



MANUEL DU PROPRIÉTAIRE

AXOPAR 25 CROSS BOW
AXOPAR 25 CROSS TOP

MODÈLE 2021-2022

AXOPAR 

Table des matières

1 Introduction.....	4
1.1 Objectif de ce manuel.....	4
1.2 Symboles de sécurité.....	4
1.3 Conventions de document.....	5
1.4 Copyright.....	5
1.5 Avertissement	5
1.6 Garantie.....	6
2 Sécurité.....	7
2.1 Schéma de sécurité.....	8
2.2 Protection et contrôle incendie.....	8
2.2.1 Équipement de lutte contre l'incendie.....	9
2.2.2 Responsabilités des propriétaires et des utilisateurs de bateaux.....	9
2.2.3 Liste de contrôle : Feu dans le moteur.....	10
2.2.4 Liste de contrôle : Après un feu.....	10
2.3 Canot de sauvetage.....	10
3 Présentation du produit.....	11
3.1 But de l'utilisation.....	11
3.2 Identification.....	11
3.3 Plaque du constructeur.....	11
3.4 Certification CE.....	12
3.5 Dimensions et poids.....	13
3.6 Disposition du bateau.....	15
4 Description du produit.....	17
4.1 Stabilité et flottabilité.....	17
4.1.1 Systèmes autovideurs.....	17
4.1.2 Ouvertures dans la coque et le pont.....	18
4.1.3 Système de cale	20
4.2 Systèmes techniques.....	23
4.2.1 Système électrique.....	23
4.2.2 Système 12 V.....	23
4.2.3 Interrupteurs principaux.....	24
4.2.4 Interrupteurs d'alimentation directe.....	25
4.2.5 Fusibles.....	26
4.2.6 Fusibles robustes.....	27
4.2.7 Batteries.....	27
4.2.7.1 Chargement des batteries.....	28

4.2.7.2 Stockage hivernal	28
4.2.7.3 Nettoyage des batteries	28
4.2.8 Système 110/230 V.....	28
4.2.9 Système de carburant.....	29
4.2.9.1 Faire le plein du bateau.....	30
4.3 Équipement optionnel.....	31
4.3.1 Système d'eau douce.....	31
4.3.2 Système septique.....	32
4.3.2.1 Siège de toilettes.....	33
4.3.2.2 Réservoir septique.....	33
4.3.3 Propulseur d'étrave.....	34
4.3.4 Guindeau d'ancre.....	34
5 Transport.....	36
5.1 Lever le bateau.....	36
5.2 Transport et stockage du bateau.....	37
6 Fonctionnement.....	39
6.1 Dispositifs de manipulation.....	39
6.1.1 Console de pilotage.....	39
6.1.2 Panneau de commande de la console de pilotage.....	41
6.1.3 Système de direction.....	41
6.1.3.1 Contrôle et remplissage d'huile	41
6.1.3.2 Entretien la direction	41
6.1.4 Démarrer le moteur.....	41
6.2 Siège pivotant - Sièges conducteur et passager.....	42
6.3 Inspection du bateau.....	43
6.3.1 Liste de contrôle : Inspection régulière avant de quitter le port.....	43
6.3.2 Liste de contrôle : Après avoir utilisé le bateau.....	44
6.4 Manipulation du bateau.....	44
6.4.1 Liste de contrôle : Manipulation du bateau avant de quitter le port	44
6.4.2 Quitter la jetée	45
6.4.3 Conduire le bateau.....	45
6.4.3.1 Interrupteur veille automatique	45
6.4.3.2 Conduire à grande vitesse.....	46
6.4.3.3 Conduire dans une mer agitée.....	47
6.4.3.4 Manœuvrer dans des canaux étroits.....	47
6.4.4 Visibilité depuis le poste de pilotage.....	48
6.4.5 Utilisation des volets de réglage de l'assiette.....	48
6.5 Empêcher les chutes par-dessus bord.....	49
6.6 Ancrage, accostage et amarrage.....	51
6.6.1 Points de fixation.....	51
6.6.2 Accostage.....	52

6.6.3 Liste de contrôle : Avant l'ancrage	52
6.6.4 Remorquage et amarrage.....	53
7 Entretien.....	54
7.1 Entretien la surface en enduit gélifié.....	54
7.2 Entretien des intérieurs.....	54
7.2.1 Surfaces en plastique et peintes.....	54
7.2.2 Portes et trappes.....	54
7.3 Entretien des housses.....	55
7.3.1 Nettoyer les housses.....	55
7.4 Prévenir les dommages dus au gel.....	56
7.5 Liste de contrôle : Avant le repos d'hiver.....	56
7.6 Liste de contrôle : Avant le lancement.....	56
7.7 Entretien correctif.....	57
7.7.1 Dépôts.....	57
7.7.2 Rayures et entailles.....	57
7.7.3 Taches.....	57
7.7.4 Marques profondes, entailles et trous.....	57
8 Environnement.....	59
8.1 Exigences pour l'Amérique du Nord.....	59
9 Annexe I : Listes de contrôle.....	60
9.1 Liste de contrôle : Feu dans le moteur.....	60
9.2 Liste de contrôle : Après un feu.....	60
9.3 Liste de contrôle : Inspection régulière avant de quitter le port.....	60
9.4 Liste de contrôle : Après avoir utilisé le bateau.....	61
9.5 Liste de contrôle : Manipulation du bateau avant de quitter le port	61
9.6 Liste de contrôle : Avant l'ancrage	62
9.7 Liste de contrôle : Avant le repos d'hiver.....	63
9.8 Liste de contrôle : Avant le lancement.....	63
10 Annexe II : Système de carburant.....	64
11 Annexe III : Schémas électriques.....	65
12 Annexe IV : Emplacement de l'étiquette d'avertissement.....	66
13 Annexe V : Décontamination des espèces aquatiques envahissantes – Amérique du Nord.....	67

1 Introduction

1.1 Objectif de ce manuel

Ce manuel d'instructions comporte des informations et des instructions importantes pour une utilisation correcte de votre bateau.

Dans ce manuel du propriétaire, vous pouvez trouver des informations importantes qui vous aideront à manier et entretenir votre bateau. Le manuel comporte en outre des informations détaillées sur le bateau et les systèmes installés, ainsi que des informations générales sur son maniement et son entretien.

Lisez attentivement le manuel et familiarisez-vous avec votre bateau avant de commencer à l'utiliser. Assurez-vous également que les prévisions de conditions de vent et de vagues correspondent à la catégorie de votre bateau, et que vous et votre équipage êtes en mesure de gérer le bateau dans ces conditions.



Ce manuel du propriétaire ne remplace pas les compétences en matière de sécurité nautique ou les connaissances des règles de navigation.

S'il s'agit de votre premier bateau ou si ce type de bateau est nouveau pour vous, assurez-vous de pouvoir gérer le bateau avant votre première sortie.

Votre concessionnaire de bateaux, les clubs nautiques locaux et les fédérations nationales de bateaux à moteur ou de yachts se feront un plaisir de vous informer sur les écoles nautiques locales ou de vous recommander des instructeurs agréés.

Ce manuel du propriétaire n'est pas un guide détaillé de maintenance ou de dépannage. En cas de problème, contactez le fabricant du bateau ou son représentant. Lorsque vous avez besoin de travaux d'entretien ou de réparation et de modifications, tournez-vous toujours vers des professionnels compétents et qualifiés. Les changements qui peuvent affecter les caractéristiques de sécurité du bateau doivent être évalués, exécutés et documentés par des professionnels compétents. Le constructeur du bateau ne peut être tenu responsable des modifications non autorisées. Tout changement du centre de gravité du bateau (équipement lourd surélevé ou nouveau type de moteur, etc.) affecte considérablement sa stabilité, son assiette et ses performances.

Conservez ce manuel en lieu sûr et remettez-le au nouveau propriétaire si vous vendez votre bateau. Si le manuel est égaré ou détruit, une copie peut être commandée auprès de votre revendeur.

Consultez le contrat d'achat ou le bon de commande pour connaître les caractéristiques de votre achat. Dans le cas où quelque chose ne fonctionne pas de manière satisfaisante avec votre bateau ou son équipement, vous pouvez consulter le contrat de service pour les éventuelles mesures d'entretien et de réparation. En cas de doute, contactez toujours votre revendeur.

1.2 Symboles de sécurité

Ce manuel d'instructions contient des déclarations de danger, d'avertissement, de mise en garde et de remarque informant l'utilisateur ou les représentants de service autorisés de tout dommage potentiel au bien ou à la personne.

Le risque est défini comme une source de blessure potentielle pour une personne.

Toute utilisation anormale est interdite, y compris le non-respect des informations de sécurité.

⚠ DANGER

Danger indique une situation de danger imminent qui, si elle n'est pas évitée, **entraînera la mort ou des blessures graves.**

⚠ AVERTISSEMENT

Avertissement indique une situation potentiellement dangereuse qui, si elle n'est pas évitée, **pourrait entraîner la mort ou des blessures graves.**

⚠ ATTENTION

Attention indique une situation potentiellement dangereuse qui, si elle n'est pas évitée, **peut entraîner des blessures mineures ou modérées.**

REMARQUE

Remarque indique une situation potentielle qui, si elle n'est pas évitée, **peut entraîner des dommages matériels ou un résultat ou un état indésirable.**



L'icône d'information attire l'attention sur les informations qui clarifient ou simplifient une procédure.

1.3 Conventions de document

Unités

Ce manuel utilise des unités SI conformément à la norme ISO 1000. Dans certains cas, d'autres unités peuvent avoir été utilisées en parallèle.

Une exception est la vitesse du vent, qui dans la directive sur les bateaux de plaisance est donnée dans l'échelle de Beaufort.

Terminologie

Dans ce manuel, le côté droit de la coque est appelé tribord et le côté gauche bâbord.

1.4 Copyright

Copyright ©2022 Axopar Boats. Tous droits réservés.

Ce manuel du propriétaire est protégé par le copyright détenu par Axopar Boats. Ce manuel ne peut être reproduit, en tout ou en partie, sans l'autorisation écrite préalable d'Axopar Boats. Ce document contient également des informations confidentielles qui ne peuvent être divulguées à des tiers sans l'accord écrit préalable d'Axopar Boats.

1.5 Avertissement

Le contenu de ce manuel est à titre informatif uniquement.

Axopar Boats se réserve le droit de modifier les produits sans préavis afin d'améliorer la fiabilité, les fonctions, le design ou d'autres caractéristiques des produits. Axopar Boats n'assume aucune responsabilité pour les dommages, pertes, coûts ou dépenses découlant de, ou liés à, l'utilisation de ce manuel ou des produits qui y sont décrits.

Axopar Boats ne donne aucune attestation ou garantie concernant ce manuel, expresse ou implicite, y compris, mais sans s'y limiter, les garanties implicites de qualité marchande et d'adéquation à un usage particulier.

1.6 Garantie

La garantie limitée du bateau et les coordonnées correspondantes sont jointes dans un document séparé.

Pour toute réclamation au titre de la garantie, veuillez contacter votre revendeur Axopar mentionné sur la page de couverture.

2 Sécurité

⚠ AVERTISSEMENT

Le propriétaire du bateau est tenu de s'assurer que tous les équipements de sécurité répondent aux règles et réglementations des autorités locales.

- Maintenez l'équipement de sécurité nécessaire à jour et sur le bateau à tout moment.

Vérifiez les emplacements préférés de l'équipement le plus important dans le **schéma de sécurité**.

⚠ AVERTISSEMENT

Surcharger le bateau peut endommager le moteur, même lorsqu'il est arrêté.

- Lors du chargement du bateau, ne dépassez jamais la charge maximale à bord recommandée mentionnée sur la plaque du constructeur.
- Chargez toujours le bateau avec soin et répartissez les charges de manière appropriée pour maintenir son assiette de conception.
- Évitez de placer des équipements ou des matériaux lourds en hauteur dans le bateau.

Les liquides dans les réservoirs intégrés ne sont pas inclus dans la charge maximale indiquée sur la plaque du constructeur.

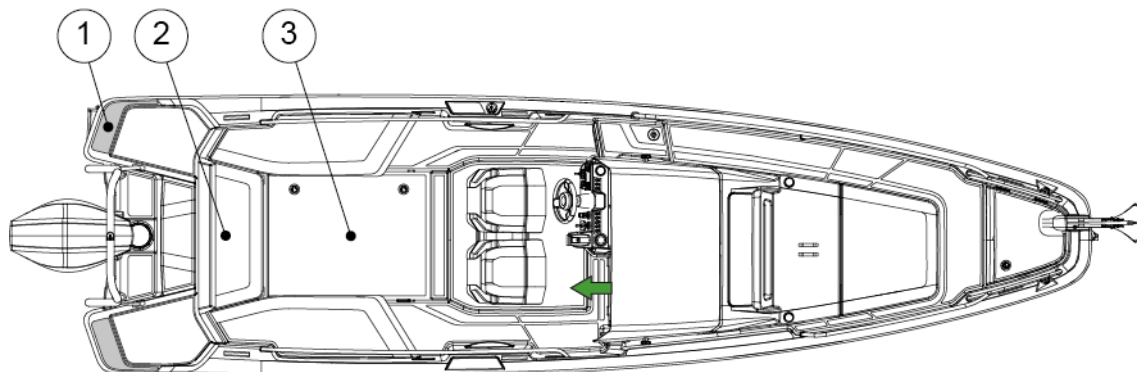
⚠ AVERTISSEMENT

Lorsque vous êtes sur l'eau, utilisez toujours les sièges destinés aux passagers.

Ne dépassez pas le nombre maximum de personnes autorisées à bord indiquée sur la plaque du constructeur.

Le poids total des personnes à bord et de leurs bagages personnels ne doit jamais dépasser la charge maximale du bateau indiquée sur la plaque du constructeur.

2.1 Schéma de sécurité



- (1) Échelle de bain
- (2) Extincteur d'incendie
- (3) Rangement de canot de sauvetage
- Sortie

2.2 Protection et contrôle incendie

Les sources d'incendie les plus courantes sont le moteur et la cuisinière. En cas d'incendie à bord, cela peut provoquer une explosion.

⚠ AVERTISSEMENT Le feu se propage généralement très vite - précipitez-vous pour éteindre le feu avec l'extincteur du bateau !

Voir la section **Schéma de sécurité** pour l'emplacement exact de l'extincteur.

Si le feu commence à devenir incontrôlable, quittez le bateau en feu pour sauver des vies.

⚠ AVERTISSEMENT Il faut toujours éteindre le feu en le privant d'oxygène.

N'utilisez pas d'eau !

L'utilisation d'eau pour éteindre les incendies dus à des liquides inflammables peut favoriser la propagation du liquide inflammable et aggraver l'incendie.

⚠ AVERTISSEMENT

Si le feu atteint les réservoirs de carburant, une explosion peut se produire et brûler une grande zone autour du bateau.

- Gardez la cale propre et vérifiez régulièrement la présence de vapeurs de carburant et de gaz ou de fuites de carburant et d'huile.
- N'accrochez pas de rideaux ou d'autres matériaux inflammables à proximité ou au-dessus de tout équipement produisant des flammes nues.
- Ne laissez jamais le bateau sans surveillance lorsque le chauffage est allumé.
- Ne jamais faire le plein ni remplacer les réservoirs de gaz lorsque les moteurs sont en marche.
- Ne fumez jamais lorsque vous manipulez du carburant ou du gaz.
- Ne bloquez jamais les voies d'évacuation ou les sorties de secours.
- Ne bloquez jamais l'accès aux équipements de sécurité tels que les vannes de carburant ou les interrupteurs d'alimentation principaux.
- Ne bloquez jamais l'accès aux extincteurs, visibles ou dissimulés.
- Ne modifiez jamais les systèmes du bateau (en particulier les systèmes électriques, de carburant ou de gaz).

2.2.1 Équipement de lutte contre l'incendie

Vous devez équiper ce bateau d'extincteurs portatifs avec la puissance et les emplacements suivants :

- L'extincteur doit avoir une résistance au feu d'au moins 8A/68B.
- Vérifiez l'emplacement exact des équipements de lutte contre l'incendie dans la section **Schéma de sécurité**.



Les extincteurs ne sont pas inclus dans la livraison par le fabricant.

2.2.2 Responsabilités des propriétaires et des utilisateurs de bateaux

Il vous incombe, en tant que propriétaire et utilisateur du bateau, de veiller à ce que l'équipement de lutte contre l'incendie soit accessible à tout moment.

- Vérifiez l'équipement d'extinction d'incendie régulièrement aux intervalles spécifiés pour l'équipement.
- Remplacez immédiatement l'équipement dont la date est expirée par un équipement équivalent ou supérieur.
- Informez l'équipage et les invités sur l'emplacement et des instructions d'utilisation de l'équipement de lutte contre l'incendie, ainsi que l'emplacement des voies d'évacuation et des sorties de secours.

2.2.3 Liste de contrôle : Feu dans le moteur

- Arrêtez le moteur.
- Dirigez le bateau contre le vent, si possible.
- Assurez-vous que tous les passagers portent des gilets de sauvetage.
- Si nécessaire :
 - Évacuez les passagers.
 - Appelez pour un sauvetage en mer.
- Coupez le carburant et les interrupteurs d'alimentation principale.
- Éteignez le feu.
- Attendez d'être absolument certain que le feu est éteint avant d'ouvrir le capot du moteur.
Ouvrez le capot du moteur avec précaution et soyez prêt à utiliser l'extincteur portatif, le cas échéant, pour terminer d'éteindre l'incendie.
- Éteignez les incendies couvants avec de l'eau.

2.2.4 Liste de contrôle : Après un feu

- Ouvrez les portes et les fenêtres pour une meilleure ventilation.
- Inspectez le bateau et son équipement, et réparez les dommages éventuels.
- Contactez les autorités locales, le cas échéant.
- Assurez-vous que l'équipement d'extinction d'incendie est rempli ou remplacé après utilisation.

2.3 Canot de sauvetage

Le fabricant n'équipe pas le bateau d'un canot de sauvetage.

Stockage d'un canot de sauvetage

Si vous décidez d'acquérir un canot de sauvetage pour votre bateau, Axopar Boats vous recommande de le ranger à l'arrière du bateau, afin qu'il soit facilement accessible en cas d'urgence.

Utilisation du canot de sauvetage

Le canot de sauvetage doit être attaché à la poupe du bateau et prêt à l'emploi.

En cas d'urgence, il est plus facile et plus sûr d'accéder au canot de sauvetage depuis le pont de bain. Arrêtez le moteur avant d'utiliser le canot de sauvetage.

Suivez les instructions du fabricant du canot de sauvetage.

3 Présentation du produit

3.1 But de l'utilisation

Le bateau est un bateau de plaisance, donc non adapté à un usage professionnel.

3.2 Identification

Chaque bateau possède un code d'identification unique contenant 14 caractères et un trait d'union.

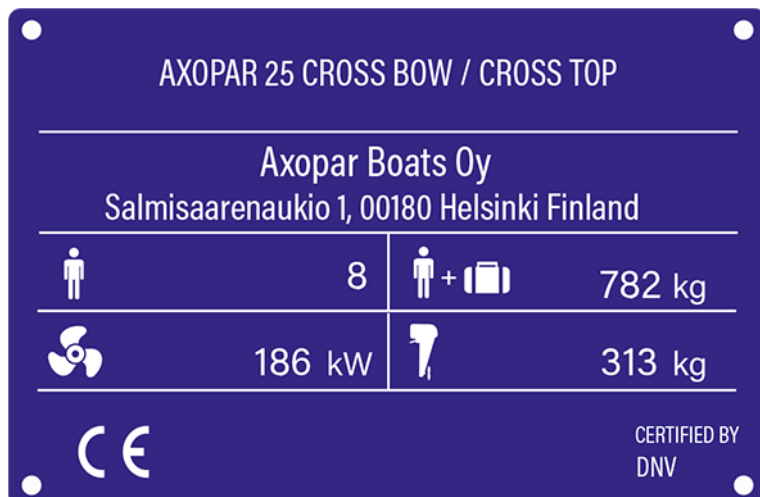
La hauteur du texte de code est de 6 mm et il se situe sur le côté tribord de la poupe.

Exemple : FI – AXO5A001F122	Données
FI	Pays du fabricant : Finlande
-	Trait d'union
AXO	Fabricant : Axopar Boats
5A	Modèle du bateau <ul style="list-style-type: none"> • A = Cross Bow • B = Cross Top
001	Numéro de bateau
F	Mois de fabrication <ul style="list-style-type: none"> • A = Janvier • B = Février • C = Mars • etc.
1	Dernier chiffre de l'année de fabrication
22	Année du modèle

3.3 Plaque du constructeur

La plaque du constructeur est toujours installée à proximité du poste de pilotage du bateau.

DNV a vérifié que le bateau répondait à la directive sur les bateaux de plaisance et aux exigences des normes connexes.



La plaque du constructeur contient les informations suivantes :

- Modèle du bateau
- Adresse du fabricant
- Nombre maximum de personnes à bord
- Charge maximale : poids total des personnes, bagages personnels et équipements de base compris, à l'exclusion du contenu du réservoir
- Puissance moteur maximum
- Poids moteur maximum
- Émetteur du certificat CE.

3.4 Certification CE

Ce bateau est classé dans la catégorie C pour la CE.

La catégorie est déterminée en fonction du nombre maximum de personnes autorisées à bord.

La certification CE indique qu'un bateau est conçu et construit de telle manière qu'il conserve sa stabilité et sa flottabilité dans des circonstances données et répond à d'autres exigences importantes caractéristiques de la catégorie en question. L'une de ces exigences est que le bateau doit être facile à manœuvrer.

La classification des catégories CE signifie également qu'un bateau est conçu et construit pour résister aux paramètres suivants en ce qui concerne la stabilité, la flottabilité et d'autres exigences essentielles pertinentes énoncées.

Catégorie	Description
A. Océan	Le bateau est conçu pour des voyages prolongés, où les conditions rencontrées peuvent dépasser des vents de force 8 sur l'échelle de Beaufort et inclure des hauteurs de vagues significatives d'au moins 4 mètres. Dans ces conditions, le bateau doit être largement autonome.
B. En mer	Le bateau est conçu pour les voyages en mer, où des conditions allant jusqu'à et y compris des vents de force 8 sur l'échelle de Beaufort et des hauteurs de vagues importantes allant jusqu'à 4 mètres inclus peuvent être rencontrées.
C. Côtier	Le bateau est conçu pour les voyages dans les eaux côtières, les grandes baies, les estuaires, les lacs et les rivières, où des conditions allant jusqu'à et y compris des vents de force 6 sur l'échelle de Beaufort et des hauteurs de vagues importantes allant jusqu'à 2 m inclus peuvent être rencontrées.

3.5 Dimensions et poids

Dimensions

Dimension	Unités métriques	Unités américaines
Longueur de coque (LH)	8,0 m	26 pi 3 po
Longueur totale (LMAX) (hors moteur)	8,0 m	26 pi 3 po
Poutre de coque (BH)	2,23 m	7 pi 4 po
Tirant d'eau à charge max.	0,95 m	3 pi 1 po
Hauteur mesurée à partir de la ligne de flottaison à faible charge (sans feu de navigation portable)	Cross Bow : 1,6 m Cross Top : 2,3 m	Cross Bow : 5 pi 3 po Cross Top : 7 pi 7 po

Puissance

	Unités métriques	Unités américaines
Puissance moteur maximale recommandée	186 kW	250 CV

Poids et chargement

Poids de la coque	Unités métriques	Unités américaines
Moteur non compris, équipement minimal compris	Cross Bow : 1950 kg Cross Top : 2000 kg	Cross Bow : 4299 lb Cross Top : 4409 lb

	Catégorie C
Nombre maximum de personnes Poids par défaut : <ul style="list-style-type: none"> • Adulte : 75 kg (165 lb) • Enfant : 37,5 kg (83 lb) 	8

	Catégorie C	
	Unités métriques	Unités américaines
Poids total de tous les occupants	600 kg	1322 lb
Charge maximale recommandée	1012 kg	2231 lb
Poids du bateau à charge maximale	Cross Bow : 3269 kg Cross Top : 3319 kg	Cross Bow : 7206 lb Cross Top : 7317 lb

dont

	Unités métriques	Unités américaines
Poids moteur maximum recommandé	313 kg	690 lb
Rangement, marchandises, provisions, équipements divers	95 kg	209 lb
Poids du canot de sauvetage	56 kg	123 lb
Équipement de base	31 kg	68 lb
Liquides consommables dans des réservoirs installés de façon permanente	230 kg	507 lb
Masse sur remorque	Cross Bow : 2644 kg Cross Top : 2694 kg	Cross Bow : 5829 lb Cross Top : 5939 lb

Capacité du réservoir

	Unités métriques	Unités américaines
Réservoir d'essence	230 l	61 gal
Réservoir d'eau douce	32 l	8 gal
Réservoir septique	25 l	7 gal

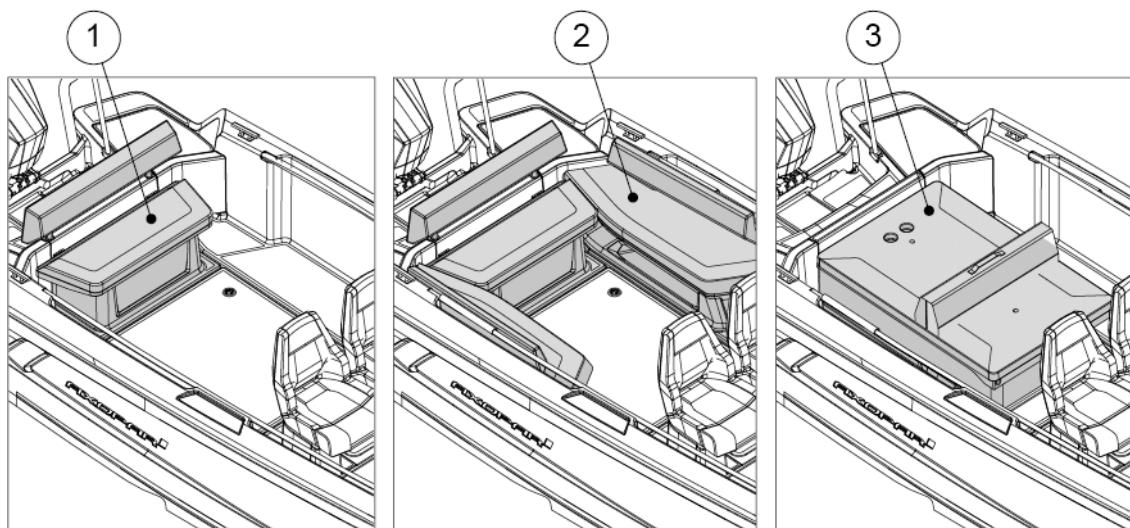
L'évaluation de la stabilité du bateau est basée sur les conditions de charge maximale.

La charge maximale recommandée ne contient que les éléments de poids mentionnés ci-dessus.

3.6 Disposition du bateau

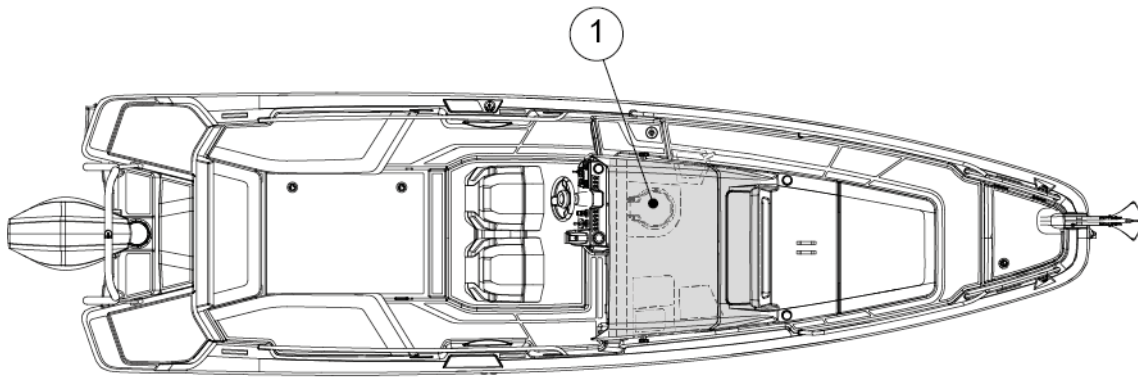
Le bateau a plusieurs options de pont. La disposition de l'équipement et les composants techniques peuvent varier en fonction des accessoires choisis.

Le bateau standard est vendu avec un pont arrière ouvert équipé d'un sofa faisant face à l'arrière. Il est également possible d'équiper le pont arrière d'un sofa en U ou d'un compartiment de rangement multiple.



- (1) Sofa arrière
- (2) Sofa en U
- (3) Compartiment de rangement multiple

Il existe un espace de rangement séparé dans la partie avant du cockpit, avec une porte qui s'ouvre sur le pont avant. Le compartiment de rangement peut être remplacé par des toilettes en option.



(1) Espace de rangement ou toilettes facultatives

4 Description du produit

4.1 Stabilité et flottabilité

Prêtez attention à la stabilité et à la flottabilité du bateau.

La répartition des poids (par exemple l'installation d'une tour de pêche ou d'un radar et le remplacement du moteur) peut exercer un impact important sur la stabilité, l'assiette et les performances du bateau.

- Le niveau d'eau de cale doit être maintenu au minimum.
- La stabilité du bateau est compromise si un poids est placé en position haute.

Par temps orageux, toutes les trappes, compartiments et portes doivent être maintenus fermés pour minimiser le risque d'inondation.

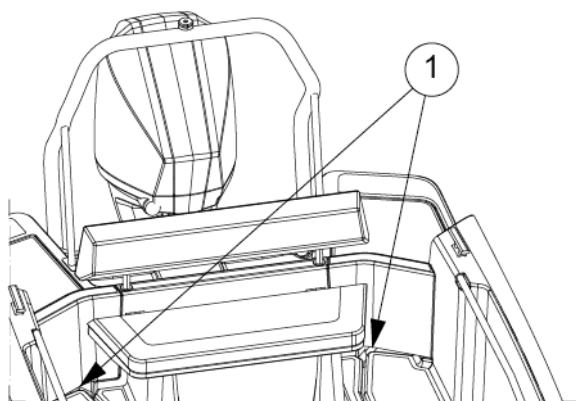
Les vagues déferlantes représentent un danger important pour la stabilité.

⚠ AVERTISSEMENT Pour éviter tout risque d'inondation, maintenez toujours les vannes de prise d'eau de mer fermées lorsqu'elles ne sont pas utilisées (par exemple, la vanne de prise d'eau de mer pour l'eau de chasse des toilettes).

4.1.1 Systèmes autovideurs

Le bateau est équipé de systèmes autovideurs sur toute la surface du pont. Le système est vidé par des trous de drainage situés à l'arrière du bateau. En plus de l'eau de pluie, les trous de drainage sont destinés à évacuer l'eau se retrouvant sur le pont par éclaboussures ou déferlement de vagues.

Il y a des trous de drainage pour l'eau dans les deux coins arrière du pont. Les ouvertures sont directement reliées à la mer. Le pont du bateau a été conçu pour permettre à l'eau de s'écouler directement dans la mer via les siphons d'eau.



(1) Trou de drainage

Les trous de drainage doivent être ouverts à tout moment. Nettoyez régulièrement les trous en enlevant les débris accumulés pour éviter qu'ils ne se bouchent.

Le système est conçu de manière à évacuer l'eau du pont en utilisation normale. Ne fermez pas les robinets lorsque vous utilisez le bateau ou lorsque le bateau est amarré au quai.

Dans le cockpit et le plancher du pilote, des trous de drainage se trouvent des deux côtés du plancher. Les trous de drainage du cockpit sont équipés de vannes de prise d'eau de mer situées sur l'arcaste. Le plancher du pilote s'écoule vers un conteneur situé devant les toilettes. Il y a une pompe à eau qui pompe l'eau du réservoir.

⚠ ATTENTION

L'espace ouvert à évacuation automatique est destiné à éliminer l'eau qui se retrouve sur le pont en cas de pluie, d'éclaboussure ou de vagues déferlantes. Une partie de l'eau de pluie ainsi que la condensation de l'eau dans la cale peuvent se retrouver dans la cale.

- Ne laissez pas le bateau sans surveillance dans l'eau pendant une longue période.
- Observez la position flottante du bateau et videz la cale si nécessaire.

Laisser le bateau sans surveillance dans l'eau pendant une longue période peut causer des dommages.

⚠ ATTENTION

Ne fermez pas les trous de drainage lorsque vous utilisez le bateau.

4.1.2 Ouvertures dans la coque et le pont

Il y a plusieurs ouvertures d'entrée dans le bateau qui comprennent des vannes pour ouvrir et fermer ces entrées.

- Gardez les ouvertures fermées si le bateau n'est pas utilisé pendant une longue période, et rouvrez-les lorsque le bateau est à nouveau utilisé.
- Gardez les entrées ouvertes par temps de pluie ou si le bateau est sorti de l'eau.
- Vérifiez toujours que toutes les trappes sont bien fermées avant et après une sortie en mer.
- Gardez les fenêtres, les portes, les trappes de pont, les trappes de toit, les événements et les portes intérieures fermés pendant la navigation.

Par temps orageux, gardez-les toujours bien fermés pour minimiser le risque de pénétration d'eau dans le bateau et pour éviter toute blessure corporelle.

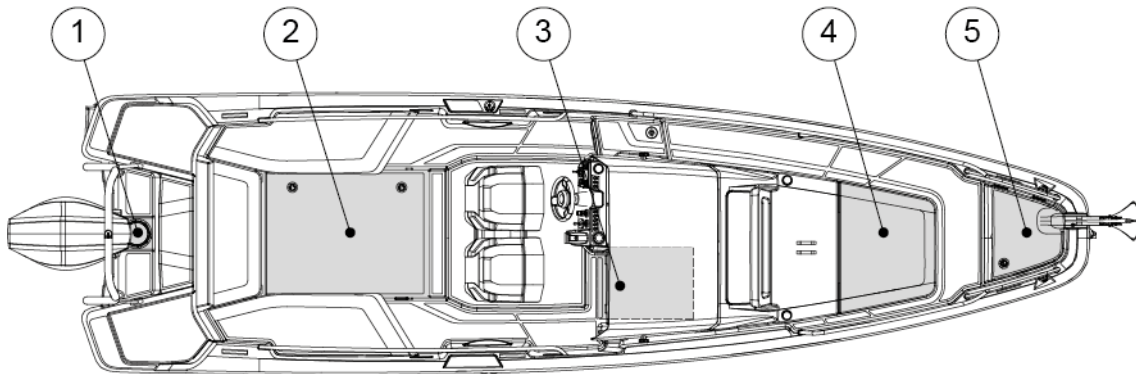
- Dans certaines conditions et vitesses, il est possible que de l'eau soit pulvérisée à l'intérieur à travers des auvents, des trappes ou d'autres ouvertures, en raison d'une pression négative ou d'autres effets.

Ce risque peut être minimisé en fermant les auvents, trappes ou autres ouvertures.

⚠ AVERTISSEMENT

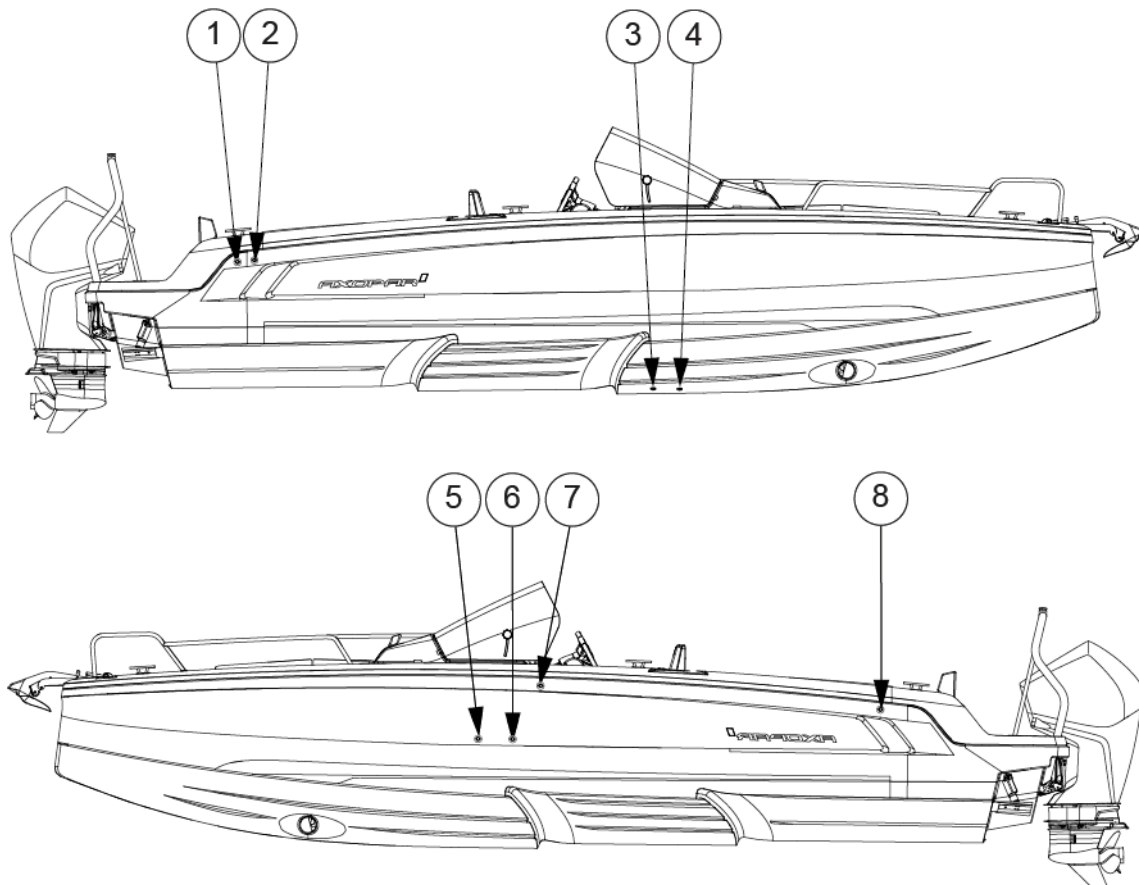
Gardez toutes les portes et trappes fermées pendant la conduite du bateau.

La figure illustre les trappes qui doivent être maintenues fermées pendant la navigation ou lorsque le bateau est laissé sans surveillance.



- (1) Trappe d'inspection dans le support moteur
- (2) Trappe de plancher ou trappe de toit du rangement
- (3) Porte de la cabine avant
- (4) Trappe de toit de la cabine avant
- (5) Compartiment de stockage avant

L'emplacement et le nombre de ces composants dépendent du niveau de l'équipement sur le bateau.



- (1) Sortie de pompe de cale manuelle
- (2) Évacuation de la pompe de cale automatique
- (3) Décharge septique
- (4) Transducteur
- (5) Évacuation de l'évier
- (6) Sortie de cale avant
- (7) Ventilation des réservoirs septiques
- (8) Ventilation du réservoir d'eau douce

4.1.3 Système de cale

Le système de cale se compose de plusieurs pompes qui couvrent toutes les sections inférieures du bateau.

Le bateau est équipé de pompes de cale manuelles et électriques. Les panneaux sur le bateau indiquent la zone d'évacuation de chaque pompe.

Les pompes de cale électriques sont équipées d'un flotteur qui les déclenche automatiquement en cas de présence d'eau dans la cale. Il est également possible de commander les pompes manuellement à l'aide des interrupteurs situés sur la console de pilotage.

La pompe de cale manuelle est commandée à l'aide de sa poignée, qui est située dans le sofa arrière / à l'arrière de l'espace de rangement. La pompe de cale manuelle sert à évacuer la salle de cale arrière.

Les pompes électriques sont submersibles. L'une d'elles se trouve à l'arrière du bateau, et la pompe est accessible par la trappe d'inspection dans le support du moteur. Les autres pompes de cale sont situées devant les toilettes, elles sont accessibles en ouvrant le panneau mural avant des toilettes. Le niveau d'eau de cale doit être maintenu au minimum.

Le débit de chaque pompe de cale automatique est de 50 litres (13,3 gallons) par minute. Le débit de la pompe de cale manuelle est de 35 litres (9,2 gallons) par minute.

⚠ AVERTISSEMENT

Le système de cale n'est pas conçu pour contrôler les dommages !

La capacité combinée du système de cale n'est pas conçue pour pomper le bateau en cas d'endommagement de la coque.

REMARQUE

- Vérifiez régulièrement le bon fonctionnement des pompes de cale en les activant manuellement.
- Dégagez les sorties de pompe de tous débris.

Si des vannes de prise d'eau de mer sont installées dans les cloisons avant et arrière, elles doivent rester fermées et ne doivent être ouvertes que pour permettre à l'eau de s'écouler dans les cales principales.

REMARQUE

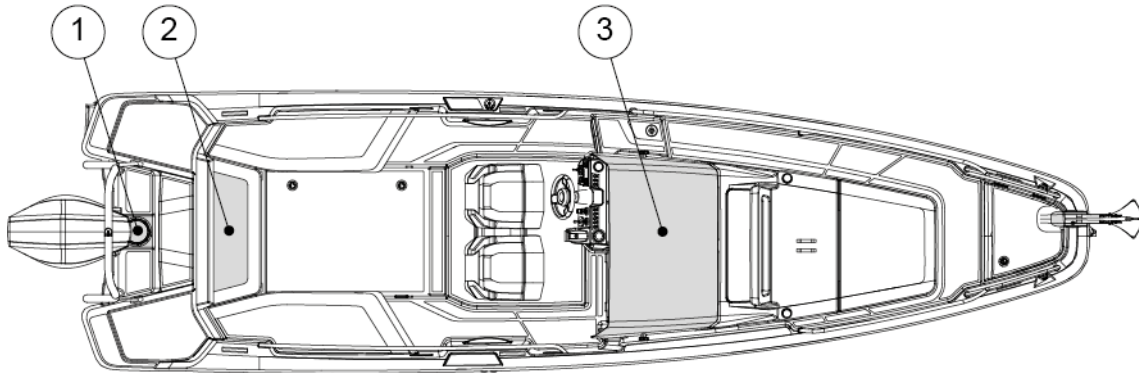
Ne laissez pas les pompes fonctionner à sec trop longtemps. Cela endommage les pompes.

REMARQUE

Évitez la pollution !

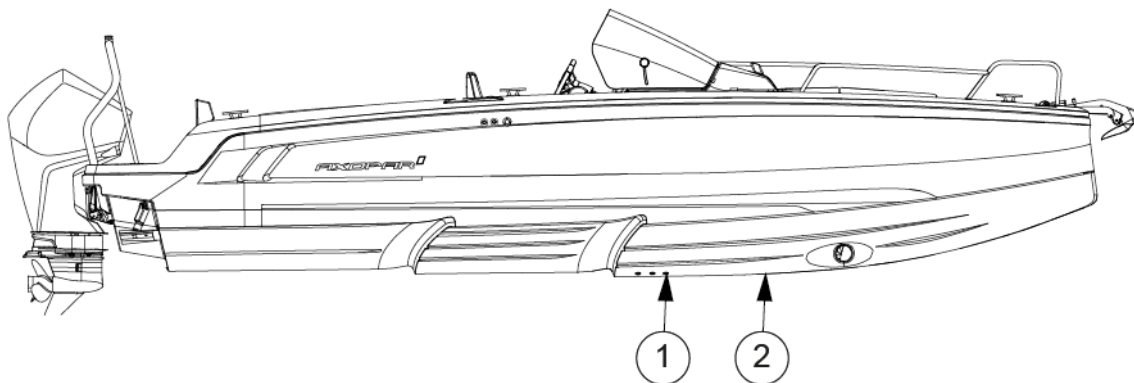
Étant donné que le système de cale se compose de plusieurs pompes automatiques et manuelles qui couvrent toutes les zones du bateau, le risque de rejet accidentel d'eau contaminée par les pompes automatiques doit être réduit au minimum.

Atténuez le risque en vérifiant régulièrement la présence éventuelle de contaminants comme l'huile, le diesel et le glycol dans l'eau de cale.



- (1) Pompe de cale électrique arrière
- (2) Pompe de cale manuelle
- (3) Pompe de cale électrique avant

Le schéma montre les vannes de prise d'eau de mer et les entrées par le côté. Vérifiez toujours au printemps lors du lancement que les entrées par le côté et le bas sont bien fermées.



- (1) Évacuation des eaux usées
- (2) (Transducteur)

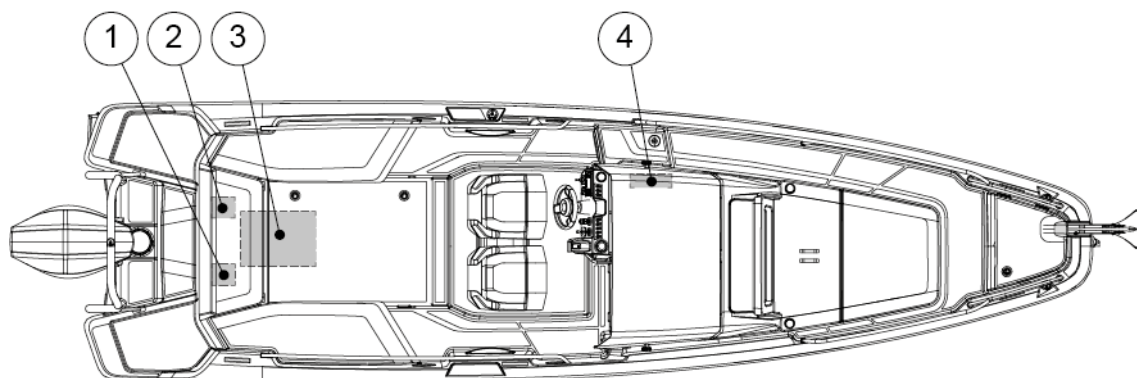
4.2 Systèmes techniques

4.2.1 Système électrique

⚠ AVERTISSEMENT Risques d'incendie, d'explosion et d'électrocution !

Une mauvaise utilisation des systèmes électriques CC et CA peut entraîner un incendie, une explosion ou un choc électrique.

Suivez attentivement les instructions.



- (1) Prise d'alimentation à quai
- (2) Panneau d'interrupteur principal
- (3) Batteries
- (4) Panneau de fusibles

4.2.2 Système 12 V

Le bateau est équipé du système 12 V.

Le système 12 V se compose d'alternateurs entraînés par le moteur, de batteries et d'équipements. L'alimentation des batteries est assurée par des diodes depuis l'alternateur du moteur ou le chargeur de quai.

Les équipements du bateau utilisent le système 12 V. Pour activer les circuits du système 12 V, les interrupteurs principaux des circuits correspondants doivent être activés et les fusibles doivent être intacts. L'équipement endommagé doit être entretenu avant sa remise en service. Lorsque le circuit électronique est allumé, l'équipement peut être commandé depuis le panneau de commande principal.

⚠ AVERTISSEMENT

- Ne coupez jamais l'interrupteur principal lorsque le moteur tourne, car cela pourrait endommager l'alternateur.
- N'effectuez jamais d'installations électriques lorsque l'appareil est sous tension.
- Ne modifiez jamais le système électrique ou les schémas du bateau ; l'entretien et la maintenance doivent être effectués par un électricien qualifié.
- Ne modifiez jamais l'ampérage nominal des dispositifs de protection contre les surintensités.
- N'installez ou ne remplacez jamais l'équipement électrique par des composants qui provoquent un dépassement de l'ampérage nominal du circuit.
- Ne laissez jamais le bateau sans surveillance avec le système électrique sous tension, sauf la pompe de cale automatique, la protection incendie et les circuits d'alarme.

4.2.3 Interrupteurs principaux

Les différents circuits électroniques du bateau sont contrôlés par les interrupteurs principaux du tableau de distribution.

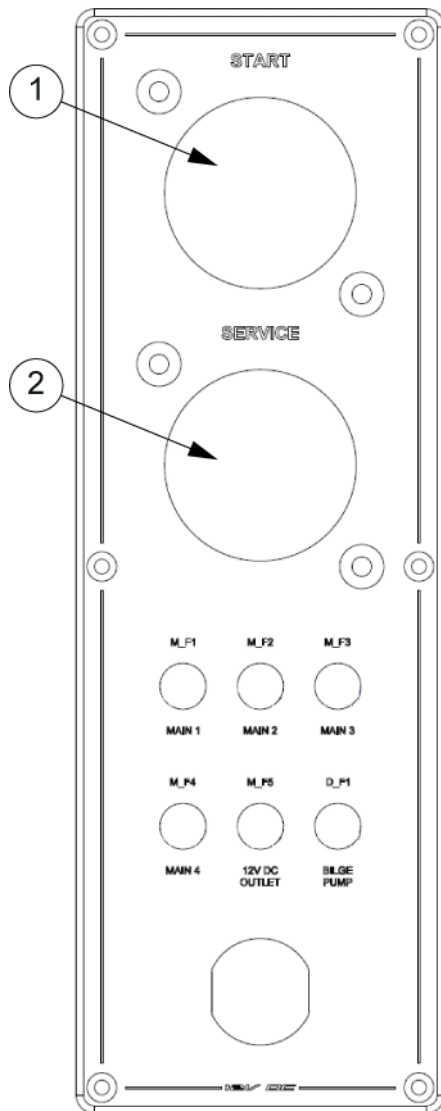
Les interrupteurs principaux permettent de déconnecter les batteries de tous les appareils qui consomment de l'électricité. Lorsque les interrupteurs principaux sont en position On, le courant est conduit vers le tableau de distribution et de là vers différentes parties du bateau.

La couleur d'arrière-plan de l'interrupteur principal et le texte On montre que le circuit électronique est allumé et lorsque le circuit est éteint, la couleur d'arrière-plan est rouge et le texte dit Off.

Lorsque vous quittez le bateau pendant un certain temps, coupez le courant de tous les interrupteurs principaux. Les appareils qui doivent être alimentés en permanence restent actifs, quelle que soit la position des interrupteurs principaux.

Le dessin de base du système électrique du bateau est présenté dans l'**Annexe II**. L'interrupteur principal est situé sous le siège arrière. Dans le panneau de commande principal se trouvent des commutateurs d'alimentation directe pour les équipements critiques et des commutateurs principaux pour les batteries de démarrage, la batterie de service et la batterie auxiliaire.

L'alimentation en courant du moteur est obtenue en tournant l'interrupteur de démarrage en position « On », l'alimentation des autres équipements est obtenue en tournant l'interrupteur de service en position « On » et l'alimentation du propulseur d'étrave est obtenue en tournant l'interrupteur auxiliaire en position « On ».



- (1) Batterie de démarrage
- (2) Batterie de service

4.2.4 Interrupteurs d'alimentation directe

Certains des appareils du bateau sont alimentés par des interrupteurs d'alimentation directe. Les interrupteurs d'alimentation directe sont destinés aux équipements qui ont besoin de courant lorsque les interrupteurs principaux sont éteints.

Lorsqu'il est enfoncé, l'interrupteur est activé et lorsqu'il est poussé vers le haut, il est désactivé. L'interrupteur indique un court-circuit ou une interférence dans le circuit électronique en se relevant en position « off ». L'interrupteur peut être reconnecté en le poussant vers le bas en position « on ». Ne reconnectez pas le commutateur avant d'avoir découvert la raison de l'interférence.

Les interrupteurs d'alimentation directe doivent rester allumés même si le courant provenant d'autres circuits est coupé. Un appareil éteint trop tôt peut entraîner une surchauffe et l'endommagement de l'appareil.

Les interrupteurs sont situés dans le panneau d'interrupteurs principal.

⚠ AVERTISSEMENT

La désactivation trop précoce de l'interrupteur d'alimentation directe peut provoquer la rupture ou l'incendie de l'appareil (par exemple, le chauffage), car les appareils disposent d'une fonction de ventilation qui fonctionne même si l'appareil est autrement éteint.

- Assurez-vous que l'appareil est refroidi avant de l'éteindre complètement. Pour plus d'informations, consultez le manuel de l'appareil en question.

