



LAGOON 560

Guide d'utilisation



www.cata-lagoon.com

Une passion commune, la mer, nous réunit ; nous LAGOON en tant que constructeur de catamarans et vous qui voulez vivre votre passion au gré des flots.

Nous sommes heureux de vous souhaiter la bienvenue dans la grande famille des propriétaires de catamarans LAGOON et nous tenons à vous en féliciter.

Ce guide d'utilisation a été établi pour vous aider à utiliser votre bateau avec plaisir, confort et sécurité. Il contient les détails du bateau, les équipements fournis ou installés, les systèmes et des indications pour son utilisation et son entretien. Nous vous recommandons de le lire attentivement avant de prendre la mer afin d'en tirer le maximum de satisfactions et d'éviter toute détérioration et surtout tout ennui ultérieur. Lisez-le et familiarisez-vous avec le navire avant de l'utiliser.

Soucieux de vous faire profiter au maximum des évolutions technologiques, des nouveaux équipements ou matériaux, de notre propre expérience, les bateaux sont régulièrement améliorés, c'est pourquoi, les caractéristiques et les renseignements ne sont pas contractuels et peuvent être modifiés sans avis préalable, et sans obligation de mise à jour.

Ce guide d'utilisation à vocation générale peut parfois énumérer certains équipements ou accessoires ou traiter de sujets qui n'entrent pas dans le standard de votre bateau ; en cas de doute il conviendra de vous reporter à l'inventaire remis lors de son acquisition.

Notre réseau de distributeurs agréés LAGOON sera à votre entière disposition pour vous aider à découvrir votre bateau et sera le plus apte à en assurer l'entretien.

Si c'est votre premier bateau ou si vous changez de type de bateau avec lequel vous n'êtes pas familiarisé, pour votre confort et votre sécurité, assurez-vous d'obtenir une expérience de prise en main et d'utilisation avant "d'assumer le commandement " du navire. Votre vendeur, ou votre fédération nautique internationale, ou votre yacht club, sera très heureux de vous conseiller les écoles de mer locales ou les instructeurs compétents.

Même si tout a été prévu et conçu pour la sécurité du bateau et de ses utilisateurs, n'oubliez pas que la navigation est hautement dépendante des conditions météorologiques, de l'état de la mer et que seul un équipage expérimenté, en bonne forme physique, manoeuvrant un bateau bien entretenu, peut naviguer de façon satisfaisante.

Les conditions de mer et de vent correspondantes aux catégories de conception A, B ou C sont variables et restent ouvertes aux risques de vagues ou de rafales anormales. Une totale sécurité ne peut donc jamais être garantie, même si votre bateau répond aux exigences d'une catégorie.

Consultez toujours les prévisions météorologiques avant toute sortie en mer.

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

La mer et l'eau ne sont pas l'environnement naturel de l'homme et celui-ci se doit de respecter leurs lois et leurs forces.

Adaptez l'utilisation de votre bateau à son état qui se détériore avec le temps et l'usage.

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

La "COLREG", règlement international pour la prévention des abordages en mer, édité par l'Organisation Maritime Internationale, définit, dans le monde entier, les règles de barre et de route, les feux de navigation etc. Assurez-vous que vous connaissez ces règles et que vous avez à bord un fascicule qui les explique.

Dans de nombreux pays, un permis de conduire, une autorisation ou une formation sont demandés.

Assurez-vous d'avoir cette autorisation légale avant d'utiliser le bateau.

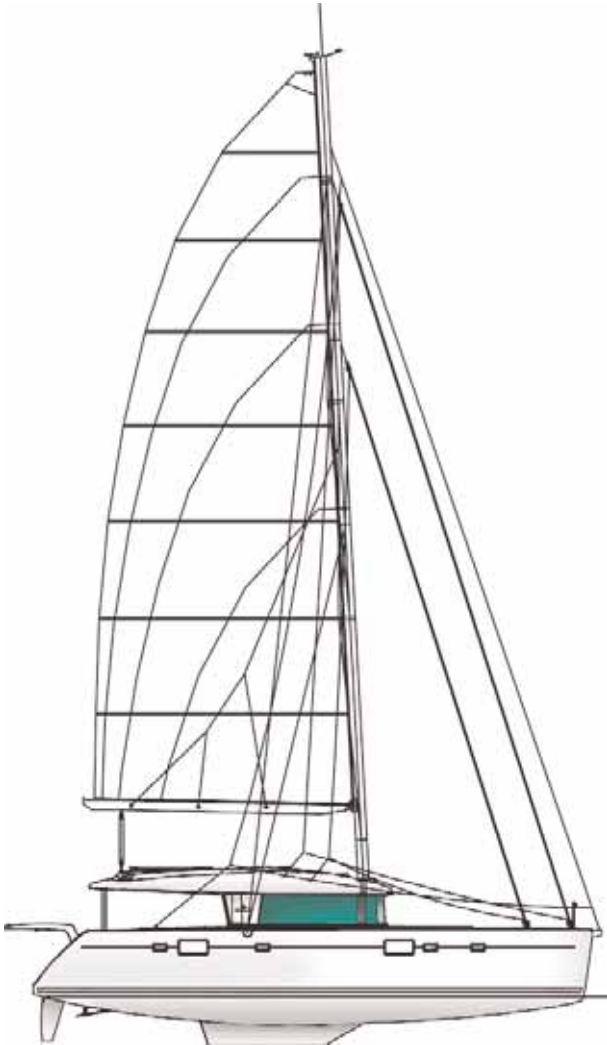
Utilisez toujours les services d'un professionnel expérimenté pour l'entretien, le montage d'accessoires et les petites modifications. L'autorisation écrite du constructeur ou de son représentant légal est obligatoire pour les modifications altérant les caractéristiques du bateau, notamment la disposition verticale des masses (pose de radar, modification du mât, changement de moteur etc.).

Pour les équipements essentiels ou optionnels (moteur, électronique, etc.) se référer à leur manuel respectif livré avec le bateau.

Les usagers du bateau sont avisés que :

- Tout l'équipage doit recevoir un entraînement approprié.
- Le bateau ne doit pas être chargé au-delà de la charge maximale recommandée par le constructeur, notamment en ce qui concerne le poids total des provisions, des équipements divers non fournis par le constructeur et des personnes à bord. La charge du bateau doit être correctement répartie.
- L'eau des cales doit être maintenue à son minimum.
- La stabilité est réduite lorsqu'il est ajouté du poids dans les hauts.
- En cas de gros temps, les panneaux, coffres et portes doivent être fermés pour minimiser le risque d'entrée d'eau.
- La stabilité peut être réduite lors d'un remorquage d'un bateau ou lorsque des poids importants sont soulevés à l'aide des bossoirs ou de la bôme.
- Les vagues déferlantes constituent des dangers importants pour la stabilité.
- Si votre bateau est équipé d'un radeau de survie, lisez attentivement son mode d'emploi. Le bateau doit avoir à bord tout le matériel de sécurité approprié (harnais, fusées, radeau de survie etc.) en fonction du type du bateau, du pays, des conditions météorologiques rencontrées etc.
- L'équipage doit être familiarisé avec l'utilisation de tout le matériel de sécurité et les manoeuvres de sécurité d'urgence (récupération d'un homme à la mer, remorquage etc.).
- Toute personne sur le pont doit porter un gilet de sauvetage ou une réserve de flottabilité. Notez que dans certains pays, il est obligatoire de porter en permanence une réserve de flottabilité homologuée.

Gardez ce guide d'utilisation en lieu sûr et transmettez-le au nouveau propriétaire si vous vendez le bateau.



Caractéristiques principales

Longueur hors tout17,07 m / 56'
 Longueur flottaison..... 16,47 m / 54'
 Maître bau9,44 m / 30'97"
 Tirant d'air28,66 m / 94'03"
 Tirant d'eau1,50 m / 4'11"
 Déplacement léger théorique.....28620 kg / 63107 lbs
 Déplacement en charge maximale théorique....36162 kg / 79723 lbs
 Charge maximale autorisée théorique7542 kg / 16630 lbs
 Surface oeuvres vives (appendices compris).....98 m²

Capacité d'eau4x240 l / 4x63,5 US gal
 Capacité fuel.....2x650 l / 2x171,5 US gal
 Capacité froid positif.....330 l / 87 US gal
 Capacité froid négatif60 l / 16 US gal
 Capacité batteries (standard)420 Ah (24 V)
 Capacité batteries (avec option)840 Ah (24 V)
 Batterie de démarrage (par moteur)50 Ah (12 V)
 Batterie de démarrage générateur50 Ah (12 V)
 Puissance moteur maxi2x110 CV

Homologation catégorie CE	Nombre de personnes
A.....	14
B.....	14
C.....	16
D	30

SOMMAIRE

SECTION 1SÉCURITÉ

- 1.1 Equipements de sécurité
- 1.2 Consignes relatives au circuit de gaz
- 1.3 Lutte contre l'incendie
- 1.4 Assèchement
- 1.5 Barre franche de secours
- 1.6 Moteur
- 1.7 Remorquage
- 1.8 Retournement
- 1.9 Généralités

SECTION 2COQUE / PONT

- 2.1 Construction
- 2.2 Porte d'entrée, baie ouvrante
- 2.3 Accès poste de barre fly
- 2.4 Cockpit
- 2.5 Passerelle (option)
- 2.6 Appareil à gouverner
- 2.7 Pompe de lavage de pont (option)
- 2.8 Guindeau, mouillage
- 2.9 Bossoirs (option)
- 2.10 Tenderlift (option)

SECTION 3GRÉEMENT / VOILURE

- 3.1 Navigation à la voile
- 3.2 Gréement dormant
- 3.3 Gréement courant
- 3.4 Voiles

SECTION 4.....ELECTRICITÉ

- 4.1 Système de gestion Multiplex
- 4.2 Circuit 24 V
- 4.3 Circuit 12 V
- 4.4 Convertisseurs
- 4.5 Circuit 110 V – 220 V
Annexes

SECTION 5.....PLOMBERIE

- 5.1 Assèchement
- 5.2 Circuit d'eaux grises
- 5.3 Eau douce
- 5.4 Utilisation des WC marins
- 5.5 Réservoirs à eaux noires
- 5.6 Dessalinisateur (option)

SECTION 6AMÉNAGEMENTS

- 6.1 Hublots et panneaux de pont
- 6.2 Planchers
- 6.3 Téléviseur (option)

SECTION 7CONFORT À BORD

- 7.1 Réfrigérateurs cuisine / carré
- 7.2 Réfrigérateur de course
- 7.3 Four, plaques de cuisson
- 7.4 Four à micro-ondes (option)
- 7.5 Icemaker (option)
- 7.6 Lave-linge (option)
- 7.7 Lave-vaisselle (option)
- 7.8 Climatisation (option)

SECTION 8PROPULSION

- 8.1 Moteurs
- 8.2 Carburant
- 8.3 Hélices, anodes, freins de ligne d'arbre
- 8.4 Propulseur d'étrave

SECTION 9.....HIVERNAGE / MANUTENTION

- 9.1 Désarmement
- 9.2 Protection
- 9.3 Manutention
- 9.4 Mâtage, démâtage

SECTION 10.....ENTRETIEN / MAINTENANCE

- 10.1 Tableau d'entretien périodique

SECTION 1

SECURITÉ

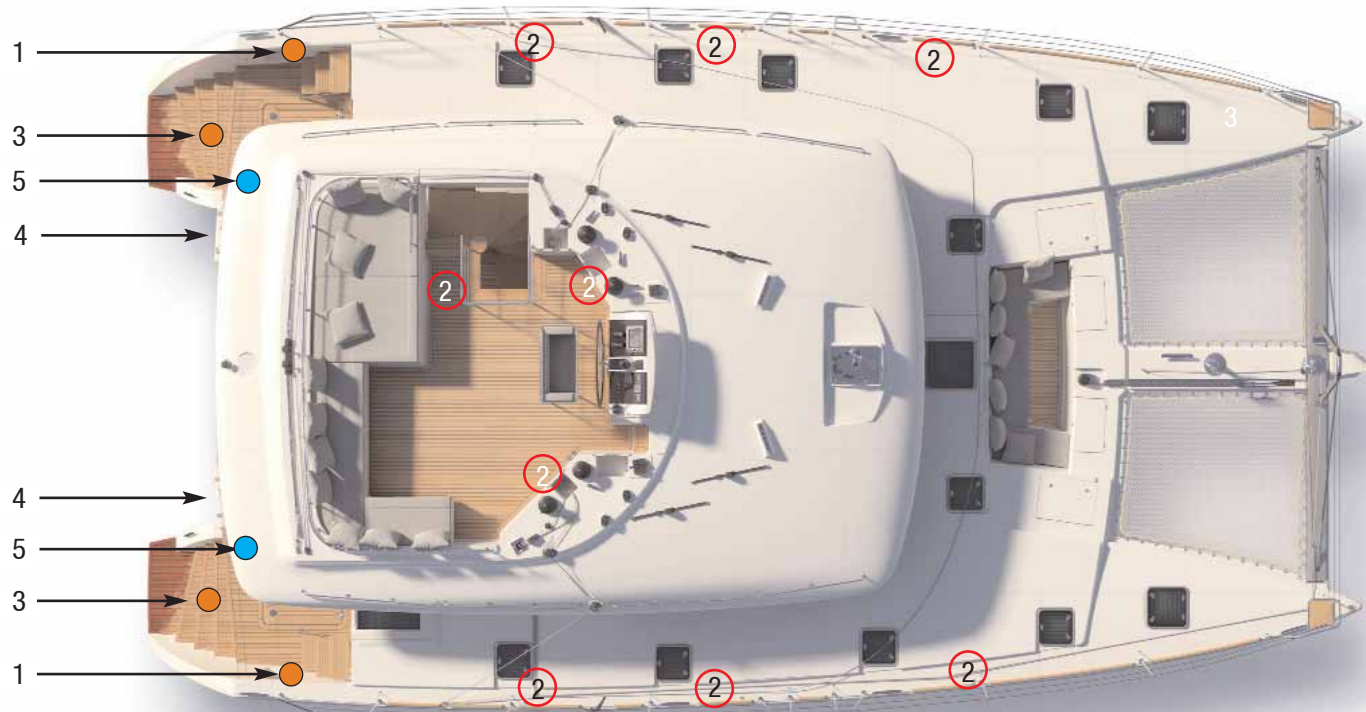
- 1.1 EQUIPEMENTS DE SECURITE**
- 1.2 CONSIGNES RELATIVES AU CIRCUIT DE GAZ**
- 1.3 LUTTE CONTRE L'INCENDIE**
- 1.4 ASSECHEMENT**
- 1.5 BARRE FRANCHE DE SECOURS**
- 1.6 MOTEUR**
- 1.7 REMORQUAGE**
- 1.8 RETOURNEMENT**
- 1.9 GENERALITES**

EQUIPEMENT DE SECURITE SUR LE PONT

- 1 - Emplacement bouée couronne.
- 2 - Pontet pour fixation ligne de vie.
- 3 - Nable barre franche de secours.
- 4 - Emplacement radeau de survie.

- 5 - Pompe de cale manuelle.
- 6 -
- 7 -
- 8 -

- 9 -
- 10 -
- 11 -
- 12 -



SECURITE

8



- 13 -
- 14 -
- 15 -
- 16 -

RECOMMANDATION
 Certains éléments n'ont pas d'emplacement pré-déterminé.
 Compléter ce plan en fonction de ses propres équipements de sécurité.

■ 1.1 Equipements de sécurité

Avant chaque départ, faire l'inventaire des équipements de sécurité obligatoires.

AVERTISSEMENT

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

Ne pas dépasser le nombre de personnes indiqué dans le chapitre CARACTERISTIQUES.

Le poids total des personnes et de l'équipement ne doit jamais dépasser la charge maximale recommandée par le constructeur.

RECOMMANDATION

Fermer les panneaux de pont et les hublots avant chaque sortie.

• LIGNES DE VIE

- Fixer les lignes de vie sur le pont et sous la nacelle (à proximité des trous d'homme).

• RADEAU DE SURVIE

L'utilisation du radeau de survie ne doit avoir lieu qu'en dernier recours.

RECOMMANDATION

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

AVERTISSEMENT

Vérifier régulièrement le bon fonctionnement des équipements de sécurité.

Suivre scrupuleusement leurs programmes de révision.

De façon générale, prendre particulièrement soin de tout le matériel de sécurité équipant le bateau.

Les emplacements pour les radeaux de survie sont situés dans la poutre arrière.

Equiper le bateau avec des radeaux de survie suivant l'application du règlement du pays où le bateau est immatriculé.

1

SECURITE

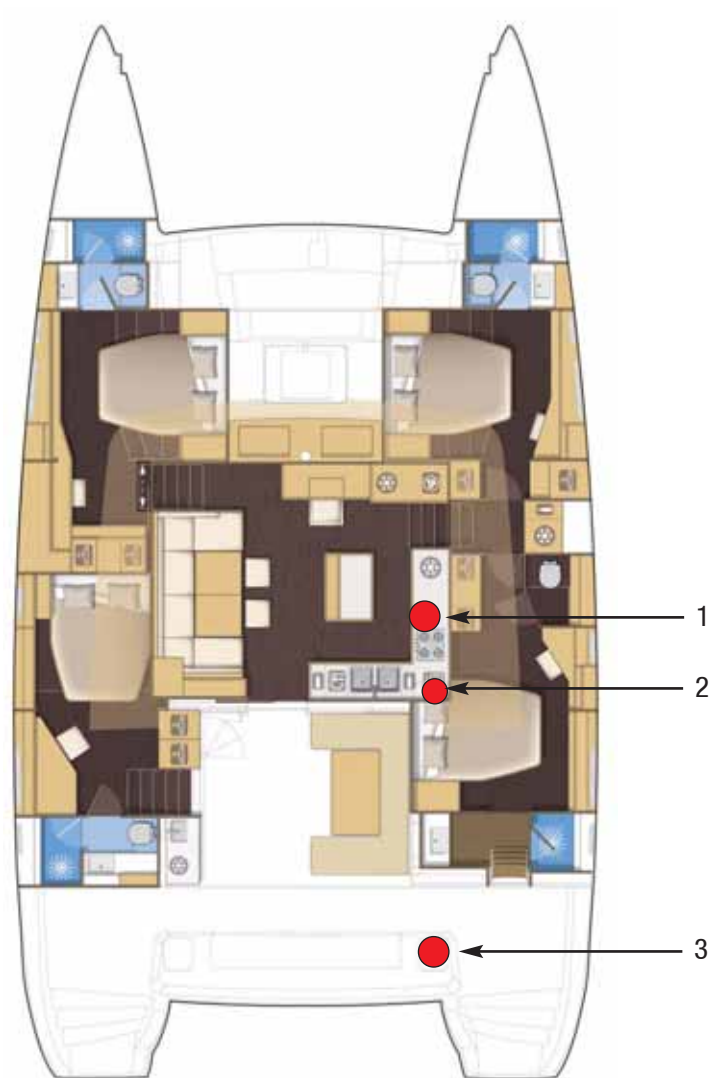
9



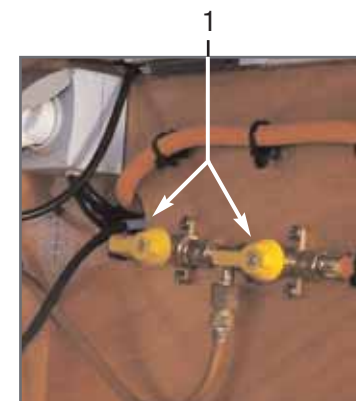
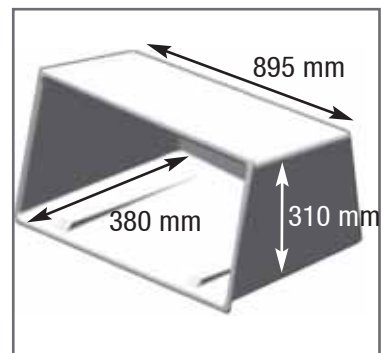
VANNES DE GAZ - COTE BOITE A BIB

SECURITE

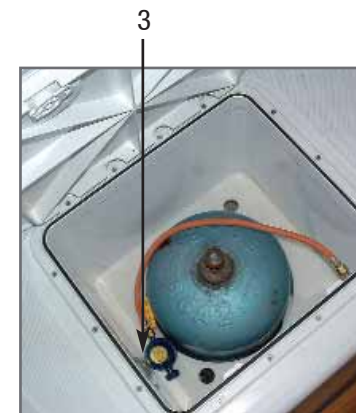
10



COTES BOITE A BIB



- 1 - Vannes de gaz.
(accès dans le placard à gauche du four).
- 2 - Commande de l'électrovanne (version US).
- 3 - Détendeur.
(accès dans le coffre tribord de la banquette de cockpit).



■ 1.2 Consignes relatives au circuit de gaz

La bouteille de gaz est située dans le coffre tribord de la banquette de cockpit.

Type bouteille 13 kg (butane), ou selon la norme en vigueur dans votre pays.

Fermer les vannes sur le circuit et sur la bouteille quand les appareils ne sont pas utilisés.

Fermer les vannes avant tout changement de bouteille et immédiatement en cas d'urgence.

Ne jamais laisser un appareil en fonctionnement sans surveillance.

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

Ne pas utiliser le four ou le réchaud comme chauffage d'appoint.

Ne jamais gêner l'accès rapide aux composants du circuit de gaz.

S'assurer que les vannes des appareils sont fermées avant d'ouvrir la vanne de la bouteille ou celle de la tuyauterie.

En cas d'odeur de gaz ou d'extinction accidentelle des flammes (malgré la coupure automatique de l'arrivée de gaz en cas d'extinction de la flamme) fermer les vannes des appareils. Créer un courant d'air pour évacuer les gaz résiduels. Rechercher l'origine du problème.

Tester régulièrement le système de gaz afin de détecter d'éventuelles fuites.

Vérifier toutes les connexions en utilisant une solution savonneuse ou solution de détergent, en fermant les vannes des appareils et en ouvrant la vanne de la bouteille.

Si une fuite est détectée, fermer la vanne de la bouteille et réparer avant toute nouvelle utilisation.

AVERTISSEMENT

- Ne jamais utiliser de flamme pour détecter les fuites.
- Ne pas fumer, ne pas utiliser de flamme nue pendant le remplacement de la bouteille de gaz.

Les appareils consomment l'oxygène de la cabine et rejettent des produits de combustion. Ventiler le bateau pendant l'utilisation des appareils.

Ne pas obstruer les ouvertures de ventilation et laisser au moins la porte ouverte.

Maintenir les bouteilles vides déconnectées et leurs vannes fermées. Maintenir les protections, couvercles, capots et bouchons en place. Stocker les bouteilles vides et de réserve sur le pont ou dans un coffre ventilé vers l'extérieur.

Ne pas utiliser le compartiment de la bouteille de gaz pour le rangement d'équipement. Utiliser uniquement le compartiment qui leur est imparti pour stocker les bouteilles de gaz.

Contrôler régulièrement et remplacer les tuyaux souples reliant la bouteille à une extrémité du circuit et le réchaud à l'autre, en fonction des normes et des règlements en vigueur dans votre pays.

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

Faire effectuer les réparations par une personne compétente.

1

SECURITE

11



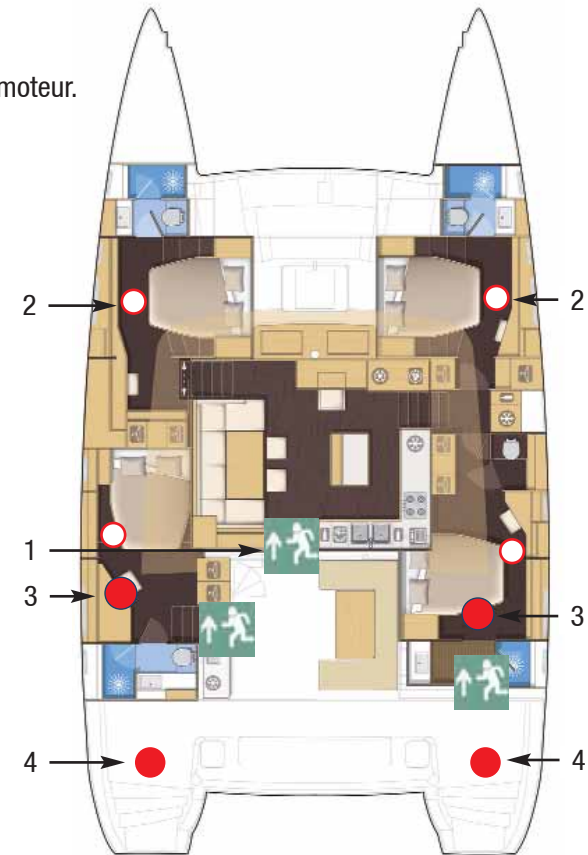
EQUIPEMENTS DE SECURITE INTERIEUR

SECURITE

12



- 1 - Sortie de secours.
- 2 - Extincteur.
- 3 - Tirette de déclenchement d'extincteur moteur.
- 4 - Extincteur moteur.
- 5 - Fusées de détresse.
- 6 - Matériel de premier secours.
- 7 - VHF (option).
- 8 -
- 9 -
- 10 -
- 11 -
- 12 -
- 13 -
- 14 -
- 15 -
- 16 -



RECOMMANDATION

Certains éléments n'ont pas d'emplacement pré-déterminé.
Compléter ce plan en fonction de ses propres équipements de sécurité.

■ 1.3 Lutte contre l'incendie

Le bateau est livré en standard avec un système fixe d'extincteur destiné uniquement aux cales moteur.

Vérifier le dégouillage des extincteurs fixes avant appareillage.

Nota : il est conseillé de regoupiller les extincteurs fixes lors d'interventions prolongées dans les cales moteur pour éviter tout déclenchement intempestif.

Veiller à :

- Equiper le bateau d'extincteurs suivant l'application du règlement du pays où le bateau est immatriculé.
- Faire vérifier les extincteurs suivant les prescriptions indiquées.
- Faire remplir ou remplacer les extincteurs par du matériel identique, s'ils sont déchargés ou périmés.
- S'assurer que les extincteurs sont accessibles quand le bateau est occupé.
- Compléter le plan ci-contre avec l'emplacement des extincteurs.

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

- . l'emplacement et le fonctionnement des extincteurs,
- . l'emplacement des tirettes de déclenchement d'extincteur des cales moteur,
- . l'emplacement des issues de secours.

• REGLES ESSENTIELLES DE PRUDENCE

Ne jamais :

- Obstruer les passages vers les issues de secours.
- Obstruer les commandes de sécurité (vannes de fuel, vannes de gaz, interrupteurs électriques).
- Obstruer l'accès vers les extincteurs placés dans des placards ou équipets.
- Laisser le navire inoccupé avec un réchaud ou un chauffage allumé.

- Utiliser des lampes à gaz dans le navire.
- Modifier les systèmes du navire (électrique, gaz ou carburant).
- Remplir un réservoir ou changer une bouteille de gaz pendant le fonctionnement d'un moteur, un réchaud ou chauffage.
- Fumer en manipulant des carburants ou du gaz.

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

Veiller à la propreté des cales et vérifier à intervalles réguliers l'absence de vapeurs ou de fuites de carburant et de gaz.

Ne pas stocker les produits combustibles dans les cales moteur. Si des produits non combustibles sont conservés dans les cales moteur, ils doivent être fixés pour empêcher leur chute sur la machine et ne pas obstruer l'accès.

AVERTISSEMENT

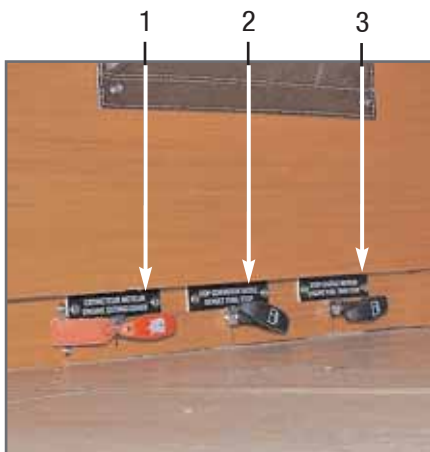
En cas de remplacement d'éléments de l'installation de lutte contre l'incendie, n'utiliser que des éléments appropriés, portant la même désignation ou ayant des capacités techniques et une résistance au feu équivalentes.

