



(Francese)

*- MANUEL DU*  
*PROPRIETAIRE -*



***EVOLUTION LINE***  
***PROFESSIONAL LINE***

---

SELVA Spa  
Viale dell'Industria 13  
23037 Tirano (SO)  
Tel. +39 - 342 - 702451  
Fax. +39 - 342 - 704146  
e-mail: [selvamarine@selvamarine.com](mailto:selvamarine@selvamarine.com)  
[www.selvamarine.com](http://www.selvamarine.com)

Version 08-2014

## ATTENTION !

***Ce manuel et toutes ses pièces annexes doivent être conservés soigneusement.***

***CE MANUEL DOIT TOUJOURS ETRE RANGE A BORD DU BATEAU.***

***En cas de changement de propriétaire, le manuel et toutes ses pièces annexes doivent être remis au nouveau propriétaire.***

## **- SOMMAIRE -**

✓ <b><u>INTRODUCTION :</u></b>	<b>Page</b>	<b>4</b>
✓ <b><u>NORMES ET DEGRES DE DANGEROUSITE</u></b>	<b>Page</b>	<b>5</b>
✓ <b><u>CHAPITRE 1 :</u></b> Certification CE et caractéristiques principales	<b>Pages</b>	<b>6/13</b>
✓ <b><u>CHAPITRE 2 :</u></b> Instructions de gonflage	<b>Pages</b>	<b>14</b>
✓ <b><u>CHAPITRE 3 :</u></b> Consignes de sécurité	<b>Pages</b>	<b>14/21</b>
✓ <b><u>CHAPITRE 4 :</u></b> Conseils sur la gestion du bateau.	<b>Pages</b>	<b>22/29</b>
✓ <b><u>CHAPITRE 5 :</u></b> Eléments de conduite du bateau.	<b>Pages</b>	<b>30/36</b>
✓ <b><u>CHAPITRE 6 :</u></b> Instructions pour le nettoyage, la réparation et le remisage	<b>Pages</b>	<b>37/40</b>
✓ <b><u>CHAPITRE 7 :</u></b> Schémas	<b>Pages</b>	<b>41/48</b>

## **- INTRODUCTION -**

Gentil client, Selva Spa. exprime sa gratitude pour avoir accordé votre préférence en acquérant ce bateau. Il reste sous-entendu que ce choix est supporté de la qualité dont ce produit, indubitablement il satisfera toutes ses exigences. Notre bateau a été construit conformément aux directives européennes soit pour le design que pour l'assemblage, qui correspondent aux standards du producteur. Ce manuel a été rédigé pour aider l'utilisateur à utiliser son bateau en sécurité et avec satisfaction. Il contient des détails sur le bateau, les appareillages fournis ou installés, les installations en dotation et toutes les informations sur son fonctionnement. Nous vous recommandons de le lire attentivement au fin d'acquiescer à la familiarité avec le bateau avant de l'utiliser.

Ce manuel du propriétaire n'est pas un cours sur la sécurité de la navigation. Si celui-ci est votre premier bateau ou bien si vous êtes en passant à un nouveau type de bateau auquel vous n'êtes pas habitués, pour votre même sécurité et commodités assurées vous devez avoir acquis la nécessaire expérience de conduite et d'exercice avant d'en assumer le commandement. Votre revendeur ou la Fédération Nationale de Voile ou le Yacht Club seront heureux de vous renseigner sur les écoles nautiques locales, ainsi que sur les instructeurs compétents.

Assurez-vous que les conditions de vent et la mer correspondent à la catégorie de projet de votre bateau, et que vous et votre équipage soyez préparés à affronter la navigation dans ces conditions. Même dans le cas dans lequel votre bateau soit homologué pour la catégorie adaptée, les conditions de mer et vent qui correspondent aux catégories de projet A, B et C englobent des conditions de tempête violente pour la catégorie A, à des fortes conditions pour le maximum de la catégorie C, ouvertes aux risques de vagues anormales ou aux rafales de vent. Celles-ci sont donc des conditions dangereuses, dans lesquelles seulement un équipage compétent et bien formé peut agir de manière satisfaisante en utilisant un bateau bien maintenu. Ce manuel n'est pas un guide détaillé sur l'entretien ou la résolution de problèmes. En cas de difficulté, nous vous recommandons de contacter le constructeur ou le concessionnaire. Dans le cas où il soit fourni un manuel d'entretien nous vous recommandons de suivre attentivement les instructions. Adressez-vous toujours à un personnel compétent et formé pour l'entretien, la fixation et les modifications. Les modifications qui pourraient compromettre la sécurité du bateau devraient être effectuées et documentées par un personnel compétent. Le constructeur ne peut pas être retenu responsable des modifications apportées qui n'ont pas été approuvées. Dans quelques pays ils sont demandés des permis de conduire ou des autorisations, ou il y a en vigueur des réglementations spéciales. Nous vous recommandons de maintenir toujours votre bateau en bonnes conditions et de tenir compte de la détérioration qui se vérifie avec le temps même à l'utilisation fréquente, ou à l'utilisation pas appropriée du bateau.

Chaque type de bateaux, aussi le plus résistant, peut être sérieusement endommagé si pas utilisé correctement. Cela n'est pas compatible avec la navigation en totale sécurité, nous vous rappelons de régler toujours la vitesse et la direction du bateau sur la base des conditions de la mer. Dans le cas où le bateau avait en dotation le radeau de sauvetage, nous vous rappelons de lire avec attention le manuel d'instruction. Le bateau devrait avoir en dotation tous les dispositifs appropriés de sauvetage (gilet de sauvetage, sommets flottants, etc.) sur la base du type de bateau, aux conditions atmosphériques etc. Ce type d'équipement est obligatoire dans quelques pays. L'équipage devrait être à connaissance de comment utiliser tous les dispositifs de sécurité et effectuer les nécessaires manœuvres d'urgence (Sauvetage d'homme en mer, traîne, etc). Les écoles de voile et les clubs organisent régulièrement des exercices.

Tout le monde doit toujours endosser le dispositif de sécurité (gilet de sauvetage/dispositif de flottabilité personnelle) lorsque quelqu'un est sur le pont. Vous êtes prié de remarquer que dans quelques pays, il est demandé par la loi de endosser les dispositifs de sécurité qu'ils doivent être toujours conformes aux règles nationales.

**CONSERVÉES TOUJOURS CE MANUEL EN LIEU SÛR, Et QUALORA VOUS DÉCIDIEZ DE VENDRE LE BATEAU, DÉLIVREZ L'AU NOUVEAU PROPRIÉTAIRE.**

# - NORMES ET DEGRES DE DANGEROUSITE -


## - Normes de référence :


- ISO 10240:2004 Norme concernant la rédaction du manuel du propriétaire.
- ISO 11192:2005 Normes sur la définition des symboles ISO à appliquer sur les schémas et les installations.


## - Degrés de dangerosité :

Ce manuel reporte des avertissements signalés comme ceux qui suivent, qui reportent des consignes relatives à la sécurité et au respect de l'environnement.

Lisez-les et **NE LES NEGLIGEZ JAMAIS !**

 <p><b><u>DANGER</u></b></p>	<p>Ce genre d'avertissement signale l'existence d'un risque grave ayant de fortes probabilités de provoquer la mort ou un accident grave si les mesures appropriées ne sont pas prises.</p>
---	---

 <p><b><u>MISE EN GARDE</u></b></p>	<p>Ce genre d'avertissement signale l'existence d'un risque qui pourrait provoquer un accident ou la mort si les mesures appropriées ne sont pas prises.</p>
--	--

 <p><b><u>ATTENTION</u></b></p>	<p>Ce genre d'avertissement signale un rappel sur l'application de consignes de sécurité ou d'antipollution, ou attire l'attention sur des comportements dangereux pouvant provoquer des accidents corporels ou endommager le bateau ou nuire à l'environnement.</p>
--	--

# - CHAPITRE 1 -

## (Certification CE et caractéristiques principales)

La marque CE indique que le bateau pneumatique répond aux prescriptions de la "Directive Européenne 24/25/CE" modifiée par la directive Européenne 2003/44/EC sur les embarcations de plaisance.

**ECHELLE DES VENTS BEAUFORT ET ETAT DE LA MER CORRESPONDANT APRES  
QUELQUES HEURES DE VENT LOIN DES COTES.**

Force	Dénomination	Nœuds	Km/h	m/sec	Etat de la mer et hauteur max. des vagues en m.	
0	Calme	<1	<1	0-0,2	Calme	0
1	Souffle de vent	1-3	1-5	0,3-1,5		
2	Brise légère	4-6	6-11	1,6-3,3	Presque calme	0,2
3	Bonne brise	7-10	12-19	3,4-5,4		
4	Vent modéré	11-16	20-28	5,5-7,9	Peu houleuse	0,5
5	Vent moyen	17-21	29-38	8,0-10,7	Houleuse	1,25
6	Vent frais	22-27	39-49	10,8-13,8		2,0
7	Vent fort	28-33	50-61	13,9-17,1	Très houleuse	2,5
8	Bourrasque	34-40	62-74	17,2-20,7	Agitée	4
9	Forte bourrasque	41-47	75-88	20,8-24,4	Très agitée	6
10	Tempête	48-55	89-102	24,5-28,4	Tumultueux	9
11	Violente tempête	56-63	103-117	28,5-32,6	Très tumultueux	14
12	Tempête suprême	64 et plus	118 et plus	32,7 et plus	Tempétueuse	14 et plus

### A Noter : Catégories de Projet du bateau

**Catégorie A :** Ce bateau est projeté pour être utilisé en conditions de vent qui peuvent dépasser du vent force 8 (échelle Beaufort) et vagues significatives avec une hauteur de 4 m et plus (voir la note 1 sous mentionnée), et se suffit à soi-même. Les conditions anormales tels ouragans sont exclues. Des tels types de conditions atmosphériques peuvent être rencontrés pendant des navigations longues, par exemple Tra versée d'océans, ou sous côte lorsque il ne s'est pas protégé du vent ou des vagues pour des différentes centaines de milles.

**Catégorie B :** Ce bateau est projeté pour être utilisé en conditions de vent qui peuvent arriver jusqu'à vent force 8 (échelle Beaufort) et associée à l'hauteur des vagues (vagues significatives avec une hauteur qui peut arriver à 4 m, voir note 1 sous mentionnée). Telle conditions peuvent être rencontrées en voyages offshore suffisamment longs ou en eaux de navigation côtière lorsque il ne est pas protégé du vent ou des vagues pour des différentes douzaines de milles nautiques. Ces conditions peuvent être rencontrées même en mers internes de grandeur suffisante pour pouvoir engendrer des vagues.

**Catégorie C :** Ce bateau est projeté pour être utilisé en conditions de vent qui peuvent arriver jusqu'à vent force 6 (échelle Beaufort) et à l'associée à l'hauteur des vagues (vagues significatives avec une hauteur qui peut arriver à 2 m, voir note 1 sous mentionnée). Telles conditions pourraient être rencontrées en eaux internes exposés, dans les estuaires, et en les eaux côtiers avec des conditions climatiques modérées.

**Catégorie D :** Ce bateau est projeté pour être utilisé en conditions de vent qui peuvent arriver jusqu'à vent force 4 (Beaufort escalier) et à l'associée à l'hauteur des vagues (vagues occasionnelles avec une hauteur plus que 0.5 m). Telle conditions pourraient être rencontrées en eaux internes réparés et des eaux côtiers en bonnes conditions climatiques.

**NOTE 1 :** la hauteur significatives des vagues est de se considérer de la hauteur moyenne de le troisième des vagues de hauteur les plus élevées, qui approximativement correspond à l'hauteur des vagues estimée par un observateur expert. Quelq'un de ces vagues peuvent être le double de cette hauteur.

## Catégories de Projet CE

D470: cat. C

D500: cat. C

D540: cat. C

D570: cat. C

D600 - D600 DS: cat. C

D640: cat. C

D650 DS: cat. C

D680: cat. B

D730: cat. B

D800: cat. B

D960: cat. B

430 Pro: cat. C

480 Pro: cat. C

550 Pro: cat. C

600 Pro: cat. C

700 Pro: cat. C

Organisme de certification (pour modèles certifiées par organisme):



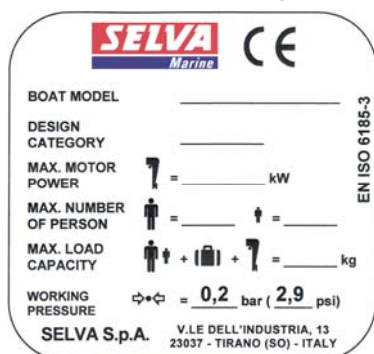
**Registro Italiano Navale (RINA)**  
Via Corsica, 12 16128 – Genova - ITALIE  
N° ufficiale 0474

Certifié N° DIP036909MI/002 du 6-04-2009 pour le D470  
Certifié N° DIP025712MI/002 du 20-04-2012 pour le D500  
Certifié N° DIP187508CS/002 du 14-04-2008 pour le D540  
Certifié N° DIP025712MI/001 du 20-04-2012 pour le D570  
Certifié N° DIP187508CS/003 du 14-04-2008 pour le D600 et D600DS  
Certifié N° DIP187508CS/004 du 14-04-2008 pour le D640  
Certifié N° DIP019413MI/001 du 25-03-2013 pour le D650DS  
Certifié N° DIP41005/MI/04 du 10-05-2005 pour le D680  
Certifié N° DIP037009MI/002 du 6-04-2009 pour le D730  
Certifié N° DIP025712MI/014 du 21-08-2013 pour le D800  
Certifié N° DIP452809/CS/001 du 2-09-2009 pour le D960  
Certifié N° DIP039814MI/003 du 21-05-2014 pour le D.430 (430 Pro)  
Certifié N° DIP039814MI/004 du 21-05-2014 pour le D.480 (480 Pro)  
Certifié N° DIP025712MI/003 du 20-04-2012 pour le 550 Pro  
Certifié N° DIP025712MI/004 du 20-04-2012 pour le 600 Pro  
Certifié N° DIP025712MI/005 du 20-04-2012 pour le 700 Pro

Une plaquette d'identification du constructeur et deux plaquettes d'identification de la coque sont appliquées à bord.

### - Plaquette d'identification du constructeur (Builder's Plate) :

La plaquette d'identification du constructeur est toujours appliquée dans une position bien visible, près du tableau de bord par exemple, elle ne doit jamais être enlevée ou falsifiée.



(Fac-similé de la plaquette d'identification appliquée à bord)

### NOTE :

La capacité max de chargement indiquée sur la plaquette du constructeur est le chargement max conseillé par le producteur, comprise le poids des moteurs hors-bord, exclue cependant le poids des contenus des réservoirs fixes du carburant et de l'eau lorsque ils sont pleins.

## - Plaquette d'identification coque ISO 10087 :2006 (CIN) :

Deux plaquettes d'identification sont appliquées sur la coque.

Une est fixée sur le côté droit du tableau arrière à 300 mm au moins de l'axe de le bateau. La deuxième plaquette est appliquée dans un endroit caché connu seulement du Constructeur.

Les plaquettes ne doivent jamais être enlevées, ni falsifiées.

La plaquette CIN d'identification de la coque reporte :

- la nationalité du constructeur **ITALIENNE**
- le code du constructeur **IT - SEL**
- le N° de série \_\_\_\_\_
- le mois de construction \_\_\_\_\_
- l'année de construction \_\_\_\_\_
- l'année de vente ou d'exploitation \_\_\_\_\_







### **ATTENTION**



La présence des plaquettes à bord est fondamentale car c'est le seul moyen d'identification du bateau. Sans ses plaquettes, le bateau n'est pas en règle avec la législation en vigueur. Elles ne doivent jamais être enlevées. Par conséquent, tout enlèvement ou modification des plaquettes non autorisé par le constructeur sera de la responsabilité exclusive du Client.