4.2.5 Fusibles

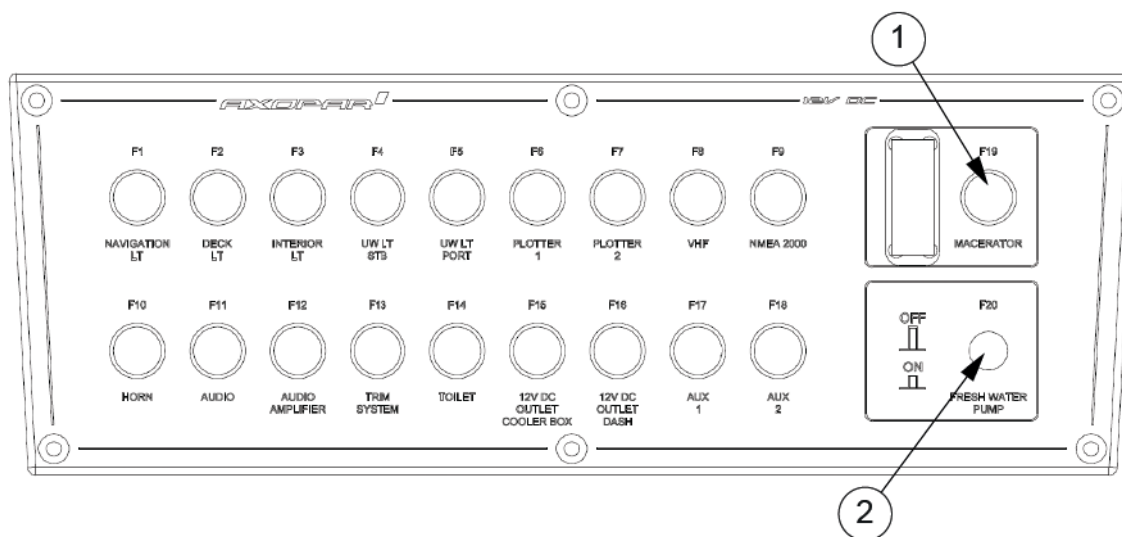
Le panneau de fusibles comprend des fusibles pour l'équipement du bateau. Le panneau de fusibles est situé dans la salle de toilettes.

Les fusibles se présentent sous la forme d'interrupteurs de déclenchement qui coupent le circuit et ressortent lorsqu'ils sont déclenchés. Ne réinitialisez pas l'interrupteur avant d'avoir découvert la raison du déclenchement du disjoncteur. Après cela, appuyez sur l'interrupteur vers le bas.

Le panneau est équipé d'un interrupteur et d'un fusible combinés pour le dilacérateur et la pompe à eau douce. Le panneau de fusibles est également équipé d'une sortie 12 V.

⚠ AVERTISSEMENT

Avant de connecter un circuit électrique, assurez-vous que le circuit n'est pas endommagé et qu'il n'y aura pas de court-circuit ou d'incendie causé par d'éventuels dommages dans le circuit électrique. Tout équipement endommagé doit être entretenu ou changé avant d'être de nouveau utilisé.



- (1) Interrupteur et fusible de la pompe du dilacérateur
- (2) Interrupteur et fusible de la pompe à eau douce

4.2.6 Fusibles robustes

Le bateau est équipé de panneaux de fusibles contenant des fusibles pour les appareils et les circuits électroniques qui nécessitent des courants importants.

Le fonctionnement des fusibles peut être vérifié à partir des trous du couvercle du fusible. Si la bande métallique visible dans le trou n'est pas cassée, le fusible est opérationnel.

Si la bande métallique est endommagée, ce qui signifie qu'une surcharge s'est produite, contactez un électricien nautique qualifié.

⚠ AVERTISSEMENT

L'ouverture du couvercle n'est pas recommandée, car il existe un risque d'électrocution et de blessures graves.

Si la bande métallique est endommagée, contactez un électricien nautique qualifié. S'il est nécessaire d'ouvrir le couvercle, assurez-vous que tous les câbles de courant des batteries sont déconnectés.

4.2.7 Batteries

Le bateau standard est équipé de deux batteries. La batterie de démarrage fournit du courant au moteur et aux équipements liés au moteur, et la batterie de service alimente les autres appareils et équipements du bateau.

Le système de double batterie a été conçu et construit de manière à ce que le moteur du bateau démarre, même si ses batteries de service sont épuisées. Si le système à double batterie a été installé, la batterie de démarrage alimente uniquement le système du moteur. Tous les autres appareils consommateurs d'énergie ont été connectés à la batterie de service. Les batteries sont chargées par l'alternateur du moteur. La charge des batteries est organisée de manière à ce que les batteries de démarrage soient toujours prioritaires. Lorsque les batteries de démarrage sont entièrement chargées, la charge des batteries de service commence automatiquement.

Les batteries sont situées à l'arrière du bateau. L'emplacement exact des batteries est présenté dans la section **Systeme électrique**.

⚠ AVERTISSEMENT

Utilisez uniquement des batteries AGM sans entretien sur le bateau.

- Lorsque vous quittez le bateau, coupez le courant au niveau de l'interrupteur principal.
- Retirez les batteries du bateau pour le stockage hivernal.
 - Lors du retrait d'une batterie, détachez d'abord le pôle négatif.
 - Lorsque vous débranchez les batteries, veillez à ne pas toucher les deux pôles en même temps avec un outil métallique.

4.2.7.1 Chargement des batteries

⚠ AVERTISSEMENT

- Retirez les batteries du bateau pour les recharger.
- N'oubliez pas que les batteries déchargent un gaz oxyhydrogène explosif à une tension de 14,4 volts.
 - La tension d'une batterie normale à l'état non chargé est de 12,3 à 12,7 V.
 - Pendant la charge, la tension augmente et le régulateur de charge arrête automatiquement le processus de charge à un niveau prédéfini.
 - La mesure de tension doit être prise aux bornes de la batterie, et non à l'alternateur, pour obtenir le résultat correct.

4.2.7.2 Stockage hivernal

Pour le stockage hivernal, les batteries ne peuvent être laissées à bord que si elles sont complètement chargées.

Une batterie partiellement déchargée peut geler et se fissurer. Débranchez toujours les bornes du câble de la batterie pour éviter l'oxydation. Lors du retrait des batteries, déconnectez d'abord le pôle négatif et assurez-vous qu'il n'y a pas de matériaux ou de liquides inflammables ou explosifs à proximité. Lors de la remise en place des batteries, connectez-les dans l'ordre inverse (pôle positif en premier).

4.2.7.3 Nettoyage des batteries

Le dessus des batteries doit être nettoyé régulièrement pour éviter les fuites de courant entre les cellules. Si la batterie est située dans une zone séparée, il suffit normalement de la nettoyer au printemps et à l'automne.

Assurez-vous que les trous d'aération dans les bouchons de cellule sont ouverts pour que le gaz puisse être évacué.

Les bornes et les bornes des câbles doivent être lubrifiées pour éviter les dépôts et la corrosion.

4.2.8 Système 110/230 V

Vous pouvez choisir d'équiper votre bateau du système 110/230 V CA en option avec une prise d'alimentation à quai, ce qui vous permettra d'utiliser des appareils fonctionnant sur le courant secteur standard.

Le système tire son alimentation d'une alimentation externe à terre ou de la jetée (alimentation à quai). Sur le marché européen, le système utilisé est de 230 V et de 110 V sur le marché américain.

Le système fonctionne lorsqu'un câble d'alimentation à quai a été connecté à la prise de courant à quai.

1. Éteignez l'interrupteur d'alimentation à quai avant de connecter ou de déconnecter le câble.
2. Connectez le câble d'alimentation à quai au bateau avant de le connecter à l'alimentation à quai.
3. Débranchez le câble d'alimentation à quai de l'alimentation à quai avant de le déconnecter du bateau.
4. Fermez la trappe de la connexion d'alimentation à quai du bateau.

Le fusible principal du système est situé dans un panneau de commande séparé. Le système comprend un chargeur de batterie, qui commence à charger les batteries automatiquement lorsque le bateau est connecté à l'alimentation à quai. L'emplacement des composants est présenté dans la section **Système électrique**.

Le système d'alimentation à quai doit être vérifié au moins deux fois par an. Débranchez toujours le câble d'alimentation à quai lorsque le système n'est pas utilisé. Les boîtiers métalliques des équipements électriques installés doivent toujours être connectés à la terre dans le système électrique du bateau. Utilisez uniquement des équipements électriques équipés d'une protection de terre.

⚠ DANGER

Risque d'électrocution et d'incendie !

- Ne touchez pas un système haute tension sous tension.
- Ne changez pas la fiche du câble d'alimentation à quai. Utilisez uniquement des connecteurs compatibles.
- Essayez de minimiser le risque d'électrocution, de court-circuit et d'incendie.
- Ne laissez pas le câble d'alimentation à quai pendre dans l'eau. Si tel est le cas, un champ électrique dangereux pourrait être créé dans l'eau.
- Ne modifiez jamais les connexions sur le câble d'alimentation à quai. Utilisez uniquement des connecteurs compatibles.
- Si le disjoncteur de terre est déclenché, débranchez immédiatement le câble d'alimentation de quai. Dans un tel cas, contactez un électricien qualifié pour les réparations avant de réutiliser le système.

⚠ DANGER

Pour éviter toute électrocution et tout risque d'incendie :

- Éteignez l'interrupteur d'alimentation à quai avant de connecter et de déconnecter le câble.
- Connectez le câble d'alimentation à quai au bateau avant de le connecter à terre.
- Débranchez le câble d'alimentation à quai à terre avant de le déconnecter du bateau.
- Fermez soigneusement la trappe de la prise d'alimentation à quai du bateau, en évitant de le mouiller.

4.2.9 Système de carburant

Le bateau est équipé d'un système de carburant fixe séparé et d'un filtre à carburant séparateur d'eau supplémentaire sur la conduite d'aspiration.

Au lieu du système de carburant utilisé dans la région européenne, les bateaux produits pour la région américaine utilisent le système de carburant EPA (United States Environmental Protection Agency) conformément aux règles de certification NMMA (National Marine Manufacturers Association).

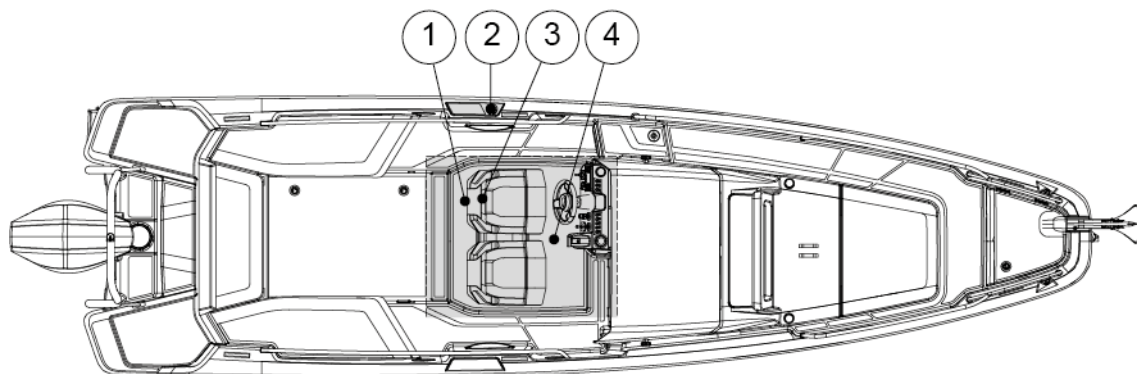
Voir le schéma du système de carburant dans l'**Annexe II**. Pour l'entretien et la maintenance du système d'alimentation en carburant, reportez-vous aux instructions du manuel du moteur.

⚠ AVERTISSEMENT Risque d'incendie !

- Ne fumez pas et ne manipulez pas de flammes nues lors du ravitaillement.
- N'oubliez pas qu'il n'est pas permis de stocker du carburant dans des espaces qui ne sont pas spécialement conçus pour cela. Puisqu'il n'y a pas d'espace de stockage ventilé sur le bateau, les éventuels bidons de carburant de rechange doivent être stockés sur le pont.

Emplacement des composants du système de carburant

- Le réservoir de carburant est situé au milieu de la quille. Évitez d'endommager les conduites de carburant.
- Les composants du réservoir, le filtre à carburant (le cas échéant) et les valves du réservoir de carburant sont situés sous le siège du pilote. Le système d'alimentation en carburant est équipé d'un robinet de carburant manuel.
- Le tuyau d'admission de carburant est situé du côté bâbord du pont.



- (1) Filtre à carburant (si disponible, en fonction du choix du moteur)
- (2) Raccord d'entrée de carburant
- (3) Vanne de carburant manuelle
- (4) Réservoir d'essence

4.2.9.1 Faire le plein du bateau

Si le bateau est équipé de matériaux de pontage en option, mouillez le pont avec de l'eau avant de faire le plein. Cela garantit que tout déversement de carburant flottera sur l'eau et ne pénétrera pas dans le matériau de pont.

L'eau atteignant le système d'injection du moteur peut provoquer des dommages de corrosion rapides sur les éléments de précision des composants de la pompe d'injection. Pour cette raison, il est essentiel de vérifier régulièrement que le filtre à carburant supplémentaire ne contient pas d'eau. De temps en temps, videz une petite quantité de carburant dans un récipient approprié (évittez tout déversement de carburant) et vérifiez qu'il n'y a pas d'eau de condensation. S'il y a de l'eau dans le filtre, continuez à vider jusqu'à ce que seul du carburant propre apparaisse.

Le système d'alimentation en carburant du moteur est sensible aux bulles d'air dans le carburant. Remplissez toujours bien les réservoirs avant qu'ils ne soient complètement vides. Si le système a fonctionné à sec, il doit être purgé avant de pouvoir redémarrer le moteur. Consultez le manuel d'instructions du fabricant du moteur avant de purger le système d'alimentation en carburant.

⚠ AVERTISSEMENT

- Ne bloquez jamais l'accès à l'équipement de sécurité, aux extincteurs, aux vannes de carburant ou aux interrupteurs d'alimentation principaux.
- Ne bloquez jamais les ouvertures de ventilation pratiquées dans le bateau, car leur but est d'éliminer les vapeurs de carburant dans l'air.
- N'utilisez jamais un mauvais type de combustible dans le radiateur ou la cuisinière car cela pourrait les endommager.
- N'utilisez jamais de flamme nue pour détecter des fuites.

4.3 Équipement optionnel

Cette section présente les équipements et systèmes disponibles en option pour le bateau.

4.3.1 Système d'eau douce

Vous pouvez choisir d'équiper votre bateau d'un système d'eau douce en option.

Le système d'eau douce se compose d'un réservoir d'eau douce et d'une pompe. Il est également possible d'équiper le bateau d'un point d'eau dans les toilettes et dans la douche de pont.

Le réservoir est situé sous le pont arrière. La pompe est intégrée dans le réservoir. Le réservoir d'eau douce est rempli via le tuyau d'entrée sur le pont avant.

Le système d'eau douce est mis en marche en allumant la pompe à eau douce. L'interrupteur de la pompe est situé sur le panneau de fusibles.

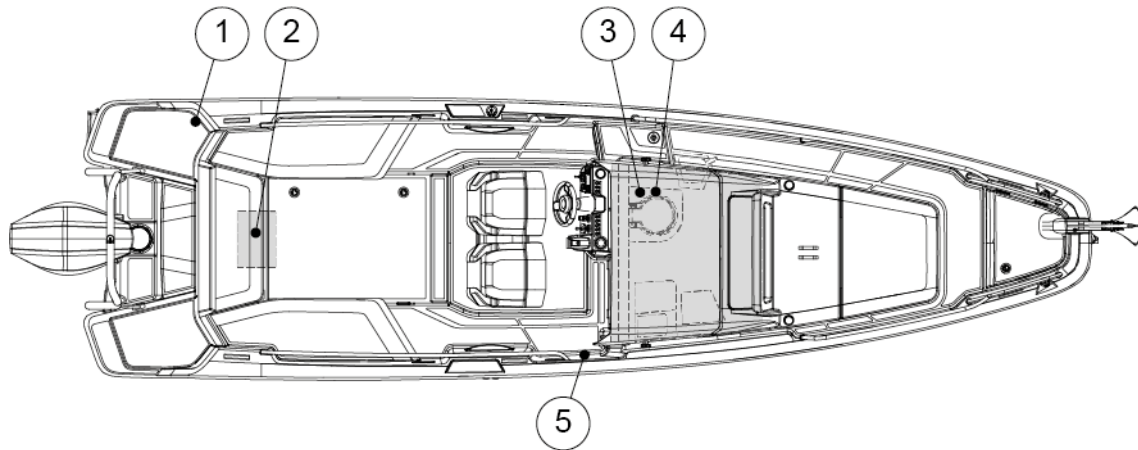
Le système maintient automatiquement une pression de service, c'est pourquoi il n'est pas nécessaire d'éteindre la pompe après utilisation.

Éteignez le système lorsque vous quittez le bateau. N'oubliez pas de vérifier régulièrement le filtre de la pompe.

Le revendeur est responsable de la désinfection du réservoir d'eau douce avant la vente.

REMARQUE

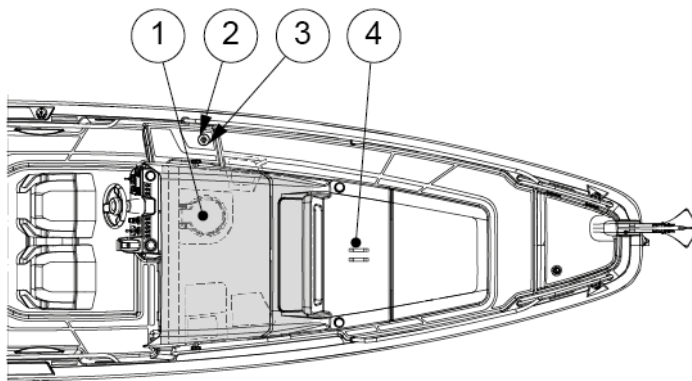
Le système d'eau douce doit être complètement vidé pour le stockage hivernal. Il n'est pas recommandé d'utiliser des produits antigel dans le système d'eau douce.



- (1) Douche de pont
- (2) Réservoir d'eau et pompe
- (3) Robinet de toilette
- (4) Interrupteur de la pompe à eau douce
- (5) Raccord d'entrée d'eau

4.3.2 Système septique

Le système septique du bateau comprend le siège des toilettes, le réservoir septique et les systèmes connexes.



- (1) Siège de toilettes
- (2) Dilacérateur septique
- (3) Raccord d'aspiration de réservoir septique
- (4) Réservoir septique

4.3.2.1 Siège de toilettes

Le bateau peut être équipé de deux types de toilettes. Le système de siège de toilettes manuel utilise de l'eau de mer et le système de siège de toilettes électrique utilise de l'eau douce.

REMARQUE

- Ne mettez jamais d'autres objets que du papier toilette dans les toilettes.
- Afin d'éviter tout dommage, vous ne devez pas non plus verser d'eau plus chaude que tiède dans les toilettes.
- En aucun cas il n'est permis de jeter des serviettes en papier, des produits en tissu ou en caoutchouc, des objets solides, des produits pétroliers ou des solvants dans les toilettes.

Utiliser les toilettes manuelles

- Avant d'utiliser les toilettes manuelles, ouvrez le robinet d'arrivée d'eau, qui se trouve derrière la trappe de service.
- Fermez le robinet après utilisation.

Utiliser les toilettes électriques

Les toilettes électriques fonctionnent avec un interrupteur séparé. Pour plus d'informations sur l'appareil, consultez le manuel des toilettes.

Entretenir les toilettes

- Nettoyez les toilettes avec un nettoyeur doux.
- N'utilisez jamais d'agents de nettoyage ou de déodorants contenant de l'huile de pin, du formaldéhyde ou du chlore, ni d'agents corrosifs ou à base de pétrole.
Ces matériaux peuvent endommager les pièces en plastique et en caoutchouc des toilettes.
- Lubrifiez l'arbre de la pompe avec de la vaseline pour augmenter la durée de vie du joint.
- Rincez soigneusement le système de toilettes à l'eau douce lorsque le bateau n'est pas utilisé.

4.3.2.2 Réservoir septique



Évitez la pollution de l'environnement !

Le réservoir d'eaux noires est équipé d'une pompe de sortie de pont utilisant une connexion de type standard international. À l'aide de la pompe, l'eau noire peut être évacuée vers une fosse septique permanente à terre. Ces installations doivent toujours être utilisées.

Dans les zones où il n'y a pas de réservoirs septiques permanents, le dilacérateur est utilisé pour évacuer le contenu du réservoir directement dans l'eau comme suit : Ouvrez la vanne de prise d'eau de mer étanche. Si possible, vider le réservoir quotidiennement et toujours en eaux profondes loin du rivage. Pour connaître l'emplacement de la pompe, consultez la section **Systeme septique**



La vanne d'arrêt doit être fermée après l'évacuation.

Ne laissez pas le réservoir se remplir. Cela peut entraîner le compactage du papier au fond du réservoir, ce qui rend le vidage plus difficile.

REMARQUE

Avant que le bateau ne soit mis en service pour le stockage hivernal, l'ensemble du système doit être nettoyé et complètement rincé pendant que le bateau est encore dans l'eau.

L'ensemble du système doit être complètement vidé de son eau lorsque le bateau est sorti de l'eau.

Cette mesure empêche les dommages causés par le gel, la croissance des bactéries et les odeurs.

L'utilisation d'antigel n'est pas recommandée, car il est impossible de garantir qu'il atteigne toutes les parties du système.

4.3.3 Propulseur d'étrave

Le propulseur d'étrave améliore la maniabilité de la proue lors de l'accostage ou de l'exécution d'autres manœuvres qui exigent un contrôle accru de l'opérateur.

Le propulseur d'étrave est alimenté par la batterie Aux.

Les batteries doivent être déconnectées du circuit électronique avant de changer un fusible. Pour plus d'informations, consultez le manuel du fabricant.

⚠ AVERTISSEMENT

Une utilisation incorrecte peut provoquer une surchauffe, un court-circuit et présenter un risque d'incendie.

- N'utilisez le propulseur d'étrave que pendant de courtes périodes à la fois.
- Ne dépassez pas quatre cycles de fonctionnement (30 secondes maximum en 25 minutes).

En cas de surcharge, contactez un électricien marin qualifié.

⚠ AVERTISSEMENT

- Ne touchez pas le propulseur d'étrave ou son fusible si l'interrupteur principal Aux est activé.

4.3.4 Guindeau d'ancre

Les interrupteurs du guindeau sont situés à l'avant du bateau, et une télécommande du guindeau se trouve sur la console de pilotage.

Les guindeaux d'ancre sont alimentés par la batterie Aux. La batterie et son fusible sont situés à côté des guindeaux.

⚠ AVERTISSEMENT

- Ne touchez pas le guindeau d'ancre ou son fusible si l'interrupteur principal Aux est allumé.

Même si le courant est coupé, Axopar Boats ne recommande pas de changer le fusible du guindeau, car le courant élevé peut provoquer un choc électrique mortel.

Avant d'utiliser un guindeau d'ancre

Vérifiez toujours que :

- Le guindeau est en bon état de fonctionnement.
- La chaîne d'ancre peut se déplacer librement.
- L'ancre et la chaîne ne peuvent pas endommager le bateau lorsqu'elles sont abaissées.

Pour plus d'informations, consultez le manuel du fabricant.

Pendant la navigation

Un guindeau d'ancre doit être fixé mécaniquement pour éviter qu'il ne se détache lorsque le bateau est en mouvement. Pour plus d'informations, consultez le manuel du fabricant.

⚠ AVERTISSEMENT

Si le guindeau se desserre lorsque le bateau se déplace à grande vitesse, cela peut endommager gravement le bateau, ses passagers et les personnes en dehors du bateau.

- Fixez toujours mécaniquement le guindeau en place avant de démarrer.

5 Transport

5.1 Lever le bateau

En plus du poids propre du bateau, prenez également en compte l'équipement et les autres charges éventuelles du bateau.



Mettez en service uniquement une entreprise de levage réputée ou un chantier naval avec une capacité de levage suffisante pour soulever le bateau. Assurez-vous que l'entreprise a une couverture d'assurance complète, en cas de dommages.

⚠ DANGER

Risque de blessures graves ou mortelles en cas de chute de charge.

- Ne restez pas sous le bateau lorsqu'il est suspendu à la grue.

Les élingues de levage peuvent glisser sur la coque. Le cas échéant, attachez les élingues ensemble avant de lever.

La position des élingues peut devoir être ajustée en fonction de la façon dont le bateau est chargé.

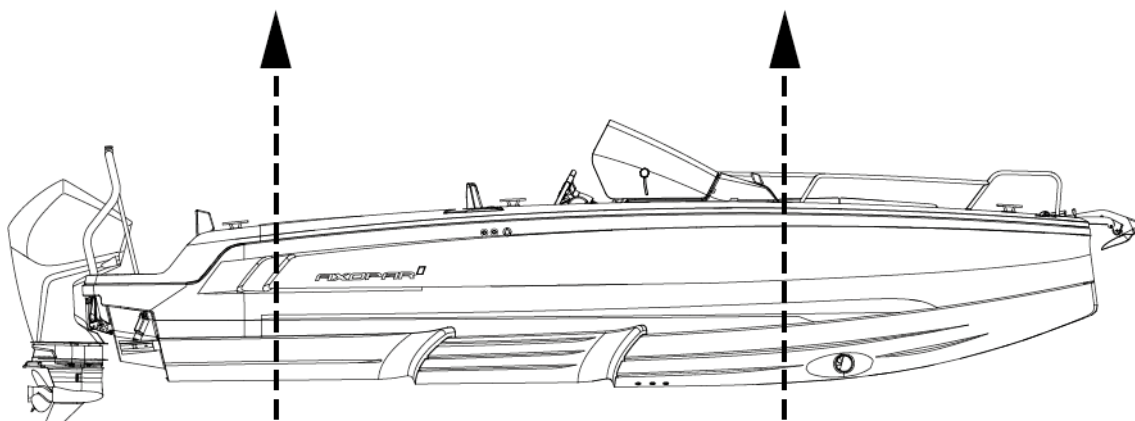
⚠ ATTENTION

Notez l'emplacement du transducteur pour éviter de l'endommager.

- Protégez bien les côtés de la coque pour éviter les dommages.

Le palonnier doit avoir exactement la même largeur que le bateau. Prenez toujours de grandes précautions à proximité et autour du bateau lors du levage.

L'emplacement des sangles de levage est indiqué dans le schéma.



Avant d'utiliser tout équipement de levage :

- Vérifiez et déterminez l'applicabilité des exigences fédérales, étatiques ou locales.
- Suivez les exigences et les recommandations du fabricant de l'équipement de levage.

- Vérifiez les points de levage du bateau, le poids et autres informations.
- L'opération de levage à fourche est un domaine hautement technique qui nécessite des opérateurs formés et expérimentés.

Pendant le levage :

- Assurez-vous que toutes les ouvertures de coque sont fermées ou sécurisées.
- Vérifiez qu'il n'y a pas d'eau dans les cales du bateau avant de le lever.
Des quantités excessives d'eau de cale peuvent se déplacer, modifiant l'équilibre des charges.
- Vérifiez les appendices à travers la coque tels que des compteurs de nœuds et des stabilisateurs, des rails de frottement, de pulvérisation et d'éclaboussure, afin qu'ils ne soient pas endommagés par l'équipement de levage.
- Vérifiez la structure de la coque pour localiser les arbres, les gouvernails, les entretoises et les extrémités avant et arrière des quilles.
- Vérifiez la configuration structurelle de la coque, notamment l'emplacement des cloisons, des longerons, des moteurs et des réservoirs.
- Vérifiez les cales pour la pénétration d'eau après le lancement.
- Transportez le bateau le plus près possible du sol.

5.2 Transport et stockage du bateau

Avant de lever le bateau pour le déposer sur la remorque, vérifiez que la remorque est adaptée au bateau.

Assurez-vous qu'il y a un nombre suffisant de supports pour répartir correctement le poids sans charges ponctuelles excessives, et que la capacité et les dimensions de la remorque sont suffisantes pour transporter le bateau et son moteur, son équipement, sa batterie, ses accessoires de navigation et son carburant à bord. Faites particulièrement attention aux zones et aux bords exposés de la coque, tels que les virures et les marches de la coque, pendant le chargement, le déchargement et le transport.

⚠ AVERTISSEMENT

Une remorque de bateau qui n'a pas une capacité suffisante ou qui est mal entretenue peut être endommagée et causer un danger sur la route.

- Assurez-vous que la capacité de la remorque est suffisante pour supporter également le poids du moteur, du carburant et de l'équipement.

⚠ ATTENTION

La coque du bateau risque d'être endommagée si le nombre de supports de la remorque est insuffisant.

La remorque doit être un peu lourde. Assurez-vous que le bateau est solidement fixé à la remorque, qu'il ne peut se déplacer dans aucune direction et que les supports latéraux fournissent un support uniforme pour le poids du bateau.

Avant de charger le bateau sur la remorque :

- Retirez tout poids inutile du bateau.
- Videz l'eau de cale.

- Ajustez les supports latéraux de la remorque pour que le plus de poids repose sur les supports de quille, et les supports latéraux n'offrent qu'un support latéral.
- Protégez le bateau en plaçant un rembourrage approprié entre les sangles d'arrimage et le bateau, si nécessaire.
- Voir le manuel du moteur pour toutes les instructions sur le remorquage.
- Vérifiez que les portes et les trappes sont bien fermées.
- Faites attention à tous les équipements et accessoires du bateau pendant le remorquage.
 - Assurez-vous de sécuriser tous les objets libres dans le bateau.
 - N'utilisez pas de capot, d'auvent, de couvre-tonneau ou autre couverture ou housse similaire sur le bateau pendant le remorquage.

Ces housses et couvertures peuvent se détacher à grande vitesse et endommager le bateau et constituer un danger pour la circulation.

Une housse ou une autre couverture battant au vent pendant le remorquage peut endommager la surface du bateau.

- Gardez les housses dans leurs compartiments de rangement dédiés pendant le remorquage, ou retirez les complètement du bateau si nécessaire.

6 Fonctionnement

Le propriétaire du bateau doit prendre en considération les réglementations locales et internationales concernant l'équipage, l'équipement et la maniabilité du bateau. Dans certains pays, un permis de naviguer ou une autorisation distincte est nécessaire pour piloter le bateau. Des réglementations spéciales peuvent également s'appliquer.

Assurez-vous que les prévisions de force du vent et des vagues n'excèdent pas la catégorie de conception du bateau et que l'équipage est capable de le manœuvrer dans ces conditions. Même si le bateau est conçu pour de telles conditions, elles peuvent néanmoins être très dangereuses. Seul un équipage compétent, en bonne forme physique et qualifié, utilisant un bateau bien entretenu, peut réagir de manière satisfaisante dans de telles conditions.

Si le bateau est équipé d'un canot de sauvetage, lisez attentivement son manuel d'utilisation. À bord, des équipements de sécurité appropriés doivent être disponibles en fonction du type du bateau et des conditions météorologiques. Cet équipement est obligatoire dans certains pays. L'équipage doit être familiarisé avec l'utilisation de tous les équipements de sécurité et les actions les plus importantes dans différentes situations d'urgence. Les écoles et clubs de voile organisent régulièrement des exercices de sauvetage.

L'équipement du bateau peut différer de l'équipement utilisé dans les schémas de ce manuel. Cela peut être dû à tout équipement optionnel choisi ou à des modifications apportées après la production de ce manuel. Dans de tels cas, Axopar Boats recommande de contacter votre revendeur local pour des instructions et informations supplémentaires concernant le fonctionnement de l'équipement en question.

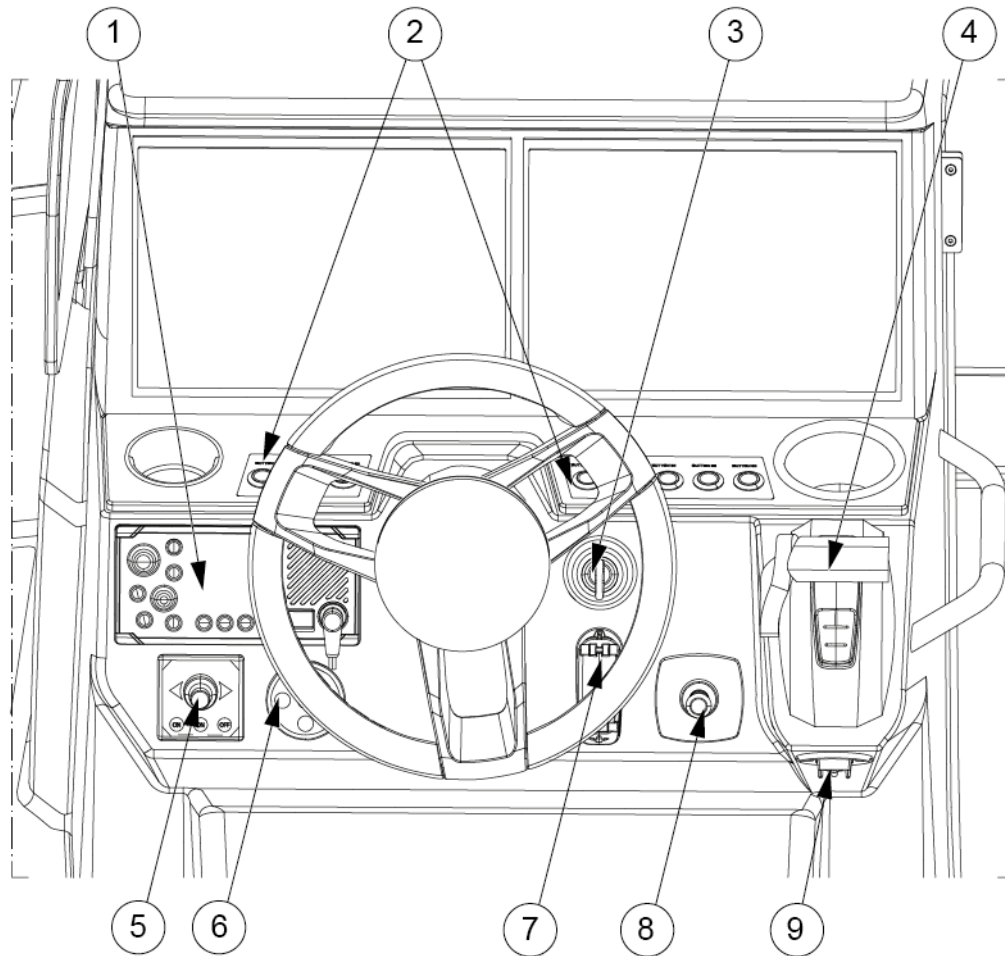
Entretenez toujours le bateau correctement et tenez compte de la détérioration inévitable résultant d'une utilisation intensive ou d'une mauvaise utilisation du bateau. Tout bateau, quelle que soit sa résistance, peut être gravement endommagé s'il n'est pas utilisé correctement. L'utilisation inappropriée de ce bateau, non compatible avec une navigation sécurisée, n'est pas autorisée. Il est toujours important d'ajuster le pilotage du bateau aux conditions de la mer et à votre propre expérience de navigation. Les pièces en enduit gélifié, en particulier les pièces colorées, doivent être polies et cirées environ tous les quatre mois pour éviter qu'elles ne se décolorent ou qu'elles ne présentent d'autres défauts visuels.

6.1 Dispositifs de manipulation

6.1.1 Console de pilotage

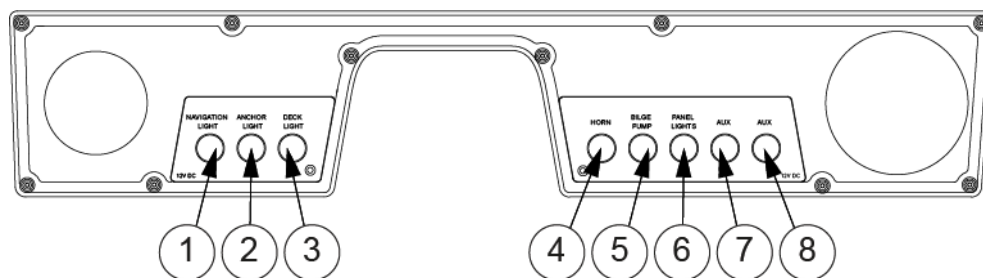
Les contrôleurs sont situés de manière à ce que le conducteur puisse les gérer facilement depuis la console de pilotage.

L'emplacement et la quantité des appareils dépendent des équipements optionnels et des modèles de moteurs choisis. Consultez les manuels des appareils pour plus d'informations sur les appareils.



- (1) Radio VHF
- (2) Panneau de commande de la console de direction
- (3) Interrupteur à clé Mercury
- (4) Télécommande du moteur
- (5) Manette de réglage des volets de l'assiette
- (6) Télécommande du système audio
- (7) Prise de charge USB
- (8) Commande de propulseur d'étrave
- (9) Interrupteur d'arrêt d'urgence avec longe

6.1.2 Panneau de commande de la console de pilotage



- (1) Feu de navigation
- (2) Lumière d'ancre
- (3) Lumières du pont
- (4) Klaxon
- (5) Pompe de cale
- (6) Panneaux lumineux
- (7) Aux
- (8) Aux

6.1.3 Système de direction

6.1.3.1 Contrôle et remplissage d'huile

Un gouvernail efficace et en bon état de fonctionnement est primordial pour la sécurité du bateau. Vérifiez le niveau d'huile dans la pompe avant de lancer.

De l'huile hydraulique est ajoutée au système de direction via le bouchon de remplissage de la pompe au volant. Le niveau d'huile doit être d'environ 10 mm en dessous de l'orifice de remplissage.

Voir le manuel du fabricant pour la recommandation d'huile du système de direction. Pour les systèmes de gouvernail fournis par le fabricant du moteur, consultez les instructions du fabricant du moteur.

6.1.3.2 Entretien la direction

- Vérifiez les raccords, les fixations et les roulements.
- Pour l'entretien du système du gouvernail, consultez les instructions du fabricant.

6.1.4 Démarrer le moteur

Consultez le manuel du fabricant du moteur pour obtenir des informations sur le moteur.

1. Mettez le levier du moteur au point mort.
2. Mettez le contact et vérifiez le niveau de carburant.

3. Démarrez le moteur en tournant la clé de contact.
4. Vérifiez que les jauges de pression d'huile et le voltmètre affichent des valeurs normales.
5. Faites tourner le moteur à sa température de fonctionnement au ralenti. Ne faites jamais tourner un moteur froid.

⚠ DANGER

Risque d'intoxication au monoxyde de carbone.

Soyez conscient des risques liés aux gaz d'échappement du moteur. Par exemple, dans des conditions de turbulence ou de vent désavantageuses, les gaz d'échappement peuvent pénétrer dans le bateau. Si cela se produit, évitez de faire tourner les moteurs au ralenti. Si ces problèmes surviennent, n'ouvrez pas les trappes et les ventilateurs, car cela peut aggraver les problèmes. Au lieu de cela, vous pouvez essayer de résoudre les problèmes en modifiant la vitesse du bateau ou la répartition du poids.

⚠ AVERTISSEMENT

Ne montez jamais sur l'échelle de bain lorsque le moteur tourne. Arrêtez le moteur pendant que la direction et l'hélice sont inspectées.

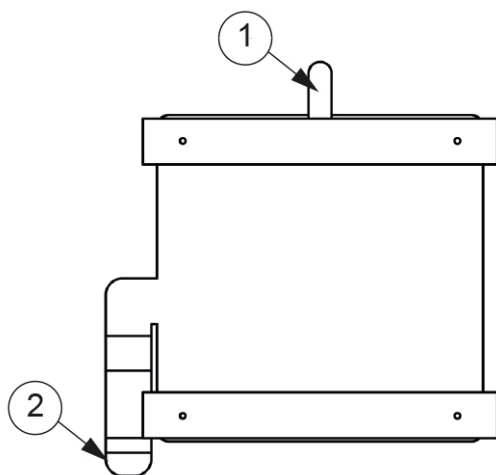
⚠ AVERTISSEMENT

Ne pilotez pas ce bateau avec un moteur dont la puissance nominale est supérieure à celle recommandée par le fabricant.

6.2 Siège pivotant - Sièges conducteur et passager

Les sièges conducteur et passager sont actionnés avec la poignée de verrouillage.

La poignée de verrouillage doit être en position verrouillée lorsque la vitesse du bateau dépasse 5 nœuds.



- (1) Poignée mobile de verrouillage
- (2) Poignée rotative de verrouillage

- En fonction mobile, soulevez la poignée de verrouillage pour libérer le verrou.
Cela vous permet de déplacer le siège de l'arrière vers l'avant.
- En fonction rotative, appuyez sur la poignée de verrouillage pour déverrouiller le verrou.
Cela vous permet de faire pivoter le siège sur la tige.

⚠ DANGER

La poignée de verrouillage doit être en position verrouillée avant que la vitesse du bateau ne dépasse 5 nœuds.

6.3 Inspection du bateau

Pour des raisons de sécurité, les inspections énumérées ci-dessous doivent être effectuées avant et après une sortie en mer.

6.3.1 Liste de contrôle : Inspection régulière avant de quitter le port

Sécurité

Vérifiez que :

- Toutes les personnes à bord ont un gilet de sauvetage.
- La force du vent et des vagues n'excède pas la catégorie de conception du bateau.
- L'interrupteur de veille automatique est enclenché sur « pilote ».
- Un ou plusieurs extincteurs sont à bord et que leur date d'approbation / inspection n'a pas expiré.
- Les cordages nécessaires et l'ancre sont à bord.

Évacuation et étanchéité

Vérifiez que :

- Il n'y a pas d'eau dans la cale.
- Toutes les pompes de cale sont en bon état de fonctionnement.
- La cale ne présente aucun signe de fuite de carburant ou d'huile.
- Le système d'évacuation du pont est propre et les vannes sont ouvertes.
- Toutes les trappes du pont sont bien fermées.

Électricité et moteur

Vérifiez que :

- Tous les fusibles sont intacts.
- Les interrupteurs principaux sont activés.
- Les batteries ont suffisamment de puissance.
- Le moteur fonctionne correctement.
- L'eau de refroidissement du moteur circule correctement.
- Le niveau de carburant est suffisant.

⚠ AVERTISSEMENT La capacité de réservoir spécifiée n'est pas nécessairement totalement disponible, en fonction de l'assiette et de la charge à bord. Le réservoir doit toujours être rempli à au moins 20 %.

6.3.2 Liste de contrôle : Après avoir utilisé le bateau

Vérifiez que :

- Les interrupteurs principaux sont désactivés.
- La vanne de refoulement du réservoir septique est fermée.
- Il n'y a pas d'eau dans la cale.
- Les pompes de cale sont en bon état de fonctionnement.
- L'évacuation du pont fonctionne correctement et toutes les vannes d'évacuation sont ouvertes.
- Toutes les trappes de pont, toiles de toit et portes sont bien fermées.

6.4 Manipulation du bateau

6.4.1 Liste de contrôle : Manipulation du bateau avant de quitter le port

Pour une navigation en toute sécurité quelles que soient les conditions météorologiques, un équipement de signalisation sonore conforme à la réglementation (COLREG, 1972) doit être transporté à bord. Assurez-vous que l'équipement de signalisation sonore du bateau est conforme à ces réglementations.

⚠ ATTENTION Selon les réglementations nationales de certains pays, il est obligatoire de porter un gilet de sauvetage à tout moment.

- Vérifiez que le bateau et son équipement sont en bon état de navigabilité.
- Écoutez toujours les prévisions météorologiques à long terme lorsque vous planifiez de longs voyages.
- Assurez-vous toujours qu'il y a suffisamment de carburant et d'eau douce dans les réservoirs.
- Gardez toujours le compartiment moteur fermé lors du démarrage du moteur.
- Vérifiez que tous les articles à bord sont correctement rangés et correctement sécurisés pour gérer les conditions de mer agitée et de vent.
- Assurez-vous que l'échelle de bain est soulevée hors de l'eau avant de partir.
- Assurez-vous que la direction est correctement positionnée avant de démarrer.
- Toutes les personnes à bord doivent porter un gilet de sauvetage approprié lorsqu'elles sont sur le pont.

6.4.2 Quitter la jetée

Avant de larguer les amarres, réfléchissez à la meilleure façon de quitter la jetée.

- Vérifiez la direction du vent.
- À l'aide d'un propulseur d'étrave, sortez la proue puis enclenchez l'hélice.
- Si votre bateau a deux moteurs, éloignez-vous de la jetée en enclenchant le moteur plus près de la jetée en arrière au ralenti et en enclenchant l'autre moteur devant au ralenti.
- Le bateau sortira de la jetée par l'arrière. Comme la proue se déplacera contre la jetée, éloignez-vous correctement.

Avec un seul moteur, cela peut être un peu plus difficile, surtout si le vent appuie fermement le bateau contre la jetée, vous devez utiliser un ressort pour sortir la poupe.

- Repoussez fermement la proue de la jetée.
- Prenez une ligne de l'étrave autour d'une bitte d'amarrage ou d'un taquet de sorte qu'il puisse être facilement lâché.
- Enclenchez la vitesse de ralenti devant et tournez le gouvernail de sorte que la poupe glisse hors de la jetée.
- Lorsque le bateau a atteint une position où il peut être inversé en toute sécurité, relâchez et récupérez la ligne, centrez rapidement le gouvernail et enclenchez la marche arrière.

⚠ ATTENTION

Rassemblez tous les amarres et pare-battages pendant que vous êtes encore dans des eaux abritées. Une corde autour de l'hélice peut endommager un bateau.

6.4.3 Conduire le bateau

Sortir en bateau à moteur implique une responsabilité non seulement envers les personnes à bord, mais aussi envers les autres que nous rencontrons sur l'eau. Faire preuve de considération pour les autres rend la navigation de plaisance confortable. Tout le monde a le même droit d'être en mer, quel que soit le type de bateau qu'il utilise.

Les lois physiques qui s'appliquent à un bateau sont assez différentes de, par exemple, celles qui ont un effet sur une voiture, tout comme les possibilités de le contrôler.

Vous pouvez influencer le comportement d'un bateau et le niveau de confort à bord principalement en adaptant la vitesse aux conditions de mer dominantes et par l'utilisation intelligente des volets de réglage de l'assiette. Un bateau qui déjauge montre presque à niveau de l'eau à vitesse maximale. Au fur et à mesure que la vitesse du bateau diminue, l'angle d'assiette augmente et la proue s'élève légèrement. Ceci est normal et est une condition préalable à de bonnes performances.

6.4.3.1 Interrupteur veille automatique

Si le bateau est équipé d'un interrupteur de veille automatique, attachez-vous à sa longe immédiatement après avoir détaché les amarres. Pour des instructions plus détaillées, consultez le manuel du moteur.

Il est très important que le bateau s'arrête si, pour une raison quelconque, vous tombez par-dessus bord ou si vous trébuchez à bord, en particulier si vous êtes seul. Cependant, n'oubliez pas de détacher la longe de votre poignet avant les opérations d'accostage ou d'échouage pour éviter que le moteur ne s'arrête involontairement.

6.4.3.2 Conduire à grande vitesse

Bien que les bateaux Axopar aient répondu aux exigences CE pour les tests d'écart à pleine vitesse, Axopar Boats ne recommande pas d'effectuer des virages serrés à grande vitesse. En dépassant une certaine limite de vitesse, toute construction de coque peut perdre son adhérence. Cela pourrait conduire les passagers à être projetés hors du bateau, en particulier dans une configuration monomoteur.

- N'utilisez pas le bateau s'il est équipé d'un moteur d'une puissance supérieure à celle indiquée sur la plaque de capacité.
- Ne pilotez pas le bateau à grande vitesse si l'angle de gréement du moteur est négatif (proue vers le bas).
- Ne conduisez pas à pleine vitesse sur des voies navigables encombrées ou si la visibilité est limitée en raison des conditions météorologiques ou des vagues.
- Réduisez votre vitesse et votre sillage par courtoisie, mais aussi pour votre sécurité et celle des autres.
- Respectez les limites de vitesse et les interdictions associées à la houle.
- Suivez les règles de navigation et les exigences de la COLREG (Convention sur le Règlement international pour la prévention des collisions en mer).
- Assurez-vous toujours de disposer de l'espace nécessaire pour éviter les collisions, vous arrêter et pour les manœuvres d'évitement.
- Activez toujours l'interrupteur de veille automatique, si le moteur en est équipé d'un.
- Réduisez la vitesse en haute mer pour plus de confort et de sécurité.
- Apprenez le potentiel de vitesse du bateau. Utilisez ces connaissances pour une croisière économique et sûre.
- Évitez d'utiliser une vitesse élevée avec de grands mouvements de gouvernail en marche arrière, car cela exerce une grande pression sur le gouvernail et le mécanisme de direction.
- Évitez les manœuvres de direction brusques à grande vitesse.
- Évitez de rester dans la zone de proue lorsque vous conduisez à grande vitesse.

Évitez les changements brusques de direction à grande vitesse. Laissez le bateau s'arrêter et le moteur tourner avant de passer de la marche avant à la marche arrière. Sinon, une pression excessive est exercée sur le moteur, ce qui pourrait provoquer son arrêt. Dans le pire des cas, de l'eau de mer peut pénétrer dans le moteur.

Une hélice pas à droite tourne dans le sens des aiguilles d'une montre et une hélice pas à gauche dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, vue de la poupe. La rotation de l'hélice est essentielle pour diriger le bateau. L'hélice pas à droite pousse la poupe du bateau à tribord lorsque le moteur est engagé en marche avant et à bâbord lorsqu'il est en marche arrière. Le sens de rotation de l'hélice a un impact majeur sur le rayon de braquage. Une hélice à main droite donne un rayon de giration plus petit à bâbord qu'à tribord. C'est ce que l'on appelle « l'effet de roue à aubes de l'hélice ».

Les hélices du bateau ont une puissance de propulsion considérable qui fournit une accélération puissante. Tenez-en compte pour éviter des situations dangereuses qui en découlent.

⚠ DANGER

Une hélice tournante met en péril la vie d'un nageur ou d'une personne tombée par-dessus bord.

Utilisez l'interrupteur veille automatique et éteignez le moteur lorsque quelqu'un monte à bord.

6.4.3.3 Conduire dans une mer agitée

Ne sortez jamais dans une mer agitée, si vous n'êtes pas sûr que le bateau et les personnes à bord puissent faire face. Suivez ces règles simples.

- Soyez bien préparé.
- N'oubliez pas de sécuriser l'équipement.
- Ayez toujours une ancre flottante et d'autres équipements d'urgence facilement accessibles.
- Évitez les déferlantes qui peuvent apparaître près des terres et au-dessus des bas-fonds.
- En cas de vagues importantes, réduisez toujours la vitesse pour garantir la sécurité des personnes à bord.
- Utilisez le volet de réglage de l'assiette pour réduire la proue afin de réduire le claquement de la coque dans une mer de tête.

Dans une mer debout

- Ajustez la vitesse en fonction de la taille des vagues.
- Ajustez l'angle d'assiette à la taille des vagues. Évitez de prendre la mer de travers.

Dans une mer à vagues régulières

N'oubliez pas de garder la proue haute dans une mer à vagues régulières. Évitez de vous écraser dans les vagues, maintenez une faible vitesse. Si nécessaire, déployez l'ancre flottante pour réduire la vitesse.

Les bateaux qui déjaugent peuvent être particulièrement exposés dans les mers à vagues régulières agitées. La poupe du bateau se lève et le gouvernail ne répond pas, le bateau amorce alors que la proue s'enfonce dans la mer.

6.4.3.4 Manœuvrer dans des canaux étroits

Lorsque vous manœuvrez le bateau dans des canaux étroits, le régime moteur doit être maintenu aussi bas que possible afin que les manœuvres soient calmes et régulières.

Dans des conditions de vent et de courant difficiles, des régimes supplémentaires peuvent être nécessaires pour utiliser pleinement la puissance du moteur. Dans ces conditions, il est important que les manœuvres soient effectuées rapidement et précisément pour éviter que le bateau ne dérive dans des eaux troubles par exemple.

Une bonne règle avant d'entamer une manœuvre dans des conditions difficiles, est de réfléchir aux différentes situations qui pourraient survenir. Faites attention au vent et aux conditions actuelles et décidez à l'avance de la manœuvre que vous allez effectuer. Il est également important d'informer les membres de l'équipage de ce qu'ils doivent faire dans différentes situations.

Gardez toujours à l'esprit que la stabilité du bateau peut être réduite lors du remorquage.

⚠ ATTENTION

Même une moulure antidérapante peut être glissante lorsque le pont est mouillé.

6.4.4 Visibilité depuis le poste de pilotage

Le Règlement international pour la prévention des collisions en mer (COLREG) exige qu'une vigie appropriée soit maintenue en tout temps, et la règle du *droit de passage* doit être observée.

