

Dark Babord

Sun Fast 32



Manuel d'utilisation de DARK BABORD en location

JEANNEAU - SUN FAST 32

Version juillet 2024



LE BATEAU

Constructeur	Jeanneau
Modèle	Sun Fast 32
Nom du bateau	DARK BABORD
Propriétaires	Léa SEBESI / Mathias SCHALLER
Adresse	Impasse Dorocant, 97139 Les Abymes
Contact	0690 00 65 08 / 0690 34 66 17
Numéro de série	
Numéro d'immatriculation	
Marque du moteur	2GM20
Numéro de série du moteur	

INTRODUCTION

Ce manuel a été établi pour vous aider à utiliser le bateau avec plaisir, confort et sécurité.

Il contient les détails du bateau, les équipements fournis ou installés, les systèmes et des indications pour son utilisation et son entretien. Nous vous recommandons de le lire attentivement avant de prendre la mer afin d'en tirer le maximum de satisfaction et d'éviter toute détérioration et surtout tout ennui ultérieur. Lisez-le attentivement et familiarisez-vous avec le navire avant de l'utiliser.

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE DARK BABORD

SPECIFICITES TECHNIQUES

LONGUEUR HORS TOUT	9,50 m
LONGUEUR COQUE	9,35 m
LONGUEUR FLOTTAISON	8.05 m
MAITRE BAU	3.30 m
DEPLACEMENT (GTE)	3600 kg
SURFACE IMMERGEE	20 m2
TIRANT D'EAU	1,95 m
POIDS (lest GTE)	1310 kg
POIDS	1080 kg
NOMBRE DECABINES	2
COUCHAGE	6
CAPACITE CARBURANT	45 L
CAPACITE EAU	90
HOMOLOGATION	2ème cat.
MOTORISATION	18CV/37Kw

VOILURE

GRAND-VOILE	25 m ²
GENOIS	28 ,40 m ²
SPINNAKER	61 m ²
SPI ASYMETRIQUE	50 m ²

Sommaire

SPECIFICITES TECHNIQUES.....	2
VOILURE.....	2
1 SECURITE	6
1.1 RADEAU DE SURVIE	6
1.2 GAZ : CONSIGNES DE SECURITE	6
1.3 EAU : ASSECHEMENT	7
1.3.1 Pompe de cale électrique.....	7
1.3.2 Pompe de cale manuelle.....	8
1.3.3 Assèchement de la salle de bain	8
1.4 EXTINCTEURS	9
1.4.1 Emplacement	9
1.4.2 Utilisation extincteur cale moteur.....	9
1.5 MATERIEL DE SECURITE	10
1.5.1 Sécurité en navigation	10
1.5.2 Sécurité en cas de détresse	10
1.5.3 Pharmacie	10
2 LE PONT	12
2.1 PLAN DE PONT.....	12
2.2 AMARRAGE.....	13
2.2.1 Recommandations	<i>Erreur ! Signet non défini.</i>
2.3 MOUILLAGE PRINCIPAL	13
2.4 LES WINCH : PRECONISATION D'UTILISATION	14
2.5 ENROULEUR.....	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
2.5.1 En cas de changement de voile.....	18
2.5.2 Utilisation en navigation.....	18
3 GREMENT ET VOILURE (AIDE A LA NAVIGATION)	14
3.1 GREMENT DORMANT	14
3.1.1 Réglage du grément.....	14
3.2 GREEMENT COURANT	15
3.2.1 Pied de mat et piano.....	15
3.2.2 Circuit de grand-voile.....	16
3.2.3 Circuit de foc	17
3.2.4 Circuit enrouleur de génois.....	17
3.2.5 OPTIONNEL : Circuit de spi symétrique.....	19
3.2.6 Circuit du spi asymétrique.....	20
3.2.7 Le pataras et le réglage	20
3.3 LES VOILES.....	21
3.3.1 Utilisation des voiles selon la force du vent	21
3.3.2 Stockage / pliage	22
3.3.3 Protection des voiles.....	22
4 INTERIEUR.....	23
4.1 AMENAGEMENTS INTERIEURS.....	23
4.1.1 Les rangements.....	24
4.1.2 Entretien intérieur.....	25
4.2 TISSUS.....	25

