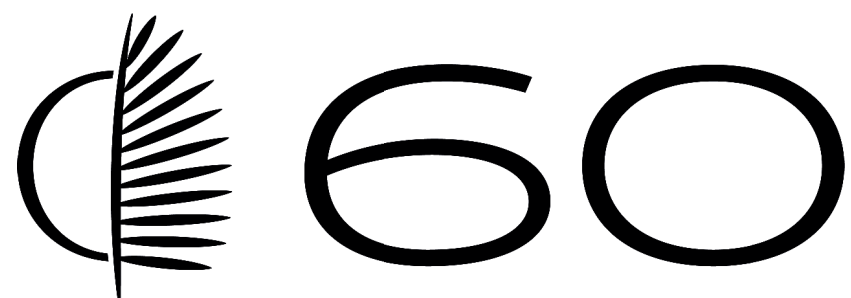


CE



# MANUEL DU PROPRIÉTAIRE

LAGOON

CONSTRUCTION NAVALE BORDEAUX



VERSION OCTOBRE 2024





# 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	24
3.1.8 Échelles d'évacuation d'incendie	26

3.2 Envahissement et stabilité	
3.2.1 Ouvertures dans la coque et pont	28
3.2.2 Perçages dans la coque	30
3.2.3 L'assèchement	36
3.2.4 Stabilité et flottabilité	44
3.2.5 Redressement après chavirage	44
3.3 Équipements de sécurité	
3.3.1 Équipements de sécurité	46
3.3.2 Prévention des chutes par-dessus bord et remontées à bord	50
3.3.3 Caractéristiques de manœuvrabilité bateau à moteur.	52
3.3.4 Champ de visibilité au niveau du poste de pilotage	52
3.3.5 Feux de navigation	54

### 4.Voilure et gréement

4.1 Caractéristiques de la voilure	55
4.2 Entretien du gréement	56
4.3 Plan de pont général	56
4.4 Réduction de voilure	60

### 5.Mise en route pour la navigation

5.1 Introduction.	61
5.2 Mise en route pour la navigation	61
5.3 Puissance	61
5.4 Vérifications	61
5.5 Poste de pilotage	62

## 6. Motorisations

6.1 Réservoirs	64
6.2 Version diesel Yanmar 4JH80	67
6.3 Conseils d'utilisation	68
6.4 Procédure de démarrage des moteurs	70
6.5 Propulseur d'étrave (en option)	71

## 7. Système de direction

7.1 Implantation générale	72
7.2 Mise en route	73
7.3 Maintenance	73
7.4 Système de secours	73

## 8. Systèmes électriques

8.1 Avertissements et recommandations 24 V / 220 V	74
8.2 Procédure de mise sous tension du circuit de bord	76
8.3 En quittant le bateau	76
8.4 Démarrage de secours	77
8.5 Principe général : AC / DC	78
8.6 Principe général : Multiplexage.	81
8.7 Principe général : Audio-vidéo	82
8.8 Principe général : Électronique	84
8.9 Implantation du matériel	86
8.10 Implantation matériel-LOCAL MOTEUR BÂBORD	88
8.11 Implantation matériel-LOCAL MOTEUR TRIBORD	90
8.12 Implantation du matériel-LOCAL TECHNIQUE SOUS NACELLE	92
8.13 Implantation matériel-DESCENTE BÂBORD	94
8.14 Implantation matériel-DESCENTE TRIBORD	96

8.15 Implantation du matériel- DESCENTE ARRIÈRE TRIBORD	98
8.16 Implantation du matériel- FLYBRIDGE	99
8.17 Implantation du générateur	100

## 9. Systèmes, équipements intérieurs

9.1 Eau douce	102
9.2 Eaux noires	
9.2.1 Caractéristiques	106
9.2.2 Principe toilette électrique	108
9.2.3 Recommandations	109
9.3 Eaux grises	110
9.4 Circuit gaz	116
9.4.1 Préconisation	116
9.4.2 Implantation	118
9.5 Dessalinisateur	120
9.6 Climatisation	121
9.6.1 Implantation	121
9.6.2 Principe de fonctionnement	124

## 10. Amarrage, Mouillage, Remorquage

10.1 Amarrage	126
10.2 Mouillage	130
10.3 Remorquage	133

## 11. Transport et grutage

## 12. Charte pour la mer et les rivières

## 13. La SNSM.

## 14. Plans annexés



# BIENVENUE À 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 manœuvre 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 manœuvrer 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, manœuvrant 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 manœuvres 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 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 ;
- 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 du navire, par courtoisie et par mesure de sécurité pour vous-même et pour autrui. Respectez les zones de limitation de la vitesse ;
- 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, Construction Navale Bordeaux 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 le chantier Construction Navale Bordeaux. 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.



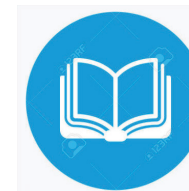
### AVERTISSEMENT

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

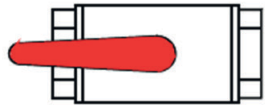
Indique des informations considérées comme importantes, mais non liées à un danger, par exemple en ce qui concerne les dommages matériels.

## 1.2 Principe ouverture / fermeture des vannes

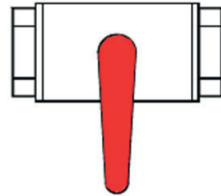
### 1.2.2 Vannes

- 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.



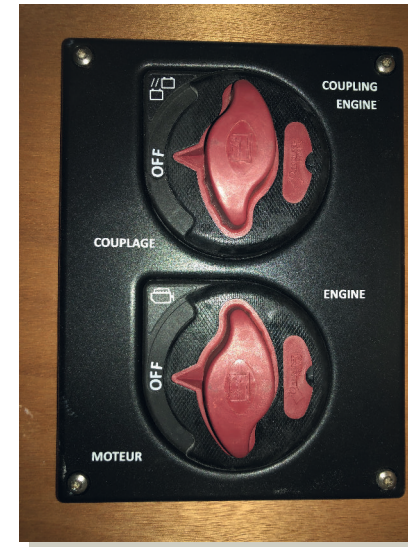
Vanne ouverte



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

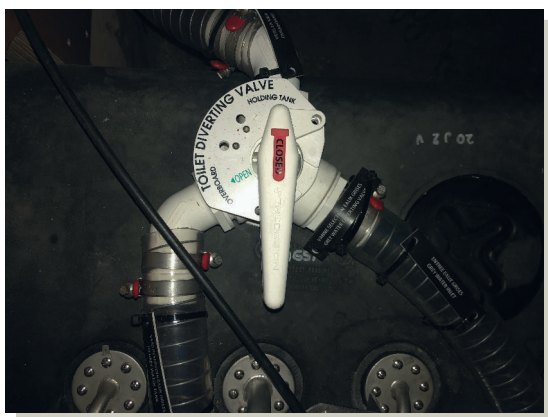
Système coupé, percuter le bouton.  
Remise en service du système, tourner le bouton dans le sens de la flèche (sens horaire) pour le déverrouiller.



# 1-INTRODUCTION

- Vannes 3 voies

Orienter la poignée 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-CARACTÉRISTIQUES

## 2.1 Fiche d'identité du navire

- NOM DU CONSTRUCTEUR Construction Navale Bordeaux
- MODÈLE LAGOON 60
- CATÉGORIE DE CONCEPTION A
- PROPULSION PRINCIPALE VOILE
- PUISSANCE MAXIMALE RECOMMANDÉE 2 x 150 CV Yanmar sail drive  
YANMAR 4LV150 avec embase sail drive SD15 ZF
- N° D'ORGANISME NOTIFIÉ CE0607
- HOMOLOGATION A14 B14 C20 D20



### 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 pouvant 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-CARACTÉRISTIQUES

## 2.3 Caractéristiques techniques

• Longueur hors-tout (LOA)	19,77 m
• Longueur de coque (LH)	18,27 m
• Longueur de flottaison (LWL)	18,07 m
• Largeur hors-tout (Bh)	9,875 m
• Largeur max (Bm)	9,875 m
• Largeur à la flottaison	9,39 m
• Tirant d'air (condition lège)	30,00 m
• Tirant d'eau (pleine charge)	1,65 m
• Déplacement lège (mEC)	34,6 T
• Déplacement pleine charge (mLDC)	47,90 T

### Propulsion principale

• Grand-voile lattée (en standard)	135 m <sup>2</sup>
• Grand-voile à corne (en option)	143 m <sup>2</sup>
• Génois sur enrouleur	87 m <sup>2</sup>
• Trinquette sur enrouleur (en option)	58 m <sup>2</sup>
• Code 0 (option)	160 m <sup>2</sup>
• Spi asymétrique (option)	310 m <sup>2</sup>

• Capacité eau douce	960 L (4 x 240 L)
• Capacité carburant	2 x 650 L
• Capacité eaux noires	
• version 4 cabines	4 x 110 L
• version 5 cabines	5 x 110 L
• aménagement pointe avant bâbord	50 L
• Capacité eaux grises (en option)	4 x 120 L

### Propulsion secondaire

• Motorisation	2 x 150 CV Yanmar 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.

<b>CONSTRUCTION NAVALE BORDEAUX</b> 162 quai de Brazza 33100 Bordeaux FRANCE				
<b>LAGOON</b>				
LAGOON 60				
Catégorie de conception Design Category	A	B	C	D
MAX  =	14	14	20	20
MAX(kg)  =	2440	2440	2440	2440
220 kW				

### 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-CARACTÉRISTIQUES



### AVERTISSEMENT

Lors du chargement du bateau, ne jamais dépasser la charge maximale recommandée. Toujours charger le bateau avec soin et répartir les charges de manière appropriée pour conserver l'assiette théorique (approximativement horizontale). Éviter de placer des charges lourdes dans les hauts.

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 14 personnes pesant 75 kg chacune = 1 050 kg. Si des enfants font partie de l'équipage, ce nombre peut être plus élevé, cependant, le poids total de 1 050 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 = 1 820 kg).



### AVERTISSEMENT

Fixer soigneusement les éléments mobiles lorsque le bateau est en route.



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

# 3-SÉCURITÉ

## 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 pas obstruer l'accès et 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 6 kg dont l'emplacement est précisé sur les schémas suivants. Vérifier le dégouillage 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

- Ne jamais 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-SÉCURITÉ

## 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 chaque appareil de cuisson, et installée proche de celui-ci.



Version 4 cabines, 4 toilettes, cuisine en bas



Version 5 cabines, 5 toilettes, cuisine en haut

- 1 Avec l'option plancha gaz (spécifications Europe et Amérique du Nord)



## 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 :

- 8 x 5A34B en standard ;
- 1 x 5A34B avec l'option pointe avant tribord aménagée ;
- 1 x 5A34B avec l'option plancha sur la jupe arrière.

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



Version 4 cabines, 4 toilettes, cuisine en bas

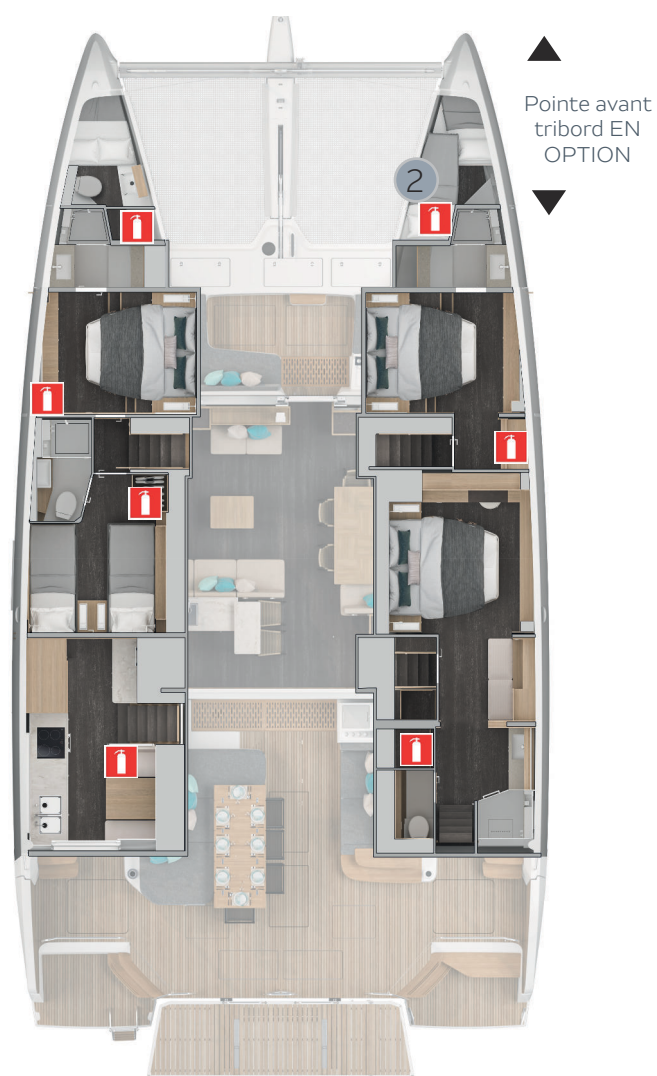


Version 5 cabines, 5 toilettes, cuisine en haut

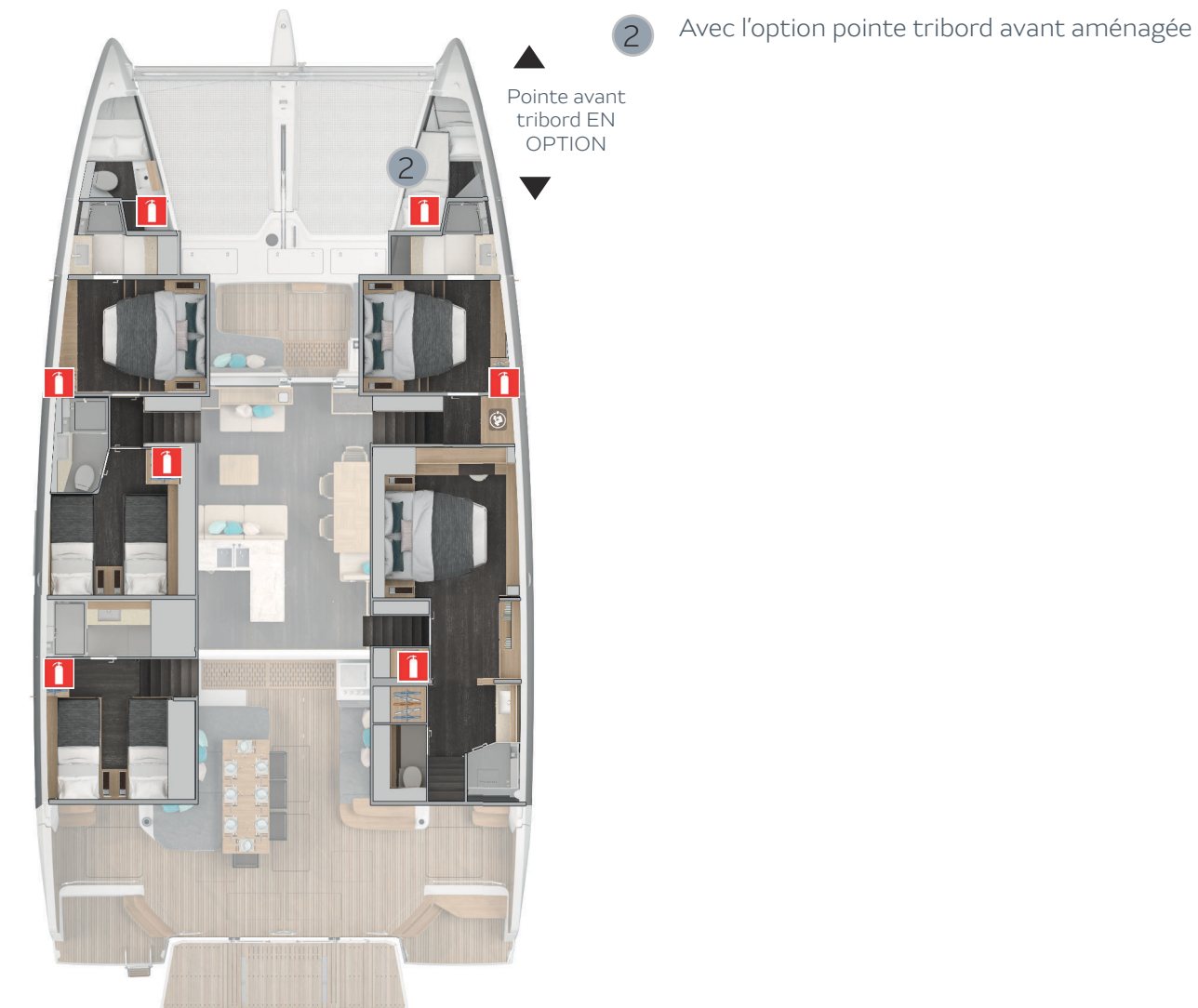
1 Avec l'option plancha gaz (spécifications Europe et Amérique du Nord)

# 3-SÉCURITÉ

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



Version 4 cabines, 4 toilettes, cuisine en bas



Version 5 cabines, 5 toilettes, cuisine en haut

# 3-SÉCURITÉ



Fly



## AVERTISSEMENT

N'utiliser les extincteurs au CO2 que pour combattre les feux électriques. Évacuer 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

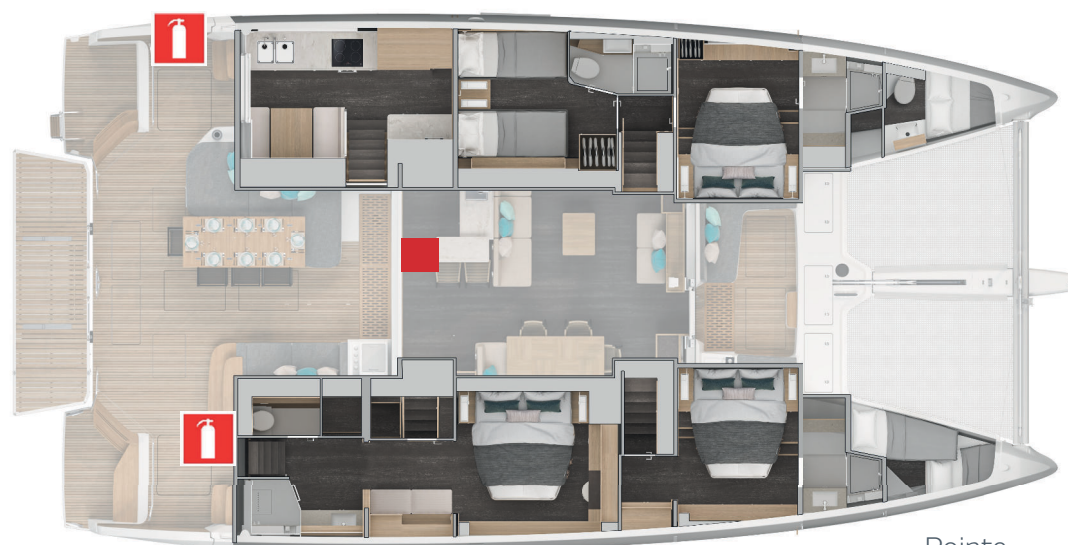
Après un incendie, prévoyez un extincteur à portée de main en cas de reprise de feu.



# 3-SÉCURITÉ

## 3.1.5 Extincteurs fixes

Le bateau est livré avec deux extincteurs à poudre installés dans chaque compartiment moteur de type 6 Kg ABC .



◀ Pointe tribord avant en option ▶



Extincteur de cale moteur



Commande manuelle extincteurs fixes et coupure des ventilateurs

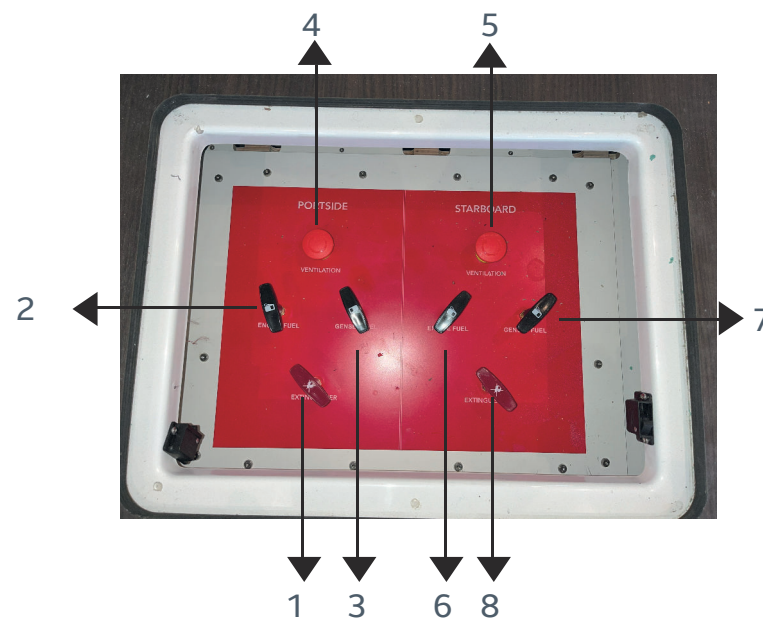
Accès par les tirettes situées sous le plancher du carré au niveau de la baie vitrée.



Extincteur de cale moteur bâbord



Extincteur du local moteur tribord



- 1 Extincteur bâbord
- 2 Coupure gazole moteur bâbord
- 3 Coupure gazole générateur bâbord
- 4 Coupure de la ventilation compartiment moteur bâbord
- 5 Coupure de la ventilation compartiment moteur tribord
- 6 Coupure gazole moteur tribord
- 7 Coupure gazole générateur tribord
- 8 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.



## ATTENTION

Retirer les goupilles avant d'appareiller

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 un des compartiments moteur.

- S'assurer que toute personne ait évacué le compartiment concerné.
- Vérifier que les accès de ce local sont fermés.
- Ouvrir la trappe du poste d'abandon.
- Stopper la ventilation du compartiment concerné.
- Actionner les tirettes dans l'ordre suivant :
  1. COUPURE DE LA VENTILATION DU COMPARTIMENT MOTEUR CONCERNE
  2. COUPURE DE L'ALIMENTATION GO DU COMPARTIMENT CONCERNE
  3. EXTINCTEUR D'INCENDIE

# 3-SÉCURITÉ

## 3.1.6 DéTECTEURS DE FUMÉE

Le bateau est livré avec des détecteurs de fumée autonomes dans les zones d'habitation, fixés 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.



### AVIS

Dans la pointe avant, en raison du volume restreint, le détecteur de fumée peut se déclencher avec les vapeurs d'eau chaude de la douche. Il est conseillé de désactiver le détecteur au préalable puis de le remettre en service ensuite.



Version 4 cabines, 4 toilettes, cuisine en bas

▲  
Pointe avant  
tribord EN  
OPTION  
▼



Version 5 cabines, 5 toilettes, cuisine en haut

▲  
Pointe avant  
tribord EN  
OPTION  
▼

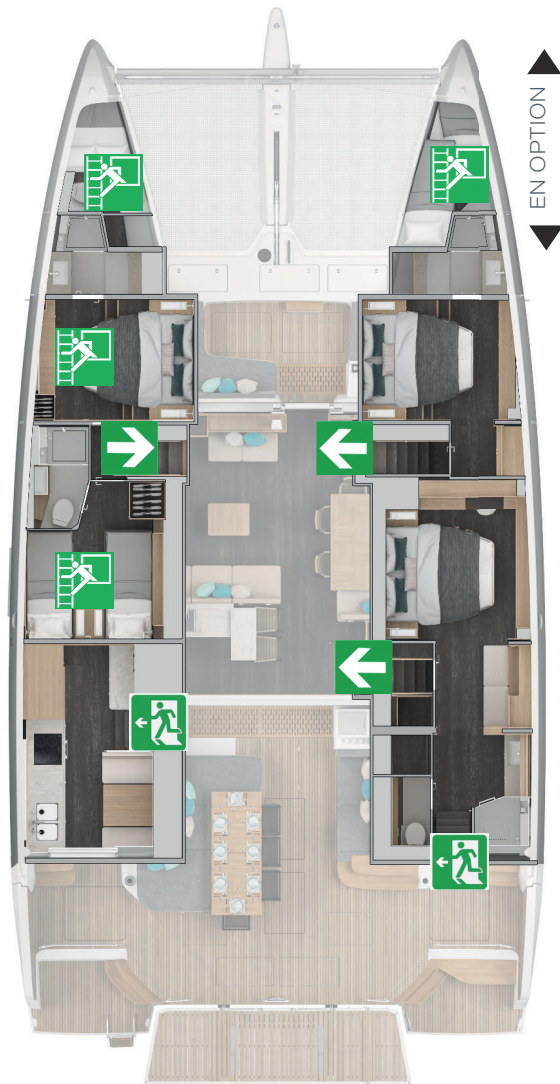


Version 4 cabines, 4 toilettes, cuisine en bas

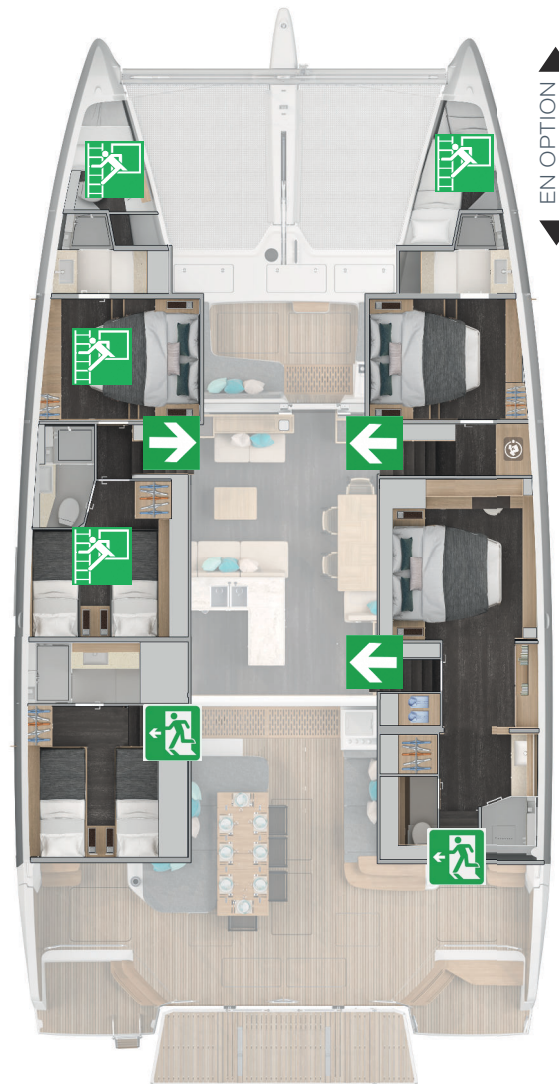


Version 5 cabines, 5 toilettes, cuisine en haut

# 3-SÉCURITÉ



Version 4 cabines, 4 toilettes, cuisine en bas



Version 5 cabines, 5 toilettes, cuisine en haut

## 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

# 3-SÉCURITÉ



Version 4 cabines, 4 toilettes, cuisine en bas

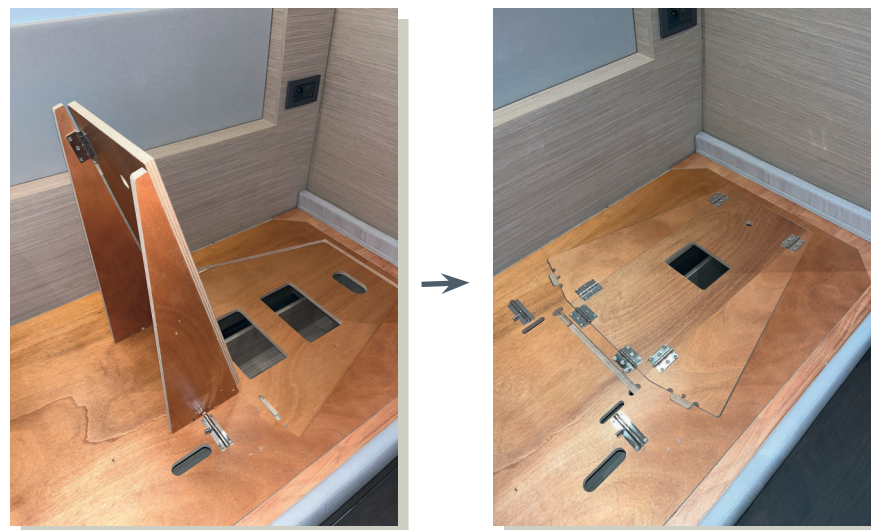
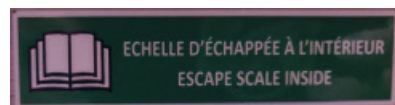


Version 5 cabines, 5 toilettes, cuisine en haut

# 3-SÉCURITÉ

## 3.1.8 Échelles d'évacuation d'incendie

Une étiquette de signalisation est posée sous les matelas des couchettes pour signaler la présence d'un marchepied d'échappée d'incendie. La cabine avant bâbord et la cabine milieu bâbord sont équipées d'un marchepied dépliant sous le matelas de la couchette pour échapper par le panneau de pont en cas d'incendie. Une étiquette est positionnée sur le socle du lit face à la porte d'entrée de la cabine pour signaler la présence de ce marchepied.

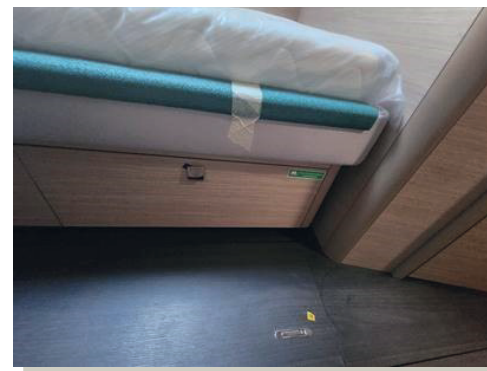


CABINES DOUBLES



### ATTENTION

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



# 3-SÉCURITÉ



CABINES INVITES



# 3-SÉCURITÉ

## 3.2 Envahissement et stabilité

### 3.2.1 Ouvertures dans la coque et le pont



#### ATTENTION

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



**PANNEAU ETANCHE: DOIT ETRE FERME EN NAVIGATION  
WATERTIGHT CLOSURE: KEEP SHUT WHEN UNDERWAY**



#### ATTENTION

La porte d'accès au cockpit avant ne doit pas être ouverte en navigation et les targettes haute et basse doivent être impérativement verrouillées pour assurer l'étanchéité de la porte.



**PORTE ÉTANCHE : MAINTENIR FERMÉE ET VERROUILLÉE 3 POINTS EN NAVIGATION  
WATERTIGHT DOOR : KEEP CLOSED AND LOCKE AT 3 POINTS WHILE UNDERWAY**



# 3-SÉCURITÉ

# 3-SÉCURITÉ

## 3.2 Envahissement et stabilité

### 3.2.2 Perçages dans la coque

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.

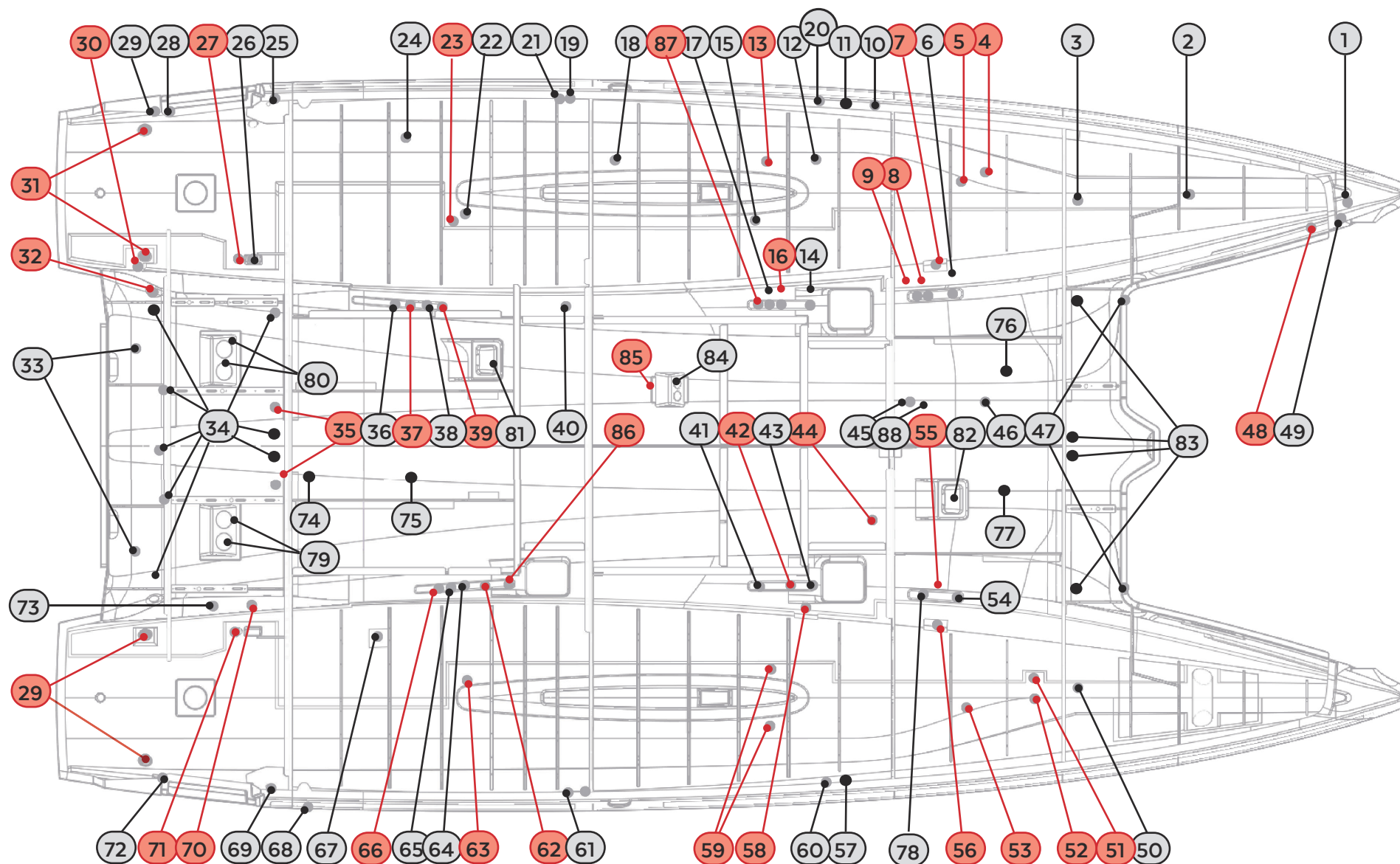


#### AVIS

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.

