

CAP CAMARAT 4.7 CC



MANUEL DU PROPRIÉTAIRE



JEANNEAU


401029 RCD-2
Indice A



SOMMAIRE

INTRODUCTION	7
<i>Mot d'accueil</i>	7
<i>Remarques concernant la lecture du manuel</i>	9
1 CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES	11
1.1 CONSTRUCTION	11
1.2 DIMENSIONS GÉNÉRALES	11
1.3 MOTORISATION	11
1.4 ÉLECTRICITÉ	11
1.5 CAPACITÉS	12
2 CATÉGORIE DE CONCEPTION ET DÉPLACEMENTS	13
2.1 CATÉGORIES DE CONCEPTION	14
3 STABILITÉ ET FLOTTABILITÉ	15
3.1 DONNÉES DE STABILITÉ	15
3.2 ACCÈS AU BATEAU	16
4 CARACTÉRISTIQUES DE MANOEUVRABILITÉ	17
4.1 VISIBILITÉ AU NIVEAU DU POSTE DE PILOTAGE	18
5 SÉCURITÉ	19
5.1 PRÉVENTION DES CHUTES PAR-DESSUS BORD ET MOYEN DE REMONTÉE À BORD	19
5.1.1 <i>Plage d'utilisation du bateau</i>	19
5.1.2 <i>Prévention des chutes par-dessus bord</i>	19
5.1.3 <i>Remontée à bord</i>	21
5.2 STOCKAGE DU RADEAU DE SURVIE	22
5.3 FIXATION DES ÉLÉMENTS MOBILES	23
5.4 INFORMATIONS LIÉES AUX RISQUES D'ENVAHISSEMENT ET À LA STABILITÉ	24
5.4.1 <i>Système d'assèchement</i>	24
5.5 SYSTÈME DE SECOURS EN CAS D'AVARIE DE BARRE	26
6 INFORMATIONS LIÉES AUX RISQUES D'INCENDIE OU D'EXPLOSION	27
6.1 MOTEURS DE PROPULSION ET AUTRES APPAREILS BRÛLANT DU CARBURANT	27
6.2 SYSTÈME ÉLECTRIQUE	27
6.3 ÉQUIPEMENTS DE PRÉVENTION ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE	28
6.3.1 <i>Matériel de lutte contre l'incendie</i>	28
6.3.2 <i>Orifice extincteur (Version réservoir fixe)</i>	30

7	SYSTÈME ÉLECTRIQUE	31
7.1	INFORMATIONS GÉNÉRALES SUR LE CIRCUIT ÉLECTRIQUE	31
7.2	INSTALLATION DC (12 V OU 24 V)	32
7.2.1	Fonctionnement et répartition des batteries	32
7.2.2	Coupe-batteries	34
7.3	PROTECTION CONTRE L'ÉLECTROLYSE	34
7.3.1	Anodes	34
8	MOTORISATION	37
8.1	INFORMATIONS LIÉES AU RISQUE D'INCENDIE ET D'EXPLOSION DES MOTEURS DE PROPULSION	37
8.2	DANGER PROVENANT DES PIÈCES MÉCANIQUES EN MOUVEMENT	38
8.3	GÉNÉRALITÉS	38
8.4	DÉMARRAGE DU MOTEUR	40
8.5	CIRCUIT COMBUSTIBLE	41
8.6	PRISE D'EAU MOTEUR	42
8.7	FILTRE À CARBURANT	43
8.8	INSTALLATION MOTEUR	44
8.9	COMMANDE DU MOTEUR	44
8.10	ACCÈS AU MOTEUR	45
8.11	HÉLICE	45
9	SYSTÈME DE DIRECTION	47
9.1	GÉNÉRALITÉS	47
9.2	SCHÉMA DE PRINCIPE	47
10	ÉQUIPEMENTS DE PONT	49
10.1	GÉNÉRALITÉS	49
10.1.1	Polyester	49
10.1.2	Plexiglas (PMMA)	49
10.1.3	INOX	49
10.1.4	Boiseries extérieures	50
10.1.5	Sellerie extérieure	50
10.2	MOUILLAGE, AMARRAGE, REMORQUAGE	51
10.2.1	Points d'ancrage	51
10.2.2	Remorquage	52
10.3	PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DU PUIITS À CHAÎNE	53
10.4	MOUILLAGE	53
11	ÉQUIPEMENTS DE LA COQUE	55
11.1	SELLERIE	55



12 MANUTENTIONS, TRANSPORT	57
12.1 PLAN DE LEVAGE	57
12.2 CARÉNAGE	58
12.3 HAUTEUR DE L'ANTIFOULING	59
12.4 MISE À L'EAU / SORTIE D'EAU	59
12.5 HIVERNAGE	61
12.6 TRANSPORT	62
13 ENVIRONNEMENT	63

INTRODUCTION

Mot d'accueil

Vous venez de prendre livraison de votre nouveau bateau JEANNEAU et nous vous remercions de la confiance témoignée par l'acquisition d'un bateau de notre marque. Toute l'équipe JEANNEAU vous souhaite la bienvenue à bord.

Un JEANNEAU est fait pour durer, chaque bateau fait l'objet de soins attentifs dans les moindres détails, depuis sa conception jusqu'à sa mise à l'eau afin de vous apporter, durant de nombreuses années, les joies que vous en attendez.

Ce manuel a été établi pour vous aider à utiliser votre bateau avec plaisir, confort et sécurité. Il contient les détails du bateau, les équipements fournis ou installés, les systèmes et des indications pour son utilisation et son entretien. Certains des équipements décrits dans ce manuel peuvent être optionnels.

Votre concessionnaire JEANNEAU saura vous conseiller et vous aider pour l'utilisation et l'entretien de votre bateau.

La première mise en service de votre bateau exige beaucoup de compétences et de soins. La qualité de réalisation des opérations de mise en service conditionne le bon fonctionnement ultérieur de l'ensemble des équipements de votre bateau. C'est pourquoi la première mise à l'eau doit être effectuée sous la responsabilité de votre concessionnaire.

Lisez attentivement ce manuel du propriétaire et familiarisez vous avec votre bateau avant de l'utiliser.

Mieux vous le connaîtrez et plus vous prendrez de plaisir à sa barre.

Conservez ce manuel propriétaire dans un endroit sûr et remettez-le au nouveau propriétaire si vous revendez le bateau.

Il est recommandé de conserver jointes à ce manuel les notices d'utilisation délivrées par les fabricants des équipements du bateau (accessoires...).



Pour chacun des équipements de ce bateau, veuillez consulter les notices d'utilisation livrées par le fabricant.

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

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

■ Assurez-vous que les conditions de vent et de mer prévues correspondent à la catégorie de conception de votre bateau, et que vous-même et votre équipage êtes capables de manoeuvrer le bateau dans ces conditions.

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

■ Ce manuel du propriétaire n'est pas un guide détaillé d'entretien ou de réparation. En cas de difficulté, faites appel à votre concessionnaire. Si un manuel d'entretien est fourni, utilisez-le.

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

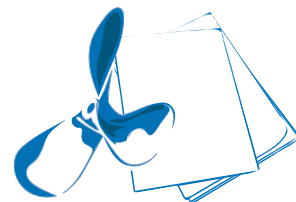
■ Dans certains pays, un permis de conduire ou une autorisation sont nécessaires ou des réglementations spécifiques sont en vigueur.

■ Entretenez toujours correctement votre bateau et tenez compte de la détérioration qui résulte du temps ou, le cas échéant, d'un usage important ou inapproprié.

■ N'importe quel bateau – aussi solide soit-il – peut être sévèrement endommagé s'il est mal utilisé. Cela n'est pas compatible avec une navigation sûre. Ajustez toujours la vitesse et la direction du bateau aux conditions de mer.

■ Si votre bateau est équipé d'un radeau de survie, lisez attentivement son manuel d'utilisation. L'équipage doit avoir 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. "L'équipage doit être familiarisé avec l'utilisation de tout le matériel de sécurité et avec les manoeuvres de sécurité d'urgence (récupération d'un homme à la mer, remorquage, etc.); les écoles de voile et les clubs organisent régulièrement des sessions d'entraînement".

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



Remarques concernant la lecture du manuel

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



DANGER

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



AVERTISSEMENT

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



ATTENTION

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

CONSEIL-RECOMMANDATION

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

- 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, SPBI S.A. 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 SPBI S.A.. 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 CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

1.1 CONSTRUCTION

Modèle	CAP CAMARAT 4.7 CC
Architecte / Design intérieur	Jeanneau Design / Patrice SARRAZIN
Constructeur	SPBI S.A
Moyen principal de propulsion	Moteur
Matériaux de construction du pont	
.....	Stratifié sandwich verre / Polyester / Mousse 'airex'
Matériaux de construction de la coque & Contre moule coque	
.....	Stratifié monolithique verre / Polyester
Mise en oeuvre	Voie humide

1.2 DIMENSIONS GÉNÉRALES

Longueur hors tout (L_{max})*	4,65 m
<i>(Incluant les parties amovibles qui peuvent être démontées (davier, balcon avant, plate-forme), sans affecter la structure du bateau)</i>	
Longueur coque (L_h)*	4,50 m
<i>(Excluant : les parties amovibles qui peuvent être démontées, sans affecter la structure du bateau)</i>	
Largeur hors tout (B_{max})*	2,05 m
<i>(Incluant : les parties amovibles qui peuvent être démontées, sans affecter la structure du bateau)</i>	
Largeur coque (B_h)*	2,00 m
<i>(Excluant : les parties amovibles qui peuvent être démontées, sans affecter la structure du bateau)</i>	
Tirant d'air – Bateau léger	1,40 m
Tirant d'eau - sans moteur	0,25 m
Surface mouillée	environ 6,50 m ²

1.3 MOTORISATION

Puissance nominale maximale de propulsion (à la sortie hélice)	44,2 kW
Masse maximale de motorisation recommandée	120 kg

1.4 ÉLECTRICITÉ

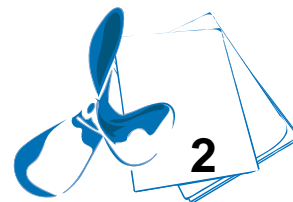
Type de circuit - Courant continu	12V
---	-----

1.5 CAPACITÉS

Masse totale des liquides contenus dans les réservoirs fixes quand ils sont pleins.....45 kg

Capacités carburant :.....60 L

Ces capacités peuvent ne pas être totalement utilisables en fonction de l'assiette et du chargement du bateau. Pour les réservoirs de carburant, il est recommandé de conserver une réserve de 20%.

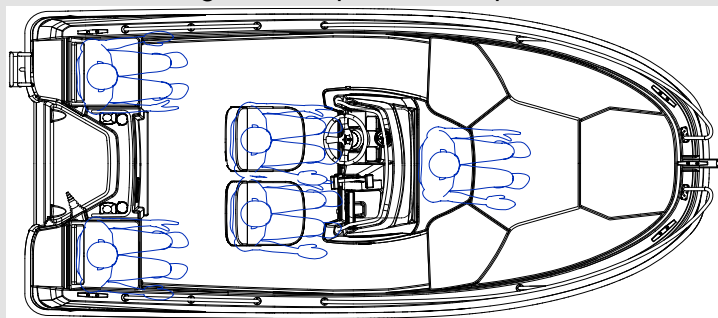


2 CATÉGORIE DE CONCEPTION ET DÉPLACEMENTS

- UTILISATION DU BATEAU : Ce bateau est réservé uniquement à un usage diurne.
- Une partie des informations est indiquée sur la plaque du constructeur fixée sur le bateau. Les explications de ces informations sont données dans les chapitres appropriés de ce manuel.
- La charge maximale recommandée inclut la masse de toutes les personnes à bord, des provisions et des effets personnels, de tous les équipements non inclus dans la masse du bateau lège, de la cargaison (le cas échéant) et de tous les liquides contenus dans les réservoirs fixes quand ils sont pleins (carburant, eau, eaux grises, eaux noires).
- La charge maximale recommandée indiquée sur la plaque constructeur ne tient pas compte de la masse du contenu des réservoirs fixes de liquide lorsqu'ils sont pleins (carburant, eau, eaux grises, eaux noires).