## - CARACTERISTIQUES PRINCIPALES -



Modèle	<b>D 470</b>	N° Max des personnes trasportables (  )	7
Constructeur	<b>Selva S.p.A</b> <b>V.le dell'industria, 13</b> <b>23037 Tirano (So) - Italia</b>	Poids moyen 75kg (voir page 10 – note1)	
Longeur Max	<b>Lmax 4,74 m</b>	Charge max. transportable par personne (  )	<b>15 Kg</b>
Largeur Max	<b>Bmax 2,36 m</b>	Masse du bateaux en condition vide (voir page 10 – note 2)	<b>470 Kg</b>
Tirant d'eau	<b>Tmax 35 Cm</b>	Charge max. transportable (voir page 10 – note 3)	<b>630 Kg</b>
Diamètre Tubolaires	<b>51-57 Cm</b>	Masse du bateaux en condition de Charge complet	<b>1110 Kg</b>
Pression de gonflages recommandée	<b>0,2 Bar</b>	Puissance max. conseillée	<b>58,8 Kw</b>
Nombre de compartiments	<b>5</b>		



Modèle	<b>D 500</b>	N° Max des personnes trasportables (  )	7
Constructeur	<b>Selva S.p.A</b> <b>V.le dell'industria, 13</b> <b>23037 Tirano (So) - Italia</b>	Poids moyen 75kg (voir page 10 – note1)	
Longeur Max	<b>Lmax 5,02 m</b>	Charge max. transportable par personne (  )	<b>15 Kg</b>
Largeur Max	<b>Bmax 2,41 m</b>	Masse du bateaux en condition vide (voir page 10 – note 2)	<b>525 Kg</b>
Tirant d'eau	<b>Tmax 45 Cm</b>	Charge max. transportable (voir page 10 – note 3)	<b>630 Kg</b>
Diamètre Tubolaires	<b>51-57 Cm</b>	Masse du bateaux en condition de Charge complet	<b>1155 Kg</b>
Pression de gonflages recommandée	<b>0,2 Bar</b>	Puissance max. conseillée	<b>66 Kw</b>
Nombre de compartiments	<b>5</b>		



Modèle	<b>D 540</b>	N° Max des personnes trasportables (  )	8
Constructeur	<b>Selva S.p.A</b> <b>V.le dell'industria, 13</b> <b>23037 Tirano (So) - Italia</b>	Poids moyen 75kg (voir page 10 – note1)	
Longeur Max	<b>Lmax 5,35 m</b>	Charge max. transportable par personne (  )	<b>15 Kg</b>
Largeur Max	<b>Bmax 2,43 m</b>	Masse du bateaux en condition vide (voir page 10 – note 2)	<b>610 Kg</b>
Tirant d'eau	<b>Tmax 45 Cm</b>	Charge max. transportable (voir page 10 – note 3)	<b>720 Kg</b>
Diamètre Tubolaires	<b>50-62 Cm</b>	Masse du bateaux en condition de Charge complet	<b>1330 Kg</b>
Pression de gonflages recommandée	<b>0,2 Bar</b>	Puissance max. conseillée	<b>85 Kw</b>
Nombre de compartiments	<b>5</b>		



Modèle	<b>D 570</b>	N° Max des personnes trasportables (  )	9
Constructeur	<b>Selva S.p.A</b> <b>V.le dell'industria, 13</b> <b>23037 Tirano (So) - Italia</b>	Poids moyen 75kg (voir page 10 – note1)	
Longeur Max	<b>Lmax 5,70 m</b>	Charge max. transportable par personne (  )	<b>15 Kg</b>
Largeur Max	<b>Bmax 2,55 m</b>	Masse du bateaux en condition vide (voir page 10 – note 2)	<b>670 Kg</b>
Tirant d'eau	<b>Tmax 45 Cm</b>	Charge max. transportable (voir page 10 – note 3)	<b>810 Kg</b>
Diamètre Tubolaires	<b>50-62 Cm</b>	Masse du bateaux en condition de Charge complet	<b>1480 Kg</b>
Pression de gonflages recommandée	<b>0,2 Bar</b>	Puissance max. conseillée	<b>100 Kw</b>
Nombre de compartiments	<b>5</b>		



Modèle	<b>D 600</b>	Charge max. transportable par personne (  )	<b>15 Kg</b>
Constructeur	<b>Selva S.p.A</b> <b>V.le dell'industria, 13</b> <b>23037 Tirano (So) - Italia</b>	Masse du bateaux en condition vide	<b>750 Kg</b> (voir page 10 – note 2)
Longeur Max	<b>Lmax 5,99 m</b>	Charge max. transportable	<b>1020 Kg</b> (voir page 10 – note 3)
Largeur Max	<b>Bmax 2,63 m</b>	Masse du bateaux en condition de Charge complet	<b>1770 Kg</b>
Tirant d'eau	<b>Tmax 43 Cm</b>	Puissance max. Conseillée	<b>126 Kw</b>
Diamètre Tubolaires	<b>50-60 Cm</b>	Capacité nominale du reservoir	
Pression de gonflages recommandée	<b>0,2 Bar</b>	Carburant fix	<b>150 Lt</b>
Nombre de compartiments	<b>5</b>	Poids total des liquides quand toutes Les reservoirs fix sont plein	<b>120 Kg</b>
N° Max des personnes trasportables	(  ) <b>10</b>		
Poids moyen 75kg (voir page 10 – note1)			



Modèle	<b>D 600 DS</b>	Charge max. transportable par personne (  )	<b>15 Kg</b>
Constructeur	<b>Selva S.p.A</b> <b>V.le dell'industria, 13</b> <b>23037 Tirano (So) - Italia</b>	Masse du bateaux en condition vide	<b>770 Kg</b> (voir page 10 – note 2)
Longeur Max	<b>Lmax 5,99 m</b>	Charge max. transportable	<b>1020 Kg</b> (voir page 10 – note 3)
Largeur Max	<b>Bmax 2,63 m</b>	Masse du bateaux en condition de Charge complet	<b>1790 Kg</b>
Tirant d'eau	<b>Tmax 43 Cm</b>	Puissance max. Conseillée	<b>126 Kw</b>
Diamètre Tubolaires	<b>50-60 Cm</b>	Capacité nominale du reservoir	
Pression de gonflages recommandée	<b>0,2 Bar</b>	Carburant fix	<b>150 Lt</b>
Nombre de compartiments	<b>5</b>	Poids total des liquides quand toutes Les reservoirs fix sont plein	<b>120 Kg</b>
N° Max des personnes trasportables	(  ) <b>10</b>		
Poids moyen 75kg (voir page 10 – note1)			



Modèle	<b>D 640</b>	Charge max. transportable par personne (  )	<b>15 Kg</b>
Constructeur	<b>Selva S.p.A</b> <b>V.le dell'industria, 13</b> <b>23037 Tirano (So) - Italia</b>	Masse du bateaux en condition vide	<b>850 Kg</b> (voir page 10 – note 2)
Longeur Max	<b>Lmax 6,35 m</b>	Charge max. transportable	<b>1200 Kg</b> (voir page 10 – note 3)
Largeur Max	<b>Bmax 2,65 m</b>	Masse du bateaux en condition de Charge complet	<b>2050 Kg</b>
Tirant d'eau	<b>Tmax 50 Cm</b>	Puissance max. conseillée	<b>129 Kw</b>
Diamètre Tubolaires	<b>50-60 Cm</b>	Capacité nominale du reservoir	
Pression de gonflages recommandée	<b>0,2 Bar</b>	Carburant fix	<b>150 Lt</b>
Nombre de compartiments	<b>5</b>	Poids total des liquides quand toutes Les reservoirs fix sont plein	<b>120 Kg</b>
N° Max des personnes trasportables	(  ) <b>12</b>		
Poids moyen 75kg (voir page 10 – note1)			



Modèle	<b>650 DS</b>	Charge max. transportable par personne (  )	<b>15 Kg</b>
Constructeur	<b>Selva S.p.A</b> <b>V.le dell'industria, 13</b> <b>23037 Tirano (So) - Italia</b>	Masse du bateaux en condition vide	<b>860 Kg</b> (voir page 10 – note 2)
Longeur Max	<b>Lmax 6,58 m</b>	Charge max. transportable	<b>1200 Kg</b> (voir page 10 – note 3)
Largeur Max	<b>Bmax 2,65 m</b>	Masse du bateaux en condition de Charge complet	<b>2060 Kg</b>
Tirant d'eau	<b>Tmax 50 Cm</b>	Puissance max. conseillée	<b>129 Kw</b>
Diamètre Tubolaires	<b>50-60 Cm</b>	Capacité nominale du reservoir	
Pression de gonflages recommandée	<b>0,2 Bar</b>	Carburant fix	<b>150 Lt</b>
Nombre de compartiments	<b>5</b>	Poids total des liquides quand toutes Les reservoirs fix sont plein	<b>120 Kg</b>
N° Max des personnes trasportables	(  ) <b>12</b>		
Poids moyen 75kg (voir page 10 – note1)			



Modèle	<b>D 680</b>	Charge max. transportable par personne (  )	<b>20 Kg</b>
Constructeur	<b>Selva S.p.A</b> <b>V.le dell'industria, 13</b> <b>23037 Tirano (So) – Italia</b>	Masse du bateaux en condition vide	<b>870 Kg</b>
		(voir page 10 – note 2)	
Longeur Max	<b>Lmax 6,75 m</b>	Charge max. transportable	<b>1335 Kg</b>
Largeur Max	<b>Bmax 2,69 m</b>	(voir page 10 – note 3)	
Tirant d'eau	<b>Tmax 37 Cm</b>	Masse du bateaux en condition de Charge complet	<b>2205 Kg</b>
Diamètre Tubolaires	<b>50-60 Cm</b>	Puissance max. conseillée	<b>147 Kw</b>
Pression de gonflages recommandée	<b>0,2 Bar</b>	Capacité nominale du reservoir	
Nombre de compartiments	<b>5</b>	Carburant fix	<b>250 Lt</b>
N° Max des personnes trasportables	(  ) <b>12</b>	Poids total des liquides quand toutes Les reservoirs fix sont plein	<b>195 Kg</b>
Poids moyen 75kg (voir page 10 – note1)			



Modèle	<b>D 730</b>	Masse du bateaux en condition vide	<b>1450 Kg</b>
Constructeur	<b>Selva S.p.A</b> <b>V.le dell'industria, 13</b> <b>23037 Tirano (So) – Italia</b>	(voir page 10 – note 2)	
Longeur Max	<b>Lmax 7,40 m</b>	Charge max. transportable	<b>1430 Kg</b>
Largeur Max	<b>Bmax 2,90 m</b>	(voir page 10 – note 3)	
Tirant d'eau	<b>Tmax 48 Cm</b>	Masse du bateaux en condition de Charge complet	<b>2880 Kg</b>
Diamètre Tubolaires	<b>45-66 Cm</b>	Puissance max. conseillée	<b>184 Kw</b>
Pression de gonflages recommandée	<b>0,2 Bar</b>	Capacité nominale du reservoir	
Nombre de compartiments	<b>6</b>	Carburant fix	<b>300 Lt</b>
N° Max des personnes trasportables	(  ) <b>12</b>	Capacité nominale du reservoir	
Poids moyen 75kg (voir page 10 – note1)		Eau fix	<b>60 Lt</b>
Charge max. transportable par personne (  )	<b>20 Kg</b>	Poids total des liquides quand toutes Les reservoirs fix sont plein	<b>290 Kg</b>



Modèle	<b>D 800</b>	Masse du bateaux en condition vide	<b>1820 Kg</b>
Constructeur	<b>Selva S.p.A</b> <b>V.le dell'industria, 13</b> <b>23037 Tirano (So) – Italia</b>	(voir page 10 – note 2)	
Longeur Max	<b>Lmax 7.99 m</b>	Charge max. transportable	<b>1540 Kg</b>
Largeur Max	<b>Bmax 3,00 m</b>	(voir page 10 – note 3)	
Tirant d'eau	<b>Tmax 54 Cm</b>	Masse du bateaux en condition de Charge complet	<b>3360 Kg</b>
Diamètre Tubolaires	<b>45-66 Cm</b>	Puissance max. conseillée	<b>294 Kw</b>
Pression de gonflages recommandée	<b>0,2 Bar</b>	Capacité nominale du reservoir	
Nombre de compartiments	<b>6</b>	Carburant fix	<b>400 Lt</b>
N° Max des personnes trasportables	(  ) <b>12</b>	Capacité nominale du reservoir	
Poids moyen 75kg (voir page 10 – note1)		Eau fix	<b>100 Lt</b>
Charge max. transportable par personne (  )	<b>20 Kg</b>	Poids total des liquides quand toutes Les reservoirs fix sont plein	<b>400 Kg</b>



Modèle	<b>D 960</b>	Masse du bateaux en condition vide	<b>2460 Kg</b>
Constructeur	<b>Selva S.p.A</b> <b>V.le dell'industria, 13</b> <b>23037 Tirano (So) – Italia</b>	(voir page 10 – note 2)	
Longeur Max	<b>Lmax 9,60 m</b>	Charge max. transportable	<b>2180 Kg</b>
Largeur Max	<b>Bmax 3,53 m</b>	(voir page 10 – note 3)	
Tirant d'eau	<b>Tmax 56 Cm</b>	Masse du bateaux en condition de Charge complet	<b>4640 Kg</b>
Diamètre Tubolaires	<b>57-67 Cm</b>	Puissance max. conseillée	<b>441 Kw</b>
Pression de gonflages recommandée	<b>0,2 Bar</b>	Capacité nominale du reservoir	
Nombre de compartiments	<b>7</b>	Carburant fix	<b>600 Lt</b>
N° Max des personnes trasportables	(  ) <b>18</b>	Capacité nominale du reservoir	
Poids moyen 75kg (voir page 10 – note1)		Eau fix	<b>100 Lt</b>
Charge max. transportable par personne (  )	<b>15 Kg</b>	Poids total des liquides quand toutes Les reservoirs fix sont plein	<b>560 Kg</b>

Modèle	<b>D.430 (430 Pro)</b>	N° Max des personnes trasportables (  )	<b>8</b>
Constructeur	<b>Selva S.p.A</b> <b>V.le dell'industria, 13</b> <b>23037 Tirano (So) - Italia</b>	Poids moyen 75kg (voir page 10 – note1)	
		Charge max. transportable par personne (  )	<b>15 Kg</b>
Longeur Max	<b>Lmax 4,33 m</b>	Masse du bateaux en condition vide (voir page 10 – note 2)	<b>310 Kg</b>
Largeur Max	<b>Bmax 1,98 m</b>	Charge max. transportable (voir page 10 – note 3)	<b>720 Kg</b>
Tirant d'eau	<b>Tmax 35 Cm</b>	Masse du bateaux en condition de Charge complet	<b>1030 Kg</b>
Diamètre Tubolaires	<b>48-52 Cm</b>	Puissance max. conseillée	<b>45 Kw</b>
Pression de gonflages recommandée	<b>0,2 Bar</b>		
Nombre de compartiments	<b>5</b>		

Modèle	<b>D.480 (480 Pro)</b>	N° Max des personnes trasportables (  )	<b>8</b>
Constructeur	<b>Selva S.p.A</b> <b>V.le dell'industria, 13</b> <b>23037 Tirano (So) - Italia</b>	Poids moyen 75kg (voir page 10 – note1)	
		Charge max. transportable par personne (  )	<b>15 Kg</b>
Longeur Max	<b>Lmax 4,84 m</b>	Masse du bateaux en condition vide (voir page 10 – note 2)	<b>340 Kg</b>
Largeur Max	<b>Bmax 2,19 m</b>	Charge max. transportable (voir page 10 – note 3)	<b>720 Kg</b>
Tirant d'eau	<b>Tmax 35 Cm</b>	Masse du bateaux en condition de Charge complet	<b>1060 Kg</b>
Diamètre Tubolaires	<b>45-52 Cm</b>	Puissance max. conseillée	<b>57 Kw</b>
Pression de gonflages recommandée	<b>0,2 Bar</b>		
Nombre de compartiments	<b>5</b>		

