

LAGOON 620

Guide d'utilisation



LAGOON

catamarans since 1984

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.

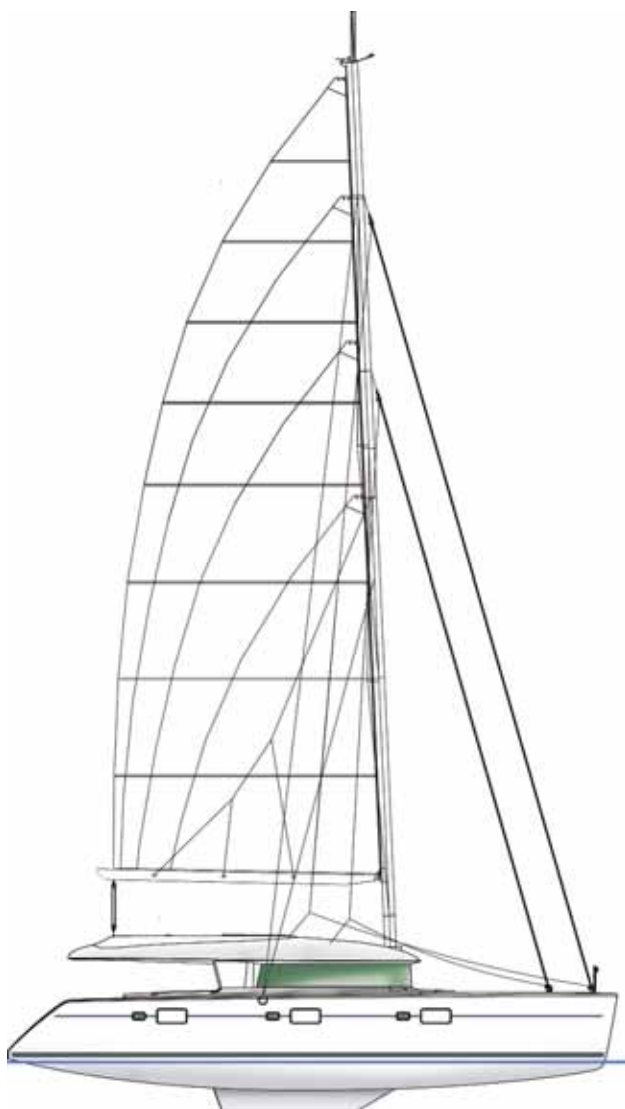
Utilisez toujours les services d'un professionnel expérimenté pour l'entretien, le montage d'accessoires et les petites modifications. L'autorisation écrite du constructeur ou de son représentant légal est obligatoire pour les modifications altérant les caractéristiques du bateau, notamment la disposition 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 tout 18,90 m / 62'
 Longueur flottaison 18,20 m / 59'9"
 Maître bau 10,00 m / 32'10"
 Tirant d'air 31,00 m / 101'9"
 Tirant d'eau 1,55 m / 5'1"
 Déplacement léger théorique 27000 kg / 59535 lbs
 Déplacement en charge maximale théorique 35000 kg / 77175 lbs
 Charge maximale autorisée théorique 8000 kg / 17640 lbs
 Surface œuvres vives (appendices compris) 110 m²

Capacité d'eau 4x240 l / 4x63,5 US gal
 Capacité fuel 2x650 l / 2x171,5 US gal
 Capacité froid négatif / cuisine carré 178 l / 47 US gal
 Capacité froid positif / cuisine carré 60 l / 15,5 US gal
 Capacité froid négatif / cuisine coque 400 l / 105,5 US gal
 Capacité froid positif / cuisine coque 204 l / 54 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 générateur 50 Ah (12 V)
 Puissance moteur maxi 2x150 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 Moteurs
- 1.7 Remorquage
- 1.8 Retournement
- 1.9 Généralités

SECTION 2COQUE / PONT

- 2.1 Construction
- 2.2 Porte d'entrée
- 2.3 Accès poste de barre fly
- 2.4 Passerelle (option)
- 2.5 Cabestans (option)
- 2.6 Appareil à gouverner
- 2.7 Guindeau, mouillage
- 2.8 Pompe de lavage de pont (option)
- 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 Circuit 24 V
- 4.2 Circuit 12 V
- 4.3 Convertisseurs
- 4.4 Circuit 110 V – 220 V

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 Tables de carré
- 6.2 Hublots et panneaux de pont
- 6.3 Planchers
- 6.4 Accès aux poubelles
- 6.5 Téléviseur encastrable (option)

SECTION 7CONFORT À BORD

- 7.1 Réfrigérateurs extérieurs
- 7.2 Four à micro-ondes (option)
- 7.3 Plaques de cuisson
- 7.4 Réfrigérateurs, four, hotte
- 7.5 Lave-linge (option)
- 7.6 Lave-vaisselle (option)
- 7.7 Climatisation (option)
- 7.8 Icemaker (option)
- 7.9 Grill (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

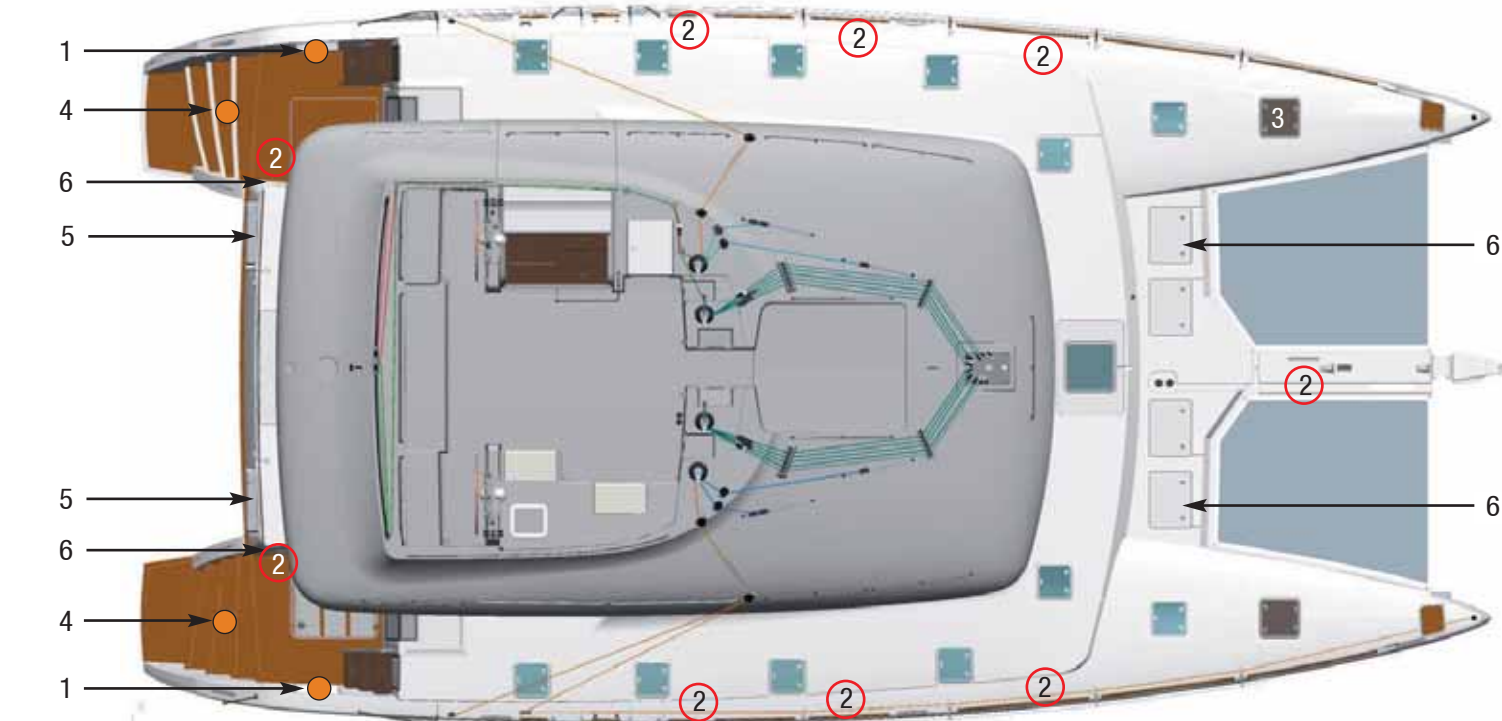
- 1.1 EQUIPEMENTS DE SECURITE**
- 1.2 CONSIGNES RELATIVES AU CIRCUIT DE GAZ**
- 1.3 LUTTE CONTRE L'INCENDIE**
- 1.4 ASSECHEMENT**
- 1.5 BARRE FRANCHE DE SECOURS**
- 1.6 MOTEURS**
- 1.7 REMORQUAGE**
- 1.8 RETOURNEMENT**
- 1.9 GENERALITES**

EQUIPEMENTS DE SECURITE SUR LE PONT

- | | | |
|--|-----------------------------------|------------|
| 1 - Emplacement bouée couronne. | 5 - Emplacement radeau de survie. | 9 - |
| 2 - Pontet pour fixation ligne de vie. | 6 - Pompe de cale manuelle. | 10 - |
| 3 - Barre franche de secours. | 7 - Extincteur. | 11 - |
| 4 - Nable barre franche de secours. | 8 - | 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.

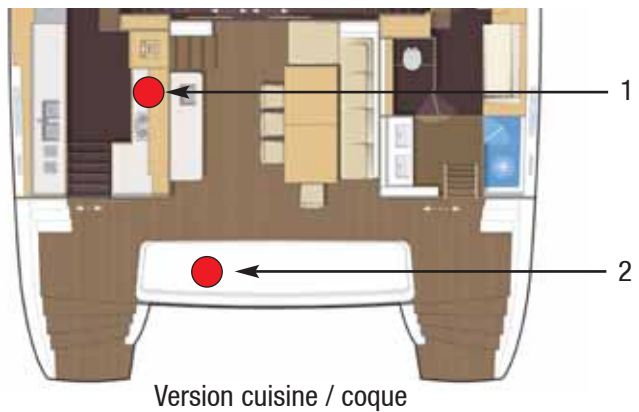
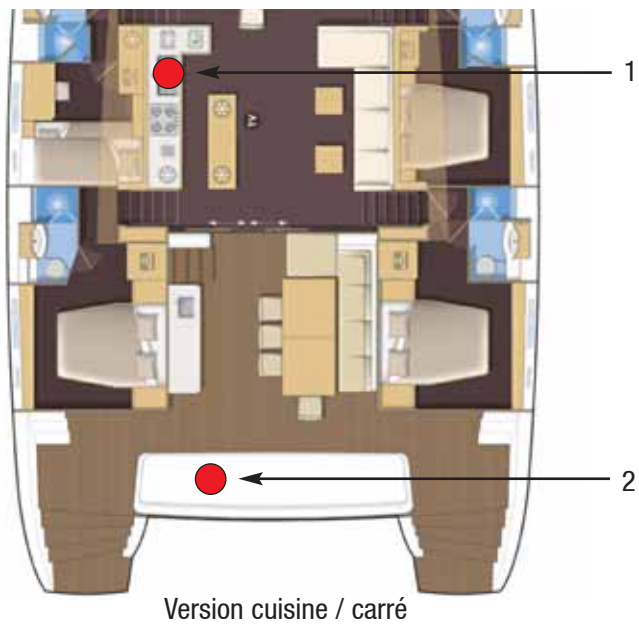
1

SECURITE

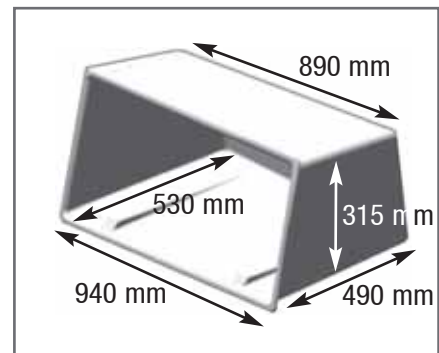
9



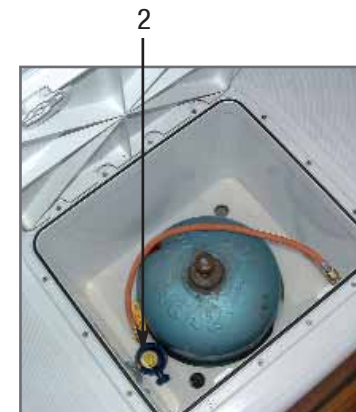
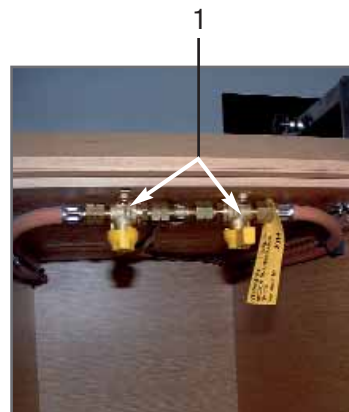
VANNES DE GAZ - COTES BOITE A BIB



COTES BOITE A BIB



- 1 - Vannes de gaz.
(à gauche sous les plaques de cuisson / version cuisine coque)
(à droite sous les plaques de cuisson / version cuisine carré)
- 2 - Détendeur.
(accès dans le coffre bâbord de la banquette de cockpit)



SECURITE

10



■ 1.2 Consignes relatives au circuit de gaz

La bouteille de gaz est située dans un coffre 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 INTERIEURS

SECURITE

12

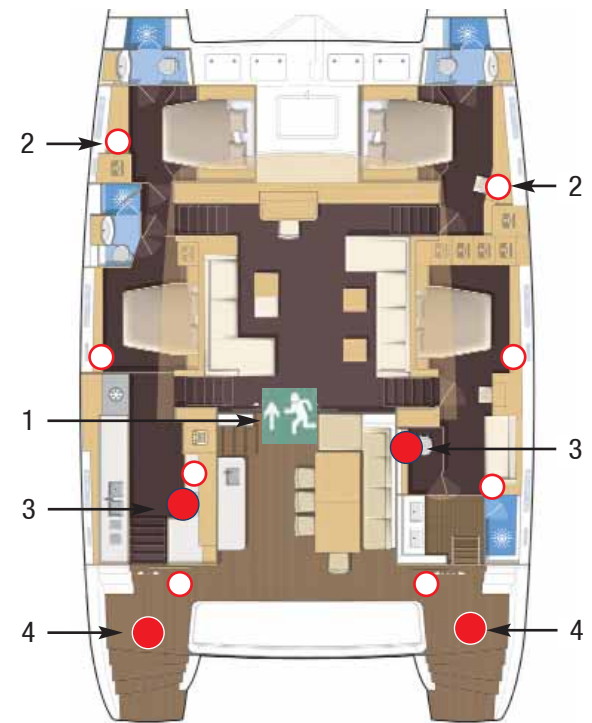


- 1 - Sortie de secours.
- 2 - Extincteur.
- 3 - Tirette de déclenchement d'extincteur moteur.
- 4 - Extincteur moteur.
- 5 - Fusées de détresse.
- 6 - Matériel de premier secours.
- 7 - VHF (option).
- 8 -
- 9 -
- 10 -
- 11 -
- 12 -
- 13 -
- 14 -
- 15 -

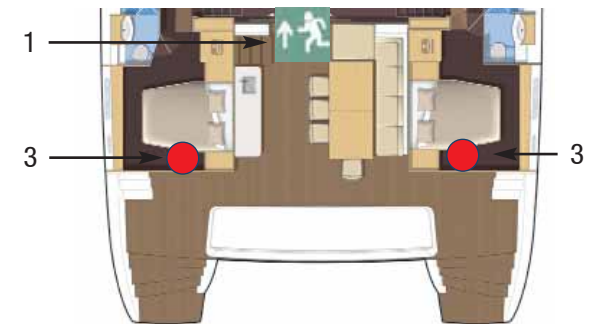
RECOMMANDATION
 Certains éléments n'ont pas d'emplacement pré-déterminé. Compléter ce plan en fonction de ses propres équipements de sécurité.



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



Version cuisine / coque



Version cuisine / carré

■ 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

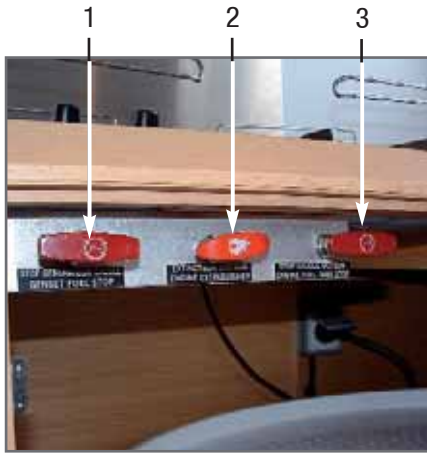
En cas de remplacement d'éléments de l'installation de lutte contre l'incendie, n'utiliser que des éléments appropriés, portant la même désignation ou ayant des capacités techniques et une résistance au feu équivalentes.

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.



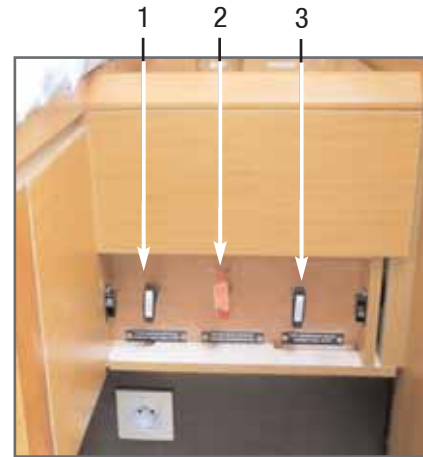
TIRETTES DES VANNES DE CARBURANT - EXTINCTEUR DE CALE MOTEUR



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

Accès par les tirettes situées sous la plaque de cuisson dans la cuisine dans la coque bâbord à l'arrière.

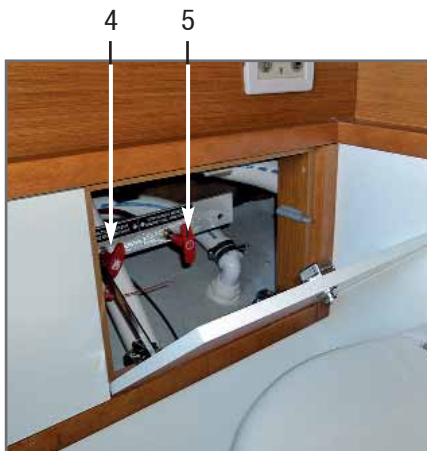
Version cuisine / coque



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

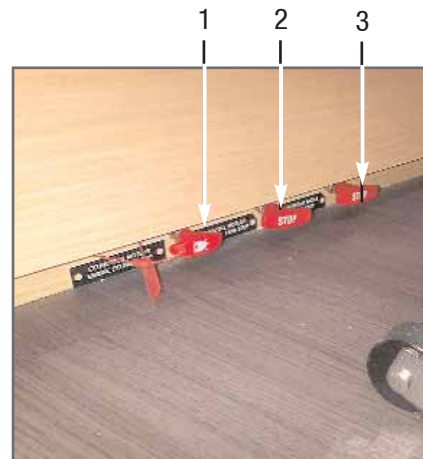
Accès par les tirettes situées derrière la trappe sous le meuble de chevet dans la coque bâbord à l'arrière.

Version cuisine / carré



- 4 - Déclenchement extincteur de cale moteur tribord.
- 5 - Coupure alimentation réservoir tribord.

Accès par la trappe derrière les WC dans la coque tribord à l'arrière.



- 1 - Déclenchement extincteur de cale moteur.
- 2 - Coupure alimentation réservoir.
- 3 - Coupure alimentation réservoir générateur.

Accès dans les cabines arrières bâbord et tribord sous les couchettes.

Version 6 cabines

SECURITE

14



• PROCEDURE A SUIVRE EN CAS D'INCENDIE

- Arrêter le moteur s'il est en marche.
- Couper l'alimentation électrique, l'alimentation en carburant 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 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 (accès par la tirette située sous la plaque de cuisson dans la cuisine (coque bâbord à l'arrière), et celle dans la trappe au pied de l'escalier du bureau propriétaire (coque tribord à l'arrière).
- 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

• POMPES DE CALE ELECTRIQUES

Le Lagoon 620 est équipé d'une pompe de cale électrique à déclenchement automatique par coque et une par compartiment moteur.

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

Ces quatre pompes de cale peuvent être mises en marche forcée depuis le tableau électrique 24 V.

• POMPES DE CALE MANUELLES

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. Deux pompes manuelles sont présentes dans les coffres de plage avant. Elles aspirent l'eau des compartiments avant.

• 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.