Catégorie de conception	C	D
Nombre maximum de personnes autorisées à bord	5	5
Déplacement lège	733 kg	
Charge maximale recommandée	615 kg	
Déplacement en charge maximale	1 348 kg	

- Ne pas dépasser le nombre maximal de personnes recommandé. Quel que soit le nombre de personnes à bord, la masse totale des personnes et de l'équipement ne doit jamais dépasser la charge maximale recommandée.
- Toujours utiliser les sièges ou emplacements prévus :



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

2.1 CATÉGORIES DE CONCEPTION

Catégorie A :

Un bateau de plaisance de la catégorie de conception A est considéré comme conçu pour des vents qui peuvent dépasser la force 8 (sur l'échelle de Beaufort) et pour des vagues qui peuvent dépasser une hauteur significative de 4 mètres, à l'exclusion toutefois des conditions exceptionnelles telles que des tempêtes, des tempêtes violentes, des tornades et des conditions maritimes extrêmes ou des vagues énormes.

Catégorie B :

Un bateau de plaisance de la catégorie de conception B est considéré comme conçu pour des vents pouvant aller jusqu'à la force 8 comprise et des vagues pouvant atteindre une hauteur significative jusqu'à 4 mètres compris.

Catégorie C :

Un bateau de la catégorie de conception C est considéré comme conçu pour des vents pouvant aller jusqu'à la force 6 comprise et des vagues pouvant atteindre une hauteur significative jusqu'à 2 mètres compris.

Catégorie D :

Un bateau de la catégorie de conception D est considéré comme conçu pour des vents pouvant aller jusqu'à la force 4 comprise et des vagues pouvant atteindre une hauteur significative jusqu'à 0,3 mètre compris, avec des vagues occasionnelles d'une hauteur maximale de 0,5 mètre.

NOTE : Les bateaux de chaque catégorie doivent être conçus et construits pour résister à ces paramètres en ce qui concerne la stabilité, la flottabilité et les autres exigences essentielles pertinentes et pour avoir de bonnes caractéristiques de manoeuvrabilité.



3 STABILITÉ ET FLOTTABILITÉ

3.1 DONNÉES DE STABILITÉ

- Le déplacement en charge maximale a été utilisé pour évaluer la stabilité et la flottabilité de ce bateau. Vous pouvez retrouver la valeur de ce déplacement au paragraphe "Caractéristiques techniques" au début de ce manuel.
- 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 affectée par l'ajout de masses dans les hauts.
- En navigation, il convient de fermer les panneaux, coffres et portes pour minimiser le risque d'envahissement d'eau.
- La stabilité peut être réduite lorsqu'on remorque un bateau ou que l'on soulève des poids importants à l'aide d'un bossoir ou d'une bôme.
- Les vagues déferlantes constituent des dangers importants pour la stabilité.



- Réduire la vitesse dans les vagues.
- Ajustez toujours la vitesse et la direction du bateau aux conditions de mer.
- Tous les panneaux étanches doivent rester fermés en navigation.

3.2 ACCÈS AU BATEAU

Accès au compartiment réservoir essence



- Le cockpit et le compartiment réservoir essence doivent impérativement être maintenus en position fermée et verrouillée en navigation.
- En navigation, fermer la ou les portes de filières.
- La fermeture brutale d'un panneau d'accès risque de blesser une partie du corps : refermer toujours le panneau doucement et prudemment.
- Ne pas laisser les enfants ouvrir / fermer les panneaux d'accès sans surveillance.



- Fermer les panneaux de pont et les hublots avant chaque sortie.
- Fermer les accès par gros temps ou mer formée.

CONSEIL-RECOMMANDATION

- En navigation, maintenir les vannes de coque et les nables en position fermée pour minimiser les risques d'envahissement.



4 CARACTÉRISTIQUES DE MANOEUVRABILITÉ

- En cas de vent violent ou de mer confuse ou de vagues déferlantes, il convient de prendre des précautions supplémentaires.
- Ne pas installer sur ce bateau un moteur de puissance nominale supérieure à celle indiquée sur la plaque signalétique du bateau.
- Utiliser une assiette négative pour passer de la vitesse de déplacement à la vitesse d'hydroplanage, et à des vitesses inférieures (applicable aux bateaux équipés d'un système d'orientation de la poussée de l'hélice de l'appareil propulsif).
- Ne pas faire naviguer le bateau avec un réglage d'assiette négatif d'appareil à propulsion (étrave basse) à grande vitesse. Cela peut faire gîter le bateau et il peut en résulter une instabilité dans les virages.
- Ne pas naviguer à la vitesse maximale dans des zones de fort trafic, ou en cas de visibilité réduite, de vents forts ou de grosses vagues. Réduire la vitesse et le sillage du bateau, par courtoisie et par mesure de sécurité pour vous-même et pour autrui. Respecter les zones de limitation de la vitesse et du sillage.
- Observer les règles de priorité telles qu'elles sont définies par les règles de route et imposées par le règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM / Col Reg).
- Assurez-vous de toujours disposer d'une distance suffisante pour vous arrêter ou manoeuvrer si nécessaire, afin d'éviter une collision.
- Éviter les manoeuvres brusques à pleine vitesse.
- Ne pas s'asseoir sur le cockpit avant lorsque le bateau avance à allure rapide.
- Réduire la vitesse dans les vagues pour le confort et la sécurité.

4.1 VISIBILITÉ AU NIVEAU DU POSTE DE PILOTAGE

La vision du barreur depuis le poste de pilotage peut être obstruée du fait d'angles importants d'assiette du bateau ou en raison d'autres facteurs causés par une ou plusieurs des conditions variables suivantes :

- 1) Angles de réglage du système de propulsion («trim») (Sur les bateaux équipés d'un régulateur d'angle de poussée du moteur) ;
- 2) Angles des volets régulateurs d'assiette (Sur les bateaux équipés de volets régulateurs d'assiette, motorisés ou fixes, installés sur le tableau arrière) ;
- 3) Chargement et distribution de la charge ;
- 4) Vitesse ;
- 5) Accélération rapide ;
- 6) Transition du mode à déplacement au mode planant ;
- 7) Conditions de mer ;
- 8) Pluie et embruns ;
- 9) Obscurité et brouillard ;
- 10) Lumières à l'intérieur du bateau ;
- 11) Position des tauds et des rideaux ;
- 12) Personnes ou équipements mobiles situés dans le champ de vision du barreur.

Le Règlement international pour prévenir les abordages en mer (Col Reg / RIPAM) et les règles de route imposent une surveillance appropriée et permanente ainsi que le respect des règles de priorité. Le respect de ces règles est essentiel.



- La manoeuvrabilité est limitée en cas de vitesse excessive.
- Il existe un risque de perte de contrôle en cas de virages serrés.
- Réduire la vitesse avant d'effectuer des virages dans une direction quelconque.



5 SÉCURITÉ

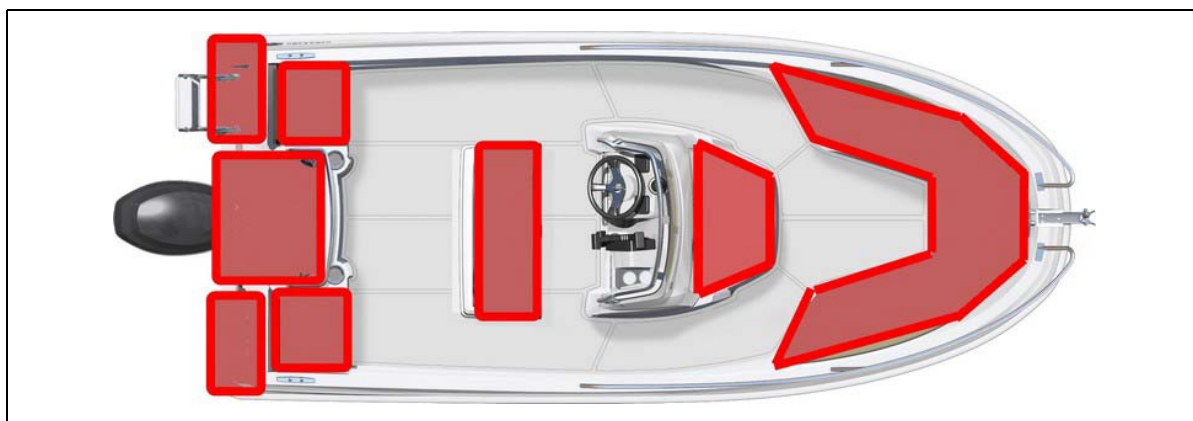
5.1 PRÉVENTION DES CHUTES PAR-DESSUS BORD ET MOYEN DE REMONTÉE À BORD

5.1.1 Plage d'utilisation du bateau

- Ce bateau n'est pas équipé de feux de navigation, il est réservé uniquement à un usage diurne.

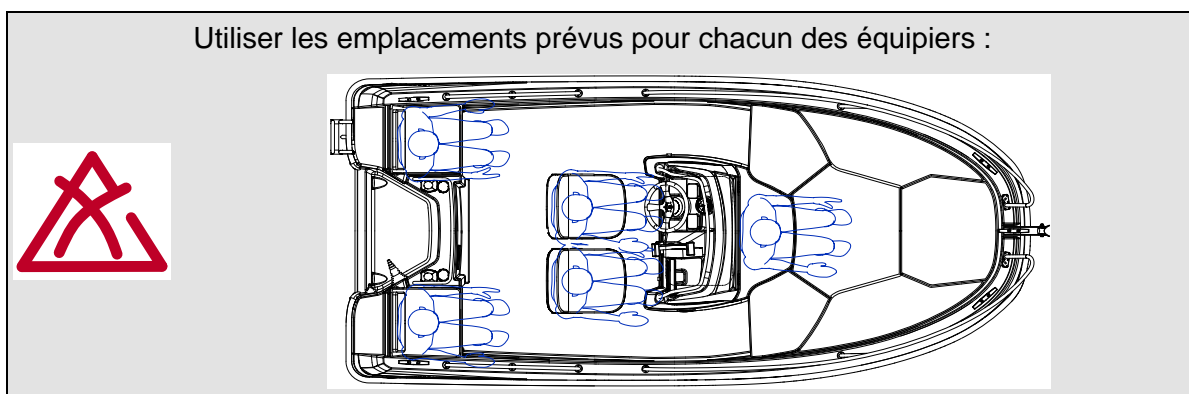
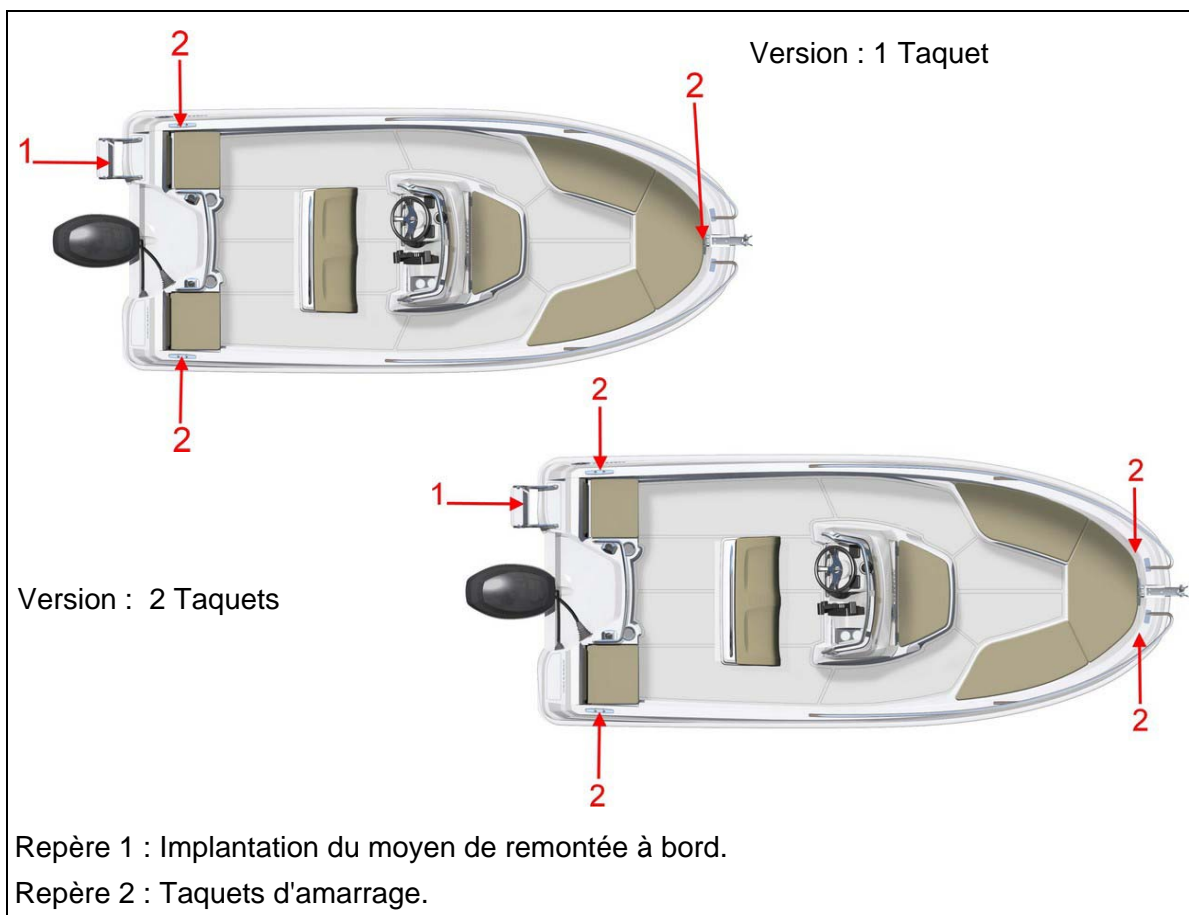
5.1.2 Prévention des chutes par-dessus bord

