



MANUEL D'OPERATION DU PROPRIETAIRE

Modèles 1851 / SL601 / SL651 / SL701



Karnic Powerboats Ltd, P.O. Box 70192, 4161 Limassol, Cyprus
Tel: +357 25399911, Fax: +357 25399951

TABLE DES MATIERES

1. Introduction
 - 1.1. Numéro d'identification de coque (HIN)
 - 1.2. Construction
 - 1.3. Catégories de conception
 2. Spécification des modèles
 3. Construction
 4. Drainage et des déchets
 - 4.1. Drainage du pont et habitacle arrière
 - 4.2. Évier et compartiments de stockage
 - 4.3. Compartiments de cale
 - 4.4. Douche bassin
 - 4.5. Toilette déchets système
 5. Système électrique
 - 5.1. Généralités
 - 5.2. DC Batterie Propulsé Circuit
 - 5.3. Circuit de courant alternatif (220 volts)
 - 5.4. Vide toilettes électrique
 - 5.5. Autres dispositifs électriques
 6. Système carburant
 7. Système d'eau sous pression
 - 7.1. Système d'eau douce froide
 - 7.2. Système d'eau douce chaude
 - 7.3. Système pressurisé d'eau de mer
 8. Installation du moteur et du guindeau d'ancre
 - 8.1. Installation du moteur
 - 8.1.1. Guide à l'installation des composants
 - 8.2. Installation de guindeau d'ancre
 9. D'exploitation votre bateau
 - 9.1. Opération de la planification Artisanat
 - 9.2. Compétences de navigation
 - 9.3. Météo et conditions de vent
 - 9.4. Préparation de votre départ
 - 9.5. Tournant à vitesse
 - 9.6. Moteur Garniture
 - 9.7. Croisière à hautes mers
 - 9.8. Envahissement par l'eau
 - 9.9. Sélection et utilisation une Anchor
 10. Feux, sécurité et respect de l'environnement
 - 10.1. Prévenir le risque d'incendie
 - 10.2. Equipement de sécurité
 - 10.2.1. Equipement de sécurité recommandé
 - 10.3. Prévention de l'environnement
 11. Usage d'une remorque
 - 11.1. Réglage de la remorque
 - 11.2. Mise à l'eau
 - 11.3. Sortie d'eau
 12. Entretien et nettoyage
 13. Vérification et maintenance
 - 13.1. Vérification régulière
 - 13.2. Maintenance
 - 13.3. Hivernage
 - 13.4. Réparation
 - 13.5. Modifications
- APPENDIX

1. INTRODUCTION

Merci d'avoir choisi un bateau KARNIC

Ce manuel a été rédigé pour vous aider à connaître votre bateau, assurer votre sécurité et pour profiter au mieux de vos navigations.

Il contient les caractéristiques de l'embarcation, ses équipements, et les informations sur les opérations d'entretien et de maintenance.

	IMPORTANT	
Veillez lire ce manuel soigneusement et vous familiariser avec l'embarcation avant de l'utiliser.		

Pour votre sécurité et celle de votre équipage, vous devez vous assurer d'avoir les compétences et l'expérience requises et nécessaires. N'hésitez pas à vous faire conseiller auprès de professionnels compétents.

	IMPORTANT	
Veillez maintenir ce manuel dans un endroit sûr et le remettre au nouveau propriétaire, en cas de cession de votre bateau.		

Ce manuel contient également les informations relatives à l'application de la garantie.

	IMPORTANT	
Veillez prendre connaissance des termes et conditions générales d'application de la garantie.		

À la fin de ce manuel vous trouverez en annexe les termes de garantie aussi que la liste des contrôles à effectuer lors de la livraison de votre bateau. Vous devez effectuer ces contrôles, compléter le formulaire et nous le renvoyer pour ouvrir vos droits à la garantie.

	IMPORTANT	
Aucune réclamation de garantie ne sera acceptée sans enregistrement préalable.		

1.1. Numéro d'Identification de Coque (HIN)

Chaque bateau est identifié par un Numéro d'Identification de Coque (HIN), qui est gravé sur le coté droit du tableau arrière. Pour chaque bateau il y a un HIN unique.

Ce code HIN vous sera nécessaire pour l'enregistrement de votre bateau auprès des autorités compétentes et de votre compagnie d'assurance. Pour votre convenance noter le code HIN dans l'espace ci-dessous :

CY-KAR _ _ _ _ _

1.2. Plaque du constructeur

La plaque du constructeur, conforme à la norme certifiée CE, contient les informations sur le nombre maximum de personnes admissibles, de la charge maximum admissible, de la puissance maximum, de la catégorie de conception de l'embarcation et les coordonnées du constructeur.

La description exacte de la plaque du constructeur est comme suit :

	KARNIC POWERBOATS LTD P.O. Box 70192, 4161 Limassol, Chypre
	MAXIMUM
	p   kk kg
B	 = hhh kW

Où

p : est le nombre maximum de personnes pouvant prendre place à l'intérieur du bateau.

kkk : est la charge maximum admissible en kilogrammes comprenant les personnes et le matériel. La charge maximum est calculée est l'option du moteur le plus lourd et le bateau en ordre de marche. (plein effectué)

hhh : est la puissance maximum en kilowatts

B : est la catégorie de conception de l'embarcation.

1.3. Catégories de conception

La catégorie de conception définit l'aptitude du bateau à affronter des conditions de navigation telles que définies par la force du vent et la hauteur des vagues. Le système de classification de la norme CE utilise quatre catégories de conception :

Catégorie de conception A, Océan

L'embarcation est approuvée pour des voyages prolongés où les conditions peuvent dépasser la force 8 de vent et des vagues significatives de 4m et plus.

Catégorie de conception B, En Mer

L'embarcation est approuvée pour des voyages en mer où les conditions de la force du vent peuvent atteindre force 8 et des vagues significatives jusqu'à 4m.

Catégorie de conception C, Côtière

L'embarcation est approuvées pour des voyages en zone côtière, les grandes baies, les estuaires, les lacs et les fleuves où les conditions de la force du vent peuvent atteindre la force 6 et des vagues significatives jusqu'à 2m.

Catégorie de conception D, Les eaux abritées

L'embarcation est approuvée pour des voyages à proximité de la côte, sur de petits lacs, fleuves et canaux où les conditions de la force du vent peuvent atteindre la force 4 et des vagues significatives jusqu'à 0,5m.