Les facteurs suivants peuvent, entre autres, réduire considérablement la visibilité :

- Angle de vitesse d'assiette
- Angle de volet de réglage de l'assiette
- Charge et positionnement de la charge
- Vitesse
- Accélération rapide
- Passage de la vitesse de déplacement à planeur
- Conditions de mer
- Pluie et orages
- Nuit et brouillard
- Éclairage intérieur en cours dans l'obscurité
- Position des rideaux
- Personnes et équipements bloquant la vue du barreur.

⚠ AVERTISSEMENT

Ne faites que de petits ajustements à la fois. Maintenir enfoncé le bouton de volets de réglage de l'assiette pendant une durée quelconque peut entraîner une perte partielle de contrôle du bateau.

6.4.5 Utilisation des volets de réglage de l'assiette

Un bateau n'a pas besoin de volets de réglage de l'assiette pour monter sur l'eau ou pour donner de bonnes performances. Cependant, les volets de réglage de l'assiette sont une aide très utile lorsqu'ils sont utilisés correctement.

Il existe deux situations en particulier dans lesquelles les volets de réglage de l'assiette doivent être utilisés :

- Lorsqu'il est souhaitable d'ajuster la proue en cas de mer montante et à des vitesses comprises entre le déjaugage et la vitesse de croisière.
- Lorsque vous avancez par fort vent de travers.

Un bateau qui déjauge s'incline toujours face à un fort vent latéral. Cela réduit les qualités de tenue en mer du bateau, c'est pourquoi l'inclinaison d'un côté doit être éliminée dans la mesure du possible. L'abaissement du volet de réglage de l'assiette du côté au vent ramène le bateau en assiette normale.

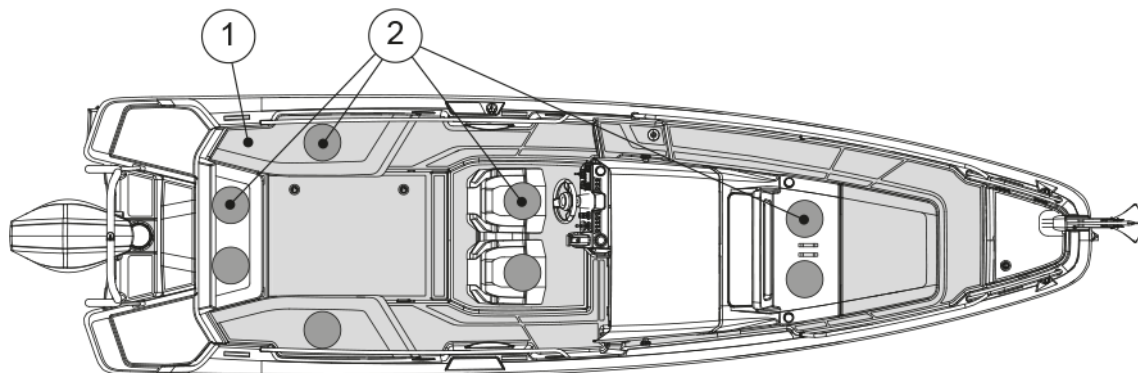
Pour équilibrer la proue, les deux volets de réglage de l'assiette sont utilisés en parallèle. Commencez par rentrer complètement les deux volets de réglage de l'assiette, puis abaissez-les tous les deux petit à petit, afin de garder un contrôle total sur la façon dont le bateau est impacté. Lorsque vous roulez avec une mer à vagues régulières, les deux volets de réglage de l'assiette doivent toujours être complètement relevés. La raison en est que les bateaux ont tendance à « plonger » dans une mer à vagues régulières, ce qui peut entraîner un ralentissement incontrôlable. Par conséquent, vous devez faire fonctionner le bateau avec un angle d'étrave élevé dans une mer à vagues régulières.

6.5 Empêcher les chutes par-dessus bord

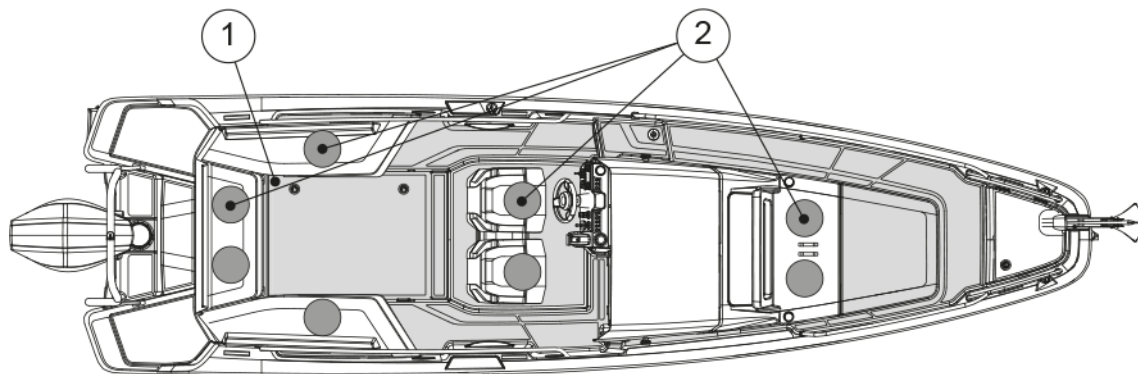
Les ponts de travail du bateau sont des zones où les personnes peuvent se déplacer lorsque le bateau est manœuvré.

Cette zone du pont de travail est représentée en gris sur le schéma.

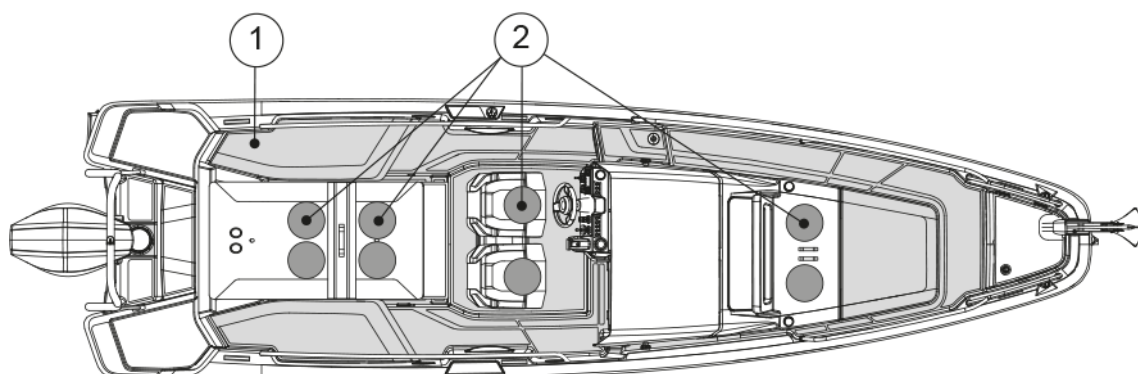
Avec sofa arrière



Avec sofa en U



Avec compartiment de rangement multiple



- (1) Zone de pont de travail
- (2) Sièges

- Ne vous asseyez pas, ne vous tenez pas debout ou ne passez pas de temps dans d'autres parties du bateau pendant que le bateau est en marche.
- Il n'est pas recommandé de se déplacer dans la partie arrière du pont arrière et sur le pont avant pendant que le bateau est en marche.

Si une personne est tombée à l'eau, le moyen le plus simple de le remonter à bord est d'utiliser l'échelle de bain. L'échelle peut également être abaissée depuis l'eau.

Gardez les barrières dans la zone de pont arrière plat fermées pendant que le bateau est en marche.

Restez sur le pont

AVERTISSEMENT

Il n'est pas recommandé de rester à l'avant du bateau lorsque la vitesse dépasse 30 nœuds.



Si les coussins des bains de soleil ou la table sont installés sur le pont avant, observez la vitesse maximale de 15 nœuds pour éviter que les coussins ou la table ne se détachent à grande vitesse ou en cas de fortes vagues.

DANGER

Une hélice tournante met en péril la vie d'un nageur ou d'une personne tombée par-dessus bord.

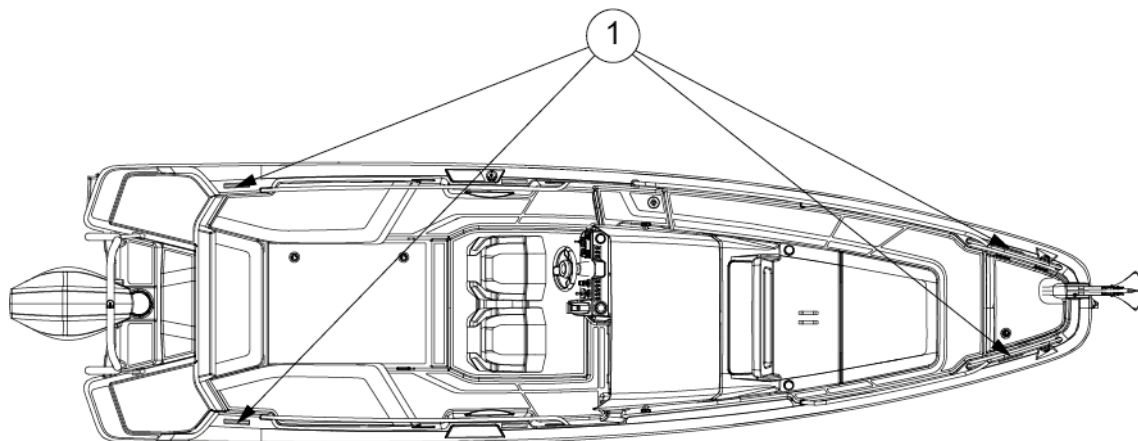
- Utilisez le commutateur d'homme mort.
- Coupez le moteur lorsque quelqu'un monte à bord.

6.6 Ancrage, accostage et amarrage

6.6.1 Points de fixation

Les points de fixation (ou taquets) sont situés à la poupe, au milieu et à la proue.

- Lors de l'ancrage ou du remorquage, la force avant est de 24,9 kN.
- Lors de l'amarrage, la force avant est de 20,4 kN.
- Lors de l'amarrage, la force arrière est de 17,4 kN.



(1) Points de fixation

6.6.2 Accostage

Informez toujours votre équipage de la façon dont vous prévoyez d'accoster. Les pare-chocs et au moins une ligne d'amarrage à l'avant et à l'arrière doivent être en place avant de s'approcher de la jetée.

Il est toujours plus facile d'accoster contre le vent. Essayez de tenir la proue exactement face au vent et de maintenir une vitesse suffisante pour que le bateau réponde au gouvernail. Si l'étrave est soufflée dans une direction, reculez et répétez la manœuvre. Amenez la proue à la jetée et assurez-vous d'avoir une ligne à terre rapidement.

L'accostage avec un vent latéral est un peu plus difficile. Ne vous dirigez pas parallèlement à la jetée en laissant le bateau souffler car il y a toujours un risque que la proue soit projetée vers d'autres bateaux ou la jetée. Essayez plutôt de manœuvrer le bateau de manière à ce que le vent vienne directement de l'arrière. Ensuite, le bateau peut être manœuvré droit devant puisque le vent aide à maintenir le bateau sur une ligne droite. Il est bon d'avoir quelqu'un sur le pont avant qui puisse descendre à terre et tourner rapidement la proue dans la direction souhaitée après l'arrêt complet du bateau.

Essayez de toujours éviter les mouvements brusques de l'accélérateur, car la vitesse de ralenti en avant et en arrière est généralement adéquate. Des mouvements brusques de l'accélérateur peuvent entraîner des manœuvres de panique.

⚠ ATTENTION

La résistance à la traction des lignes ou des chaînes ne doit normalement pas dépasser la résistance du point de fixation en question.

6.6.3 Liste de contrôle : Avant l'ancrage

1. Consultez la carte pour voir si l'ancrage est autorisé dans la zone.
2. Écoutez les prévisions météorologiques de la région et notez les conditions de vent prévues.
3. Allumez le sondeur.
4. Étudiez les conditions du fond marin et assurez-vous qu'il y a un bon terrain de maintien.
5. Vérifiez que la chaîne de sécurité a été libérée de l'ancre.

6. Attendez d'avoir atteint le point d'ancrage prévu avant d'abaisser l'ancre.
7. Laissez sortir la ligne d'ancrage égale au moins à trois fois la profondeur de l'eau.
8. Mettez le moteur en marche arrière pour vérifier que l'ancre a bien pris (uniquement lors de l'ancrage de la proue).
9. Notez votre position sur le GPS. Vérifiez régulièrement que le bateau ne s'est pas déplacé de sa position.
10. Réglez le sondeur sur « Anchor Watch ».

⚠ AVERTISSEMENT

Fixez toujours l'ancre de manière à ce qu'elle soit solidement fixée au bateau. Une ancre qui tombe en cours de route peut causer de graves dommages au bateau et un danger mortel pour l'équipage.

6.6.4 Remorquage et amarrage

⚠ ATTENTION

Lorsque vous remorquez un autre bateau ou que vous êtes remorqué, conduisez toujours lentement. Si le bateau que vous remorquez est du type coque à déplacement, ne dépassez jamais sa vitesse de coque.

- Attachez toujours le câble de remorquage de façon à ce qu'il puisse être détaché sous la charge. Il est de la responsabilité du propriétaire et des utilisateurs de s'assurer que les lignes d'amarrage, les lignes de remorquage, les chaînes d'ancre, les lignes d'ancrage et les ancres conviennent à l'usage prévu du navire.
- N'oubliez jamais que la stabilité du bateau peut diminuer lors du remorquage.

7 Entretien

7.1 Entretien la surface en enduit gélifié

Lorsque le bateau n'est pas utilisé, gardez la surface en enduit gélifié à l'abri du soleil ou recouverte d'une bâche en toile. N'utilisez pas de plastique ou d'autres matériaux non poreux, qui peuvent emprisonner l'humidité entre la housse et la surface.

- Lavez la surface avec un détergent doux.

Pour de meilleurs résultats, utilisez un nettoyant recommandé pour la fibre de verre et suivez les instructions sur l'étiquette du produit.

REMARQUE

N'utilisez pas de détergent pour lave-vaisselle automatique, d'abrasifs, d'agents de blanchiment et de produits chimiques puissants contenant des acides/bases ou de l'ammoniaque.

- Cirez la surface au moins deux fois par an pour restaurer la brillance et protéger la finition.

Utilisez uniquement la cire recommandée pour la fibre de verre et suivez attentivement les instructions.

REMARQUE

Ne cirez jamais une surface en enduit gélifié en plein soleil.

7.2 Entretien les intérieurs

7.2.1 Surfaces en plastique et peintes

1. Mouillez la surface uniformément avec de l'eau avant le nettoyage proprement dit.
2. Éliminez les taches.
 - Éliminez les taches régulières avec une brosse et un nettoyant légèrement dilué.
 - Retirez la graisse avec une brosse ou une éponge et un nettoyant pour vitres.
3. Nettoyez ensuite la surface avec une éponge et de l'eau.
4. Essuyez avec un chiffon.

7.2.2 Portes et trappes

- Nettoyez régulièrement les rails des portes coulissantes et des trappes et lubrifiez si nécessaire.
- Lubrifiez les poignées et les serrures avec un lubrifiant pour serrures ordinaire.

7.3 Entretien des housses



Les nouvelles housses peuvent fuir au début, car les coutures doivent d'abord gonfler.

Pendant l'utilisation

Pour éviter une détérioration rapide des housses, fixez-les fermement en position repliée pour éviter tout battement.

Après utilisation

REMARQUE

- Suspendez pour sécher. N'utilisez jamais un séchoir électrique ou un fer à repasser pour accélérer le séchage.
- Vérifiez que les housses sont complètement sèches avant de les ranger. Ranger une housse humide peut générer des moisissures et endommager les housses.
- Stockez les housses dans des conditions intérieures sèches pour l'hiver.
- Les housses ne doivent pas être stockées dans le bateau.

7.3.1 Nettoyer les housses

Les housses doivent être soigneusement nettoyées deux ou trois fois par an.

REMARQUE

N'utilisez jamais de nettoyeurs haute pression ou de nettoyeurs chimiques.

1. Laissez les housses en tissu tremper pendant au moins 24 heures.
2. Après le trempage, lavez l'intérieur et l'extérieur des housses avec une éponge ou une brosse douce.

Utilisez de l'eau savonneuse douce et beaucoup d'eau, max. 30 °C.

3. Rincez abondamment à l'eau douce.
Axopar Boats recommande de mélanger 12 % de vinaigre dans l'eau de rinçage finale pour neutraliser les résidus de savon.
4. Suspendez les housses pour qu'elles sèchent.

7.4 Prévenir les dommages dus au gel

- Le système de pompe de cale est équipé d'un verrou d'eau sur le tuyau.
 - Détachez le tuyau et vidangez complètement l'eau du sas d'eau et faites fonctionner les pompes à sec. Sinon, les pompes peuvent geler et casser.
- Dévissez le bouchon antigel sur la face inférieure des robinets de douche.
 - S'il n'y a pas de bouchon antigel, dévissez le flexible de douche.
- Vidangez le réservoir d'eau et tous les autres composants contenant de l'eau afin d'éviter les dommages dus au gel.
- Faites sécher la pompe à eau douce pour évacuer toute l'eau.
- Assurez-vous qu'aucune eau ne reste dans le bateau en aucune circonstance. Laissez les trappes de la cabine partiellement ouvertes.

7.5 Liste de contrôle : Avant le repos d'hiver

- Lavez la coque et le fond immédiatement après avoir sorti le bateau de l'eau.
- Lavez toutes les pièces à l'intérieur, également sous le plancher.
- Laissez tous les casiers, tiroirs, portes de la cabine et de l'armoire ouverts.
- Retirez les tapis.
 - Stockez les tapis et les coussins à l'intérieur dans un endroit sec.
 - Si cela n'est pas possible, assurez-vous que les coussins sont secs et placez-les sur champ.
- Assurez une bonne ventilation dans le bateau.

REMARQUE

Si les batteries sont laissées à bord, assurez-vous qu'elles sont complètement chargées, sinon les batteries peuvent geler et se fissurer.

7.6 Liste de contrôle : Avant le lancement

1. Retirez la bâche longtemps avant le lancement.
2. Lavez la coque avec un shampoing régulier et une brosse douce.
3. Cirez la coque, si nécessaire.
Utilisez une cire de bateau standard.
4. S'il y a de petites rayures sur la coque ou si une partie de l'enduit gélifié de surface a perdu son éclat, utilisez un composé abrasif sur ces zones avant le polissage.
5. Peignez le fond avec de la peinture antisalissure.
6. Si les batteries ont été retirées, remettez-les en place et vérifiez le niveau d'électrolyte dans les cellules.
Vérifiez l'état des batteries.
7. Vérifiez tous les câbles, colliers, supports de moteur et autres fixations.

8. Vérifiez la direction avant le lancement.
9. Vérifiez l'instrumentation.
10. Fermez tous les bouchons d'évacuation d'eau.
11. Vérifiez que les vannes de prise d'eau de mer sont bien serrées et en ordre, vérifiez l'absence de dommages causés par le gel.
12. Vérifiez tous les tuyaux, flexibles et vannes.
13. Notez tout dommage causé par le gel.

7.7 Entretien correctif

7.7.1 Dépôts

Des détergents doux et des composés abrasifs fins réduisent l'érosion et les dépôts de calcium accumulés sur les surfaces.

REMARQUE

N'appliquez pas de composé abrasif en plein soleil.

- Utilisez uniquement un composé à grain fin et suivez attentivement les instructions sur l'étiquette.
- Pour un résultat optimal, cirez la surface après l'avoir traitée avec un composé abrasif.

7.7.2 Rayures et entailles

La plupart des rayures et des entailles peuvent être éliminées en utilisant un composé abrasif suivi d'un cirage.

7.7.3 Taches

La plupart des taches peuvent être éliminées avec un détergent doux.

- Pour les taches tenaces, utilisez un nettoyant ménager abrasif suivi d'un cirage pour restaurer le lustre d'origine.
- Pour les taches non solubles dans l'eau, telles que la graisse, l'huile et les marques de talon en caoutchouc, utilisez un solvant tel que l'acétone, l'alcool à friction, le toluène ou le xylène, suivi d'un détergent doux.
 - Si ces solvants sont inefficaces, essayez un composé abrasif ou un ponçage fin suivi d'un cirage.

7.7.4 Marques profondes, entailles et trous

Les marques profondes, les entailles et les trous doivent être réparés par des professionnels.

Les enduits gélifiés peuvent être bien réparés par des professionnels et, dans la plupart des cas, la réparation sera indétectable.

REMARQUE

Dans les cas où les dommages ont percé la couche d'enduit gélifié, toute exposition supplémentaire à l'eau ou aux produits chimiques doit être évitée.

Le non-respect de cette précaution peut entraîner des dommages importants et potentiellement coûteux à la structure stratifiée sous-jacente.

8 Environnement

Lorsque vous manipulez des substances dangereuses pour l'environnement telles que du carburant, des huiles, des solvants, de la graisse, des revêtements de fond, etc., vous devez tenir compte des points suivants :

- Lisez toujours attentivement les instructions de chaque produit et manipulez les avec soin.
 - Assurez-vous que les emballages, bidons et articles similaires usagés sont jetés dans des points de collecte désignés.
 - En cas de doute sur le caractère dangereux ou non du produit, contactez le fournisseur ou le vendeur de ce produit.
- Le ressac des bateaux use le rivage et crée des problèmes pour les autres bateaux près de vous.
 - Ajustez toujours votre vitesse en fonction de la situation et de l'environnement pour éviter tout ressac inutile.
- Pilotez toujours le bateau au régime moteur le plus économique possible, en tenant compte des conditions du moment, afin d'éviter des émissions et du bruit inutiles.
- Assurez-vous que le moteur est correctement entretenu à intervalles réguliers afin de minimiser les niveaux de bruit et d'émission.
 - Lisez attentivement le manuel du fabricant du moteur.
- En tant que propriétaire de bateau, vous devez connaître les lois environnementales locales et respecter les codes de bonnes pratiques.
 - Ne videz jamais les réservoirs septiques ou le réservoir d'eaux noires dans l'eau.
 - Familiarisez-vous avec les réglementations internationales en matière de prévention de la pollution marine (MARPOL) et respectez ces réglementations.

8.1 Exigences pour l'Amérique du Nord

Les normes EPA stipulent que dans les lacs d'eau douce, les réservoirs d'eau douce ou autres bassins d'eau douce dont les entrées ou les sorties sont de nature à empêcher l'entrée ou la sortie du trafic maritime soumis à ce règlement, ou dans les rivières fermées au trafic maritime inter-états soumis à cette réglementation, les dispositifs d'assainissement marin installés sur tous les navires certifiés par la Garde côtière américaine doivent être conçus et utilisés pour empêcher le rejet par-dessus bord des eaux usées, traitées ou non, ou de tout déchet dérivé des eaux usées.

Les normes EPA précisent en outre que cela ne doit pas être interprété comme interdisant le transport de dispositifs de traitement à écoulement continu certifiés par la Garde côtière qui ont été sécurisés de manière à empêcher de tels rejets. Elles stipulent également que les eaux où un dispositif d'assainissement marin permettant le rejet certifié par la Garde côtière est autorisé comprennent les eaux côtières et les estuaires, les Grands Lacs et les voies navigables interconnectées, les lacs d'eau douce et les bassins accessibles par des écluses, et d'autres eaux qui sont navigables entre les États par les navires assujettis à ce règlement (40 CFR 140.3).

9 Annexe I : Listes de contrôle

9.1 Liste de contrôle : Feu dans le moteur

- Arrêtez le moteur.
- Dirigez le bateau contre le vent, si possible.
- Assurez-vous que tous les passagers portent des gilets de sauvetage.
- Si nécessaire :
 - Évacuez les passagers.
 - Appelez pour un sauvetage en mer.
- Coupez le carburant et les interrupteurs d'alimentation principale.
- Éteignez le feu.
- Attendez d'être absolument certain que le feu est éteint avant d'ouvrir le capot du moteur.
Ouvrez le capot du moteur avec précaution et soyez prêt à utiliser l'extincteur portatif, le cas échéant, pour terminer d'éteindre l'incendie.
- Éteignez les incendies couvants avec de l'eau.

9.2 Liste de contrôle : Après un feu

- Ouvrez les portes et les fenêtres pour une meilleure ventilation.
- Inspectez le bateau et son équipement, et réparez les dommages éventuels.
- Contactez les autorités locales, le cas échéant.
- Assurez-vous que l'équipement d'extinction d'incendie est rempli ou remplacé après utilisation.

9.3 Liste de contrôle : Inspection régulière avant de quitter le port

Sécurité

Vérifiez que :

- Toutes les personnes à bord ont un gilet de sauvetage.
- La force du vent et des vagues n'excède pas la catégorie de conception du bateau.
- L'interrupteur de veille automatique est enclenché sur « pilote ».
- Un ou plusieurs extincteurs sont à bord et que leur date d'approbation / inspection n'a pas expiré.
- Les cordages nécessaires et l'ancre sont à bord.

Évacuation et étanchéité

Vérifiez que :

- Il n'y a pas d'eau dans la cale.
- Toutes les pompes de cale sont en bon état de fonctionnement.
- La cale ne présente aucun signe de fuite de carburant ou d'huile.
- Le système d'évacuation du pont est propre et les vannes sont ouvertes.
- Toutes les trappes du pont sont bien fermées.

Électricité et moteur

Vérifiez que :

- Tous les fusibles sont intacts.
- Les interrupteurs principaux sont activés.
- Les batteries ont suffisamment de puissance.
- Le moteur fonctionne correctement.
- L'eau de refroidissement du moteur circule correctement.
- Le niveau de carburant est suffisant.

⚠ AVERTISSEMENT

La capacité de réservoir spécifiée n'est pas nécessairement totalement disponible, en fonction de l'assiette et de la charge à bord. Le réservoir doit toujours être rempli à au moins 20 %.

9.4 Liste de contrôle : Après avoir utilisé le bateau

Vérifiez que :

- Les interrupteurs principaux sont désactivés.
- La vanne de refoulement du réservoir septique est fermée.
- Il n'y a pas d'eau dans la cale.
- Les pompes de cale sont en bon état de fonctionnement.
- L'évacuation du pont fonctionne correctement et toutes les vannes d'évacuation sont ouvertes.
- Toutes les trappes de pont, toiles de toit et portes sont bien fermées.

9.5 Liste de contrôle : Manipulation du bateau avant de quitter le port

Pour une navigation en toute sécurité quelles que soient les conditions météorologiques, un équipement de signalisation sonore conforme à la réglementation (COLREG, 1972) doit être transporté à bord. Assurez-vous que l'équipement de signalisation sonore du bateau est conforme à ces réglementations.

⚠ ATTENTION

Selon les réglementations nationales de certains pays, il est obligatoire de porter un gilet de sauvetage à tout moment.

- Vérifiez que le bateau et son équipement sont en bon état de navigabilité.
- Écoutez toujours les prévisions météorologiques à long terme lorsque vous planifiez de longs voyages.
- Assurez-vous toujours qu'il y a suffisamment de carburant et d'eau douce dans les réservoirs.
- Gardez toujours le compartiment moteur fermé lors du démarrage du moteur.
- Vérifiez que tous les articles à bord sont correctement rangés et correctement sécurisés pour gérer les conditions de mer agitée et de vent.
- Assurez-vous que l'échelle de bain est soulevée hors de l'eau avant de partir.
- Assurez-vous que la direction est correctement positionnée avant de démarrer.
- Toutes les personnes à bord doivent porter un gilet de sauvetage approprié lorsqu'elles sont sur le pont.

9.6 Liste de contrôle : Avant l'ancrage

1. Consultez la carte pour voir si l'ancrage est autorisé dans la zone.
2. Écoutez les prévisions météorologiques de la région et notez les conditions de vent prévues.
3. Allumez le sondeur.
4. Étudiez les conditions du fond marin et assurez-vous qu'il y a un bon terrain de maintien.
5. Vérifiez que la chaîne de sécurité a été libérée de l'ancre.
6. Attendez d'avoir atteint le point d'ancrage prévu avant d'abaisser l'ancre.
7. Laissez sortir la ligne d'ancrage égale au moins à trois fois la profondeur de l'eau.
8. Mettez le moteur en marche arrière pour vérifier que l'ancre a bien pris (uniquement lors de l'ancrage de la proue).
9. Notez votre position sur le GPS. Vérifiez régulièrement que le bateau ne s'est pas déplacé de sa position.
10. Réglez le sondeur sur « Anchor Watch ».

⚠ AVERTISSEMENT

Fixez toujours l'ancre de manière à ce qu'elle soit solidement fixée au bateau. Une ancre qui tombe en cours de route peut causer de graves dommages au bateau et un danger mortel pour l'équipage.

9.7 Liste de contrôle : Avant le repos d'hiver

- Lavez la coque et le fond immédiatement après avoir sorti le bateau de l'eau.
- Lavez toutes les pièces à l'intérieur, également sous le plancher.
- Laissez tous les casiers, tiroirs, portes de la cabine et de l'armoire ouverts.
- Retirez les tapis.
 - Stockez les tapis et les coussins à l'intérieur dans un endroit sec.
 - Si cela n'est pas possible, assurez-vous que les coussins sont secs et placez-les sur champ.
- Assurez une bonne ventilation dans le bateau.

REMARQUE

Si les batteries sont laissées à bord, assurez-vous qu'elles sont complètement chargées, sinon les batteries peuvent geler et se fissurer.

9.8 Liste de contrôle : Avant le lancement

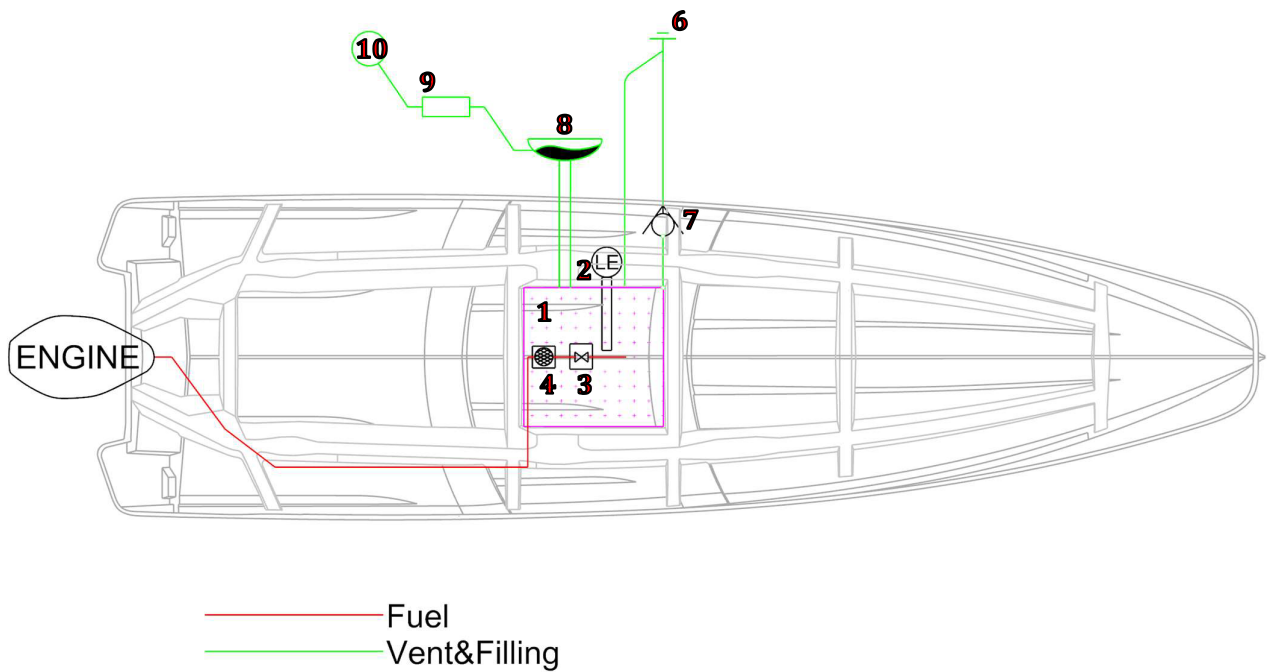
1. Retirez la bâche longtemps avant le lancement.
2. Lavez la coque avec un shampoing régulier et une brosse douce.
3. Cirez la coque, si nécessaire.
Utilisez une cire de bateau standard.
4. S'il y a de petites rayures sur la coque ou si une partie de l'enduit gélifié de surface a perdu son éclat, utilisez un composé abrasif sur ces zones avant le polissage.
5. Peignez le fond avec de la peinture antisalissure.
6. Si les batteries ont été retirées, remettez-les en place et vérifiez le niveau d'électrolyte dans les cellules.
Vérifiez l'état des batteries.
7. Vérifiez tous les câbles, colliers, supports de moteur et autres fixations.
8. Vérifiez la direction avant le lancement.
9. Vérifiez l'instrumentation.
10. Fermez tous les bouchons d'évacuation d'eau.
11. Vérifiez que les vannes de prise d'eau de mer sont bien serrées et en ordre, vérifiez l'absence de dommages causés par le gel.
12. Vérifiez tous les tuyaux, flexibles et vannes.
13. Notez tout dommage causé par le gel.

10 Annexe II : Système de carburant

7.2 Fuel network

ID	Item	Reference	Position
1	Fuel Tank	1 x Custom made aluminum (same as Ax22)	
2	Level Emitter	1 x to be defined by customer	
3	Shut off Valve	1 x to be defined by customer	
4	Fuel Filter	1 x Mercury 8M0095669 or equivalent	
6	Filling Deck Connection W/Vent	1 x Attwood 99200GZ1 (From AX22)	
7	Filling Limit Valve	1 x to be defined by customer	
8	Fuel-Air Separator	1 x Perko 0723AF2L00 (From AX22)	
9	Carbon Canister	1 x Perko 486 005 055 (From AX22)	
10	P-Trap Valve	1 x Perko 0630004BLK (From AX22)	

Picture 51 Fuel network components



11 Annexe III : Schémas électriques


Axopar 22-25

ELECTRICAL DIAGRAM / PRODUCTION DRAWINGS

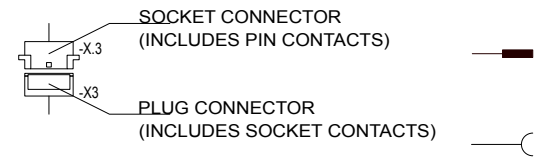
DOCUMENT INCLUDES:
 BOAT HARNESS / PANEL GENERAL LAYOUT
 ELECTRICAL STRUCTURE OF 12V DC SYSTEM (EURO/USA)
 12V DC DIAGRAM
 230V AC DIAGRAM
 PRODUCTION DRAWINGS

NOTE! ALL CABLE AREAS ARE IN METRIC SYSTEM (mm2).

REVISION A1

11.5.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	11.5.2020		Axopar			
			Drawing by	TuM		Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
			Sheet rev.	1		22	COVER	HL	1 / 58 Sheet
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A		Boat model	Title	Loc	
1			4		5	6	7	8	

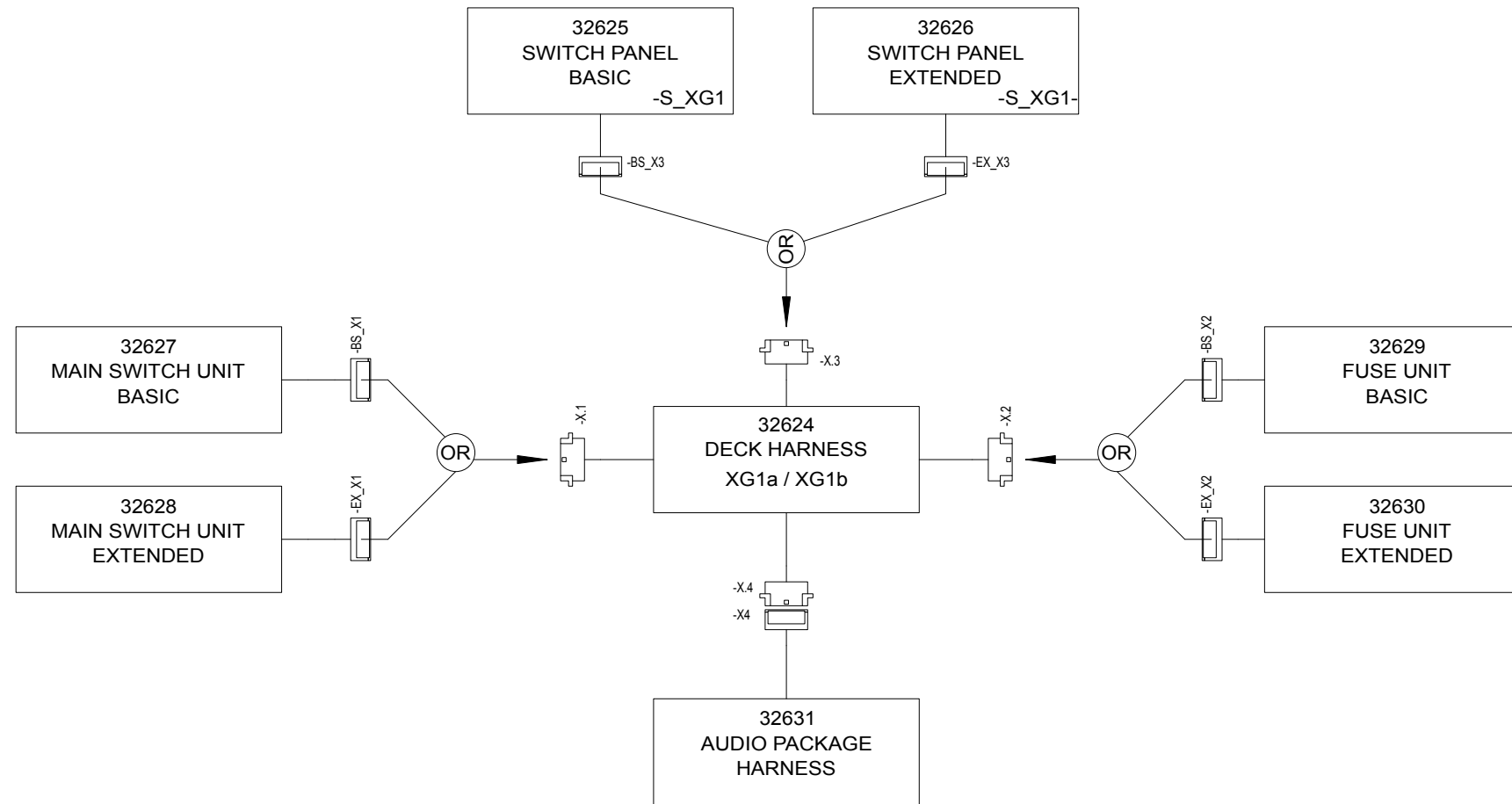
LEGEND:
(APPLIES ONLY THIS PAGE)



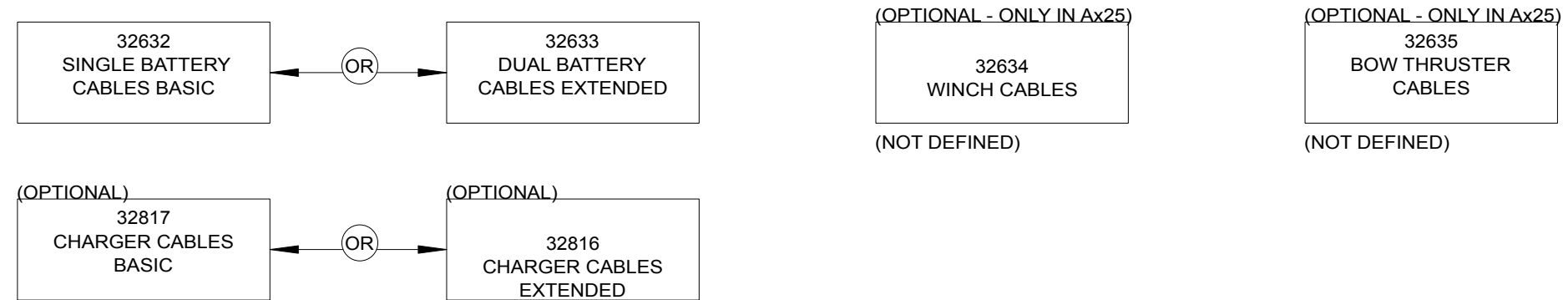
OR ALL PRODUCTS TIED "OR"-LABEL ARE ALTERNATIVE OPTIONS DEPENDING THE SET-UP OR MODEL OF BOAT. BOTH PRODUCTS WITH "OR"-LABEL CANNOT INSTALL TO BOAT.

NOTE! CONNECTOR NAME LIKE "X3" IS HEADER ONLY FOR EXAMPLE X3 CONNECTORS INCLUDES VARIOUS CONNECTORS: X3a, X3b, X3c, X3d, X3e, X3f and X3g. MORE DETAILS IN ELECTRIC SCHEMATIC AND PRODUCTION DRAWINGS.

HARNESS STRUCTURE



POWER CABLES STRUCTURE



11.5.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date 11.5.2020	NAVIX	Axopar			
			Drawing by TuM		Boat 22	Sub-product code 12Vdc STRUCTURE	Product code	Project ID
			Sheet rev. 1		Boat model	Title	HL	2 / 58
Date of modification	Modified by	Description	Project rev. A	Copyright by		Loc	Sheet	

LONG CONSOLE HARNESS/ PANEL GENERAL LAYOUT

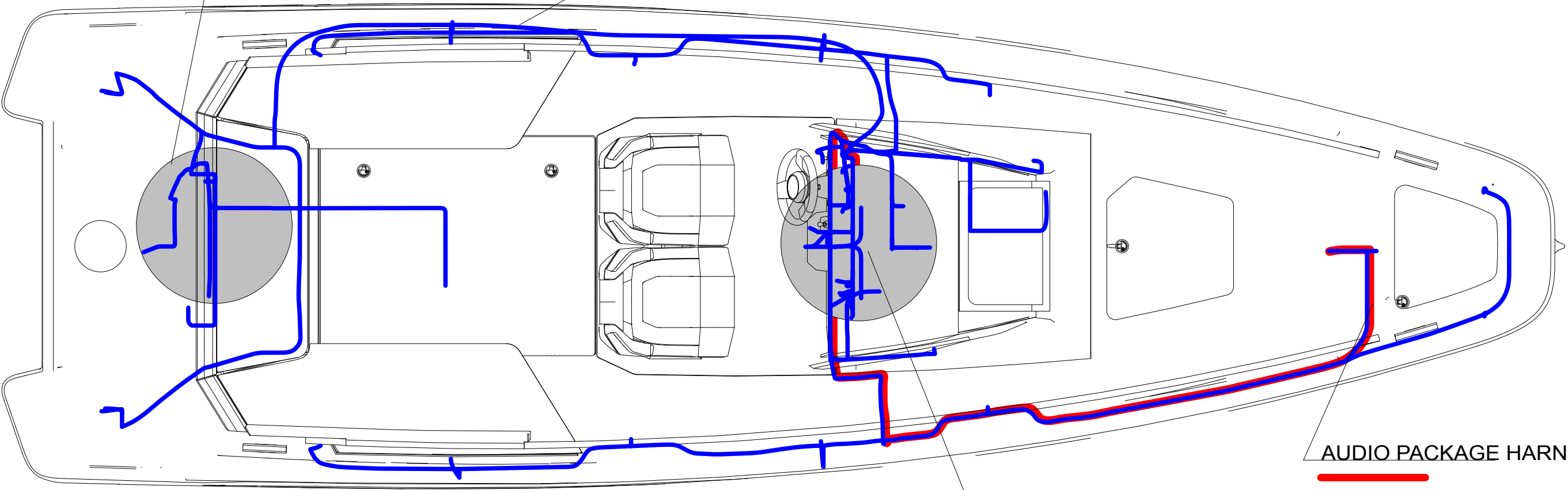
TOP VIEW

NOTE!
LAYOUT GIVES ONLY APPROXIMATE LOCATION OF PANEL AND HARNESS.

AFT TECH SPACE:

- VAC SHORE POWER UNIT
- VAC GALVANIC ISOLATOR
- VAC DECK CONTACT SOCKET
- VAC SOCKET OUTLET
- VAC CHARGER
- 12VDC ALTERNATOR SPLITTER (ISOLATOR)
- 12VDC MAIN SW UNIT
- MAIN DC NEG. POINT BUSBAR

DECK HARNESS




CONSOLE AREA:

- 12VDC SWITCH PANEL
- 12VDC FUSE UNIT
- 12VDC RELAYS
- 12VDC NEGATIVE BUSBARS

AUDIO PACKAGE HARNESS

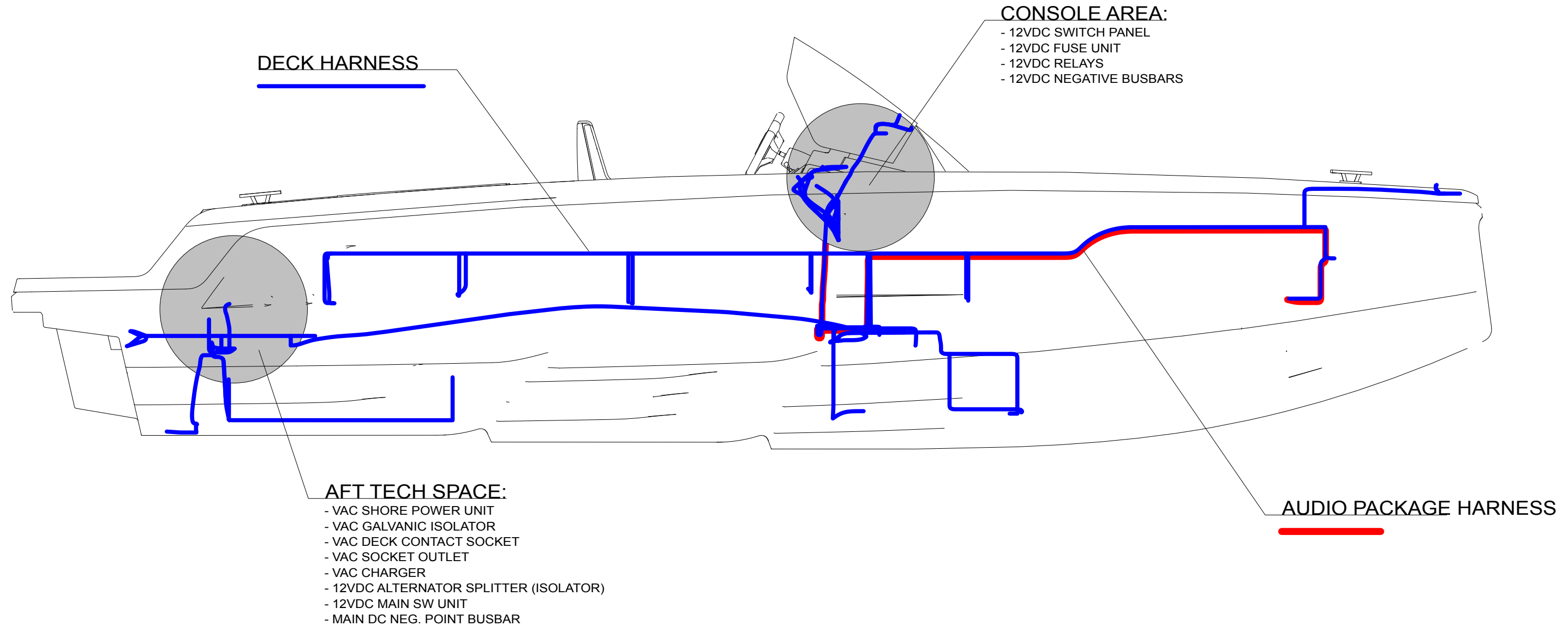


11.5.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	18.5.2020		Axopar				
			Drawing by	TuM		Boat		Sub-product code	Product code	Project ID
			Sheet rev.	1		22		HARNESS LAYOUT (WITH LONG CONSOLE)		HL
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A	Copyright by	Boat model	Title	Loc	3 / 58 Sheet	

LONG CONSOLE HARNESS/ PANEL GENERAL LAYOUT

SIDE VIEW

NOTE!
LAYOUT GIVES ONLY APPROXIMATE LOCATION OF PANEL AND HARNESS.