- Les zones exclues du pont de travail lorsque le bateau navigue sont hachurées ci-dessous :



- Le "pont de travail" représente les zones extérieures sur lesquelles les personnes se tiennent debout ou marchent dans le cadre de l'utilisation normale du bateau.

NOTA : Il est interdit de se tenir debout sur le bain de soleil.





5.1.3 Remontée à bord

Le moyen de remontée à bord doit être déployable par une personne seule située dans l'eau, sans aucune aide extérieure.

Implantation du moyen de remontée à bord :

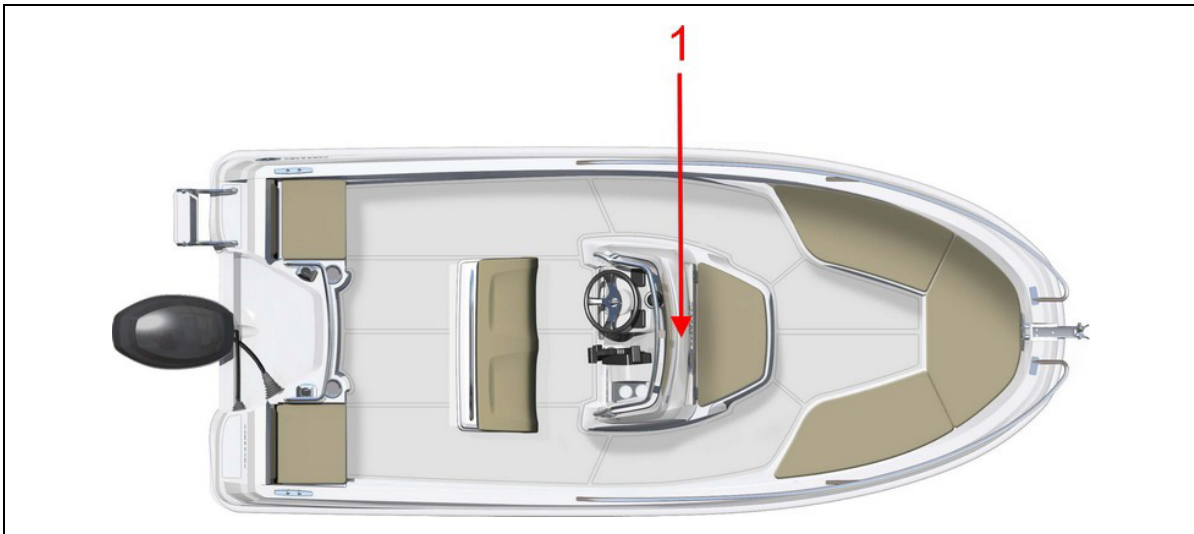


SÉCURITÉ



- Certains moyens de remontée à bord sont équipés d'un dispositif de verrouillage en position repliée : Il convient de pouvoir déployer en permanence le moyen de remontée à bord pour utilisation dès que le bateau est utilisé (ancré, amarré ou en navigation).
- Veillez à ce que le moyen de remontée à bord soit immédiatement accessible et utilisable par une personne seule et dans l'eau.

5.2 STOCKAGE DU RADEAU DE SURVIE



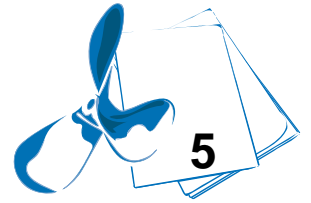
Le radeau de survie (non fourni) doit être stocké à l'emplacement prévu à cet effet (Repère 1). Un pictogramme facilite son repérage.

B I B



Avant de prendre le départ, lire attentivement la procédure de mise à l'eau indiquée sur le radeau.

Pendant la navigation, ne jamais cadenasser ou fermer à clé le coffre de rangement du radeau de survie.



5.3 FIXATION DES ÉLÉMENTS MOBILES

Les zones techniques sont identifiées dans le bateau par le pictogramme ci-dessous :



Les zones techniques électriques sont identifiées dans le bateau par le pictogramme ci-dessous :



SÉCURITÉ



Interdiction d'utiliser les zones techniques comme coffres de stockage.



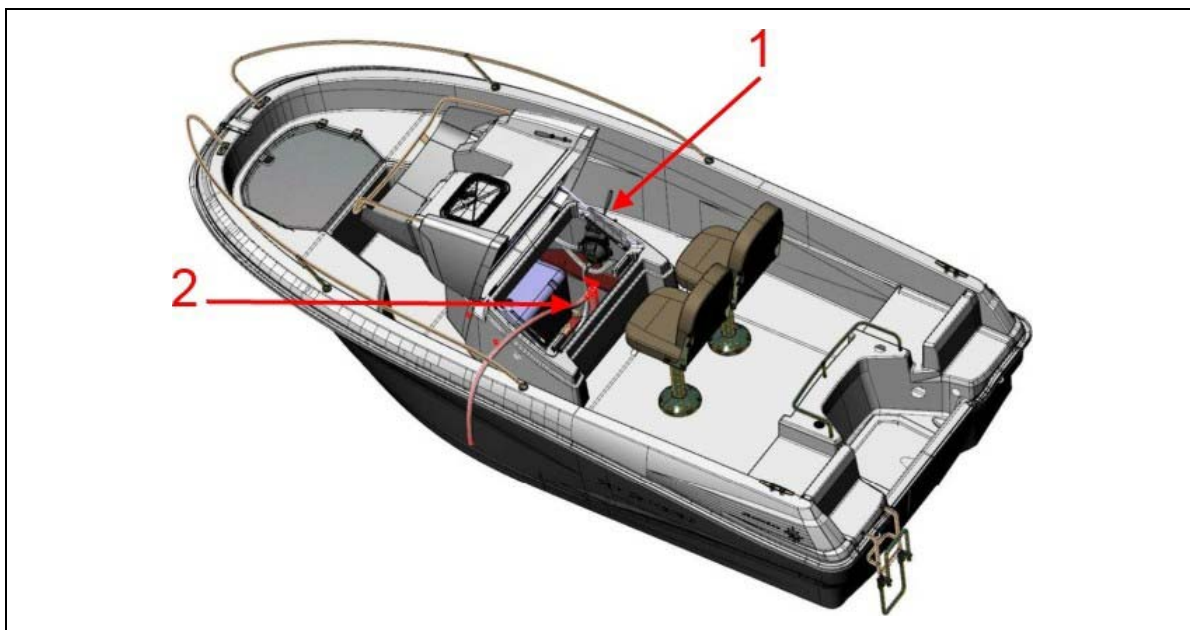
- Fixer soigneusement les éléments mobiles lorsque le bateau est en route.
- Ne rien stocker sous les planchers.

5.4 INFORMATIONS LIÉES AUX RISQUES D'ENVAHISSEMENT ET À LA STABILITÉ

5.4.1 Système d'assèchement

Généralités

- Le contre moule de coque est pourvu de canalisations : les anguillets. Les anguillets permettent le drainage de l'eau jusqu'au point bas du bateau où l'eau est aspirée. Il est donc nécessaire de laisser libre l'acheminement de l'eau jusqu'au point bas du bateau, inclus.
- Nettoyer régulièrement le point bas et les anguillets.



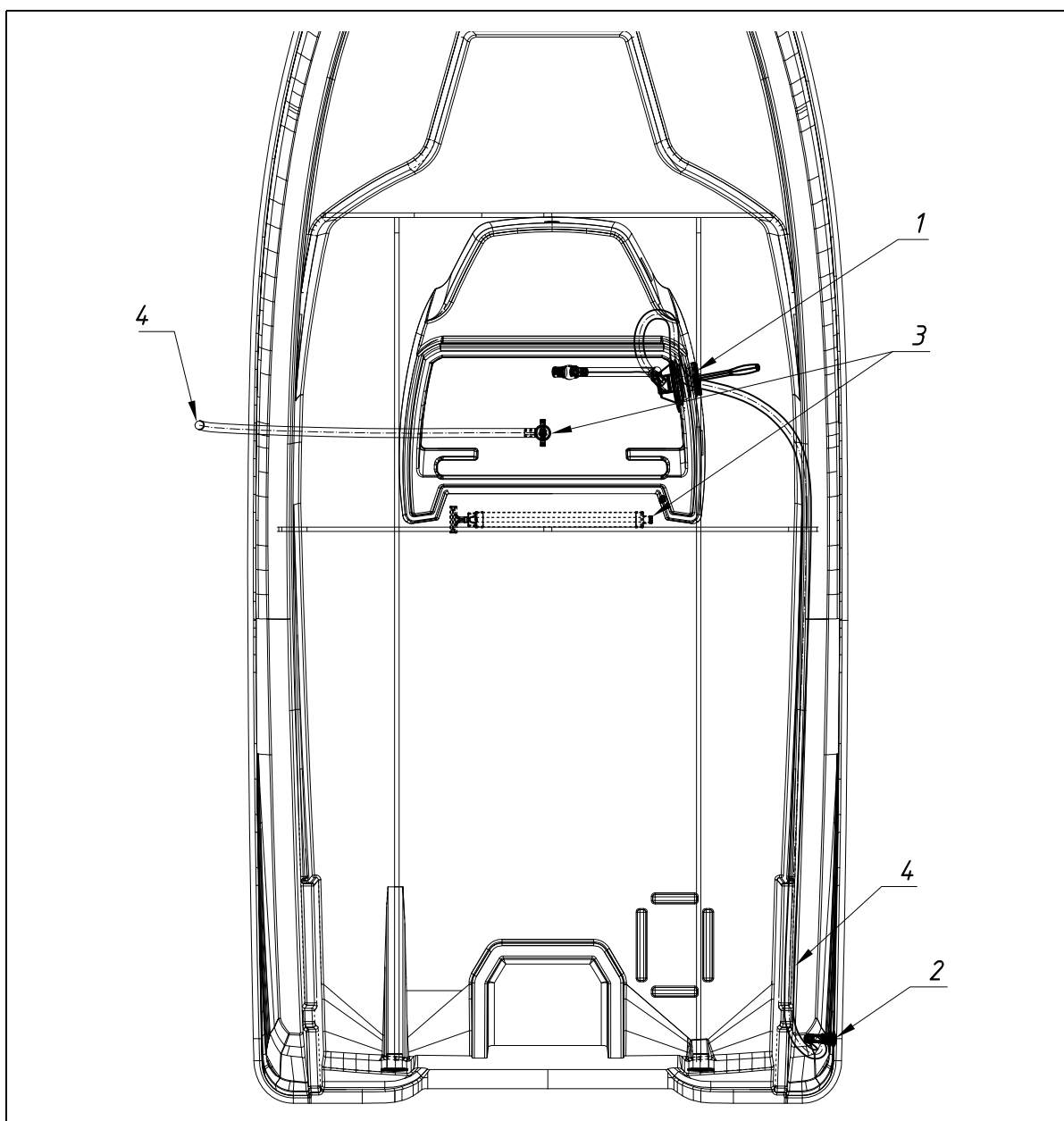
Repère	Désignation
1	Système d'assèchement principal
2	Système d'assèchement secondaire

Fonctionnement

- Actionner la pompe grâce au levier intégré.