2. SPECIFICATION DES MODELES

2.1 1851

Longueur Totale:	5.65 m
Longueur de coque:	5.55 m
Largeur:	2.30 m
Tirant d'eau:	0.27 m
Poids approximatif:	680 kg
Capacité réservoir de carburant:	90 litres
Capacité réservoir d'eau:	45 litres
Nombre de personnes admissibles:	6
Catégorie de conception:	C
Type de moteur:	Hors-bord, 20" arbre
Puissance maximale:	115 ch

2.2. SL601

Longueur Totale:	6.70 m
Longueur de coque:	5.90 m
Largeur:	2.45 m
Tirant d'eau:	0.34 m
Poids approximatif:	1050 kg
Capacité réservoir de carburant:	135 litres
Capacité réservoir d'eau:	45 litres
Nombre de personnes admissibles:	7
Catégorie de conception:	C
Type de moteur:	Hors-bord, 25" arbre
Puissance maximale:	175 ch

2.3 SL651

Longueur Totale:	7.15 m
Longueur de coque:	6.30 m
Largeur:	2.45 m
Tirant d'eau:	0.34 m
Poids approximatif:	1150 kg
Capacité réservoir de carburant:	200 litres
Capacité réservoir d'eau:	45 litres
Nombre de personnes admissibles:	8
Catégorie de conception:	C
Type de moteur:	Hors-bord, 25" arbre
Puissance maximale:	225 ch

2.4 SL701

Longueur Totale:	7.85 m
Longueur de coque:	6.80 m
Largeur:	2.45 m
Tirant d'eau:	0.37 m
Poids approximatif:	1480 kg
Capacité réservoir de carburant:	200 litres
Capacité réservoir d'eau:	45 litres
Nombre de personnes admissibles:	9
Catégorie de conception:	C
Type de moteur:	Hors-bord, 25" arbre
Puissance maximale:	250 ch

3. CONSTRUCTION

Votre bateau a été construit en fibre de verre-polyester. La fibre de verre est le matériel de renfort principal. L'épaisseur et le type de renfort varie suivant les secteurs afin de se conformer aux conditions de conception structurale de l'embarcation.

La coque est renforcée avec un système de longeron collé et stratifié fournissant de ce fait une structure homogène, pour soutenir et distribuer les charges. L'utilisation du bois est complètement évitée à l'exception du tableau arrière. Utilisation d'un contreplaqué marine entièrement stratifié.

Lors de la construction, une mousse est injectée dans les longerons participant à la robustesse de l'ensemble et assurant l'isolation.

	AVERTISSEMENT	
Ne jamais forer, couper ou effectuer des modifications sur les longerons de votre bateau car de ceci peut résulter l'affaiblissant de la structure de l'embarcation.		

La coque et le pont sont visés et collés par l'application d'un adhésif spéciale, avec renfort en fibre de verre.

L'application d'une couche de gel de grande longévité assure extérieurement la protection du stratifié. L'application d'une couche de résine vinyle-ester assure une protection supplémentaire contre l'osmose. Les domaines où l'eau est susceptible de se concentrer, comme les cavités de compartiment et de coque de cale sont revêtus d'une couche supplémentaire pour assurer la protection du stratifié.

	IMPORTANT	
Inspecter la structure interne de votre bateau à intervalles réguliers et assurer vous de l'absence de concentration en eau dans ces secteurs		

4. DRAINAGE ET DES DECHETS

Les canalisations et les évacuations sont conçues pour limiter des concentrations en eau dans n'importe quelle partie de l'embarcation comprenant les planchers, les passavants, les secteurs de cale, les éviers et les compartiments de stockage.

L'évacuation de l'eau dans les parties de l'embarcation situées au-dessus de la ligne de flottaison, est assurée par gravitation tandis que les pièces placées au-dessous de la ligne de flottaison sont vidangées par utilisation de la pompe de cale électrique.

Les paragraphes suivants décrivent les moyens prévus pour assurer l'évacuation de l'eau et fournissent les directives importantes nécessaires pour une opération sûre et fonctionnelle.

4.1. Drainage du pont et habitacle arrière

Le pont et le cockpit sont auto videur par gravitation. Ceci est réalisé avec un système de drain sur la surface du pont reliée par l'intermédiaire de tuyaux jusqu'au dalot de coque.

Tous les drains de pont sont installés en cavités et des canaux sont utilisés pour guider l'eau dans ces secteurs. Les sorties des drains de coque sont installées sur les côtés de coque. Tous les tuyaux sont entièrement accessibles par une ouverture de trappe ou des panneaux démontables.

	IMPORTANT	
La canalisation de votre bateau doit être vérifiée fréquemment. Les changements la température et les vibrations du bateau peuvent avoir des incidences sur les fixations des durites.		

4.2. Éviers et compartiments de stockage

Tous les éviers, puits et compartiments de stockage où l'eau est susceptible de se concentrer, sont auto videur par gravité.

4.3. Compartiments de cale

Une pompe électrique est utilisée pour vider l'eau accumulée dans le compartiment de cale de votre bateau. La pompe de cale peut être activée manuellement en utilisant un commutateur électrique ou automatiquement à l'aide d'un commutateur par flotteur.

Au moins une pompe de cale est placée dans le secteur arrière du bateau qui est la position basse de la coque. La conception des plus grands bateaux peut imposer l'ajout de pompes additionnelles en d'autres compartiments isolés. Dans tous les cas, le principe de fonctionnement demeure le même.

	AVERTISSEMENT	
En fonctionnement normal l'utilisation de la pompe de cale est limitée et probablement non existible. Cependant, les pompes sont des dispositifs électriques exigeant de fréquents entretiens et un bon état de fonctionnement du circuit de charge.		

	IMPORTANT	
Vérifier les fonctions de la pompe de cale et du commutateur de flotteur avant toute navigation. Maintenir toujours les abords propres et exempts de débris pour assurer l'écoulement approprié de l'eau par la pompe.		

	IMPORTANT	
Ne jamais employer le secteur de cale moteur comme compartiment de stockage.		

4.4. Douche bassin

L'évacuation du bac à douche est assurée par une pompe électrique à déclenchement automatique.

Un commutateur de flotteur automatique active une pompe électrique pour évacuer l'eau.

	IMPORTANT	
Inspecter le fonctionnement de la pompe de douche à intervalles réguliers.		

	IMPORTANT	
Inspecter fréquemment et nettoyer si nécessaire le regard d'évacuation du bac à douche.		

4.5. Toilette déchets système

Les détails des raccordements de système de pompage de rebut de chaque modèle référencé dans ce manuel sont montrés dans l'annexe.

Pour se conformer aux règlements environnementaux internationaux, le rebut de toilette est concentré dans un réservoir de rebut. Ceci peut être vidé en employant les équipements spéciaux dans les ports par une sortie de pont ou être évacué en mer à l'aide d'une pompe. S'agissant de l'évacuation en mer il est demandé de se conformer aux recommandations en vigueur.

Les circuits de prise d'eau et d'évacuation sont protégés par des vannes quart de tour, conformément à la norme en vigueur.

	IMPORTANT	
Il est fortement recommandé que toutes les vannes au-dessous de la ligne de flottaison soient maintenues fermées quand le bateau n'est pas en opération.		

	IMPORTANT	
Inspecter fréquemment l'état et l'étanchéité de l'installation et des raccordements au dessous de la ligne de flottaison.		

5. SYSTÈME ÉLECTRIQUE

5.1. Généralités

Les détails du système électrique de chacun de nos modèles sont fournis dans l'annexe.

Généralement le système électrique de votre embarcation se compose du système DC à batterie, normalement 12V, qui assure l'alimentation de tous les composants électriques importants comme les lumières, les pompes et les instruments électriques. Il assure aussi l'alimentation électrique du moteur. Le circuit de charge est assuré par le moteur, par l'intermédiaire d'un alternateur.

	IMPORTANT	
Pour votre sécurité, vérifier régulièrement le circuit de charge et l'installation électrique. Assurer notamment le contrôle et la maintenance de votre ou vos batteries.		