Modèle	<b>550 Pro</b>	N° Max des personnes trasportables (  )	<b>10</b>
Constructeur	<b>Selva S.p.A</b> <b>V.le dell'industria, 13</b> <b>23037 Tirano (So) - Italia</b>	Poids moyen 75kg (voir page 10 – note1)	
		Charge max. transportable par personne (  )	<b>15 Kg</b>
Longeur Max	<b>Lmax 5,42 m</b>	Masse du bateaux en condition vide (voir page 10 – note 2)	<b>590 Kg</b>
Largeur Max	<b>Bmax 2,48 m</b>	Charge max. transportable (voir page 10 – note 3)	<b>900 Kg</b>
Tirant d'eau	<b>Tmax 45 Cm</b>	Masse du bateaux en condition de Charge complet	<b>1490 Kg</b>
Diamètre Tubolaires	<b>50-62 Cm</b>	Puissance max. conseillée	<b>85 Kw</b>
Pression de gonflages recommandée	<b>0,2 Bar</b>		
Nombre de compartiments	<b>5</b>		

Modèle	<b>600 Pro</b>	Charge max. transportable par personne (  )	<b>15 Kg</b>
Constructeur	<b>Selva S.p.A</b> <b>V.le dell'industria, 13</b> <b>23037 Tirano (So) - Italia</b>	Masse du bateaux en condition vide (voir page 10 – note 2)	<b>730 Kg</b>
		Charge max. transportable (voir page 10 – note 3)	<b>1380 Kg</b>
Longeur Max	<b>Lmax 5,99 m</b>	Masse du bateaux en condition de Charge complet	<b>2110 Kg</b>
Largeur Max	<b>Bmax 2,63 m</b>	Puissance max. Conseillée	<b>126 Kw</b>
Tirant d'eau	<b>Tmax 43 Cm</b>	Capacité nominale du reservoir	<b>150 Lt</b>
Diamètre Tubolaires	<b>50-60 Cm</b>	Carburant fix	<b>150 Lt</b>
Pression de gonflages recommandée	<b>0,2 Bar</b>	Poids total des liquides quand toutes Les reservoirs fix sont plein	<b>120 Kg</b>
Nombre de compartiments	<b>5</b>		
N° Max des personnes trasportables (  )	<b>14</b>		
Poids moyen 75kg (voir page 10 – note1)			

Modèle	<b>700 Pro</b>	Masse du bateaux en condition vide	<b>920 Kg</b>
Constructeur	<b>Selva S.p.A</b>	(voir page 10 – note 2)	
	<b>V.le dell'industria, 13</b>	Charge max. transportable	<b>1810 Kg</b>
	<b>23037 Tirano (So) – Italia</b>	(voir page 10 – note 3)	
Longeur Max	<b>Lmax 6,86 m</b>	Masse du bateaux en condition de	<b>2730 Kg</b>
Largeur Max	<b>Bmax 2,71 m</b>	Charge complet	
Tirant d'eau	<b>Tmax 37 Cm</b>	Puissance max. conseillée	<b>147 Kw</b>
Diamètre Tubolaires	<b>50-60 Cm</b>	Capacité nominale du reservoir	
Pression de gonflages recommandée	<b>0,2 Bar</b>	Carburant fix	<b>250 Lt</b>
Nombre de compartiments	<b>5</b>	Poids total des liquides quand toutes	
N° Max des personnes trasportables	(  ) <b>18</b>	Les reservoirs fix sont plein	<b>195 Kg</b>
Poids moyen 75kg (voir page 10 – note 1)			
Charge max. transportable par personne (  )	<b>20 Kg</b>		

**Note 1****ATTENTION**

Le nombre Max des personnes transportables est référé à un poids établi en Kg 75 chaque personne. **Ne pas excéder le nombre max de personnes recommandé. Indépendamment du nombre de personnes à bord, le poids total des personnes et de l'équipement ne doit jamais dépasser le chargement max conseillé. Utiliser toujours les sièges/positions de séance destinés à ce but**

**Note 2****ATTENTION**

La masse du bateau (kg) dans les conditions de masse à vide (Pas chargé) qui est la masse vide du bateau considéré par la norme ISO 8666. Cette masse comprend la masse du moteur hors-bord le plus lourd recommandé.

**Note 3****ATTENTION**

Le chargement max recommandé comprends le poids de toutes les personnes à bord, les provisions et les effets personnels, toutes les équipements qui ne sont pas compris dans la masse à vide du bateau, le charge (si existant) et de tous les liquides (carburant, eau, et cetera). **Lorsque on charge le bateau jamais excéder le chargement max recommandé. Charger toujours le bateau attentivement, et distribuer les poids en manière appropriée pour maintenir l'assiette de construction (au niveau approximatif). Éviter de positionner de poids en haut.**

**Note 4****ATTENTION**

**Plaque du constructeur - Une partie des informations est indiqué sur la plaque du constructeur apposé sur le bateau. L'explication complète de ces informations est fournie dans la section correspondante de ce manuel**

**Note 5****ATTENTION**

**Ne pas utiliser le bateau avec moteur qui ont une puissance supérieure à la maximale conseillée**

## - CHAPITRE 2 -

### INSTRUCTIONS POUR LE GONFLAGE/DEGONFLAGE DES TUBULAIRES

Le bateau pneumatique est composé de tubulaires formés par deux ou plusieurs compartiments indépendants entre eux. Les valves de gonflage/dégonflage (une par compartiment) ne requièrent pas d'entretien, car il suffit d'en revisser le bouchon pour éviter que la saleté aille obstruer les mécanismes.

#### **- Gonflage :**

Dévisser le bouchon et commencer à gonfler les compartiments avec le gonfleur en dotation, mais sans les pressuriser. Continuer ensuite à les gonfler jusqu'à la pression d'exercice (0,2 bar) puis revisser les bouchons.

Si le bateau reste exposé au soleil, vérifiez la pression des tubulaires. Si le bateau reste sous le soleil pour beaucoup du temps, vérifiez la pression, si elle est trop élevée par rapport à celle prévue sur la plaquette d'identification, prévoyez de dégonfler légèrement les compartiments.



**MISE EN  
GARDE**

**Pour le gonflage du bateau, ne pas utiliser compresseurs et/ou d'autres type de gonfleurs qui ne sont pas approuvés par le constructeur.**

#### **- Dégonflage :**

Dévisser le bouchon puis presser et tourner simultanément de 90° l'obturateur de la valve de gonflage.

Pour un dégonflage "total" des tubulaires du bateau, utilisez la pompe en dotation en inversant le branchement du tube de la pompe de gonflage.

## - CHAPITRE 3 -

### - CONSIGNES DE SECURITE -

Ce manuel contient des recommandations et des comportements de base à respecter pour utiliser le bateau en toute sécurité.

Bien qu'il soit impossible de prévoir toutes les situations, en règle générale il est conseillé de :


- s'informer sur les conditions de sécurité locales en vigueur,
- maintenir le bateau et les installations en pleine efficacité,
- faire contrôler le bateau par son concessionnaire ou par un mécanicien autorisée au moins une fois par an,
- vérifiez toujours les conditions météorologiques avant chaque départ,
- pour être sûre, le fonctionnement le bateau doit toujours être maintenu en pleine efficacité, c'est à dire dans les mêmes conditions dans lesquelles elle se trouvait au moment de la réception.

**Tout les dégât au bateau ou à des tiers dérivant d'un usage non conforme du bateau, de modifications à la structure ou à un équipement non approuvés par les organismes compétents ni autorisés par le constructeur, est sous la responsabilité exclusive du propriétaire du bateau.**

## - RAVITAILLEMENT -


### REGLES A RESPECTER AVANT ET PENDANT LE RAVITAILLEMENT

- 1) Eteindre tous les dispositifs électriques y compris le/les moteur/s, les électroménagers, la soufflante, les feux, etc.
- 2) Eteindre les cigarettes et/ou les autres objets pouvant produire une étincelle ou une flamme.
- 3) Fermer toutes les ouvertures, compris les écoutilles et les hublots.

 <b><u>DANGER</u></b>	Les vapeurs de carburant sont explosives et peuvent stagner dans les parties inférieures du bateau où elles pourraient prendre feu accidentellement. Pendant le ravitaillement du carburant, toutes les écoutilles et les hublots doivent rester fermés.
---	--

### REGLES A RESPECTER APRES LE RAVITAILLEMENT

- 1) Revisse le bouchon du réservoir et nettoyer toute trace de carburant.
- 2) Ouvrir toutes les écoutilles/coquerons, logements du moteur, etc. en vérifiant avec les yeux et le nez la présence éventuelle de vapeurs/fumées ou pertes de carburant. En cas de signes de fuites et/ou de vapeurs, repérer et éliminer la cause avant de démarrer le ou les moteurs.
- 3) Si votre bateau est équipé d'une bâche (pour le camping nautique par exemple), aérez avant de mettre le ou les moteurs en route.

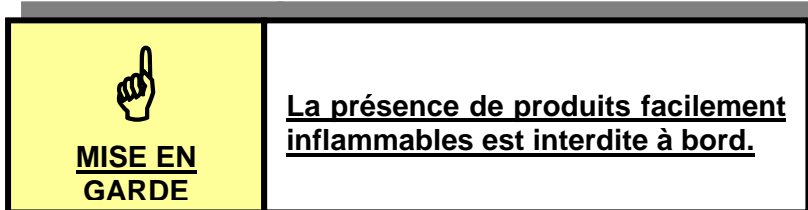
 <b><u>DANGER</u></b>	Les vapeurs de carburant sont très explosives (surtout s'il s'agit d'essence). Afin de prévenir toute possibilité d'explosion ou d'incendie, contrôlez avec les yeux s'il n'y a pas de fuites ou d'étalement de carburant et avec le nez s'il n'y a pas stagnation de vapeurs dans le réservoir ou les autres logements. <b>Avant de démarrer les moteurs, actionnez toujours la soufflante pendant 4 minutes au moins.</b>
---	---

## JAMAIS IGNORER LE DANGER D'INCENDIE

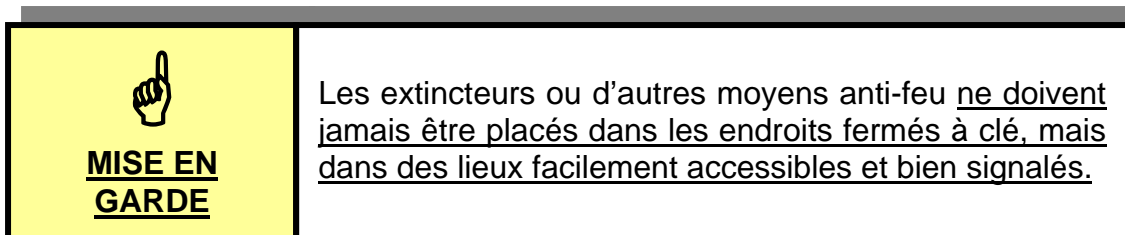
### L'INCENDIE POURRAIT ETRE PROVOQUE :

par une cigarette, la présence de liquides inflammables à bord, par des contacts électriques, par le moteur, par un non-respect des règles de ravitaillement ou par une négligence d'entretien.

Dans ces cas aussi, le bon comportement de l'équipage et le soin à maintenir le bateau en ordre évitera des dégâts importants à des personnes et à des biens.



En cas d'incendie à bord, éteindre immédiatement le ou les moteurs ainsi que les soufflantes du logement réservoir. Vérifier s'il s'agit d'un composant électrique ou d'un incendie de petite importance, non provoqué par des liquides inflammables. Dans l'affirmative, faites le nécessaire pour l'éteindre avec un extincteur idoine.



S'il s'agit par contre d'un incendie du système d'alimentation ou de liquides inflammables, le danger d'explosion est supérieur.

Si vous jugez nécessaire d'abandonner le bateau, vérifiez que tous les passagers portent des gilets de sauvetage. S'il ya la possibilité, essayer de communiquer la position de votre bateau aux unités de secours avant de l'abandonner.

Eloignez-vous **RAPIDEMENT** et essayez de vous maintenir à bonne distance car le carburant enflammé peut s'étaler sur la superficie de l'eau, près de le bateau.


Pour le même motif n'utilisez pas les signaux de secours avant d'être à une certaine distance du bateau afin d'éviter de possibles explosions.



## INONDATION/EMBARQUEMENT D'EAU :

Le bateau a été construite à partir de critères tels à pouvoir affronter des conditions de mer et de vent adverse. Mais un bon skipper devra faire appel à toute sa compétence pour évaluer les conditions météorologiques, afin d'effectuer la croisière de la façon la plus responsable possible. Il devra aussi savoir évaluer lucidement ses propres capacités.


- L'inondation/embarquement d'eau ou le chavirage peuvent être provoqués par différents facteurs :
  - le fait d'avoir ignoré les conditions météorologiques,
  - le fait d'avoir mal chargé le bateau,
  - le fait d'avoir mal manœuvré ou mal accosté le bateau.
- Si l'inondation est causée par l'action des vagues de poupe, essayer de virer le bateau et de les affronter par la proue.
- Vérifier si les pompes de sentine (si elles sont prévues) sont en marche et aider le vidage de l'eau avec des seaux ou des pompes manuelles.

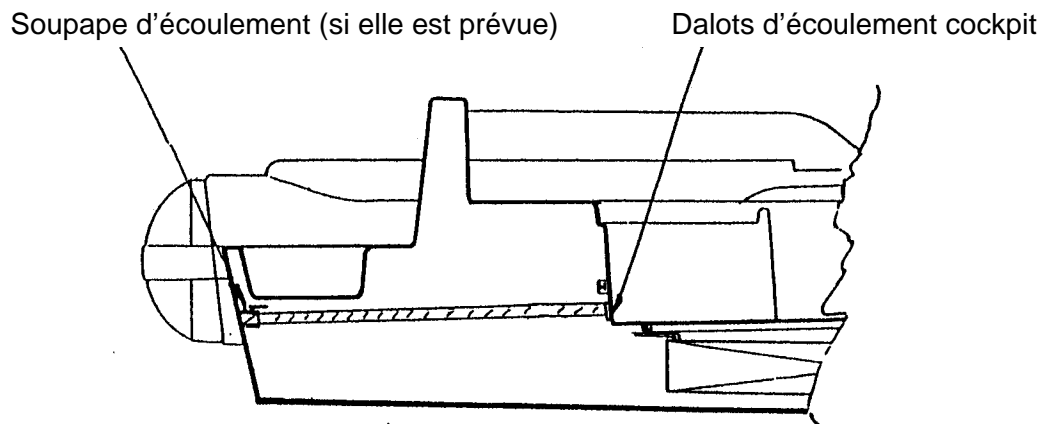
 <b><u>MISE EN</u></b> <b><u>GARDE</u></b>	<p>Si le bateau est noyée ou si elle embarque de l'eau, elle peut devenir instable et chavirer.</p>
---	---

- Si l'inondation est causée par une brèche dans la coque, essayer de la colmater avec tout objet disponible (chiffons, vêtements, instruments en bois, etc.) et rentrer immédiatement au port le plus proche.

Rappelez vous que s'agissant d'un bateau pneumatique, même s'il est noyé, le risque de couler est presque nul (si les compartiments sont intègres), essayez donc de garder le calme et d'écoper toute l'eau qui se trouve dans le cockpit.

Rappelez vous que le cockpit est doté de dalots d'écoulement.

 <b><u>MISE EN</u></b> <b><u>GARDE</u></b>	<p>Pendant la navigation, laissez toujours les valves ou les bouchons d'écoulement du cockpit ouverts. N'obstruez jamais les bouchons d'écoulement du cockpit. N'entreposez jamais du matériel encombrant devant les bouchons d'écoulement.</p>
---	---



En cas de mer agitée, fermez tous les panneaux, endossez les gilets de sauvetage et essayez d'atteindre le port le plus proche.

