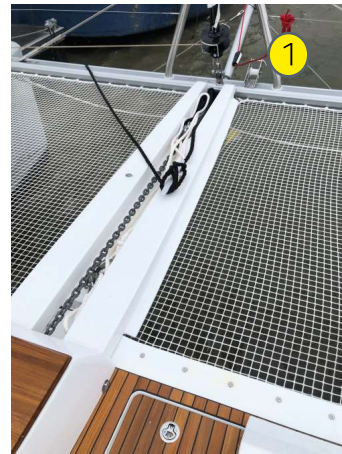


10-AMARRAGE, MOUILLAGE, REMORQUAGE

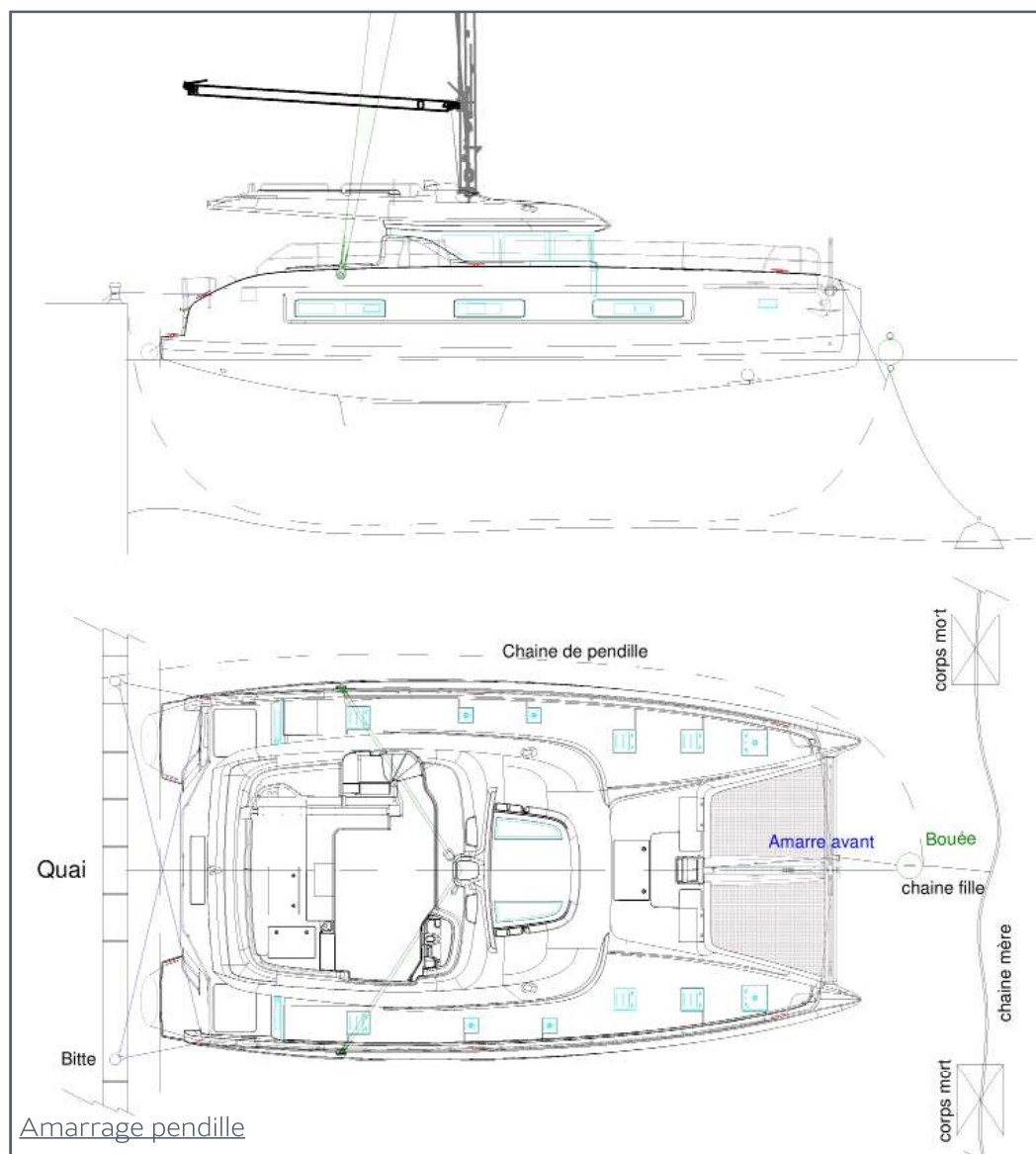
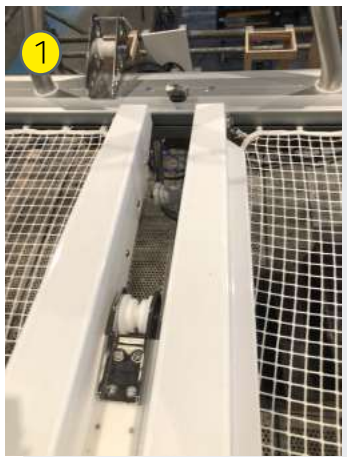
10.1 Amarrage, Mouillage