AVERTISSEMENT

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

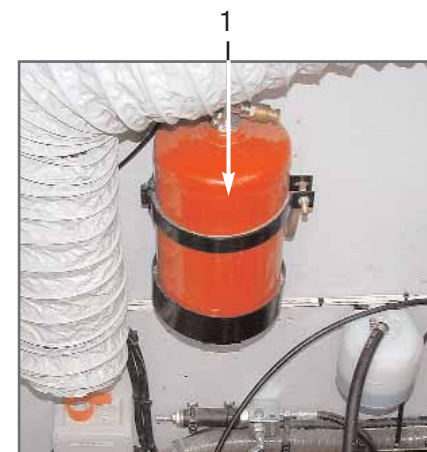


TIRETTES DES VANNES DE CARBURANT - EXTINCTEUR DE CALE MOTEUR



- 1 - Déclenchement extincteur de cale moteur bâbord.
- 2 - Coupure alimentation réservoir générateur (Bd).
- 3 - Coupure alimentation réservoir bâbord.

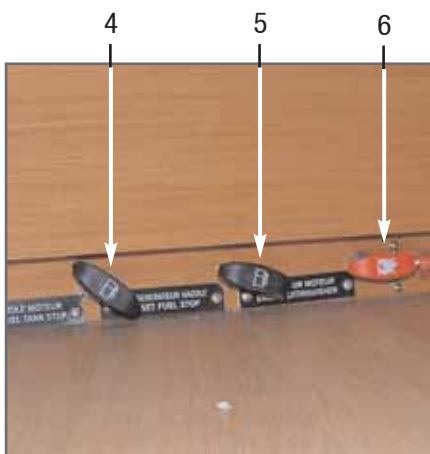
(accès par les tirettes situées au bas du meuble de cabine arrière de la coque bâbord).



- 1 - Système fixe d'extincteur de cale moteur.
(accès dans les cales moteur).

SECURITE

14



- 4 - Coupure alimentation réservoir tribord.
- 5 - Coupure alimentation réservoir générateur (Td).
- 6 - Déclenchement extincteur de cale moteur tribord.

(accès par les tirettes situées sous le côté droit du lit, cabine arrière de la coque tribord).

• PROCEDURE A SUIVRE EN CAS D'INCENDIE

- Arrêter le moteur s'il est en marche.
- Couper l'alimentation électrique, l'alimentation en carburant -par les tirettes situées au bas du meuble (coque bâbord cabine arrière), sous le côté droit du lit (coque tribord cabine arrière)-, et l'alimentation en gaz s'il y a lieu.
- Couper toute arrivée d'air sur le foyer (étouffer le feu à l'aide de couvertures).
- Tenir l'extincteur verticalement et viser la source du feu.

Si le feu s'est déclaré dans une cale moteur :

- Arrêter le moteur s'il est en marche.
- Couper l'alimentation électrique, l'alimentation en carburant -par les tirettes situées au bas du meuble (coque bâbord cabine arrière), sous le côté droit du lit (coque tribord cabine arrière)-, et l'alimentation en gaz s'il y a lieu.
- Bloquer l'arrivée d'air en bouchant à l'aide de serviettes les prises d'air moteur, aspiration et extraction.
- Projeter le produit extincteur par la tirette de déclenchement d'extincteur moteur (située au bas du meuble de cabine arrière de la coque bâbord, sous le côté droit du lit, cabine arrière de la coque tribord).
- S'assurer que l'incendie est complètement circonscrit.
- Ouvrir le panneau d'accès à la cale pour éventuellement procéder aux réparations.

RECOMMANDATION

Toujours prévoir un extincteur à portée de main en cas de reprise de feu.

■ 1.4 Assèchement

• POMPE DE CALE ELECTRIQUE

Le Lagoon 560 est équipé d'une pompe de cale électrique à déclenchement automatique et manuel par coque et une par compartiment moteur.

Ces pompes électriques sont alimentées en 24 V, même lorsque le coupe-batterie général est sur OFF.

Vérifier la mise sous tension des pompes aux disjoncteurs dans les coffrets électriques de coque tribord (accès dans placard à droite de la descente) et de coque bâbord (accès dans placard à droite de la descente dans cabine arrière).

Ces quatre pompes de cale peuvent être mises en marche forcée depuis l'écran tactile.

• POMPE DE CALE MANUELLE

En cas de défaillance ou d'insuffisance des pompes de cale électriques, il est possible d'utiliser les pompes de cale manuelles. Elles sont situées sur les flancs de banquette arrière du cockpit. Elles aspirent l'eau au niveau des puisards de coque.

• PROCEDURE A SUIVRE EN CAS DE VOIE D'EAU

Vérifier la mise sous tension des pompes de cale électriques.

Si cela ne suffit pas à étaler le niveau d'eau, demander à un équipier d'actionner une des pompes manuelles.



BARRE FRANCHE DE SECOURS - PANNEAUX "TROUS D'HOMME"

SECURITE

16

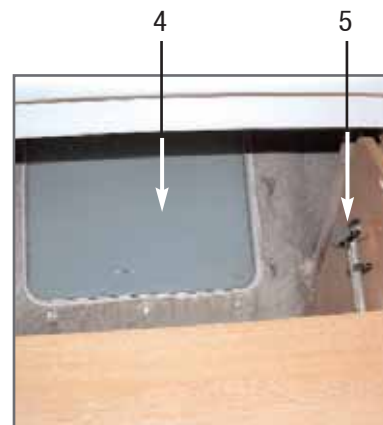


1 - Panneau "trous d'homme".

2 - Stockage barre franche de secours.

3 - Vérin de direction.

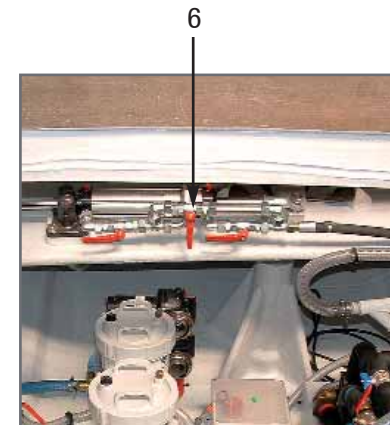
Les mêmes éléments sont présents dans chaque coque.



4 - Panneau "trous d'homme" arrière Bd.

5 - Marteau pour briser la glace en cas de retournement.

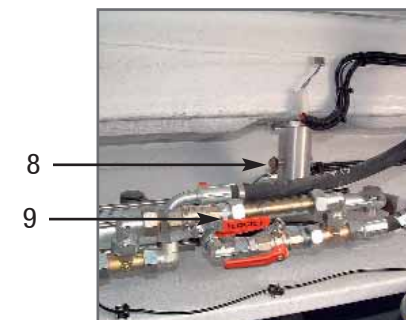
6 - Vanne du vérin de direction.



7 - Barre franche de secours.

8 - Vis + écrou de fixation de barre franche.

9 - Vanne du vérin en position by-pass.



■ 1.5 Barre franche de secours

La barre franche de secours est rangée dans un coffre. Elle doit rester accessible facilement.

Pour la mise en œuvre de la barre franche :

- Dévisser à l'aide d'une manivelle de winch un des nables de barre franche situés sur une des jupes arrières.
- Engager la barre franche dans la mèche du safran en s'assurant qu'elle est bien emboîtée dans le carré.
- Insérer la vis de fixation en travers de la mèche et serrer l'écrou (accès par la cale moteur).
- Mettre la vanne du vérin située dans la cale moteur du côté concerné en position by-pass.

Le safran est alors isolé du système de barre.

■ 1.6 Moteurs

Arrêter les moteurs avant de plonger ou de nager autour du bateau. Les pales d'une hélice sont coupantes et peuvent causer des dégâts très importants lorsqu'elles tournent.

Ne pas tenter de dégager un filet de pêche ou un bout pris dans l'hélice lorsque celle-ci est en rotation.

Avant d'appareiller, vérifier que l'hélice fonctionne dans les deux positions avant et arrière (présence d'un frein de ligne d'arbre).

En cas de bruits suspects ou de vibrations provenant de l'hélice, stopper immédiatement le moteur.

Si le problème persiste, contacter le constructeur ou le fournisseur le plus proche.

Dans le cas d'utilisation d'une hélice à pales repliables, lire attentivement la notice d'utilisation et d'entretien du fabricant.

■ 1.7 Remorquage

Effectuer les remorquages à vitesse réduite et en évitant les à-coups. Rester particulièrement vigilant lors des envois ou des réceptions de bout de remorquage (risque de prise de bout dans les hélices).

■ 1.8 Retournement

Des panneaux "trous d'homme" sont prévus, sous les marches de descente du carré dans les coques et sous les marches de descente du cockpit dans la coque bâbord (et dans les pointes avant si option aménagement des pointes avant).

Déverrouiller puis enlever les marches pour y avoir accès (après avoir déclipsé le bandeau en bois dans la coque bâbord à l'arrière).

Un marteau pour briser la glace se trouve à côté de chaque panneau et au fond des coffres à bib.

Les radeaux de survie sont accessibles sur la poutre arrière (voir au début du chapitre).

■ 1.9 Généralités

- Localiser et prévenir les équipiers avant toute manoeuvre sur le bateau.
- Effectuer les manoeuvres prudemment et toujours chaussé.



SECTION 2

COOQUE

PONT

- 2.1 CONSTRUCTION**
- 2.2 PORTE D'ENTREE, BAIE OUVRANTE**
- 2.3 ACCES POSTE DE BARRE FLY**
- 2.4 COCKPIT**
- 2.5 PASSERELLE (OPTION)**
- 2.6 APPAREIL A GOUVERNER**
- 2.7 POMPE LAVAGE DE PONT (OPTION)**
- 2.8 GUINDEAU, MOUILLAGE**
- 2.9 BOSSOIRS (OPTION)**
- 2.10 TENDERLIFT (OPTION)**

EQUIPEMENT DE PONT

PORTE D'ENTREE



**BLOCAGE DE PORTE
COULISSANTE**



BLOCAGE DE BAIE COULISSANTE



COQUE
PONT

20



**INTERRUPTEUR SYSTEME
FERMETURE D'ACCES FLY
(COCKPIT)**



**INTERRUPTEUR SYSTEME
FERMETURE D'ACCES FLY
(SUR CONSOLE DE FLY)**



■ 2.1 Construction

Le LAGOON 560 est construit suivant le procédé d'infusion de résine polyester et résine haute qualité anti-osmotique sur une âme de balsa et des peaux de fibre de verre.

Les fonds de coques et les quilles sont réalisés en stratifié monolithique par infusion.

AVERTISSEMENT

Préserver les grands plexis de coque de tout contact avec des pare-battages ou des aussières : un endommagement de leur surface serait irrémédiable.

■ 2.2 Porte d'entrée, baie ouvrante

La porte coulissante possède un système de blocage en position ouverte. Un loquet sur le montant de la porte permet le verrouillage depuis l'intérieur du carré.

La baie coulissante donnant accès au cockpit se verrouille depuis l'intérieur du carré en position ouverte ou fermée.

RECOMMANDATION

En navigation, bloquer la porte coulissante en la verrouillant.

■ 2.3 Accès au poste de barre du fly

L'accès au poste de barre du fly se fait depuis le cockpit par un escalier.

L'accès possède un système de fermeture fonctionnant manuellement ou électriquement (option).

La fermeture est commandée électriquement par un interrupteur situé sous l'escalier et par un second sur la console au poste de barre.

Le moteur électrique et la courroie crantée du système sont accessibles par une trappe dans le coffre d'assise arrière bâbord du flying bridge.

■ 2.4 Cockpit

Le cockpit est pourvu d'une table, de coffres de rangement dans la poutre arrière ainsi que d'un meuble comportant un évier et un mitigeur (plus un réfrigérateur ou un icemaker en option).

■ 2.5 Passerelle (option)

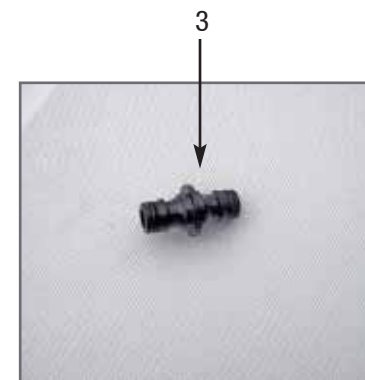
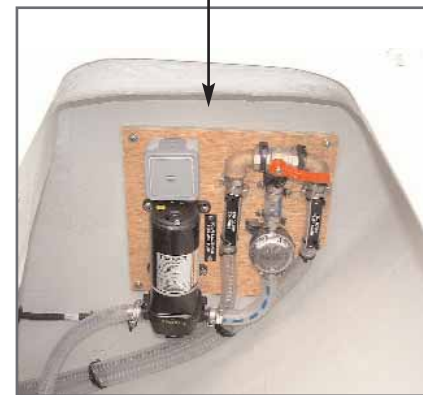
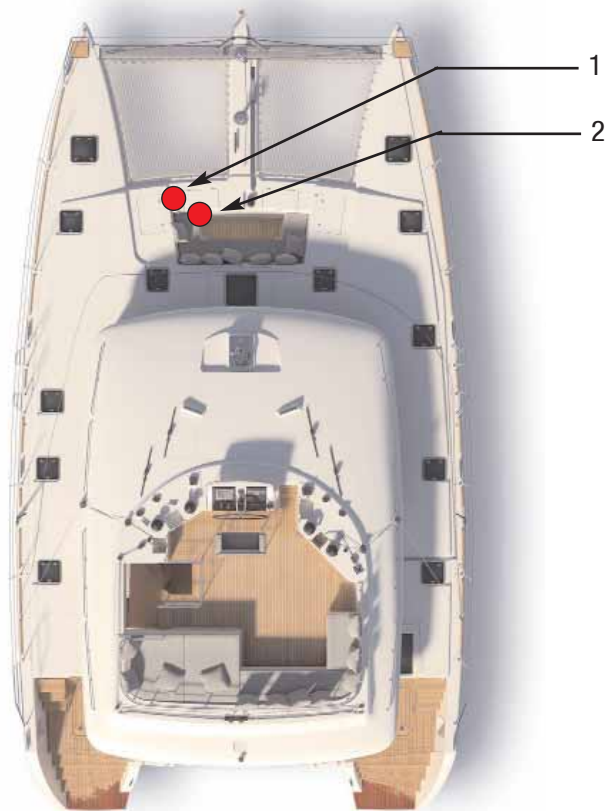
Une passerelle repliable en carbone est fournie en option. Démontez, stockez et arrimez la passerelle lors de la navigation.



POMPE DE LAVAGE DE PONT (OPTION)

COQUE
PONT

22



- 1 - Prise de connexion du tuyau.
- 2 - Pompe de lavage de pont (24 V) +
vanne de sélection eau douce / eau de mer
+ interrupteur de mise en fonction.
- 3 - Embout type "Gardena" (non fourni).

■ 2.6 Appareil à gouverner

L'ensemble direction est composé d'une barre à roue, d'un système de transmission hydraulique, et de vérins hydrauliques pour les safrans.

Les safrans suspendus sont pourvus de mèches en inox.

On accède au système de barre et aux vérins par les cales moteur.

Entretenir les bagues en nylon, ertalon ou téflon uniquement avec du WD40.

Se référer à la section 1.5 pour la mise en oeuvre de la barre franche de secours.

■ 2.7 Pompe de lavage de pont (option)

La pompe de lavage de pont est située dans le coffre bâbord de plage avant.

Elle fournit de l'eau de mer ou de l'eau douce provenant des réservoirs bâbord.

La vanne de sélection est située dans le coffre bâbord de plage avant à côté de la pompe de lavage de pont.

Mettre sous tension la pompe de lavage de pont par l'intermédiaire de l'écran tactile multifonctions dans le carré puis par son interrupteur à ses côtés.

Appuyer sur le contour plastique de la prise pour connecter ou déconnecter l'embout type "Gardena".

2

COQUE
PONT

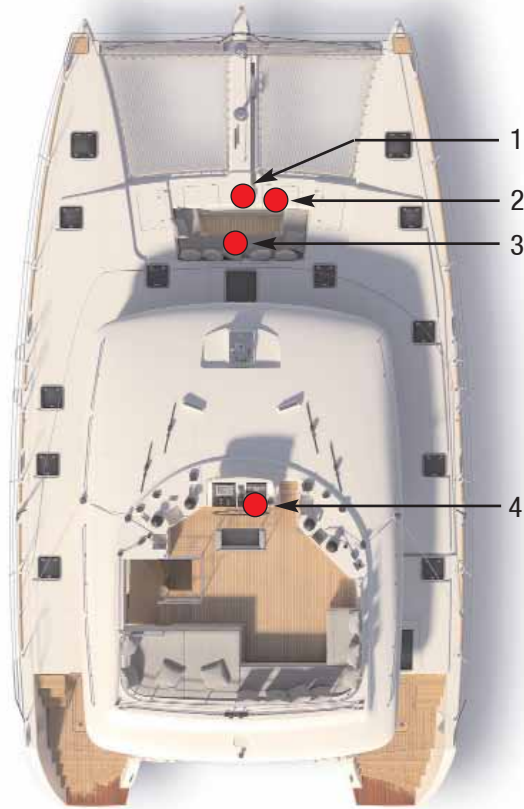
23



MOUILLAGE

COQUE
PONT

24



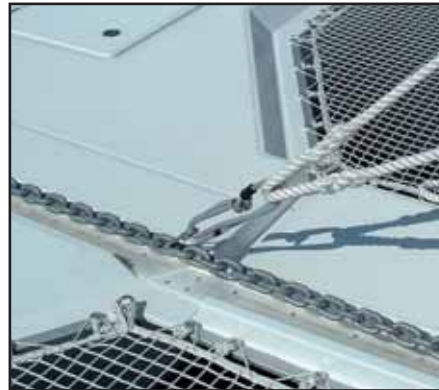
- 1 - Guindeau électrique.
- 2 - Télécommande du guindeau électrique.
- 3 - Disjoncteur du guindeau électrique.
- 4 - Commande du guindeau électrique
+ compteur de chaîne.



**FIXATION DE LA PANTOIRE
A LA POUTRE AVANT**



**PASSAGE DE LA PANTOIRE
A L'INTERIEUR DU DAVIER**



**PANTOIRE FRAPPEE
SUR LA CHAINE**



**COMMANDE
DU GUINDEAU**



**DISJONCTEUR
DU GUINDEAU**

■ 2.8 Guindeau, mouillage

RECOMMANDATION

Il est préférable d'utiliser le guindeau électrique avec un ou deux moteurs en marche.

Le guindeau électrique fonctionne sur les batteries du bord en 24 V. Actionner le guindeau depuis le poste de barre ou par la commande présente dans un coffre à tribord sur la plage avant.

En cas de non fonctionnement du guindeau électrique, vérifier son disjoncteur situé dans le local technique de plage avant.

Dans un souci de sécurité, un interrupteur présent au poste de barre permet de mettre hors tension le guindeau électrique et l'ensemble des winchs électriques.

Se reporter à la notice du constructeur pour l'entretien du guindeau.

• PREPARATION DU MOUILLAGE

Mettre en place la pantoire en la fixant sur les cadènes situées aux extrémités de la poutre avant.

Passer la pantoire à l'intérieur du davier d'étrave.

Frapper la pantoire sur le taquet central durant la descente de la chaîne.

RECOMMANDATION

Avant d'établir un mouillage, vérifier la profondeur, la force du courant et la nature des fonds.

• MOUILLAGE

Mettre le bateau bout au vent et sans vitesse.

Laisser filer la chaîne en reculant lentement.

Assurer la chaîne sur la pantoire.

Relacher la chaîne jusqu'à ce que la pantoire soit sous tension.

• REMONTEE DU MOUILLAGE

Vérifier que la chaîne est en position sur le barbotin.

Actionner le guindeau en position montée.

Remonter lentement, au moteur, sur l'ancre (ne pas se servir du guindeau pour treuiller le bateau).

Contrôler visuellement les derniers mètres jusqu'au contact de l'ancre avec le davier.

Vérifier la position de l'ancre sur la ferrure d'étrave.

En cas de panne électrique, utiliser la manivelle de winch sur le guindeau pour remonter le mouillage.

Nota : le bateau est pourvu d'un compteur de chaîne.

Le zéro du calibre standard correspond à la position ancre prête à mouiller.

Consulter sa notice pour son utilisation et son entretien.

AVERTISSEMENT

Les manoeuvres au guindeau sont dangereuses :

- Tenir en permanence la ligne de mouillage claire et peu encombrée.

- Effectuer les manoeuvres prudemment, avec des gants et toujours chaussé.

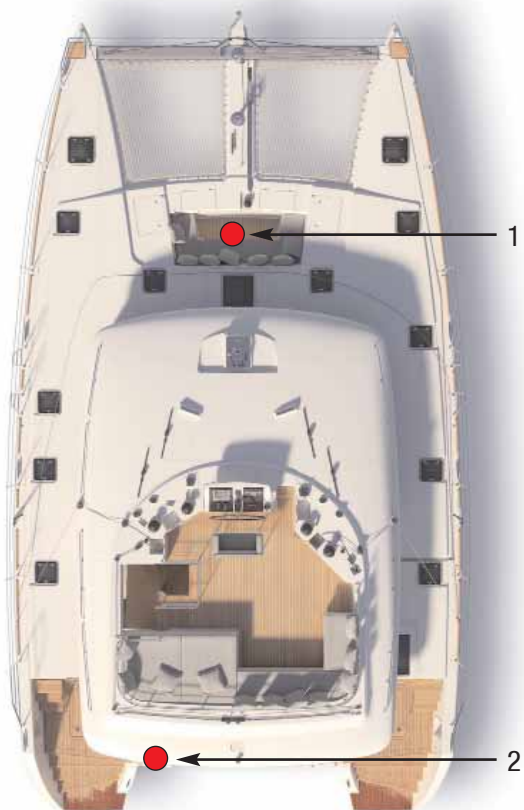
- S'assurer que personne ne soit appuyé au guindeau lors de l'utilisation de la commande.



BOSSOIRS (OPTION) - TENDERLIFT (OPTION)

COQUE
PONT

26



- 1 - Fusible de bossoirs ou de tenderlift.
- 2 - Pompe hydraulique + commande de bossoirs ou de tenderlift.



**POMPE HYDRAULIQUE DE
TENDERLIFT OU DE BOSSOIRS**



**COMMANDE DE TENDERLIFT
OU DE BOSSOIRS**



■ 2.9 Bossoirs (option)

Les bossoirs sont actionnés par un vérin hydraulique. Leur mise sous tension est automatique dès le coupe-batterie général du bord sur ON.

En cas de non-fonctionnement, vérifier le fusible situé dans le local technique de plage avant (voir localisation au chapitre ELECTRICITE).

AVERTISSEMENT

Personne ne doit se trouver à bord de l'annexe ou sous l'annexe durant les manœuvres effectuées à l'aide des bossoirs.

Amarrer l'annexe durant les manœuvres.

- MISE EN PLACE D'UNE ANNEXE SUR LES BOSSOIRS

Fixer les crochets des bosses de bossoirs à l'avant et à l'arrière de l'annexe.

Enlever le matériel de l'annexe et retirer le bouchon d'évacuation d'eau.

Actionner la commande présente dans le coffre arrière bâbord de cockpit.

- MISE A L'EAU D'UNE ANNEXE A PARTIR DES BOSSOIRS

Remettre en place le bouchon d'évacuation d'eau de l'annexe.

Amarrer l'annexe puis actionner la commande.

En navigation, retirer le moteur de l'annexe et le stocker à bord du bateau.

Installer à bord de l'annexe le matériel de sécurité conforme au pays d'immatriculation du bateau.

AVERTISSEMENT

Les bossoirs sont prévus pour supporter une charge maximum de 350 kg et une annexe d'une longueur maximum de 4,30 mètres.

■ 2.10 Tenderlift (option)

Le tenderlift est actionné par un vérin hydraulique.

Sa mise sous tension est automatique dès le coupe-batterie général du bord sur ON.

Sa commande est située dans le coffre arrière bâbord de cockpit.

En cas de non-fonctionnement, vérifier le fusible situé dans le local technique de plage avant (voir localisation au chapitre ELECTRICITE).

En navigation, arrimer l'annexe posée sur les berceaux.

AVERTISSEMENT

Le tenderlift est prévu pour supporter une charge maximum de 350 kg et une annexe d'une longueur maximum de 4,30 mètres.

DANGER

La navigation avec le tenderlift dans une autre position que celle remontée au maximum est formellement proscrite.

En navigation, le tenderlift doit impérativement être verrouillé en position haute avec les sangles.



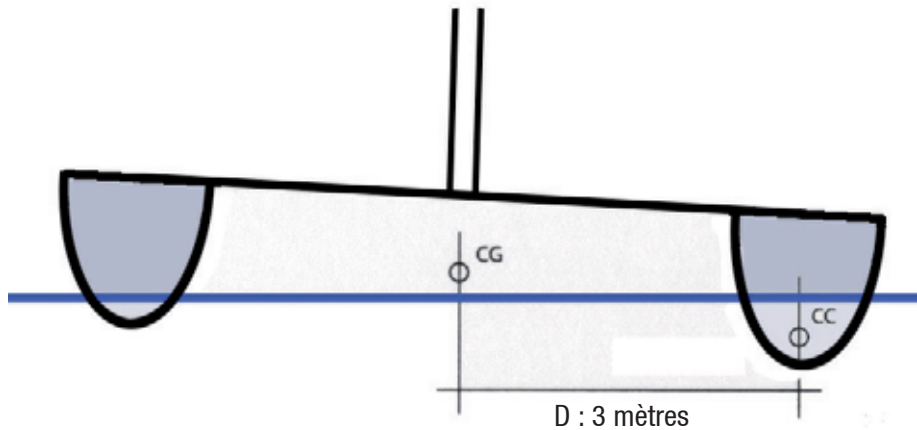
SECTION 3

GREEMENT

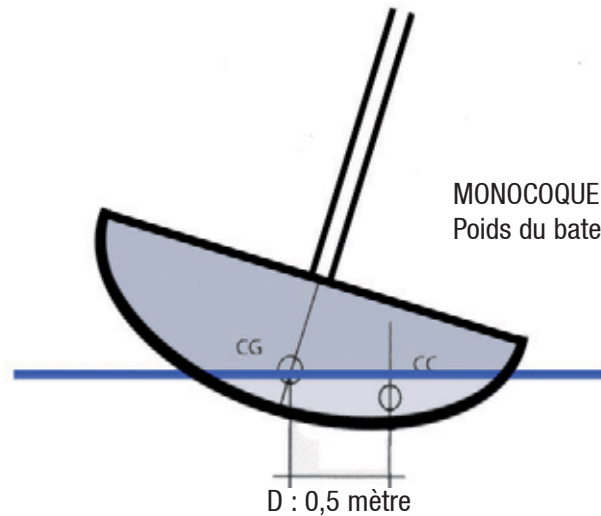
VOILURE

- 3.1 NAVIGATION A LA VOILE**
- 3.2 GREEMENT DORMANT**
- 3.3 GREEMENT COURANT**
- 3.4 VOILES**
- ANNEXE**

MOMENT DE REDRESSEMENT



CATAMARAN
Poids du bateau : 10 tonnes



MONOCOQUE
Poids du bateau : 10 tonnes

Illustration de la différence du moment de redressement entre monocoque et catamaran de 10 mètres.

d : distance entre centre de carène et centre de gravité.

RM_{max} : poids du bateau $\times d$
(RM_{max} : moment de redressement maximum)

RM_{max} monocoque : 10 tonnes \times 0,5 mètre
: **5 tonnes.mètres**

RM_{max} catamaran : 10 tonnes \times 3 mètres
: **30 tonnes.mètres**

GREEMENT
VOILURE

30



■ 3.1 Navigation à la voile

• MISE EN GARDE

Un catamaran offre une résistance à la gîte environ 6 fois supérieure à celle d'un monocoque. En terme d'architecture navale, on parle de moment de redressement (multiplication du poids du bateau par la distance transversale entre le centre de gravité et le centre de flottaison (ou carène).

Voir illustration page ci-contre.

Cette réalité a de réelles conséquences dans la façon de naviguer et de régler les voiles d'un catamaran.

Le fait que le bateau ne gîte pas peut masquer un surtoilage, qui peut être très dangereux pour l'équipage et le bateau. Il est donc impératif de surveiller en permanence la vitesse du vent vrai, et de régler la surface de voile en fonction de celle-ci en priorité.

Les réglages que nous indiquons ci-dessous sont valables par mer calme. Par mer formée, on prendra soin de réduire 10% plus tôt en terme de vitesse du vent vrai. Et d'une manière générale, il est impératif de chercher en permanence à soulager le bateau plutôt qu'à le contraindre.

On cherchera toujours à ce que l'angle d'attaque des voiles soit face au vent apparent, et que la voile ne soit pas sur-bordée, pour que les filets d'air en arrière de la voile soient laminaires, c'est-à-dire qu'ils sortent sans perturbation à l'arrière de la voile.