**STANDARD**

**OPTION**



# 3-SÉCURITÉ

NUMÉRO	SPÉCIFIQUE VERSION	DÉSIGNATION	FONCTION	Ø PASSE-COQUE
1	Standard	Aspiration pont eaux noires pointe avant bâbord	ÉVACUATION	Ø50
2	Standard	Évacuation eaux noires pointe avant bâbord	ÉVACUATION	2"
3	Standard	Évacuation eaux noires SDB avant bâbord	ÉVACUATION	2"
4	Option	Aspiration eau de mer pompe de lavage pont	ASPIRATION	3/4"
5	Option	Évacuation réservoir eaux grises avant bâbord	ÉVACUATION	1"
6	Standard	Évacuation directe eaux grises avant bâbord	ÉVACUATION	1"1/2
7	Option	Évacuation refroidissement climatisation avant bâbord	ÉVACUATION	3/4"
8	Option	Évent réservoir eaux grises avant bâbord	ÉVENT	1"
9	Option	Dalotage lampe	ÉVACUATION	3/4"
10	Standard	Évent tank eaux noires SDB milieu bâbord	ÉVENT	1"1/4
11	Standard	Évent réservoir eau douce avant bâbord	ÉVENT	Ø16
12	Standard	Évacuation eaux noires SDB milieu bâbord	ÉVACUATION	2"
13	Option	Aspiration refroidissement climatisation bâbord	ASPIRATION	1"
14	Standard	Dalotage roof bâbord	ÉVACUATION	1"1/2
15	Standard	Plaque de masse		
16	Option	Évacuation condensats climatisations flotteur bâbord	ÉVACUATION	3/4"
17	Standard	Assèchement électrique puisard bâbord	ÉVACUATION	1"
18	Standard	Plaque de masse		
19	5cabines - cuisine haut	Évent réservoir eaux noires SDB arrière bâbord	ÉVENT	1"1/4
20	Standard	Évent réservoir eau douce arrière bâbord	ÉVENT	Ø16
21	Standard	Évent réservoir gazole bâbord	ÉVENT	1"
22	5cabines - cuisine haut	Évacuation eaux noires SDB arrière bâbord	ÉVACUATION	2"
23	Option	Évacuation réservoir eaux grises arrière bâbord	ÉVACUATION	1"
24	4cabintes - cuisine latérale	Évacuation directe eaux grises arrière bâbord	ÉVACUATION	1"1/2
25	Standard	Échappement moteur bâbord	ÉVACUATION	Ø102
26	Standard	Anode		

# 3-SÉCURITÉ

NUMÉRO	SPÉCIFIQUE VERSION	DÉSIGNATION	FONCTION	Ø PASSE-COQUE
27	Option	Aspiration refroidissement générateur	ASPIRATION	1"
28	Standard	Assèchement électrique coqueron bâbord	ÉVACUATION	1"
29	Standard	Dalotage panneau coqueron bâbord	ÉVACUATION	1"
30	Option	Échappement humide générateur	ÉVACUATION	1"1/2
31	Option	Spots sous-marins		
32	Option	Échappement sec générateur	ÉVACUATION	Ø25
33	Standard	Ventilation (sortie air) compartiment moteur	VENTILATION	Ø80
34	Standard	Dalotage panneaux planchers cockpit	ÉVACUATION	Ø25
35	Option	Traversées hydrauliques plateforme arrière		Ø38
36	5cabines - cuisine haut	Évacuation directe eaux grises arrière bâbord	ÉVACUATION	1"
37	Option	Évent réservoir eaux grises arrière bâbord	ÉVENT	1"
38	Standard	Assèchement manuel puisard bâbord	ÉVACUATION	1"
39	Option	Évacuation refroidissement climatisation arrière bâbord	ÉVACUATION	3/4"
40	Standard	Évacuation directe eaux grises carré	ÉVACUATION	1"1/2
41	Standard	Assèchement électrique puisard tribord	ÉVACUATION	1"
42	Option	Évacuation condensats climatisations flotteur tribord	ÉVACUATION	3/4"
43	Standard	Dalotage roof tribord	ÉVACUATION	1"1/2
44	Option	Évacuation ice-maker	ÉVACUATION	Ø20
45	Standard	Assèchement manuel pointe avant bâbord	ÉVACUATION	1"
46	Standard	Dalotage coffres plancher cockpit avant	ÉVACUATION	1"1/2
47	Standard	Évent tanks eaux noires SDB avant bâbord et tribord	ÉVENT	1"1/4
48	Option	Évacuation refroidissement climatisation pointe avant bâbord	ÉVACUATION	3/4"
49	Standard	Évent réservoir eaux noires pointe avant bâbord	ÉVENT	1"1/4
50	Standard	Évacuation eaux noires SDB avant tribord	ÉVACUATION	2"
51	Option	Capteur sonde speedomètre température		

# 3-SÉCURITÉ

NUMÉRO	SPÉCIFIQUE VERSION	DÉSIGNATION	FONCTION	Ø PASSE-COQUE
52	Option	Sonde Realvision		
53	Option	Évacuation réservoir eaux grises avant tribord	ÉVACUATION	1"
54	Standard	Évacuation directe eaux grises avant tribord	ÉVACUATION	1"1/2
55	Option	Évent réservoir eaux grises avant tribord	ÉVENT	1"
56	Option	Évacuation refroidissement climatisation avant tribord	ÉVACUATION	3/4"
57	Standard	Évent réservoir eau douce avant tribord	ÉVENT	Ø16
58	Option	Évacuation refroidissement climatisation milieu tribord	ÉVACUATION	3/4"
59	Option	Aspiration refroidissement climatisation tribord	ASPIRATION	1"
60	Standard	Évent réservoir eau douce arrière tribord	ÉVENT	Ø16
61	Standard	Évent réservoir gazole tribord	ÉVENT	1"
62	Option	Évacuation refroidissement climatisation arrière tribord	ÉVACUATION	3/4"
63	Option	Évacuation réservoir eaux grises arrière tribord	ÉVACUATION	1"
64	Standard	Évacuation directe eaux grises arrière tribord	ÉVACUATION	1"
65	Standard	Assèchement manuel puisard tribord	ÉVACUATION	1"
66	Option	Évent réservoir eaux grises arrière tribord	ÉVENT	1"
67	Standard	Évacuation eaux noires SDB arrière tribord	ÉVACUATION	2"
68	Standard	Évent réservoir eaux noires SDB arrière tribord	ÉVENT	1"1/4
69	Standard	Échappement moteur tribord	ÉVACUATION	Ø102
70	Option	Évacuation dessalinisateur	ÉVACUATION	3/4"
71	Option	Aspiration eau de mer dessalinisateur	ASPIRATION	3/4"
72	Standard	Dalotage panneau coqueron tribord	ÉVACUATION	1"
73	Standard	Assèchement électrique coqueron tribord	ÉVACUATION	1"
74 et 75	Standard	Dalotage coffres à BIB plancher cockpit arrière	ÉVACUATION	Ø20
76 et 77	Standard	Dalotage coffres plancher cockpit avant	ÉVACUATION	Ø20

## 3-SÉCURITÉ

NUMÉRO	SPÉCIFIQUE VERSION	DÉSIGNATION	FONCTION	Ø PASSE-COQUE
78	5cabines - cuisine haut	Évacuation eaux grises lave-linge buanderie	ÉVACUATION	1"
79	Standard	Admission air ventilation coqueron tribord	VENTILATION	2x Ø230
80	Standard	Admission air ventilation coqueron bâbord	VENTILATION	2x Ø230
81	Standard	Évacuation pédiluve cockpit arrière	ÉVACUATION	136x147
82	Standard	Évacuation pédiluve cockpit avant	ÉVACUATION	136x147
83	Standard	Dalotage coffres cockpit poutre avant	ÉVACUATION	Ø25
84	Standard	Ventilation compartiment électrique sous plancher carré	VENTILATION	2x Ø127
85	Option	Ventilation hotte ou lave-linge séchant	VENTILATION	Ø127
86	Option	Évacuation refroidissement climatisation carré tribord	ÉVACUATION	3/4"
87	Option	Évacuation refroidissement climatisation milieu bâbord	ÉVACUATION	3/4"
88	Standard	Assèchement manuel pointe avant tribord	ÉVACUATION	1"

# 3-SÉCURITÉ

## 3.2 Envahissement et stabilité

### 3.2.3 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 située sous les planchers dans chaque flotteur et au fond de chaque local moteur ;
- De deux déclencheurs (3) situés proches de la crépine, (un niveau bas pour le déclenchement de la pompe et un autre pour le niveau d'alerte) ;
- D'une pompe électrique ;
- Et du passe coque qui permet l'évacuation de l'eau.

Fonctionnement :

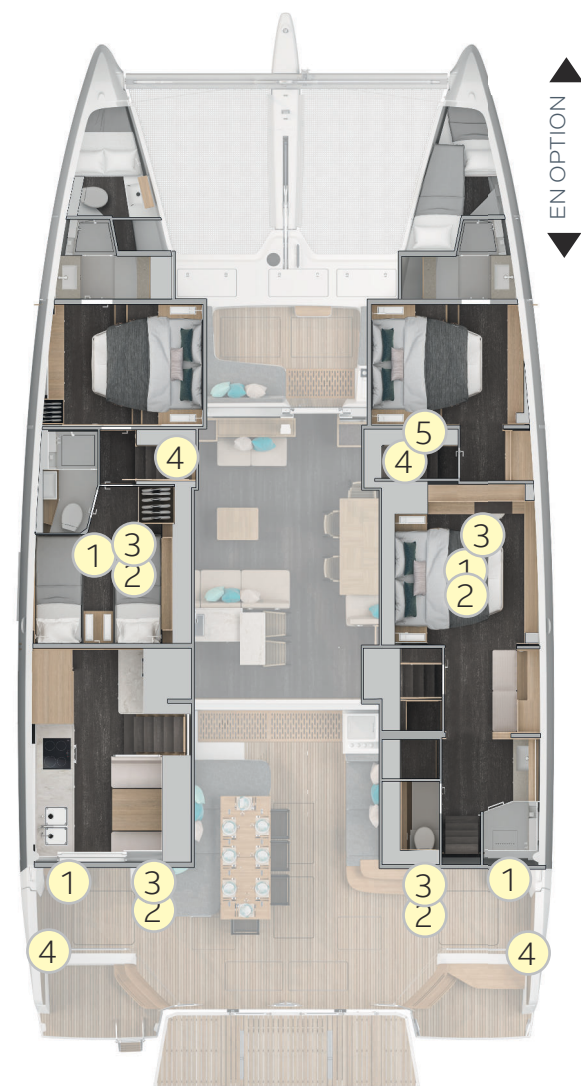
Batteries off/on : s'il y a détection d'eau, les pompes sont automatiquement enclenchées en direct (sur le bus prioritaire) et restent activées tant que le flotteur du déclencheur niveau bas n'est pas redescendu.

Une alarme dans la descente avant tribord et au poste de barre sonne si le niveau de l'eau monte jusqu'à atteindre le déclencheur du niveau haut (alerte).

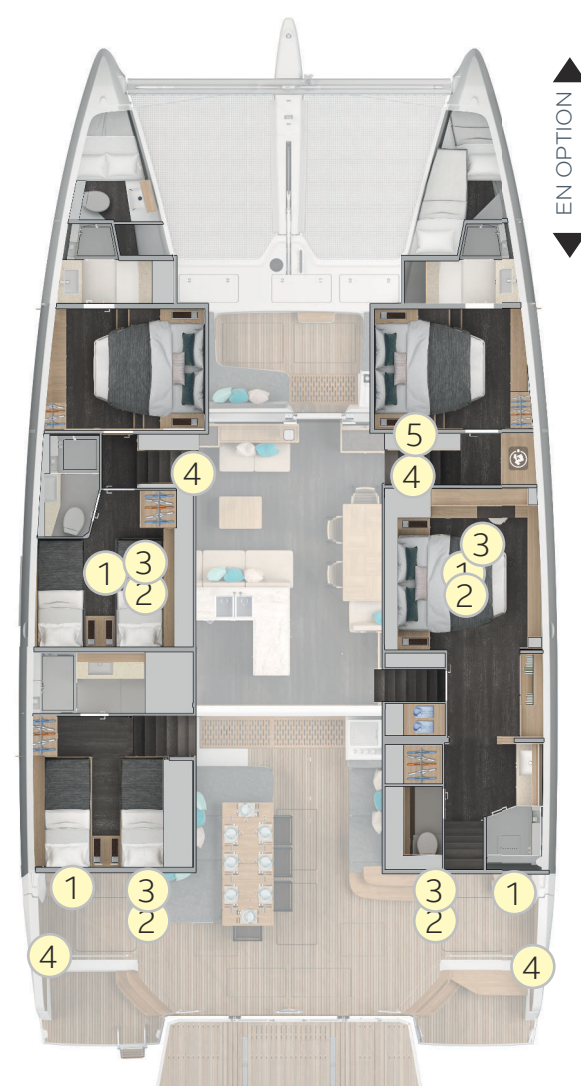


#### AVERTISSEMENT

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



Version 4 cabines, 4 toilettes, cuisine en bas



Version 5 cabines, 5 toilettes, cuisine en haut

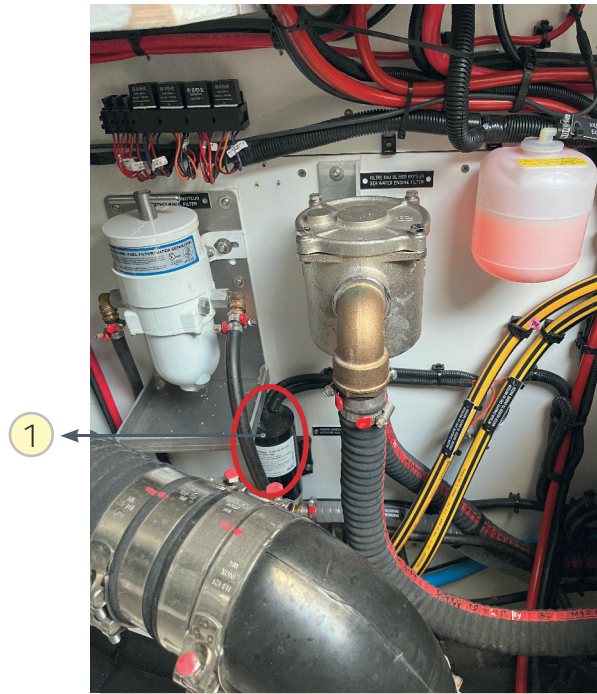
# 3-SÉCURITÉ

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

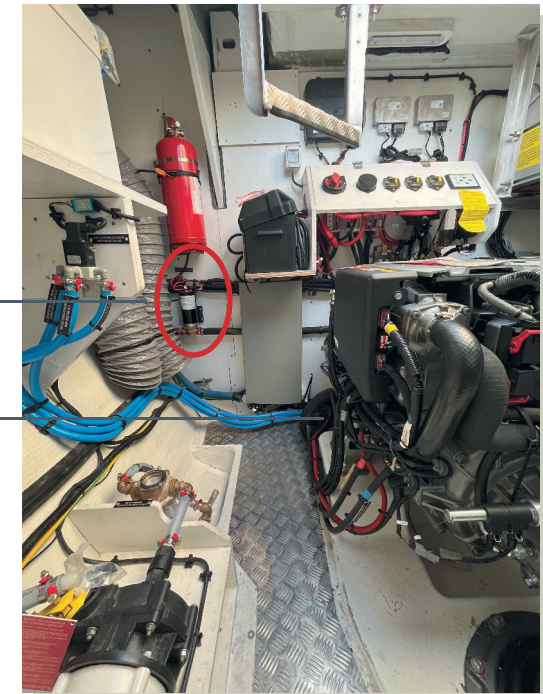


## AVIS

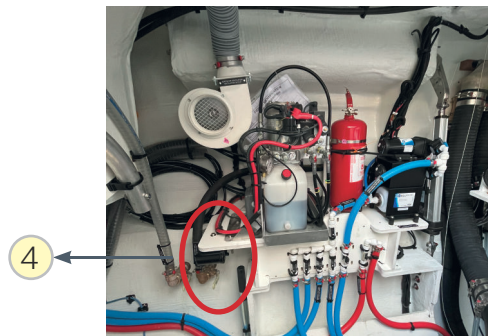
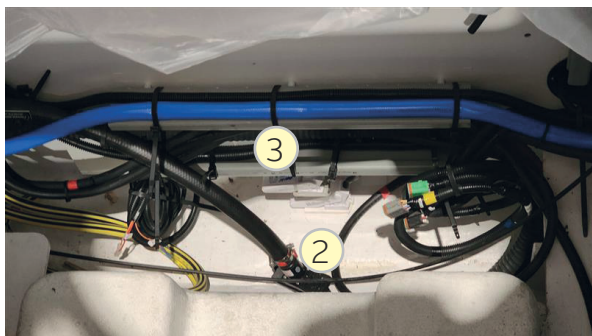
Ne pas laisser les pompes tourner à vide, car cela risque de les détériorer.  
L'eau des cales doit être maintenue à son minimum. Vérifier visuellement à intervalles réguliers le fonctionnement de chaque pompe de cale.



Local moteur bâbord



Local moteur tribord



# 3-SÉCURITÉ



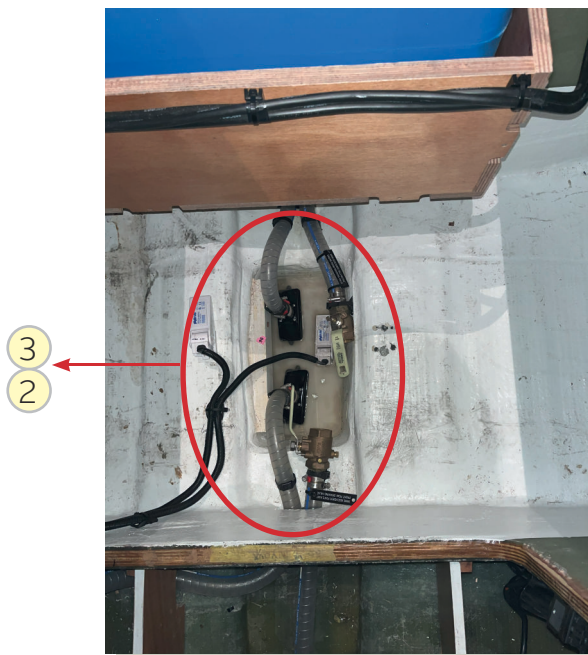
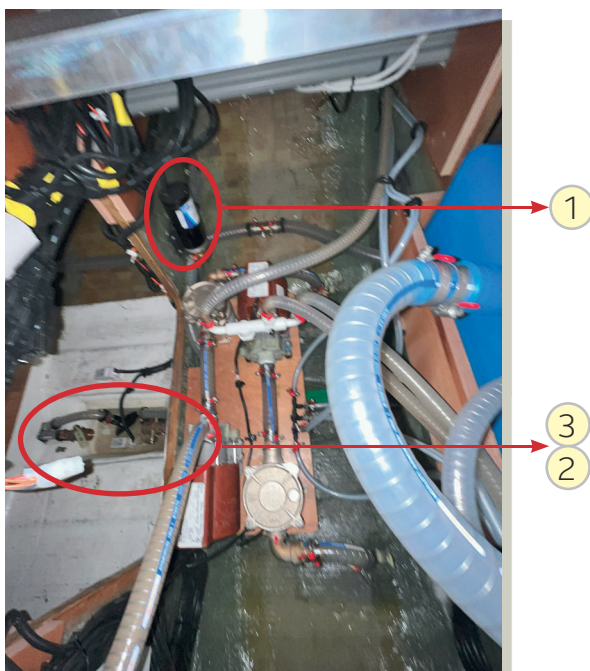
## ATTENTION

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.

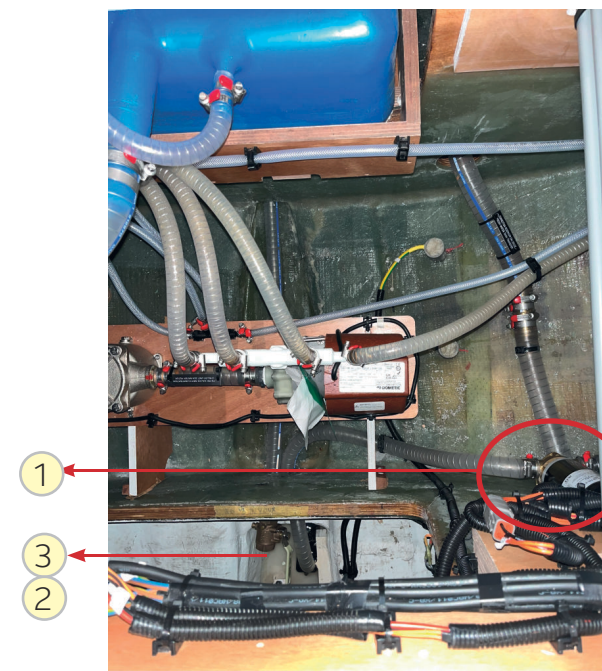
Si les cloisons étanches isolant les pics avant et arrière sont munies de vannes, celles-ci doivent être maintenues fermées en temps normal et ouvertes uniquement pour vidanger l'eau dans la cale principale.

- 1 Pompe électrique
- 2 Crépine
- 3 Déclencheur à bascule
- 4 Contrôle des pompes

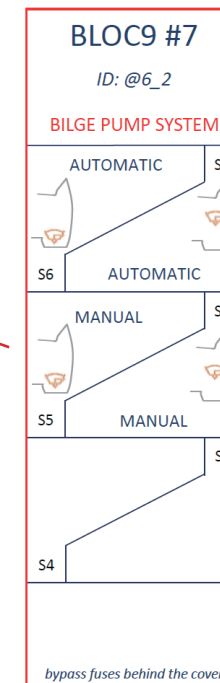
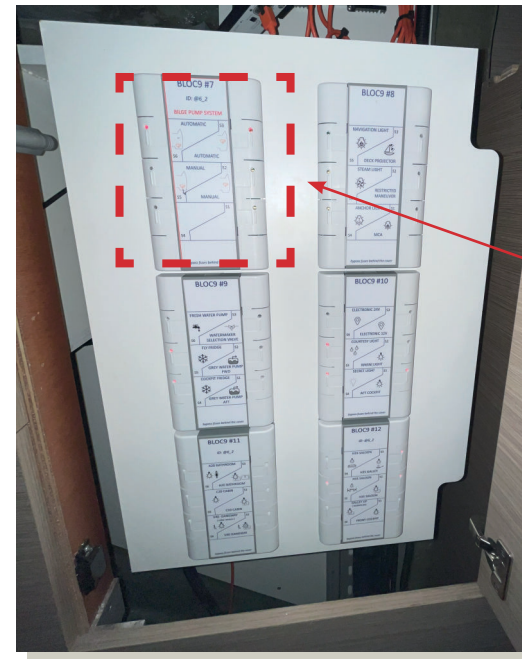
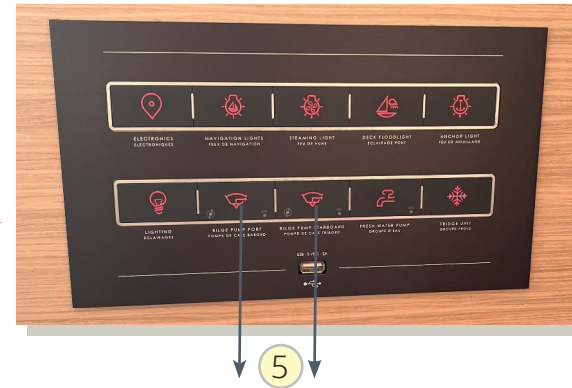
Flotteur bâbord



Flotteur tribord



# 3-SÉCURITÉ



Les quatre pompes sont visibles et pilotables :

- Directement depuis les sorties BLOC 9 (4);
- Sur le tableau de commande 10 fonction (5);
- Depuis l'écran Scheiber / Navicolor (6).

En cas d'anomalie sur le réseau Scheiber, il est possible de forcer directement la sortie du bloc 9 avec un fusible derrière le panneau.

# 3-SÉCURITÉ

Et d'un système d'assèchement manuel, équipé de quatre pompes.

Chaque circuit est constitué :

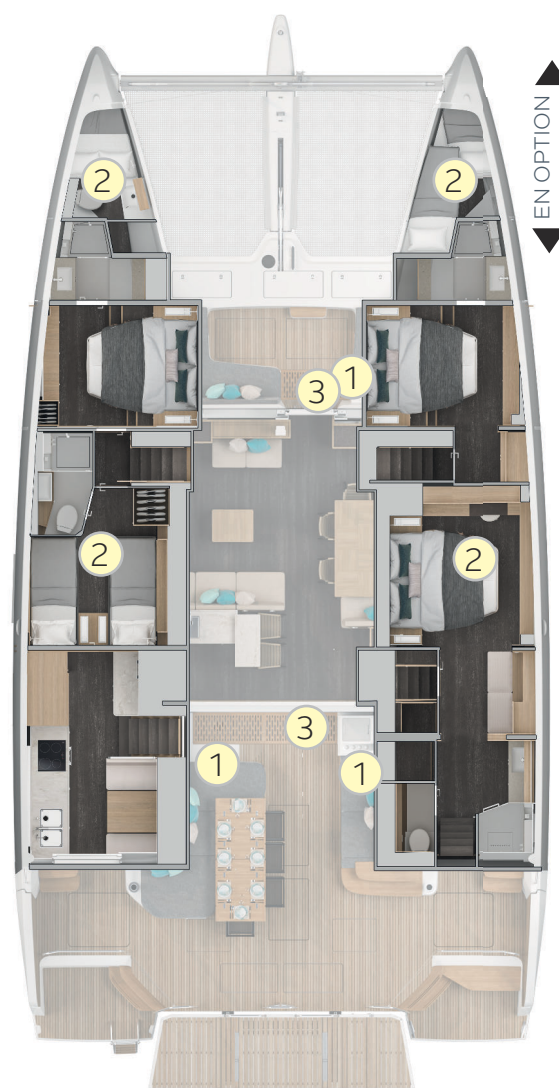
- d'une crépine (2) positionnée dans le puisard située sous les planchers de chaque flotteur et au fond de chaque pointe avant ;
- de trois pompes manuelles avec sa bringuebale (1)(3).

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

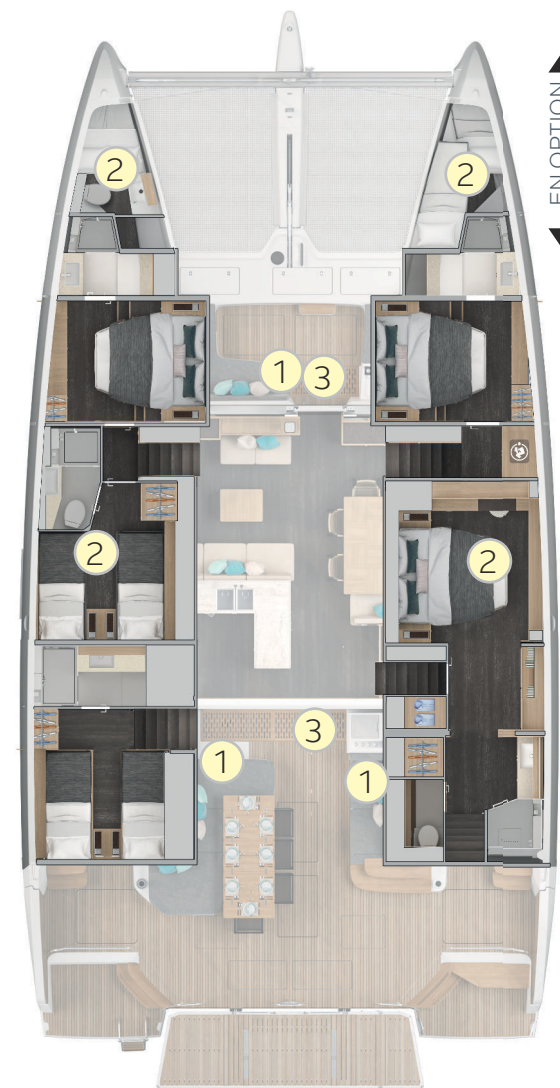
- 1 Pompes manuelles  
2 Crépine  
3 Bringuebale



1



Version 4 cabines, 4 toilettes, cuisine en bas



Version 5 cabines, 5 toilettes, cuisine en haut

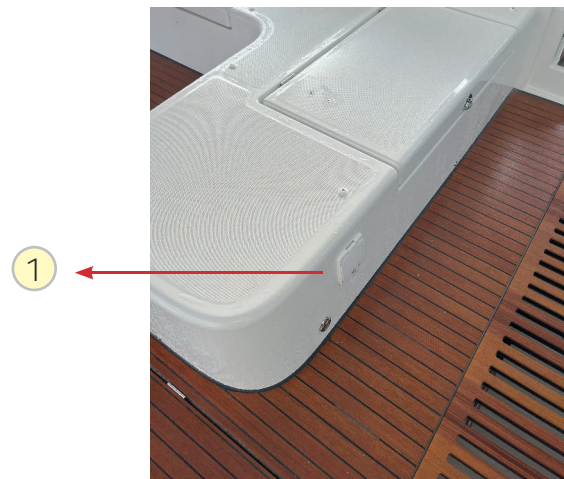
# 3-SÉCURITÉ

Cockpit arrière

Flotteur bâbord



2



1

Cockpit arrière

Flotteur tribord



2



1



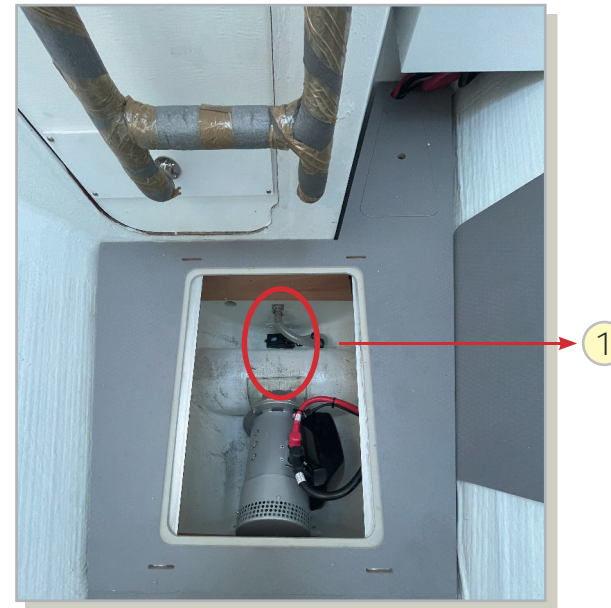
3

# 3-SÉCURITÉ

Cockpit avant

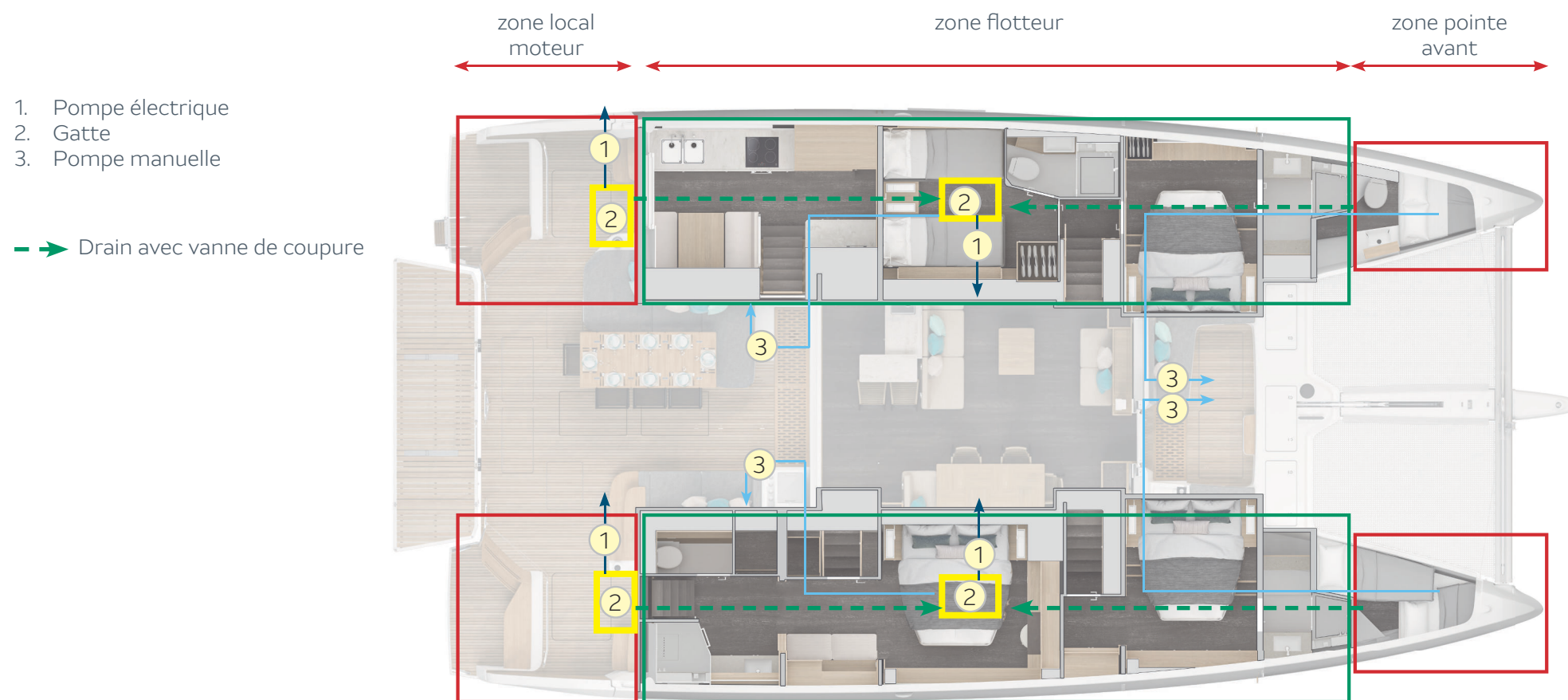


Soute bâbord aménagée



Soute tribord - standard sans l'option aménagement

## Schéma de principe



# 3-SÉCURITÉ

## 3.2 Envahissement et stabilité

### 3.2.4 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 et du flybridge ;
- 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

### 3.2.5 Redressement après chavirage

Conformément au procès-verbal de stabilité, 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-SÉCURITÉ

# 3-SÉCURITÉ

## 3.3 Équipements de sécurité

### 3.3.1 Généralités

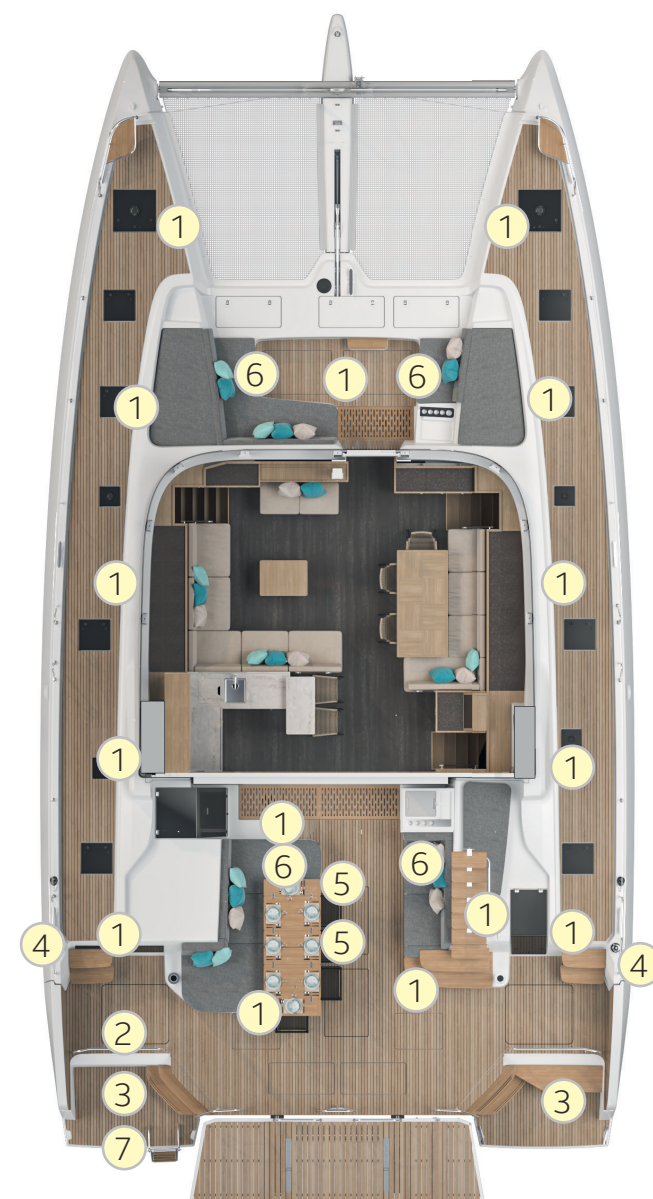
- Ce paragraphe concerne la localisation des équipements de secours (à compléter si vous le souhaitez avec vos propres équipements additionnels).



#### 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	Échelle de remontée à bord	19	.....
8	.....	20	.....
9	.....	21	.....
10	.....	22	.....
11	.....	23	.....
12	.....	24	.....



# 3-SÉCURITÉ

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-SÉCURITÉ

## 3.3 Équipements de sécurité

### 3.3.1 Emplacement des radeaux de survie



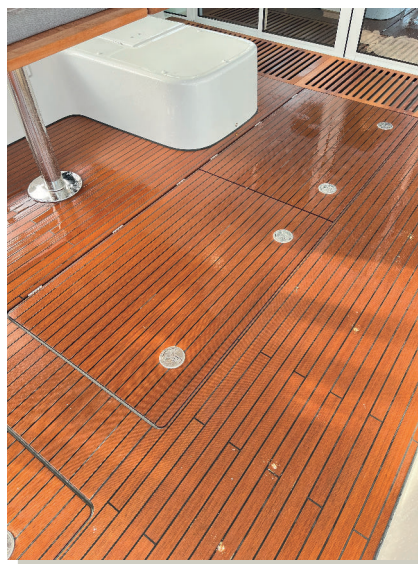
#### AVERTISSEMENT

- 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 Équipements de sécurité

### 3.3.1 Barre franche de secours

Le bateau est équipé 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 autour de l'axe transverse (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) ;
- Après avoir utilisé le by-pass, remettre le safran dans l'axe et contrôler visuellement que le rudder sur l'afficheur pilote soit le même bâbord et tribord.



#### AVIS

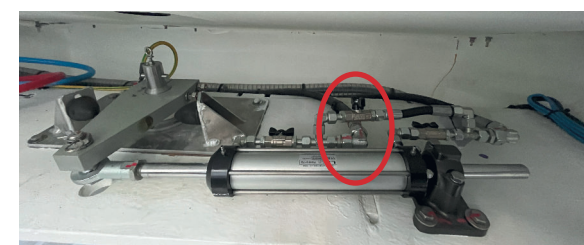
Le fluide hydraulique doit être ininflammable ou avoir un point d'éclair d'au moins 157 °C (huile type VHM 32).