DECK HARNESS

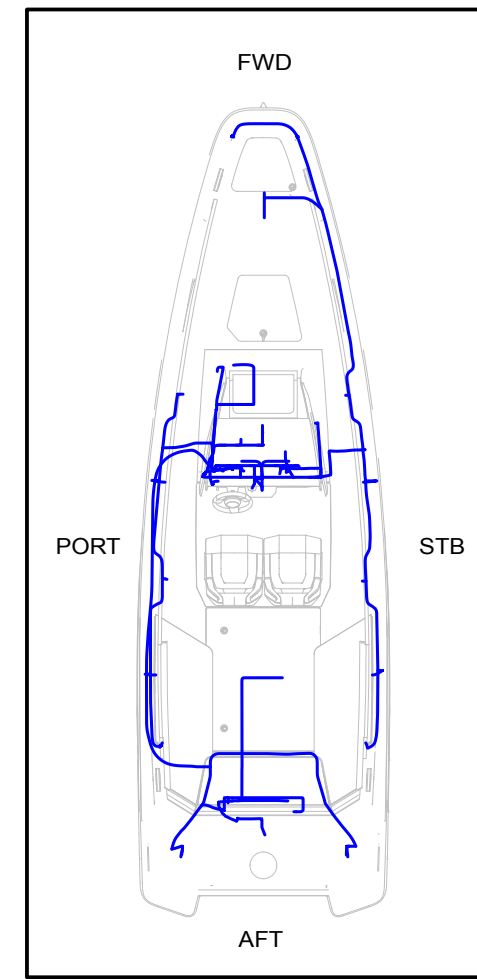
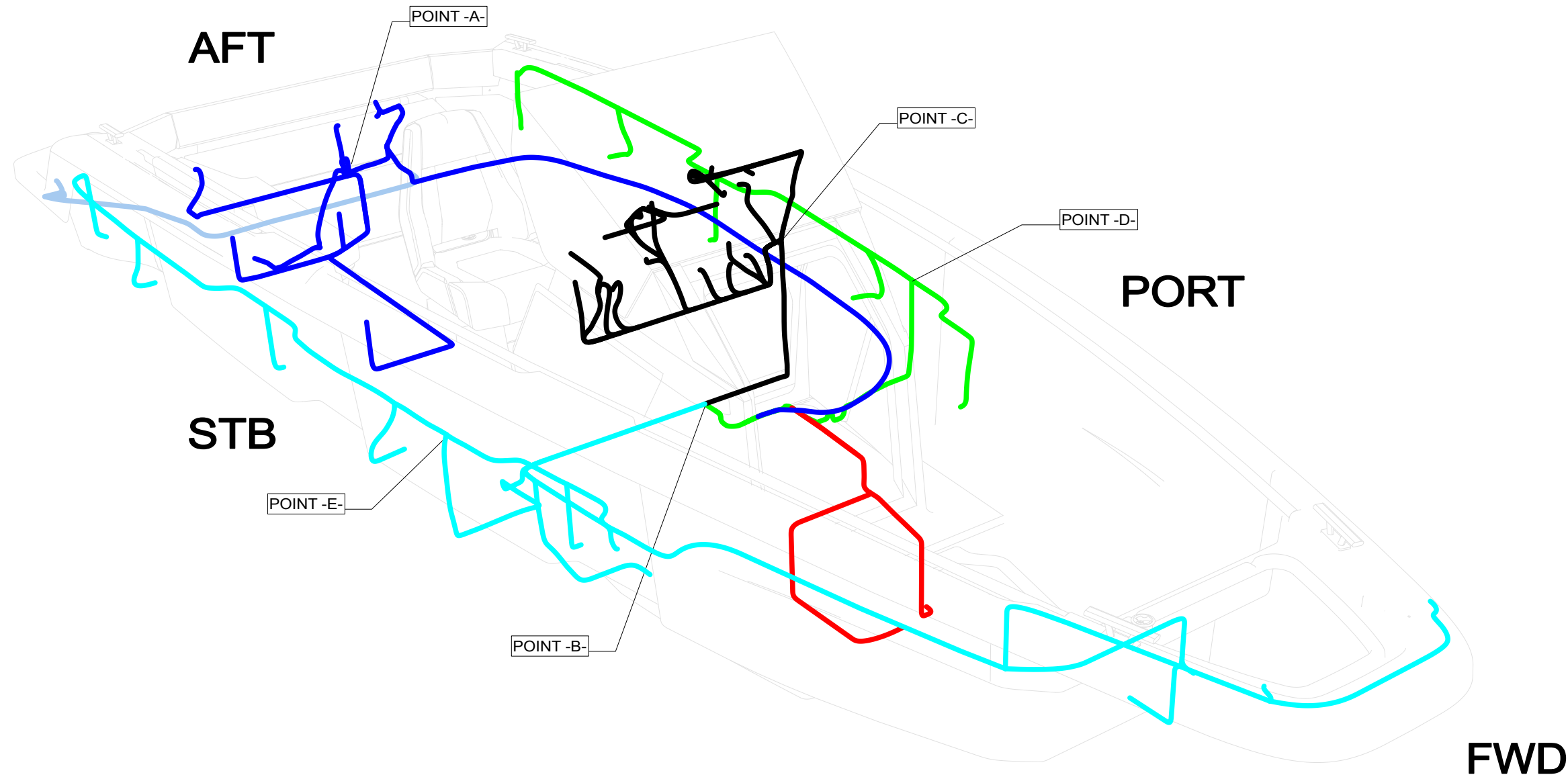
CONSOLE AREA:
- 12VDC SWITCH PANEL
- 12VDC FUSE UNIT
- 12VDC RELAYS
- 12VDC NEGATIVE BUSBARS

AFT TECH SPACE:
- VAC SHORE POWER UNIT
- VAC GALVANIC ISOLATOR
- VAC DECK CONTACT SOCKET
- VAC SOCKET OUTLET
- VAC CHARGER
- 12VDC ALTERNATOR SPLITTER (ISOLATOR)
- 12VDC MAIN SW UNIT
- MAIN DC NEG. POINT BUSBAR

AUDIO PACKAGE HARNESS

11.5.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	11.5.2020		Axopar				
			Drawing by	TuM		Boat	22	Sub-product code	Product code	Project ID
			Sheet rev.	1		Boat model		HARNESS LAYOUT (WITH LONG CONSOLE)		HL
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A	Copyright by		Title	Loc	4 / 58 Sheet	

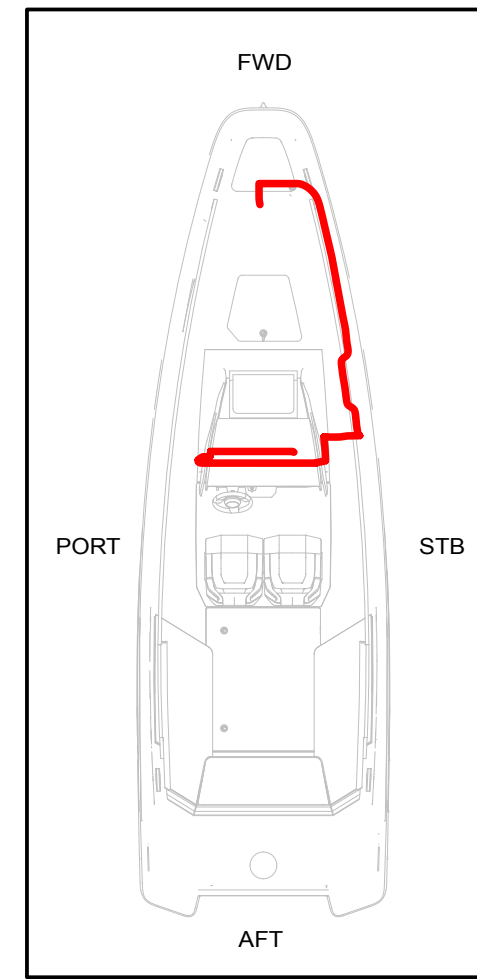
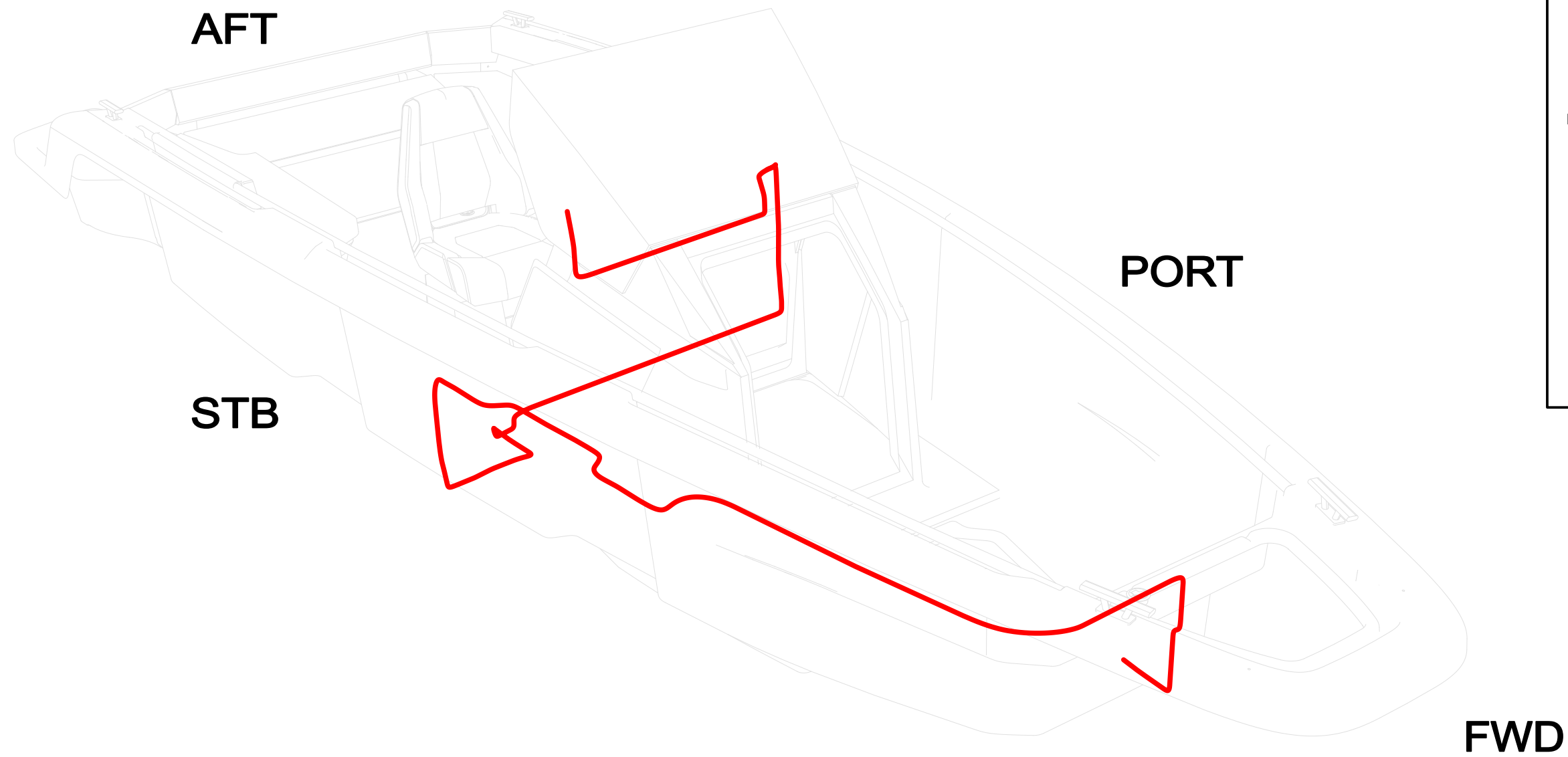
DECK HARNESS - LAYOUT




(0,015)

			Date	9.7.2020	Axopar					
			Drawing by	TuM	Boat		Sub-product code		Product code	
			Sheet rev.		22		DECK HARNESS		Project ID	
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A	Boat model		Title		5 / 58	
1		2	4		5	6	7	8	Sheet	

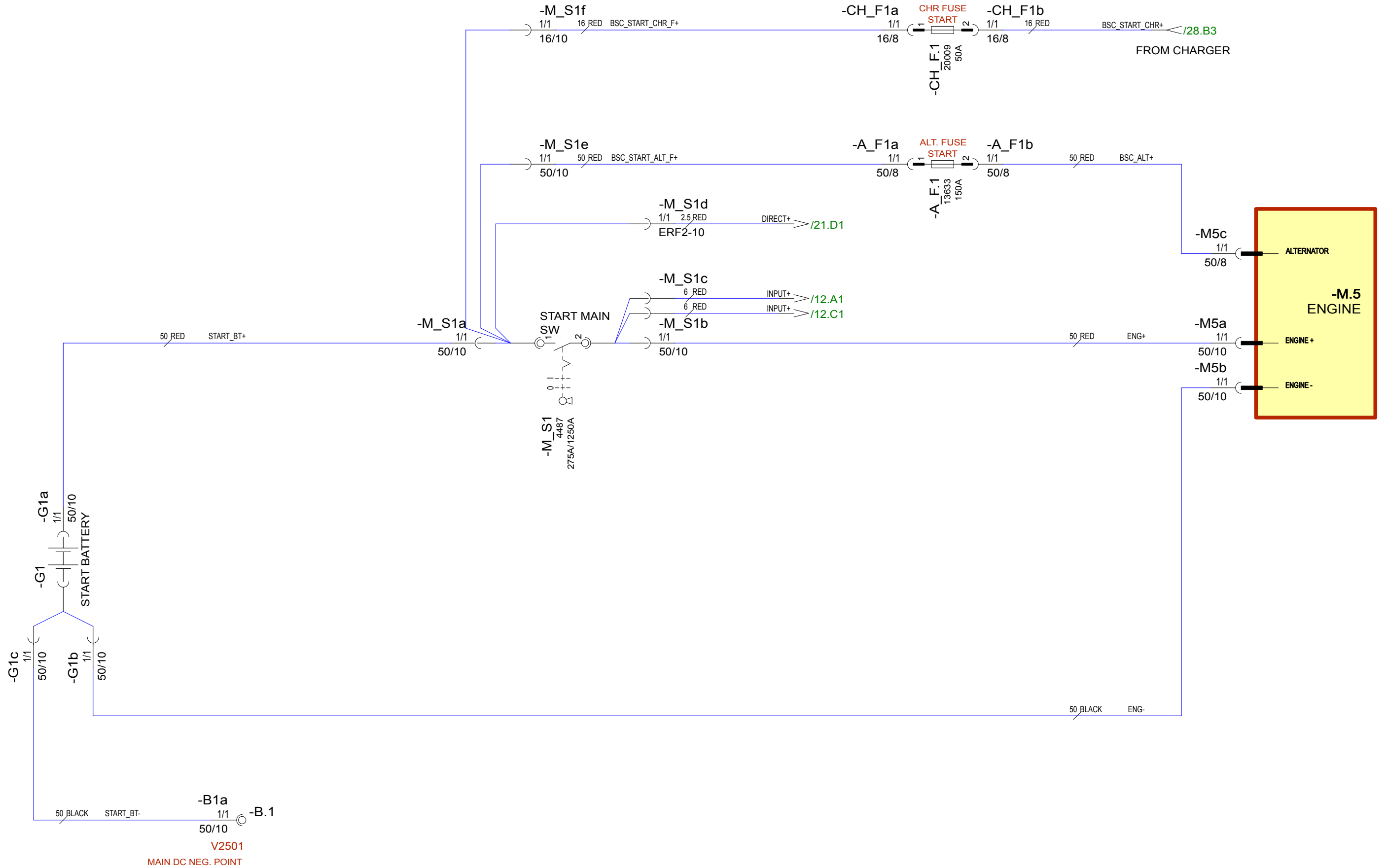
AUDIO HARNESS - LAYOUT




(0,015)

10.7.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	9.7.2020		Axopar				
			Drawing by	TuM		Boat	22	Sub-product code	Product code	Project ID
			Sheet rev.	1		Boat model		AUDIO HARNESS - LAYOUT		
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A	Copyright by		Title	Loc	6 / 58 Sheet	

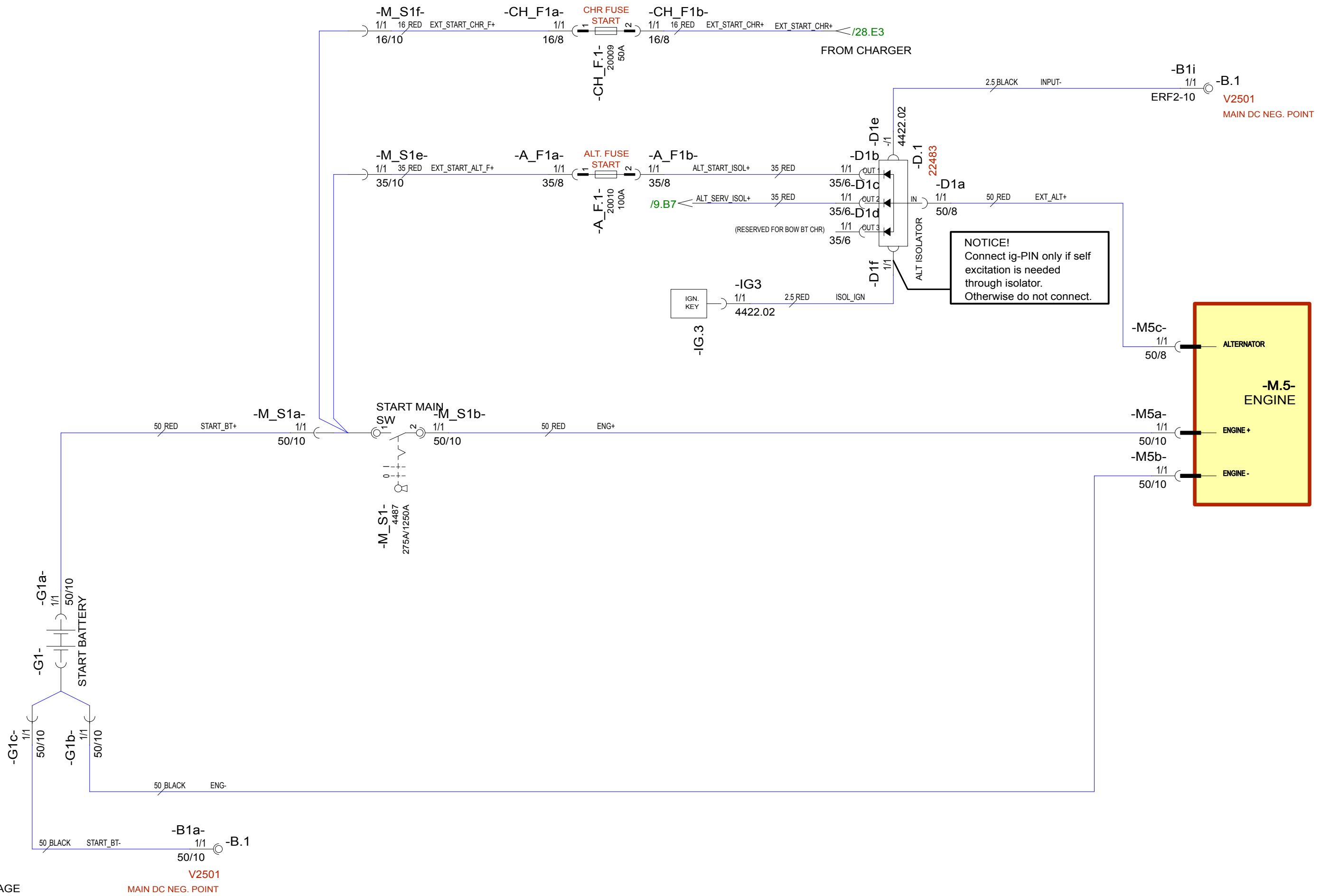
12VDC



BASIC PACKAGE


10.6.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	10.6.2020		Axopar				
			Drawing by	TuM		Boat	22	Sub-product code	Product code	Project ID
			Sheet rev.	1		Boat model		DIAGRAM - SINGLE BATTERY	HL	7 / 58
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A	Copyright by		Title	Loc	Sheet	

12VDC

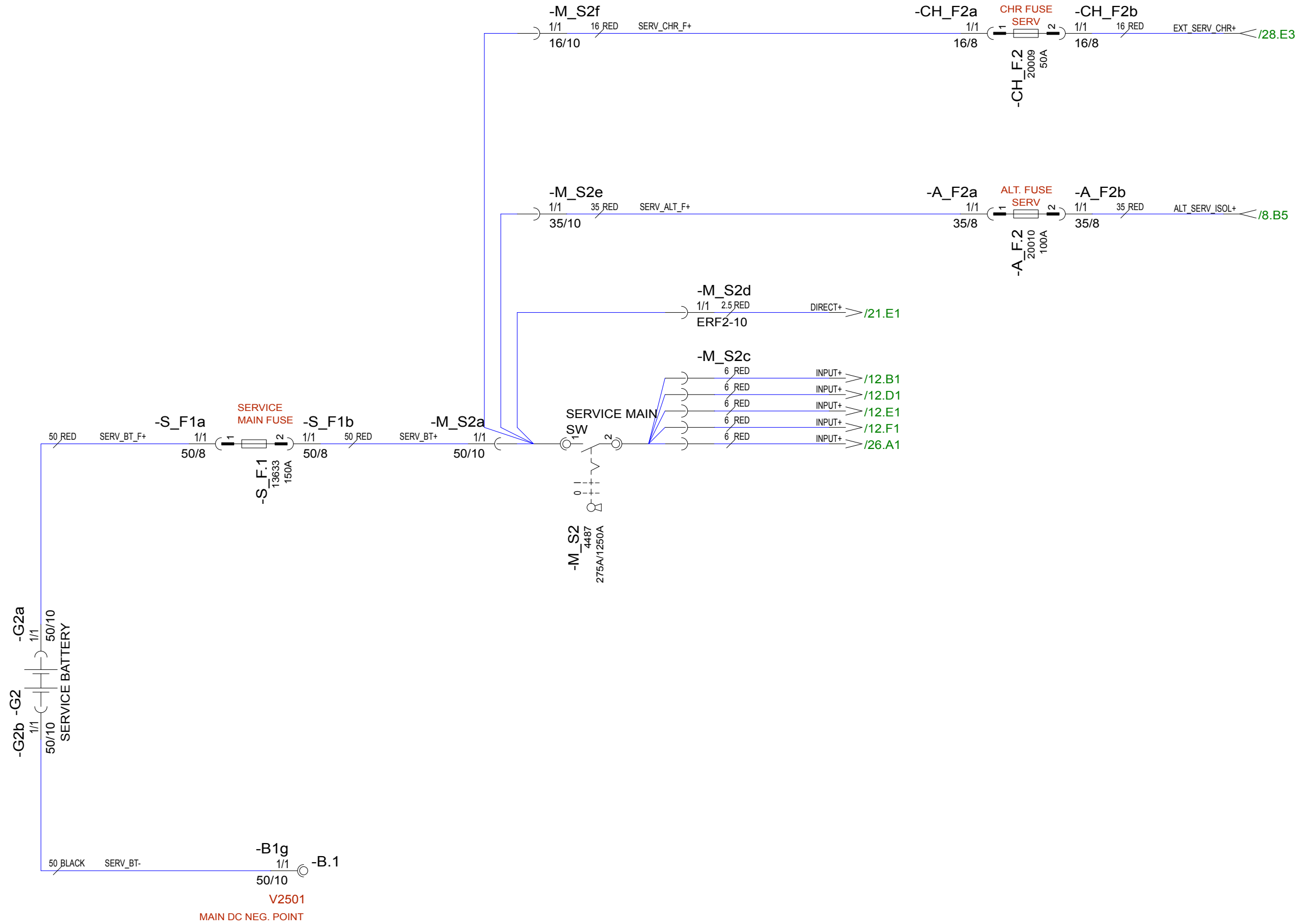


EXTENDED PACKAGE


V2501
MAIN DC NEG. POINT

11.5.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	11.5.2020		Axopar				
			Drawing by	TuM		Boat	22	Sub-product code	Product code	Project ID
			Sheet rev.	1		Boat model		DIAGRAM - DUAL BATTERY, START	HL	8 / 58
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A	Copyright by		Title	Loc	Sheet	

12VDC



EXTENDED PACKAGE


15.6.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	14.6.2020		Axopar			
			Drawing by	TuM		Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
			Sheet rev.	1		22	DIAGRAM - DUAL BATTERY, SERVICE	HL	
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A	Copyright by	Boat model	Title	Loc	9 / 58 Sheet

12VDC

(NOT DEFINED)

ONLY AT AX25

-B1e
1/1
70/10 © -B.1
V2501
MAIN DC NEG. POINT


11.5.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date 11.5.2020		Axopar			
			Drawing by TuM		Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
			Sheet rev. 1		22	DIAGRAM - BOW THRUSTER	HL	10 / 58 Sheet
Date of modification	Modified by	Description	Project rev. A		Boat model		Title	

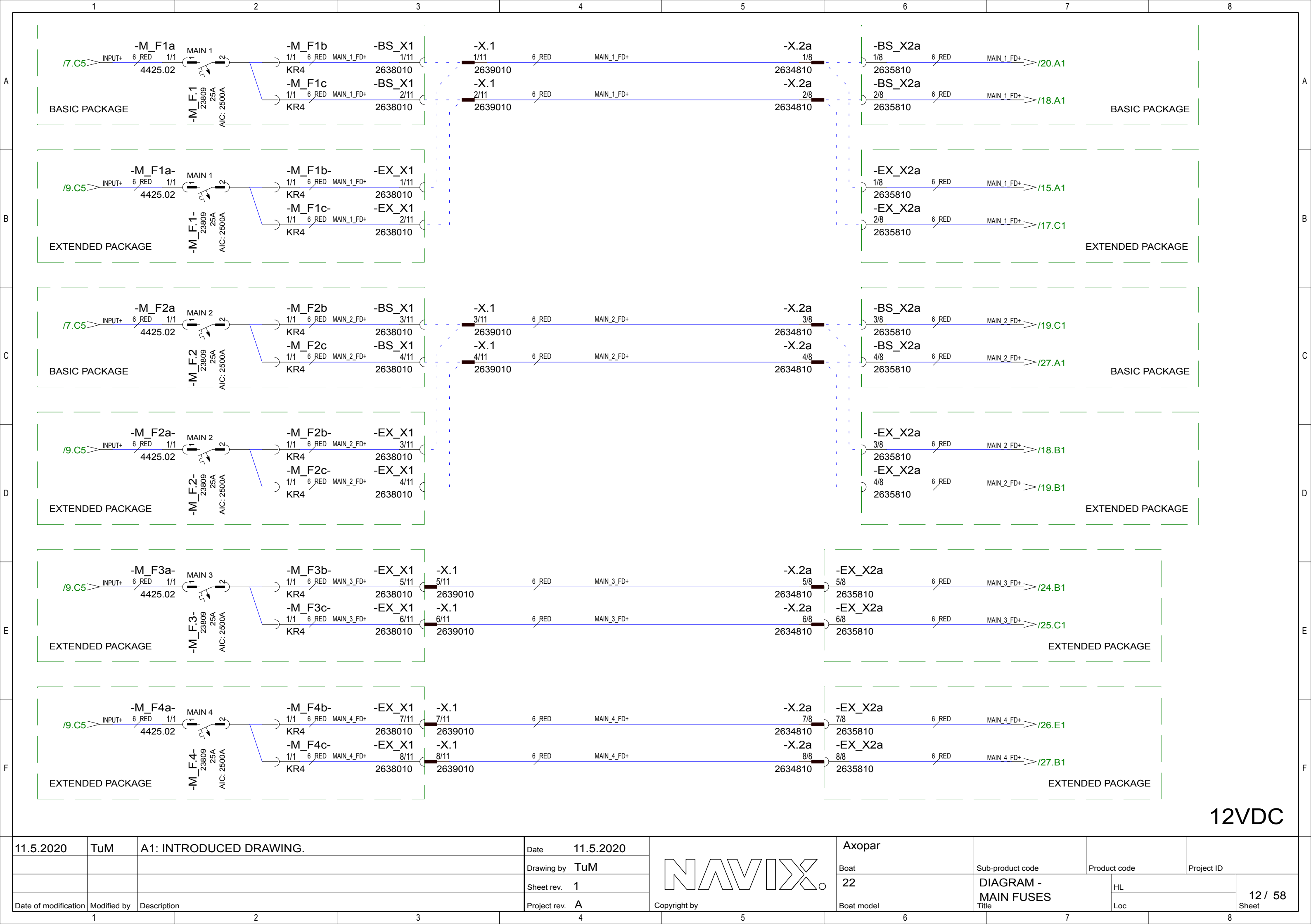
12VDC

(NOT DEFINED)

ONLY AT AX25

-B1f
1/1
25/10 © -B.1
V2501
MAIN DC NEG. POINT

14.6.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	14.6.2020		Axopar			
			Drawing by	TuM		Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
			Sheet rev.	1		22	DIAGRAM - WINCH	HL	11 / 58 Sheet
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A		Boat model		Title	
1		2	3	4	5	6	7	8	



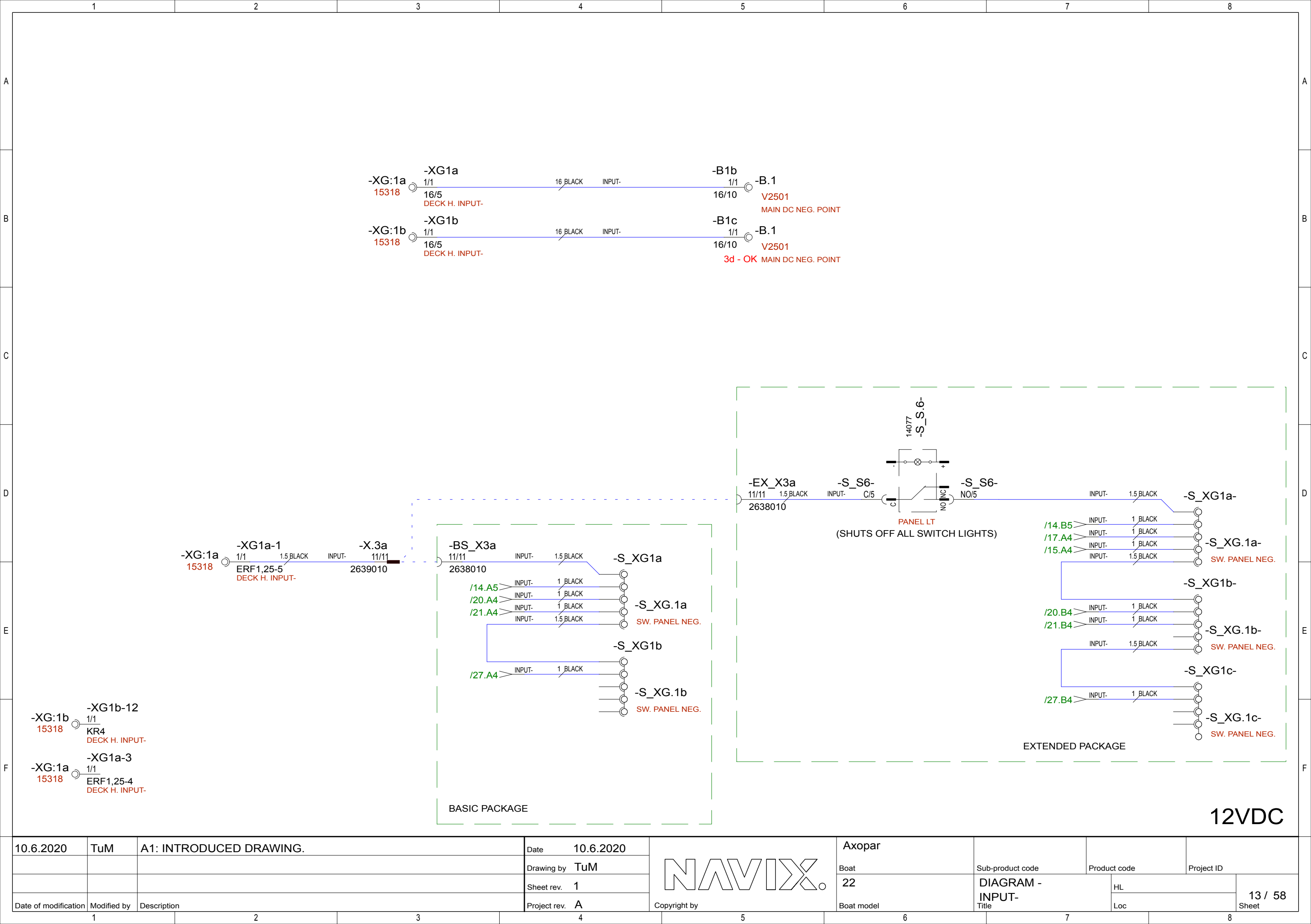
12VDC

11.5.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.
Date of modification	Modified by	Description

Date	11.5.2020
Drawing by	TuM
Sheet rev.	1
Project rev.	A



Axopar		Sub-product code		Product code		Project ID	
Boat	22	DIAGRAM - MAIN FUSES		HL		12 / 58	
Boat model		Title		Loc		Sheet	



10.6.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.
Date of modification	Modified by	Description

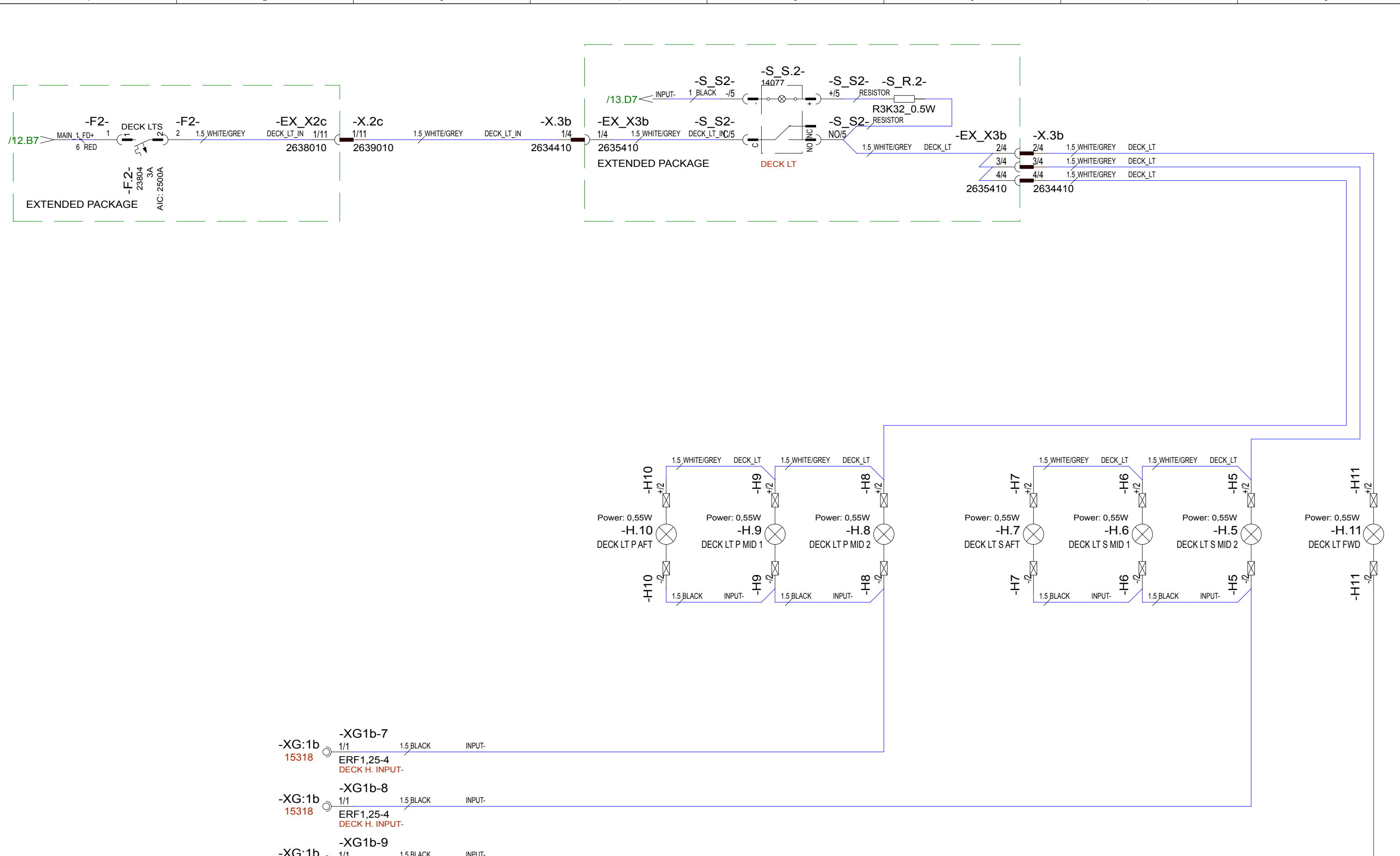
Date	10.6.2020
Drawing by	TuM
Sheet rev.	1
Project rev.	A

NAVIX

Copyright by


Axopar	Boat	22
Boat model		

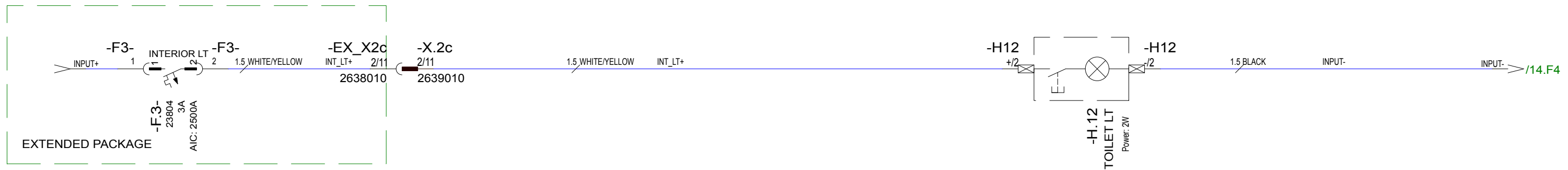
Sub-product code	Product code	Project ID
DIAGRAM - INPUT-	HL	13 / 58
Title	Loc	Sheet




12VDC

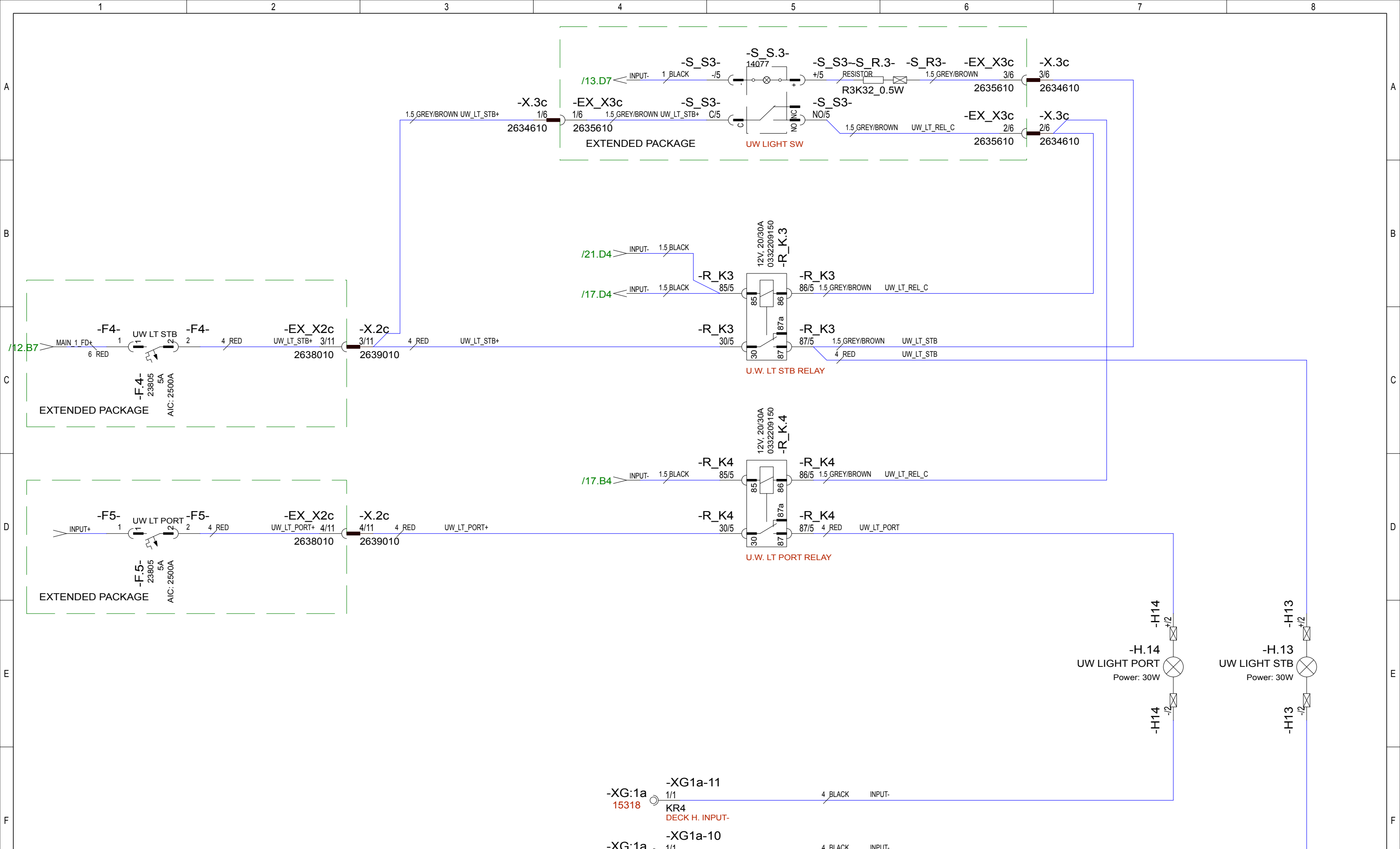
- XG:1b 15318 -XG1b-7 1/1 1.5 BLACK INPUT- ERF1,25-4 DECK H. INPUT-
- XG:1b 15318 -XG1b-8 1/1 1.5 BLACK INPUT- ERF1,25-4 DECK H. INPUT-
- XG:1b 15318 -XG1b-9 1/1 1.5 BLACK INPUT- ERF1,25-4 DECK H. INPUT-

11.5.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	11.5.2020		Axopar				
			Drawing by	TuM		Boat	22	Sub-product code	Product code	Project ID
			Sheet rev.	1		Boat model		DIAGRAM - DECK LT	HL	15 / 58
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A	Copyright by		Title	Loc	Sheet	




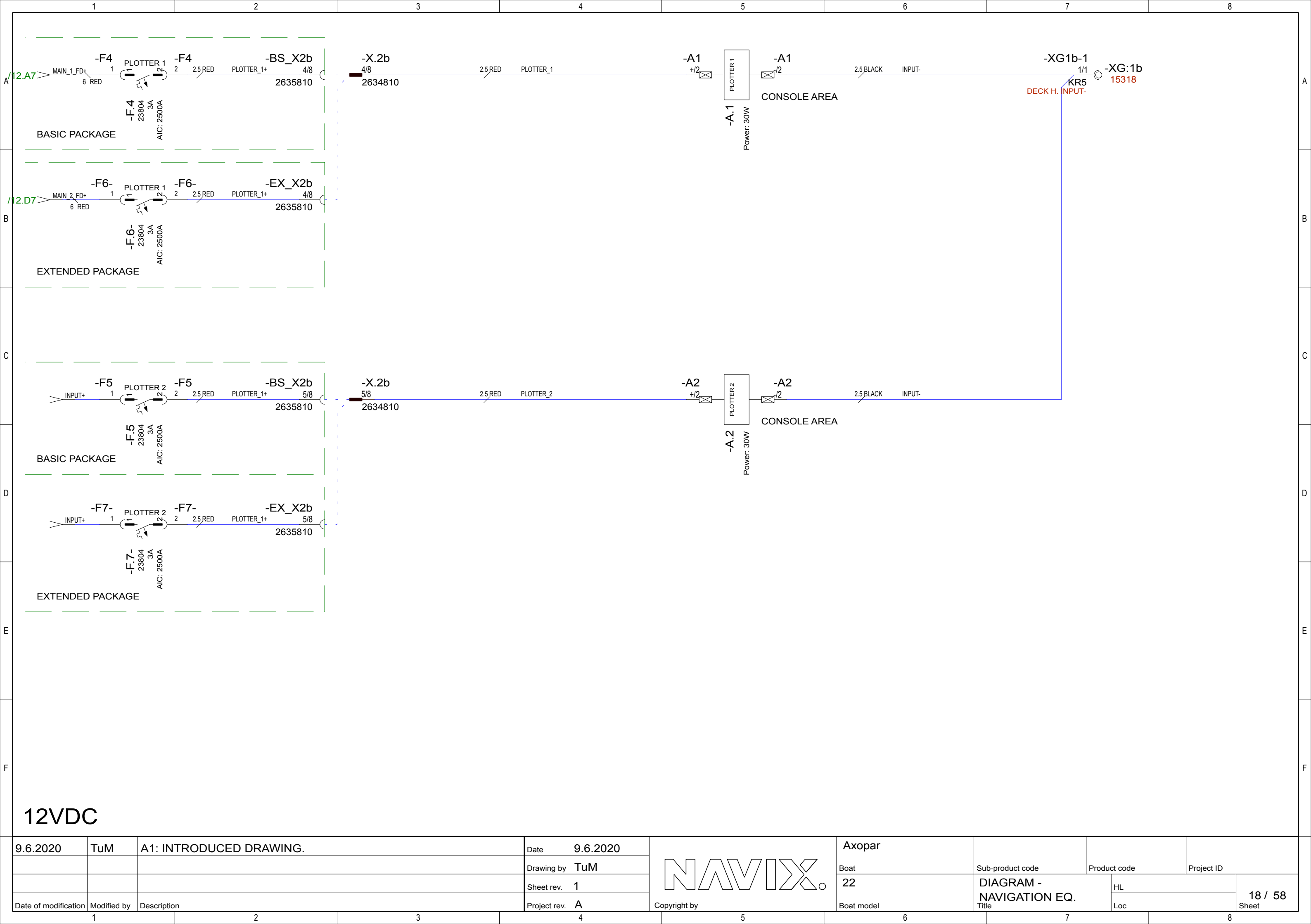
12VDC

11.5.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	11.5.2020		Axopar			
			Drawing by	TuM		Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
			Sheet rev.	1		22	DIAGRAM - INTERIOR LT	HL	16 / 58
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A	Copyright by	Boat model	Title	Loc	Sheet
1			4		5	6	7	8	




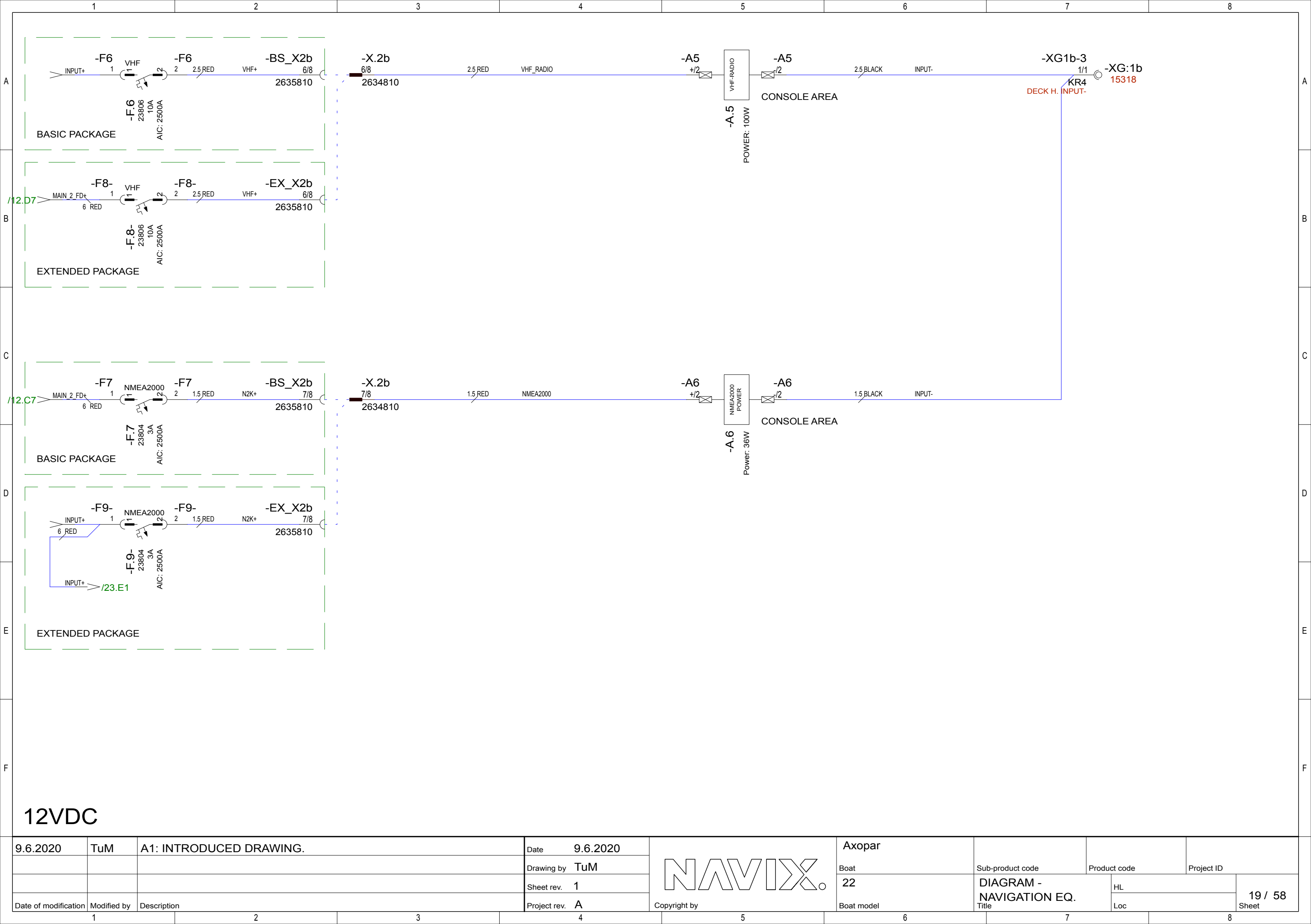
12VDC

9.6.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	9.6.2020		Axopar			
			Drawing by	TuM		Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
			Sheet rev.	1		22	DIAGRAM -	HL	
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A	Copyright by	Boat model	Title	Loc	17 / 58 Sheet




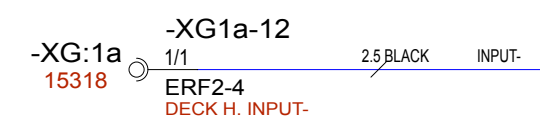
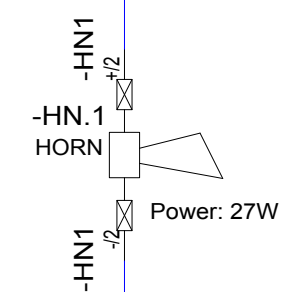
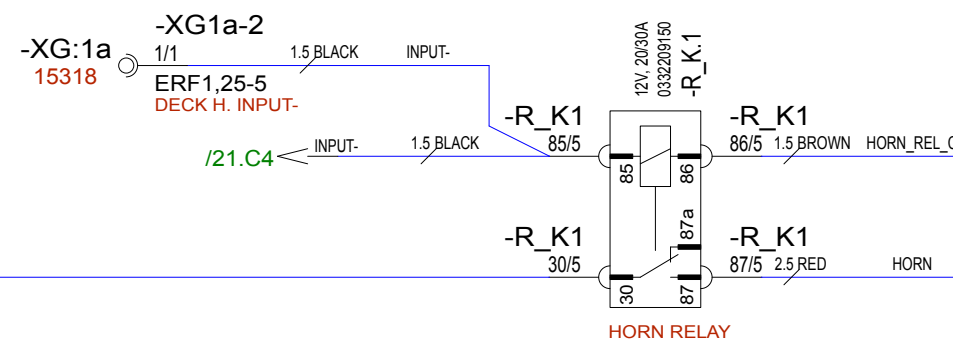
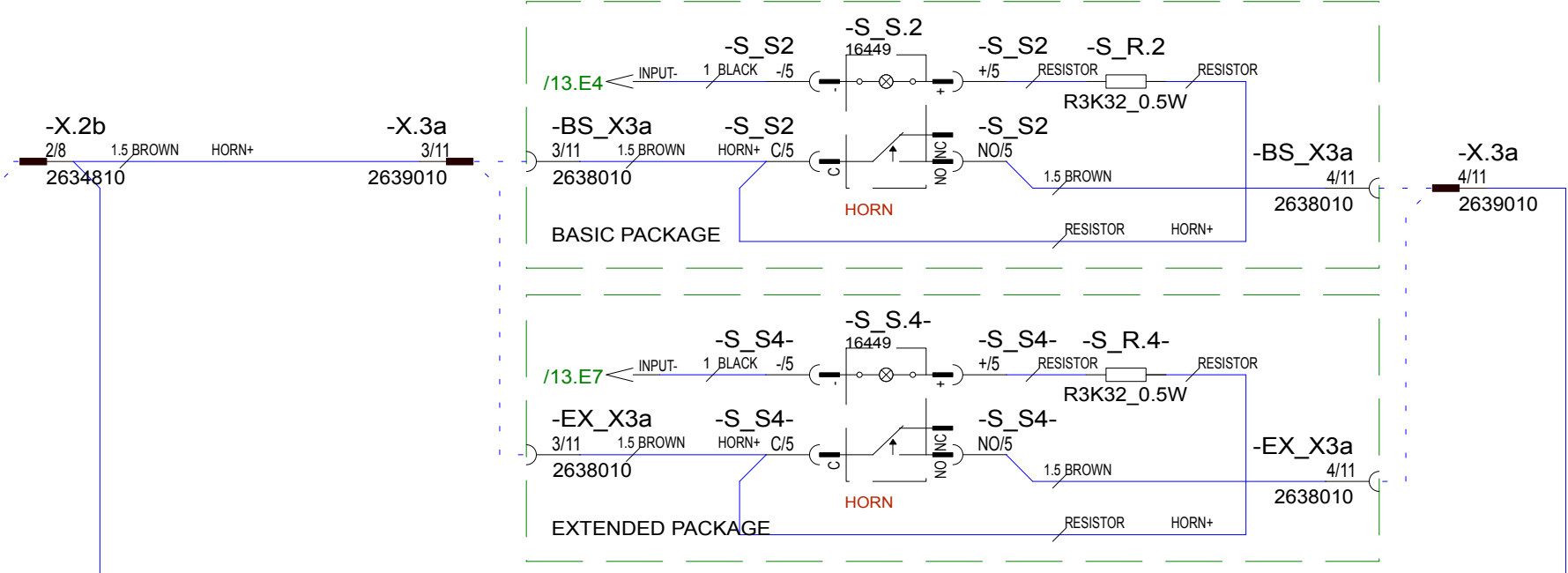
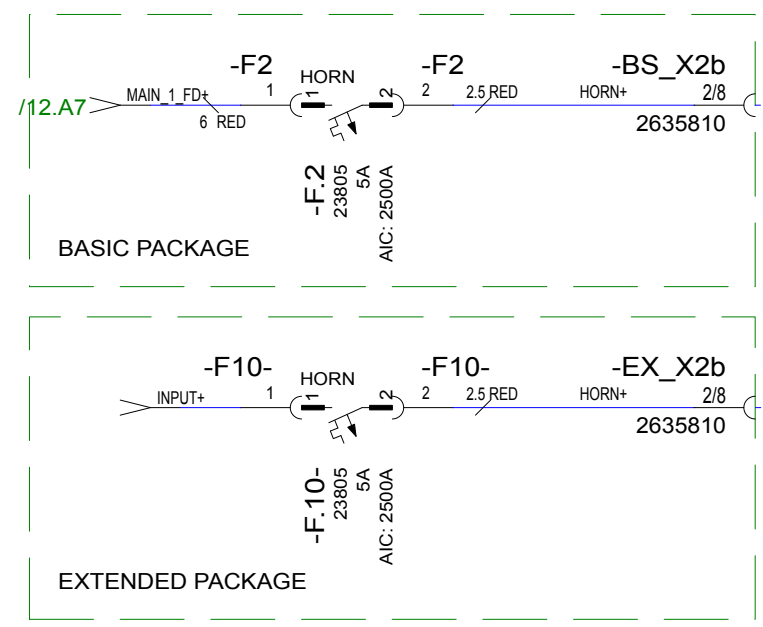
12VDC