Le non suivi des préconisations ci-dessous peut être dangereux pour le bateau et l'équipage, et, en cas d'accident, n'engagerait pas la responsabilité du constructeur.

- REGLAGE AU PRES (entre 75 et 50° du vent vrai)

Force du vent donnée en vent apparent

- **De 0 à 16 nœuds** : toute la toile ; chariot de GV 30 cm au dessus de l'axe du navire, GV bordée avec une chute légèrement ouverte (bôme dans l'axe).

Le génois est réglé pour venir lécher la barre de flèche, le chariot de génois est placé pour que l'angle de l'écoute de génois soit dans le prolongement d'une droite passant par le point d'écoute et le guindant, à 40% de sa hauteur.

- **De 16 à 20 nœuds** : toute la toile ; le chariot de GV remonte à 60 cm au dessus de l'axe du navire, GV bordée avec une chute un peu plus ouverte (bôme toujours dans l'axe : il faut donc choquer de l'écoute). Le chariot de génois reste au même endroit mais on règle l'écoute pour que la chute soit à 10 cm de la barre de flèche.

- **De 20 à 26 nœuds** : 1 ris, tout le génois ; le chariot de GV revient à 30 cm au dessus de l'axe du navire.

Le chariot de génois reste au même endroit mais on choque un peu l'écoute pour que la chute soit à 20 cm de la barre de flèche.

- **De 26 à 30 nœuds** : 1 ris, 75% du génois ; le chariot de GV remonte à 60 cm au dessus de l'axe du navire.

Le chariot de génois reste au même endroit ou avance légèrement mais on règle pour que la chute fasse une hélice où la partie haute laisse échapper l'air dans les surventes.

- **De 30 à 36 nœuds** : 2 ris, trinquette ; le chariot de GV revient à 30 cm au dessus de l'axe du navire, la bôme est choquée pour filer 50 cm sous le vent.

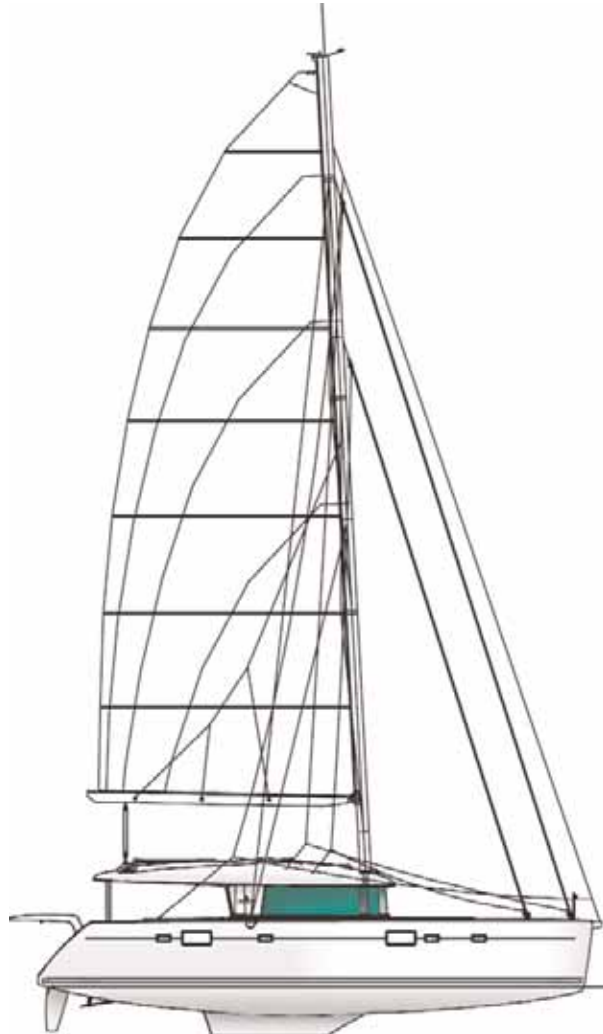
3

GREEMENT
VOILURE

31



VOILURE



GREEMENT
VOILURE

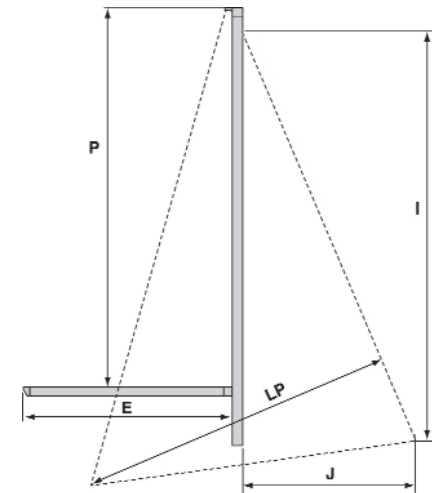
32



■ Voilure

Surface de voile au près	207 m ² / 2227 sq.ft ²
Grand-voile lattée	125 m ² / 1345 sq.ft ²
Grand-voile à corne	128 m ² / 1377 sq.ft ²
Génois enrouleur	82 m ² / 882 sq.ft ²
Spinnaker (option).....	245 m ² / 2636 sq.ft ²
Gennaker (option)	155 m ² / 1668 sq.ft ²
Trinquette sur enrouleur (option)	45 m ² / 484 sq.ft ²

I	22,80 m / 74'10"
J	6,37 m / 20'11"
P	22,338 m / 73'3"
E	7,859 m / 25'9"



- **De 36 à 45 nœuds** : 3 ris, réduction de la trinquette. Le chariot de GV se met à l'axe et la bôme est filée à 1 mètre sous le vent.

- **De 45 à 55 nœuds** : 3 ris seuls (ou voile de cape, ou à la cape), chariot à l'axe, GV débordée de 1 mètre.
Le bateau serait plus à l'aise en fuite par ce temps.

- **Plus de 55 nœuds** : à la cape, ancre flottante, ou préférablement en fuite.

- REGLAGE AU PORTANT (entre 75 et 130° du vent vrai)

- **De 0 à 23 nœuds** : toute la toile ; le chariot se positionne de 1 mètre de l'axe au bout du rail selon l'angle du vent, l'écoute est choquée pour que la bôme soit débordée de 50 cm par rapport au chariot dans le petit temps puis jusqu'à 2 mètres lorsque le vent forçit.

Dans tous les cas, on évitera que plus d'une latte rague contre le galhauban, dans les allures les plus abattues.

Le génois est choqué pour que son angle d'attaque moyen soit face au vent apparent.

- **De 23 à 28 nœuds** : 1 ris, tout le génois. Les réglages sont identiques.

- **De 28 à 33 nœuds** : 2 ris, trinquette. Les réglages restent identiques.

- **De 33 à 38 nœuds** : 2 ris, réduction de la trinquette. Les réglages restent identiques.

- **De 38 à 45 nœuds** : 3 ris (ou GV affalée et un peu plus de trinquette), réduction de la trinquette. Les réglages restent identiques.

- **De 45 à 55 nœuds** : GV affalée, réduction de la trinquette, assez bordée pour ne pas battre.

- **Plus 55 nœuds** : en fuite, selon la mer, on cerclera des amarres d'une jupe à l'autre pour freiner le bateau.

AVERTISSEMENT

En cas de présence d'antenne radar sur le mât, surveiller le génois lors des virements de bord ou empannages afin d'éviter tout risque de dégradation.

- GRAND-VOILE A CORNE

AVERTISSEMENT

La puissance d'une grand-voile à corne est supérieure à celle d'une grand-voile classique. Réduire la voilure plus tôt en fonction des conditions de vent.

3

GREEMENT
VOILURE

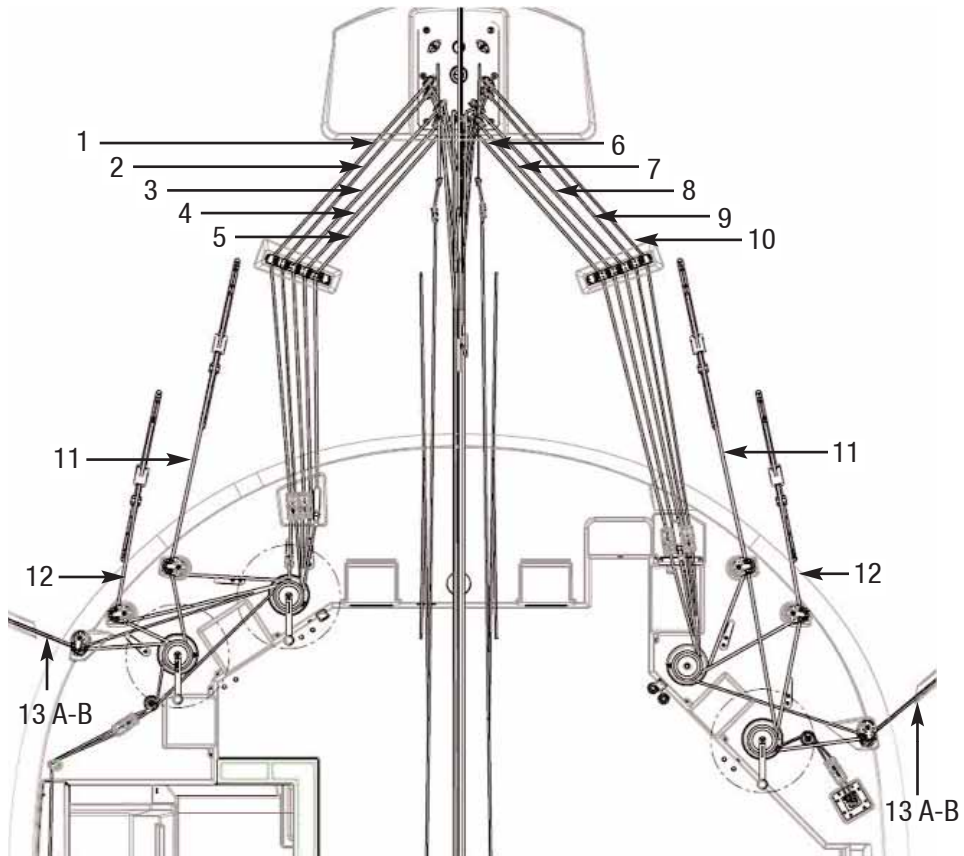
33



GREEMENT COURANT

GREEMENT
VOILURE

34



- 1 - Balancine de grand-voile.
- 2 - Cunningham de ris 3.
- 3 - Drisse de spi / gennaker (option).
- 4 - Bosse de ris 3.
- 5 - Ecoute de grand-voile.
- 6 - Bosse de ris 1.
- 7 - Bosse de ris 2.
- 8 - Drisse de grand-voile.
- 9 - Cunningham de ris 1.
- 10 - Cunningham de ris 2.
- 11 - Ecoute de trinquette.
- 12 - Ecoute de génois.
- 13A-B - Ecoute spi / gennaker + bras spi.

■ 3.2 Gréement dormant

Le LAGOON 560 est équipé d'un mât à barres de flèches poussantes, qui a été réglé par le chantier et par le fabricant du mât lors du premier mâtage.

Les câbles donnent un peu d'allongement lors des premières sorties. Il conviendra alors de faire inspecter et régler le mât par un professionnel.

Avant de prendre la mer, il est indispensable de s'assurer du bon état du gréement dormant : inspecter le vit de mulet, les ridoirs, et vérifier l'état des haubans.

RECOMMANDATION

Toute intervention sur le gréement dormant relève de la compétence d'un professionnel.

Pour hisser un équipier en tête de mât, utiliser la drisse d'homme. Assurer l'équipier au moyen d'un nœud de chaise sur l'anneau de la chaise de mât (ne pas utiliser de mousqueton ou de manille).

AVERTISSEMENT

La drisse d'homme -seule drisse habilitée à cet usage- est prévue uniquement pour hisser un équipier en tête de mât.

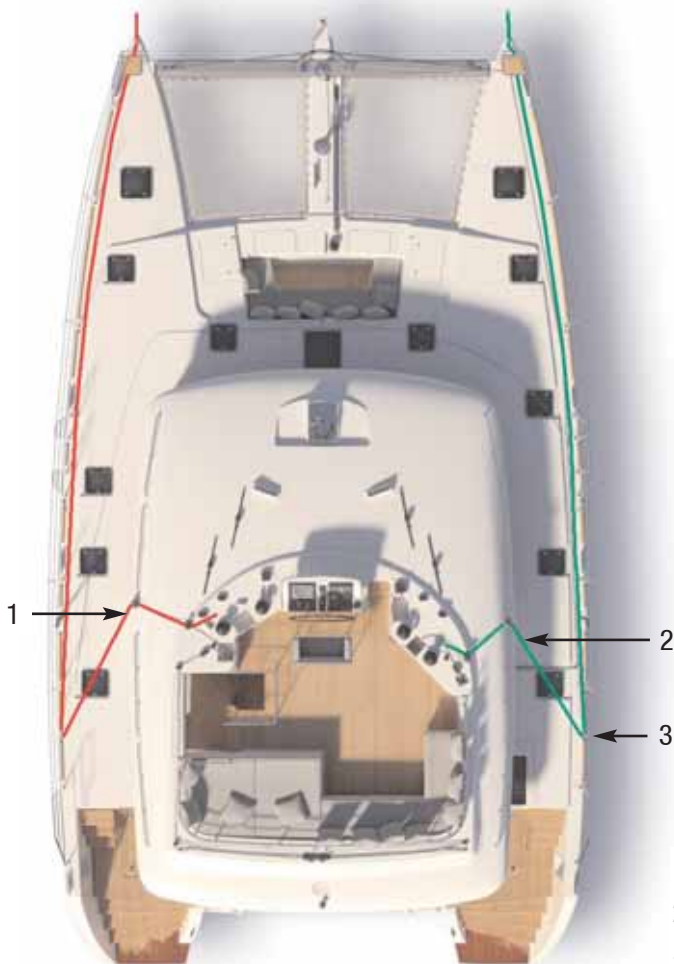
Désignation des bouts	longueur (m)	diamètre (mm)
Drisse de génois	22	12
Ecoute de génois	20 x 2	16
Bosse d'enrouleur de génois	23	12
Drisse de trinquette sur étarqueur	16,5	10
Ecoute de trinquette	12 x 2	14
Enrouleur de trinquette	20	12
Drisse de GV mouflée	60 + 23	14 + 12
Balancine de GV	55	14
Ecoute de GV	40	14
Réglage chariot GV Td	20	12
Réglage chariot GV Bd	14	12
Ris 1	22	14+10
Ris 2	29	14+10
Ris 3	39	14+10
Cunningham de ris 1	11	12
Cunningham de ris 2	15	12
Cunningham de ris 3	19	12
Bras de spi	33 x 2	12
Ecoute de spi / gennaker	42 x 2	14
Drisse de spi / gennaker	50 + 45	14 + 12
Drisse d'homme	60	10



GREEMENT COURANT SPI - GENNAKER

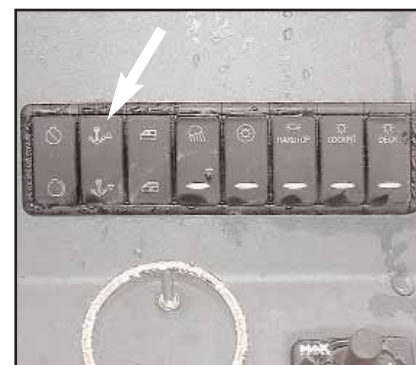
GREEMENT
VOILURE

36



- 1 - Bras de spi.
- 2 - Ecoute de gennaker / spi.
- 3 - Poulie de gennaker / spi.

INTERRUPTEUR DE WINCH DU POSTE DE BARRE



■ 3.3 Gréement courant

Les écoutes de grand-voile, de génois et de trinquette, la balancine, les prises de ris, les drisses de grand-voile et de spi, les va-et-vient de chariot d'écoute de grand-voile reviennent au poste de manoeuvre.

- WINCHS D'ECOUTE ET DE MANOEUVRE MANUELS OU ELECTRIQUES (OPTION)
Les disjoncteurs de winchs électriques sont situés dans le local technique de plage avant.
Par sécurité, l'ensemble des winchs électriques peut être mis hors tension par un interrupteur présent au poste de barre (mise hors tension également du guindeau).

RECOMMANDATION

Effectuer au moins 3 tours sur le winch.
Les winchs électriques génèrent une force extrêmement puissante et leur utilisation doit se faire avec beaucoup de précautions. Ne jamais forcer lorsqu'on constate un point de blocage.
Lors de leur utilisation, tenir les mains éloignées.
Refermer les capots des interrupteurs après utilisation.

AVERTISSEMENT

Se référer à la notice constructeur pour le démontage et le remontage des winchs.
Un mauvais remontage peut entraîner des accidents (exemple : retour de manivelle).

■ 3.4 Voiles

• GRAND-VOILE CLASSIQUE

Pour envoyer la grand-voile classique :

- Mettre le bateau bout au vent moteur embrayé.
- S'assurer que l'écoute de grand-voile est choquée et que les ris sont libres.
- Ouvrir le bloqueur.
- Hisser en prenant garde à ce que les lattes ne se coincent pas dans les lazy-jacks.
- Assurer la drisse à l'aide du bloqueur.
- Régler la grand-voile suivant les conditions de vent et de mer.

Pour affaler la grand-voile classique :

- Remonter dans le lit du vent.
- Reprendre la balancine.
- Choquer la drisse, affaler puis ferler la grand-voile.
- Reprendre l'écoute.

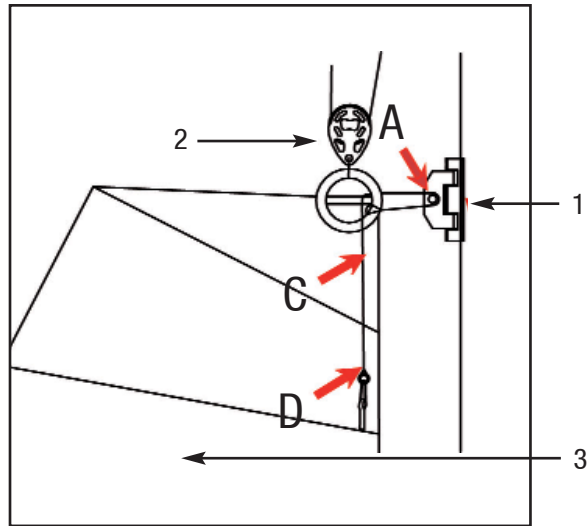
PRISE DE RIS

Une bosse sur la chute et sur l'amure sont présentes sur chaque ris.
- Rapprocher la grand-voile du lit du vent, à la barre ou avec le chariot.

- Choquer l'écoute de grand-voile.
- Reprendre la balancine.
- Choquer la drisse.
- Reprendre la bosse d'amure de ris concerné jusqu'au point le plus bas possible, puis fermer le bloqueur.
- Exécuter la même manoeuvre pour la bosse de chute du ris concerné.
- Etarquer la grand-voile, puis fermer le bloqueur.
- Choquer la balancine.



GRAND-VOILE A CORNE



- 1 - Chariot de tête.
- 2 - Poulie de drisse (à fixer sur l'anneau de tête).
- 3 - Grand-voile à corne.

FIXATION DE LA GRAND-VOILE A CORNE



GREEMENT
VOILURE

38



RELACHE D'UN RIS

- Rapprocher la grand-voile du lit du vent, à la barre ou avec le chariot.
- Choquer l'écoute de grand-voile.
- Reprendre la balancine.
- Choquer les bossés de ris d'amure et de chute.
- Hisser la grand-voile, puis fermer le bloqueur.
- Choquer la balancine.

• GRAND-VOILE A CORNE

La drisse de grand-voile à corne se frappe sur l'oeillet de la voile et non sur le chariot de tête.

La mise en bonne forme de la corne se fera automatiquement une fois la voile hissée.

MONTAGE DU SYSTEME DE CORNE DE GRAND-VOILE

Voir illustration page ci-contre.

- Démonter l'axe du chariot de tête (repère A).
- Réaliser le palan deux brins suivant l'illustration page ci-contre.
- Remonter l'axe (repère A) du chariot de tête en y ajoutant le réa.

La longueur du cordage de tête est pré réglée en voilerie à la bonne dimension pour une voile neuve.

Le lashing (repère D) permet de compenser l'allongement possible du cordage lié au vieillissement.

Nota : ce système est breveté par la voilerie INCIDENCES.

AVERTISSEMENT

La puissance d'une grand-voile à corne est supérieure à celle d'une grand-voile classique. Réduire la voilure plus tôt en fonction des conditions de vent.

• GENOIS ET TRINQUETTE INSTALLATION DU GENOIS

Attention au sens d'enroulement du tambour : la protection anti-UV du génois doit être à l'extérieur.

La drisse de génois possède une extension avec laquelle elle est reliées par une surliure.

- Hisser le génois jusqu'à faire sortir la surliure des deux drisses au niveau du rail d'étauquage.
- Enrouler le génois.

La drisse peut alors être choquée.

- Séparer la drisse de son extension.
- Fixer l'une et l'autre à chaque extrémité du chariot d'étauquage.
- Verrouiller le bloqueur.
- Etauquer modérément la drisse jusqu'à ce que le chariot vienne automatiquement se bloquer un ou deux crans plus bas.

L'étauquage définitif du génois se fera une fois le génois déroulé, à l'aide d'un bout d'étauquage plus conséquent que l'extension de drisse.

Lorsque le génois reste enroulé si le bateau n'est pas utilisé, choquer la drisse de génois d'un cran sur le rail afin de soulager les efforts de la drisse sur son réa en tête de mât.

3

GREEMENT
VOILURE

39



GENOIS

GREEMENT
VOILURE

40



**CHARIOT D'ETARQUAGE
DE GENOIS**



**BLOQUEUR DU CHARIOT
EN POSITION OUVERTE**



**SURLIURE ENTRE LA
DRISSE ET SON EXTENSION**



La surliure doit supporter la tension
nécessaire à hisser la voile.

UTILISATION DU GENOIS ET DE LA TRINQUETTE

- Choquer progressivement la bosse d'enrouleur du génois ou de la trinquette en tirant sur une écoute.
- Tirer sur la bosse pour rouler le génois ou la trinquette.

Il est recommandé de dérouler ou d'enrouler les voiles d'avant lors d'allures au portant.

Ne jamais forcer en cas de point dur dans l'enroulage ou le déroulage des voiles d'avant. Vérifier qu'une drisse n'est pas prise dans l'enrouleur ou que la voile n'est pas trop étarquée.

AVERTISSEMENT

Lors de la réduction de la grand-voile à 2 ris, remplacer impérativement le génois par la trinquette.

AFFALAGE DU GENOIS

Le génois doit impérativement être enroulé.

- Fixer l'extension de la drisse de génois dans le crochet inférieur du chariot d'étarquage puis la passer dans la poulie de pied de mât disponible avec retour direct sur un winch au poste de barre.
 - Etarquer la drisse (environ cinq centimètres) afin de faire descendre le chariot.
 - Libérer le bloqueur du chariot en lui faisant effectuer un quart de tour.
 - Choquer la drisse au winch.
- L'ensemble est libéré de toute tension.
- Dégager la drisse et son extension du chariot d'étarquage et les relier entre elles avec une surliure solide (pour ne faire qu'une seule drisse).
 - Remettre la drisse sous tension modérée avec le winch.
 - Dérouler le génois pour affaler.

• GENNAKER

Retirer les filières d'avant lors de l'utilisation du gennaker (risque d'endommagement).

Envoyer le gennaker avant l'appareillage, en profitant d'un moment sans vent.

- Fixer l'émerillon sur la têtère du gennaker.
- Fixer l'emmagasineur sur le point d'amure.
- Capeler l'emmagasineur sur le bout dehors à l'aide du mousqueton.
- Fixer la drisse sur l'émerillon de têtère.
- Hisser le gennaker.

Utiliser la bosse d'emmagasineur pour enrouler ou dérouler le gennaker.

Écoutes de gennaker :

- Fixer les écoutes sur le point d'écoute du gennaker.
- Faire passer les écoutes à l'extérieur de l'étai, des haubans et au-dessus des filières.
- Frapper les poulies de renvoi d'écoute sur les cadènes.
- Ramener les écoutes aux winchs d'écoutes de génois.

AVERTISSEMENT

Sous certaines allures, le gennaker peut cacher les feux de navigation avant.

AVERTISSEMENT

Dégréer le gennaker hors utilisation (risque de dégradation par les UV et de déroulement intempestif).



SECTION 4

ELECTRICITÉ

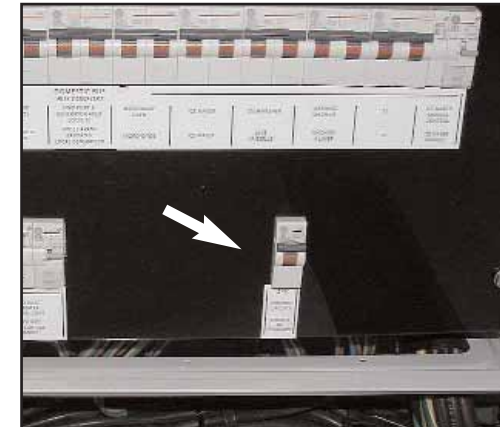
- 4.1 SYSTEME DE GESTION MULTIPLEX**
- 4.2 CIRCUIT 24 V**
- 4.3 CIRCUIT 12 V**
- 4.4 CONVERTISSEURS**
- 4.5 CIRCUIT 110 V - 220 V**
- ANNEXES**

ECRAN TACTILE - TABLEAU - CHARGEURS - DISJONCTEUR - COUPE-CIRCUIT

ECRAN TACTILE



DISJONCTEUR CIRCUIT 24 V

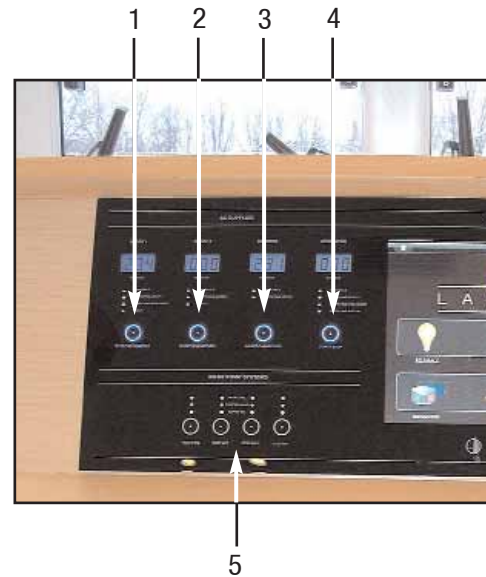


ELECTRICITE

44



CHARGEURS DE BATTERIE 220 V / 24 V



COUPE-CIRCUIT GENERAL DU BORD (24 V) + ECRAN CONTROLE DE CHARGE



- 1 - Alimentation 110 V - 220 V par prise de quai n°1 (bord).
- 2 - Alimentation 110 V - 220 V par prise de quai n°2 (climatisation).
- 3 - Alimentation 110 V - 220 V par convertisseur.
- 4 - Alimentation 110 V - 220 V par générateur.
- 5 - Contrôle de mise sous tension des pompes de cale + mise en fonction manuelle.

■ 4.1 Système de gestion multiplex

Le bateau est équipé d'un système de gestion multiplex pour les circuits 12 V, 24 V et 220 V du bord.

Le système est piloté à partir d'un écran tactile sur pupitre présent dans le carré.

Le principe du système permet de centraliser l'accès aux différents éléments électriques du bord.

Les équipements sont alimentés et contrôlés depuis l'écran tactile.

FONCTIONNEMENT

- Mettre sous tension le circuit 24 V de bord par le coupe-circuit général présent sur le côté du meuble de table à cartes.

Nota : suivant un paramétrage effectué par le Chantier, certains éléments sont alors automatiquement mis sous tension via l'écran tactile.

ECRAN TACTILE

- Effleurer l'écran du doigt pour sortir du mode veille.
- Intervenir sur l'équipement électrique souhaité directement par l'écran tactile.

Eteindre l'écran par l'interrupteur rouge présent à sa droite avant de mettre le coupe-circuit général sur OFF.

EN CAS DE PROBLEME DE FONCTIONNEMENT

En cas de problème de fonctionnement de l'écran tactile, chaque équipement est répertorié dans le bateau et accessible directement par son propre module.

Voir en annexe la procédure à adopter.

■ 4.2 Circuit 24 V

• BATTERIES

Le parc à batteries alimentant le bord en 24 V est situé dans le local technique de plage avant.

La mise sous tension générale du circuit 24 V s'effectue en actionnant le coupe-circuit manuel (position ON) présent sur le côté de la table à cartes. La vérification de la charge du parc batterie s'effectue par l'écran de contrôle situé à côté du coupe-circuit général 24 V.