1



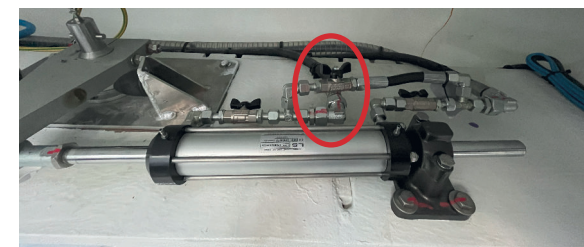
3



Position standard

4

Position by-pass

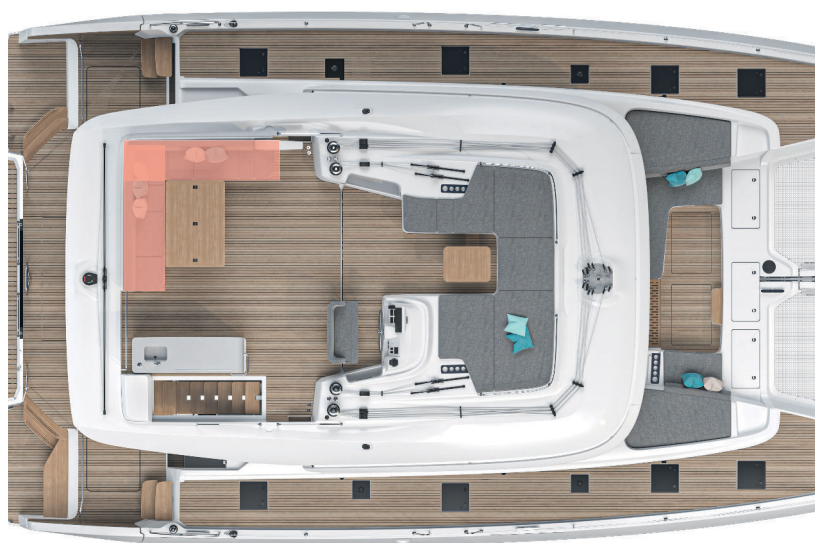


# 3-SÉCURITÉ

## 3.3 Équipements de sécurité

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

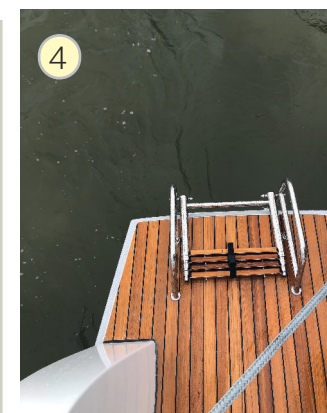
- Sur les zones hachurées en rouge, il est interdit de se tenir debout en navigation.



#### AVIS

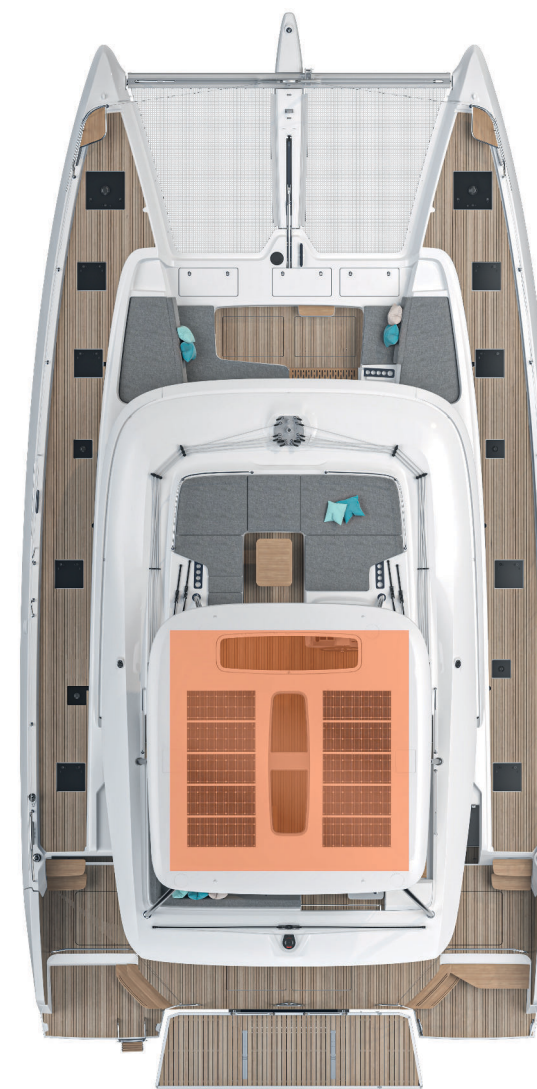
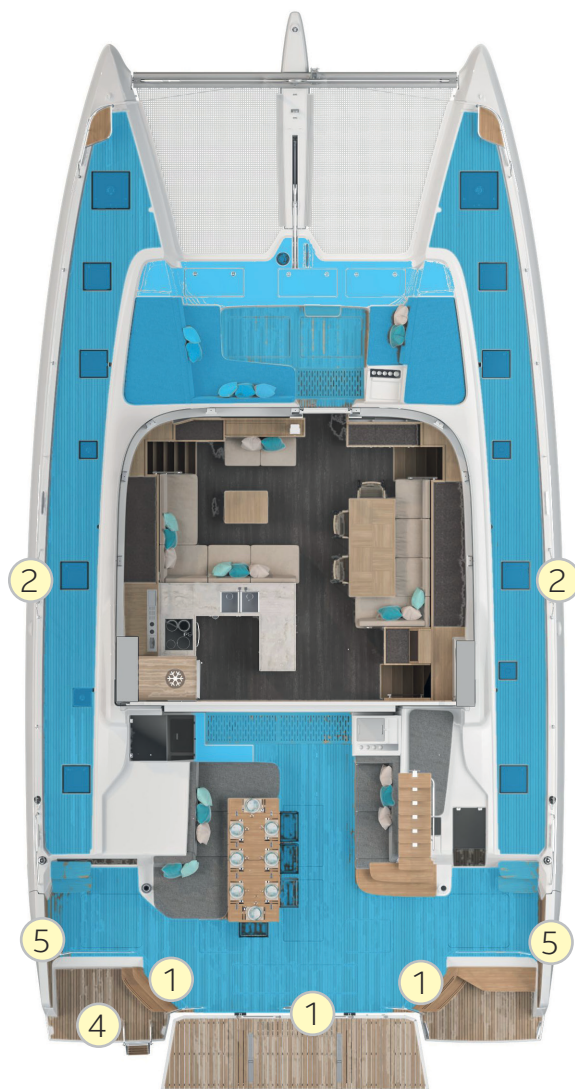
Vérifier les filières régulièrement :  
Pour les filières métalliques, surveillez la corrosion surtout aux points de liaison.  
Pour les filières synthétiques, changez-les dès l'apparition de signes d'usure dus au ragoage ou aux UV.

- 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), les portes de coupés (2) et les pavois arrière en option (3) doivent être fermés en navigation. Concernant les pavois arrière, en cas de démarrage des moteurs et si ils ne sont pas verrouillés, un voyant au poste de barre s'allume.
- Une échelle dépliable se trouve dans la jupe bâbord afin de remonter à bord. (4)



# 3-SÉCURITÉ

-  zone de travail sécurisé
-  zone de travail potentiellement plus dangereuse



# 3-SÉCURITÉ

## 3.3 Équipement 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 du bateau, par courtoisie et par mesure de sécurité pour vous-même et pour autrui. Respecter les zones de limitation de la vitesse ;
- Éviter les manœuvres brusques à pleine vitesse ;
- Assurez-vous de toujours disposer d'une distance suffisante pour vous arrêter ou manœuvrer si nécessaire afin d'éviter une collision ;
- 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.

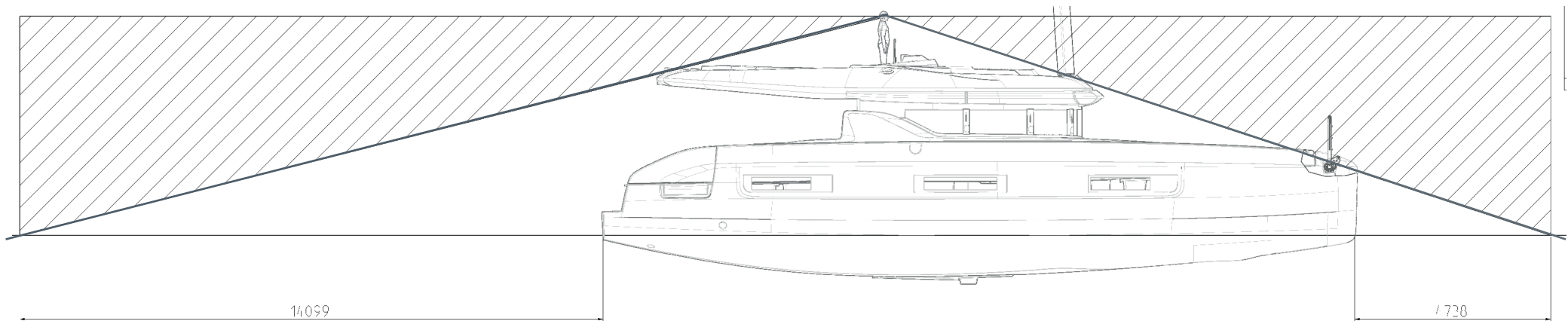
## 3.3 Équipement de sécurité

### 3.3.4 Champ de visibilité au niveau du poste de pilotage

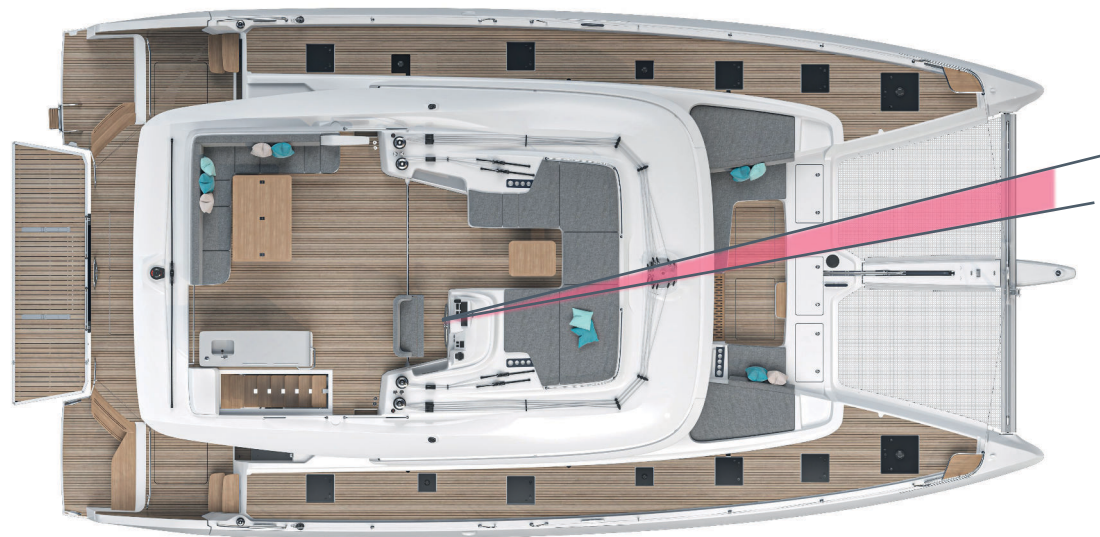
La visibilité à partir du poste de pilotage peut être obstruée du fait des angles importants de l'assiette du navire ou en raison d'autres facteurs causés par une ou plusieurs des conditions suivantes :

- 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 à la voile, sous génois/trinquette, 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.



**ATTENTION**  
LE PILOTAGE ET LA VEILLE DOIVENT ETRE  
EFFECTUES DEPUIS LE POSTE DE BARRE  
SITUE SUR LE FLYBRIDGE.

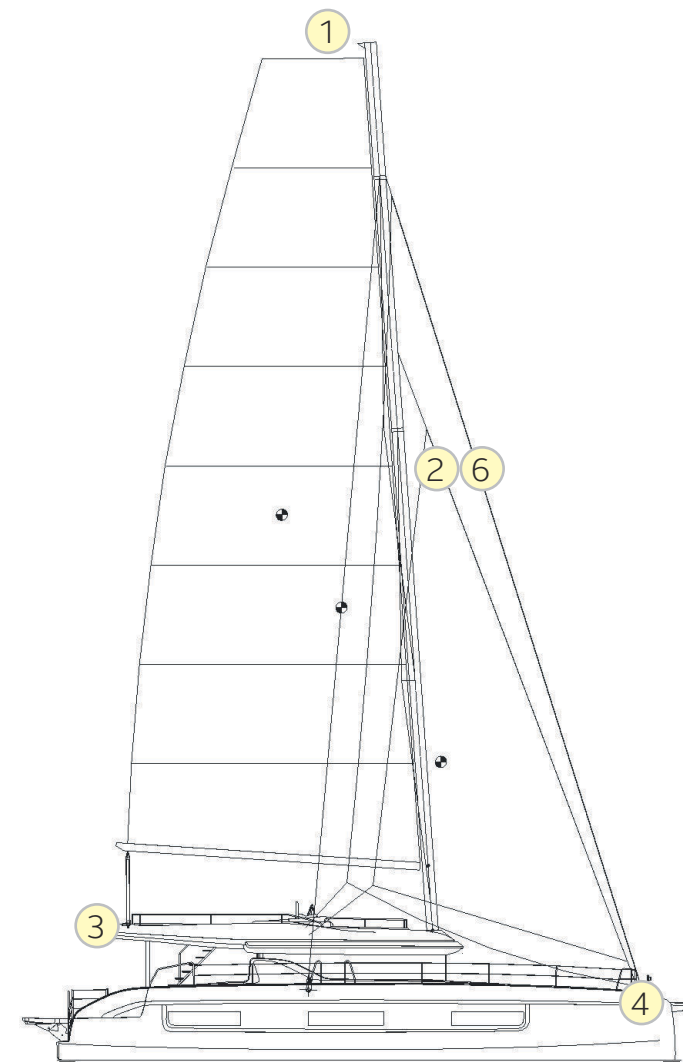
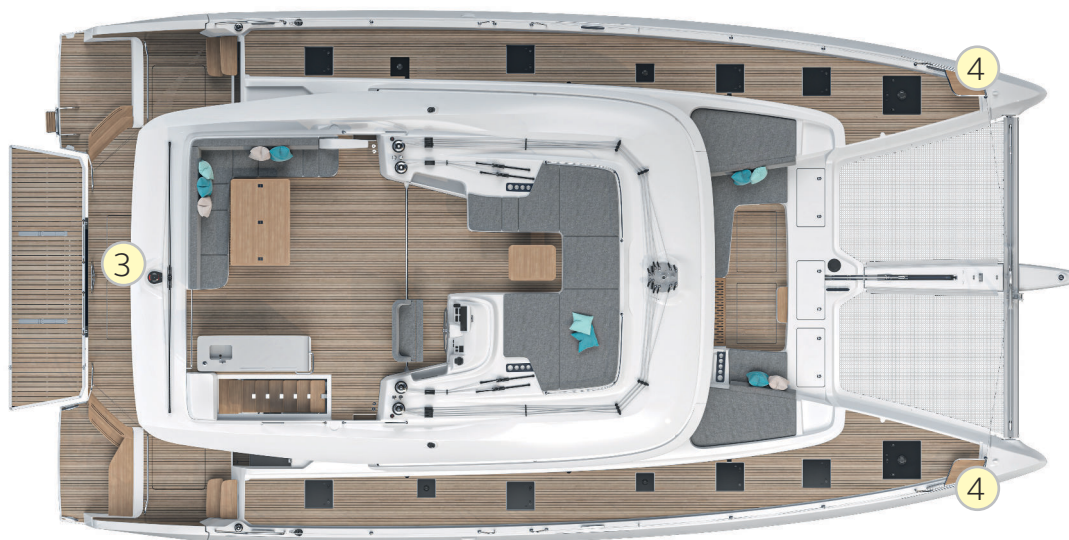


# 3-SÉCURITÉ

## 3.3 Équipement de sécurité

### 3.3.5 Feux de navigation

Pour le détail du câblage des feux de navigation, se rapporter aux annexes.



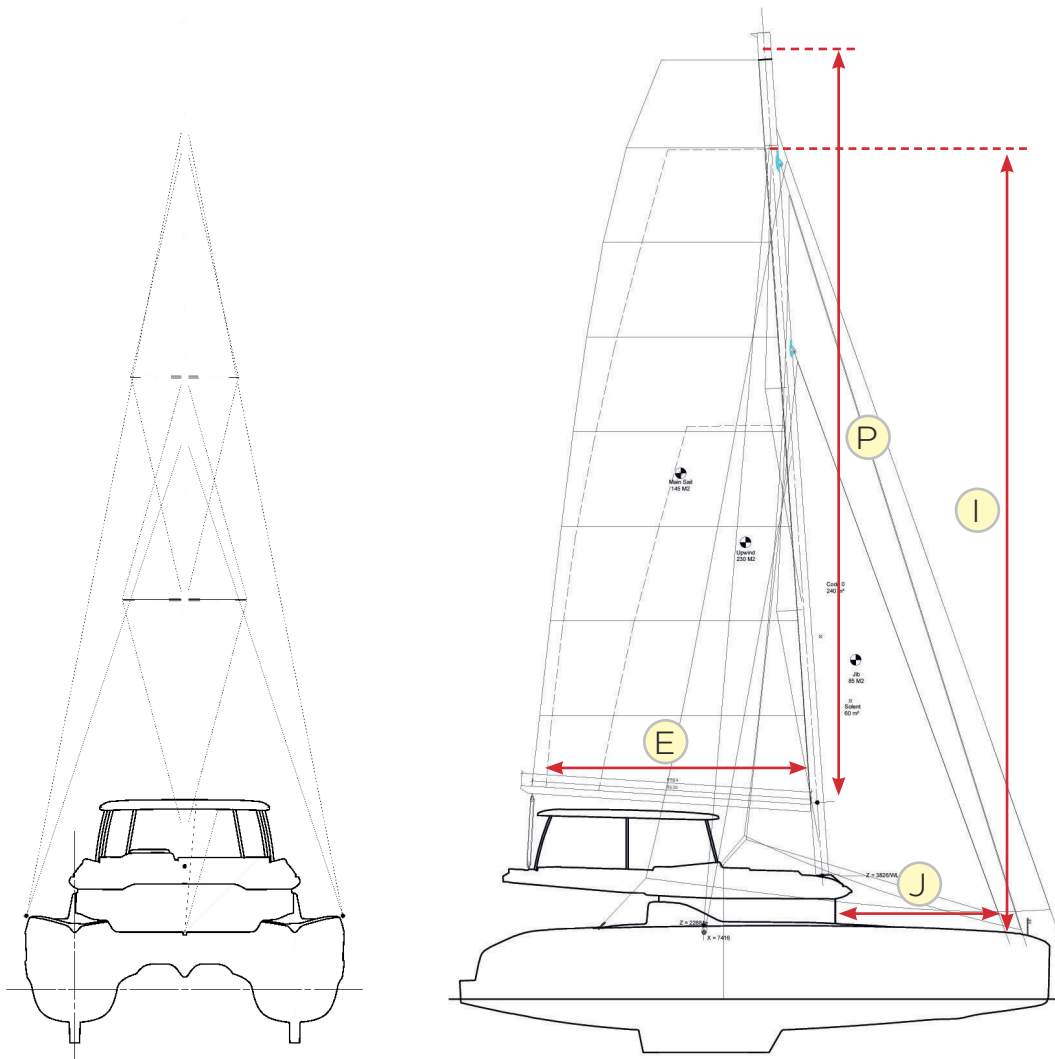
En cas de panne, remplacer les feux de navigation par les références ci-dessus ou des feux de caractéristiques équivalentes.

1. Feu de tête de mât / mouillage  
(HELLA MARINE 2LT 980 910 157)
2. Feu de hune  
(HELLA MARINE 2LT 998 504 057)
3. Feu de poupe  
(SCI FEU NAV PPE 12V-24V LED in SCI)
4. Feux de navigation  
(Hella marine réf 2LT 980 620-911)
5. Tableau de contrôle sur la façade de la descente tribord
6. Projecteur de pont



# 4-VOILURE ET GRÉEMENT

## 4.1 Caractéristiques de la voilure



Grand-voile lattée (standard)	135 m <sup>2</sup>
Grand-voile à corne (en option)	143 m <sup>2</sup>
Génois sur enrouleur (standard et option)	87 m <sup>2</sup>
Trinquette sur enrouleur (en option)	58 m <sup>2</sup>
Code 0 (en option)	160 m <sup>2</sup>
Spi asymétrique (en option)	310 m <sup>2</sup>
I	22,10 m
J	6,10 m
P	23,10 m
E	8,63 m

# 4-VOILURE ET GRÉEMENT

## 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, bouts de manœuvres, drisses, écoutes, amarres, etc. :

- Changez-les dès l'apparition de signes de ragage ou d'usure ;
- Vérifiez tous les ans, l'ensemble et remplacez-les en cas d'usure.

### PRÉCONISATION DE REMPLACEMENT DU GRÉEMENT DORMANT

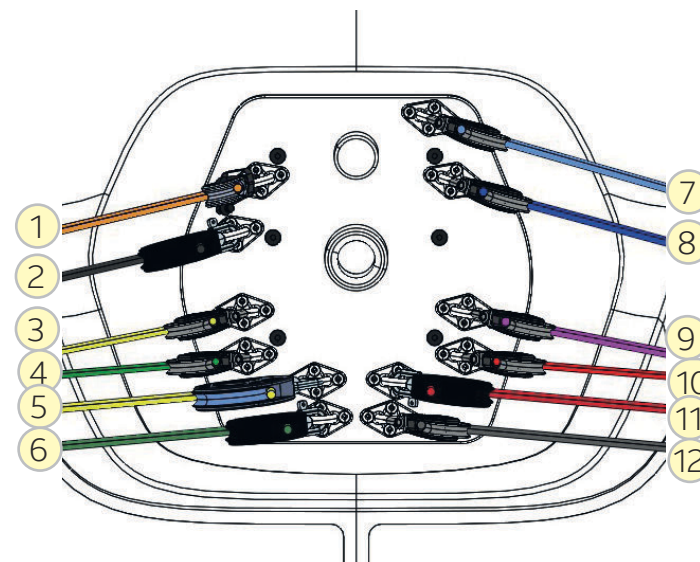
- **Rods** : tous les 5 ans ou tous les 40 000 milles nautiques.  
Changement complet (Rod + pièces) tous les 10 ans ou tous les 80 000 milles avec réglage du mât par des personnes agréées.
- **Kevlar** : tous les 6 ans ou tous les 35 000 milles nautiques.  
A remplacer immédiatement si la fibre est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



#### AVIS

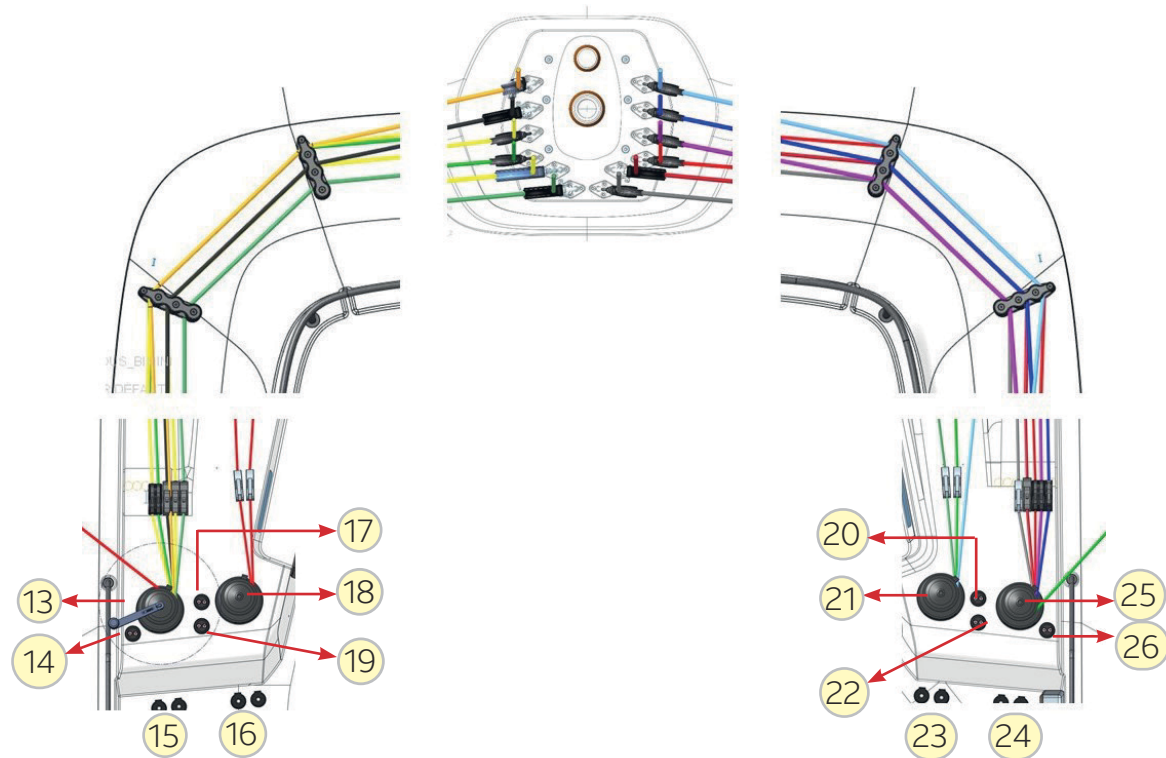
Vérifier le gréement dormant et courant régulièrement et au moins une fois par an.

## 4.3 Plan de pont



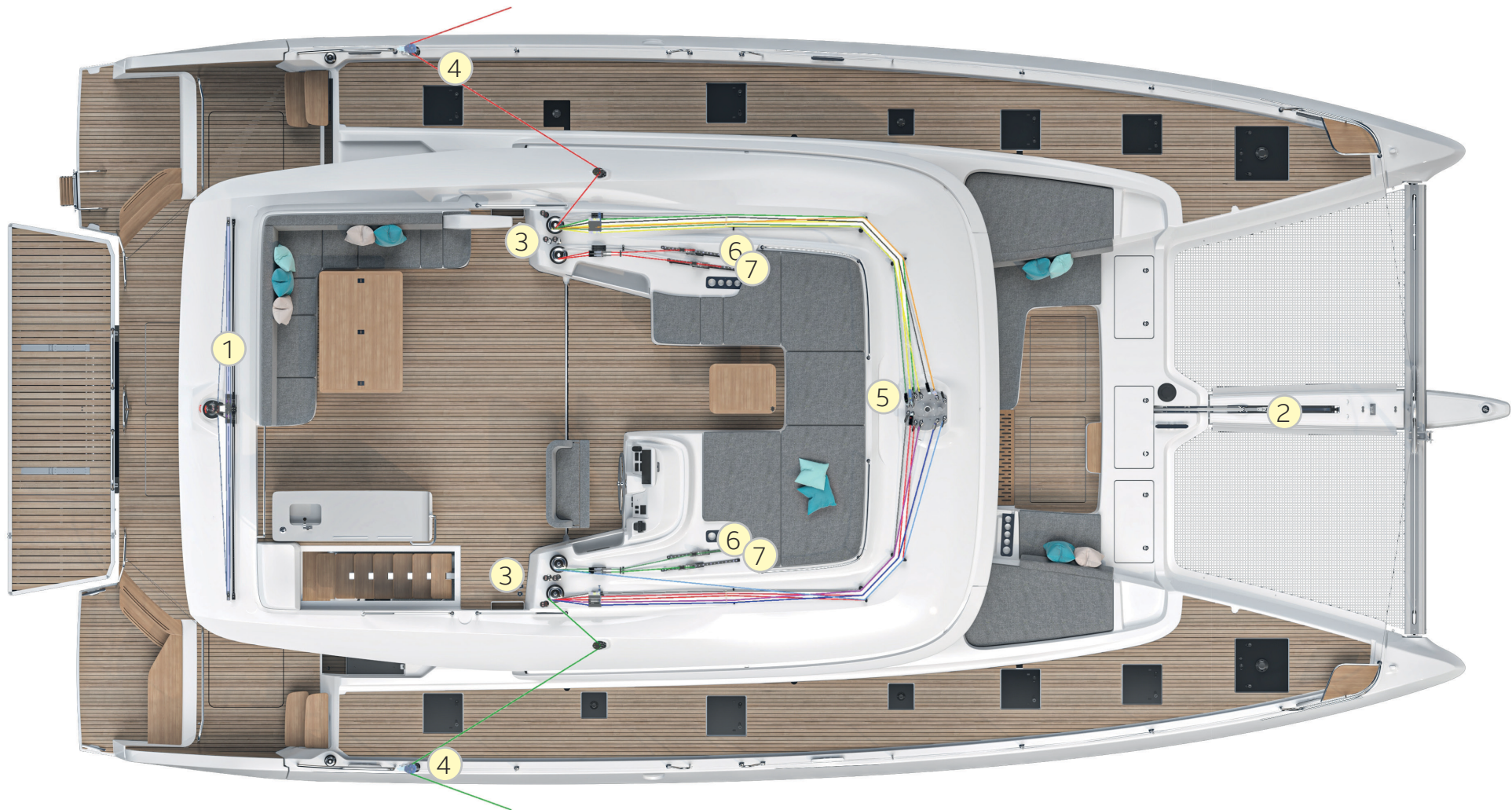
1. Hissage voiles d'avant
2. Drisse grand-voile
3. Amure ris 2
4. Amure ris 1
5. Bosse de ris 2
6. Bosse de ris 1
7. Drisse d'homme
8. Drisse de spi (en option)
9. Balancine
10. Amure ris 3
11. Bosse de ris 3
12. Écoute de grand-voile

# 4-VOILURE ET GRÉEMENT



13. Winch 1
14. Contacteur de l'enrouleur électrique du Code 0 (en option)
15. Contacteurs du winch 1 électrique (en option)
16. Contacteurs du winch 2 électrique (en option)
17. Contacteur de l'enrouleur électrique de génois
18. Winch 2
19. Contacteur de l'enrouleur électrique de trinquette (en option)
20. Contacteur de l'enrouleur électrique de génois
21. Winch3
22. Contacteur de l'enrouleur électrique de trinquette (en option)
23. Contacteurs du winch 3 électrique (en option)
24. Contacteurs du winch 4 électrique (en option)
25. Winch 4
26. Contacteur du line-driver électrique chariot de grand-voile

# 4-VOILURE ET GRÉEMENT

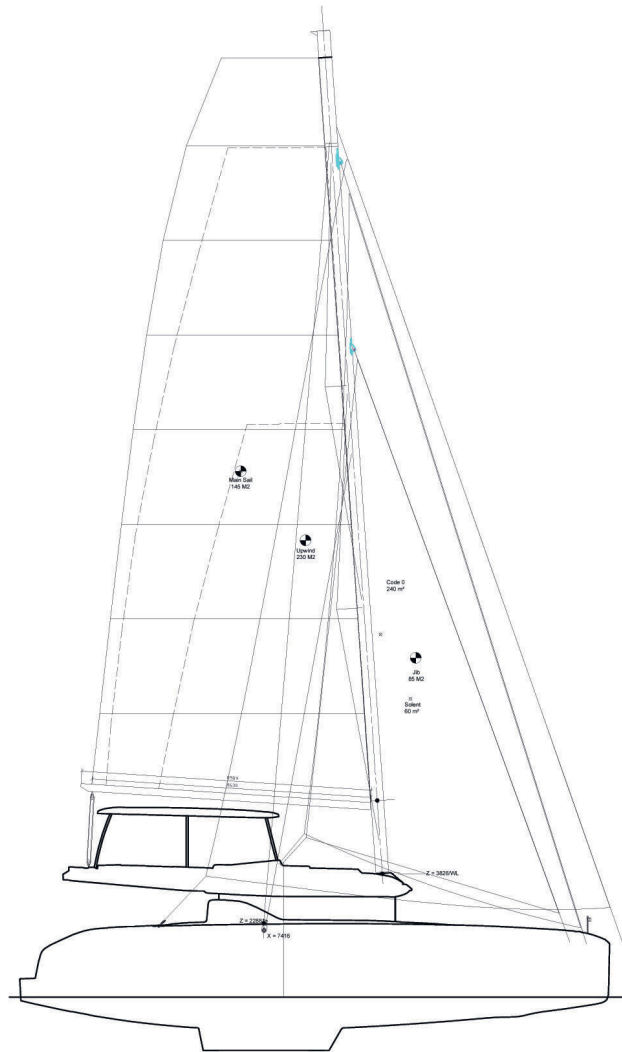


# 4-VOILURE ET GRÉEMENT

1. Chariot grand voile, line-driver, écoutes de grand-voile
2. Rostre et poutre de compression
3. Winchs de manœuvres
4. Circuit écoutes de Spi / Code 0 (en option)
5. Ensemble pied de mât
6. Chariot et écoutes de génois
7. Chariot et écoutes de trinquette (en option)

# 4-VOILURE ET GRÉEMENT

## 4.4 Réduction de voile



### ATTENTION

Tout réglage différent de ces préconisations peut entraîner la rupture du mât.  
**EN PARTICULIER, LE GÉNOIS 100% AVEC 2 RIS DANS LA GRAND-VOILE EST A PROSCRIRE IMPÉRATIVEMENT.**

- Utilisation du spi asymétrique. Ne pas utiliser cette voile au-delà de 16 nœuds AWS.
- Utilisation du code 0. Ne pas utiliser cette voile au-delà de 16 nœuds AWS.

### AVEC OPTION TRINQUETTE

Apparent Wind Angle   AWA : 30-70°				Apparent Wind Angle   AWA > 70° # or AWA : 30-70° with $\omega \geq 2m$			
Apparent Wind Speed   AWS (Knots)	Main	Jib	Code 0	Apparent Wind Speed   AWS (Knots)	Main	Jib	Code 0
0-10	Full	0%	Full	# 0-16	Full	0%	Full
0-26	Full	Full	0%	# 0-16	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	Reef 3	60% *	0%
40-45	Reef 2	40% ***	0%	# 34-38	Reef 3	40% **	0%
45-55	Reef 3	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%

It is forbidden to sail with front sail only including spinnaker, excluded stormjib  
 Never sail upwind under Code 0 with TWS exceeding 10 knots  
 Standing rigging loads must be checked every year

### SANS OPTION TRINQUETTE

Apparent Wind Angle   AWA : 30-70°				Apparent Wind Angle   AWA > 70° # or AWA : 30-70° with $\omega \geq 2m$			
Apparent Wind Speed   AWS (Knots)	Main	Jib	Code 0	Apparent Wind Speed   AWS (Knots)	Main	Jib	Code 0
0-10	Full	Full	Full	# 0-16	Full	0%	Full
0-26	Full	Full	0%	# 0-10	Full	0%	Full
26-31	Reef 1	Full	0%	# 20-24	Full	Full	0%
31-36	Reef 1	75% *	0%	# 24-30	Reef 1	Full	0%
36-40	Reef 2	60% *	0%	# 30-34	Reef 2	75% *	0%
40-45	Reef 2	40% *	0%	# 34-38	Reef 3   0%*	60%	0%
45-55	Reef 3   0%*	0	0%	# 38-50	Reef 3   0%*	40%	0%
> 55	0	0	0%	> 50	0%	0%	0%

\* 0% IF MAINSAIL WITH 2 REEFS

It is forbidden to sail with front sail only including spinnaker, excluded stormjib  
 Never sail upwind under Code 0 with TWS exceeding 10 knots  
 Standing rigging loads must be checked every year

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.



### AVERTISSEMENT

L'écoute de grand-voile est équipée d'un fusible afin d'éviter les surcharges.

# 5-SYSTÈMES 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 coupe batterie de démarrage sur ON
- Tourner le coupe batterie de service sur ON
- Tourner le coupe batterie propulseur avant sur ON (en option)
- Tourner le coupe-circuit propulseur sur ON (en option)
- 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).



### AVERTISSEMENT

Au moteur, installer la retenue de bôme.

# 5-SYSTÈMES 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.



# 5-SYSTÈMES DE MISE EN ROUTE



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.

1. Ecran de navigation multifonction
2. VHF
3. Clavier multifonctions pour la gestion des éclairages extérieurs
4. Commande audio (en option)
5. Compas
6. Commandes moteurs
7. Afficheur moteur
8. Commande guindeau
9. Commande propulseur d'étrave (en option)
10. Prise USB
11. Démarrage moteurs
12. Voyant d'alarme si le pavois est non verrouillé (vérin de verrouillage enclenché).

# 6-MOTORISATION

## 6.1 Réservoirs

Un réservoir gazole de 650 L en aluminium (1), équipé de vannes de coupure, se situe sous les planchers de chaque flotteur.

La tirette de coupure des alimentations gazole se trouve sous le plancher du carré, dans le poste d'abandon (2), comme expliqué au paragraphe [3.1.5 extincteurs fixes](#).

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

Le remplissage s'effectue au niveau du cockpit arrière. Chaque réservoir possède un nable dédié (4). Il n'y a pas de transfert entre les deux réservoirs.

Dans le cadre de l'option générateur : une vanne de sélection de réservoir est située sous le plancher en arrière du réservoir bâbord (5).

La vanne est pilotable depuis l'écran Scheiber / Navicolor, depuis la page des réservoirs gazole. Il doit y avoir le contact du générateur pour procéder à la sélection du réservoir.

Un filtre gazole se trouve dans chaque compartiment moteur sur le moteur (6). Pour l'option générateur, le filtre gazole se trouve sous le support du générateur (7).