	IMPORTANT	
Dans le cas d'un montage moteur en concession, assurez-vous que la ou les batteries soient conformes aux exigences de la motorisation.		

Il est prévu en option ou en série sur certain modèle l'installation d'un circuit électrique en 220/240 Volt

5.2. DC Batterie Propulsé Circuit

Les détails de circuit DC de chaque modèle référencé dans ce manuel sont donnés dans l'annexe

Le circuit DC (12 volts) de votre bateau assure l'alimentation électrique du moteur, des pompes, du circuit d'éclairage et des instruments tel que GPS

Le circuit DC comprend les groupes de composants suivants :

1. Faisceau de batterie pour fournir l'alimentation DC au circuit. Les batteries sont chargées par l'intermédiaire de l'alternateur du moteur.
2. Le panneau de distribution DC (DC-DB) avec les disjoncteurs magnétiques (MCB), les fusibles assurant la protection au circuit dans les conditions de surcharge.
3. Commutateurs électriques au tableau de bord ou aux murs pour mettre en marche les composants et les dispositifs. Sur quelques modèles la fonction marche-arrêt est fournie directement du disjoncteur magnétique sur le panneau de distribution DC.
4. Composants électriques et dispositifs.

5.3. Circuit de courant alternatif (220 volts)

Selon les spécifications de chaque modèle, le circuit AC est installé en standard ou peut être choisi comme option. Tous les modèles ne sont pas préparés pour accepter un service d'AC de l'usine.

Les détails du système électrique de chaque modèle référencé dans ce manuel sont fournis dans l'annexe.

Le Système AC permet le raccordement de votre circuit électrique au prise de quai qui équipent les Marinas et ce via un chargeur.

Il permet la recharge de votre parc à batterie, mais aussi l'alimentation en direct d'appareil de puissance AC.

Des modèles peuvent être équipés d'un générateur thermique, fonctionnant au diesel, pour parer aux besoins de courant alternatif durant le voyage ou quand le raccordement par prise de quai est indisponible.

Le circuit AC comprend le groupe de composants suivants :

1. Douille d'admission AC pour le raccordement aux équipements de quai et/ou à une unité de générateur pour fournir le courant alternatif en conditions alternatives.
2. Panneau de distribution AC (AC-DB) avec les disjoncteurs magnétiques pour protéger et mettre l'alimentation en marche-arrêt aux dispositifs.
3. Chargeur de batterie et autres dispositifs électriques AC et douille(s) de sortie.

5.4. Vide toilettes électrique

Les composants électriques exigés pour actionner un système électrique de toilette à vacuum sont la pompe d'admission de l'eau d'éclat de toilette et la pompe à vide normalement situées à la base de l'unité. En plus, il y a un panneau de commande qui offre les différents modes d'opération à l'utilisateur.

Le système est calibré à l'usine pour fournir la quantité correcte de l'eau de rinçage sont en différents modes d'opération de la toilette. Cependant, si pendant l'utilisation, des ajustements à la quantité de l'eau de rinçage sont nécessaires, ils peuvent être réalisés avec une vis de calibrage au fond du panneau de commande de toilette. Tournant la vis dans le sens des aiguilles d'une montre, augmente la quantité de l'eau de rinçage pompée dans la cuvette de toilette. Tournant la vis dans le sens contraire des aiguilles d'une montre diminue la quantité de l'eau de rinçage.

5.5. Autres dispositifs électriques

Assurez-vous que les manuels des équipements et des dispositifs installés sur votre bateau vous soient fournis lors de la livraison. Ceux-ci incluent les moteurs, les unités de climatisation, les réfrigérateurs etc.

Les détails de câblage de tous les appareillages électriques et dispositifs sont fournis dans l'annexe

RÉCEPTEUR RADIO DE RECEPTION EUROPÉENNE

Toutes les unités principales

- Appuyer sur le bouton SRC jusqu'à ce que la radio tourne complètement obscure
- Garder pré-réglé 1 et 5 alors presser « Puissance »

6. SYSTÈME CARBURANT

Les détails analytiques du système carburant de chaque modèle référencé dans le manuel sont fournis dans l'annexe.

En général, le système carburant complet comprend les composants suivants :

1. Le réservoir de carburant et l'unité de jauge de carburant.

2. Canalisations et tuyaux pour le transfert de carburant comme suit :
Tuyau d'admission de réservoir, 40mm dia.
Tuyau de ventilation de réservoir, 16mm dia.
Sortie(s) de carburant au(x) moteur(s), 10mm dia.
Tuyau de retour de diesel, 10mm dia.
3. Séparateurs d'eau
4. Un robinet d'isolement d'urgence relié à la pipe de sortie de 10mm de diamètre avant le(s) moteur(s).

Dans le cas des modèles à motorisation hors-bord, le système de circuit de carburant montés en usine est assuré jusqu'au robinet d'isolement d'urgence.

Il appartient au motoriste d'assurer la mise en place du circuit jusqu'au moteur.



IMPORTANT



Pour votre sécurité, procéder à une vérification du circuit d'alimentation en carburant et à la détection éventuelle de fuite avant le démarrage de votre moteur et au cours de son fonctionnement.



DANGER



Dans le cas que vous avez identifié un problème avec le carburant ou vous êtes soupçonneux au sujet d'une fuite de carburant, ne pas essayer de mettre en marche les moteurs. La concentration probable des vapeurs de carburant augmente le risque d'incendie ou même d'explosion.

7. SYSTEME D'EAU SOUS PRESSION

Le système d'alimentation en eau sur votre embarcation peut inclure selon le modèle et l'option choisie l'eau douce froide, l'eau douce chaude et même un système sous pression d'eau de mer pour le lavage du pont.

Les détails analytiques du système de pression d'eau pour chaque modèle de bateau référencé dans ce manuel sont donnés dans l'annexe

7.1. Système d'eau douce froide

Le système d'eau douce froide comprend le réservoir d'eau et la pompe (différents modèles de pompe selon le modèle, le nombre de sorties, et les divers points de sortie tels que les éviers, les robinets de poste de pilotage et les douches). La tuyauterie utilisée peut être le tuyau flexible renforcé à haute pression ou la canalisation spéciale de polyéthylène de couleur BLEUE.



IMPORTANT



Le circuit d'alimentation en eau de votre bateau a été examiné en usine en employant une solution eau-chlore. Il est fortement recommandé de remplir et de vider le réservoir au moins une fois avant utilisation.

	IMPORTANT	
Inspecter et maintenir les composants, la tuyauterie et les raccords du système d'eau à intervalles fréquents.		

7.2. Système d'eau douce chaude

Le modèle et l'option dépendamment choisis, une chaudière à eau chaude est employée pour réchauffer l'eau du système d'eau douce. La chaudière exige une alimentation de puissance AC 220V. Dans le cas de l'installation d'une motorisation diesel, le circuit de chauffe pourra être couplé sur le système de refroidissement des moteurs. Tuyauterie en polyéthylène de couleur ROUGE.

	IMPORTANT	
Le système d'eau chaude de votre bateau a été examiné en usine en employant une solution d'eau à base d'antigel. Il est nécessaire de protéger les cellules de chaudière dans les climats froids. Il est recommandé que le réservoir d'eau soit rempli et vidé au moins une fois avant utilisation.		