Schéma d'implantation - Pompes de cale



SÉCURITÉ

Repère	Désignation
1	Pompe de cale manuelle (Système d'assèchement principal)
2	Évacuation pompe de cale manuelle
3	Système d'assèchement secondaire
4	Évacuation pompe de cale manuelle

Maintenance pompe de cale

Se reporter à la notice du constructeur concernant les instructions de contrôle et de maintenance des pompes de cales.



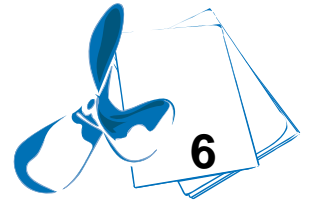
- Le système d'assèchement n'est pas conçu pour contrôler l'eau provenant de brèches dans la coque.
- Maintenir l'eau des cales au minimum.
- Ne rien stocker dans les fonds du bateau : Laisser libre l'écoulement de l'eau des cales jusqu'au point bas du bateau.

PRÉCAUTIONS DE SÉCURITÉ

- Vérifier à intervalles réguliers le fonctionnement de chaque pompe de cale.
- Débarrasser les points ou crépines d'aspiration des pompes de cale des débris qui pourraient les obstruer.

5.5 SYSTÈME DE SECOURS EN CAS D'AVARIE DE BARRE

1. Arrêter le moteur.
2. Mouiller pour éviter de dériver.
3. Déterminer si vous pouvez résoudre le problème vous même en consultant le manuel du moteur.
4. Demander de l'aide.



6 INFORMATIONS LIÉES AUX RISQUES D'INCENDIE OU D'EXPLOSION

6.1 MOTEURS DE PROPULSION ET AUTRES APPAREILS BRÛLANT DU CARBURANT



Les risques liés à la motorisation sont décrits au chapitre **MOTORISATION**.

- Les bateaux équipés d'un moteur hors-bord d'une puissance supérieure à 25kW doivent avoir à bord un ou plusieurs extincteurs portatifs d'une capacité totale combinée d'au moins 8A / 68B.

6.2 SYSTÈME ÉLECTRIQUE



Les risques liés aux systèmes électriques sont décrits au chapitre **ELECTRICITE**.

6.3 ÉQUIPEMENTS DE PRÉVENTION ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE

6.3.1 Matériel de lutte contre l'incendie

Extincteurs portatifs et couverture anti-feu (non fournis)

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

Version réservoir fixe

Emplacement de l'extincteur portatif :
dans le rangement sous le volant



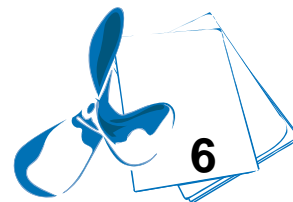
Version réservoir portatif (Nourrice)

Emplacement de l'extincteur portatif :
sous la console



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





Maintenance du matériel de lutte contre l'incendie

Le propriétaire/utilisateur du bateau doit :

- Faire vérifier le matériel de lutte contre l'incendie à la fréquence indiquée sur le matériel ;
- Remplacer les extincteurs portatifs, s'ils sont périmés ou déchargés, par des appareils de capacité d'extinction égale ;
- Prévoir pour la protection du pont au moins un seau à incendie muni de sa ride et entreposé dans un endroit immédiatement accessible.

Responsabilité du propriétaire/utilisateur

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

- S'assurer que le matériel de lutte contre l'incendie (extincteurs portatifs) est immédiatement accessible lorsque le bateau est occupé ;
- S'assurer que l'éventuel orifice de décharge du compartiment moteur (ou du compartiment réservoir essence) soit immédiatement accessible ;
- 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 réservoir essence ;
 - L'emplacement des trajets d'évacuation et des sorties.
- Équiper le bateau avec un ou plusieurs extincteurs portatifs dont la tête soit compatible avec le diamètre de l'orifice de décharge en utilisation verticale.
- Déverrouiller tous les panneaux de pont et toutes les ouvertures d'échappée d'incendie lorsque le bateau est occupé.

Notices d'attention pour l'utilisateur du bateau

Généralités

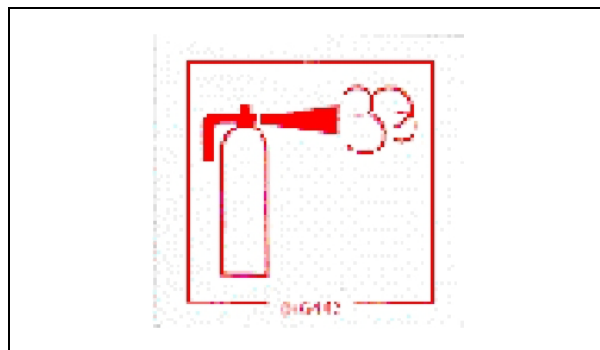
- Veillez à la propreté des cales et vérifiez fréquemment qu'il n'y ait ni vapeurs de carburant / de gaz, ni fuites de carburant.
- En cas de remplacement d'éléments de l'installation de lutte contre l'incendie, n'utilisez que des éléments appropriés, portant la même désignation ou ayant des capacités techniques et une résistance au feu équivalentes.

6.3.2 Orifice extincteur (Version réservoir fixe)

- Le compartiment du réservoir à essence est pourvu d'un orifice permettant de projeter à l'intérieur le produit extincteur sans qu'il soit nécessaire d'ouvrir les panneaux d'accès habituels.



- Un pictogramme facilite son repérage.



Ne jamais :

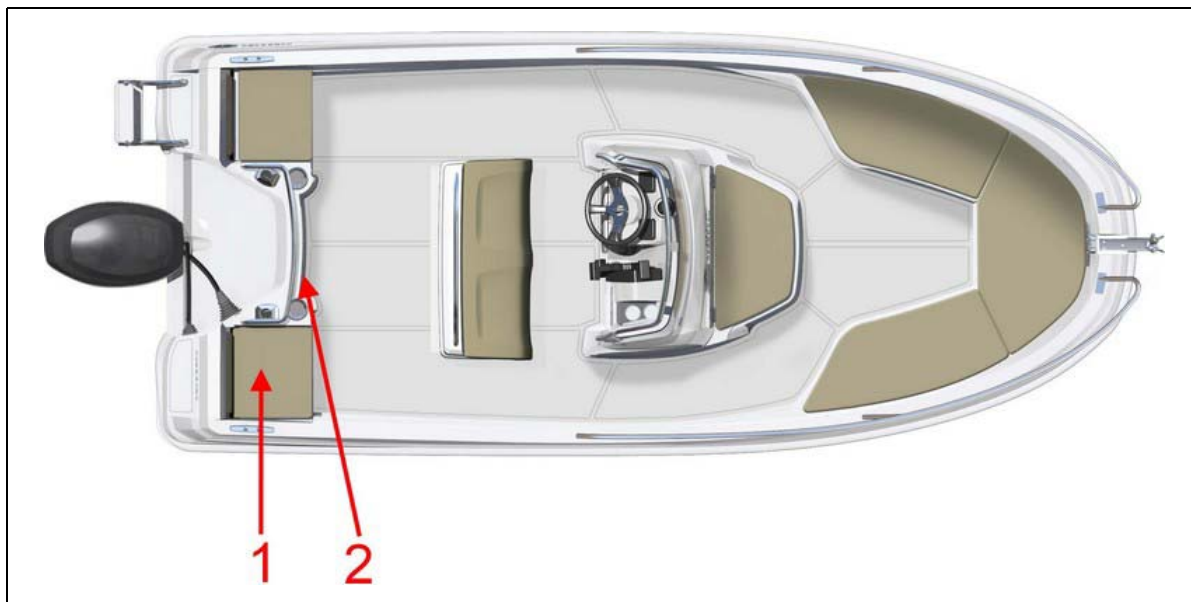
- Obstruer les commandes de sécurité, par exemple robinets d'arrêt de carburant, robinets de gaz, interrupteurs du système électrique ;
- Obstruer l'accès aux extincteurs portatifs ;
- Modifier aucune des installations du bateau (surtout l'installation électrique, de carburant ou de gaz) ou laisser du personnel non qualifié procéder à la modification de ces installations ;
- Remplir des réservoirs de carburant ou remplacer des bouteilles de gaz lorsque le moteur tourne ou lorsque des appareils de cuisson ou de chauffage sont en cours d'utilisation ;
- Utiliser des lampes à gaz dans le bateau ;
- Fumer en manipulant du carburant ou du gaz.





7 SYSTÈME ÉLECTRIQUE

7.1 INFORMATIONS GÉNÉRALES SUR LE CIRCUIT ÉLECTRIQUE



INSTALLATION DC

Repère	Désignation
1	Batterie
2	Coupe-batterie



- Les risques d'incendie ou d'explosion peuvent résulter d'une mauvaise utilisation des systèmes en courant continu et alternatif.
- Les risques d'électrocution peuvent résulter d'une mauvaise utilisation des systèmes en courant alternatif.



Ne jamais :

- Travailler sur une installation électrique sous tension ;
- 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 ;
- Changer ou modifier l'intensité assignée des dispositifs de protection contre les surintensités ;
- Installer ou remplacer les appareils ou matériels électriques par des composants excédant l'intensité de courant nominale du circuit ;
- Laisser le bateau sans surveillance lorsque l'installation électrique est sous tension, exception faite de la pompe de cale automatique et des circuits de protection contre l'incendie ou le vol.

7.2 INSTALLATION DC (12 V OU 24 V)

7.2.1 Fonctionnement et répartition des batteries

Généralités

L'électricité de bord est en courant continu.

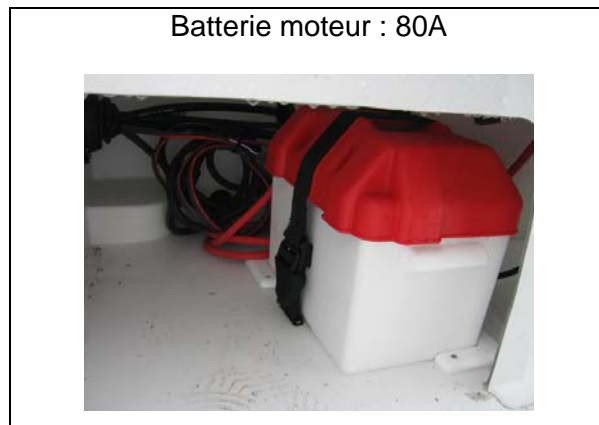
La charge des batteries s'effectue soit à partir :

- De l'alternateur accouplé au moteur lorsque le moteur fonctionne,
- Du chargeur de batteries (si le bateau en est équipé).

