



Manuel du Propriétaire - Owner's Manual

Tome 2 - Volume 2

ZODIAC X9CC

Z NAUTIC met à votre disposition les manuels propriétaires en format digital pour les langues Français / Anglais / Italien / Allemand / Espagnol et Norvégien. Pour toutes autres langues se rapprocher de votre distributeur pour demander aux équipes de Z NAUTIC un document en bon et due forme.

Z NAUTIC puts at your disposal the owner's manuals in digital format for the French / English / Italian / German / Spanish and Norwegian languages. For all other languages, contact your distributor for request to the Z NAUTIC teams in due form.

Rev A

Register your boat today on the Zodiac Club

<https://www.zodiac-nautic.com/fr/zodiac-club/>



Get a Warranty extension of
3 YEARS
for your new boat*



FR

Enregistrez votre bateau dès aujourd'hui sur le "Zodiac Club"
<https://www.zodiac-nautic.com/fr/zodiac-club/>. Bénéficiez d'une extension de 3 ans de Garantie constructeur pour l'achat d'un bateau neuf*
*voir conditions générales de la garantie Zodiac Nautic

ES

Registre su embarcación ahora en el "Zodiac Club"
<https://www.zodiac-nautic.com/fr/zodiac-club/>. Beneficiése de una extensión de garantía de tres años, en la compra de una embarcación nueva*
*ver las condiciones generales de la garantía Zodiac Nautic

IT

Registri il suo battello oggi sul "Zodiac Club"
<https://www.zodiac-nautic.com/fr/zodiac-club/>. Beneficierà dell'estensione di 3 anni di Garanzia costruttore sull'acquisto di un battello nuovo*
*vedere le condizioni generali della garanzia Zodiac Nautic

DE

Registrieren Sie Ihr Boot heute im "Zodiac Club"
<https://www.zodiac-nautic.com/fr/zodiac-club/>. Erhalten Sie die 3-jährige Garantieverweiterung für Ihr neues Boot.*
*Siehe Zodiac Nautic Garantiebedingungen

TOME 2



TABLE DES MATIERES

I.	INTRODUCTION	6
II.	TERMES ET DEFINITIONS	7
	1. DEGRES DE DANGER	7
	2. ETIQUETTES DE SECURITE	7
	3. DEFINITIONS.....	8
	4. CATEGORIES DE CONCEPTION	9
	5. ECHELLE DE BEAUFORT	10
III.	DONNEES TECHNIQUES.....	11
	1. CARACTERISTIQUES GENERALES	11
	2. CATEGORISATION DE VOTRE BATEAU	12
	3. CHARGEMENTS	12
	4. PLAQUE CONSTRUCTEUR	13
	5. IDENTIFICATION DU BATEAU	14
	6. PLACEMENT DES PASSAGERS.....	15
IV.	REGLES ET EQUIPEMENTS DE SECURITE.....	16
	1. ARMEMENT DE SECURITE	16
	2. RADEAU DE SURVIE.....	17
	3. PREVENTION DES CHUTES PAR DESSUS BORD	18
	4. NAVIGATION	20
	5. STRUCTURE.....	21
	6. STABILITE.....	21
	7. ECHOUAGE	21
	8. VISIBILITE.....	22
	9. MOUILLAGE - REMORQUAGE - AMARRAGE	22
	10. FEUX DE NAVIGATION	24
	11. BONNES PRATIQUES	25
V.	PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT	26
VI.	AMENAGEMENTS.....	28
	1. AMENAGEMENTS INTERIEURS	28
	2. AMENAGEMENTS EXTERIEURS	30
	3. LES RANGEMENTS	36
VII.	ARRANGEMENT TECHNIQUE	37
	1. ZONE AUGES MOTEUR ET PAVOIS ARRIERE.....	37
	2. COMPARTIMENT TECHNIQUE ARRIERE	37
	3. ZONE WETBAR	38
	4. ZONE CABINE.....	38
	5. ZONE AVANT	38
VIII.	FLOTTEUR GONFLABLE	39
	1. MONTAGE DU FLOTTEUR SUR LA COQUE	39
	2. SYSTEME DE GONFLAGE	39
	3. GONFLAGE DU FLOTTEUR	40
	4. PRESSION	40
IX.	OUVERTURES DANS LA COQUE.....	42
	1. VANNES	42
	2. PASSES COQUE	43
	3. DRAINS DE VIDANGE	43
X.	POINTS D'ENVAHISSEMENT	44

XI. SYSTEME D'ASSECHEMENT	45
1. CARACTERISTIQUES DU SYSTEME.....	45
XII. INSTALLATION EAU DOUCE	47
1. COMPOSITION	47
XIII. INSTALLATION EAUX GRISES	48
1. COMPOSITION	48
XIV. INSTALLATION EAUX NOIRES	49
1. COMPOSITION	49
2. WC MARIN.....	49
3. REJETS	50
XV. INSTALLATIONS ELECTRIQUES	51
1. MISE EN PLACE DE NOUVEAUX EQUIPEMENTS.....	52
2. CIRCUIT 12 VOLTS.....	53
3. CIRCUIT 230 VOLTS	57
XVI. PROTECTION CONTRE LA Foudre	60
1. MAINTENANCE	60
XVII. MOTORISATION	61
1. MARQUE ET TYPE DE MOTEUR	61
2. FONCTIONNEMENT.....	62
XVIII. INSTALLATION CARBURANT	63
1. COMPOSITION	63
2. REMPLISSAGE DU RESERVOIR	64
3. VENTILATION	64
XIX. PROTECTION INCENDIE	65
1. EXTINCTEURS.....	66
2. ORIFICE DE DECHARGE.....	67
3. ECHAPPEES INCENDIE	67
XX. SYSTEME DE DIRECTION	68
XXI. MANUTENTION	69
XXII. MAINTENANCE	70
1. LA COQUE ET LE PONT	70
2. LE FLOTTEUR.....	71
3. LES MOTEURS	72
4. LES ANODES	72
5. L'INOX	72
6. LES VITRAGES.....	72
7. LA CARENE	72
8. LES CORDAGES	73
9. LES BATTERIES.....	73
10. LE RESERVOIR D'EAU DOUCE	73
11. LE RESERVOIR D'EAUX NOIRES	73
12. L'HIVERNAGE	73
XXIII. NOTES	75
XXIV. ANNEXES - PLANS GENERAUX	77
1. SECURITE	77



2. MOUILLAGE.....	79
3. AMARRAGE.....	80
4. REMORQUAGE	81
5. OUVERTURES DANS LA COQUE.....	82
6. SYSTEME D'ASSECHEMENT	83
7. INSTALLATION EAU DOUCE.....	85
8. INSTALLATION EAUX GRISES	86
9. INSTALLATION EAUX NOIRES	87
10. SHEMAS ELECTRIQUES.....	88
11. INSTALLATION CARBURANT	90
12. PLAN DE LEVAGE	92

I. INTRODUCTION

Chère cliente, cher client,

Bienvenue dans la famille des heureux propriétaires de la marque Zodiac. Ce manuel du propriétaire a été élaboré pour vous assurer une utilisation sûre et plaisante de votre bateau. Il fournit des informations détaillées sur le bateau lui-même, ses équipements, ses systèmes, ainsi que des instructions sur leur utilisation. Il est donc primordial de le lire attentivement.

Ce manuel ne se substitue pas au sens marin ou à une formation sur la sécurité en mer. Si vous êtes novice ou si vous avez récemment acquis ce bateau, il est vivement recommandé d'acquérir une expérience suffisante avant de prendre la mer.

Assurez-vous également que les conditions météorologiques prévues correspondent à la catégorie de conception de votre bateau, et que vous et votre équipage êtes suffisamment compétents pour le manœuvrer dans ces conditions. Les conditions de mer et de vent varient considérablement, allant de forte tempête pour la catégorie A à des conditions sévères pour le haut de la catégorie C. Ces conditions peuvent être dangereuses et nécessitent un équipage expérimenté, en bonne forme physique et un bateau bien entretenu.

Attention, même les bateaux les plus robustes peuvent subir des dommages graves s'ils sont mal utilisés. Il est donc impératif d'ajuster en permanence sa vitesse et sa direction en fonction des conditions de mer rencontrées.

Ce manuel du propriétaire ne remplace en aucun cas un guide détaillé d'entretien ou de réparation et met l'accent sur l'importance de faire appel à ZNAUTIC ou à son représentant local lorsqu'il s'agit de montage d'accessoires ou de modifications. En effet, les modifications peuvent avoir un impact important sur les caractéristiques, la sécurité ou les performances de votre bateau. Il est donc nécessaire qu'elles soient évaluées, exécutées et documentées par des personnes qualifiées. Notez enfin que ZNAUTIC ne pourra être tenu responsable des modifications apportées au bateau sans son approbation préalable.



Il est essentiel de prendre en compte plusieurs points cruciaux en matière de sécurité, notamment :

Utilisation du radeau de survie : Si votre bateau est équipé d'un radeau de survie, il est impératif de lire attentivement son manuel d'utilisation afin de savoir comment l'utiliser correctement en cas d'urgence.

Équipement de sécurité obligatoire : Assurez-vous que votre équipage dispose de tout

l'équipement de sécurité nécessaire, tel que les gilets de sauvetage, les harnais, etc., adapté au bateau et aux conditions météorologiques. Dans certains pays, cet équipement est obligatoire. Il est également important que l'équipage soit familiarisé avec son utilisation ainsi qu'avec les procédures de sécurité d'urgence, comme la récupération d'un homme à la mer ou le remorquage.

Formation et entraînement : Les écoles de voile et les clubs organisent régulièrement des sessions d'entraînement pour permettre à l'équipage de se familiariser avec les équipements de sécurité et les procédures d'urgence. Il est recommandé de participer à de telles sessions pour améliorer vos compétences en matière de sécurité en mer.

Observation des règles de sécurité maritime : Il est crucial de respecter les règles de sécurité maritime telles qu'elles sont définies par les règles de route, notamment celles énoncées dans la convention internationale pour la prévention des abordages en mer (**COLREG**). Certaines régions peuvent également avoir des réglementations qui leur sont propres.

Enfin, dans certains pays, un permis de conduire ou une autorisation spécifique peuvent être nécessaires pour naviguer. Il est donc recommandé de se renseigner au préalable sur les exigences réglementaires locales.

Conservez s'il vous plaît ce manuel dans un endroit sûr, et remettez le au nouveau propriétaire si vous revendez le bateau.

II. TERMES ET DEFINITIONS

1. DEGRES DE DANGER

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.

RECOMMANDATION & NOTE

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

2. ETIQUETTES DE SECURITE



Danger Général



Danger électrique



Risque d'incendie



3. DEFINITIONS

LH : Cette longueur inclut toutes les parties structurelles et celles faisant partie intégrante du bateau, telles que les avants et arrières en bois, plastique ou métal, les pavois et joints pont/coque. Cette longueur exclut les parties amovibles qui peuvent être détachées de façon non destructive, sans affecter l'intégrité structurelle du bateau, par exemple les espars, les bout-dehors, les balcons avant ou arrière, les ferrures d'étraves, gouvernails, chaises de moteur hors-bord, les embases de propulsion, les plates-formes de plongée et de remontée à bord, les listons et bourrelets de défense.

Cette longueur comprend aussi les parties détachables de la coque qui agissent comme support hydrostatique ou hydrodynamique lorsque le bateau est au repos ou en route.

Lmax : Cette longueur inclut toutes les parties structurelles et celles faisant partie intégrante du bateau, telles que les avants ou arrières en bois, plastique ou métal, les pavois et joints pont/coque. Cette longueur inclut toutes les parties qui sont normalement fixées sur le bateau, telles que les espars fixes, bout-dehors, balcons avant ou arrière, ferrures d'étraves, gouvernails, chaises de moteurs hors-bord, embases de propulsion, turbines et tout système de propulsion dépassant de l'arrière, les plates-formes de plongée et de remontée à bord, les listons et les bourrelets de défense. Les embases de propulsion, turbines, autres systèmes de propulsion et toutes les parties mobiles doivent être mesurés dans leur condition normale d'utilisation jusqu'à leur déploiement longitudinal maximal lorsque le bateau est en route. Cette longueur exclut les moteurs hors-bord et tout autre type d'équipement qui peut être détaché sans l'aide d'outils.

BH : Le bau de coque inclut toutes les parties structurelles ou faisant partie intégrante du bateau, telles que les extensions de la coque, les joints pont/coque et les pavois. Le bau de coque exclut les parties amovibles qui peuvent être détachées de façon non destructive, sans affecter, l'intégrité de la coque, par exemple les listons, défenses, mains courantes et chandeliers dépassant au-delà des murailles du bateau, et autres équipements similaires. Le bau de coque inclut aussi les parties détachables de la coque qui agissent comme support hydrostatique ou hydrodynamique lorsque le bateau est au repos ou en route.

Bmax : Le bau maximal inclut toutes les parties structurelles ou faisant partie intégrante du bateau, telles que les extensions de la coque, les joints pont/coque, les extensions comme les doublantes, bastaques, cadènes, listons, bourrelets de défense et les garde-corps dépassant au-delà des murailles du bateau.

M_{lc} : La masse du bateau en condition légère correspond à un bateau à l'état non chargé, conformément à l'ISO-8666:2020. Pour les bateaux à moteurs hors-bord, cette masse comprend la masse du moteur hors-bord le plus lourd recommandé.

M_{LDC} : Le déplacement en pleine charge correspond à la somme du déplacement léger (**M_{lc}**) plus la charge maximale (**M_L**) utilisée pour les calculs de stabilité tels que définis par l'ISO-12217 et l'ISO-6185.

M_{MBP} : La charge maximale indiquée sur la plaque constructeur comprend la masse de toutes les personnes recommandées à bord, des provisions et des effets personnels, de tous les équipements non inclus dans la masse du bateau léger, de la cargaison (le cas échéant), **moins** les liquides dans les réservoirs fixes (carburant, eau potable, eau usée, huile, viviers et ballasts).

M_T : La masse du bateau lors de son transport sur remorque comprend tous les éléments d'accastillage de pont installés à demeure, les plateformes de bain, échelles de remontée à bord, systèmes de direction, winches, capotes, prélaris, tables de cockpits, caillebotis, le ou les mâts de pavillon, les ancres, les câblots et chaînes, les équipements extérieurs mobiles, par exemple les défenses, les aussières, et les amarres.

4. CATEGORIES DE CONCEPTION

Catégorie A : 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 de Beaufort 10 et les hauteurs significatives de vagues associées. De telles conditions peuvent se rencontrer dans des grandes traversées, par exemple à travers les océans, ou à proximité des côtes lorsque l'on n'est pas protégé du vent et des vagues sur plusieurs centaines de milles nautiques. Les conditions anormales telles que les ouragans, tornades et violentes tempêtes sont exclues.

Catégorie B : Bateau considéré comme avoir été conçu pour naviguer dans des vents inférieurs ou égaux à la force Beaufort 8 et des vagues d'une hauteur significative allant jusqu'à 4 m. De telles conditions peuvent se rencontrer dans des navigations au large, ou à proximité des côtes lorsque l'on n'est pas protégé du vent et des vagues sur plusieurs dizaines de milles nautiques. Ces conditions peuvent également se rencontrer dans des mers intérieures de taille suffisante pour pouvoir donner la hauteur de vague en question.

Catégorie C : Bateau considéré comme avoir été conçu pour naviguer dans des vents établis inférieurs ou égaux à la force Beaufort 6 et des vagues d'une hauteur significative allant jusqu'à 2 m. De telles conditions peuvent se rencontrer dans des eaux intérieures exposées, dans des estuaires et dans des eaux côtières avec des conditions de temps modérées.

Catégorie D : Bateau considéré comme avoir été conçu pour naviguer dans des vents établis inférieurs ou égaux à la force Beaufort 4 et des vagues d'une hauteur significative allant jusqu'à 0,3 m avec des vagues occasionnelles d'une hauteur maximale de 0,5 m. De telles conditions peuvent se rencontrer dans des eaux intérieures abritées et dans des eaux côtières par beau temps.

Catégorie	Force du vent (Beaufort)	Hauteur significative de vagues
A	Supérieure à 8 mais inférieure à 10	Plus de 4 m
B	Jusqu'à 8 compris	Jusqu'à 4 m compris
C	Jusqu'à 6 compris	Jusqu'à 2 m compris
D	Jusqu'à 4 compris	Jusqu'à 0,3 m compris (0,5 maxi)














[Conditions météorologiques / catégories de conception](#)



5. ECHELLE DE BEAUFORT

L'échelle de Beaufort, utilisée dans les milieux maritimes, est une échelle de mesure empirique de la vitesse moyenne du vent sur une durée de dix minutes et comportant 13 degrés (de 0 à 12),.

En France, à partir de force 7, les conditions météo sont jugées sérieuses, en particulier pour les embarcations côtières. C'est pourquoi le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage (**CROSS**) émet un Bulletin Météorologique Spécial (**BMS**) sur la VHF pour alerter les marins.

Force	Termes	Symboles	Vitesse (Nds)	Vitesse (Km/h)	État de la mer	Effets à terre (à 10 m de hauteur)
0	Calme		< 1	< 1	La mer est comme un miroir, lisse et sans vague.	La fumée monte verticalement.
1	Très légère brise		1 à 3	1 à 5	Quelques rides (appelées risée ou risette) ressemblant à des écailles de poisson, mais sans aucune écume. Vagues de 0 à 0,2 m.	La fumée indique la direction du vent. Les girouettes ne s'orientent pas.
2	Légère brise		4 à 6	6 à 11	Vaguelettes ne déferlant pas, de 0,2 à 0,5 m.	On sent le vent sur le visage. Les feuilles s'agitent. Les girouettes s'orientent.
3	Petite brise		7 à 10	12 à 19	Très petites vagues de 0,5 à 1 m. Les crêtes d'écume blanche (appelées moutons) commencent à déferler çà et là. Écume d'aspect vitreux.	Les drapeaux flottent au vent. Les feuilles sont sans cesse en mouvement.
4	Jolie brise		11 à 16	20 à 28	Petites vagues de 1 à 2 m, de nombreux moutons.	Les poussières s'envolent. Les petites branches plient.
5	Bonne brise		17 à 21	29 à 38	Vagues modérées de 2 à 3 m, moutons, éventuellement embruns.	Le tronc des arbustes et arbrisseaux en feuilles balance. La cime de tous les arbres est agitée. Des vaguelettes se forment sur les eaux intérieures.
6	Vent frais		22 à 27	39 à 49	Crêtes d'écume blanches, lames, embruns, vagues de 3 à 4 m.	On entend siffler le vent. Les branches de large diamètre s'agitent. Les parapluies sont susceptibles de se retourner.
7	Grand frais		28 à 33	50 à 61	Trainées d'écume, lames déferlantes, vagues de 4 à 5,5 m.	Tous les arbres balancent. La marche contre le vent peut devenir difficile.
8	Coup de vent		34 à 40	62 à 74	Tourbillons d'écume à la crête des lames, trainées d'écume, vagues de 5,5 à 7,5 m.	Les branches sont susceptibles de casser. La marche contre le vent est très difficile, voire impossible.
9	Fort coup de vent		41 à 47	75 à 88	Lames déferlantes grosses à énormes, visibilité réduite par les embruns, vagues de 7 à 10 m.	Le vent peut légèrement endommager les bâtiments : envol de tuiles et d'ardoises.
10	Tempête		48 à 55	89 à 102	Très grosses lames à longue crête en panache. L'écume produite s'agglomère en larges bancs et est soufflée en épaisses trainées blanches. Vagues de 9 à 12,5 m.	Dégâts importants aux bâtiments. Les toits sont susceptibles de s'envoler. Certains arbres sont déracinés.
11	Violente tempête		56 à 63	103 à 117	Lames exceptionnellement hautes. La mer est complètement recouverte de bancs d'écume blanche élongés dans la direction du vent. Vagues de 11,5 à 16 m.	Ravages étendus et importants.
12	Ouragan		≥ 64	> 118	L'air est plein d'embruns. La mer est entièrement blanche du fait des bancs d'écume dérivants. Vagues > 14 m.	Dégâts très importants de l'ordre de la catastrophe naturelle.

III.DONNEES TECHNIQUES

1. CARACTERISTIQUES GENERALES

Symb.	Désignation	Valeur	Unité
	Modèle	X9CC	
	Architecte	ZNAUTIC	
	Chantier ou personne responsable de la mise sur le marché	ZNAUTIC	
Cat.	Catégorie de conception	B et C	
	N° de l'organisme notifié	CE 0607	
	Moyen principal de propulsion	Moteurs Hors-Bord	
L _H	Longueur coque (LH) :	8.72	m
L _{wl}	Longueur flottaison (LWL) :	8.22	m
L _{max}	Longueur maximale (Lmax) :	8.72	m
B _H	Bau de coque (BH) :	3.37	m
B _{max}	Bau maximum (Bmax) :	3.40	m
B _{wl}	Bau à la flottaison	3.10	m
T _{max}	Tirant d'eau (en chargement max.) :	0.654	m
H _A	Tirant d'air (en condition légère) :	3,53	m
	Capacité en eau douce hors chauffe-eau	80	L
	Capacité en carburant	730	L
	Réservoir eaux noires	44	L
	Masse des réservoirs permanents (pleins)	672	kg
P _{max}	Puissance moteur maximale admissible	2 x 185 (500)	kW (cv)
	Masse maximale admissible du ou des moteurs	2 x 294	kg
M _T	Masse du bateau pour le transport sur remorque	4530	kg

Données générales

Une partie de l'information est donnée sur la plaque du constructeur fixée sur le bateau.

NOTE

- La capacité des différents réservoirs d'eau douce et de carburant n'est généralement pas totalement utilisable en fonction de l'assiette, du chargement du bateau ou des points de vidange et de remplissage des réservoirs. Pour le carburant, il est recommandé de conserver une réserve de 20%.



2. CATEGORISATION DE VOTRE BATEAU

Votre bateau rentre dans la catégorie de conception **B**.

Dans des conditions normales d'utilisation, votre bateau est conçu pour naviguer dans des vagues d'une hauteur significative inférieure ou égale à 4 m et des vents n'excédant pas la force 8 de l'échelle de beaufort.

NOTE

- La hauteur significative de vague est la hauteur moyenne du tiers supérieur des vagues, ce qui correspond approximativement à la hauteur de vague estimée par un observateur expérimenté. Certaines vagues auront une hauteur double de cette valeur.

Le constructeur ne peut garantir le parfait fonctionnement du bateau dans des conditions de mer exceptionnelles (orage violent, ouragan, cyclone, trombe, etc.). Soyez donc prudent et consultez la météo avant de prendre la mer.