7.3. Système pressurisé d'eau de mer

Suivant l'option choisie, votre bateau peut être équipé d'une pompe à eau de mer sous pression, permettant le lavage du pont.

	IMPORTANT	
En dehors du temps d'utilisation de cette pompe, maintenez la vanne en position fermée.		

8. INSTALLATION DU MOTEUR ET DU GUINDEAU D'ANCRE

8.1 Installation du moteur

Dans le cas d'un montage moteur hors usine:

- Respectez la puissance maximum admissible
- L'installation du moteur doit être effectuée par des professionnels approuvés par le fabricant de l'embarcation ou son revendeur autorisé.

	AVERTISSEMENT	
Le manque à se conformer à l'une des exigences ci-dessus rendra immédiatement invalide votre garantie.		

	DANGER	
Le non respect de la puissance maximum admissible ou de la charge maximum admissible peut entraîner des dommages structurels. Pour votre sécurité, vous devez respecter les critères d'homologation de votre bateau		

8.1.1 Guide à l'installation des composants

Moteur hors-bord

Suivre les instructions données par le fabricant de moteur. Quelques moteurs hors-bords peuvent exiger le support excentré et/ou montage plus haut. Le distributeur ou le concessionnaire seront à même de vous renseigner.

Moteur intérieur/extérieur

Suivre les instructions données par le fabricant de moteur pour le positionnement et l'alignement corrects du moteur.

Boîtier de commande

Le panneau latéral de poste de pilotage doit être enlevé pour procéder à l'installation.

Le boîtier de commande doit être installé de manière rationnelle, en privilégiant l'ergonomie et la facilité d'utilisation.

Câble de direction

Le câble de direction est préinstallé au dispositif de direction par le fabricant. Pour les moteurs hors bords vous devrez forer un trou sur la face droite du puits de moteur, pour mener les câbles, les faisceaux électriques et le tuyau de carburant moteur. Utiliser un canon isolant pour couvrir l'ouverture de ce trou.

Passages de faisceau de câble et de fil

Les faisceaux de câbles et de fil peuvent être passés de la poupe à la barre par un tube ou une maille de cheminement située au côté droit inférieur de la coque. Afin d'y accéder vous pouvez avoir besoin d'enlever les panneaux ou les vaigrages.

Batterie

La batterie doit être installée dans un endroit aéré et sec loin du réservoir de carburant ou des durites du circuit d'alimentation en carburant. Il est conseillé d'entreposer la ou les batteries dans un bac étanche. Elles doivent être arrimées.

	AVERTISSEMENT	
Manipuler la batterie avec soin. Les acides utilisés sont des produits dangereux. En cas de contact rincer immédiatement avec de l'eau. Prendre un avis médical.		

Sur tous les modèles, l'espace pour la batterie est fourni dans la poupe, sur le côté gauche près du moteur.

Instruments

Un calibre est donné pour la position correcte des instruments sur le tableau de bord. Veuillez contacter votre revendeur pour les détails.

8.2 Installation de guindeau d'ancre

Au cas où vous avez acheté votre embarcation sans guindeau veuillez vous assurer que le guindeau d'ancre que vous avez choisi peut fonctionner idéalement avec la taille et le poids de votre ligne de mouillage. Pour l'installation de votre guindeau veuillez suivre les instructions données par le fabricant.

	AVERTISSEMENT	
<p>Pour le montage vous devrez utiliser <u>le disjoncteur séparé</u>, qui sera relié directement à la batterie de votre embarcation. Pour relier le guindeau au disjoncteur, utilisez le tube de pré-installation (situé au côté droit de votre embarcation).</p>		

9. D'exploitation votre bateau

9.1 Opération de la planification Artisanat

La coque de votre bateau est une coque planante et non à déplacement.

Les coques planantes permettent de concilier gain de performance et diminution de consommation de carburant.

Phase de déjaugage :

- (a) Début de l'accélération, la proue s'élève, la poupe baisse. Une vague se forme à l'étrave de votre bateau (déplacement de l'eau)
- (b) La puissance de votre moteur opère, la vitesse augmente, votre bateau dépasse la vague créée, c'est la phase de déjaugage.
La proue de bateau se rebaisse, la poupe se lève.
- (c) La coque se stabilise, elle commence à planer sur la surface de l'eau.

9.2 Compétences de navigation

Le pilotage d'une embarcation motorisée requiert l'obtention du Permis Plaisance (option côtière ou hauturière en fonction de la distance d'éloignement d'un abri)

En fonction de votre expérience, n'hésitez pas à vous faire conseiller.

De bonne connaissance et une bonne expérience vous permettront de profiter au mieux des qualités marines de votre bateau.

9.3 Météo et conditions de vent

Avant de prendre la mer vous devez vous assurer que l'homologation de conception de votre bateau est compatible avec les conditions météo prévues. Cf les conceptions d'homologation CE.

Vous devez vous renseigner sur la météo prévues sur votre secteur de navigation.

9.4 Départ votre voyage

	ATTENTION	
<p>Pour assurer votre confort et votre sécurité veuillez examiner ce qui suit avant de commencer votre navigation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Contrôle général du bateau • Vérification du fonctionnement moteur, niveau • Vérification du circuit électrique, feux de navigation, pompe de cale • Vérification du circuit de carburant, et de la quantité de carburant à bord • Vérification de l'armement de sécurité • Ouverture des vannes nécessaires 		

	AVERTISSEMENT	
<p>Avant de commencer votre voyage vous assurer que tous les passagers sont au courant du comportement de l'embarcation, occupent une position confortable. Leur stipuler les instructions relatives à leur sécurité</p>		

9.5 Tournant à vitesse

	AVERTISSEMENT	
<p>Ne pas essayer une manœuvre à grande vitesse à moins que vous ayez un bon sens du bateau. Le coupe circuit arrêt d'urgence doit être relié au pilote. Avertir toujours les occupants avant une manœuvre à grande vitesse.</p>		

La vitesse doit être adaptée à l'environnement et aux conditions météo.

Les manœuvres tel que les virages doit être effectué à une vitesse adaptée.

Il est nécessaire d'exercer quelque virage d'entraînement pour évaluer les capacités de votre bateau.

L'état de la mer, le nombre de personne présentes ou le poids du matériel embarqué auront une incidence sur le comportement de votre bateau. Pensez à en tenir compte et à adopter votre pilotage.

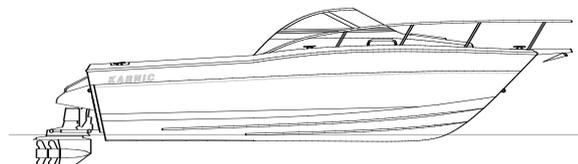
Indiquez à votre équipage le comportement à adopter et prévenez-les avant de réaliser une manœuvre tel qu'un virage serré.

9.6 Moteur Garniture

L'usage du TRIM vous permettra d'optimiser le comportement de votre bateau, d'améliorer les performances et de diminuer la consommation de carburant.