Vérifier la mise sous tension du circuit 24 V à son disjoncteur dans le local technique de plage avant.

• RECHARGE DES BATTERIES

La recharge du parc batterie se fait par un alternateur attelé (110 Ah / 24 V) par moteur ou par deux chargeurs de batterie (220 V / 24 V - 100 Ah).

CHARGEURS DE BATTERIE (OPTION)

Les chargeurs de batterie sont situés dans le local technique de plage avant. Les chargeurs 110 V - 220 V / 24 V rechargent les batteries du bord.

FONCTIONNEMENT

La source d'alimentation 110 V - 220 V (quai, générateur) est sélectionnée automatiquement en fonction de sa mise sous tension. Une possibilité de gestion manuelle reste malgré tout possible. Se référer aux explications données page 51, chapitre ELECTRICITE. Vérifier la mise sous tension des chargeurs aux disjoncteurs du Bus Puissance dans le local technique de plage avant.

Nota : les chargeurs de batterie peuvent rester en fonction même lorsque le bateau est mis hors tension en 24 V.



RECAPITULATIF ELEMENTS 12 V ET 24 V

CHARGE ET CONVERSION ELECTRIQUE

Chargeur 220 V ou 110 V / 24 V - 100 Ah
 Chargeur 220 V / 12 V (3 sorties) - 35 Ah
 Alternateur attelé 24 V - 110 Ah
 Convertisseur électronique 24 V / 12 V
 Convertisseur autoradio 24 V / 12 V

Recharge du parc de batteries de service 24 V (voir récapitulatif 110 V / 220 V)
 Avec l'option générateur pour la recharge de la batterie 12 V générateur et des 2 batteries moteur 12 V
 Recharge du parc de batteries de service en 24 V
 Avec l'électronique
 Avec l'option autoradio

BATTERIES / CONSOMMATEURS

Courant continu 24 V

	Tension	Mise en route	Protection
Batteries de service	24 V (420 Ah en standard, 840 Ah en option)		
<i>Recharge batteries de service par un alternateur attelé (24 V) par moteur + chargeurs 220 V / 24 V - 100 Ah (option)</i>			
Electronique de navigation	24 V	Ecran tactile	Eplex
Groupe d'eau	24 V	Ecran tactile	Eplex
Eclairage	24 V	Ecran tactile	Coffret élec Td/Bd
Feu de navigation	24 V	Ecran tactile	Eplex
Réfrigérateur cockpit	24 V	Ecran tactile	Eplex
Réfrigérateur option	24 V	Ecran tactile	Eplex
Pompe de lavage de pont	24 V	Ecran tactile	Eplex
Pompe relevage eaux grises	24 V	24 V Bord	Coffret élec Td/Bd
WC électriques	24 V	24 V Bord	Coffret élec Td/Bd
Winchs	24 V	24 V Bord	Local électrique
Guindeau (en direct sur les batteries)	24 V	24 V Bord	Local électrique
Bossoirs / Tenderlift	24 V : pompe hydraulique	24 V Bord	Local électrique
Propulseur d'étrave	24 V	24 V Bord	Local électrique

Courant continu 12 V

Batteries de démarrage moteur (12 V - 50 Ah) x 2
Recharge batterie moteur par alternateur moteur + chargeur 220 V / 12 V
 Batterie de démarrage générateur (12 V - 50 Ah) x 1
Recharge batterie générateur par alternateur générateur + chargeur 220 V / 12 V

Commande de moteur électronique 12 V connecté sur batterie de démarrage moteur

Caméras	}	12 V Alimenté par un convertisseur 24 V / 12 V propre à chaque autoradio
Hub (terminal réseau)		
VHF		
Autoradio		

ELECTRICITE

46



- **CONTROLE DES CONSOMMATEURS 24 V**

ECRAN TACTILE

L'écran tactile situé à la table à cartes permet l'accès à :

- L'ensemble des équipements électriques (éclairages du bord, feux de navigation...).
- La mise sous tension de l'électronique.
- La consommation (ampères) et la tension (volts) des batteries.
- L'ensemble des équipements de plomberie (pompes, groupes d'eau, froid...).
- La jauge des réservoirs eau douce et carburant.
- La climatisation.
- La Hifi, vidéo.

Lors de la mise en fonction des équipements, une diode s'allume en continu auprès de leur symbole sur l'écran.

En cas de problème, la diode clignote.

Il convient alors de mettre hors fonction l'équipement (OFF), puis de le remettre en fonction (ON) sur l'écran.

Si le problème persiste, l'équipement lui-même est en cause.

L'identification du module gérant l'équipement en cause est réalisable par l'intermédiaire de la page Eplex, par l'écran tactile.

Voir en Annexe la procédure de dépannage.

TABLEAUX DES POMPES DE CALE

Le tableau de gestion des pompes de cale électriques est situé à gauche de l'écran tactile.

Appuyer de façon prolongée sur le symbole de chaque pompe permet d'intervenir sur la mise en tension / hors tension des pompes, leur déclenchement automatique, et leur mise en marche forcée.

Les pompes de cale sont par défaut en position déclenchement automatique avec alarme même le circuit du bord hors tension.

- **PROTECTION DES CONSOMMATEURS 24 V**

Des coffrets de disjoncteurs pour les équipements fonctionnant en 24 V sont présents dans la coque tribord (accès dans placard à droite de la descente) et la coque bâbord (accès dans placard à droite de la descente dans cabine arrière).

■ 4.3 Circuit 12 V

- **BATTERIES**

Les batteries 12 V alimentant les deux moteurs et le générateur se trouvent respectivement dans chaque cale moteur et dans le local technique de plage avant.

Elles possèdent chacune leur coupe-circuit présent à leur côté.

Pour des raisons de sécurité, un système de couplage des batteries moteur (coupe-circuit situé dans compartiment moteur bâbord) permet le démarrage du moteur dont la batterie est défectueuse.

- **RECHARGE DES BATTERIES**

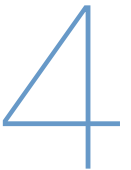
La recharge des batteries se fait par les alternateurs moteurs ou par un chargeur de batterie.

CHARGEUR DE BATTERIE

Le chargeur de batterie 110 V - 220 V / 12 V - 35 Ah situé dans le local technique de plage avant recharge les batteries moteur et générateur.

FONCTIONNEMENT

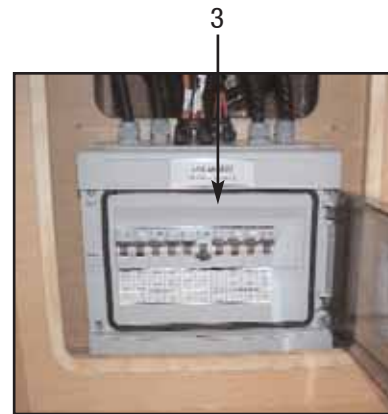
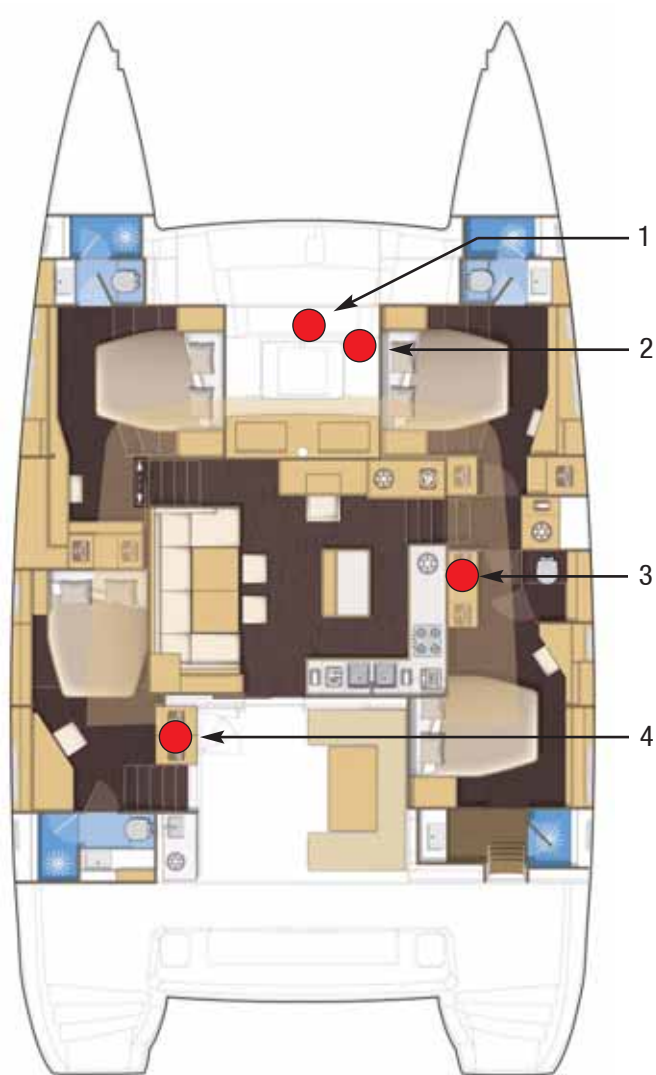
La source d'alimentation 110 V - 220 V (quai, générateur) est sélectionnée automatiquement en fonction de sa mise sous tension.



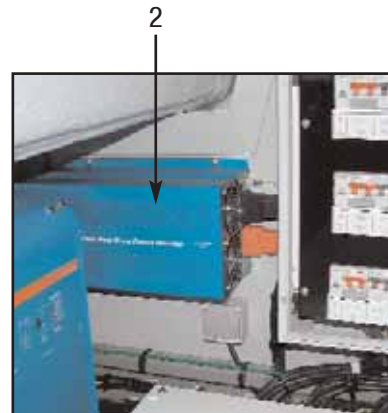
DISJONCTEURS 24 V - CONVERTISSEURS

ELECTRICITE

48



1 - Convertisseurs optionnels 24 V. 3 - Coffret de disjoncteurs 24 V tribord.
2 - Convertisseur standard 24 V. 4 - Coffret de disjoncteurs 24 V bâbord.



Une possibilité de gestion manuelle reste malgré tout possible.
Se référer aux explications données page 51, chapitre ELECTRICITE.
Vérifier la mise sous tension du chargeur aux disjoncteurs du Bus Puissance dans le local technique de plage avant.

Par défaut, le chargeur de batterie se met automatiquement en marche avec la prise de quai n°1 branchée ou le générateur en fonction.

• CONTROLE DES CONSOMMATEURS 12 V

Le contrôle des consommateurs 12 V se fait à l'écran tactile présent à la table à cartes par l'intermédiaire de la page Hifi - Vidéo.

Ces consommateurs (caméra, VHF, autoradio...) fonctionnent en 12 V via un convertisseur 24 V / 12 V.

■ 4.4 Convertisseurs

Le bateau est équipé en standard d'un convertisseur 24 V / 220 V - 2000 Va pour l'électroménager de la cuisine.

En option il peut être équipé d'un pack de deux convertisseurs 24 V / 220 V - 5000 Va.

Les convertisseurs sont situés dans le local technique.

Ils alimentent le bus Confort.

FONCTIONNEMENT

Vérifier leur mise sous tension aux disjoncteurs du Bus Convertisseur dans le local technique de plage avant.

Leur mise en service s'effectue automatiquement dès la mise sous tension générale 24 V du bord.

■ 4.5 Circuit 110 V - 220 V

• PRISES DE QUAÏ

Une prise de quai est située dans la jupe arrière bâbord de cockpit.

Elle alimente le circuit 110 V - 220 V et les chargeurs de batterie.

Une seconde prise de quai dédiée à la climatisation est installée à proximité si le bateau est équipé de l'option climatisation.

Avant de brancher ou débrancher le câble d'alimentation bateau / quai, couper le dispositif de sectionnement raccordé à l'alimentation à quai.

Brancher le câble d'alimentation bateau / quai dans le navire avant de le brancher à la prise de quai. Débrancher le câble d'alimentation bateau / quai d'abord côté quai.

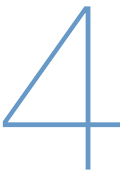
Fermer la protection de la prise d'alimentation à quai quand la prise n'est pas utilisée.

Les prises de quai sont protégées par des disjoncteurs situés dans la cale moteur bâbord.

DANGER

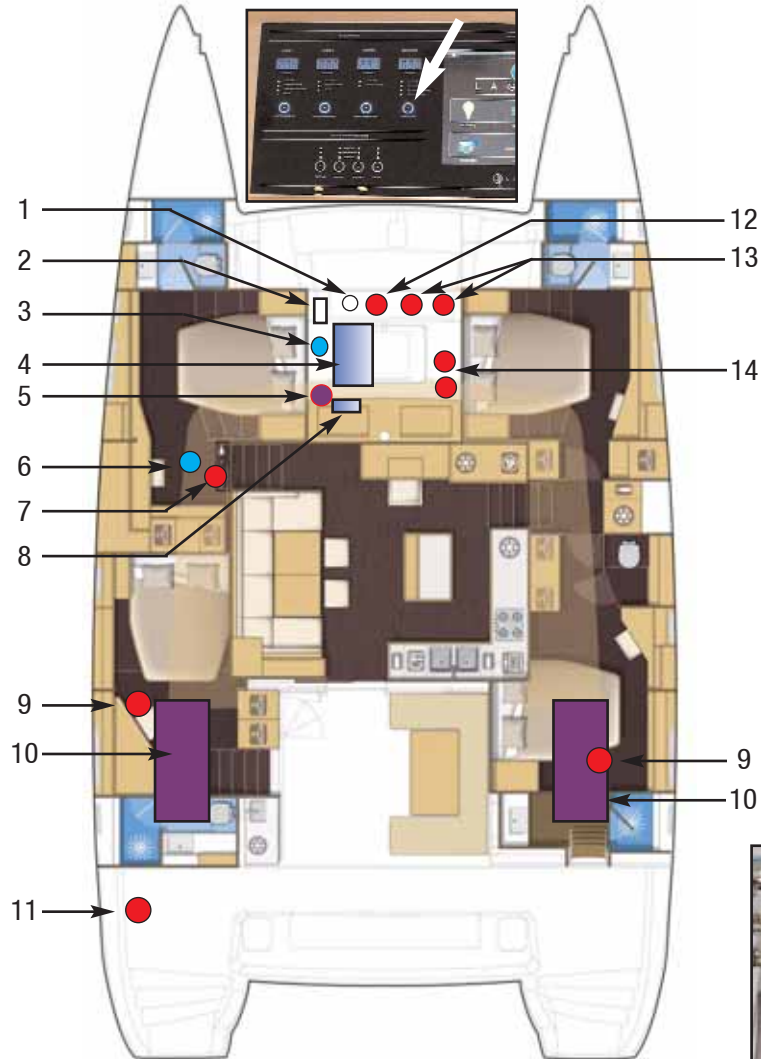
Ne jamais laisser l'extrémité du câble d'alimentation bateau / quai pendre dans l'eau : il peut en résulter un champ électrique susceptible de blesser ou de tuer des nageurs situés à proximité.

	220 V
PRISE DE QUAÏ N°1 CONFORT	50A
PRISE DE QUAÏ N°2 CLIMATISATION	50A

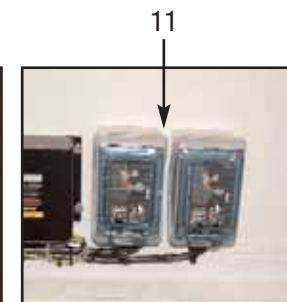
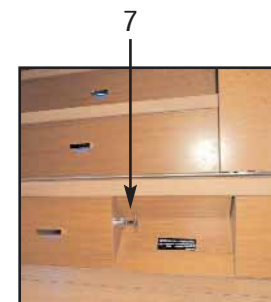
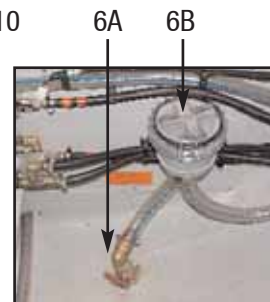


GENERATEUR - PRISES DE QUAÏ - CHARGEURS - CONVERTISSEURS

DEMARRAGE DU GENERATEUR



- 1 - Extracteur d'air du local technique.
- 2 - Batterie de démarrage du générateur.
- 3 - Vanne d'évacuation du séparateur.
- 4 - Générateur.
- 5 - Filtre à carburant du générateur.
- 6A - Vanne de prise eau de mer générateur.
- 6B - Filtre à eau de mer générateur.
- 7 - Tirette de sélection de réservoir / générateur.
- 8 - Séparateur eau / gaz.
- 9 - Tirette d'arrêt du carburant / générateur.
- 10 - Réservoir de carburant.
- 11 - Disjoncteurs des prises de quai + prises de quai.
- 12 - Chargeur de batterie 220 V / 12 V.
- 13 - Convertisseurs 24 V / 220 V.
- 14 - Chargeurs de batterie 220 V / 24 V.



ELECTRICITE

50



- **GENERATEUR**

Le générateur est situé dans le local technique de plage avant. Il sert à réalimenter les batteries par l'intermédiaire du chargeur et à la fourniture de 110 V - 220 V pour le bord.

Le générateur est alimenté par le réservoir de carburant tribord ou bâbord.

Pour passer d'un réservoir à l'autre, utiliser la tirette située sous la descente dans la cabine avant bâbord (tirette repoussée : réservoir bâbord sélectionné).

FONCTIONNEMENT

La mise en service du générateur se fait soit sur le générateur soit par le tableau de contrôle à gauche de l'écran tactile en appuyant de façon prolongée sur son symbole.

S'assurer de l'ouverture de l'alimentation en carburant (par la tirette située au bas du meuble dans la cabine arrière de coque bâbord ou sous le côté droit du lit dans la cabine arrière de coque tribord).

S'assurer de l'ouverture de sa vanne de refroidissement par eau de mer (accès sous le plancher de la cabine avant bâbord au pied de la descente).

Pour l'utilisation et l'entretien du générateur, se référer à sa notice.

- **SOURCES D'ALIMENTATION DES EQUIPEMENTS FONCTIONNANT EN 110 V - 220 V**

GESTION AUTOMATIQUE

La source d'alimentation 110 V - 220 V est automatiquement sélectionnée suivant la source connectée.

PRISE DE QUAI :

Les équipements fonctionnant sur le Bus Puissance et sur le Bus Confort sont alimentés automatiquement par la prise de quai lorsqu'elle est branchée.

GENERATEUR :

Les équipements fonctionnant sur le Bus Puissance, sur le Bus Confort et sur le Bus Climatisation sont alimentés automatiquement par le générateur lorsqu'il est en fonction. L'alimentation par le générateur est prioritaire en cas de connexion multiple de sources d'alimentation.

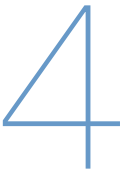
CONVERTISSEUR :

Lorsque la prise de quai est débranchée et que le générateur n'est pas en fonction, les équipements fonctionnant sur le Bus Confort sont alimentés automatiquement par le convertisseur.

GESTION MANUELLE

Il est possible de gérer manuellement la source d'alimentation 110 V - 220 V.

Mettre en fonction la source d'alimentation souhaitée en appuyant sur les symboles des sources d'alimentation présents sur le tableau de contrôle à gauche de l'écran tactile.



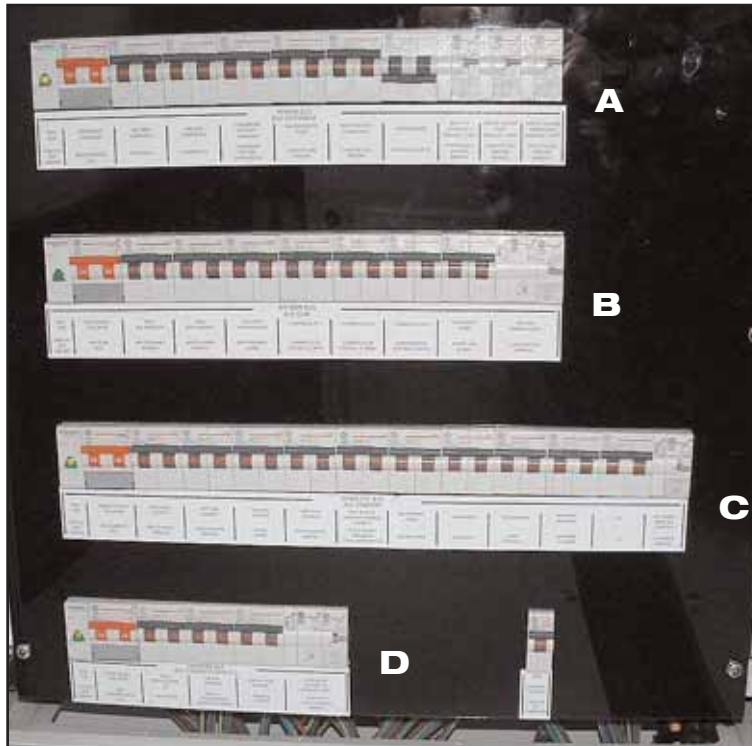
ELECTRICITE

51

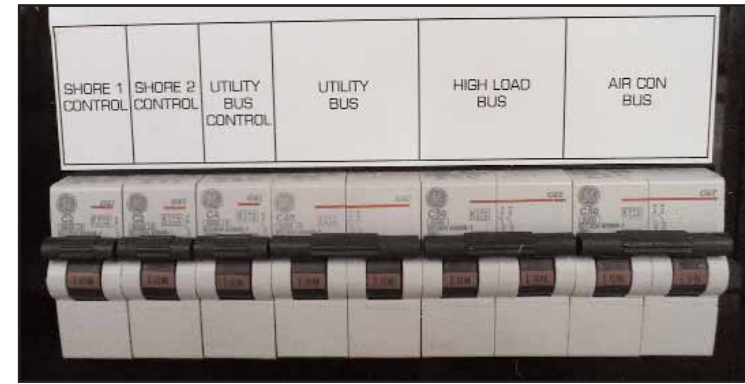


PROTECTIONS 110 V - 220 V

DISJONCTEURS 110 V - 220 V (LOCAL TECHNIQUE)



DISJONCTEURS DU BOITIER DE PROTECTION 110 V - 220 V (SOUS TABLE A CARTE)



ELECTRICITE

52



- A** - Disjoncteurs du Bus Puissance.
- B** - Disjoncteurs du Bus Climatisation.
- C** - Disjoncteurs du Bus Confort.
- D** - Disjoncteurs du Bus Convertisseur.

BOITIER DE PROTECTION DES BUS 110 V - 220 V

En cas de problème de l'écran de contrôle situé sur le pupitre au-dessus de la table à cartes, il est possible de sélectionner manuellement la source d'alimentation 110 V - 220 V par l'intermédiaire du boîtier de protection présent sous la table à cartes.

Tableau de contrôle en service :

Les disjoncteurs du boîtier de protection sont sur ON.

Tableau de contrôle hors service :

- Mettre sur ON pour un passage automatique d'une source à l'autre.
- Mettre sur OFF le disjoncteur "shore control 1" afin de sélectionner la prise de quai n°1 (Puissance - High Load) comme source d'alimentation.
- Mettre sur OFF le disjoncteur "shore control 2" afin de sélectionner la prise de quai n°2 (Clim - Air Con) comme source d'alimentation.
- Mettre sur OFF le disjoncteur "Utility bus control" afin de sélectionner le convertisseur comme source d'alimentation.

Les 3 autres disjoncteurs présents sur le boîtier de protection sont :

- Le disjoncteur du BUS Confort - Utility.
- Le disjoncteur du BUS Puissance - High Load.
- Le disjoncteur du BUS Clim - Air Con.

- UTILISATION DES APPAREILS EN 110 V - 220 V

MISE SOUS TENSION DES APPAREILS

Pour pouvoir se servir des appareils fonctionnant en 110 V - 220 V (machine à laver, dessalinisateur, etc.), il convient de :

- Mettre la source 110 V - 220 V sous tension (démarrer le générateur ou brancher la prise de quai n°1).

La source sera sélectionnée automatiquement pour alimenter le bord.

- Vérifier la mise sous tension de l'appareil à utiliser (machine à laver, dessalinisateur, etc.) aux disjoncteurs du Bus Puissance ou Confort dans le local technique de plage avant..

Une fois ces opérations effectuées, mettre en marche l'appareil à partir de ses propres commandes.

Pour le démarrage d'éléments en 110 V - 220 V, attendre 10 à 15 secondes entre chaque démarrage de nouvel élément (afin de laisser le temps au générateur de se stabiliser et de pouvoir délivrer la puissance nécessaire au démarrage).

ARRET DES APPAREILS FONCTIONNANT EN 110 V - 220 V

Pour arrêter les appareils fonctionnant en 110 V - 220 V (machine à laver, dessalinisateur, etc.), il convient de procéder de la façon suivante :

- Arrêter l'appareil à partir de ses propres commandes.

Pour l'arrêt d'éléments en 110 V - 220 V, attendre 10 à 15 secondes entre chaque arrêt de nouvel élément (afin de laisser le temps au générateur de se stabiliser).

- Mettre hors tension l'appareil utilisé (machine à laver, dessalinisateur, etc.) aux disjoncteurs du Bus Puissance ou Confort dans le local technique de plage avant..

- Arrêter le générateur ou débrancher la prise de quai.