4.3	LE COUCHAGE	24
5	CIRCUIT EAU ET GAZ	26
5.1	EAU DOUCE	26
5.1.1	<i>Circuit d'eau</i>	26
5.1.2	<i>Remplissage des réservoirs d'eau.....</i>	27
5.2	PLOMBERIE ASSECHÈMENT DES FONDS / CIRCUIT GAZ.....	28
5.3	CIRCUIT D'EAU	29
5.3.1	<i>Circuit d'eau d'évacuation</i>	29
5.4	FONCTIONNEMENT DES ÉQUIPEMENTS SANITAIRES	29
5.4.1	<i>Utilisation du lavabo et de la douche</i>	29
5.4.2	<i>Utilisation des WC marins.....</i>	30
5.5	LE CIRCUIT DE GAZ.....	30
5.5.1	<i>Recommandations / entretien</i>	31
6	TABLEAU ÉLECTRIQUE.....	32
6.1	FONCTIONNEMENT	32
6.1.1	<i>Tableau électrique</i>	32
6.1.2	<i>Coupe-batterie.....</i>	32
6.2	BATTERIE	33
6.2.1	<i>Emplacement et ampérage.....</i>	33
6.2.2	<i>Charge.....</i>	33
6.2.3	<i>Contrôle de la charge.....</i>	33
6.2.4	<i>Recommandations/entretien.....</i>	34
6.3	LAMPE FIXE	34
6.4	LAMPE PORTATIVE.....	34
6.5	FEU DE NAVIGATION, ET DE MOUILLAGE	35
6.6	GROUPE FROID ET GLACIAIRE.....	35
6.7	PRISE 12V	35
6.8	VENTILATEUR.....	35
7	ELECTRONIQUE	36
7.1	ÉQUIPEMENT ÉLECTRONIQUE ET INSTRUMENT DE NAVIGATION.....	36
7.1.1	<i>Centrale NKE</i>	36
7.1.2	<i>Pilote RAYMARINE</i>	36
7.1.3	<i>GPS et VHF Garmin</i>	36
7.1.4	<i>Logiciels de navigation et retransmission des informations</i>	37
7.2	UTILISATION	38
8	MOTEUR	39
8.1	INSTALLATION MOTEUR.....	39
8.2	RÉSÉROIR DE CARBURANT.....	40
8.2.1	<i>Remplissage</i>	40
8.2.2	<i>Précaution.....</i>	Erreur ! Signet non défini.
8.2.3	<i>Recommandations/entretien</i>	40
8.3	ACCÈS AU MOTEUR.....	40
8.3.1	<i>Filtre à carburant</i>	40
8.4	MOTEUR	41
8.4.1	<i>Précaution.....</i>	41
8.4.2	<i>Prise d'eau moteur.....</i>	41
8.5	FONCTIONNEMENT MOTEUR	41

8.5.1	Précaution.....	41
8.5.2	Carburant DIESEL.....	42
8.6	TABEAU DE BORD/LEVIER DE COMMANDE.....	42
8.7	HELICE.....	42
8.7.1	Précaution SARGASSE.....	42
8.8	PRESSE-ETOUPE.....	42
8.8.1	Recommandations/entretien.....	42
9	ANNEXE ET MOTEUR HB	43
9.1	ANNEXE.....	43
9.2	LE MOTEUR HB.....	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
9.2.1	Démarrage.....	43
9.2.2	Arret et rangement.....	44
10	ENTRETIEN APRES UTILISATION	44
10.1	ENTRETIEN DU PONT.....	44
10.2	ACCASTILLAGE.....	44

1 SECURITE

1.1 RADEAU DE SURVIE

Le radeau de survie est situé dans le coffre bâbord du cockpit. Ce coffre ne doit jamais être cadenassé pendant la navigation. Aucun sac ne doit être posé sur la survie.

Pour sortir la survie ne pas tirer sur la drosse de percussion. S'aider du bout Blanc et jaune

La procédure de mise à l'eau est indiquée sur le radeau.