1

SECURITE

15



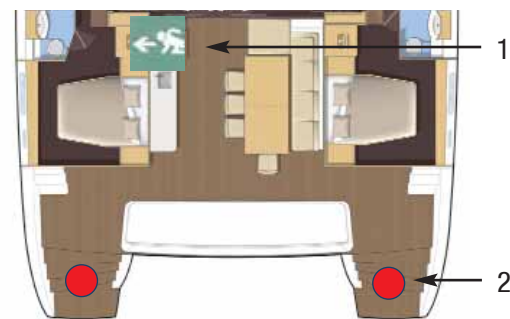
BARRE FRANCHE DE SECOURS - PANNEAUX "TROUS D'HOMME"

SECURITE

16

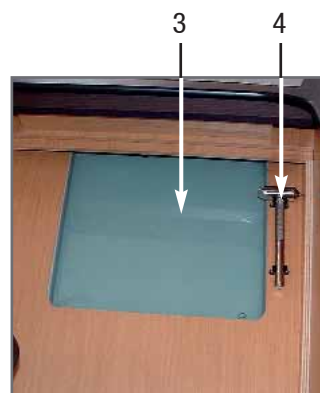


Version cuisine / coque

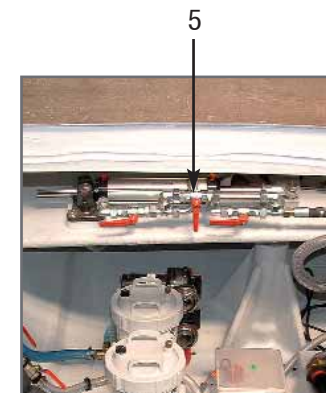


Version cuisine / carré

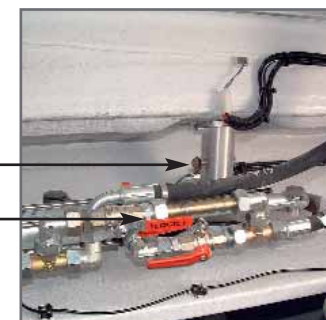
- 1 - Panneau "trous d'homme".
- 2 - Vérin de direction.



- 3 - Panneau "trous d'homme".
- 4 - Marteau pour briser la glace en cas de retournement.
- 5 - Vanne du vérin de direction.



- 6 - Barre franche de secours.
- 7 - Vis + écrou de fixation de barre franche.
- 8 - 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 arrière.
- 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

EN CAS DE RETOURNEMENT :

Quatre panneaux "trous d'homme" sont prévus sous les marches de descente dans les coques - et dans les pointes avant si option aménagement des pointes avant.

Enlever les marches pour y avoir accès.

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**
- 2.3 ACCES POSTES DE BARRE FLY**
- 2.4 PASSERELLE (OPTION)**
- 2.5 CABESTANS (OPTION)**
- 2.6 APPAREIL A GOUVERNER**
- 2.7 GUINDEAU, MOUILLAGE**
- 2.8 POMPE LAVAGE DE PONT (OPTION)**
- 2.9 BOSSOIRS (OPTION)**
- 2.10 TENDERLIFT (OPTION)**

EQUIPEMENT DE PONT

**OUVERTURE
PORTE D'ENTREE**



**VERROUILLAGE
PORTE D'ENTREE**



**OUVERTURE MANUELLE
D'ACCES AU FLY**



COQUE
PONT

20



**INTERRUPTEUR (COCKPIT)
D'OUVERTURE DU
PANNEAU D'ACCES AU FLY**



**INTERRUPTEUR (FLY)
D'OUVERTURE DU
PANNEAU D'ACCES AU FLY**



■ 2.1 Construction

Le LAGOON 620 est construit en sandwich balsa et réalisé sous vide avec emploi de tissus de verre quadriaxiaux et contre-plaqué hydro imprégnés de résine.

Le pont est en sandwich balsa avec inserts en contreplaqué aux emplacements des pièces d'accastillage. La liaison coque-pont est réalisée par collage et par boulonnage.

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

La porte coulissante se verrouille dans trois positions différentes : fermée, entrouverte (position aération) et ouverte.

Un loquet sur le montant de la porte permet le verrouillage depuis l'intérieur du carré.

RECOMMANDATION

En navigation, bloquer la porte coulissante en la verrouillant.

■ 2.3 Accès aux postes de barre du fly

L'accès aux postes de barre du fly se fait depuis le cockpit par un escalier. Il possède un système de fermeture sur rail.

Le panneau d'accès au fly peut en option être ouvert électriquement. L'ouverture électrique fonctionne en 24 V (disjoncteur du convertisseur 24 V / 12 V enclenché).

Rincer régulièrement les glissières à l'eau douce.

2

COQUE
PONT

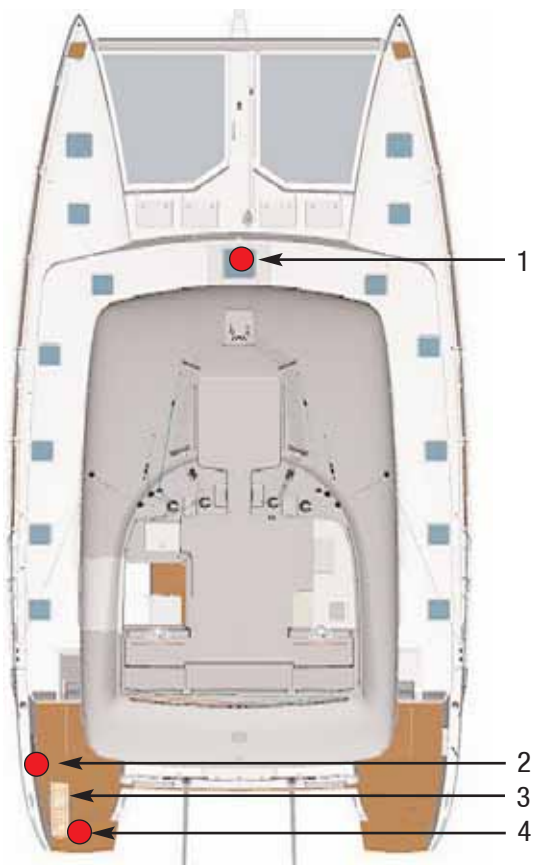
21



PASSERELLE (OPTION) - CABESTANS (OPTION)

COQUE
PONT

22



- 1 - Fusible de passerelle + disjoncteur de cabestan.
- 2 - Commande de passerelle.
- 3 - Passerelle.
- 4 - Moteur électrique de passerelle.

**FUSIBLE DE SYSTEME
HYDRAULIQUE (PASSERELLE)**



**DISJONCTEUR
DES CABESTANS**



**COMMANDES DE
PASSERELLE**



CABESTAN



■ 2.4 Passerelle (option)

La passerelle est actionnée par un vérin hydraulique.

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

La commande de passerelle est située sur le flanc de jupe arrière bâbord.

Appuyer simultanément sur les deux boutons pour sa mise en fonction. Appuyer sur OFF pour l'arrêt.

Une télécommande à distance est également disponible à bord du bateau.

En cas de non-fonctionnement, vérifier le fusible CF8 situé dans le local technique de plage avant.

■ 2.5 Cabestans (option)

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

Les commandes des cabestans sont situées au pied du flanc de jupe arrière bâbord et tribord.

En cas de non fonctionnement, vérifier leur disjoncteur situé dans le local technique de plage avant.

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

■ 2.6 Appareil à gouverner

L'ensemble direction est composé de deux barres à roue, d'un système de transmission hydraulique avec pompes manuelles sur les barres, et vérins hydrauliques pour les safrans.

Les safrans suspendus sont pourvus de mèches en inox.

Les barres à roue fonctionnent indépendamment l'une de l'autre.

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

COQUE
PONT

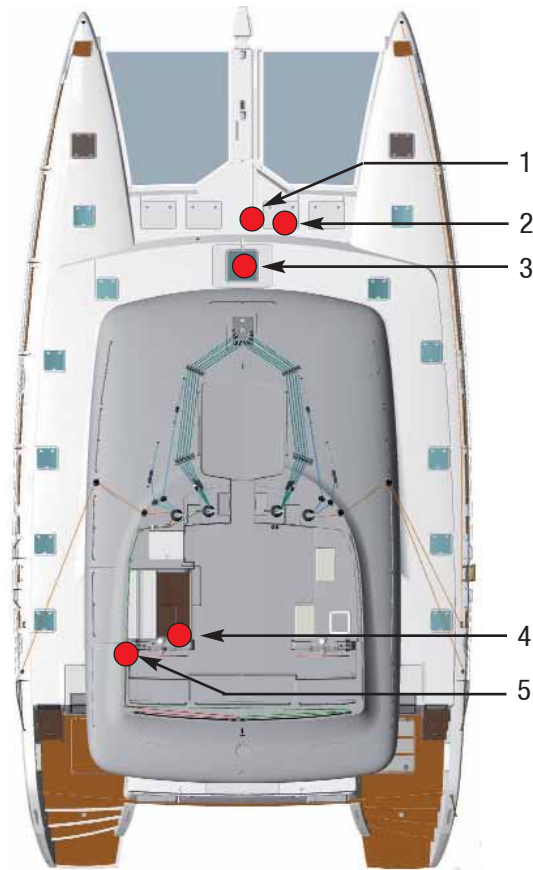
23



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.
- 5 - Mise hors tension du guindeau.

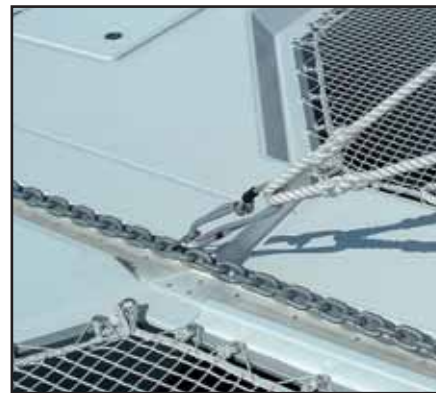
FIXATION DE LA PANTOIRE A LA POUTRE AVANT



PASSAGE DE LA PANTOIRE A L'INTERIEUR DU DAVIER



PANTOIRE FRAPPEE SUR LA CHAÎNE



COMMANDE DU GUINDEAU



DISJONCTEUR DU GUINDEAU



■ 2.7 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 bâbord permet de mettre hors tension le guindeau électrique, ainsi que les cabestans 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.
Relâcher 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 :

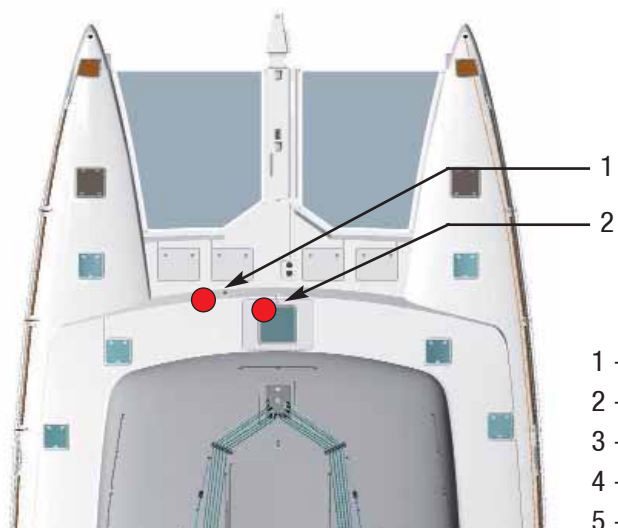
- Tenir en permanence la ligne de mouillage claire et peu encombrée.
- Effectuer les manoeuvres prudemment, avec des gants et toujours chaussé.
- S'assurer que personne ne soit appuyé au guindeau lors de l'utilisation de la commande.



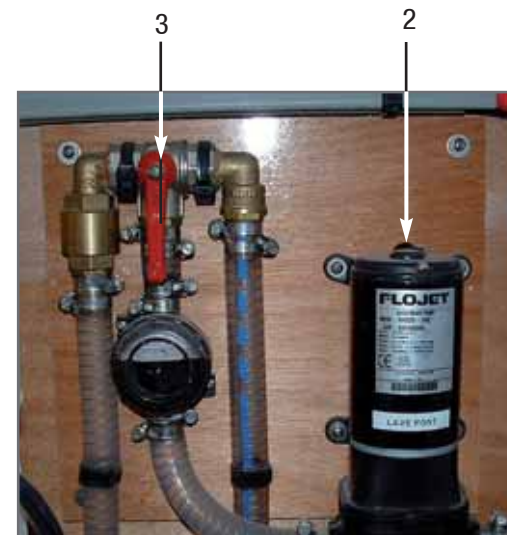
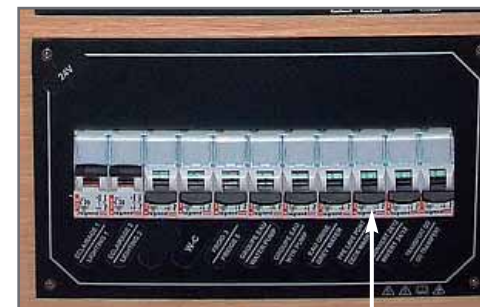
POMPE DE LAVAGE DE PONT (OPTION)

COQUE
PONT

26



- 1 - Prise de connexion du tuyau.
- 2 - Pompe de lavage de pont (24 V).
- 3 - Vanne de sélection eau douce / eau de mer.
- 4 - Embout type "Gardena" (non fourni).
- 5 - Disjoncteur / mise sous tension.



■ 2.8 Pompe de lavage de pont (option)

La pompe de lavage de pont est située dans le local technique de plage avant.

Elle fournit de l'eau de mer ou de l'eau douce provenant des réservoirs bâbord (accès à la vanne de sélection par le local technique).

Sa mise en fonction se fait au tableau électrique 24 V.

Appuyer sur le contour plastique de la prise pour connecter ou déconnecter un embout type "Gardena" (non fourni).

2

COQUE
PONT

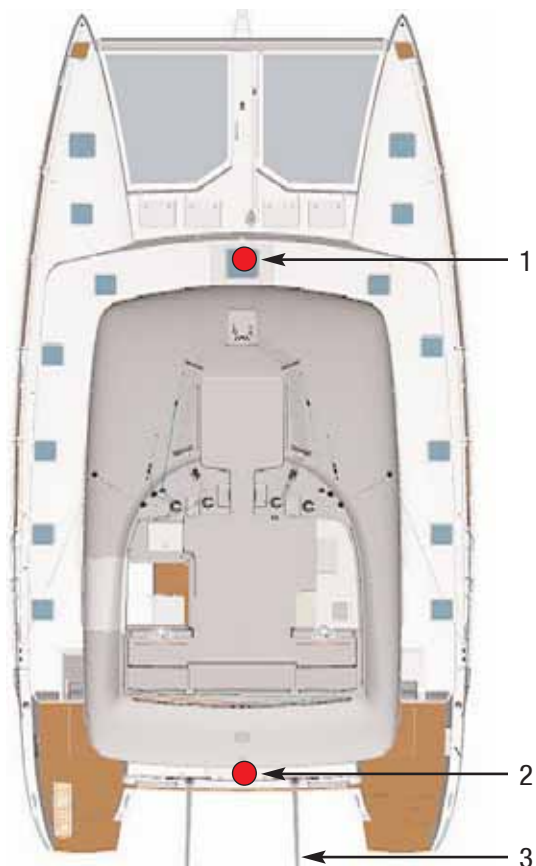
27



BOSSOIRS (OPTION) - TENDERLIFT (OPTION)

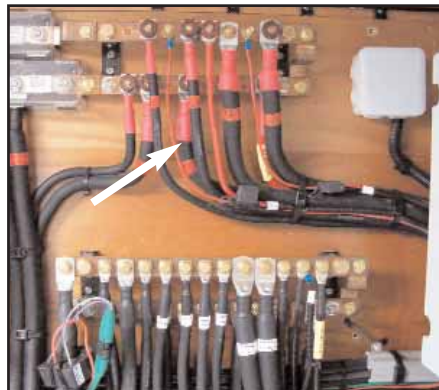
COQUE
PONT

28



- 1 - Fusible.
- 2 - Vérin + commande.
- 3 - Bossoirs.

FUSIBLE DE SYSTEME
(BOSSOIRS)



RADIOCOMMANDE ET
COMMANDE DES BOSSOIRS
OU DE TENDERLIFT



BOSSOIRS



RIDOIR DE TENDERLIFT



■ 2.9 Bossoirs (option)

Les bossoirs sont actionnés par un vérin électrique. Leur mise sous tension est automatique dès le coupe-batterie général du bord sur ON. En cas de non-fonctionnement, vérifier le fusible CF8 situé dans le local technique de plage avant.

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 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.
Actionner la commande présente dans le coffre arrière de cockpit.
- 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 400 kg et une annexe d'une longueur maximum de 4,50 mètres.

■ 2.10 Tenderlift (option)

Le tenderlift est actionné par un vérin électrique. Sa mise sous tension est automatique dès le coupe-batterie général du bord sur ON. Sa commande est située dans le coffre arrière de cockpit. En option, une radiocommande est livrée avec le bateau. Eteindre la radiocommande après usage. En cas de non-fonctionnement, vérifier le fusible situé dans le local technique de plage avant.

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 4,60 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 ridoirs.**



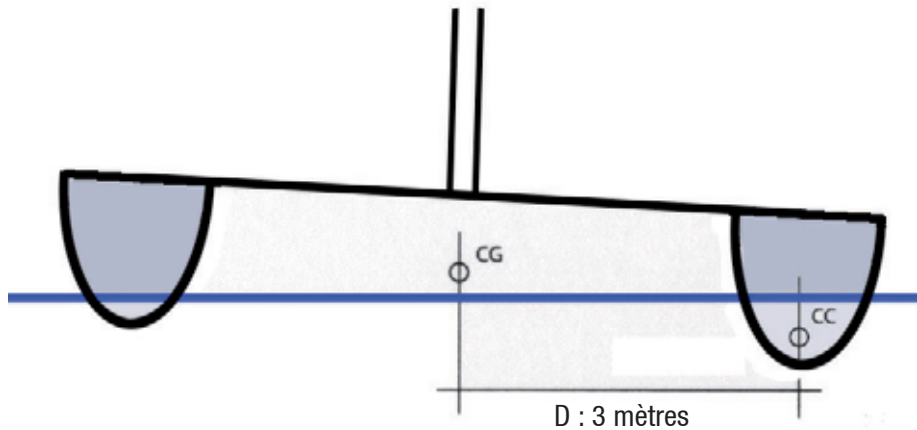
SECTION 3

GREEMENT

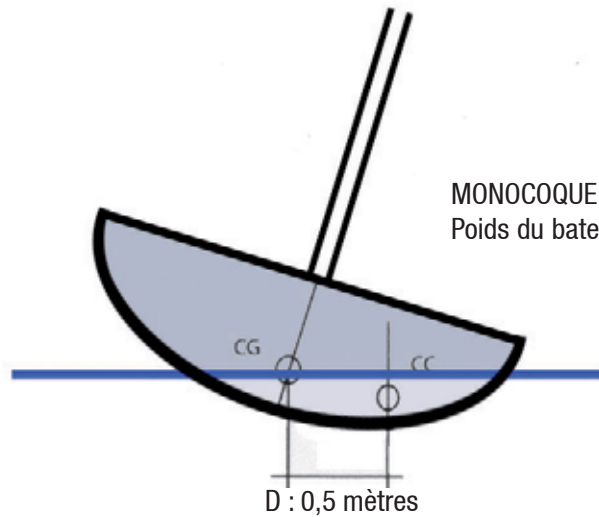
VOILURE

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

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.

RMmax : poids du bateau x d
(RMmax : moment de redressement maximum)

RMmax monocoque : 10 tonnes x 0,5 mètres
: **5 tonnes.mètres**

RMmax catamaran : 10 tonnes x 3 mètres
: **30 tonnes.mètres**

GREEMENT
VOILURE

32



■ 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.