RECAPITULATIF 1 - ELEMENTS 110 V / 220 V

GENERATEUR

Puissance générateur 7 kva ou 17,5 Kva

Le générateur donne 100% de sa puissance en 220 V - 50 Hz (Bus CLIMATISATION, CONFORT et PUISSANCE 220 V)
En version US, le générateur donne 25% de sa puissance en 110 V et 75% en 220 V

PRISE DE QUAI

Prise de quai PUISSANCE *Version Europe*
Prise de quai CLIMATISATION *Version Europe*

Une prise de quai simple 50 Ah connection dans la jupe arrière bâbord (220 V - 50 / 60 Hz)
Une prise de quai simple 50 Ah connection dans la jupe arrière bâbord (220 V - 50 / 60 Hz)

Prise de quai PUISSANCE *Version US*

Utilisation des deux phases 110 V pour fourniture 220 V à bord

DISTRIBUTION ELECTRIQUE

BUS CONFORT - UTILITY 220 V
BUS PUISSANCE - HIGH LOAD 220 V
BUS CLIMATISATION - AIR CON 220 V

Alimenté par le générateur, le quai ou le convertisseur
Alimenté par le générateur ou le quai
Alimenté par le générateur ou le quai

BUS CONFORT *Version US* 110 V

Alimenté par le générateur ou les convertisseurs

CHARGE ET CONVERSION ELECTRIQUE

Chargeur 220 V / 24 V - 100 Ah
Chargeur 220 V / 12 V (3 sorties)

En option : recharge du parc service par générateur ou quai
Vient automatiquement avec option générateur pour recharge batterie 12 V générateur et les deux batteries moteur 12 V

Convertisseur standard
Convertisseur option
Convertisseur option *Version US*

24 V / 220 V - 2000 W démarrage automatique
2 x 24 V / 220 V - 5000 Va
3 x 24 V / 110 V - 3000 Va

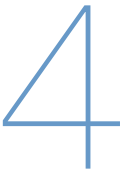
ELECTRICITE

54



RECAPITULATIF 2 - ELEMENTS 110 V / 220 V

CONSOMMATEURS	Tension de Fonctionnement	Bateau 220 V	Bateau 110 V
Réfrigérateur / congélateur	220 V	Convertisseur standard	-----
Piezzo plaque et four	220 V	Convertisseur standard	-----
Ipod Bose	220 V	Convertisseur standard	Bus CONFORT
Icemaker	220 V ou 110 V	Bus CONFORT	Bus CONFORT
Four à micro-ondes	220 V ou 110 V	Bus CONFORT	Bus CONFORT
TV	220 V	Bus CONFORT	Bus CONFORT
Lave-linge	220 V	Bus PUISSANCE	Bus CONFORT
Lave-vaisselle	220 V ou 110 V	Bus CONFORT	Bus CONFORT
Chauffe-eau	220 V	Bus PUISSANCE	Bus PUISSANCE en 220 V et moteur
Dessalinisateur	220 V	Bus CONFORT	Bus PUISSANCE
Compresseur de plongée	220 V	Bus PUISSANCE	Bus PUISSANCE
Climatisation	220 V	Bus CLIMATISATION	Bus CLIMATISATION en 220 V (double phase)

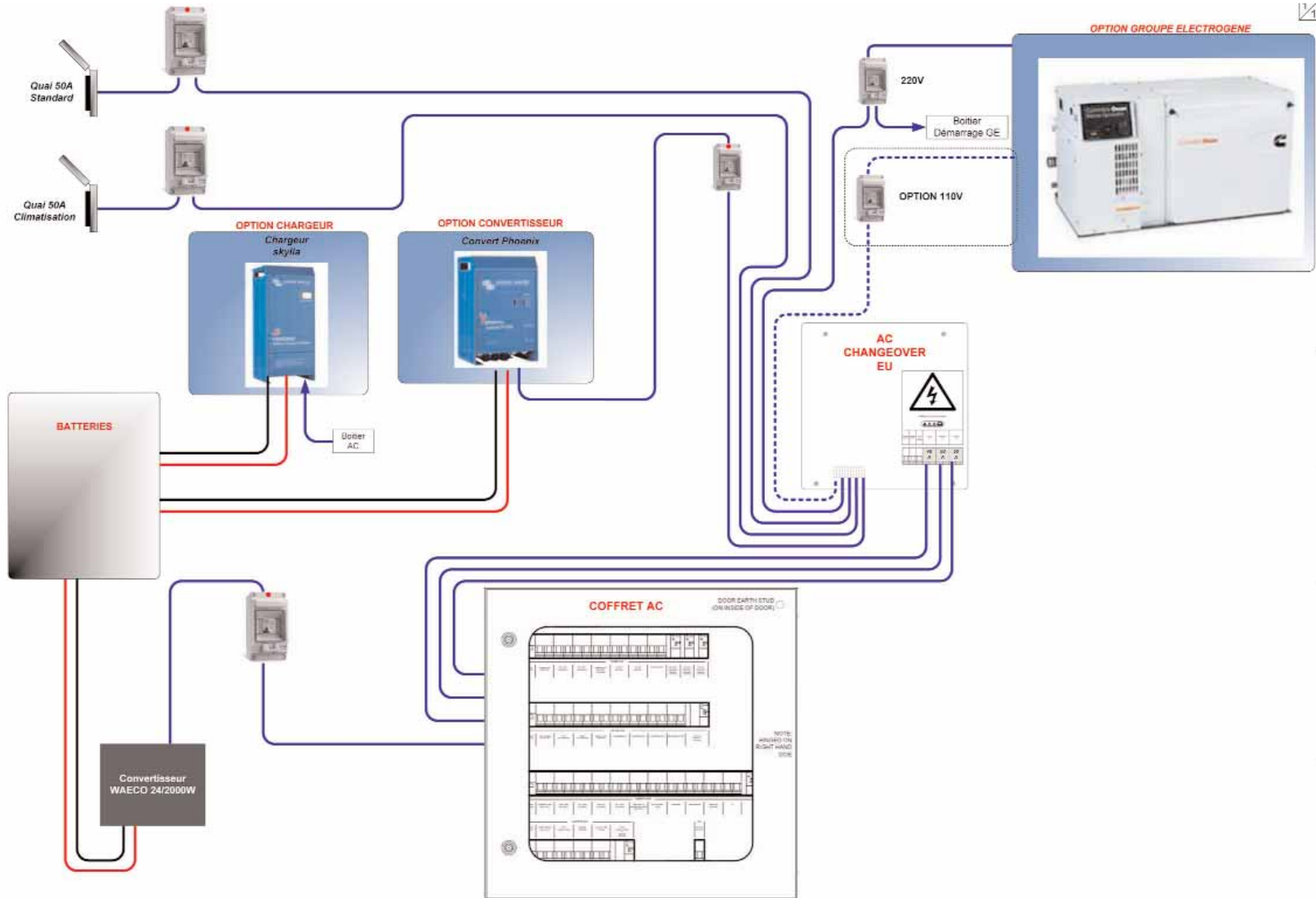


ELECTRICITE

55



SCHEMA DE PRINCIPE GENERAL 24 V

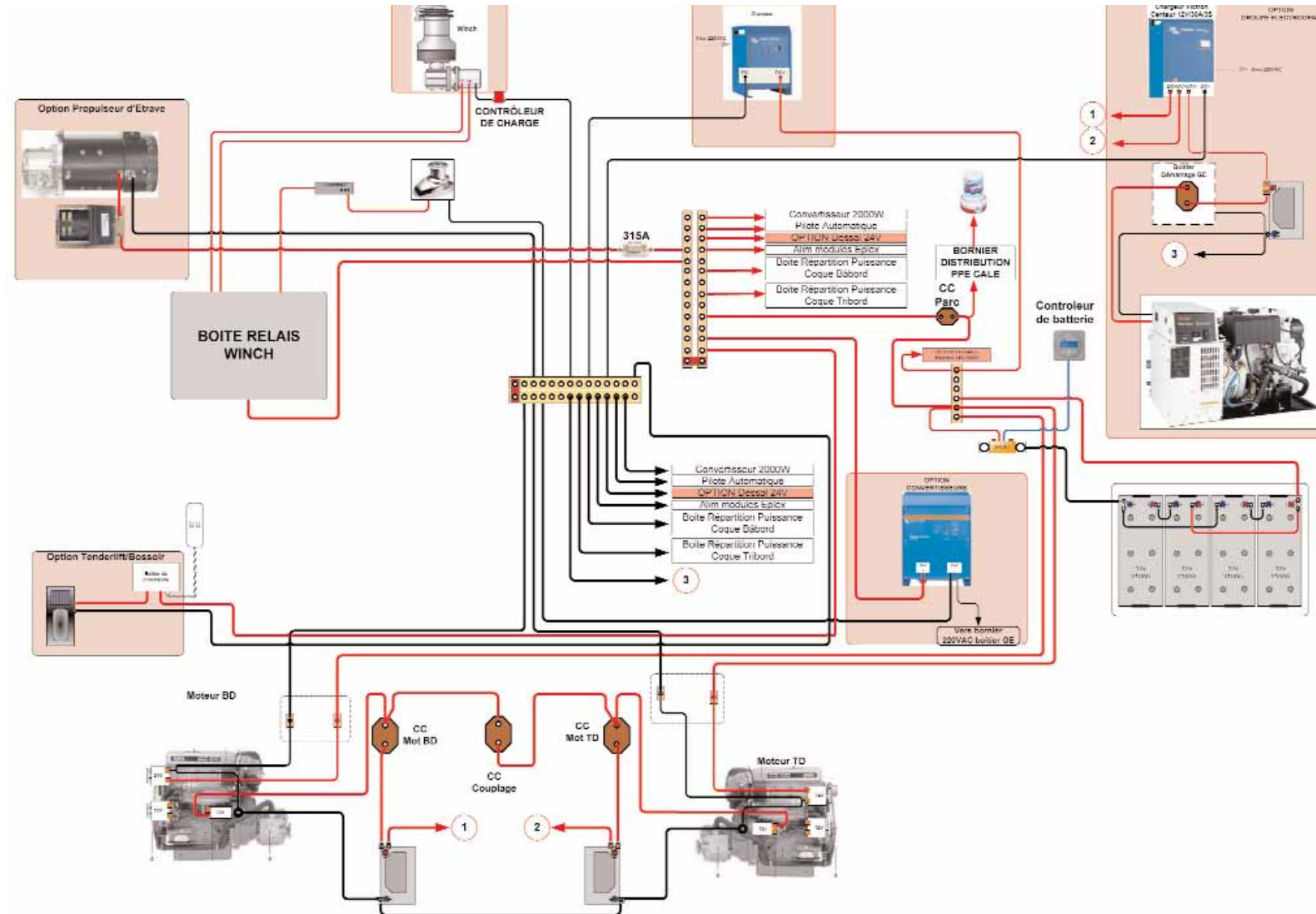


ELECTRICITE

56



SCHEMA DE PRINCIPE GENERAL 110 V - 220 V



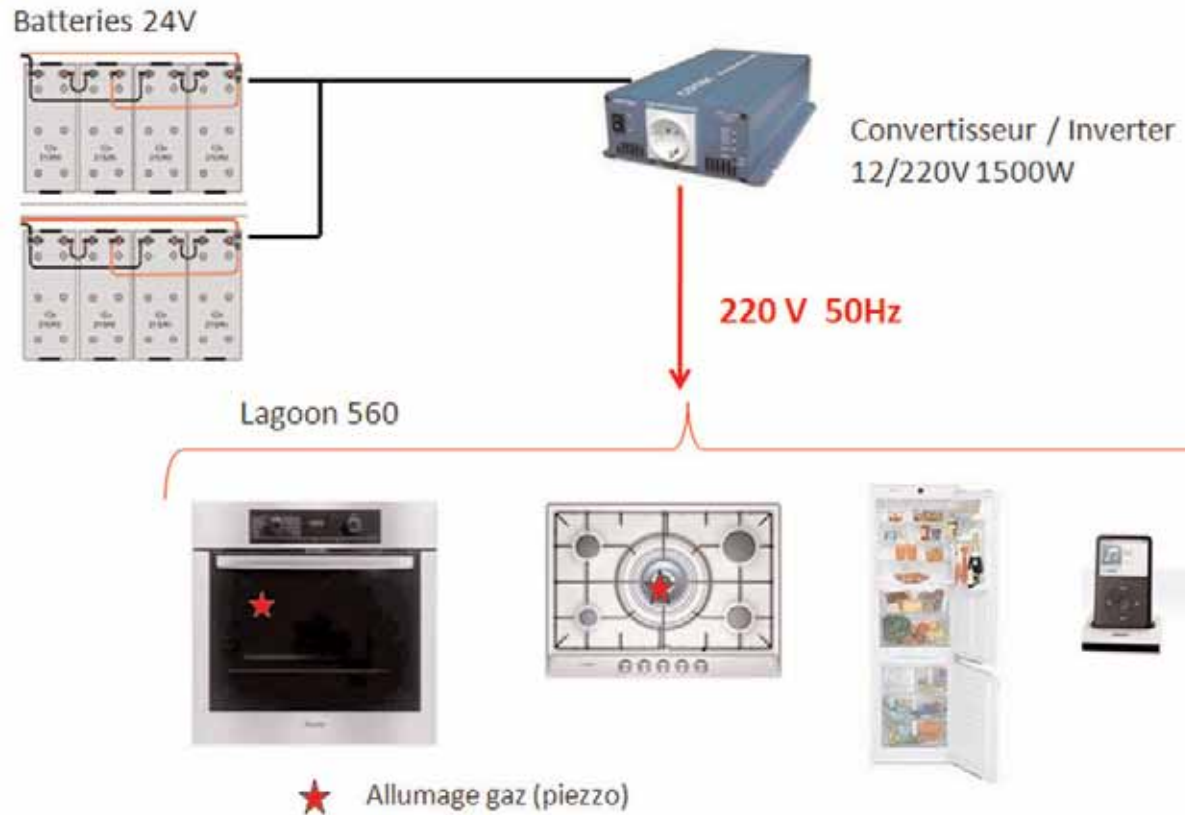
4

ELECTRICITE

57



EQUIPEMENT STANDARD 220 V

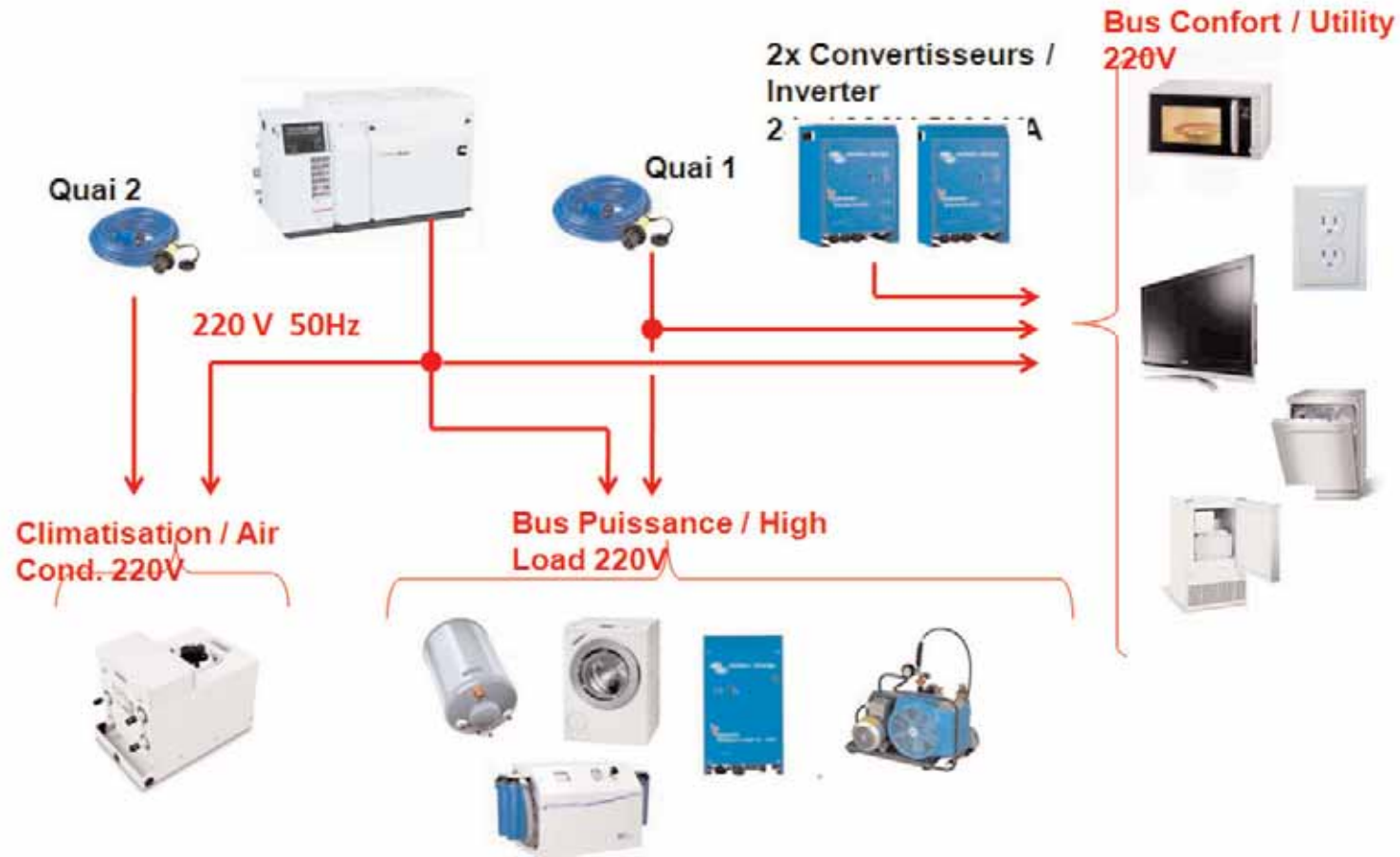


ELECTRICITE

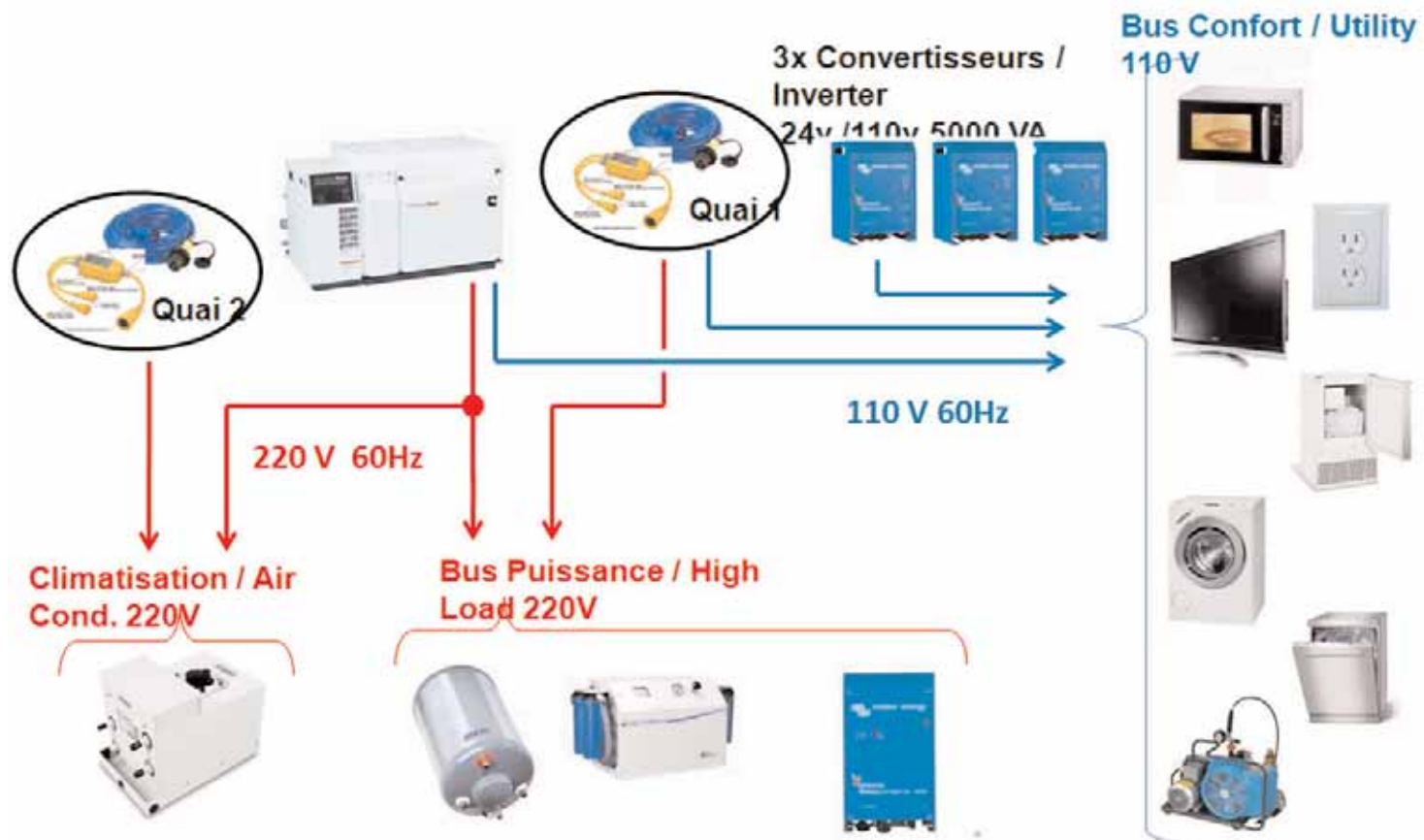
58



EQUIPEMENT 220 V OPTIONNEL



EQUIPEMENT 110 V OPTIONNEL



ELECTRICITE

60

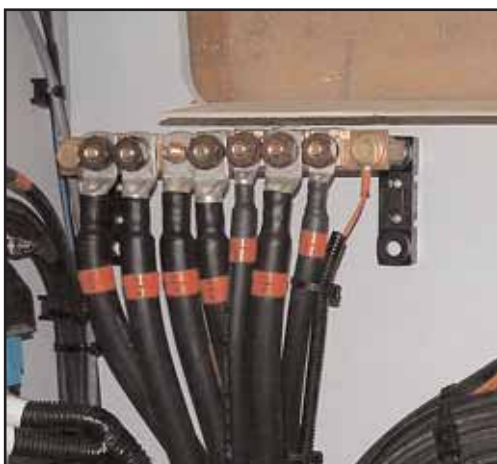


ANNEXE 1 : PROCEDURE DE DEPANNAGE

Les barres de puissance dans le local technique alimentent les différents équipements électriques du bateau. Ces équipements sont protégés par des fusibles.

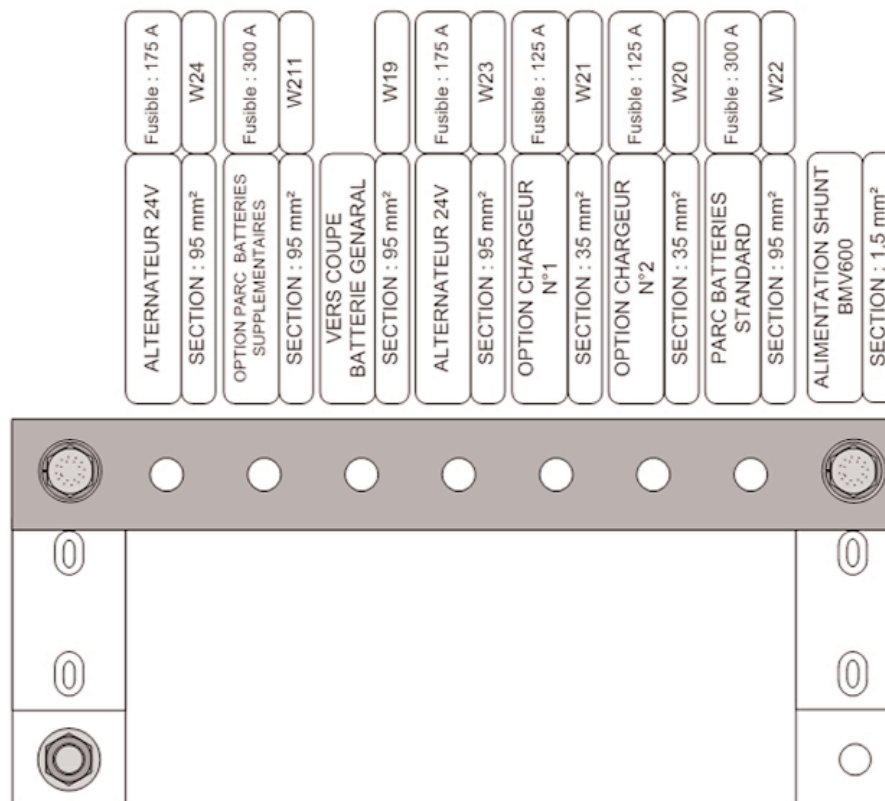
Les schémas représentés en annexe 1 et 2 indiquent la protection (exemple : 175 Ah) qui va de pair avec l'équipement, ainsi que sa dénomination (exemple : W24 / alternateur 24 V) que l'on retrouve sur le fil correspondant dans le bateau.

BARRE DE PUISSANCE BATTERIE



DANGER

Avant toute intervention sur une barre de puissance, mettre hors tension (OFF) le circuit 24 V du bord.



4

ELECTRICITE

61



ANNEXE 2-1 : PROTECTIONS BARRE DE PUISSANCE POSITIF

Les barres de puissance dans le local technique alimentent les différents équipements électriques du bateau.
Ces équipements sont protégés par des fusibles.

Les schémas représentés en annexe 1 et 2 indiquent la protection (exemple : 175 Ah) qui va de pair avec l'équipement, ainsi que sa dénomination (exemple : W24 / alternateur 24 V) que l'on retrouve sur le câble correspondant dans le bateau.

DANGER

Avant toute intervention sur une barre de puissance, mettre hors tension (OFF) le circuit 24 V du bord.

ELECTRICITE

62

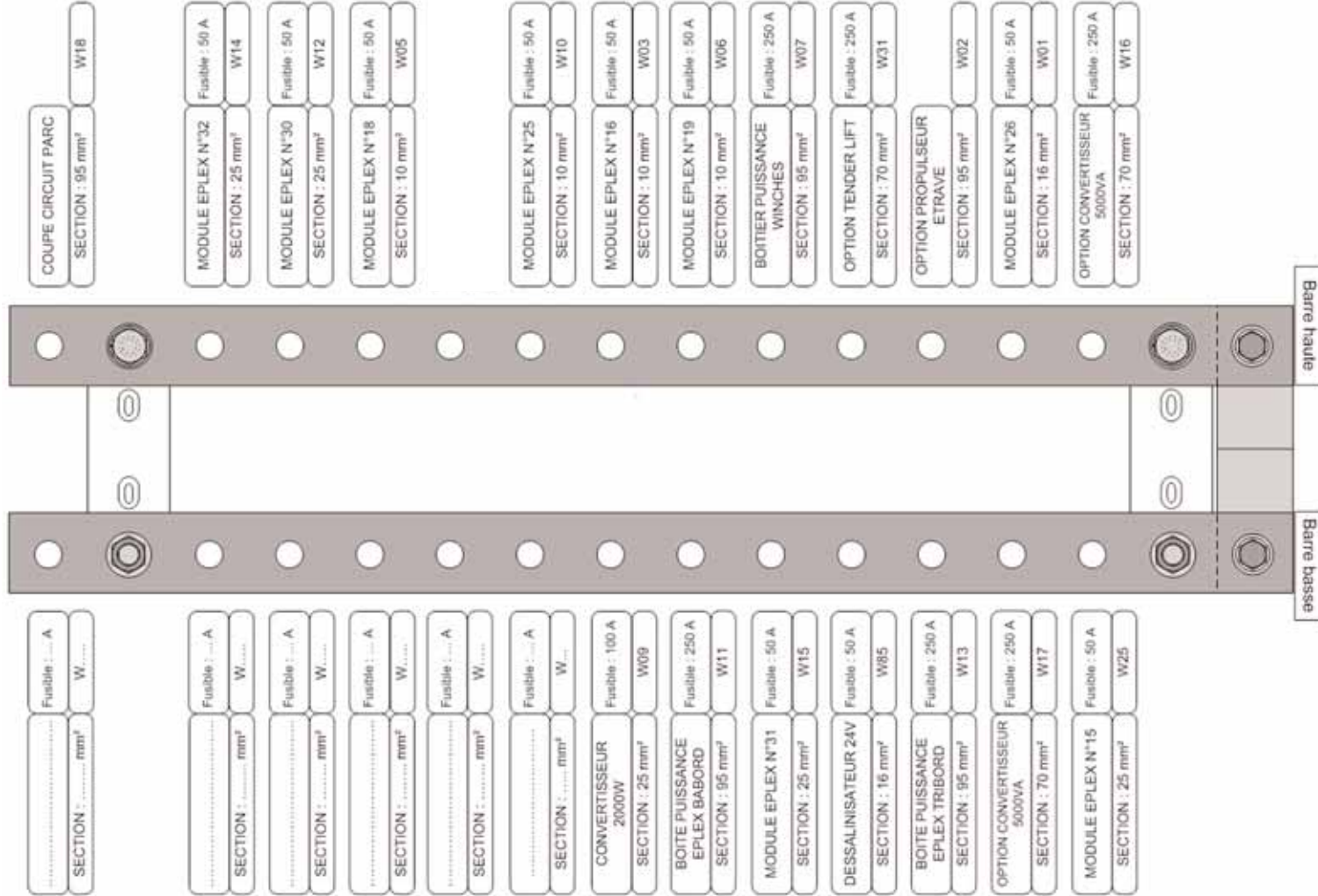


BARRE DE PUISSANCE POSITIF



VOIR IDENTIFICATION PAGE CI-CONTRE

ANNEXE 2-2 : PROTECTIONS BARRE DE PUISSANCE POSITIF



ELECTRICITE

63

4

ANNEXE 3 : IDENTIFICATION MODULES EPLEX / COQUE - PONT (EXEMPLES)

ELECTRICITE

64



1 - Compartiment moteur bâbord - module n°262.

2 - Compartiment moteur tribord - module n°368.

3 - Sous plancher devant lit cabine arrière - module n°406.

4 - Dans cabine arrière bâbord, fond de placard dessus coffret électrique - module n°280.

5 - Sous plafond cuisine - module n°316.

6 - Dans local technique - module n°334, 370, 352, 424.

7 - Dans cabine avant bâbord, sous plancher - module n°298.

8 - Sous table à cartes - module n°442.

ANNEXE 4 : PROCEDURE DE DEPANNAGE

IDENTIFICATION D'UN PROBLEME A PARTIR DE L'ECRAN TACTILE

Si un problème survient sur un équipement, consulter la page Eplex à l'écran tactile.

En suivant l'arborescence, l'identification en rouge du module concerné permettra de déterminer l'origine de la panne.

IDENTIFICATION D'UN PROBLEME A PARTIR DU MODULE CONCERNE

En cas d'impossibilité de se servir de l'écran tactile pour accéder aux différents éléments électriques du bord, il convient d'agir directement à partir du module concerné.

La localisation des modules est présentée dans l'annexe 5 pour la coque, et dans l'annexe 6 pour le roof.

L'identification des modules est présentée dans les annexes 7 et 8 (modules de sortie).

Les modules d'entrée permettent de déterminer si l'information de mise en route ou de contrôle est correctement envoyée aux modules de sortie associés.

Aucune commande manuelle ne leur est allouée.

L'intervention manuelle n'a lieu d'être que sur le module de sortie présenté en annexe 7 et 8.

- Identifier l'élément sur lequel intervenir par son numéro de sortie dans son module détaillé en annexe 7 ou 8.
- Localiser sur les plans présentés en annexe 5 ou 6 la position de ce module afin d'y accéder physiquement.
- Intervenir sur le module manuellement pour commander la mise sous tension ou hors tension de l'élément voulu.