OBLIGATION

- ▽ **Prendre connaissance de la procédure de mise à l'eau du radeau de survie avant le départ.**

1.2 GAZ : CONSIGNES DE SECURITE

Les bouteilles de gaz se trouvent dans un logement dans le coffre bâbord du cockpit.

- ⇒ Fermer les vannes sur le circuit : robinet de gaz dans le placard de la cabine arrière-bâbord et sur la bouteille quand les appareils ne sont pas utilisés. Fermer toutes les vannes en cas de danger.
- ⇒ Ne jamais laisser un appareil en fonctionnement sans surveillance.
- ⇒ S'assurer que les vannes des appareils sont fermées avant d'ouvrir la vanne de la bouteille.
- ⇒ Tester régulièrement le système de gaz pour détecter d'éventuelles fuites.
- ⇒ Si une fuite est détectée, fermer la vanne de la bouteille et réparer avant toute nouvelle utilisation.



Vanne d'arrivée de gaz dans le placard de la cabine arrière bâbord

Les appareils consomment l'oxygène de la cabine et rejettent des produits de combustion.

- ⇒ Ne pas obstruer les ouvertures de la ventilation
- ⇒ Ne jamais gêner l'accès rapide aux composants du circuit de gaz.
- ⇒ Maintenir les bouteilles vides déconnectées et leurs vannes fermées.

▽ **RECOMMANDATION : Une ventilation est obligatoire pendant l'utilisation des appareils.**

1.3 **EAU : ASSECHEMENT**

1.3.1 **POMPE DE CALE ELECTRIQUE**

La mise sous tension de la pompe de cale électrique s'effectue sous la dernière marche de la descente.

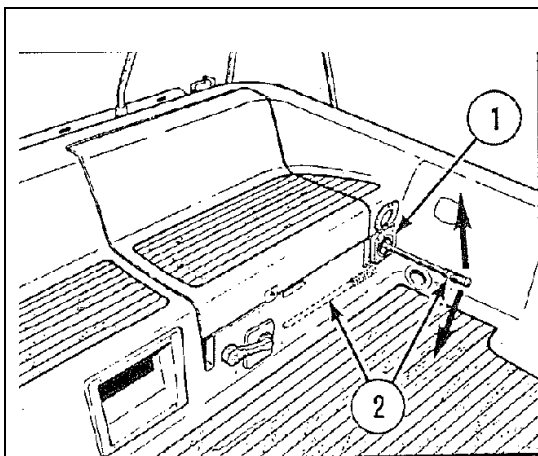
- ⇒ Position OFF
- ⇒ Position manuelle
- ⇒ Position automatique (par défaut)

Photo

1.3.2 POMPE DE CALE MANUELLE

La pompe de cale manuelle est située sur le flanc arrière-tribord du cockpit.

Son bras de manœuvre (2), clipsé sous le capot du coffre de cockpit tribord, doit rester accessible en toute circonstance.



1.3.3 ASSECHEMENT DE LA SALLE DE BAIN

Une pompe manuelle est installée dans la salle de bain pour assurer l'asséchage en cas d'utilisation de la douche

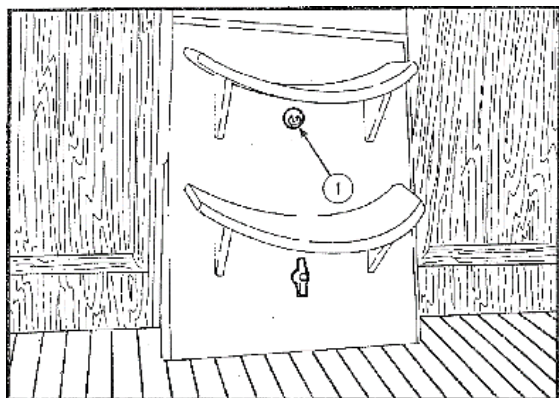


1.4 EXTINCTEURS

1.4.1 EMBLACEMENT

Les extincteurs sont répartis sous les marches de la descente.

Le compartiment moteur est pourvu d'un orifice derrière l'extincteur (1) permettant de projeter à l'intérieur le produit extincteur sans qu'il soit nécessaire d'ouvrir les panneaux d'accès habituels.