- Équilibrer le niveau, même la quille

Quand la commande de moteur est à 90 degrés à la ligne de quille, habituellement visée comme l'arrangement zéro d'équilibre, l'embarcation est conduite

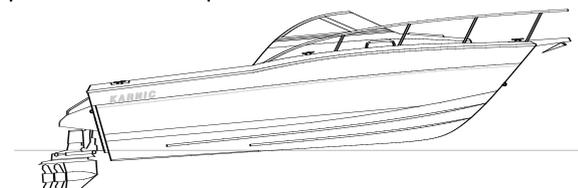


avec son niveau de quille avec la surface de l'eau. Bien que cet arrangement donne la stabilité directionnelle, vous réaliserez que ce n'est pas le meilleur arrangement pour l'optimisation des performances.

- Équilibre vers le haut, proue vers le haut - FAUX

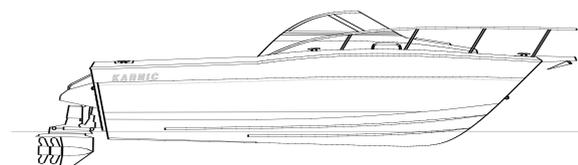
Si la proue de votre bateau est exagérément trop levée, votre bateau deviendra inconfortable.

Vous ressentirez une perte d'équilibre de la coque : phénomène de raquette.



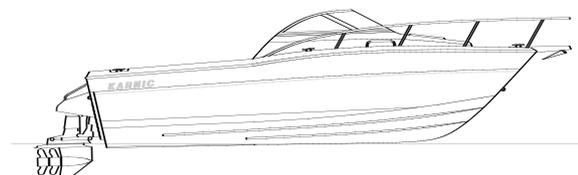
- Équilibre vers le bas, proue vers le bas - FAUX

Cet position augmentera la surface mouillée de votre coque et plus de puissance de moteur sera exigée pour surmonter la résistance au frottement.



- Arrangement idéal d'équilibre

C'est la position d'équilibre idéal, vous permettant un bon passage en mer, des performances accrues et une consommation limitée.



Vous obtiendrez cette position idéale par le réglage optimum de la TRIM.

Lors de la phase de déjaugeage, TRIM en bas, ensuite vous devez régler la TRIM en fonction des conditions de navigation.

9.7 Croisière à hautes mers



AVERTISSEMENT



Ne jamais surestimer les capacités de votre bateau dans des conditions de mer difficiles.



AVERTISSEMENT



Respectez l'homologation de conception de votre bateau.

Durant la croisière à haute mer soyez toujours préparé. S'assurer que tout est correctement arrimé et que tout l'équipement de sécurité est aisément accessible. Utiliser les gilets de sauvetage personnels et se rappeler que même les surfaces antidérapantes deviennent glissantes quand le pont est humide. Éviter les eaux peu profondes où les conditions de mer sont turbulentes et imprévisibles.

Navigation face à la vague

- TRIM abaissée au maximum
- Adapter la vitesse du bateau
- Modifier l'angle d'attaque des vagues, plus les vagues sont importantes, plus elles doivent être attaquées de face
- Éviter de positionner le bateau au travers

Navigation dans le sens des vagues

- Relever la TRIM pour éviter l'enfournement
- Adapter la vitesse du bateau
- Éviter de positionner le bateau au travers

9.8 Envahissement par l'eau

Adaptez votre vitesse.

Positionnez correctement votre bateau.

Respectez l'homologation de votre bateau quant au nombre de personne et au poids admissibles.

Vérifier la fermeture des vannes.

Vérifier le bon fonctionnement des pompes

9.9 Sélection et utilisation une Anchor

Il existe différents type d'ancre, ne pas hésiter à prendre conseil auprès d'un revendeur spécialisé.

Le choix de l'ancre est primordial pour assurer une bonne tenue de votre mouillage.

Jusqu'à 7 m, la ligne de mouillage peut être mixte, à savoir : ancre-chaine-câblot textile.

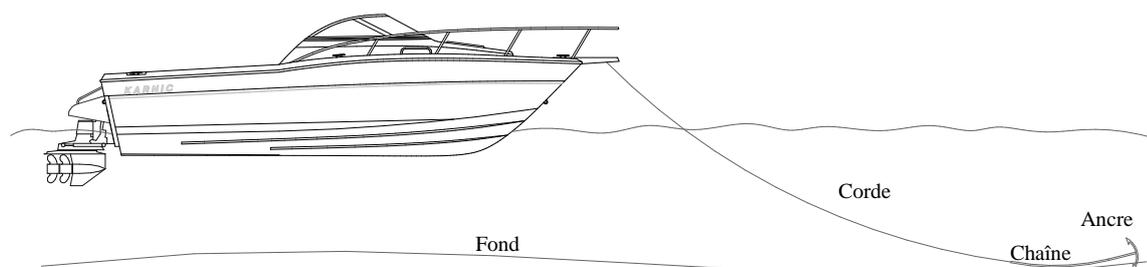
A partir de 7m la ligne de mouillage devra être composée d'une ancre et d'une chaîne.

Renseignez-vous sur le poids de l'ancre, la longueur et le diamètre de la chaîne, la longueur et le diamètre du câblot.

Ligne de mouillage mixte conseillée :
 Longueur de chaîne : 1 fois la longueur du bateau
 Longueur du câblot : de 3 à 5 fois la hauteur d'eau

Stocker l'ancre dans la balle à mouillage de votre embarcation. Insérer la corde d'abord dans les boucles pour fournir un lit mou pour la chaîne et l'ancre, qui peuvent endommager votre bateau en navigation

Placer le bateau Bout au vent et au courant.
 Evaluer la zone d'évitage et assurez-vous qu'elle soit dégagée de tout obstacle.



12.2.

10. FEU, SÛRETÉ ET CONSIDÉRATIONS ENVIRONNEMENTALES

10.1. Risque d'incendie

⚠	DANGER	⚠
<p>Les vapeurs et le gaz d'essence sont explosifs. Soyez toujours vigilant et assurez-vous qu'il n'y ait pas d'odeur de carburant ou de gaz. En cas de doute, ne pas mettre en marche le moteur, n'allumer aucun composant électrique, n'allumer pas de cigarette. Détecter la cause de l'odeur. Ne jamais fumer tout en remplissant le réservoir de carburant.</p>		

⚠	DANGER	⚠
<p>Les vapeurs produites en chargeant une batterie sont hautement explosives. Durant une phase de recharge, ne pas fumer ou ne pas exposer la batterie aux étincelles ou une flamme nue.</p>		

Ne jamais sous-estimer le risque du feu.
 S'assurer que vous détenez l'équipement de lutte contre l'incendie approprié.
 Assurez-vous que l'équipage connaisse les consignes de sécurité.

On recommande que vous ayez toujours à bord au moins un extincteur portatif supplémentaire, que vous devriez garder ou installer à un endroit aisément accessible. Inspecter l'état de tous les extincteurs à des intervalles réguliers et respecter les périodicités de vérification.

Ne jamais utiliser d'appareillage électrique qui dépasse le voltage ou l'ampérage recommandé.

Veillez à ventiler la cale moteur et la cale où se situe le réservoir à carburant avant la mise en marche du moteur. En cas de début d'incendie, ne pas ouvrir la trappe d'accès au moteur.