INTERVENTION SUR MODULE

Les interrupteurs (repère 2) permettent de sélectionner puis d'agir sur les six éléments correspondants aux diodes (repère 1).

- Appuyer sur l'interrupteur correspondant à l'élément voulu pour le mettre sous tension (diode allumée).

Un nouvel appui sur l'interrupteur mettra hors tension l'élément.

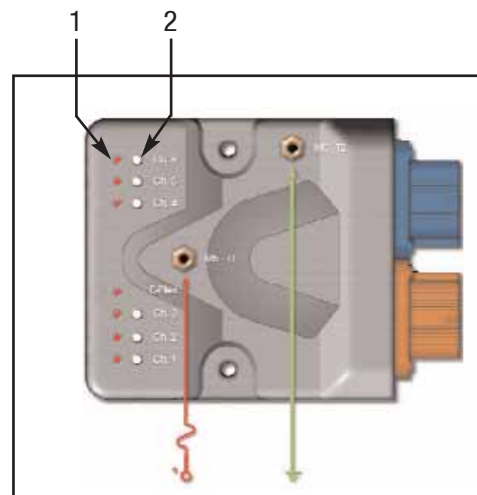
4

ELECTRICITE

65



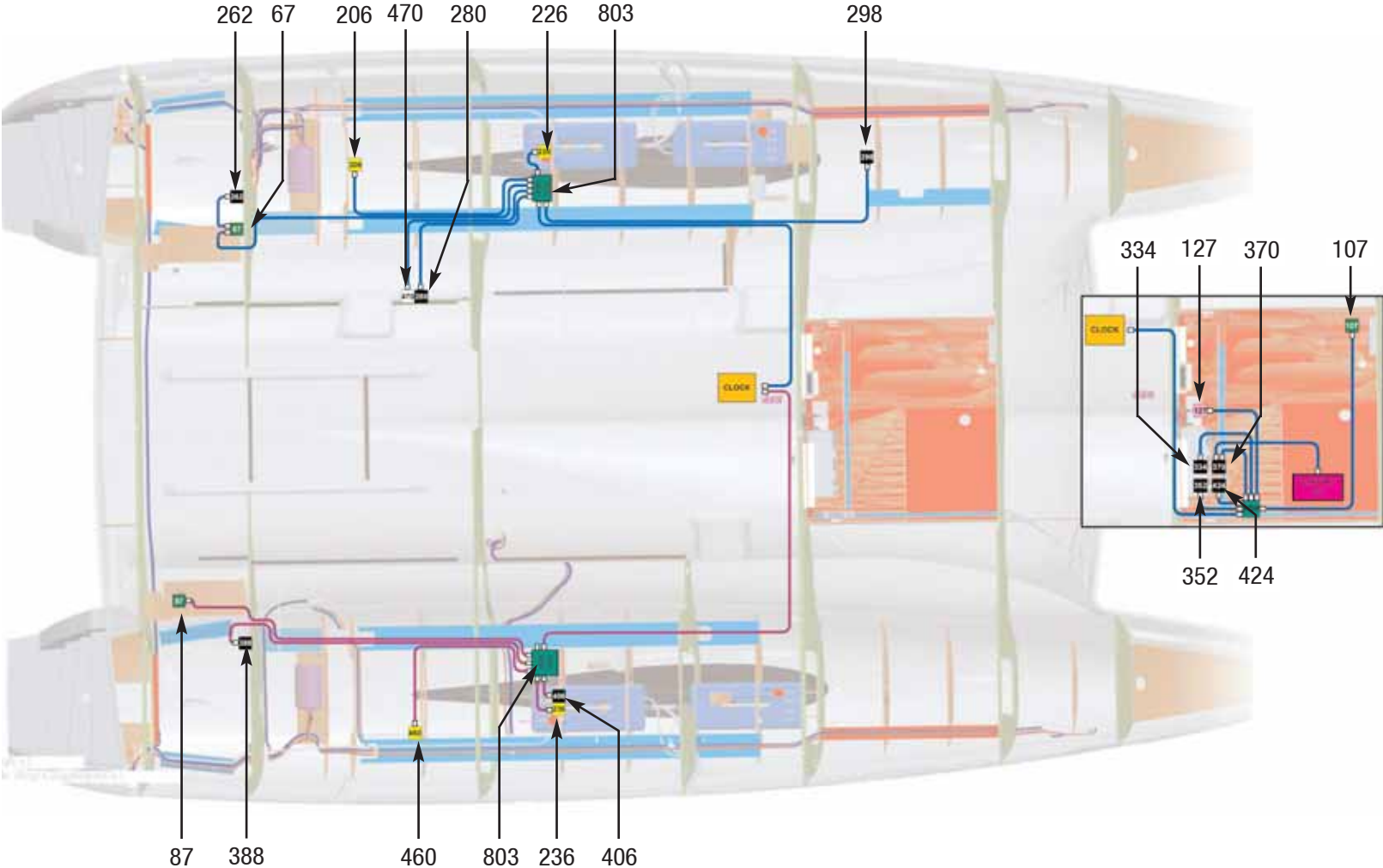
MODULE



- 1 - Diodes.
- 2 - Interrupteurs de sélection.

ANNEXE 5 : IMPLANTATION DES MODULES EPLEX DANS LA COQUE

N° DES MODULES EPLEX

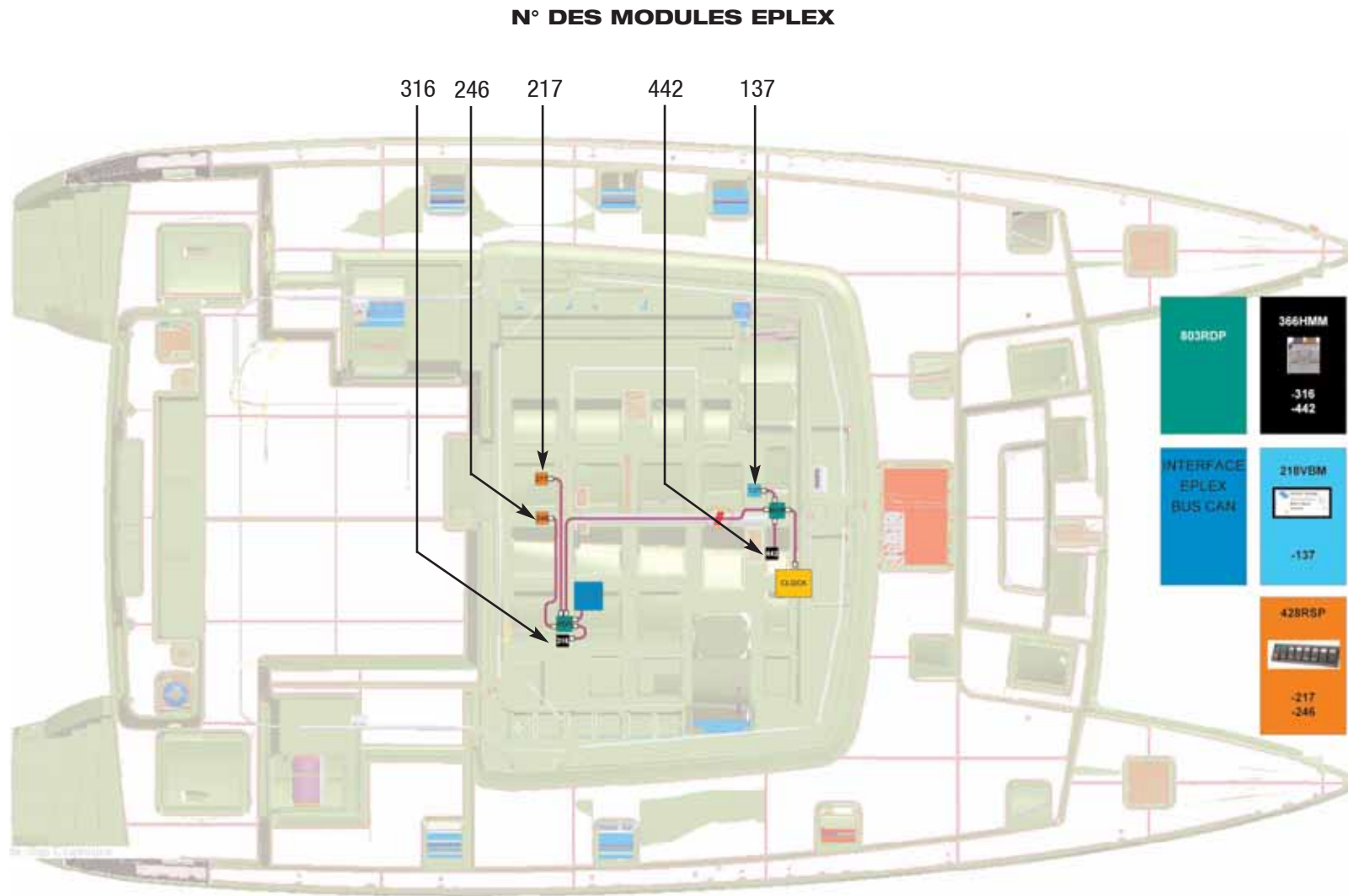


ELECTRICITE

66



ANNEXE 6 : IMPLANTATION DES MODULES EPLEX DANS LE ROOF



4

ELECTRICITE

67



ANNEXE 8 : IDENTIFICATION MODULES EPLEX / SORTIES

NEW MODULE 442

SORTIE 1	FROID CUISINE AVANT	5 A
SORTIE 2	FROID CUISINE ARRIERE	5 A
SORTIE 3	CORDON LUMINEUX BANQUETTE CARRE	1 A
SORTIE 4	ALARME SYSTEME EPLEX	1 A
SORTIE 5	PIED DE TABLE ELECTRIQUE	7 A
SORTIE 6	ASCENSEUR TV	10 A

NEW MODULE 217

E 1	FEU DE MOUILLAGE
E 2	FEU TRICOLORE
E 3	FEUX DE NAVIGATION
E 4	FEU DE HUNE

NEW MODULE 246

E 1	VERROUILLAGE GUINDEAU
E 2	GUINDEAU UP/DOWN
E 3	OUVERTURE/FERMETURE FLY
E 4	ECLAIRAGE DE BOME
E 5	SPOTS BARRES DE FLECHE
E 6	ECLAIRAGE DE BIMINI
E 7	ECLAIRAGE DE COURTOISIE EXTERIEUR
E 8	PROJECTEUR DE PONT

NEW MODULE 470

E 1	-
E 2	-
E 3	COMMANDE OUVERTURE FLY
E 4	COMMANDE FERMETURE FLY



ELECTRICITE

69



SECTION 5

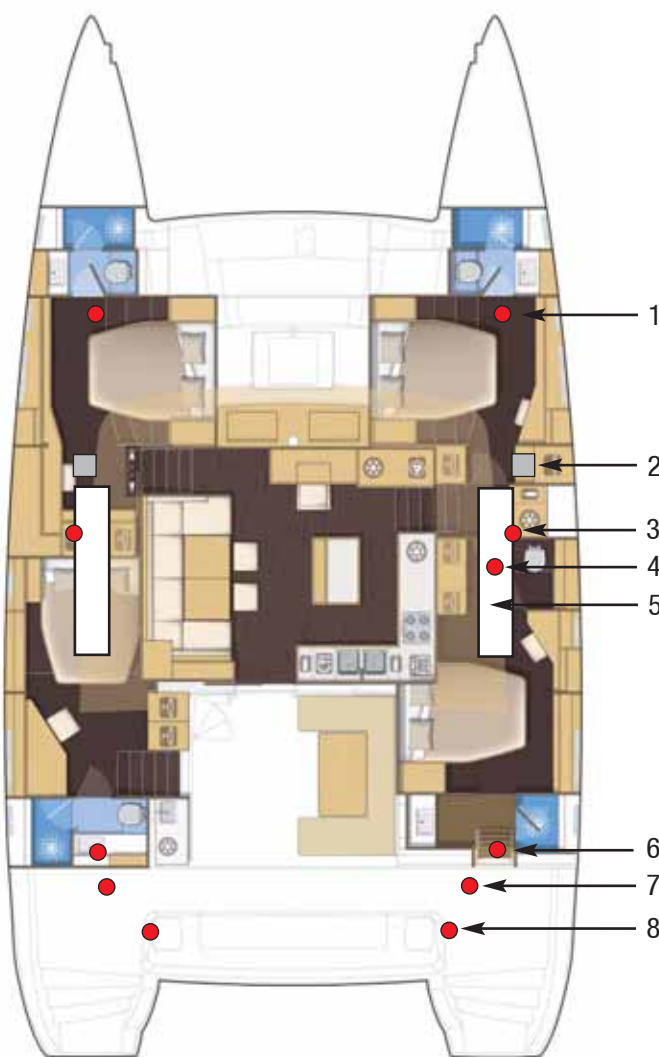
PLOMBERIE

- 5.1 ASSECHEMENT**
- 5.2 CIRCUIT D'EAUX GRISES**
- 5.3 EAU DOUCE**
- 5.4 UTILISATION DES WC MARINS**
- 5.5 RESERVOIRS À EAUX NOIRES**
- 5.6 DESSALINISATEUR (OPTION)**

ASSECHEMENT

PLOMBERIE

72



**PASSE COQUE
OUVERT**



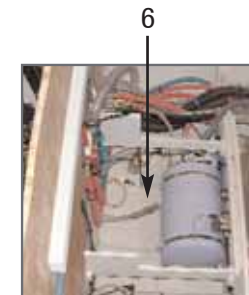
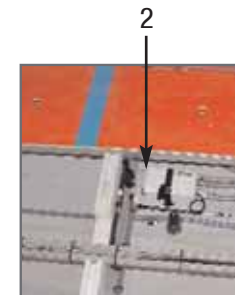
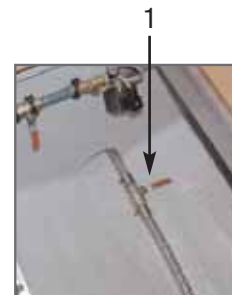
**PASSE COQUE
FERME**



- 1 - Vanne d'évacuation de compartiment avant.
- 2 - Boîte à eaux grises.
- 3 - Pompe de cale électrique / puisard.
- 4 - Déclencheurs automatiques de pompe de cale électrique.
- 5 - Puisard de coque.
- 6 - Vanne d'évacuation de cale moteur.
- 7 - Pompe de cale électrique / cale moteur.
- 8 - Pompe de cale manuelle.

Les mêmes éléments sont présents dans chaque coque.

Nota : chaque vanne présente dans le bateau est identifiée.



■ 5.1 Assèchement

Un puisard principal est situé sous le plancher de chaque coque. Les compartiments avant et arrière sont reliés à ces puisards par un drain et une vanne (accès sous les planchers).

RECOMMANDATION

Les vannes de drain des compartiments avant et moteur doivent être normalement en position fermée.

Chaque puisard est vidé par :

- Une pompe manuelle de cockpit.
- Une pompe électrique à déclenchement automatique et manuel (à l'écran tactile).

Un déclencheur automatique de niveau bas démarre la pompe sans mise en fonction de l'alarme (vidange des drains).

Un déclencheur automatique de niveau plus élevé déclenche ensuite l'alarme.

Nota : la pompe de cale électrique fonctionne automatiquement même lorsque le circuit 24 V est hors tension.

Les cales moteur possèdent chacune une pompe électrique à déclenchement automatique et manuel (à l'écran tactile).

Vérifier la mise sous tension des pompes aux disjoncteurs dans les coffrets électriques de coque tribord (accès dans placard à droite de la descente) et de coque bâbord (accès dans placard à droite de la descente dans cabine arrière).

Pour la mise en fonction manuelle d'une pompe électrique, maintenir une pression prolongée sur le symbole de la pompe concernée sur l'écran tactile.

AVERTISSEMENT

Le système de pompes de cale n'est pas conçu pour assurer la flottabilité du bateau en cas d'avarie. Le système de pompes de cale est destiné à vider l'eau provenant d'embruns ou de fuites, mais absolument pas d'une brèche dans la coque résultant d'une avarie.

RECOMMANDATION

Vérifier régulièrement le bon fonctionnement et l'étanchéité des vannes et des passe-coques. S'assurer périodiquement de la parfaite propreté des crépines et des cales.

■ 5.2 Circuit d'eaux grises

Les eaux grises sont regroupées dans une boîte de relevage dans chaque coque.

Elles recueillent les eaux usagées des lavabos et douches des salles d'eau. Les boîtes à eaux grises sont vidées par des pompes à déclenchement automatique.

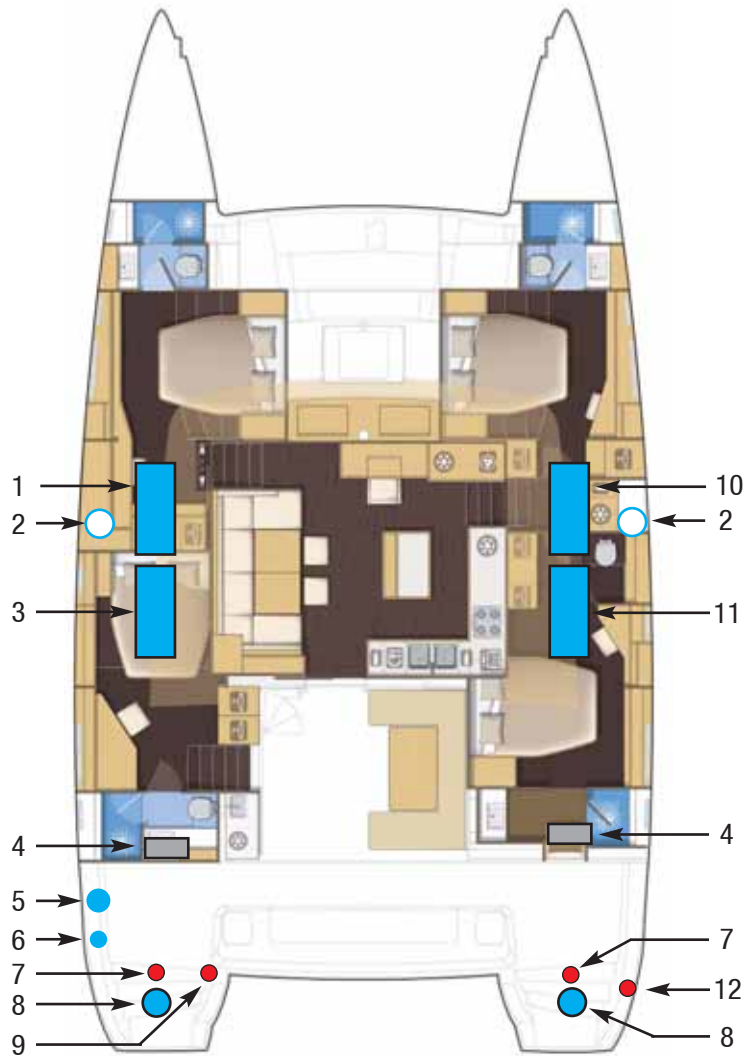
Vérifier la mise sous tension des pompes aux disjoncteurs dans les coffrets électriques de coque tribord (accès dans placard à droite de la descente) et de coque bâbord (accès dans placard à droite de la descente dans cabine arrière).



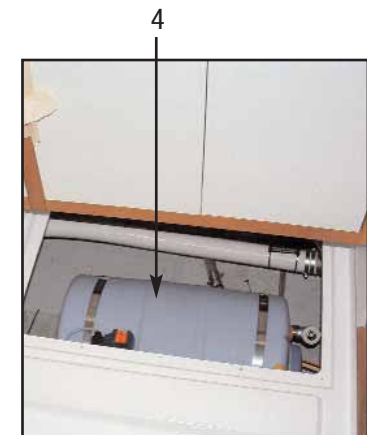
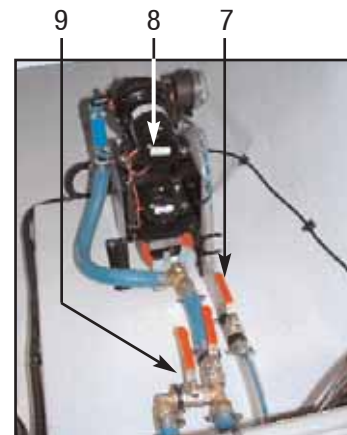
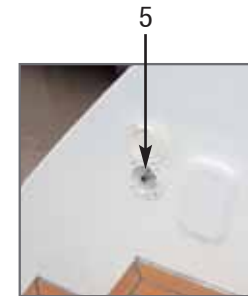
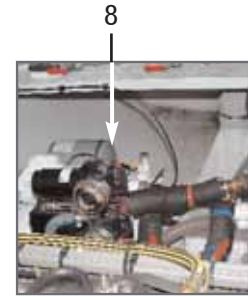
CIRCUIT EAU DOUCE

PLOMBERIE

74



- 1 - Réservoir avant bâbord.
- 2 - Nable de remplissage.
- 3 - Réservoir arrière bâbord.
- 4 - Chauffe-eau.
- 5 - Prise de quai eau douce.
- 6 - Vanne prise de quai eau douce.
- 7 - Vanne arrêt groupe eau.
- 8 - Groupe d'eau.
- 9 - Vanne de transfert.
- 10 - Réservoir avant tribord.
- 11 - Réservoir arrière tribord.
- 12 - Douchette de pont.



Il est recommandé de nettoyer régulièrement les filtres (accès en déclinçant les couvercles).

■ 5.3 Eau douce

• RESERVOIRS

Chaque coque possède un groupe d'eau et deux réservoirs reliés entre eux, mais indépendants entre la coque bâbord et la coque tribord.

Pour prévenir toute erreur de manipulation, ne pas effectuer les remplissages d'eau et de carburant en même temps.

Lors des remplissages, éviter toute manutention de produit polluant à proximité des nables.

Ouvrir et fermer les bouchons de nable à l'aide de la clé appropriée.

Vérifier l'état des joints des bouchons de nable lors du remplissage.

Les réservoirs sont équipés de sorties de trop plein avec mise à air libre.

Ne jamais enfoncer le tuyau de remplissage d'eau profondément dans le circuit afin d'éviter toute surpression dans les circuits.

Des trappes de visite équipent les réservoirs et permettent le nettoyage intérieur.

RECOMMANDATION

- Surveiller la qualité de l'eau pour le remplissage.
- Vérifier si l'eau est potable.
- En cas d'inactivité prolongée, purifier réservoirs et canalisations à l'aide d'un traitement approprié.

NOTA : La capacité du ou des réservoirs d'eau douce indiquée en page CARACTERISTIQUES peut ne pas être totalement utilisable en fonction de l'assiette et du chargement du bateau.

• CIRCUIT

La mise en service des groupes d'eau se fait par l'écran tactile dans le carré.

Vérifier la mise sous tension des groupes d'eau aux disjoncteurs dans les coffrets électriques de coque tribord (accès dans placard à droite de la descente) et de coque bâbord (accès dans placard à droite de la descente dans cabine arrière).

En cas de panne d'un groupe d'eau, après sa mise hors tension par l'écran tactile, ouvrir la vanne de transfert située dans la cale moteur bâbord afin que le réservoir et le groupe d'eau associés fonctionnant prennent le relais.

RECOMMANDATION

- Ne jamais faire fonctionner l'appareillage de circuit d'eau lorsque les vannes sont fermées ou lorsque les réservoirs sont vides (risque de détérioration du matériel électrique).
- Surveiller l'état des différents filtres à eau.

• JAUGES A EAU

Contrôler les jauges à l'aide de l'écran tactile.

• PRISE DE QUAI EAU DOUCE

La prise de quai d'eau douce est située dans la jupe arrière bâbord.

Pour utiliser l'eau douce du port :

- Brancher la prise de quai.
- Ouvrir la vanne de prise de quai (accès cale moteur bâbord).
- Ouvrir la vanne de transfert (accès cale moteur bâbord).

5

PLOMBERIE

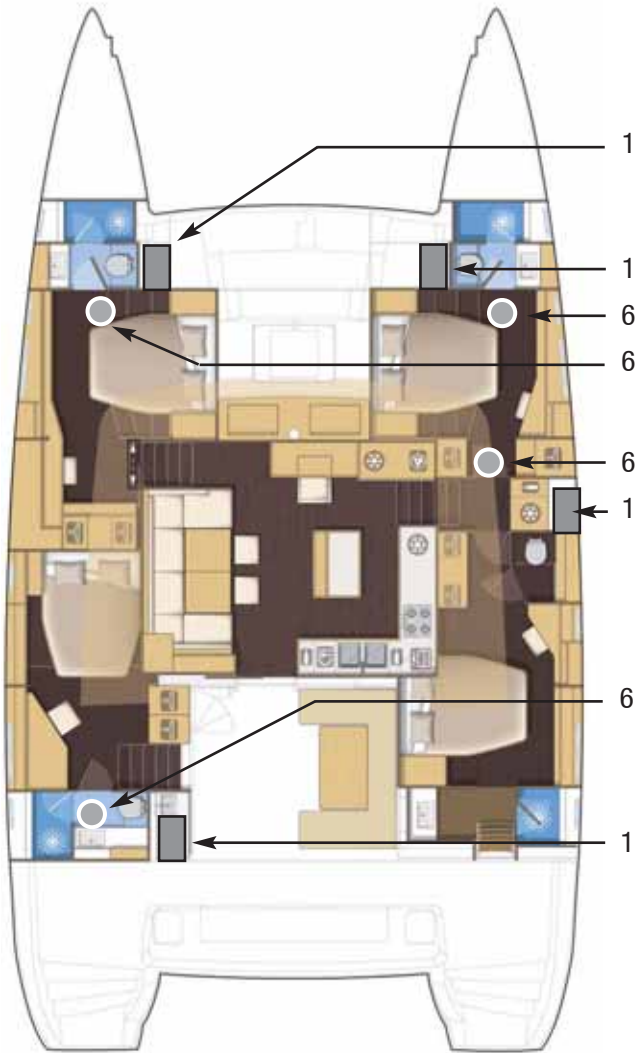
75



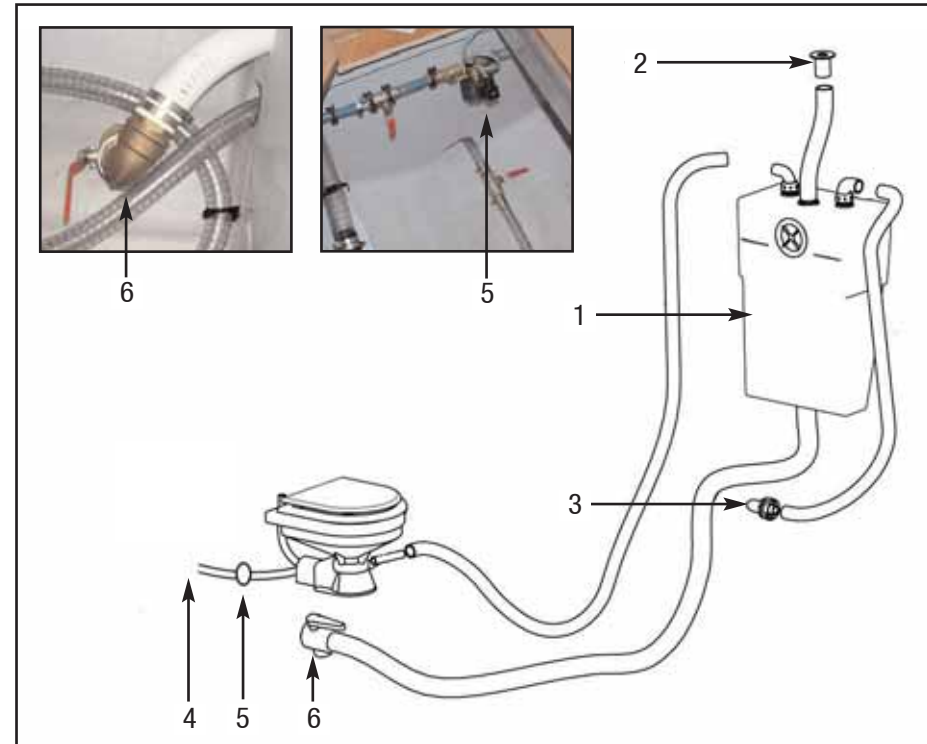
RESERVOIRS A EAUX NOIRES

PLOMBERIE

76



CIRCUIT RESERVOIR EAUX NOIRES



1 - Réservoir à eaux noires.

2 - Nable de vidange sur pont.

3 - Event.

4 - Arrivée réservoir eau douce.

5 - Electrovanne / arrivée eau douce.

6 - Vanne d'évacuation sur coque.

• CHAUFFE-EAU

Le volume des chauffe-eau (un par coque) est de 40 litres chacun. Les chauffe-eau fonctionnent automatiquement une fois leur moteur respectif en marche, ou sur 220 V après branchement de la prise de quai ou mise en fonction du générateur.