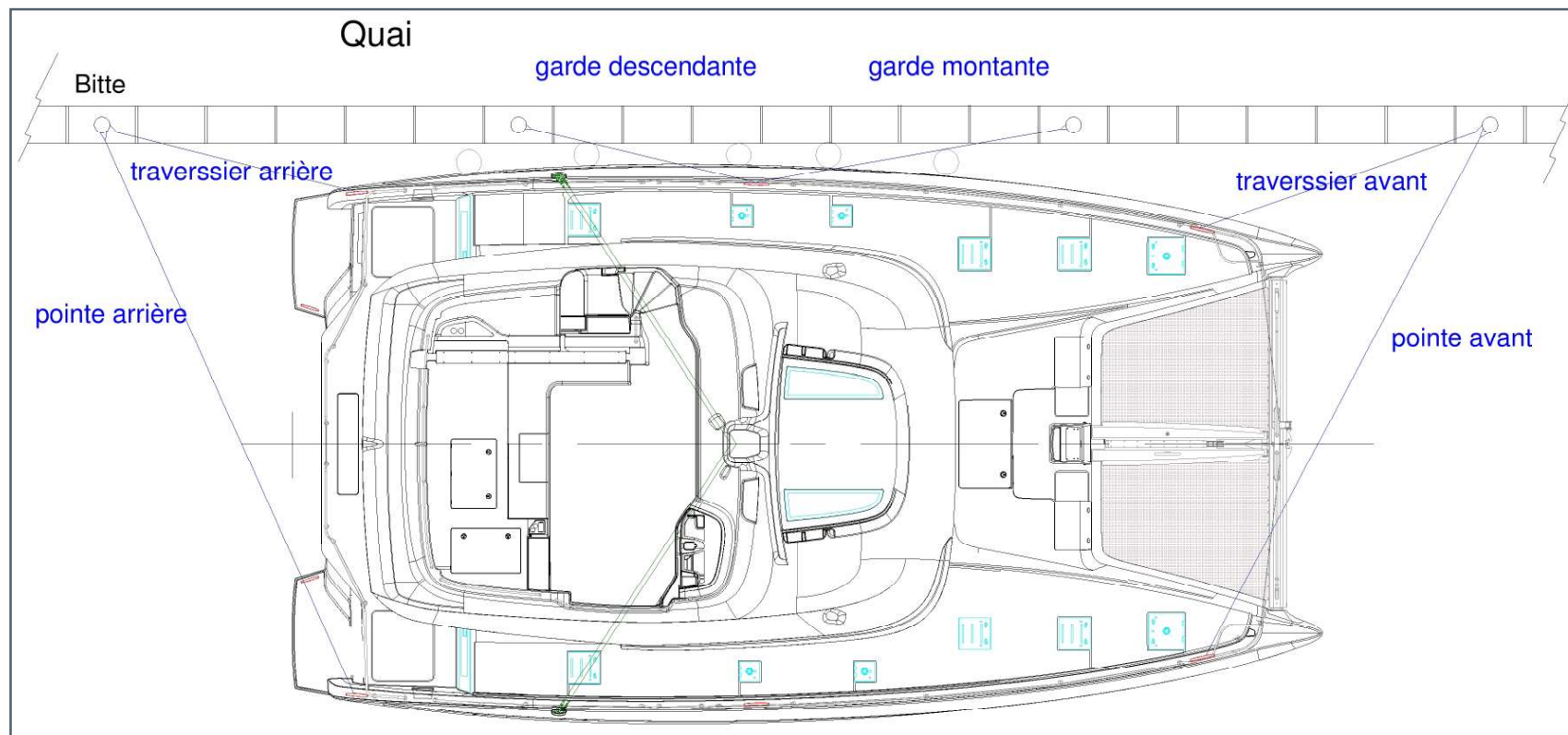
- 1 Poutre de compression en composite avec chemin de mouillage intégré et 1 taquet de mouillage
- 2 Taquet d'amarrage en alu L400
- 3 Taquet d'amarrage en alu L300
- 4 Guindeau électrique 24 V 2 000 W à axe vertical, sur pont, barbotin 12mm
- 5 Télécommande guindeau
- 6 Accès au guindeau et au puits à chaîne
- 7 Commande de guindeau au poste de barre avec compteur de chaîne