9.6.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	9.6.2020		Axopar			
			Drawing by	TuM		Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
			Sheet rev.	1		22	DIAGRAM - NAVIGATION EQ.	HL	18 / 58
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A	Copyright by	Boat model	Title	Loc	Sheet




12VDC

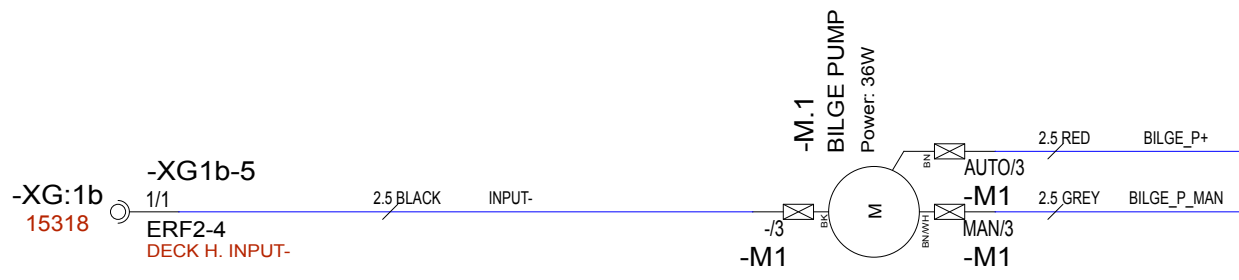
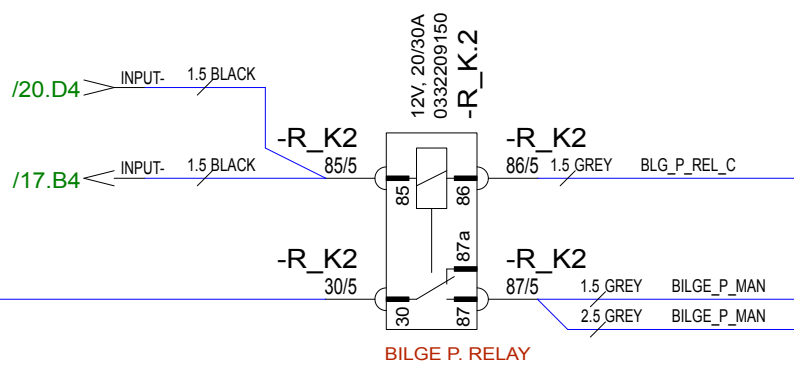
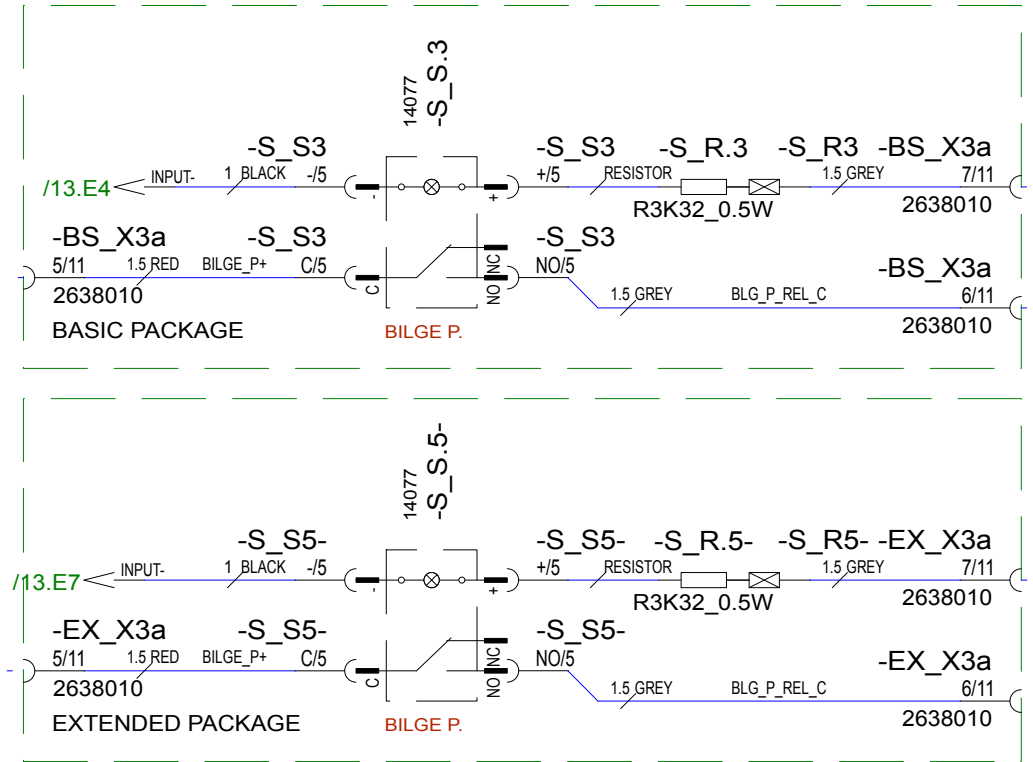
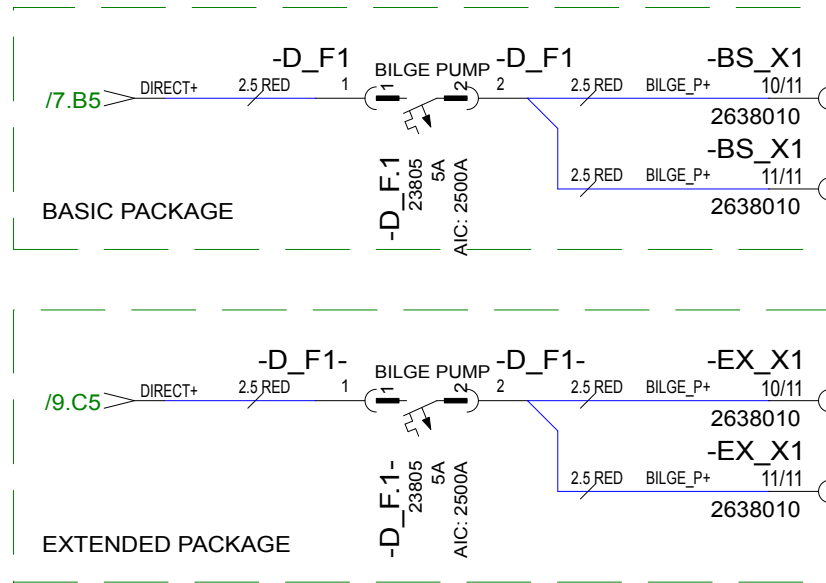
9.6.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	9.6.2020		Axopar			
			Drawing by	TuM		Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
			Sheet rev.	1		22	DIAGRAM - NAVIGATION EQ.	HL	19 / 58
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A	Copyright by	Boat model	Title	Loc	Sheet
1			4		5	6	7	8	



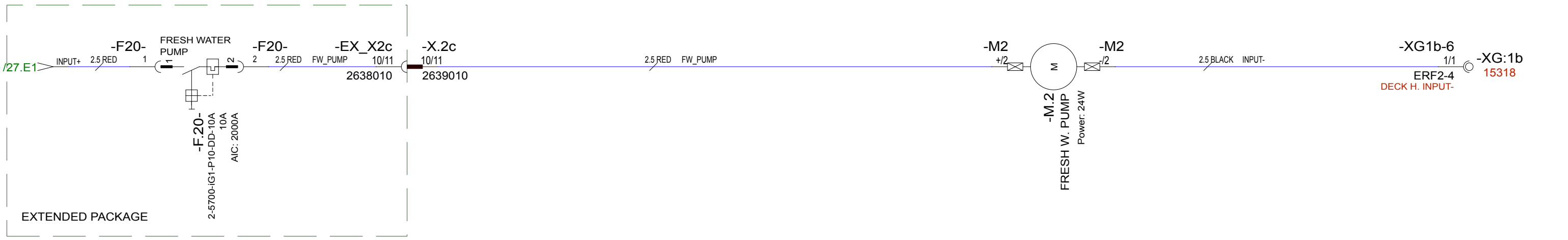
12VDC

9.6.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	9.6.2020		Axopar				
			Drawing by	TuM		Boat		Sub-product code	Product code	Project ID
			Sheet rev.	1		22	DIAGRAM - HORN		HL	20 / 58
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A	Copyright by	Boat model	Title	Loc	Sheet	


12VDC

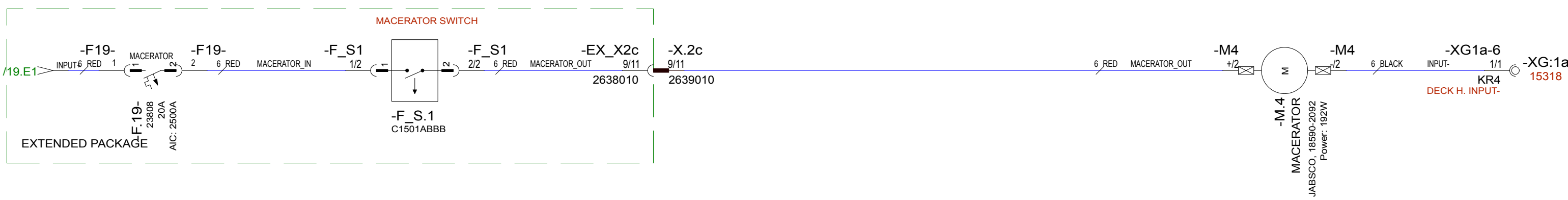
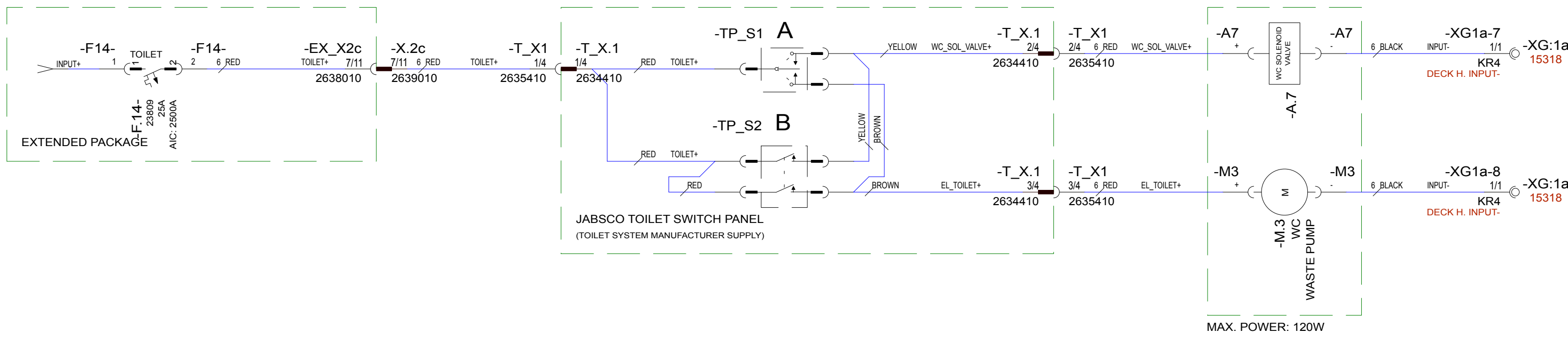


9.6.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	9.6.2020		Axopar					
			Drawing by	TuM		Boat	22	Sub-product code	DIAGRAM - BILGE PUMP	Product code	HL
			Sheet rev.	1		Boat model		Title		Loc	21 / 58
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A	Copyright by					Sheet	




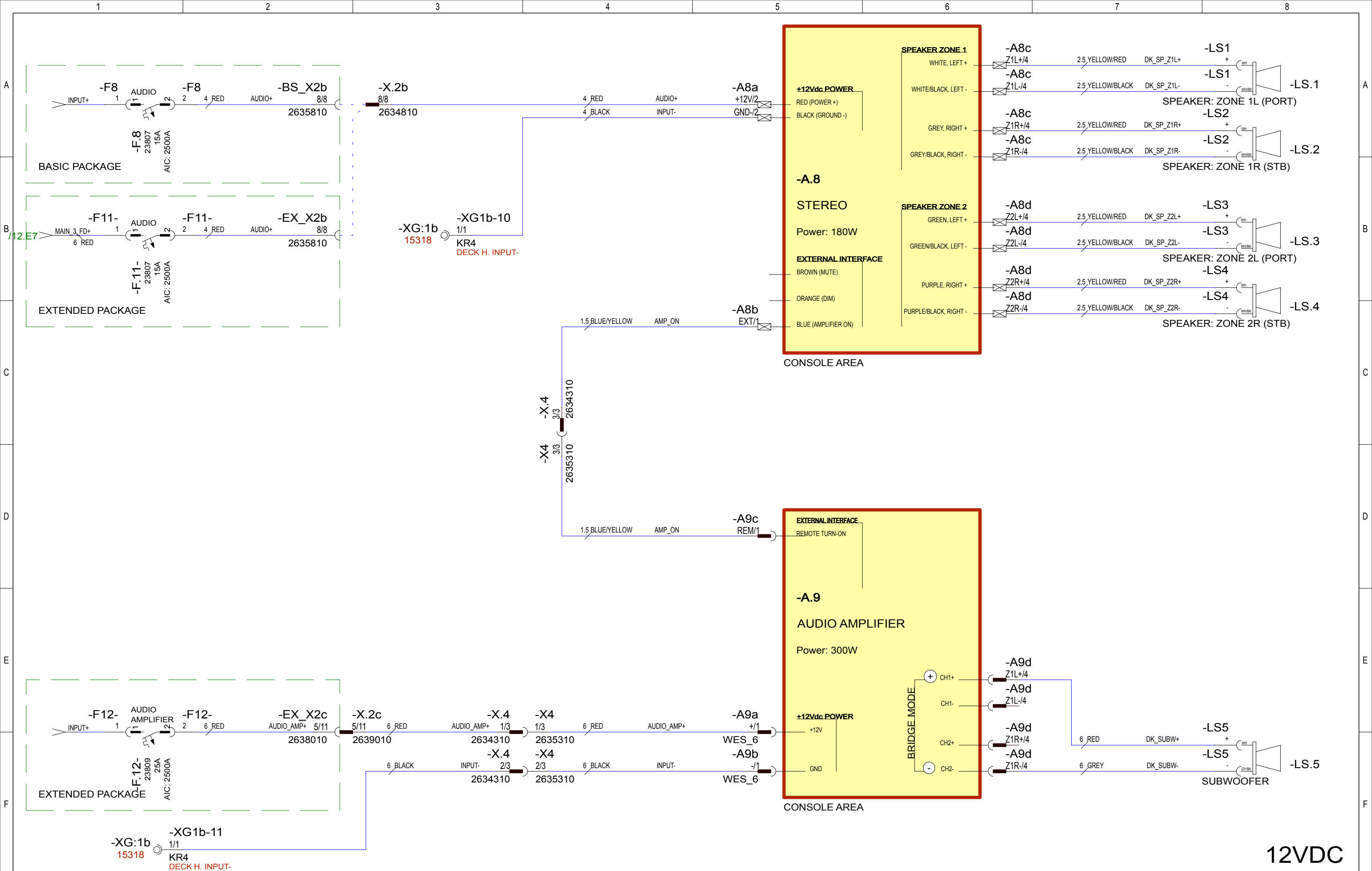
12VDC

9.6.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	9.6.2020		Axopar			
			Drawing by	TuM		Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
			Sheet rev.	1		22	DIAGRAM - FRESH W. PUMP	HL	22 / 58
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A	Copyright by	Boat model	Title	Loc	Sheet
1		2	3	4	5	6	7	8	




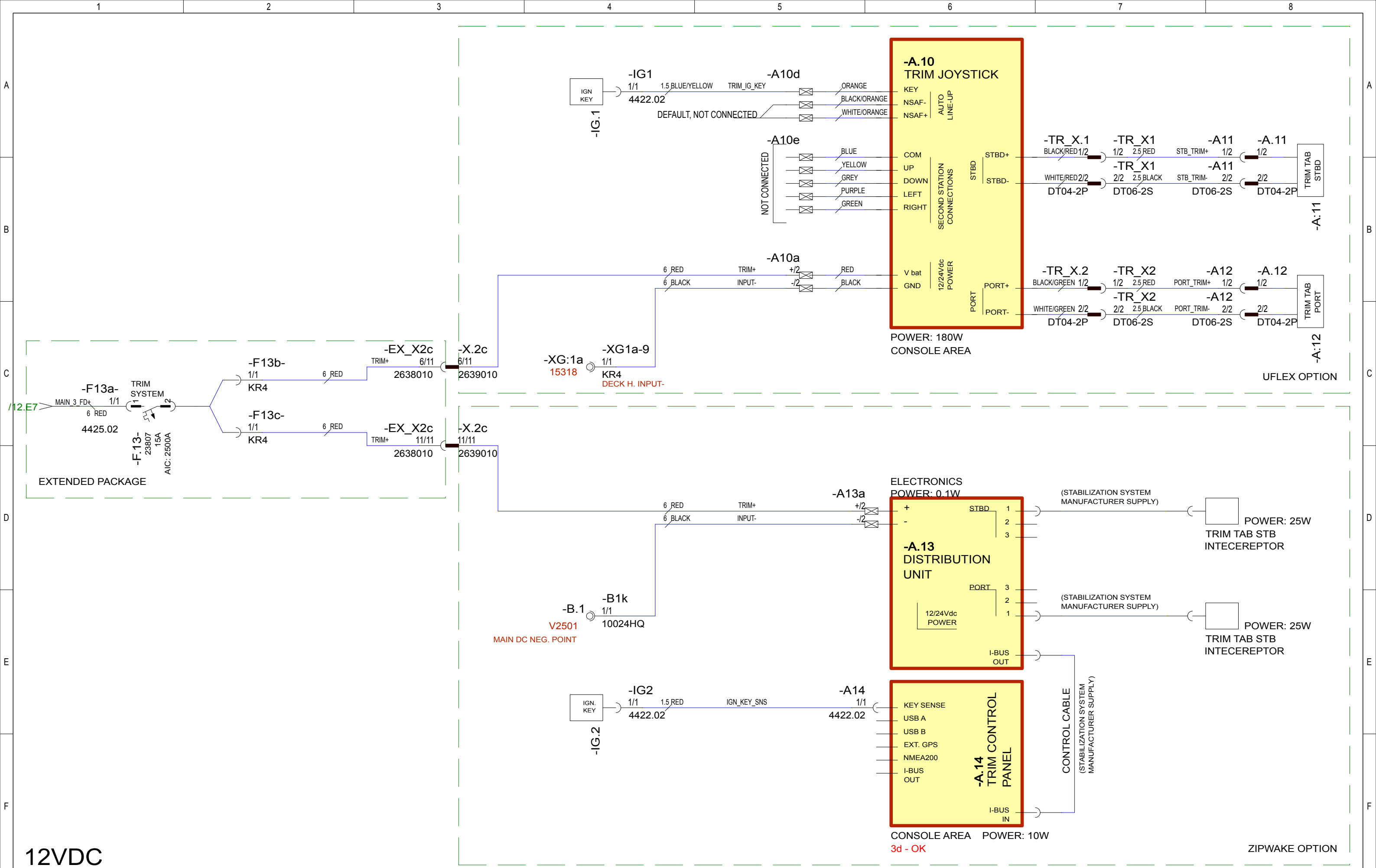
12VDC

10.6.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	10.6.2020		Axopar				
			Drawing by	TuM		Boat	22	Sub-product code	Product code	Project ID
			Sheet rev.	1		Boat model		DIAGRAM - TOILET/MACERATOR	HL	23 / 58
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A	Copyright by		Title	Loc	Sheet	




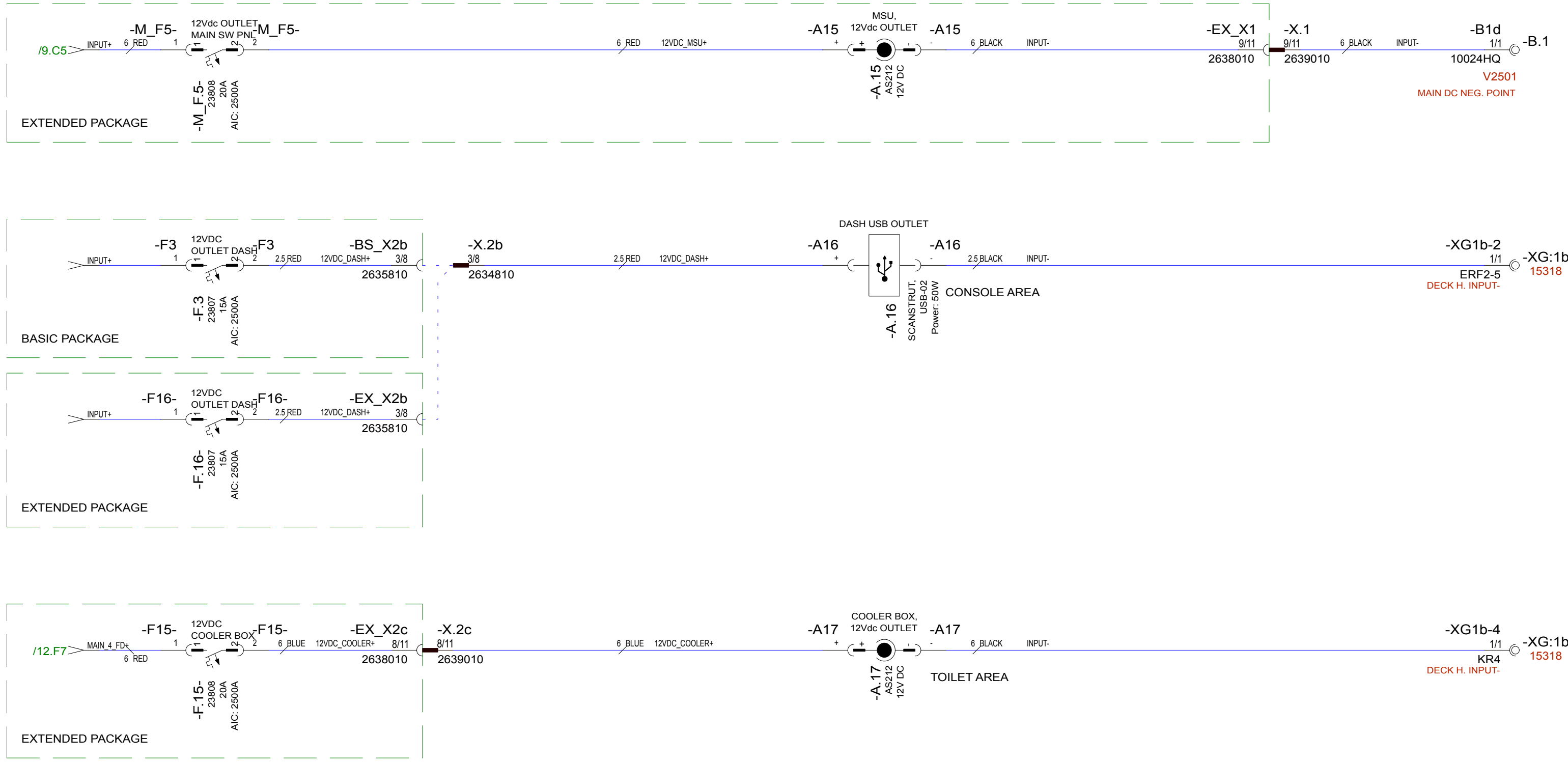
12VDC

10.6.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	10.6.2020		Axopar				
			Drawing by	TuM		Boat	22	Sub-product code	Product code	Project ID
			Sheet rev.	1		Boat model		DIAGRAM - AUDIO SYSTEM	HL	24 / 58
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A	Copyright by		Title	Loc	Sheet	




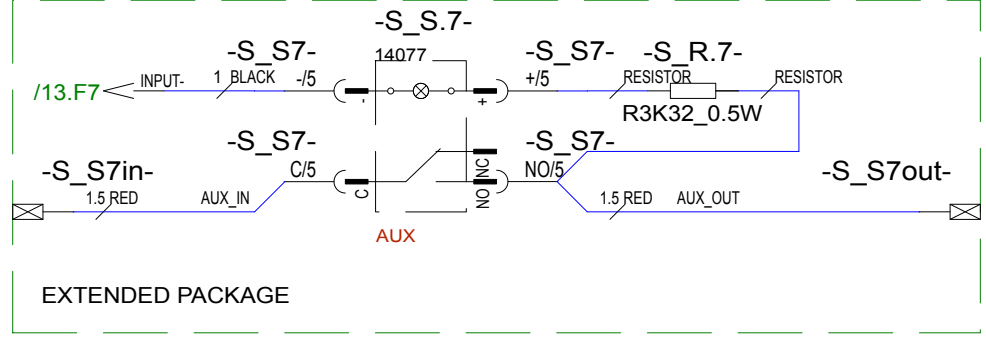
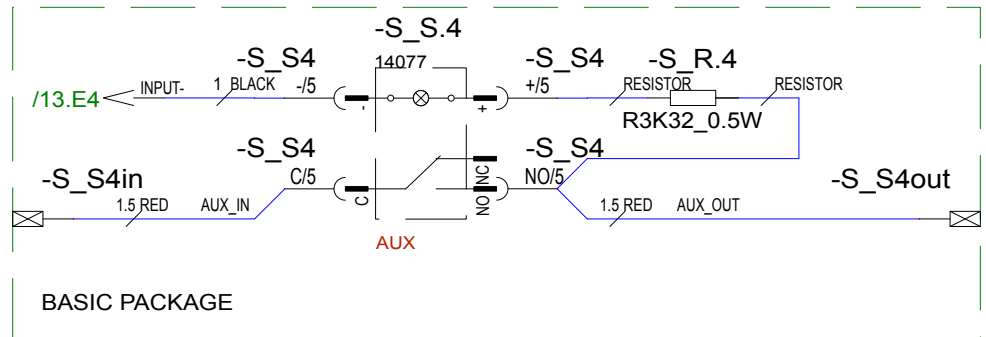
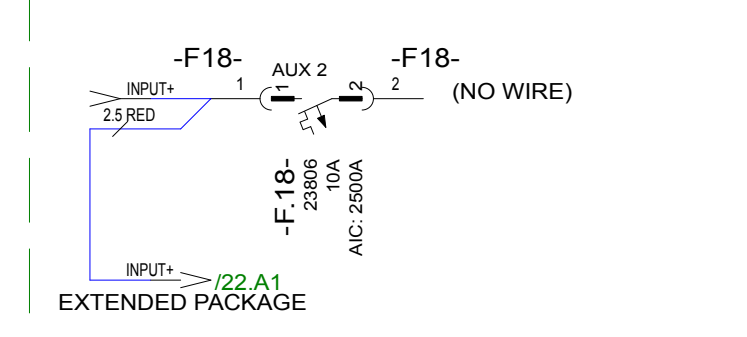
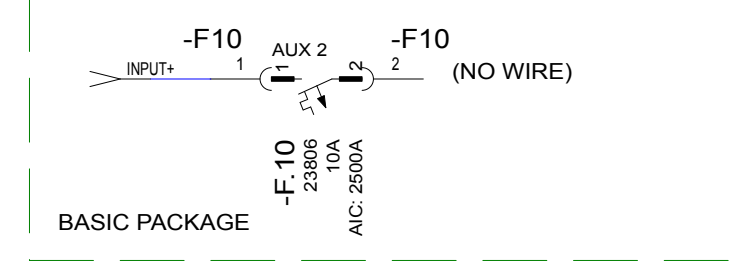
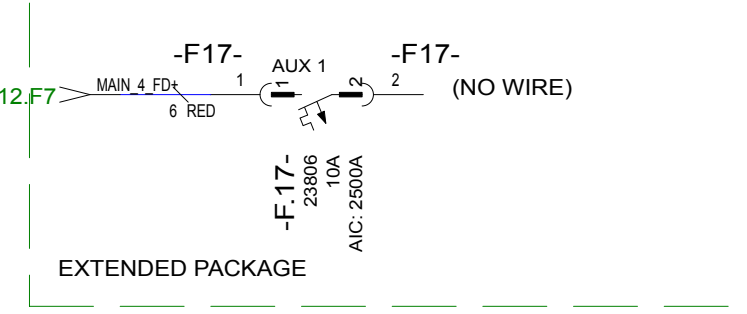
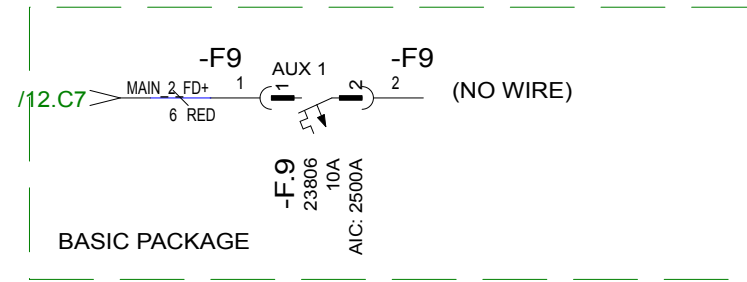
12VDC

11.5.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	11.5.2020		Axopar			
			Drawing by	TuM		Boat			
			Sheet rev.	1		22	Sub-product code	Product code	Project ID
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A		Boat model	DIAGRAM - TRIM SYSTEM	HL	25 / 58
1			4		6	Title	Loc	Sheet	




12VDC

9.6.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	9.6.2020		Axopar				
			Drawing by	TuM		Boat	22	Sub-product code	Product code	Project ID
			Sheet rev.	1		Boat model		DIAGRAM - 12Vdc SOCKETS	HL	26 / 58
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A	Copyright by		Title	Loc	Sheet	



12VDC

10.6.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	10.6.2020		Axopar			
			Drawing by	TuM		Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
			Sheet rev.	1		22	DIAGRAM - AUX	HL	27 / 58 Sheet
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A		Boat model		Title	

-B.1
-B1j
1/1
16/10
V2501
MAIN DC NEG. POINT

17.A7 ← BSC_START_CHR+ 16 RED

-A20d
-BAT/1

DC-CONNECTIONS
(1) -BAT
NEGATIVE

AC-INPUT
L
PE(GND)
N

-A20ac
1.5 YZW_BROWN CHARGER L /30.D8
1.5 YZW_YELLOW/GREEN CHARGER PE /30.D8
1.5 YZW_BLUE CHARGER N /30.E8

230VAC, 50Hz

-A20a
+BAT_E/1

(2) +BAT E
BAT BANK 1

(3) +BAT 1
BAT BANK 2

(4) +BAT 2
BAT BANK 3

-A.20
BT. CHARGER
18440
25A CHARGER

12VDC

BASIC PACKAGE (OPTIONAL)

-B.1
-B1j-
1/1
16/10
V2501
MAIN DC NEG. POINT

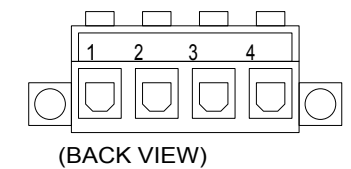
18.A6 ← EXT_START_CHR+ 16 RED

-A20d-
-BAT/1

DC-CONNECTIONS
(1) -BAT
NEGATIVE

AC-INPUT
L
PE(GND)
N

DC-CONNECTIONS



(BACK VIEW)

-A20a-
+BAT_E/1

(2) +BAT E
BAT BANK 1

-A20b-
+BAT_1/1

(3) +BAT 1
BAT BANK 2

-A20c
+BAT_2/2

(RESERVED FOR BOW BT CHR)

(4) +BAT 2
BAT BANK 3

-A.20-
BT. CHARGER
18440
25A CHARGER

12VDC

EXTENDED PACKAGE (OPTIONAL)

Date 16.6.2020

Drawing by TuM

Sheet rev.

Project rev. A

NAVIX

Copyright by

Axopar

Boat

22

Boat model

Sub-product code

DIAGRAM - CHARGER

Title

Product code

HL

Loc

Project ID

28 / 58
Sheet

Date of modification Modified by Description

1

2

3

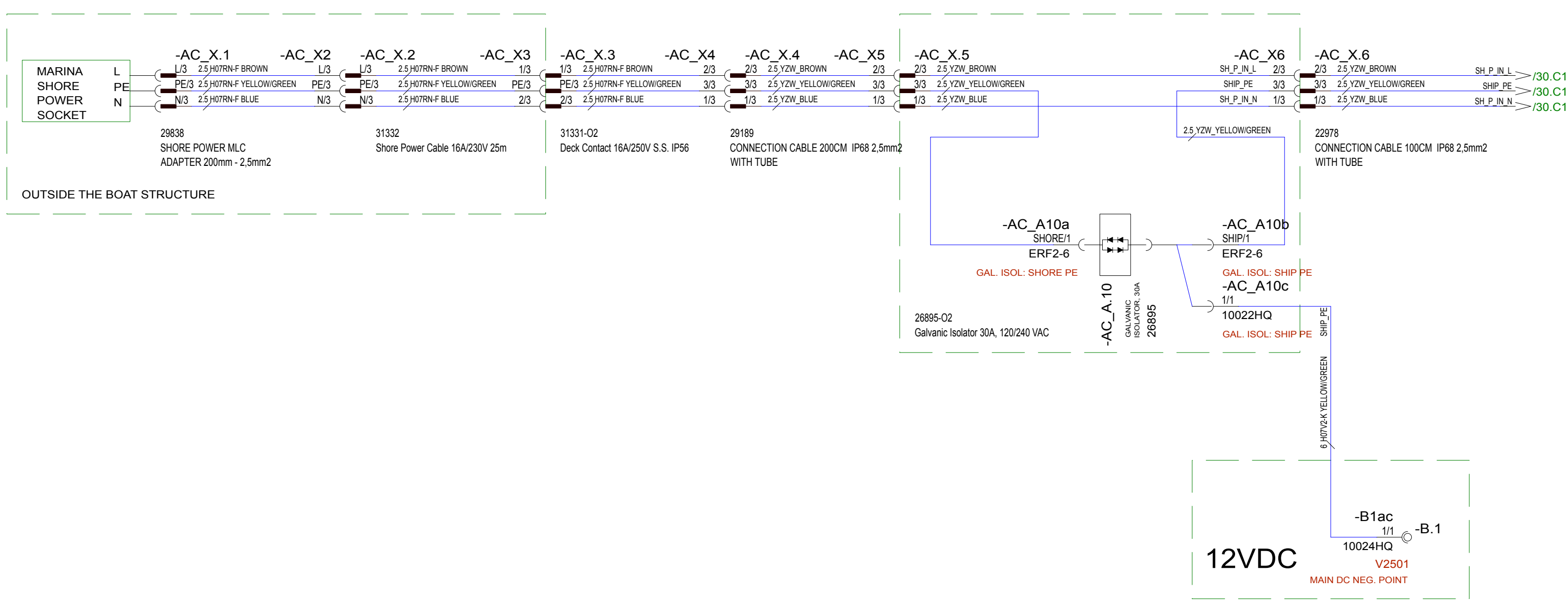
4

5


6

7

8




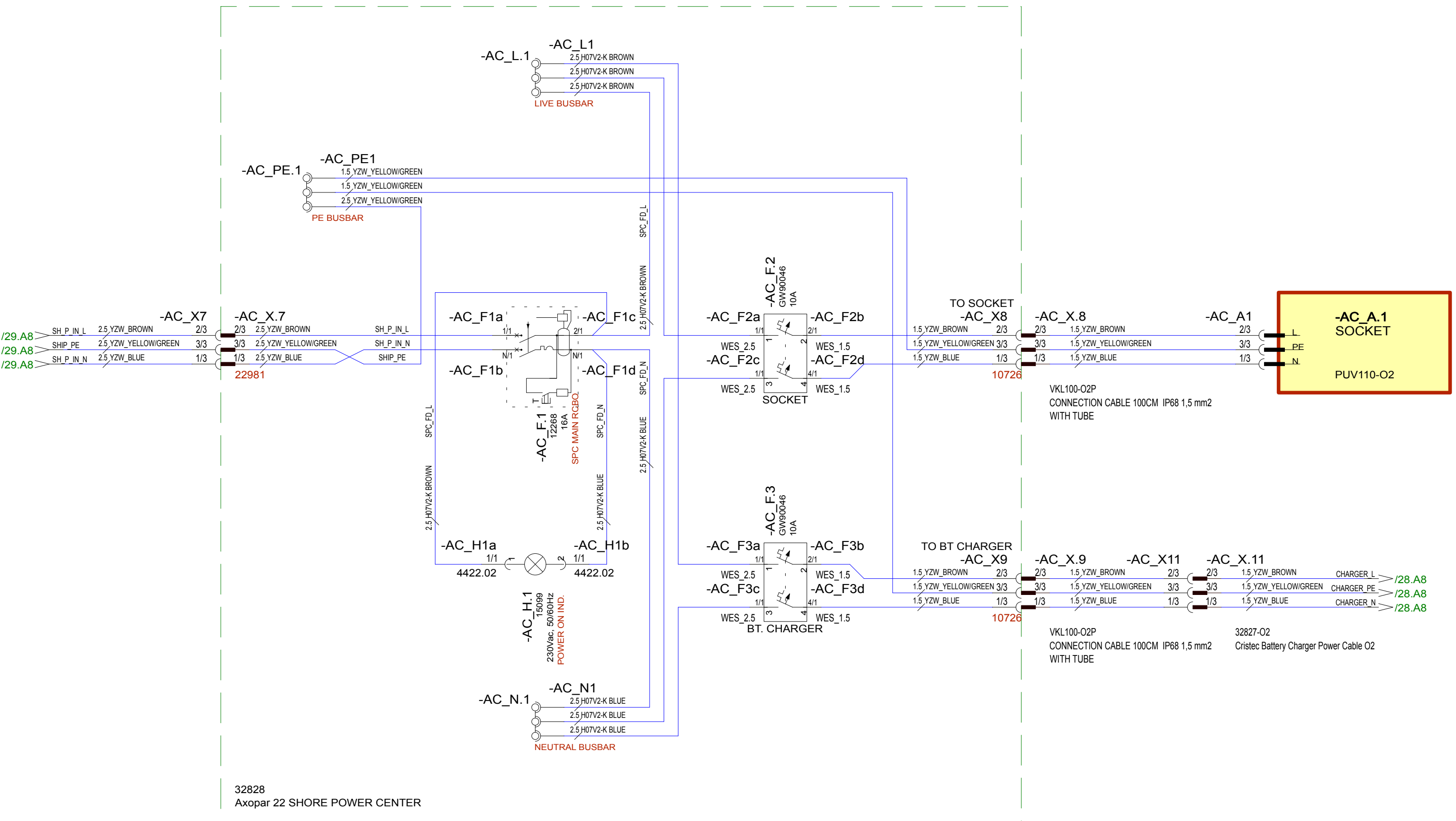
230VAC, 50Hz

15.6.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	15.6.2020		Axopar			
			Drawing by	TuM		Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
			Sheet rev.	1		22	DIAGRAM - 230VAC SYSTEM	HL	29 / 58
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A	Copyright by	Boat model	Title	Loc	Sheet

230VAC, 50Hz

15.6.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	15.6.2020
			Drawing by	TuM
			Sheet rev.	1
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A

		Axopar		Project ID	
		Boat	22	Sub-product code	DIAGRAM - 230VAC SYSTEM
Boat model		32828		Product code	
		32827-02		Project ID	
		Cristec Battery Charger Power Cable O2		Title	
				HL	
				Loc	
				30 / 58	
				Sheet	




1 2 3 4 5 6 7 8

A
B
C
D
E
F

(NOT DEFINED)

120VAC, 60Hz

15.6.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	15.6.2020		Axopar			
			Drawing by	TuM		Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
			Sheet rev.	1		22	DIAGRAM - 120VAC SYSTEM	HL	31/ 58 Sheet
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A	Boat model	Title		Loc	


1 2 3 4 5 6 7 8

1 2 3 4 5 6 7 8

A
B
C
D
E
F

(NOT DEFINED)

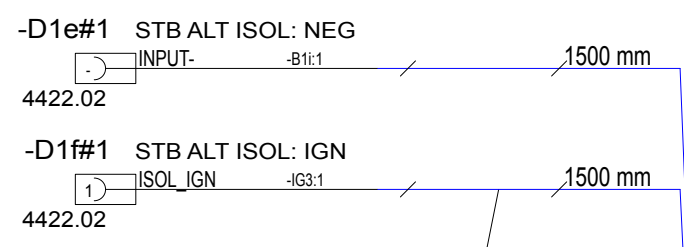
120VAC, 60Hz

15.6.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	15.6.2020		Axopar			
			Drawing by	TuM		Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
			Sheet rev.	1		22	DIAGRAM - 120VAC SYSTEM	HL	32 / 58 Sheet
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A		Boat model		Loc	

1 2 3 4 5 6 7 8

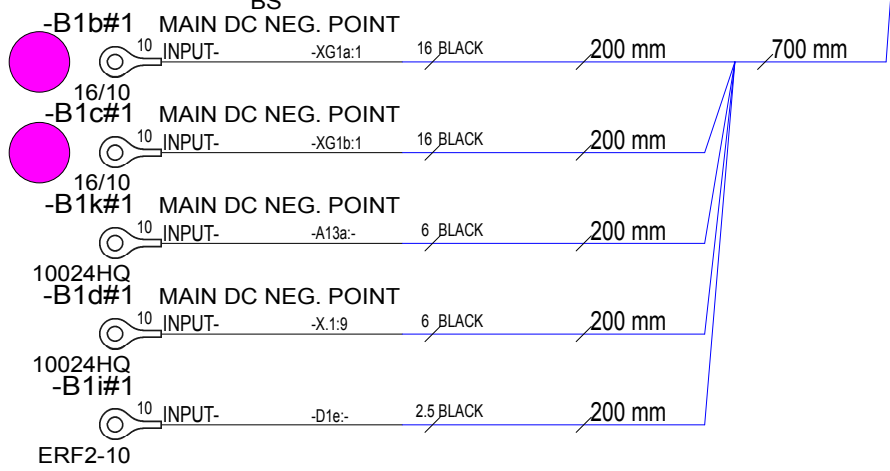
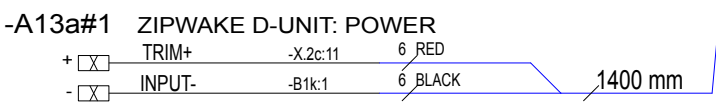
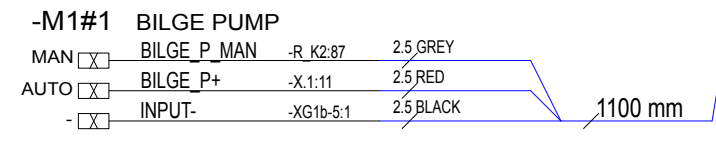
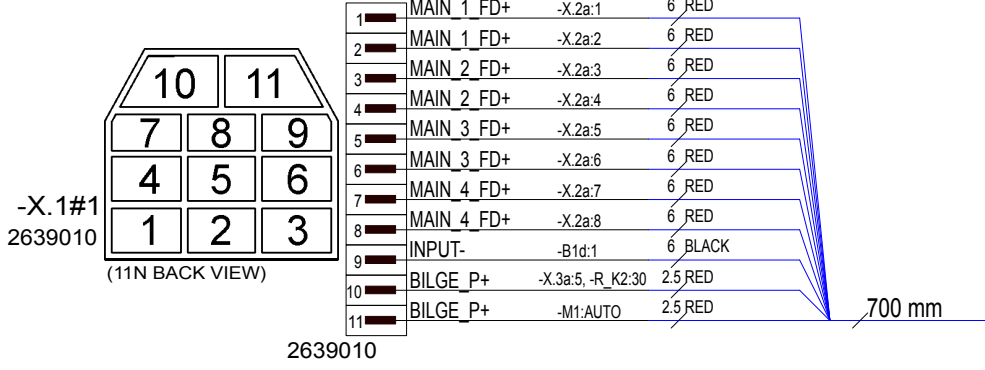
1.

NOTICE! CABLES WITH STICKER
FOR EXAMPLE
POINT -A-



LABEL:
NOTICE!
Connect ig-PIN only if self
excitation is needed
through isolator.
Otherwise do not connect.

TO MAIN SWITCH UNIT
-X.1#1



LABEL:
POINT -A-

LABEL:
POINT -B-

NOTICE!
BATTERY CABLES NEED TO ADD MARKINGS
SHOWN IN EXAMPLE BELOW.
EXEMPTION:
ALL BLACK WIRES
THIS MARKING IS NOT NEEDED.

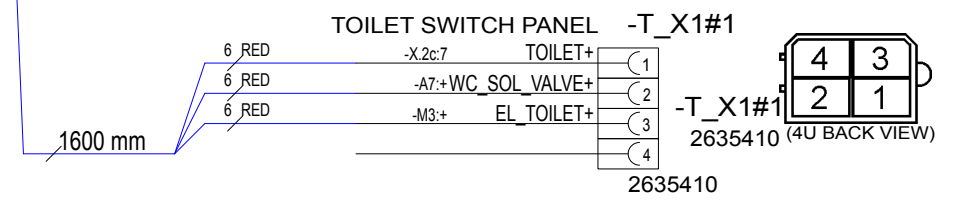
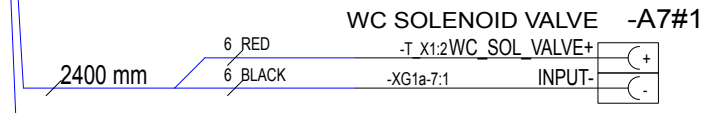
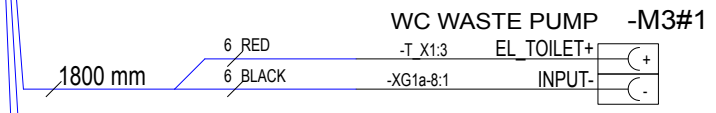
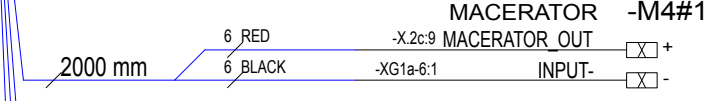
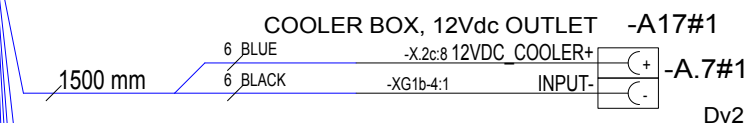
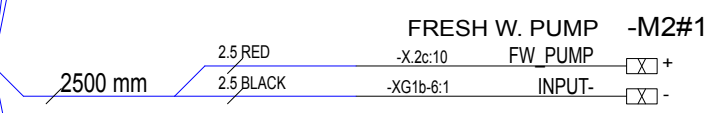
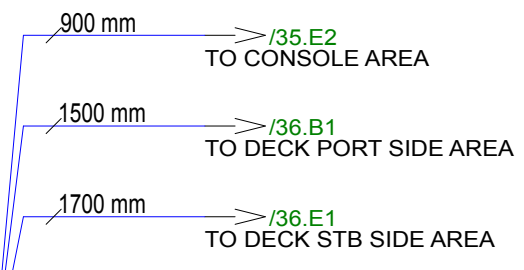
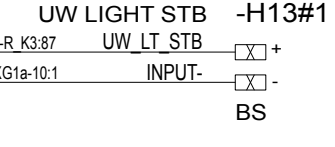
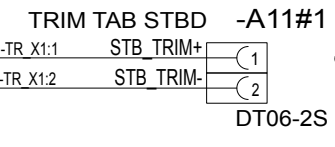
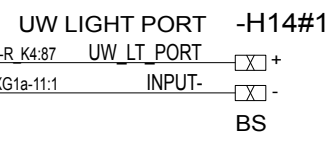
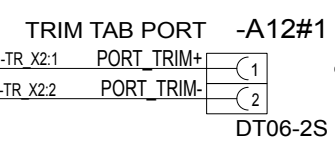
EXAMPLE: RED 16mm2 WIRE MARKINGS.

MARKING SHOWN ABOVE ONLY TO CABLES LISTED BELOW.

EQUIVALENCY:	
mm2	AWG
10 mm2	= AWG8
16 mm2	= AWG6
25 mm2	= AWG3
35 mm2	= AWG2

LOOK FOR EQUIVALENT AWG SIZE FOR mm2
AND ADD THIS TO CABLE MARKINGS.

FOR EXAMPLE:
CABLE SIZE IS 25mm2 --> MARKING AWG3.