S'assurer de la mise sous tension du chauffe-eau par l'intermédiaire de l'écran tactile (menu plomberie).

Vérifier la mise sous tension des chauffe-eau aux disjoncteurs du Bus Puissance dans le local technique de plage avant.

Le pré-réglage de la température de l'eau chaude se fait par l'intermédiaire du robinet thermostatique situé sur les chauffe-eau (accès sous planchers arrières de cuisine à bâbord et de bureau propriétaire à tribord).

■ 5.4 Utilisation des WC marins

WC MARINS ELECTRIQUES

Le rinçage s'effectue avec l'eau douce des réservoirs bâbord pour les WC de la coque bâbord, et tribord pour les WC de la coque tribord.

Après mise sous tension 24 V générale du bateau, s'assurer de l'alimentation des groupes d'eau par l'intermédiaire de l'écran tactile.

Vérifier la mise sous tension des groupes d'eau et des WC dans les coffrets électriques de coque tribord (accès dans placard à droite de la descente) et de coque bâbord (accès dans placard à droite de la descente dans cabine arrière).

Pour éviter de boucher les WC, n'utiliser que du papier absorbant.

Pour l'utilisation et l'entretien des WC électriques, consulter leur notice d'utilisation.

■ 5.5 Réservoirs à eaux noires

Les WC sont équipés de réservoirs à eaux noires.

Pour les utiliser, s'assurer que la vanne d'évacuation de la cuve est fermée afin d'éviter toute décharge par inadvertance (vanne fermée lorsque la poignée de la vanne est perpendiculaire au tuyau).

L'accès aux réservoirs se fait par les salles d'eau.

Pour vider un réservoir :

- Dans une zone autorisée, ouvrir la vanne d'évacuation pour vidange par gravité.
- Dans un port équipé d'un système d'aspiration de déchets organiques, introduire le tuyau d'aspiration dans le réservoir par le nable de pont. Enclencher la pompe du système d'aspiration.

L'ouverture et la fermeture du nable s'effectuent à l'aide d'une clé appropriée.

Lorsque le réservoir est vidé, vérifier l'état du joint du bouchon et refermer le nable.

Rincer régulièrement les réservoirs à eaux noires.

RECOMMANDATION

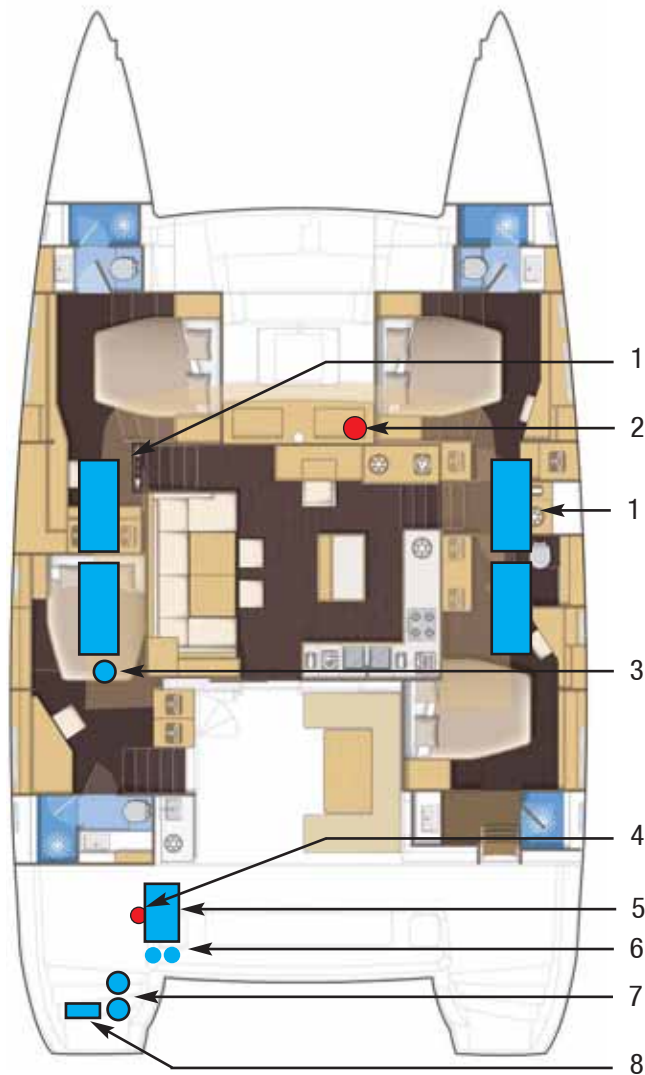
Utiliser les systèmes de pompage des ports ou marinas pour vider les réservoirs de rétention. Pour le respect de l'environnement, ne pas décharger le contenu des réservoirs de rétention près des côtes.



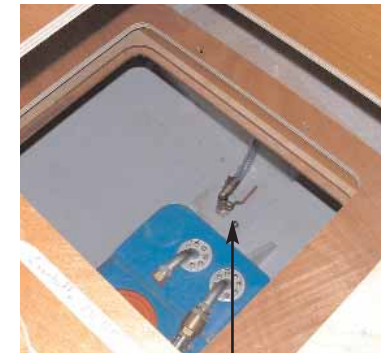
DESSALINISATEUR

PLOMBERIE

78

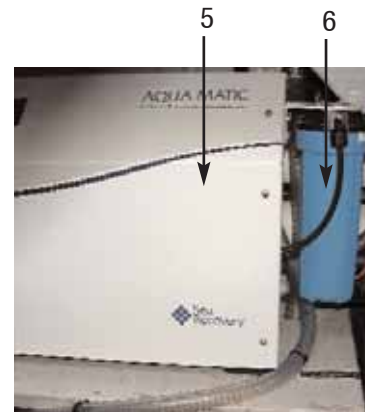


2



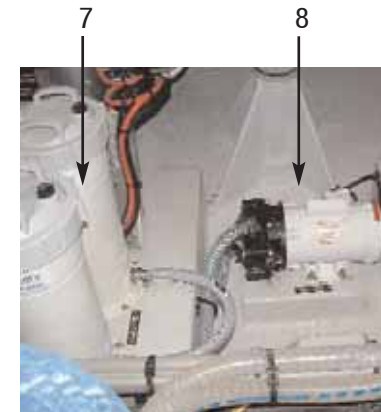
3

- 1 - Réservoirs d'eau douce.
- 2 - Ecran de démarrage du dessalinisateur.
- 3 - Vanne d'alimentation en eau de mer.
- 4 - Vanne de sélection réservoir bâbord / tribord.
- 5 - Dessalinisateur.
- 6 - Filtres.
- 7 - Préfiltres du dessalinisateur.
- 8 - Pompe basse pression du dessalinisateur.



5

6



7

8

AVERTISSEMENT

Se renseigner sur la législation en vigueur dans votre pays ou dans votre port, concernant le rejet des eaux noires en mer.

■ **5.6 Dessalinisateur (option)**

Le bateau peut être équipé en option d'un dessalinisateur situé dans la cale moteur de la coque bâbord.

RECOMMANDATION

Le dessalinisateur doit s'utiliser exclusivement en eaux claires, au mouillage ou en navigation.

FONCTIONNEMENT

Le dessalinisateur fonctionne avec le générateur en marche (version 110 V - 220 V).

Ouvrir la vanne d'alimentation en eau de mer (accès sous le sommier de la cabine arrière bâbord).

- Vérifier la mise sous tension du dessalinisateur aux disjoncteurs du Bus Puissance dans le local technique de plage avant.
- Démarrer le dessalinisateur par l'écran situé sur le pupitre à l'avant tribord du carré.

Le circuit du dessalinisateur est pourvu d'une vanne 3 voies servant à l'alimentation en eau douce des réservoirs bâbord ou tribord. Cette vanne se trouve sous le dessalinisateur dans la cale moteur de la coque bâbord.

Vérifier le niveau d'eau douce dans les réservoirs lors du fonctionnement du dessalinisateur.

Pour l'utilisation et l'entretien du dessalinisateur, consulter sa notice d'utilisation.

5

PLOMBERIE

79



SECTION 6

AMÉNAGEMENTS

6.1 HUBLOTS ET PANNEAUX DE PONT

6.2 PLANCHERS

6.3 TELEVISEUR (OPTION)

AMENAGEMENTS SPECIFIQUES

**VERROUILLAGE DE HUBLLOT
ET PANNEAU DE PONT**



RIDEAUX D'OCCULTATION



AMENAGEMENTS

82



**VENTOUSE POUR
LES PLANCHERS**



■ 6.1 Hublots et panneaux de pont

Les panneaux de pont possèdent des systèmes de verrouillage en position fermée.

Au mouillage, des positions intermédiaires d'ouverture permettent l'aération du bateau.

Les panneaux de pont sont équipés d'un système de stores et de moustiquaires, utilisables même lorsque le panneau est ouvert.

Leur manipulation doit se faire avec précaution.

Les hublots sont équipés de rideaux.

■ 6.2 Planchers

Les planchers peuvent être soulevés pour accéder à différents éléments techniques du bord.

Utiliser la ventouse prévue à cet effet.

RECOMMANDATION

Pour prévenir d'un vieillissement prématuré des planchers (enfouissements, rayures), il est recommandé de les conserver le plus propre possible, et de ne pas entrer chaussé dans le bateau.

■ 6.3 Téléviseur (option)

Le carré est pourvu en option d'un téléviseur.

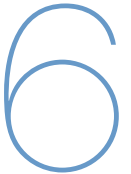
Les cabines peuvent également être équipées de téléviseurs en option.

UTILISATION

Mettre sous tension le téléviseur par l'écran tactile (menu Hifi).

Vérifier la mise sous tension du téléviseur aux disjoncteurs du Bus Confort dans le local technique de plage avant.

Pour l'utilisation et l'entretien du téléviseur, consulter sa notice d'utilisation.



SECTION 7

CONFORT À BORD

7.1 REFRIGÉRATEURS CUISINE / CARRE

7.2 REFRIGÉRATEUR COURSIVE

7.3 FOUR, PLAQUES DE CUISSON

7.4 FOUR MICRO-ONDES (OPTION)

7.5 ICEMAKER (OPTION)

7.6 LAVE-LINGE (OPTION)

7.7 LAVE-VAISSELLE (OPTION)

7.8 CLIMATISATION (OPTION)

IMPLANTATION DES ELEMENTS DE CUISINE

CONFORT A BORD

86



- 1 - Ecran tactile.
- 2 - Réfrigérateur 24 V (option).
- 3 - Réfrigérateur / congélateur 220 V.
- 4 - Réfrigérateur 24 V.



Les équipements présentés dans le chapitre CONFORT A BORD sont commandés par l'intermédiaire de l'écran tactile présent sur le pupitre à l'avant bâbord du carré.

Le fonctionnement très intuitif de l'écran permet un accès aux différents équipements par arborescence.

L'écran tactile fonctionne dès la mise sous tension générale 24 V du bord. Effleurer l'écran du doigt pour sortir du mode veille.

■ 7.1 Réfrigérateurs cuisine / carré

Le bateau est équipé en série d'un réfrigérateur dans la cuisine. Il peut être équipé en option d'un conservateur ou réfrigérateur dans le meuble avant du carré.

Une fois la mise sous tension générale 24 V du bord effectuée, mettre sous tension les réfrigérateurs par l'écran tactile.

Pour l'utilisation et l'entretien des réfrigérateurs, consulter leur notice d'utilisation.

■ 7.2 Réfrigérateur de coursive

Le bateau est équipé en série d'un réfrigérateur / congélateur (coursive).

La mise en fonction de son convertisseur est automatique lors de la mise sous tension du circuit 24 V de bord.

Vérifier l'alimentation du convertisseur aux disjoncteurs du Bus Convertisseur Standard dans le local technique de plage avant.

Une fois la mise sous tension générale 24 V du bord effectuée, mettre sous tension le réfrigérateur par l'écran tactile.

Pour l'utilisation et l'entretien du réfrigérateur, consulter leur notice d'utilisation.

RECOMMANDATION

Dégivrer puis vidanger les réfrigérateurs et le réfrigérateur / congélateur avant l'arrêt du circuit 24 V du bord.



CONFORT A BORD

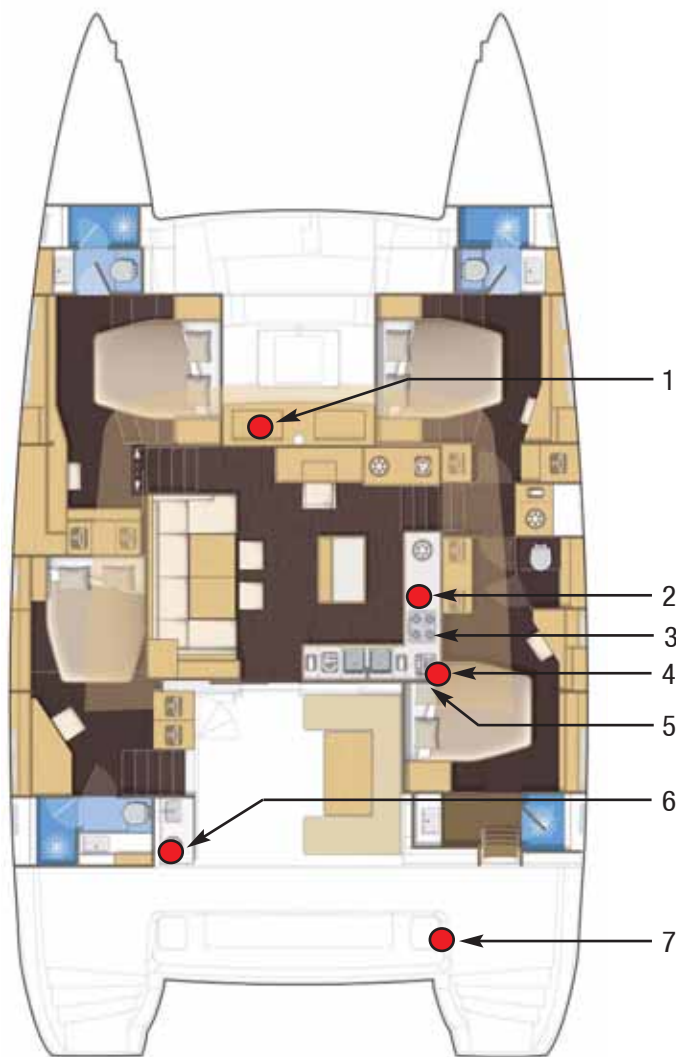
87



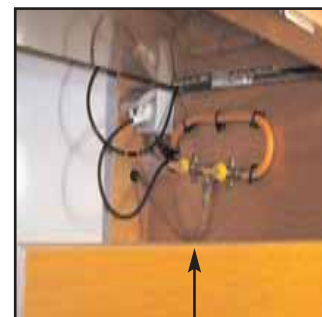
IMPLANTATION DES ELEMENTS DE CUISINE

CONFORT A BORD

88



- 1 - Ecran tactile multifonctions.
- 2 - Vannes de gaz.
- 3 - Plaques de cuisson + four.
- 4 - Four à micro-onde.
- 5 - Interrupteur de l'électrovanne (version US).
- 6 - Icemaker.
- 7 - Bouteille de gaz et détendeur.



2



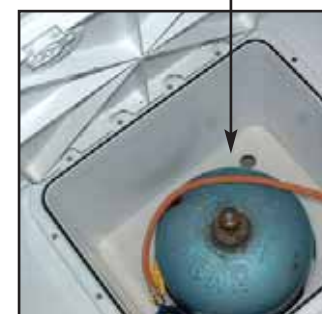
4



5



6



7

■ 7.3 Four, plaques de cuisson

Le bateau est équipé en série d'un four et de plaques de cuisson fonctionnant au gaz.

Les vannes de gaz sont situées dans le placard à gauche du four.

La bouteille de gaz est située dans le coffre tribord de la banquette de cockpit.

L'allumage des plaques est électrique.

La mise en fonction du convertisseur alimentant l'allumage est automatique lors de la mise sous tension du circuit 24 V de bord.

RECOMMANDATION

Fermer les vannes de gaz et le robinet du détendeur en dehors des périodes d'utilisation des plaques.

■ 7.4 Four micro-ondes (option)

Le bateau est équipé en option d'un four à micro-ondes, situé dans le meuble au-dessus de la cuisine.

ALIMENTATION

La source d'alimentation 110 V - 220 V (quai, générateur, convertisseur) est sélectionnée automatiquement en fonction de sa mise sous tension.

Une possibilité de gestion manuelle reste malgré tout possible.

Se référer aux explications données page 51, chapitre ELECTRICITE.

Vérifier la mise sous tension du four micro-ondes aux disjoncteurs du Bus Confort dans le local technique de plage avant.

Mettre sous tension le four micro-ondes par l'écran tactile.

Pour l'utilisation et l'entretien du four, consulter sa notice d'utilisation.

■ 7.5 Icemaker (option)

Le bateau est équipé en option d'un icemaker situé dans le cockpit. Son alimentation en eau se fait depuis le réservoir bâbord.

Ouvrir la vanne d'eau douce présente derrière l'icemaker.

Positionner sur ON l'interrupteur situé en bas de l'icemaker.

ALIMENTATION

La source d'alimentation 110 V - 220 V (quai, générateur, convertisseur) est sélectionnée automatiquement en fonction de sa mise sous tension.

Une possibilité de gestion manuelle reste malgré tout possible.

Se référer aux explications données page 51, chapitre ELECTRICITE.

Vérifier la mise sous tension de l'icemaker aux disjoncteurs du Bus Confort dans le local technique de plage avant.

Mettre sous tension l'icemaker par l'écran tactile tactile.

Pour l'utilisation et l'entretien de l'icemaker, consulter sa notice d'utilisation.



LAVE-LINGE - LAVE-VAISSELLE

CONFORT A BORD

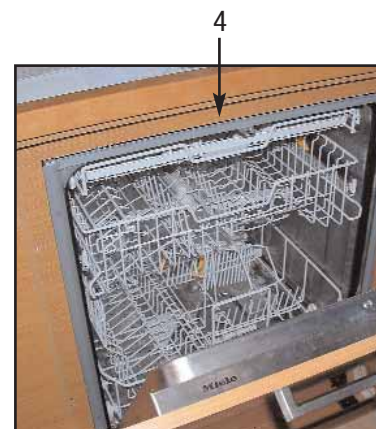
90



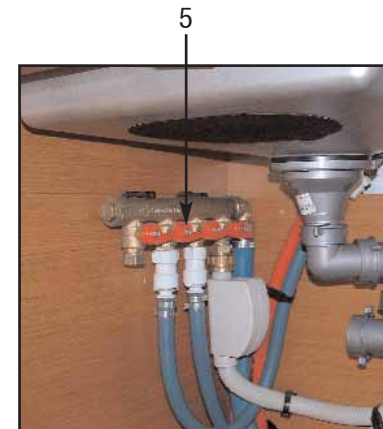
- 1 - Ecran tactile multifonctions.
- 2 - Lave-linge.
- 3 - Vanne d'évacuation du lave-linge.
- 4 - Lave-vaisselle.
- 5 - Clarinette de distribution d'eau.



2



4



5

■ 7.6 Lave-linge (option)

Le bateau est équipé en option d'un lave-linge, situé à tribord dans le meuble avant du carré.

Le lave-linge est alimenté en eau douce par les réservoirs tribord.

Vérifier l'ouverture de sa vanne sur la clarinette sous l'évier.

Sa vanne d'évacuation est située en fond de penderie, au pied de la descente tribord avant.

ALIMENTATION

La source d'alimentation 110 V - 220 V (quai, générateur, convertisseur) est sélectionnée automatiquement en fonction de sa mise sous tension.

Une possibilité de gestion manuelle reste malgré tout possible.

Se référer aux explications données page 51, chapitre ELECTRICITE.

Vérifier la mise sous tension du lave-linge séchant aux disjoncteurs du Bus Puissance dans le local technique de plage avant.

Mettre sous tension le lave-linge par l'écran tactile.

Mettre en service le lave-linge.

Pour l'utilisation et l'entretien du lave-linge, consulter sa notice d'utilisation.

RECOMMANDATION

Ne pas utiliser le lave-linge lors de la navigation.

■ 7.7 Lave-vaisselle (option)

Le bateau est équipé en option d'un lave-vaisselle, situé dans le meuble de cuisine arrière.

Le lave-vaisselle est alimenté en eau douce par les réservoirs tribord.

Vérifier l'ouverture de sa vanne sur la clarinette sous l'évier.

Son évacuation est commune avec celle de l'évier.

ALIMENTATION

La source d'alimentation 110 V - 220 V (quai, générateur, convertisseur) est sélectionnée automatiquement en fonction de sa mise sous tension.

Une possibilité de gestion manuelle reste malgré tout possible.

Se référer aux explications données page 51, chapitre ELECTRICITE.

Vérifier la mise sous tension du lave-vaisselle aux disjoncteurs du Bus Confort dans le local technique de plage avant.

Mettre sous tension le lave-vaisselle par l'écran tactile.

Mettre en service le lave-vaisselle.

Pour l'utilisation et l'entretien du lave-vaisselle, consulter sa notice d'utilisation

RECOMMANDATION

Ne pas utiliser le lave-vaisselle lors de la navigation.

7

CONFORT A BORD

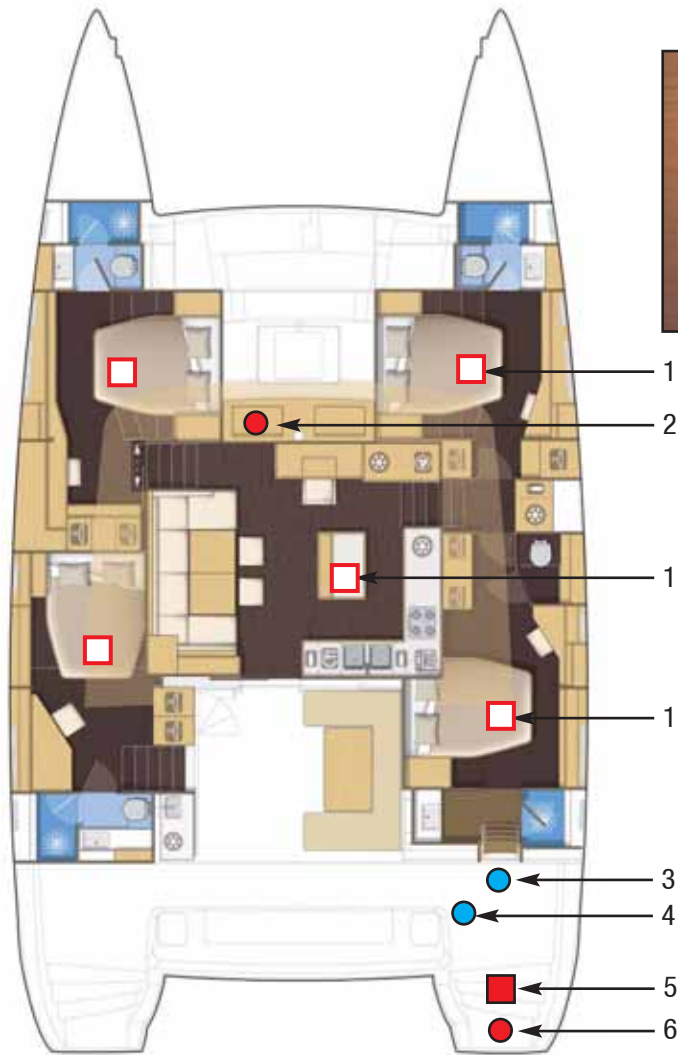
91



CLIMATISATION

CONFORT A BORD

92



COMMANDE DE CLIMATISATION



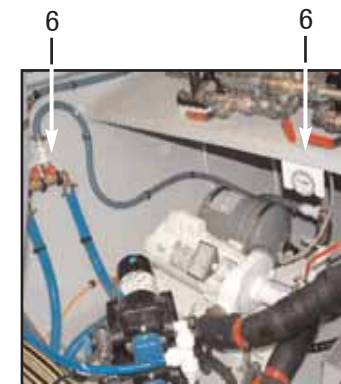
POMPE DE CLIMATISATION



CENTRALE DE COMMANDE



- 1 - Aérotherme.
- 2 - Ecran tactile multifonctions.
- 3 - Filtre + vanne de prise d'eau de mer.
- 4 - Vanne d'évacuation de la climatisation.
- 5 - Groupe de climatisation + centrale des commandes.
- 6 - Vanne remplissage circuit glycol + manomètre de pression.



■ 7.8 Climatisation (option)

Le bateau est équipé en option d'un système de climatisation réversible.

Le groupe de climatisation est situé dans le compartiment moteur tribord.

Il fonctionne suivant le principe d'un système de circulation d'eau glacée.

Les compresseurs (compartiment moteur) sont pré-réglés au Chantier en mode automatique ; ils délivrent du froid ou du chaud en fonction de la température extérieure et de la température demandée.

Des aérothermes sont présents dans chaque cabine et dans le carré.

Avant la mise en fonction du système :

- Ouvrir le circuit de circulation d'eau de mer (vanne d'aspiration et vanne d'évacuation) dans la cale moteur tribord.

ALIMENTATION

La source d'alimentation 110 V - 220 V (quai n°2, générateur) est sélectionnée automatiquement en fonction de sa mise sous tension.

Une possibilité de gestion manuelle reste malgré tout possible.

Se référer aux explications données page 51, chapitre ELECTRICITE.

Vérifier la mise sous tension du système de Climatisation aux disjoncteurs du Bus Climatisation dans le local technique de plage avant.

Mettre sous tension le système de Climatisation par l'écran tactile.

Mettre en fonction la climatisation puis régler la température et la ventilation souhaitée à partir des commandes du carré (accès sur la table à cartes) ou des cabines.

Suivant le lieu et la saison, privilégier le mode Heat (air chaud) ou Cool (air froid) lors de la mise en service de la climatisation.

Nota : en cas de baisse de la pression, ouvrir la vanne de remplissage située avant le manomètre dans la cale moteur tribord, pour remettre de la pression dans le circuit (un bar maximum).

Attention : ce circuit véhicule de l'eau et non du glycol.

- S'assurer au préalable de la mise en fonction du groupe d'eau.
- En cas de baisse de pression récurrente, consulter un professionnel.

Pour la purge, l'utilisation et l'entretien du système de climatisation, consulter sa notice d'utilisation.



SECTION 8

PROPULSION

8.1 MOTEURS

8.2 CARBURANT

8.3 HÉLICES, ANODES, FREINS LIGNE D'ARBRE

8.4 PROPULSEUR D'ÉTRAVE

IMPLANTATIONS MOTEURS

PROPULSION

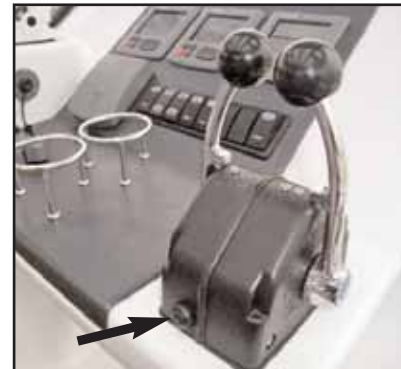
96



- 1 - Réservoir de carburant.
- 2 - Vanne de sectionnement de carburant.
- 3 - Vase d'expansion.
- 4 - Filtre à eau de mer.
- 5 - Filtre carburant.
- 6 - Moteur.
- 7 - Vanne de prise d'eau moteur.
- 8 - Nables de remplissage des réservoirs gasoil.

Les mêmes éléments sont présents dans chaque coque.
Nota : chaque vanne présente dans le bateau est identifiée.

**BOUTON SUR BOITIER
MANETTES EXTERIEURES**



**BOITIER MANETTES
INTERIEURES**



■ 8.1 Moteurs

• ACCES

On accède aux moteurs par les trappes des jupes.

RECOMMANDATION

Arrêter les moteurs avant l'ouverture des trappes.

En cas d'intervention moteur en marche :

- **Se tenir éloigné des courroies et des parties mobiles.**
- **Prendre garde aux vêtements amples, cheveux longs, bagues etc. (risque d'être happé).**
- **Porter des vêtements adéquats (gants, bonnets etc.).**

• DEMARRAGE

Avant de démarrer les moteurs :

- Vérifier l'ouverture des vannes de carburant (tirettes situées au bas du meuble dans la cabine arrière de coque bâbord et sous le côté droit du lit dans la cabine arrière de coque tribord).
- Ouvrir les vannes des circuits de refroidissement moteur.
- Mettre en tension le circuit électrique en actionnant les coupe-circuits moteur sur ON (accès dans les cales moteur).
- Après vérification que les manettes d'inverseur sont au point mort, démarrer les moteurs.