10-AMARRAGE, MOUILLAGE, REMORQUAGE



10-AMARRAGE, MOUILLAGE, REMORQUAGE



Amarrage quai

10-AMARRAGE, MOUILLAGE, REMORQUAGE



10.2 Mouillage

Le guindeau électrique fonctionne sur les batteries du bord en 24 V.

Actionner le guindeau depuis le poste de barre (option compteur de chaîne) ou par sa commande présente dans le coffre bâbord du cockpit avant.

En cas de non fonctionnement du guindeau électrique, vérifier son disjoncteur et fusible situés dans le coffre bâbord du cockpit avant. Se reporter à la notice du constructeur pour l'entretien du guindeau.

Les descriptifs de mise en service des équipements supposent que la source d'énergie nécessaire au fonctionnement soit active.

Préparation du mouillage

- Mettre en place la pantoire en la fixant sur les cadènes situées aux extrémités de la poutre avant.
- Passer la pantoire à l'intérieur du davier de la poutre de compression.
- Frapper la pantoire sur le taquet central durant la descente de la chaîne.

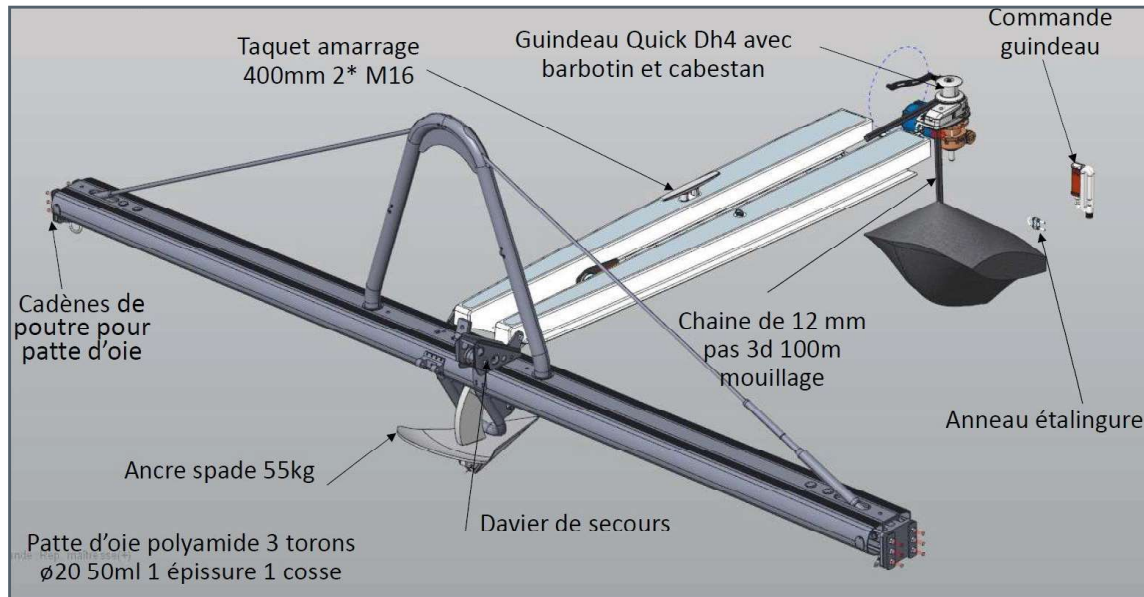
Mouillage

- Avant d'établir un mouillage, vérifier la profondeur, la force du courant et la nature des fonds.
- Mettre le bateau bout au vent et sans vitesse.
- Laisser filer la chaîne en reculant lentement.
- Assurer la chaîne sur la pantoire.
- Relâcher la chaîne jusqu'à ce que la pantoire soit sous tension.
- Surveiller le rayon d'évitement une fois le bateau mouillé.

Le modèle de l'ancre de 55 Kg ne doit jamais être remplacé par un autre modèle ou autre poids. Il s'agit d'un modèle à haut pouvoir de tenue, homologué par le BUREAU VERITAS.

La chaîne doit également rester en diamètre 12 mm.

10-AMARRAGE, MOUILLAGE, REMORQUAGE



Remontée du mouillage

- Vérifier que la chaîne est en position sur le barbotin.