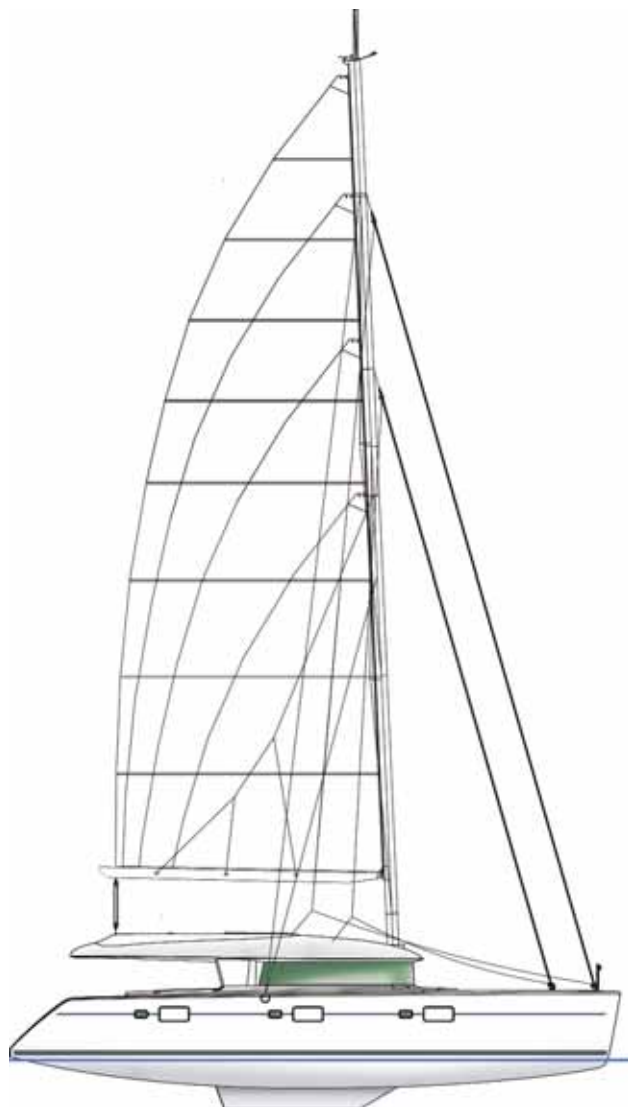
3

GREEMENT
VOILURE

33



VOILURE



GREEMENT
VOILURE

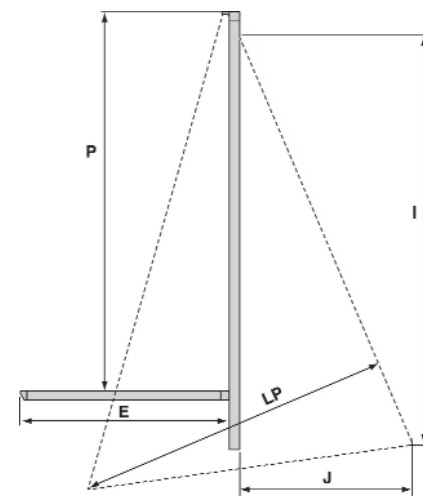
34



■ Voilure

Surface de voile au près	243 m ² / 2615 sq.ft ²
Grand-voile lattée	139 m ² / 1496 sq.ft ²
Grand-voile à corne	146 m ² / 1571 sq.ft ²
Génois enrouleur	91 m ² / 980 sq.ft ²
Spinnaker (option).....	300 m ² / 3229 sq.ft ²
Gennaker (option)	190 m ² / 2045 sq.ft ²
Trinquette sur enrouleur (option)	48 m ² / 517 sq.ft ²

I	23,320 m / 76'49"
J	6,289 m / 20'63"
P	24,700 m / 80'01"
E	8,260 m / 27'09"



- **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 (environ 5 nœuds plus tôt).

3

GREEMENT
VOILURE

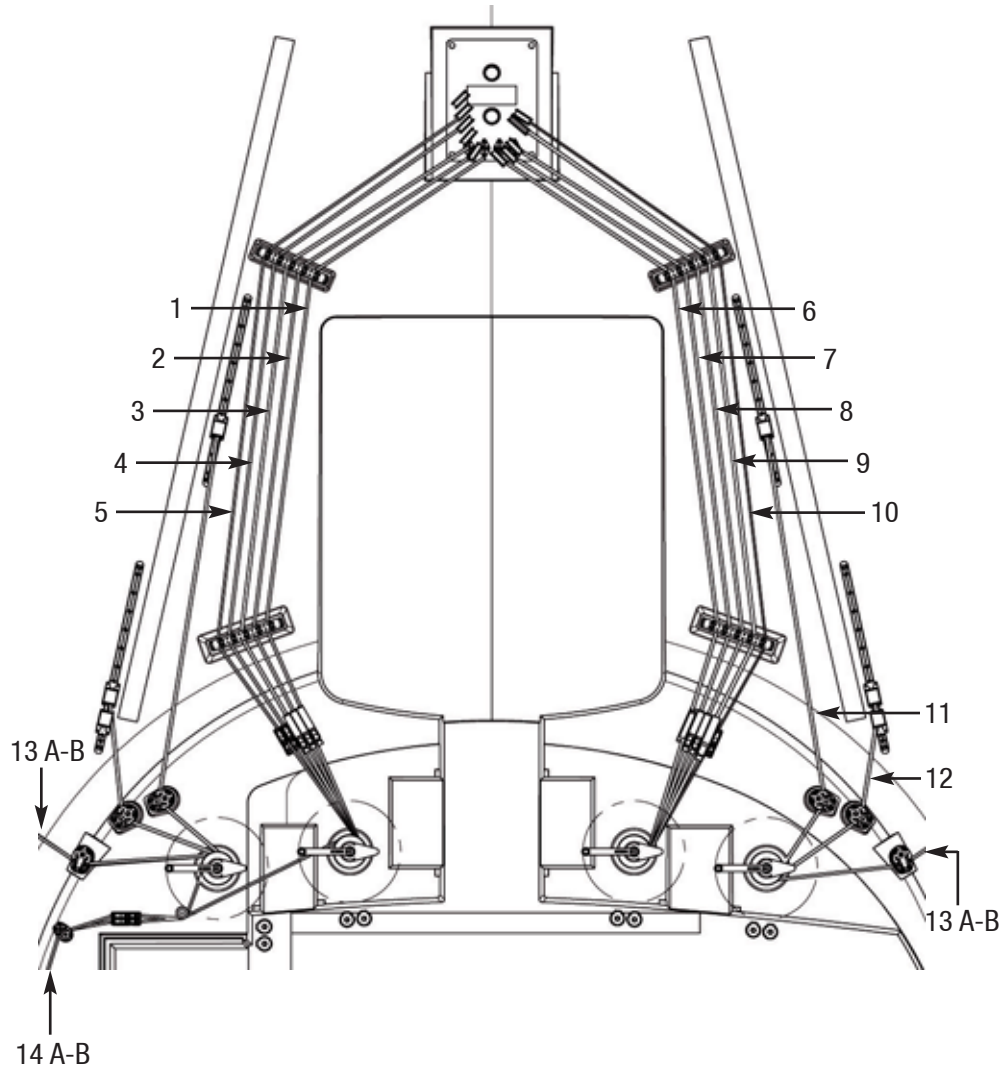
35



GREEMENT COURANT

GREEMENT
VOILURE

36



- 1 - Drisse de spi / gennaker (option).
- 2 - Ecoute de grand-voile.
- 3 - Bosse de ris 3.
- 4 - Bosse de guindant ris 3.
- 5 - Balancine de grand-voile.
- 6 - Bosse de ris 1.
- 7 - Bosse de ris 2.
- 8 - Drisse de grand-voile.
- 9 - Bosse de guindant ris 1.
- 10 - Bosse de guindant ris 2.
- 11 - Ecoute de trinquette.
- 12 - Ecoute de génois.
- 13A-B - Ecoute spi / gennaker + bras spi.
- 14A - Va-et-vient bâbord de chariot d'écoute de GV.
- 14B - Va-et-vient tribord de chariot d'écoute de GV.

AVERTISSEMENT

Les bosses de réglage de chariot de GV ne doivent pas être utilisées avec le premier winch : risque de rupture du réa (cause angle trop important.)
Utiliser le deuxième winch uniquement.

■ 3.2 Gréement dormant

Le LAGOON 620 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 sur étarqueur	25	10
Ecoute de génois	20 x 2	16
Drisse de trinquette sur étarqueur	18	10
Ecoute de trinquette	12 x 2	14
Drisse de GV mouflée	90	16
Balancine de GV	62	14
Ecoute de GV	50	14
Réglage chariot GV	2 x 22	12
Ris 1	26	14
Ris 2	35	14
Ris 3	45	14
Cunningham 1	13	12
Cunningham 2	18	12
Cunningham 3	20	12
Lazy jack	2 x 30	10
Bras de spi	25 x 2	12
Ecoute de spi / gennaker	42 x 2	14
Drisse de spi / gennaker	100	14

3

GREEMENT
VOILURE

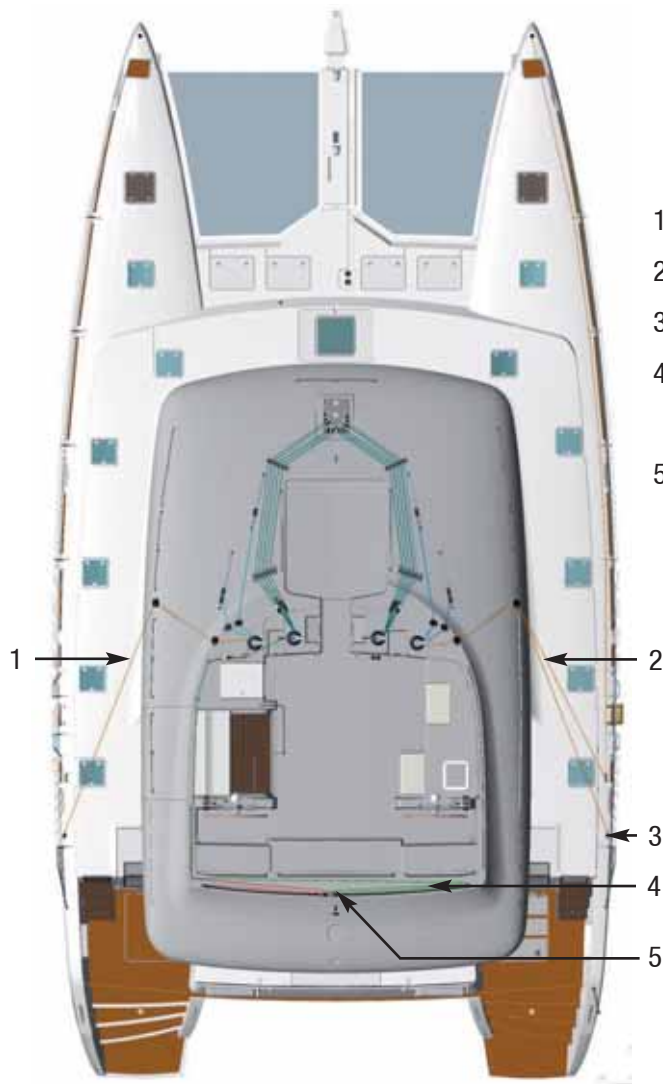
37



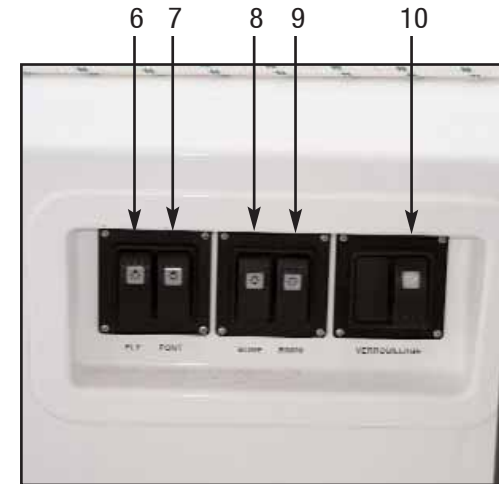
GREEMENT COURANT

GREEMENT
VOILURE

38



- 1 - Bras de spi.
- 2 - Ecoute de gennaker / spi.
- 3 - Poulie de gennaker / spi.
- 4 - Va-et-vient de chariot d'écoute de grand-voile.
- 5 - Chariot d'écoute de grand-voile.



- 6 - Eclairage barres de flèche (feux de fly).
- 7 - Feux de pont.
- 8 - Eclairage bôme.
- 9 - Eclairage bimini.
- 10 - Mise hors tension du guindeau, des winchs électriques, enrouleurs de génois et trinquette.

■ 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.

Les enrouleurs de voiles d'avant sont commandés par des interrupteurs depuis le poste de barre.

En cas de problème, se référer à la procédure en ANNEXE.

• WINCHS D'ECOUTE ET DE MANŒUVRE 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 bâbord (mise hors tension également des cabestans et 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

Pour chacun des trois ris on trouve une bosse sur la chute et une sur l'amure.

- Rapprocher la grand-voile du lit du vent, à la barre ou avec le chariot.
- Choquer l'écoute de grand-voile.

3

GREEMENT
VOILURE

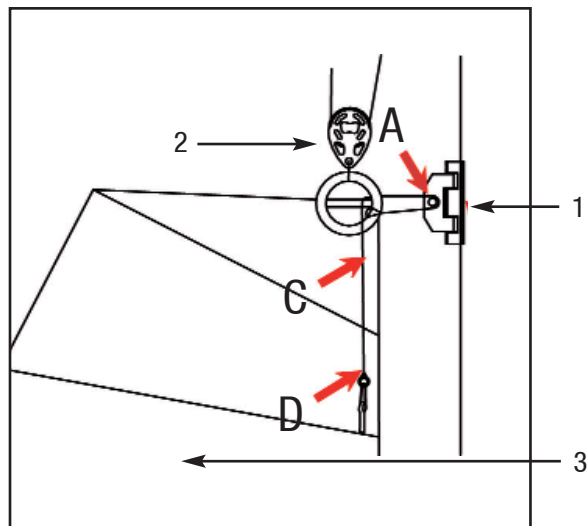
39



GRAND-VOILE A CORNE - FUSIBLE D'ECOUTE DE GRAND-VOILE

GREEMENT
VOILURE

40



- 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



FUSIBLE D'ECOUTE 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.

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 bosses 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 2 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 (environ 5 noeuds plus tôt).

- **FUSIBLE D'ECOUTE DE GRAND-VOILE**

L'écoute de grand-voile est équipée d'un "fusible" en textile qui prévient du surtoilage.

En cas de casse du "fusible", réduire immédiatement la surface de grand-voile.

Deux "fusibles" de rechange sont fournis avec le bateau.

Procéder au remplacement de celui usagé le plus rapidement possible, voile affalée.

3

GREEMENT
VOILURE

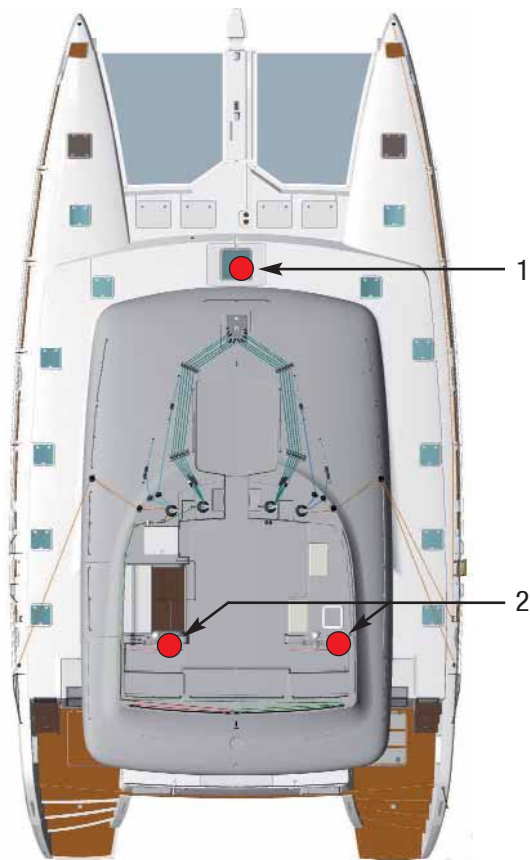
41



ENROULEURS ELECTRIQUES GENOIS - TRINQUETTE

GREEMENT
VOILURE

42



- 1 - Disjoncteur / enrouleurs électriques génois+trinquette.
- 2 - Commandes d'enrouleur de génois et de trinquette électrique.

**DISJONCTEUR
D'ENROULEUR**



**COMMANDE DES
ENROULEURS DE GENOIS
ET DE TRINQUETTE**



**CHARIOT D'ETARQUAGE
DE GENOIS**



• 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 reliée par une surliure (voir figures page 44).

- 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.

UTILISATION DU GENOIS ET DE LA TRINQUETTE

Ecoute à poste au winch, dérouler le génois ou la trinquette par leur interrupteur au poste de barre.

RECOMMANDATION

Favoriser les allures au portant pour l'enroulement ou le déroulement des voiles d'avant.

Les enrouleurs des trinquettes et génois sont alimentés par les batteries du bord.

Leurs disjoncteurs sont situés dans le local technique de plage avant.

AVERTISSEMENT

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

RECOMMANDATION

Lors des changements d'amure et suivant l'allure du bateau, aligner à l'aide de l'enrouleur électrique le point d'amure en prolongation de l'axe de la voile d'avant.

AFFALAGE DU GENOIS

Le génois doit impérativement être enroulé.

- Fixer l'extension de la drisse de génois dans le crochet inférieur du chariot d'étauquage puis la passer dans la poulie de pied de mât disponible avec retour direct sur un winch au poste de barre.

- Etauquer 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'étauquage 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.

3

GREEMENT
VOILURE

43



GENOIS - TRINQUETTE + PROCEDURES DE SECOURS ENROULEUR - GENNAKER

SURLIURE ENTRE LA DRISSE ET SON EXTENSION



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

BLOQUEUR DU CHARIOT EN POSITION OUVERTE



EMMAGASINEUR DE GENNAKER



GENOIS - TRINQUETTE

Procédure de secours manuelle



- Enlever le capot de protection sur la façade arrière de l'enrouleur.
- Insérer la manivelle de l'enrouleur et tourner pour enrouler ou dérouler la voile.

GREEMENT
VOILURE

44



- 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 tête 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 tête.
- Hisser le gennaker.

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

Ecoutes 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

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

3

GREEMENT
VOILURE

45



SECTION 4

ELECTRICITÉ

- 4.1 CIRCUIT 24 V**
- 4.2 CIRCUIT 12 V**
- 4.3 CONVERTISSEURS**
- 4.4 CIRCUIT 110 V - 220 V**

TABLEAUX ELECTRIQUES 24 V - COUPE-CIRCUIT BORD - ALTERNATEURS

ECRAN MULTIFONCTIONS



TABLEAU 24 V



COUPE-CIRCUIT GENERAL BORD



ELECTRICITE

48



- 1 - Alternateur attelé (24 V).
- 2 - Alternateur moteur (12 V).

TABLEAUX POMPES DE CALE



■ 4.1 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 se fait en actionnant le coupe-circuit manuel (position ON) présent sous la table à cartes.

• RECHARGE DES BATTERIES

La recharge du parc batteries se fait par un alternateur attelé (110 Ah / 24 V) ou par un chargeur de batterie (220 V / 24 V).

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 recharge les batteries du bord.

FONCTIONNEMENT

Les chargeurs de batterie sont utilisables avec la prise de quai 1 ou le générateur en fonction.

Positionner le sélecteur PUISSANCE sur QUAÏ ou GENERATEUR.

Vérifier la bonne position de leurs disjoncteurs au tableau électrique.

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

• CONTROLE DES CONSOMMATEURS 24 V

Le contrôle des consommateurs 24 V est réparti sur trois zones :

TABLEAU 24 V

Regroupe les différentes fonctions 24 V du bord : éclairage, pompes à eaux grises, WC électriques, pompe de lave-pont (option), froid, groupes d'eau, convertisseurs, pompe de transfert gasoil.

TABLEAUX DES POMPES DE CALE

Les quatre petits tableaux situés à côté du tableau 110 V - 220 V contrôlent les pompes de cale.

L'interrupteur de gauche permet trois positions : déclenchement automatique, OFF et marche forcée.

L'interrupteur de droite permet de couper l'alarme.

RECOMMANDATION

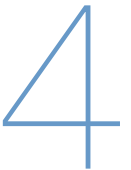
Il est recommandé de laisser en permanence les pompes de cale en position déclenchement automatique avec alarme.

Un test des pompes de cale est conseillé avant chaque départ en mer.

ECRAN MULTIFONCTIONS

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

- La jauge des réservoirs eau douce et carburant.
- La consommation (ampères) et la tension (volts) des batteries.
- La commande des feux de navigation, mouillage, pont...
- La mise sous tension de l'électronique.
- La mise sous tension de tous les éclairages du bord.
- La mise en fonction de la pompe de transfert de carburant.



