

MANUEL DU PROPRIETAIRE

TP44 « TRAINEPATOUNE» à M. SIAT

Chantier PICHAVANT, Loctudy

Votre vendeur

Nom : **Chantier PICHAVANT**

Adresse : **Port de Plaisance, Loctudy, Finistère, FRANCE**

vous apportera toute l'aide nécessaire pour résoudre les problèmes que vous pourriez avoir lors de la mise à l'eau et du matage, ainsi que pour les contrôles techniques de mise en service et d'entretien de votre bateau. Il vous assistera au besoin pour les démarches administratives d'immatriculation de votre bateau.

Dès que vous êtes propriétaire, prenez connaissance du manuel propriétaire livré avec votre bateau, datez et signez les récépissés ci-dessous et donnez (ou envoyez) le dernier à votre vendeur .

Conditions de garantie : voir page finale

Découper et renvoyer au vendeur

Récépissé du manuel de propriétaire (à conserver)

Je soussigné :

Nom _____

Adresse _____

_____ ,
déclare avoir reçu le manuel du propriétaire du bateau dont le n° d'identification de coque est :

FR-PICTP441C909

Cette garantie commence le _____ (date du jour)

Signature

Récépissé du manuel de propriétaire (à retourner signé au chantier)

Je soussigné :

Nom _____

Adresse _____

_____ ,
déclare avoir reçu le manuel du propriétaire du bateau dont le n° d'identification de coque est :

FR-PICTP441C909

Cette garantie commence le _____ (date du jour)

Signature

1. Sommaire :

Couverture	p.1
Accusé de réception	p.2
1. Sommaire	p.3
2. Introduction	p.5
3. Informations générales et caractéristiques	p.6
3.1. Niveau de dangerosité et signification des indications	p.6
3.2. Définition des catégories de conception	p.6
3.3. Caractéristiques	p.7
3.4. Aménagements	p.7
4. Nombre maximum de personnes :	p.8
5. Chargement, plaque constructeur	p.8
5.1 Information sur la plaque constructeur	p.8
5.2 Information quant à la charge maxi	p.8
6. Information sur le moteur	p.9
6.1. Mise à l'eau	p.9
6.2. Echappement	p.9
6.3. Sécurité	p.9
6.4. Refroidissement moteur	p.9
7. Risque d'envahissement et stabilité	p.9
7.1. Ouvertures sur la coque	p.9
7.1.a. Emplacement des vannes sur coque	p.9
7.1.b. passe coques et vannes	p.10
7.1.c. Avertissement quant au risque d'envahissement	p.10
7.2. Assèchement	p.10
7.2.a. Avertissement quant à la maîtrise de l'envahissement	p.10
7.2.b. Emplacement des pompes de cale	p.10
7.2.c. Manœuvre des vannes	p.10
7.2.d. Vérification périodique	p.10
7.3. Stabilité et flottabilité	p.11
7.4. Récupération après chavirage	p.11
7.5. Risque de chavirage des multicoques	p.11
8. Risque d'incendie et d'explosion	p.11
8.1. Moteur	p.11
8.2. Installation gaz	p.12
8.2.1. Description	p.12
8.2.2. Précautions d'usage	p.12
8.2.3. Contrôle des vannes et robinets	p.12
8.2.4. Contrôles réguliers	p.12
8.2.5. Avertissement quant au risque d'asphyxie	p.13
8.2.6. Accessibilité	p.13
8.2.7. & 8.2.8. instructions pour le stockage des bouteilles de gaz	p.13
8.2.9. à 8.2.11. avertissements quant à l'utilisation d'appareils au gaz et le changement de bouteille ; 8.2.12 et 8.2.13	p.13 p.14
8.3. Autres systèmes consommant un carburant	p.14
8.4. Prévention et moyens de lutte contre l'incendie	p.14
8.5. Echappées	p.15
9. Système électrique, risque d'incendie et d'explosion	p.15
9.1. Circuit 12V continu	p.15
9.2. Avertissement et instructions	p.15
9.3. Installation de nouveaux équipements	p.16
9.4. Batteries	p.16
9.5. Guindeau électrique	p.16
9.6. Circuit 220 V Alternatif	p.17

10. Manœuvrabilité	p.18
10.1. Bateau à moteur	p.18
10.2. Démarrage moteur	p.18
10.3. Système de barre et barre franche de secours	p.18
11. Autres recommandations pour un usage approprié	p.18
11.1. Homme à la mer et remontée à bord	p.18
11.1.a. Risque de chute par dessus bord	p.18
11.1.b. Moyens de remonter à bord	p.19
11.2. Emplacement radeau de sauvetage	p.19
11.3. parties mobiles du moteur	p.19
11.4. ventilation pendant l'utilisation de la gazinière	p.19
11.4.a. Avertissement quant au risque d'asphyxie	p.19
11.4.b. Avertissement quant à l'empoisonnement par les gaz d'échappement moteur	p.19
11.4.c. Avertissement sur la gazinière	p.19
11.5. Saisissage des masses mobiles	p.20
11.6. Décharge des toilettes	p.20
11.7. utilisation des toilettes	p.20
11.8. Mouillage amarrage et remorquage	p.20
11.9. levage, Transport	p.21
11.10. Protection des personnes pendant un orage	p.21
12. Garantie	p.22
13. Plan de voilure	p.23
14. Schema des aménagements	p.24
15. Schéma du pont, pont de travail	p.24
16. Emplacement des vannes	p.25
17. Schémas électriques 12V	p.26
18. Schémas électriques 220V	p.26
19. Déclaration écrite de conformité	p.28
20. Certificat CE	p.30

2. Introduction :

Le présent manuel a été établi pour vous aider à utiliser votre navire avec plaisir et en toute sécurité. Il contient des détails sur le bateau, les équipements fournis ou installés, ses systèmes et les informations relatives à leur utilisation ou à leur entretien. Lisez le soigneusement et familiarisez vous avec votre navire avant de l'utiliser.

Ce manuel du propriétaire n'est pas un cours sur la sécurité de la navigation ou le sens marin. Si c'est votre premier navire ou si vous changez pour un type de navire avec lequel vous n'êtes pas familiarisé, pour votre confort et votre sécurité, assurez vous d'acquérir une expérience sur sa manœuvre et son utilisation avant d'en assurer le commandement. Votre vendeur, votre fédération nautique nationale ou votre club nautique sera ravis de vous informer sur les écoles de navigation ou les instructeurs compétents de la région.

Assurez vous que les conditions de vent et de mer prévues correspondent à la catégorie de conception de votre bateau, et que vous même et votre équipage êtes capables de manœuvrer le bateau dans ces conditions.

Même lorsque votre bateau est catégorisé pour celles-ci, les conditions de mer et de vent correspondantes aux catégories de conception A, B, C ou D varient depuis la forte tempête à des conditions sévères, ouvertes aux risques de vagues ou de rafales anormales, et sont par conséquent des conditions dangereuses, où seul un équipage expérimenté, en bonne forme, et entraîné, manœuvrant un bateau bien entretenu peut naviguer de manière satisfaisante.

Ce manuel du propriétaire n'est pas un guide détaillé d'entretien ou de réparation. En cas de difficulté faites appel au constructeur du bateau ou à son représentant.

Utilisez toujours les services d'un professionnel expérimenté pour l'entretien, le montage d'accessoires. Les modifications pouvant affecter les caractéristiques de sécurité du bateau doivent être évaluées, exécutées, et documentées par des personnes compétentes. Le constructeur du bateau ne peut être tenu pour responsable de modifications qu'il n'aurait pas approuvées.

Dans certains pays, un permis de conduire ou une autorisation sont nécessaires ou des réglementations spécifiques sont en vigueur.

Utilisez toujours les services d'un professionnel expérimenté pour l'entretien, le montage d'accessoires. Les modifications pouvant affecter les caractéristiques de sécurité du bateau doivent être évaluées, exécutées, et documentées par des personnes compétentes. Le constructeur du bateau ne peut être tenu pour responsable de modifications qu'il n'aurait pas approuvées..

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

Si votre bateau est équipé d'un radeau de survie, lisez attentivement son manuel d'utilisation.

Il convient que l'équipage soit familiarisé avec l'utilisation de tout le matériel de sécurité (gilets de sauvetage, harnais, bouées de sauvetage, fusées, etc.) correspondant au type de bateau, aux conditions météorologiques, etc. Ces matériels sont obligatoires dans certains pays. Il est recommandé que toutes les personnes portent des aides à la flottaison appropriées (gilets de sauvetage, équipement personnel d'aide à la flottaison) lorsque qu'elles se trouvent sur le pont. A noter que dans certains pays, il est obligatoire de porter tout le temps une aide à la flottaison conforme à la réglementation nationale.

NOTE: Tout changement dans la disposition des masses à bord (par exemple l'addition d'une plate-forme de pêche surélevée, d'un radar, du mat à enrouleur, le changement d'un moteur, etc.) peut affecter la stabilité, l'assiette et les performances de votre bateau.

Les usagers de ce bateau sont avisés que :

Tout l'équipage doit recevoir un entraînement approprié

Le bateau ne doit pas être chargé au delà de la charge maximale recommandée par le constructeur

L'eau des cales doit être maintenue à son minimum

La stabilité est réduite lorsque l'on ajoute du poids dans les hauts
 En cas de gros temps, les panneaux, coffres et portes doivent être fermés pour minimiser le risque d'entrée d'eau
 La stabilité peut être réduite lorsqu'on remorque un bateau ou que l'on soulève des poids importants à l'aide des bossoirs ou de la bôme
 Les compartiments marqués comme étant des réservoirs d'air ne doivent pas être percés
 Les vagues déferlantes constituent des dangers importants pour la stabilité
 Dans certains pays, un permis de conduire ou une autorisation sont nécessaires ou des réglementations spécifiques sont en vigueur.