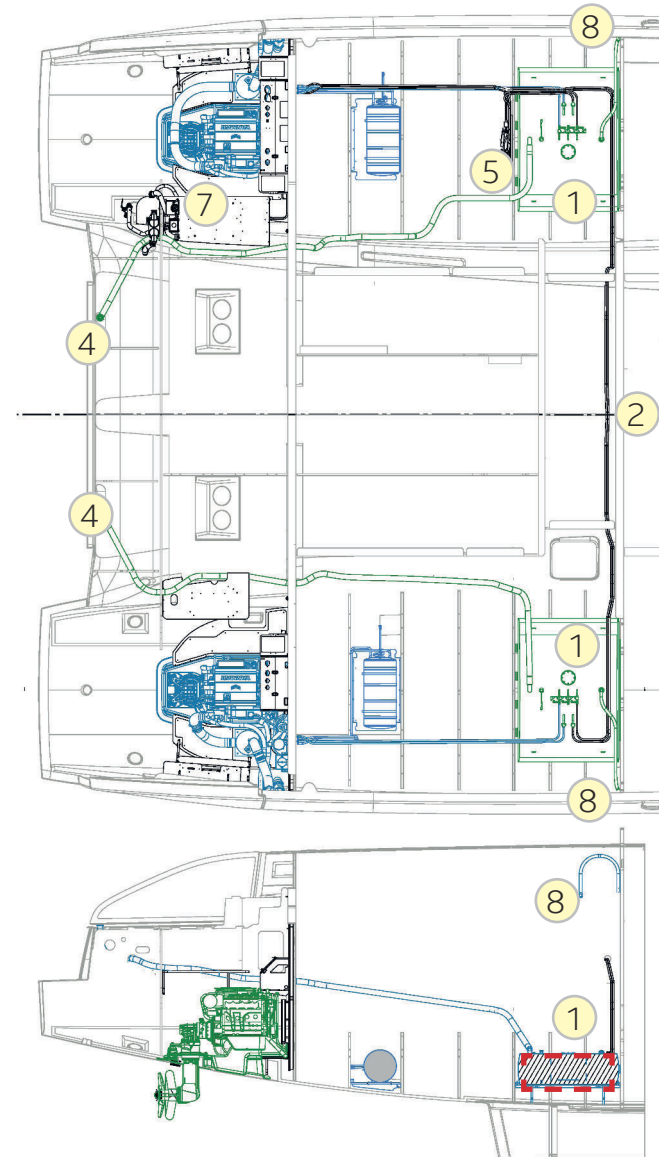


### AVERTISSEMENT

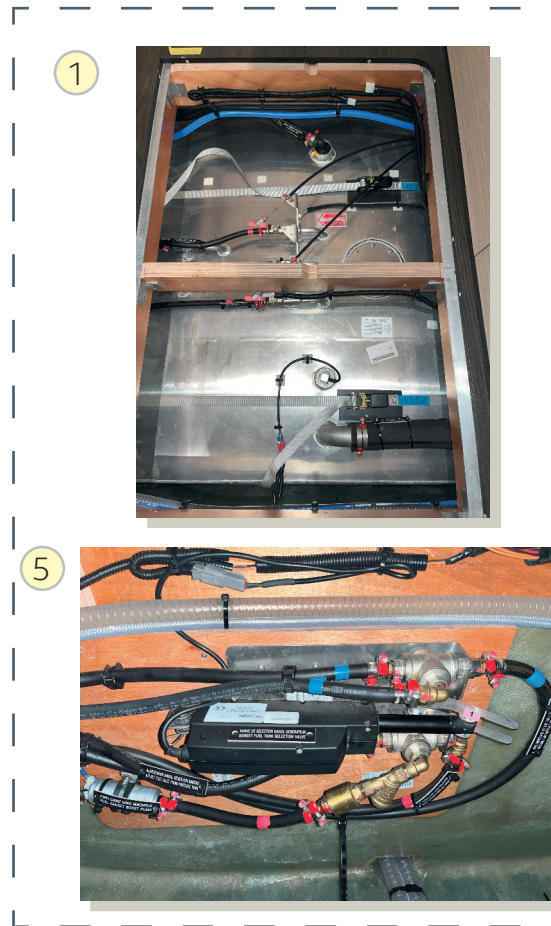
Les réservoirs peuvent avoir une zone impompable liée à l'assiette et au chargement du navire ou aux conceptions des pi-quages d'aspiration.

Il est recommandé de conserver une réserve de 20 %.

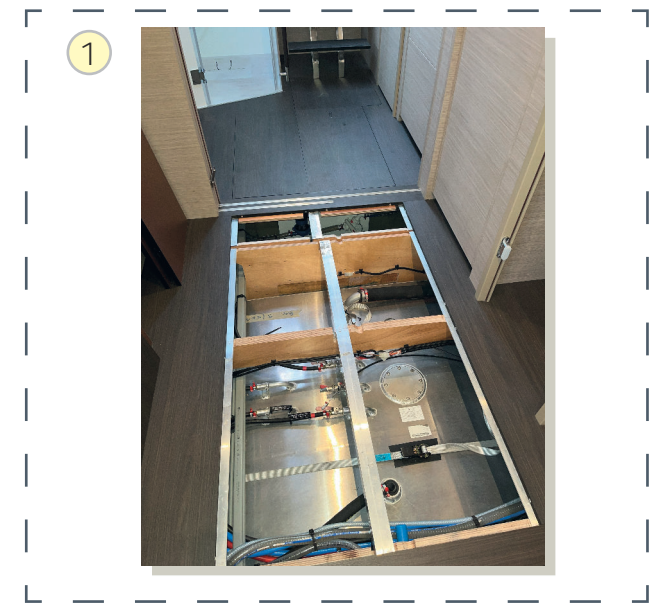
- 1 Réservoir
- 2 Poste d'abandon
- 3 Ecran Scheiber / Navicolor descente tribord
- 4 Nable
- 5 Électro-vanne de sélection pour générateur
- 6 Filtre GO moteur
- 7 Filtre GO générateur
- 8 Événements GO



# 6-MOTORISATION

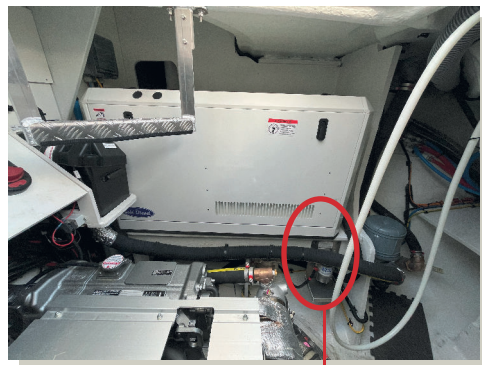


FLOTTEUR BÂBORD

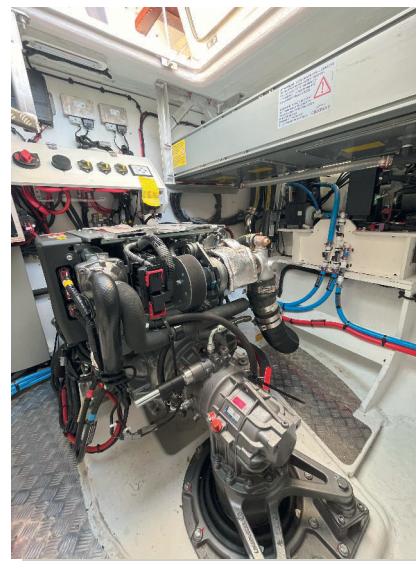


FLOTTEUR TRIBORD

# 6-MOTORISATION



7



6



6



7



LOCAL MOTEUR BÂBORD

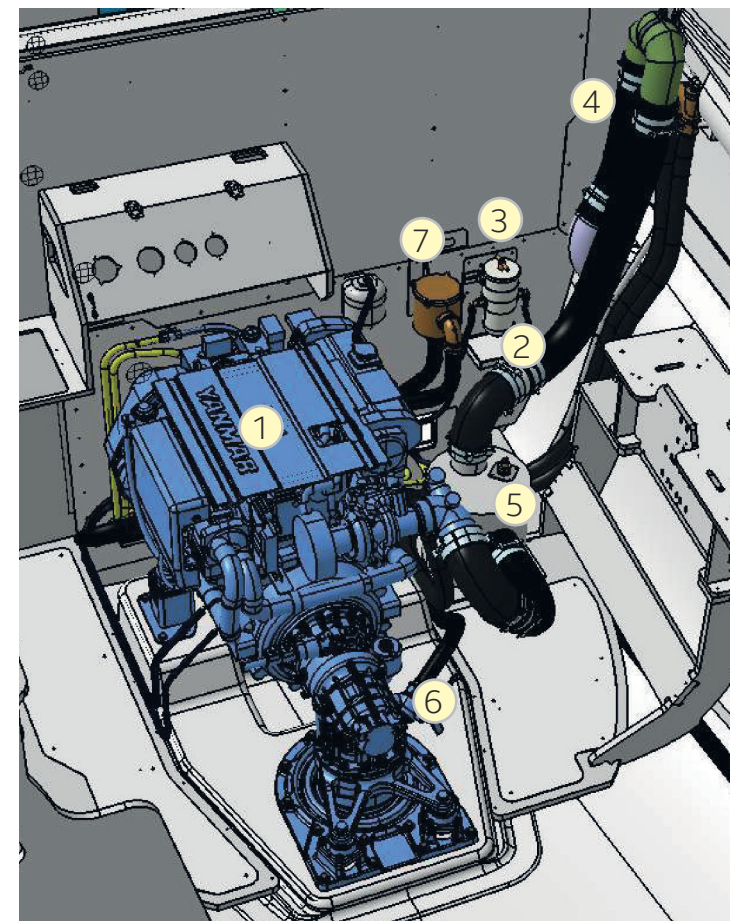
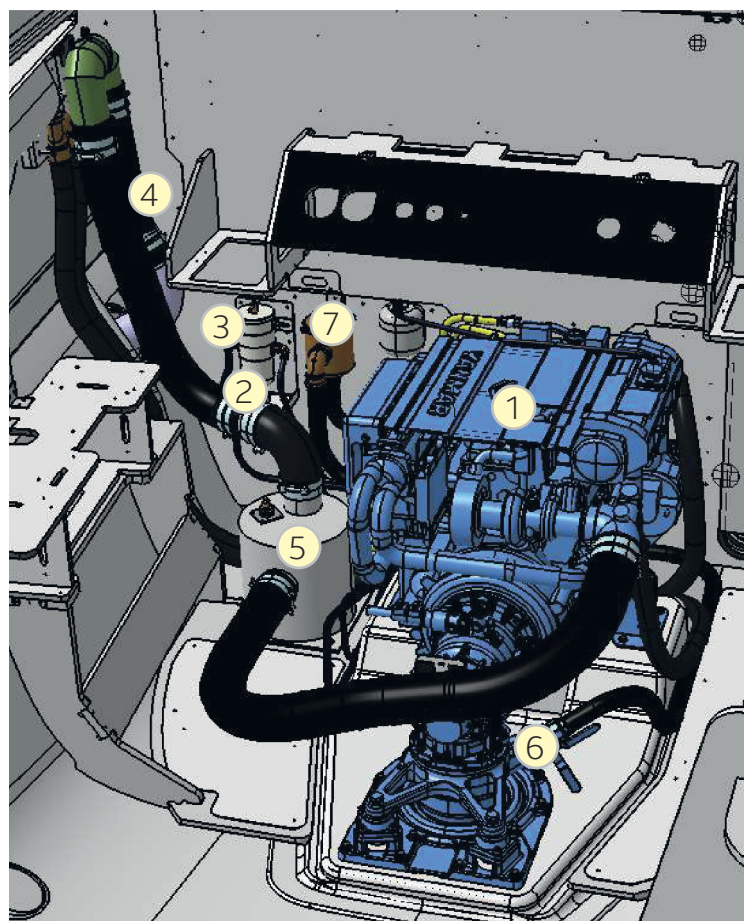
LOCAL MOTEUR TRIBORD

# 6-MOTORISATION

## 6.2 Version diesel Yanmar 4LV150 avec embase sail drive SD15 ZF

- 1 Moteur diesel Yanmar 4LV150
- 2 Arrivée GO
- 3 Filtre GO
- 4 Échappement moteur
- 5 Pot à eau
- 6 Prise eau de mer
- 7 Filtre eau de mer

LOCAL MOTEUR BÂBORD LOCAL MOTEUR TRIBORD



# 6-MOTORISATION

## 6.3 Conseils d'utilisation



### AVERTISSEMENT

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



### AVERTISSEMENT

Éviter 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 dus 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. Éviter 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.

Les deux compartiments moteur sont équipés d'un système fixe d'extincteurs dont le déclenchement se fait à distance depuis le plancher du carré (voir §3.1.5). Il est nécessaire de ventiler le compartiment moteur après déclenchement.



### AVERTISSEMENT

Ne pas entreposer d'équipements contenant de l'essence dans des compartiments non prévus à cet effet. En l'absence de compartiment correctement ventilé, ces équipements sont à stocker sur le pont.



## 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 que les tuyaux initiaux.

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

# 6-MOTORISATION

## 6.4 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-MOTORISATION

## 6.5 Propulseur d'étrave (en option)

En option, le propulseur d'étrave se situe sur la coque tribord avant :  
SIDE POWER SE210 / 250 TC 24 V.

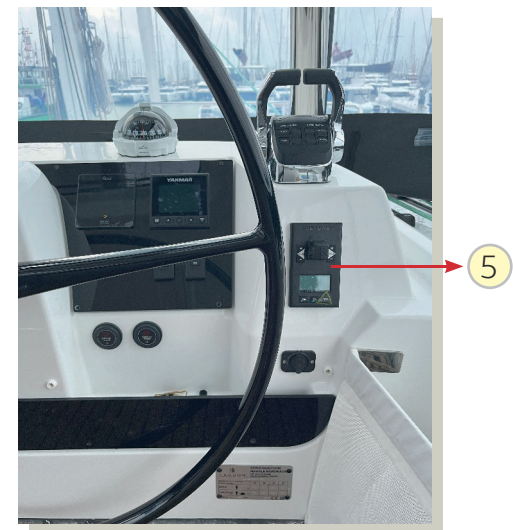
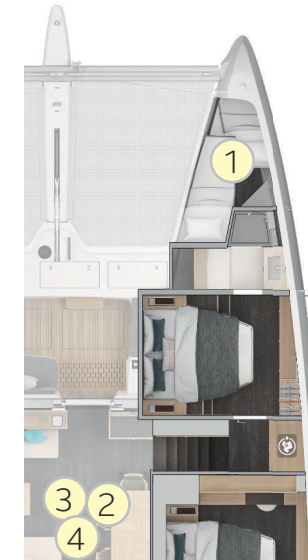
### Mise en service

- Actionner le coupe-circuit en position ON (2) dans le compartiment technique avant.
- Le parc batterie dédié est situé sous le plancher de la nacelle. La tension du parc est visible sur l'écran Scheiber / Navicolor.
- Utiliser le joystick du poste de commande situé au flybridge (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.

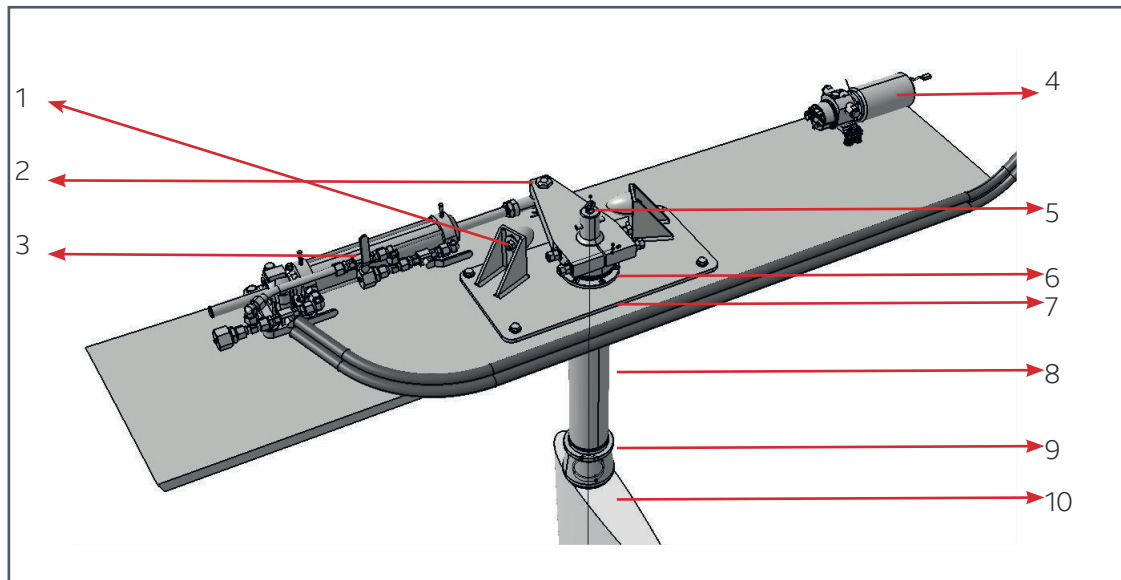


- 1 Propulseur d'étrave
- 2 Coupe-circuit
- 3 Chargeur de batterie
- 4 Parc batterie
- 5 Joystick au poste commande

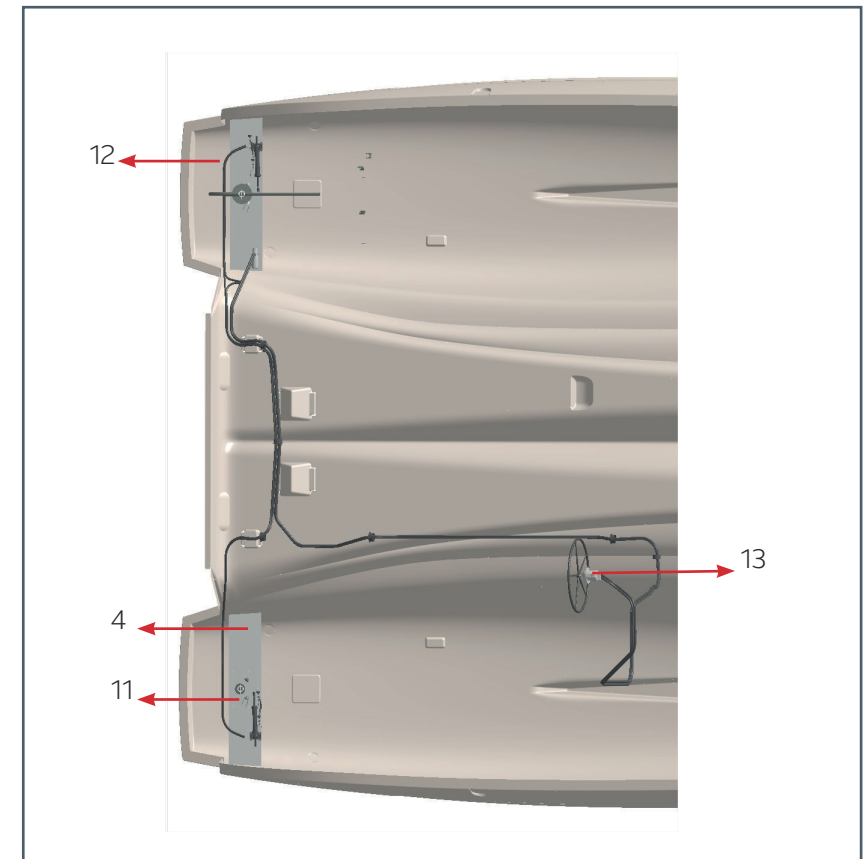


# 7-SYSTÈME DE DIRECTION

## 7.1 Implantation générale



- 1 Butées de barre
- 2 Axe de palonnier
- 3 Vérin hydraulique VHM50 DTP avec by-pass
- 4 Pompe pilote auto (à tribord uniquement)
- 5 Vis à œil 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 Pompe de barre

# 7-SYSTÈME 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

- Surveiller qu'il n'y a pas de fuite au niveau des raccords et sur tout le circuit en général.
- Vérifier que le niveau d'huile de la pompe est rempli (moyeu de barre)
- 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.

# 8-SYSTÈMES ÉLECTRIQUES

## 8.1 Circuits électriques : avertissements et recommandations 24 V / 230 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-SYSTÈMES ÉLECTRIQUES



## **DANGER**

### **RISQUE DE CHOC ELECTRIQUE**

Éviter 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.).

Éviter 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-SYSTÈMES ÉLECTRIQUES



## 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 l'arrêt, se reporter aux paragraphes 5.3 Puissance et 5.4 Vérifications.

# 8-SYSTÈMES ÉLECTRIQUES

## 8.4 Démarrage de secours

En cas de détérioration d'une des batteries de démarrage moteur, un système de couplage des batteries 12 V de démarrage bâbord / tribord est disponible.

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.

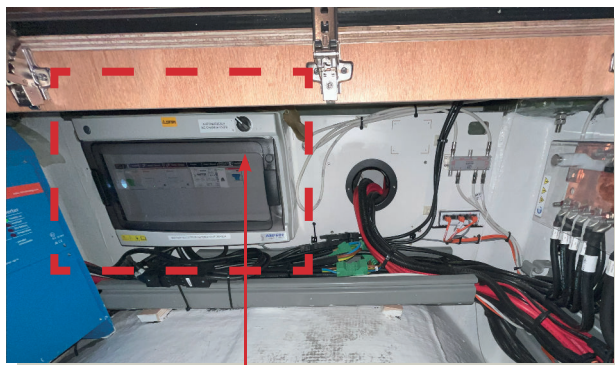
Note : dans la configuration normale, les batteries 12 V de démarrage des moteurs seront alors rechargées par les alternateurs 12 V des moteurs.  
Il est également possible de recharger les batteries via un chargeur 230 V / 12 V.

# 8-SYSTÈMES ÉLECTRIQUES

## 8.5 Principe général : AC / DC



AVERTISSEMENT  
Électroménager en 50 Hz



L'interrupteur sur le haut du coffret permet de couper la fonction automatique du sélecteur de source. En effet, si l'interrupteur est en position 1 alors le sélecteur priorise l'alimentation du bus confort et cuisine sur le générateur ou le quai si ils sont alimentés.

Les plans complets de l'installation électrique sont fournis en annexe.



# 8-SYSTÈMES ÉLECTRIQUES

## STANDARD

### PACK ESSENTIAL

### OPTIONS

### CONVERTISSEUR SUPPLÉMENTAIRE

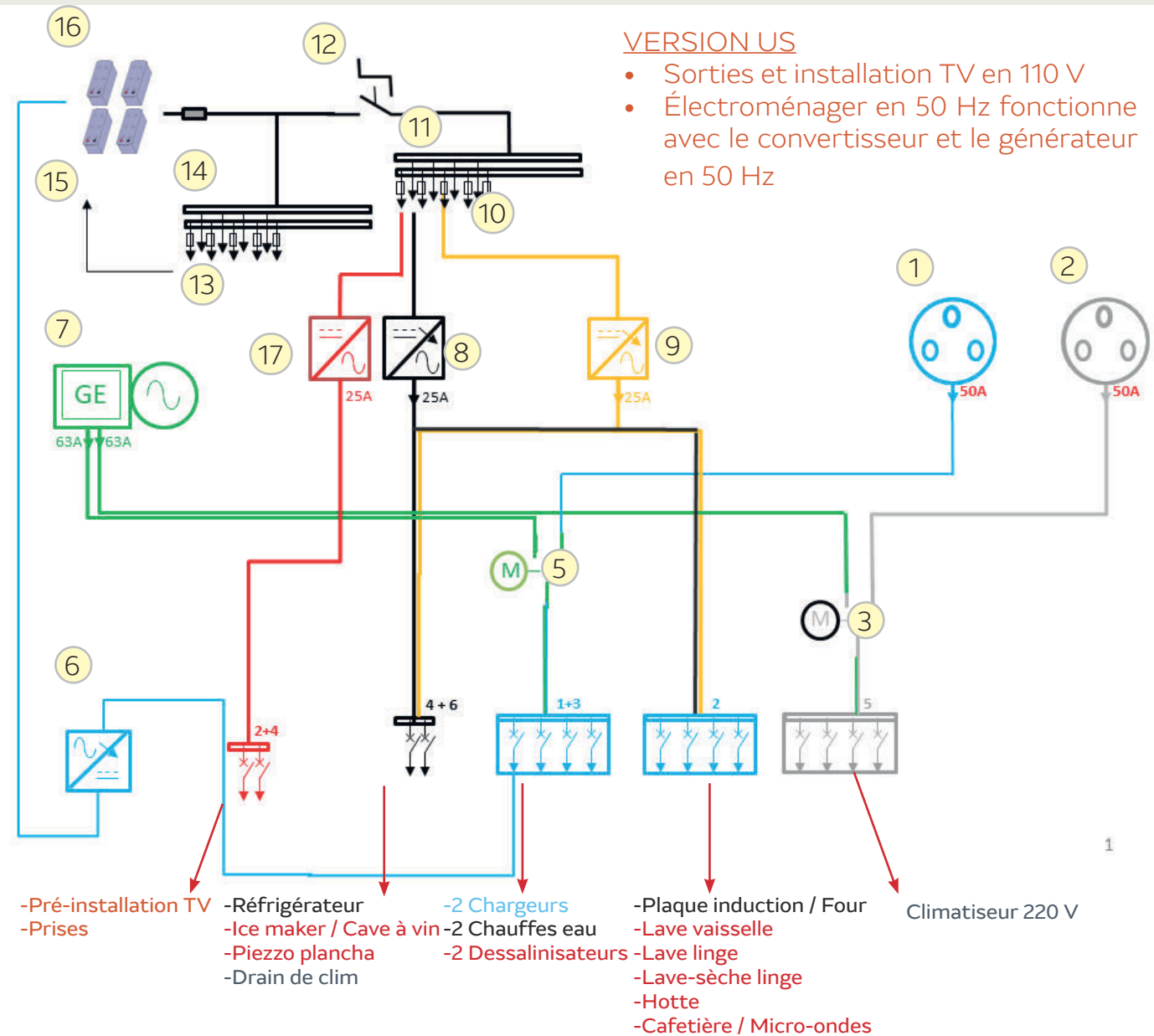
### GÉNÉRATEUR

### CLIMATISATION

### VERSION US

- ⚠ Pré-installation 220 V
- ⚠ Source 50 Hz ou 60 Hz

1. Prise de quai service 220 v / 60 Hz
2. Prise de quai climatisation 63A 220 v / 60 Hz
3. Sélecteur de source motorisé et multiplexé SCHEIBER- 80953Q
4. xx
5. Sélecteur de source 63A motorisé et multiplexé. SCHEIBER - 80953Q
6. 1 x chargeur 100A / 1 x chargeur 100 A
7. Générateur 17,5 KVA ( 76 A ) 220 V / 60 Hz
8. Convertisseur 220 V / 50 Hz  
5Kw VICTRON-70570Q
9. Convertisseur 220 V / 50 Hz  
5Kw VICTRON-70570Q
10. -Equipements 24 VDC  
-Pack Electronique
11. BUS PUISSANCE
12. Coupe circuit SERVICE  
VIATEMIS 250 A
13. Alternateur SERVICE  
-Ventilation locaux moteurs  
-Système assèchement
14. BUS PRIORITAIRE
15. 10 X Batteries AGM 12 V 210 Ah
16. Parc batterie AGM
17. Convertisseur 110 V / 60 Hz





# 8-SYSTÈMES ÉLECTRIQUES

## 8.7 Principe général : Audio-vidéo

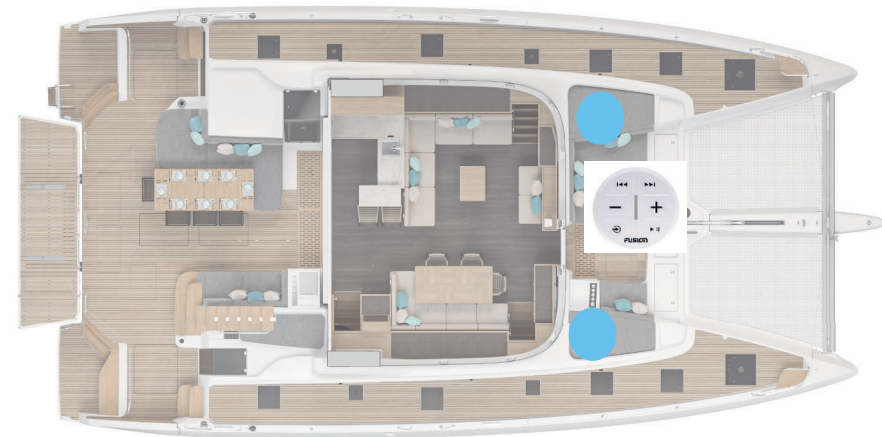
### **PACK ESSENTIAL :**

- Autoradio RA770 dans le carré
- 4 HP B & W
- 1 source audio
- 2 volumes distincts
- Commande radio dans le cockpit



### **OPTION AUDIO COCKPIT AVANT :**

- Autoradio RA770 dans le carré
- Même source que le carré
- 1 ampli pour gérer la 3ème zone
- Commande radio dans le cockpit



# 8-SYSTÈMES ÉLECTRIQUES

## OPTION AUDIO FLYBRIDGE :

- Autoradio SRX400
- 2 HP B & W
- 1 source audio (ou source carré)
- 1 volume



## OPTION AUDIO CUISINE FLOTTEUR :

- Autoradio RA770
- 2 HP B & W
- 1 source audio 1 volume



## OPTION AUDIO CABINE PROPRIÉTAIRE :

- Autoradio RA770
- 2 HP B & W
- 1 source audio (ou source carré)
- 1 volume



# 8-SYSTÈMES ÉLECTRIQUES

## 8.8 Principe général : Electronique

**ELECTRONIC PACK**  
HELM

Axiom Pro 16  
16" Multifunction Wifi hybridtouch display - Navionics Silver supplied

i70s Colour Instrument    i70s Colour Instrument    p70s Colour Autopilot Control Head

Ray 90 Radio VHF black box with DSC    AIS700 class B AIS transceiver with built-in antenna splitter.    Wireless VHF Handset second helm

**ELECTRONIC PACK (CONTINUED)**

DST810 Speed/Depth/Temp Transducer    Wind transducer and ITC5 Interface box    EV-1 9-axis compass sensor with built-in rate gyro ACU-400 actuator control unit Rudder Reference

L&S hydraulic unit drive

**OPTIONNAL RADAR**

Quantum 2 Doppler antenna using CHIRP Pulse Compression technology and Doppler collision avoidance technology.

16S Switch Raynet

**OPTIONNAL MFD\* CHART**

Axiom + 12  
12" Multifunction WIFI touchscreen display. Autopilot control integrated

\*the MFD option removes the i70 in the Chart table

**OPTIONNAL AUTOPILOT**

S100 wireless Remote control

**OPTIONNAL 3D SOUNDER**

RV-200 bronze probe to identify structures and locate the fish with clarity identical to RealVision 3D sonar reality

**OPTIONNAL REAR CAM**

CAM220 Dome IP Cameras

**OPTIONNAL MFD KITCHEN**

Axiom + 9  
9" Multifunction WIFI touchscreen display. Autopilot control integrated

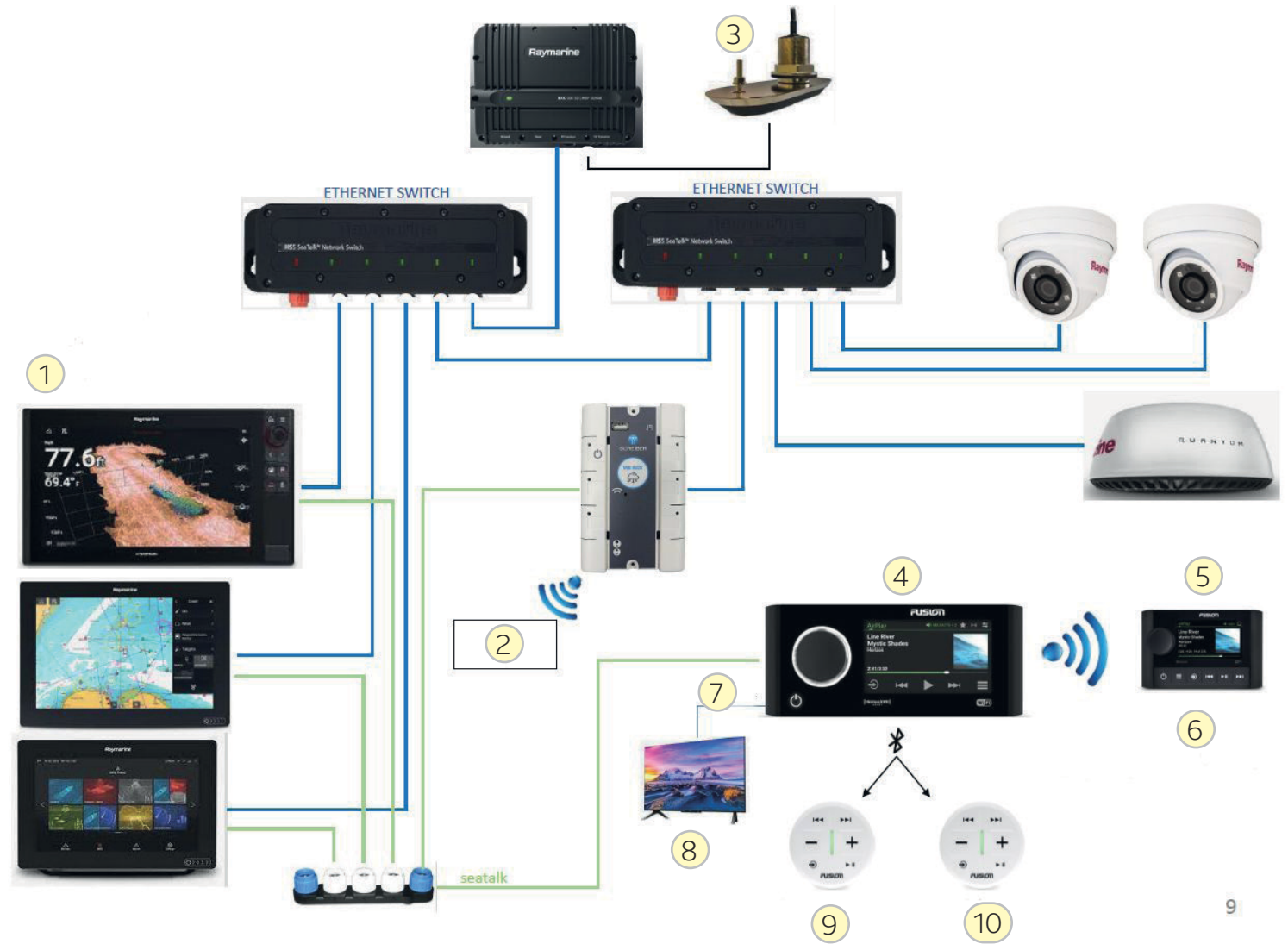
# 8-SYSTÈMES ÉLECTRIQUES

## RÉSEAU ETHERNET

### 1. Ecrans multifonctions

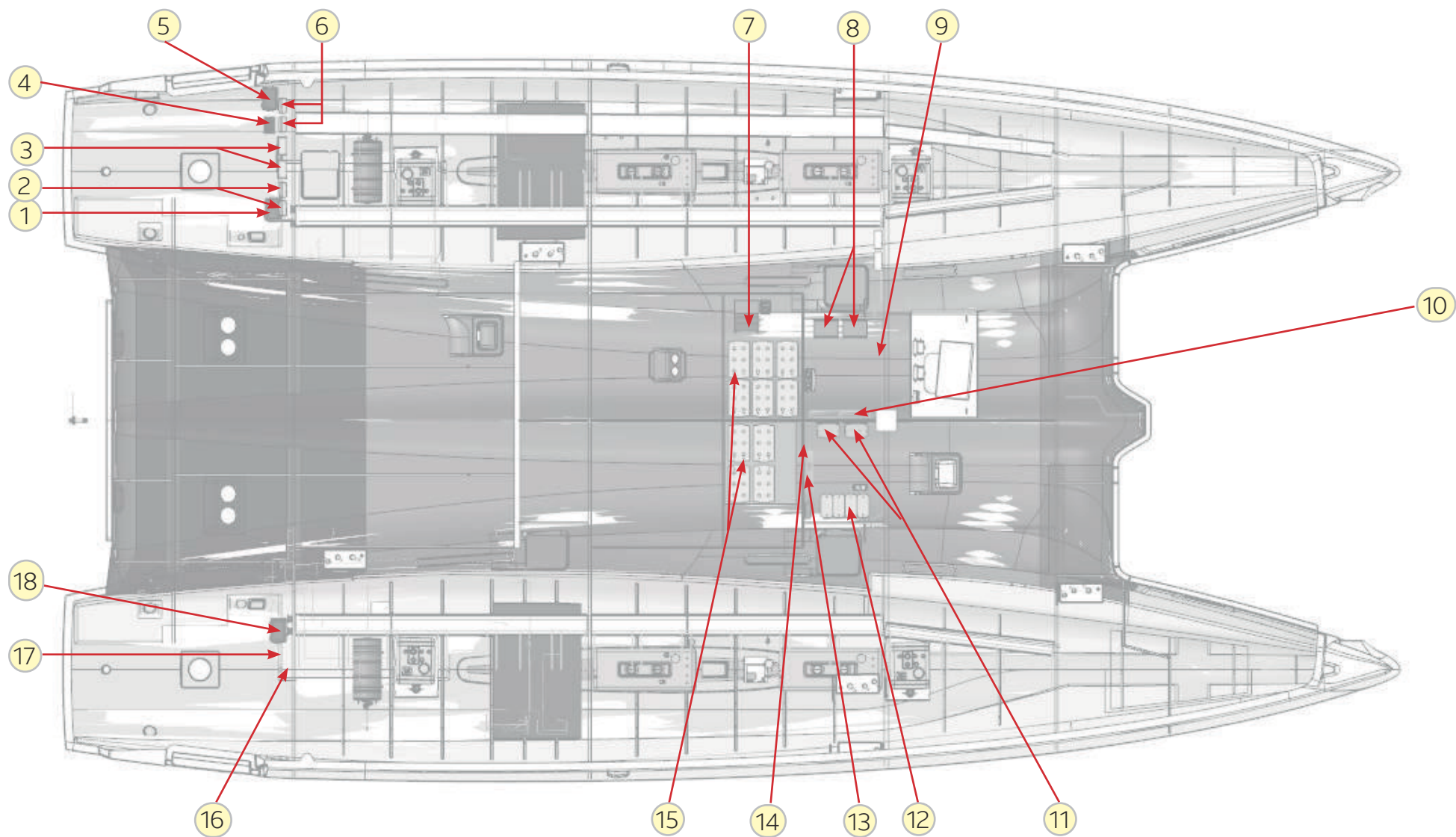
Possibilités de visualiser: Radar, Sonde, Ship control, Caméras, Audio dans le salon.