MODULES EPLEX - ECRAN CPU - ECRAN TACTILE

EQUIPEMENTS SOUS TABLE A CARTE



ECRAN DE CONTROLE DU SYSTEME DE MULTIPLEXAGE (ECRAN DE CONTROLE CPU)



Figure 1



Figure 2

ELECTRICITE

50



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

Si un problème survient sur un équipement, consulter la page le concernant sur l'écran tactile.

Lorsque sa touche de fonction est accompagnée d'un clignotement de couleur bleue (fusible électronique disjoncté) :

- Mettre hors tension l'équipement concerné, puis le remettre sous tension.

Si le clignotement a disparu, l'équipement est à nouveau opérationnel.

Si le clignotement persiste, il s'agit d'un problème concernant l'équipement en lui-même ou d'un problème sur son alimentation.

Lorsque sa touche de fonction est inopérante :

- Sur l'écran tactile, aller à la page Eplex Status afin de trouver son Bus (figure 1).

Les Bus défectueux sont reconnaissables à leur couleur rouge (figure 2).

- Suivre l'arborescence du bus en rouge jusqu'au module concerné puis à sa localisation dans le bateau.

- Intervenir sur le module.

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

En cas d'impossibilité de se servir de l'écran tactile pour accéder aux différents éléments électriques du bord, il convient d'agir à partir de l'écran CPU situé sur la façade avant sous la table à carte.

- A partir de la touche Eplex Status, suivre la procédure similaire à celle décrite à partir de l'écran tactile pour identifier le module concerné.

- Intervenir sur le module.

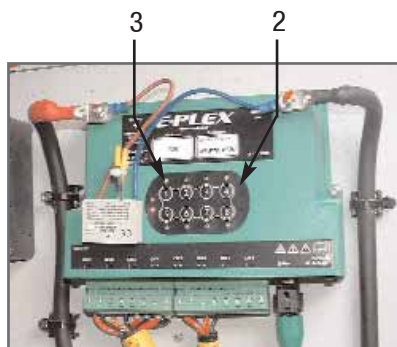


MISE EN MARCHÉ FORCÉE DES FONCTIONS PAR MODULES EPLEX

MODULES EPLEX



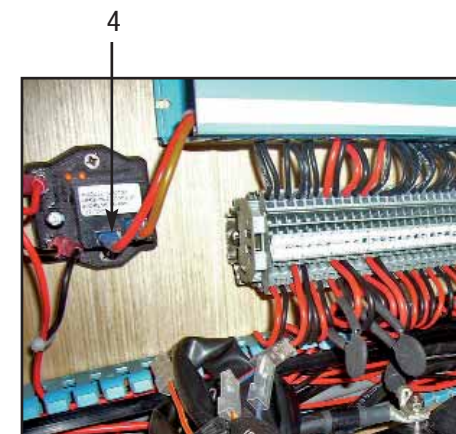
1



1 - Diodes.
2 - Interrupteurs de sélection.



Module de secours



4

ELECTRICITE

52



INTERVENTION SUR UN MODULE

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

- Shunter l'écran en enlevant le fusible 6 Ah (repère 1).

Les interrupteurs (repère 2) permettent de sélectionner puis d'agir sur les huit éléments correspondants aux diodes (repère 3).

- 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.

- Identifier l'élément sur lequel intervenir par son numéro de sortie.
- Intervenir sur le module manuellement pour commander la mise sous tension ou hors tension de l'élément voulu.

MODULE 94

SORTIE 1	Lumière courtoisie intérieur	3 A
SORTIE 2	Spots sous marins	7,5 A
SORTIE 3	Electronique de navigation 24 V	15 A
SORTIE 4	Electronique de navigation 12 V	15 A
SORTIE 5	Alimentation radar	5 A
SORTIE 6	Alimentation radar	5 A
SORTIE 7	Lumière courtoisie extérieur	3 A
SORTIE 8	Feu tricolore	3 A

MODULE 329

SORTIE 1	Feu de navigation bâbord	2 A
SORTIE 2	Feu de navigation tribord	2 A
SORTIE 3	Feu de poupe	3 A
SORTIE 4	Feu de hune	3 A
SORTIE 5	Feu de mouillage	3 A
SORTIE 6	Projecteur de pont	5 A
SORTIE 7	Feux de barres de fleche	8 A
SORTIE 8	Feux de poutre arrière	4 A

EN CAS DE PROBLEME DE MODULE

- Identifier puis déterminer l'emplacement du module défectueux par l'intermédiaire de l'écran tactile ou de l'écran CPU.
- Mettre le bateau hors tension.
- Remplacer le module défectueux par le module de secours présent dans le bateau, en y connectant l'alimentation et le négatif sur la partie haute puis les différentes broches sur la partie basse.
- Laisser uniquement les fusibles souhaités sur le module de secours en fonction des équipements à faire fonctionner.
- Remettre le bateau sous tension.

AVERTISSEMENT

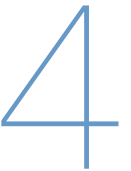
Le module remplacé apparaît comme manquant à l'écran tactile.

AVERTISSEMENT

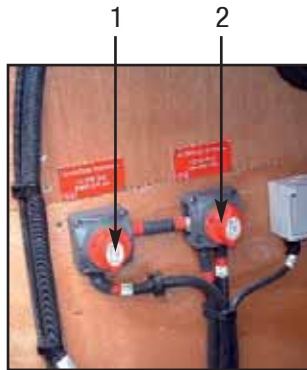
L'utilisation du module de secours n'est qu'une solution de dépannage. Se rapprocher au plus vite de votre concessionnaire pour lui faire effectuer le changement de module.

Nota : pour accéder à la fonction "marche forcée" du pilote automatique, il faut shunter son relais.

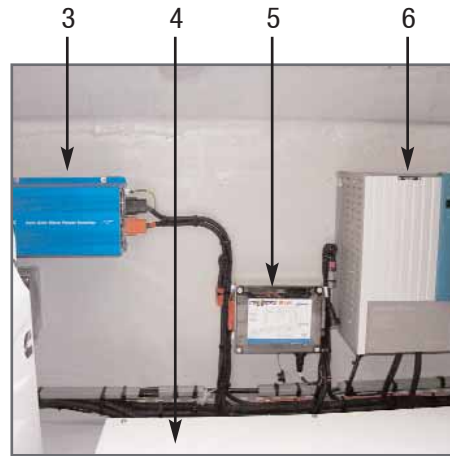
Pour cela, débrancher les deux cosses bleues (repère 4) puis les connecter entre elles.



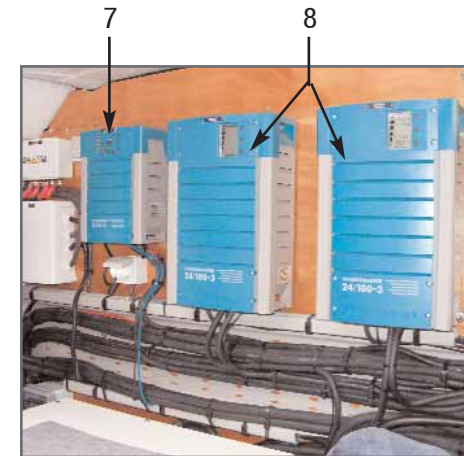
COUPE-CIRCUIT 12 V - LOCAL TECHNIQUE - BARRETTE DE PUISSANCE 24 V



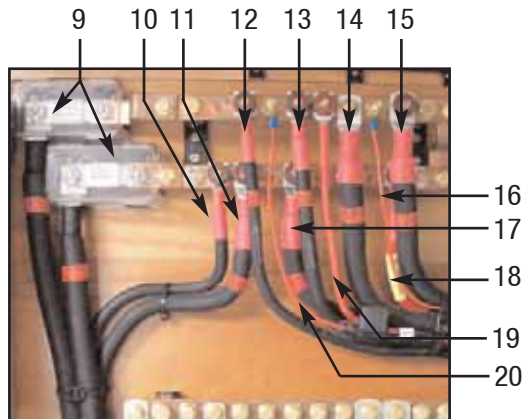
- 1 - Coupe-circuit couplage batteries (12 V).
- 2 - Coupe-circuit moteur bâbord (12 V).



- 3 - Convertisseur 24 V / 220 V - 1500 Va standard.
- 4 - Parc batteries.
- 5 - Boîtier électronique enrouleur.
- 6 - Convertisseur 24 V / 220 V - 5000 Va (option).



- 7 - Chargeur 220 V / 12 V - 35 Ah.
- 8 - Chargeurs 220 V / 24 V - 100 Ah.



- 9 - Propulseur d'étrave 24 V.
- 10 - Convertisseur 24 V / 220 V - 5000 Va (option).
- 11 - Convertisseur 24 V / 220 V - 1500 Va standard.
- 12 - Multiplexage.
- 13 - Alimentation tableau DC.
- 14 - Alimentation coupe-batteries parc batteries.
- 15 - Boîtier de puissance 24 V.
- 16 - Relais du propulseur d'étrave.
- 17 - Système électrique (passerelle, bossoirs, tenderlift).
- 18 - Boîtier répartiteur générateur.
- 19 - Pilote automatique.
- 20 - Electrovanne de gaz (version 110 V - US).

ELECTRICITE

54



■ 4.2 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. Une alarme de tension est réglée sur le master shunt.

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 du parc batterie se fait par les alternateurs moteurs ou par un chargeur de batterie.

CHARGEURS DE BATTERIE

Les chargeurs de batterie sont situés dans le local technique de plage avant.

Le chargeur 110 V - 220 V / 12 V recharge les batteries moteur et générateur.

FONCTIONNEMENT

Les chargeurs de batterie sont utilisables avec la prise de quai 1 ou le générateur en fonction.

Positionner le sélecteur PUISSANCE sur QUAI ou GENERATEUR.

Vérifier la bonne position de leurs disjoncteurs au tableau électrique.

• CONTROLE DES CONSOMMATEURS 12 V

Le contrôle des consommateurs 12 V se fait à l'écran tactile multifonctions présent à la table à cartes.

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

■ 4.3 Convertisseurs

Le bateau est équipé en standard d'un convertisseur 24 V / 220 V - 1500 Va pour l'électroménager de la cuisine.

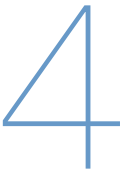
En option il peut être équipé d'un convertisseur 5000 Va.

Les convertisseurs sont situés dans le local technique de plage avant. Ils alimentent le bus CONFORT.

FONCTIONNEMENT

Leur mise en service s'effectue au tableau électrique.

Vérifier la bonne position de leur disjoncteur au tableau électrique 24 V.



ELECTRICITE

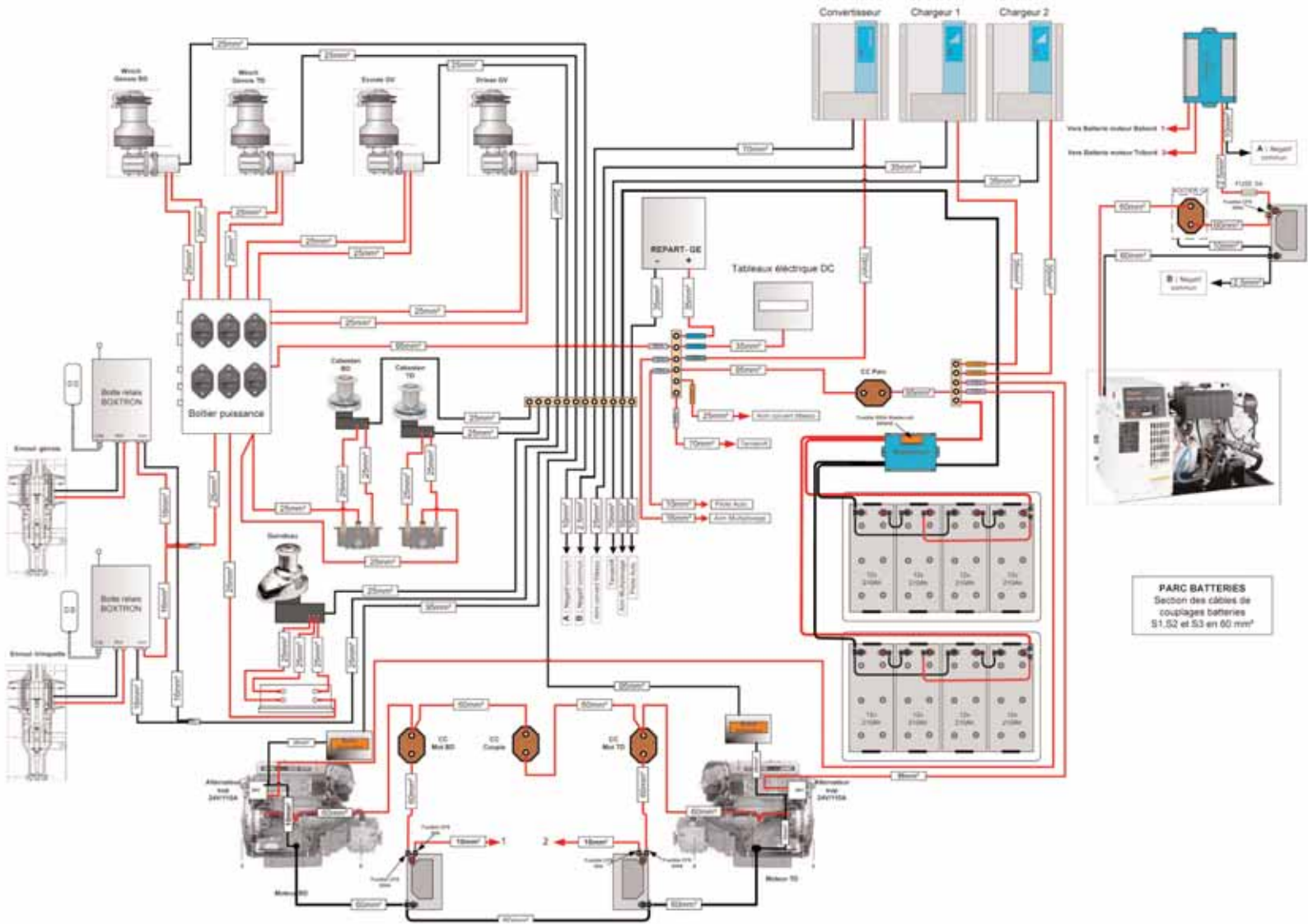
55



CIRCUIT 24 V

ELECTRICITE

56



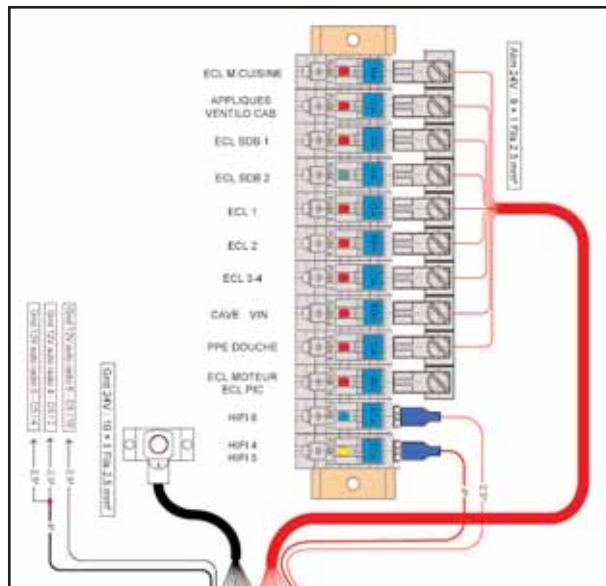
FUSIBLES 24 V SPECIFIQUES

Les fusibles de certains éléments se trouvent dans des boîtiers électriques situés derrière les têtes de lit de la cabine arrière à tribord et de la cabine du milieu à bâbord (version lit double) ou au fond du placard entre les deux lits (version lits superposés).

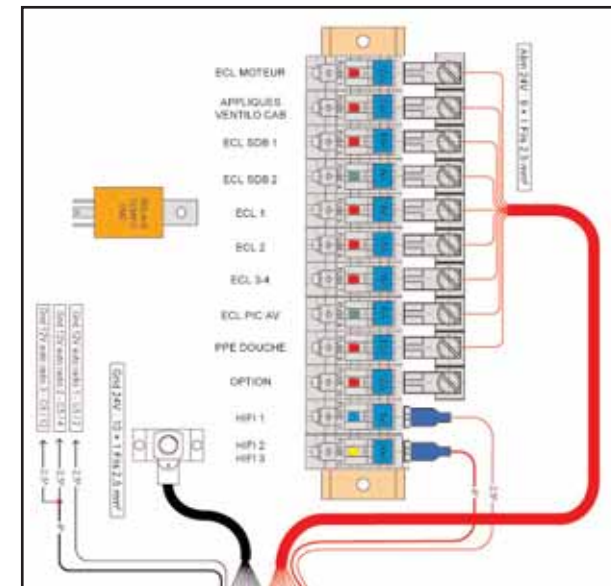
Ces éléments sont mis sous tension par l'intermédiaire du coupe-circuit général 24 V.

Nota : les fusibles ECLAIRAGE du tableau électrique ne concernent qu'une partie de l'éclairage du carré et des éclairages extérieurs (bimini, barres de flèche, etc.).

FUSIBLES 24 V - BOITIER ELECTRIQUE CABINE MILIEU BABORD



FUSIBLES 24 V - BOITIER ELECTRIQUE CABINE ARRIERE TRIBORD



4

ELECTRICITE

57



CIRCUIT 12 V

ELECTRICITE

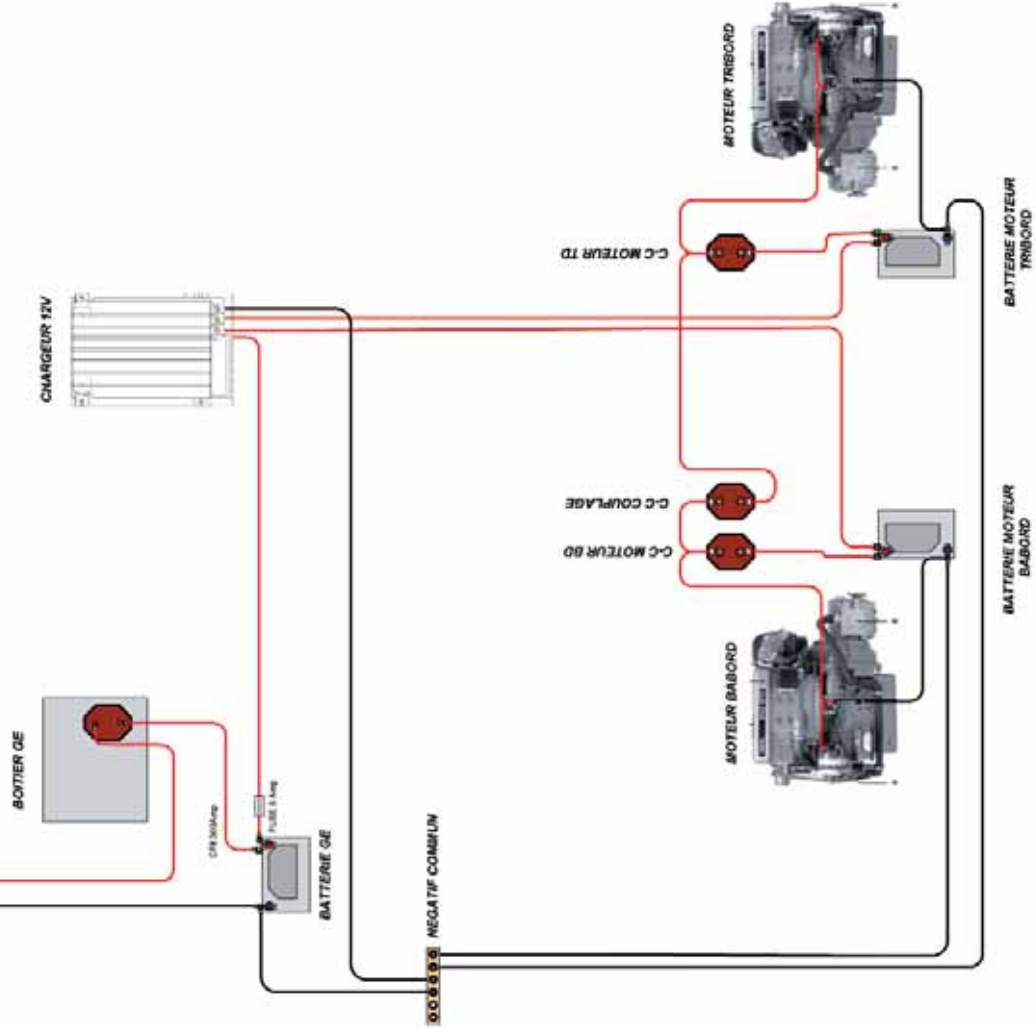
58



GROUPE ELECTROGENE



-  FUSE CF8 300Amp
-  FUSE CF8 250Amp
-  FUSE CF8 175Amp
-  FUSE CF8 125Amp
-  FUSE CF8 100Amp
-  FUSE CF8 75Amp
-  FUSE CF8 50Amp