GARDEZ CE MANUEL EN LIEU SUR ET TRANSMETTEZ LE AU NOUVEAU PROPRIETAIRE SI VOUS VENDEZ LE NAVIRE

AVERTISSEMENT : Nos bateaux sont régulièrement améliorés en fonction de l'expérience de nos clients et des recherches réalisées par le chantier, aussi les spécifications données dans ce manuel propriétaire ne sont pas contractuelles et peuvent être modifiées sans préavis et sans obligation de mise à jour.

3. Informations générales et caractéristiques :

3.1. Niveau de dangerosité et signification des avertissements :

DANGER	Indique l'existence d'un risque grave, avec pour conséquence possible la mort ou des blessures irréversibles si les précautions appropriées ne sont pas prises.
ATTENTION	Indique l'existence d'un risque, avec pour conséquence possible la mort ou des blessures irréversibles si les précautions appropriées ne sont pas prises.
AVERTISSEMENT	Rappel de sécurité pour l'observation d'une "bonne pratique", ou éviter une mauvaise pratique, qui pourrait aboutir à des dommages corporels aux personnes ou une altération du navire ou de l'environnement.

3.2. CATEGORIE DE CONCEPTION DU NAVIRE

Votre TP44 « TRAINEPATOUNE » est conçu selon, et certifié conforme, aux critères de la directive européenne 94/25/CE pour la catégorie de conception A, navigation en haute mer, c'est-à-dire : navire conçu pour de grands voyages au cours desquels le vent peut dépasser la force 8 sur l'échelle de Beaufort, et les vagues peuvent dépasser une hauteur significative de 4 m., navire conçu pour être dans une large mesure autosuffisant pour de tels voyages.

Les navigations de catégorie B (« au large ») sont celles au cours desquelles la force du vent peut atteindre 8 beaufort, et la hauteur des vagues 4 m ;
 Les navigations de catégorie C (« côtière ») sont celles au cours desquelles la force du vent peut atteindre 6 beaufort, et la hauteur des vagues 2 m.

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

Soyez donc vigilant avant de prendre la mer.

Le chantier constructeur ne peut garantir le parfait fonctionnement du navire dans des conditions de mer exceptionnelles (orage violent, ouragan, cyclone, trombe,...)

Consultez la météo avant de prendre la mer ; au port, la capitainerie affiche tous les jours des bulletins météo et les prévisions pour les jours suivants.

Météo France au 08.36.68.08.08. - Navifax - direct au 08.36.70.18.52.

VHF : les CROSS émettent plusieurs bulletins par jour, après annonce sur le canal 16.

Votre TP44 « TRAINEPATOUNE » a été certifié en catégorie A

3.3 Caractéristiques :

a. constructeur :	Chantier PICHAVANT	
b. type :	Voilier TP 44 "TRAINEPATOUNE"	
c. catégorie de conception :	A	
d. navire lège (MLCC selon ISO 8666) :	9300	kg.
e. charge maxi recommandée (LDM selon ISO 14946), (*) :	3144	Kg.
f. déplacement en charge (MLDC) (*)	12444	kg.
g. dimensions principales		
Lh (avec bout dehors et arceau)	14,74	m.
Bh	04,44	m.
Lmax (avec arceau déployé)	15,37	m.
Bmax	04,44	m.
h. Tirant d'air, tirant d'eau :		
Tirant d'air lège : env., hors antennes	19,50	m.
Tirant d'eau pleine charge :	1,85	m.
i. propulsion :	38	kW
j. gréement :		
Surface Grand Voile (env) :	52	m²
Surface génois enrouleur (env.) :	57	m²
Surface trinquette enrouleur (env.) :	26	m²
k. contenance des réservoirs :		
Eau douce	900	l.
Gasoil	400	l.
Eaux noires	220	l.
Eau chaude	40	l.
Gaz	3	kg
l. Plaque constructeur : les informations sur la plaque constructeur sont partiellement reprises et explicitées au point 5, plaque constructeur de ce manuel (*)		

(*) voir chap. 5. "chargement" pour la répartition des masses embarquées.

3.4 Aménagements :

Votre TP44 comprend, de l'arrière vers l'avant :

A tribord arrière, une cabine simple, puis un compartiment salle d'eau et toilettes au droit de la descente,

A babord arrière, une cabine double et une coursive avec couchette simple,

Entre ces deux cabines, une zone technique comprenant notamment l'appareil à gouverner, le ballon d'eau chaude, le moteur, le groupe électrogène.

A tribord, un carré de navigation.

A bâbord, la cuisine

A l'avant tribord, le carré

A l'avant, une cabine double avec son compartiment salle d'eau et toilettes

En avant de la cloison étanche, un volume de rangement accessible par le pont

A l'étrave, le guindeau et le puits à chaîne

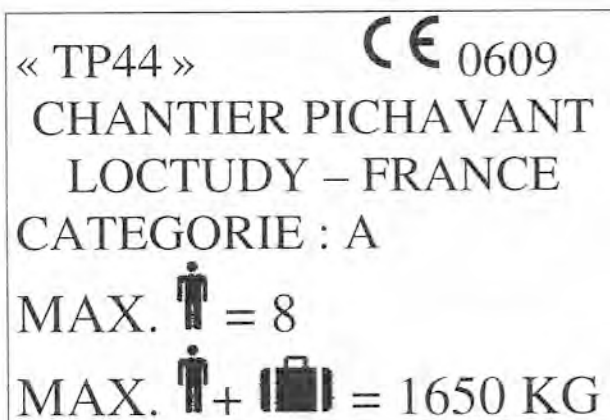
4. Nombre maximum de personnes :

Le nombre maximum de personnes pour des voyages en haute mer est de 8 personnes.

à pas dépasser le nombre de personnes prévues. Quelque soit le nombre de personnes embarquées la charge totale embarquée ne doit pas dépasser celle qui est recommandée . Utilisez les places assises disponible lorsqu'en route.

5. Plaque constructeur, charge :

5.1 Informations sur la plaque constructeur :



Charge maxi : ici, hors pleins des réservoirs fixes

Catégorie de conception : voir ci avant la définition

5.2 Information quant à la charge maxi:

Quand vous armez le bateau ne dépassez jamais la charge maxi recommandée. Prenez garde de répartir les charges embarquées de manière à conserver une assiette nulle. Ne placez pas de masses importantes en hauteur.

Les masses suivantes ont été prises en compte :

Equipage : 8 personnes	600
provisions et bagages	515
eau douce reservoir fixe	900
carburant reservoir fixe	374
autres liquides reservoirs fixes (eaux noires)	220
pièces, outils, etc	120
options (dont les voiles)	150
radeau	79
annexe	42
Marge, armement sécu	144
Charge maximale totale (M MTL)	3144
Déplacement Lège (M LCC)	9300
Déplacement en charge (M LDM)	12444

Charge maximale plaque constructeur (M MTL hors contenus des réservoirs fixes)	1650
---	------

6. Information relative au moteur :

Il vous faut assurer un entretien conforme aux préconisations du fabricant du moteur

Lisez attentivement le manuel d'entretien et d'utilisation du moteur.

Suivez scrupuleusement les instructions pour l'hivernage du moteur.

Apposez un panneau ou une étiquette au tableau moteur 'moteur hiverné'

ATTENTION

Ne naviguez pas au moteur lorsque la gîte est de 10° ou plus

Toute réparation ou changement de moteur doit être fait par un mécanicien marine qualifié, et tenir compte des caractéristiques du bateau, et repasser une certification (changement de masse, conformité gaz d'échappement)

6.1. Mise à l'eau :

ATTENTION

- Après la première mise à l'eau vérifier la tension dans le gréement dormant et l'étanchéité du joint du Sail Drive.

- Vérifier que la vanne d'admission d'eau de refroidissement est bien ouverte, et que l'eau de refroidissement sort de l'échappement.

Une vérification des vis de fixation de l'hélice s'impose avant chaque mise à l'eau.

Un repliage incomplet d'une pale provoquerait des vibrations.

Vérifiez régulièrement les anodes et assurez vous qu'elles correspondent au type de navigation (en eau douce ou en eau salée)

6.2. Echappement :

DANGER

Les moteurs produisent du monoxyde de carbone, dont l'inhalation est toxique et peut provoquer des pertes de connaissance ou la mort.

6.3. Sécurité :

DANGER

Le moteur doit être arrêté lorsque des personnes nagent alentour du bateau pour éviter tout risque de blessure ou d'intoxication.

Le moteur doit être arrêté pour les opérations d'entretien ou de réparation.

6.4 Refroidissement moteur :

la vanne d'admission d'eau du circuit de refroidissement est sur l'embase du Sail Drive.

L'eau passe dans le filtre gris situé sur le côté du moteur, par la durite transparente, puis ressort par l'échappement.

7. Risque d'envahissement et stabilité :

7.1 Ouverture dans la coque :

avant d'appareiller,

- Vérifier que les panneaux et hublots de pont et de roof sont fermés et verrouillés
- Vérifiez que les vannes sur coque sont fermées, hormis celle du refroidissement moteur.

ATTENTION : les 6 panneaux situés à l'arrière du cockpit doivent impérativement être fermés et verrouillés avant l'appareillage. Ils portent la mention « Fermé à la mer ».

7.1.a. Emplacement des vannes : (voir schéma « VANNES » en page 25)

Assurez vous de repérer chacune des vannes sur coque.

Suivez les trajets de toutes les durites.