Rappelez-vous que le bateau est implicitement le lieu le plus sûr pour l'équipage. Par conséquent, la décision de l'abandonner doit dériver de conditions d'extrême gravité et de non maîtrise en face d'un risque sérieux de couler.

Dans ce cas, si le bateau est équipée de VHF, lancez le **MAY DAY**. avant de l'abandonner en communiquant sa position aux unités de secours. Avant d'entrer dans l'eau, vérifiez si tout le monde a enfilé son gilet de sauvetage et d'avoir avec vous les signaux de secours. Lancez-en un immédiatement. En effet une mer agitée ne permet pas toujours de repérer une autre embarcation à l'horizon. Par contre, il est possible qu'une autre embarcation voie votre signal de secours.

## -MEMORANDUM -

### - DISPOSITIFS PERSONNELS DE FLOTTAISON/SAUVETAGE -

- 1) Chaque passager doit disposer d'un dispositif de flottaison idoine et de la bonne taille (enfants compris).
- 2) Chaque bateau doit être équipée d'une ceinture de sauvetage homologuée avec une amarre de récupération fixée à la coque.
- 3) La législation impose que les dispositifs de flottaison (s'ils ne sont pas endossés) ainsi que les bouées de sauvetage doivent toujours être accessibles. Ils doivent être retirés de leur housse, préparés à être endossés et rangés dans un lieu facilement accessible et bien signalé.



**DANGER**

Pendant la navigation, les dispositifs de flottaison ne doivent jamais être rangés dans des lieux fermés à clé, mais dans des lieux accessibles et bien signalés.

- 4) **LES ENFANTS** et tous ceux qui ne savent pas nager doivent **TOUJOURS PORTER** un dispositif de flottaison. Contrôler toujours si les dispositifs de flottaison pour enfants sont de la bonne taille et fonctionnants. N'hésitez jamais à faire endosser les dispositifs de flottaison à tous ceux qui se trouvent à bord chaque fois que les circonstances le requièrent :

Exemple : aggravation imprévue des conditions météorologiques, dégâts subis par le bateau, etc.



**MISE EN GARDE**


Prévoyez toujours des petits canots de sauvetage auto-gonflables accrochés à la coque.


## - EN RESUME :

### - CONSEILS SUR L'UTILISATION DES EQUIPEMENTS DE SECURITE -


Il est conseillé de tenir à bord l'équipement de sécurité suivante :


- extincteurs (du nombre et du type adaptés, placés dans des lieux facilement accessibles. La position doit être SIGNALÉE avec un adhésif spécial).

 <b>MISE EN GARDE</b>	Faites toujours réviser les extincteurs aux cadences prévues.
---	---

 <b>MISE EN GARDE</b>	Les extincteurs doivent être remplacé à leur échéance ou lorsqu'ils ont été vidés. Avec extincteurs avec la meme capacité ou superieur
---	--

- équipement personnel de flottaison (ceintures/gilets de sauvetage, un par personne transportée),
- bouée de sauvetage avec amarre de récupération.

 <b>MISE EN GARDE</b>	Faites toujours réviser l'équipement de sauvetage aux échéance prévues .
---	--

 <b>MISE EN GARDE</b>	Remplacez l'équipement de sauvetage lorsqu'il est usé ou endommagé par un équipement identique ou plus performant.
---	--

- défenses d'accostage, amarres et crochets pour embarcations, autres instruments marins,
- signaux lumineux à usage diurne et nocturne, non périmés et homologués,
- une ou plusieurs torches électriques, étanches de préférence, avec piles de rechange,
- cartes géographiques concernant la zone de navigation,
- trousse de secours (non périmée),
- pompe de sentine à actionnement manuel,
- ancre adaptée et amarre suffisamment longue pour amarrer en toute sécurité, même dans de mauvaises conditions météorologiques.

**ATTENTION**

L'équipement ci-dessus est vivement conseillé. Cependant, renseignez-vous auprès des autorités compétentes sur les conditions de sécurité minimum requises conformément au Règlement de Sécurité.

En cas d'urgence, l'efficacité de l'émetteur-récepteur (s'il est prévu), de l'équipement de sauvetage (canots, gilets, fusées), et surtout leur utilisation correcte sont le salut de l'équipage.

Il est aussi de bonne règle d'informer les passagers occasionnels, afin d'éviter les incidents regrettables ou en cas d'urgence, de mauvaises manœuvres, voire des scènes de panique.

Il est conseillé d'effectuer des exercices sur l'extinction des incendies, l'utilisation de l'équipement de sauvetage et la récupération d'un homme à la mer.

Tout cela vous permettra d'apprécier pleinement et en toute quiétude le plaisir que cette embarcation peut vous offrir.

## **- CHAPITRE 4 -**

### **- CONSEILS SUR LA GESTION DU BATEAU -**


Il est avant tout rappelé que pour être sûre, le bateau doit être maintenue en conditions de pleine efficacité, c'est à dire le plus possible dans le même état qu'elle se trouvait au moment de la réception.


#### **Quelques conseils :**

- Le bateau doit être sûre même dans le port. Il est donc conseillé de vérifier les câbles d'amarrage qui doivent être bien réglés et tendus, solidement amarrés aux bittes et aux chaumards.
- La ou les batteries doivent toujours être chargées et les circuits électriques isolés. Le logement des batteries doit être bien ventilé. Vérifier s'il n'y a pas de fuites dans l'installation du carburant.
- Il est conseillé de maintenir une bonne ventilation interne afin de prévenir l'humidité et la moisissure dérivant de la condensation, si l'unité n'est pas déjà dotée de grilles de ventilation.
- Il est conseillé de vérifier l'état général de le bateau amarrée, même pendant des visites occasionnelles, en procédant aux contrôles suivants :
  - moteur : vérifier s'il n'y a pas de fuites de carburant et le fonctionnement des filtres carburant/air.
  - vérifier l'absence de dépôts dans la quille qui pourraient gêner le bon fonctionnement de la pompe de sentine et contrôler son fonctionnement, si elle est prévue,
  - vérifier l'usure des garnitures et la fermeture des panneaux, changez-les en cas de besoin.

## - AVANT CHAQUE DEPART -


Avant chaque départ, le bateau doit toujours être contrôlée dans les détails et il est opportun de ne pas effectuer seulement des examens visuels, mais aussi des essais de fonctionnement complets, comprenant la vérification des différents instruments électriques et électroniques. Contrôler l'équipement de sécurité en mer à savoir, les gilets de sauvetage, les fusées de signalisation, les extincteurs et l'émetteur-récepteur (VHF). (En fonction de la navigation effective).


 <b>MISE EN GARDE</b>	L'accès aux extincteurs et à l'équipement de sauvetage ne doit jamais être obstrué.
---	---

 <b>MISE EN GARDE</b>	L'accès aux systèmes de sécurité, aux valves du carburant ainsi qu'aux interrupteurs de l'installation électrique ne doit jamais être obstrué.
---	--

## - EN OUTRE :

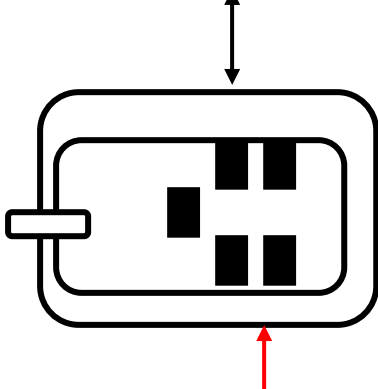
Prenez en considération la durée du voyage, les conditions météorologiques en tenant compte de l'expérience du personnel de bord. Chargez correctement le bateau, en maintenant la charge basse et distribuée uniformément. Ne dépassez pas les capacités maximales prévues par le constructeur. Maintenir un bord libre adéquat. Arrimez la charge de façon à ce qu'elle ne puisse pas constituer un danger pendant la navigation.

 <b>MISE EN GARDE</b>	Pendant la navigation et pendant le stationnement en rade, les charges à bord doivent toujours être distribuées et arrimées de façon à ne pas se déplacer.
---	--

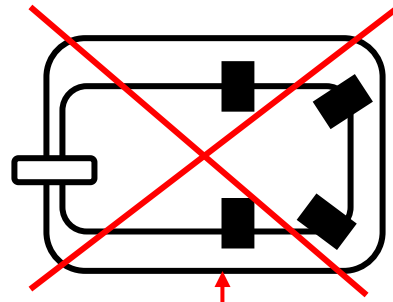
 <b>MISE EN GARDE</b>	Pendant la navigation, il est conseillé de faire loger les passagers dans les places prévues, en nombre adéquat comme reporté sur le Certificat CE.
---	---

**NOTE :** il est interdit de s'asseoir sur les tubulaires pendant la navigation, le constructeur décline toute responsabilité en cas d'accidents dus au non-respect de cette règle.

( ■ ) Personnes assises entre les tubulaires



**Exemple CONSEILLE.**



**Exemple DECONSEILLE**

- Vérifiez l'état de la sentine et s'il n'y a pas d'infiltrations d'eau dans la coque.
- Contrôler le bon fonctionnement de la pompe de sentine (si elle est prévue).
- Avant de démarrer le moteur, vérifier si les prises à la mer pour le refroidissement des moteurs ne sont pas obstruées.
- Contrôlez le remplissage des réservoirs de carburant.
- S'ils sont prévus, contrôlez le fonctionnement des instruments de navigation (Boussole, GPS, etc.).



**ATTENTION**

Etalonner la boussole et vérifiez le fonctionnement des autres instruments de navigation. Ne posez pas d'objets métalliques près de la boussole.



**ATTENTION**

Vérifiez sur votre Fiche de Contrôle les dates de révision et les certificats.

- Vérifiez le bon fonctionnement de la timonerie.
- Contrôler la pression des tubulaires et le serrage de toutes les valves.
- Après le démarrage du moteur, maintenez-le au point mort pendant quelques minutes avec de lever les amarres.
- Contrôler le fonctionnement des instruments de bord (si prévue).



- Avant toutes “ **croisières longues**”, il est essentiel de s’informer sur l’évolution des conditions météorologiques, de communiquer le départ, la route et la destination aux organismes compétents en vous faisant éventuellement conseiller par eux.



**MISE EN  
GARDE**

Il est interdit de déposer dans le logement du réservoir chaque type de matériel. Le logement du réservoir est uniquement destiné à accueillir le réservoir.

- ✓ Informez les passagers à bord sur le fonctionnement et l’emplacement de l’équipement de sauvetage et des extincteurs.



**ATTENTION**

Le port de chaussures à semelles antidérapantes est vivement conseillé de même qu’il est recommandé de s’assurer au poste de commande avec les poignées ou le tire-veille.

## - CONSEILS POUR LE HALAGE ET LE CHARGEMENT DE LE BATEAU

**AVIS :** le non-respect des prescriptions illustrées dans ces pages peut provoquer des accidents personnels et des dommages à le bateau pour lesquels le Constructeur décline toute responsabilité.

### LES REGLES DE BASE SUIVANTES SONT A RESPECTER.



#### MISE EN GARDE

Vérifiez l'état de la corde et si le bateau est correctement accroché au piton et au cabestan.



#### ATTENTION

Avant de charger le bateau, vérifiez si le chariot est équipé de rouleaux qui devront être placés de façon à ce que la carène appuie parfaitement sur eux. Une mauvaise manœuvre pourrait provoquer la rupture de la carène.



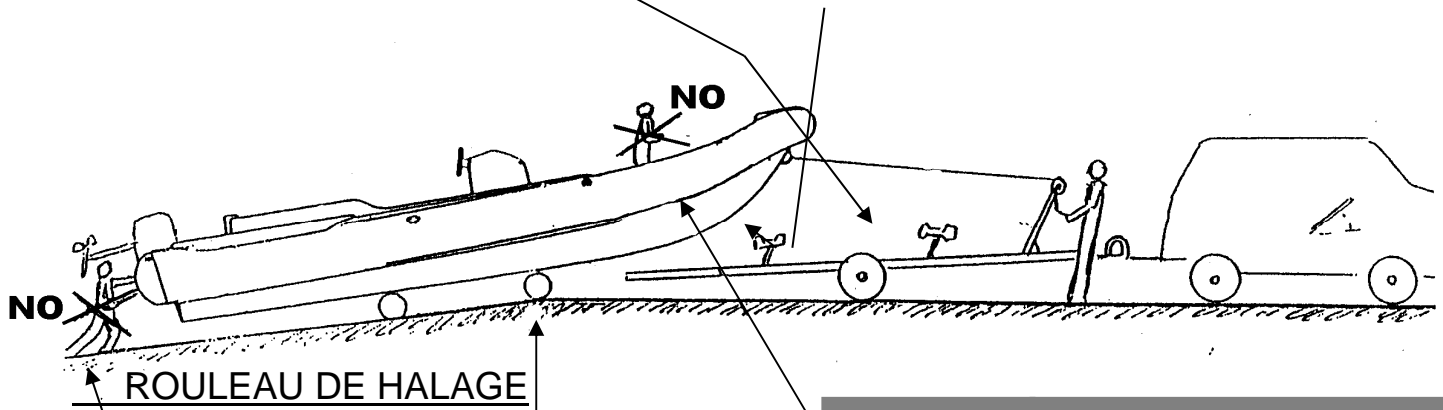
#### ATTENTION

Gardez le visage loin du levier car il pourrait vous frapper accidentellement à la suite de la rupture du câble ou d'un glissement.



#### ATTENTION

Ce crochet n'est utilisable que pour la traction, pas pour le soulèvement.



#### MISE EN GARDE

Il est interdit de stationner dans le bateau pendant les opérations de halage/chargement.



#### DANGER

Il est interdit de stationner aux endroits où le glissement du bateau pourrait provoquer des accidents.



#### ATTENTION

L'utilisation des rouleaux de halage est vivement conseillée afin de ne pas érafler la coque.



#### ATTENTION

Ne laissez pas d'objets à bord qui pourraient bouger pendant le halage/chargement de le bateau et provoquer des dégâts à des personnes, au bateau ou à d'autres biens.



#### ATTENTION

Avant de charger le bateau sur le chariot, celui-ci doit déjà être attelé au véhicule et le frein à main doit avoir été tiré.



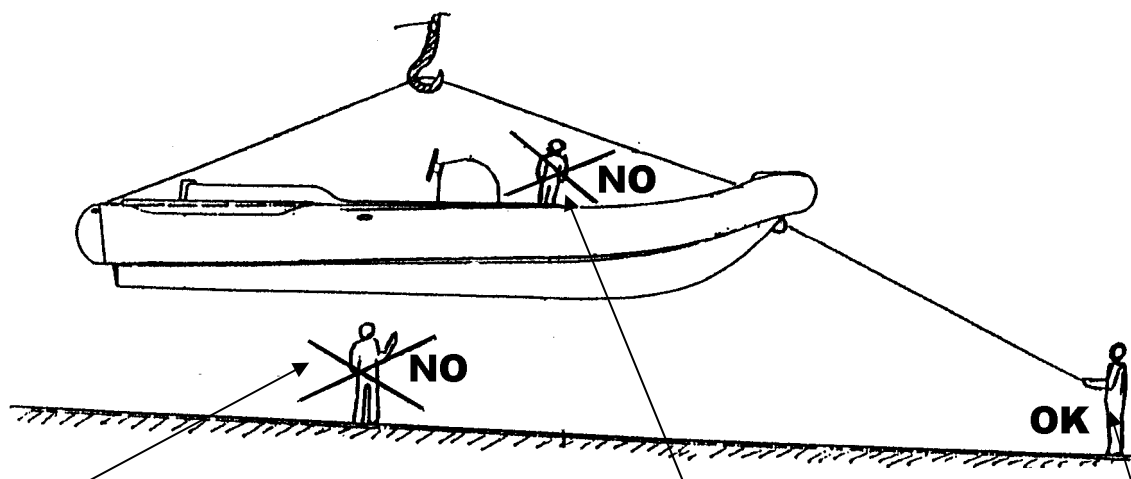
**MISE EN  
GARDE**

Les cordages doivent être en bon état, d'une longueur adéquate et bien accrochés aux crochets de levage prévus dans le bateau.