2. Tablette smartphone
3. Sone RV200
4. Salon
5. Flybridge
6. Apollo RA770 avec SRX400
7. Optique
8. TV dans le salon
9. Cockpit arrière
10. Cockpit avant



# 8-SYSTÈMES ÉLECTRIQUES

## 8.9 Implantation du matériel



# 8-SYSTÈMES ÉLECTRIQUES

## LOCAL MOTEUR BÂBORD

1. Coupe Batterie générateur (option)
2. GFCI Générateur (option)
3. Sélecteur de source AC générateur / Inverseur AC Climatisation (option)
4. Coupe Batterie moteur
5. Batterie moteur bâbord
6. GFCI de bord

## ZONE TECHNIQUE SOUS NACELLE

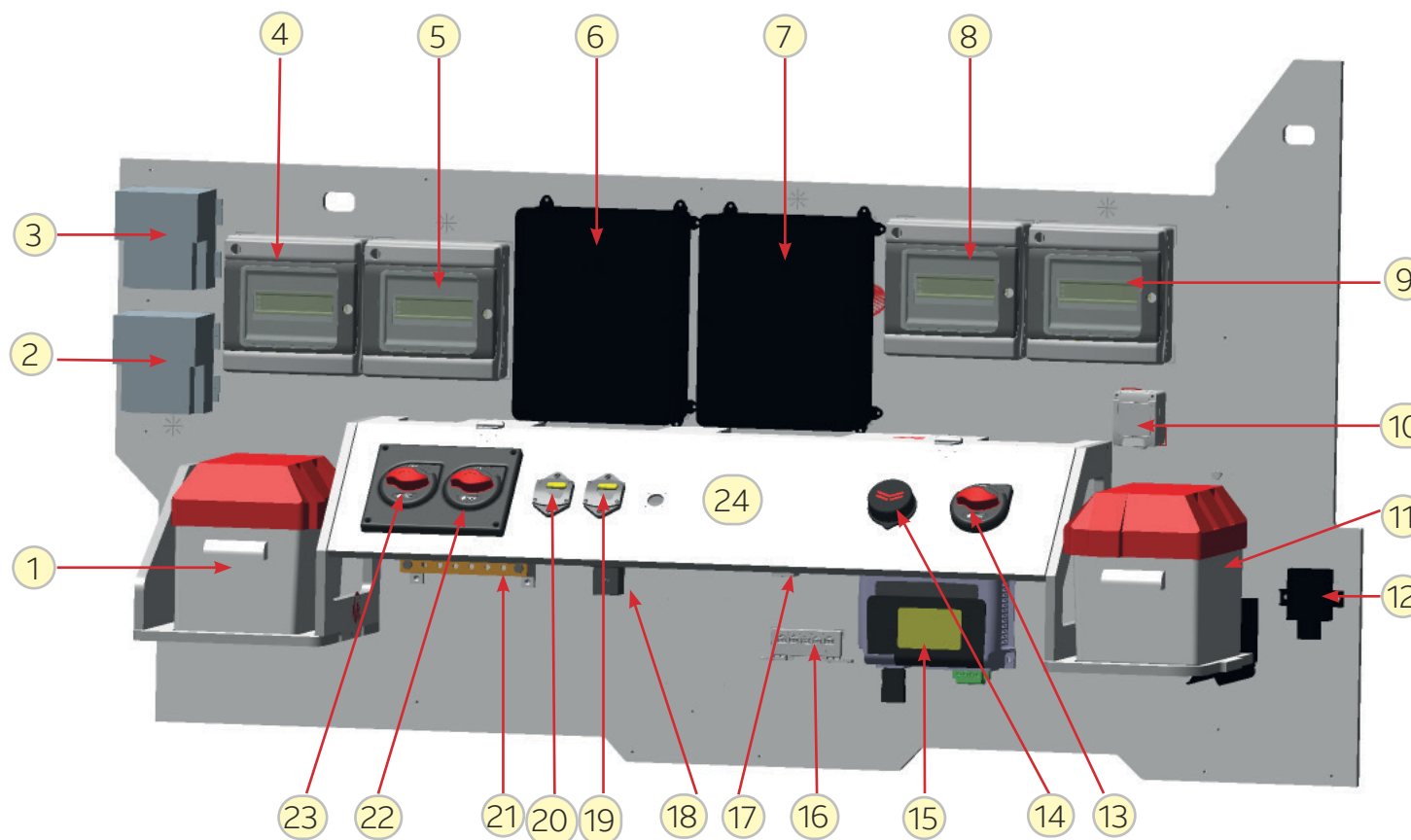
7. Convertisseur 3000 W 24 V / 110 V (pour version US la position est différente)
7. Convertisseur 5000 W 24 V / 230 V
8. Sélecteur de source automatique AC
9. Jeu de barre puissance DC
10. Chargeur 100A
11. Batterie propulseur (option)
12. DC puissance bus barre prioritaire
13. Coupe batterie DC principal
14. Batteries de service

## LOCAL MOTEUR TRIBORD

16. ECU YANMAR
17. Coupe batterie moteur tribord
18. Batterie de démarrage moteur

# 8-SYSTÈMES ÉLECTRIQUES

## 8.10 Implantation matériel - LOCAL MOTEUR BÂBORD

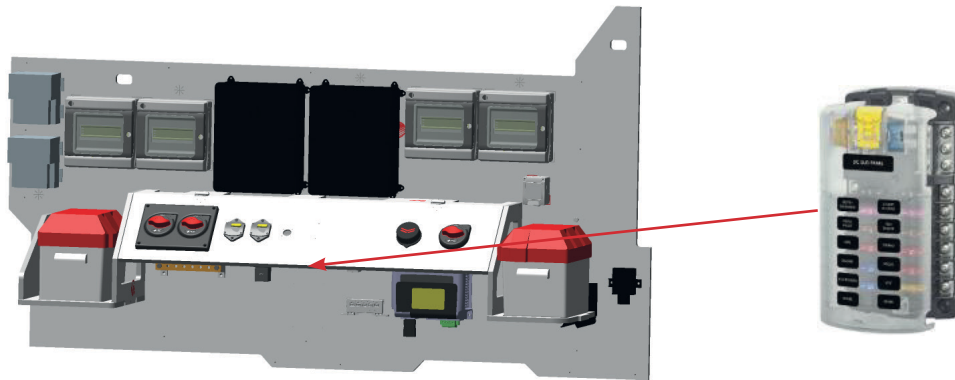


1. Batterie démarrage moteur
2. Zinc saver shore climatisation (option)
3. Zinc saver shore
4. GFCI de bord
5. GFCI de bord climatisation (option)
6. AC sélecteur de source générateur (option)
7. AC sélecteur de source climatisation (option)
8. Générateur GFCI (option)
9. Climatisation GFCI (option)
10. Prise
11. Batterie démarrage générateur (option)
12. Yanmar E-SHIFT
13. Coupe batterie générateur (option)
14. Panneau sauvegarde Yanmar
15. Chargeur batterie démarrage
16. Hub SCHEIBER
17. Thermostat
18. Relai cabestan (option)
19. Disjoncteur porte pavois
20. Disjoncteur cabestan (option)
21. Jeu de barre puissance 24V DC
22. Couplage batteries moteurs
23. Coupe batterie moteur
24. Télécommande du tenderlift (option)

# 8-SYSTÈMES ÉLECTRIQUES

## DC FUSIBLES

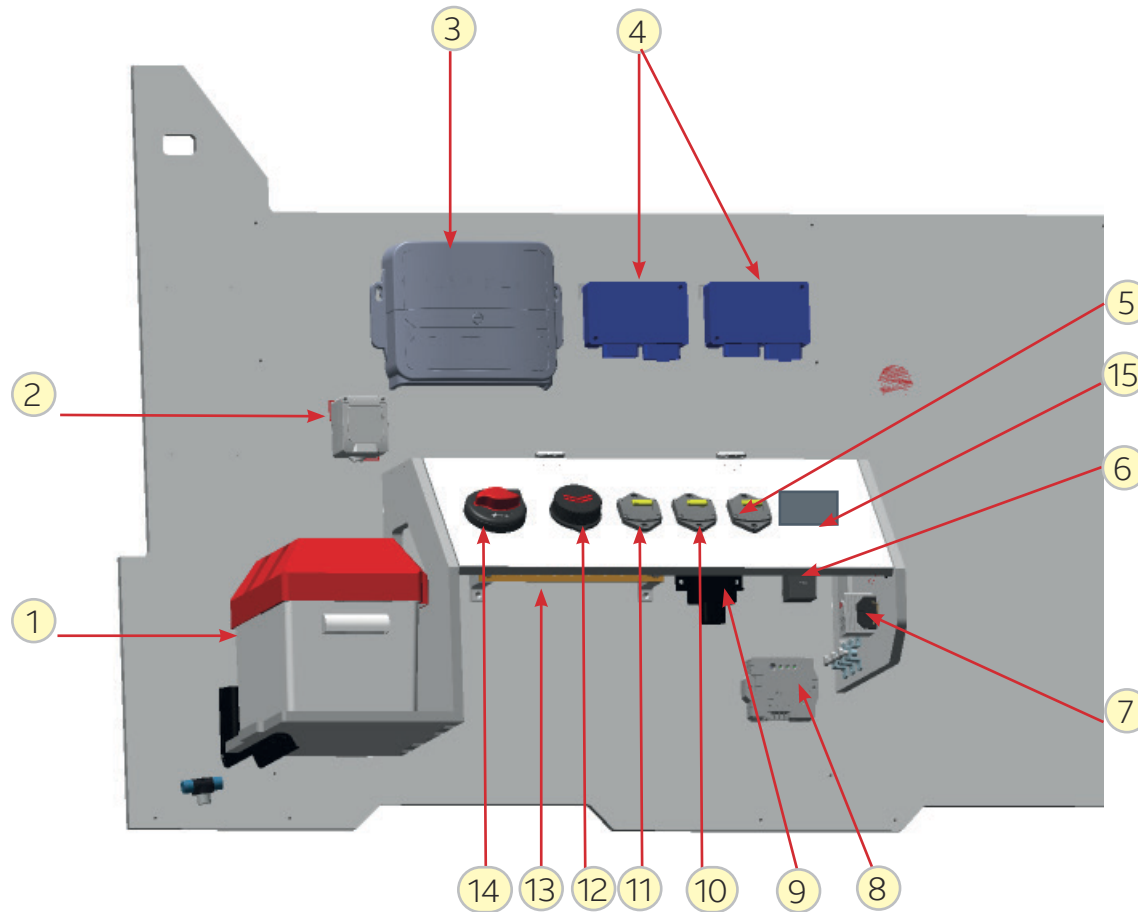
X05 JEU DE BARRES DC LOCAL MOTEUR BABORD / PORT ENGINE AREA DC POWER BAR											
WDC183		WDC170		WDC012 / 44		WDC181		WDC051		WDC147	
BATTERIE DEMARRAGE MOTEUR	ENGINE STARTING BATTERY	TENDER LIFT	TENDER LIFT	BATT DEM GE CHARGEUR BATTERIE DEM	GENSET STARTING BATTERY / CHARGER BATT	ALIMENTATION PUISSANCE F35	F35 POWER	REPARTITEUR ALIMENTATION X73	X73 POWER DISTRIBUTOR	CABESTAN BABORD	PORT CAPSTAN
WDC165 /		WDC169 FUSE : 200A				WDC180 FUSE : 300A		WDC050 FUSE : 50A		WDC017 FUSE : 125A	
ALTERNATEUR MOTEUR	ENGINE ALTERNATOR	TENDER LIFT	TENDER LIFT			ALIMENTATION PUISSANCE F35	F35 POWER	REPARTITEUR ALIMENTATION X73	X73 POWER DISTRIBUTOR	CABESTAN BABORD	PORT CAPSTAN



REP : X73 CODE ARTICLE : 000001162416 BOITIER BLUE SEA 6 FUSIBLES AVEC MASSE					
BORNE	CABLE	FIL	COULEUR	CALIBRE	ETIQUETTE
ALIM	WDC090	WDC090	ROUGE_6MM2		
FUSE1				-	-
FUSE2	W 139	W 139	ROUGE_2_5MM2	5A	EXHAUST ALARM
FUSE3	W 148	W 148	ROUGE_2_5MM2	10A	ENGINE FAN
FUSE4	W 149	W 149	ROUGE_4MM2	10A	BULKHEAD CYLINDER
FUSE5	W 192	W 192	ROUGE_2_5MM2	5A	CAPSTAN SWITCH
FUSE6				-	-

# 8-SYSTÈMES ÉLECTRIQUES

## 8.11 Implantation matériel - LOCAL MOTEUR TRIBORD

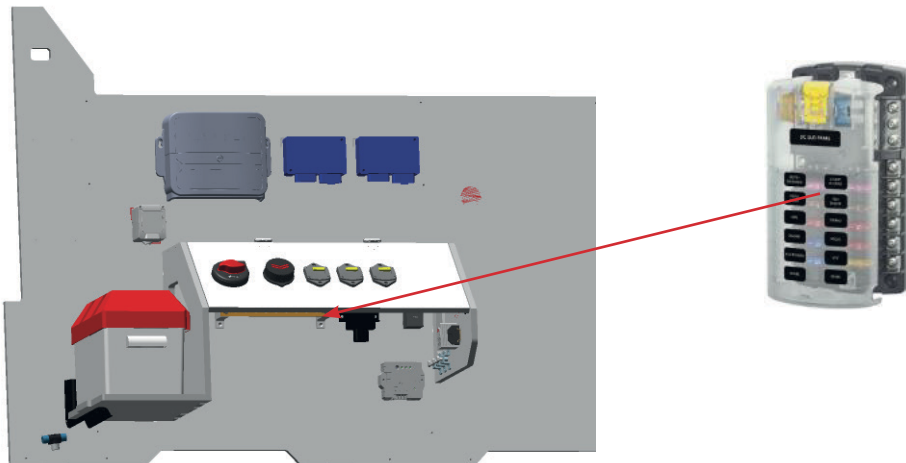


1. Batterie démarrage moteur
2. Prise
3. Pilote automatique
4. ECU YANMAR
5. Disjoncteur de la passerelle hydraulique (option)
6. Relai cabestan (option)
7. Thermostat
8. Régulateur alternateur
9. Yanmar E-SHIFT
10. Coupe batterie porte pavois
11. Coupe batterie cabestan (option)
12. Panneau sauvegarde Yanmar
13. jeu de barre puissance 24V DC
14. Coupe batterie moteur
15. Passerelle hydraulique (option)

# 8-SYSTÈMES ÉLECTRIQUES

## DC FUSIBLES

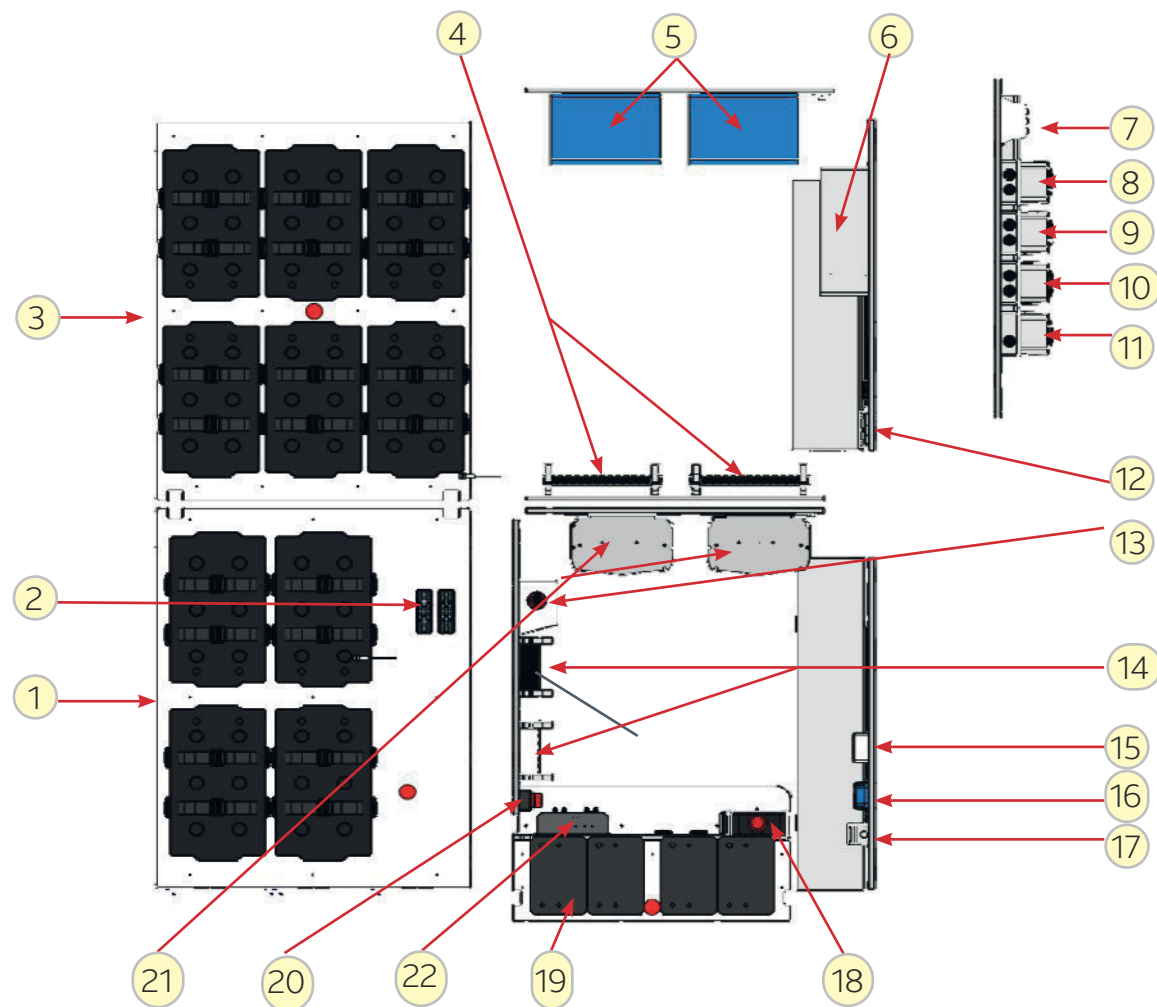
X06 JEU DE BARRES DC LOCAL MOTEUR TRIBORD / STBD ENGINE AREA DC POWER BAR										
	<b>WDC017</b>		<b>WDC176</b>			<b>WDC091</b>	<b>W216</b>	<b>WDC168</b>	<b>WDC151</b>	
	BATTERIE DEMARRAGE MOTEUR ENGINE STARTING BATTERY		ALIMENTATION PUISSANCE V60 V60 POWER			REPARTITEUR ALIMENTATION X73 X73 POWER DISTRIBUTOR	CALCULATEUR PILOTE PILOT ECU	PASSERELLE HYDRAULIQUE GANGWAY	CABESTAN TRIBORD STBD CAPSTAN	
	<b>WDC167</b>		<b>WDC177</b>			<b>WDC090</b>	<b>W215</b>	<b>WDC158</b>	<b>WDC019</b>	
	/		/			FUSE : 50A	FUSE : 40A	FUSE : 200A	FUSE : 125A	
	ALTERNATEUR MOTEUR ENGINE ALTERNATOR		ALIMENTATION PUISSANCE V60 V60 POWER			REPARTITEUR ALIMENTATION X73 X73 POWER DISTRIBUTOR	CALCULATEUR PILOTE PILOT ECU	PASSERELLE HYDRAULIQUE GANGWAY	CABESTAN TRIBORD STBD CAPSTAN	



REP : X73 CODE ARTICLE : 000001162416 BOITIER BLUE SEA 6 FUSIBLES AVEC MASSE					
BORNE	CABLE	FIL	COULEUR	CALIBRE	ETIQUETTE
ALIM	W DC 090	W DC 090	ROUGE_6MM2		
FUSE1				-	-
FUSE2	W 139	W 139	ROUGE_2_5MM2	5A	EXHAUST ALARM
FUSE3	W 148	W 148	ROUGE_2_5MM2	10A	ENGINE FAN
FUSE4	W 149	W 149	ROUGE_4MM2	10A	BULKHEAD CYLINDER
FUSE5	W 192	W 192	ROUGE_2_5MM2	5A	CAPSTAN SWITCH
FUSE6				-	-

# 8-SYSTÈMES ÉLECTRIQUES

## 8.12 Implantation matériel - LOCAL TECHNIQUE SOUS NACELLE



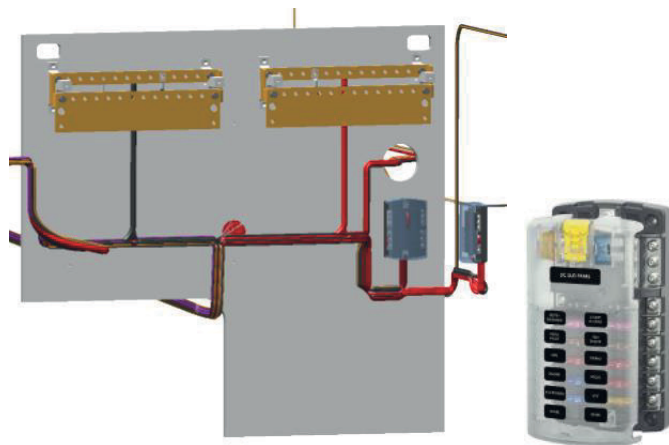
1. Batteries de service
2. Fusibles parc batterie
3. Batteries de service (en standard 6 / en option 4 en plus)
4. Jeu de barre puissance DC
5. Inverseur 24V / 230V
6. Sélecteur de source automatique AC
7. Relai cabestan / disjoncteur (option)
8. Relai enrouleur spi/ disjoncteur (option)
9. Relai enrouleur génois / disjoncteur
10. Relai enrouleur trinquette / disjoncteur (option)
11. Relai guindeau / disjoncteur
12. Antenne splitter
13. Coupe batterie du service principal
14. Jeu de barre prioritaire puissance DC
15. Ampli audio cockpit (option)
16. Inverseur audio salon
17. Prise ice-maker du salon (option)
18. Coupe batterie propulseur (option)
19. Batterie propulseur (option)
20. Interrupteur Moteur alternateur
21. Chargeur
22. Chargeur batterie propulseur (option)

# 8-SYSTÈMES ÉLECTRIQUES

## DC FUSIBLES

X06 JEU DE BARRES DC LOCAL MOTEUR TRIBORD / STBD ENGINE AREA DC POWER BAR											
WDC017		WDC176		WDC091		W216		WDC168		WDC151	
BATTERIE DEMARRAGE MOTEUR	ENGINE STARTING BATTERY	ALIMENTATION PUISSANCE V60	V60 POWER	REPARTITEUR ALIMENTATION X73	X73 POWER DISTRIBUTOR	CALCULATEUR PILOTE	PILOT ECU	PASSERELLE HYDRAULIQUE	GANGWAY	CABESTAN TRIBORD	STBD CRISTAN
WDC167		WDC177		WDC090		W215		WDC158		WDC019	
ALTERNATEUR MOTEUR	ENGINE ALTERNATOR	ALIMENTATION PUISSANCE V60	V60 POWER	FUSE : 50A		FUSE : 40A		FUSE : 200A		FUSE : 125A	
/		/		REPARTITEUR ALIMENTATION X73		X73 POWER DISTRIBUTOR		CALCULATEUR PILOTE		PILOT ECU	
/		/		PASSERELLE HYDRAULIQUE		GANGWAY		CABESTAN TRIBORD		STBD CRISTAN	

X01 JEU DE BARRES DC PRIORITAIRE / PRIORITARY DC POWER BAR															
WDC022 / WDC023		WDC121		WDC009		WDC020		W482		WDC034		WDC102		WDC099 X 2	
/		FUSE : 75A		FUSE : 150A		FUSE : 150A		FUSE : 50A		FUSE : 50A		FUSE : 50A		/	
BATTERIES SERVICE	BATTERY BOARD	PANNEAUX SOLAIRE	SOLAR PANEL	CHARGEUR U01	U01 CHARGER	CHARGEUR U02	U02 CHARGER	REPARTITEUR PRIORITAIRE X105	X105 PRIORITARY PORT DISTRIBUTION	SYSTEME ASSECHÈMENT BORD	PORT BILGE PUMP SYSTEM	SYSTEME ASSECHÈMENT TRIBORD	STBD BILGE PUMP SYSTEM	CB SERVICE / B+ ALT	BATT SWITCH SERVICE / B+ ALT



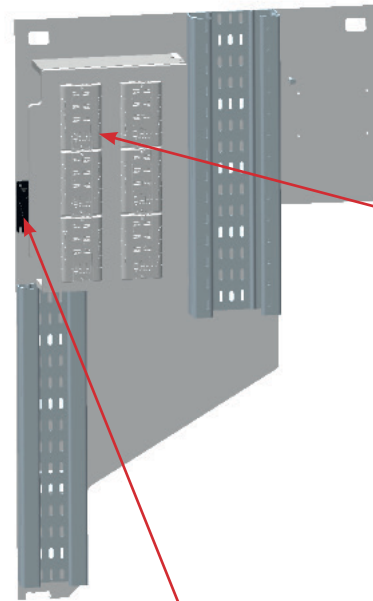
REP : X104 CODE ARTICLE : 000001162416 BOITIER BLUE SEA 6 FUSIBLES AVEC MASSE					
BORNE	CABLE	FIL	COULEUR	CALIBRE	ETIQUETTE
ALIM	W 423	W 423	ROUGE_10MM2		
FUSE1	W 431	W 431	ROUGE_1_5MM2	5A	BATTERIES FAN
FUSE2	W 457	W 457	ROUGE_2_5MM2	15A	DECK WASH PUMP
FUSE3	W 465	W 465	ROUGE_2_5MM2	15A	FUSION SALOON
FUSE4	W 475	W 475	ROUGE_2_5MM2	5A	S-LINK NETWORK
FUSE5	W 484	W 484	ROUGE_2_5MM2	10A	FUSION AMPLIFIER
FUSE6	W 492	W 492	ROUGE_1_5MM2	2A	INVERTER POWER ALARM

REP : X105 CODE ARTICLE : 000001162416 BOITIER BLUE SEA 6 FUSIBLES AVEC MASSE					
BORNE	CABLE	FIL	COULEUR	CALIBRE	ETIQUETTE
ALIM	W 482	W 482	ROUGE_10MM2		
FUSE1	W 478	W 478	ROUGE_2_5MM2	5A	FIRE SECURITY
FUSE2	W 469	W 469	ROUGE_2_5MM2	5A	SEANAPPS
FUSE3	W 479	W 479	ROUGE_2_5MM2	10A	PORT MCA STATION
FUSE4	W 470	W 470	ROUGE_2_5MM2	5A	BILGE PUMP ALARM
FUSE4	W 471	W 471	ROUGE_2_5MM2	5A	BILGE PUMP ALARM
FUSE5	W 480	W 480	ROUGE_2_5MM2	10A	STBD MCA STATION
FUSE6					

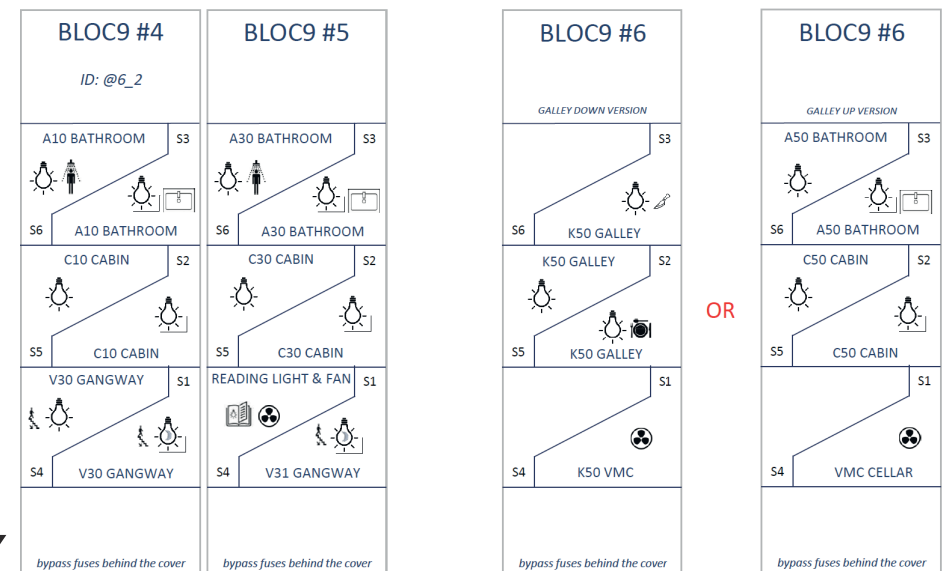
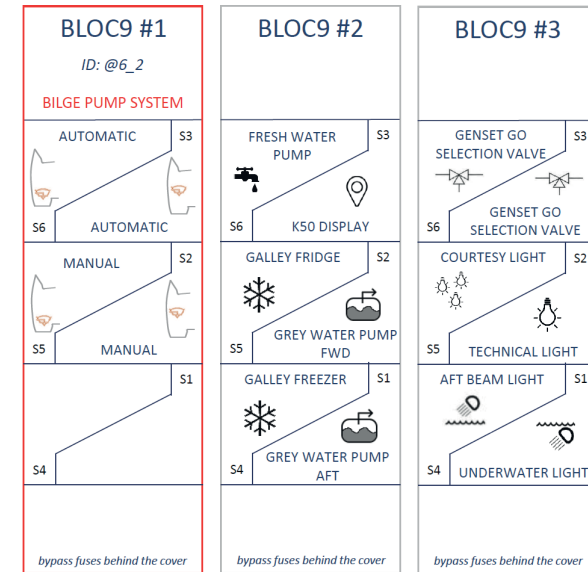
# 8-SYSTÈMES ÉLECTRIQUES

## 8.13 Implantation du matériel - DESCENTE BÂBORD

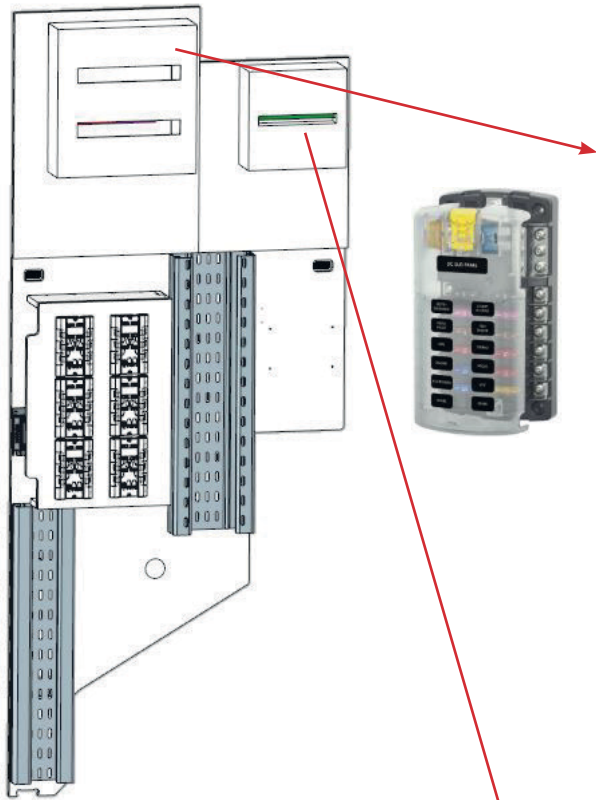
### DC FUSIBLES



- BLOC7**  
 Réservoir gazole  
 Réservoir eau douce  
 Réservoir arrière eaux grises (option)  
 Réservoir avant eaux grises (option)  
 Batterie de démarrage moteur bâbord  
 Batterie de démarrage générateur (option)



# 8-SYSTÈMES ÉLECTRIQUES



CLIMATISATION

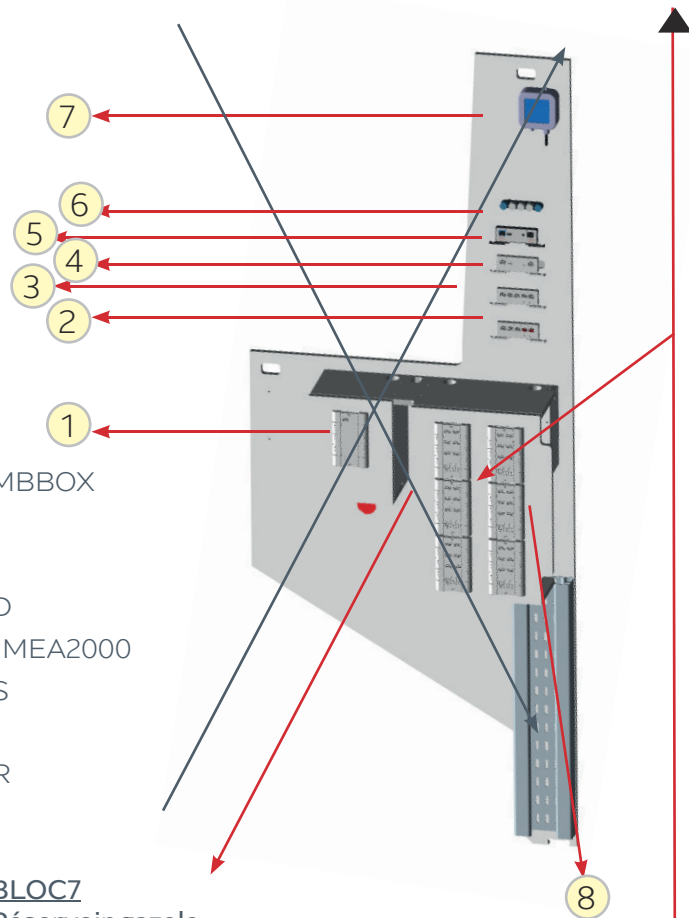
**DC FUSIBLES**

Q-03	A / C DRAIN PUMP	10 A
Q-05	GALLEY FRIDGE	16 A
Q-13	ICE MAKER (option)	16 A
Q-21	HIFI-VIDEO (option)	16 A
Q-01	PC COMFORT	20 A
Q-07	PC COMFORT	20 A
Q-10	PC COMFORT	20 A
Q-24	PRINSTAL TV US (option)	20 A
F17	PC 5mA	16 A 5mA
F18	PC 10mA	16 A 10mA
Q-06	WASHING MACHINE (option)	20A
Q-08	DSIHWASHER (option)	20 A
Q-09	COOK TOP	32 A
Q-15	OVEN	20 A
Q-16	HOOD / MICROWAVE (option)	20 A
Q-19	DRYER (option)	16 A

Q-25	BOITIER TRIGGER BD	6 A
Q-26	CLIM POINTE AVANT BD (option)	10 A
Q-27	CLIM (option)	10 A
Q-28	CLIM (option)	10 A
Q-29	CLIM (option)	10 A
Q-30	CLIM CARRE BD (option)	16 A
Q-31	BOITIER TRIGGER TD	10 A
Q-32	CLIM POINT AVANT TD (option)	10 A
Q-33	CLIM (option)	10 A
Q-34	CLIM (option)	10 A
Q-35	CLIM (option)	16A
Q-36	CLIM CARRE TD (option)	16 A
Q-37	CLIM CARRE TD (option)	16 A

# 8-SYSTÈMES ÉLECTRIQUES

## 8.14 Implantation du matériel - DESCENTE TRIBORD



1. SERVEUR WEB MBBOX
2. HUB ISOLE
3. HUB 5 WAYS
4. HUB CAN CANSD
5. HUB CAN CAN NMEA2000
6. SEATALK 5 WAYS
7. SEANAPPS
8. DC DISTRIBUTOR

**BLOC7**  
 Réservoir gazole  
 Réservoir eau douce  
 Réservoir arrière eaux grises (option)  
 Réservoir avant eaux grises (option)  
 Batterie de démarrage moteur tribord  
 Panneaux solaires (option)

BLOC9 #7 ID: @6_2 BILGE PUMP SYSTEM	BLOC9 #8	BLOC9 #9	BLOC9 #10	BLOC9 #11 ID: @6_2	BLOC9 #12 ID: @6_2
AUTOMATIC S3 S6	NAVIGATION LIGHT S3 DECK PROJECTOR S6	FRESH WATER PUMP S3 WATERMAKER SELECTION VALVE S6	ELECTRONIC 24V S3 ELECTRONIC 12V S6	A20 BATHROOM S3 A20 BATHROOM S6	H35 SALOON S3 H35 GALLEY S6
MANUAL S2 S5	STEAM LIGHT S2 RESTRICTED MANEUVER S5	FLY FRIDGE S2 GREY WATER PUMP FWD S5	COURTESY LIGHT S2 BIMINI LIGHT S5	C20 CABIN S2 C20 CABIN S5	H35 SALOON S2 H35 SALOON S5
S1 S4	ANCHOR LIGHT S1 MCA S4	COCKPIT FRIDGE S1 GREY WATER PUMP AFT S4	SECRET LIGHT S1 AFT COCKPIT S4	V40 GANGWAY (cellar version) S1 V40 GANGWAY S4	GALLEY UP (WORKPLAN) S1 FRONT COCKPIT S4
<i>bypass fuses behind the cover</i>					