7.1.b. Vannes et passes coque :

ATTENTION :

- Ne touchez jamais au serrage d'un passe coque ; en cas de fuite faites appel à un professionnel compétent.
- Pendant la navigation gardez les vannes fermées sauf refroidissement moteur
- Pendant la navigation les vannes des circuits non utilisés doivent rester fermées - pendant l'hivernage lavez et rincez les vannes et passes coque, inspectez les pièces en bronze.
- Pour éviter toute décharge inopinée d'eaux noires dans des zones sensibles ou réglementées, fermez toujours la vanne de décharge du réservoir de rétention des toilettes.

7.1.c

ATTENTION :

- Aux vitesses de planing ou dans des eaux tumultueuses ou une mer agitée, limitez le risque d'envahissement en fermant toutes les ouvertures de ventilation, hublots, porte, capots et panneaux de descente, capots de pont etc.

7.2 Assèchement :

7.2.a

ATTENTION :

Le circuit d'assèchement n'est pas conçu pour maîtriser un envahissement après une avarie de coque.

7.2.b Emplacement des pompes de cale :

TRAINEPATOUNE est équipé d'un circuit d'assèchement principal et d'un assèchement secondaire.

L'assèchement principal est assuré par la pompe attelée.

Avant de mettre la pompe attelée en marche, ouvrez le réservoir d'eau permettant la lubrification du rouet, et assurez vous que la vanne de décharge à la mer située dans le pic arrière sous la plage de bain est ouverte.

Les vannes situées en partie haute du coffre faisant face à la couchette de quart bâbord, dans la coursive menant à la cabine arrière, permettent de choisir l'aspiration avant (aménagements) ou arrière (compartiment moteur).

Avant l'assèchement du compartiment moteur assurez vous que l'eau à aspirer n'est pas polluée d'hydrocarbures.

L'assèchement secondaire est assuré par quatre pompes électriques indépendantes.

Consultez le plan « Assèchement secondaire » .

Identifiez chaque pompe et circuit d'assèchement du bord.

Lisez attentivement les instructions d'entretien des pompes de cale

7.2.c fonctionnement des vannes :

les vannes s'ouvrent et se ferment par un quart de tour sur leur maneton.

- Ouvert : le maneton est parallèle au tuyau ou à la durite.
- Fermé : le maneton est perpendiculaire.

7.2.d vérification périodique :

AVERTISSEMENT :

- Assurez-vous que les pompes de cale sont en état de fonctionner avant de prendre la mer, nettoyez régulièrement le puisard et les crépines de tout débris qui gênerait le fonctionnement.
- Localisez l'interrupteur des pompes de cale électriques au tableau électrique de la table à cartes

- Le système d'assèchement n'est pas prévu pour assurer la flottabilité du bateau en cas d'avarie de coque. Il est destiné à vider l'eau provenant d'embruns, d'une fuite de vanne ou tout autre fuite modérée.
- Assurez vous de ne pas rejeter à la mer de l'eau pollué par hydrocarbure.
A cet effet, assurez vous de disposer d'une pompe seringue et d'un bidon plastique, ou approvisionnez les, pour stocker d'éventuelles eaux mazoutées qui seraient retenues au fond du compartiment moteur.

7.3 Stabilité, flottabilité :

La charge maximale totale considérée pour l'évaluation de la stabilité de TRAINEPATOUNE est de 3144 kg, se décomposant en une charge maximale disponible à l'utilisateur de 1650 kg et un contenu de réservoirs fixes de 1494 kg.

Le navire léger est considéré à 9300 kg.

L'évaluation de la stabilité a été réalisée selon l'indice STIX de la norme ISO 12217-2, il s'agit d'une évaluation globale qui tient compte de la longueur, du déplacement, des proportions de coque, des caractéristiques de stabilité, et de la résistance à l'envahissement.

Cet indice STIX atteint une valeur de 39,8 à 40,8 selon les conditions de chargement MLDC et MMOC définies au § 5

La mention « Fermé à la mer » portée aux 6 panneaux de pont arrière doit être prise en compte et ses panneaux doivent rester fermés à la mer.

ATTENTIONS

- a) Toute modification des masses à bord ou de leur répartition (par ex. ajout d'un radar, changement de moteur, de mat ou de greement, etc.) peut influencer de manière significative sur la stabilité, les performances et l'assiette du bateau, et peut également justifier d'une modification de la certification.
- b) Limitez à son minimum la quantité d'eau en fond de cale
- c) Tout ajout de masse en hauteur réduit la stabilité
- d) Par temps agité fermez les écoutilles, panneaux de pont et de descente, hublots etc. pour réduire le risque d'envahissement.;
- d) La stabilité peut être réduite fortement lorsque vous remorquez un autre bateau, ou levez une masse avec un tanguin ou une bôme.
- e) Les réserves de flottabilité en caisson d'air ne doivent pas être percées.
- f) Les déferlantes constituent un risque grave de perte de stabilité et/ou de chavirage.

7.4 Récupération après chavirage : non applicable.

7.5 Risque de chavirage des multicoques : non applicable :

8. Risques d'incendie et d'explosion :

8.1 moteur principal :

8.1.a. avant de démarrer le moteur ventilez la cale pendant 5 minutes.

Assurez vous de comprendre tous les pictogrammes relatifs au moteur, sur le moteur ou sur son tableau de commande : lisez attentivement le manuel d'utilisation du moteur.

8.1.b vérifiez que l'eau de refroidissement sort bien par l'échappement.

8.1.c. vérifiez que les durites de ventilation sont bien libre de toute obstruction.

8.1.d. ne fumez pas pendant que vous faites le plein.

En cas de débordement de gasoil au cours du remplissage du réservoir, absorbez bien avec une éponge et/ou une serviette ou un chiffon, et traitez les résidus comme des déchets chimiques.

8.1.e. ne stockez aucun objet dans le compartiment moteur, vérifiez régulièrement l'abrasion sur les durites ou toute détérioration, toute fuite.

8.1.f. évitez tout contact de matière inflammable avec une partie chaude du moteur.
8.1.g. ne stockez pas de réservoir ou moteur ou groupe contenant de l'essence dans un compartiment qui ne serait pas prévu à cet effet

8.2. Circuit gaz :

Lire attentivement les notices d'utilisation du réchaud et du détendeur .

S'assurer de la conformité de la bouteille de gaz et du détendeur aux préconisations du réchaud (débit, pression, type de gaz).

S'assurer de la conformité de la bouteille de gaz à la réglementation en vigueur dans le pays d'utilisation.

Ne pas fumer en entrant dans le bateau, vérifier qu'il n'y a pas d'odeur de gaz

Si vous sentez du gaz en entrant dans le bateau, ventilez puis faites réparer la fuite par un professionnel compétent, avant toute remise en service de l'installation.

8.2.1.

La bouteille de gaz est dans son coffre dédié, à bâbord, à l'arrière du cockpit, à l'arrière, retenue par son système de fixation : deux sangles croisées.

La vanne d'arrêt du gaz est dans le placard de la cuisine, à bâbord, immédiatement en arrière de la gasinière, avant la couchette simple de la coursive.

Elle est signalée par le pictogramme suivant : « VANNE ARRET GAZ »



8.2.2.

Fermer la vanne de gaz et le robinet sur la bouteille

- quand la gazinière n'est pas en fonction,
- avant tout changement de bouteille, et
- en cas d'urgence.

8.2.3.

Vérifiez que le bouton de commande des feux de la gazinière sont fermés avant d'ouvrir la bouteille puis la vanne d'arrêt.

8.2.4.

Vérifier régulièrement l'absence de fuite à chaque branchement, assemblage, raccord ou connexion, soit avec un détecteur à bulles, soit en observant le manomètre installé (côté alimentation), soit par application d'eau savonneuse avec les boutons de réglage de flamme des appareils sur position fermée, et les vannes d'alimentation des appareils ouvertes.

Pour vérifier l'étanchéité du circuit avec le manomètre,

- fermer les robinets à la bouteille,
- ouvrir la bouteille
- observer la pression indiquée par le manomètre

Si la pression baisse, une fuite existe entre le manomètre et l'appareil à gaz.

En cas de fuite constatée, fermer immédiatement la bouteille et la vanne, et faire réparer par une personne compétente.

DANGER

Ne pas rechercher de fuite avec une solution contenant de l'ammoniac

DANGER

NE JAMAIS UTILISER UNE FLAMME POUR RECHERCHER UNE FUITE
Ne pas fumer ni utiliser de flamme pendant le remplacement d'une bouteille de gaz.

Le pictogramme suivant, apposé sur le capot d'accès au coffre gaz, indique qu'il ne faut pas fumer à l'ouverture de ce coffre de bouteille de gaz :



8.2.5.

DANGER

Les appareils à flamme nue brûlant du combustible, consomment de l'oxygène de la cabine et rejettent des produits de combustion dans le navire. Une ventilation est nécessaire lorsque les appareils fonctionnent. Ouvrir les ouvertures de ventilation prévues à cet effet lors de l'utilisation des installations : hublot avant bâbord du roof, et capot de descente.

Ne pas se servir du réchaud ou du four pour chauffer les parties habitables.

Ne jamais obstruer les ouvertures prévues pour la ventilation

Cette instruction est rappelée à proximité de la gazinière par le pictogramme suivant :



8.2.6.

- Ne pas bloquer l'accès aux éléments de l'installation gaz (coffre des bouteilles, robinets d'arrêt), de quelque façon que ce soit.
- Aucun élément d'équipement, d'armement ou autre objet ne doit être stocké dans le compartiment gaz (coffre arrière bâbord fermé par panneau plexi).

8.2.7.

- TRAINEPATOUNE ne dispose pas de compartiment dédié au stockage d'une bouteille de gaz de rechange ou d'une bouteille de gaz vide, elle devra donc rester à l'extérieur (sur pont), convenablement saisie (arrimée, attachée).