RECAPITULATIF ELEMENTS 12 V ET 24 V

CHARGE ET CONVERSION ELECTRIQUE

Chargeur 220 V ou 110 V / 24 V - 100 Ah	En option : recharge du parc de batteries de service 24 V (voir récapitulatif 110 V / 220 V)
Chargeur 220 V / 12 V (3 sorties)	Avec l'option générateur pour la recharge de la batterie 12 V générateur et des 2 batteries moteur 12 V
Alternateur attelé 24 V - 110 Ah	Recharge du parc de batteries de service en 24 V
Convertisseur électronique 24 V / 12 V	Avec l'électronique
Convertisseur autoradio 24 V / 12 V	Avec l'option autoradio

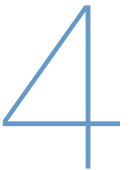
BATTERIES / CONSOMMATEURS

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 multifonctions	
Eclairage Confort	24 V	Ecran tactile multifonctions	
Feu de navigation	24 V	Ecran tactile multifonctions	
Eclairage	24 V	Ecran tactile multifonctions	
Réfrigérateur de cockpit	24 V	Tableau électrique 24 V	Tableau électrique 24 V
Réfrigérateur de fly	24 V	Tableau électrique 24 V	Tableau électrique 24 V
WC électriques	24 V	Tableau électrique 24 V	Tableau électrique 24 V
Pompe de lavage de pont	24 V	Tableau électrique 24 V	Tableau électrique 24 V
Winchs	24 V	24 V Bord	Local électrique
Guindeau (en direct sur les batteries)	24 V	24 V Bord	Local électrique
Cabestans	24 V	24 V Bord	Local électrique
Bossoirs / Tenderlift	24 V		
Passerelle	24 V : pompe hydraulique		
Propulseur d'étrave	24 V : pompe hydraulique		

Courant continu 12 V

	Tension
Batteries de démarrage moteur	(12 V - 50 Ah) x 2
<i>Recharge batterie moteur par alternateur moteur + chargeur 220 V / 12 V</i>	
Batterie de démarrage générateur	(12 V - 50 Ah) x 1
<i>Recharge batterie générateur par alternateur générateur + chargeur 220 V / 12 V</i>	
Commande de moteur électronique	12 V connecté sur batterie de démarrage moteur en "après-contact"
Caméras	12 V Alimenté par un convertisseur 24 V / 12 V
Hub (terminal réseau)	
VHF	
Autoradio	



ELECTRICITE

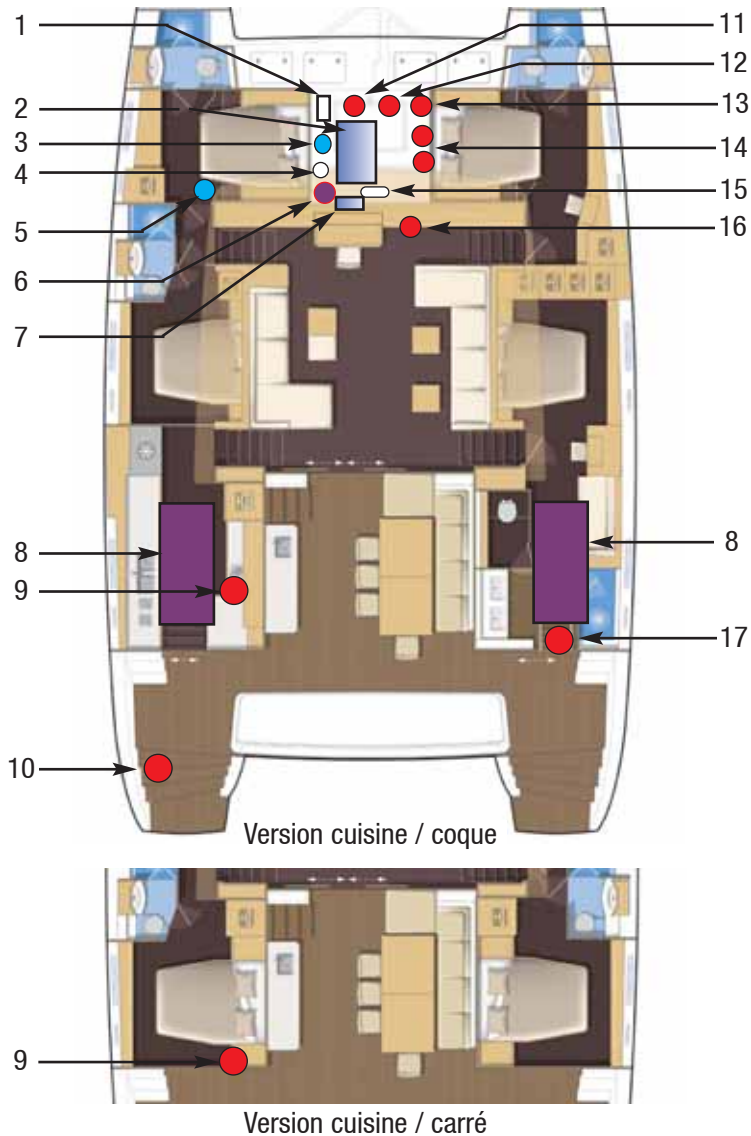
59



GENERATEUR - PRISES DE QUAI - CHARGEURS - CONVERTISSEURS

ELECTRICITE

60



- 1 - Batterie de démarrage du générateur.
- 2 - Générateur.
- 3 - Vanne d'évacuation du séparateur.
- 4 - Extracteur d'air du local technique.
- 5A - Filtre à eau de mer générateur.
- 5B - Vanne de prise eau de mer générateur.
- 6 - Filtre à carburant du générateur.
- 7 - Séparateur eau / gaz.
- 8 - Réservoirs de carburant.
- 9 - Tirette d'arrêt du carburant / générateur.
- 10 - Disjoncteurs des prises de quai + prises de quai.
- 11 - Convertisseur 24 V / 220 V.
- 12 - Convertisseur 12 V / 220 V.
- 13 - Chargeur de batterie 220 V / 12 V.
- 14 - Chargeurs de batterie 220 V / 24 V.
- 15 - Pot d'échappement du générateur.
- 16 - Convertisseur 24 V - 12 V (accès derrière panneau pompes de cale).
- 17 - Pompe transfert gasoil (réservoir Td vers Bd).

■ 4.4 Circuit 110 V - 220 V

• PRISE DE QUAI

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 batteries. 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.

La prise de quai est protégée par un disjoncteur situé 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 QUAI N°1 CONFORT	50A
PRISE DE QUAI N°2 CLIMATISATION	50A

• 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.

Sur les bateaux équipés en 110 V - 60 HZ, le générateur dédie 75% de sa puissance aux équipements qui restent en 220 V - 60 Hz et 25% aux équipements qui fonctionnent en 110 V - 60 Hz.

Le générateur est alimenté par le réservoir de carburant bâbord.

FONCTIONNEMENT

La mise en service du générateur se fait soit sur le générateur soit par sa commande au tableau électrique.

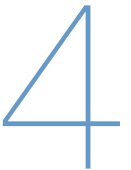
S'assurer de l'ouverture de sa tirette de carburant (accès sous la plaque de cuisson dans la cuisine - cuisine coque - et derrière la trappe sous le meuble de chevet dans la coque bâbord à l'arrière - cuisine carré) et de sa vanne de refroidissement par eau de mer (accès sous le plancher de la cabine avant bâbord).

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

POMPE DE TRANSFERT GASOIL

En cas d'utilisation intensive du générateur alimenté par le réservoir bâbord, utiliser la pompe de transfert qui permet de faire circuler le carburant du réservoir tribord vers bâbord.

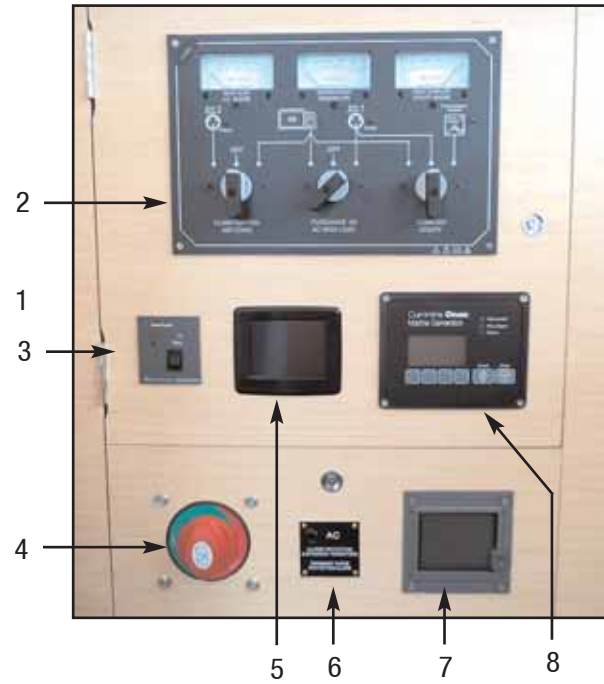
Pour son fonctionnement, voir au chapitre MOTORISATION.



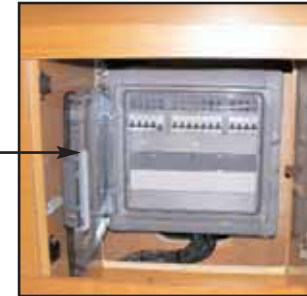
TABLEAUX ELECTRIQUES 110 V - 220 V

ELECTRICITE

62

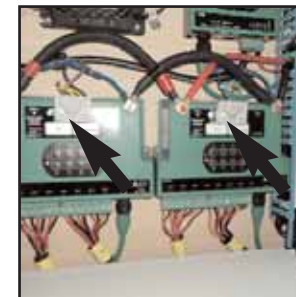


Version cuisine / carré



Version cuisine / coque

- 1 - Tableau de protection 110 V - 220 V.
- 2 - Tableau de sélection 110 V - 220 V.
- 3 - Commande de démarrage/arrêt du convertisseur standard.
- 4 - Coupe-circuit général du bord.
- 5 - Commande de démarrage/arrêt du dessalinisateur (option).
- 6 - Témoin de surtension transitoire (option)
- 7 - Commande de démarrage/arrêt du convertisseur (option).
- 8 - Commande de démarrage/arrêt du générateur.
- 9 - Disjoncteurs électroménagers.



Diodes sacrificielles



Fusibles de surtension

- CONTROLE DES CONSOMMATEURS 110 V - 220 V

TABLEAU DE SELECTION 110 V - 220 V

Ce tableau comporte 3 interrupteurs qui permettent de choisir la source d'alimentation pour les différents consommateurs 110 V - 220 V du bord.

SELECTEUR CONFORT - UTILITY :

- permet d'utiliser les appareils regroupés sur le bus CONFORT - UTILITY en utilisant du courant 110V - 220V en provenance du générateur, du quai ou du convertisseur (mise en route automatique du convertisseur lors de sa sélection).

SELECTEUR PUISSANCE AC - AC HIGH LOAD :

- permet d'utiliser les appareils regroupés sur le bus PUISSANCE AC - AC HIGH LOAD du tableau électrique de protection 110 V - 220 V en utilisant du courant 110 V - 220 V en provenance du générateur ou du quai.

SELECTEUR CLIMATISATION - AIR COND :

- permet d'utiliser la climatisation, sur le bus CLIMATISATION - AIR COND, en utilisant du courant 110 V - 220 V en provenance de la prise de quai 2 ou du générateur.

PROTECTION DE SURTENSION TRANSITOIRE (OPTION)

Le système est composé d'un disperseur en tête de mât, de diodes sacrificielles protégeant les modules d'éventuelles surtensions parasites et d'un témoin présent sous la table à cartes.

Il dispose également de fusibles de surtension situés derrière le sélecteur de source.

TABLEAU DE PROTECTION 110 V - 220 V

Cette zone regroupe 3 bus de disjoncteurs des appareils et équipements 110 V - 220 V. Chacun de ces bus dispose d'un disjoncteur principal et de plusieurs disjoncteurs nominatifs. Ce tableau permet de choisir la source d'alimentation des consommateurs.

CONFORT - UTILITY :

- regroupe les consommateurs 110 V - 220 V qui sont susceptibles d'être alimentés par le convertisseur.

PUISSANCE AC - AC HIGH LOAD : regroupe les gros consommateurs 110 V - 220 V qui nécessitent le démarrage du générateur ou l'alimentation par prise de quai.

CLIMATISATION - AIR COND :

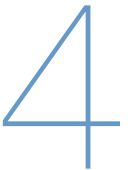
- attribué à la climatisation pour la mise en route du système.

TABLEAU DE DISJONCTEURS ELECTROMENAGERS

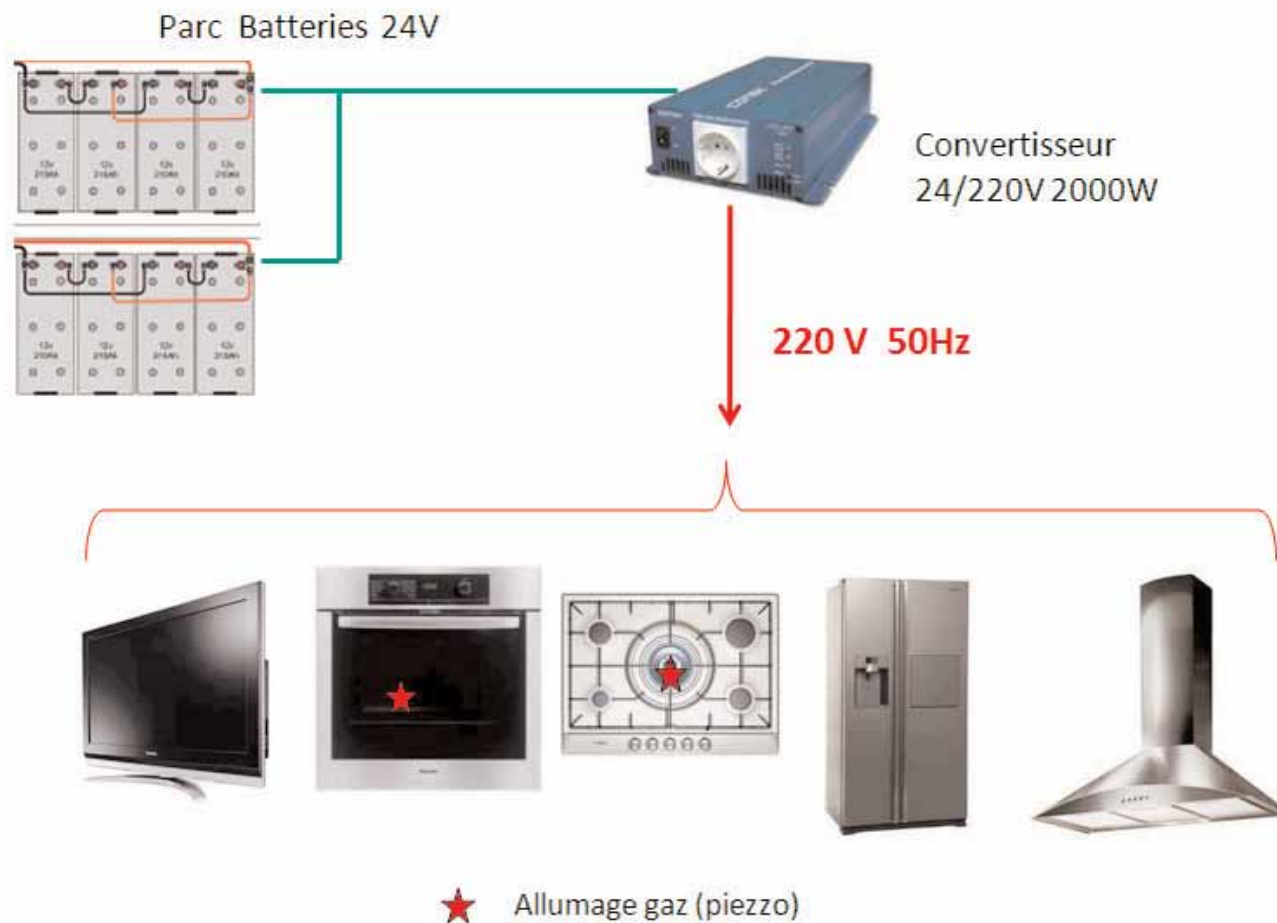
Les appareils en 110 V - 220 V de la cuisine ont un tableau de disjoncteurs dédié.

Ce tableau est situé sous la descente de cockpit dans la cuisine (version cuisine dans coque bâbord à l'arrière), et derrière une trappe au fond du placard arrière entre les deux couchettes de la cabine centrale de coque bâbord (version cuisine dans le carré).

NOTA : tous les disjoncteurs du circuit 110 V - 220 V sont des disjoncteurs différentiels. Il n'y a donc pas besoin de fusibles pour ce circuit à bord.



CIRCUIT ELECTRIQUE 220 VOLTS 50HZ EQUIPEMENT STANDARD



ELECTRICITE

64



• 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 :

- S'assurer que les disjoncteurs soient sur OFF au tableau de sélection 110 V - 220 V.
- Mettre la source 110 V - 220 V sous tension (démarrer le générateur ou brancher la prise de quai 1).
- Sélectionner cette source au tableau électrique afin qu'elle alimente le bord (tableau électrique de sélection 110 V - 220 V).
- Mettre sous tension le disjoncteur de l'élément à utiliser (machine à laver, dessalinisateur, etc.) au tableau électrique .

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).

ARRÊT 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).

- Couper le disjoncteur de l'appareil utilisé au tableau électrique.
- Mettre le sélecteur de la source 110 V - 220 V sur OFF (générateur ou prise de quai 1).
- Arrêter le générateur ou débrancher la prise de quai.

AVERTISSEMENT

Avant la mise sur OFF du sélecteur de source 110 V - 220 V, s'assurer qu'aucun autre appareil ne fonctionne (danger d'arc électrique destructeur pour le commutateur et risque d'endommagement du générateur).



RECAPITULATIF 1 - ELEMENTS 110 V / 220 V

GENERATEUR

Puissance générateur 17,5 kva *Version Europe*

Puissance générateur 17,5 kva *Version US*

Le générateur donne 100% de sa puissance en 220 V - 50 Hz (Bus CLIMATISATION, CONFORT et PUISSANCE 220 V)

Le générateur donne 75% de sa puissance en 220 V (Bus CLIMATISATION et PUISSANCE 220 V)

Le générateur donne 25% de sa puissance en 110 V (Bus CONFORT et PUISSANCE 110 V)

PRISE DE QUAI

Prise de quai PUISSANCE *Version Europe*

Prise de quai CLIMATISATION *Version Europe*

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

Une prise de quai simple 50 Ah connexion 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 110 V ou 220 V

BUS PUISSANCE 110 V ou 220 V

BUS CLIMATISATION 110 V ou 220 V

Alimenté par le générateur, le quai ou le convertisseur (option 1 ou 2)

Alimenté par le générateur ou le quai

Alimenté par le générateur ou le quai

CHARGE ET CONVERSION ELECTRIQUE

Chargeur 220 V ou 110 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 confort OPTION

24 V / 220 V - 1500 Va

24 V / 220 V - 5000 Va

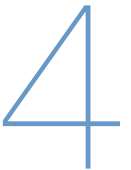
ELECTRICITE

66



RECAPITULATIF 2 - ELEMENTS 110 V / 220 V

CONSOMMATEURS	Tension de Fonctionnement	Bateau 220 V	Bateau 110 V
Réfrigérateur de cuisine	220 V	Convertisseur standard	----
Hotte	220 V	Convertisseur standard	----
Piezzo plaque et four	220 V	Convertisseur standard	----
Cave à vin	220 V	Convertisseur standard	----
Icemaker	220 V ou 110 V	Bus CONFORT	Bus CONFORT
Four à micro-ondes - Grill	220 V ou 110 V (sans grill)	Bus CONFORT	Bus CONFORT
HIFI Bose	220 V ou 110 V	Bus CONFORT	Bus CONFORT
TV	220 V ou 110 V	Bus CONFORT	Bus CONFORT
Lave-vaisselle	220 V ou 110 V	Bus CONFORT	Bus PUISSANCE
Grill de cockpit	220 V ou 110 V	Bus PUISSANCE	Bus PUISSANCE
Lave-linge	220 V ou 110 V	Bus PUISSANCE	Bus PUISSANCE
Chauffe-eau	220 V	Bus PUISSANCE	Bus PUISSANCE en 220 V (double phase)
Dessalinisateur	220 V	Bus PUISSANCE	Bus PUISSANCE en 220 V (double phase)
Compresseur de plongée	220 V	Bus PUISSANCE	Bus PUISSANCE en 220 V (double phase)
Climatisation	220 V	Bus CLIMATISATION	Bus CLIMATISATION en 220 V (double phase)



ELECTRICITE

67



PRINCIPE DE RACCORDEMENT AU QUAI 50 Ah - 250 V POUR UN BATEAU EN VERSION US

Le bateau est équipé d'une prise de bord 50 Ah 3P+T (P1+P2+N+T) pour le circuit Climatisation.