Déclencher le système d'extinction automatique ou vider le contenu de l'extincteur portatif par la trappe de visite.

10.2. Équipement de sûreté requis

⚠	DANGER	⚠
<p>Pour votre propre sécurité, assurez-vous de détenir à bord l'armement de sécurité correspondant à votre zone de navigation. En cas de manquement, votre responsabilité pourra être engagée. Pour les informations supplémentaires contacter les Affaires Maritimes.</p>		

10.2.1 Armement de sécurité obligatoire et recommandé

- Armement réglementaire
- Bouée de sauvetage aisément accessible
- Extincteur aisément accessible
- Radiobalise de localisation d'urgence (EPIRB)
- Pompe à main
- Ancre de mer supplémentaire
- Réflecteur de radar
- Lignes et amortisseurs d'amarrage
- Lampe-torche et batteries de rechange
- Dispositions de nourriture et d'eau
- Fusibles et ampoules de rechange

10.3. Respect de l'Environnement

- Éviter tout débordement de carburant ou de pétrole dans la mer.
- S'assurer que votre moteur est bien réglé pour éviter les gaz d'échappement excessifs ou ne respectant pas la norme.
- N'évacuer dans l'eau aucun produit d'épuration, qui contient du phosphates, du chlore, des dissolvants ou des produits basés sur le pétrole.

11. UTILISER UNE REMORQUE

11.1. Ajustement de remorque

Toutes les remorques commercialisées de nos jours, sont entièrement réglables et ajustable au profil de votre coque. En ajustant votre remorque vous devez :

- s'assurer que la charge de votre bateau est correctement répartie sur les appuis de remorque
- éviter les charges localisées sur la surface de coque
- s'assurer que le treuil soit compatible avec le poids de votre bateau et que la traction s'opère sur un axe horizontal
- s'assurer de la bonne stabilité de votre bateau, une fois entreposé sur la remorque
- Vérifier la bonne tenue du crochet de cadène
- respecter les instructions données par le fabricant de remorque

11.2. Mise à l'eau de votre bateau

Avant la mise à l'eau, vous devez toujours

- Evaluer la direction et la force du vent pour anticiper sur la réaction de votre bateau
- Inspecter la cale de mise à l'eau

	ATTENTION	
<p>Avant la mise à l'eau de votre bateau vérifier que le bouchon de vidange du tableau arrière soit en place.</p> <p>Assurez-vous que votre bateau soit en ordre de marche.</p>		

Procéder à la mise à l'eau de votre embarcation dans les étapes suivantes :

- Vérifier que le moteur soit en position haute. Vérifier que la cale soit dégagée. Estimer la hauteur d'eau.
- Reculer votre remorque et immerger la suffisamment en tenant compte de l'angle de la rampe
- Actionner le treuil et faites descendre votre bateau lentement. Une fois votre bateau en flottaison, larguer le crochet
- Monter à bord de l'embarcation, descendre le moteur en tenant compte de la profondeur, rouvrir les bouchons de vidange. Mettre en marche le moteur et vérifier le bon fonctionnement du circuit de refroidissement.

11.3. Sortie d'eau du bateau

Pour sortir votre bateau de l'eau il est conseillé d'être à deux: un pour guider le bateau sur la remorque et un autre pour actionner le treuil de la remorque. Des conditions de mer plus difficiles peuvent imposer un nombre plus important de participant.

Procéder comme suit :

Au préalable, la remorque devra être placée, sangle de treuil libéré.

- Alignez vous sur votre remorque, réduisez votre vitesse et remontez progressivement votre moteur.
- En approche, coupez le contact, remontez le moteur et laissez le bateau se rapprocher de la remorque
- Guider le bateau vers la remorque, aligner le. Fixer le crochet de sangle à la cadène de remorquage de votre bateau. Maintenir l'embarcation alignée sur la remorque tandis qu'une deuxième personne actionne le treuil.

- Remontez votre bateau, en vous assurant qu'il reste parfaitement dans l'axe de la remorque. Une fois votre bateau remonté, vérifier que la coque repose correctement sur l'ensemble des supports de remorque.

12. SOULEVER

La méthode recommandée pour soulever votre embarcation est d'employer des sangles homologuées. Celles-ci doivent être placées sous la coque du bateau. Le placement des sangles est primordial pour obtenir une bonne position d'équilibre du bateau et une répartition du poids.

La force d'attraction des sangles doit s'opérer sur un axe vertical, il est conseillé d'utiliser un écarteur afin de ne pas provoquer de compression latérale.

L'emploi de protection entre les sangles et la coque est fortement conseillée.

	AVERTISSEMENT	
<p>Les taquets, cadènes ou écbier ne sont pas prévus pour servir de point d'ancrage.</p> <p>Utiliser des sangles homologuées</p>		

	DANGER	
<p>La manutention par levage est une opération délicate et dangereuse qui doit être effectuée par des professionnels expérimentés.</p> <p>Ne laisser personne se tenir à proximité ou sous le bateau durant la manutention.</p>		

13. INSPECTIONS ET ENTRETIEN

13.1. Inspection régulière

Système de vidange automatique

Vérifier que tous les composants du système de vidange automatique de votre bateau sont fonctionnels. Dégager les drains ou les tuyaux en injectant l'eau pressurisée ou en employant un fil. Inspecter les raccordements de tuyau, les garnitures de coque particulièrement au-dessous de la ligne de flottaison et le fonctionnement des vannes quart de tour

Pompe de cale et commutateur de flotteur

Inspecter le compartiment de cale et nettoyer toute saleté bloquant la grille d'aspiration de pompe de cale. S'assurer que le commutateur de flotteur fonctionne correctement. Vérifier que la pompe de cale fonctionne en mode manuel et automatique.

Le fond de coque

Examiner les fond de coque et assurez-vous qu'il n'y est aucun éclat de gelcoat et de fibre apparente. Faire réaliser les retouches pour éviter l'imprégnation des tissus et fibre en eau.

Raccordements de carburant

Inspecter tous les raccords et les durites du circuit de carburant. Décelez les fuites éventuelles. Faites procéder au resserrage des raccords, au changement des durites endommagées. S'assurer que vous avez entièrement traité tout problème de fuite de carburant avant de mettre en marche le moteur.

Batterie

Vérifier les goujons de batterie et le niveau de l'électrolyte. Serrer les raccordements et remplir l'électrolyte au niveau recommandé.

Compartiment de cale

Vérifier qu'aucune eau ne s'est accumulée dans le compartiment de cale. Vider et s'assurer que vous avez identifié la cause avant de réutiliser le bateau.

13.2. Entretien

Si votre bateau est maintenu à flot toute l'année, prévoyez une sortie d'eau au moins une fois par an, afin de procéder à une inspection minutieuse de la coque et réaliser les contrôles d'usage. Pour réduire le travail de service, enlever votre embarcation de l'eau si vous n'avez pas l'intention de l'employer pendant une longue période.

Pensez à rincer régulièrement votre bateau à l'eau douce et procédez à l'assèchement total de votre bateau.

Surfaces de revêtement de gel

Pour le nettoyage extérieur de votre bateau, préférer l'eau douce, l'emploi de produit détergent non agressif et des éponges non abrasives.