8.2.8.

- Ne pas utiliser le coffre de bouteille de gaz pour y entreposer aucun autre objet.

8.2.9.

ATTENTION

Ne jamais laisser le navire sans surveillance lorsqu'un appareil au gaz fonctionne.

8.2.10.

ATTENTION

Ne pas fumer pendant le changement de bouteille de gaz

8.2.11. Les tuyaux flexibles et rigides de l'installation alimentée en GPL doivent être contrôlés régulièrement, au moins une fois par an, remplacés en cas de détérioration remplacés si une date de péremption inscrite sur le tuyau est dépassée, remplacés cinq ans après la date de fabrication du tuyau si seule cette date est indiquée.

8.2.12. Contrôler les conduites d'évacuation de gaz brûlés au moins une fois par an. Les remplacer en cas de détérioration ou de fissures.

8.2.13. Ne pas utiliser le four quand des angles de gîte ou d'assiette importants sont possibles.

ATTENTION

Fermer la vanne d'arrêt gaz et le robinet sur la bouteille

- quand la gazinière n'est pas en fonction,
- avant tout changement de bouteille, et
- en cas d'urgence.

8.3. Autre appareil à combustible : sans

8.4. Prévention et lutte contre l'incendie :

Les extincteurs portables font l'objet de réglementation nationale à respecter selon le pavillon de votre voilier.

Chaque montant de porte ou de capot d'un coffre ou placard abritant un extincteur porte le pictogramme signalant la présence de l'extincteur.

Ces portes ou capots ne doivent pas être obstrués ni verrouillés pendant la navigation.

Il doit y avoir à bord au moins 4 extincteurs portables d'une capacité minimale 34B chacun, dont les emplacements prévus sont listés ci dessous :

1 34B minimum		Dans chaque cabine arrière (penderies au bordé)
1 34B minimum		A la descente côté bâbord (penderie à cirés)
1 34B minimum		Dans le coffre le plus avant de l'assise de carré



En cas de départ de feu dans le compartiment du moteur :

- couper le moteur, puis fermer la vanne d'arrêt carburant (à côté du filtre, sous la table de navigation),
- décharger un extincteur dans le compartiment moteur, par l'orifice identifié « FUEL PORT », situé sous la première marche de la descente

ATTENTION

Il est de la responsabilité du propriétaire/utilisateur du bateau de :

- vérifier ou faire vérifier les extincteurs selon les périodicités indiquées dessus,
- remplacer tout extincteur déchargé ou ayant dépassé sa date de validité, par un autre de même capacité
- s'assurer que le matériel de lutte contre l'incendie est immédiatement accessible lorsque le bateau est occupé,
- d'indiquer aux membres d'équipage :
 - l'emplacement et le fonctionnement du matériel de lutte contre l'incendie
 - **l'emplacement de l'orifice de décharge dans le compartiment moteur, et**
 - l'emplacement des trajets d'évacuation et des sorties.

Avertissements :

- maintenir les cales en bon état de propreté et vérifier fréquemment l'absence de fuite de gaz ou de carburant ;
- Ne pas installer de rideaux au dessus ou à proximité des appareils à gaz à flamme nue.
- Ne pas ranger ni stocker de matériel ou matériau combustible, dans la cale moteur.
- Saisir tout objet ou matériel stocké dans le bateau pour éviter les risques de projection

- Repérer (les étiquettes indiquant) les sorties de secours en cas d'incendie

Ne jamais :

- Obstruer les passages vers les sorties et les panneaux de pont,
- Obstruer les organes de sécurité par exemple vannes de sectionnement d'arrivée de carburant, ou de gaz ; interrupteurs du système électrique,
- Obstruer l'accès aux extincteurs portatifs entreposés dans les placards,
- Laisser le bateau sans surveillance lorsque des appareils de cuisson et/ou de chauffage sont en cours d'utilisation,
- Modifier une des installations du bateau (surtout l'installation électrique, le circuit de carburant ou de gaz) ou laisser du personnel non qualifié procéder à la modification de ces installations,
- Remplir des réservoirs de carburant ou remplacer des bouteilles de gaz lorsque le moteur tourne ou lorsque des appareils de cuisson ou de chauffage sont en cours d'utilisation,
- Fumer en manipulant des carburants ou du gaz.

8.5. Echappées :



Le panneau de descente est l'échappée principale
Le panneau de pont avant, central au dessus de la couchette double de la cabine avant, est l'échappée secondaire.
Cette échappée secondaire est signalée par le pictogramme ci contre , en dessous du panneau et sur la porte de la cabine avant, qui y conduit.

ATTENTION

Il est de la responsabilité du propriétaire ou du chef de bord d'indiquer à toute personne à bord où se trouvent les échappées et de s'assurer qu'elles sont capables de les emprunter en cas d'urgence.

9. installation électrique, risque d'incendie, d'explosion ou d'électrocution :

ATTENTION

Utiliser de façon inappropriée le circuit ou l'installation 12V continu ou 220V alternatif représente un risque d'incendie, d'explosion ou d'électrocution.

9.1. L'installation 12V comprend notamment :

- une batterie démarrage moteur,
- trois batteries service de chaque bord sous le plancher à la table à carte,
- les coupe batteries, sous la table à carte,
- le tableau électrique, à la table à carte.

9.2. Avertissement :

ATTENTION

Toujours:

- Vérifier l'état des batteries (charge et niveau de l'électrolyte) et du système de charge avant de prendre la mer ;
- Débrancher et déposer les batteries pour l'hivernage ;
- Maintenir la tension des batteries à plus de 10,5V pendant l'hivernage ;
- Emporter des ampoules de rechange pour tous les feux de navigation et l'éclairage intérieur. Respecter les puissances notamment pour les feux de navigation ;
- Vérifier le fonctionnement des appareils de navigation ;
- Vérifier le fonctionnement des feux de navigation avant les navigations de nuit

Ne jamais:

- Travailler sur une installation électrique sous tension ;
- Modifier le circuit électrique du navire ou les schémas pertinents : il convient que l'installation, les modifications et l'entretien soient exécutés par un technicien qualifié en électricité marine ;
- Changer ou modifier la capacité de rupture (intensité de courant) des appareils de protection contre les surintensités ;
- Installer ou remplacer les appareils ou matériels électriques par des composants excédant l'intensité de courant nominale du circuit ;
- Laisser le navire sans surveillance quand l'installation électrique est sous tension, éventuellement à l'exception d'une pompe de cale automatique et des circuits de protection contre l'incendie ou le vol.

Si un fusible ou une protection ne cesse de sauter, appeler un électricien pour qu'il identifie la cause du problème ou le court circuit.

9.3. Installation d'appareils ou équipements nouveaux :

Depuis le 1er janvier 1996, les équipements électriques sont soumis à la directive européenne "compatibilité électromagnétique" (Ref 89/336/CEE). Un appareil installé après livraison doit donc répondre à cette directive et doit être également livré avec un certificat de conformité et une notice d'utilisation.

N'utilisez que des appareils électriques à double isolation ou mis à la terre dans le cas d'une installation 220V. Lors de la pose de ces appareils, respecter les consignes de montages (section des fils, protection).

Installation de nouveaux appareils et modification du schéma électrique doivent être réalisés par un professionnel qualifié.

9.4 Batteries

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

- Lorsque vous installez de nouveaux appareils électriques, veiller à ce que la consommation globale de ces appareils reste en rapport avec la capacité de vos batteries.
- Toujours débrancher la borne - de la batterie avant la borne +
- Ne jamais mettre en contact les deux bornes d'une batterie par l'intermédiaire d'objets conducteurs (Outils, etc.)
- Lors de la manipulation des batteries, éviter toute fuite de liquide électrolytique en les maintenant horizontalement. Porter des gants et des vêtements aptes à éviter tout risque de contact avec le liquide électrolytique en cas de fuite.
- En cas de projection d'électrolyte, rincer abondamment la partie du corps entrée en contact et consulter un médecin.

9.5 Guindeau électrique

Lorsque vous utilisez le guindeau électrique, il est impératif de faire fonctionner votre moteur légèrement accéléré.

9.6 Installation 220Volts

Le système 220 V du bord est constitué essentiellement de :

- une prise de quai, sous le siège de barre, alimentant
- un coffret, comprenant le disjoncteur différentiel 30mA, qui se trouve à sous la tête de couchette arrière tribord, et qui alimente le tableau 220V à la table à carte, pour une distribution vers le chargeur de batteries, le chauffe eau, et les prises 220 V.

Le groupe électrogène se trouve au pied de la descente sous le plancher.

L'installation 220V du bord est protégée par un disjoncteur et muni d'un bloc différentiel. Le câblage d'accessoires de bord supplémentaires en 220V doit être effectué par des professionnels avec recalibrage échéant du disjoncteur général.

- Ne pas modifier l'installation électrique du navire ni les schémas pertinents. Il convient que l'installation, les modifications et l'entretien soient effectués par un électricien qualifié en électricité marine. Contrôler le système au moins tous les deux ans.
- Débrancher la prise de quai navire lorsque le système n'est pas utilisé.
- Relier les boîtiers ou enveloppes métalliques des appareils électriques installés au conducteur de protection du navire (conducteur vert, ou vert à bande jaune).
- Utiliser des appareils électriques à double isolation ou mis à la terre.

Votre bateau est livré avec un câble d'alimentation bateau/quai et prise mâle côté borne de quai .Le câble est prévu pour une utilisation en extérieur. Sa section est adaptée en fonction de sa longueur et de la puissance du disjoncteur principal (Voir schéma électrique). La prise est adaptée à la prise femelle du quai (Vous renseigner auprès d'un professionnel si nécessaire) Elle est du type **IP 67 / IEC529**.