Le cordon fourni est un 3G 10 mm² avec :

Côté bord : une prise femelle 50 Ah 3P+T

Côté quai : une prise mâle 50 Ah 3P+T

Un disjoncteur 50 Ah différentiel tétrapolaire est placé sur la ligne dans le boîtier existant.

A la sortie du disjoncteur 50 Ah le circuit du bord est raccordé sur les deux phases.

Le neutre du quai est connecté sur le disjoncteur mais pas sur le circuit bord.

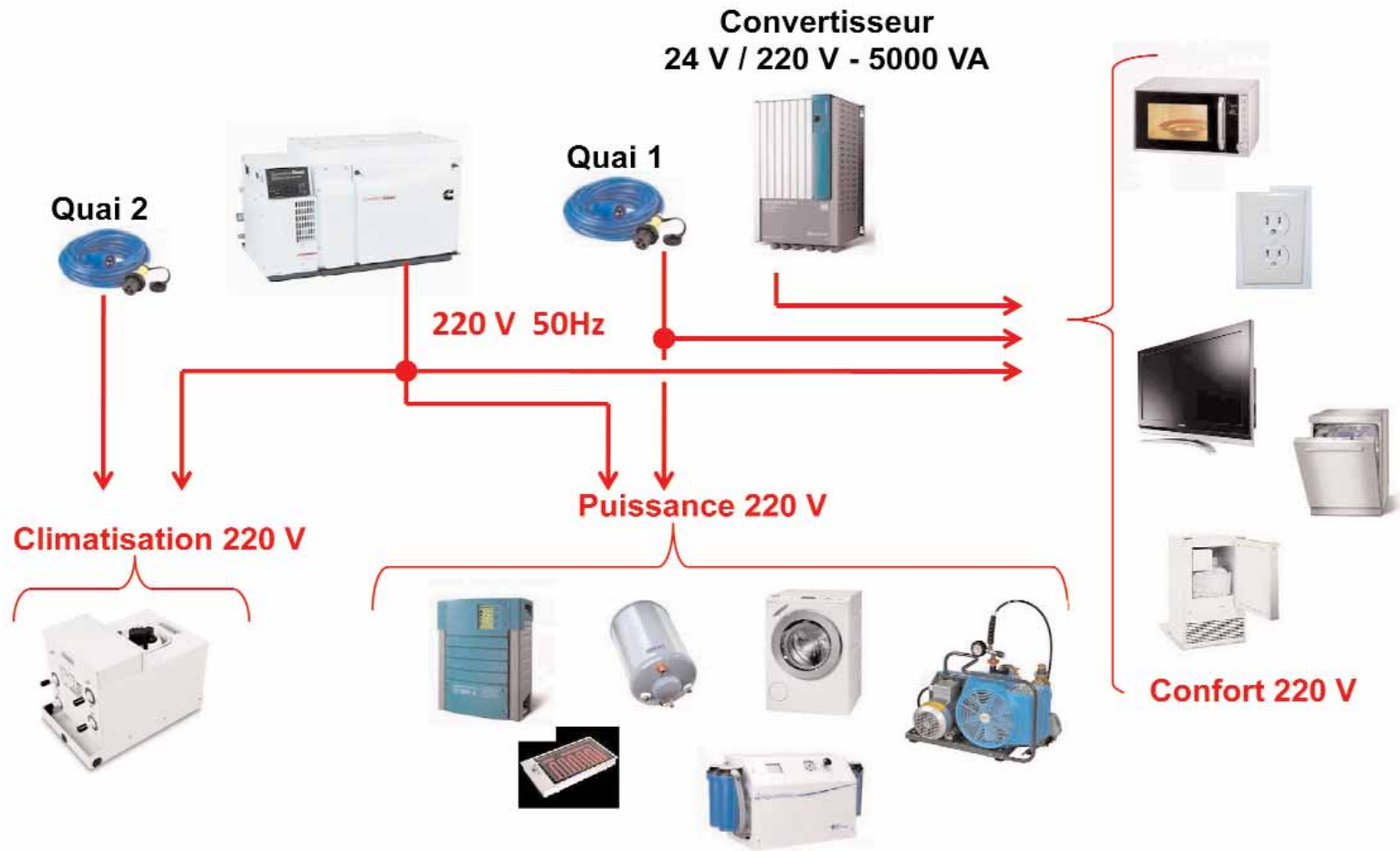
La terre du quai est raccordée sur la terre du bord via un connecteur simple.

Si la marina ne possède pas de prise 50 Ah 3P+T, il convient d'utiliser le "Y" Marincor 167RYN en le connectant sur deux prises 30 Ah - 125 V.

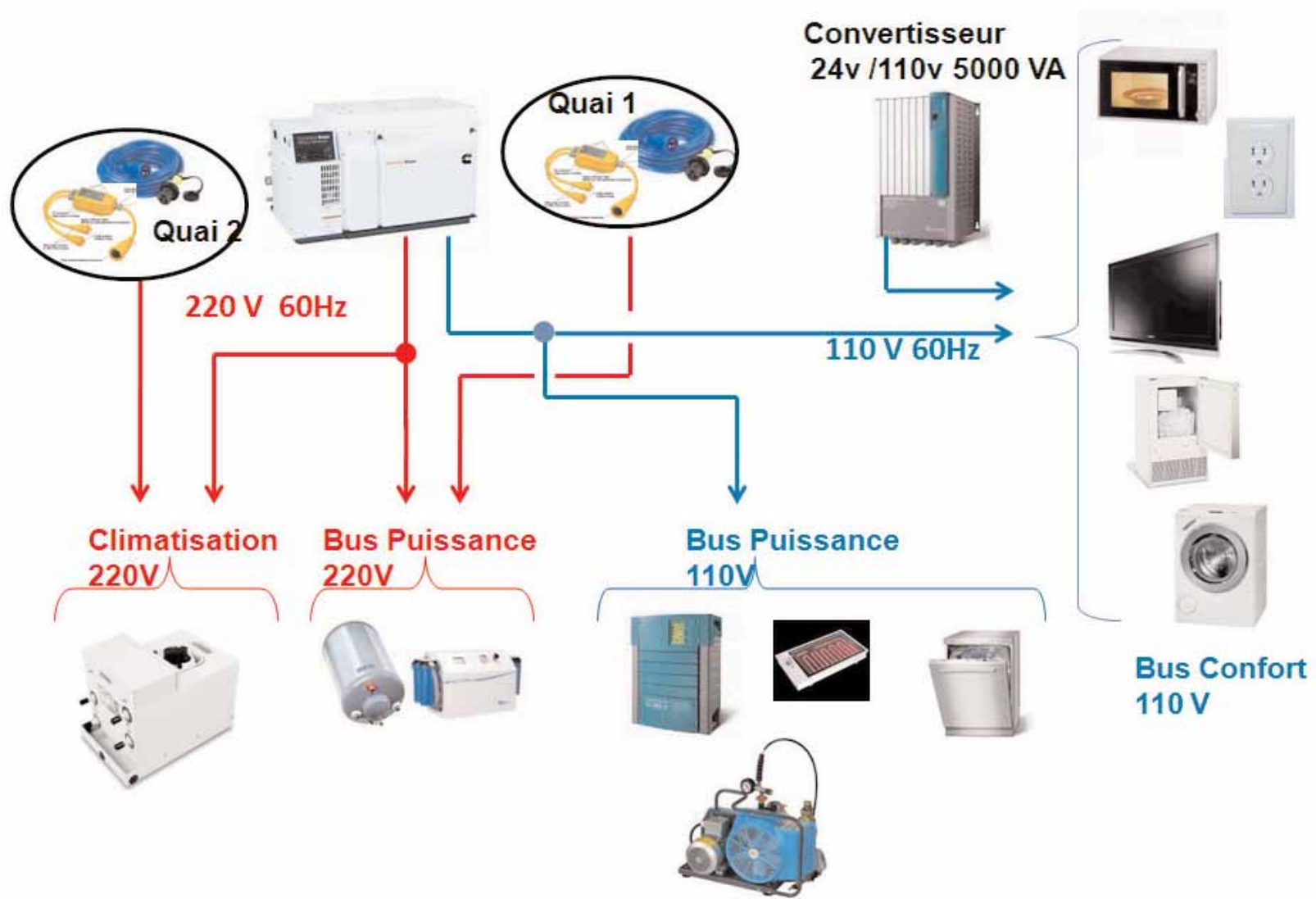
SCHEMA 220 V

ELECTRICITE

68



SCHEMA 110 V



4

ELECTRICITE

69



SECTION 5

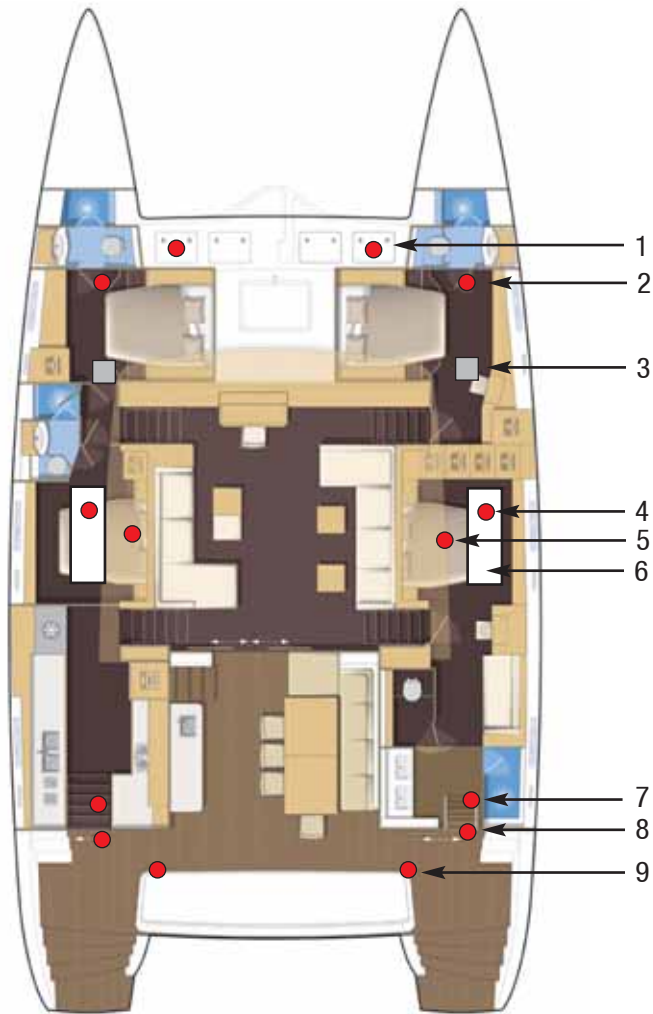
PLOMBERIE

- 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



Nota : on retrouve les mêmes implantations dans les autres versions d'aménagement.

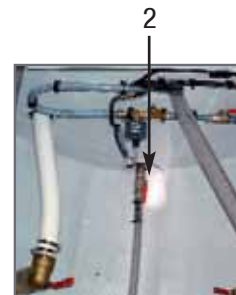
PASSE-COQUE OUVERT **PASSE-COQUE FERME**



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

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 compartiment avant est vidé par une pompe manuelle.

Chaque puisard est vidé par :

- Une pompe manuelle de cockpit.
- Une pompe électrique à déclenchement manuel et automatique (au tableau électrique).

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 manuel et automatique.

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 (mise sous tension au tableau 24 V).

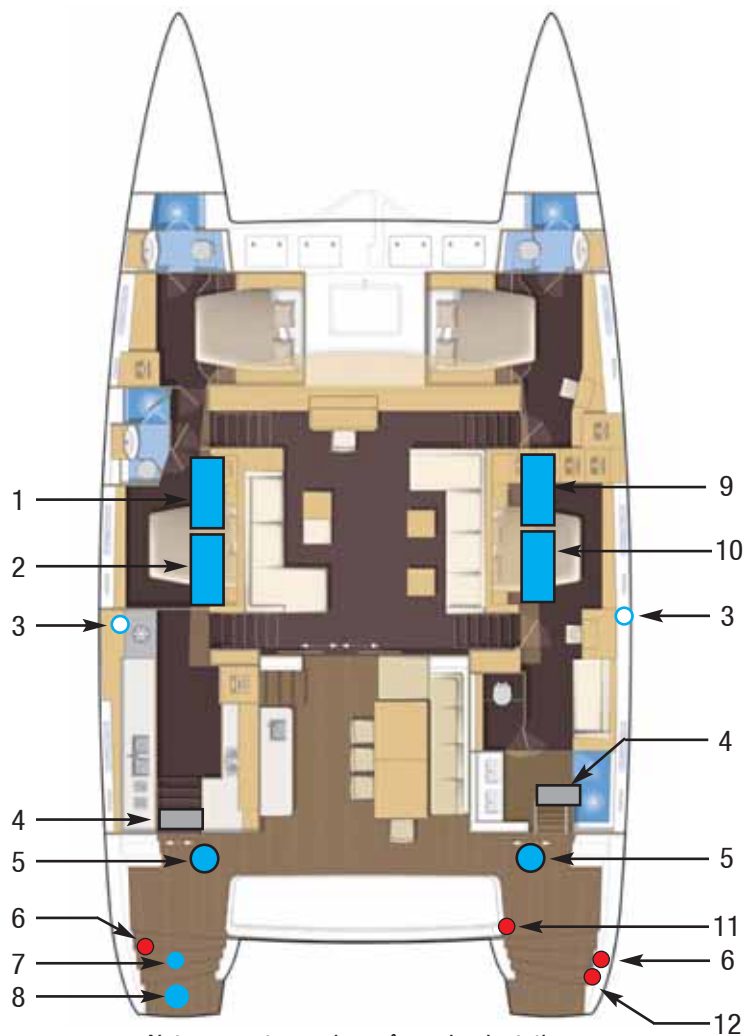
Il est recommandé de nettoyer régulièrement les filtres (accès en déclinçant les couvercles).



CIRCUIT EAU DOUCE

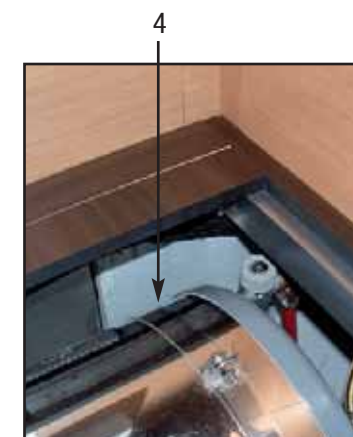
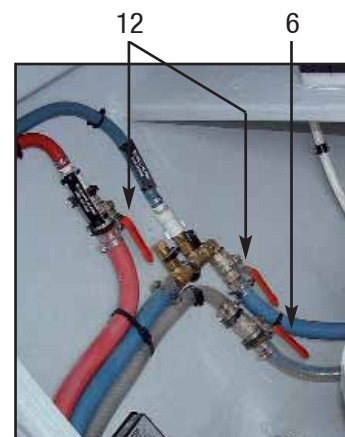
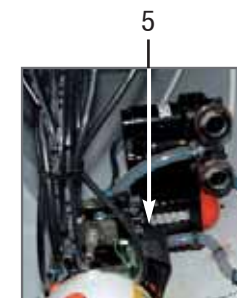
PLOMBERIE

74



Nota : on retrouve les mêmes implantations dans les autres versions d'aménagement.

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



■ 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'intermédiaire de leur disjoncteur sur le tableau électrique.

En cas de panne d'un groupe d'eau, positionner son disjoncteur sur OFF et ouvrir la vanne de transfert située dans la cale moteur tribord afin que le réservoir et le groupe d'eau 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.

• JAUGE A EAU

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

• 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.
- Positionner les disjoncteurs des groupes d'eau sur OFF.
- Ouvrir la vanne de prise de quai (accès cale moteur bâbord).
- Ouvrir la vanne de transfert (accès cale moteur tribord).

• CHAUFFE-EAU

Le volume des chauffe-eau (un par coque) est de 60 litres chacun.

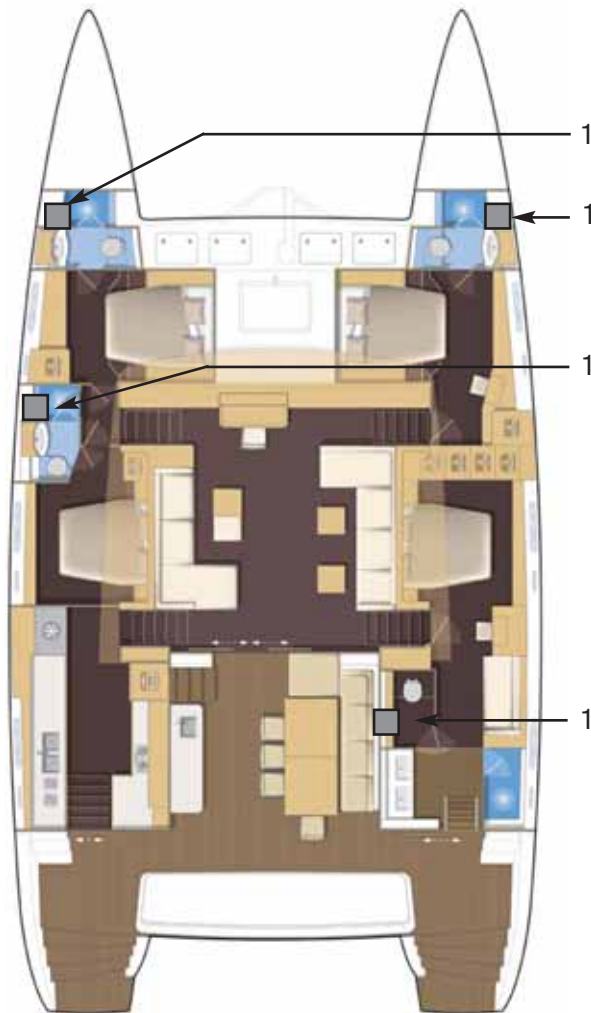
Les chauffe-eau fonctionnent automatiquement une fois leur moteur respectif en marche, ou sur 220 V après branchement de la prise de quai ou mise en fonction du générateur.



RESERVOIRS A EAUX NOIRES

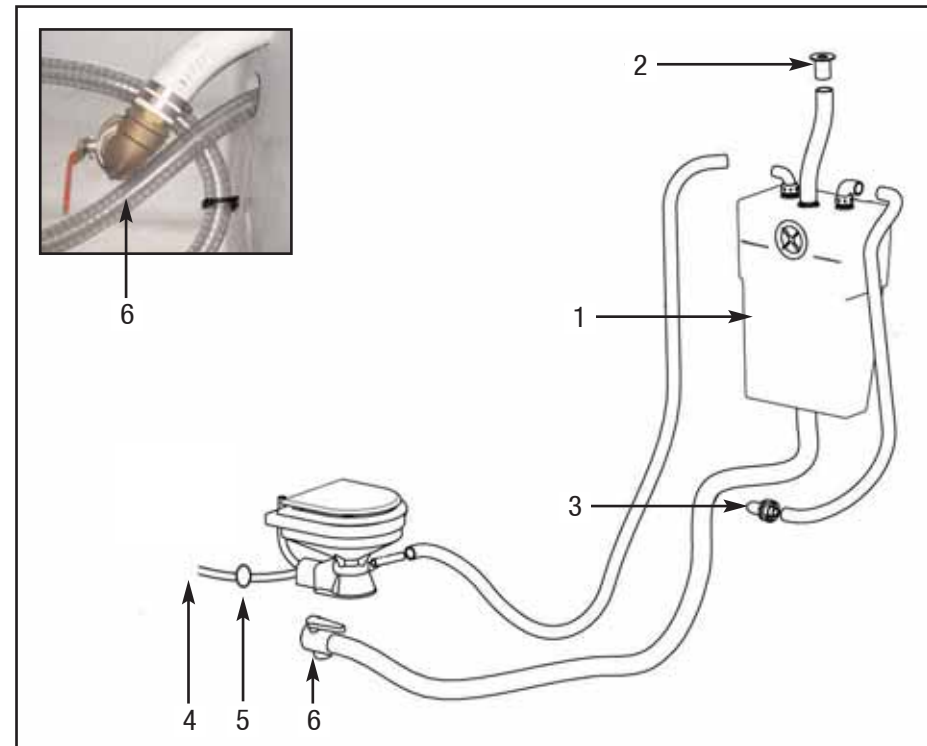
PLOMBERIE

76



Nota : on retrouve les mêmes implantations dans les autres versions d'aménagement.