L'emploi de produit spécialement étudié est vivement conseillé. Faites vous conseiller par des revendeurs spécialisés.

L'application une fois par an d'une cire de protection ou de polish adaptés est conseillée.

Composants d'acier inoxydable

Une attention particulière est demandée sur l'entretien des inox, à savoir rinçage régulier à l'eau douce et emploi de produits non abrasif.

L'application d'une pâte spéciale est conseillée.

Tapisserie d'ameublement vinyle et toile

Employer le tissu moite pour nettoyer le vinyle de tapisserie d'ameublement de la poussière. Employer la solution particulièrement formulée de nettoyage de vinyle pour enlever les taches et toute autre saleté. Sur les coussins extérieurs faire attention pour nettoyer du sel des coutures comme ceci peut endommager, à long terme, le fil de couture. Votre magasin local d'accessoires de bateau pourra recommander de bons produits d'épuration à cette fin.

Nettoyer la toile avec le détergent standard de tissu et l'eau, en employant une brosse pour enlever les taches persistantes. Rincer complètement avec de l'eau et laisser sécher de préférence étiré en place.

Moteur

Conformez-vous au prescription du motoriste quant au contrôle, vérification et périodicité d'entretien.

13.3. Stockage d'hiver

Il est essentiel de procéder au nettoyage complet de votre bateau avant son hivernage.

Laver votre bateau complètement suivant les procédures décrites dans la section 15.2 ci-dessus. Nettoyer également la ligne de mouillage, les appareils d'amarrage, l'armement de sécurité et les compartiments de stockage.

Pensez à assurer une bonne ventilation de l'intérieur et des endroits de stockage.

Déconnecter et enlever la batterie, la charger et l'entreposer dans un endroit aéré sec protégé contre le gel.

Graisser la boîte de direction.

Faire un contrôle général du bateau et faites procéder au changement des pièces d'usure.

L'inspection, le service et l'entretien de votre moteur doivent être effectués comme recommandé dans votre manuel de moteur.

Laisser les trappes de compartiment ouvertes pour permettre la ventilation et utiliser un taud pour protéger contre la pluie. Stocker toujours avec la proue vers le haut pour permettre l'évacuation de l'eau par gravité.

13.4. Réparations

Renseignez-vous ce sur qui vous incombe en tant qu'utilisateur de votre bateau, à savoir vérification et entretien courant.

Pour les réparations ou intervention lourde, faites intervenir un professionnel habilité et n'utilisez que des pièces de rechanges homologuées par le constructeur.

Une réparation mal effectuée ou l'emploi de pièces de rechanges non adaptées peuvent avoir des conséquences graves pour votre sécurité et entraîner l'annulation de la garantie constructeur.

13.5. Modifications

Toutes modifications sur la structure du bateau ou entraînant un changement de caractéristique peuvent avoir des conséquences graves pour votre sécurité, et entraîner l'annulation de la garantie constructeur. Prenez conseil auprès de professionnels habilités.

KARNIC POWERBOATS LTD

GARANTIE LIMITÉE

Karnic Powerboats Ltd, garantie à l'acheteur originel et à cette unique condition, qu'il réparera ou remplacera la coque de fibre de verre si, dans un délai de **dix (10) ans** à partir de la date de livraison, il est reconnu un défaut structurel dans les matériaux ou leur mise en œuvre.

Dans un délai de dix ans à compter de la date de livraison au premier acquéreur, Karnic Powerboats Ltd propose une garantie limitée transmissible de trois (3) ans, sur la coque, aux propriétaires suivants. Cette garantie prend en compte la réparation ou le remplacement de la coque de fibre de verre si celle-ci s'avère structurellement défectueuse dans les matériaux ou leur mise en œuvre. Cette garantie ne pourra être effective que si dans un délai de 30 jours après l'acquisition, le nouveau propriétaire enregistre le transfert auprès de Karnic Boats et paye les honoraires correspondant à ce transfert de garantie.

En plus des garanties de coque, Karnic Powerboats Ltd garantie ses bateaux à être exempts de défauts en matériaux ou en exécution pendant une période d'un (1) an à compter de la date de la livraison à l'acheteur originel, et dans les limites et conditions contenues ci-dessus.

En outre, Karnic Powerboats Ltd garantie le gel coat, des bateaux à être exempts de défauts tel que fissure et éclats pendant une période de 90 jour à partir de la date de livraison à l'acheteur originel et dans les limites et conditions contenues ci-dessus.

Dans le cas où la responsabilité de KARNIC BOATS s'avérerait engagé au travers des termes de la garantie, toutes les réparations et prise en charge devront être effectuées par un chantier agréé par KARNIC BOATS.

Exceptions de garantie limitée Ce qui est mentionné ci-dessous est exempt des termes de garantie :

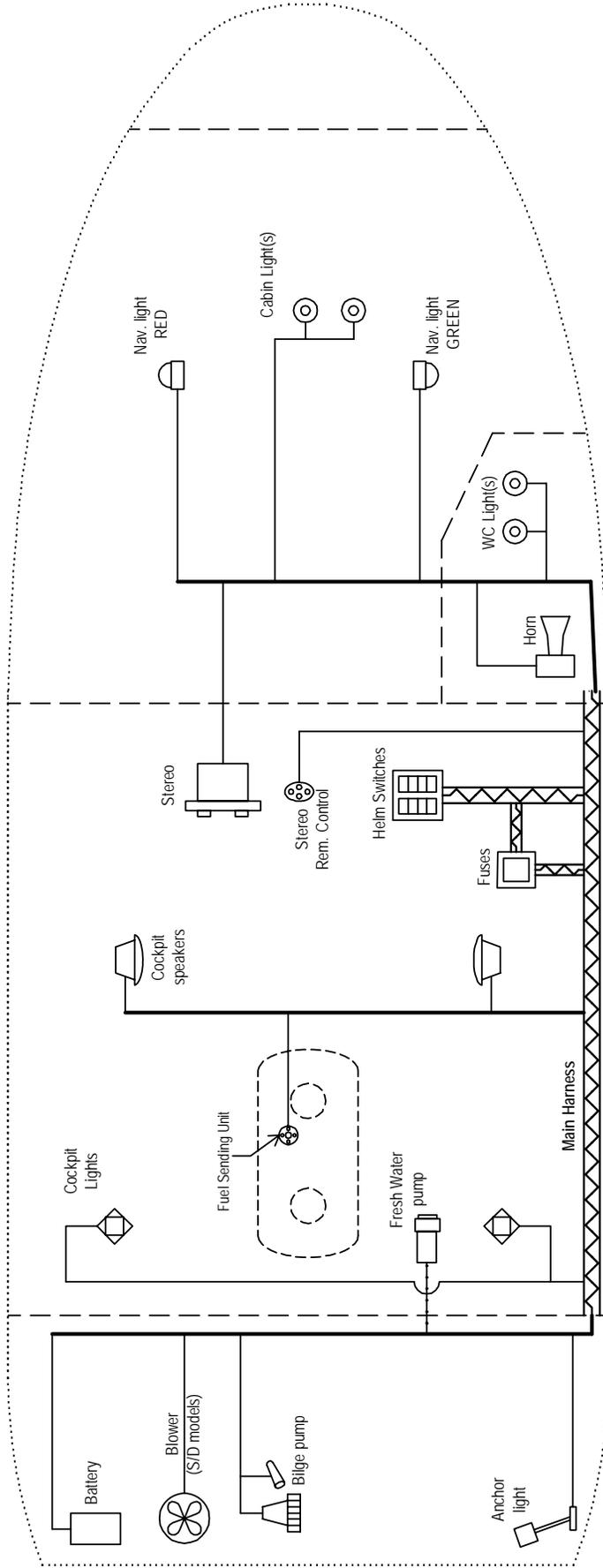
- (a) Moteurs, métallisation ou finitions, dispositifs et composants électriques, rupture de pare-brise, fuite, décoloration et détérioration des peintures, des vaigrages et des tissus qui proviendraient d'une mauvaise utilisation ou d'un mauvais entretien.
- (b) Surfaces de gelcoat comprenant fissures, éclats, décoloration ou cloque sauf mention contraire en haut.
- (c) Accessoires et équipements qui ne faisaient pas partie du standard ou des options et qui n'auraient pas été montés en usine et/ou des dommages causés de ce fait.
- (d) Dommages provoqués par l'abus, l'accident, la corrosion galvanique, la négligence, le manque d'entretien approprié, ou dommages causés pendant le transport ou le remorquage.
- (e) Dommages causés au bateau lors de la motorisation lors d'un montage en dehors d'un centre agréé par KARNIC.
- (f) Toute utilisation du bateau à des fins de course ou de location.
- (g) La garantie limitée est nulle si des changements ou modifications, de nature à changer les caractéristiques, ont été apportés au bateau
- (h) Dommages causés lors du transport depuis l'usine jusqu'au point de livraison.
- (i) Temps de déplacement ou de transport, perte d'utilisation ou dérangement.
- (j) Tout bateau qui aurait été motorisé au delà des recommandations de puissance du fabricant.
- (k) Bateaux endommagés par accident, par négligence, par méconnaissance.
- (l) Tous dommages causés lors du transport, du remorquage ou de manutentions
- (m) Dommages liés aux phénomènes de condensation, d'humidité ou absorption par les surfaces intérieures, les structures en bois ou la mousse de polyuréthane causées par une mauvaise ventilation.
- (n) Le coût ou les frais dérivés des dérangements ou perte d'utilisation, des pertes commerciales ou financières due à l'immobilisation du bateau, et tous autres dommages spéciaux, fortuits ou consécutifs de n'importe quelle sorte.