En cas de changement de ce conducteur d'alimentation du bord veillez à respecter ces caractéristiques et consultez un professionnel compétent en cas de doute.

Ne pas laisser le câble d'alimentation navire/quai pendre dans l'eau. Il peut en résulter un champ électrique susceptible de blesser ou de tuer des nageurs situés à proximité.

Pour réduire les risques de choc électrique et d'incendie :

- Couper l'alimentation à quai au niveau du dispositif de sectionnement installé à bord, avant de brancher ou débrancher le câble d'alimentation navire/quai.
- Brancher le câble d'alimentation navire/quai à la prise du navire avant de le raccorder à la prise du quai
- Débrancher le câble d'alimentation navire/quai d'abord au niveau de la prise du quai.
- Bien fermer la protection de l'entrée d'alimentation à quai.
- Ne pas modifier les connexions du câble d'alimentation navire/quai ; n'utiliser que des connexions compatibles.



Ce pictogramme apposé au tableau électrique signifie

- attention
- risque d'électrocution
- risque d'incendie
- lire le manuel du propriétaire
- tension 220 V

	Ce pictogramme apposé à la prise de quai signifie - lire le manuel du propriétaire - risque d'électrocution - tension 220 V
---	--

10. Manœuvrabilité : non applicable

10.1 Bateau moteur : non applicable

10.2 Démarrage moteur :

Referrez vous au manuel du moteur.

Au minimum, avant de démarrer le moteur il faut vérifier que :

- la vanne de prise d'eau de mer pour le refroidissement du moteur est ouverte (sur l'embase du Sail Drive)
- la vanne d'arrivée de carburant est ouverte (coffre centrale arrière cockpit)
- il n'y a pas d'obstruction aux ouvertures de ventilation du compartiment,
- les coupe batterie sont correctement positionnés.

Après avoir démarré, vérifiez que l'eau de refroidissement sort bien par l'échappement puis ramenez le levier de commande des gaz au neutre.

Vérifiez également régulièrement

- le niveau d'huile moteur,
- le niveau des batteries, et leur tension
- le niveau de liquide de refroidissement,

En cas de doute ou de problème, consultez le manuel du moteur, les notices techniques, les plans ou votre revendeur et faites intervenir un professionnel compétent régulièrement.

10.3. Appareil à gouverner :

TRAINEPATOUNE est équipé d'un safran, d'une transmission hydraulique et d'une barre à roue.

En cas d'avarie sur le système hydraulique, la barre franche de secours ou le pilote automatique constituent un moyen de secours

La barre franche de secours est sur le côté bâbord du coffre central de fond de cockpit. Le système de barre est essentiel, assurez vous d'en comprendre le fonctionnement.

11. Autres recommandations pour une utilisation convenable :

11.1. Prévention des chutes et remontées à bord :

11.1.a. prévention des chutes :

La partie centrale avant du dessus du roof en arrière du mat, ne fait pas partie du "pont de travail" et son accès est interdit en navigation.

Assurez vous que les filières amovibles au tableau arrière et aux coupées sont en place pendant toute la navigation.

Les lignes de vie sont frappées aux taquets d'amarrage.

Assurez vous de toujours garder le harnais accroché à une ligne de vie lorsque vous vous déplacez.

Les harnais de sécurité peuvent être frappés aux cadènes pliables situées dans le cockpit à la descente, de chaque bord du siège de barre, en avant des mains courantes de roof, au renvoi de drisse au pied de mat, et au livet.

Assurez vous toujours de conserver le longe du harnais frappée à l'un de ces points lorsque vous barrez, travaillez ou manœuvrez.

11.1.b. Moyen de remonter à bord :

L'échelle de bain est rapportée au tableau arrière à tribord.

La personne qui assiste à la remontée à bord doit impérativement crocher son harnais avant de déployer la plage de bain.

11.2 Radeau de sauvetage :

Le radeau de sauvetage est entreposé dans le coffre central de fond de cockpit.

Il est de la responsabilité du propriétaire ou chef de bord de s'assurer que toutes les personnes à bord peuvent mettre à l'eau et déclencher le radeau, et que son accès est possible dès l'appareillage (retirer les cadenas et/ou déverrouiller les serrures).

11.3 Parties mobiles du moteur :

Pour limiter le risque de blessure il est imposé d'arrêter le moteur avant toute ouverture des panneaux d'accès, quelque soit les opérations d'entretien, de maintenance ou de réparation envisagées.

11.4 ventilation pendant le fonctionnement de la gazinière :

11.4.a

ATTENTION
Les appareils à flamme nue brûlant du combustible, consomment de l'oxygène de la cabine et rejettent des produits de combustion dans le navire. Une ventilation est nécessaire lorsque les appareils fonctionnent. Ouvrir les ouvertures de ventilation prévues à cet effet lors de l'utilisation des installations : hublot avant bâbord du roof, et capot de descente.

Ne pas se servir du réchaud ou du four pour chauffer les parties habitables.

Ne jamais obstruer les ouvertures prévues pour la ventilation.

11.4.b

DANGER
Les moteurs à explosion produisent des gaz toxiques, monoxyde et dioxyde de carbone en particulier, qui peuvent être la cause d'une intoxication ou d'un décès s'ils sont inhalés.

Ne pas nager à proximité du moteur lorsqu'il fonctionne

Ne pas respirer les gaz d'échappement.

Au mouillage faire attention que les gaz d'échappement ne soient pas rabattus et ne reviennent pas dans le bateau ou dans le cockpit du bateau.

11.4.c Un avertissement figure près de la gazinière (cf 11.4.a.):

Evitez l'asphyxie, ouvrez le hublot pendant l'utilisation, ne pas utiliser comme chauffage, fonctionne au butane, entr'ouvrez la descente.

Lire le manuel du propriétaire.



11.5 Saisissage des masses mobiles :

Toute masse embarquée doit être saisie convenablement quand le navire fait route.

11.6 Respect de l'environnement :

11.6.a. Respectez les réglementations locales et les bonnes pratiques.

11.6.b. Ne vidangez pas les eaux noires dans les ports, près des côtes ou dans les zones réglementées, utilisez les dispositifs de vidange par pompage prévus à cet effet et vidangez votre réservoir de rétention d'eaux noires avant de prendre la mer.

11.6.c. Prenez connaissance des réglementations internationales sur les pollutions marines (Convention MarPol) et respectez les autant que possible.

11.7 Utilisation des toilettes et réservoirs de rétention eaux noires :

Le manuel d'entretien et mode d'emploi des toilettes sont fournis avec le système, référez-vous à ces manuels pour les instructions de fonctionnement des toilettes et réservoir eaux noires.

Le réservoir eaux noires dispose d'une pige graduée permettant d'évaluer son niveau de remplissage à partir du nable de vidange par le pont.

11.7.a Fonctionnement des toilettes : pour vidanger après utilisation :

- Ouvrir la vanne d'admission d'eau mer.
- Ouvrir la vanne d'évacuation de la cuvette.
- Mettre le levier sur la position «FLUSH » (chasse d'eau).
- Manœuvrer la pompe.
- Pour vider la cuvette et éviter tout mouvement d'eau à la gîte, positionner le levier sur « DRY BOWL » (assèchement de la cuvette).
- Manœuvrer la pompe jusqu'à l'assèchement de la cuvette.
- Répéter ces opérations de chasse / assèchement de la cuvette autant de fois que nécessaire pour assurer une évacuation complète des tuyauteries.
- Lorsque les WC ne sont pas utilisés, mettre le levier sur la position « DRY BOWL », ou pour certains modèles sur la position « CLEF »
- **Fermer les vannes après utilisation en navigation, le W-C étant situé sous le niveau de la flottaison lorsque le bateau gîte.**
- Changer régulièrement les joints du WC

11.7.b. Dans les zones réglementées la vanne de décharge des eaux noires doit être bloquée par la boucle fixée en fond de coque afin d'éviter toute décharge accidentelle.

11.7.c capacité du réservoir de rétention : 45 litres

11.7.d. consulter le manuel pour vérifier la compatibilité des produits chimiques de nettoyage, anti odeur ou d'hivernage / anti gel

11.7.e. vérifier la procédure de vidange du réservoir dans le manuel, avant de procéder à la vidange au port .

11.7.f. durant l'hivernage assurez-vous que le réservoir de rétention et ses tuyauteries sont bien vides.

11.8. Mouillage amarrage remorquage :

amarrage : il appartient au propriétaire de s'assurer que les amarres du bord ont une résistance à la traction inférieure à 4t4. (soit 80% de la résistance au cisaillement des 2 boulons inox A4 de fixation de chaque taquet, de 12 mm de diamètre chacun).

Les taquets de la plage arrière et du portique ne doivent pas servir à l'amarrage au mouillage ou au remorquage du bateau, ils ne doivent servir qu'à la saisie de l'annexe ou de son portique articulé de relevage.

ATTENTION

Naviguer à vitesse réduite (étant remorqueur ou remorqué).
Ne pas dépasser la vitesse de carène.

ATTENTION

Une amarre de remorquage doit toujours être frappée de manière à pouvoir être larguée sous tension.

AVERTISSEMENT

- Dans toutes les situations, adaptez la vitesse de votre bateau aux conditions environnantes et conservez une marge de sécurité. Faites particulièrement attention:
 - A l'état de la mer, aux courants, à la force du vent.
 - Au trafic.
 - Aux manœuvres de port.
 - Aux passages dans les zones de mouillage.
- Observer les règles de priorité telles qu'elles sont définies par les règles de route et imposées par le COLREG
- Assurer - vous de toujours disposer d'une distance suffisante pour vous arrêter ou manœuvrer si nécessaire afin d'éviter une collision
- Respecter les zones de limitation de vitesse .
- Par courtoisie et par sécurité pour les autres navires, veillez à ne pas produire un sillage important à proximité d'autres embarcations

11.9. Grutage , transport :

Faites appel à des professionnels qualifiés du transport de bateaux.