Le branchement des batteries, lors de la première mise à l'eau du bateau, doit impérativement être effectué par un professionnel.

Toujours vérifier l'état des batteries et du système de charge avant de prendre la mer.

Parc batteries





Entretien

- Éviter de recharger les batteries à une tension supérieure à 14,6 V.
- Garder les batteries propres et sèches.
- Vérifier régulièrement la propreté des cosses et des câbles de branchement. Si nécessaire, appliquer une fine couche de paraffine sur les terminaux, pour éviter la corrosion.
- Recharger régulièrement l'ensemble des batteries du bord.
- Maintenir en permanence les batteries chargées : cela conditionne leur durée de vie.
- Éviter de longues périodes d'inactivité électrique (lors de l'hivernage du bateau par exemple).



- Toute intervention sur une batterie ne doit être effectuée que par du personnel qualifié. Pour toute intervention sur une batterie, porter des lunettes et des vêtements de protection.
- Ne jamais fumer ou provoquer d'étincelle à proximité d'une batterie : risque d'explosion.
- Toute éclaboussure accidentelle d'acide sur la peau ou dans les yeux doit être immédiatement rincée à l'eau claire en abondance. Consulter rapidement un médecin.
- Ne jamais toucher les terminaux des batteries : risque de choc électrique.
- Se référer à la notice du fabricant pour l'utilisation et l'entretien.

- AVANT DE DÉBRANCHER LES COSSES DE BATTERIES POUR MAINTENANCE, IL EST IMPÉRATIF DE DÉBRANCHER LE CHARGEUR DE BATTERIES.

Entretien des batteries au plomb

- Vérifier tous les ans le niveau d'eau des batteries et le cas échéant faire l'appoint en eau distillée.
- Éloigner tous types d'objets métalliques des batteries.
- Les batteries au plomb contiennent de l'acide sulfurique : prenez garde à ne pas renverser les batteries lors de leur éventuelle manipulation.

7.2.2 Coupe-batteries

Implantation : Cockpit



- Éteindre tous les coupe-batteries avant de quitter le bord : **risque de détérioration de l'ensemble du parc batteries.**
- Éviter de manipuler les coupe-batteries lorsque les batteries sont en charge.
- Ne jamais éteindre les coupe-batteries quand le moteur du bateau fonctionne (risque de détérioration du circuit de charge).

7.3 PROTECTION CONTRE L'ÉLECTROLYSE

7.3.1 Anodes

Généralités

- L'anode sacrificielle protège les éléments du bateau contre l'électrolyse.
- Une anode sacrificielle est une pièce d'usure qui permet par sa dissolution (oxydation) la protection des pièces métalliques immergées. On utilise comme anode un métal plus réducteur que le métal à protéger.
- Sur un bateau neuf, toutes les parties métalliques immergées cherchent à se mettre au même potentiel électrique, ce qui détériore très rapidement les anodes dans les premières semaines de mise à l'eau du bateau.
- Plusieurs anodes peuvent être montées sur la coque.



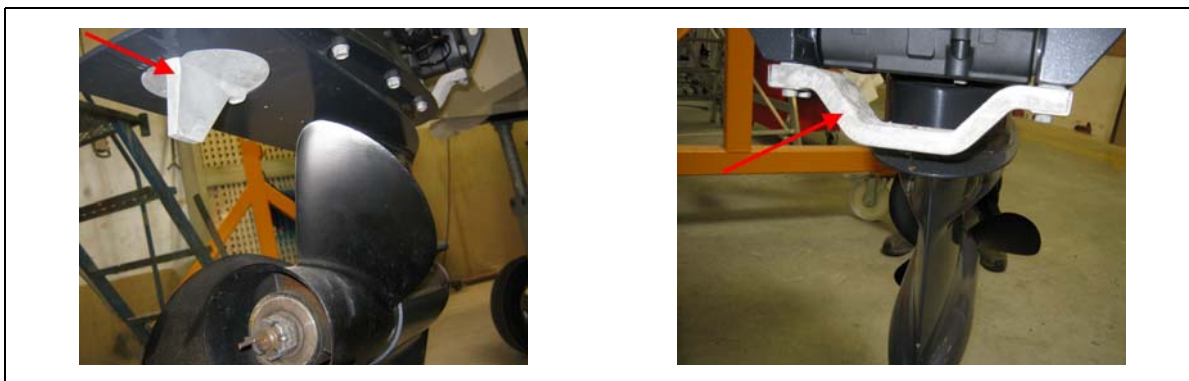
Entretien

- Au moins 2 fois par an, vérifier la corrosion de l'ensemble des anodes. Changer l'anode si nécessaire (avant qu'elle n'ait perdu 50% de son poids).
- Utiliser des anodes qui correspondent à la zone de navigation : eau douce / anode magnésium ; eau de mer / anode zinc.
- Si les embases du moteur sont relevées, les anodes sont hors de l'eau : dans ce cas, l'anode ne protège plus l'embase : respecter les préconisations du motoriste.
- Lorsque le bateau est conservé en cale sèche, un léger dépôt de poussière va se poser sur les anodes : Avant de mettre le bateau à l'eau, les anodes doivent être nettoyées.

Nettoyage des anodes

- Utiliser du papier émeri. Ne pas utiliser de brosse métallique ni d'autres outils en acier pour le nettoyage, la protection galvanique pourrait être endommagée.

Remplacement des anodes



- Les anodes sont fixées avec des vis et des écrous. Enlever vis et écrous qui maintiennent l'anode, puis nettoyer la surface de contact. Serrer l'anode neuve pour avoir un bon contact électrique.



- Ne jamais recouvrir les anodes avec de la peinture antifouling.
- Surveiller et remplacer si nécessaire les anodes dans les premières semaines de mise à l'eau du bateau : leur usure est fortement accélérée pendant cette période.



8 MOTORISATION

8.1 INFORMATIONS LIÉES AU RISQUE D'INCENDIE ET D'EXPLOSION DES MOTEURS DE PROPULSION

- S'assurer de la circulation d'eau de refroidissement du moteur.
- S'assurer que les ouvertures de ventilation du compartiment réservoir essence soient bien dégagées.
- Arrêter le moteur et ne pas fumer pendant le remplissage du réservoir de carburant.
- Faire vérifier votre circuit de combustible régulièrement par un professionnel.
- Éviter le contact entre les matériaux inflammables et les parties chaudes du moteur.
- Ne jamais couper le contact ou le circuit électrique pendant la marche du moteur.
- Ne jamais obstruer l'accès à la vanne d'alimentation carburant.
- Ne pas obstruer ou modifier le système de ventilation.
- Ne jamais faire tourner le moteur du bateau quand le bateau est à terre.
- Les carburants stockés hors des réservoirs (jerrycans, nourrices...) doivent être rangés sur le pont, protégés des intempéries et des dommages mécaniques.
- Vérifiez régulièrement que le compartiment réservoir essence est propre et sec.
- Prendre toutes les précautions pour éviter le contact avec les flammes nues et autre zones chaudes.

Vanne d'alimentation carburant :
Située sur le réservoir



8.2 DANGER PROVENANT DES PIÈCES MÉCANIQUES EN MOUVEMENT

- Se tenir éloigné des parties mécaniques en mouvement du moteur (courroies et parties mobiles ou éléments chauds), des lignes d'arbre, etc.
- Prendre garde aux cheveux longs, vêtements amples, bagues, etc. (risque d'être happé).

8.3 GÉNÉRALITÉS

- Ne pas installer sur ce bateau un moteur de puissance ou de poids supérieur à ce qui est recommandé, cela entraînerait un risque pour la stabilité.
- S'assurer d'avoir assez de carburant avant de sortir en mer.
- Ne pas fermer la vanne d'alimentation carburant entre chaque utilisation du moteur (sauf en cas d'absences prolongées).
- Faire vérifier une fois par an au minimum l'ensemble du système de propulsion par un professionnel.

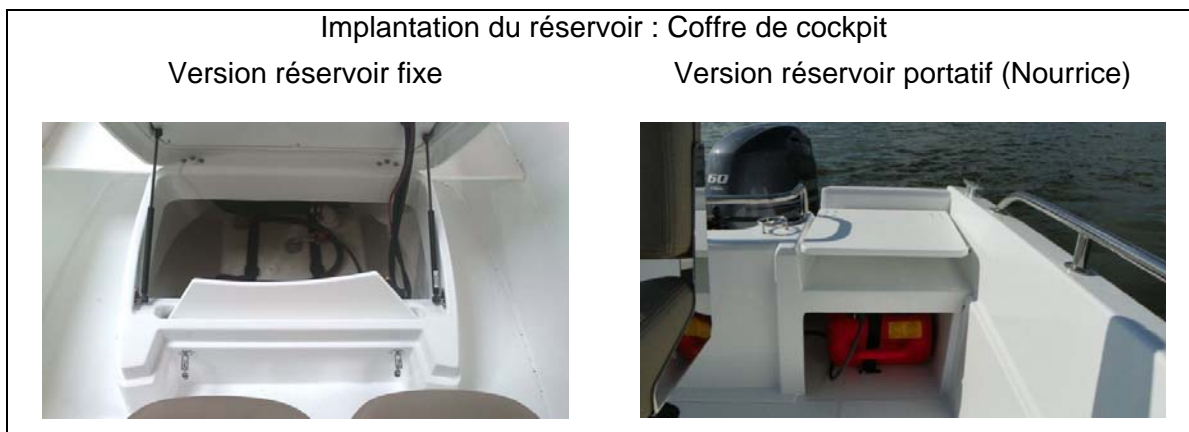
Voir chapitre "Caractéristiques de manoeuvrabilité".

Type de motorisation

Votre bateau est équipé d'un moteur essence hors bord.

Remplissage de carburant (Version réservoir fixe)

- Remplir le réservoir carburant en utilisant le nable "PETROL" prévu à cet effet.
- Capacité en carburant : 60 L



- Veiller régulièrement au bon état du joint torique du nable de remplissage pour éviter les entrées d'eau.



Jauge

- Le niveau de carburant est transmis par la jauge à l'indicateur situé sur le poste de barre.
- Certaines jauges doivent être étalonnées au premier remplissage des réservoirs : veuillez consulter votre concessionnaire.

Nable de remplissage



Jauge



MOTORISATION



- La capacité nominale des réservoirs ne peut être totalement utilisable en fonction de l'assiette et du chargement du bateau. Il est recommandé de conserver une réserve de 20%.

CONSEIL-RECOMMANDATION

- Veiller régulièrement au bon état du joint torique du nable de remplissage pour éviter les entrées d'eau.
- Tenir le réservoir carburant le plus plein possible pour éviter la condensation.
- Veiller à tout risque d'épandage d'huile et carburant.
- Se conformer strictement aux prescriptions du motoriste.
- **Ne jamais éteindre les coupe-batteries quand le moteur du bateau fonctionne (risque de détérioration du circuit de charge).**

8.4 DÉMARRAGE DU MOTEUR

Avant de démarrer le moteur, il est impératif :

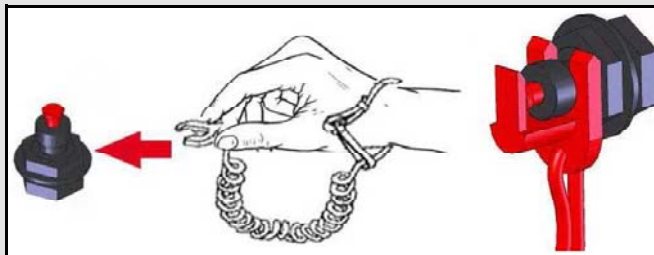
- d'ouvrir la vanne d'alimentation carburant ;
- de mettre en contact le circuit électrique en actionnant les coupe-batteries ;
- de placer le levier de commande en position neutre ;
- d'attacher le coupe-circuit au pilote.