BLOC9 #13 4 CABIN VERSION OWNER CABIN	BLOC9 #14 4 CABIN VERSION OWNER CABIN
A60 BATHROOM S3 S6	S3 S6
A60 BATHROOM S2 S5	C60 CABIN S2 S5
A60 TOILET S2 S5	C60 CABIN S2 S5
READING LIGHT & FAN S1 S4	S1 S4
<i>bypass fuses behind the cover</i>	

OR

BLOC9 #13 5 or 6 CABIN VERSION	BLOC9 #14 5 or 6 CABIN VERSION
A60 BATHROOM S3 S6	A40 BATHROOM S3 S6
A60 BATHROOM S2 S5	A40 BATHROOM S2 S5
C60 CABIN S2 S5	C40 CABIN S2 S5
READING LIGHT & FAN S1 S4	V41 GANGWAY S1 S4
<i>bypass fuses behind the cover</i>	

# 8-SYSTÈMES ÉLECTRIQUES

## DC FUSIBLES

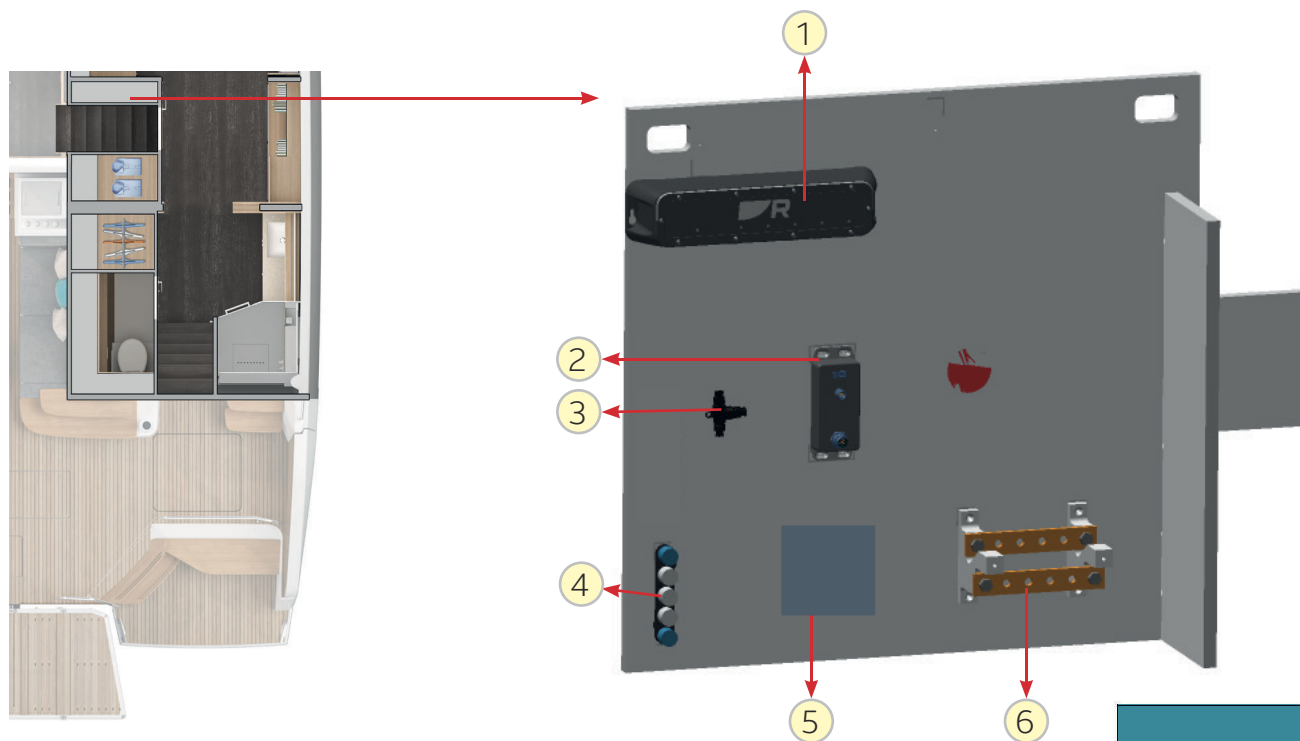


REP : X103 CODE ARTICLE : 000000913709 BOITIER BLUE SEA 12 FUSIBLES AVEC MASSE					
BORNE	CABLE	FIL	COULEUR	CALIBRE	ETIQUETTE
ALIM					
FUSE 1	W 402	W 402	ROUGE_6MM2	[20A]	BLOC9 #8
FUSE 2	W 408	W 408	ROUGE_6MM2	[20A]	BLOC9 #9
FUSE 3	W 404	W 404	ROUGE_6MM2	[20A]	BLOC9 #10
FUSE 4	W 410	W 410	ROUGE_6MM2	[20A]	BLOC9 #11
FUSE 5	W 406	W 406	ROUGE_6MM2	[20A]	BLOC9 #12
FUSE 6	W 421	W 421	ROUGE_6MM2	[20A]	BLOC9 #13
FUSE 7	W 423	W 423	ROUGE_6MM2	[20A]	BLOC9 #14
FUSE 8				unset	unset
FUSE 9				unset	unset
FUSE 10				unset	unset
FUSE 11				unset	unset
FUSE 12	W 501	W 501	ROUGE_2_5MM2	3A	WEB SERVER

REP : X250 CODE ARTICLE : 000000913709 BOITIER BLUE SEA 12 FUSIBLES AVEC MASSE					
BORNE	CABLE	FIL	COULEUR	CALIBRE	ETIQUETTE
ALIM					
FUSE 1	W 196	W 196	ROUGE_2_5MM2	5A	A20 GREY WATER
FUSE 2	W 194	W 194	ROUGE_6MM2	30A	A20 ELECTRICAL TOILET
FUSE 3	W 180	W 180	ROUGE_2_5MM2	5A	A40 GREY WATER
FUSE 4	W 178	W 178	ROUGE_6MM2	30A	A40 ELECTRICAL TOILET
FUSE 5	W 158	W 158	ROUGE_2_5MM2	5A	A60 GREY WATER
FUSE 6	W 156	W 156	ROUGE_6MM2	30A	A60 ELECTRICAL TOILET
FUSE 7				unset	unset
FUSE 8				unset	unset
FUSE 9				unset	unset
FUSE 10	W 478	W 478	ROUGE_1_5MM2	2A	USB
FUSE 11	W 200	W 200	ROUGE_4MM2	10A	C60 AUDIO
FUSE 12	W 412	W 412	ROUGE_1_5MM2	3A	BLOC 7

# 8-SYSTÈMES ÉLECTRIQUES

## 8.15 Implantation du matériel - DESCENTE ARRIÈRE TRIBORD

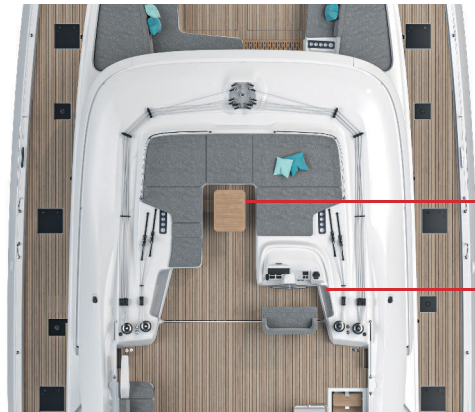


1. HUB ETHERNET
2. YANMAR / SIDE POWER JOYSTICK LINK
3. SIDE POWER S-LINK
4. HUB 5 WAYS
5. SOLAR REGULATOR
6. SERVEUR 24V DC BUS BAR

X07									
JEU DE BARRES DC V60 / V60 DC POWER BAR									
		WDC161		WDC176		WDC072			
		JEU DE BARRE F35 X03	F35 X03POWER BAR	JEU DE BARRE LOCAL MOTEUR TRIBORD X06	X06 STBENGINE AREA POWER BAR			ALIMENTATION PUISSANCE ROOF X06	POWER ROOF X17
		WDC156		WDC177		WDC065			
		JEU DE BARRE F35 X03	F35 X03POWER BAR	JEU DE BARRE LOCAL MOTEUR TRIBORD X06	X06 STBENGINE AREA POWER BAR			ALIMENTATION PUISSANCE ROOF X06	POWER ROOF X17
								FUSE : 300A	

# 8-SYSTÈMES ÉLECTRIQUES

## 8.16 Implantation du matériel - FLYBRIDGE

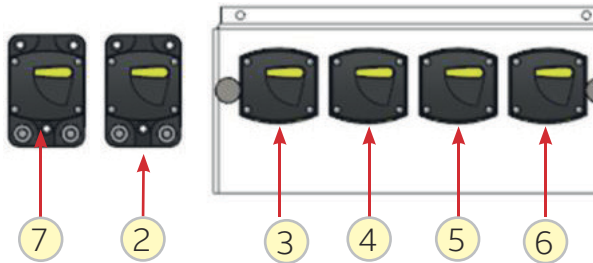


8

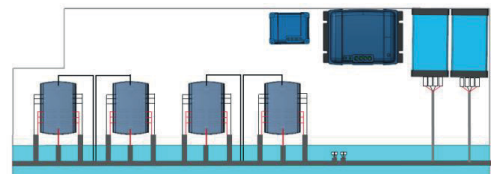
1

2. Coupe circuit Line Driver
3. Coupe circuit du winch 1
4. Coupe circuit du winch 2 (option)
5. Coupe circuit du winch 3 (option)
6. Coupe circuit du winch 4 (option)
7. Coupe circuit panneaux solaires (en option)

1



8



ACCÈS PAR LE PLAFOND DU SALON



REP : X21 CODE ARTICLE : 000001162416 BOITIER BLUE SEA 6 FUSIBLES AVEC MASSE					
BORNE	C ABLE	FIL	COULEUR	CALIBRE	ETIQUETTE
ALIM	W 032	W 032	ROUGE_4MM2		
FUSE1	W 023	W 023	ROUGE_2_5MM2	5A	VHF
FUSE2					
FUSE3	W 025	W 025	ROUGE_2_5MM2	5A	AIS
FUSE4					
FUSE5	W 027	W 027	ROUGE_2_5MM2	2A	WIRELESS VHF
FUSE6					

REP : X02 CODE ARTICLE : 000001162416 BOITIER BLUE SEA 6 FUSIBLES AVEC MASSE					
BORNE	C ABLE	FIL	COULEUR	CALIBRE	ETIQUETTE
ALIM	W 001	W 001	ROUGE_6MM2		
FUSE1	W 013	W 013	ROUGE_2_5MM2	5A	BACKBONE FLY
FUSE2	W 019	W 019	ROUGE_2_5MM2	5A	BACKBONE HULL
FUSE3	W 015	W 015	ROUGE_1_5MM2	5A	PORT CAMERA
FUSE4	W 112	W 112	ROUGE_2_5MM2	7.5A	CHART TABLE DISPLAY
FUSE5	W 017	W 017	ROUGE_1_5MM2	5A	STBD CAMERA
FUSE6				-	-

REP : X03 CODE ARTICLE : 000001162416 BOITIER BLUE SEA 6 FUSIBLES AVEC MASSE					
BORNE	C ABLE	FIL	COULEUR	CALIBRE	ETIQUETTE
ALIM	W 003	W 003	ROUGE_6MM2		
FUSE1	W 007	W 007	ROUGE_4MM2	15A	HELM DISPLAY
FUSE2	W 122	W 122	ROUGE_2_5MM2	2A	HUB ETHERNET V60
FUSE3	W 009	W 009	ROUGE_2_5MM2	5A	RADAR
FUSE4	W 159	W 159	ROUGE_2_5MM2	5A	SOUNDER
FUSE5	W 011	W 011	ROUGE_2_5MM2	2A	ETHERNET HUB
FUSE6					

REP : X01 CODE ARTICLE : 000000913709 BOITIER BLUE SEA 12 FUSIBLES AVEC MASSE					
BORNE	C ABLE	FIL	COULEUR	CALIBRE	ETIQUETTE
ALIM	W 227	W 227	ROUGE_10MM2		
FUSE 1	W 021	W 021	ROUGE_4MM2	20A	ELECTRONIC 24V
FUSE 2	W 116	W 116	ROUGE_1_5MM2	1A	AMPLI TV
FUSE 3	W 126	W 126	ROUGE_1_5MM2	3A	USB CHARGER
FUSE 4	W 118	W 118	ROUGE_2_5MM2	15A	ELECTRIC CURTAIN H35
FUSE 5	W 257	W 257	ROUGE_1_5MM2	5A	WATER PURIFIER
FUSE 6	W 120	W 120	ROUGE_2_5MM2	10A	AUTORADIO FLY
FUSE 7					
FUSE 8	W 157	W 157	ROUGE_2_5MM2	2A	SCHIEBER NETWORK
FUSE 9					
FUSE 10					
FUSE 11					
FUSE 12					

# 8-SYSTÈMES ÉLECTRIQUES

## 8.17 Implantation du générateur



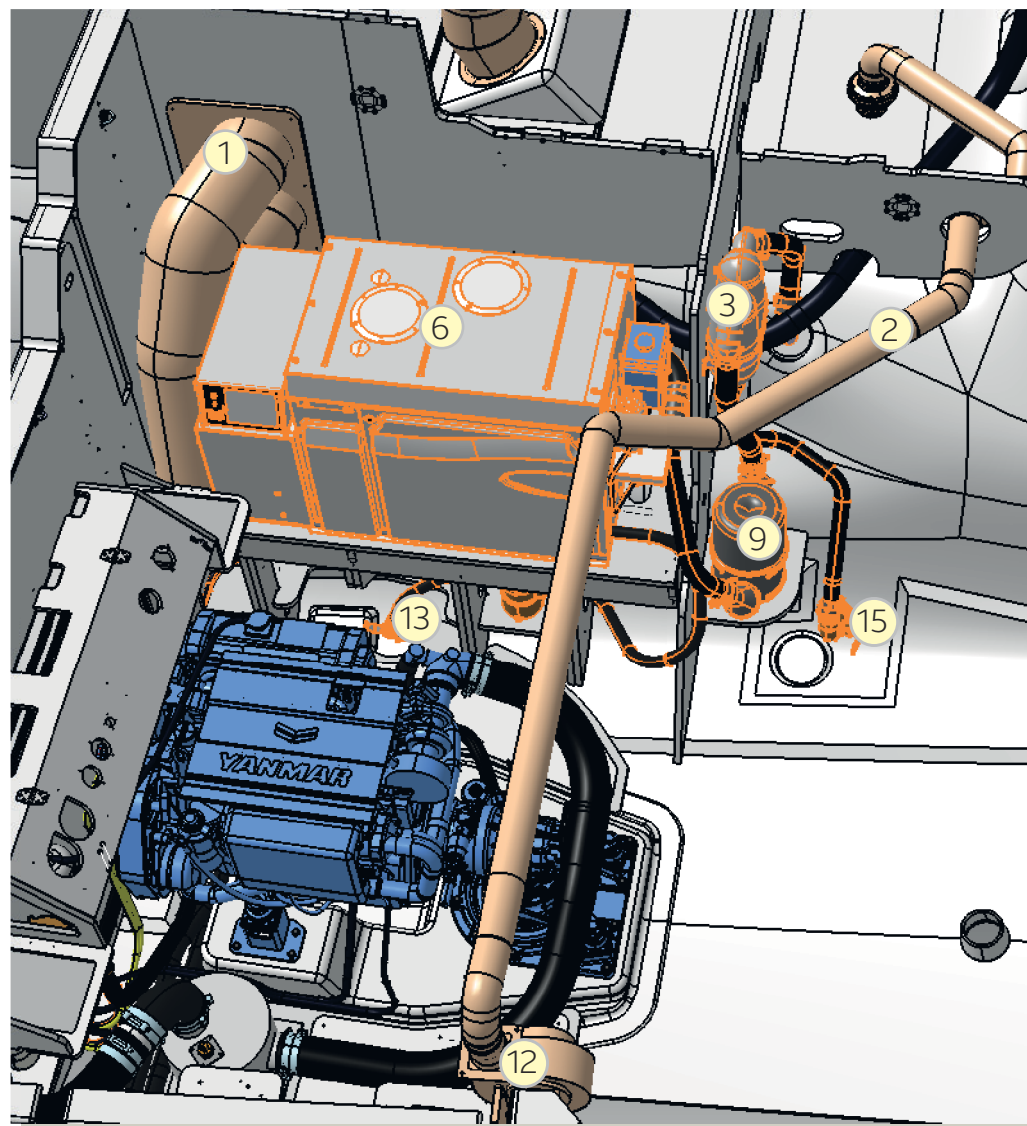
### AVIS

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

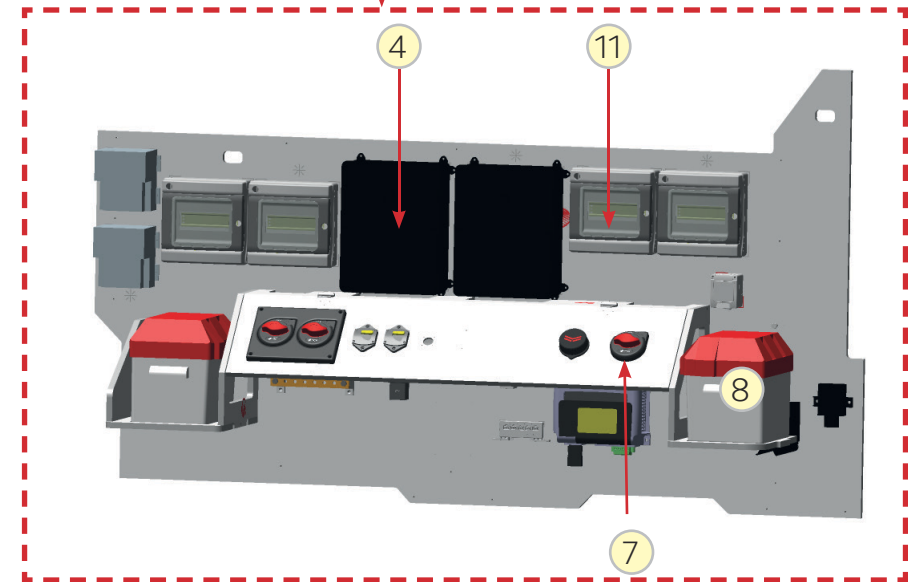
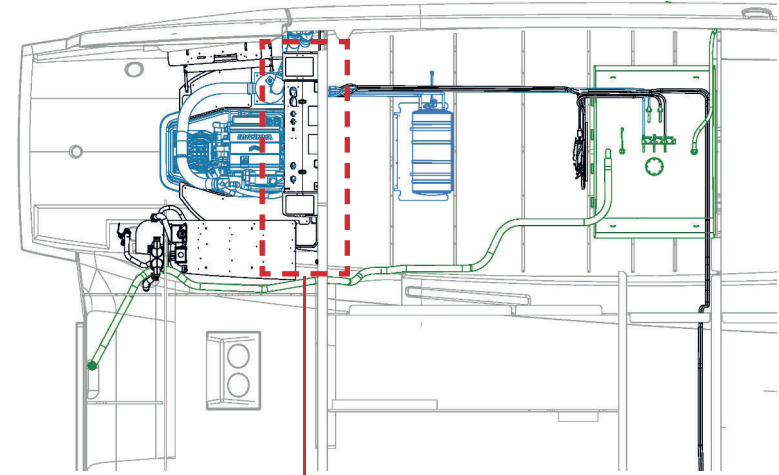
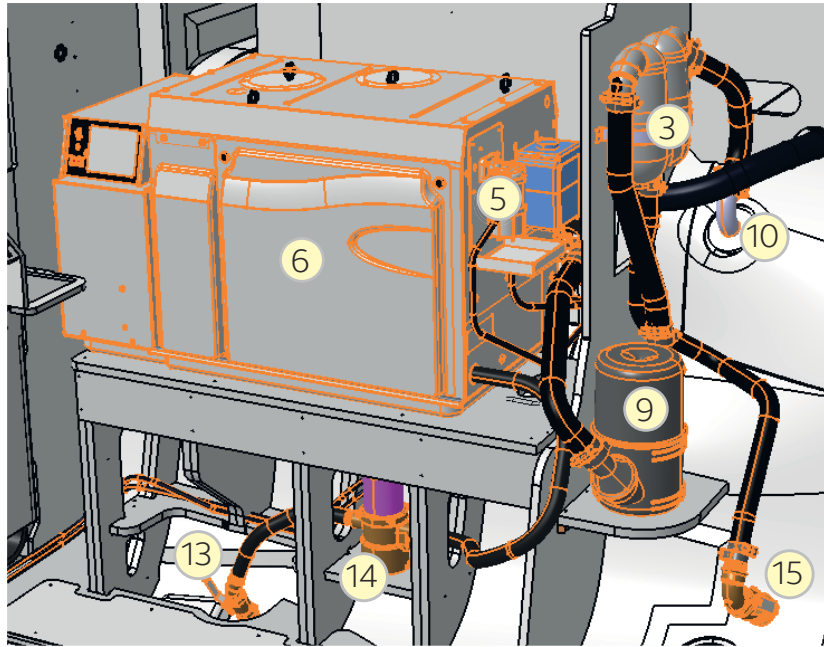
- 1 Ventilation entrée d'air
- 2 Ventilation extraction
- 3 Séparateur eau/gaz
- 4 AC sélecteur de source générateur
- 5 Filtre GO générateur
- 6 Générateur
- 7 Coupe-batterie
- 8 Batterie démarrage
- 9 Pot à eau
- 10 Échappement
- 11 Générateur GFCI
- 12 Ventilateur
- 13 Prise eau de mer
- 14 Filtre eau de mer
- 15 Vanne évacuation eau de mer

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;
- Le choix du réservoir gasoil se fait sur la page réservoir de l'écran Scheiber / Navicolor, après avoir mis en route la source «générateur» sur ce même écran;
- 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 toutes les opérations permettant d'en faire bon usage.



# 8-SYSTÈMES ÉLECTRIQUES



# 9-SYSTÈMES-ÉQUIPEMENTS INTÉRIEURS

## 9.1 Eau douce

- Deux réservoirs d'eau douce en PEHD de 240 litres positionnés sous les planchers des coursives à tribord, et deux autres à bâbord avec un contrôle de niveau sur écran Scheiber / Navicolor dans la descente tribord (2).
- Équipé d'un nable de remplissage sur le pont à bâbord et à tribord (3), un nable de remplissage sur le pont à tribord (3) et une prise à quai d'alimentation sur la jupe arrière à bâbord (4) (en option).
- La prise de quai (4) permet d'utiliser la pression du quai directement à bord sans utiliser les groupes d'eau (5). Elle permet également de remplir les réservoirs.
- La production d'eau chaude est assurée par deux cumulus de 80 l en 220 V (6).

Il y a 2 modes de fonctionnement :

- Chaque flotteur consomme son propre réservoir (les vannes (eau chaude / eau froide) de transfert sont en position fermée) ;
- Pour une consommation uniquement à tribord (ou à bâbord), by-passer le groupe d'eau du flotteur opposé (en fermant les vannes du groupe-d'eau) et ouvrir les vannes de transfert.

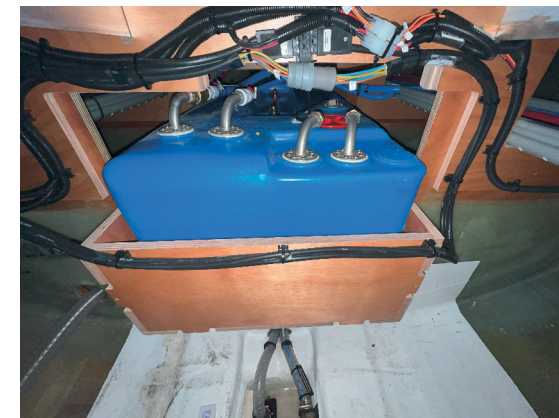
- 1 Réservoir 240 L
- 2 Niveaux des réservoirs sur écran Scheiber / Navicolor
- 3 Nable de remplissage
- 4 Prise eau douce de quai (en option)
- 5 Groupe d'eau
- 6 Chauffe-eau 80 L
- 7 Prise de lavage pont eau douce / eau de mer cockpit arrière
- 8 Eau douce sur réseau, eau de mer par pompe dédiée (en option)
- 9 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



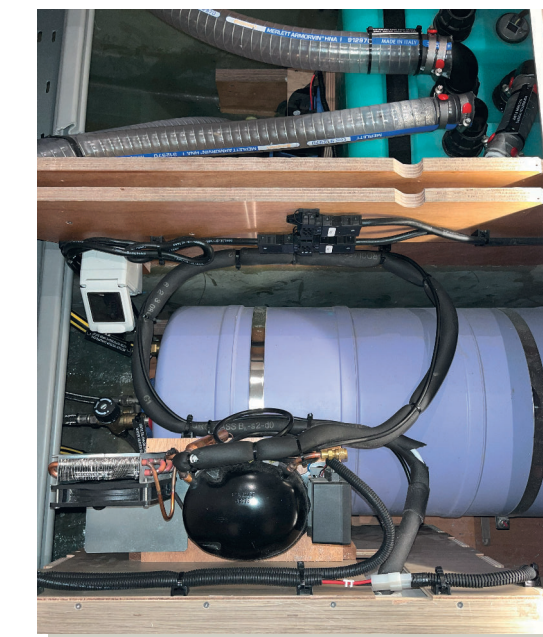
### AVERTISSEMENT

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

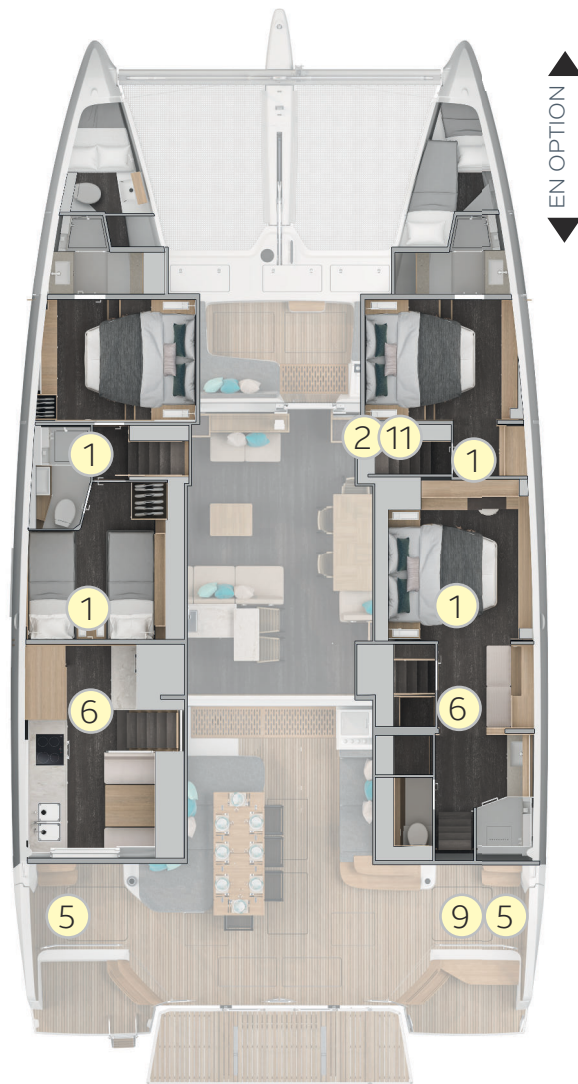
1



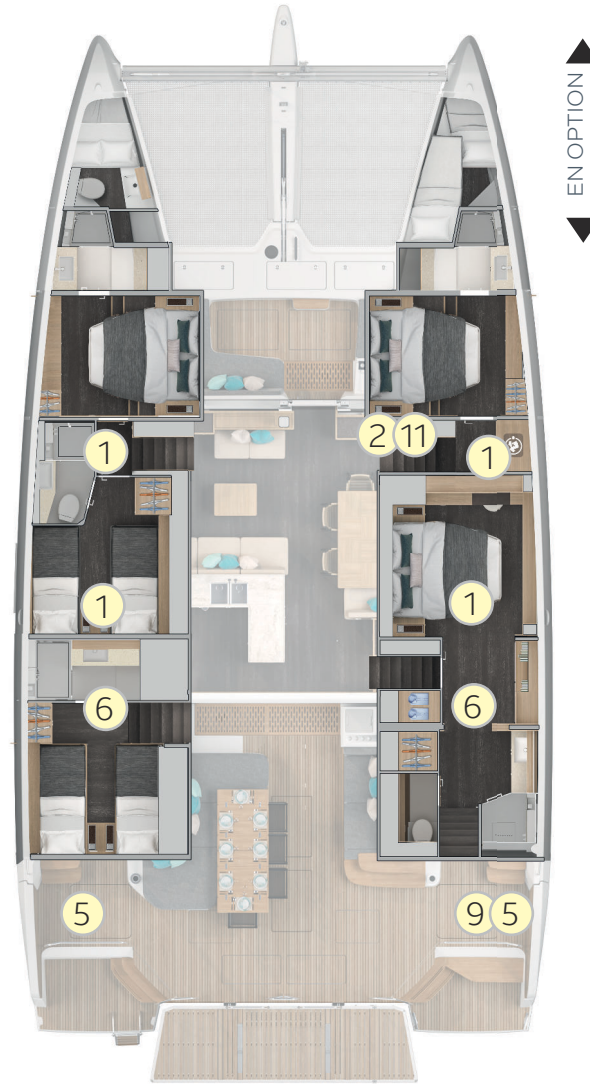
6



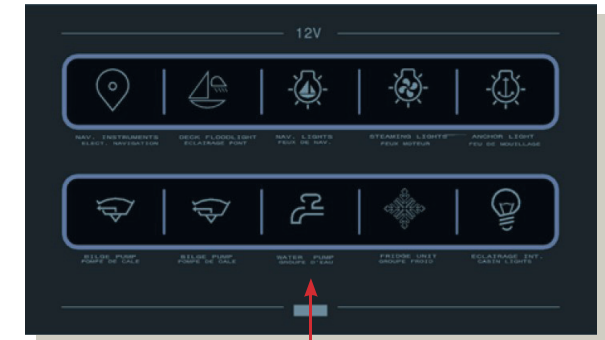
# 9-SYSTÈMES-ÉQUIPEMENTS INTÉRIEURS



Version 4 cabines, 4 toilettes, cuisine en bas



Version 5 cabines, 5 toilettes, cuisine en haut



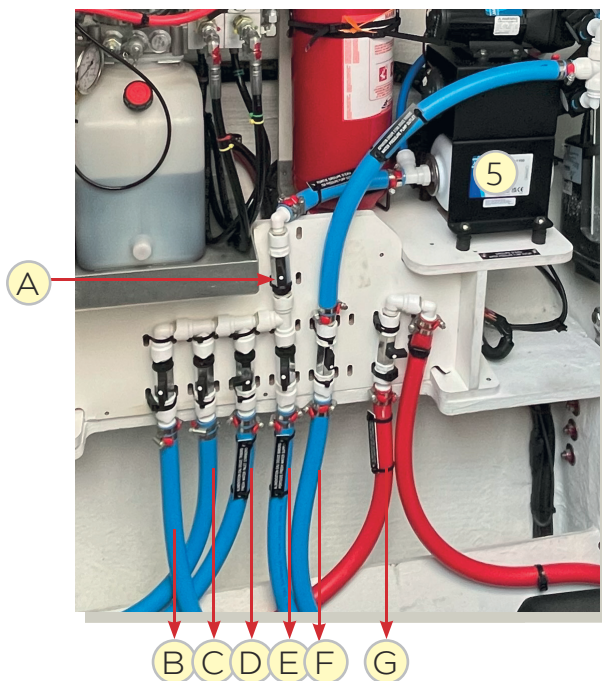
11



9 LOCAL MOTEUR TRIBORD

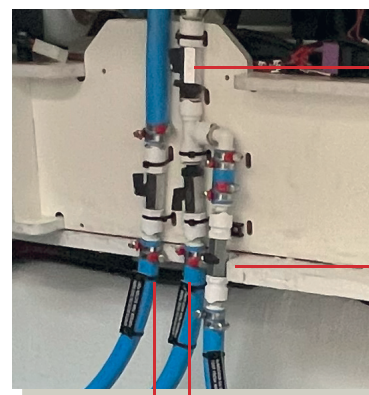
# 9-SYSTÈMES-ÉQUIPEMENTS INTÉRIEURS

LOCAL MOTEUR BÂBORD



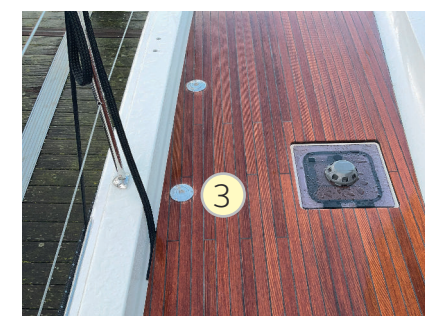
- A. Isolation du groupe d'eau (position ouverte)
- B. Lavage pont arrière (position ouverte)
- C. Prise de quai (position ouverte)
- D. Interconnexion bâbord / tribord
  - Laisser en position fermée
  - A ouvrir si la prise de quai est utilisée
- E. Alimentation eau douce du flotteur bâbord (position ouverte)
  - Pas utile; sauf panne sur le réseau flotteur bâbord. Il permet de garder la prise de quai et le lavage pont en fonction.
- F. Aspiration réservoir eau douce (position ouverte)
- G. Interconnexion eau chaud bâbord / tribord (position fermée)

LOCAL MOTEUR TRIBORD

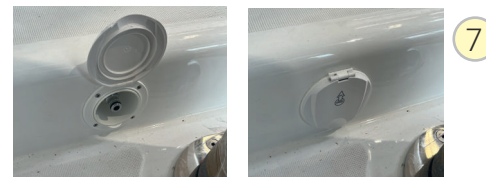


- H. Isolation du groupe d'eau (position ouverte)
- I. Aspiration réservoir eau douce (position ouverte).
- J. Alimentation eau douce flotteur tribord (position ouverte).
  - Pas utile; sauf panne sur le réseau flotteur tribord. Il permet de garder la prise de quai et le lavage pont en fonction.
- K. Interconnexion bâbord / tribord (pas de vanne prévue).

- 3 Nable de remplissage
- 4 Prise eau douce de quai (en option)
- 5 Groupe d'eau
- 7 Prise de lavage pont eau douce cockpit arrière
  - Eau douce sur réseau (en option)
- 8 Prise de lavage pont eau de mer / eau douce, cockpit avant.
  - Eau douce sur réseau, eau de mer par pompe dédiée (en option)
- 10 Douchette eau chaude / eau froide en standard
- 11 Tableau de mise en marche des 2 groupes d'eau
- 12 Douchette eau chaude / eau froide (en option)



# 9-SYSTÈMES-ÉQUIPEMENTS INTÉRIEURS



## Mise en route

Mettre en marche le groupe d'eau avec la commande sur ON sur le tableau situé dans la descente tribord. (11)



# 9-SYSTÈMES-ÉQUIPEMENTS INTÉRIEURS

## 9.2 Eaux noires

### 9.2.1 Caractéristiques

#### En version 4 cabines.

4 réservoirs en standard de 110 L et un réservoir de 50 L dans la pointe avant bâbord.

#### En version 5 cabines.

4 réservoirs en standard de 110L et un réservoir de 50 L dans la pointe avant bâbord.

Pour l'aspiration, chaque réservoir a son nable situé au-dessus sur le pont (3).

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.



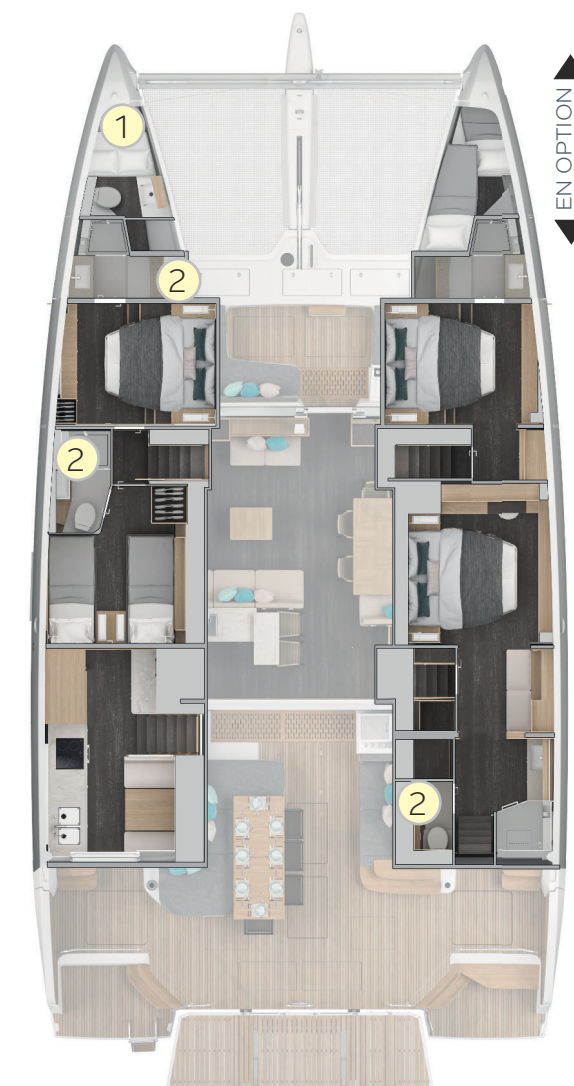
#### ATTENTION

- 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).