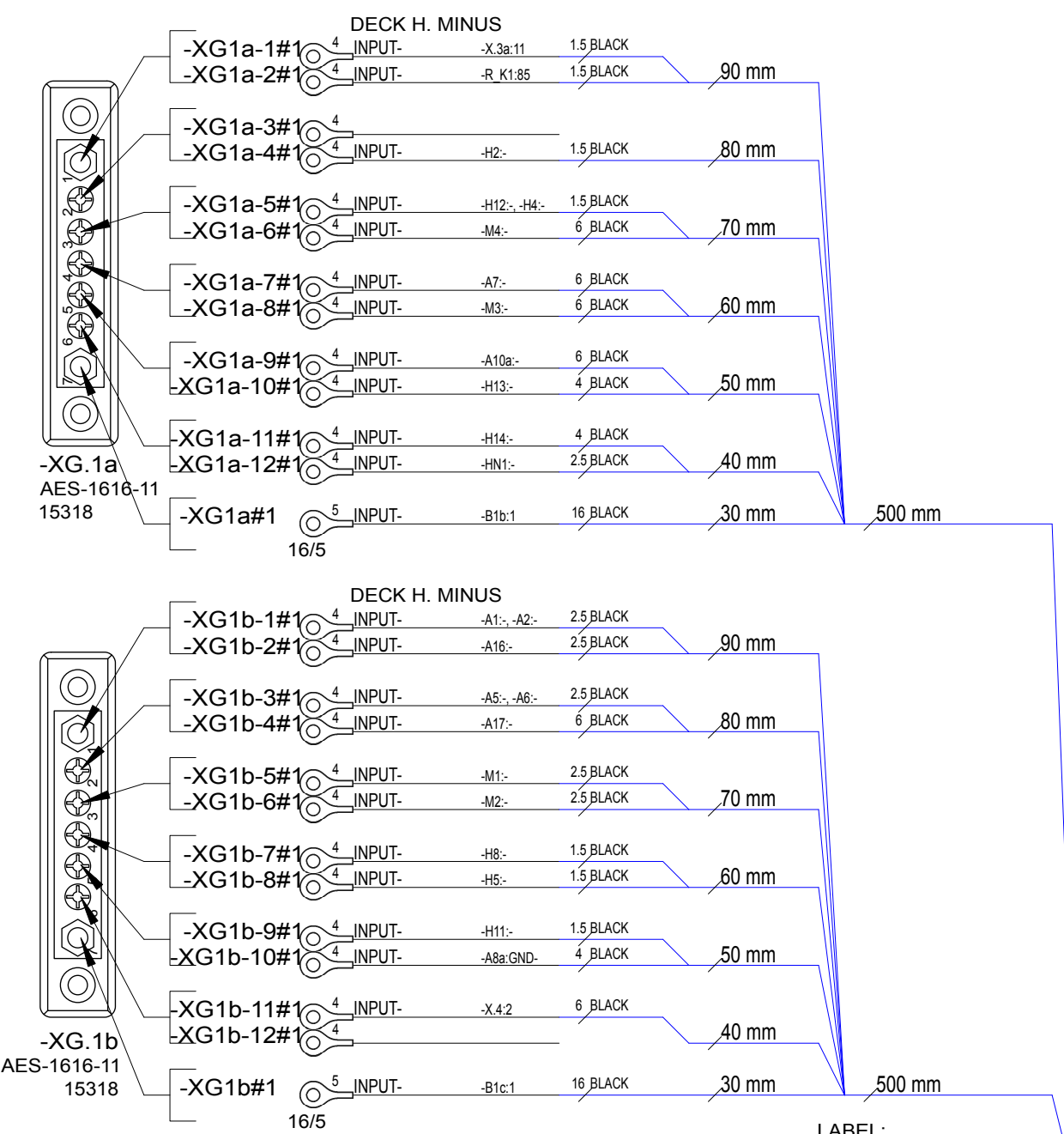
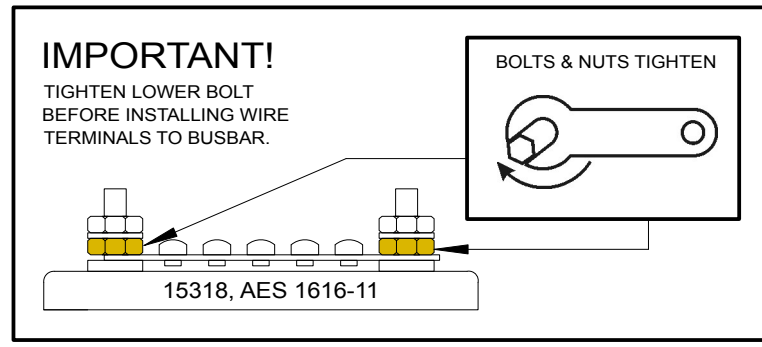
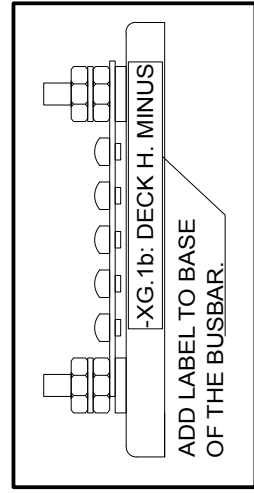
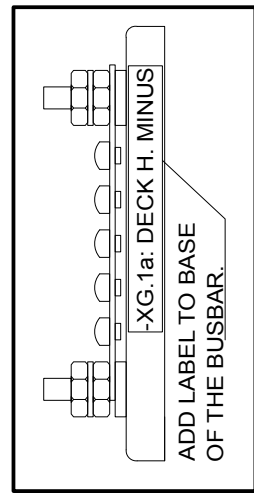
2.7.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING
Date of modification	Modified by	Description

Date	1.7.2020
Drawing by	TuM
Sheet rev.	1
Project rev.	A

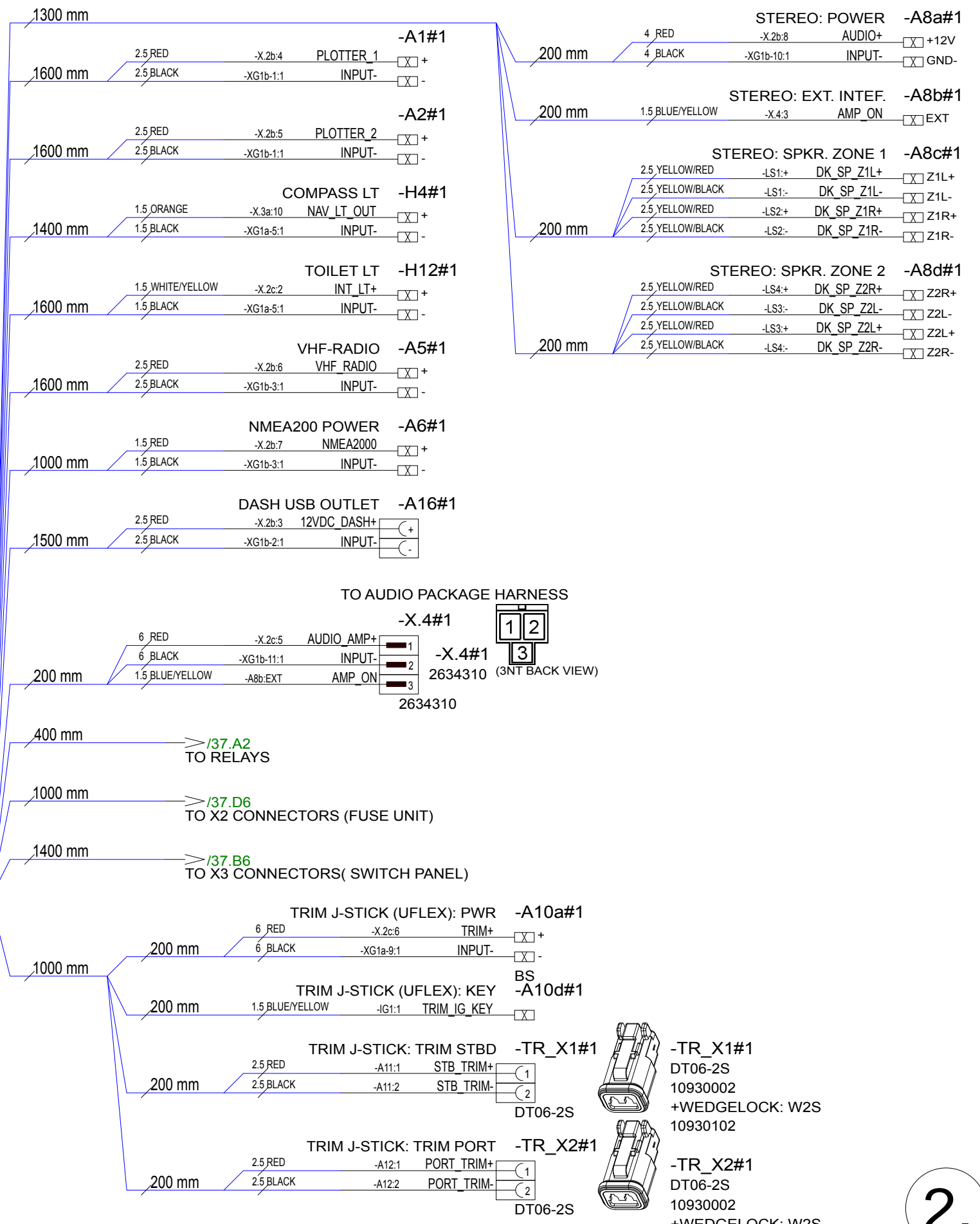
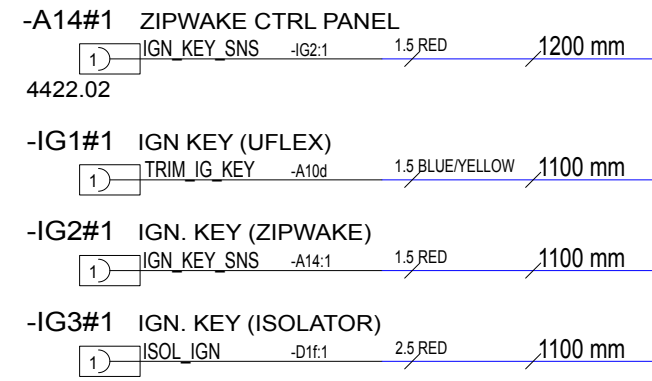


Axopar	Boat	22
Boat model		

Sub-product code	32624	Product code	HL	Project ID
Title	DECK HARNESS		Loc	34 / 58
				Sheet

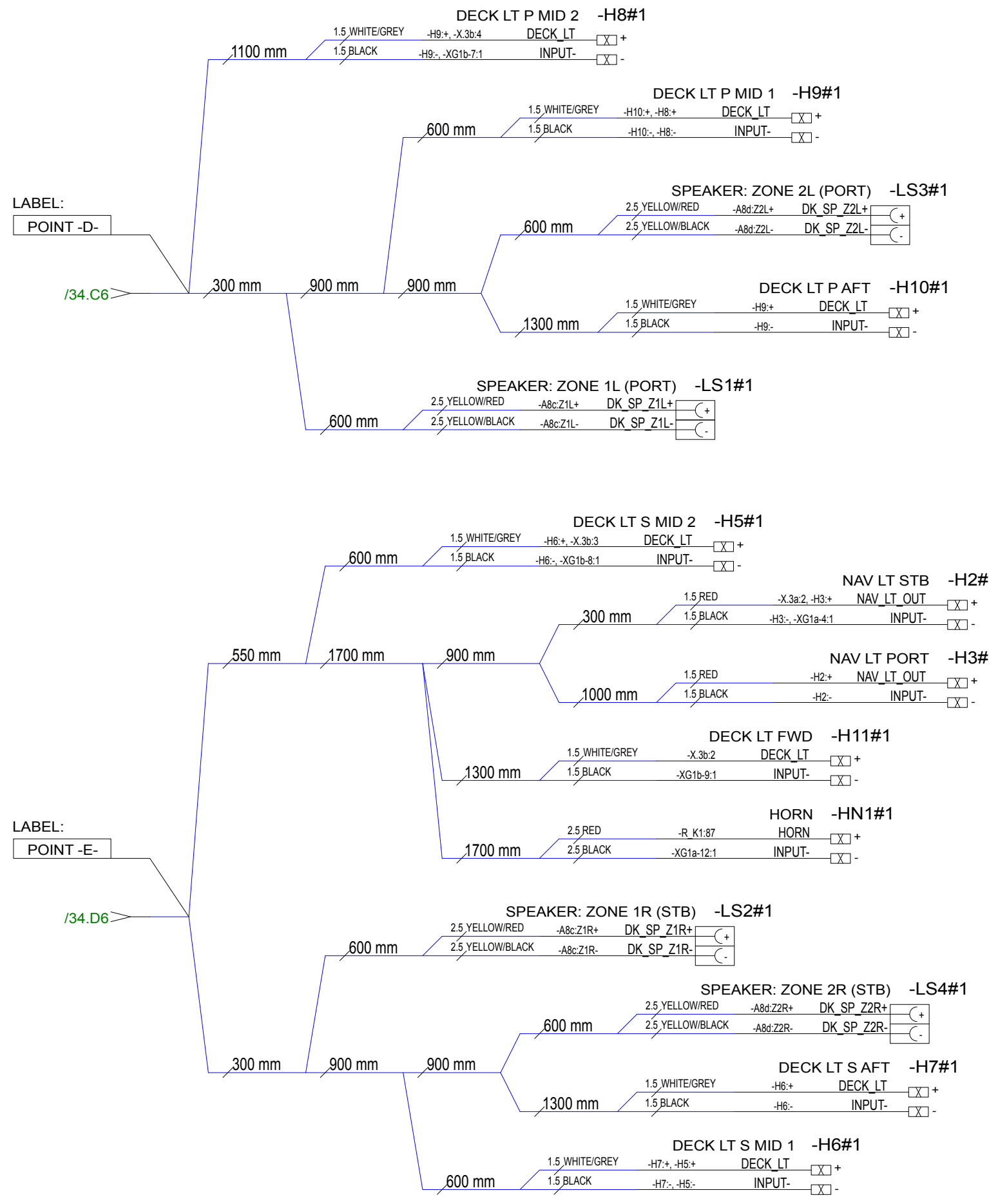


LABEL:
POINT -C-



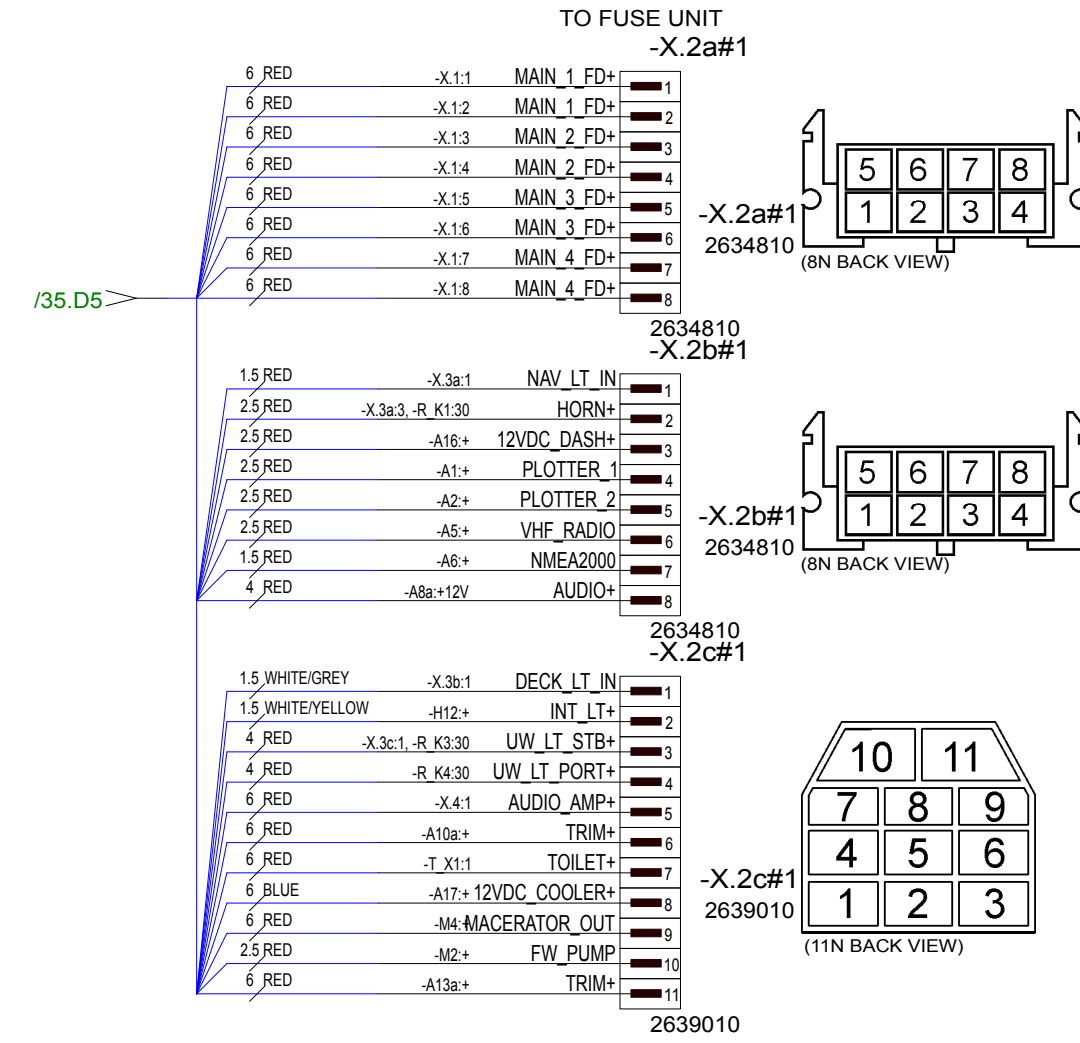
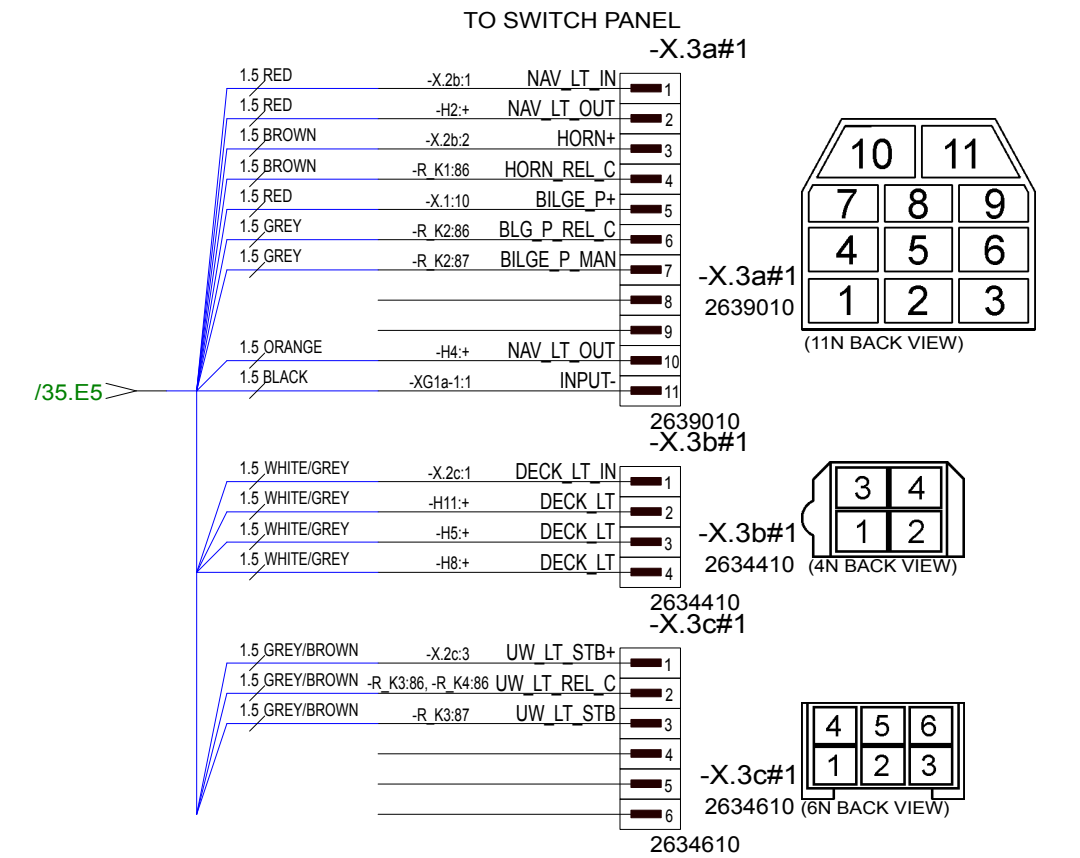
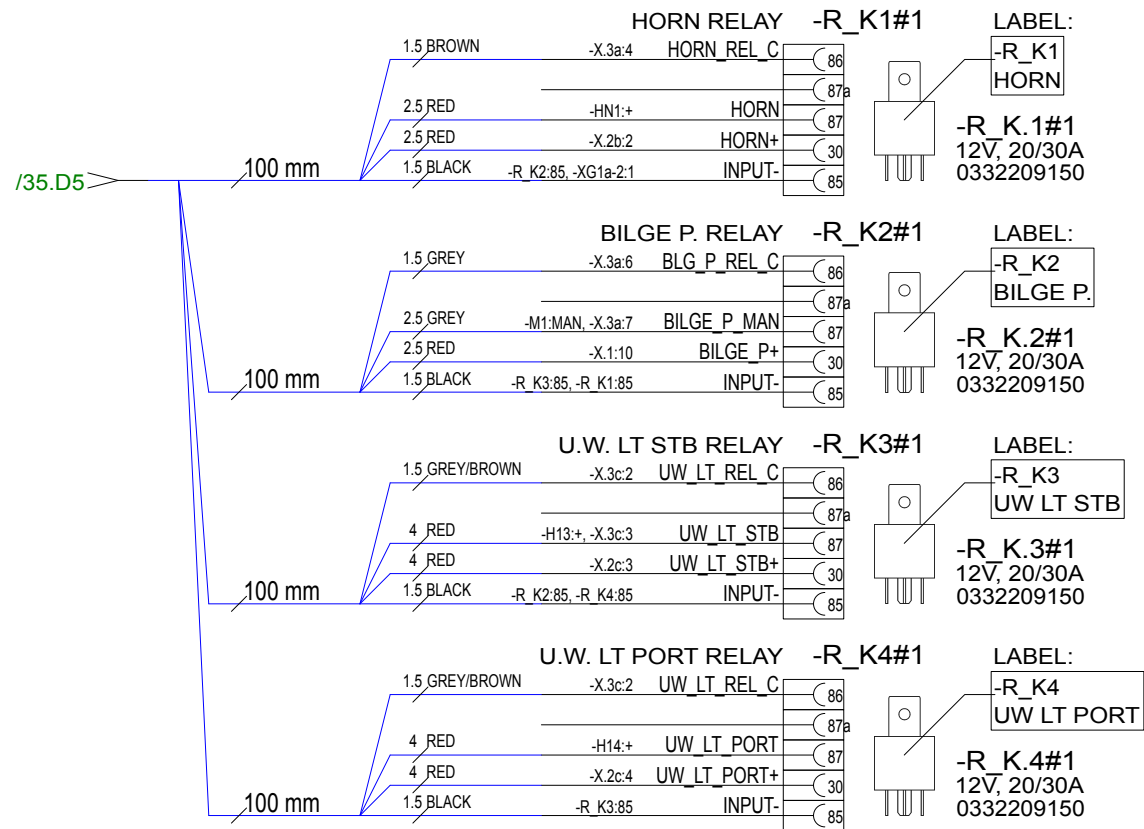
2.

2.7.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING	Date	1.7.2020	NAVIX	Axopar		32624		
			Drawing by	TuM		Boat	22	Sub-product code	Product code	Project ID
			Sheet rev.	1		Boat model		DECK HARNESS	HL	35 / 58
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A	Copyright by		Title	Loc	Sheet	



2.7.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING	Date	1.7.2020		Axopar		32624		
			Drawing by	TuM		Boat		Sub-product code	Product code	Project ID
			Sheet rev.	1		22		DECK HARNESS		
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A	Copyright by	Boat model	Title	HL	36 / 58	
1			4		5	6	7	Loc	8	

4.

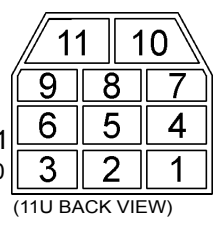
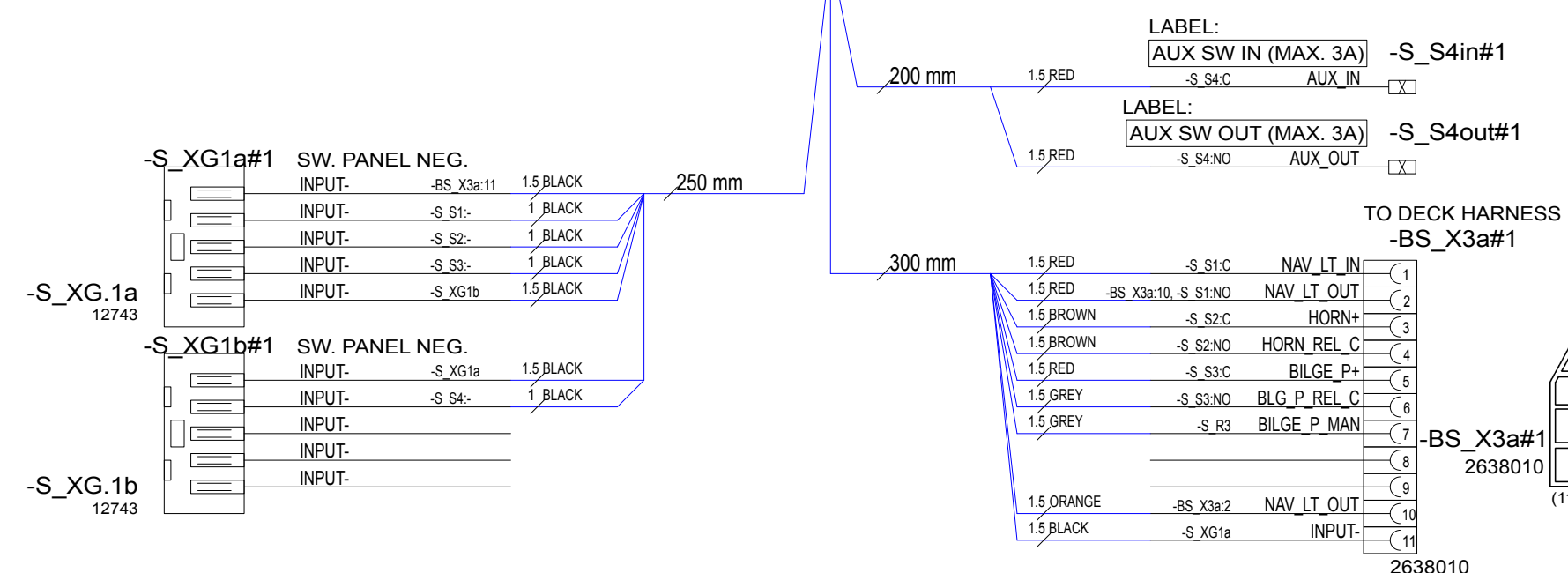
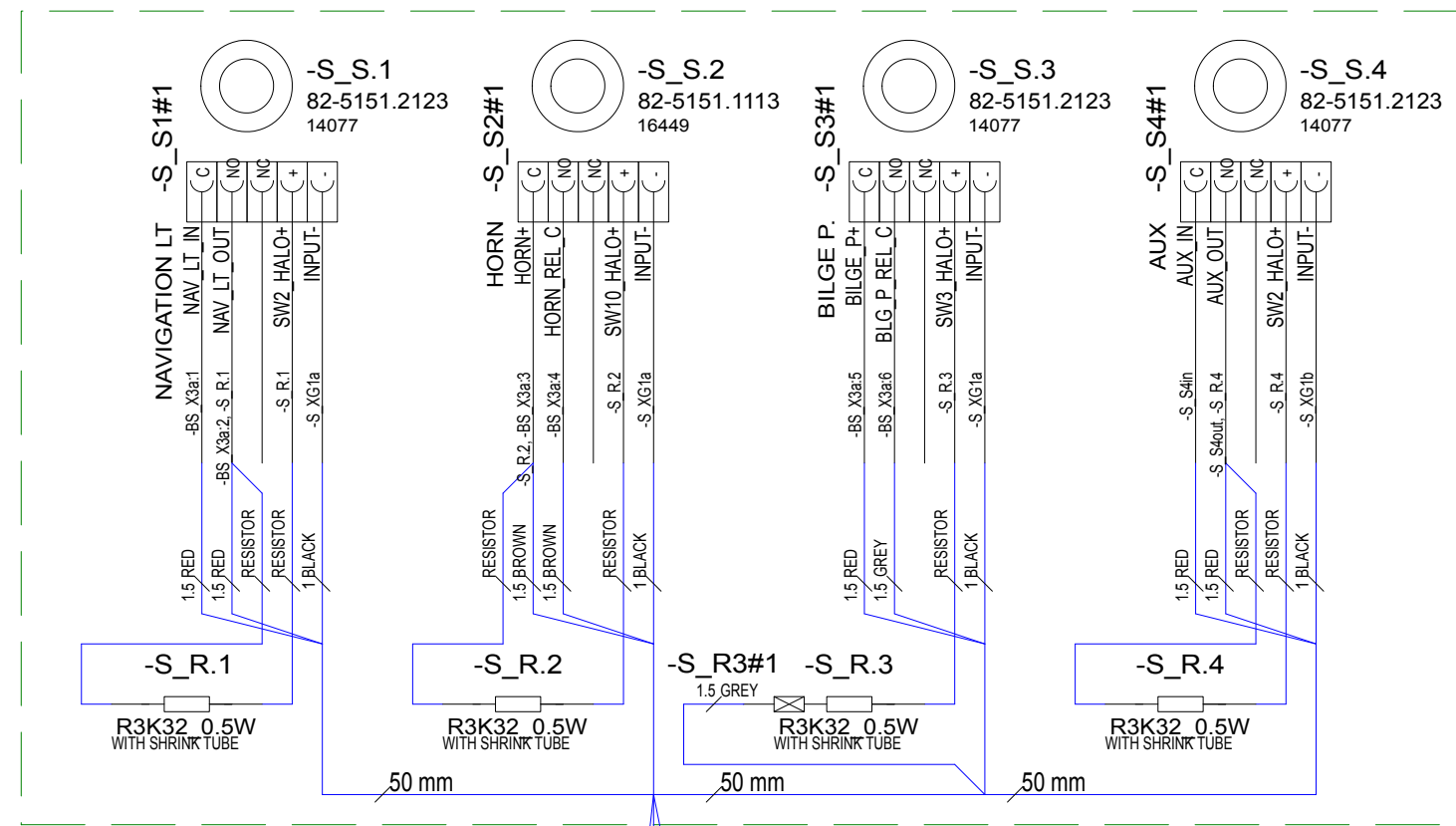
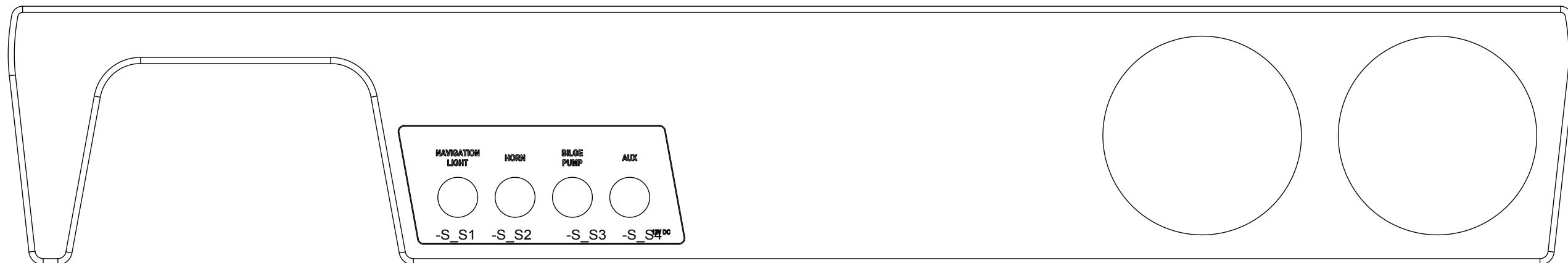


2.7.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING	Date	1.7.2020
			Drawing by	TuM
			Sheet rev.	1
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A

NAVIX

Copyright by

Axopar	Boat	Sub-product code	32624	Product code	Project ID
	22	DECK HARNESS			
Boat model		Title	HL		37 / 58
			Loc		Sheet



NOTICE!
 VERIFY THAT ALL CABLES HAVE MARKINGS SHOWN IN EXAMPLE BELOW.
EXEMPTION:
 ALL <500mm WIRES AND BLACK WIRES THIS MARKING IS NOT NEEDED.

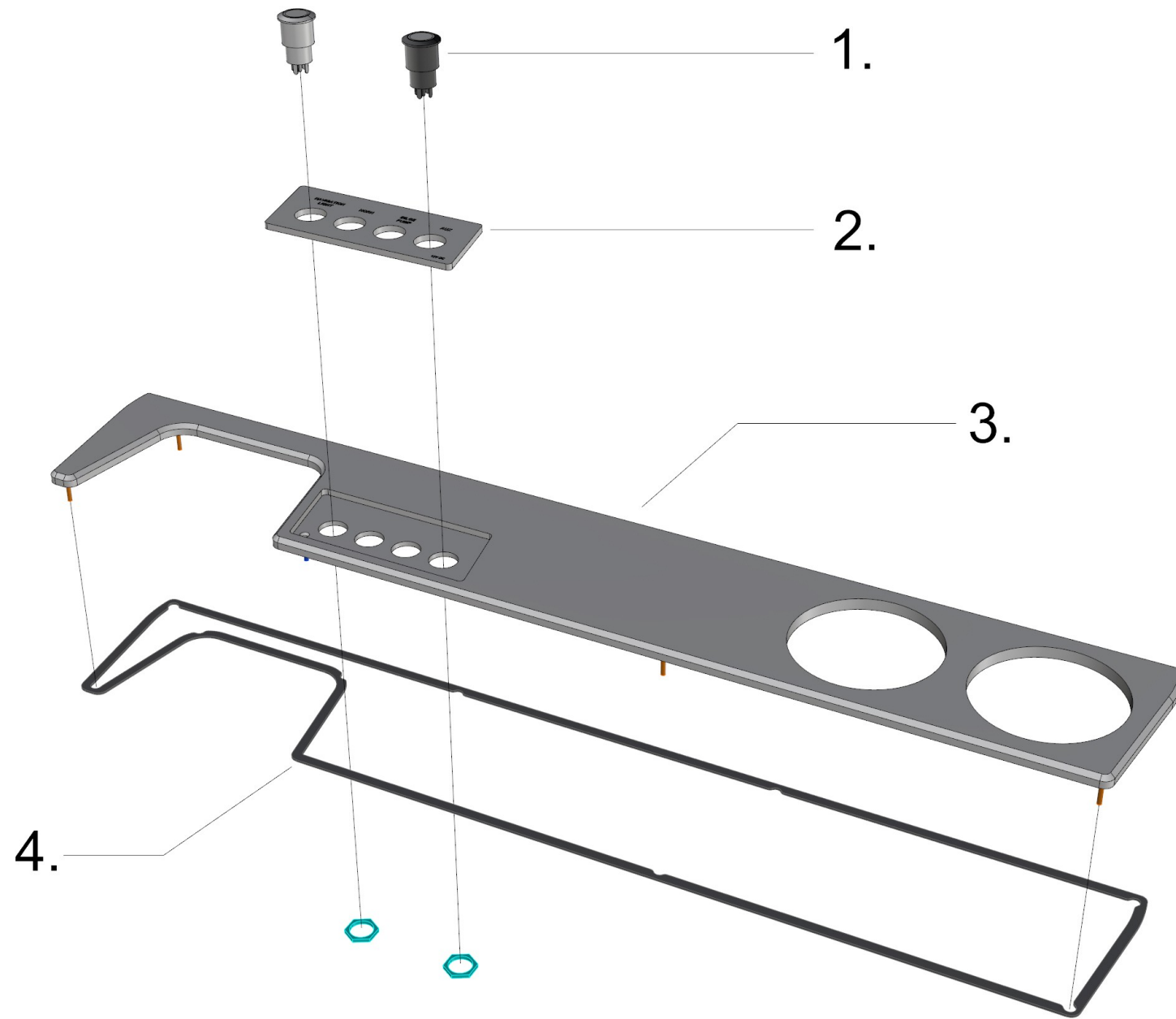
MARKING
R2 ISO 6722 100V AWG16 +100 C
CABLE

3.7.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	3.7.2020	Axopar	SEE EXP VIEW	32625	Project ID
			Drawing by	TuM	Boat	Sub-product code	Product code	
			Sheet rev.	1	22	SWITCH PANEL	HL	38 / 58
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A	Boat model	BASIC	Loc	Sheet



Copyright by

EXP VIEW



32625_AXOPAR_22_SWITCH_PANEL_BASIC

1. 4pcs SWITCH (AS IN DIAGRAM)

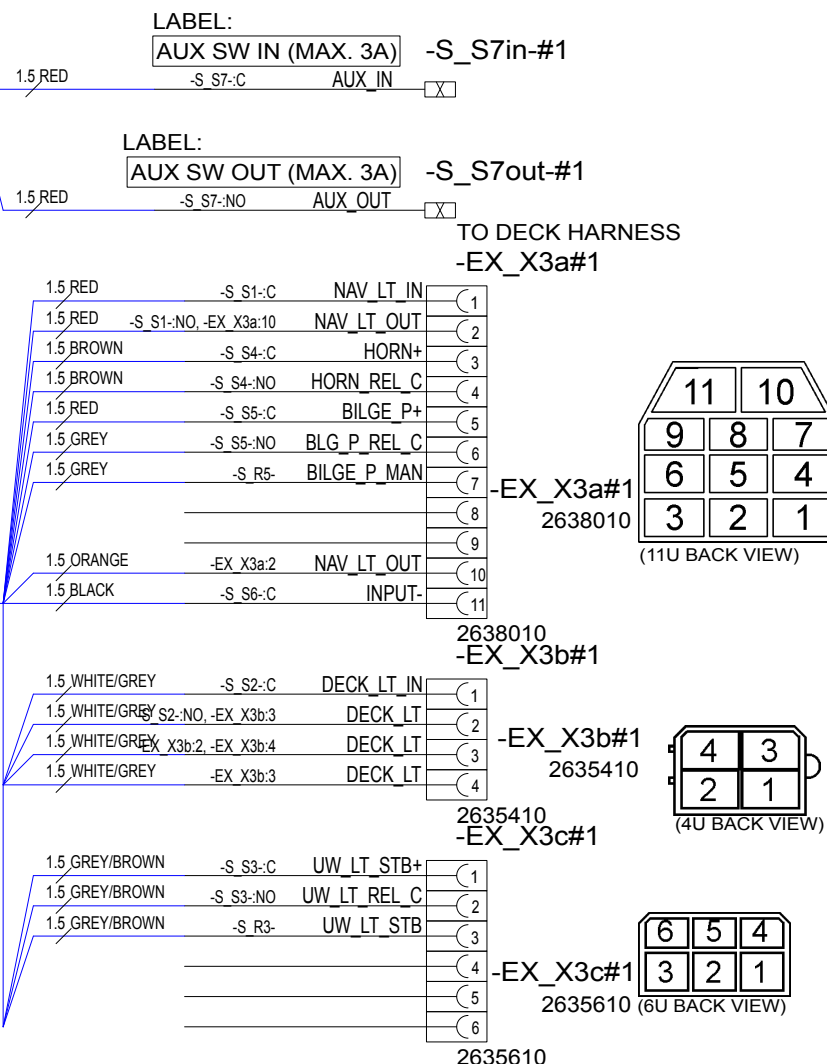
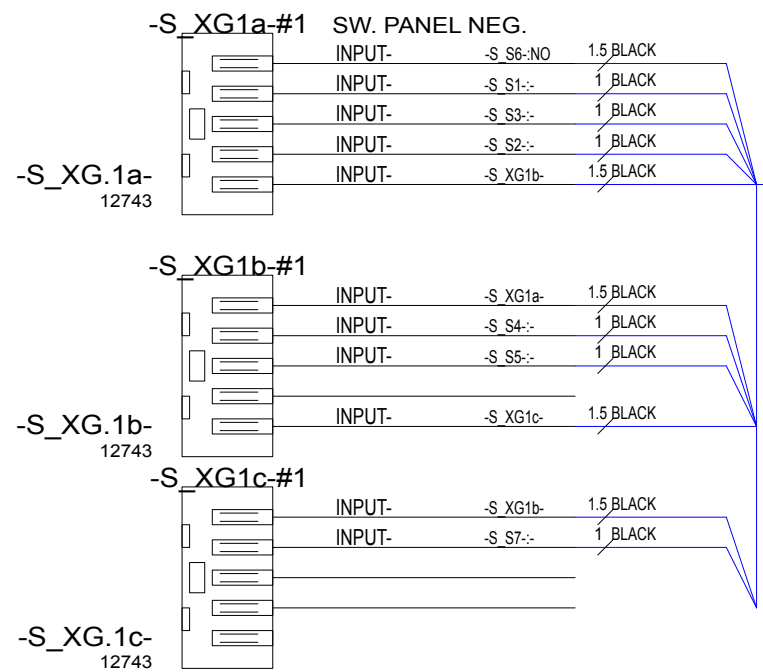
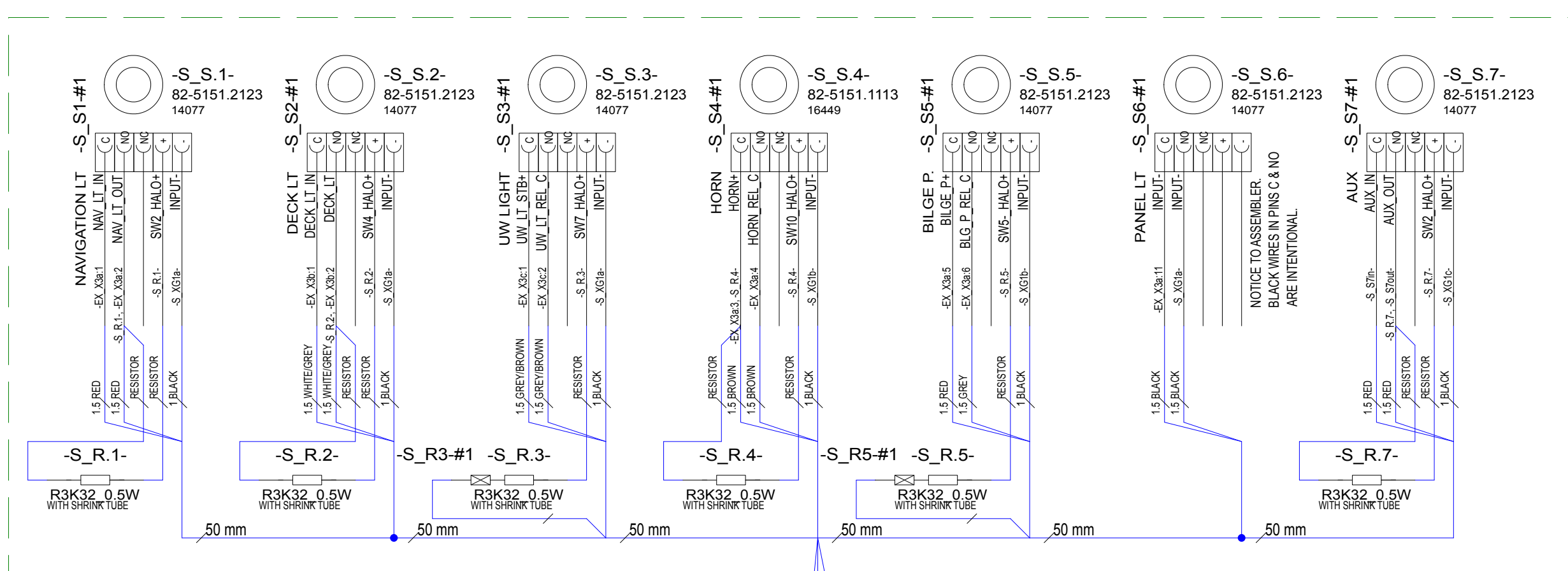
2. 1pc 32713_AXOPAR_22_SWITCH_PANEL_ACRYLIC_BASIC
ATTACH TO THE RECESS WITH 21119 MS-POLYMER BLACK GLUE AND APPLY APPROX 3mm WIDE SEAM AROUND AT BOTTOM OF RECESS.

3. 1pc 32712_AXOPAR_22_SWITCH_PANEL_BASE_BASIC

4. 1pc 32711_AXOPAR_22_SWITCH_PANEL_GASKET

JS / 22.6.2020

3.7.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	3.7.2020		Axopar	SEE EXP VIEW	32625	Project ID
			Drawing by	TuM		Boat	Sub-product code	Product code	
			Sheet rev.	1		22	SWITCH PANEL	HL	39 / 58
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A	Boat model	BASIC	Loc	Sheet	



NOTICE!
 VERIFY THAT ALL CABLES HAVE MARKINGS SHOWN IN EXAMPLE BELOW.
 EXEMPTION:
 ALL <500mm WIRES AND BLACK WIRES THIS MARKING IS NOT NEEDED.

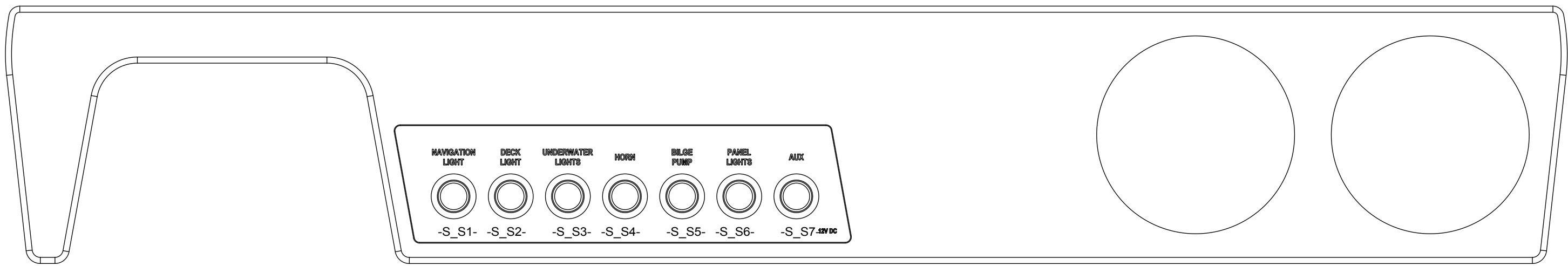
R2 ISO 6722 100V AWG16 +100 C


EXAMPLE: RED 1,5mm² WIRE MARKINGS.

3.7.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	3.7.2020		Axopar	SEE EXP VIEW	32626	Project ID	
			Drawing by	TuM		Boat	Sub-product code	Product code		HL
			Sheet rev.	1		22	SWITCH PANEL	EXTENDED	Loc	40 / 58
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A		Boat model	Title		Sheet	

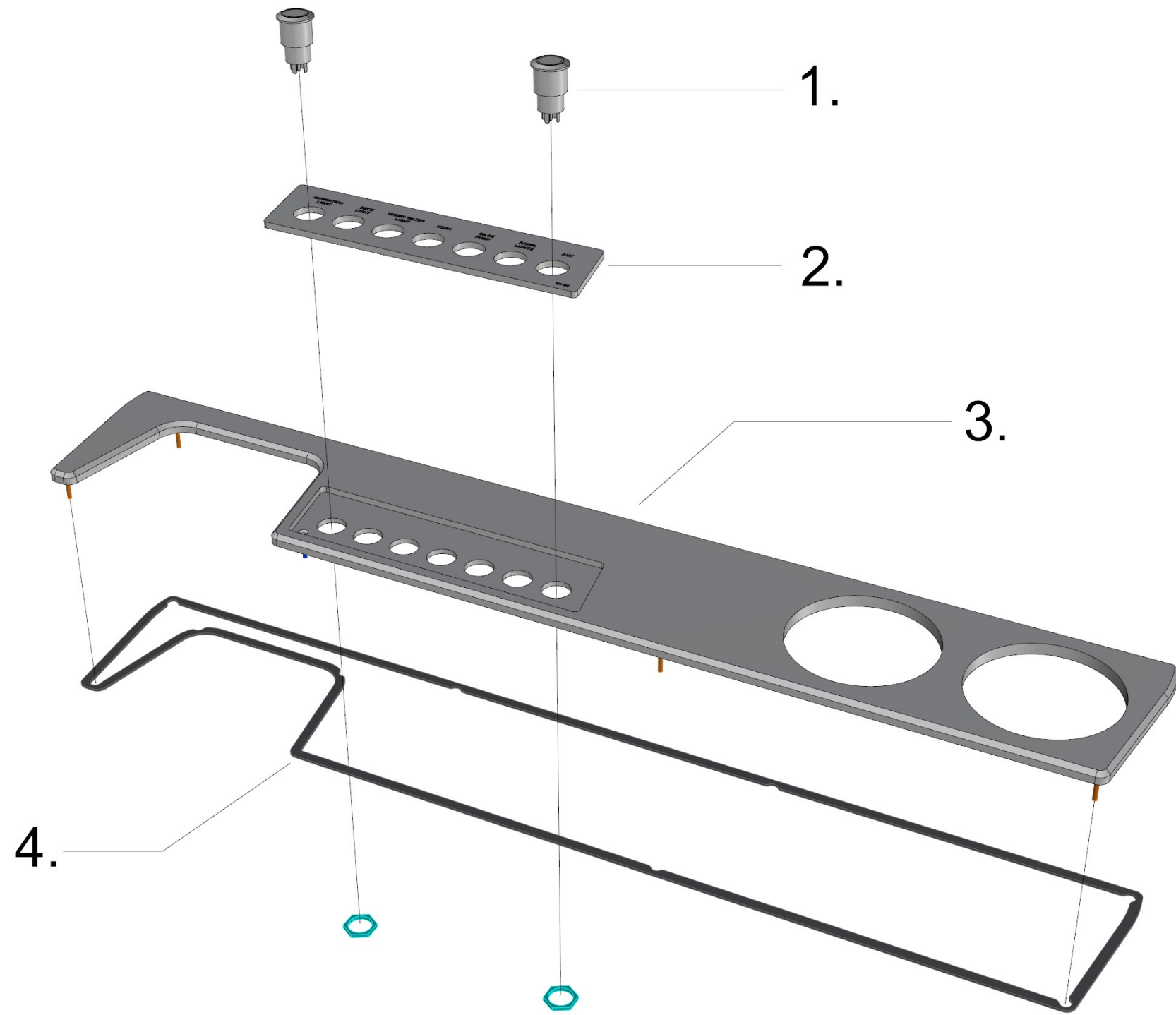
1 2 3 4 5 6 7 8

A
B
C
D
E
F



3.7.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	3.7.2020		Axopar	SEE EXP VIEW	32626	Project ID
			Drawing by	TuM		Boat	Sub-product code	Product code	
			Sheet rev.	1		22	SWITCH PANEL EXTENDED	HL	41 / 58 Sheet
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A	Boat model	Title	Loc		
1	2	3	4	5	6	7	8		

EXP VIEW



32626_AXOPAR_22_SWITCH_PANEL_EXTENDED

1. 7pcs SWITCH (AS IN DIAGRAM)

2. 1pc 32710_AXOPAR_22_SWITCH_PANEL_ACRYLIC_EXTENDED
ATTACH TO THE RECESS WITH 21119 MS-POLYMER BLACK GLUE AND APPLY APPROX 3mm WIDE SEAM AROUND AT BOTTOM OF RECESS.