- Actionner le guindeau en position montée.
- Remonter lentement, au moteur, sur l'ancre (ne pas se servir du guindeau pour treuiller le bateau).
- Décrocher la pantoire.
- Contrôler visuellement les derniers mètres jusqu'au contact de l'ancre avec le davier.
- Vérifier la position de l'ancre sur la ferrure de la poutre.

Rincer le guindeau et la ligne de mouillage à l'eau douce après chaque sortie en mer.

Utiliser la manivelle de winch pour desserrer le guindeau lors du mouillage.



AVIS

Assurer la chaîne avec une manille ou un bout au taquet, si elle n'est pas mouillée sur toute sa longueur. Le barbotin du guindeau ne doit pas servir à amarrer le mouillage.



AVIS

Insérer un repère dans les derniers mètres de la chaîne (peinture, élastique en caoutchouc...) facilite la manoeuvre et permet d'anticiper une arrivée trop brutale de l'ancre.



ATTENTION

Les manoeuvres au guindeau sont dangereuses :

- Tenir en permanence la ligne de mouillage claire et effectuer les manoeuvres prudemment, avec des gants et des chaussures.
- S'assurer que personne ne soit appuyé au guindeau lors de l'utilisation de la commande.

10-AMARRAGE, MOUILLAGE, REMORQUAGE

10.3 Remorquage

- Il est de la responsabilité du propriétaire/de l'exploitant de s'assurer que les aussières, les bouts de remorquage, les chaînes et les lignes de mouillage ainsi que les ancres sont adéquats pour l'utilisation prévue du bateau.
- Il est de la responsabilité du propriétaire de s'assurer pour manœuvrer aux postes d'amarrage avant et arrière.

En effet, la résistance des chaînes et lignes, ne doit pas excéder 80 % de la résistance à la rupture du point d'ancrage correspondant :

Pour les taquets L 400 mm, rupture à 7,9 T.