- 1 Réservoir 50 L
- 2 Réservoir 110 L

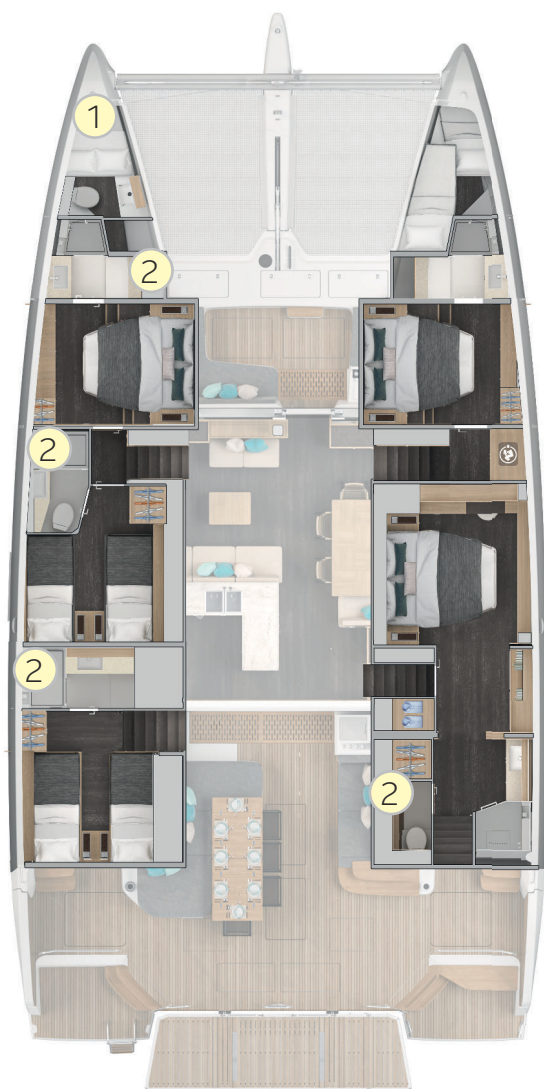


2



Version 4 cabines, 4 toilettes, cuisine en bas

# 9-SYSTÈMES-ÉQUIPEMENTS INTÉRIEURS

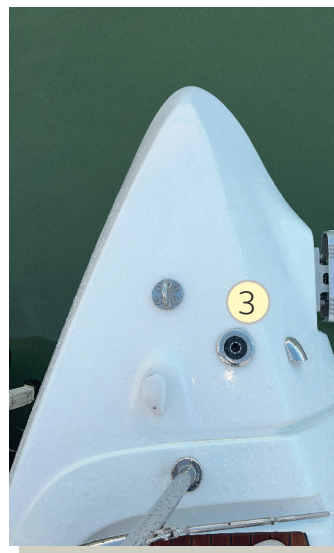


## ATTENTION

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 vider totalement.



Version 5 cabines, 5 toilettes, cuisine en haut

# 9-SYSTÈMES-ÉQUIPEMENTS INTÉRIEURS

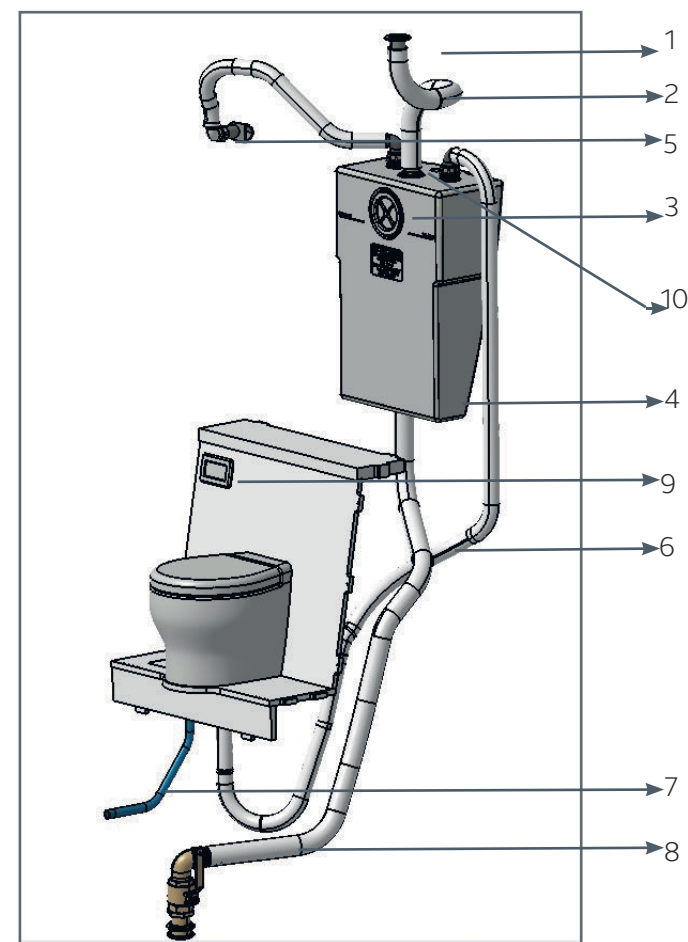
## 9.2 Installation eaux noires

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 électrique

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



# 9-SYSTÈMES-ÉQUIPEMENTS INTÉRIEURS

## 9.2.3 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-SYSTÈMES-ÉQUIPEMENTS INTÉRIEURS

## 9.3 Eaux grises

En option, le navire est muni de quatre réservoirs 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.

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



### 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.

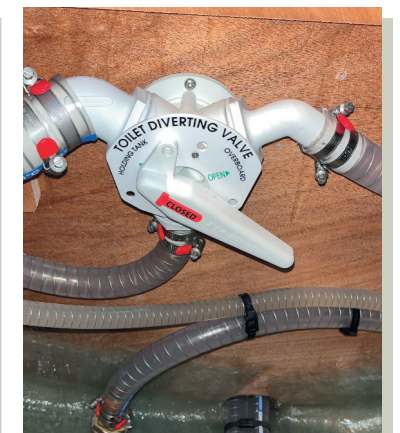


### AVIS

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).

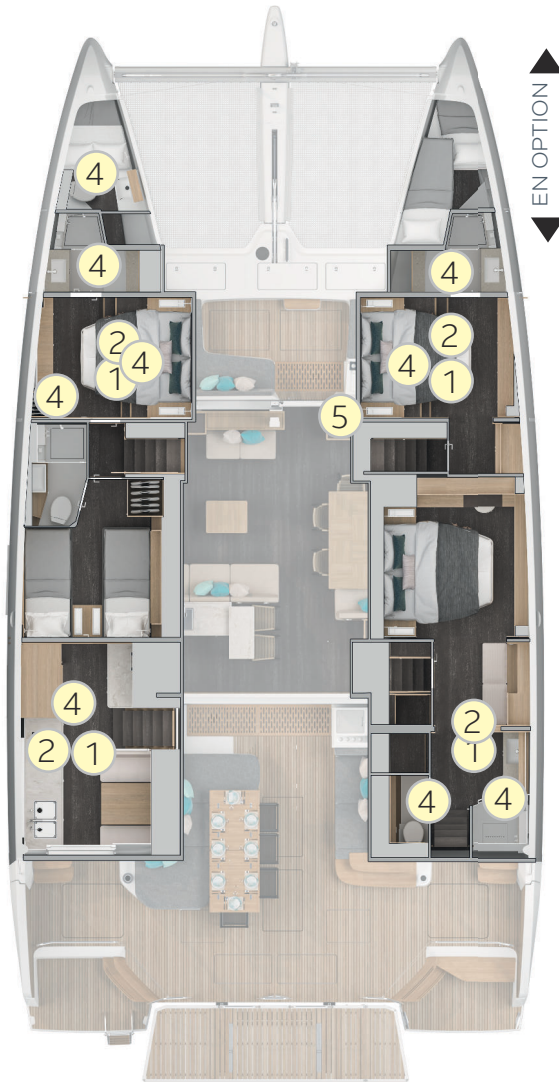


2

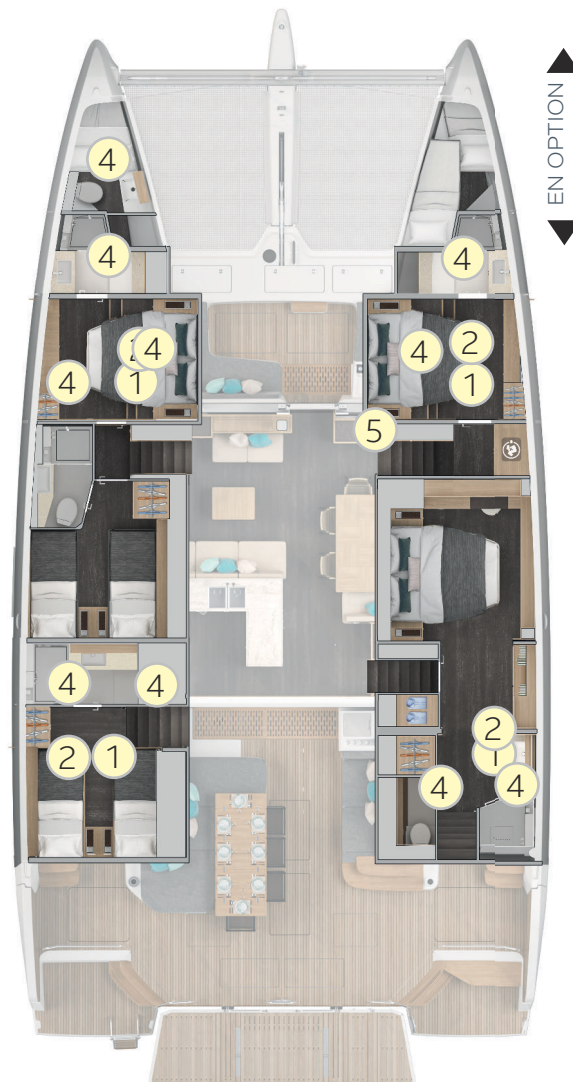


2

# 9-SYSTÈMES-ÉQUIPEMENTS INTÉRIEURS



Version 4 cabines, 4 toilettes, cuisine en bas



Version 5 cabines, 5 toilettes, cuisine en haut



## AVERTISSEMENT

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



## AVERTISSEMENT

Lors de la vidange du réservoir, l'arrêt ne se fait pas automatiquement, il est conseillé d'arrêter la vidange vers 10 % - 12 % du réservoir.

1



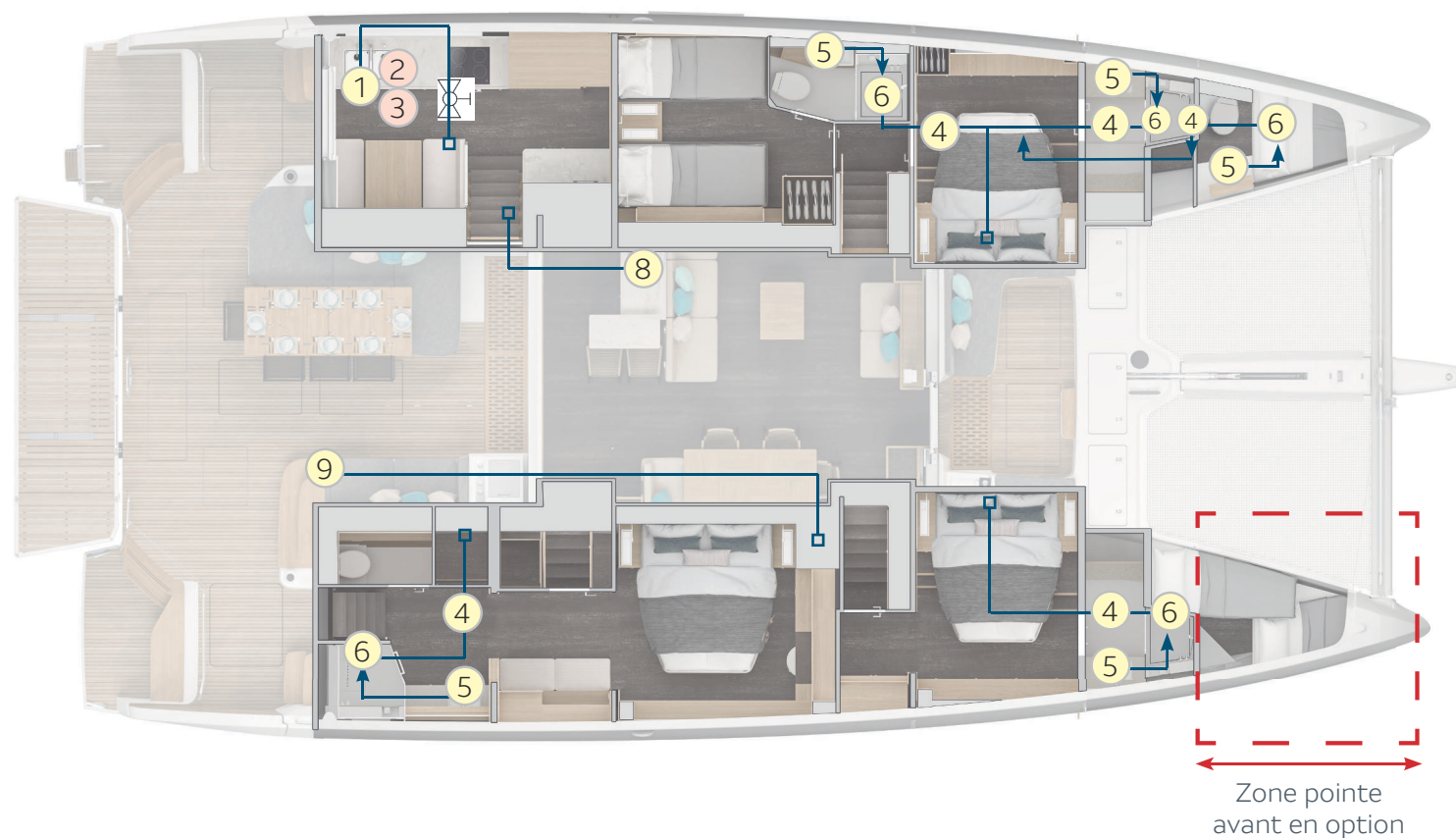
4



# 9-SYSTÈMES-ÉQUIPEMENTS INTÉRIEURS

Schéma de principe des circuits eaux grises en version standard - 4 cabines

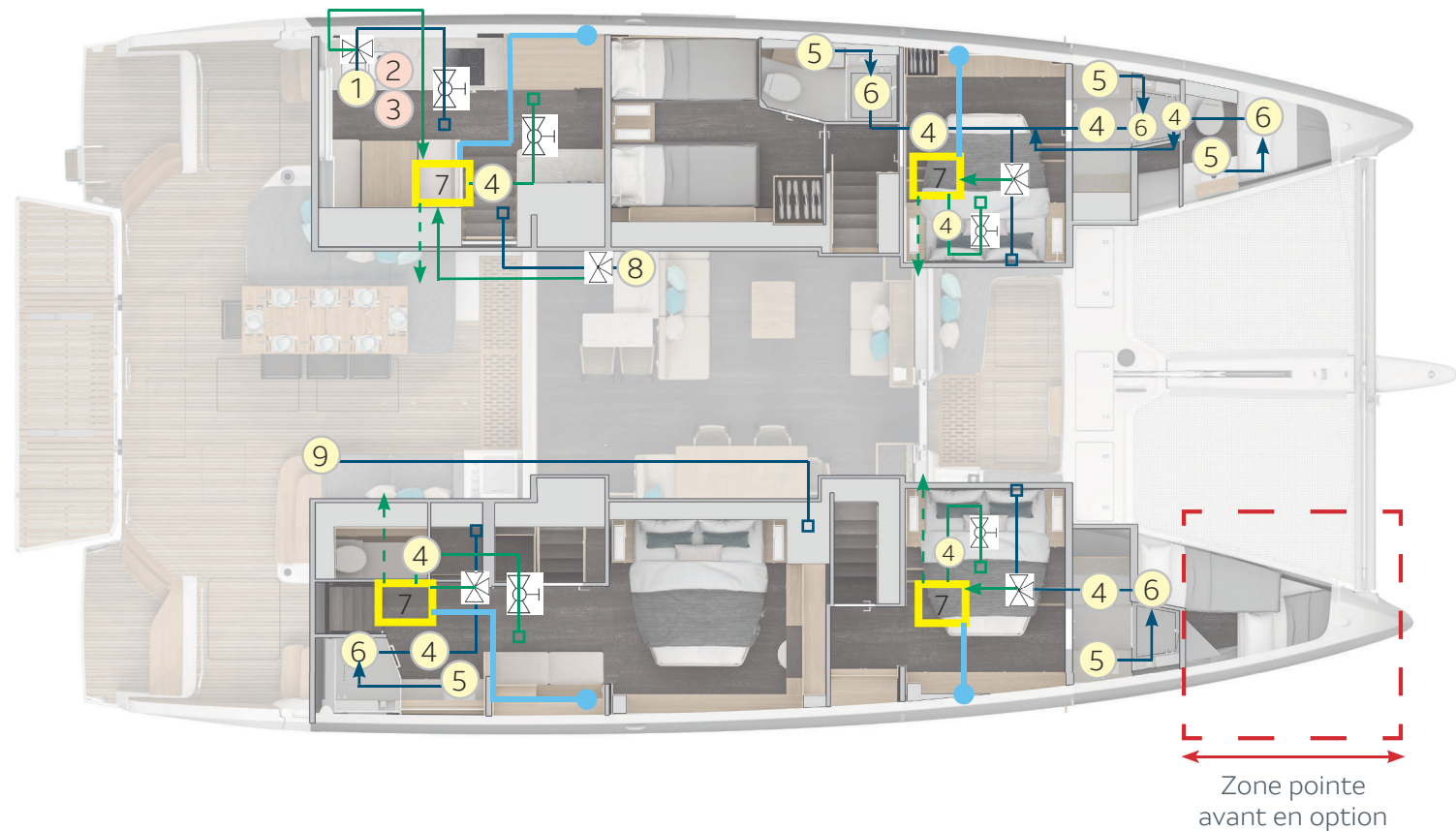
1. Évacuation bonde évier
  2. Évacuation lave-linge (en option)
  3. Évacuation lave-vaisselle (en option)
  4. Pompe électrique
  5. Évacuation bonde lavabo
  6. Évacuation bonde douche
  7. Réservoir eaux grises
  8. Évacuation bonde évier carré
  9. Évacuation évier fly (en option)
- □ Circuit évacuation des eaux grises vers un passe coque



# 9-SYSTÈMES-ÉQUIPEMENTS INTÉRIEURS

Schéma de principe des circuits eaux grises avec option réservoirs eaux grises - 4 cabines

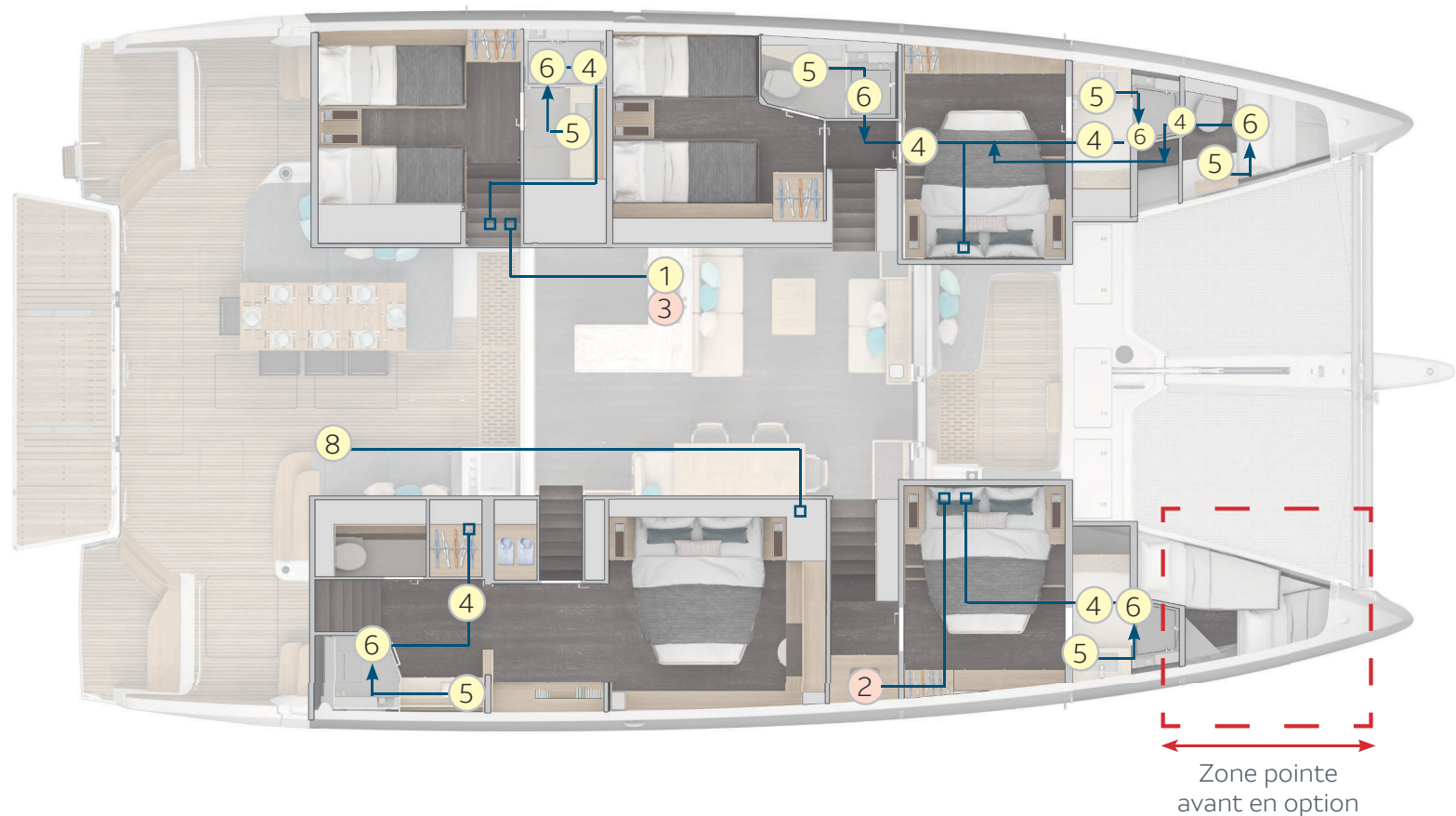
1. Évacuation bonde évier
  2. Évacuation lave-linge (en option)
  3. Évacuation lave-vaisselle (en option)
  4. Pompe électrique
  5. Évacuation bonde lavabo
  6. Évacuation bonde douche
  7. Réservoir eaux grises
  8. Évacuation bonde évier carré
  9. Évacuation évier fly (en option)
- Circuit évacuation des eaux grises vers un passe coque  
- - -> Circuit évent  
—●— Circuit évacuation des eaux grises par le nable de pont



# 9-SYSTÈMES-ÉQUIPEMENTS INTÉRIEURS

Schéma de principe des circuits eaux grises en version standard - 5 cabines

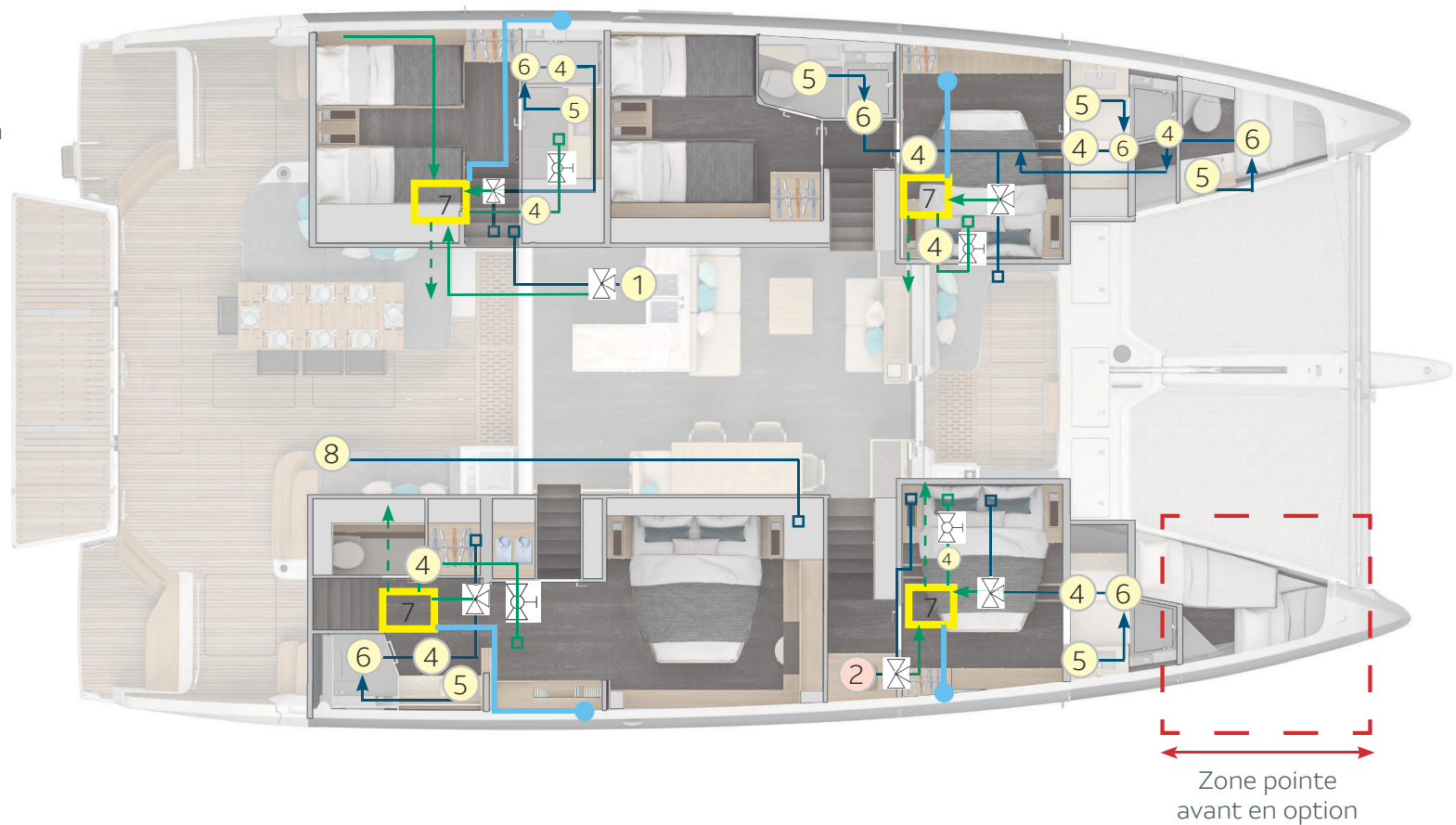
1. Évacuation bonde évier
  2. Évacuation lave-linge (en option)
  3. Évacuation lave-vaisselle (en option)
  4. Pompe électrique
  5. Évacuation bonde lavabo
  6. Évacuation bonde douche
  7. Réservoir eaux grises
  8. Évacuation évier fly (en option)
- □ Circuit évacuation des eaux grises vers un passe coque



# 9-SYSTÈMES-ÉQUIPEMENTS INTÉRIEURS

Schéma de principe des circuits eaux grises avec option réservoirs eaux grises - 5 cabines

1. Évacuation bonde évier
  2. Évacuation lave-linge (en option)
  3. Évacuation lave-vaisselle (en option)
  4. Pompe électrique
  5. Évacuation bonde lavabo
  6. Évacuation bonde douche
  7. Réservoir eaux grises
  8. Évacuation évier fly (en option)
- Circuit évacuation des eaux grises vers un passe coque  
- - -> Circuit évier  
—●— Circuit évacuation des eaux grises par le nable de pont



# 9-SYSTÈMES-ÉQUIPEMENTS INTÉRIEURS

## 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 déconnexion 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-SYSTÈMES-ÉQUIPEMENTS INTÉRIEURS



## 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-SYSTÈMES-ÉQUIPEMENTS INTÉRIEURS



## 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

- En option « plancha », un coffre pour le stockage d'une bouteille de gaz de 13 kg (ou de deux bouteilles de 6 kg) est accessible sur la banquette arrière bâbord du cockpit arrière. Le coffre peut recevoir deux bouteilles.
- Type de GPL à utiliser : Butane ou Propane pression 38 - 30 / 37 mbar.
- 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.
- Le vanne d'arrêt pour la plancha se trouve directement sur la bouteille.



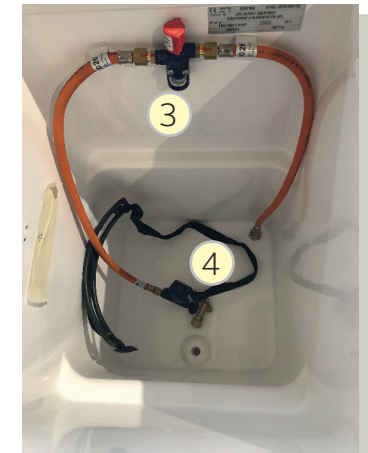
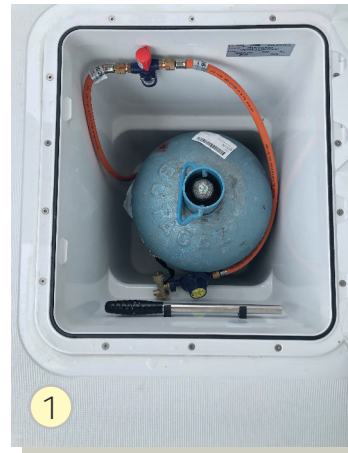
## ATTENTION

Ne gêner en aucune manière l'accès à tous les composants du système GPL.

# 9-SYSTÈMES-ÉQUIPEMENTS INTÉRIEURS



- 1 Coffre à gaz
- 2 Option Plancha
- 3 Système d'amorçage dans le coffre à gaz
- 4 Détendeur
- 5 Option Plancha US avec un coupe circuit (6)

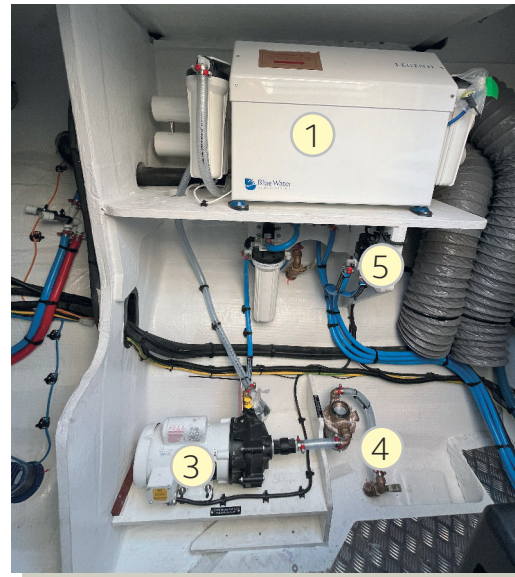


# 9-SYSTÈMES-ÉQUIPEMENTS INTÉRIEURS



## 9.5 Option Dessalinisateur

- En option, le 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) ;
- D'un écran de mise en route au niveau de la descente tribord (2) ;
- D'une électrovanne de sélection du réservoir à remplir (5) (bâbord ou tribord) pilotable depuis l'écran Scheiber / Navicolor (6) (seulement lorsque le dessalinisateur est sous tension) ;
- Le choix du réservoir se fait sur la page réservoir d'eau dès lors la mise en route du dessalinisateur .



### 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-SYSTÈMES-ÉQUIPEMENTS INTÉRIEURS

## 9.6 Option Climatisation

### 9.6.1 Implantation

En option, dans la version 4 cabines:

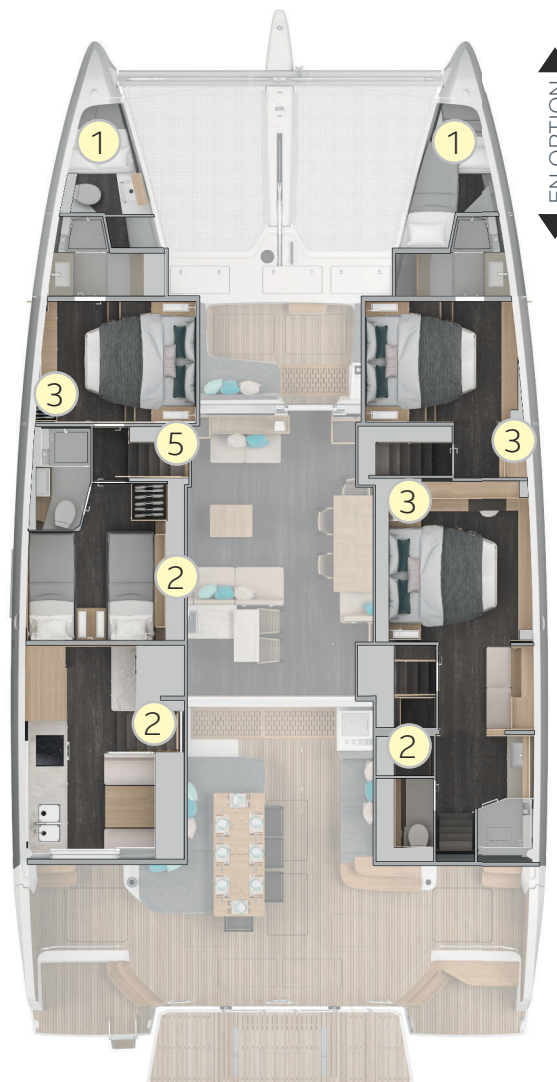
- Un bloc climatisation 12 KBTU dans la cabine propriétaire et un bloc climatisation 8 KBTU dans la salle d'eau propriétaire;
- Un bloc climatisation 12 KBTU dans les deux cabines avant;
- Un bloc climatisation 8 KBTU dans la cabine milieu bâbord;
- Un bloc climatisation 8 KBTU dans la cuisine en bas;
- Trois blocs climatisation 16 KBTU dans le plafond du carré.

En option, dans la version 5 cabines:

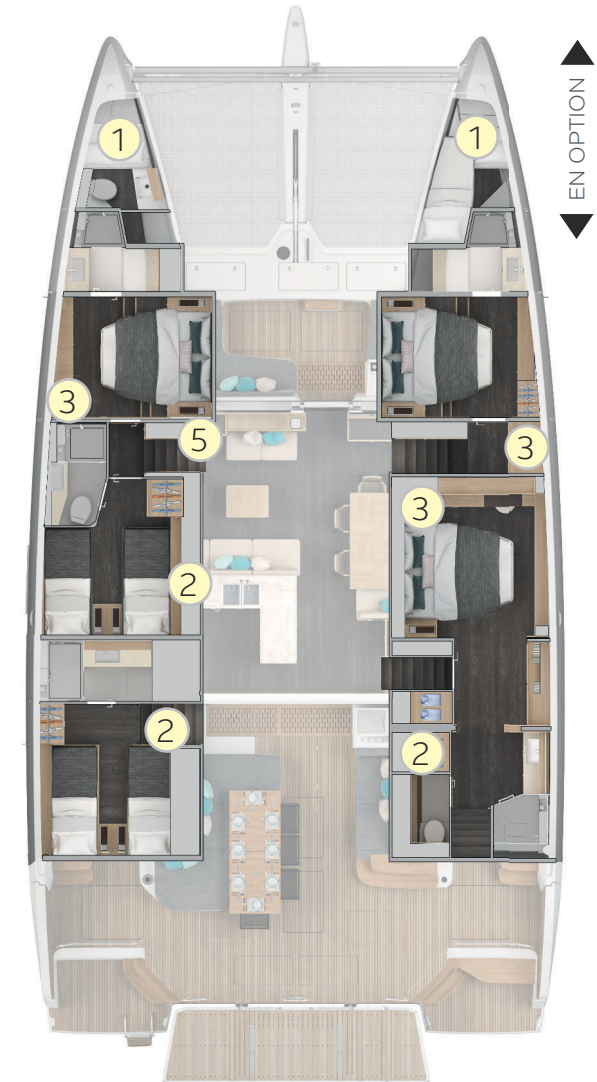
- Un bloc climatisation 12 KBTU dans la cabine propriétaire et un bloc climatisation 8 KBTU dans la salle d'eau propriétaire;
- Un bloc climatisation 12 KBTU dans les deux cabines avant;
- Un bloc climatisation 8 KBTU dans la cabine milieu bâbord;
- Un bloc climatisation 8 KBTU dans la cabine arrière bâbord;
- Trois blocs climatisation 16 KBTU dans le plafond du carré.

En option, si la pointe avant tribord est aménagée, un bloc climatisation de 6 KBTU.