**MISE EN  
GARDE**

Utilisez les crochets spéciaux prévus à cet effet pour soulever le bateau.



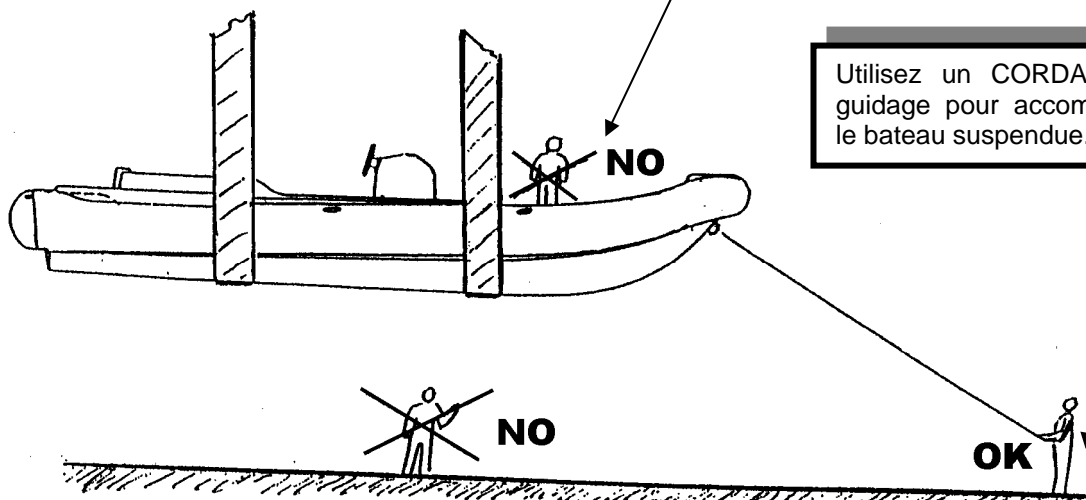
**DANGER**

Il est interdit de passer ou de stationner sous le bateau suspendue.



**DANGER**

Il est interdit d'effectuer des travaux ou de stationner dans le bateau lorsqu'elle est suspendue.



Utilisez un CORDAGE de guidage pour accompagner le bateau suspendue.

(La position des élingues est seulement indicative).



**ATTENTION**

Avant de lever le bateau vérifiez si toutes les cordes ont été décrochées aussi bien du chariot que du bateau.



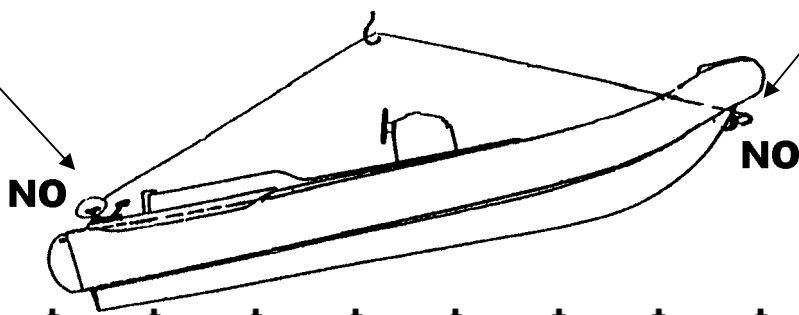
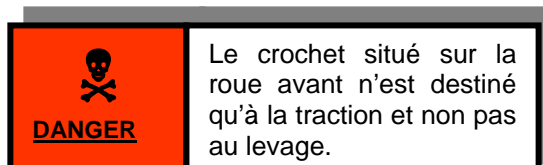
**MISE EN  
GARDE**

Ne procédez au levage du bateau qu'après avoir vérifié si les élingues sont placées correctement. Evitez d'écraser la toile gommée.

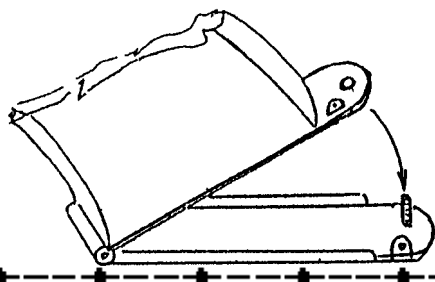
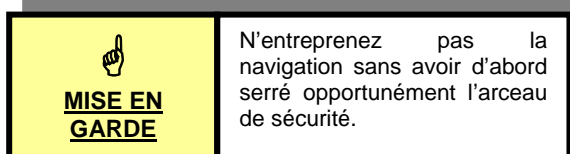


**MISE EN  
GARDE**

Avant la phase de chargement, les positions des élingues doivent garantir le parfait équilibre du bateau. Opération qui doit toujours être vérifiée.

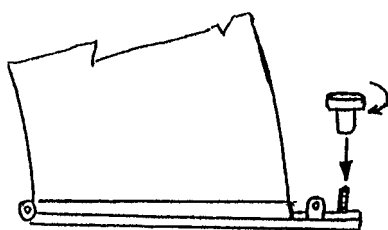


### SERRAGE DE L'ARCEAU DE SECURITE (s'il est prévu)



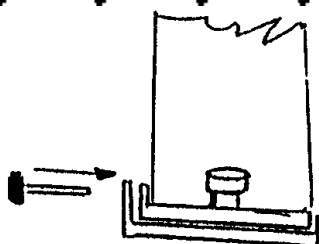
Fermez la charnière jusqu'à faire coïncider les trous avec les pivots.

(1)



Introduisez et vissez la manette de serrage.

(2)



Introduisez le pivot de sécurité.


(3)

## **- CONSEILS DU CONSTRUCTEUR -**

La législation nationale et internationale interdit sévèrement de lâcher en mer les produits suivants :

- ✓ Huiles, hydrocarbures et carburants.
- ✓ Produits pour le nettoyage de le bateau qui ne sont pas biodégradables.
- ✓ Vernis divers
- ✓ Déchets en tous genres.

Il est aussi recommandé de ne pas provoquer de nuisances d'origine acoustique dues notamment à la vitesse élevée, et cela surtout près des côtes. La législation en la matière peut varier en fonction des endroits où l'on se trouve. Renseignez-vous toujours préalablement auprès des Autorités maritimes.

 <b><u>DANGER</u></b>	Respectez toujours une vitesse modérée dans les ports et près des côtes. Faites toujours très attention aux amarres reliées aux corps flottants et très peu visibles lors des manœuvres d'accostage.
---	--

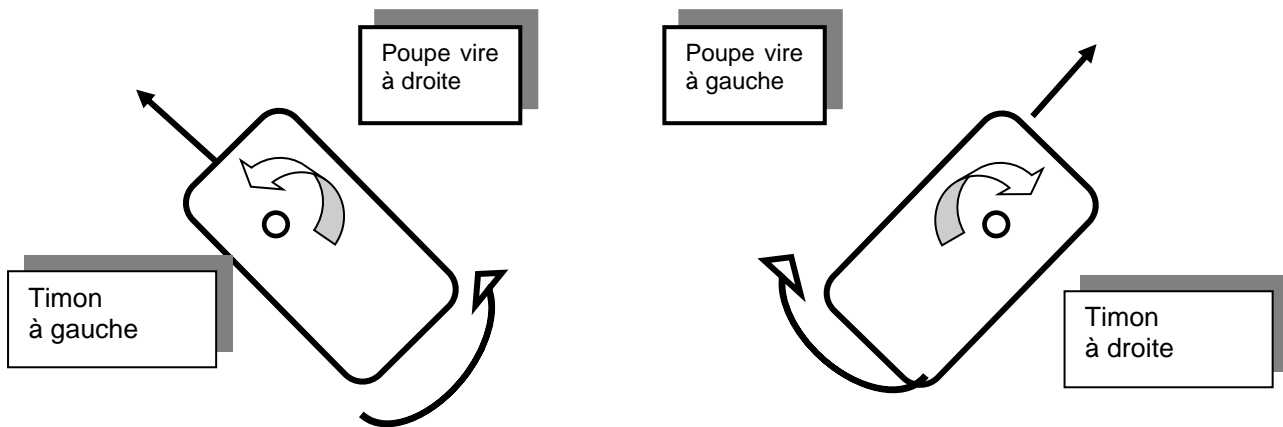
## - CHAPITRE 5 -

### - PILOTAGE DU BATEAU -

#### Manœuvres de base :

En marche avant, le bateau a tendance à se déporter légèrement du côté gauche à tribord. Il s'agit d'une caractéristique naturelle des coques ayant la carène en "V" et par conséquent aucune intervention n'est nécessaire. Il suffit de corriger le déport en déplaçant légèrement le timon jusqu'à atteindre la vitesse de croisière.

Nous vous rappelons que toutes les embarcations vivent en poupe. Cela signifie que le bateau se déplace en direction opposée au sens du virage. Par exemple, en tournant la roue du timon à gauche, la poupe tourne à droite au fur et à mesure que le bateau vire à gauche et vice-versa.



Ce détail est particulièrement important lors des manœuvres d'accostage au quai, lorsque la marge de manœuvre est étroite, en présence d'autres embarcations ou lorsqu'on est à proximité de baigneurs.

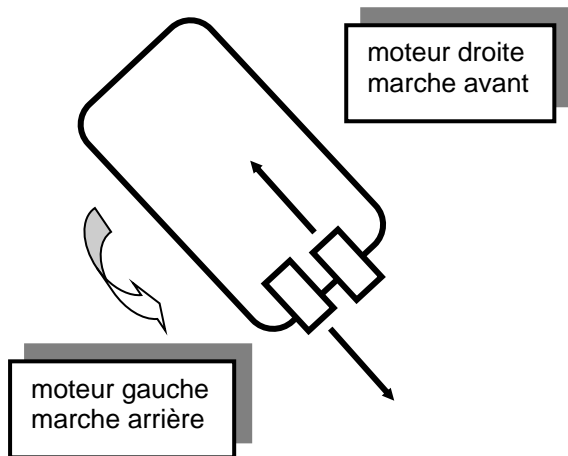
Si le bateau est équipée d'une double motorisation, on peut faire partir un moteur en marche avant et l'autre en marche arrière et effectuer ainsi un virage complet rapidement.

Cette manœuvre peut s'accomplir dans les deux directions :

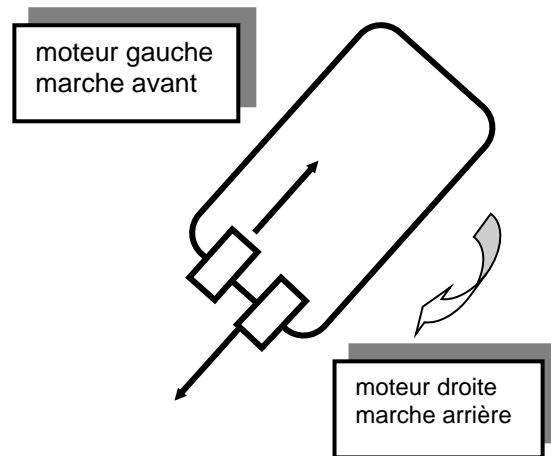
en faisant partir le moteur de gauche en marche avant et celui de droite en marche arrière, le bateau accomplira un virage dans le sens des aiguilles d'une montre.

Inversement, en faisant partir le moteur de droite en marche avant et celui de gauche en marche arrière, le bateau accomplira un virage dans le sens opposé des aiguilles d'une montre.

## VIRAGE DANS LE SENS OPPOSE DES AIGUILLES D'UNE MONTRE

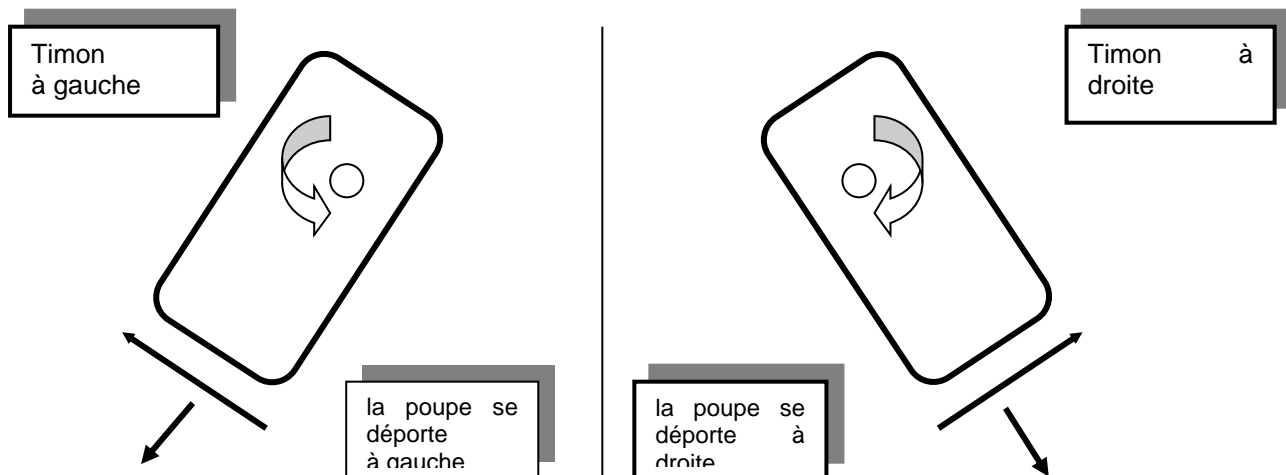


## VIRAGE DANS LE SENS DES AIGUILLES D'UNE MONTRE



Il faut savoir qu'en virant en marche arrière, le bateau ne se comporte pas de la même manière que lorsqu'on vire en marche avant. En reculant, la marge de manœuvre est beaucoup plus réduite. Pour résumer, en marche arrière en tournant la roue du timon à gauche, la poupe se déportera vers la gauche et vice-versa.

## VIRAGES EN MARCHÉ ARRIÈRE



Pour arrêter le bateau, il suffit de reculer le levier d'accélération jusqu'au point mort. Pour un arrêt plus rapide, reculez le levier d'accélération jusqu'au point mort, puisque lorsque le moteur est au ralenti, passez graduellement la marche arrière ; dès que vous sentez que le bateau est sur le point de s'arrêter, ramenez le levier d'accélération jusqu'au point mort. Faites toujours preuve de prudence en présence de baigneurs à proximité. Approchez toujours au ralenti, en maintenant toujours la poupe en direction opposée par rapport à la personne. Placez le levier de vitesse au point mort et coupez les moteurs à distance des baigneurs.



**DANGER**

Il est interdit d'occuper la zone de poupe lorsque les moteurs sont en fonction, y compris au point mort. Les hélices, en continuant à tourner, peuvent provoquer de graves blessures, voire la mort. Les moteurs doivent être complètement coupés en présence de baigneurs.

### **Remontée à bord à travers l'échelle de poupe (si elle est installée) :**

Avant d'approcher ou de faire approcher quelqu'un de l'échelle, vérifiez si le moteur est déjà éteint et les hélices immobiles.



**MISE EN  
GARDE**

Sachez que les hélices continuent encore à tourner quelques secondes après avoir coupé le moteur.

Une fois les personnes remontées à bord et avant de partir, contrôlez toujours si l'échelle a été remontée. Dans le cas contraire, elle pourrait endommager le bateau ou blesser un passager.

En cas d'arrêt pour faire de la plongée ou simplement se baigner, il est de bonne règle qu'un adulte reste toujours à bord du bateau, même s'il existe la possibilité de jeter l'ancre.


Vérifiez toujours si l'ancre et l'amarre sont du type adapté pour amarrer de façon sûre et dans n'importe quelle condition atmosphérique. Ne mouillez l'ancre que dans des rades qui donnent la possibilité de s'échapper ou de changer de position en cas de mauvaises conditions météorologiques.