1.4.2 UTILISATION EXTINCTEUR CALE MOTEUR

Procédure en cas d'incendie de cale moteur :

- ⇒ Arrêter le moteur

- ⇒ Couper l'alimentation électrique et l'alimentation en carburant
- ⇒ Projeter le produit extincteur par l'orifice (I)
- ⇒ Attendre une minute
- ⇒ Ouvrir le capot de descente

1.5 MATÉRIELS DE SÉCURITÉ

Dark Bâbord est équipé de matériels de sécurité

1.5.1 SÉCURITÉ EN NAVIGATION (équipé tribord)

- ⇒ 6 gilets de sécurité dont deux à déclenchement automatique
- ⇒ 1 bouée fer à cheval
- ⇒ 1 bouée perche automatique

1.5.2 SÉCURITÉ EN CAS DE DÉTRESSE (siège table à carte)

- ⇒ Pinoche
- ⇒ Coupe haubans
- ⇒ Harnais
- ⇒ Fusée
- ⇒ Corne de brune

1.5.3 PHARMACIE (salle de bain)

- ⇒ 2 trousse à pharmacie

**Matériel de sécurité en navigation
(Equipé tribord)**



**Matériel de sécurité en cas de détresse
(Siège table à carte)**



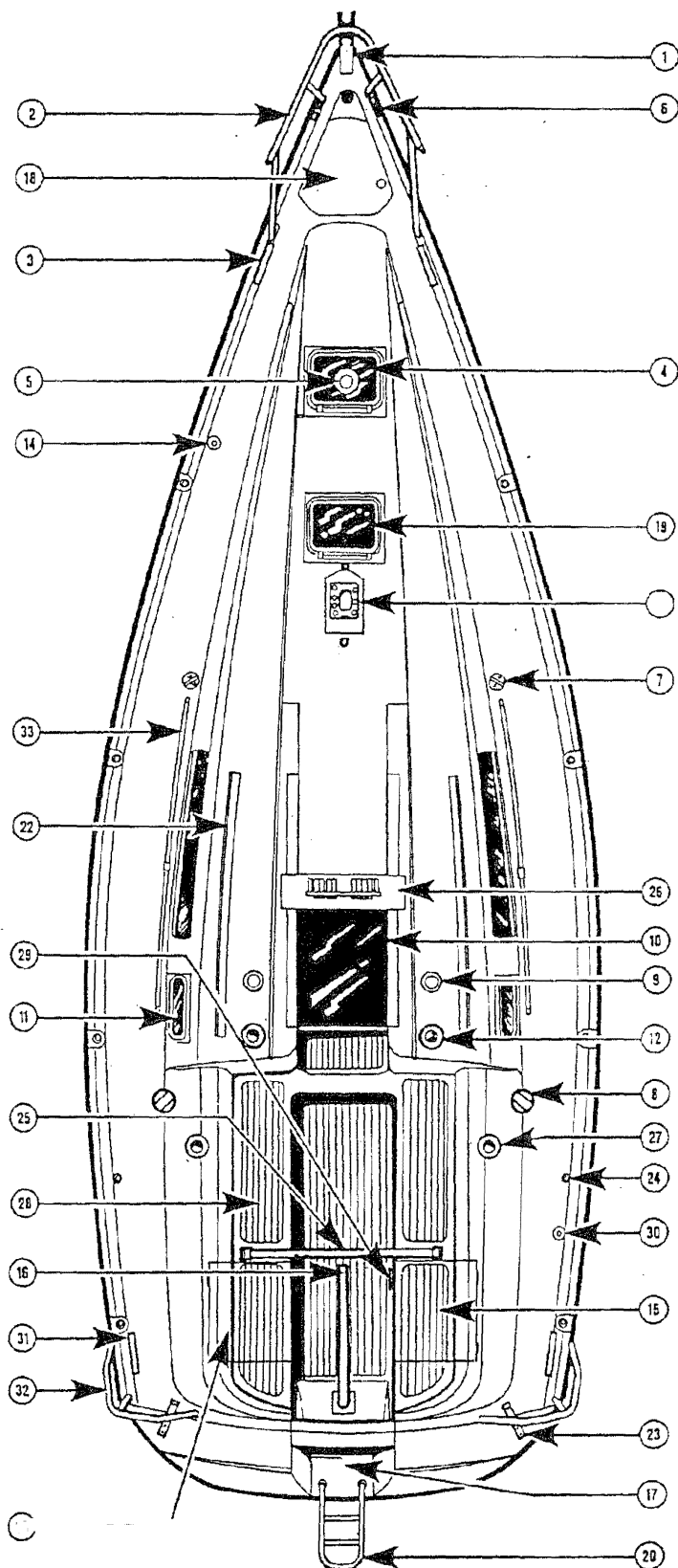
**Trousses de secours
(Salle de bain)**



2 LE PONT

2.1 PLAN DE PONT

1. Ferrure d'étrave
2. Balcon avant
3. Taquet d'amarrage avant
4. Panneau de pont ouvrant
5. Aérateur
6. Chaumard
7. Cadène d'haubannage
8. Poulie retour écoute
9. Aérateur
10. Descente avec capot coulissant plexi
11. Hublot ouvrant
12. Winch
13. Coffre de cockpit avec logement bib et bouteille de gaz
14. Nable eau douce
15. Coffre de cockpit avec logement voiles
16. Barre franche
17. Jupe arrière
18. Puits à mouillage
19. Panneaux de pont ouvrant
20. Echelle de bain
21. Ferrure d'étambrai
22. Main courante
23. Cadène de pataras
24. Fixation de poulie de spi
25. Barre d'écoute
26. Bloqueur
27. Winch
28. Banc de cockpit
29. Tableau de commande moteur
30. Nable de fuel
31. Taquet amarrage arrière
32. Balcon arrière
33. Rail de foc



2.2 AMARRAGE

Pour les manœuvres d'amarrage, le bateau dispose de 3 aussières stockées dans la baille à mouillage (18). 6 pare-battages sont disponibles dans le coffre arrière-tribord (15).