Lors des grutages, veillez à ce que les élingues soient correctement positionnées et qu'elles ne portent ni sur l'hélice, l'arbre d'hélice ou une sonde fragile.

Les portiques de levage seront assez larges ou équipés d'écarteurs de manière à ne pas exercer sur les listons et les coques des efforts transversaux excessifs.

Evitez que les élingues portent sur les filières.

Lors des transports ou des mises à sec, il convient que la quille soit bien en appui sur sa semelle et supporte l'essentiel des poids du bateau.

Les patins de ber doivent être positionnés au niveau d'éléments structurels et n'exercer que la pression nécessaire au bon équilibre du bateau.

Profitez des sorties d'eau pour inspecter l'hélice, les safrans, les passe coques et les sondes.

11.10. Protection des personnes pendant un orage

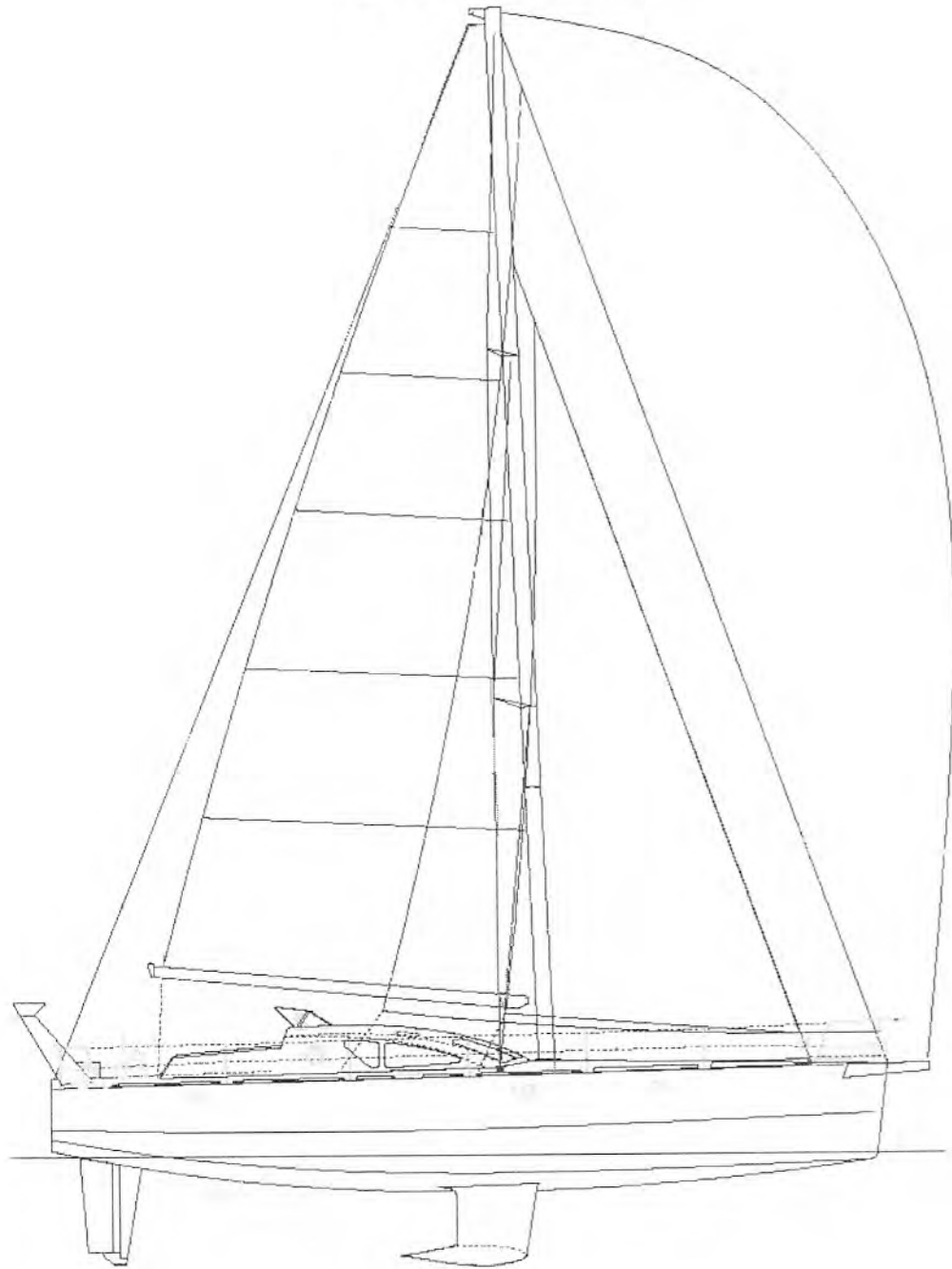
AVERTISSEMENT

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

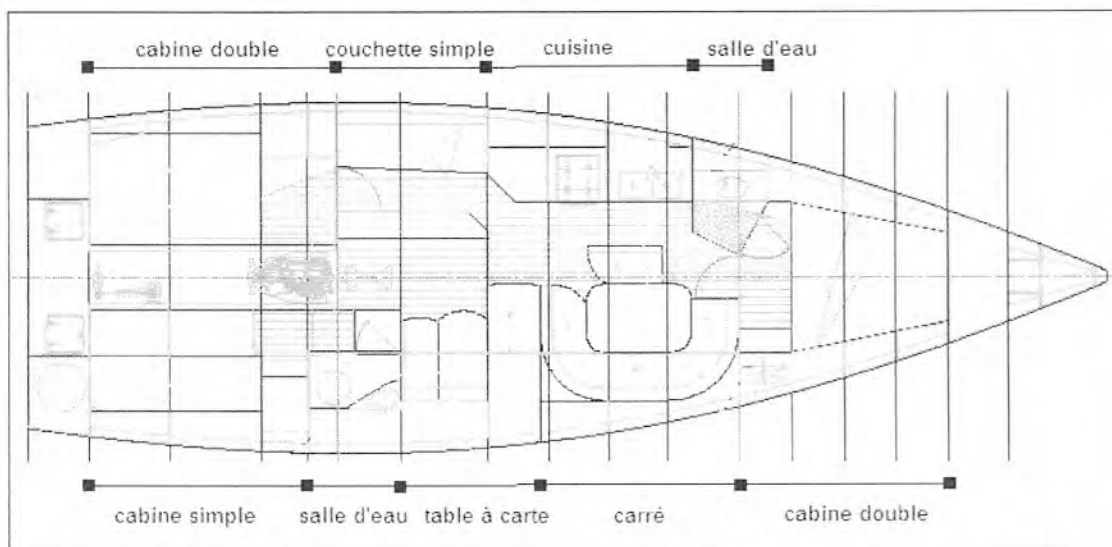
- Les personnes doivent se tenir autant que possible à l'intérieur du navire.
- Les personnes ne doivent pas se trouver dans l'eau ni laisser pendre leurs bras et leurs jambes dans l'eau.
- Tout en assurant un contrôle satisfaisant du navire et de la navigation, les personnes ne doivent toucher à aucune partie raccordée à une installation de protection contre la foudre, surtout pas de manière à relier ces parties.
- Il est souhaitable que les personnes évitent tout contact avec les parties métalliques du gréement, les espars, les pièces d'accastillage et les filières.