## **- ACCOSTAGE A LA JETEE -**

L'accostage du bateau nécessite une bonne pratique.

Procurez-vous tout le nécessaire pour l'accostage et l'arrimage et rangez-le soigneusement de façon à ce qu'il soit prêt à l'emploi. Les vendeurs spécialisés et les concessionnaires sont la meilleure source d'informations concernant la quantité et le type d'équipement nécessaire.


 <p><b><u>MISE EN GARDE</u></b></p>	<p><b><u>VIRAGE:</u></b> EN TOURNANT LE TIMON A DROITE, la poupe se déportera à gauche et vice-versa.</p> <p><b><u>VIRAGE EN MARCHÉ ARRIERE :</u></b> EN TOURNANT LE TIMON A GAUCHE la poupe se déportera à gauche et vice-versa.</p>
--	---

Pendant la phase d'approche à une jetée ou à un quai, commencez à réduire la vitesse à une distance telle que le bateau ne laisse plus de sillage en arrivant près des autres embarcations ou du quai. Au fur et à mesure que l'on approche du point d'arrimage, contrôlez s'il n'y a pas de vent ou de courants pouvant influencer sur les manœuvres et approchez avec prudence. En présence de vents ou de courants forts, il est préférable de s'approcher sous le vent. Pendant l'approche, contrôlez si toutes les amarres sont fixées aux bittes sur le côté d'arrimage à la jetée. Une personne devrait se tenir à l'avant

du bateau, avec un crochet d'arrimage fixé à un taquet/bitte sur le bateau. Approchez-vous au ralenti et à un angle de 45° environ par rapport à la jetée. Lorsque la proue se trouve à un mètre environ de la jetée (à tribord), on peut approcher la poupe à la jetée avec un virage à bâbord. Virez ensuite à tribord puis, toujours au ralenti, passez la MARCHÉ ARRIERE.

De cette façon le bateau s'arrêtera et la poupe s'approchera de la jetée.

En accostant de bâbord, les manœuvres ci-dessus doivent être effectuées à l'inverse. Il est absolument indispensable de se familiariser avec ses manœuvres en s'exerçant de façon adéquate.

 <p><b><u>MISE EN GARDE</u></b></p>	<p>Pendant les manœuvres d'accostage, les passagers et l'équipage doivent rester à bord et à leur place jusqu'à l'achèvement de toutes les manœuvres. Les passagers ne doivent descendre qu'à la fin des manœuvres d'accostage et lorsque les moteurs auront été coupés.</p>
--	--

## **- DEPART DE LA JETEE -**

Avant chaque départ, il faut considérer le vent, les courants, les marées et tous les éventuels facteurs naturels éventuels pouvant influencer sur les manœuvres.



**MISE EN  
GARDE**

A rappeler que toutes les manœuvres d'accostage pour l'approche ou le départ de la jetée doivent être faites au ralenti.

Avant de partir, vérifiez si toutes les amarres ont été décrochées et hissées à bord (y compris les défenses éventuelles). Si elles sont laissées dans l'eau, elles peuvent être happées par l'hélice de propulsion en provoquant son endommagement et celle du moteur.

Vérifiez si tous les passagers sont assis à leur place et s'il n'y a pas d'autres charges non dressées dans le cockpit.



**ATTENTION**

Avant de partir, vérifiez si toutes les amarres ont été décrochées et hissées à bord. Les amarres laissées dans l'eau peuvent endommager l'hélice.

Après avoir vérifié l'exactitude des opérations préliminaires, éloignez-vous du port à l'aide d'un remorqueur. Démarrez le moteur au ralenti puis conduisez le bateau jusqu'à la sortie du port.

En dehors du port et à une distance de sécurité, vous pouvez accélérer jusqu'à atteindre la vitesse de croisière. Les accélérations brusques et les vitesses maximums de croisière sont déconseillées afin de prévenir les risques inutiles et la consommation supplémentaire de carburant.



**MISE EN  
GARDE**

Une accélération rapide réduit le temps de planage. Il faut donc faire très attention pendant cette manœuvre car la maîtrise de le bateau requiert une grande expérience et des temps de réaction plus rapides. Il vaut mieux accélérer graduellement dans toutes les conditions de chargement. Les effets de "DECOLLAGE" sont absolument à éviter.

### **Performances et assiette de le bateau en navigation :**

Le bateau a été étudiée pour accélérer rapidement avec une période de planage avec la coque sur l'arrière d'une durée minimum.

Pour faire planer le bateau facilement et rapidement, il suffit de stabiliser l'unité motrice de poupe en l'orientant complètement vers l'intérieur. Cependant, l'unité motrice de poupe, lorsqu'elle est positionnée horizontalement, doit être stabilisée légèrement vers l'extérieur afin de ne pas créer un tirant d'eau excessif, pouvant provoquer un déport avant et une consommation excessive de carburant. Dans ce cas et en cas de vagues de biais, le virage pourrait être plus brusque que prévu.

Il est aussi rappelé qu'une bonne charge de le bateau est la garantie d'une bonne assiette et donc de bonnes performances de navigation.


### **Les performances de le bateau dépendent aussi d'autres facteurs :**

- ✓ **La charge** : jamais dépasser la charge maximale (personnes plus bagages plus liquides consommables) indiquée sur le Certificat CE. N'empORTEZ que les objets strictement nécessaires. La charge doit toujours être basse et bien répartie.
- ✓ **Les hélices** : elles doivent toujours être maintenues en de bonnes conditions, contrôlez si leur pas est de la bonne mesure. Les hélices standard peuvent ne pas être les mieux adaptées au type d'embarcation utilisée et à la charge. Si la vitesse du moteur à plein gaz n'est pas correcte (cf. le manuel spécifique du moteur), demander au revendeur/concessionnaire d'essayer des hélices de type différent. Une hélice légèrement pliée ou déformée peut influencer négativement sur les performances de le bateau.
- ✓ **La carène** : elle doit toujours être entretenue et propre. Une carène couverte d'algues ou avec les patins endommagés peut influencer négativement sur les performances.
- ✓ **Une bonne assiette.**

## L'assiette de le bateau en navigation :

Si la coque est trop déportée sur l'arrière lorsque le bateau navigue à vitesse de croisière, le problème peut être corrigé de la façon suivante : après vous être arrêté, déplacez une partie de la charge et des personnes vers l'avant. Corrigez l'assiette de l'unité motrice (consultez le manuel d'instructions du moteur pour plus de détails).

- ✓ Si la coque est trop déportée sur l'avant lorsque le bateau navigue à vitesse de croisière, déplacez une partie de la charge et des personnes vers l'arrière.

 <b><u>MISE EN</u></b> <b><u>GARDE</u></b>	Pour que les performances, l'assiette et la maîtrise de votre embarcation soient toujours sûres <b><u>N'INSTALLEZ JAMAIS</u></b> des moteurs d'une puissance supérieure à celle conseillée par le Constructeur .
---	--

D'éventuelles augmentations de puissance au-delà de celle conseillée, ne pourront être appliqués qu'après l'autorisation écrite du Constructeur qui décline toute responsabilité en cas d'abus. En cas de dommages à des personnes ou à des biens, la responsabilité incombera exclusivement au propriétaire du bateau.

## - CHAPITRE 6 -

### (Conseils pour le nettoyage, réparation et remisage).

#### 1) NETTOYAGE :

**1a) Nettoyage de la carène :** placez le bateau en cale en assurant bien sa position afin qu'il ne tombe pas. A l'aide d'une spatule en bois ou en métal à pointe plate, grattez le gros de la végétation. Ensuite avec une éponge bien savonneuse, frottez soigneusement toute la carène. Il est conseillé de mouiller abondamment toute la superficie afin de faciliter l'élimination des algues. Vérifiez si elles n'ont pas obstrué les prises pour le refroidissement des moteurs. Utilisez le moins de détergent possible, et seulement des produits biodégradables et compatibles. Evitez de gratter la coque. L'utilisation d'un nettoyeur haute pression est très utile et évite souvent de devoir agir avec une spatule comme décrit ci-dessus. N'utilisez pas de solvants ou de détergents agressifs. Séchez ensuite soigneusement la carène. Redonnez éventuellement une couche d'algicide.

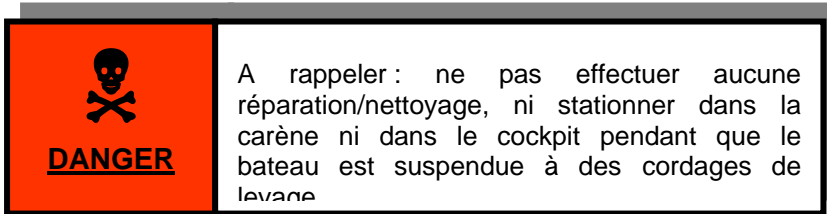
**1b) Nettoyage de la partie du tubulaire immergée :** à l'aide d'une spatule en bois bien arrondie, éliminez la plus grosse partie des algues et de la végétation. Frottez ensuite soigneusement la partie inférieure des tubulaires avec une éponge savonneuse. Il est conseillé de mouiller abondamment la superficie car cela facilite l'élimination des algues. Lavez ensuite avec un détergent. Les taches s'éliminent avec un chiffon imbibé d'huile végétale, les taches de goudron s'éliminent avec un chiffon imbibé d'essence. Rincez abondamment avec de l'eau douce. N'appliquez absolument pas de talc.

**1c) Nettoyage du pont :** nettoyez les surfaces externes de le bateau avec une éponge non abrasive et une solution de savon neutre ou du détergent avec de l'eau tiède. Rincez abondamment avec de l'eau. Il est conseillé de protéger la finition avec une couche de cire pour embarcation de bonne qualité disponible dans le commerce.

**1d) Nettoyage des parties en bois (si elles sont prévues) :** lavez avec de l'eau douce en frottant avec une brosse en plastique dure ou en sorgho. Séchez puis passez du papier émeri grain 120 sur la superficie. Eliminez toute trace de poudre et apres appliquez des produits spéciaux pour le tek.

**Exemple :** Teak life éclaircissant ou Teak oil sealer. Suivez les instructions reportées sur l'emballage. N'utilisez pas de vernis.

**1e) Nettoyage des parties métalliques (si en dotation) :** les parties en acier Inox ou en alliage, doivent être lavées abondamment et séchées avec de l'eau douce. Séchez puis passez un chiffon imbibé d'huile de vaseline ou de produits spéciaux pour l'acier puis séchez bien.



A rappeler : ne pas effectuer aucune réparation/nettoyage, ni stationner dans la carène ni dans le cockpit pendant que le bateau est suspendue à des cordages de levage

## 2) RENETTEMENT ALGICIDE :

**Il est recommandé de renouveler la couche d'algicide de la carène au début de la belle saison, que le bateau ait passé l'hiver en eau ou à couvert.**

### 2a) Si le bateau est restée dans l'eau pendant l'hiver :

mettez le bateau en cale et nettoyez la carène comme décrit au paragraphe 1a. Vérifiez ensuite l'état de la dernière couche d'algicide. En cas de bulles ou de décollement, éliminez la vieille couche avec du papier émeri grain 120 ou des décapants spéciaux. Éliminez ensuite tous les résidus avec un chiffon sec. Passez une première couche d'agrippant. Une fois sèche, passez une couche d'algicide en vous conformant au mode d'emploi reporté sur l'emballage.

### 2b) Si le bateau est restée au sec et à couvert pendant l'hiver :

dans ce cas, il suffit de nettoyer la carène en la débarrassant de la poussière et de l'humidité accumulées pendant les mois de remisage. Vous pouvez ensuite appliquer une nouvelle couche d'algicide.

## 3) REPARATIONS :

Toutes les réparations doivent être effectuées avec le bateau au sec et à l'ombre.

**3a) Réparation de la toile gommée (Ne/Hy) :** toutes les réparations de trous et de déchirement sur le tubulaire ou le fond doivent être effectuées avec le bateau dégonflé et sec, à l'ombre et dans un environnement sec si possible (80% de taux d'humidité relative max.). Préparez des pièces de matériel plus larges de 3-4 cm de côté au moins par rapport à la grandeur du déchirement à réparer. Collage : nettoyez et dégraissez à fond la zone abîmée avec de l'alcool et du papier émeri à grain fin, mais sans trop insister. En faire autant sur la pièce à appliquer en correspondance de la lacération.

Étalez à présent de la colle à un ou deux composants, en suivant le mode d'emploi, sur les deux surfaces à coller (partie à réparer et pièce) jusqu'à ce qu'elles deviennent partiellement gluantes au toucher. Collez les deux parties en lissant la surface de contact en pressant fortement à l'aide d'une spatule en bois ou d'un rouleau. Laissez ensuite reposer le tout et ne gonflez pas pendant 24 heures au moins.

**3b) Retouches sur le Gelcoat :** passez du papier émeri (grain 180) sur la partie abîmée puis nettoyez avec de l'alcool ou de l'acétone de préférence, et laissez sécher. Ajoutez au Gelcoat le catalyseur selon le dosage et les modalités indiquées sur le mode d'emploi. Appliquez le Gelcoat à plusieurs reprises avec un pinceau à soies jusqu'à obtenir l'épaisseur souhaitée, puis attendez au moins six (6) heures.

Polissez avec du papier émeri imbibé d'eau en commençant par un grain 200 pour arriver à 1.000, puis passez de la pâte abrasive sur la superficie et du polish puis terminez par une couche de cire pour embarcation.



**ATTENTION**

Les fêlures ou « toiles d'araignée » du Gelcoat près du tableau arrière sont dues aux sollicitations normales du moteur et ne sont pas synonymes de fracture structurelle ou de défaut de fabrication. Elles sont simplement dues au degré d'élasticité du Gelcoat, qui peut varier en fonction des conditions climatiques lors de sa pulvérisation d'origine en phase de construction.

**3c) Réparation des fêlures/éclats :** nettoyez la zone comme décrit ci-dessus et mélangez une petite quantité de mastic avec le catalyseur en suivant le mode d'emploi. Appliquez la pâte sur la fêlure avec une spatule ou un petit couteau à pointe plate de façon à niveler la zone à réparer. Attendez (2) deux heures environ, le temps que le mastic durcisse. Polissez ensuite avec du papier émeri puis finissez avec des retouches de Gelcoat, comme décrit ci-dessus.

#### **4) REMISAGE / DEPOT HIVERNAL**

- Moteur, consultez le manuel d'instructions spécifique.
- Démontez et chargez la batterie. Rangez-la dans un endroit sec et protégé du gel. (Il est conseillé de recouvrir les pôles avec de la graisse mécanique pour mieux les isoler).
- Graissez les mécanismes de gouvernail.
- Lavez la sentine.
- Enlevez toute l'eau de le bateau.
- Protégez le bateau contre les intempéries en la recouvrant d'une bâche résistante et imperméable. Veillez à ce que la bâche ne puisse pas former des poches d'eau. Ajoutez donc des supports adaptés afin de tendre le plus possible la bâche et permettre l'écoulement de l'eau.

- Changez les pièces usées en utilisant que des pièces de rechange d'origine.

**ATTENTION**

Réparez les composants qui ne fonctionnent pas bien ou changez-les s'ils sont irréparables.

**A noter:** Si vous n'êtes pas en mesure d'effectuer les réparations ou l'entretien même ordinaires, il est vivement conseillé de s'adresser à un personnel spécialisé. L'improvisation est seulement source d'accidents.

**ATTENTION**

Tout dégât à le bateau, à des personnes ou à des objets dérivant de réparations erronées, modifications non prévues par le Constructeur ou l'utilisation de pièces de rechange non d'origine, est de la responsabilité exclusive du propriétaire du bateau et décrètera automatiquement l'annulation de la garantie.