La capacité à naviguer dépend également des compétences de l'équipage, de ses capacités physiques, de l'entretien du bateau et de l'armement.

Au port : la capitainerie affiche tous les jours des bulletins météo et les prévisions pour les jours suivants. Vous pouvez par ailleurs consulter Météo France ou les **CROSS** qui émettent plusieurs bulletins par jour.

3. CHARGEMENTS

La stabilité de ce bateau a été évaluée en considérant les charges et déplacements suivants exprimés en kg :

Symb.	Catégorie de conception	A	B	C	D
	Nombre de passagers	-	9	20	20
M _{ec}	Déplacement à vide (kg)	-	2 372	2 372	2 372
M _{lc}	Déplacement léger (non chargé) (kg)	-	3 282	3 282	3 282
M _{ldc}	Déplacement en charge maximale « stabilité » (kg)	-	5 578	6 388	6 388
M _{ML}	Charge « Max » (kg)	-	1 670	2 480	2 480
M _{mbp}	Charge maximale annotée sur la plaque CE (kg)	-	1 040	1 850	1 850

[Chargements / catégorie de conception](#)

AVERTISSEMENT

Lors du chargement du bateau:

- Ne dépassez pas la charge maximale recommandée sous risque d'envahissement et de perte de stabilité.
- Ne dépassez pas 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.
- Utilisez toujours les sièges ou places assises prévus.
- Chargez toujours le bateau avec soin et répartissez les personnes et les charges de manière appropriée afin de conserver l'assiette théorique du bateau (approximativement horizontale).
- Évitez de placer des charges lourdes dans les hauts.

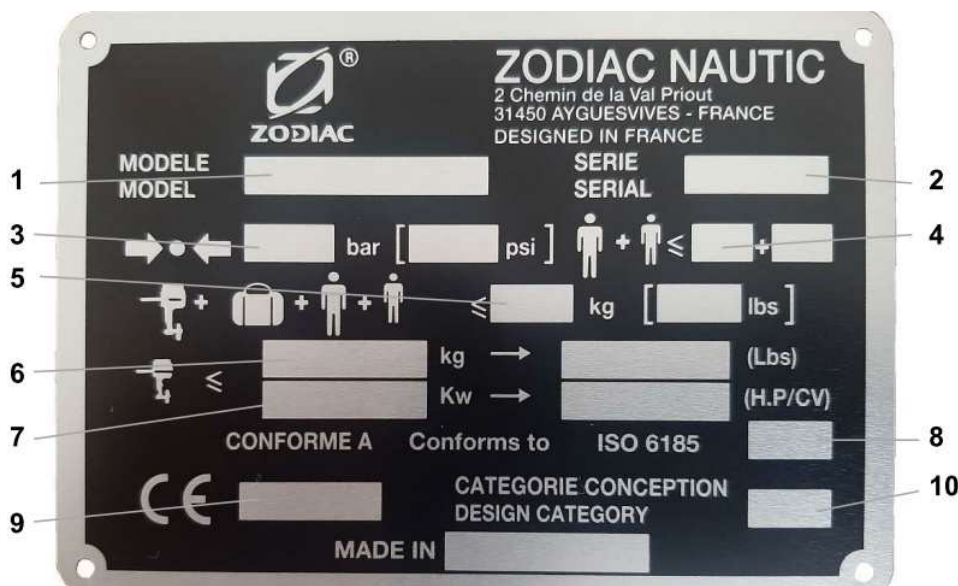
AVERTISSEMENT

- L'attention est attirée sur le processus de finition où des éléments structurels, tels que par exemple les consoles de direction, les sièges et superstructures, sont installés par d'autres parties que le fabricant du bateau. Ces éléments doivent être installés de manière à être conformes aux exigences pertinentes de l'ISO 6185-4 afin de garantir que toutes ces installations n'invalident pas l'évaluation initiale.

4. PLAQUE CONSTRUCTEUR

La plaque du constructeur fixée dans le cockpit indique à l'utilisateur les principales informations à connaître en termes de conception et de chargement du bateau.

Les indications que nous vous fournissons ne constituent pas une liste exhaustive. Les exigences en matière de navigation peuvent différer selon les pays ou les états (armement de sécurité obligatoire du bateau, distance maximale autorisée d'un abri, etc.) . Informez-vous et conformez-vous toujours aux réglementations nationales et locales du pays dans lequel vous naviguez.



Plaque constructeur

N°	Signification	Unités
1	Désignation du modèle	
2	Numéro de série	
3	Pression nominale de gonflage	Bar et Psi
4	Nombre maximum de personnes ⁽¹⁾	
5	Charge maximale M_{mbp} ⁽²⁾	kg et Lbs
6	Masse maximale de motorisation hors-bord	kg et Lbs
7	Puissance maximale de motorisation hors-bord	kW et cv
8	Norme ISO utilisée	
9	Numéro de l'organisme notifié pour la certification	
10	Catégorie de conception	

(1) / Le nombre maximal de personnes est de 9 en catégorie B et de 20 en catégorie C (recommandé par le constructeur lorsque le bateau navigue dans des conditions de mer correspondant à sa catégorie de conception).

(2) / La charge maximale telle que mentionnée sur la plaque constructeur exclut la masse du contenu des réservoirs 672 kg lorsqu'ils sont pleins ainsi que celle des ballasts.

NOTE

La capacité maximale de personnes est donnée par l'exemple de 4 personnes pesant 75 kg chacune = 300 kg. Si des enfants font partie de l'équipage, ce nombre peut être plus élevé, cependant, le poids total de 300 kg ne doit pas être dépassé et la masse de chaque enfant ne doit pas dépasser 37,5 kg. Au-delà, on le considère comme un adulte.

5. IDENTIFICATION DU BATEAU

Le numéro d'identification du bateau (**CIN** : Craft Identification Number), gravé sur une plaque, se situe sur le côté tribord du tableau arrière. Ce numéro est propre à chaque unité. Il est constitué d'une série de lettres et de chiffres tels que :

FR-XDCXXXXXXXXX



Numéro d'identification du bateau

6. PLACEMENT DES PASSAGERS

6.1. CATEGORIE B

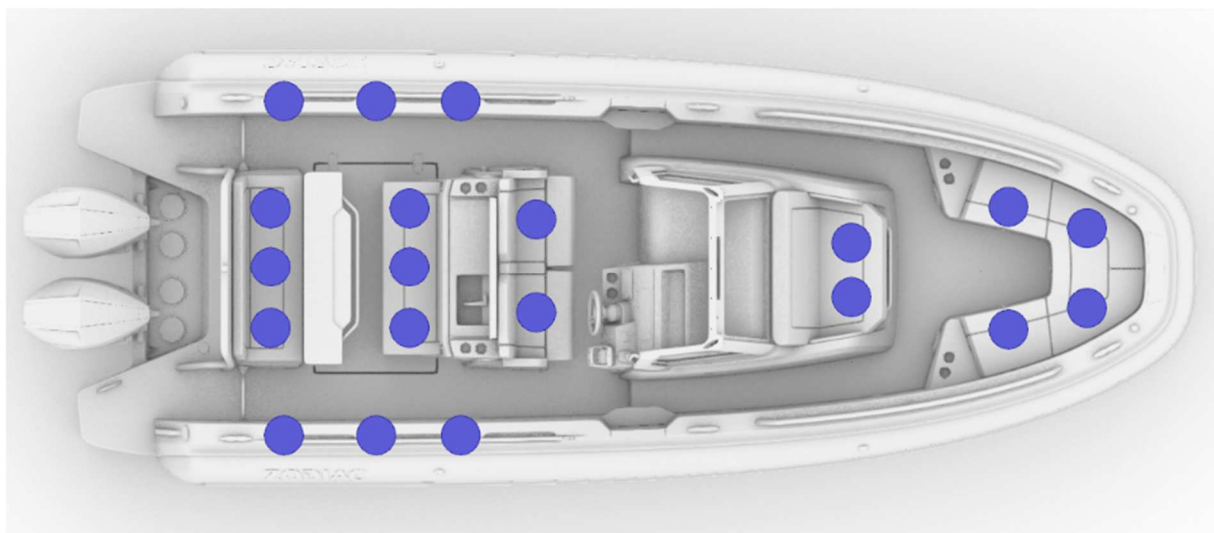
Votre bateau est susceptible de recevoir 9 personnes en Catégorie B. Toutes disposent d'une place assise et d'au minimum une prise de main.



Plan des assises cat. B

6.2. CATEGORIE C

En catégorie C, votre bateau peut accueillir jusqu'à 20 personnes. Certaines se tenant debout à l'aide de deux prises de main et d'autres se tenant assises avec une seule prise de main. On note deux configurations possibles suivant la présence de l'option module arrière.



Plan des assises cat. C avec module arrière

IV. REGLES ET EQUIPEMENTS DE SECURITE

1. ARMEMENT DE SECURITE

L'armement de sécurité obligatoire n'est pas harmonisé au sein de la communauté européenne. Il convient de vous informer quant aux prescriptions nationales en vigueur pour les bateaux marqués CE.

En France, les bateaux de plaisance revêtus du marquage CE doivent posséder à bord le matériel d'armement et de sécurité prévu pour la catégorie de navigation sous la responsabilité du plaisancier.

Basique	Jusqu'à 2 milles d'un abri
Côtier	Jusqu'à 6 milles d'un abri
Semi-hauturier	Entre 6 et 60 milles d'un abri
Hauturier	Au-delà de 60 milles d'un abri

Distances d'un abri

Item	Basique	Côtier	Semi-hauturier	Hauturier
Équipement individuel de flottabilité	■	■	■	■
Dispositif lumineux	■	■	■	■
Moyens mobiles de lutte contre l'incendie (indiqués dans le manuel du propriétaire)	■	■	■	■
Dispositif d'assèchement manuel	■	■	■	■
Dispositif de remorquage	■	■	■	■
Ligne de mouillage (si masse lège ≥ 250 kg)	■	■	■	■
Annuaire des marées	■	■	■	■
Pavillon national (hors eaux territoriales)	■	■	■	■
Dispositif de repérage et d'assistance pour personne à la mer de type bouée fer à cheval ou bouée couronne		■	■	■
3 feux rouges à main		■	■	■
Compas magnétique (ou GPS en côtier)		■	■	■
Cartes marines officielles (voir la fiche Les documents nautiques)		■	■	■
Règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM)		■	■	■
Description du système de balisage		■	■	■
Radeau de survie			■	■
Matériel pour faire le point			■	■
Livre des feux tenu à jour (voir fiche Les documents nautiques)			■	■
Journal de bord			■	■
Dispositif de réception des bulletins météorologiques			■	■
Harnais et longe par bateau pour les non-voiliers			■	■
Harnais et longe par personne embarquée pour les voiliers			■	■
Trousse de secours conforme à l'article 240-2,16			■	■
Dispositif lumineux pour la recherche et le repérage de nuit			■	■
Radiobalise de localisation des sinistres (EPIRB)				■
VHF fixe (Depuis le 01/01/2017)			■	■
VHF portative				■

Liste du matériel obligatoire en France

2. RADEAU DE SURVIE

Si votre bateau est équipé de radeaux, une visite auprès d'un organisme spécialisé est obligatoire tous les trois ans, puis tous les ans à partir de la quinzième année.

Lisez attentivement les manuels d'utilisation. L'équipage doit être familiarisé avec l'utilisation de tout le matériel de sécurité (harnais, fusées, radeau de survie, etc.). Les écoles de voiles et les clubs organisent régulièrement des sessions d'entraînement.

L'emplacement dédié est situé sous le capot de pont arrière.

AVERTISSEMENT

▪ Si vous cadenassez le radeau de survie, n'oubliez pas de le déverrouiller avant d'appareiller.



Emplacement radeaux de survie



3. PREVENTION DES CHUTES PAR DESSUS BORD

Votre bateau est équipé :

- De points d'ancrage de harnais.
- D'une échelle de bain : utilisez-la pour remonter un homme tombé à la mer.
- D'un pont de travail antidérapant.



Prises de main



Points d'accrochage



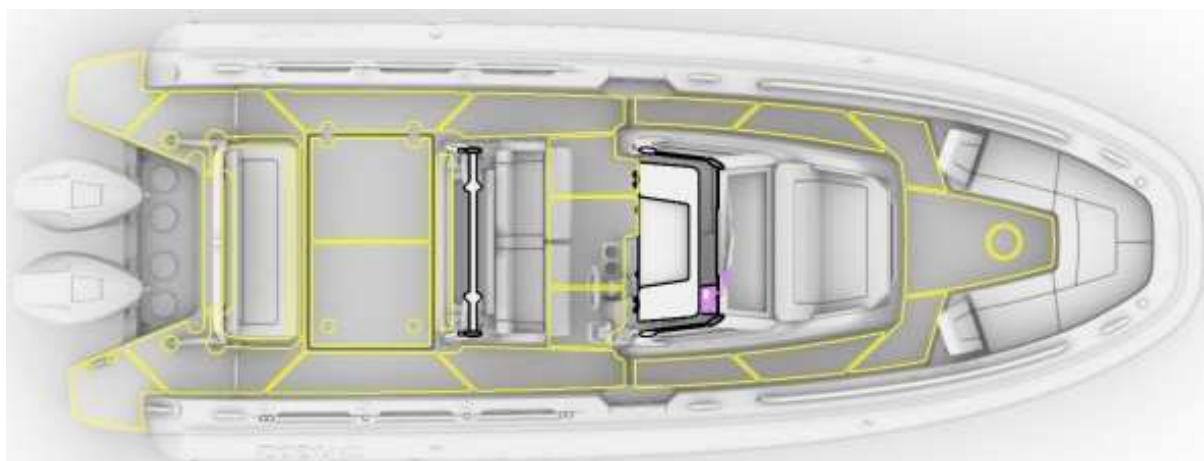
Echelle de bain

L'échelle de bain se déploie librement par une simple traction sur cette dernière.

DANGER

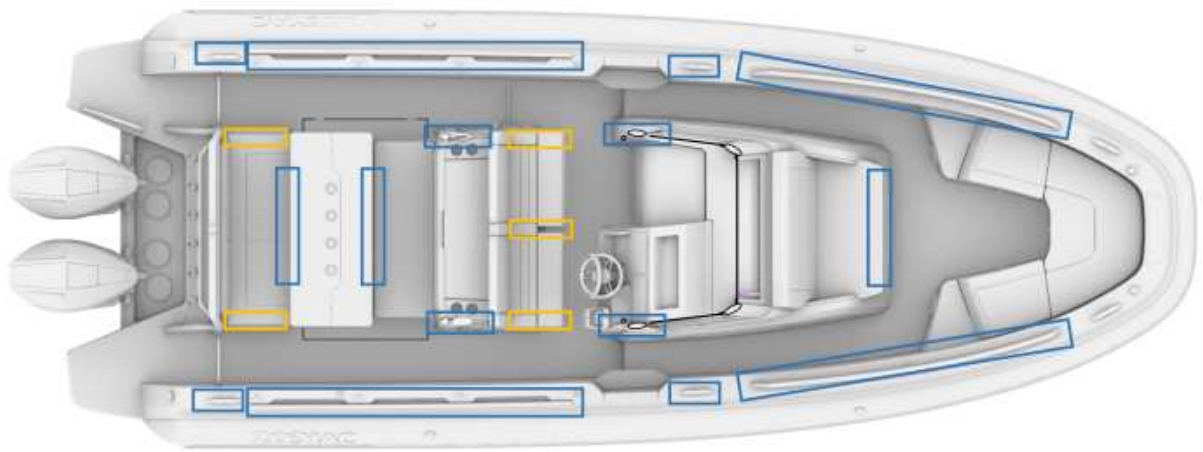
- L'échelle de bain, qui est le moyen de remontée à bord, doit être déployée en permanence si le bateau est utilisé en solitaire, qu'il soit ancré, amarré, stationné, ou en navigation. Nous vous conseillons de déployer l'échelle dès qu'une personne se trouve seule sur le pont.
- Si votre bateau est équipé de filières ou lignes de vie synthétiques, une inspection annuelle et un remplacement périodique doivent être effectués tous les cinq ans.

Le plan ci-dessous vous informe sur les zones du pont de travail exploitables en navigation (hachurées en jaune) et les zones qui en sont exclues du fait qu'on ne peut y circuler sans risque de chute par-dessus bord.

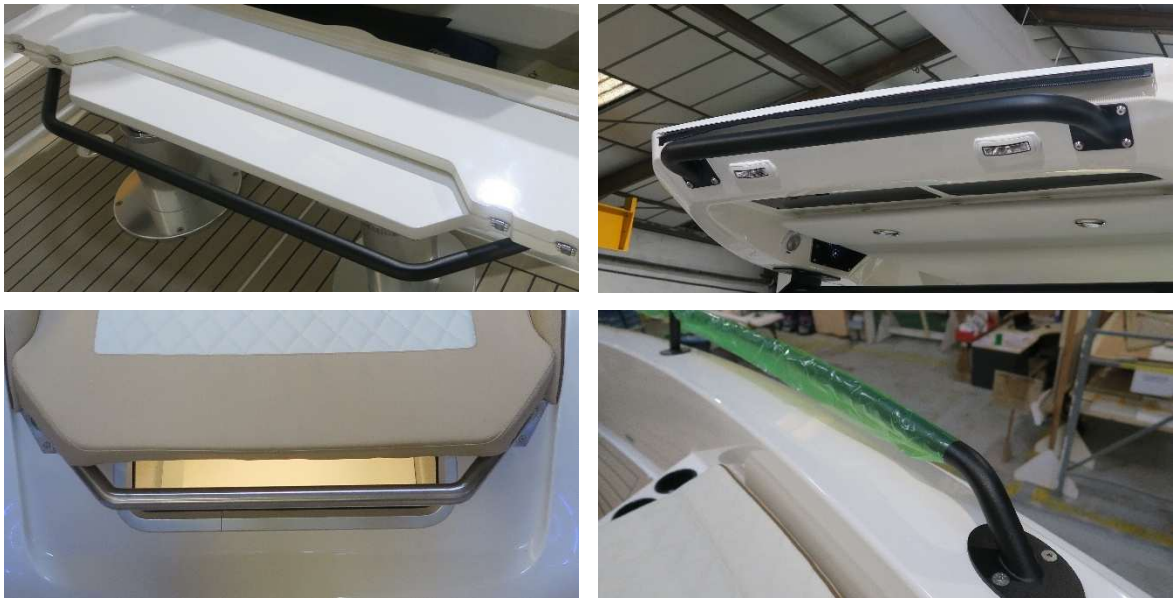


Pont de travail

Le plan et les photos ci-dessous vous indiquent la position des prises de main pour une circulation sûre.



Prises de main



Détail des prises de main

4. NAVIGATION

AVERTISSEMENT

- Dans toutes les situations, adaptez la vitesse de votre bateau aux conditions environnantes et conservez toujours une marge de sécurité suffisante en adoptant le bon sens marin.
- Vous êtes responsable du maintien en mode de fonctionnement normal de votre bateau.

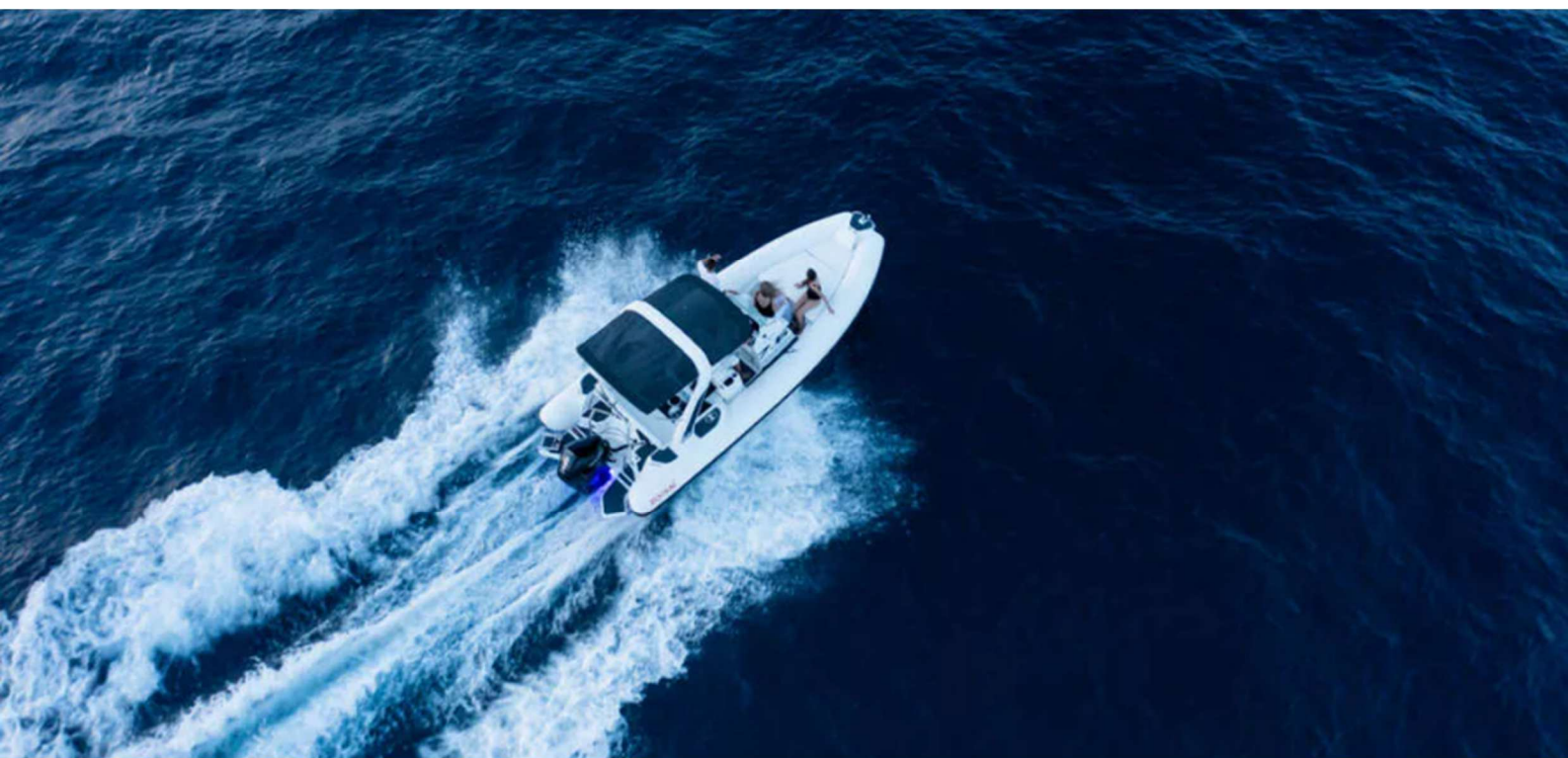
AVERTISSEMENT

Soyez vigilants :

- Au trafic environnant.
- Aux limitations de vitesse.
- Lors des manœuvres de port.
- Lorsque vous naviguez dans une zone de baignade.
- Lors des passages dans les zones de mouillage.
- A l'état de la mer, aux courants et à la force du vent.
- Méfiez-vous des vents et courants portant vers le large.
- Avec les règles de priorités énoncées dans le code de la navigation **COLREG**.
- Lors des manœuvres afin de toujours disposer de suffisamment d'espace pour vous arrêter ou pour éviter une collision.