- soit 6.3 Tonnes pour le remorquage, et l'amarrage avant et arrière (80 % de 7.9 T)
- **Ni le remorquage, ni l'amarrage, ne doit se faire avec les taquets des planches de bain (résistant 7.1 T)**

En termes de diamètre d'aussière, à titre indicatif et selon les fournisseurs pour des cordages en polyamide ou polyester 3 torons : la rupture de 8.5 Tonnes correspond à une aussière autour de 20 mm.

- Il convient en outre que le propriétaire prenne en considération les actions nécessaires lors de la fixation d'un câble de remorquage à bord.
- Pour le remorquage d'un autre navire ayant besoin d'assistance, les points forts sur l'arrière sont les taquets d'amarrage. Le propriétaire utilisera avantagement une longue pantoire entre les taquets bâbord et tribord pour répartir les efforts de la remorque sur les 2 cotés.
- Pour être remorqué, les points forts sur l'avant sont les taquets d'amarrage et le guindeau. Le propriétaire utilisera une pantoire répartissant les efforts sur les taquets bâbord et tribord et repris en sécurité sur la poupée du guindeau.



AVERTISSEMENT

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

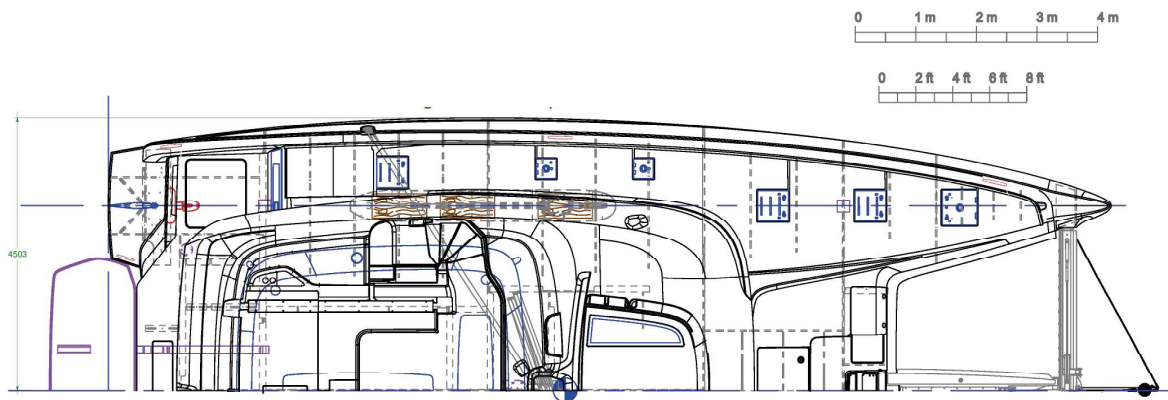


AVERTISSEMENT

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

11-TRANSPORT ET GRUTAGE

11.1 Plan et cotation des axes de positionnement des sangles de grutage



Procédure de mise à terre :

- Passer les sangles de levage aux positions indiquées.
- Ajouter des retenues, reprises sur les taquets pour éviter le glissement des sangles.
- Lever en contrôlant l'équilibre avant arrière.
- Poser le bateau sur les quilles (sur tins).
- Maintenir le bateau dans ses sangles.
- Positionner des épontilles à l'avant puis à l'arrière pour sécuriser.
- Relacher complètement les sangles.

Sanglage cargo : 2 x 20 m largeur mini 300 mm.
Serrer les sangles au droit des appuis (utiliser les taquets d'amarrage).



ATTENTION

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



AVERTISSEMENT

Ne pas rester à bord, ni sous le bateau pendant le grutage.



AVERTISSEMENT

Utiliser une remorque adaptée au bateau et à sa masse.