3. 1pc 32709_AXOPAR_22_SWITCH_PANEL_BASE_EXTENDED

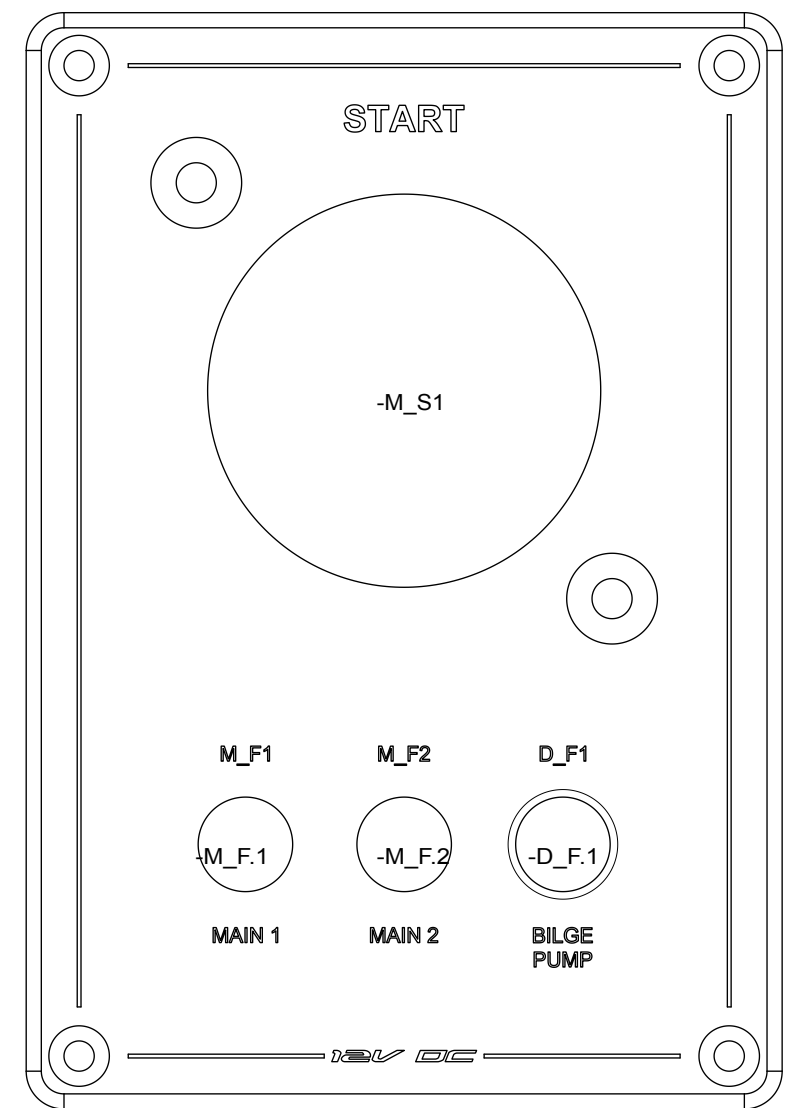
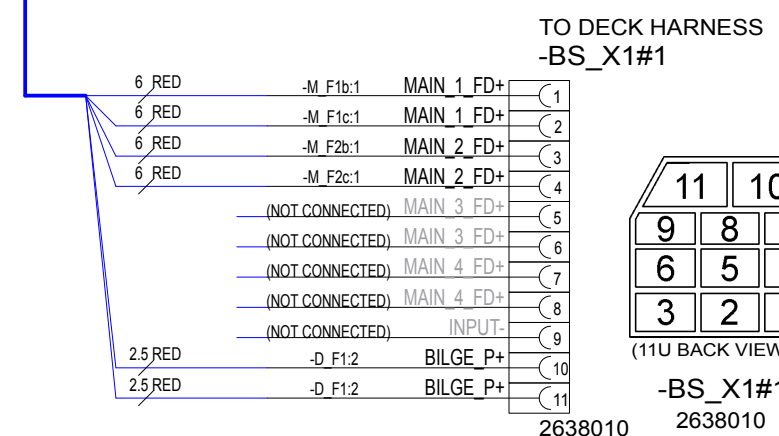
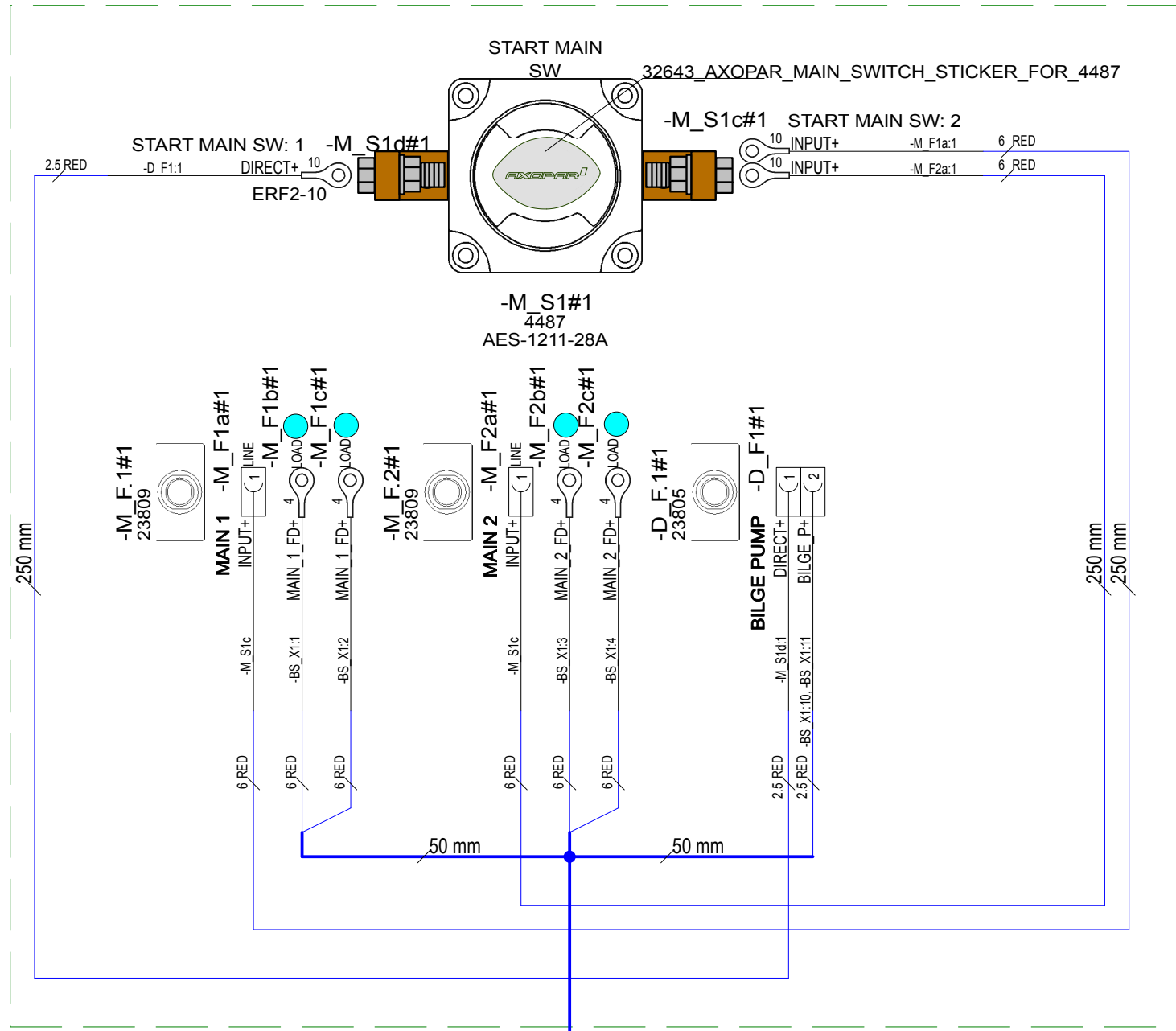
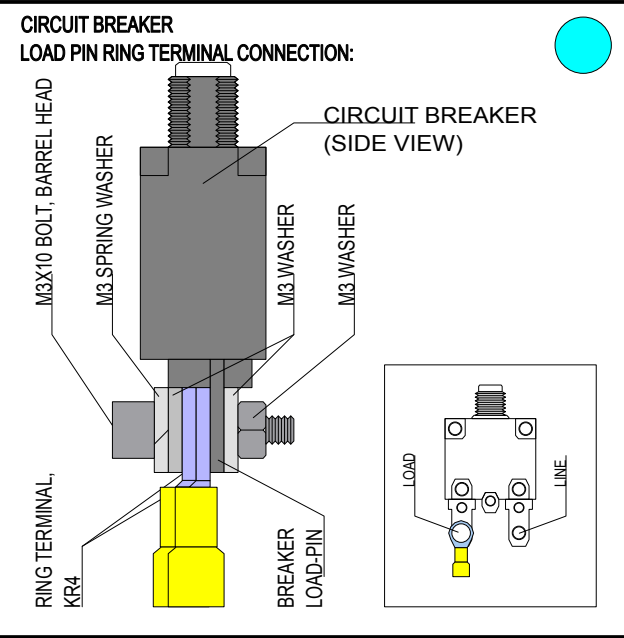
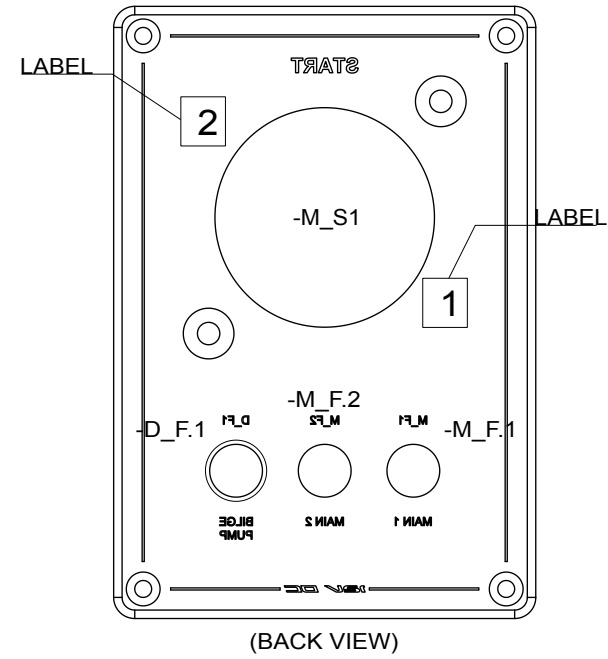
4. 1pc 32711_AXOPAR_22_SWITCH_PANEL_GASKET

JS / 22.6.2020

3.7.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	3.7.2020		Axopar	SEE EXP VIEW	32626	Project ID
			Drawing by	TuM		Boat	Sub-product code	Product code	
			Sheet rev.	1		22	SWITCH PANEL EXTENDED	HL	42 / 58
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A	Copyright by	Boat model	Title	Loc	Sheet

- 3760 COPPER BAR ANGLE TYPE
- M10x30 BOLT
- M10 NUT
- M10 SPRING WASHER

NOTICE!
ADD LABELS TO BEHIND OF PANEL.



NOTICE!
VERIFY THAT ALL CABLES HAVE MARKINGS SHOWN IN EXAMPLE BELOW.
EXEMPTION:
ALL <500mm WIRES AND BLACK WIRES THIS MARKING IS NOT NEEDED.

R2 ISO 6722 100V AWG16 +100 C

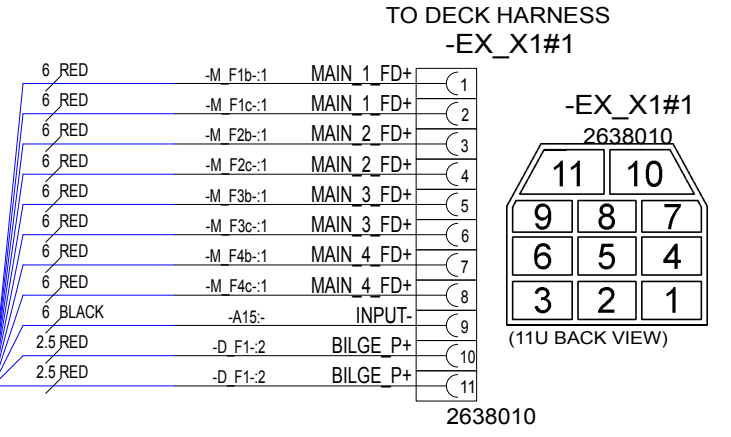
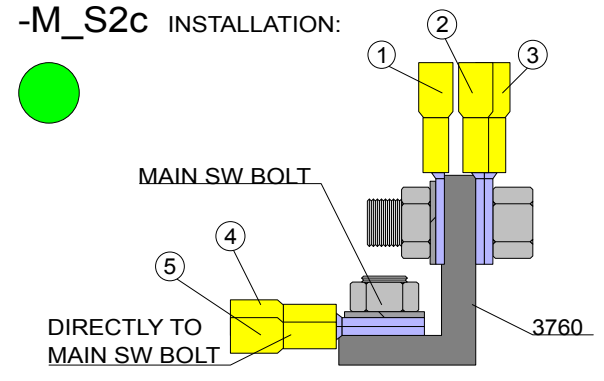
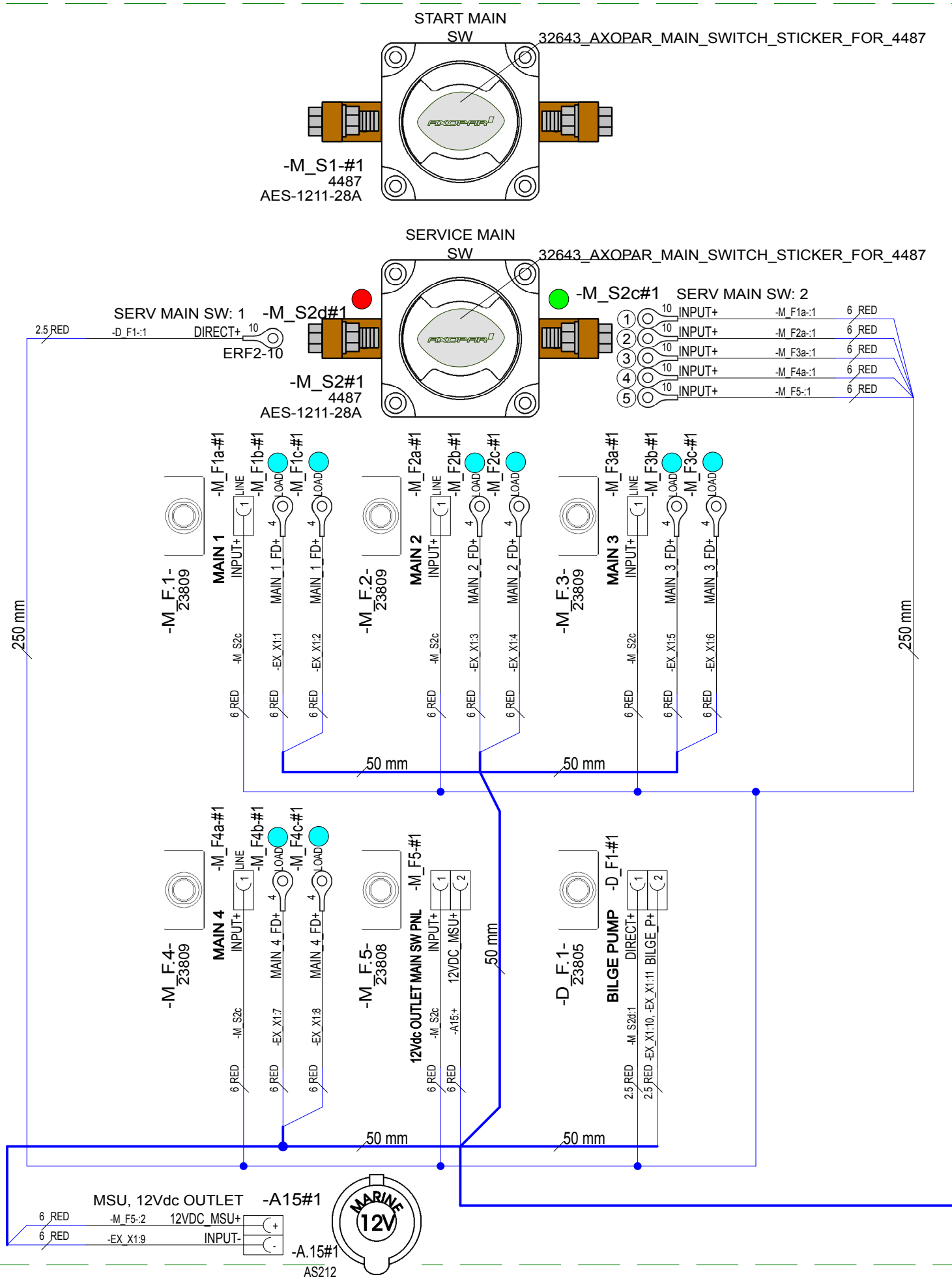
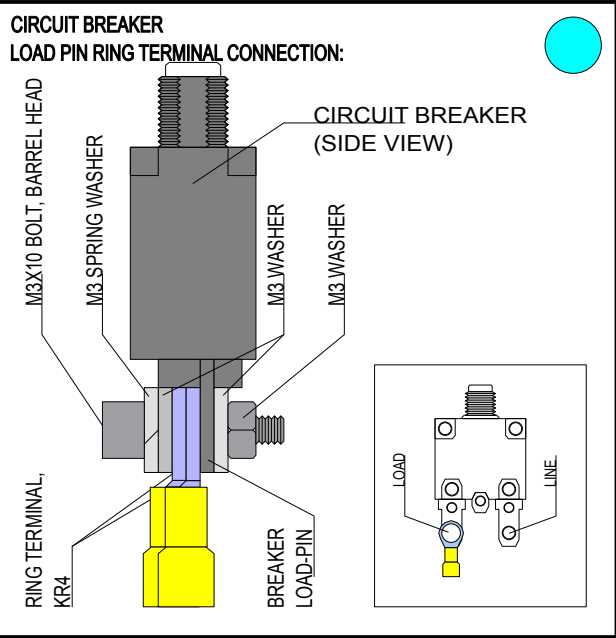
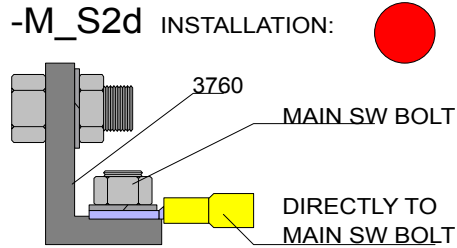
EXAMPLE: RED 1,5mm² WIRE MARKINGS.

4.7.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	3.7.2020	Axopar	32689	32627	
			Drawing by	TuM	Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
			Sheet rev.	1	22	MAIN SWITCH UNIT		HL
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A	Boat model	BASIC		Loc
1	2	3	4	5	6	7	8	43 / 58
								Sheet



Copyright by

- 3760 COPPER BAR ANGLE TYPE
- M10x30 BOLT
- M10 NUT
- M10 SPRING WASHER



NOTICE!
 VERIFY THAT ALL CABLES HAVE MARKINGS SHOWN IN EXAMPLE BELOW.

EXEMPTION:
 ALL <500mm WIRES AND BLACK WIRES THIS MARKING IS NOT NEEDED.

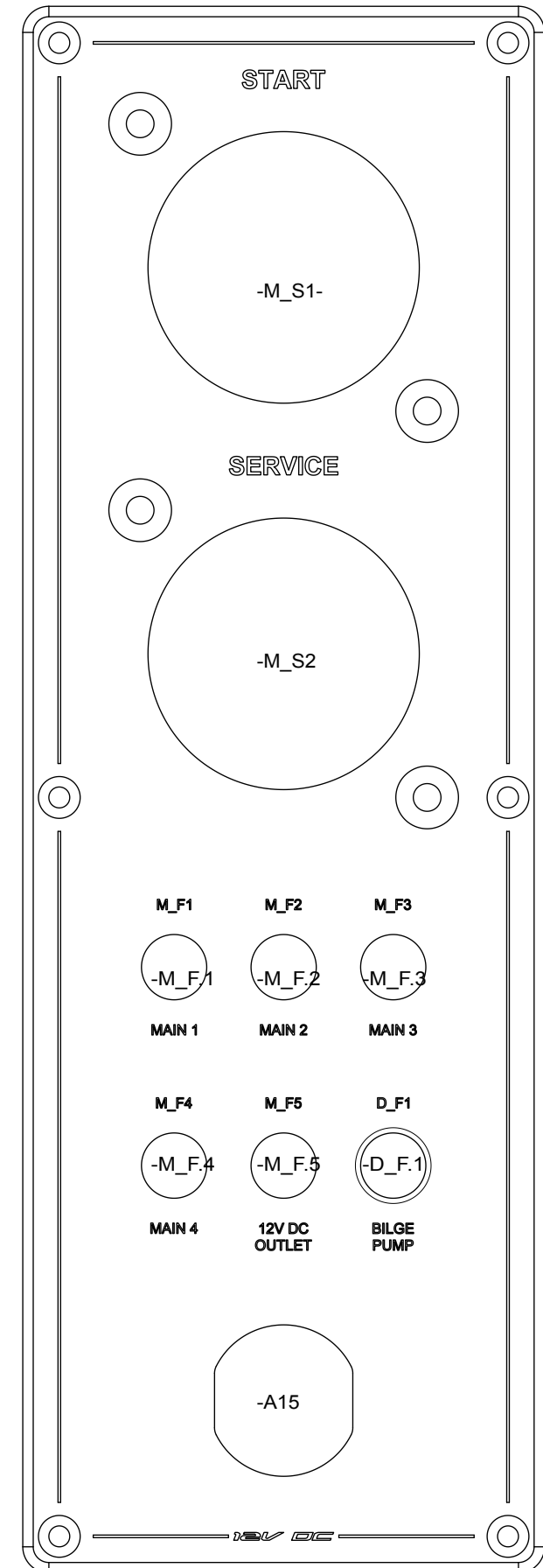
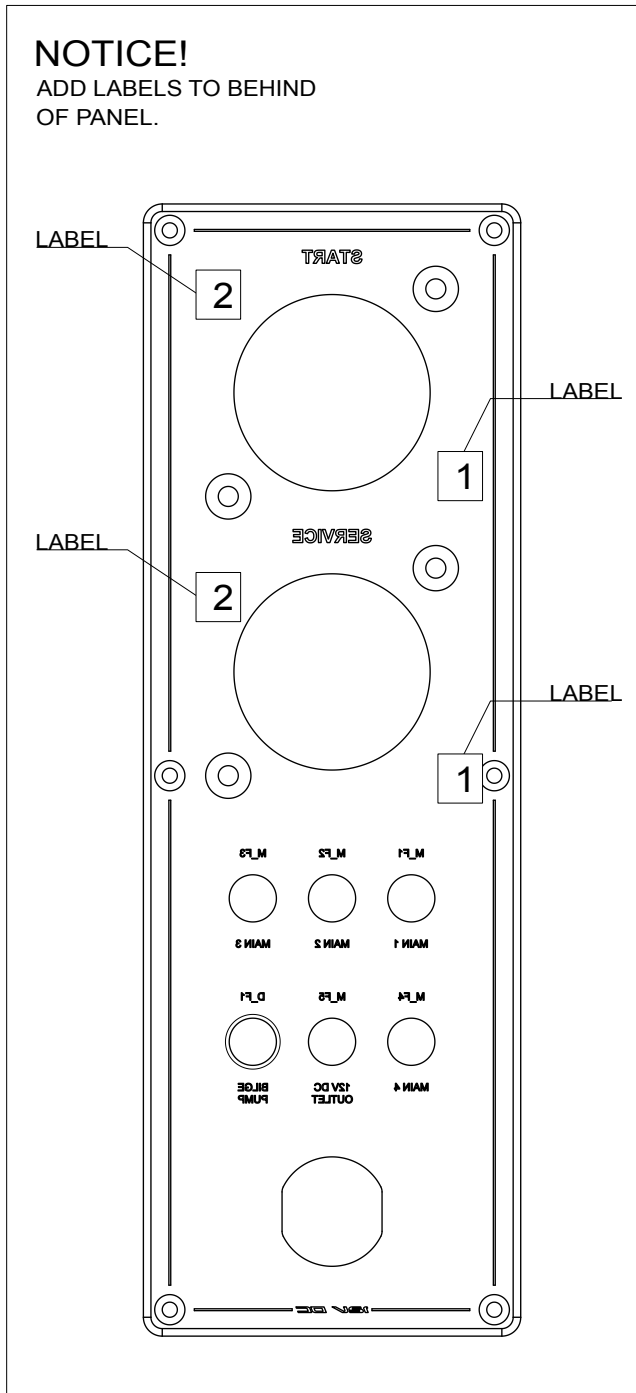
MARKING
R2 ISO 6722 100V AWG16 +100 C


CABLE

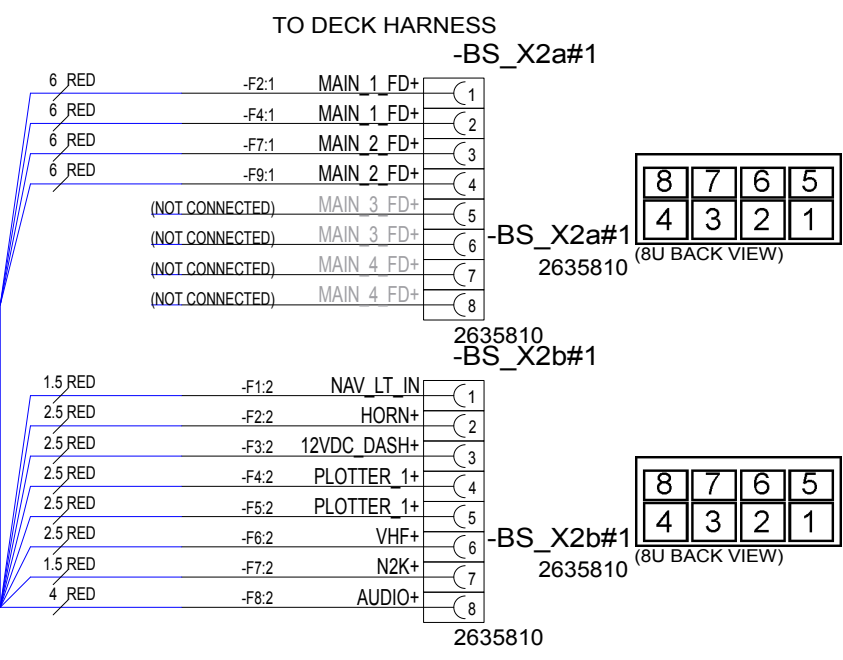
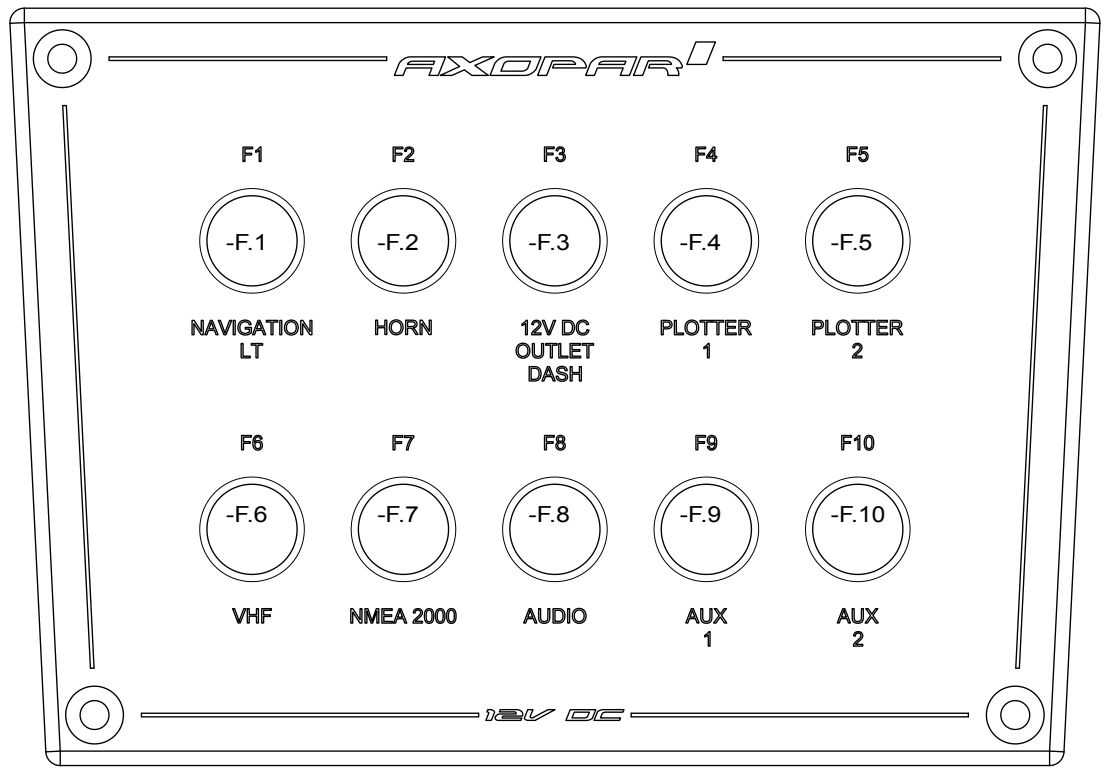
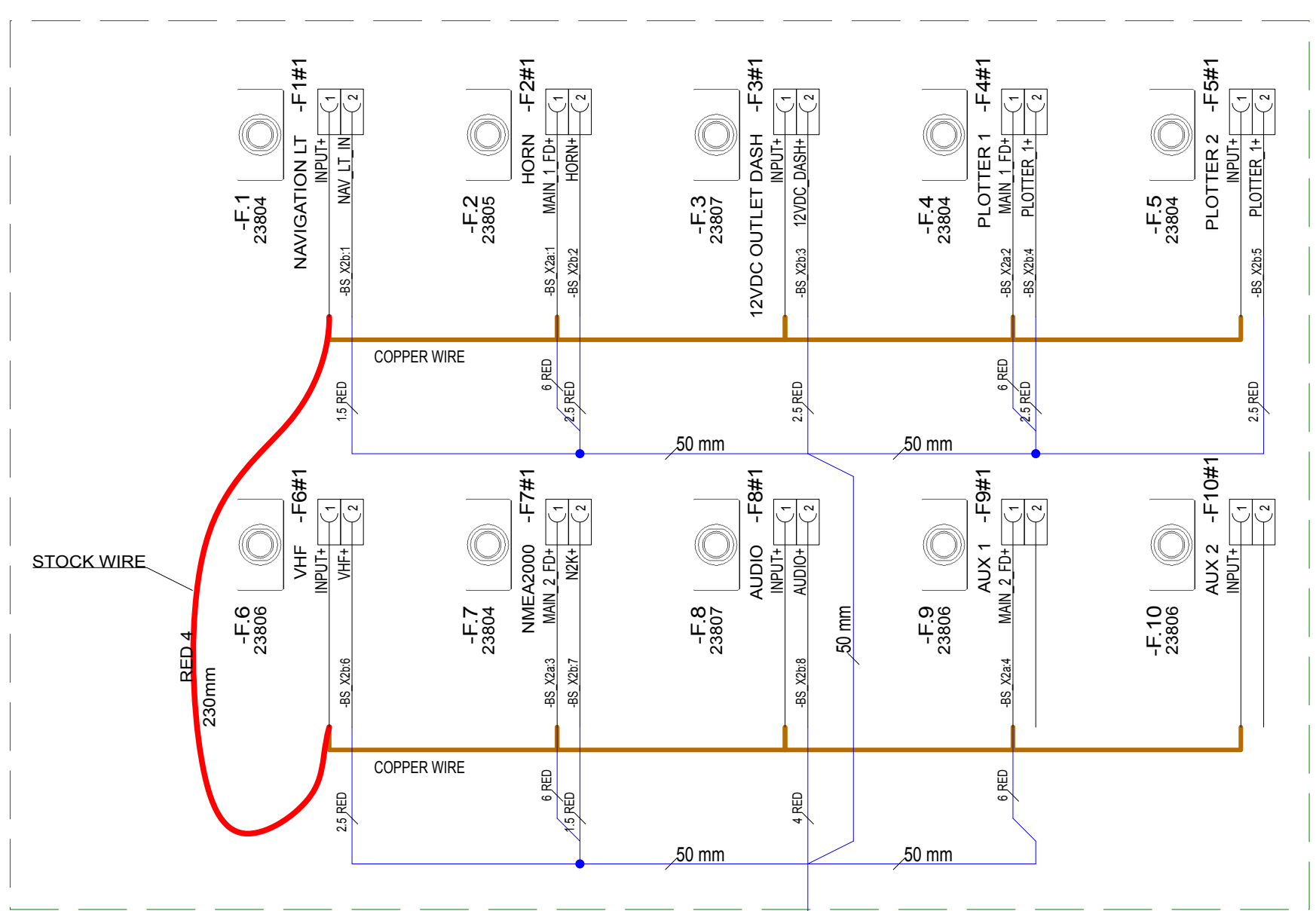
EXAMPLE: RED 1,5mm² WIRE MARKINGS.

4.7.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	4.7.2020	Axopar	32688	32628	
			Drawing by	TuM	Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
			Sheet rev.	1	22	MAIN SWITCH UNIT EXTENDED		HL
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A	Boat model	Title	Loc	44 / 58
1	2	3	4	5	6	7	8	Sheet





4.7.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	4.7.2020	 Copyright by	Axopar	32688	32628	Project ID
			Drawing by	TuM		Boat	Sub-product code	Product code	
			Sheet rev.	1		22	MAIN SWITCH UNIT EXTENDED		HL
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A	Boat model	Title	Loc		



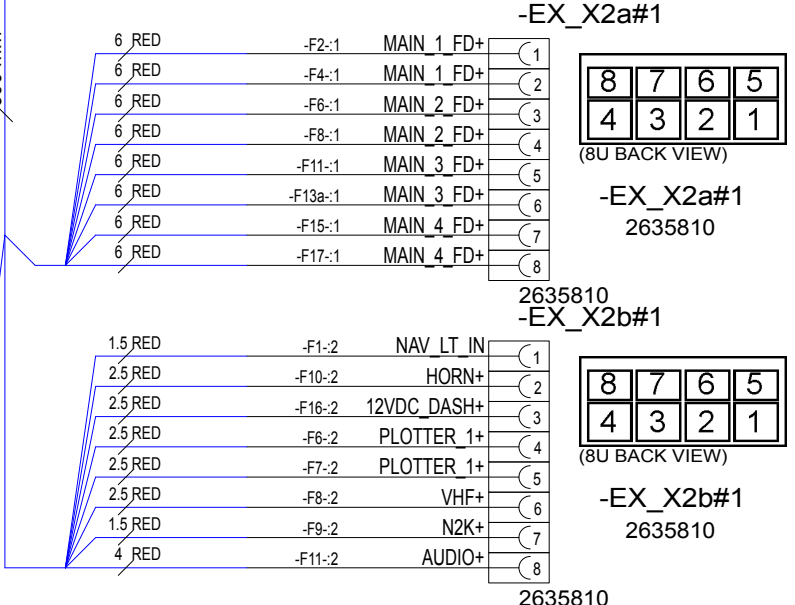
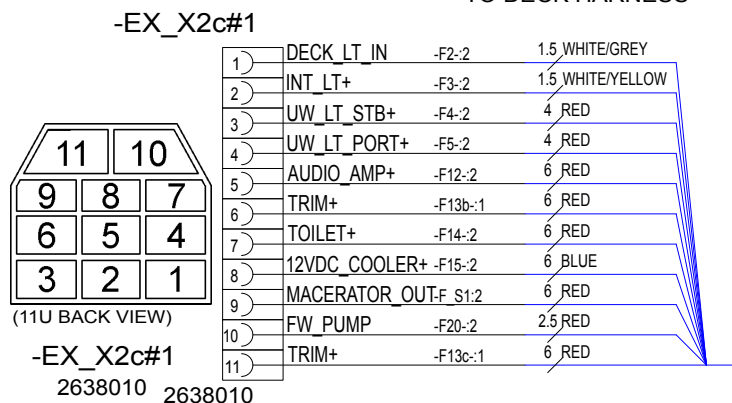
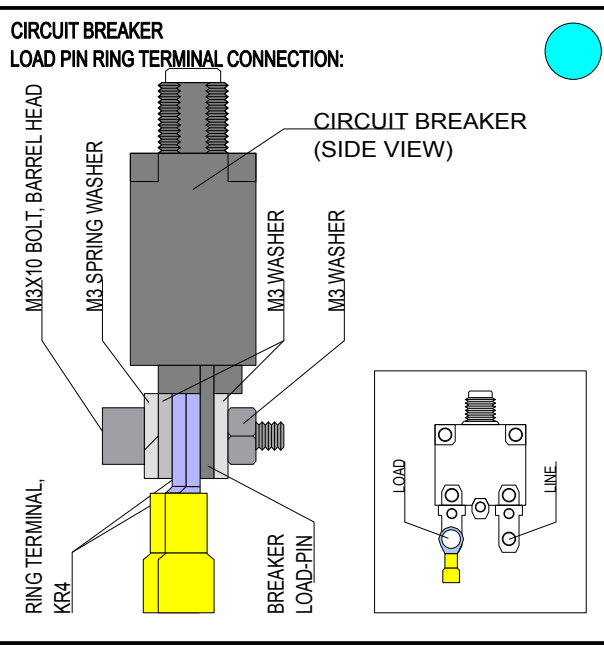
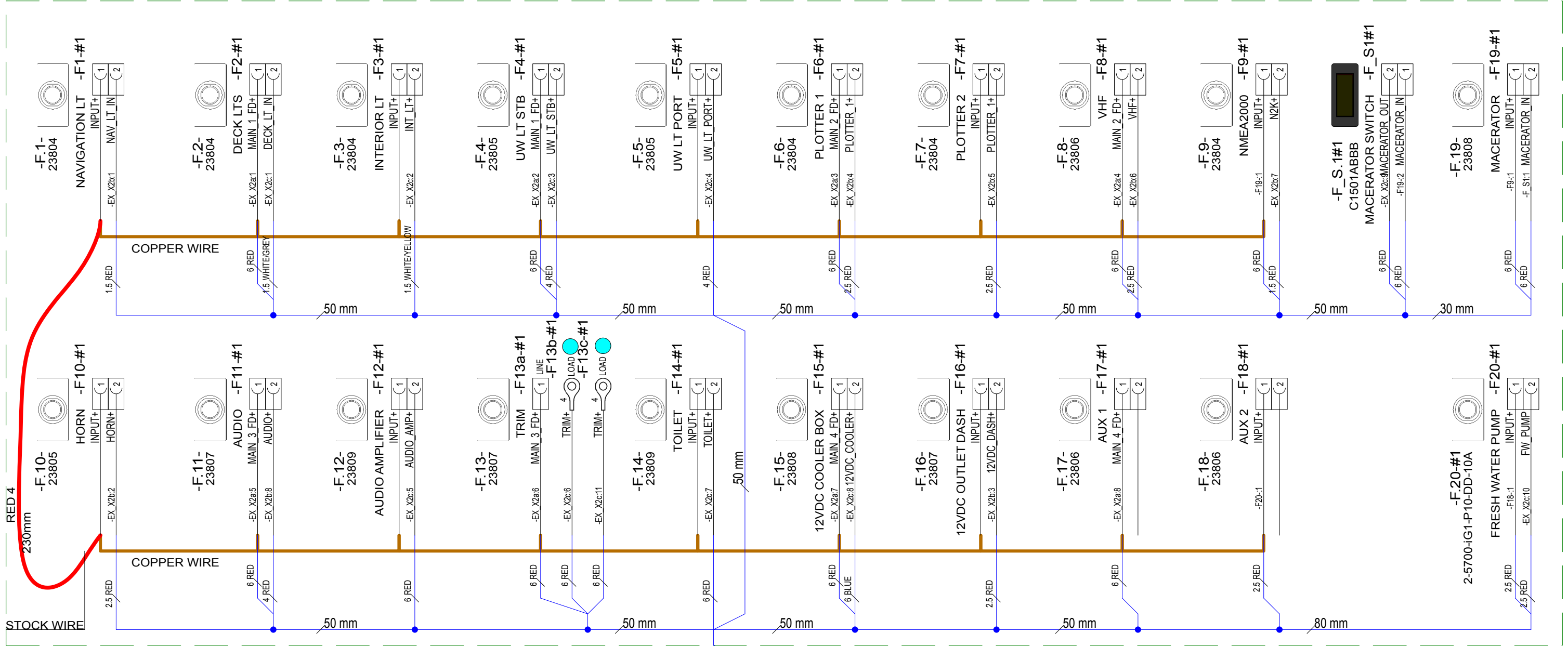
NOTICE!
VERIFY THAT ALL CABLES HAVE MARKINGS SHOWN IN EXAMPLE BELOW.

EXEMPTION:
ALL <500mm WIRES AND BLACK WIRES THIS MARKING IS NOT NEEDED.

R2 ISO 6722 100V AWG16 +100 C

EXAMPLE: RED 1,5mm² WIRE MARKINGS.

3.7.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	3.7.2020		Axopar	32687	32629	Project ID
			Drawing by	TuM		Boat	Sub-product code	Product code	
			Sheet rev.	1		22	FUSE UNIT	HL	46 / 58
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A	Copyright by	Boat model	Title	Loc	Sheet



NOTICE!
VERIFY THAT ALL CABLES HAVE MARKINGS SHOWN IN EXAMPLE BELOW.
EXEMPTION:
ALL <500mm WIRES AND BLACK WIRES THIS MARKING IS NOT NEEDED.

MARKING
R2 ISO 6722 100V AWG16 +100 C

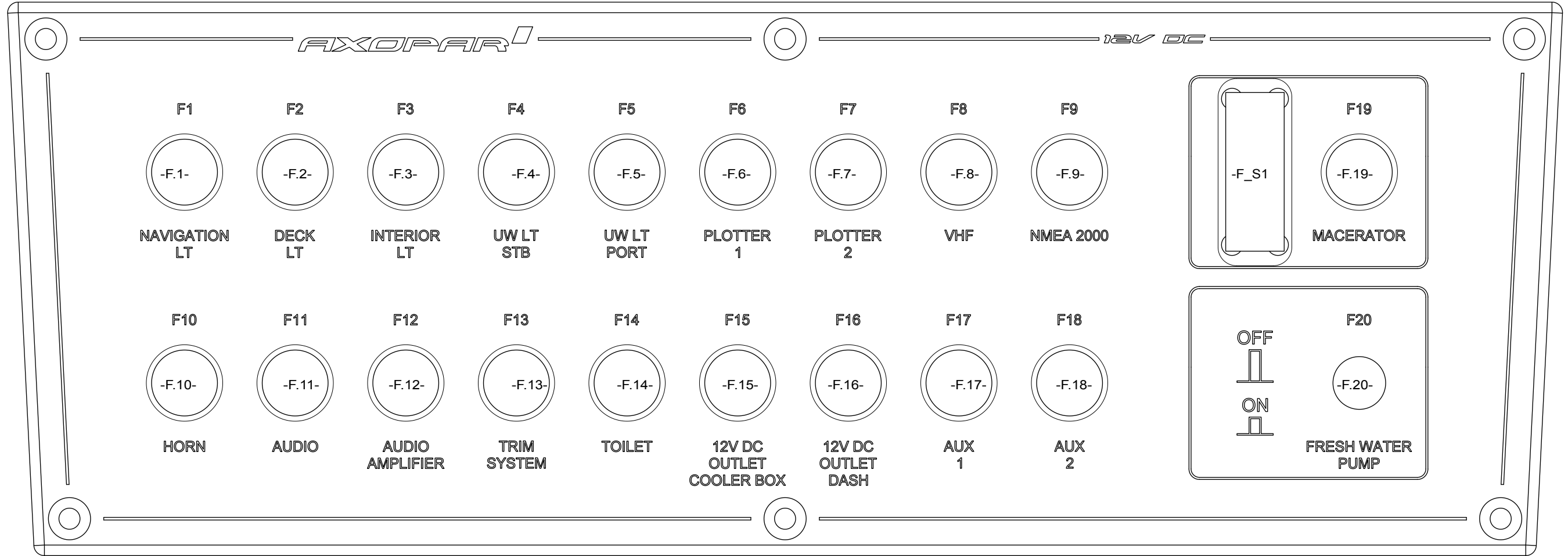
CABLE

EXAMPLE: RED 1,5mm2 WIRE MARKINGS.

3.7.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	3.7.2020	Axopar	32686	32630	
			Drawing by	TuM	Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
			Sheet rev.	1	22	FUSE UNIT	HL	47 / 58
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A	Boat model	EXTENDED	Loc	Sheet
1		2	4		6			8

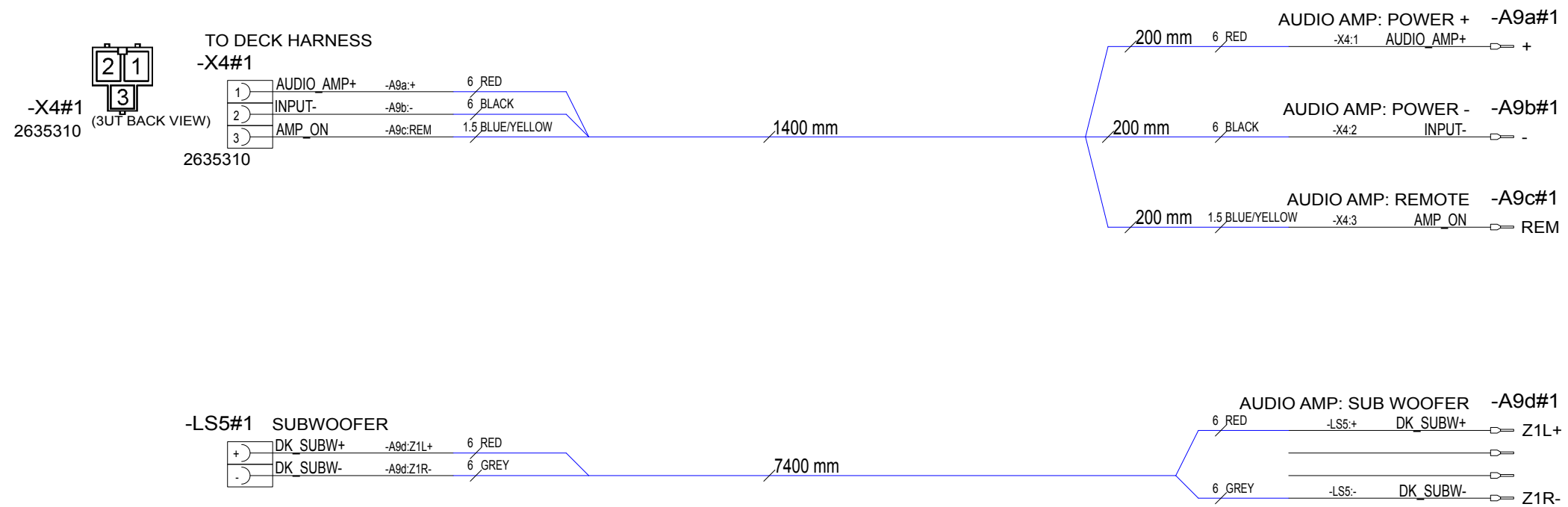


Copyright by



3.7.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	3.7.2020		Axopar	32686	32630	Project ID
			Drawing by	TuM		Boat	Sub-product code	Product code	
			Sheet rev.	1		22	FUSE UNIT EXTENDED		HL
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A	Copyright by	Boat model	Title	Loc	48 / 58 Sheet

NOTICE!
 VERIFY THAT ALL CABLES HAVE MARKINGS
 SHOWN IN EXAMPLE BELOW.
 EXEMPTION:
 ALL <500mm WIRES AND BLACK WIRES
 THIS MARKING IS NOT NEEDED.



2.7.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	2.7.2020		Axopar			
			Drawing by	TuM		Boat		32631	
			Sheet rev.	1		22	Sub-product code	Product code	Project ID
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A	Copyright by	Boat model	AUDIO PACKAGE HARNESS	HL	49 / 58
1			4				Title	Loc	Sheet

NOTICE!
 BATTERY CABLES NEED TO ADD MARKINGS
 SHOWN IN EXAMPLE BELOW.
 EXEMPTION:
 ALL BLACK WIRES
 THIS MARKING IS NOT NEEDED.

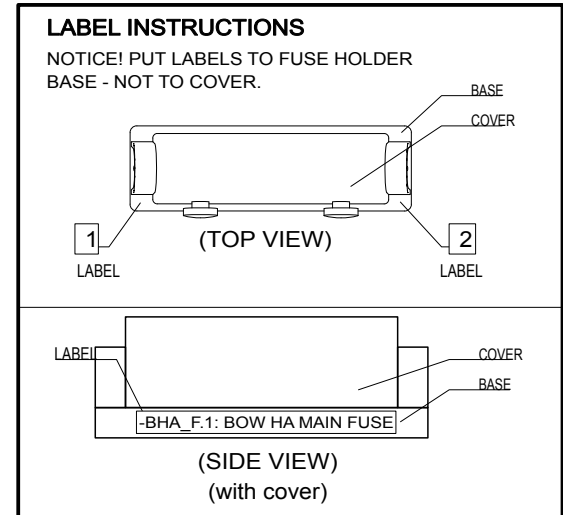
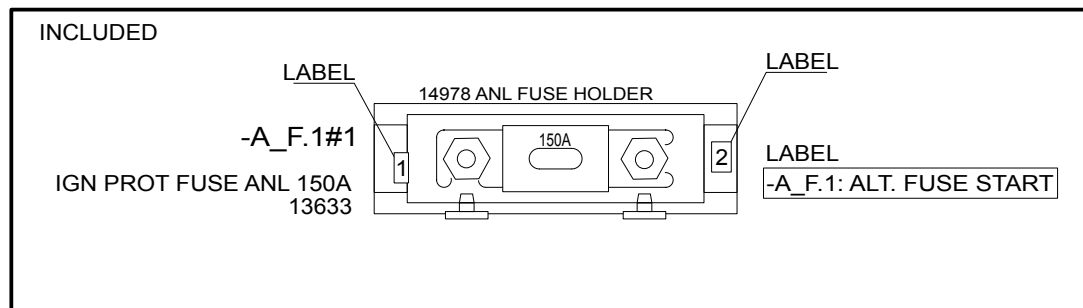
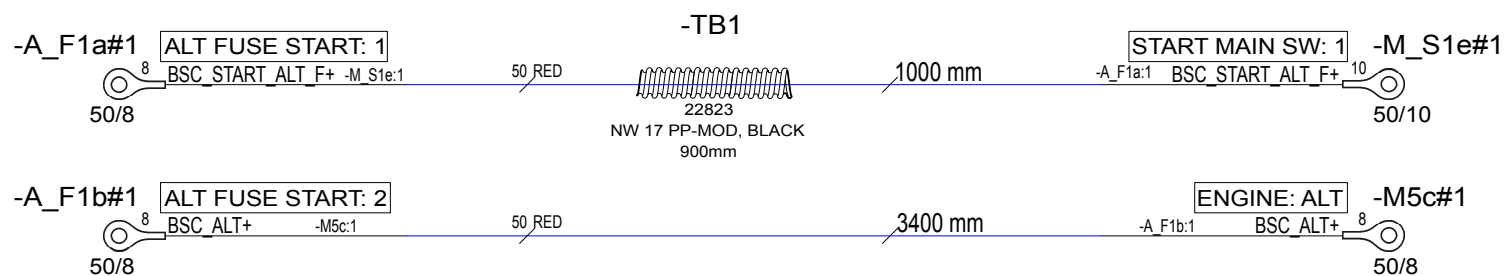
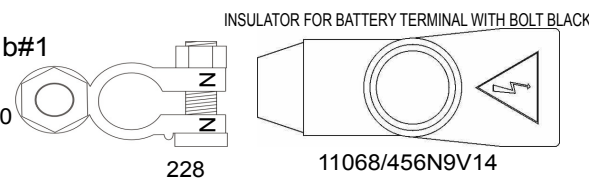
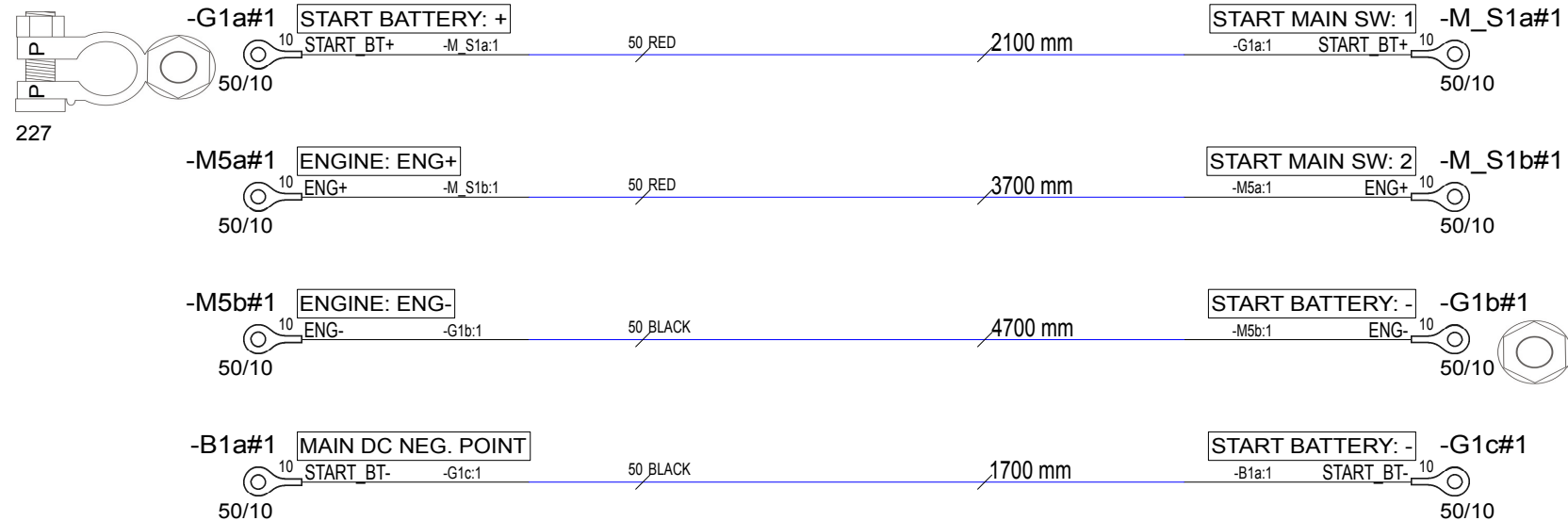
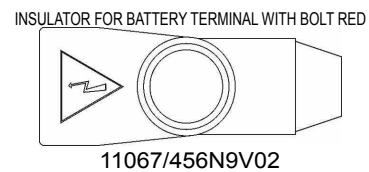
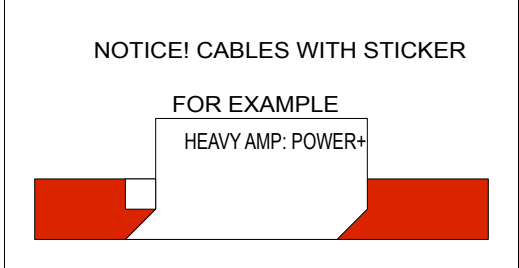
EXAMPLE: RED 50mm² WIRE MARKINGS.

MARKING SHOWN ABOVE ONLY TO CABLES LISTED BELOW.

EQUIVALENCY:	
mm ²	AWG
50 mm ²	= AWG0
70 mm ²	= AWG2/0
95 mm ²	= AWG3/0
120 mm ²	= 250 kcmil

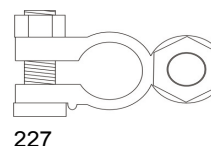
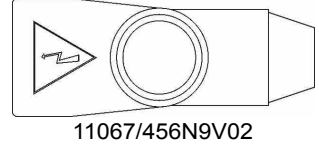
LOOK FOR EQUIVALENT AWG SIZE FOR mm²
 AND ADD THIS TO CABLE MARKINGS.

FOR EXAMPLE:
 CABLE SIZE IS 70mm² --> MARKING AWG2/0.



3.7.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date 2.7.2020	NAVIX	Axopar	32632	Project ID	
			Drawing by TuM		Boat 22			Sub-product code
			Sheet rev. 1		Boat model			Product code
Date of modification	Modified by	Description	Project rev. A	Copyright by		SINGLE BATTERY CABLES BASIC	HL	
1						Title	Loc	
							50 / 58	
							Sheet	

INSULATOR FOR BATTERY TERMINAL WITH BOLT RED



11067/456N9V02

227

NOTICE!
BATTERY CABLES NEED TO ADD MARKINGS SHOWN IN EXAMPLE BELOW. PRINTED EVERY 120mm.

EXEMPTION:
ALL BLACK WIRES
THIS MARKING IS NOT NEEDED.

R2 ISO 6722 100V AWG6 +100 C

EXAMPLE: RED 16mm² WIRE MARKINGS.