Prendre l'habitude de regarder aussitôt après la mise en route du moteur si l'eau de mer est éjectée avec les gaz d'échappement. Si l'eau ne s'écoule pas, arrêter immédiatement le moteur. Vérifier le circuit d'eau de refroidissement.



- Avant l'utilisation du moteur veiller à lire attentivement le manuel d'utilisation fourni par le fabricant du moteur.

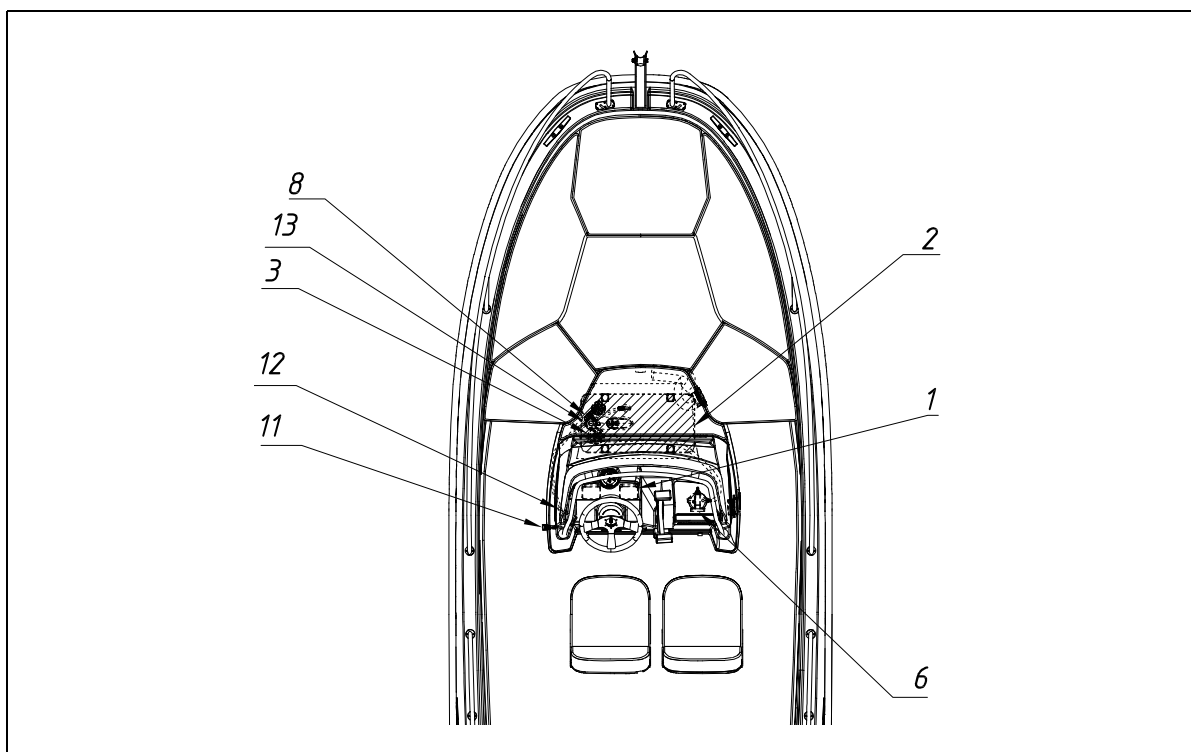
- Démarrer toujours le moteur avec le levier de commande en position neutre.
- Apprenez à déterminer la distance nécessaire à l'arrêt complet du bateau (La marche arrière n'est pas un frein).
- Attacher le coupe-circuit au pilote dès le démarrage du moteur.



- Pour éviter une mise en marche accidentelle du moteur, déconnecter le coupe circuit lorsque le moteur ne tourne pas.



8.5 CIRCUIT COMBUSTIBLE



MOTORISATION

Repère	Désignation
1	Indicateur de jauge carburant
2	Réservoir carburant
3	Émetteur jauge carburant
6	Filtre carburant
8	Vanne d'alimentation carburant
11	Évent - Réservoir carburant
12	Clapet anti-débordement
13	Nable de remplissage essence

8.6 PRISE D'EAU MOTEUR

La prise d'eau de mer a un rôle capital pour le bon fonctionnement du moteur.

- Maintenir la crépine sous la coque dans le meilleur état de propreté possible ;
- nettoyer la crépine à la brosse à chaque carénage du bateau ;
- ne pas recouvrir la crépine avec de la peinture antifouling.





8.7 FILTRE À CARBURANT

Les problèmes de fonctionnement du moteur peuvent avoir différentes origines, dont le manque de propreté du carburant. La pompe à injection peut être rapidement mise hors d'usage par la présence d'eau. L'eau provient soit de la condensation provoquée par un réservoir tenu insuffisamment rempli, soit par un nable de remplissage mal fermé ou ayant un joint détérioré.

Afin de prévenir toute infiltration d'eau, le carburant passe au travers de deux filtres :

- Un filtre fait partie intégrante du moteur, son rôle est de filtrer le carburant très finement. Pour toute intervention et fréquence des changements, se reporter à la notice du motoriste.
- Dans certains cas, un second filtre est situé sur la canalisation reliant le réservoir au moteur, avec un rôle de décanteur d'eau et de pré-filtre.

Entretien

- Effectuer la purge en desserrant la vis moletée (sans l'enlever) située à la base du bol de décantation. Laisser s'écouler dans un récipient jusqu'à ce que le carburant paraisse propre. Répéter cette opération plusieurs fois par an.
- Changer le pré-filtre au moins une fois par an.



8.8 INSTALLATION MOTEUR

- Le bateau est conçu pour une motorisation hors bord mono-moteur.

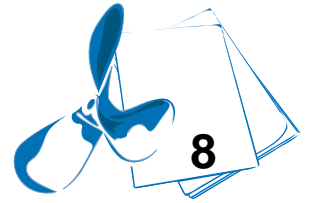
8.9 COMMANDE DU MOTEUR

- La notice du fabricant du moteur donne des explications détaillées sur le fonctionnement du moteur et toutes les opérations permettant d'en faire bon usage.
- Consulter la notice du fabricant pour l'utilisation et l'entretien.

Levier de commande

- Le levier de commande est équipé d'un système de sécurité empêchant le démarrage du moteur embrayé.
- La commande de réglage d'assiette (trim) est intégrée dans la poignée. Le fait de relever / abaisser l'embase du moteur hors bord permet d'affiner l'assiette longitudinal du bateau.
- L'indicateur de trim se situe au poste de pilotage.





8.10 ACCÈS AU MOTEUR

L'accès au moteur se fait par :

- Le cockpit.

8.11 HÉLICE

- L'hélice livrée avec le bateau représente la synthèse d'essais exécutés en collaboration avec le fabricant du moteur. Ne jamais changer l'hélice sans consulter un professionnel.
- Un mauvais état des pales d'hélice dû à des chocs ou des salissures réduit le rendement de l'hélice : nettoyer régulièrement et soigneusement les pales.
- Lors du carénage, vérifier l'hélice : elle doit tourner librement sur son axe et ne présenter aucun jeu.
- Les bateaux monomoteur sont équipés d'hélice avec le pas à droite.



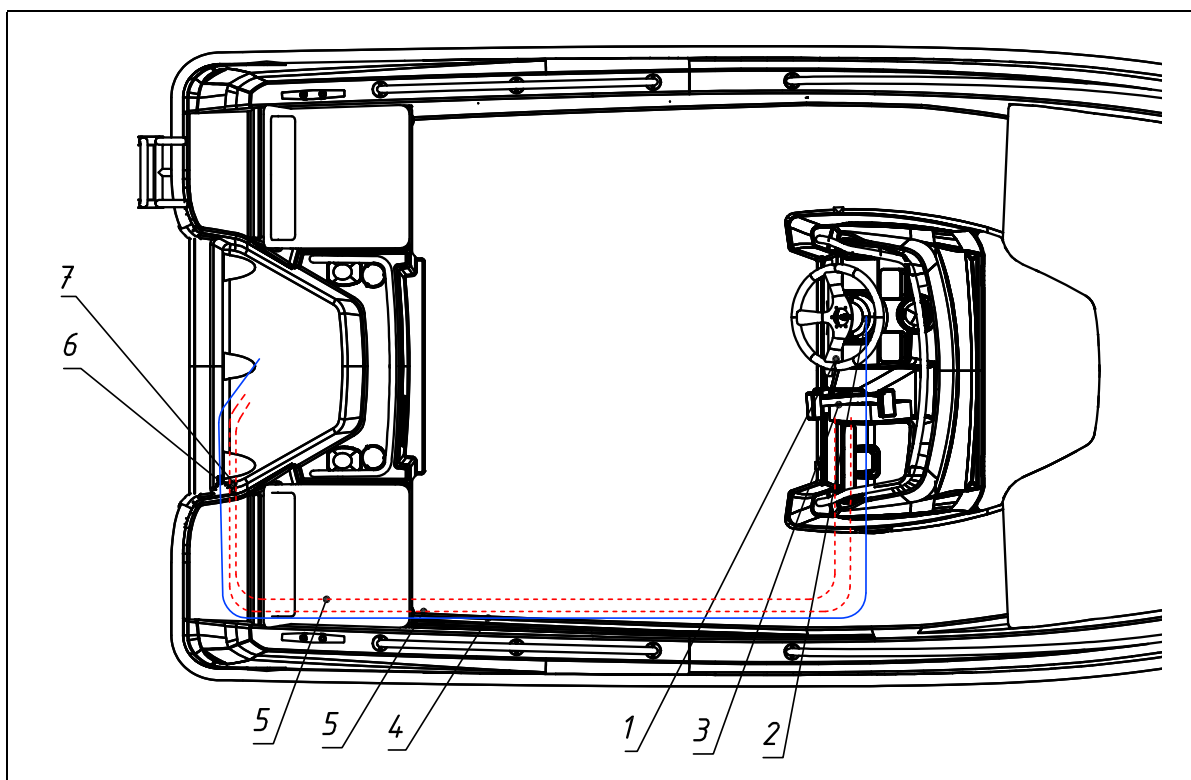
- Respecter les limitations de vitesse.

9 SYSTÈME DE DIRECTION

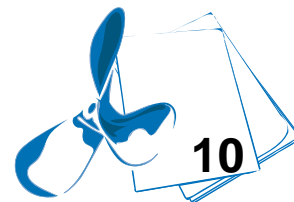
9.1 GÉNÉRALITÉS

- Le système de direction est mécanique.
- Le système de direction est un élément de sécurité important. Pour cette raison, une vérification annuelle de l'ensemble du système par un professionnel est nécessaire.

9.2 SCHÉMA DE PRINCIPE



Repère	Désignation
1	Volant de direction
2	Boîtier de direction
3	Levier commande moteur
4	Câble de direction
5	Câbles - Moteur (Accélérateur/Inverseur)
6	Soufflets étanches - Câble de direction
7	Soufflets étanches - Câble - Moteur



10 ÉQUIPEMENTS DE PONT

10.1 GÉNÉRALITÉS

10.1.1 Polyester

- Brosser régulièrement le pont à l'aide d'un dégraissant shampooing puis rincer le pont à l'eau douce.
- Utiliser le moins possible d'agents de nettoyage.
- Ne pas utiliser de solvants ou d'agents détergents agressifs.
- Ne pas rejeter de produit de nettoyage dans l'eau : Consulter la capitainerie pour prendre connaissance des conditions d'utilisation de l'eau et de l'aire d'entretien pour nettoyer votre bateau.
- Ne pas utiliser de nettoyeur haute pression.

10.1.2 Plexiglas (PMMA)

- Rincer le plexiglas à l'eau douce.
- Utiliser une pâte à polir pour les rayures fines.
- Consulter votre concessionnaire pour les rayures profondes.