RECOMMANDATION

- Veillez à ce que toutes les personnes présentes à bord portent en permanence un gilet de sauvetage.
- Évitez les manœuvres soudaines à pleine vitesse.
- Pour le confort et la sécurité de tous, réduisez votre vitesse dans les vagues ou par mer agitée.
- En plus des risques évidents pour la sécurité, naviguer en état d'ébriété ou naviguer sous influence (BUI) est illégal. De lourdes sanctions sont appliquées par les organismes régionaux (États) et fédéraux.
- Apprenez à lire les cartes marines et gardez-les sur votre embarcation pour vous familiariser avec la zone dans laquelle vous naviguez.



5. STRUCTURE

En cas de rupture d'un raidisseur « non structurel », il est possible que la structure adjacente puisse subir des fissures qui entraîneraient une rupture supplémentaire. De telles fissures doivent être surveillées et immédiatement expertisées par votre représentant local.

ATTENTION

- La peau extérieure de votre bateau est assez solide pour résister à la pression de conception, mais n'est pas conçue pour résister aux dommages locaux causés par des chocs contre des objets durs/aigus. Si la peau extérieure est endommagée, elle doit être réparée immédiatement.

6. STABILITE

Les caractéristiques de stabilité et de résistance à l'envahissement de ce bateau ont été évaluées à l'aide des normes iso 12217-1 et iso 6185.

AVERTISSEMENT

- 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 les performances du bateau.
- Il convient de maintenir l'eau des cales au minimum.
- La stabilité est réduite par l'ajout de toute masse dans les hauts et de manière générale au-dessus du pont principal.
- Par gros temps, 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.
- Fixez soigneusement les éléments mobiles présents dans le bateau lorsque celui-ci est en navigation.
- Les vagues déferlantes constituent des dangers importants pour la stabilité.

7. ECHOUAGE

L'échouage n'est pas une manœuvre sans risque et doit être effectué avec prudence, sous la pleine responsabilité du chef de bord, tout en respectant certaines règles importantes :

- Faites attention aux coefficients de marée.
- Surveillez attentivement les conditions météorologiques.
- Ayez une connaissance approfondie des lieux et vérifiez toujours la nature des fonds.
- Relevez au maximum vos moteurs hors-bord.
- Mettez obligatoirement en place un mouillage arrière.

A noter que ni le chantier, ni le cabinet d'architecte ne pourront être tenu pour responsable en cas d'une quelconque défaillance survenue au cours d'une telle opération.

AVERTISSEMENT

- Le chef de bord doit assurer une surveillance continue du bateau pendant la période d'échouage, en particulier dans les phases montantes et descendantes de la marée.

8. VISIBILITE

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

- Trim des moteurs.
- Chargement et distribution de la charge.
- Vitesse.
- Accélération rapide.
- Transition du mode déplacement au mode planant.
- Conditions de mer.
- Visibilité réduite, c'est-à-dire par la pluie, l'obscurité et le brouillard.
- Lumières intérieures.
- Position des tauds ou des rideaux.
- Personnes ou équipements mobiles situés dans le champ de vision du barreur.

ATTENTION

- Maintenez une surveillance sur l'avant et l'arrière, comme l'exigent la **COLREG** et les règles de route.
- Observez les règles de priorité telles qu'elles sont définies par les règles de route et imposées par la **COLREG**.
- Assurez-vous de toujours disposer d'une distance suffisante pour vous arrêter ou pour manœuvrer si nécessaire afin d'éviter toute collision.
- Respectez les zones de limitation de vitesse.
- Par courtoisie, et par sécurité pour les autres bateaux, veillez à ne pas produire un sillage important à proximité d'autres embarcations.
- Dans tous les cas, tenez-vous régulièrement informé des règlements locaux ainsi que des réglementations internationales (**MARPOL**).

9. MOUILLAGE - REMORQUAGE - AMARRAGE

Votre bateau peut être remorqué par les bites et taquets prévus à cet effet. Merci de vous référer au **plan fourni en annexe**.

- La résistance des points d'ancrage avants est supérieure à 29,4 KN (3210 Kg).
- La résistance des points d'ancrage arrières est supérieure à 20,4 KN (2236 kg).

ATTENTION

Toujours:

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

RECOMMANDATION

- Votre bateau dispose de deux points de remorquage. N'utiliser pas les autres taquets même en cas de nécessité.

Le remorquage doit s'effectuer en reliant les points d'accrochage situés sur les flancs de coque bâbord et tribord. La mise en place d'une patte d'oie est donc nécessaire. Attention de bien veiller à utiliser du bout de résistance appropriée.

ATTENTION

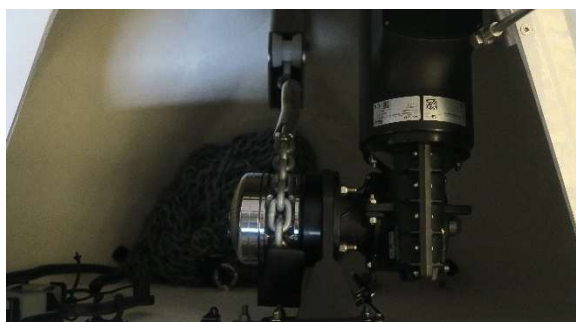
- Un câble de remorquage doit toujours être amarré de manière à pouvoir être largué sous charge.
- Il est de la responsabilité du propriétaire/de l'exploitant de s'assurer que les cordages d'amarrage, les câbles de remorquage, les chaînes et les lignes de mouillage, ainsi que les ancres sont adéquats pour l'utilisation prévue du bateau. C'est-à-dire que la résistance à la rupture des lignes ou chaînes n'excède pas 80 % de la résistance à la rupture du point d'ancrage correspondant. Il convient en outre que le propriétaire prenne en considération les actions nécessaires lors de la fixation d'un câble de remorquage à bord.
- Le remorquage d'un bateau entraîne une surcharge importante, réduisant la stabilité de votre bateau.
- Si des points d'ancrage non métalliques sont installés sur le bateau, il faut tenir compte de leur durée de vie limitée. Ils doivent être remplacés dès qu'ils présentent des signes de détérioration, des fissures de surface visibles ou une déformation permanente.



Ancre



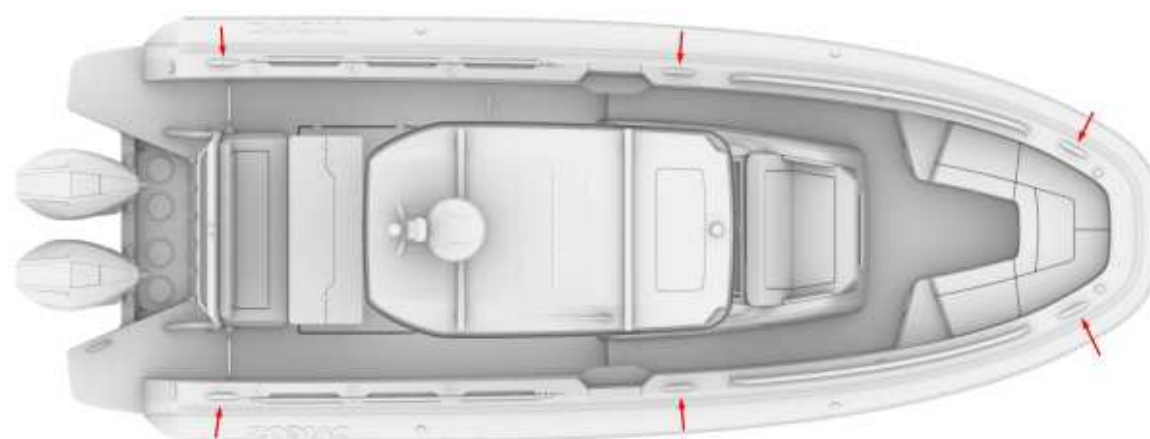
Taquet



Guindeau + baille à mouillage



Point de remorquage



Points d'amarrage

10. FEUX DE NAVIGATION

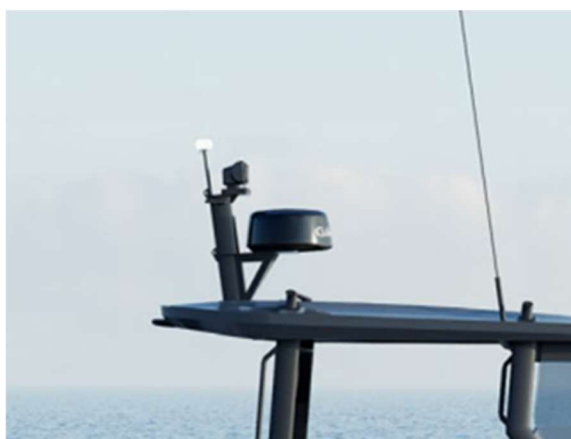
Les feux de navigation équipant votre bateau sont des éléments essentiels pour la sécurité maritime et jouent un rôle crucial dans la prévention des collisions, particulièrement lorsque les conditions de visibilité sont réduites. Ces feux, réglementés par des normes internationales telle que la **COLREG** (Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer), sont conçus pour permettre aux autres bateaux de détecter la position, la direction et le type de bateau rencontré sur le plan d'eau.

Raison pour laquelle il vous est vivement recommandé de veiller à leur bon entretien et de vous familiariser avec leur utilisation avant de prendre la mer.

Le système se compose comme suit :

- Deux feux de côté séparés rouge / vert sur la proue de votre bateau.
- Un feu blanc tout horizon / mouillage sur le T-Top de votre bateau.

Pour l'emplacement des fusibles et coupe-circuits, veuillez-vous reporter au **plan fourni en annexe**. Vous retrouverez l'emplacement des interrupteurs sur le descriptif de la console en annexe.



Feux de navigation

AVERTISSEMENT

- Vérifiez périodiquement le bon fonctionnement des feux. Si un feu ne fonctionne pas, veuillez le changer avant toute nouvelle navigation.



11. BONNES PRATIQUES

11.1. AVANT DE PARTIR

✓	Checklist départ
	Météo.
	Avitaillement.
	Vêtements pour la navigation.
	Documents et équipements obligatoires à bord et en état de marche.
	Équipements de sécurité (brassières, harnais, extincteurs, fusées de détresse).
	Consignes de sécurité données à l'équipage avec mention des emplacements des équipements.
	Pompes de cale en état de marche.
	Feux de navigation en état de marche.
	Réservoirs carburant remplis.
	Réservoir d'eau rempli.
	Vérifier la bonne étanchéité de tous les circuits.
	Filtres à carburant propres et en état.
	Niveaux des batteries.
	Fermer les hublots et panneaux de pont.

11.2. RETOUR AU PORT

✓	Checklist retour
	Bateau correctement amarré et défendu.
	Équipement de sécurité séché et rangé.
	Rinçage du bateau à l'eau douce.
	Lover les différents bouts.
	Pas de fuite des circuits combustibles.
	Pas de fuite des circuits sanitaires et d'assèchement.
	Fermeture des vannes.
	Ouverture du frigo.
	Fermeture du circuit électrique.

V. PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Nous vous recommandons de vous tenir informé des règlements locaux sur le respect de l'environnement, de suivre les codes de bonne pratique, mais aussi de respecter les réglementations internationales contre la pollution en milieu marin (**MARPOL**).

ATTENTION

- N'utilisez pas les WC du bord dans un port.
- Ne déchargez pas les toilettes ou le contenu des réservoirs de rétention près des côtes ou dans des zones interdites.
- Utilisez les systèmes de pompage des ports ou des marinas pour vider les cuves de rétention avant de quitter le port.

ATTENTION

- Certains produits peuvent présenter des risques pour votre sécurité et celle des autres, c'est pourquoi il est important de lire et de respecter les conseils d'utilisation.
- Les substances utilisées doivent être étiquetées et stockées dans un endroit approprié du bateau.
- La plupart des produits d'entretien, les huiles moteurs et les hydrocarbures ne sont pas neutres pour l'environnement, il faut donc les décharger dans des lieux réglementés (renseignez-vous auprès de la capitainerie).
- Stockez vos poubelles pour les jeter une fois de retour au port.
- Ne jetez rien à la mer.

ATTENTION

- Ne mettez pas en route la pompe de cale quand il y a présence d'huile ou d'hydrocarbures dans le compartiment moteur, il est en effet nécessaire de décharger ces produits dans des lieux réglementés.

IMPORTANT

- Respectez scrupuleusement la notice et la mise en œuvre des produits que vous utilisez.
- Ne recouvrez jamais l'anode avec une couche d'antifouling.
- En règle générale les peintures et agents de nettoyage sont agressifs pour l'environnement, utilisez les sur des aires de carénage prévues à cet effet.



Le tableau ci-dessous propose un aperçu et une comparaison des règles applicables aux rejets selon les différentes zones prévues par l'annexe V MARPOL :

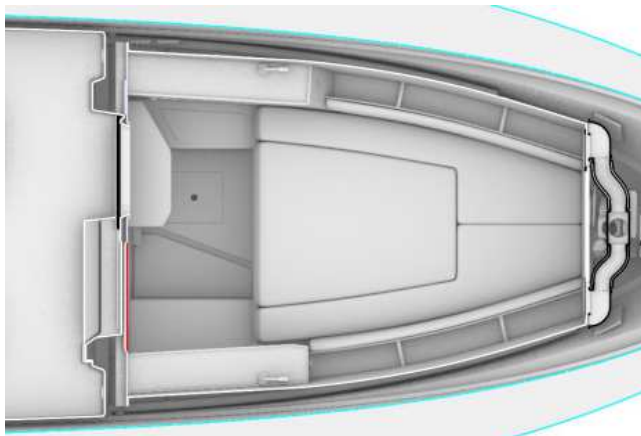
Type d'ordures ¹	Navires hors des zones spéciales (Les distances indiquées sont par rapport à la terre la plus proche)	Navires dans les zones spéciales (Les distances indiquées sont par rapport à la terre ou la plate-forme glaciaire la plus proche)	Plates-formes offshore ⁴ situées à plus de 12 milles marins de la terre la plus proche et navires se trouvant le long du bord ou à moins de 500 mètres de ces plates-formes
Déchets alimentaires passés dans un broyeur ou un concasseur ²	Rejet autorisé à plus de >3 milles marins, navire faisant route et aussi loin que possible	Rejet autorisé à plus de >12 milles marins, navire faisant route et aussi loin que possible ³	Rejet autorisé
Déchets alimentaires non passés dans un broyeur ou un concasseur	Rejet autorisé à plus de >12 milles marins, navire faisant route et aussi loin que possible	Rejet interdit	Rejet interdit
Résidus de cargaison ^{5,6} non contenus dans l'eau de lavage	Rejet autorisé à plus de >12 milles marins, navire faisant route et aussi loin que possible	Rejet interdit	Rejet interdit
Résidus de cargaison contenus dans l'eau de lavage	Rejet autorisé à plus de >12 milles marins, navire faisant route et aussi loin que possible	Rejet autorisé à plus de >12 milles marins, navire faisant route et aussi loin que possible (sous réserve des conditions prévues par la règle 6.1.2 et paragraphe 5.2.1.5 de la partie II-A du Code polaire)	Rejet interdit
Agents ou additifs de nettoyage ⁶ présents dans les eaux de lavage des cales à cargaison	Rejet autorisé	Rejet autorisé à plus de >12 milles marins, navire faisant route et aussi loin que possible (sous réserve des conditions prévues par la règle 6.1.2 et paragraphe 5.2.1.5 de la partie II-A du Code polaire)	Rejet interdit
Agents ou additifs de nettoyages présents dans les eaux de lavage des ponts et surfaces extérieures	Rejet autorisé	Rejet autorisé	Rejet interdit
Carcasses d'animaux (doivent être découpées ou avoir subi un traitement pour couler immédiatement)	Le navire doit faire route et être aussi loin que possible de la terre la plus proche. Doit être à plus de >100 milles marins et avec une profondeur d'eau maximum	Rejet interdit	Rejet interdit
Tout autre déchet, dont les plastiques, cordages synthétiques, appareils de pêche, sacs à ordures en matière plastique, cendres d'incinération, clinkers, huiles de cuisson, bois d'arrimage flottant, matériaux de revêtement et d'emballage, papier, chiffons, verre, métal, bouteilles, vaisselle et détritrus similaires	Rejet interdit	Rejet interdit	Rejet interdit
<i>1 / Lorsque les ordures sont mélangées avec d'autres substances dont le rejet est interdit ou est soumis à des prescriptions différentes ou sont contaminées par de telles substances, les dispositions les plus rigoureuses s'appliquent.</i>			
<i>2 / Les déchets alimentaires broyés ou concassés doivent pouvoir passer à travers un tamis dont les mailles ne dépassent pas 25 mm.</i>			
<i>3 / L'évacuation des produits avicoles introduits dans la zone de l'Antarctique est interdite, à moins qu'ils n'aient été incinérés ou traités par autoclave ou autre pour les stériliser.</i>			
<i>4 / Les plates-formes offshore situées à 12 milles marins de la terre la plus proche et autres navires désignent toutes les plates-formes fixes ou flottantes qui se livrent à l'exploration, à l'exploitation ou au traitement offshore des ressources minérales du fond des mers, et tous les navires se trouvant le long du bord ou à moins de 500 mètres de ces plates-formes.</i>			
<i>5 / Les résidus de cargaison désignent uniquement les résidus de cargaison qui ne peuvent pas être récupérés au moyen des méthodes couramment disponibles en vue de leur déchargement.</i>			
<i>6 / Ces substances ne doivent pas être nocives pour le milieu marin.</i>			

VI. AMENAGEMENTS

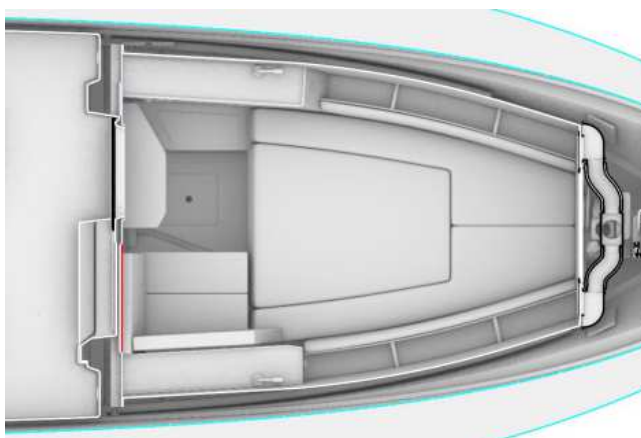
Le Zodiac X9CC est proposé en version standardisée avec options.

1. AMENAGEMENTS INTERIEURS

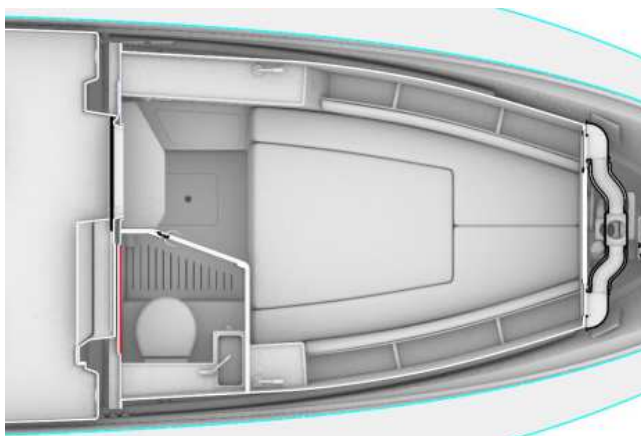
La cabine se décline en plusieurs versions telles que :



Standard + couchette



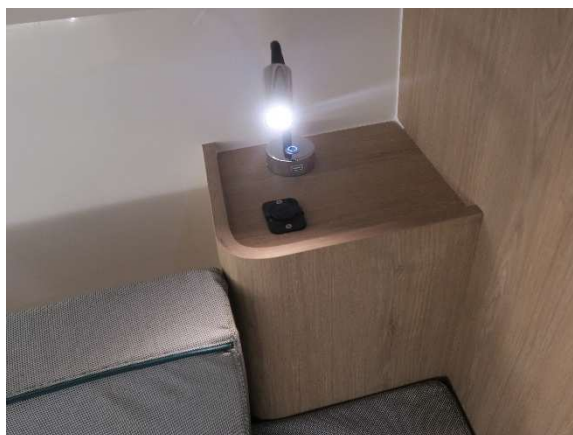
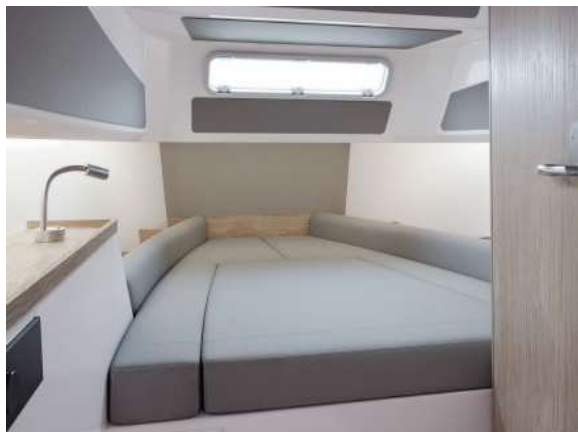
Standard + couchette + assise supplémentaire



Standard + couchette + salle de bain

1.1. LA CABINE

- Une couchette double.
- Des rangements sous le lit et dans les vide-poches.
- Deux hublots fixes et un hublot ouvrant.
- Le tableau des fusibles, les coupe-batterie principaux, le poste radio, des veilleuses et des prises USB.
- Un accès technique à la batterie du propulseur d'étrave / guindeau et à son coupe circuit, à la pompe de cale électrique et au puisard d'eaux grises (+ pompe).