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.

S'assurer de la mise sous tension du disjoncteur CUISINE au bus PUISSANCE du tableau électrique et du disjoncteur CHAUFFE-EAU au tableau "électroménager" situé sous les marches de descente de cockpit dans la cuisine.

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 arrière 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. S'assurer de la mise sous tension des disjoncteurs de groupe d'eau et de WC (tableau électrique 24 V).

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 douches, et par les toilettes (derrière le miroir) dans la coque arrière tribord.

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.

AVERTISSEMENT

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



DESSALINISATEUR

PLOMBERIE

78



1



2



3



4



5



6

1 - Dessalinisateur.

2 - Vanne de sélection réservoir bâbord / tribord.

3 - Pompe basse pression du dessalinisateur.

4 - Vanne d'alimentation en eau de mer du dessalinisateur.

5 - Préfiltres du dessalinisateur.

6 - Commande de démarrage du dessalinisateur.

■ 5.6 Dessalinisateur 110 V / 220 V (option)

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

RECOMMANDATION

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

FONCTIONNEMENT

Le dessalinisateur fonctionne avec le générateur en marche.
Ouvrir la vanne d'alimentation en eau de mer (accès sous le plancher de la cabine propriétaire, à tribord).

Pour la mise sous tension du dessalinisateur :

- Vérifier la mise sous tension du disjoncteur CUISINE situé sur le bus PUISSANCE du tableau électrique 110 V - 220 V.
- Vérifier la mise sous tension du disjoncteur DESSALINISATEUR situé sur le tableau "électroménager", sous les marches de descente de cockpit dans la cuisine.
- Démarrer le dessalinisateur par sa commande à côté des tableaux électriques dans le carré.

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

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.



PLOMBERIE

79



SECTION 6

AMÉNAGEMENTS

6.1 TABLES DE CARRÉ

6.2 HUBLOTS ET PANNEAUX DE PONT

6.3 PLANCHERS

6.4 ACCES AUX POUBELLES

6.5 TELEVISEUR ENCASTRABLE (OPTION)

AMENAGEMENTS SPECIFIQUES

**VERROUILLAGE DE
PANNEAU DE PONT**



(Bouton de la poignée gauche en position ouverte.)
(Bouton de la poignée droite en position fermée.)

**VENTOUSE POUR
LES PLANCHERS**



AMENAGEMENTS

82



ACCES A LA POUBELLE



TELEVISEUR ENCASTRABLE

■ 6.1 Tables de carré

Les deux tables de carré sont indépendamment réglables en hauteur par les interrupteurs situés derrière le dossier de banquette tribord.

■ 6.2 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.

■ 6.3 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.

■ 6.4 Accès aux poubelles

Soulever les marches de descente du cockpit vers la cuisine pour ouvrir le placard donnant accès aux poubelles.

■ 6.5 Téléviseur encastrable (option)

Le carré est pourvu en option d'un téléviseur.

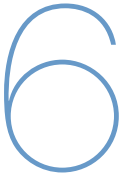
Le téléviseur est encastrable dans le dossier de banquette bâbord pour la version avec la cuisine dans la coque bâbord.

Appuyer de façon soutenue sur l'interrupteur situé derrière le dossier de banquette bâbord pour faire sortir le téléviseur de son logement, puis le faire pivoter.

UTILISATION

Sélectionner la source d'alimentation (Convertisseur, Générateur ou Prise de quai 1) depuis le sélecteur CONFORT du tableau de sélection 110 V - 220 V.

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



SECTION 7

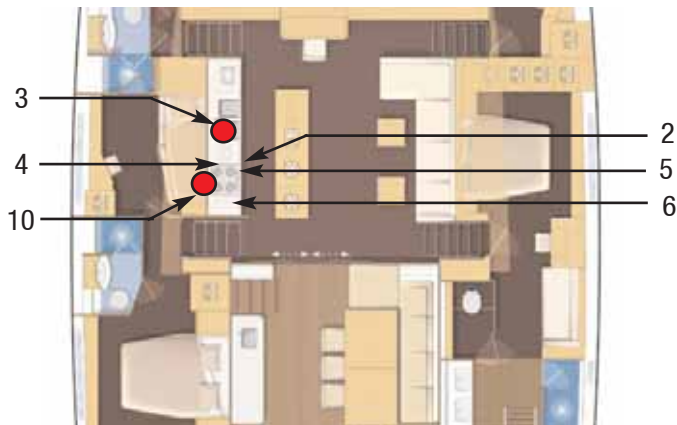
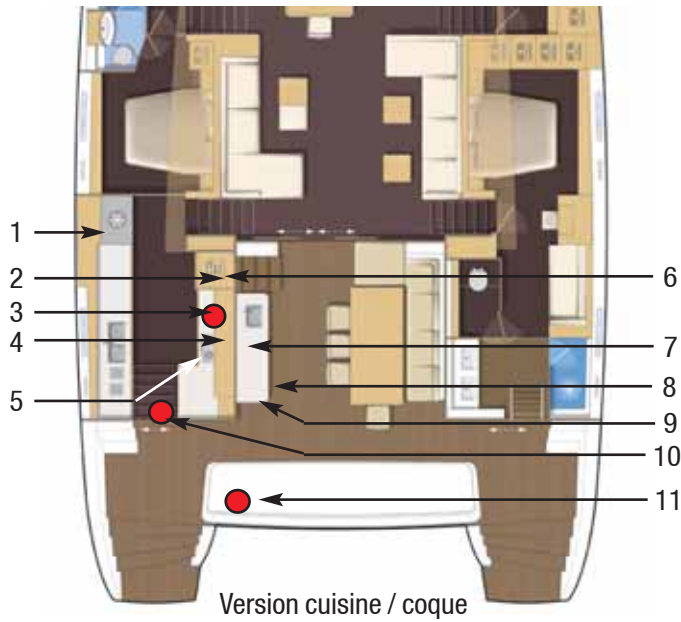
CONFORT À BORD

- 7.1 REFRIGÉRATEURS EXTERIEURS**
- 7.2 FOUR MICRO-ONDES (OPTION)**
- 7.3 PLAQUES DE CUISSON**
- 7.4 REFRIGÉRATEUR, FOUR, HOTTE**
- 7.5 LAVE-LINGE (OPTION)**
- 7.6 LAVE-VAISSELLE (OPTION)**
- 7.7 CLIMATISATION (OPTION)**
- 7.8 ICEMAKER (OPTION)**
- 7.9 GRILL (OPTION)**

IMPLANTATION DES ELEMENTS DE CUISINE

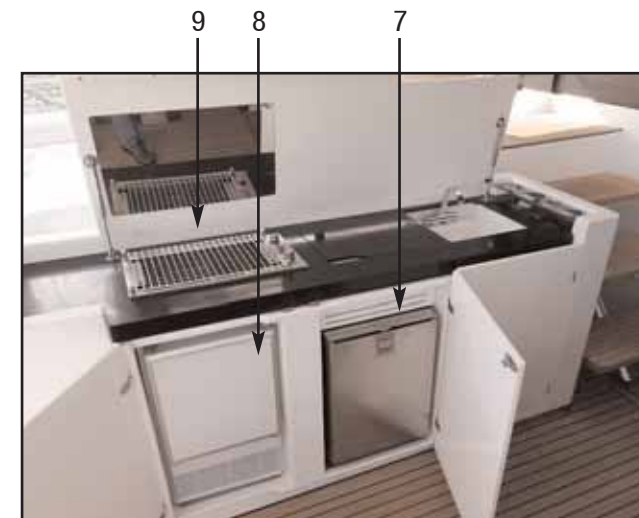
CONFORT A BORD

86



- 1 - Réfrigérateur / congélateur.
- 2 - Four traditionnel.
- 3 - Vannes de gaz.
- 4 - Hotte.
- 5 - Plaques de cuisson.
- 6 - Four à micro-onde.
- 7 - Réfrigérateur de cockpit.
- 8 - Icemaker.
- 9 - Grill électrique de cockpit.
- 10 - Disjoncteurs "électroménagers".
- 11 - Bouteille de gaz et détendeur.

VANNES DE GAZ



■ 7.1 Réfrigérateurs extérieurs

Le bateau est équipé d'un réfrigérateur de cockpit, et en option d'un réfrigérateur de fly.

Mettre sous tension le disjoncteur FRIGO situé sur le tableau électrique 24 V.

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

■ 7.2 Four micro-ondes (option)

Le bateau est équipé en option d'un four à micro-ondes.

Vérifier la mise sous tension du disjoncteur CUISINE situé sur le bus CONFORT du tableau électrique 110 V - 220 V.

Vérifier la mise sous tension du disjoncteur MICRO-ONDES situé sur le tableau "électroménager" (voir chapitre ELECTRICITE, page 63).

ALIMENTATION

Sélectionner la source d'alimentation (Convertisseur 5000 Va, Générateur ou Prise de quai 1) depuis le sélecteur CONFORT du tableau de sélection 110 V - 220 V.

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

■ 7.3 Plaques de cuisson

Le bateau est équipé en série de plaques de cuisson fonctionnant au gaz. Les vannes de gaz sont situées dans le placard à gauche (cuisine coque) ou à droite (cuisine carré) sous les plaques.

Les bouteilles de gaz sont situées dans les coffres d'extrémité du siège de cockpit.

RECOMMANDATION

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

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.

■ 7.4 Réfrigérateur de cuisine, four, hotte

Le bateau est équipé en série d'un four, d'un réfrigérateur / congélateur, et en option d'une hotte aspirante.

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

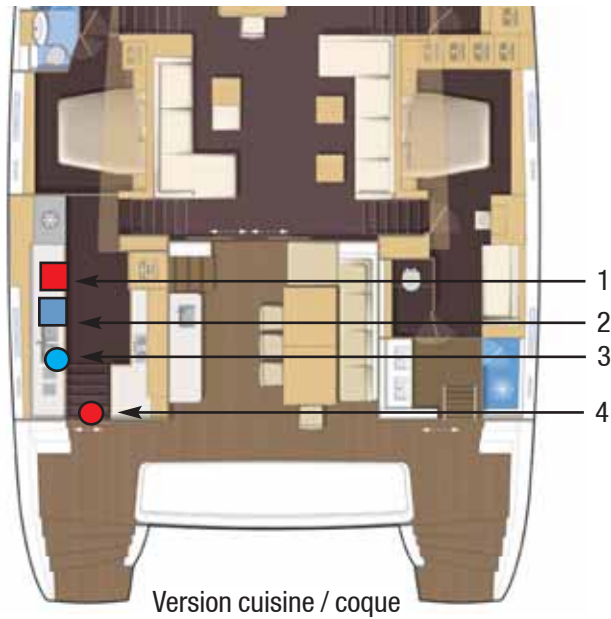
Vérifier la mise sous tension de leurs disjoncteurs situés sur le tableau "électroménager" (voir chapitre ELECTRICITE, page 63).

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

Pour l'utilisation et l'entretien du réfrigérateur / congélateur, du four et de la hotte, consulter leur notice d'utilisation.



LAVE-LINGE - LAVE-VAISSELLE



- 1 - Lave-linge.
- 2 - Lave-vaisselle.
- 3 - Clarinette de distribution d'eau.
- 4 - Disjoncteurs lave-linge / lave-vaisselle.

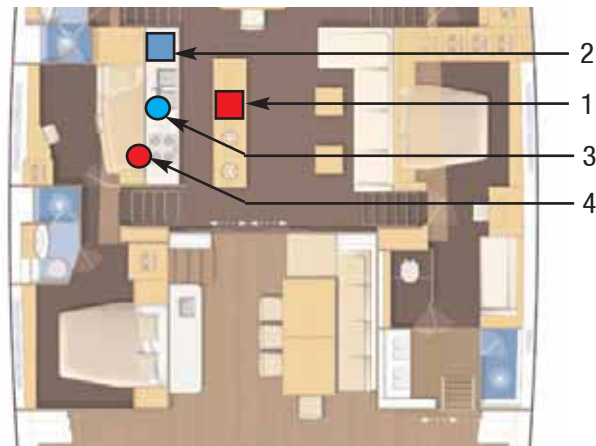
DISJONCTEURS LAVE-LINGE / LAVE-VAISSELLE



Version cuisine / coque



Version cuisine / carré



CLARINETTE DE DISTRIBUTION EAU CHAUDE / FROIDE



NB : la clarinette située sous l'évier distribue l'eau de l'évier, du réfrigérateur, du lave-vaisselle et du lave-linge.

CONFORT A BORD

88



■ 7.5 Lave-linge (option)

Le bateau est équipé en option d'un lave-linge.

Le lave-linge est situé dans un meuble de bordé extérieur de cuisine (version cuisine / coque) ou dans le meuble devant la plaque de cuisson (version cuisine / carré).

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

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

L'évacuation est commune avec celle de l'évier, en extérieur de bordé (version cuisine / coque) ou sous le plancher de cabine arrière bâbord (version cuisine / carré).

Vérifier la mise sous tension du disjoncteur CUISINE situé sur le bus PUISSANCE du tableau électrique 110 V - 220 V.

Vérifier la mise sous tension de son disjoncteur situé sur le tableau "électroménager" (voir chapitre ELECTRICITE, page 63).

ALIMENTATION

Sélectionner la source d'alimentation (Convertisseur, Générateur ou Prise de quai 1) depuis le sélecteur PUISSANCE du tableau de sélection 110 V - 220 V.

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.

■ 7.6 Lave-vaisselle (option)

Le bateau est équipé en option d'un lave-vaisselle.

Le lave-vaisselle est situé dans un meuble de bordé extérieur de cuisine (version cuisine / coque) ou dans le placard à gauche de la descente (version cuisine / carré).

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

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

L'évacuation est commune avec celle de l'évier, en extérieur de bordé (version cuisine / coque) ou sous le plancher de cabine arrière bâbord (version cuisine / carré).

Vérifier la mise sous tension du disjoncteur CUISINE situé sur le bus PUISSANCE du tableau électrique 110 V - 220 V, ou du disjoncteur CUISINE situé sur le bus CONFORT du tableau électrique 110 V - 220 avec l'option convertisseur 5000 Va.

Vérifier la mise sous tension de son disjoncteur situé sur le tableau "électroménager" (voir chapitre ELECTRICITE, page 63).

ALIMENTATION

Sélectionner la source d'alimentation (Convertisseur, Générateur ou Prise de quai 1) depuis le sélecteur CONFORT ou PUISSANCE -suivant option convertisseur- du tableau de sélection 110 V - 220 V.

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

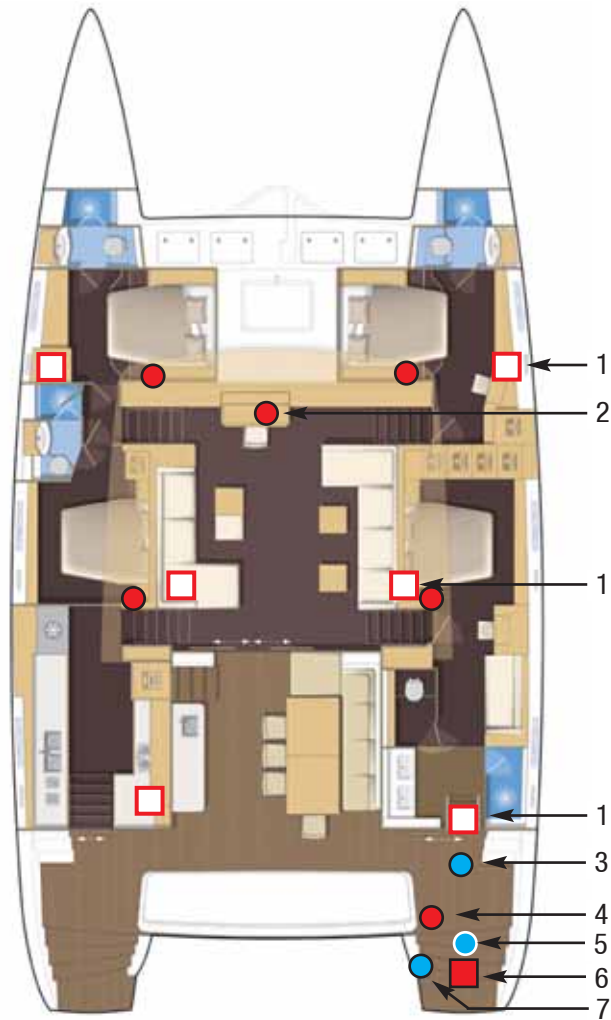
89



CLIMATISATION

CONFORT A BORD

90



Nota : on retrouve les mêmes implantations dans les autres versions d'aménagement.

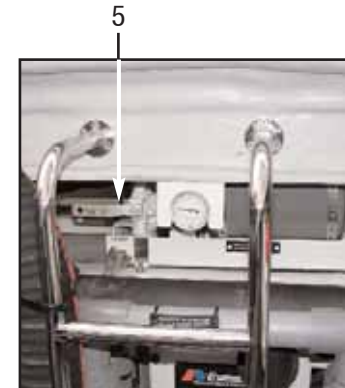


2

- 1 - Aérotherme.
- 2 - Commande de mise en fonction.
- 3 - Vanne de prise d'eau de mer.
- 4 - Disjoncteurs des éléments de climatisation.
- 5 - Vanne de remise en pression du circuit de glycole.
- 6 - Groupe de climatisation.
- 7 - Evacuation de la climatisation.



3



5

■ 7.7 Climatisation (option)

Le bateau est équipé en option de la climatisation.

Le groupe de climatisation est constitué de deux compresseurs situés dans la cale moteur tribord. Il s'agit d'un système de circulation d'eau glacée.

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

Avant la mise en fonction du système :

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

Vérifier la mise sous tension des disjoncteurs des pompes de refroidissement et de circulation, et de la gestion électronique (accès dans la cale moteur, sous l'emplacement du dessalinisateur).

Vérifier la mise sous tension des disjoncteurs des différents éléments sur le bus CLIMATISATION du tableau électrique 110 V - 220 V.

ALIMENTATION

Sélectionner la source d'alimentation (Générateur ou Prise de quai 2) depuis le sélecteur CLIMATISATION du tableau de sélection 110 V - 220 V.

Mettre en fonction le groupe de climatisation puis régler la température et la ventilation souhaitée sur les commandes de climatisation dans les zones concernées.

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 glycole.

- 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.

■ 7.8 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.

Vérifier la mise sous tension du disjoncteur CUISINE situé sur le bus CONFORT du tableau électrique 110 V - 220 V.

Vérifier la mise sous tension de son disjoncteur situé sur le tableau "électroménager" (voir chapitre ELECTRICITE, page 63).

ALIMENTATION

Sélectionner la source d'alimentation (Convertisseur, Générateur ou Prise de quai 1) depuis le sélecteur CONFORT du tableau de sélection 110 V - 220 V.

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

7



GRILL

CONFORT A BORD

92



LAGOON 620

■ 7.9 Grill (option)

Le bateau est équipé en option d'un grill dans le cockpit.

Vérifier la mise sous tension du disjoncteur CUISINE situé sur le bus PUISSANCE du tableau électrique 110 V - 220 V.

Vérifier la mise sous tension de son disjoncteur situé sur le tableau "électroménager" (voir chapitre ELECTRICITE, page 63).

ALIMENTATION

Sélectionner la source d'alimentation (Convertisseur, Générateur ou Prise de quai 1) depuis le sélecteur PUISSANCE du tableau de sélection 110 V - 220 V.

Avant utilisation, mettre de l'eau dans le bac de récupération des graisses sous la grille.