CONSEIL-RECOMMANDATION

Ne jamais utiliser de solvant, alcool, acétone ou détergents sur le plexiglas.

10.1.3 INOX

Un inox est un alliage de fer et de carbone (acier) auquel on ajoute du chrome. Ce chrome provoque la formation d'une couche protectrice qui sépare l'acier du milieu extérieur. En temps normal, cette couche est invisible car très fine. Ainsi, contrairement à son nom, l'acier n'est pas inoxydable et demande un minimum d'entretien :

- Privilégier des outils chromés pour toute manipulation sur l'inox ;
- Reconstituer régulièrement le film protecteur avec une pâte à passiver.

10.1.4 Boiseries extérieures

- Le bois soumis aux agressions extérieures telles que l'air marin et les UV a tendance à blanchir et à perdre sa couleur naturelle. Ce phénomène n'altère en rien les qualités intrinsèques du bois mais peut nuire à son esthétisme.
- Pour maintenir l'aspect coloré du bois, nettoyer régulièrement les boiseries à l'eau douce et à l'aide d'une éponge (si besoin, ajouter un savon non agressif).
- Il est recommandé de passer régulièrement de l'huile de teck sur les boiseries extérieures pour les protéger des agressions extérieures.

CONSEIL-RECOMMANDATION

Ne jamais utiliser de détergents, d'acétone ou autres produits agressifs sur le bois.

10.1.5 Sellerie extérieure

- Rentrer la sellerie amovible (nettoyée à l'eau savonneuse puis séchée) lorsque le bateau est inoccupé.
- Poser les tauds/bâches de protection sur les selleries fixes.

Entretien

Pour préserver la qualité du tissu, il est conseillé de le nettoyer régulièrement à l'eau claire avec un pulvérisateur et de le brosser avec une brosse souple (type brosse à vêtements). Un lavage plus complet est préconisé tous les 2 ans.

Détachage

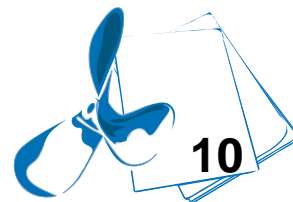
Dans le cadre d'un nettoyage courant, il est recommandé de suivre les étapes suivantes :

- Enlever un maximum de saleté à l'aide d'une brosse souple ;
- Arroser le tissu au jet d'eau à l'aide d'un pulvérisateur ;
- Préparer une solution de lavage en diluant un savon doux dans de l'eau (pas de détergent) ;
- Laver avec une brosse souple ;
- Laisser absorber le savon et l'eau ;
- Rincer abondamment à l'eau fraîche ;
- Laisser sécher à l'air libre.

CONSEIL-RECOMMANDATION

Ne jamais :

- Utiliser de source de chaleur (type sèche cheveux / sèche linge) ;
- Utiliser de détergents, produits à base de silicone, acétone, chlore, eau chaude ;
- Utiliser de nettoyeur haute pression.



10.2 MOUILLAGE, AMARRAGE, REMORQUAGE

10.2.1 Points d'ancrage

Responsabilité

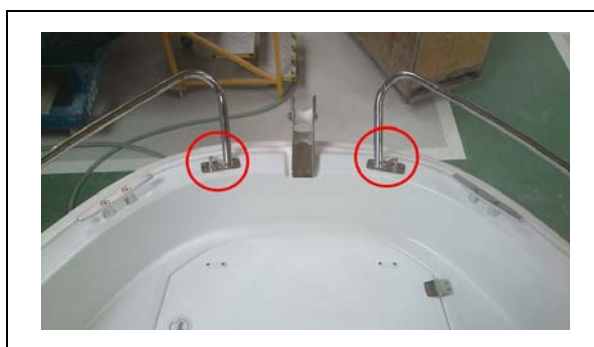
Il est de la responsabilité du propriétaire/de l'exploitant de s'assurer que les cordages d'amarrage, les câbles de remorquage, les chaînes et les lignes de mouillage ainsi que les ancres sont adéquats pour l'utilisation prévue du bateau, c'est à dire que les lignes ou chaînes n'excèdent pas 80% de la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

	AMARRAGE / MOUILLAGE / REMORQUAGE
Repère (Schéma page suivante)	A / B
Résistance Rupture Point Ancrage	4,2 kN
Résistance Rupture Ligne/ Chaîne	3,4 kN



Les points d'ancrage qui présentent des signes visibles de détérioration doivent être remplacés.

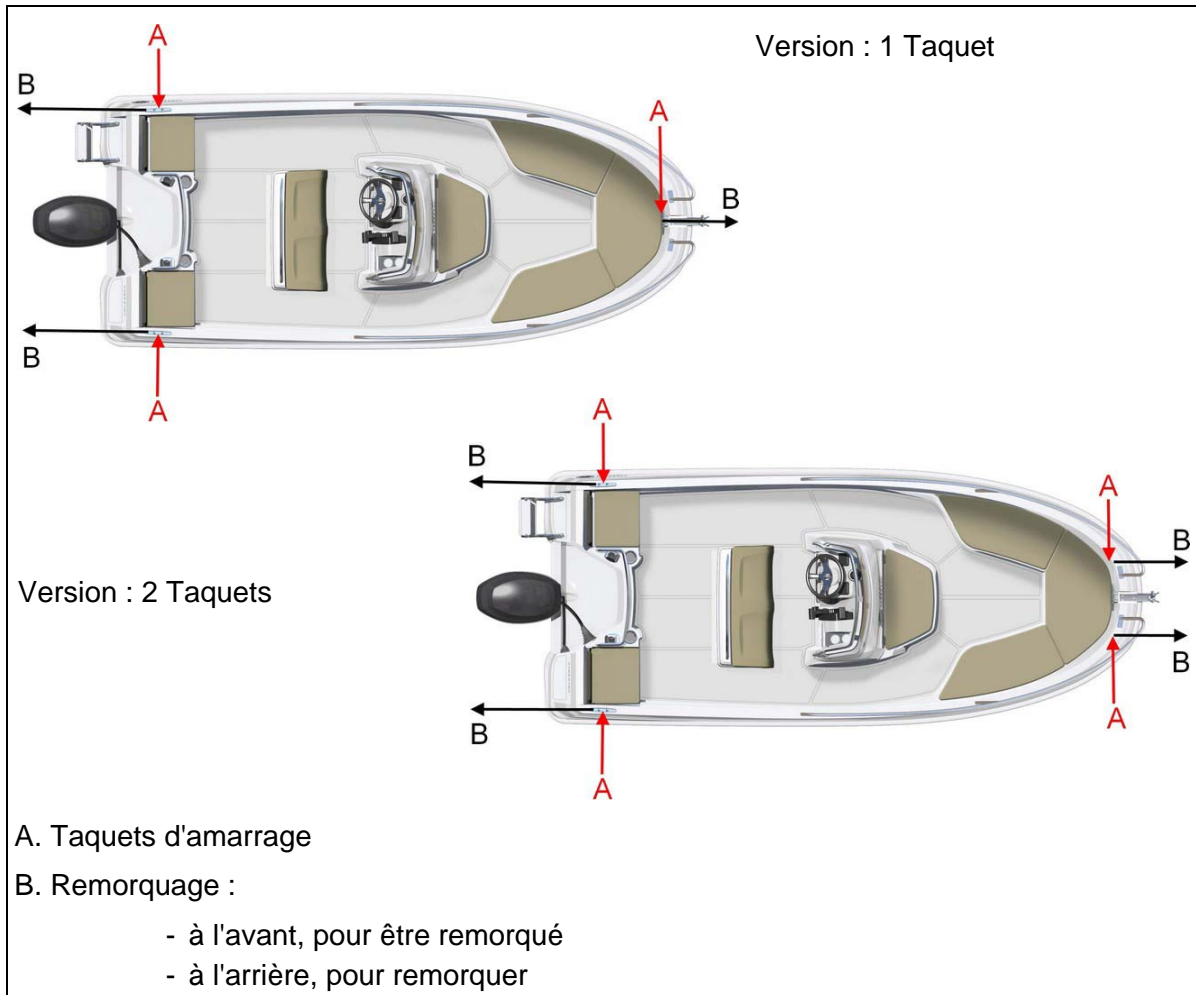
Faire passer les aussières dans les chaumards prévus à cet effet.




10.2.2 Remorquage

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

Position des points d'ancrage



- 
- La résistance à la rupture des lignes / chaînes ne doit en général pas excéder 80% de la résistance à la rupture des points d'ancrage.
 - Toujours remorquer ou être remorqué à faible allure. Ne jamais dépasser la vitesse limite d'une coque à déplacement lors d'un remorquage.
 - Rester particulièrement vigilant lors des envois / réceptions de bout de remorquage (risque de prise de bout dans l'hélice).
 - Un câble de remorquage doit toujours être amarré de manière à pouvoir être largué sous charge.
 - Ne pas chercher à arrêter le bateau à l'aide d'une gaffe, du pied, de la main ou toute autre partie du corps.

10.3 PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DU Puits À CHAÎNE

Capot de puits à chaîne



Étalingure



- Tenir en permanence la ligne de mouillage claire et sans encombre.
- Effectuer les manoeuvres prudemment et toujours chaussé.

10.4 MOUILLAGE

Utilisation

- Avant de mouiller l'ancre, s'assurer que la chaîne ou le filin soit solidement fixé à l'étalingure.

CONSEIL-RECOMMANDATION

- Avant d'établir un mouillage, vérifier la profondeur, la force du courant et la nature des fonds marins.
- Surveiller le rayon d'évitement une fois le bateau mouillé.



11 ÉQUIPEMENTS DE LA COQUE

11.1 SELLERIE

SYNTHÉTIQUE

Détachage

Si le tissu est démontable :

- Nettoyer à la machine (programme délicat) à 30°.
- Ne pas repasser au fer à repasser.
- Ne jamais utiliser d'eau de javel.
- Ne pas nettoyer à sec.
- Ne jamais sécher au sèche linge.

Si le tissu n'est pas démontable :

- Passer l'aspirateur,
- Nettoyer avec de la mousse synthétique (se reporter à la notice d'utilisation de la mousse).

TISSUS ENDUITS (PVC)

Entretien

- Le PVC devra être nettoyé régulièrement à l'eau savonneuse, pour conserver son aspect et prévenir le dépôt de saletés. Les produits suivants sont fortement déconseillés : les laques, les produits de nettoyage agressifs, les détergents, les produits à base de xylène ou d'acétone peuvent causer des dégâts irrémediables et contribuer à la détérioration du tissu. L'utilisation de tels produits est aux risques du propriétaire.

Détachage

- Toutes les taches doivent être nettoyées rapidement pour empêcher la formation de taches permanentes.
- Utiliser un savon doux afin d'ôter les taches sur la surface du tissu. Utiliser uniquement un chiffon propre, humide et blanc.
- Les taches les plus difficiles peuvent être traitées avec un mélange d'eau (25%) et de White Spirit.
- Rincer avec de l'eau claire.
- Sécher avec un chiffon doux.

ACRYLIQUE (type tissus bimini)

Entretien

Pour préserver la qualité du tissu, il est conseillé de le nettoyer régulièrement à l'eau claire avec un pulvérisateur et de le brosser avec une brosse souple (type brosse à vêtements). Un lavage plus complet est préconisé tous les 2 ans.