Détails de la cabine



Détails techniques de la cabine

1.2. LE CABINET DE TOILETTE

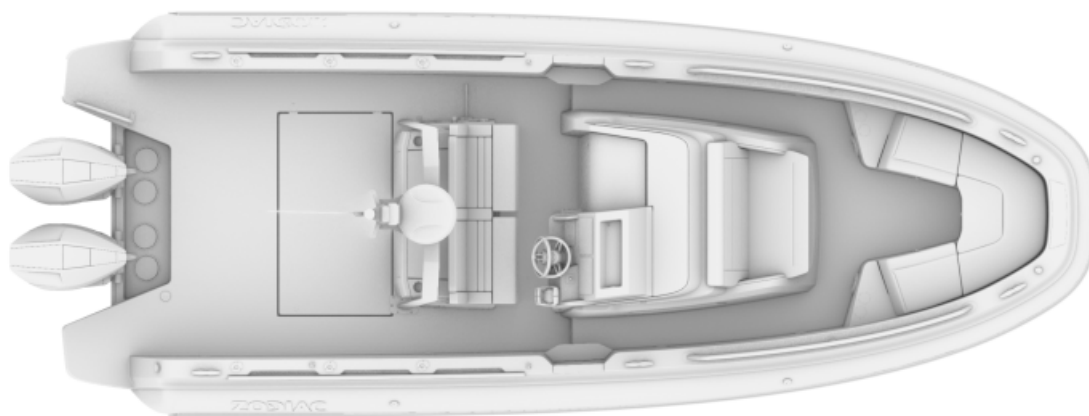
- Un toilette électrique relié au réservoir d'eau douce.
- Un meuble de rangement équipé d'une vasque (eau chaude en option).
- Les jauges de remplissage du réservoir d'eau douce et du réservoir d'eaux noires.
- Un accès technique vers la face arrière du poste de barre.
- La pompe de calle manuelle avant.



Détails des toilettes

2. AMENAGEMENTS EXTERIEURS

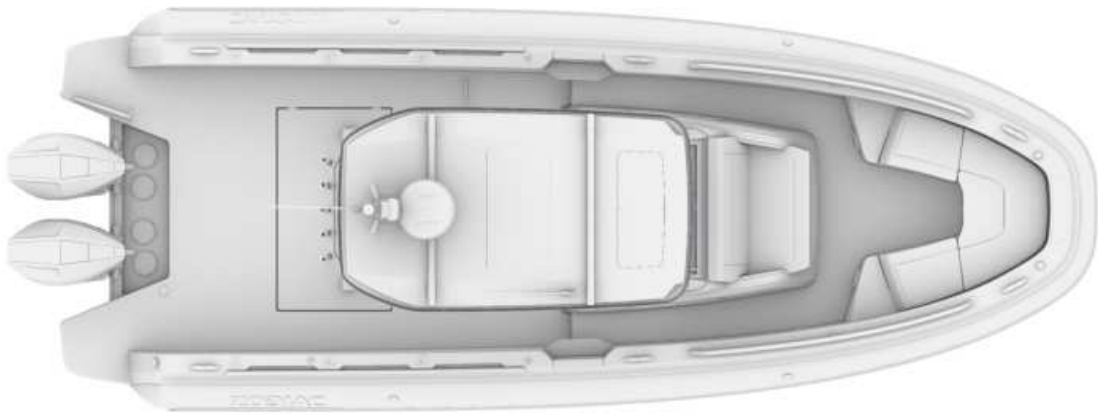
On retrouve deux configurations principales de pont ainsi que deux configurations avec et sans T-Top.



Version sans T-TOP et sans banc arrière



Version avec banc arrière



Version avec T-TOP et sans banc arrière



Version avec T-TOP et banc arrière en configuration bain de soleil

2.1. LE PONT AVANT

- Un banc transformable en double bain de soleil et muni d'une partie modulable en table ou en assise.
- Une double assise / bain de soleil fixe.
- Sous le banc avant : deux coffres de rangement et la baille à mouillage comprenant le guindeau.
- De nombreux accessoires tels que des prises USB, des porte-gobelets, les supports de la toile d'ombrage avant et des haut-parleurs.
- Un accès technique à la commande du guindeau.
- Les taquets d'amarrage et des mains courantes.



Détails du pont avant

2.2. LE PONT ARRIERE

- Une banquette arrière.
- Une banquette rétractable sur le wetbar.
- Un coffre de rangement sous les assises.
- Une table électrique escamotable + commande électrique.
- Un meuble de rangement surmonté d'un évier (voir options possibles).
- L'accès aux radeaux de survie + accès technique aux installations électriques (tableau, batteries...).
- L'accès technique aux filtres à carburant.
- La crépine de pompe de cale manuelle + une pompe de cale électrique.
- La prise de quai.
- De nombreux accessoires tels que des prises USB, des porte-gobelets, les supports de la toile d'ombrage arrière et des haut-parleurs.
- Le nable de remplissage eau douce et l'évent du réservoir.
- Le nable de vidange eaux usées et l'évent du réservoir.
- Les taquets d'amarrage, des mains courantes et les portillons arrière.
- Un panneau de contrôle de la table électrique. ***Merci de vous référer aux annexes ainsi qu'aux notices d'utilisation*** pour davantage d'informations.



Détails du pont arrière

2.3. OPTIONS DU WETBAR



Option « cuisine »



Option « glacière »



Option « rangement »

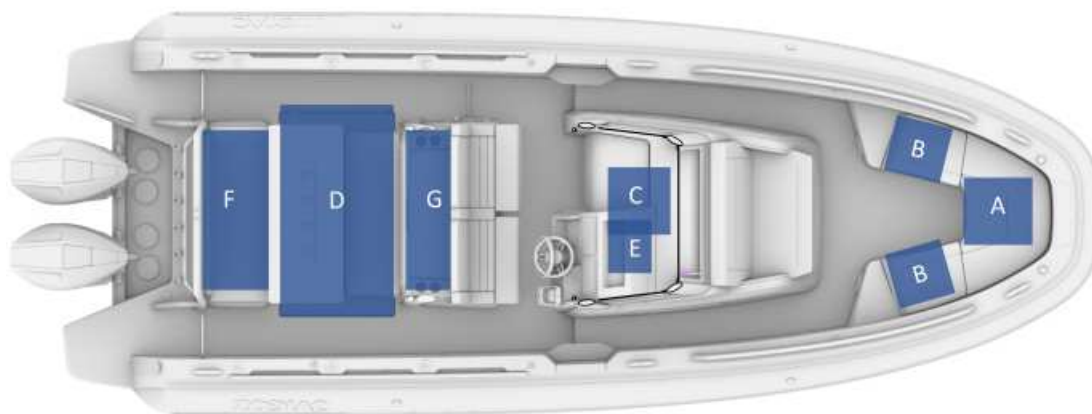
2.4. LE POSTE DE PILOTAGE

- La console de pilotage munie de tous les équipements de navigation et de contrôle.
- Assise réglable en hauteur (bolster) + accoudoir escamotable.
- Des rangements sous l'assise.
- Un réfrigérateur, une prise 230 volts (en option) et des Haut-parleurs.
- Le nable de remplissage carburant, la pompe manuelle d'assèchement et les événements carburant.
- L'accès technique à la vanne de coupure carburant et aux ventilations techniques.
- Une trappe de ventilation naturelle au-dessus du pare-brise.

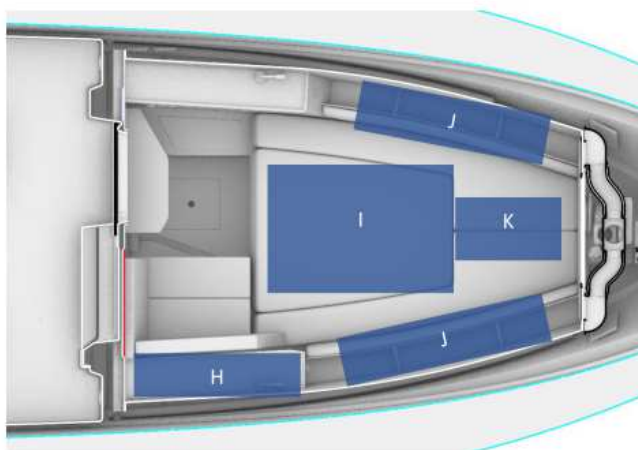


Détails du poste de pilotage

3. LES RANGEMENTS



Rangements extérieurs



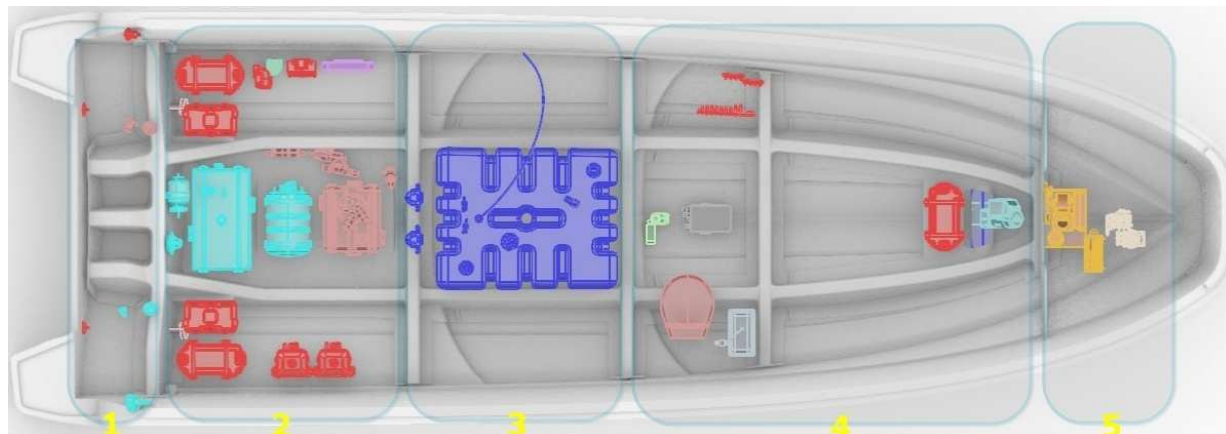
Rangements intérieurs

Repères	Emplacement	Contenu
A	Baille à mouillage	Ancre, chaîne, bout
B	Coffres avant	Pare-battages, bout supplémentaire
C	Étagère de rangement	Équipement de sécurité portatif
D	Capot de pont	Radeau de survie, coussins du bain de soleil, table...
E	Vide poche	Effets personnels
F	Vivier / rangement du module arrière	Vivier / pieds de table, gilets de sauvetage
G	Rangement du Wetbar	Effets personnels
H	Etagère de la cabine	Effets personnels
I	Rangement sous la couchette	Effets personnels
J	Rangements ouverts de la cabine	Effets personnels
K	Propulseur d'étrave	Propulseur d'étrave

Liste des rangements

VII. ARRANGEMENT TECHNIQUE

Qu'ils soient électriques ou hydrauliques, votre bateau dispose d'une quantité importante d'équipements techniques. Afin de vous faciliter leur utilisation et leur entretien, nous avons choisi de vous les présenter plus en détails en scindant le bateau en cinq zones distinctes :



Zones techniques

1. ZONE AUGES MOTEUR ET PAVOIS ARRIERE

- Orifice de vidange des eaux noires sur le pont et mise à l'air
- Orifice de remplissage du réservoir d'eau douce et mise à l'air
- Douchette de pont
- Prise de quai 230 V
- Rejet pompes de cale arrières

2. COMPARTIMENT TECHNIQUE ARRIERE

- Batterie de servitude et fusible général
- Batteries de démarrage moteurs et fusible général
- Chargeurs de batteries
- Coupe-batteries et barres omnibus
- Isolateur galvanique
- Réservoir d'eau douce et pompe
- Chauffe-eau (en option)
- Réservoir d'eaux noires, pompe de vidange et vanne de rejet à la mer
- Centrales de direction hydraulique
- Pompe de cale électrique
- Pompe d'alimentation eau de mer du vivier et vanne d'aspiration (en option)
- Amplificateur HIFI

3. ZONE WETBAR

- Réservoir de carburant
- Éléments de remplissage carburant et mise à l'air
- Grilles de ventilation
- Pompe de cale manuelle
- Bouteille de GPL (en option)

4. ZONE CABINE

- Tableau principal de fusibles
- Coupe-circuits principaux
- WC
- Lavabo
- Pompe de cale électrique
- Pompe de cale manuelle
- Pompe de puisard eaux grises
- Propulseur d'étrave
- Barres omnibus du propulseur d'étrave et du guindeau
- Batterie du propulseur d'étrave et du guindeau avec fusible principal et coupe batterie

5. ZONE AVANT

- Unité HVAC (chauffage, ventilation, climatisation en option)
- Guindeau

VIII. FLOTTEUR GONFLABLE

Le flotteur de votre bateau est un composant crucial pour assurer son bon fonctionnement. Il joue notamment un rôle essentiel dans le comportement dynamique de votre embarcation et s'avère indispensable pour garantir les performances de stabilité et de navigabilité.

Pour répondre aux normes de conception ISO-6185, le flotteur a été divisé en plusieurs compartiments étanches. Chaque compartiment dispose de sa valve de gonflage.

AVERTISSEMENT

▪ Le non-respect des recommandations du présent manuel, et notamment celles sur les séquences de gonflage et d'assemblage, peut entraîner d'importants dommages à votre bateau. Respectez-les.

1. MONTAGE DU FLOTTEUR SUR LA COQUE

Le montage du flotteur sur la coque s'effectue flotteur dégonflé.

PRECAUTION

- L'opération de remplacement (démontage/remontage) nécessite une expertise spécifique.
- Veuillez-vous rapprocher de votre agent le plus proche.

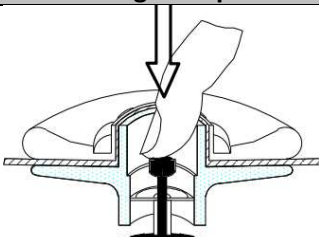
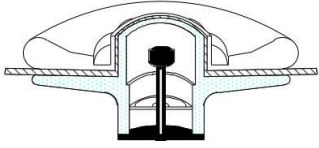
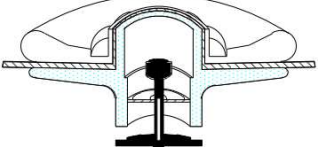
NOTE

- Vous pouvez effectuer un gonflage du flotteur non monté (pression 200 mb) et le laisser se stabiliser environ une heure. Le dégonfler ensuite.
- Si le flotteur a été stocké à une température inférieure à 0°C, laissez-le 12h dans un lieu tempéré (20°C) avant de le déplier.

2. SYSTEME DE GONFLAGE

2.1. LES VALVES "EASY - PUSH"

Votre bateau est équipé d'un gonfleur à raccorder aux valves de gonflage.

Pour changer de position	En position de gonflage	En position de dégonflage
		
Poussez	La membrane est fermée, le poussoir est en position haute	La membrane est ouverte, le poussoir est en position basse



Valve de gonflage (gauche) et de surpression (droite)

NOTE

- Remettez toujours le bouchon de la valve après avoir effectué le gonflage ou le dégonflage.

3. GONFLAGE DU FLOTTEUR

- Activez toutes les valves en position gonflage.
- Fixez l'embase du tuyau à l'orifice de gonflage du gonfleur.
- Pour bien gonfler votre bateau, il faut que le gonfleur ait une bonne assise sur le sol.
- Le bateau se gonfle rapidement si le gonfleur est actionné en souplesse et sans précipitation.

ATTENTION

- N'utilisez pas de compresseur ou de bouteille à air comprimé.

4. PRESSION

Ajoutez l'adaptateur correspondant au diamètre de la valve semi-encastree à l'embout du tuyau du gonfleur puis procédez au gonflage du flotteur en équilibrant les pressions entre les différents compartiments jusqu'à ce que les cloisons ne soient plus visibles (**pression = 200 mb**). Veillez à procéder par étapes en gonflant au fur et à mesure l'ensemble des compartiments.

ATTENTION

- Ne jamais mettre un compartiment sous pression complète si les compartiments adjacents sont complètement dégonflés.

En cas de doute, consultez votre revendeur local. Voir **plan fourni en annexe**.

NOTE

- Il est normal de constater une légère fuite d'air avant le vissage du bouchon de valve. Seuls les bouchons assurent l'étanchéité finale.

Votre bateau est équipé d'un indicateur de pression ACCESS qui vous permettra une lecture rapide et efficace pendant le gonflage (voir explications d'utilisation section « Système de gonflage »).

La température ambiante de l'air ou de l'eau influe proportionnellement sur le niveau de la pression interne du flotteur:	Température ambiante	Pression interne du flotteur
	+1°C	+4 mb / 0,06 PSI
-1°C	-4 mb / 0,06 PSI	

NOTE

- Vérifiez et ajustez la pression des compartiments gonflables (en regonflant ou en dégonflant selon le cas) en fonction des variations de température (surtout dans les zones particulièrement chaudes où les écarts de température sont importants entre le matin et le soir) et assurez-vous que la pression ne s'écarte pas de la zone de pression recommandée.

4.1. RISQUE DE SOUS-PRESSION

EXEMPLE : Votre bateau est exposé en plein soleil (température=50°C) à la pression recommandée (200 mb). Lorsque vous le mettez à l'eau (température=20°C), la température et la pression interne des compartiments gonflables vont conjointement baisser et il vous faudra alors regonfler jusqu'à regagner les millibars perdus à cause de l'écart de température entre l'air ambiant et l'eau. Ainsi il est normal de constater une diminution de pression en fin de journée lorsque la température extérieure baisse.

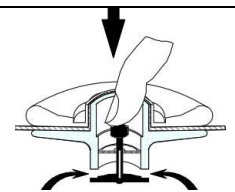
4.2. RISQUE DE SURPRESSION

EXEMPLE : Votre bateau est gonflé à sa pression recommandée (200 mb) en début ou fin de journée (température extérieure basse = 10°C). Plus tard dans la journée, votre bateau est exposé en plein soleil (température=50°C).

La température intérieure des compartiments gonflables peut alors s'élever et atteindre jusqu'à 70°C (flotteurs de couleur foncée notamment) entraînant un doublement de la pression de départ.

Pour éviter une pression trop importante, votre flotteur est équipé d'une valve de surpression pour chaque compartiment. Cette valve permet de ne pas dépasser la pression maximale autorisée. Pour revenir à la pression initiale, il vous faudra alors dégonfler afin de revenir à la pression recommandée.

En cas de surpression :
Libérez de l'air en appuyant sur le poussoir de la valve "easy - push".



IX. OUVERTURES DANS LA COQUE

Vous trouverez sur les **plans fournis en annexe** les différents circuits de plomberie qui répertorient l'ensemble des vannes et passes-coque présents sur le bateau.

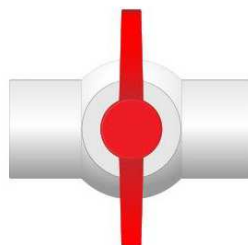
1. VANNES

La vanne utilisée sur votre bateau est du type 1/4 de tour. Veuillez trouver ci-dessous une description des positions ouvertes et fermées.

- Position **ouverte** : levier **parallèle** au tuyau.
- Position **fermée** : levier **perpendiculaire** au tuyau.



Ouverte



Fermée

AVERTISSEMENT

- Ne touchez jamais au serrage des vannes sur la coque. En cas de fuite, consultez un professionnel.
- Par mauvais temps ou en quittant votre bateau, fermez toutes les vannes des circuits sanitaires.
- Gardez les vannes fermées quand elles ne sont pas utilisées.
- Chaque année, lors des hivernages, nettoyez et rincez les passe-coques et les vannes. Vérifiez l'étanchéité, resserrez les colliers et effectuez un test de bon fonctionnement.
- En cas de corrosion plus sérieuse, consultez votre revendeur.



Détails de la vanne eaux noires

2. PASSES COQUE

La majorité des passe-coques se situe sur les bordés tribord et bâbord de votre bateau à l'exception de la vanne de décharge d'eaux noires située sous le navire.



Détails des passe-coques

RECOMMANDATION

Vérifiez périodiquement:

- L'étanchéité des passe-coques, vannes et tuyaux.

3. DRAINS DE VIDANGE

Votre bateau comporte un système de vidange du cockpit et de la baille à mouillage. Il se compose de drains d'évacuation vers la mer. Il en va de votre sécurité de toujours maintenir ces drains en bon état et non obstrués.

RECOMMANDATION

- Vérifiez périodiquement le bon écoulement des évacuations de cockpit et de baille à mouillage.

X. POINTS D'ENVAHISSEMENT

RECOMMANDATION

- Maintenez les hublots, fenêtres, panneaux amovibles, portes, panneaux ou ouvertures de ventilation fermés lorsque cela est approprié, par exemple par gros temps ou aux vitesses planantes.
- Tous les équipements ouvrants installés dans les cavités doivent être fermés en mer, et seules les ouvertures de descente (c'est-à-dire sa porte et sa partie coulissante horizontale) sont ouvertes pour permettre le passage pour l'entrée et la sortie de l'intérieur.
- Les surbaux semi-fixes, y compris les planches de descente doivent être relevés dans leur position supérieure.



Capots, ouvertures et coffres de pont

AVERTISSEMENT

- Avant tout départ en navigation, veillez à ce que les capots de coffre de cockpit soient fermés et verrouillés.



Détails des ouvertures

XI. SYSTEME D'ASSECHEMENT

1. CARACTERISTIQUES DU SYSTEME

Le bateau dispose de quatre pompes de cale. Merci de vous référer au **plan fourni en annexe** pour leur localisation à bord. D'autre part, lisez attentivement les notices d'utilisation et d'entretien des pompes de cale qui accompagnent votre bateau.

Les deux pompes de cale électriques se déclenchent automatiquement ou manuellement au poste de pilotage. L'une est située en arrière du local technique, l'autre est localisée sous le plancher de cabine.

Les pompes de cale manuelle, situées sur la face bâbord du Wetbar pour l'une et dans les WC pour l'autre, disposent toutes deux d'un levier de commande fixé à proximité.

Afin de faire circuler l'eau au mieux vers les pompes, des anguillets sont aménagés sur l'ensemble de la structure du bateau.

Id.	Désignation	Capacité	Référence
1	Pompe électrique	48l/min	Europump II G750 12 V
2	Pompe électrique	48l/min	Europump II G750 12 V
3	Pompe manuelle	32l/min à 45 cps/min	Whale BP0350
4	Pompe manuelle	32l/min à 45 cps/min	Whale BP0350

Désignation et capacité des pompes



Pompe manuelle



Pompe électrique

AVERTISSEMENT

- La capacité totale du système de pompes de cale n'est pas conçue pour vidanger le bateau en cas d'avarie. Il est seulement destiné à vider l'eau provenant d'embruns, d'une fuite de vanne ou de toute autre fuite modérée.
- Afin de réduire les risques d'entrée d'eau, les vannes de coque, les drains de vidange des cockpits, les nables et autres dispositifs d'ouverture/fermeture doivent être fermés lorsqu'ils ne sont pas utilisés.