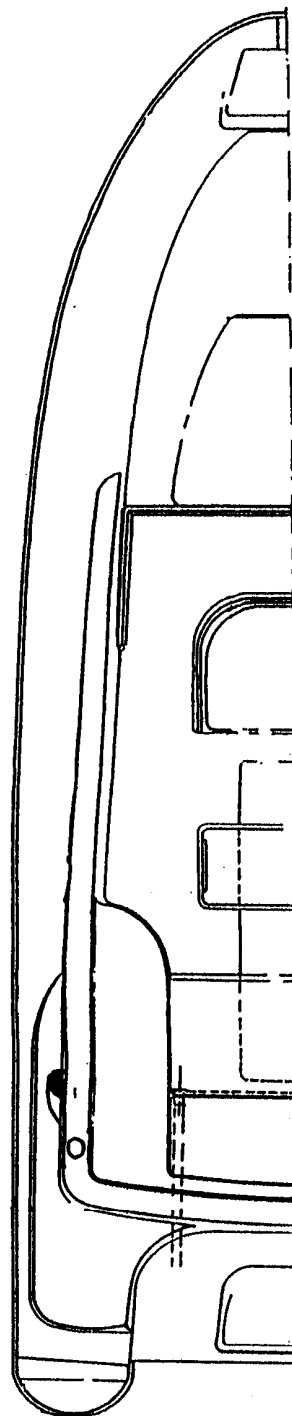
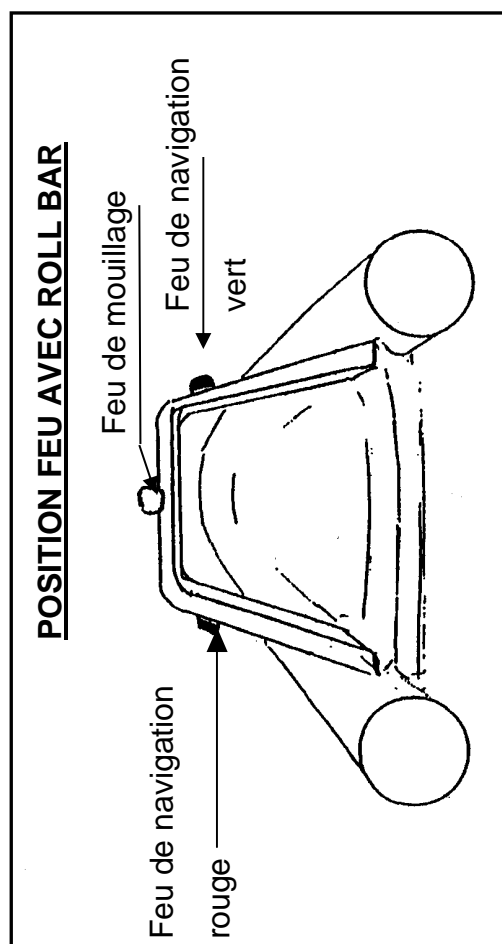
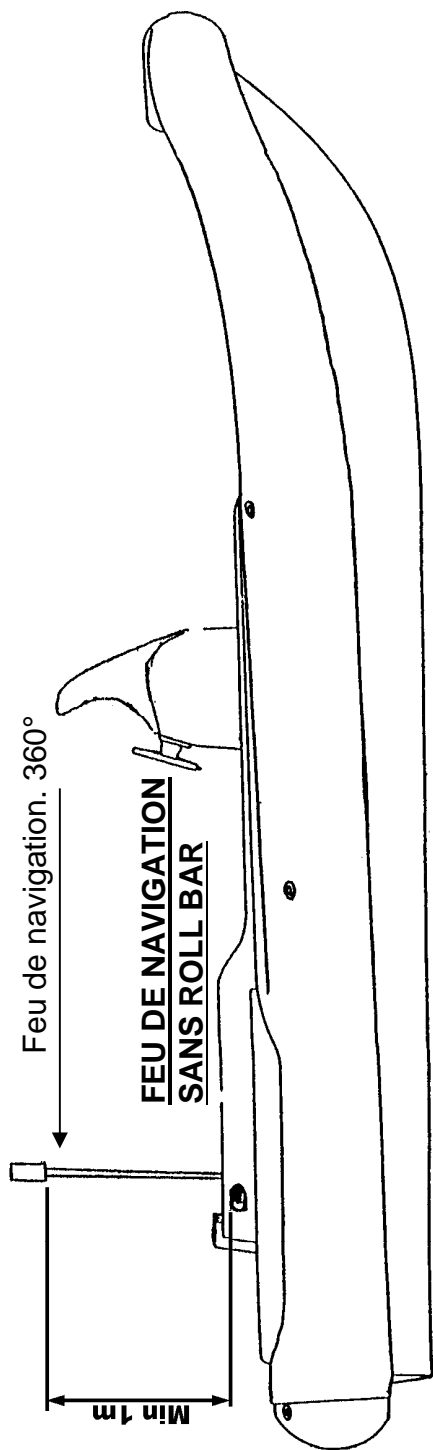


# - CHAPITRE 7 -

(Schémas des installations)

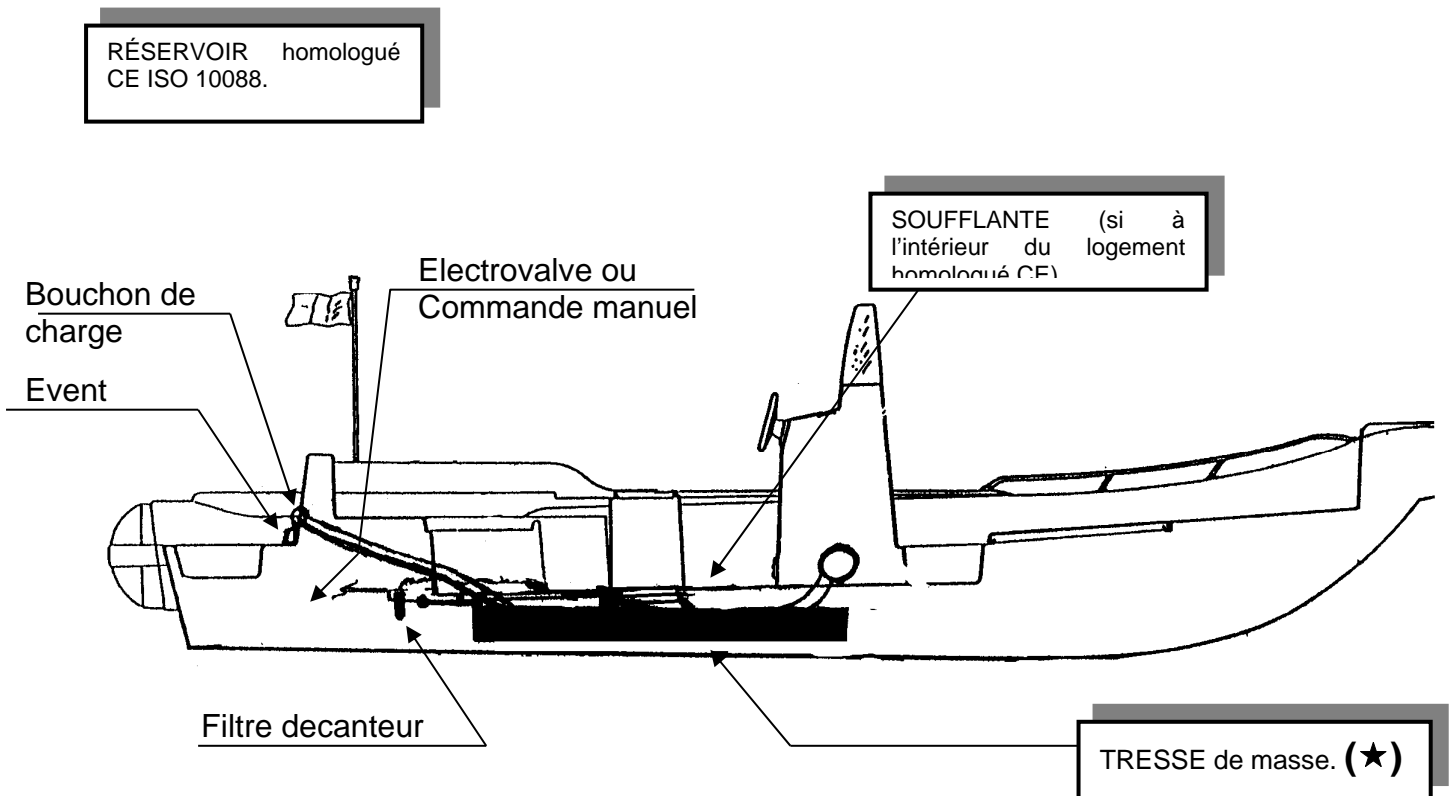
- VUE GENERALE -

- Feux de navigation -



## - INSTALLATION CARBURANT DE TYPE INAMOVIBLE -

(Disponible en série ou en option auprès du Constructeur)



RÉSERVOIR homologué  
CE ISO 10088.

SOUFFLANTE (si à  
l'intérieur du logement  
homologué CE)

Bouchon de  
charge

Electrovalve ou  
Commande manuel

Event

Filtre decanteur

TRESSE de masse. (★)



**DANGER**

Il est interdit de modifier l'installation d'origine livrée par le Constructeur. Toute modification non autorisée retombe sous la responsabilité du propriétaire.

(★) DU RESERVOIR AU BOUCHON DE REMPLISSAGE, EVENT, SI METALLIQUES ET AU BOULON DE SERRAGE MOTEUR.

## - INSTALLATION CARBURANT DE TYPE INAMOVIBLE -

(Si elle est installée par le propriétaire).

Le bateau est équipée d'un logement destiné à accueillir le réservoir inamovible qui sera installé sous la responsabilité du propriétaire selon les instructions suivantes :

ISO 10088

ISO 7840

### RESERVOIR INAMOVIBLE (s'il est prévu)

Le réservoir inamovible pour diesel ou essence doit obligatoirement être homologué "CE" ISO 10088 - ISO 7840 et doit être monté de façon idoine.

**EXACTEMENT** : l'amorce près du réservoir doit être dotée d'une électrovalve homologuée "CE" ou d'une commande manuelle à distance actionnable près du poste de pilotage. Le réservoir doit être relié à un tuyau de remplissage, sur lequel on montera un pré-filtre métallique, c'est à dire un filtre supplémentaire.

### POUR LES VERSIONS A ESSENCE SEULEMENT :

Le logement du réservoir doit être ventilé au moyen d'une soufflante qui devra être homologuée "CE" si elle est installée dans le logement même.

**Modalité et position :**  
Cf. illustration ci-dessus.

## - INSTALLATION CARBURANT DE TYPE INAMOVIBLE -

**Le fonctionnement irrégulier de l'installation peut être dû à :**

DEFAUT	REMEDE
Présence d'air dans les tuyauteries.	Intervenez sur la petite pompe manuelle du moteur jusqu'à ce qu'elle durcisse.
Perte de carburant dans la sentine.	Contrôlez le serrage des colliers et changez-les en cas de besoin. Nettoyez ensuite la sentine.
Présence d'eau dans le réservoir.	Vidangez et nettoyez le réservoir.
Perte de puissance du moteur.	Vérifiez si le tuyau d'évent et de remplissage ne sont pas engorgés ou obstrués.



**DANGER**

**Il est interdit de modifier l'installation du carburant.**



**MISE EN GARDE**

**Il est interdit de déposer du matériel combustible dans le logement du réservoir.**



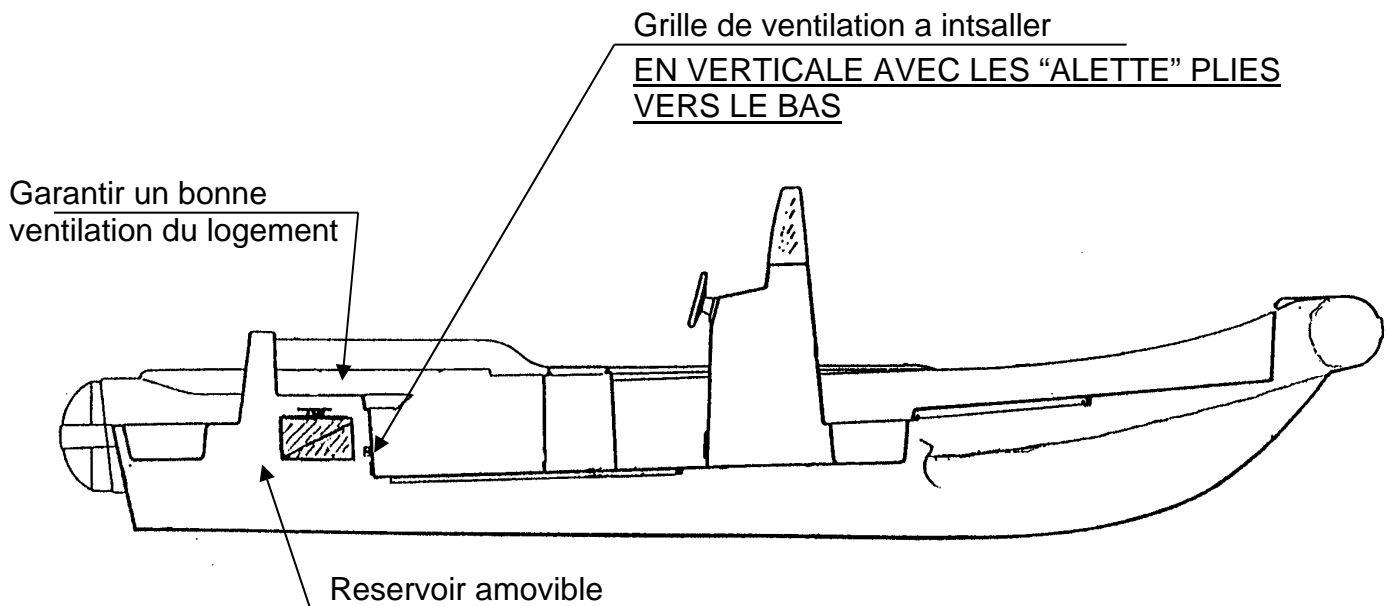
**MISE EN GARDE**

**Il est interdit de fumer pendant le ravitaillement. Eteignez les moteurs. Vérifiez s'il n'y a pas de pertes dans l'installation du carburant.**

## - INSTALLATION CARBURANT DE TYPE AMOVIBLE -

### (Réservoir carburant portable).

La position conseillée à bord pour le réservoir amovible est la suivante :



#### **ISO 6185 :**

- Si le bateau monte un réservoir du carburant de type amovible.
- Si le bateau est équipé d'un moteur d'une puissance inférieure à 75 kW (102 CV).