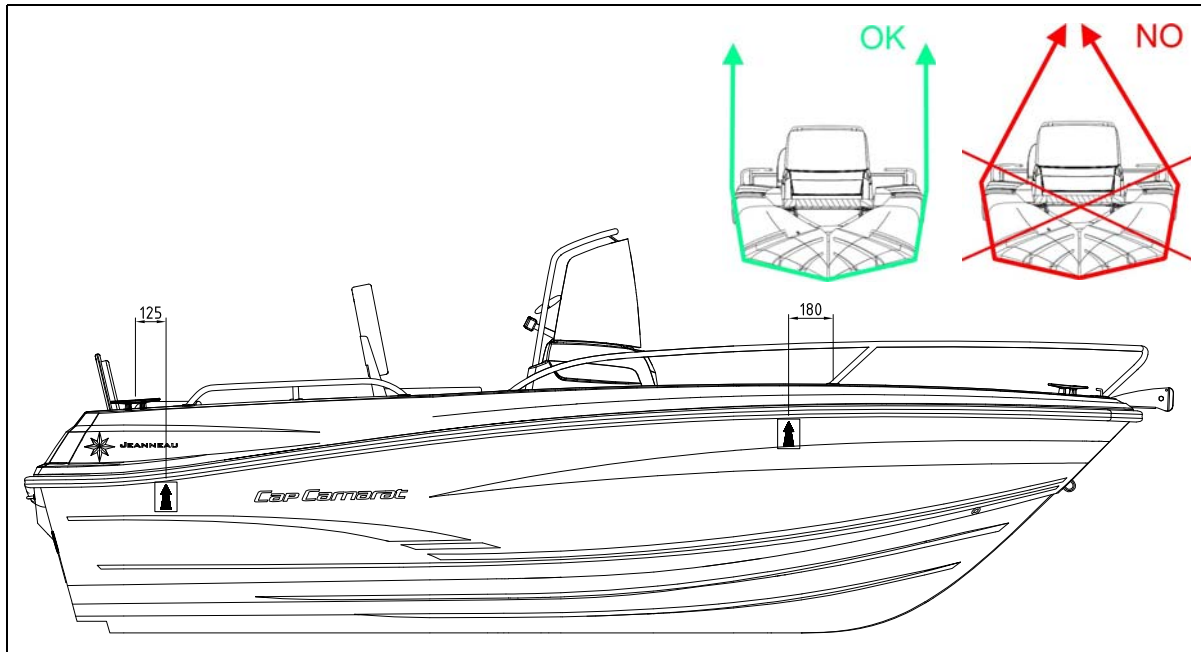
Détachage

Dans le cadre d'un nettoyage courant, il est recommandé de suivre les étapes suivantes :

- Enlever un maximum de saleté à l'aide d'une brosse souple ;
- Arroser le tissu au jet d'eau à l'aide d'un pulvérisateur ;
- Préparer une solution de lavage en diluant un savon doux dans de l'eau (pas de détergent) ;
- Laver avec une brosse souple ;
- Laisser absorber le savon et l'eau ;
- Rincer abondamment à l'eau fraîche ;
- Laisser sécher à l'air libre.

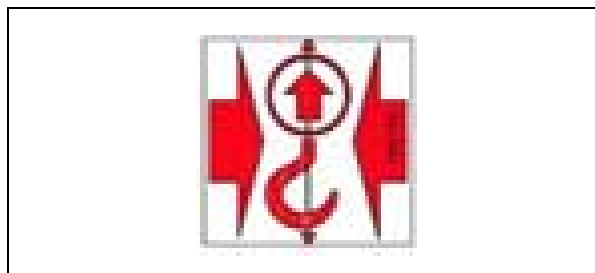
12 MANUTENTIONS, TRANSPORT

12.1 PLAN DE LEVAGE



Nota : Les mesures sont exprimées en mm.

Le positionnement des sangles de levage est indiqué par le pictogramme ci-dessous :



12.2 CARÉNAGE

- Avant la première application d'antifouling sur la coque, vous pouvez effectuer un ponçage léger de la coque à l'aide d'un papier à l'eau de grain 400 µm ou plus.
- La carène de votre bateau devra être recouverte d'une peinture antifouling qui empêchera la végétation marine d'y adhérer.
- La nature de l'eau où évolue votre bateau déterminera le choix de l'antifouling ainsi que la fréquence des carénages.
- Toutes les surfaces en bronze ou acier, même les hélices, doivent être protégées par une peinture antifouling adaptée.
- Lors du carénage, vérifier les anodes, la bague hydrolube et l'hélice (voir chapitres correspondants).

Avant l'application de l'antifouling, NE JAMAIS :

- Faire de sablage ;
- Employer des solvants autres que l'alcool éthylique ;
- Utiliser de détergents sous pression ;
- Utiliser des grattoirs ;
- Effectuer des ponçages.

Si un nettoyage de l'antifouling doit se faire au nettoyeur à haute pression :

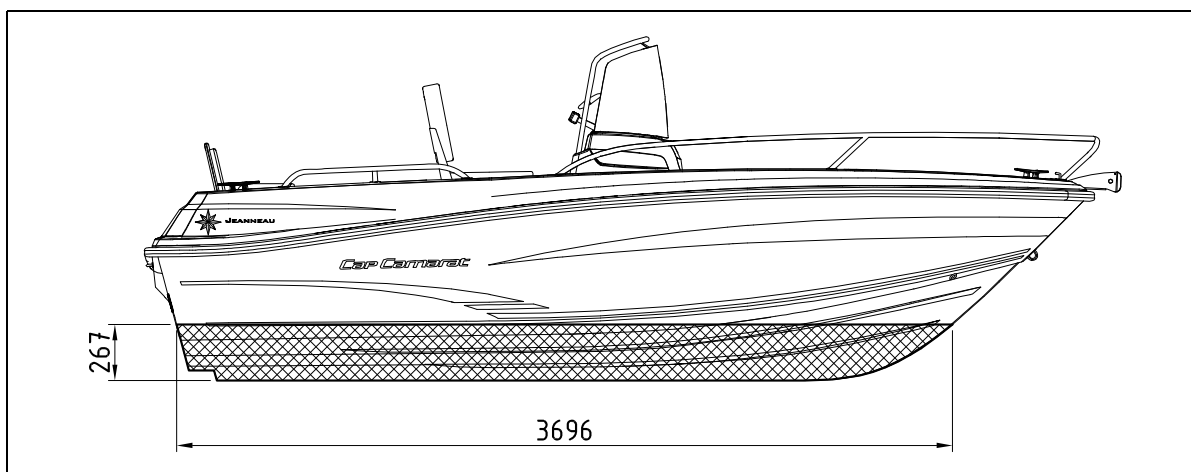
- La température de l'eau sera au maximum de 15° ;
- La pression maximale du jet sera de 150 bars ;
- La distance minimale entre la buse et la coque sera de 10 centimètres.

La surface immergée du bateau est d'environ : 6,50 m².



- Respectez scrupuleusement les préconisations du fabricant lors de l'application de l'antifouling.
- Ne jamais recouvrir d'antifouling :
 - les anodes ;
 - les crépines d'aspiration eau de mer ;
 - les capteurs d'instruments électroniques.
- Éviter d'utiliser un antifouling à base de cuivre ou d'étain : ils sont interdits dans certains pays.

12.3 HAUTEUR DE L'ANTIFOULING



Nota : Les mesures sont exprimées en mm.

12.4 MISE À L'EAU / SORTIE D'EAU

La première mise en service de votre bateau exige beaucoup de compétences et de soins. La qualité de réalisation des opérations de mise en service conditionne le bon fonctionnement ultérieur de l'ensemble des équipements de votre bateau. C'est pourquoi la première mise à l'eau doit être effectuée sous la responsabilité de votre concessionnaire.

Avant la mise à l'eau

- Rentrer le speedomètre dans son logement.
- Vérifier la propreté des crépines d'aspiration eau de mer.
- Vérifier les anodes (voir chapitre électricité).
- Vérifier l'hélice (voir chapitre DIRECTION).
- Préparer pare battages et aussières en nombre suffisant.
- Vérifier l'ouverture de la vanne d'alimentation carburant (voir chapitre motorisation).

Anneau de treuillage

(sert uniquement aux opérations sur remorque)



Ne pas rester à bord ni sous le bateau pendant les opérations de manutention.



- Lors du positionnement des sangles s'assurer que les marques d'emplacement soient toujours visibles.
- Bien immerger la sangle au passage de l'embase moteur.



12.5 HIVERNAGE

- Profiter du désarmement pour effectuer un inventaire complet du matériel.
- Vérifier les dates de péremption du matériel de sécurité.
- Faire réviser le radeau de survie.
- Vidanger l'ensemble du circuit d'eau intérieur et extérieur et le rincer à l'eau vinaigrée (ne pas utiliser de produit à base de chlore).
- Vidanger et rincer l'ensemble du circuit eaux noires.
- Assécher et nettoyer les cales du bateau.
- Graisser et fermer toutes les vannes et passe-coques.
- Fermer toutes les vannes du bateau.
- Rentrer les têtes de sondeur et de speedomètre.
- Installer les protections sur les écrans électroniques.
- Aérer longuement l'ensemble de la sellerie avant de la remettre à bord en les disposant sur le côté afin de limiter les surfaces de contact.
- Fermer les rideaux occultants.
- Protéger au maximum le bateau avec des défenses.
- S'assurer du bon amarrage du bateau.
- Graisser toutes les pièces mécaniques et mobiles (verrous, charnières, serrures...).
- Rentrer la sellerie amovible.
- Débrancher les batteries. Veiller à les recharger pendant l'hivernage si la période d'inactivité du bateau est trop longue.

CONSEIL-RECOMMANDATION

- L'hivernage du moteur relève de la compétence d'un professionnel : veuillez consulter votre concessionnaire.
- L'ensemble de ces préconisations ne constitue pas une liste exhaustive : Votre concessionnaire saura vous conseiller et s'occuper de l'entretien technique de votre bateau.

12.6 TRANSPORT

Masse du bateau lège :733 kg

inclus :

- Tous les éléments de structure ;
- La structure intérieure et les aménagements ;
- Les équipements intérieurs (circuit de plomberie, cuisine, système de ventilation, ...) ;
- Les équipements extérieurs (table de cockpit, échelle de bain, système de direction, sellerie extérieure...)
- Le ou les moteurs les plus lourds recommandés par le constructeur.

Masse totale des liquides contenus dans les réservoirs fixes quand ils sont pleins :45 kg

Masse du bateau sur remorque : $733 + 45 =$ 778 kg

Éléments qu'il n'est pas prévu d'avoir sur le bateau lors de son transport sur remorque :

- Vaisselle, linge, provisions, outils, pièces de rechange ;
- Équipements individuels de sécurité ;
- Équipement électronique et le matériel de navigation mobiles ;
- Eaux usées, eaux des ballasts.



- Si le bateau est transportable sur remorque veillez à utiliser une remorque adaptée au bateau et à sa masse.
- La masse des liquides est calculée réservoirs pleins.



13 ENVIRONNEMENT

Gestion des déchets :

- Jeter les emballages dans les conteneurs de déchets recyclables prévus à cet effet.
- Lorsqu'un appareil est définitivement hors service, informez-vous auprès du centre de recyclage le plus proche ou auprès de votre concessionnaire sur les prescriptions relatives au retraitement des déchets.
- Veillez à mettre au rebut l'appareil en fonction des lois applicables localement.
- Certains appareils de bord peuvent avoir des effets nocifs sur l'environnement et sur la santé humaine, causés par des substances spécifiques qu'ils contiennent : ne jetez aucun appareil dans les conteneurs de déchets ménagers et certainement pas en mer.
- Les batteries usagées sont nocives à la santé et à l'environnement. Par conséquent, les batteries ne peuvent être mélangées aux déchets domestiques mais doivent être recyclées séparément. Contacter la capitainerie du port ou des entreprises spécialisées pour leur recyclage.



- Se tenir informé des règlements locaux de respect de l'environnement et de suivre les codes de bonnes pratiques.
- Ne pas décharger les toilettes ou le contenu des réservoirs eaux noires près des côtes ou dans des zones interdites. Utiliser les systèmes de pompage des ports ou des marinas pour vider le contenu des réservoirs eaux noires avant de quitter le port.
- Prendre connaissance des réglementations internationales contre la pollution en milieu marin (Convention MARPOL) et respectez-les autant que possible.