ATTENTION

- Le système d'assèchement est conçu pour maintenir le niveau de l'eau des cales au minimum ; il appartient à l'équipage de procéder à un assèchement complet manuellement.
- Assurez-vous que les pompes de cale sont en état de fonctionner avant de prendre la mer.
- Nettoyez régulièrement le puisard et les points ou crépines d'aspiration des pompes des débris qui pourraient les obstruer.
- Si les cloisons des coquerons avant et arrière sont munies de vannes, celles-ci doivent être fermées et doivent uniquement être ouvertes pour vidanger l'eau dans les cales principales.

RECOMMANDATION

- Localisez la pompe à main et son levier.
- Localisez l'interrupteur des pompes de cale électriques au tableau électrique.
- Positionnez une pinoche du bon diamètre à proximité de chaque passe-coque ou sortie de coque.



XII. INSTALLATION EAU DOUCE

1. COMPOSITION

Le circuit d'eau douce du bateau se présente ainsi :

- Un réservoir de 80 L situé sous le plancher du cockpit.
- Une pompe à diaphragme de mise en pression.
- Un lavabo et un WC électrique localisés dans la cabine (en option).
- Un évier au niveau de la cuisine extérieure.
- Une douchette de pont sur le tableau arrière tribord.
- Un nable de remplissage et un évent sur le tableau arrière tribord.
- Une jauge de réservoir localisée près du WC.

Quantité Réservoirs	Capacité	Emplacement
1	80 L	Sous cockpit central

Merci de vous reporter au **plan fourni en annexe** pour de plus amples informations.

NE JAMAIS

- Faire tourner la pompe eau douce si le réservoir est vide.



Évier du Wetbar



Vasque de salle de bain



Nable de remplissage/ évent



Réservoir d'eau douce

XIII. INSTALLATION EAUX GRISES

1. COMPOSITION

Le circuit d'eaux grises se présente comme suit :

- Un évier de cuisine.
- Un lavabo de salle de bain.
- Une pompe de relevage (puisard).

Quantité pompe	Capacité	Emplacement
1	48 L/min	Sous plancher cabine

Merci de vous reporter au **plan fourni en annexe** pour de plus amples informations.



Pompe de relevage / puisard



XIV. INSTALLATION EAUX NOIRES

1. COMPOSITION

Le circuit d'eaux noires (ou eaux usées) se présente comme suit :

- Un WC électrique.
- Un réservoir de 44 L situé dans le compartiment technique arrière.
- Une vanne de décharge à la mer située dans le compartiment technique arrière.
- Un nable de vidange situé sur le tableau arrière bâbord.
- Un système d'évent avec filtre anti-odeurs.
- Une jauge de niveau localisée près du WC.

Quantité Réservoirs	Capacité	Emplacement
1	44 L	Sous cockpit central

Merci de vous reporter au **plan fourni en annexe** pour de plus amples informations.

2. WC MARIN

RECOMMANDATION

- Ne jetez rien dans les WC.
- En cas d'obturation du système de vidange, vérifiez que les vannes sont bien fermées avant de débrancher les tuyaux.
- Veillez à changer régulièrement les joints du WC.

2.1. FONCTIONNEMENT WC ELECTRIQUE

Cycle de remplissage : l'ajout d'eau dans la cuvette s'effectue par un appui prolongé sur le bouton « add water » jusqu'à remplissage complet de cette dernière.

Cycle de Vidange : La vidange de la cuvette s'effectue par un appui prolongé sur le bouton « Flush » jusqu'à vidange complète de cette dernière.

Notez que l'acheminement des eaux noires s'effectue grâce à une pompe électrique dédiée.



Détails du WC marin

3. REJETS

L'évacuation du WC marin s'effectue directement dans le réservoir d'eaux noires (holding tank). Vous avez la possibilité de le vidanger par aspiration en station appropriée via le nable de pont prévu à cet effet ou directement à la mer via la vanne de décharge. Attention toutefois, certaines localités vous interdisent le rejet direct à la mer.

Par respect de l'environnement, merci de ne pas décharger les toilettes ou le contenu des réservoirs de rétention près des côtes ou dans des zones interdites, et d'utiliser les systèmes de pompage des ports ou des marinas pour vider les cuves de rétention avant de partir naviguer.

RECOMMANDATION

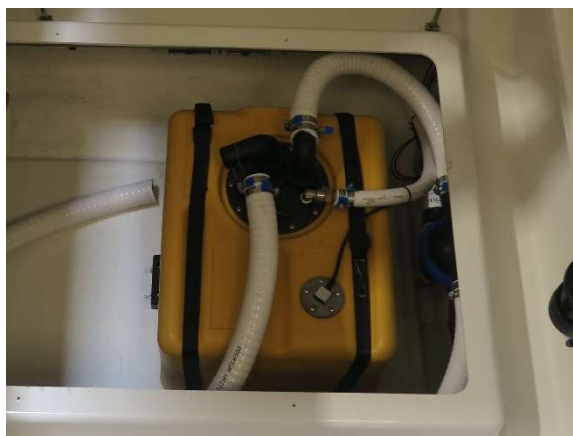
- Référez-vous au chapitre sur l'environnement pour plus d'informations sur les bonnes pratiques à observer.

ATTENTION

- Afin d'éviter toute décharge par inadvertance, veillez à systématiquement verrouiller la vanne d'évacuation des réservoirs d'eaux noires.
- Si la réglementation locale l'exige, les vannes de décharges peuvent être verrouillées à l'aide d'un plomb ou d'un cadenas.
- Ne remplissez jamais le réservoir au maximum sous peine d'endommager de façon irréversible le filtre installé sur la ligne de mise à l'air libre (évent).
- Il est impératif de maintenir les réservoirs vides en cas de températures négatives.



Vanne de décharge



Réservoir eaux noires



Nable de pompage eaux noires

Le plombage de la vanne de décharge s'effectue simplement en bloquant la vanne en position fermée (perpendiculaire au conduit) et en passant le plomb entre l'orifice prévu dans la poignée de la vanne et la patte de fixation.

XV. INSTALLATIONS ELECTRIQUES

Le bateau est équipé d'un circuit électrique continu 12 V et d'un circuit alternatif 230 V en option :

Au standard :

- 2 batteries de service AGM de 110 Ah.
- 1 batterie de démarrage de 110 Ah par moteur.
- 1 batterie de servitude AGM de 95 Ah pour le guindeau et le propulseur d'étrave.
- Distribution en 12 V CC.

En options :

- Alimentation de quai.
- Isolation galvanique.
- Prises 230 V.
- Tableau 230 V.
- Chargeur de quai.
- Distribution en 230 V (uniquement avec l'alimentation de quai).
- 3 Panneaux solaire de 105W chacun.

Pour plus d'informations, merci de vous reporter aux **plans fournis en annexe**.

DANGER

- Une mauvaise utilisation des systèmes en courant continu et en courant alternatif peut entraîner des risques d'incendie ou d'explosion.
- Une mauvaise utilisation des systèmes en courant alternatif peut entraîner des risques de chocs électriques.

Si un fusible ou un disjoncteur continue de sauter, ou si une alarme de court-circuit se déclenche, il est recommandé de faire appel à un spécialiste afin de déterminer l'origine du problème.

En cas d'activation de l'indicateur d'inversion de polarité, il est important de ne pas utiliser l'installation électrique. Il est nécessaire de corriger l'erreur de polarité avant de mettre en marche l'installation électrique du bateau.

D'autres équipements tels que les éclairages intérieurs, les équipements de confort, etc., sont protégés par des fusibles. Veuillez consulter les **plans fournis en annexe** pour plus de détails à ce sujet.

ATTENTION

Ne jamais :

- Travailler sur une installation électrique lorsque le circuit est sous tension.
- 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 alarmes.

IMPORTANT

Toujours :

- Vérifier l'état des batteries et du système de charge avant de prendre la mer.
- Débrancher et déposer les batteries pour l'hivernage.
- Maintenir la tension des batteries à plus de 12 V pendant l'hivernage.
- Vérifier le fonctionnement des appareils de navigation.
- Conserver à bord des fusibles de rechange pour les circuits de puissance.
- Vérifier le fonctionnement des feux de navigation avant les navigations de nuit.
- Faire contrôler le système électrique au moins tous les deux ans.
- Déconnecter les connexions de la ligne d'alimentation de quai lorsque le circuit n'est pas utilisé.
- Relier les boîtiers ou enveloppes métalliques des appareils électriques installés au conducteur de protection du bateau (conducteur vert, ou vert à bande jaune).
- Utiliser des appareils électriques à double isolation ou mis à la masse (terre).

1. MISE EN PLACE DE NOUVEAUX EQUIPEMENTS

Depuis le 1er janvier 1996, les équipements électriques sont régis par la directive européenne sur la "compatibilité électromagnétique" (Réf. 89/336/CEE). Par conséquent, il est impératif que les nouveaux équipements installés soient conformes à cette directive et portent le marquage CE. De plus, chaque appareil doit être accompagné d'un certificat de conformité ainsi que d'une notice d'utilisation.

Il est recommandé d'utiliser exclusivement des appareils électriques à double isolation ou mis à la terre dans le cas d'une installation en 230V. Lors de l'installation de ces appareils, il est essentiel de suivre scrupuleusement les consignes de montage, notamment en ce qui concerne la section des fils et les mesures de protection.

Afin d'éviter des problèmes de maintenance ultérieurs, il est conseillé de consigner toute modification éventuelle du schéma électrique dans ce manuel.

ATTENTION

Ne jamais :

- Modifier le circuit électrique du bateau 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 dispositifs électriques par des composants dépassant l'intensité admissible du circuit.



2. CIRCUIT 12 VOLTS

2.1. LES PARCS BATTERIES

Pour éviter tout problème, il est nécessaire de veiller à la bonne charge et à l'entretien des batteries.

Chaque moteur dispose de sa propre batterie de démarrage.

L'installation du circuit 12 V comprend 3 parcs de batteries.

Leur capacité a été étudiée pour subvenir aux besoins en énergie des accessoires du bord :

Fonction	Qté.	Capacité (Ah)	Type	Emplacement
Démarrage moteurs	2	110	AGM	Compartiment technique arrière
Parc service	2	110	AGM	Compartiment technique arrière
Guindeau + Propulseur d'étrave	1	95	AGM	Sous la couchette

L'état de charge du parc batteries de service peut être contrôlé depuis l'écran situé sur le tableau des fusibles à l'entrée de la cabine. Voir § ci-dessous.

Chaque parc de batteries est relié à un coupe-circuit positif, les "-" étant communs.

La commande des coupe-batteries principaux se situe dans la descente de la cabine. Chaque coupe batterie (commandé à distance) est quant à lui situé au plus près des batteries qu'il protège. Enfin, des fusibles de protection sont situés à proximité des parcs.



Détails des batteries (services et moteurs / propulseur d'étrave-Guindeau)

Note

- Il est plus sécurisant de fonctionner avec une batterie manquante plutôt qu'avec une batterie endommagée. De ce fait, si le contrôle visuel des parcs fait apparaître une batterie inutilisable en cours de voyage, il est préférable de la déconnecter, en prenant toutes les précautions nécessaires pour éviter un accident électrique, et de remettre en service le reste du parc. Toutefois, le parc batteries devra être remis en conformité le plus rapidement possible afin de retrouver la cohérence production/consommation initialement définie par le constructeur.

ATTENTION

- Débranchez toujours la borne – de la batterie avant la borne +.
- Lorsque vous installez de nouveaux appareils électriques, veillez à ce que la consommation globale de ces appareils reste en rapport avec la capacité de vos batteries.
- Ne mettez jamais en contact les deux bornes d'une batterie par l'intermédiaire d'objets conducteurs (Outils, etc.).
- Les batteries doivent être soigneusement arrimées.
- Lors du chargement des batteries et de leur connexion / déconnexion, coupez le circuit électrique à l'aide des coupe-batteries.
- Lors de la manipulation des batteries, évitez toute fuite de liquide électrolytique en les maintenant horizontales. Portez des gants et des vêtements aptes à éviter tout risque de contact avec le liquide électrolytique en cas de fuite.
- N'obstruez jamais les conduits de ventilation des batteries.

RECOMMANDATION

- Maintenez la batterie propre et sèche afin d'éviter une usure prématurée.
- Resserrez et entretenez les cosses sur borne en les graissant régulièrement avec de la vaseline.
- Maintenez les batteries et l'électrolyte hors de portée des enfants.
- Ne couchez jamais la batterie sur le côté.
- Lorsque vous rajoutez de l'électrolyte ou que vous rechargez la batterie, retirez-la toujours de son emplacement au préalable.
- Lorsque vous chargez ou utilisez une batterie, opérez dans un endroit bien ventilé.

RECOMMANDATION

- L'électrolyte de batterie est un liquide toxique et dangereux. Il contient de l'acide sulfurique qui peut provoquer de graves brûlures. Evitez tout contact avec la peau, les yeux et les vêtements.
- Les batteries peuvent dégager des gaz explosifs. Eloignez les sources d'étincelles, les flammes nues, les cigarettes, etc...
- Protégez toujours vos yeux lorsque vous travaillez à proximité d'une batterie.

2.2. SYSTEMES DE CHARGE

Votre bateau est équipé au standard d'un système de charge via les moteurs. En effet, ces derniers sont équipés d'origine d'alternateurs de puissance raccordés au circuit servitude et aux batteries de démarrage.

En option, vous disposez d'un chargeur de quai (uniquement compatible avec la prise de quai). Ainsi, lorsqu'une prise de quai est disponible, les batteries de service et les batteries moteur sont alimentées par ce chargeur.

Le chargeur de batteries est situé derrière le panneau d'accès bâbord du coffre principal.

Merci de vous Référez aux notices d'utilisation pour de plus amples informations.



Chargeur de quai

ATTENTION

- Vérifier régulièrement l'état et la tension des courroies d'alternateurs.
- Les ouïes de ventilations du chargeur ne doivent pas être obstruées.
- Il est formellement interdit de modifier mécaniquement le coffret par des perçages supplémentaires par exemple.

2.3. COUPE-CIRCUITS

Pour mettre sous tension l'installation, il est nécessaire de commuter les coupe-circuits. Le tableau électrique sera alors alimenté.

Batterie isolée : mettre le bouton sur la position indiquée « off ».

Batterie en service : mettre le bouton sur la position indiquée « on ».



Commande à distance coupe-circuits principaux



Fusibles batterie



Coupe-circuits principaux

2.4. TABLEAUX ELECTRIQUES

Le tableau électrique 12V, protégé par des fusibles, se situe dans la cabine. Pour alimenter une fonction, enclenchez d'abord le fusible correspondant à la fonction, puis activez l'équipement depuis le poste de pilotage. Voir **plans fournis en annexe**.



Tableau 12 Volts



Interrupteurs du poste de pilotage

2.5. BILAN ELECTRIQUE

La capacité des batteries a été étudiée pour subvenir aux besoins en énergie des accessoires du bord. Pour éviter tout problème, il est nécessaire de veiller à la bonne charge et à l'entretien de celles-ci.

Pour calculer de façon approximative la consommation de vos appareils et déterminer l'autonomie de vos batteries avant de les recharger, il suffit de multiplier la consommation par le nombre d'appareils et par le temps de fonctionnement en heures.

Exemple de consommation d'appareil électrique :

- VHF en veille 1 A.
- VHF en émission 5 A.
- Groupe froid 5 A.

2.6. PIEDS DE TABLE ELECTRIQUES

Votre bateau est équipé en option de pieds de tables électriques.

Merci de vous référer aux annexes ainsi qu'aux notices d'utilisation pour davantage d'informations.



Panneau de contrôle

3. CIRCUIT 230 VOLTS

DANGER

- L'installation 230 volts du bord est protégée par un disjoncteur et munie d'un bloc différentiel. Le câblage d'accessoires de bord supplémentaire en AC doit être effectué par des professionnels avec recalibrage échéant du disjoncteur général.

Voir **plans fournis en annexe**.

3.1. PRISE DE QUAI

En option, votre bateau est équipé d'un système de chargeur de quai. **Veillez-vous reporter à leurs notices**.

AVERTISSEMENT

Afin de réduire les risques de choc électrique et d'incendie lors de la manipulation:

- Coupez l'interrupteur de l'alimentation de la ligne de quai du bateau avant de brancher ou de débrancher le câble d'alimentation depuis la borne du quai.
- Branchez d'abord la ligne de quai au niveau du bateau avant de la brancher à la borne du quai.
- Si l'indicateur d'inversion de polarité est activé, coupez immédiatement l'interrupteur de la ligne de quai du bateau et rectifiez l'erreur de polarité avant de mettre à nouveau en marche l'installation électrique du bateau.
- Débranchez d'abord la ligne de quai au niveau de la borne du quai avant de la débrancher sur le bateau.
- Fermez bien la protection de l'entrée d'alimentation (socle connecteur) de la prise de quai du bateau.

AVERTISSEMENT

Ne jamais :

- Nager à proximité d'un bateau relié à une prise de quai = risque d'électrocution !
- Ne jamais laisser l'extrémité du câble d'alimentation bateau/quai pendre dans l'eau; il peut en résulter un champ électrique susceptible de blesser ou de tuer des nageurs situés à proximité.
- Ne pas modifier les connexions du câble d'alimentation de la ligne de quai; n'utiliser que des fiches et des socles compatibles.

La prise de quai se situe sur le pavois arrière bâbord. Le disjoncteur différentiel de prise de quai se situe quant à lui près du chargeur de batteries. Lorsque le bateau est à quai, mettre le coupe-circuit en position ouverte. Le bateau est fourni avec un synoptique général décrivant l'architecture électrique de l'unité.

ATTENTION

- Il est recommandé d'effectuer un essai du disjoncteur différentiel une fois par mois.



Disjoncteurs différentiels et principaux



Prise de quai



Isolation galvanique



Chargeur de quai

Avant d'utiliser vos appareils listés ci-dessous, **veuillez-vous reporter à leurs notices** et prendre connaissance des consignes de sécurité. Ces appareils ont été conçus et testés conformément aux normes internationales et doivent être uniquement utilisés pour l'application désignée.

Avant toute opération d'entretien ou de réparation, veuillez toujours couper l'alimentation « secteur » et déconnecter les batteries. Pour toute réparation, faites appel à un professionnel qualifié.

3.2. CHARGEUR-INVERSEUR

En option, votre bateau est équipé d'un chargeur / inverseur de quai. Ce dernier permet de recharger vos batteries via la prise de quai en 230 volts.

RECOMMANDATION

- Il est impératif d'installer un interrupteur de fuite à la terre dans le circuit d'alimentation AC.
- L'appareil ne contient aucune pièce réparable par l'utilisateur. Ne retirez pas le boîtier et ne mettez pas l'appareil en marche sans que le boîtier de protection soit en place.
- N'utilisez jamais l'appareil dans un endroit présentant un risque d'explosion ou sujet à la poussière.
- Respectez toujours les consignes de sécurité du fabricant de la batterie.
- Des gaz explosifs peuvent être générés pendant la charge des batteries. Évitez toute source de flamme nue ou d'étincelles à proximité. Assurez-vous que l'air peut circuler librement autour de l'appareil pendant la charge.
- L'indicateur On/Off (Marche/Arrêt) sur la face avant n'isole pas électriquement ce chargeur du secteur.

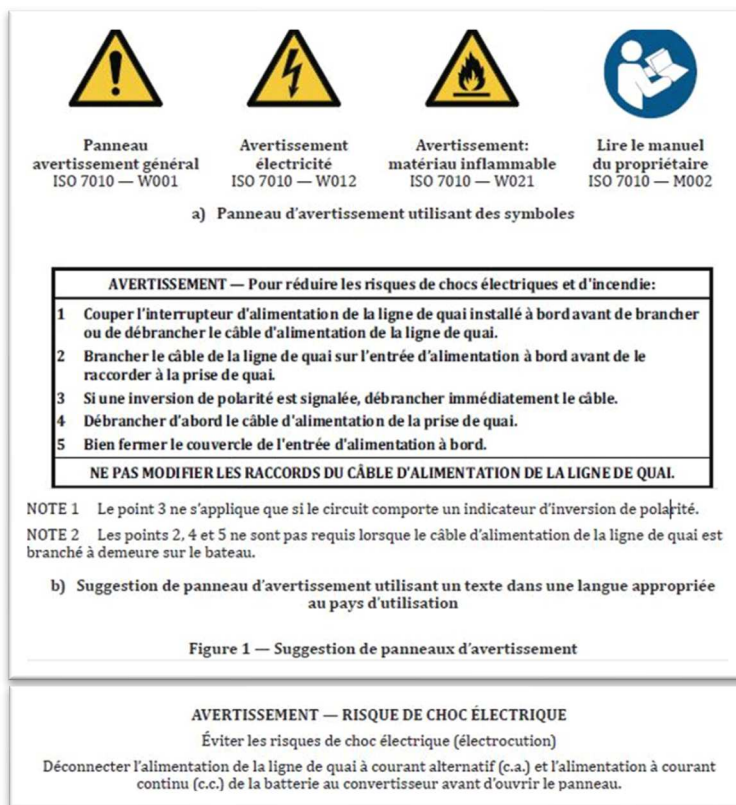
RECOMMANDATION

- L'appareil ne contient aucune pièce réparable par l'utilisateur. Ne retirez pas le boîtier et ne mettez pas l'appareil en marche sans que le boîtier de protection soit en place.
- N'utilisez jamais l'appareil dans un endroit présentant un risque d'explosion ou sujet à la poussière.
- Respectez toujours les consignes de sécurité du fabricant de la batterie.

3.3. AFFICHAGE

Les tableaux de distribution électrique de votre bateau sont équipés de panneaux d'avertissements (exemples ci-dessous) résistants à l'eau, montés à demeure et comportant les éléments d'information suivants :

- Risque de choc électrique.
- Risque d'incendie.
- Consulter le manuel propriétaire.



Exemples de panneaux d'avertissements



XVI. PROTECTION CONTRE LA Foudre

Votre bateau est protégé contre la foudre, néanmoins, il est nécessaire pour votre sécurité de respecter certaines précautions.

ATTENTION

Lors d'un orage, il est préférable de respecter les consignes suivantes :

- Restez autant que possible à l'intérieur du bateau fermé.
- Ne restez pas dans l'eau et ne laissez pas pendre bras ou jambes dans l'eau.
- Tout en assurant un contrôle satisfaisant du bateau et de la navigation, ne touchez à aucune partie raccordée à un dispositif de protection contre la foudre, surtout pas de manière à relier ces parties. (Par exemple, il est déconseillé pour l'opérateur de toucher les leviers de renversement de marche en même temps que la poignée de commande d'une pompe).