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



SECTION 8

PROPULSION

8.1 MOTEURS

8.2 CARBURANT

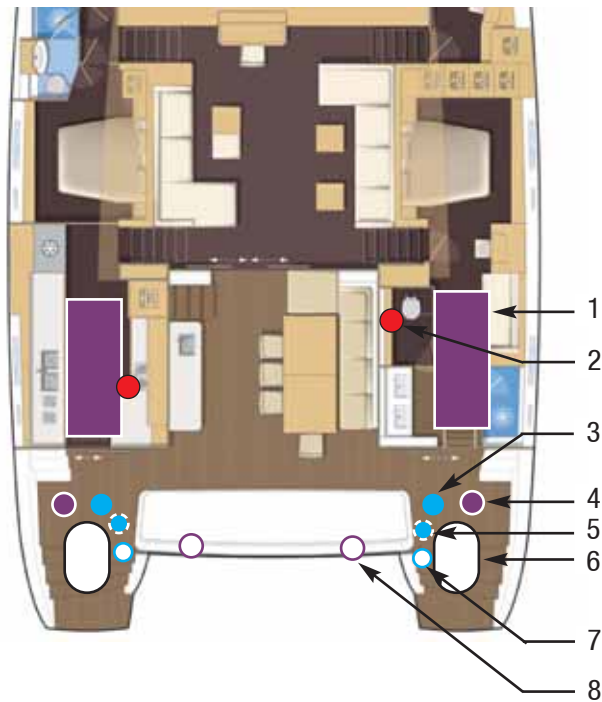
8.3 HÉLICES, ANODES, FREINS DE LIGNE D'ARBRE

8.4 PROPULSEUR D'ÉTRAVE

IMPLANTATION MOTEUR

PROPULSION

96



Nota : on retrouve les mêmes implantations dans les autres versions d'aménagement.

- 1 - Réservoirs de carburant.
- 2 - Tirettes de sectionnement de carburant.
- 3 - Filtre à eau de mer.
- 4 - Filtre carburant.
- 5 - Vanne de prise d'eau moteur.
- 6 - Moteur.
- 7 - Vase d'expansion.
- 8 - Nable de remplissage des réservoirs gasoil.
- 9 - Panneau de démarrage moteur.
- 10 - Clé électronique.

Les mêmes éléments sont présents dans chaque coque.

Nota : chaque vanne présente dans le bateau est identifiée.



COUPE-CIRCUIT DE COUPLAGE



■ 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 (voir emplacement suivant version page 14).
- 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).
- Passer la clé électronique de déverrouillage devant le panneau de démarrage des moteurs au poste de barre bâbord. Les voyants présents sur le panneau et les commandes passent au vert.
- Démarrer les moteurs bâbord ou tribord en appuyant sur le bouton "START/STOP" sur le panneau de démarrage.

Nota : "IGNITION" allumé signifie contact moteur.

Pour passer du poste de barre bâbord au poste de barre tribord, mettre au point mort les commandes du poste bâbord, puis passer au poste tribord et appuyer sur le bouton "STATION" sous les commandes.

Il est possible de verrouiller le poste de barre souhaité en effectuant une pression maintenue sur le bouton "STATION".

RECOMMANDATION

Au mouillage, verrouiller le démarrage des moteurs au moyen de la clé électronique.

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

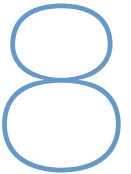
Se conformer aux prescriptions de la notice livrée avec les moteurs pour leur entretien.

- PRISES D'EAU MOTEUR

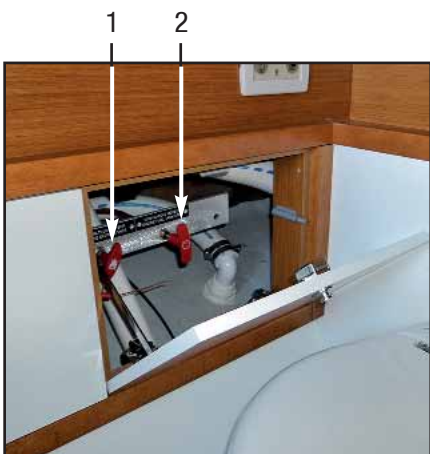
Les vannes de prise d'eau moteur (accès dans les cales moteur) doivent impérativement être ouvertes avant la mise en route du moteur.

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

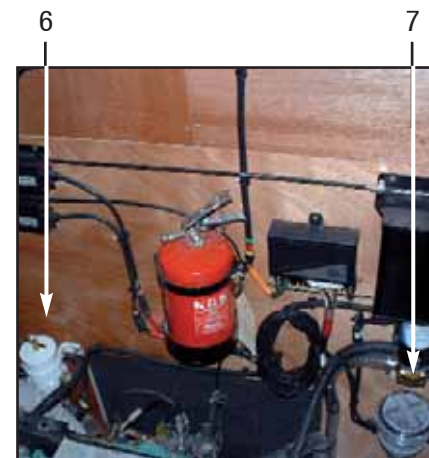
Nettoyer les crépines à la brosse à chaque carénage du bateau.



CARBURANT - REFROIDISSEMENT MOTEUR

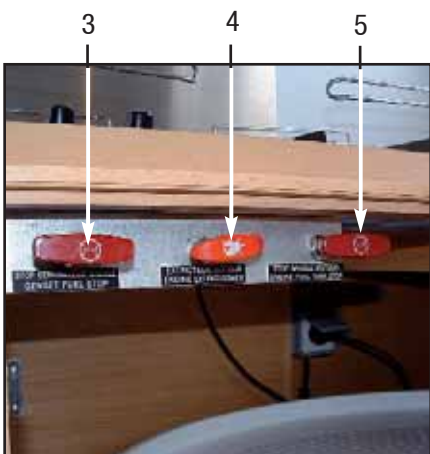


- 1 - Déclenchement extincteur de cale moteur tribord.
- 2 - Coupure alimentation réservoir tribord.
- 3 - Coupure alimentation réservoir générateur (Bd).
- 4 - Déclenchement extincteur de cale moteur bâbord.
- 5 - Coupure alimentation réservoir bâbord.
- 6 - Filtre carburant.
- 7 - Filtre à eau de mer.
- 8 - Vanne de prise d'eau moteur.

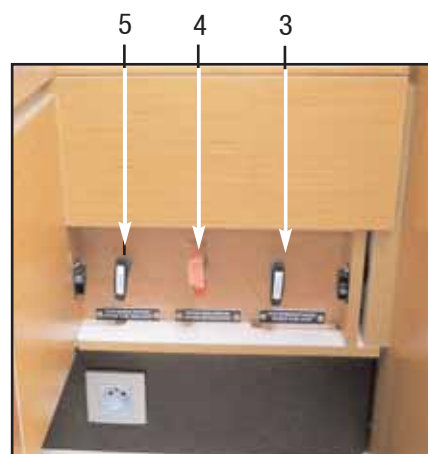


PROPULSION

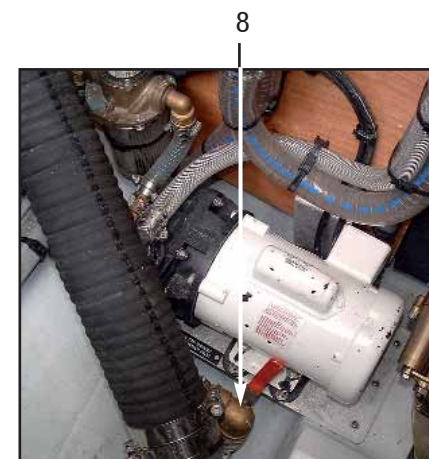
98



Version cuisine / coque



Version cuisine / carré
(voir version 6 cabines page 14)



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 multifonctions.

- **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.

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).

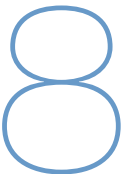
Tenir les réservoirs aussi pleins que possible (pour éviter la condensation).

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.



POMPE DE TRANSFERT CARBURANT

PROPULSION

100



POMPE DE TRANSFERT 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).

- **POMPE DE TRANSFERT GASOIL**

La pompe de transfert de gasoil permet de faire circuler le carburant du réservoir tribord vers le réservoir bâbord.

Elle est située devant le chauffe-eau sous le plancher du bureau propriétaire, à l'arrière tribord.

Utilisation :

Vérifier la mise sous tension de son disjoncteur au tableau électrique 24 V.

A partir de l'écran tactile multifonctions à la table à cartes, une impulsion donnée transfère 50 litres de carburant du réservoir tribord vers le réservoir bâbord, à raison de 18 litres par minute.

Il est possible d'arrêter le transfert à tout moment.

■ 8.3 Hélices, 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 %.

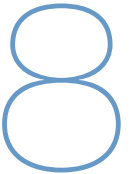
Ne jamais peindre les anodes.

- **FREINS DES LIGNES D'ARBRE**

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.

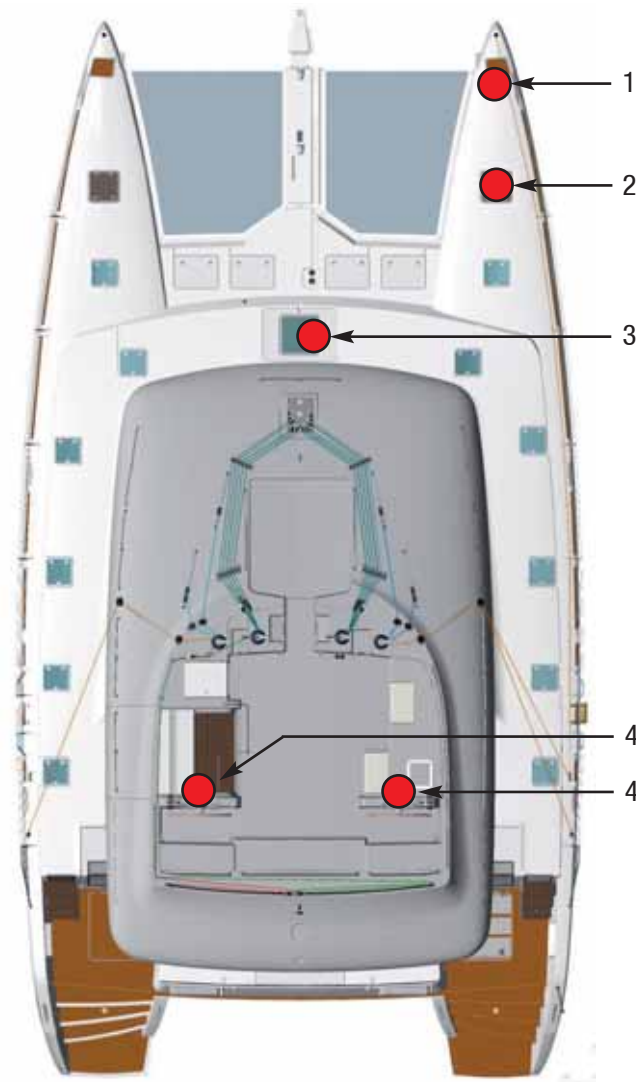
Vérifier périodiquement le niveau d'huile de l'inverseur.



PROPULSEUR D'ETRAVE

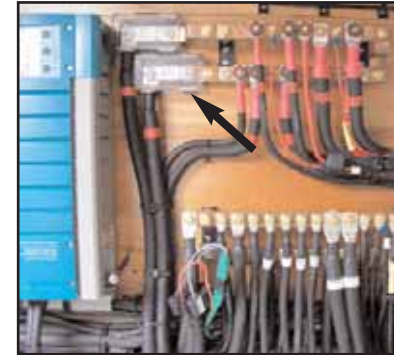
PROPULSION

102



- 1 - Propulseur d'étrave.
- 2 - Fusible.
- 3 - Boîtier du système de propulseur.
- 4 - Commande du propulseur.

FUSIBLE DU PROPULSEUR



BOITIER DU SYSTEME



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.

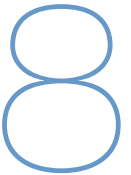
Le propulseur d'étrave se commande depuis les deux postes de barre.

Après avoir mis sous tension le coupe-circuit bord et démarré les moteurs, appuyer simultanément sur les deux boutons ON présents sur la commande.

Pour prendre la main du propulseur d'étrave d'un poste de barre à l'autre, procéder de la même façon sur l'autre commande.

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

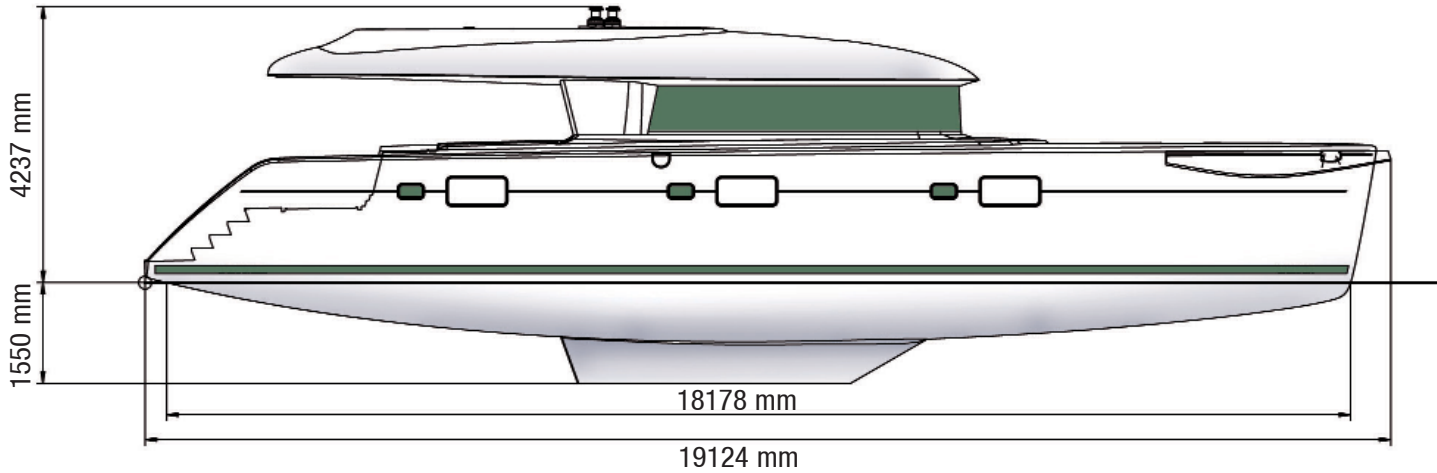
9.1 DÉSARMEMENT

9.2 PROTECTION

9.3 MANUTENTION

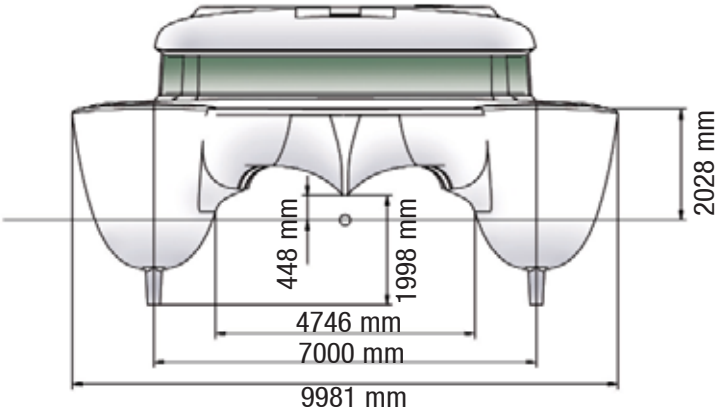
9.4 MATAGE, DEMATAGE

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.

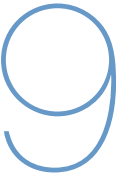
RECOMMANDATION

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.

• MOTEUR

La mise en hivernage du moteur relève de la compétence d'un professionnel.

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



HIVERNAGE
MANUTENTION

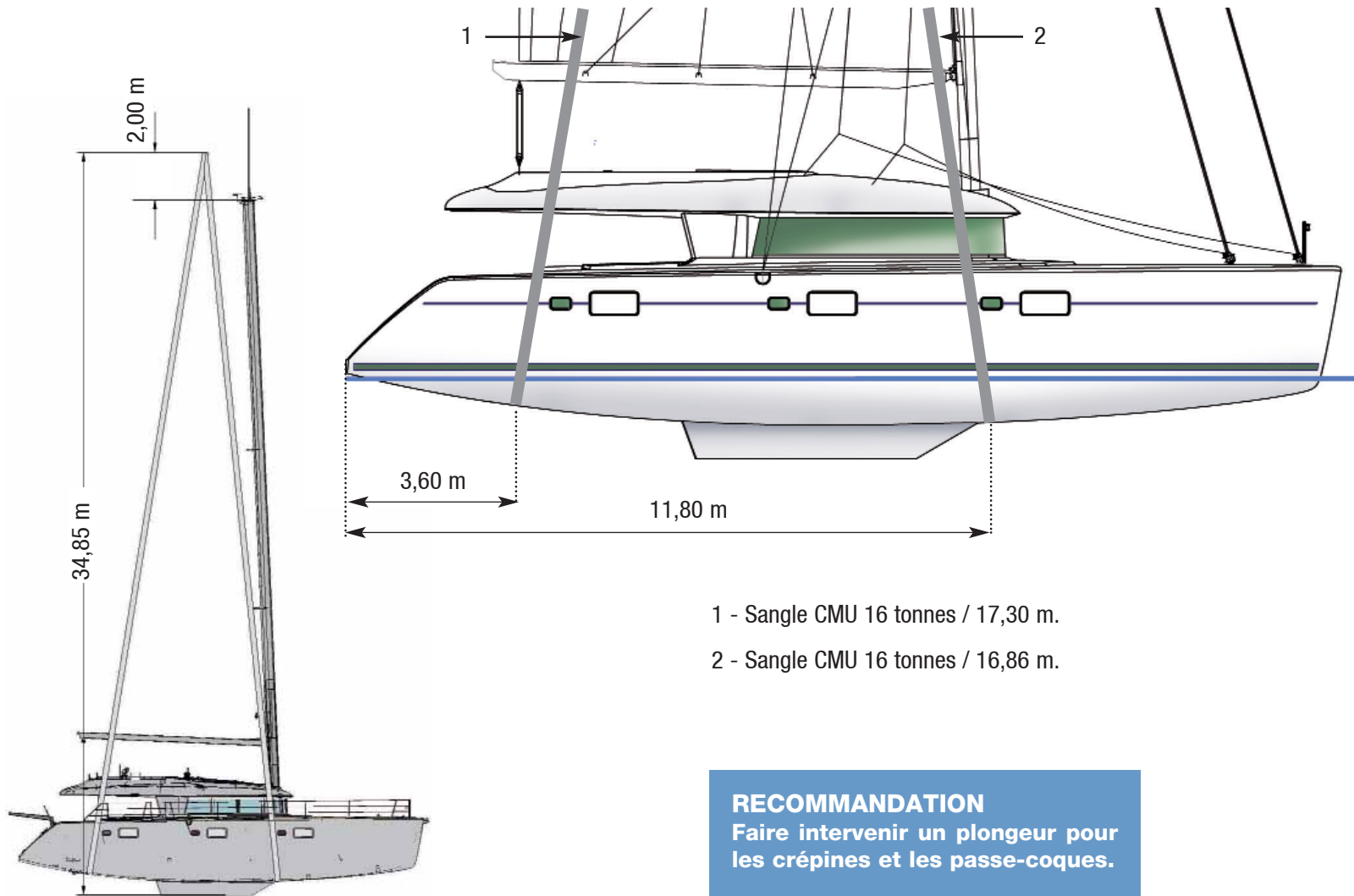
107



INSTRUCTIONS DE GRUTAGE

HIVERNAGE
MANUTENTION

108



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.

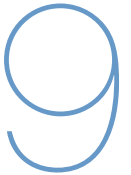
- Effectuer le grutage en douceur.
- Contrôler le mouvement du bateau à l'aide des amarres.

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 du frigo et 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 connexions
 des batteries et des principaux interrupteurs BI-ANNUEL
 Contrôle du serrage des cosses de connexions
 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 MENSUEL
 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 620

NOM DU BATEAU :

NOM DU PROPRIÉTAIRE :

VERSION :

ADRESSE :

DATE DE LIVRAISON :

.....

N° D'IMMATRICULATION :

.....

N° DE CLÉ DE L'ENTRÉE :

N° DE COQUE :

MARQUE DU MOTEUR :

N° DES CLÉS MOTEURS :

N° DE SÉRIE MOTEUR TRIBORD :

N° DE SÉRIE EMBASE TRIBORD :

N° DE SÉRIE MOTEUR BABORD :

N° DE SÉRIE EMBASE BABORD :

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



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

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