MARKING SHOWN ABOVE ONLY TO CABLES LISTED BELOW.

MARKING

CABLE

EQUIVALENCY:

mm ²	=	AWG
10 mm ²	=	AWG8
16 mm ²	=	AWG6
25 mm ²	=	AWG3
35 mm ²	=	AWG2

LOOK FOR EQUIVALENT AWG SIZE FOR mm²
AND ADD THIS TO CABLE MARKINGS.

FOR EXAMPLE:
CABLE SIZE IS 25mm² --> MARKING AWG3.

NOTICE!
BATTERY CABLES NEED TO ADD MARKINGS SHOWN IN EXAMPLE BELOW.

EXEMPTION:
ALL BLACK WIRES
THIS MARKING IS NOT NEEDED.

RK90/115 750V_{ac} 1000V_{dc} AWG0 GR90/115 C

EXAMPLE: RED 50mm² WIRE MARKINGS.

MARKING SHOWN ABOVE ONLY TO CABLES LISTED BELOW.

MARKING

CABLE

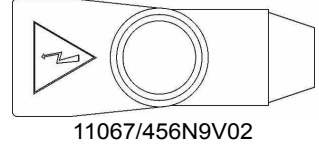
EQUIVALENCY:

mm ²	=	AWG
50 mm ²	=	AWG0
70 mm ²	=	AWG2/0
95 mm ²	=	AWG3/0
120 mm ²	=	250 kcmil

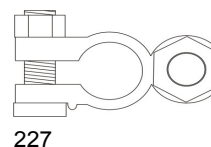
LOOK FOR EQUIVALENT AWG SIZE FOR mm²
AND ADD THIS TO CABLE MARKINGS.

FOR EXAMPLE:
CABLE SIZE IS 70mm² --> MARKING AWG2/0.

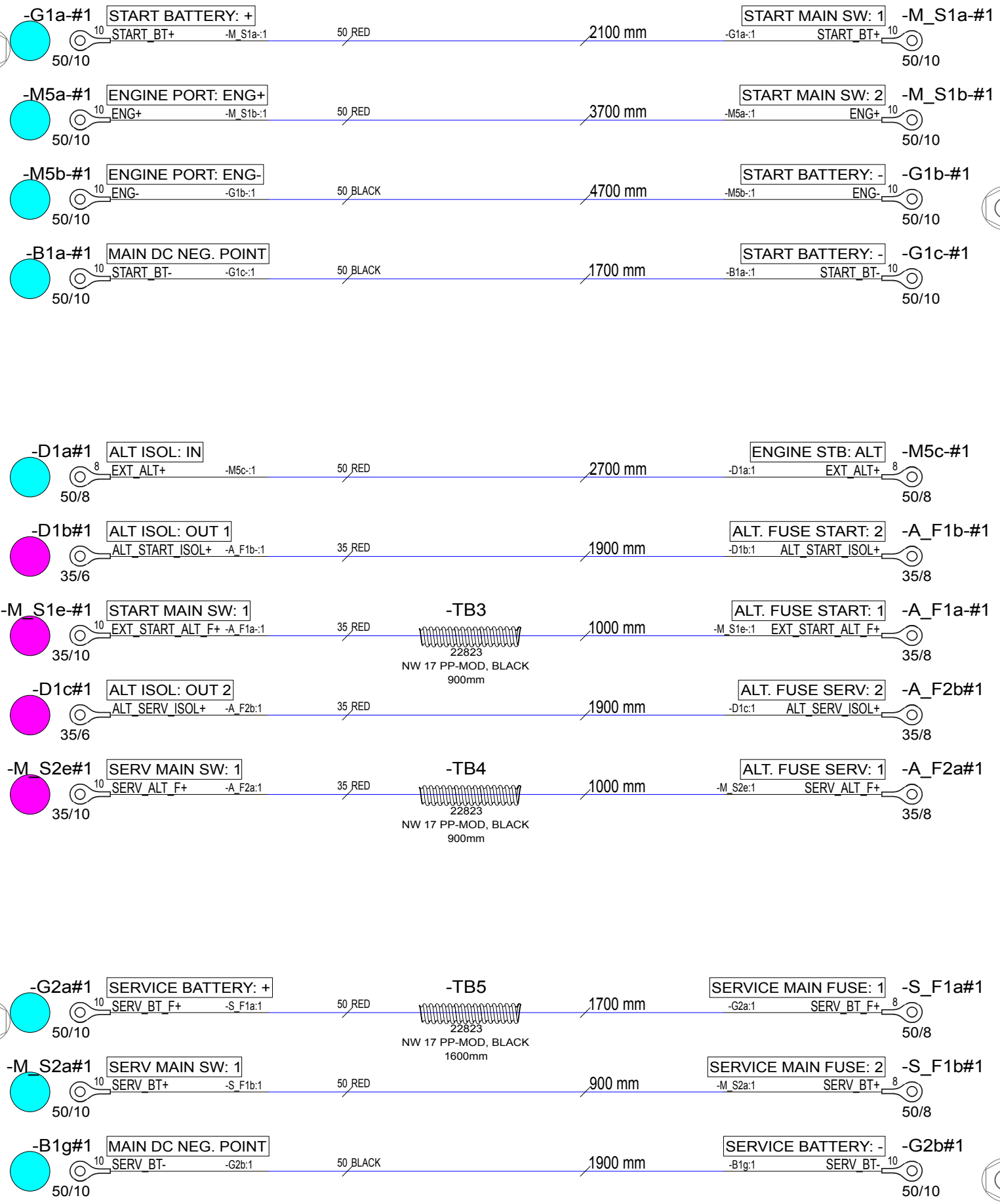
INSULATOR FOR BATTERY TERMINAL WITH BOLT RED



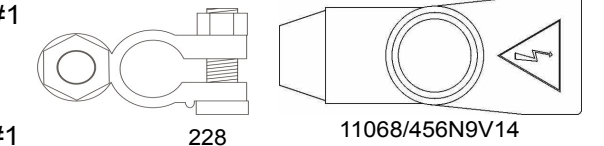
11067/456N9V02



227



INSULATOR FOR BATTERY TERMINAL WITH BOLT BLACK



228

11068/456N9V14

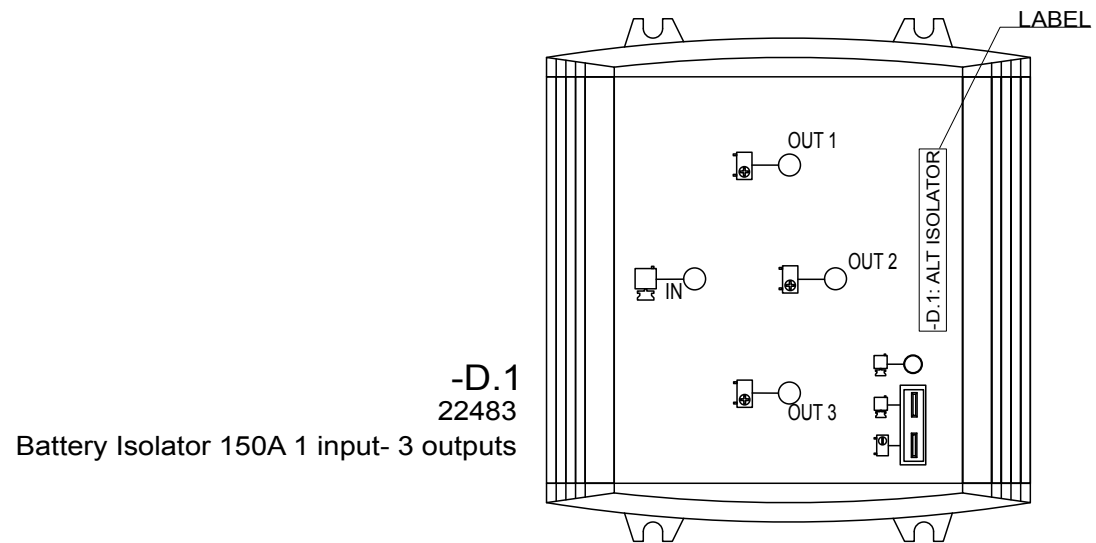
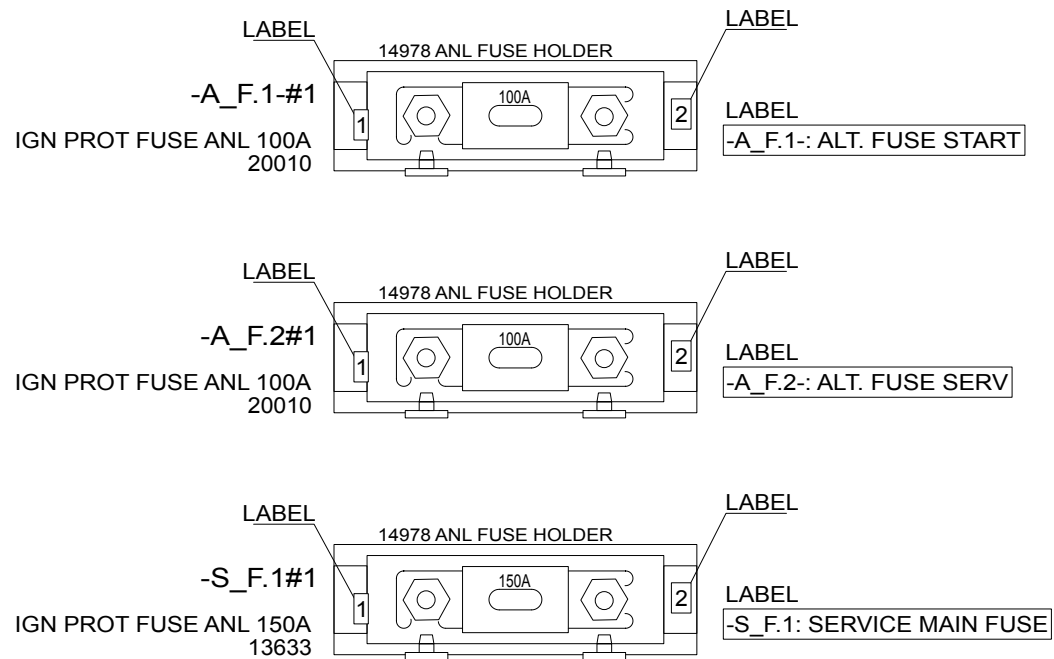
NOTICE! CABLES WITH STICKER

FOR EXAMPLE
HEAVY AMP: POWER+



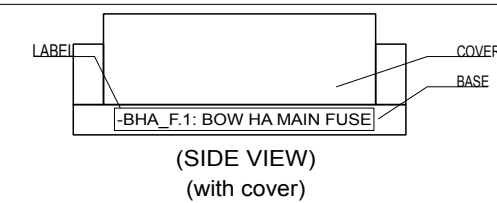
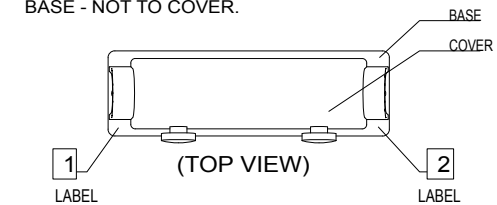
5.7.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	4.7.2020	NAVIX	Axopar		32633	
			Drawing by	TuM		Boat		Product code	Project ID
			Sheet rev.	1		22	BATTERY CABLES EXTENDED	HL	51 / 58
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A	Copyright by	Boat model	Title	Loc	Sheet

INCLUDED



LABEL INSTRUCTIONS

NOTICE! PUT LABELS TO FUSE HOLDER BASE - NOT TO COVER.



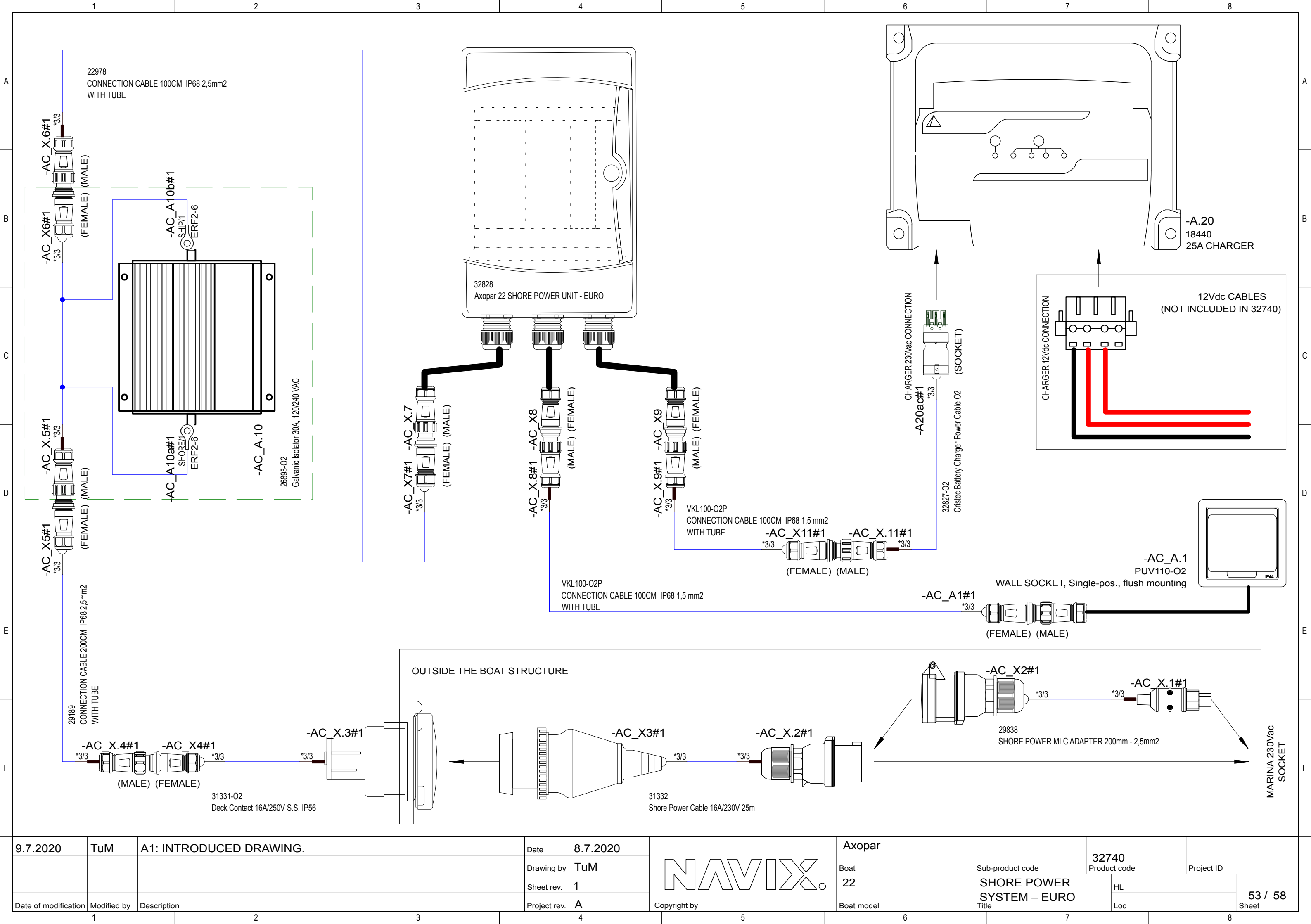
5.7.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.
Date of modification	Modified by	Description

Date	4.7.2020
Drawing by	TuM
Sheet rev.	1
Project rev.	A

NAVIX
Copyright by

Axopar
Boat
22
Boat model

Sub-product code	32633	Product code	Project ID
BATTERY CABLES EXTENDED	HL	Loc	52 / 58 Sheet



9.7.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.
Date of modification	Modified by	Description

Date	8.7.2020
Drawing by	TuM
Sheet rev.	1
Project rev.	A



Axopar	
Boat	22
Boat model	

Sub-product code	32740
Title	SHORE POWER SYSTEM - EURO

Product code	Project ID
HL	
Loc	

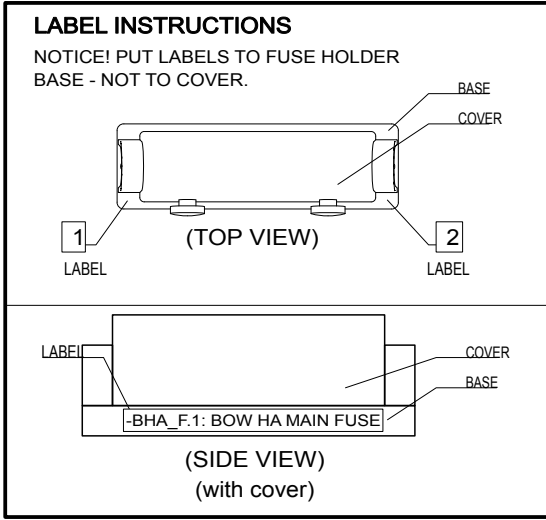
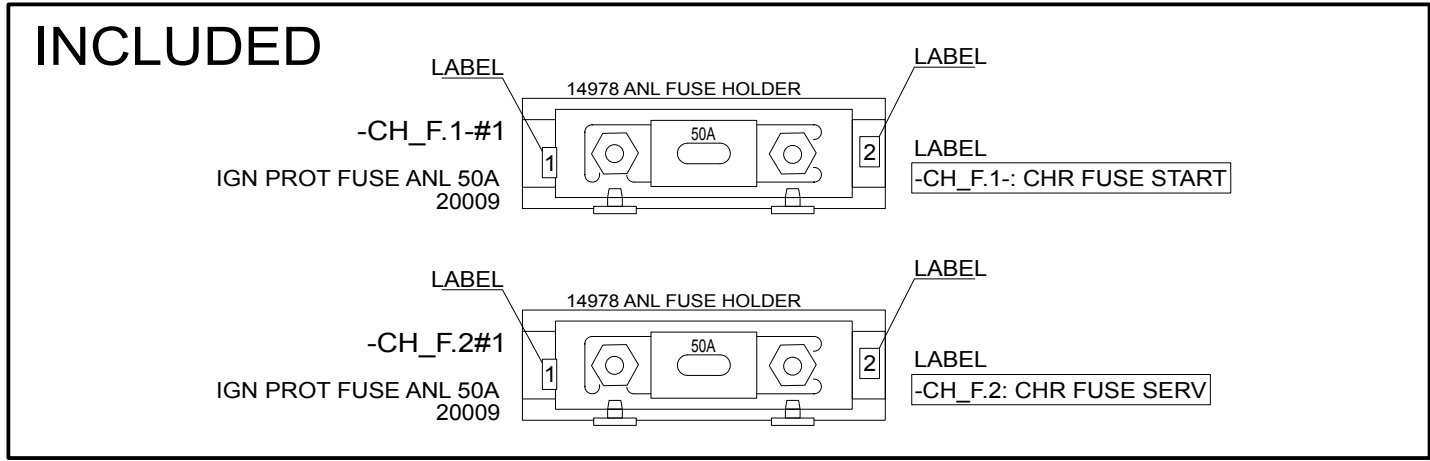
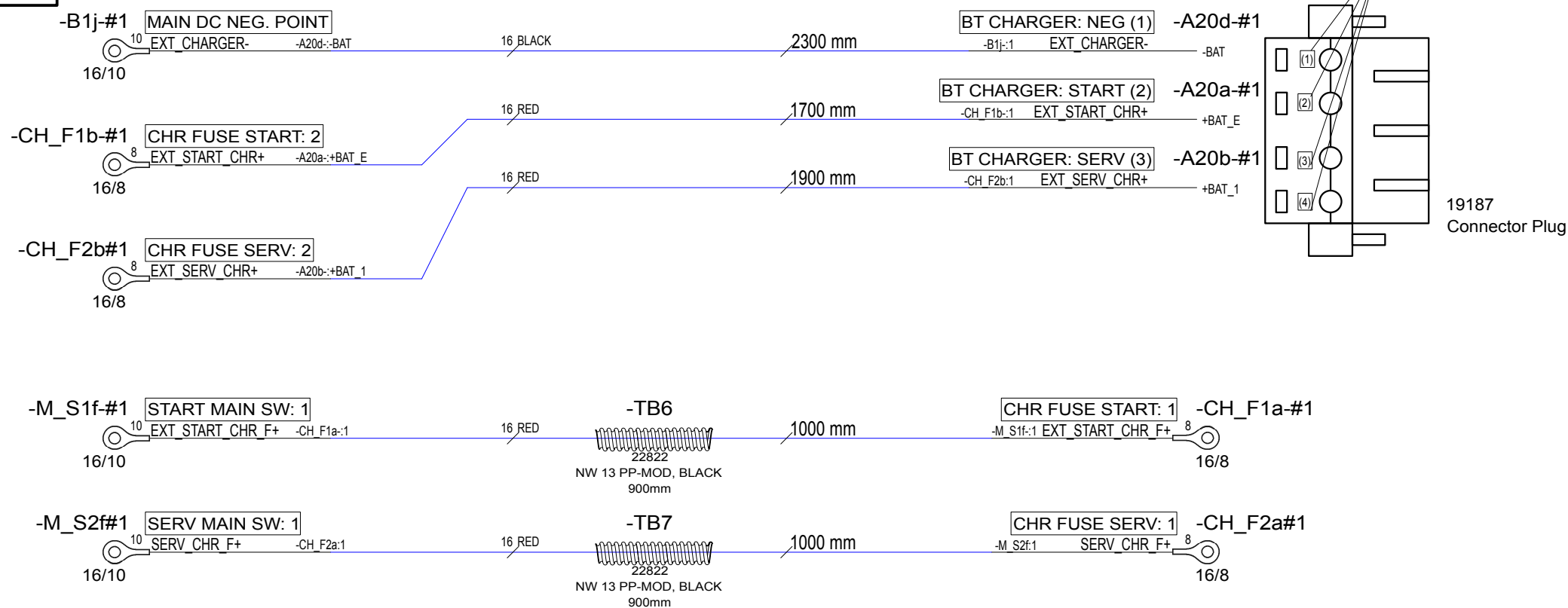
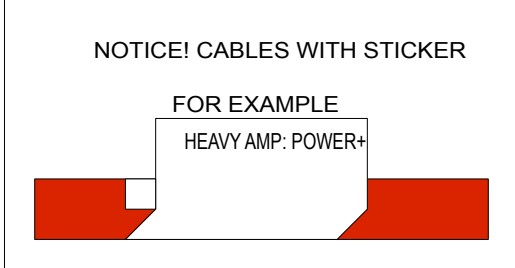
NOTICE!
 BATTERY CABLES NEED TO ADD MARKINGS
 SHOWN IN EXAMPLE BELOW. PRINTED EVERY 120mm.
 EXEMPTION:
 ALL BLACK WIRES
 THIS MARKING IS NOT NEEDED.



MARKING SHOWN ABOVE ONLY TO CABLES LISTED BELOW.

LOOK FOR EQUIVALENT AWG SIZE FOR mm2
 AND ADD THIS TO CABLE MARKINGS.
 FOR EXAMPLE:
 CABLE SIZE IS 25mm2 --> MARKING AWG3.

EQUIVALENCY:	
mm2	AWG
10 mm2	= AWG8
16 mm2	= AWG6
25 mm2	= AWG3
35 mm2	= AWG2



5.7.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	4.7.2020	Axopar	32816	Project ID
			Drawing by	TuM	Boat	Sub-product code	Product code
			Sheet rev.	1	22	CHARGER CABLES	HL
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A	Boat model	EXTENDED	Loc
1	2	3	4	5	6	7	8
						54 / 58	
						Sheet	



Copyright by

NOTICE!
 BATTERY CABLES NEED TO ADD MARKINGS
 SHOWN IN EXAMPLE BELOW.
 EXEMPTION:
 ALL BLACK WIRES
 THIS MARKING IS NOT NEEDED.

R2 ISO 6722 100V AWG6 +100 C
 EXAMPLE: RED 16mm2 WIRE MARKINGS.

MARKING SHOWN ABOVE ONLY TO CABLES LISTED BELOW.

EQUIVALENCY:

mm2	AWG
10 mm2	= AWG8
16 mm2	= AWG6
25 mm2	= AWG3
35 mm2	= AWG2

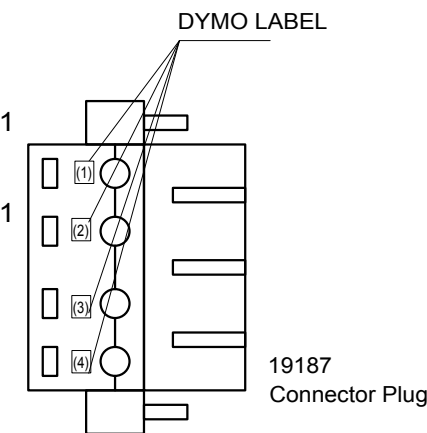
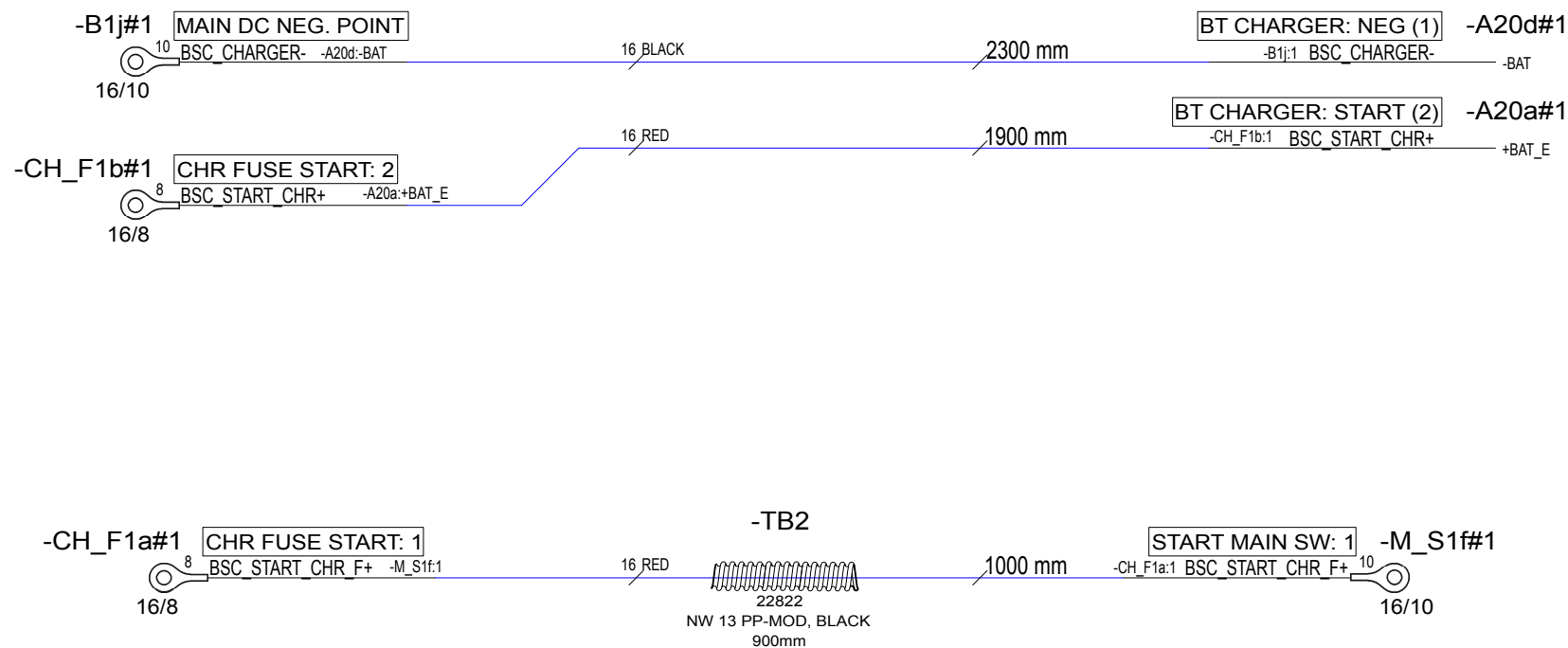
LOOK FOR EQUIVALENT AWG SIZE FOR mm2
 AND ADD THIS TO CABLE MARKINGS.

FOR EXAMPLE:
 CABLE SIZE IS 25mm2 --> MARKING AWG3.

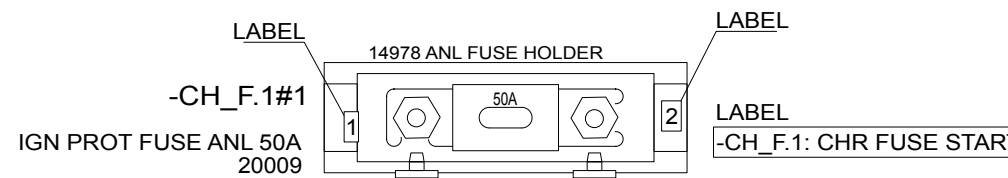
NOTICE! CABLES WITH STICKER

FOR EXAMPLE

HEAVY AMP: POWER+

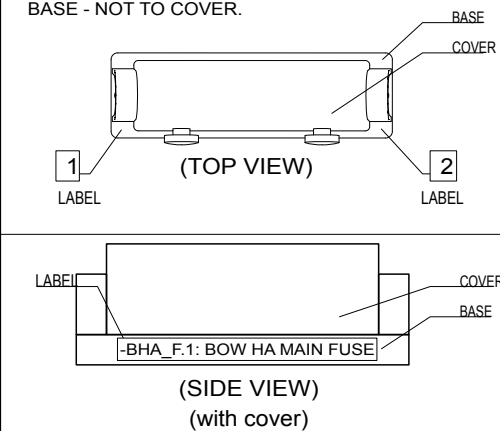


INCLUDED



LABEL INSTRUCTIONS

NOTICE! PUT LABELS TO FUSE HOLDER
 BASE - NOT TO COVER.



3.7.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.
Date of modification	Modified by	Description

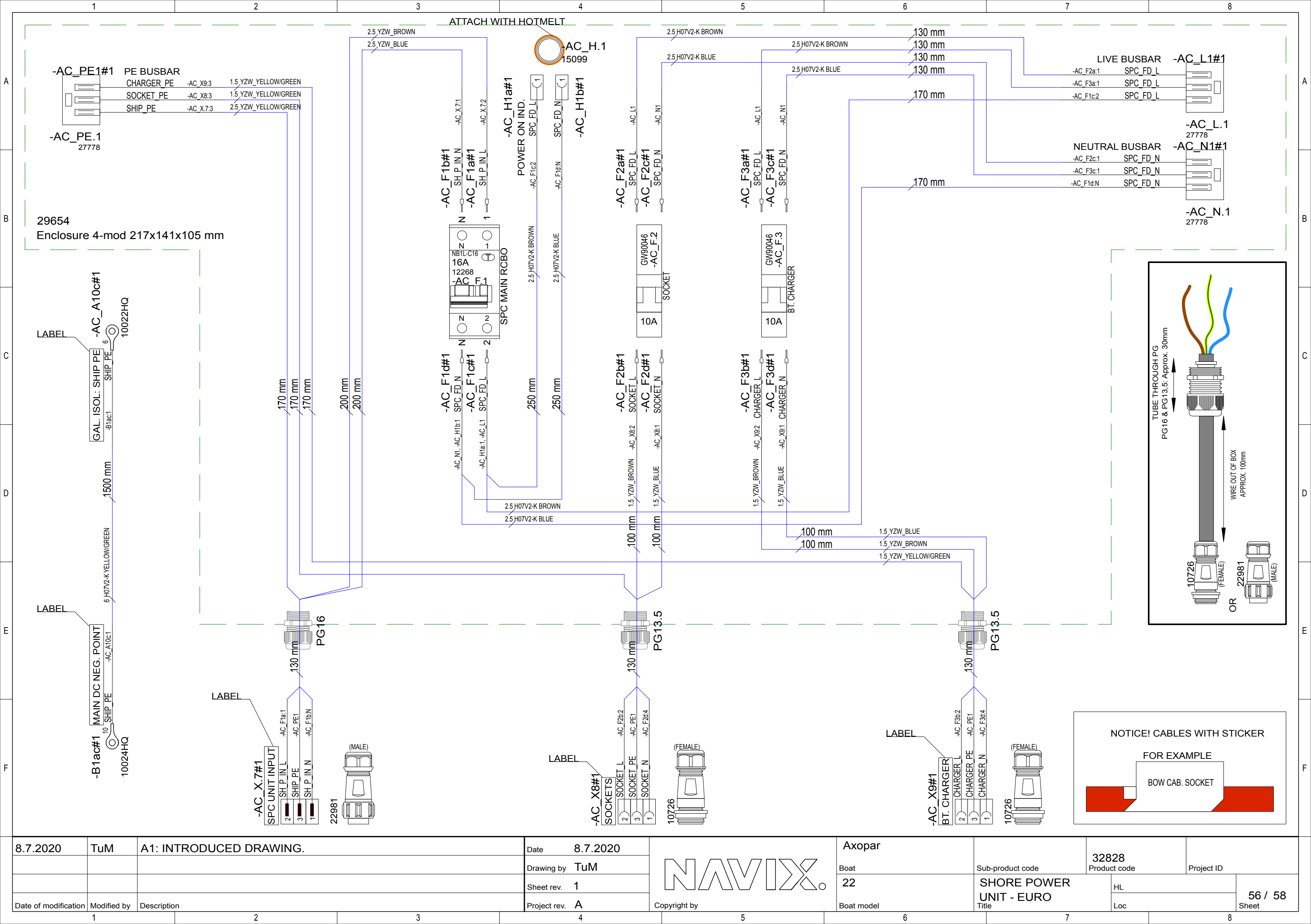
Date	2.7.2020
Drawing by	TuM
Sheet rev.	1
Project rev.	A



Axopar
Boat
22
Boat model

Sub-product code	32817
Product code	HL
Title	Loc

Project ID	55 / 58
Sheet	



8.7.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.
Date of modification	Modified by	Description

Date	8.7.2020
Drawing by	TuM
Sheet rev.	1
Project rev.	A

NAVIX

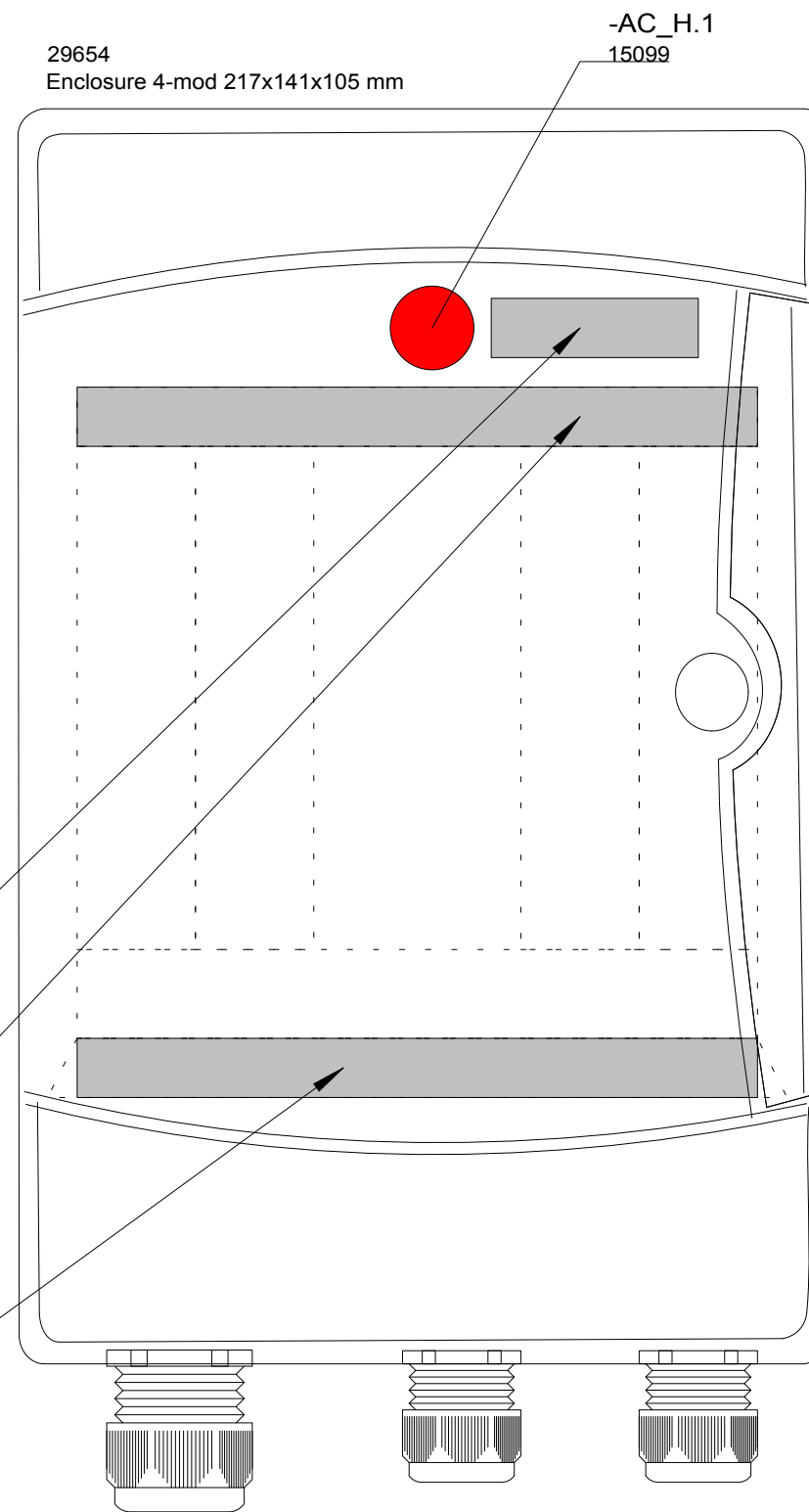
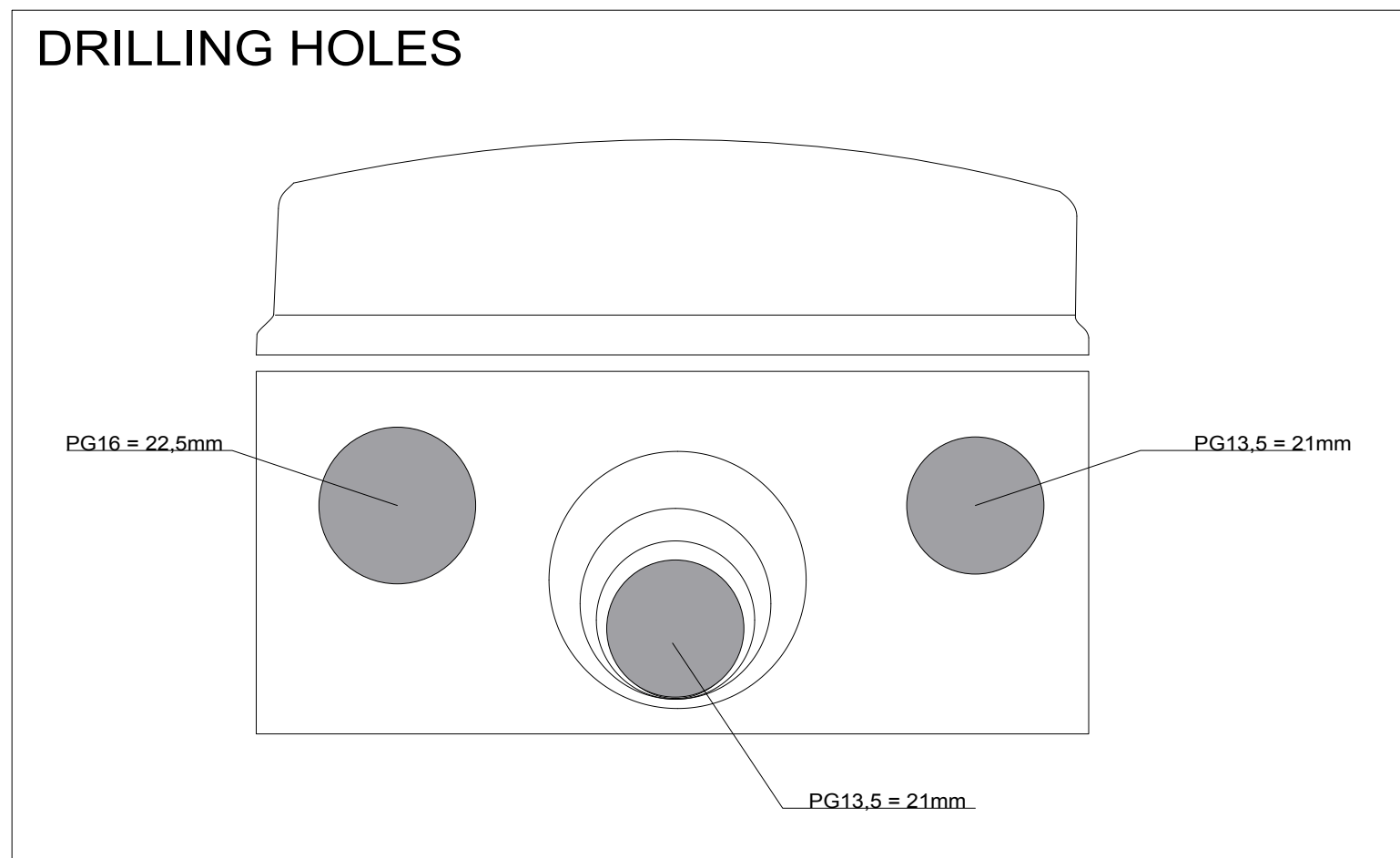
Copyright by

Axopar	Boat	22
Boat model		

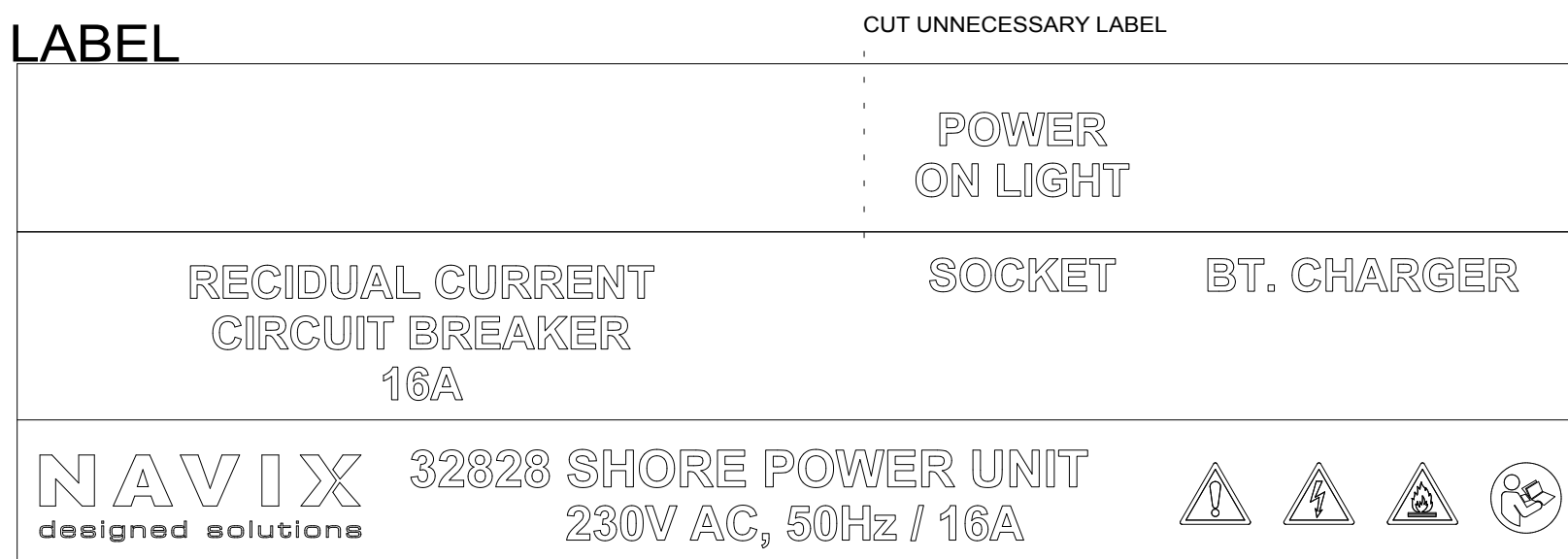
Sub-product code	SHORE POWER UNIT - EURO
Title	

32828	Product code	Project ID
HL	Loc	56 / 58
		Sheet

DRILLING HOLES



LABEL



8.7.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	8.7.2020	Axopar		32828	
			Drawing by	TuM	Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
			Sheet rev.	1	22	SHORE POWER UNIT - EURO	HL	57 / 58
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	A	Boat model	Title	Loc	Sheet

SPC TARKASTUSPÖYTÄKIRJA

SPC INSPECTION SHEET

TUOTE TARRA /
PRODUCT LABEL



* PPKKV-JÄRJESTYSNUMERO / DDMMYY-RUNNING NUMBER (Esim. 11. maaliskuuta 2013 tehty tuote on sarjanumeroltaan 110313-01, seuraava on 110313-02 jne.)

SARJANUMERO* / SERIAL NUMBER*						
JOHDOT KIINNI OIKEIN / CORRECT CONNECTIONS						
MAADOITUS TULEVAT JA LÄHTEVÄT / GROUND CONNECTION IN AND OUT						
VVS JA TOTSIT I-ASENNOSSA / RCBO AND CIRCUIT BREAKERS IN I-POSITION						
ERISTYSVASTUS (mA) max lukema ** / ISOLATION RESISTOR (mA) max **						
MAAPIIRI 10A (Ohm) max lukema ** / GROUND CIRCUIT 10A (Ohm) max **						
TOIMINNALLINEN JA VVS TESTAUS / FUNCTIONAL AND RCBO TEST						
SARJANUMERO TARRA / SERIAL NUMBER STICKER						
PVM / DATE						
TESTASI / TESTED BY						

Tehty CENELEC EN 50106 mukaan / Made according to CENELEC EN 50106

**ERISTYSVASTUS JA MAAPIIRI TESTATTAVA JOKAISEEN SISÄÄNTULOON JA ULOSMENOON / ISOLATION RESISTOR AND GROUND CIRCUIT SHOULD BE TESTED FOR EVERY IN AND OUT

RAJA-ARVOT / LIMITS:

ERISTYSVASTUS / ISOLATING RESISTOR 1000V = <20mA

MAAPIIRI / GROUND CIRCUIT 10A = <0,2 Ohm

8.7.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date 8.7.2020		Axopar				
			Drawing by TuM		Boat	Sub-product code	32828	Product code	Project ID
			Sheet rev. 1		22	SHORE POWER	HL		58 / 58
Date of modification	Modified by	Description	Project rev. A	Copyright by	Boat model	UNIT - EURO	Loc	Sheet	

12 Annexe IV : Emplacement de l'étiquette d'avertissement

13 Annexe V : Décontamination des espèces aquatiques envahissantes – Amérique du Nord

Selon

ABYC T-32 Design and Construction in Consideration of Aquatic Invasive Species 7/21

© 2021 American Boat & Yacht Council, Inc

Table of Contents

1 Decontamination criteria based on UMPS III, Table 3.....	3
2 Example of AIS Owner's Manual Information.....	4
3 Additional boat-specific recommendations.....	6

1 Decontamination criteria based on UMPS III, Table 3

The table is a summary of scientific research indicating the lethal water temperature at point of contact and duration for decontamination. Information is grouped by the location of the boat that is targeted and the life form of Dreissenid mussel targeted (e.g., adult mussel or veliger). Please refer to the *Student Training Curriculum for Watercraft Inspectors and Decontaminators to Prevent and Contain the Spread of Aquatic Invasive Species in the USA* for complete step by step procedures.

	Boat part/ location	Water temperature	Duration ¹⁾ (sec)	Type of application	Target life stage
Exterior	Hull	140°F	10	High pressure spray ²⁾	Adult
	Trailer	140°F	70	Low pressure spray ³⁾	Adult
	PFDs, anchor, paddle	140°F	10	Low pressure spray	Adult or Veliger
Propulsion system	Gimbal	140°F	132	Low pressure spray	Adult
	Engine	140°F ^{5), 6)}	See note ⁷⁾ .	Flush ⁶⁾	Veliger
Interior	Ballast tanks	120°F	130	Low risk – Flush ⁴⁾	Veliger
				High risk – Fill and flush	
	Live well/bait well	120°F	130	Low pressure spray or flush	Veliger
	Bilge	120°F	130	Flush or low pressure spray	Veliger

1) The times listed are the minimum times necessary to achieve mortality.

2) High pressure = 3000 psi.

3) Low pressure = using the pressure from the decontamination unit with no nozzle, not to exceed 60 psi (essentially a garden hose flow).

4) Flush = adding water to a compartment of a boat to treat or force the water out.

5) These temperatures denote the exit temperature (i.e., temperature of water exiting the boat not exiting the wand or flush attachment).

6) When flushing engines with a dedicated connection (not mufflers), the pressure should be limited to less than 60 psi to prevent internal engine damage. The maximum input temperature during flushing should not exceed 140°F.

7) *NOTE: Engine flushing relies on the exit temperature as a guideline for decontamination duration.*

2 Example of AIS Owner's Manual Information

Aquatic invasive species

Aquatic invasive species (AIS) are plants and animals that occur in waters in which they are not native and whose introduction causes or is likely to cause economic or environmental damage or harm to human health. AIS have a negative impact on the waterway, its native species, and recreational and commercial uses of the waterway.

As responsible boaters and citizens, each boat owner should do their part to prevent the spread of these aquatichitchhikers. In many cases, it is also required by law. Check local regulations for any waterway where you will boat.

After each boating trip, follow these three simple steps before you leave the water access to stop the spread of AIS: Clean, Drain, and Dry. This is the boater's way to help protect the environment from the damage that AIS can cause.



Clean

Inspect and remove all aquatic plants, animals, mud, and debris from the boat, engine, trailer, anchor, and any watersports equipment.

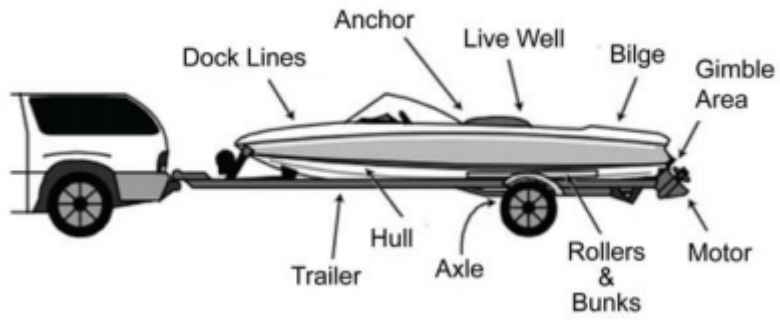
- Rinse, scrub or wash, as appropriate, away from storm drains, ditches, or waterways.
- Rinse watercraft, trailer, and equipment with hot water, when possible.
- Flush motor according to owner's manual.

Drain

Completely drain all water from the boat and its compartments, including but not limited to the bilge, wells, lockers, ballast tanks or bags, bait containers, engines, and outdrives.

Dry

Allow the boat to completely dry before visiting any other bodies of water.



NOTE: Some localities may require inspection or decontamination before and/or after launching. Check state and local laws and regulations for requirements prior to traveling to go boating.

3 Additional boat-specific recommendations

Nonmotorized watercraft

Canoes, rafts, kayaks, rowboats, paddleboats, inflatables, sculls, and other nonmotorized recreational watercraft also require proper treatment.

- **Clean** straps, gear, paddles, floats, ropes, anchors, dip nets, and trailer before leaving the water body.
- **Dry** everything completely between each use and before storing.
- **Wear** quick-dry footwear or bring a second pair of footwear with you when portaging between waterbodies.

Sailboats

- **Clean** centerboard, bilge board, wells, rudderpost, trailer, and other equipment before leaving the water body.
- **Drain** water from boat, motor, bilge, ballast, wells, and portable bait containers before leaving the water body.

Motorized watercraft

- **Inspect** and **clean** motor or engine, including the gimbal area; trailer, including axles, bunkers, and rollers; anchors; dock lines; and equipment before leaving the water body.
- **Drain** live wells, bait containers, ballast and bilge tanks, and engine cooling systems.

Jet boats and personal watercraft (PWCs)

- **Inspect** and **clean** hull, trailer, intake grate, and steering nozzle, etc.
- **Clean** hull, trailer, intake grate, and steering nozzle, etc before leaving the water access.
- **Run** engine 5-10 sec to blow out excess water and vegetation from internal drive before leaving the waterbody.