1. MAINTENANCE

RECOMMANDATION

Si le bateau a été atteint par la foudre:

- Le dispositif de protection contre la foudre doit être inspecté pour déceler les dégâts matériels et vérifier l'intégrité du dispositif et la continuité de la mise à la terre.
- Les compas, les dispositifs électriques et électroniques doivent être examinés afin de déterminer si des dégâts ou des changements d'étalonnage se sont produits.
- Si elles sont conçues pour faire partie du dispositif de protection contre la foudre, les antennes radio flexibles ne doivent pas être attachées vers le bas pendant un orage.



XVII. MOTORISATION

1. MARQUE ET TYPE DE MOTEUR

Votre bateau dispose de l'une des motorisations suivantes :

Mono motorisation	
Puissance	Dénomination
1 x 250 cv	1 x Mercury Verado 250 (V8)
1 x 300 cv	1 x Mercury Verado 300 (V8)
1 x 350 cv	1 x Mercury Verado 350 (V10)
1 x 400 cv	1 x Mercury Verado 400 (V10)
1 x 250 cv	1 x Yamaha 4,2 L 250 HP (V6)
1 x 300 cv	1 x Yamaha 4,2 L 300 HP (V6)
1 x 350 cv	1 x Yamaha 4,2 L 350 HP (V6)
1 x 400 cv	1 x Yamaha 5,6 L 400 HP (V8)
1 x 250 cv	1 x Suzuki DF250 HP (V6)
1 x 350 cv	1 x Suzuki DF350 HP (V6)
Bi motorisation	
2 x 200 cv	2 x Mercury Fourstroke 200 (V6)
2 x 225 cv	2 x Mercury Fourstroke 225 (V6)
2 x 250 cv	2 x Mercury Verado 250 JPO (V8)
2 x 225 cv	2 x Yamaha 4,2 L 225 HP (V6)
2 x 250 cv	2 x Yamaha 4,2 L 250 HP (V6)
2 x 250 cv	2 x Suzuki DF250 HP (V6)

AVERTISSEMENT

- Utilisez toujours la ligne du coupe-circuit de sécurité. En cas d'éjection du pilote, elle peut sauver la vie du conducteur ou celle de quelqu'un d'autre.

AVERTISSEMENT

- Veuillez-vous reporter à la fiche moteur afin de vous familiariser avec la procédure de manipulation.

ATTENTION

- Tout changement de motorisation doit respecter les capacités du bateau et être réalisé par un motoriste spécialisé en mécanique marine.
- N'utilisez pas le bateau avec un moteur de puissance assignée supérieure à la puissance maximale recommandée.

2. FONCTIONNEMENT

✓	Procédure de démarrage
	Ouvrez la vanne carburant accessible sur réservoir.
	Vérifiez que les leviers de gaz sont en position neutre.
	Vérifiez que les ouvertures de ventilation sont bien dégagées.
	Etablissez le contact et démarrez.
	Contrôlez la sortie d'eau.
	Eteignez les alarmes et les voyants.
	Laissez chauffer le moteur au ralenti pendant 5 à 6 minutes.
✓	Procédure d'arrêt
	Mettez au ralenti le moteur pendant 5 minutes.
	Actionnez la commande Arrêt/Stop.
	Coupez le contact.
	Fermez les différentes vannes.

DANGER

- Les moteurs à combustion produisent du monoxyde de carbone (CO). Une exposition prolongée aux gaz d'échappement peut causer des séquelles graves, voir entraîner la mort.
- Afin d'éviter tout risque de blessures graves par l'hélice, le moteur ne doit pas être en marche lorsque des baigneurs évoluent près du bateau.
- Le moteur doit si possible être à l'arrêt pour toute opération de maintenance ou de contrôle. Sinon, une vigilance particulière devra être portée aux organes en mouvement (courroies, etc.) afin d'éviter tout risque de blessures.

ATTENTION

- N'obtenez pas ou ne modifiez pas le système de ventilation à bord du bateau.
- Veillez au bon entretien des canalisations de carburant.

RECOMMANDATION

- Ne démarrez pas le moteur si la manette de gaz n'est pas en position neutre.
- N'entreposez pas de carburant dans des compartiments non prévus à cet effet.
- En cas de doute ou de problème, consultez les notices techniques, les plans ou votre revendeur.

XVIII. INSTALLATION CARBURANT

1. COMPOSITION

Chaque moteur est équipé d'un filtre conçu pour isoler les particules et séparer l'eau du carburant avant son acheminement vers les moteurs. En cas de détection d'eau dans les filtres, il est essentiel de les vider afin de prévenir toute détérioration des moteurs.

Le compartiment du réservoir carburant est naturellement ventilé et le réservoir lui-même dispose d'une mise à l'air libre.

Quantité Réservoirs	Capacité	Carburant	Emplacement
1	730 L	Essence	Sous le Wetbar

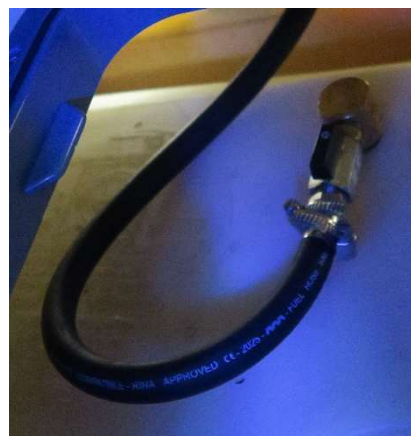
Pour de plus amples détails, merci de vous reporter au **plan fourni en annexe**.

RECOMMANDATION

- Les tuyaux souples pour carburant doivent être remplacés dès le premier signe de détérioration par des tuyaux portant le même marquage.



Event - Remplissage - ventilation



Vanne de coupure carburant



Filtres à carburant



Anti-retour carburant

ATTENTION

- Assurez-vous que les conduits de ventilation sont toujours libres d'obstructions.

2. REMPLISSAGE DU RESERVOIR

✓	Procédure de remplissage du réservoir
	Extincteur à proximité.
	Moteur éteint.
	Equipements électriques coupés.
	Panneaux de pont et hublots fermés.
	Ne remplissez pas le réservoir entièrement afin de permettre une expansion du carburant.

ATTENTION

- La capacité nominale en carburant n'est pas totalement utilisable en fonction de l'assiette et du chargement de votre bateau. Par sécurité, conservez une réserve de 20%.
- Evitez le contact entre les matériaux inflammables et les parties chaudes du moteur.

ATTENTION

NE JAMAIS

- Entreposer d'essence dans des espaces ou compartiments non prévus à cet effet.
- Entreposer de matière inflammable dans des espaces non ventilés et non prévus à cet effet.
- Fumer pendant le remplissage des réservoirs.
- Modifier l'installation sauf si cela est exécuté par un technicien qualifié dans ce domaine.

Une vanne de coupure vous permet en cas de besoin d'isoler le réservoir du reste du circuit.

RECOMMANDATION

- Assurez-vous qu'il vous reste suffisamment de carburant avant de sortir en mer.
- N'attendez pas que les réserves de carburant soient presque épuisées pour faire le plein (risque de désamorçage du circuit de carburant).

3. VENTILATION

Votre bateau dispose d'une ventilation naturelle permettant l'évacuation d'éventuelles vapeurs d'essence explosives du compartiment renfermant le réservoir essence.

DANGER

Avant de démarrer votre moteur :

- Assurez-vous que les conduits de ventilation sont toujours libres d'obstructions.

AVERTISSEMENT

Ne jamais :

- Laisser le bateau sans surveillance lorsque des appareils de cuisine et/ou de chauffage sont en marche, sauf si ces appareils sont conçus pour fonctionner sans surveillance.
- Modifier les systèmes du bateau sauf si on possède les compétences pour effectuer ces modifications.
- Remplir les réservoirs de carburant ou remplacer les bouteilles de gaz lorsque le moteur tourne, ou lorsque des appareils à flamme nue ou des appareils de chauffage par rayonnement sont en cours d'utilisation.
- 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.
- Utiliser une lampe à gaz dans le bateau.

ATTENTION

Il est de la responsabilité du propriétaire/chef de bord :

- D'équiper le bateau d'équipements de lutte contre l'incendie avant la mise en service du bateau.
- De faire vérifier le matériel de lutte contre l'incendie à la fréquence indiquée sur le matériel et en fonction de la réglementation de son pays.
- De remplacer le matériel de lutte contre l'incendie s'il est périmé ou déchargé, par des appareils d'extinction de capacité égale ou supérieure.
- De prévoir au moins 1 seau à incendie équipé de sa ride et entreposé dans un endroit immédiatement accessible.
- De s'assurer que le matériel de lutte contre l'incendie est en ordre de marche et immédiatement accessible lorsque le bateau est occupé.
- De déverrouiller les panneaux de pont ou toute autre ouverture d'échappée d'incendie verrouillée.

ATTENTION

Il est de la responsabilité du propriétaire/chef de bord d'indiquer aux membres d'équipage :

- L'emplacement et le fonctionnement du matériel de lutte contre l'incendie.
- L'emplacement des orifices d'extinction.
- L'emplacement des trajets d'évacuation et des échappées d'incendie, et ce qu'il faut faire en cas d'incendie.

ATTENTION

Toujours :

- Veiller à la propreté des cales.
- Vérifier à intervalles réguliers, et avant de démarrer les moteurs, qu'il n'y a ni vapeurs de carburant ou de gaz ni de fuites de carburant.
- Utiliser, en cas de remplacement d'éléments de l'installation de lutte contre l'incendie, des éléments similaires qui lui correspondent et portant la même désignation ou ayant des capacités techniques et une résistance au feu équivalentes.

ATTENTION

- N'installez pas de rideaux en suspension libre ou d'autres tissus à proximité ou au-dessus d'appareils à flamme nue, d'appareils de chauffage par rayonnement ou d'appareils électriques de chauffage et de cuisine.

1. EXTINCTEURS

Votre bateau est livré sans extincteur. Nous vous invitons donc à l'équiper conformément à la norme ISO-9094 mais aussi suivant votre pavillon qui peut s'avérer selon les cas le plus demandant. Les extincteurs portatifs doivent être conformes à la norme NF-EN3-7 ainsi qu'à la norme ISO-7165 ou équivalent.

La norme ISO-9094 requiert à minima les points suivants :

- Capacité minimale par extincteur et par tranche de 20m² : 5A/34B.
- Capacité combinée minimale des extincteurs : 10A/68B.

Par ailleurs, il doit y avoir un extincteur d'incendie portatif situé à une distance inférieure ou égale à :

- 1 m de distance non encombrée du poste de barre principal.
- 2 m de tout appareil de cuisine ou de chauffage ou de tout appareil à flamme nue installé à demeure, mais placé dans une position de façon à ce qu'il soit accessible en cas d'incendie sur un de ces appareils.
- 5 m de distance non encombrée, mesurée dans le plan horizontal, du centre d'une couchette.
- 3 m d'un moteur hors-bord ou de l'orifice d'extinction.

Afin de vous repérer plus facilement, le chantier a au préalable marqué les emplacements des extincteurs par le biais d'étiquettes de sécurité du type :



Etiquette emplacement extincteur

Le **plan fourni en annexe** vous renseigne sur les capacités minimales et les emplacements préconisés suivant la norme 9094 (uniquement). Nous vous recommandons à minima les capacités suivantes :

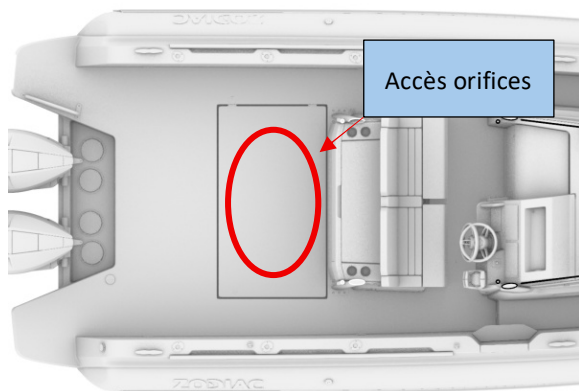
Protection	Type	Contenance (kg)	Qté.	Capacité	Emplacement
Aménagements	Poudre ABC	1	1	5A/34B	Dans la cabine
Moteurs	Poudre ABC	4	1	21A/113B	Sous le coffre de cockpit

AVERTISSEMENT

- Les extincteurs au dioxyde de carbone ne peuvent être placés que dans les locaux d'habitation où des liquides inflammables sont présents (Ex. : cuisine) ou contenant des équipements électriques sous tension.
- Il ne doit y avoir qu'un seul extincteur au CO₂ par zone de risque et sa capacité maximale ne doit pas être supérieure à 2 kg.
- Après l'extinction d'un feu, ne pas ouvrir immédiatement le compartiment essence pour éviter tout dégagement de fumées toxiques et projections de produits incandescents (huile, ...).
- Si un extincteur fonctionnant au CO₂ est installé, l'information suivante doit être affichée près de son emplacement : « Cet extincteur contient du CO₂ – Ne l'utiliser que pour combattre des feux d'origine électrique ou des feux de cuisine. Pour éviter l'asphyxie après décharge, quitter la zone immédiatement. Ventiler avant d'entrer. »

2. ORIFICE DE DECHARGE

Si un incendie se produit au niveau du compartiment réservoir essence, il est possible de l'éteindre rapidement. Pour cela, il faut accéder au coffre à BIB, repérer le « Fire Port » situés sur la cloison avant, insérer la buse de l'extincteur dans l'ouverture, puis actionner l'extincteur. Voir **plan fourni en annexe**.



Orifice de décharge

3. ECHAPPEES INCENDIE

L'issue de secours principale s'effectue via la descente de la cabine. Voir **plan fourni en annexe**.



Echappée incendie

AVERTISSEMENT

Ne jamais :

- Obstruer les passages vers les panneaux ou échappées d'incendie.
- Obstruer les accès aux commandes de sécurité, par exemple : robinets d'arrêt de carburant, robinets de coupure de gaz, interrupteurs du système électrique.
- Obstruer délibérément ou par inadvertance la ventilation des compartiments ou des espaces, en particulier ceux contenant des moteurs à essence fixes, des réservoirs à essence fixes et des batteries fixes.
- Obstruer l'accès aux extincteurs portatifs ou aux orifices d'extinction.

XX. SYSTEME DE DIRECTION

Votre bateau est équipé d'un système de barre électrique qui vous garantira les meilleurs résultats en termes de fiabilité, de maintenance et d'utilisation.

Toutes les instructions essentielles au bon fonctionnement du système se retrouvent dans la documentation fournie par son fabricant :

- Autre moyen de fonctionnement éventuel en cas de panne.
- Modes opératoires de maintenance.
- Directives de correction des dérangements, y compris les indicateurs correspondants.
- Schéma d'installation de l'appareil montrant une configuration typique.
- Liste des pièces constitutives fréquemment et facilement remplaçables.

Familiarisez-vous avec votre console de barre en consultant le **descriptif fourni en annexe**.



Système de direction

Le système de direction est un élément primordial pour la sécurité et la manœuvrabilité de votre bateau.

- Contrôlez périodiquement le jeu des différents éléments constituant le système.
- Graissez régulièrement toutes les pièces en mouvement avec de la graisse hydrophobe type lithium.

Voir **plan fourni en annexe**. En cas de doute, consultez votre revendeur local.

XXI. MANUTENTION

Les manutentions doivent être réalisées par des professionnels. Lors des grutages, veillez à ce que les élingues soient correctement positionnées et qu'elles ne portent ni sur le moteur, ni sur une sonde fragile.

Veillez aussi à bien dégonfler le flotteur pour cette opération et les protéger.

Les portiques de levage doivent être assez larges ou équipés d'écarteurs de manière à ne pas exercer d'efforts transversaux excessifs sur le bordé ou les filières.

Les patins de ber doivent être positionnés au niveau d'éléments structurels et le poids du bateau doit être équitablement réparti sur tous les patins.

ATTENTION

Observez bien les précautions suivantes lors du grutage :

- Coupez votre moteur.
- Ne restez pas à bord.
- Ne stationnez pas sous le bateau une fois levé.
- Vérifiez que la sangle arrière ne porte pas sur un moteur.

Pour un bon positionnement des élingues et pour connaître la masse en conditions de transport sur remorque (M_T), veuillez-vous reporter au **plan fourni en annexe** ainsi qu'aux données générales.

AVERTISSEMENT

- Veillez à toujours utiliser une remorque adaptée au bateau et à sa masse.

XXII. MAINTENANCE

Le carénage de votre bateau est une étape importante dans la vie de ce dernier. Il permet non seulement d'effectuer toutes les opérations d'entretien et de nettoyage, mais il permet aussi de vérifier le bon état de certains éléments habituellement inaccessibles lorsque votre bateau est à flot. Vous pourrez ainsi vérifier le bon fonctionnement des éléments suivants :

- Hélice(s) du ou des moteurs.
- Les vannes et passe-coques.
- Les anodes.

RECOMMANDATION

- Respectez scrupuleusement les préconisations des produits que vous utilisez.
- Rincez fréquemment votre bateau à l'eau douce afin de conserver son aspect d'origine.

1. LA COQUE ET LE PONT

1.1. L'ENTRETIEN ANNUEL

Pour minimiser le travail annuel, il est conseillé d'entretenir la coque régulièrement. Pour réaliser les opérations suivantes, nous vous invitons à mettre le bateau sur une aire de carénage et à utiliser des produits et du matériel adaptés.

Le revêtement gelcoat, reconnu pour son bel aspect brillant, sa grande robustesse face aux rayures, son exceptionnelle résistance aux UV et à l'humidité, réclame peu d'entretien. Mais il est recommandé de procéder au moins deux fois par an à certains travaux de maintenance.

- Commencez par un lavage à grandes eaux de la coque et du pont.
- Ensuite, éliminez les corps gras à l'aide d'un produit dégraissant adapté (uniquement sur le gelcoat).
- Enfin, nous vous recommandons d'appliquer une wax ou une cire anti-UV sur les parties lisses. Cela aura pour effet de conserver leur brillance tout en évitant aux salissures de s'incruster trop rapidement.

Nous vous recommandons d'éviter d'utiliser des produits à base de silicone. Le silicone interdit à l'avenir toutes réparations de peinture ou de gelcoat (les produits n'adhèrent pas).

1.2. LE GROS ENTRETIEN

En vieillissant, le gelcoat se ternit et devient poreux (au bout de 5 à 10 ans suivant sa qualité).

Afin de lui redonner son aspect d'origine, la solution est le polissage. Le polish va estomper l'aspect farineux et redonner le brillant au gelcoat. Certaines crèmes de polissage permettent également d'enlever les micro-rayures. Une fois obtenue une coque lisse sans rayures, vous pouvez passer un produit rénovateur. Ce produit protège le gelcoat en évitant l'accrochage des salissures.

RECOMMANDATION

- Avant d'envisager de refaire une peinture de coque, nous vous conseillons de passer votre coque au polish.

2. LE FLOTTEUR

Le flotteur de votre bateau est réalisé avec des tissus imputrescibles. Il demande un entretien simple mais indispensable pour un propriétaire consciencieux et soucieux de la longévité de son matériel.

2.1. NETTOYAGE DU FLOTTEUR

Flotteur gonflé :

- Ouvrez les drains de vidange de cockpit et rincez le bateau au jet d'eau pour évacuer le sable et les détritrus.
- Nettoyez le flotteur à l'eau douce et au savon régulièrement, au moins une fois par mois en période d'utilisation.
- Enlevez les traces de goudron (pour les taches tenaces, utilisez les produits recommandés par ORCA disponibles chez votre agent).
- Rincez à l'eau douce et laissez sécher.

ATTENTION

- Veillez à ne pas utiliser de nettoyeur haute pression sur les parties gonflables (flotteur).
- N'utilisez jamais de produits non adaptés sur les parties gonflables (flotteur) tels que des détergents agressifs (acide, trichlore, essence, acétone) ou des produits à base de silicone. En cas de projection sur le flotteur, rincez abondamment à l'eau.

Au moment de dégonfler :

- Vérifiez le bon état et la propreté des valves et de leurs joints (étanchéité, sable, etc.).
- Vérifiez que les drains de vidange de cockpit ne soient pas obstrués.

2.2. VERIFIEZ L'ETANCHEITE DU FLOTTEUR

A l'aide de l'indicateur de pression (livré avec certains modèles ou disponible chez votre agent), mesurez la perte de pression au bout de 24 heures.

Baisse de pression :

Il est normal de constater jusqu'à 20 % de baisse de pression sur 24h (Normes ISO 6185).

Si vous constatez des baisses de pression supérieures à cette valeur, contactez votre agent local.

ATTENTION

- La température influence fortement la pression. Une variation de 1°C entraîne une variation dans le même sens proche de 0.06 PSI (0.004 Bar = 4 millibars).
- Toute baisse de pression anormale doit donner lieu à une vérification minutieuse des valves et de leurs joints. Demandez conseil à votre agent.

3. LES MOTEURS

Il est nécessaire d'effectuer un entretien régulier en suivant les préconisations du motoriste.

Lisez attentivement la notice d'utilisation du moteur qui accompagne le bateau. N'hésitez pas à consulter votre revendeur ou un professionnel qualifié. Suivez en particulier les instructions relatives à l'hivernage.

Un contrôle succinct de la fixation de l'hélice lors des mises à l'eau pourra être effectué. Sachez, qu'un mauvais fonctionnement de l'hélice engendre d'importantes vibrations.

4. LES ANODES

Le rôle des anodes consommables est d'équilibrer le potentiel apparent entre l'anode et les métaux différents (inox, bronze, etc.). Leur durée de vie moyenne est de 1 à 2 ans. Vérifiez régulièrement leur état et assurez-vous qu'elles sont adaptées au milieu environnant (eau douce ou eau salée). Changez-les si besoin.

Ces anodes sont le plus souvent en zinc. Celles en magnésium (adaptées à l'eau douce) sont à proscrire pour une utilisation maritime. D'autre part, les systèmes de protection cathodique par courant imposé sont à éviter.

Si les anodes ne sont pas altérées, il vous faut simplement vérifier :

- Qu'elles ne sont pas peintes.
- Qu'elles sont correctement fixées et en contact avec les parties métalliques.
- Qu'elles sont bien en zinc.

5. L'INOX

Avec le temps, toutes sortes de dépôt sont amenés à se déposer sur vos inox entraînant des piqûres de rouille superficielles. Cela peut être le cas lorsque vous utilisez des outils métalliques sur vos pièces en inox.

Nous vous recommandons d'une part un lavage régulier de votre accastillage mais aussi l'application d'une pâte passivante.

RECOMMANDATION

- Pour éviter les points de rouille sur l'inox, il est conseillé de le rincer après chaque sortie en mer.

6. LES VITRAGES

Il est important de ne jamais utiliser de solvant ou de produits abrasifs pour nettoyer les hublots. Veillez à toujours utiliser des produits adaptés.