12. Garantie : selon contrat de vente

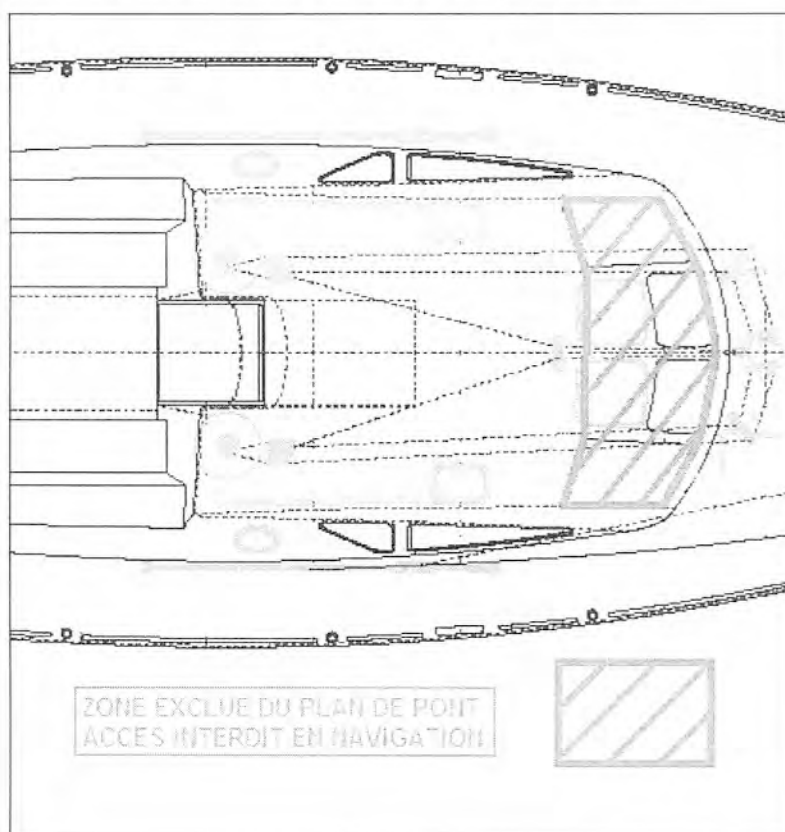
13. PLAN DE VOILURE



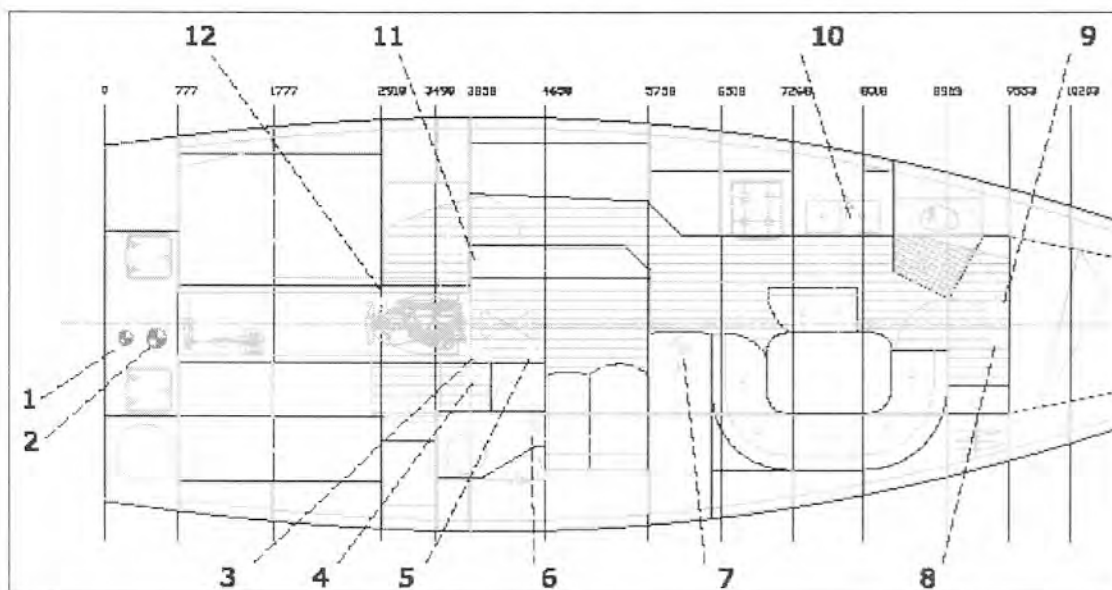
14. SCHEMA AMENAGEMENTS



15. PLAN DE PONT, PONT DE TRAVAIL

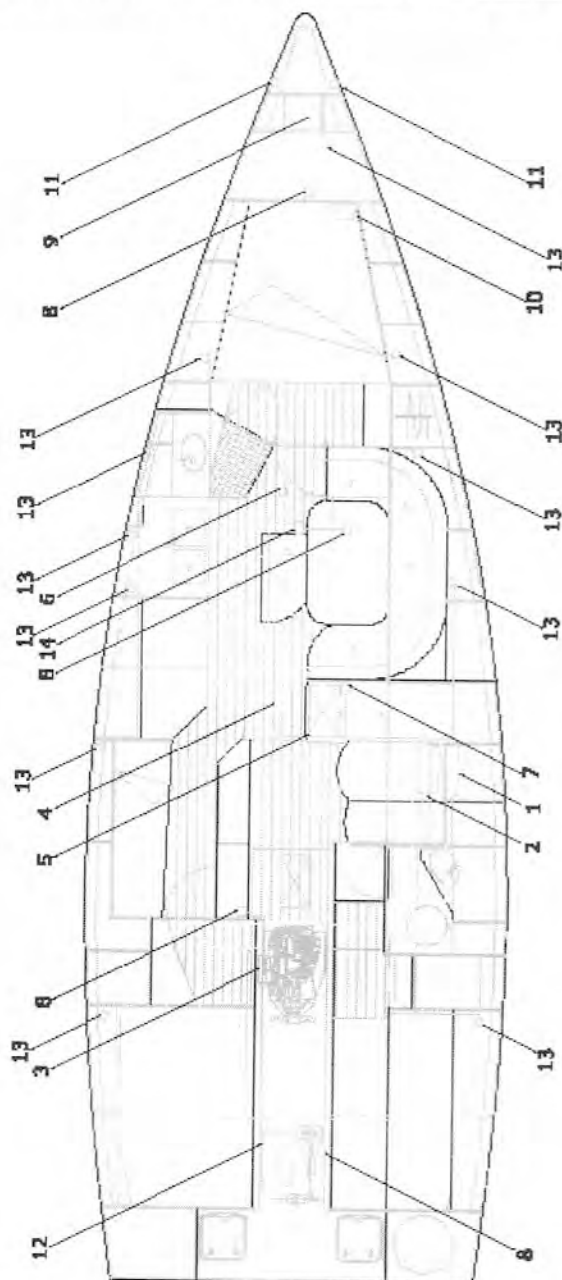


16. VANNES



1	Evacuation goulottes des capots flush, du coffre radeau, des casse siphon Moteur et Groupe
2	Décharge assèchement principal (pompe attelée)
3	Vidange séparateur eau/gaz échappement du générateur
4	Prise eau de mer WC
5	Prise eau de mer refroidissement générateur
6	Décharge eaux noires, pompe manuelle
7	Décharge eaux noires, pompe électrique
8	Sonde NKE (sondeur)
9	Sonde NKE (loch)
10	Prise eau de mer évier
11	Décharge assèchement secondaire (pompe électrique)
12	Prise eau de mer refroidissement moteur

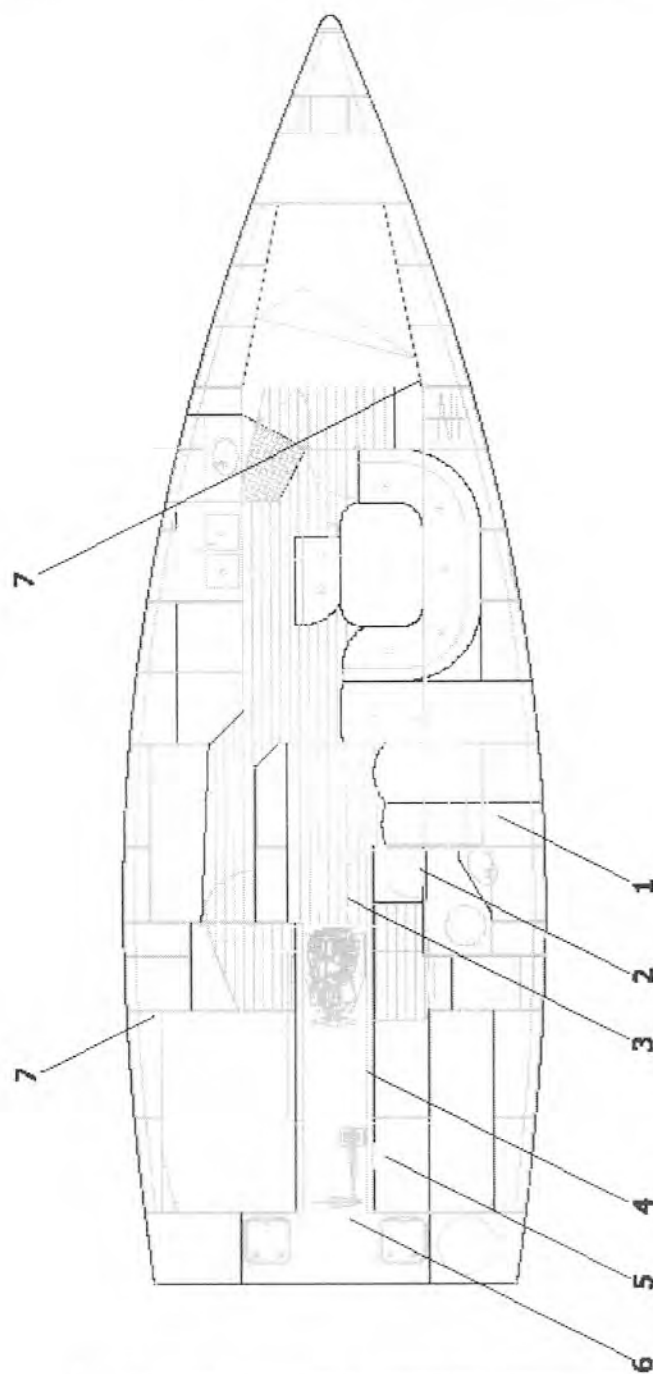
17. SCHEMA ELECTRIQUE EQUIPEMENT 12V



1	Tableau 12 V	8	Pompe de cale (ar, mil, mot, av)
2	Parc Batteries	9	Guideau
3	Moteur ppal VOLVO	10	Relai guindeau
4	Groupe d'eau	11	Feux de route
5	Réfrigérateur	12	Chauffage webasto
6	Pompe de douche	13	lumières
7	Pompe eaux noires	14	Boitier connections mat

SCHEMAS ELECTRIQUE DISRIBUTION 12 V – 220 V
Le schéma électrique est en PJ au manuel et comporte 10 pages.

18. SCHEMA ELECTRIQUE EQUIPEMENT 220V



1	Tableau 220 V
2	Chargeur de batteries
3	Groupe électrogène
4	Chauffe eau
5	Disjoncteur différentiel 30 mA
6	Prise de quai
7	Prise 220V du bord

SCHEMAS ELECTRIQUE DISRIBUTION 12 V – 220 V
Le schéma électrique est en P.J au manuel et comporte 10 pages.

19. DECLARATION ECRITE DE CONFORMITE

DECLARATION ECRITE DE CONFORMITE d'un bateau de plaisance aux exigences de conception, de construction, et d'émissions sonores de la directive 94/25/CE amendée par la directive 2003/44/CE

(A remplir par le constructeur)

Nom du constructeur du bateau: PICHAULT YACHTING

Adresse: FOUR DE LA PLAISANCE - B.D.