• FONCTIONNEMENT DES MANETTES D'INVERSEUR

Le bateau est équipé d'un boîtier d'inverseur au poste de barre du flying bridge ainsi qu'un second boîtier (option) à la table à cartes. Les manettes d'inverseur électrique fonctionnent en 24 V.

Les manettes d'inverseur en fonction affichent deux diodes rouges allumées sur leur boîtier.

Pour activer les autres manettes d'inverseur :

- S'assurer que les manettes du boîtier activé soient au neutre.
- Appuyer sur le bouton noir situé sur le bas du boîtier que l'on souhaite activer. Les deux diodes lumineuses rouges s'affichent. Les diodes du boîtier devenu inopérant s'éteignent.

Pour débrayer les moteurs :

- Appuyer sur le bouton noir en bas du boîtier tout en engageant une manette. La diode rouge clignote et le moteur peut être accéléré au point mort.
- Procéder de la même façon avec la seconde manette pour pouvoir accélérer le second moteur au point mort.

Pour récupérer la fonction de l'inverseur :

- Remettre la manette au point mort. La diode rouge stoppe son clignotement.

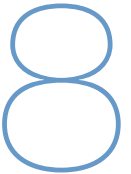
A chaque passage au point mort (embrayé ou non) le boîtier émet un bip sonore d'information.

Si une alarme de manette retentit lors de la mise sous tension du bateau :

- Appuyer sur le bouton noir situé sur le bas du boîtier d'une des manettes (fly ou carré) pour stopper l'alarme.

Pour un arrêt d'urgence du bateau, tenir compte du léger temps de réponse de l'électronique protégeant les moteurs.

Le boîtier de contrôle opère une temporisation ne permettant de passer d'une allure (marche arrière ou marche avant) à l'autre qu'une fois le régime moteur retombé proche du ralenti.



COUPLAGE BATTERIES - REFROIDISSEMENT MOTEUR - FILTRES MOTEURS

**COUPE-CIRCUIT
DE COUPLAGE**



**VANNE DE PRISE
D'EAU MOTEUR**



PROPULSION

98



**FILTRE A EAU +
FILTRE A CARBURANT**



Lire attentivement la notice moteur fournie avec le bateau qui donne des explications détaillées sur le fonctionnement des moteurs et toutes les opérations permettant d'en faire bon usage.

- **DEMARRAGE MOTEUR AVEC COUPLAGE BATTERIES**

En cas d'indisponibilité de l'une des batteries de démarrage :

- Actionner (position ON) le coupe-circuit de couplage (cale moteur bâbord).
- Démarrer le moteur concerné.
- Remettre sur la position OFF le coupe-circuit de couplage.

Nota : dans la configuration normale, les batteries moteurs sont rechargées par leurs moteurs respectifs.

- **ENTRETIEN DES MOTEURS**

Se conformer aux prescriptions de la notice livrée avec les moteurs pour leur entretien.

- **PRISES D'EAU MOTEUR**

Les vannes de prise d'eau moteur (accès dans les cales moteur) doivent impérativement être ouvertes avant la mise en route du moteur.

Maintenir les crépines des vannes de prise d'eau moteur dans le meilleur état de propreté possible.

Nettoyer les crépines à la brosse à chaque carénage du bateau.

Prendre garde à ne pas obstruer les crépines avec de la peinture antifouling.

Prendre l'habitude de regarder aussitôt après la mise en route d'un moteur si l'eau est éjectée avec les gaz d'échappement.

Si l'eau ne s'écoule pas :

- Arrêter immédiatement le moteur.
- Vérifier l'ouverture de la vanne.

Fermer les vannes de prise d'eau en cas d'absence prolongée du bateau.

Inspecter et nettoyer régulièrement les filtres à eau (accès dans les cales moteur).

- **VENTILATION DES CALES MOTEUR**

Les ventilateurs des cales moteur se déclenchent automatiquement dès la mise en fonction des moteurs.

■ 8.2 Carburant

- **RESERVOIRS DE CARBURANT**

Le bateau est équipé de deux réservoirs.

Ils se remplissent chacun séparément.

Ils possèdent chacun leur jauge consultable à l'écran tactile.

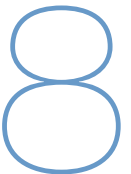
- **REPLISSAGE**

Pour prévenir toute erreur de manipulation, ne pas effectuer les remplissages d'eau et de carburant en même temps.

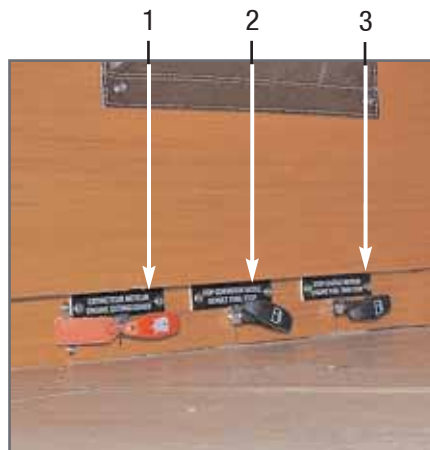
Lors des remplissages, éviter toute manutention de produit polluant à proximité des nables.

Ouvrir et fermer les bouchons de nable à l'aide de la clé appropriée.

Remplir les réservoirs de carburant en utilisant les deux nables.

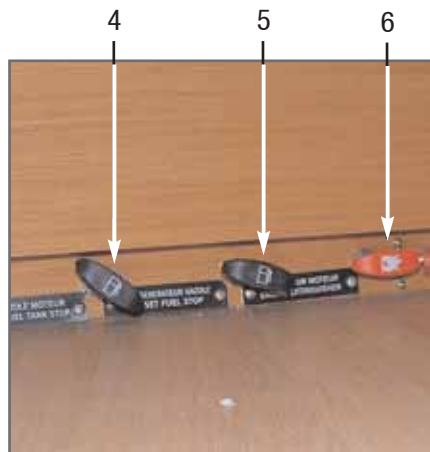


TIRETTES DES VANNES DE CARBURANT + EXTINCTEURS MOTEURS



- 1 - Déclenchement extincteur de cale moteur bâbord.
- 2 - Coupure alimentation réservoir générateur (Bd).
- 3 - Coupure alimentation réservoir bâbord.

(accès par les tirettes situées au bas du meuble de cabine arrière de la coque bâbord).



- 4 - Coupure alimentation réservoir tribord.
- 5 - Coupure alimentation réservoir générateur (Td).
- 6 - Déclenchement extincteur de cale moteur tribord.

(accès par les tirettes situées sous le côté droit du lit, cabine arrière de la coque tribord).

PROPULSION

100



DANGER

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

• ENTRETIEN DES RESERVOIRS

Veiller périodiquement au bon état des joints toriques des nables de remplissage (pour éviter les entrées d'eau).

Ne pas fermer les robinets de carburant entre chaque utilisation (sauf absence prolongée).

Tenir les réservoirs aussi pleins que possible (pour éviter la condensation). Vérifier annuellement l'état du circuit de carburant (tuyau, vannes etc.).

Faire intervenir un professionnel pour les travaux sur les parties endommagées du circuit de carburant.

Nota : la capacité des réservoirs de carburant indiquée en page CARACTERISTIQUES peut ne pas être totalement utilisable en fonction de l'assiette et du chargement du bateau.

Conserver toujours une réserve de 20 % de carburant.

• FILTRE A CARBURANT

Afin de prévenir toute infiltration d'eau, le carburant passe au travers de deux filtres ; le premier filtre est situé sur la canalisation reliant le réservoir au moteur (rôle de décanteur d'eau et de préfiltre), le second fait partie intégrante du moteur (rôle de filtrage fin du carburant).

Pour toute intervention et fréquence de changements, se reporter à la notice d'utilisation du moteur.

Effectuer la purge en desserrant (sans l'enlever) la vis moletée située à la base du bol de décantation.

Laisser s'écouler dans une boîte jusqu'à ce que le carburant paraisse propre. Répéter cette opération plusieurs fois par an.

Changer le préfiltre au moins une fois par an (accès en déposant le bol).

■ 8.3 Hélice, anodes, freins de ligne d'arbre

• HELICES

Les hélices livrées avec votre bateau représentent la synthèse d'essais exécutés en collaboration avec le fabricant des moteurs.

Ne pas les changer sans consulter un professionnel.

• HELICES REPLIABLES (OPTION)

Démonter les hélices repliables du bateau après chaque saison, les désassembler et les nettoyer soigneusement.

Passer de la graisse sur les dents et les surfaces de palier.

Vérifier que les pales des hélices bougent facilement.

• ANODES

S'assurer que les anodes des lignes d'arbre ont un bon contact métallique.

Remplacer les anodes avant qu'elles ne soient corrodées à 50 %.

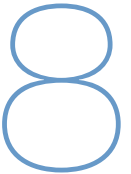
Ne jamais peindre les anodes.

• FREINS DES LIGNES D'ARBRE (POUR VERSION MOTEUR 110 CV)

Un frein hydraulique permet d'éviter la rotation de la ligne d'arbre et de l'hélice sous voile.

Il s'enclenche automatiquement à l'arrêt du moteur, et se libère à son démarrage.

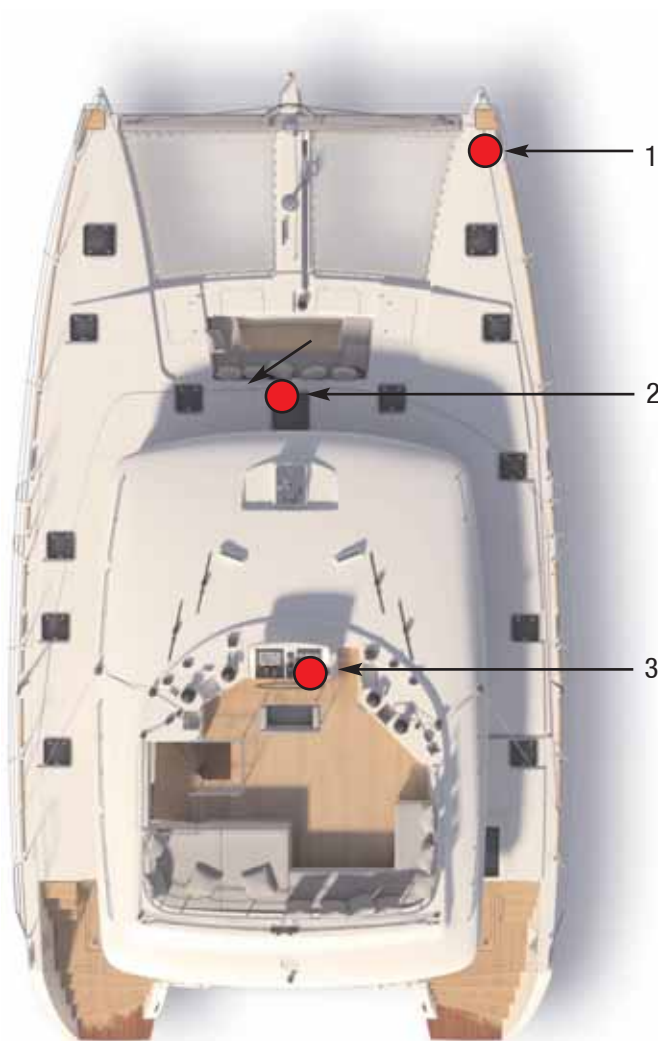
Vérifier périodiquement le niveau d'huile de l'inverseur.



PROPULSEUR D'ETRAVE

PROPULSION

102



COMMANDE DU PROPULSEUR



FUSIBLE DU PROPULSEUR



- 1 - Propulseur d'étrave.
- 2 - Fusible.
- 3 - Commande du propulseur.

■ 8.4 Propulseur d'étrave (option)

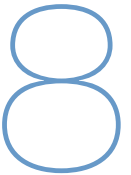
Le propulseur d'étrave (accès pointe avant à tribord) fonctionne en 24 V sur les batteries de service, moteurs en marche.

Le propulseur d'étrave se commande depuis le poste de barre. Après avoir mis sous tension le coupe-circuit bord et démarré les moteurs, appuyer sur le bouton jaune de commande durant quelques secondes, jusqu'à l'éclairage en continu des voyants lumineux.

Pour verrouiller la commande, procéder de la même façon jusqu'à l'extinction des voyants lumineux.

En cas de non-fonctionnement, vérifier son fusible situé dans le local technique de plage avant.

Pour l'utilisation et l'entretien du propulseur d'étrave, consulter sa notice d'utilisation.



PROPULSION

103



SECTION 9

HIVERNAGE

MANUTENTION

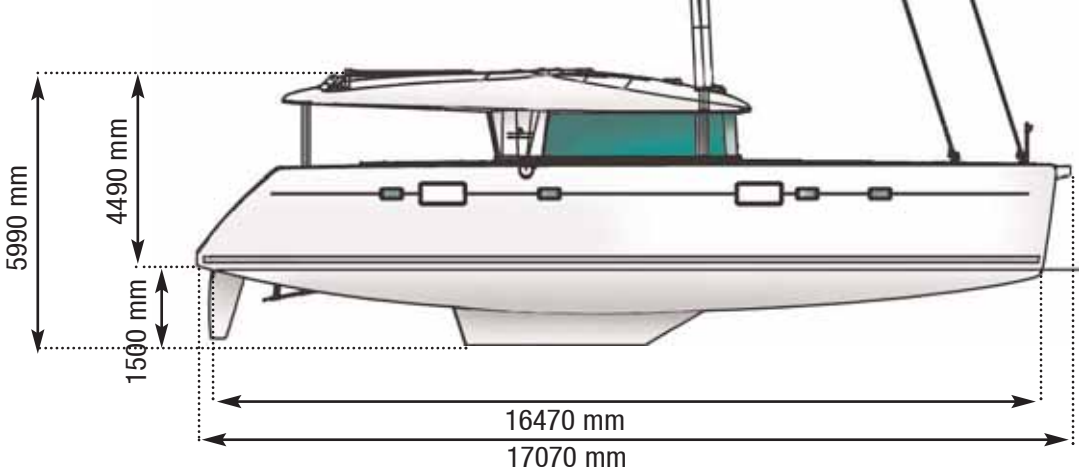
9.1 DÉSARMEMENT

9.2 PROTECTION

9.3 MANUTENTION

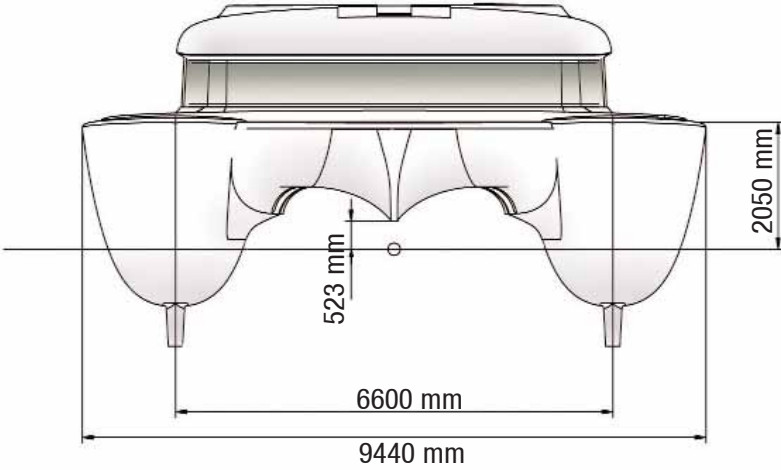
9.4 MATAGE, DEMATAGE

COLISAGE



HIVERNAGE
MANUTENTION

106



■ 9.1 Désarmement

Débarquer tous les documents de bord, les cordages non utiles à l'amarrage, les ustensiles de cuisine, les vivres, les vêtements, le matériel de sécurité, les batteries de bord, éventuellement les bouteilles de gaz.

Vérifier les dates de péremption du matériel de sécurité.

Faire réviser le canot de survie.

Profiter du désarmement pour procéder à un inventaire complet du matériel.

■ 9.2 Protection

• INTERIEUR

Vidanger toutes les canalisations d'eau douce et les rincer (ne pas utiliser de produit à base de chlore).

Graisser et fermer toutes les vannes de prise d'eau et les passe-coques.

Rincer et vidanger complètement les cuvettes et les pompes des WC.

Rentrer les têtes de sondeur et de speedomètre.

Obturer au maximum les entrées d'air.

Installer dans le carré un déshydrateur d'atmosphère en laissant les portes des cabines et des rangements ouvertes (placards, glacières).

Aérer longuement les coussins avant de les remettre dans le bateau en les disposant sur le côté afin de limiter les surfaces de contact.

• EXTERIEUR

Rincer abondamment la coque et le pont.

Graisser à la vaseline toutes les pièces mécaniques et mobiles (verrous, charnières, serrures etc.).

Empêcher tout raguage de cordages et d'amarres.

Protéger au maximum le bateau avec des défenses.

S'assurer du bon amarrage du bateau.

RECOMMANDATION

L'ensemble de ces préconisations ne constitue pas une liste exhaustive. Votre concessionnaire saura vous conseiller et s'occuper de l'entretien technique de votre bateau.

• MOTEURS

La mise en hivernage des moteurs relève de la compétence d'un professionnel.

Selon l'emplacement du bateau - à flot ou à terre - la mise en hivernage est différente.

9

HIVERNAGE
MANUTENTION

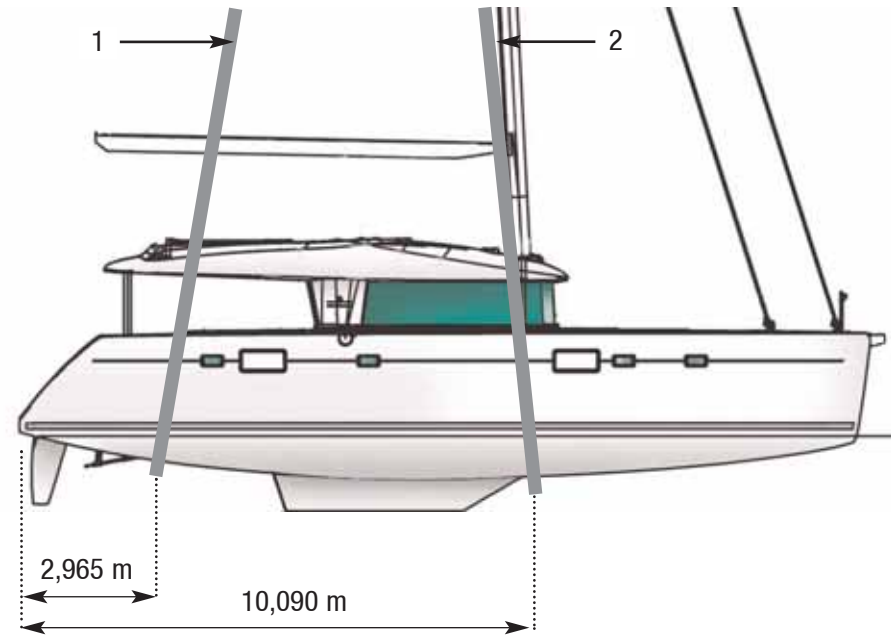
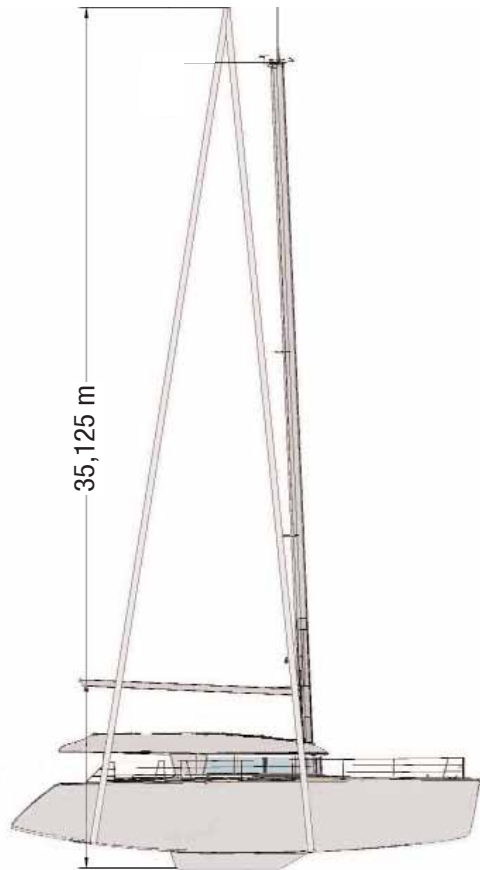
107



INSTRUCTIONS DE GRUTAGE

HIVERNAGE
MANUTENTION

108



1 - Sangle CMU 16 tonnes / 16,775 m.

2 - Sangle CMU 16 tonnes / 16,515 m.

RECOMMANDATION

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

■ 9.3 Manutention

Pour prétendre bénéficier de la garantie en cas de défaillance de certains matériels, la première mise à l'eau et les premiers essais des divers équipements doivent être effectués par votre concessionnaire.

Toute manutention ultérieure doit être effectuée par des professionnels avec le plus grand soin.

Lorsque le chantier Lagoon n'est pas maître de l'opération, il ne peut prendre en garantie les éventuels accidents liés à la manutention.

Dans le cas où vous seriez amené à effectuer vous même les opérations de mise à l'eau par la suite, il conviendrait de prendre les précautions suivantes :

- Rentrer les capteurs sous la coque dans leurs logements (risque de détérioration par les sangles de levage).
- Vérifier la propreté des crépines d'aspiration d'eau.
- Fermer toutes les vannes de prise d'eau et d'évacuation (évier, lavabo, WC, moteur).
- Vérifier le bon état des anodes et leur bonne mise en place. Une anode ne doit jamais être peinte.

- Installer une amarre avant, une amarre arrière et des pare-battages. Au moment du grutage, vérifier que les sangles ne portent sur aucun appareil (sondeur, speedomètre, etc.) ni sur l'hélice.

Le crochet de grue devra être équipé d'un portique ou d'un système écarteur portant deux sangles.

Les sangles ne doivent pas être accrochées directement au crochet, car ceci provoquerait des efforts de compression anormaux sur la coque.

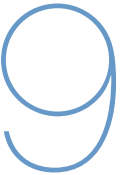
- Effectuer le grutage en douceur.
- Contrôler le mouvement du bateau à l'aide des amarres.

DANGER

Ne pas rester à bord ni sous le bateau au cours du grutage.

■ 9.4 Mâtage, démâtage

Le mâtage et le démâtage du bateau relèvent de la compétence d'un professionnel.



HIVERNAGE
MANUTENTION

109



SECTION 10

ENTRETIEN

MAINTENANCE

10.1 TABLEAU D'ENTRETIEN PÉRIODIQUE

■ 10.1 Tableau d'entretien périodique

Les informations données ont valeur d'exemple et ne sont pas exhaustives.

Elles doivent être adaptées en fonction de l'usage de votre bateau.

AVERTISSEMENT

Suivre scrupuleusement les recommandations données dans les notices d'utilisation des constructeurs d'éléments rapportés au bateau.

ENTRETIEN
MAINTENANCE

112



PONT / EQUIPEMENT DE PONT / COQUE

Nettoyage de la coque avec les produits appropriés	TRIMESTRIEL
Nettoyage des inox	TRIMESTRIEL
Démontage, nettoyage et graissage des winchs	ANNUEL
Contrôle d'étanchéité des passe-coques	BI-ANNUEL
Nettoyage des passe-coques et crépines depuis l'extérieur	BI-ANNUEL

MOUILLAGE / GUINDEAU

Rinçage à l'eau douce de la ligne de mouillage et de la baille à mouillage	APRES USAGE
Contrôle du barbotin et de la fixation de la liaison ancre / chaîne	BI-ANNUEL
Contrôle du système de blocage / frein	TRIMESTRIEL
Contrôle des amarres et des pare-battages	BI- ANNUEL
Contrôle des connections électriques (télécommande, relais, etc.)	TRIMESTRIEL

GREEMENT COURANT / DORMANT / VOILES

Lubrification des différents chariots avec du teflon	TRIMESTRIEL
Contrôle des différentes manilles et de leur serrage	TRIMESTRIEL
Contrôle de la tension du gréement courant	TRIMESTRIEL
Contrôle des points d'usure des drisses et écoutes	TRIMESTRIEL
Rinçage de l'ensemble du gréement courant et des voiles	TRIMESTRIEL
Contrôle des lattes et des principales coutures de la GV	TRIMESTRIEL

SELLERIE ET TOILES DE PROTECTIONS

Rinçage / nettoyage des différentes toiles de protection	TRIMESTRIEL
Séchage de la sellerie extérieure avant stockage	APRES USAGE

EQUIPEMENT FROID

Dégivrage des réfrigérateurs et du congélateur	TRIMESTRIEL
Contrôle des joints de porte	TRIMESTRIEL

CLIMATISATION

Contrôle des passe-coques et nettoyage / changement des différents filtres à eau de mer	TRIMESTRIEL
Dépoussiérage des ventilateurs des aérothermes	ANNUEL

ELECTRICITE

Contrôle du serrage des cosses de connections des batteries et des principaux interrupteurs	BI-ANNUEL
Contrôle du serrage des cosses de connections des principaux relais (winchs, guindeau, etc.)	BI-ANNUEL

MOTEURS ET GENERATEUR

Contrôle du niveau d'huile	TRIMESTRIEL
Contrôle de la tension des courroies	TRIMESTRIEL
Nettoyage du filtre à eau de mer	TRIMESTRIEL
Contrôle des fuites (huile, eau, carburant) et fumées	TRIMESTRIEL
Contrôle et vidange des filtres décanteurs (carburant)	TRIMESTRIEL
Révision générale	ANNUELLE

DESSALINISATEUR

Contrôle et nettoyage des filtres d'aspiration eau de mer	TRIMESTRIEL
Inspection générale par le fabricant	ANNUELLE

PLOMBERIE

Contrôle des pompes de cale automatiques et des alarmes	TRIMESTRIEL
Nettoyage des boîtes de relevage des eaux grises	TRIMESTRIEL
Rinçage des réservoirs à eaux noires	TRIMESTRIEL
Contrôle des pompes de cale manuelles	TRIMESTRIEL
Contrôle des groupes d'eau sous pression	TRIMESTRIEL
Contrôle des différents drains et dalots	TRIMESTRIEL
Manipulation des différentes vannes à bord + graissage si besoin	BI-ANNUELLE

10

ENTRETIEN
MAINTENANCE

113



VOTRE LAGOON 560

NOM DU BATEAU :

NOM DU PROPRIETAIRE :

VERSION :

ADRESSE :

DATE DE LIVRAISON :

.....

N° D'IMMATRICULATION :

.....

N° DE CLE DE L'ENTREE :

N° DE COQUE :

MARQUE DU MOTEUR :

N° DES CLES MOTEURS :

N° DE SERIE MOTEUR TRIBORD :

N° DE SERIE EMBASE TRIBORD :

N° DE SERIE MOTEUR BABORD :

N° DE SERIE EMBASE BABORD :

N° de tél / Adresse à contacter en cas d'urgence



www.cata-lagoon.com

MEMORANDUM PERSONNEL

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Cachet du concessionnaire

Charte pour la mer et les rivières

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

Pour protéger ce milieu,

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





LES SAUVETEURS EN MER

AU SERVICE DES PLAISANCIERS ET DES PROFESSIONNELS DE LA MER

Les Sauveteurs en Mer veillent...

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

Quelle que soit l'heure, de jour comme de nuit, 7 jours sur 7, 3500 bénévoles sont prêts à appareiller dans la demi-heure pour aller porter secours à ceux qui sont en difficulté... et cela parfois au péril de leur vie !

C'est grâce au maillage très serré de ses 232 stations en France et dans les DOM/TOM que les Sauveteurs en Mer assurent aujourd'hui plus de 50% du sauvetage en France et plus de 80% en dehors des heures ouvrables !



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

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

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

ENTRE MARINS...

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

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



LES SAUVETEURS EN MER (SNSM)

Siège Social : 31, Cité d'Antin - 75009 PARIS

Tel : 01 56 02 64 64 - Fax 01 56 02 64 63 - E-mail : contact@snsnm.net



Je soutiens la SNSM et j'adhère !

Je joins un chèque de : 20 euros min - 45 euros (donateur) - 380 euros (bienfaiteur)
Un reçu de déductibilité fiscale me sera adressé avec la carte et l'autocollant de membre

NOM : Prénom :
ADRESSE :





www.cata-lagoon.com

162, quai de Brazza - 33100 Bordeaux - France • Tél. 33 (0) 557 80 92 80 • Fax 33 (0) 557 80 92 81 • E-mail : info@cata-lagoon.com