7. LA CARENE

Dans un port, un bateau est attaqué par la pollution atmosphérique, les hydrocarbures, mais aussi par les organismes marins. Il est par conséquent indispensable d'appliquer régulièrement une peinture antifouling sur les œuvres vives de votre bateau. Celle-ci protégera la carène contre les salissures provenant entre autres des algues et des coquillages.

RECOMMANDATION

- Veillez à toujours garder votre hélice et votre carène aussi propres que possible. Un bateau sale peut perdre 25 % de sa vitesse nominale!

8. LES CORDAGES

Pour que les cordages conservent le plus longtemps possible leurs qualités d'origine, il est nécessaire de les rincer à l'eau douce. Il n'est pas recommandé de laisser un cordage salé au soleil car il se détériorera rapidement.

9. LES BATTERIES

Lorsque vous n'utilisez pas votre bateau pendant un mois ou plus, retirez la batterie et rangez-la dans un endroit frais, sombre et sec. Rechargez-la complètement avant de la réutiliser.

Si la batterie doit être remise pendant une période plus longue, vérifiez la densité de l'électrolyte au moins une fois par mois et rechargez la batterie dès que la densité devient trop basse.

Avec entretien La densité de l'électrolyte doit être de : 1,28 à 20°C.

Sans entretien La densité de l'électrolyte doit être de : 1,32 à 20°C.

10. LE RESERVOIR D'EAU DOUCE

Il est possible de stériliser le réservoir à l'aide de pastilles (en vente en pharmacie).

Chaque année :

- Nettoyez le en le remplissant d'eau additionnée d'un détergent bactéricide.
- Laissez agir le produit quelques heures.
- Effectuez deux à trois rinçages.

En hivernage, remplissez le réservoir au maximum pour éviter la prolifération d'algues ou de bactéries, ou videz le complètement s'il y a risque de gel. **N'utilisez jamais d'antigel.**

Après vidange du chauffe-eau (option), veillez à ce que la résistance soit immergée avant de remettre sous tension sous peine de la détériorer.

11. LE RESERVOIR D'EAUX NOIRES

- Le réservoir d'eaux noires doit être rincé après chaque vidange pour éviter que des dépôts ne viennent colmater les orifices et/ou le capteur de niveau.
- Vérifiez périodiquement le bon fonctionnement de l'évent.
- Vérifiez toujours le niveau de liquide.
- Le réservoir est équipé de filtres anti-odeurs munis d'une cartouche qu'il est nécessaire de remplacer régulièrement (consulter la notice d'utilisation).
- N'utilisez que des produits de nettoyage, désodorisant ou d'hivernage exclusivement prévus à cet effet.

12. L'HIVERNAGE

L'hivernage n'est pas seulement l'occasion d'effectuer les opérations d'entretien listées plus haut ; c'est aussi un bon moyen de vérifier l'état général de son bateau.

D'une façon générale, nous vous recommandons de :

- Retirer tout le matériel du bord qui peut facilement l'être.
- Vérifier le bon état, les dates de péremption et la quantité de votre matériel de sécurité.
- Retirer la sellerie, la nettoyer et la stocker dans un endroit au sec.

Pour les moteurs, s'il est préférable de s'adresser à un professionnel ou de se reporter au manuel d'instructions du fabricant, il est néanmoins possible de réaliser soi-même certaines opérations, notamment si l'on ne fait pas de révision.

Dans tous les cas, nous vous invitons à effectuer les opérations suivantes :

- Rincer le moteur.
- Graisser les parties mécaniques en mouvement.
- Mettre un stabilisant dans l'essence.
- Débrancher les batteries si votre pompe de cale n'est pas indispensable et les ranger dans un endroit sec et protégé du froid.
- Protéger votre bateau contre les intempéries soit en le plaçant à l'abri soit en le recouvrant d'une bâche résistante et anti UV.

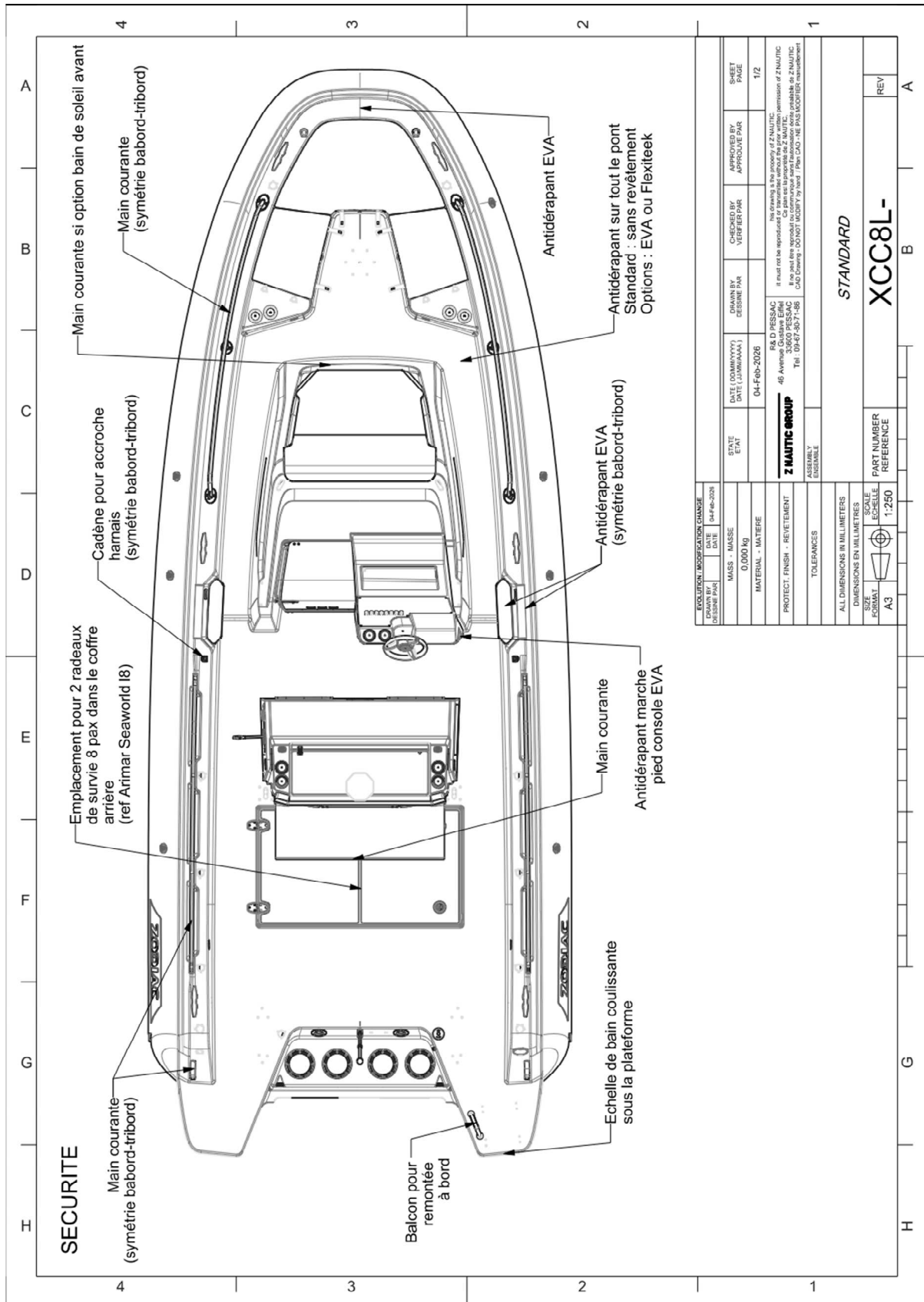
PRECAUTION

- Si votre bateau est amené à être hiverné dans des températures négatives, pensez à vidanger tous vos réservoirs au préalable.

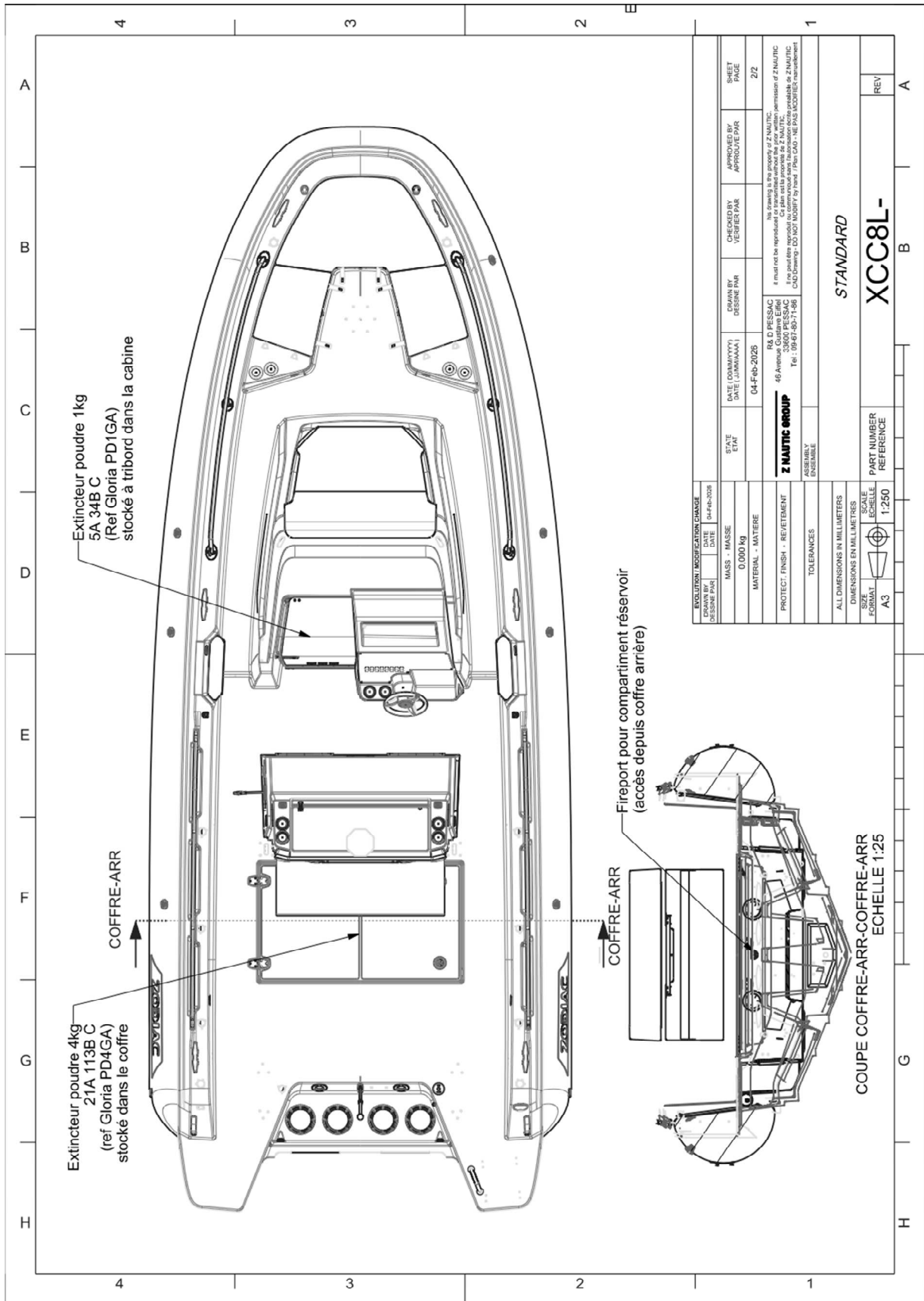


XXIV. ANNEXES - PLANS GENERAUX

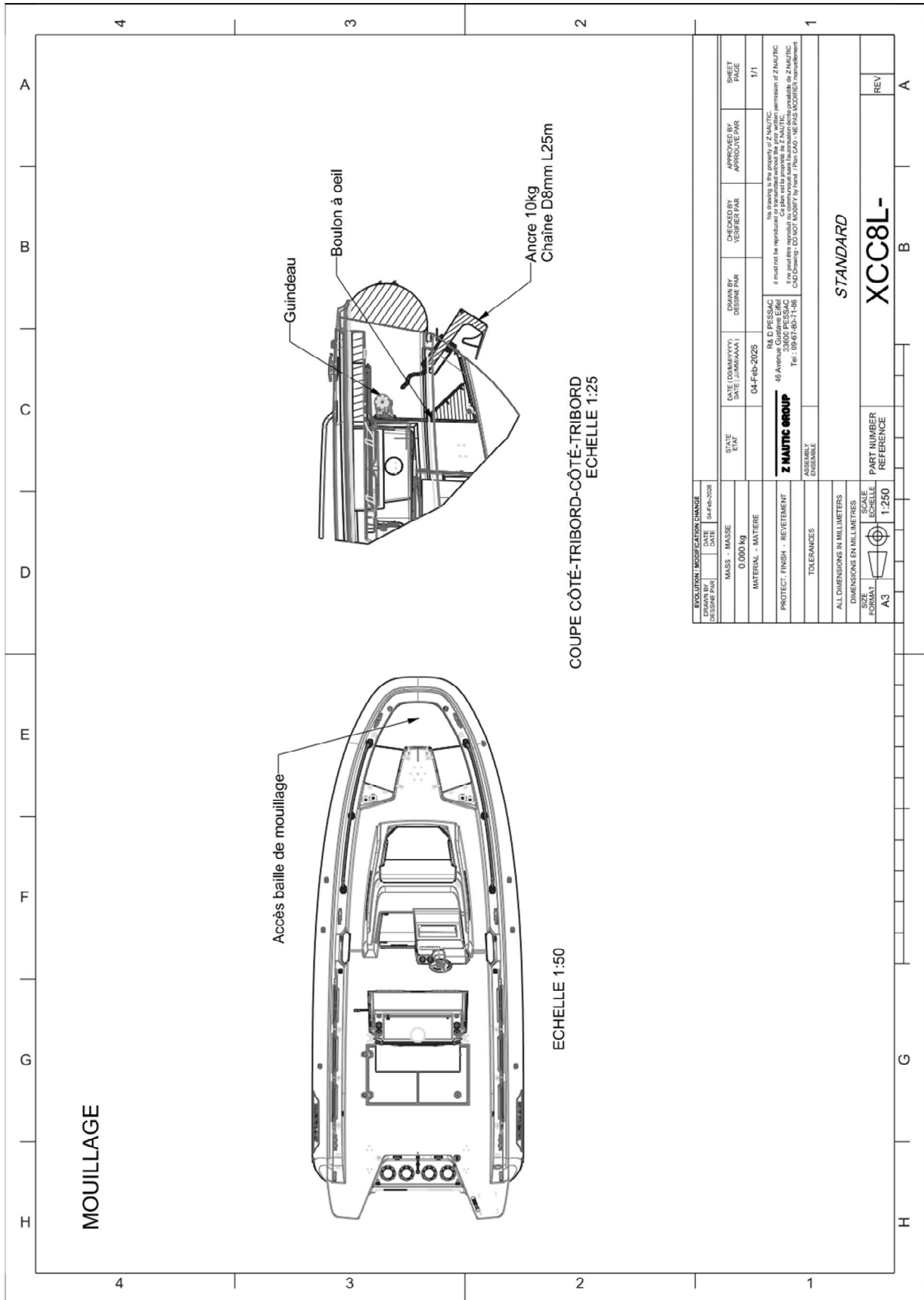
1. SECURITE



REVISIONS / MODIFICATIONS / CHANGES	DATE	DESCRIPTION
04-FEB-2026		
STATE / ETAT	DATE (DDMMYYYY) / DATE (JJMMAAAA)	CHECKED BY / VERIFIEUR PAR
	04-FEB-2026	
MASS - MASSES		DRAWN BY / DESSEINEUR PAR
0,000 kg		
MATERIAL - MATIERE		APPROVED BY / APPROUVE PAR
PROTECT FINISH - REVETEMENT		SHEET / PAGE
		1/2
TOLERANCES		
ALL DIMENSIONS IN MILLIMETERS		
DIMENSIONS EN MILLIMETRES		
SIZE / FORMAT	SCALE / ECHELLE	
A3	1:250	
Z NAUTIC GROUP 46 Avenue Guillaume Eiffel 33000 PESSAC Tel: 09-87-307-488 CAD Drawing - DO NOT MODIFY by hand - Plan CAO - NE PAS MODIFIER manuellement		
STANDARD		
XCC8L-		
PART NUMBER / REFERENCE	REV	

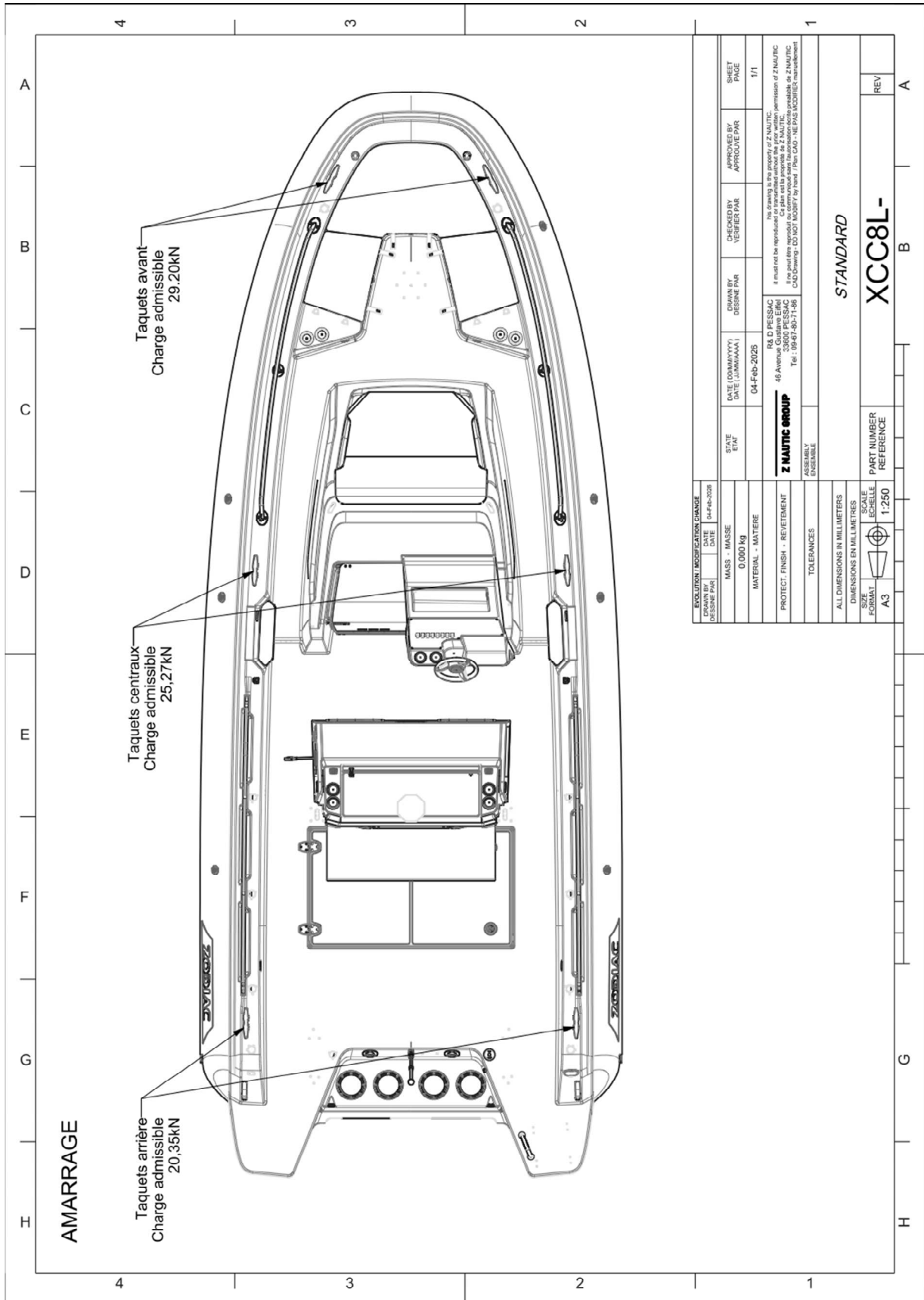


2. MOUILLAGE



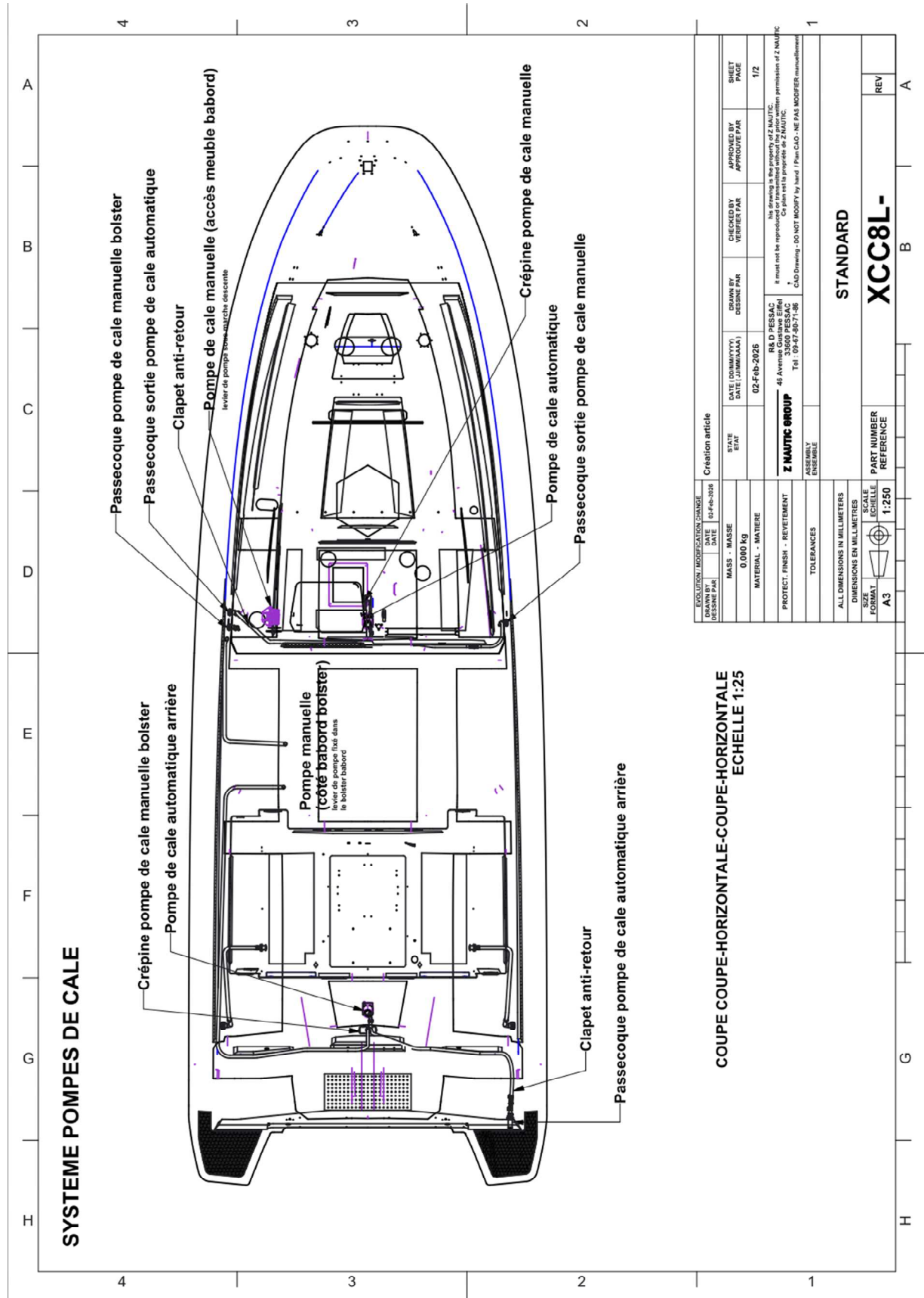
EVOLUTION / MODIFICATION CHANGE		DATE	04-Feb-2025	DATE	04-Feb-2025	DATE	04-Feb-2025	DATE	04-Feb-2025	DATE	04-Feb-2025	DATE	04-Feb-2025
DRAWN BY	DESIGNER	DATE	04-Feb-2025	DATE	04-Feb-2025	DATE	04-Feb-2025	DATE	04-Feb-2025	DATE	04-Feb-2025	DATE	04-Feb-2025
MASS - MASSE		0.000 kg		MATERIAL - MATIERE		R4 D PESSAC		PROTECT. FINISH - REVETEMENT		Z NAUTIC GROUP		ASSEMBLY ENSEMBLE	
TOLERANCES		STANDARD		ALL DIMENSIONS IN MILLIMETERS		DIMENSIONS EN MILLIMETRES		SCALE		ECHELLE		1:250	
PART NUMBER REFERENCE		XCC8L-		FORMAT		A3		SHEET NUMBER		PAGE		1/1	
REV		A		PART NUMBER REFERENCE		XCC8L-		FORMAT		A3		SHEET NUMBER	
REV		A		PART NUMBER REFERENCE		XCC8L-		FORMAT		A3		SHEET NUMBER	