AVIS

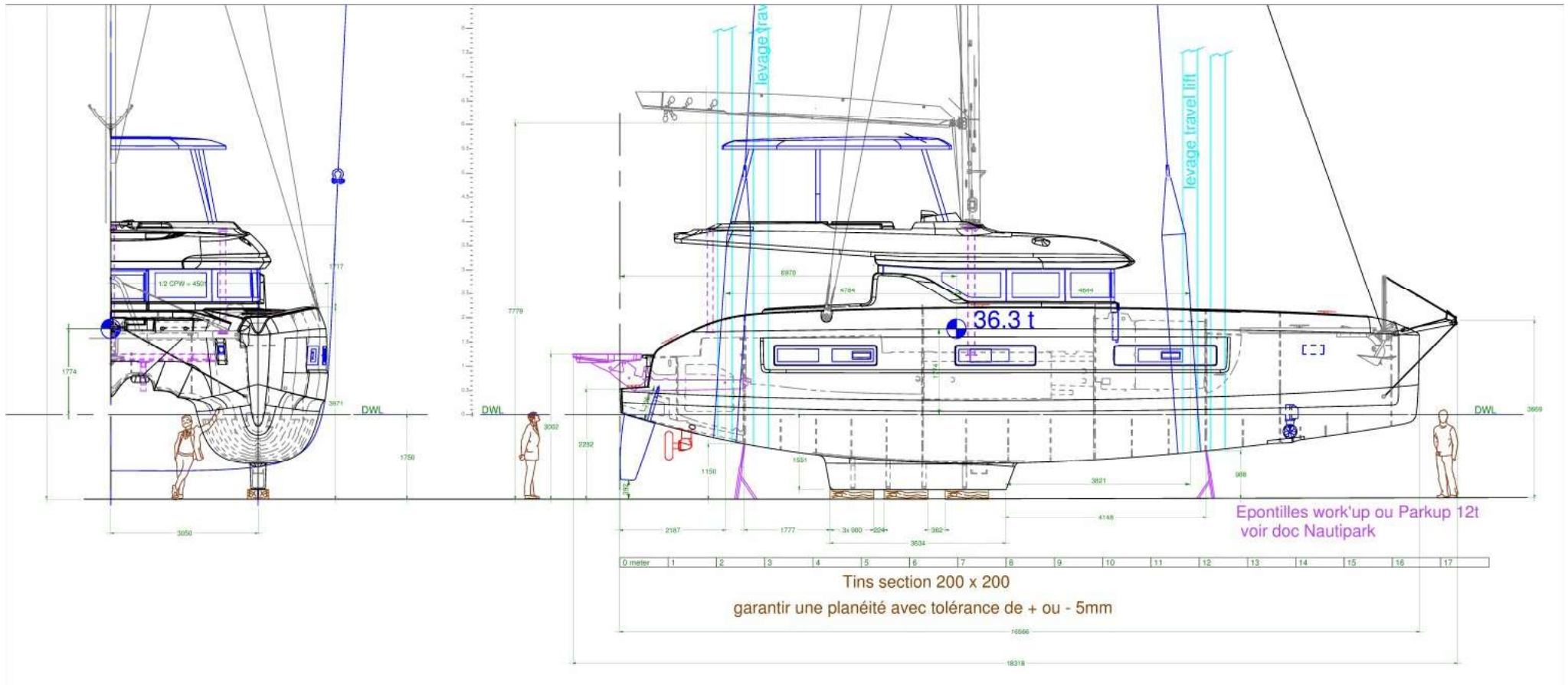
Faire intervenir un plongeur pour les crépines et les passe-coques.

Masses décomptées pour le chargement en cargo :

- Eau douce + eaux noires + eaux grises = 0
- Gasoil : reste 50 %
- Effets personnels cabines = 0
- Equipage = 0
- Vivres = 20 %
- Contenu congélateur = 0

MASSE ESTIMATIVE A GRUTER = 36,3 T

11-TRANSPORT ET GRUTAGE



En condition de transport sur remorque : Mt 36.3 T

12-CHARTER POUR LA MER ET LES RIVIERES

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.



Manuel propriétaire CE

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 !**



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



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

Réalisation : Atelier Florence GUENAUULT

www.cata-lagoon.com