- |                       |                                       |
|-----------------------|---------------------------------------|
| 1. Aérotherme 6 KBTU  | 4. Aérotherme 16 KBTU                 |
| 2. Aérotherme 8 KBTU  | 5. Tableau circuit AC / Climatisation |
| 3. Aérotherme 12 KBTU |                                       |



Version 4 cabines, 4 toilettes, cuisine en bas



Version 5 cabines, 5 toilettes, cuisine en haut

# 9-SYSTÈMES-ÉQUIPEMENTS INTÉRIEURS



Version 4 cabines, 4 toilettes, cuisine en bas



Version 5 cabines, 5 toilettes, cuisine en haut

## Mise en service

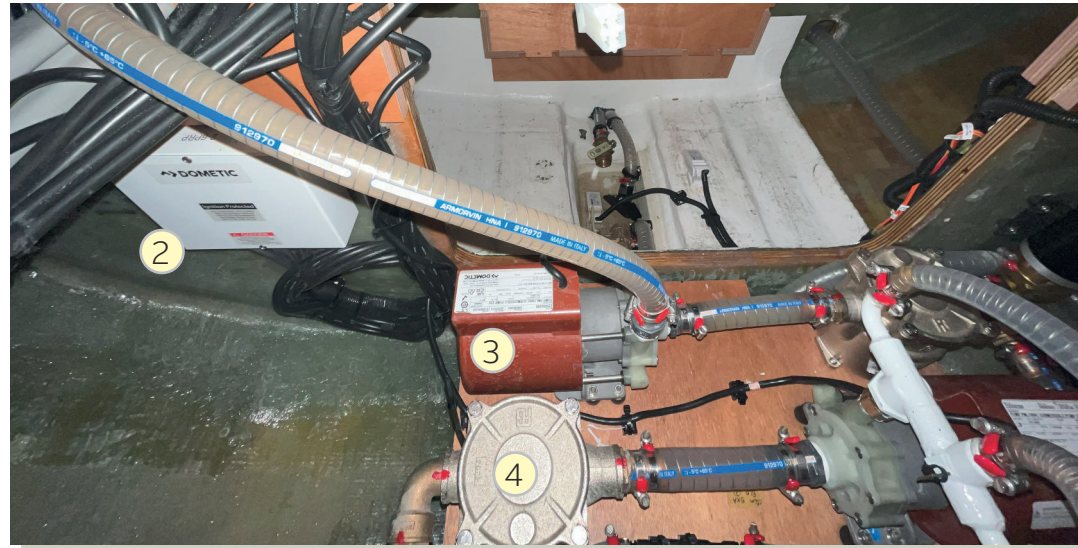
- Vérifier l'ouverture de la vanne d'aspiration et de rejet d'eau de mer.
- Sélectionner sur le commutateur situé dans la descente tribord la source de courant choisie (quai ou générateur).
- Si alimentation quai : brancher la prise de quai.
- Si alimentation générateur : avant de démarrer la climatisation, 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.

- |    |                           |
|----|---------------------------|
| 1. | Aérotherme 6 000 BTU      |
| 2. | Aérotherme 8 000 BTU      |
| 3. | Aérotherme 12 000 BTU     |
| 4. | Aérotherme 16 000 BTU     |
| 5. | Tableau circuit AC / Clim |

# 9-SYSTÈMES-ÉQUIPEMENTS INTÉRIEURS



1. Ecran de commande (un par aérotherme)
2. Coffret électrique
3. Pompe à eau de mer
4. Filtre
5. Tableau circuit AC / Clim

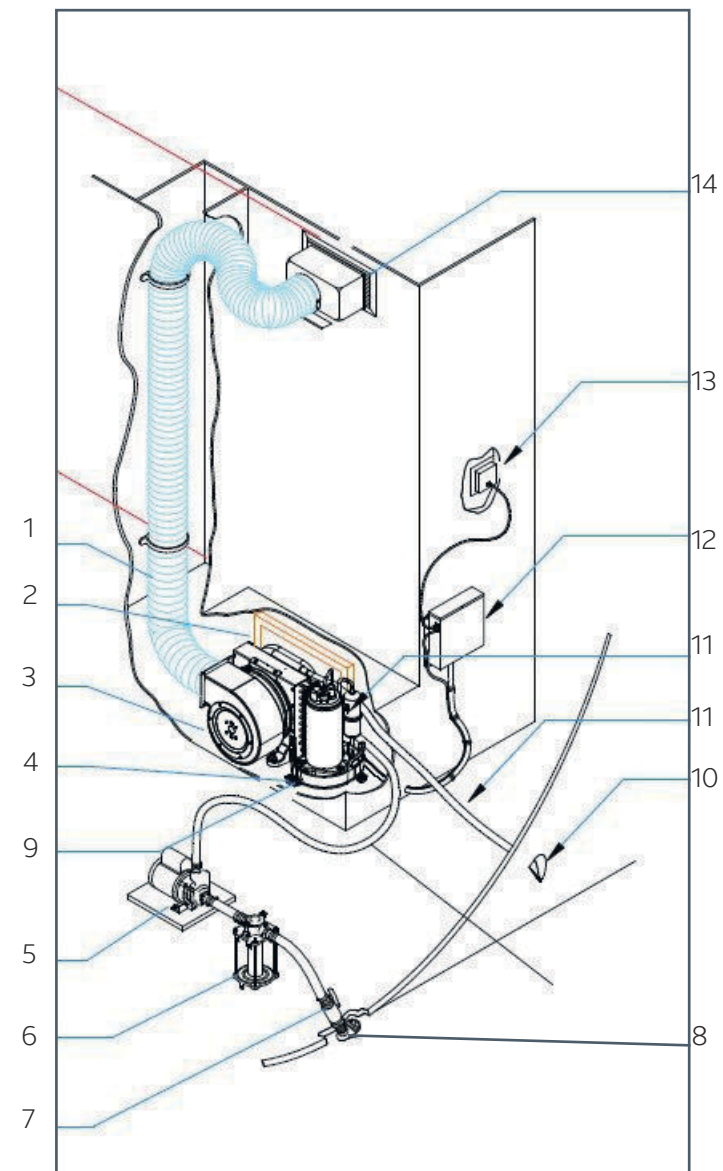
# 9-SYSTÈMES-ÉQUIPEMENTS INTÉRIEURS

## 9.6 Option Climatisation

### 9.6.2 Principe de fonctionnement

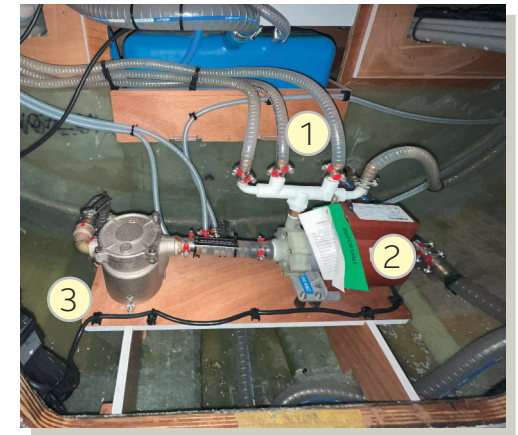
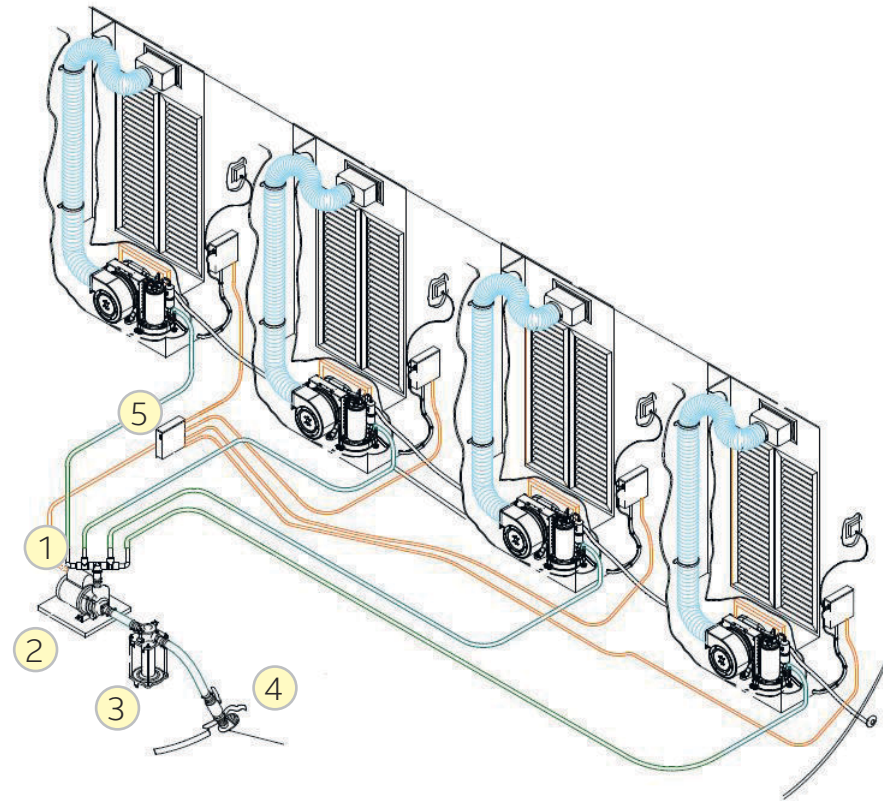
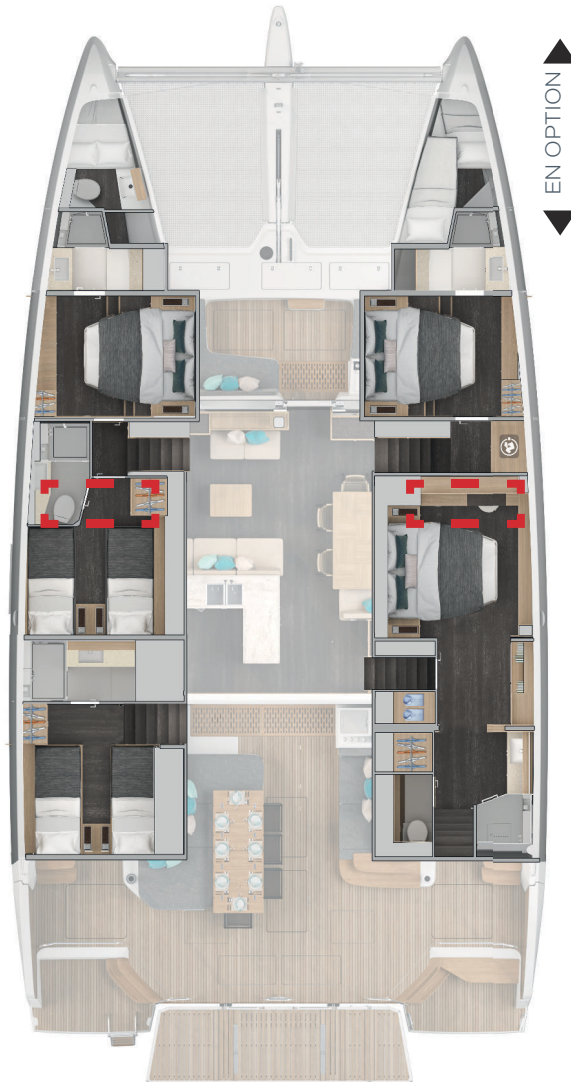
Installation monobloc

- |    |                             |
|----|-----------------------------|
| 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      |

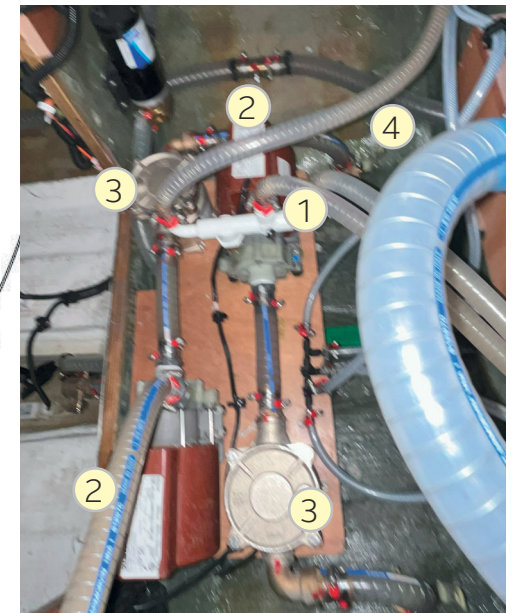


# 9-SYSTÈMES-ÉQUIPEMENTS INTÉRIEURS

Installation type de quatre monoblocs avec clarinette



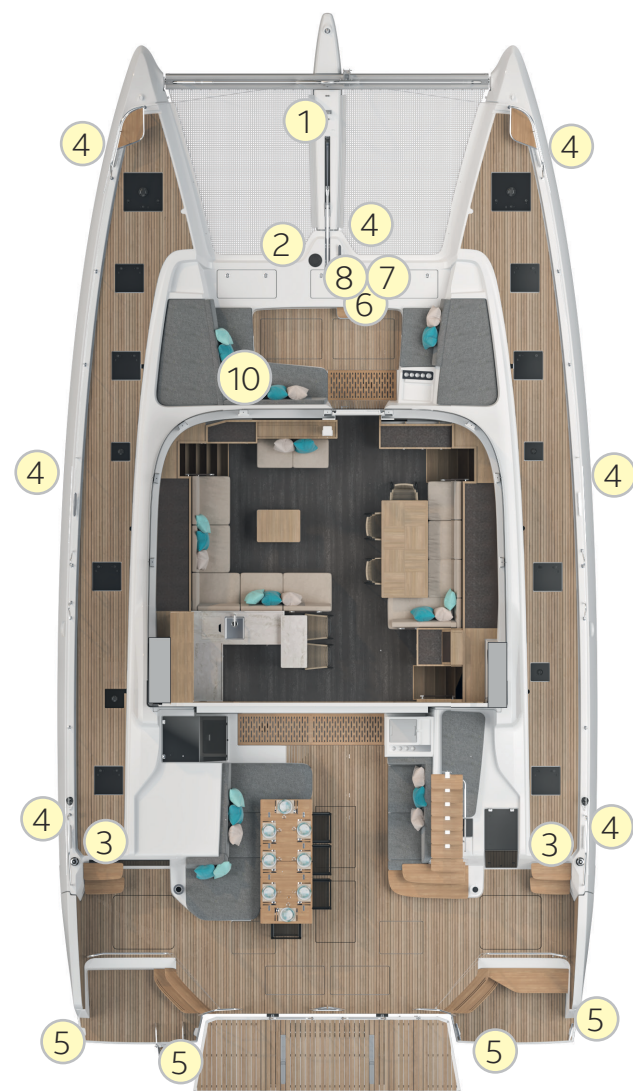
Flotteur bâbord



Flotteur tribord

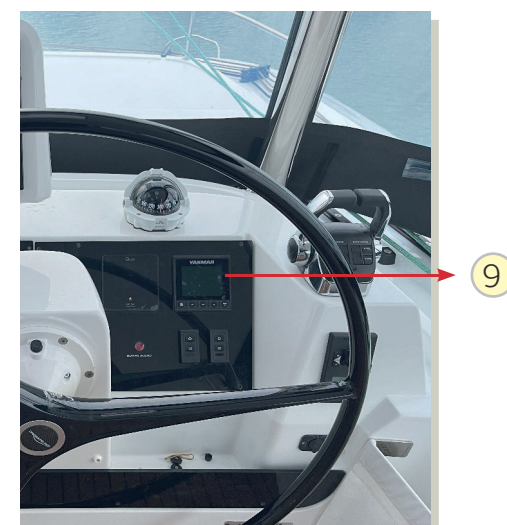
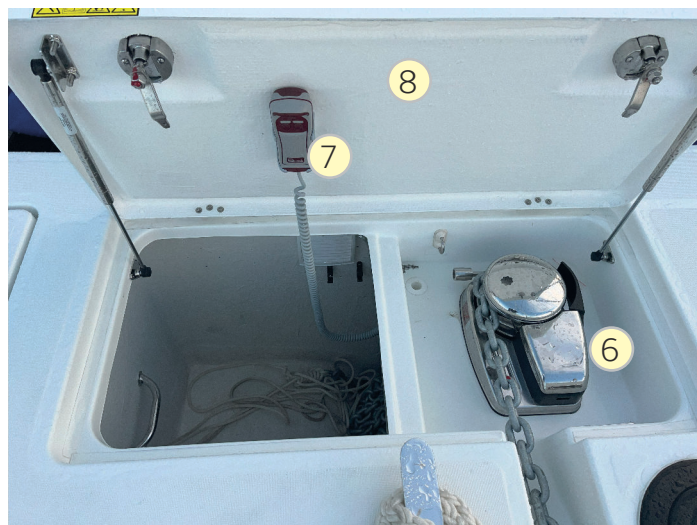
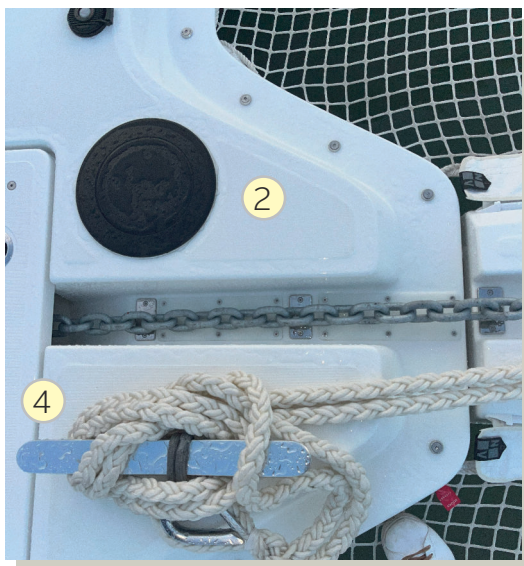
# 10-AMARRAGE, MOUILLAGE, REMORQUAGE

## 10.1 Amarrage, Mouillage

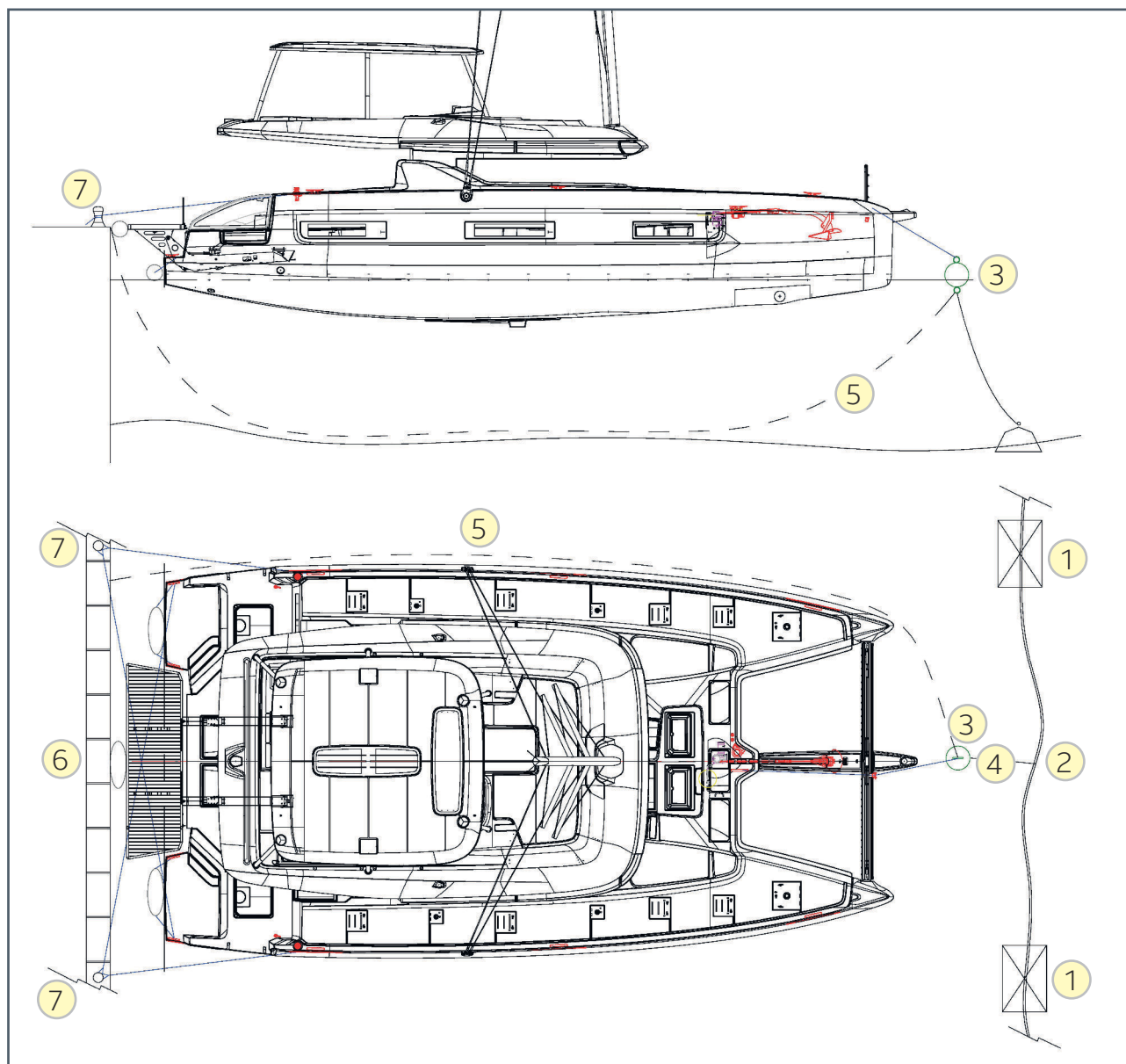


1. Poutre de compression en composite avec chemin de mouillage intégré et 1 taquet de mouillage
2. Cabestan rétractable en option
3. Cabestans fixes en option
4. Taquets amarrage en alu L 450
5. Taquets amarrage en alu L 300
6. Guindeau Quick DAVE 5 sans barbortin
7. Télécommande guindeau
8. Accès au guindeau et au puits à chaîne
9. Commande de guindeau au poste de barre avec compteur de chaîne
10. Accès au fusible du guindeau

# 10-AMARRAGE, MOUILLAGE, REMORQUAGE



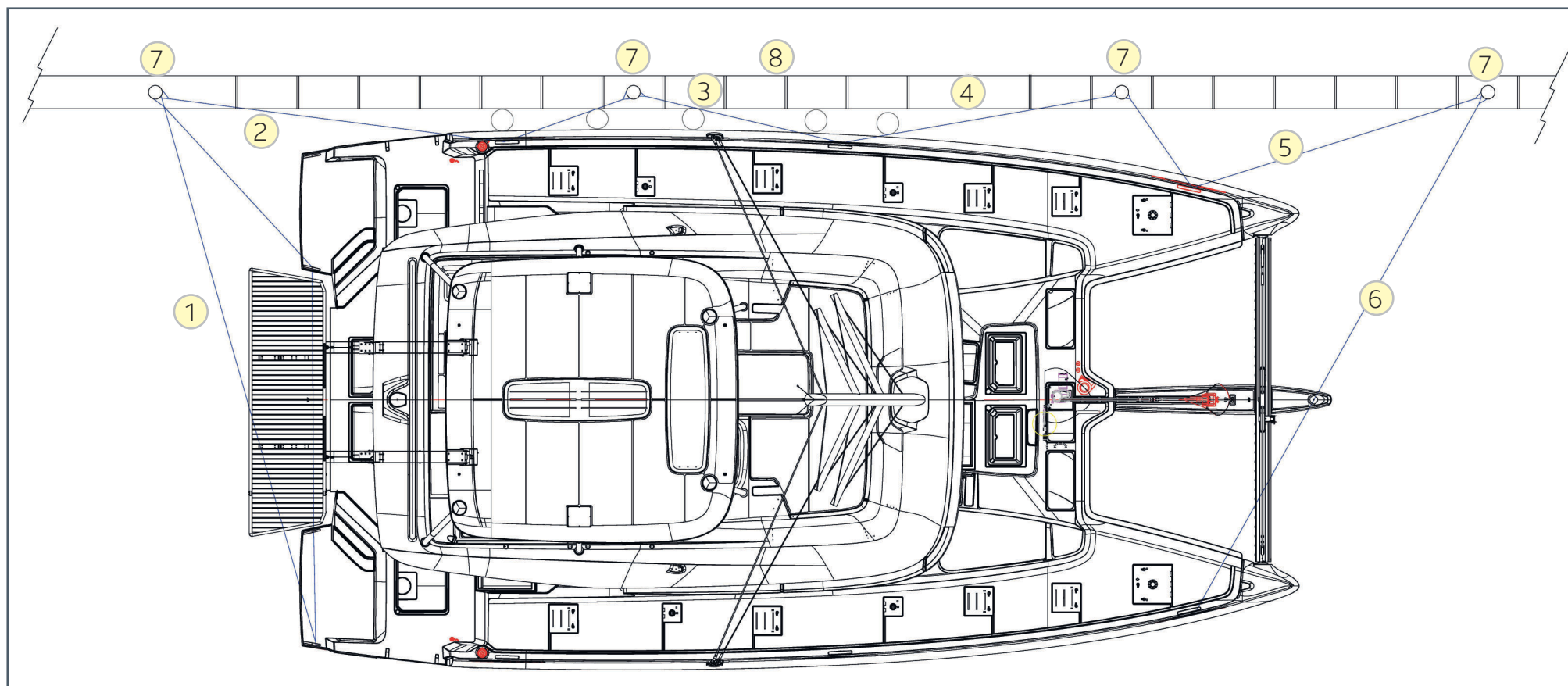
# 10-AMARRAGE, MOUILLAGE, REMORQUAGE



## AMARRAGE PENDILLE

1. Corps mort
2. Chaîne mère
3. Bouée
4. Chaîne fille
5. Chaîne de pendille
6. Quai
7. Bitte

# 10-AMARRAGE, MOUILLAGE, REMORQUAGE



AMARRAGE LE LONG D'UN QUAÏ

1. Pointe arrière
2. Traversière arrière
3. Garde descendante
4. Garde montante
5. Traversière avant
6. Pointe avant
7. Bitte
8. 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 75Kg 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 14 mm.

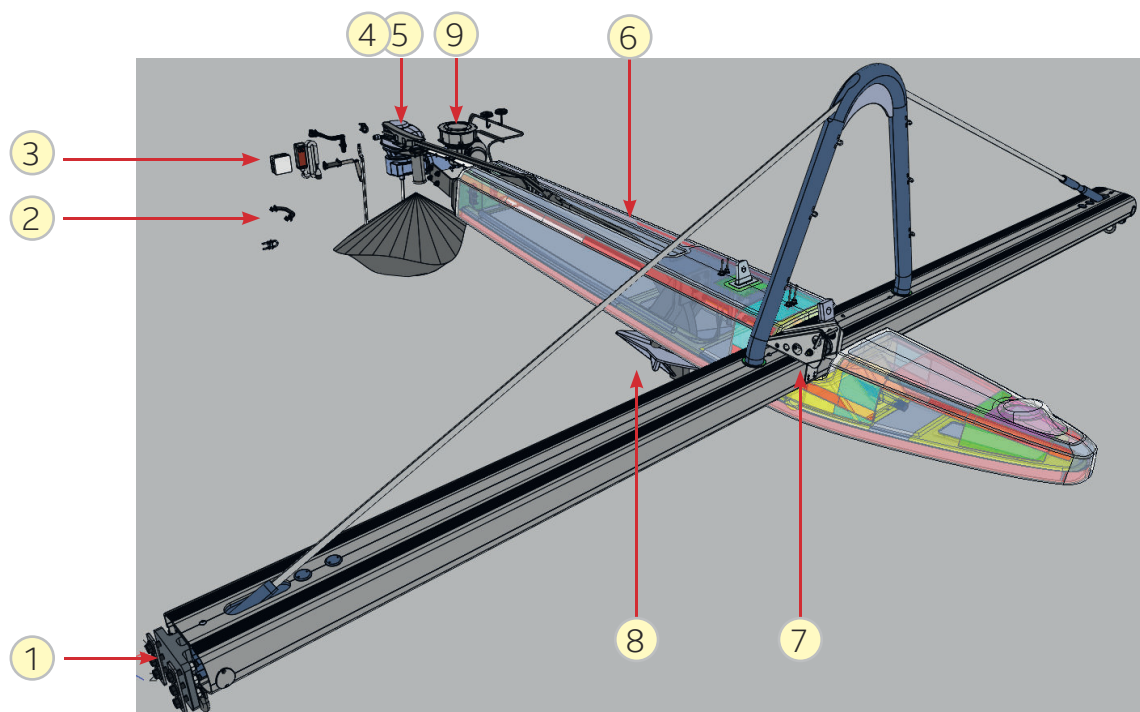
### Remontée du mouillage

- 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.

# 10-AMARRAGE, MOUILLAGE, REMORQUAGE



1. Cadènes pour poutre pour patte d'oie
2. Anneau étalingure
3. Commande guindeau
4. Guindeau Quick DAVE 5 sans barbotin et cabestan
5. Taquet amarrage
6. Chaîne de 14mm pas
7. Davier secours
8. Ancre spade 75Kg
9. Cabestan rétractable

Patte d'oie polyamide 3 torons  
Diamètre 20mm, 50ml, 1 épissure, 1 cosse



## 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 manœuvre et permet d'anticiper une arrivée trop brutale de l'ancre.



## ATTENTION

Les manœuvres au guindeau sont dangereuses :

- Tenir en permanence la ligne de mouillage claire et effectuer les manœuvres 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-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 450 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 avantageusement 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.

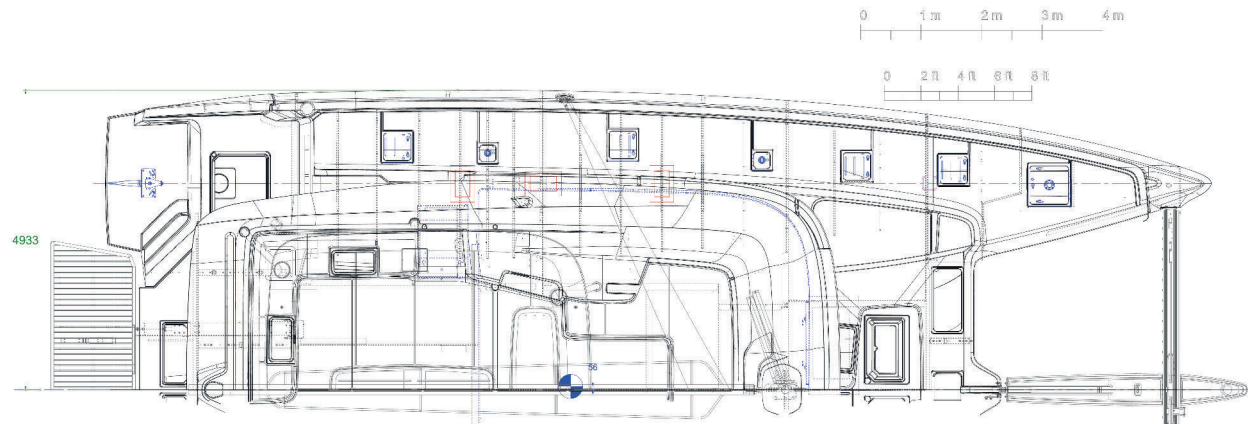


### AVERTISSEMENT

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.
- Relâcher complètement les sangles.

### Masses décomptées pour le chargement en cargo :

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

Sanglage cargo : Serrer les sangles au droit des appuis (utiliser les taquets d'amarrage).

**MASSE ESTIMATIVE À GRUTER = 42.3 T**



### ATTENTION

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



### AVERTISSEMENT

Utiliser une remorque adaptée au bateau et à sa masse.



### AVERTISSEMENT

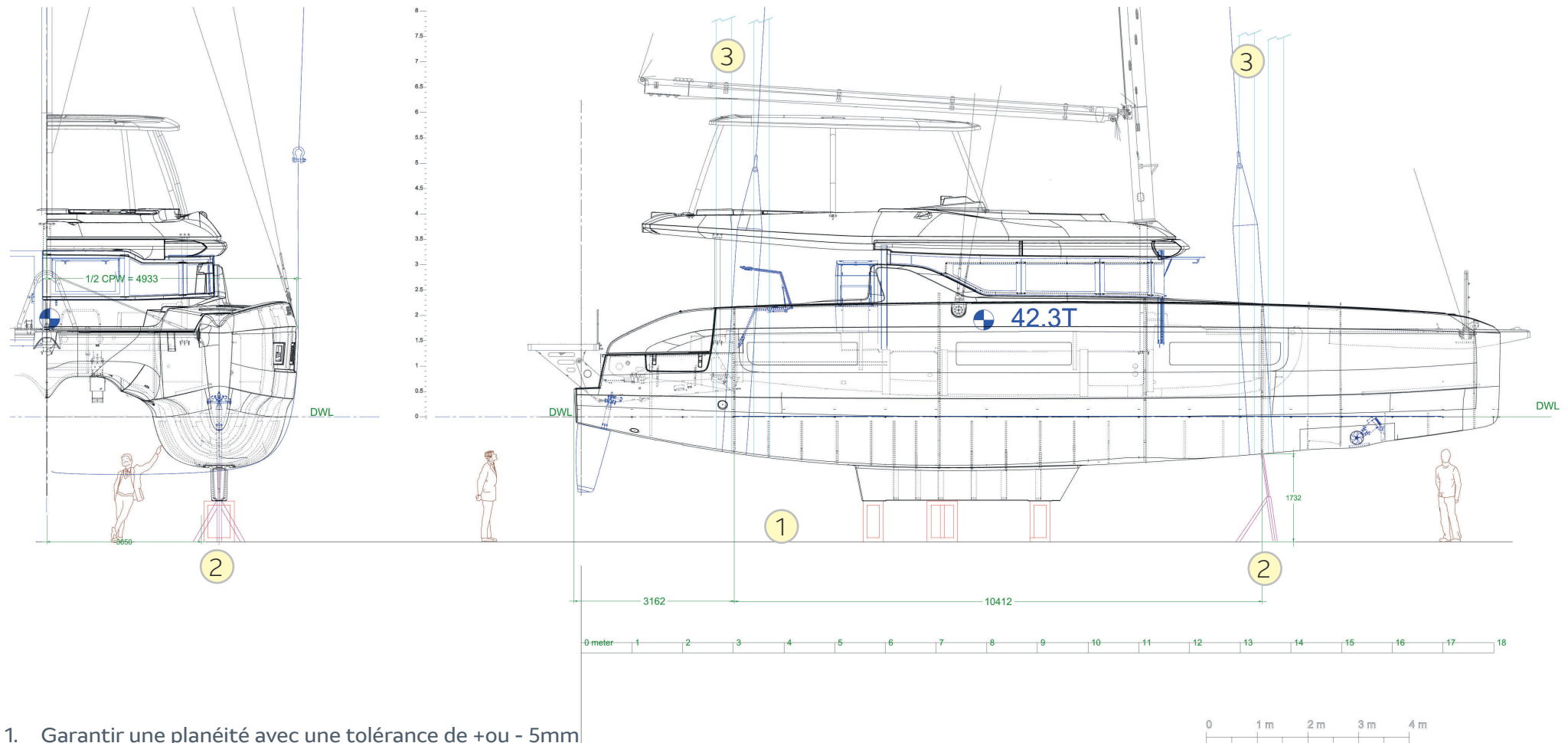
Ne pas rester à bord, ni sous le bateau pendant le grutage.



### AVIS

Faire intervenir un plongeur afin d'éviter que les sangles ne portent pas sur les crépines et les passe-coques.

# 11-TRANSPORT ET GRUTAGE



1. Garantir une planéité avec une tolérance de +ou - 5mm
2. 2 x épontilles work'up ou parkup 10t (cf doc Nautipark)
3. Sangle de levage

En condition de transport sur remorque : Mt 42.3 T

# 12-CHARTE POUR LA MER ET LES RIVIÈRES

## Charte pour la mer et les rivières

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

Pour protéger ce milieu,

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



## 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 œuvre 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.

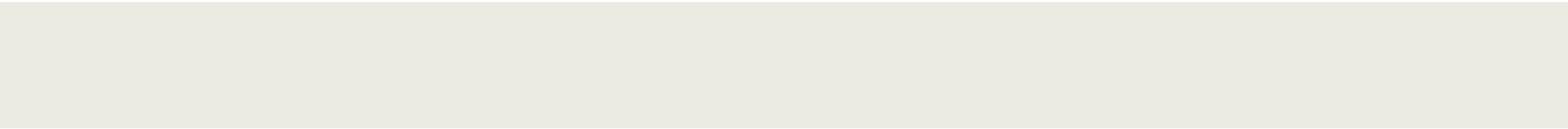
**UNE VIE HUMAINE N'A PAS DE PRIX ...,  
UN CANOT DE SAUVETAGE EN A UN !**



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.snsn.org](http://www.snsn.org)

# 14-PLANS ANNEXES

1. SCHÉMA INSTALLATION ELECTRIQUE 000001448835 (fichier SCHEMA\_INSTALLATION\_5XA\_20240722.pdf)
2. SCHÉMA FAISCEAU DC COQUE TRIBORD 000001479921 (fichier D3612D\_C.pdf)
3. SCHÉMA FAISCEAU DC COQUE BÂBORD 000001476061 (fichier D2656S\_E.pdf)
4. SCHÉMA FAISCEAU DC ROOF 000001528765 (fichier D4760X\_C.pdf)







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

Réalisation : Atelier Florence GUENAULT

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