Ville: 29000 Code postal: LOCTUDY Pays: FRANCE

Nom du mandataire auto/isc du cas échéant: NON APPLICABLE

Adresse: _____

Ville: _____ Code postal: _____ Pays: _____

Nom de l'Organisme Notifié pour l'évaluation de la conception et de la construction du cas échéant (EN): _____

Adresse: ELI L'ABBE CLYMERIS

Ville: BRUNELLES Code postal: 01040 Pays: BELGIQUE Numéro ID: 0000

N° de certificat d'examen CE de type: _____ Date (Année/mois/jour): _____

Nom de l'Organisme Notifié pour l'évaluation des émissions sonores (le cas échéant): NON APPLICABLE

Adresse: _____

Ville: _____ Code postal: _____ Pays: _____ Numéro ID: _____

Module utilisé pour l'évaluation de la construction: A ☐ Abis ☐ B+C ☐ B+D ☐ B+E ☐ B+F ☐ G ☒ H

Module utilisé pour l'évaluation des émissions sonores: A ☐ Abis ☐ G ☐ H ☐

Autres directives communautaires appliquées: _____

DESCRIPTION DU BATEAU

N° d'identification du bateau (CIN):

P 8 P 1 C 1 P 4 4 1 G 8 0 0

Nom commercial du bateau: TP 11

Type commercial: _____

Type de bateau:

☒ canot

☐ bateau à moteur

☐ canot à voile

☐ autre type: _____

Mot de propulsion principal:

☒ moteur

☐ moteur à voile

☐ moteur diesel

☐ moteur électrique

☐ autre: _____

Type de coque:

☒ monocoque

☐ catamaran

☐ autre type: _____

Type de pont:

☐ ponton

☒ pont intérieur

☐ ponton arrière de propulsion avec système d'entraînement à l'avant

☐ ponton arrière de propulsion avec système d'entraînement à l'avant

☐ autre type: _____

Méthode de construction:

☐ aluminium alliage léger

☐ planimètre de construction

☐ autre: _____

☒ bois

Catégorie de conception: ☒ A ☐ B ☐ C ☐ D

Puissance moteur: _____

Maximale recommandée: _____ kW

Installée: _____ kW (à la construction)

Exemple: 1 de coque: L₁ 13,2 m - B₁ 0,6 m - T₁ 0,18 m

Cette déclaration de conformité est établie sous la responsabilité du constructeur. Elle est signée par le titulaire de la construction et est accompagnée d'un certificat d'examen CE de type et d'un certificat d'acceptation de la construction. Les données de conception et de construction sont indiquées sur le certificat d'examen CE de type et d'un certificat d'acceptation de la construction.

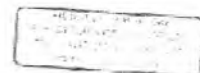
Nom et signature du constructeur: PICHAULT YACHTING

Signature: _____

Identifiant du fabricant: FOUR DE LA PLAISANCE

Signature: _____

Date et lieu de délivrance (Année/mois/jour): 09/09/2003



Exigences essentielles (Référence à l'article correspondant des Annexes IA & IC de la directive)	Normes	Autres documents méthodes normalisées	Dossier technique	Spécifier avec plus de détails (*: Normes obligatoires)
Exigences générales (2)	☒	☐	☐	EN ISO 8666:2002*
N° d'identification du bateau - CIN (2.1)	☒	☐	☐	EN ISO 10087:2006*
Plaque du constructeur Plaque (2.2)	☒	☐	☐	EN ISO 14945
Prévention des chutes par dessus bord et remontée à bord (2.3)	☒	☐	☐	EN ISO 15085
Visibilité à partir du poste de barre principal (2.4)	☐	☐	☐	NON APPLICABLE
Manuel du propriétaire (2.5)	☒	☐	☐	EN ISO 10240
Intégrité et exigences structurelles (3)	☐	☐	☐	
Structure (3.1)	☒	☐	☐	EN ISO 12215
Stabilité et franc-bord (3.2)	☒	☐	☐	EN ISO 12217-2
Flottabilité (3.3)	☒	☐	☐	EN ISO 12217-2
Ouvertures dans la coque, le pont et les superstructures (3.4)	☒	☐	☐	EN ISO 12216
Érivaiement (3.5)	☒	☐	☐	EN ISO 15083
Charge maximale recommandée par le constructeur (3.6)	☒	☐	☐	EN ISO 14945
Emplacement du radar de survie (3.7)	☐	☐	☒	Directive 94/25/CE Annexe I
Évacuation (3.8)	☒	☐	☐	EN ISO 9094-1
Ancrage, amarrage et remorquage (3.9)	☒	☐	☐	EN ISO 15084
Caractéristiques de manoeuvrabilité (4)	☐	☐	☐	NON APPLICABLE
Moteurs et compartiments moteur (5.1)	☐	☐	☐	
Moteurs in-bord (5.1.1)	☒	☐	☐	EN ISO 7840, EN ISO 10088
Ventilation (5.1.2)	☐	☐	☒	Directive 94/25/CE Annexe I
Parties exposées (5.1.3)	☐	☐	☒	Directive 94/25/CE Annexe I
Démarrage du moteur hors-bord (5.1.4)	☐	☐	☐	NON APPLICABLE
Circuit de carburant (5.2)	☐	☐	☐	
Généralités - circuit carburant (5.2.1)	☒	☐	☐	EN ISO 10088
Réservoirs de carburant (5.2.2)	☒	☐	☐	EN ISO 10088
Circuits électriques (5.3)	☒	☐	☐	EN ISO 10133
Systèmes de direction (5.4)	☐	☐	☐	
Généralités - systèmes de direction (5.4.1)	☐	☐	☒	Directive 94/25/CE Annexe I § 5.4.1
Dispositifs de secours (Barre de secours) (5.4.2)	☐	☐	☒	Directive 94/25/CE Annexe I § 5.4.2
Systèmes de gaz (5.5)	☐	☐	☒	Directive 94/25/CE Annexe I § 5.5
Protection contre l'incendie (5.6)	☐	☐	☐	
Généralités (Protection contre l'incendie) (5.6.1)	☒	☐	☐	EN ISO 9094-1
Équipement de lutte contre l'incendie (5.6.2)	☒	☐	☐	EN ISO 9094-1
Feux de navigation (5.7)	☐	☐	☒	COLREG
Prévention des décharges (5.8)	☒	☐	☐	EN ISO 8099
Annexe I.B – Emissions gazeuses	Voir la Déclaration Ecrite de Conformité du fabricant du moteur			
Annexe I.C – Emissions sonores ¹	☐	☐	☐	NON APPLICABLE
Niveaux d'émission sonores (I.C.1)	☐	☐	☐	NON APPLICABLE
Manuel du propriétaire (I.C.2)	☐	☐	☐	NON APPLICABLE

¹ A ne remplir que pour les bateaux à moteurs in-bord ou à embase de propulsion arrière sans échappement intégré

20. CERTIFICAT CE

INVENTAIRE DOCUMENTATION TECHNIQUE

TP 44 - TRAINEPATOUNE

SECURITE

- RADEAU DE SURVIE VIKING

MOUILLAGE

- ECHELLE TELESCOPIQUE TELESTEPS

ELECTRONIQUE

- GAMME AUDIO MARINE FUSION : PLASTIMO
- VHF NAVICOM
- NOTICE UTILISATEUR ET FICHE D'INSTALLATION CAPTEUR LOCH
SPEEDOMETRE NKE + joint d'étanchéité + kit silicone + fil de sécurité
- NOTICE UTILISATEUR ET FICHE D'INSTALLATION CAPTEUR SONDEUR NKE

NAVIGATION

- CERTIFICAT GARANTIE ET NOTICE D'UTILISATION COMPAS PLASTIMO

ACCASTILLAGE

- WINCHES ANDERSEN
- INSTALLATION ET UTILISATION DU BLOQUEUR SPINLOCK

GREEMENT VOILERIE

- INSTALLATION RIDOIR DE PATARAS SELDEN

MOTONAUTISME

- BARRE A ROUE
- ENSEMBLE LINEAIRES HYDRAULIQUE NKE
- INSTRUCTION DE MONTAGE DE L'HELICE VOLVO PENTA

ENERGIE ET ELECTRICITE A BORD

- MANUEL ET GARANTIE MOTEUR VOLVO PENTA D2-75C
- PIECES D'ORIGINE : CONTROL KIT VOLVO PENTA
- GROUPE ELECTROGENE MOTEUR AUXILIAIRE PAGURO VOLPI TECNO ENERGIA
- MOTEUR AUXILIAIRE NOTICE DE SERVICE FARYMANN DIESEL
- RACCORD DE FLEXIBLE VOLVO PENTA
- COL DE CYGNE VETUS
- SYSTEME D'ECHAPPEMENT VETUS
- LAMPE HALOGENE SUNNEX
- FEUX DE NAVIGATION SERIE AQUA SIGNAL 32

EAU A BORD

- CHAUFFE EAU SIGMAR
- MANUEL D'INSTALLATION DES TOILETTES RM RASKE VAN DER MEYDE – EDAM
- INSTRUCTION D'INSTALLATION ET MANUEL D'INSTALLATION RESERVOIRS FIXES POUR EAUX USEES GRISES ET NOIRES VETUS
- INSTRUCTION D'INSTALLATION FILTRE ANTI-ODEUR VETUS
- ROBINET MITIGEUR IKEA
- POMPE DE DOUCHE ET DE CALE JABSCO

CONFORT A BORD

- NOTICE RECHAUD FOUR ENO
- CHAUFFAGE A AIR CHAUD