**LE BATEAU SERA AUTOMATIQUEMENT DECLASSE A LA CATEGORIE "C" – TYPE VII .**

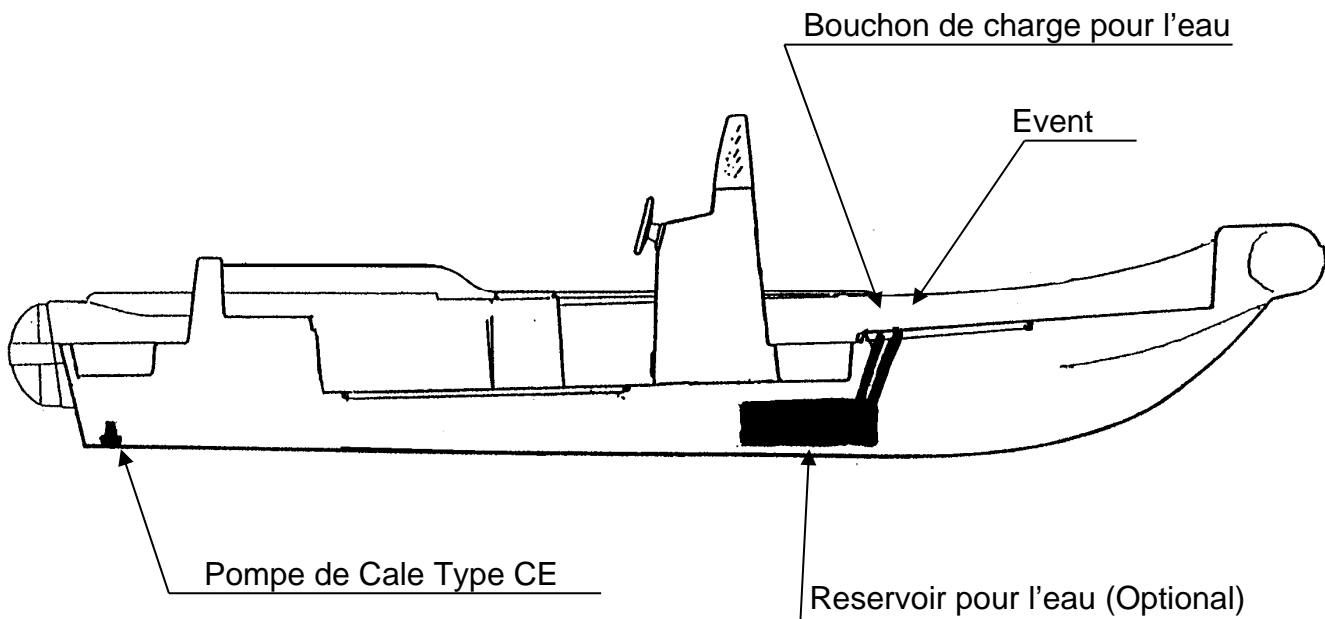
**DEMANDEZ AU CONSTRUCTEUR LA DECLARATION DE CONFORMITE MISE A JOUR.**



#### **ATTENTION**

Si le réservoir est placé dans un logement fermé, il faut que ce dernier soit opportunément ventilé à travers des grilles de ventilation installées sur les cloisons verticales du logement. Avant de démarrer les moteurs, vérifiez toujours si le logement du réservoir a été bien aéré en soulevant éventuellement le panneau qui recouvre le logement. Il est interdit de fumer ou d'approcher une flamme libre près du logement .

## - CIRCUIT HYDRIQUE + SENTINE -



SI LE RESERVOIR EST METALLIQUE LE  
CONNECTER A LA TRESSE DE MASSE

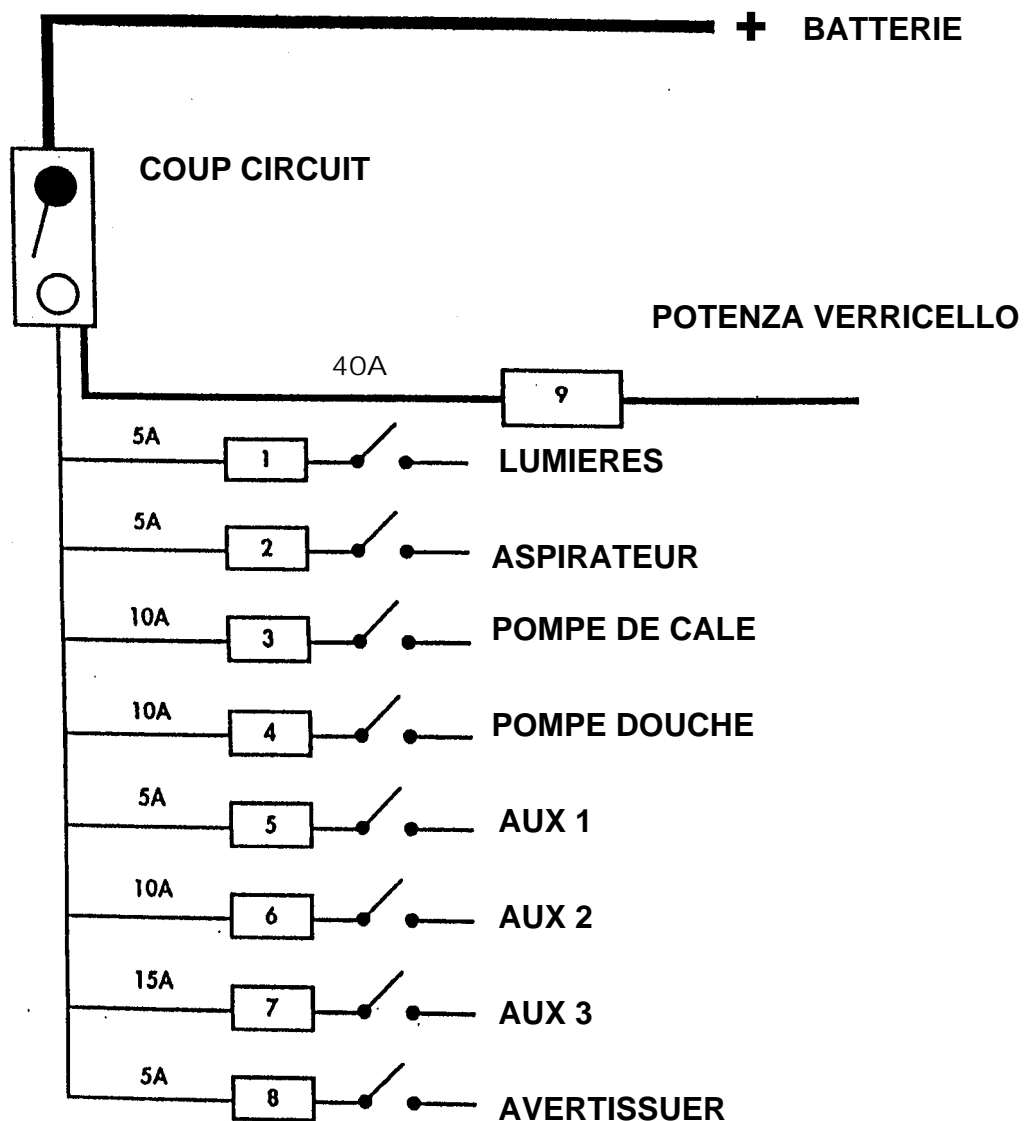
**Le fonctionnement irrégulier de l'installation peut être dû à :**

DEFAUT	REMEDE
Absence d'eau dans le réservoir.	Remplissez le réservoir.
Pertes des tuyauteries (on constate ce défaut lorsque l'autoclave fonctionne continuellement ou se déclenche fréquemment même si on ne l'utilise pas).	Contrôlez le serrage des colliers ou le pressostat.
Présence d'air dans les tuyauteries (en ouvrant un robinet, l'autoclave se déclenche mais l'eau n'arrive pas).	Ouvrez tous les robinets et attendez que seulement de l'eau sorte.
L'autoclave ne fonctionne pas.	Contrôlez le fusible sur la pompe et celui sur le tableau auxiliaire.

## - INSTALLATION ELECTRIQUE -

### 1.3 SCHEMA ELECTRIQUE- INSTALLATION AUXILIAIRE

#### 1.3 ELECTRICAL INSTALLATION – AUXILIARY WIRING DIAGRAM



**MISE EN  
GARDE**

Il est interdit de toucher l'installation électrique avec les mains mouillées.  
IL EST INTERDIT DE MODIFIER L'INSTALLATION ELECTRIQUE.



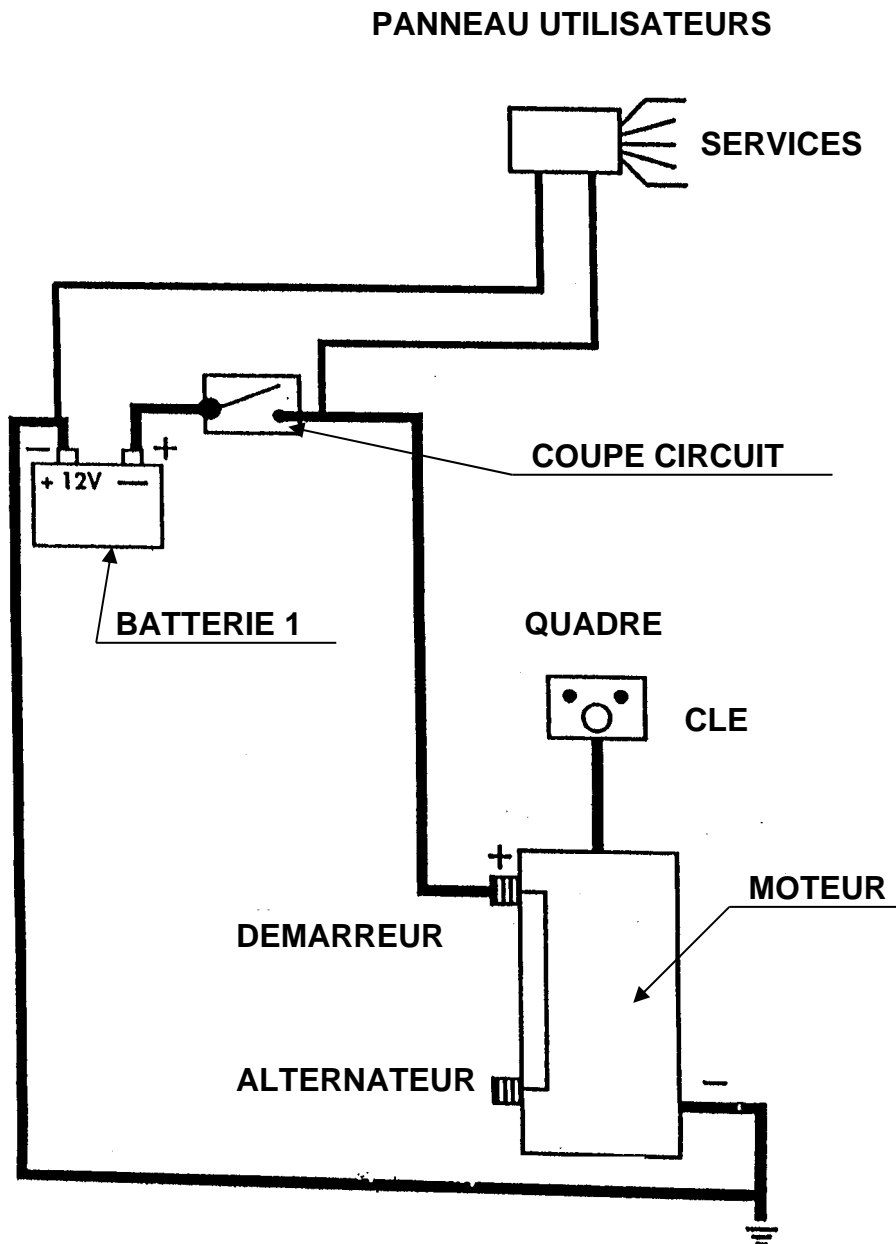
**ATTENTION**

Rappelez-vous toujours de débrancher les batteries avant de quitter le bateau.




**- INSTALLATION ELECTRIQUE -**

**SCHEMA ELECTRIQUE – INSTALLATION D’ALIMENTATION POUR UN SEUL MOTEUR**

*ELECTRICAL INSTALLATION FOR SINGLE MOTOR*



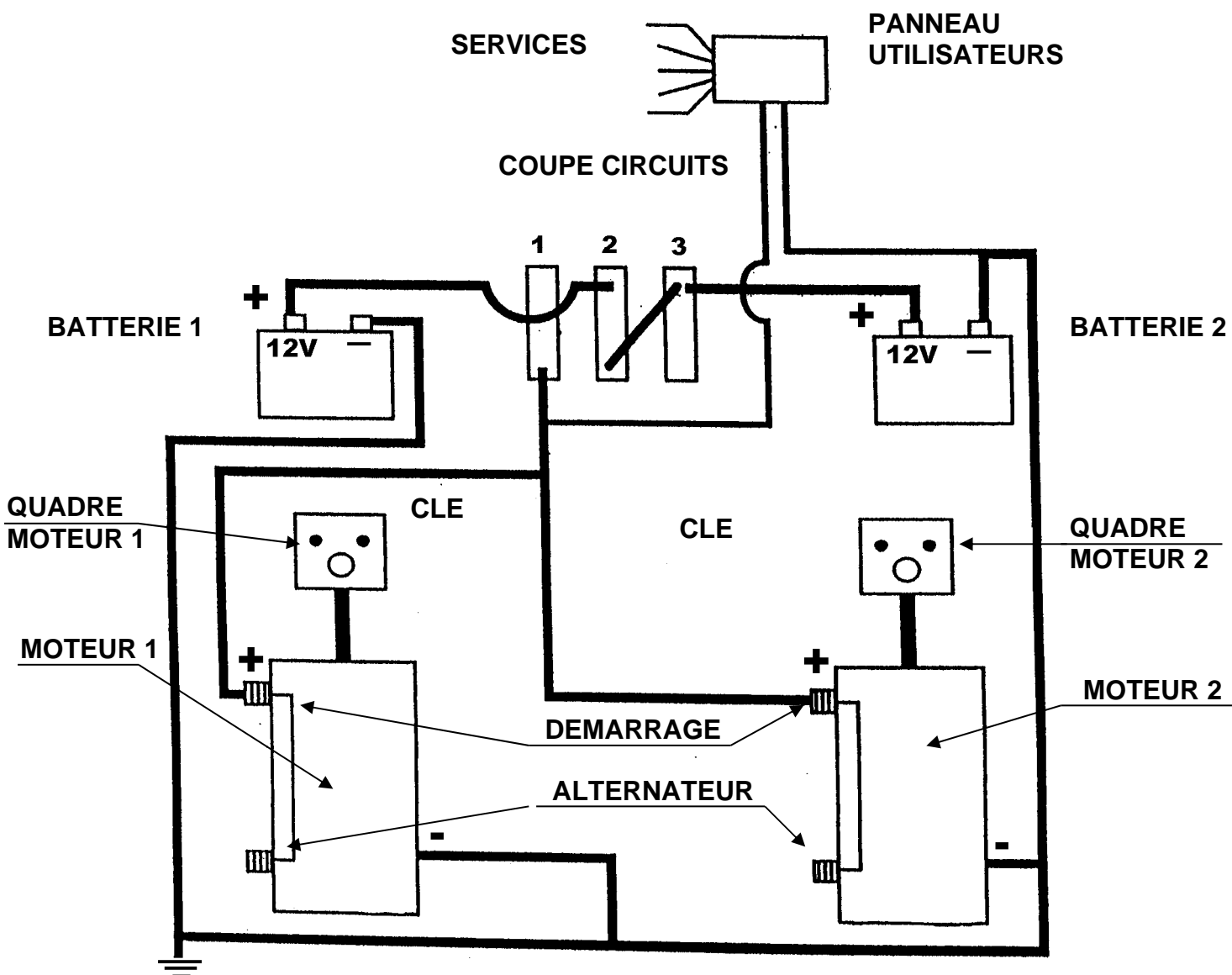
SECTIONS CABLAGE CABLING SECTION	COUPE-CIRCUIT BATTERY DETACHMENT
-------------------------------------	-------------------------------------



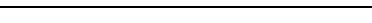
	35/70 m <sup>2</sup>	Pos . 1 éteint Pos. 1 off
	6 m <sup>2</sup>	
	2,5 m <sup>2</sup>	Pos . 2 allumé Pos. 2 on

## - INSTALLATION ELECTRIQUE -

### 1.2 INSTALLATION D'ALIMENTATION POUR BIMOTEUR

#### 1.2 ELECTRICAL INSTALLATION FOR TWIN ENGINES



SECTIONS CABLAGE CABLING SECTIONS	COUPE-BATTERIE BATTERY DETACHMENT
 35/70 m <sup>2</sup>	Pos . 1 batterie 1 Pos . 1 battery 1
 6 m <sup>2</sup>	Pos . 2 batterie 2 Pos . 2 battery 2
 2,5 m <sup>2</sup>	Pos . 3 parallèle Pos . 2 parallel
	Pos . 4 éteint Pos . 4 off