Engagements de client

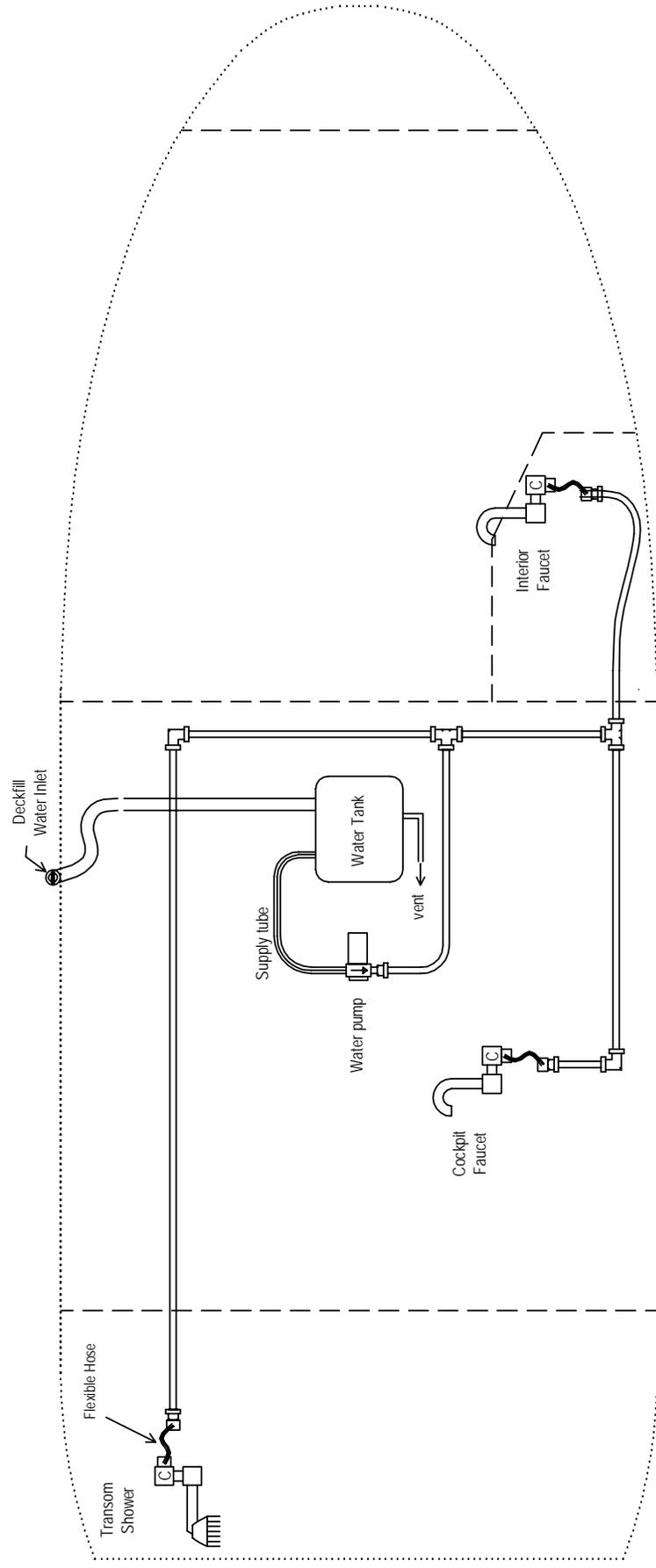
- (a) L'acheteur doit signer l'enregistrement de propriété et l'attestation de vérification. Ceux-ci doivent être transmis par le revendeur à KARNIC BOATS dans les 15 jours qui suivent la livraison afin d'être validé par KARNIC BOATS.
- (b) Tout défaut constaté couvert au titre de la garantie doit être déclaré dans les 30 jours qui suivent le constat, auprès du revendeur du bateau. Il appartiendra au revendeur de confirmer le bien fondé de la demande de prise en compte au titre de la garantie.
- (c) KARNIC ne pourra être tenu responsable et la garantie valide du fait d'un usage continue malgré le constat effectué d'un défaut. Il en sera de même pour toute aggravation du défaut constaté, émanant d'un usage continu.
- (d) Tout défaut constaté couvert par la garantie fera l'objet d'une prise en charge après confirmation du bien fondé par le revendeur et validation par KARNIC BOATS.
- (e) Dans le cas d'une prise en charge au titre de la garantie, il appartiendra au revendeur d'assurer les modalités de commande et de transport des pièces à remplacer. LE COÛT DE TRANSPORT EST LA RESPONSABILITÉ DU PROPRIÉTAIRE DE BATEAU

APPENDIX

General DC Electrical Diagram Model Series 20, 22, 24



General Pressure Water System Model Series 20, 22, 24



General Fuel System Model Series 20, 22, 24