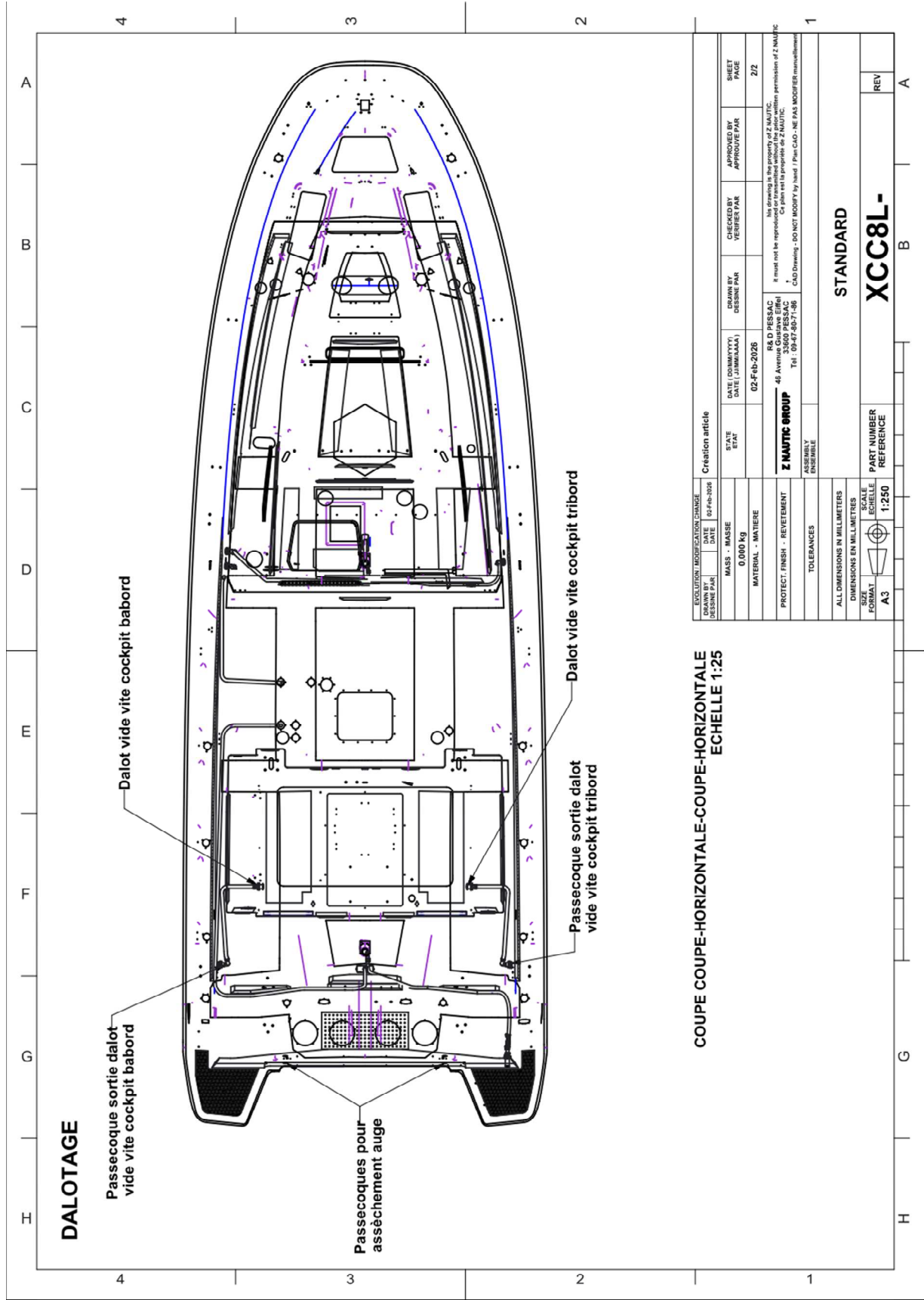
3. AMARRAGE



EVOLUTION / MODIFICATION CHANGE		DATE	04-FB-2025	DATE	04-FB-2025	DATE	04-FB-2025	DATE	04-FB-2025	DATE	04-FB-2025
DRAWN BY	DESIGNER	DATE	04-FB-2025	DATE	04-FB-2025	DATE	04-FB-2025	DATE	04-FB-2025	DATE	04-FB-2025
MASS - MASSE		0,000 kg		MATERIAL - MATIERE		R4 D PRESSAC		PROTECT. FINISH - REVETEMENT		R4 D PRESSAC	
MATERIAL - MATIERE		R4 D PRESSAC		PROTECT. FINISH - REVETEMENT		R4 D PRESSAC		TOLERANCES		STANDARD	
TOLERANCES		STANDARD		ALL DIMENSIONS IN MILLIMETERS		DIMENSIONS EN MILLIMETRES		SCALE		1:250	
SCALE		1:250		FORMAT		A3		PART NUMBER		XCC8L-	
PART NUMBER		XCC8L-		REFERENCE		REV		REV		REV	

6. SYSTEME D'ASSECHEMENT

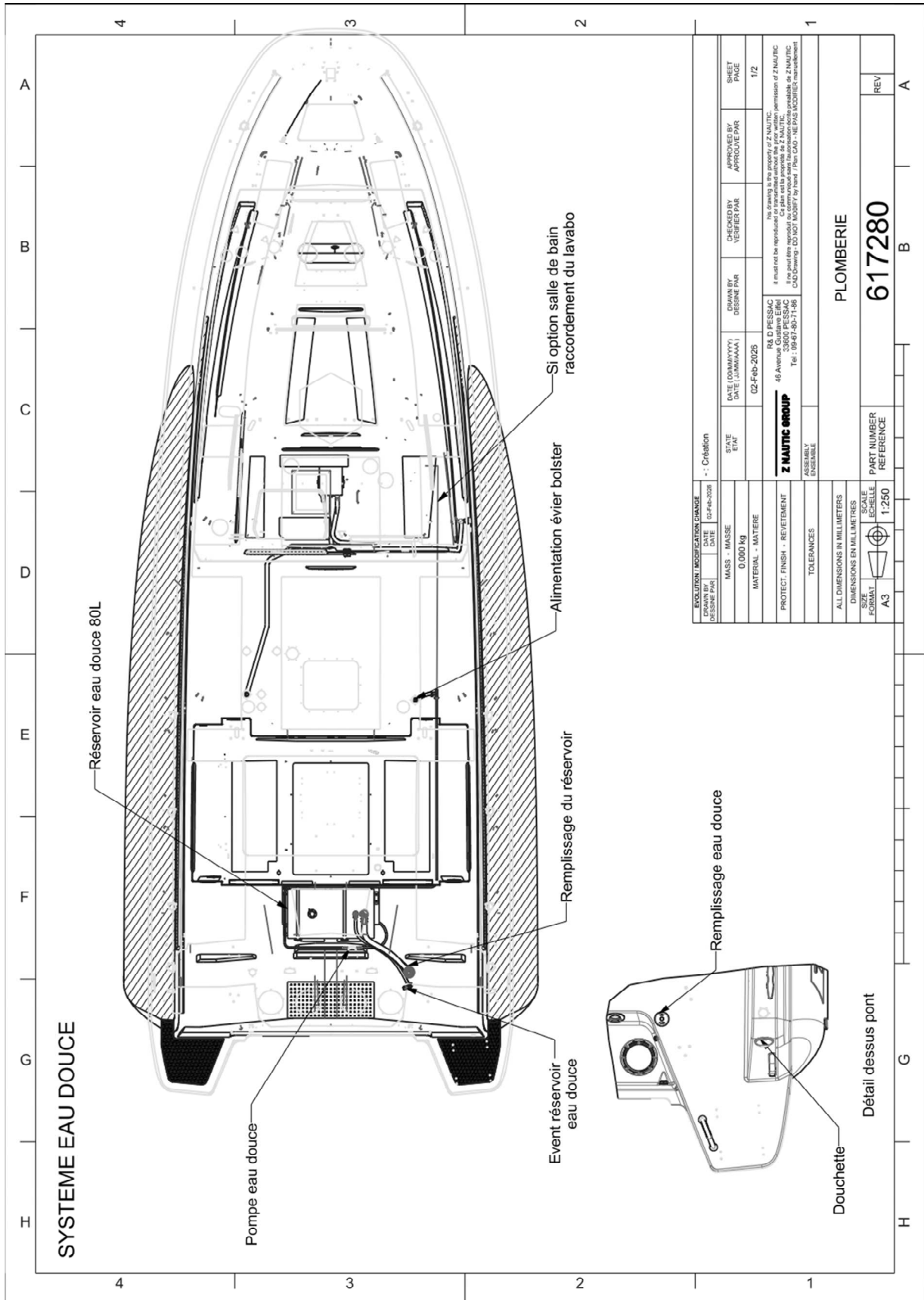




COUPE COUPE-HORIZONTALE-COUPÉ-HORIZONTALE
ECHELLE 1:25

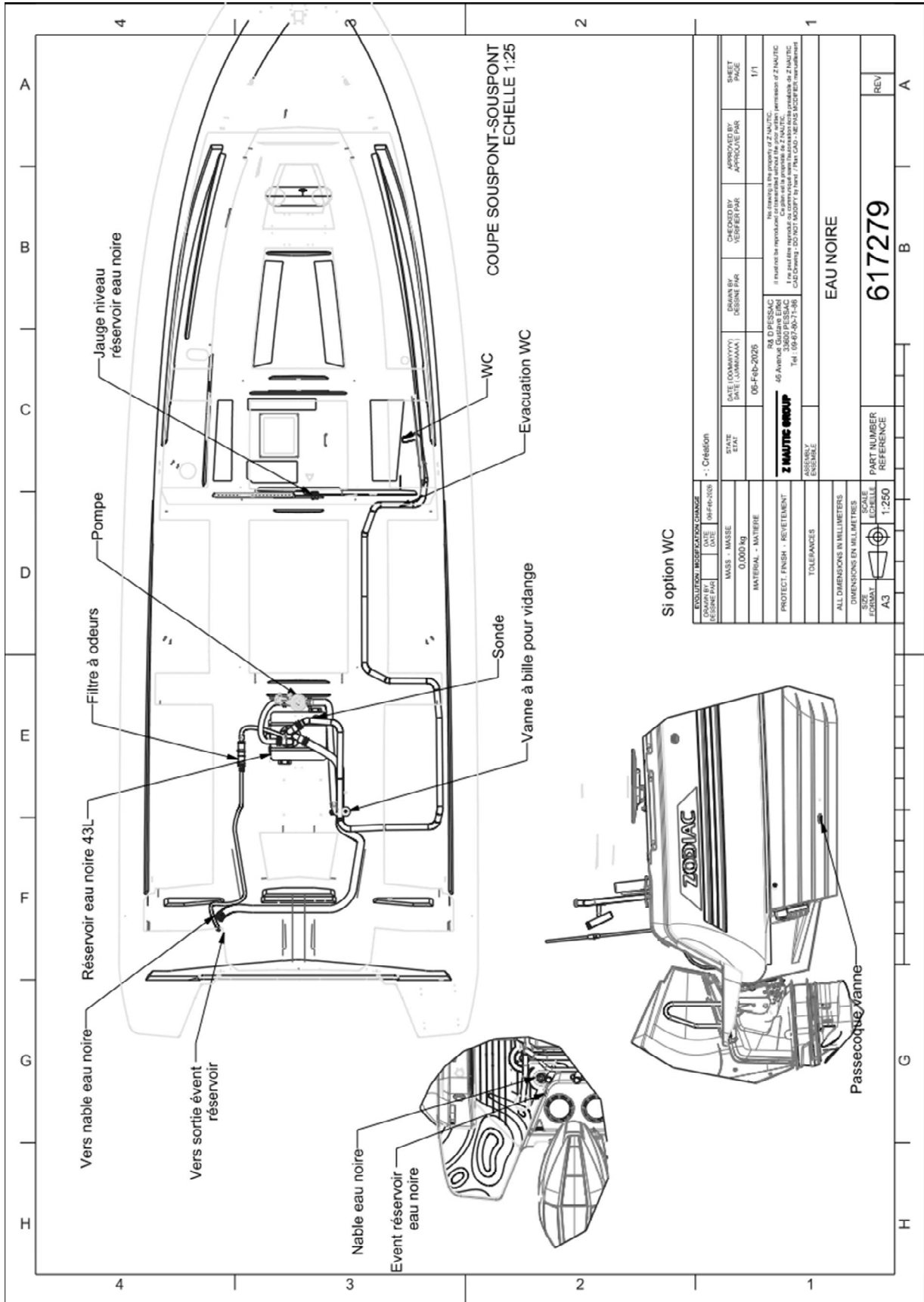
EVOLUTION, MODIFICATION, CHANGE		Creation article		DATE (DDMMYYYY)		CHECKED BY		APPROVED BY		SHEET	
DRAWN BY / DATE		STAT		02-Feb-2026		PERREY/FAN		PERREY/FAN		PAGE	
MASS - MASSE		MATERIAL - MATIERE		R&D PRESSAC		PROTECT. FINISH - REVETEMENT		TOLERANCES		Z/2	
0.000 Kg				48 Avenue Gustave Eiffel		R&D PRESSAC		ALL DIMENSIONS IN MILLIMETERS		This drawing is the property of Z NAUTIC.	
				Tel : 09-87-80-71-96		R&D PRESSAC		DIMENSIONS EN MILLIMETRES		It must not be reproduced.	
						Z NAUTIC GROUP		SCALE		CAD Drawing - DO NOT MODIFY by hand / Plan CAO - NE PAS MODIFIER manuellement	
						ASSEMBLY		ECHELLE		On plan until the property of Z NAUTIC.	
						ENSEMBLE		1:250		CAD Drawing - DO NOT MODIFY by hand / Plan CAO - NE PAS MODIFIER manuellement	
								PART NUMBER		STANDARD	
								REFERENCE		XCC8L-	
								A3		REV	

7. INSTALLATION EAU DOUCE

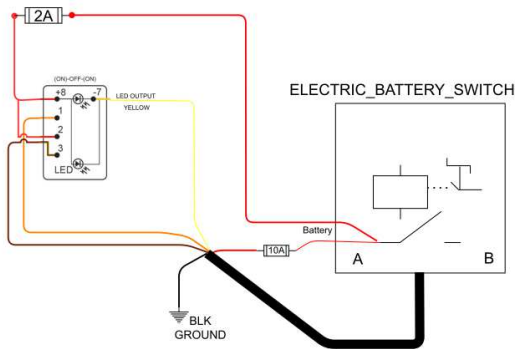
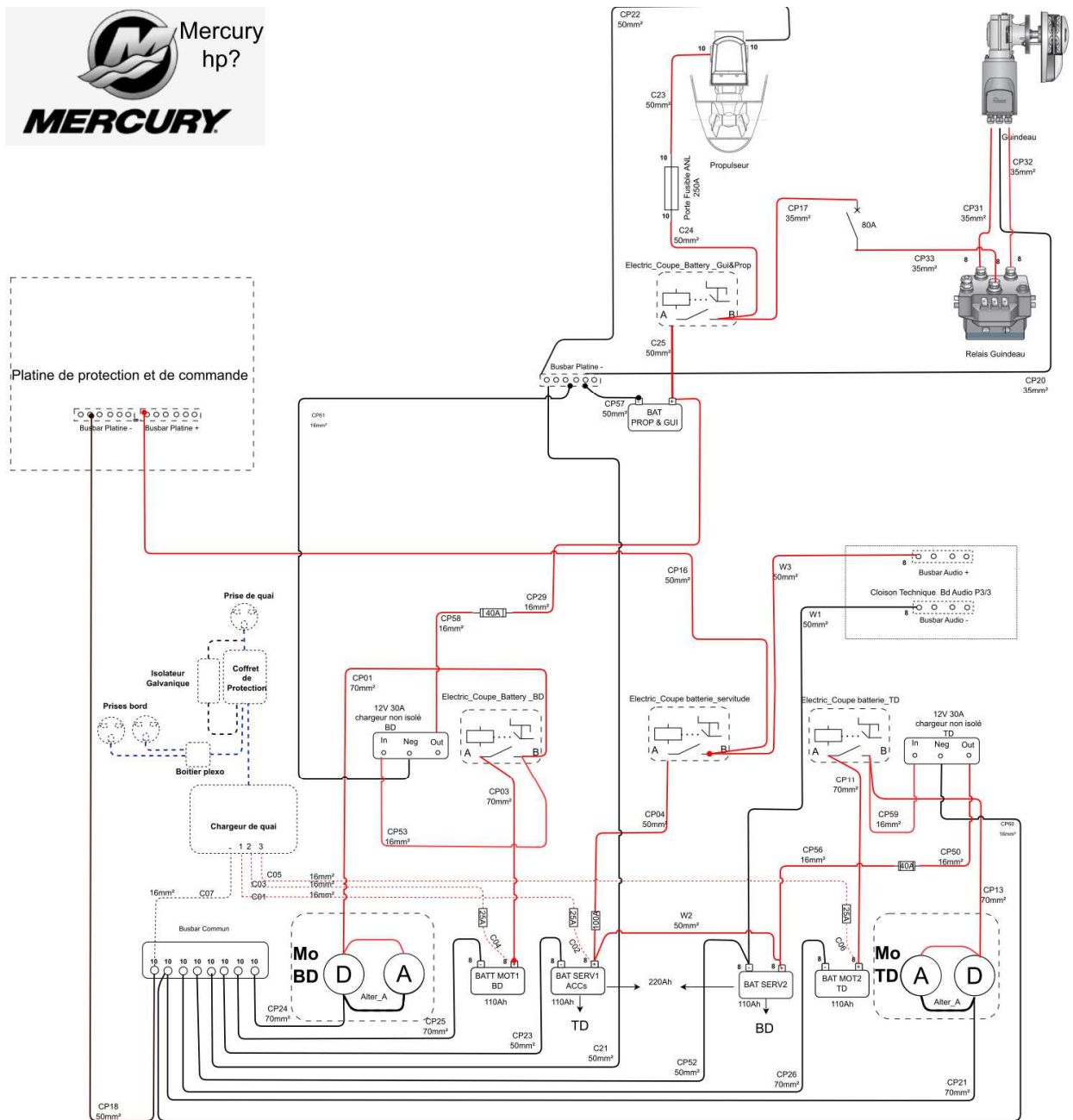


EVOLUTION / MODIFICATION CHANGE		* - Création		DATE (DDMMYYYY)		DATE (DDMMYYYY)		DATE (DDMMYYYY)		DATE (DDMMYYYY)	
NO	DESCRIPTION	DATE	UTILISATEUR	DATE	UTILISATEUR	DATE	UTILISATEUR	DATE	UTILISATEUR	DATE	UTILISATEUR
1	02-Feb-2028	02-Feb-2028									
MASS - MASE		0.000 kg		02-Feb-2028		02-Feb-2028		02-Feb-2028		02-Feb-2028	
MATERIAL - MATIERE		R4 D PRESSAC		R4 D PRESSAC		R4 D PRESSAC		R4 D PRESSAC		R4 D PRESSAC	
PROTECT - FINISH - REVETEMENT		Z NAUTIC GROUP		Z NAUTIC GROUP		Z NAUTIC GROUP		Z NAUTIC GROUP		Z NAUTIC GROUP	
ASSEMBLY ENSEMBLE		PLOMBERIE		PLOMBERIE		PLOMBERIE		PLOMBERIE		PLOMBERIE	
PART NUMBER REFERENCE		617280		617280		617280		617280		617280	
SCALE		1:250		1:250		1:250		1:250		1:250	
DIMENSIONS EN MILLIMETRES		A3		A3		A3		A3		A3	
SHEET PAGE		1/2		1/2		1/2		1/2		1/2	

9. INSTALLATION EAUX NOIRES



10.2. SHEMA DE CABLAGE



C				
B	15/12/2025	GD	MM	Replace Battery isolator with DC-DC charger
A	10/11/2025	GD	MF	CC-9 wiring principle-hp?
Rev	Date	Créateur	Examineur	Objet / observation
Preliminary				SCHEMA DE CABLAGE
Ready for approval				CC-9 Mercury
Ready for installation				
Couach			Tolérance: sans	IND: B
			N° PLAN: 416785-3	page: 3/4
<small>100 rue de l'Inde 92190 Nanterre France - Tel: 01 41 39 23 20 - www.couach.com</small>				Format: A2