RECOMMANDATIONS

- ▽ **Manœuvrer toujours au moteur à vitesse réduite**
- ▽ **Conserver toujours les amarres claires et à poste** -
- ▽ **Tenir compte de la hauteur d'eau (source sondeur ou tablette) et ajuster l'amarrage (tirant d'eau 1,95 m) en gardant un pied de pilote de 1 m (1 m de profondeur sous la quille)**
- ▽ **Tenir compte du courant et du vent**

2.3 MOUILLAGE PRINCIPAL

Le système de mouillage avant est composé de :

- ⇒ Une ancre SPADE de 15Kg
- ⇒ Une chaîne de diamètre 8 de 30 m
- ⇒ Un câblot de diamètre 14 de 30 m

Pour mouiller il convient de :

RECOMMANDATIONS

- ▽ **Manœuvrer toujours au moteur à vitesse réduite**
- ▽ **Conserver toujours les amarres claires et à poste** -
- ▽ **Tenir compte de la hauteur d'eau (source sondeur ou tablette) et ajuster l'amarrage (tirant d'eau 1,95 m) en gardant un pied de pilote de 1 m (1 m de profondeur sous la quille) soit profondeur minimum de mouillage 3m**
- ▽ **Tenir compte du courant et du vent : jeter l'ancre et prendre les coffres toujours face au vent**
- ▽ **S'assurer que le rayon d'évitage est suffisant**
- ▽ **Déposer 3 fois la hauteur d'eau en longueur de chaîne (source sondeur ou tablette)**
- ▽ **Utiliser la double loop en Dynema sur 2 maillons et y fixer deux aussières reprises à bâbord et tribord**
- ▽ **Faire une légère marche arrière pour tendre la chaîne**

2.4 LES WINCH : PRECONISATION D'UTILISATION

2 manivelles sont disponibles dans l'équipé de la table à carte. Lors de la manipulation des winchs, éviter le surpattage en chargeant suffisamment la poupée et en gardant le bout sous tension.

Ne pas laisser les cordages libres sur les winchs mais les assurer sur des taquets.

3 GREEMENT ET VOILURE (AIDE A LA NAVIGATION)

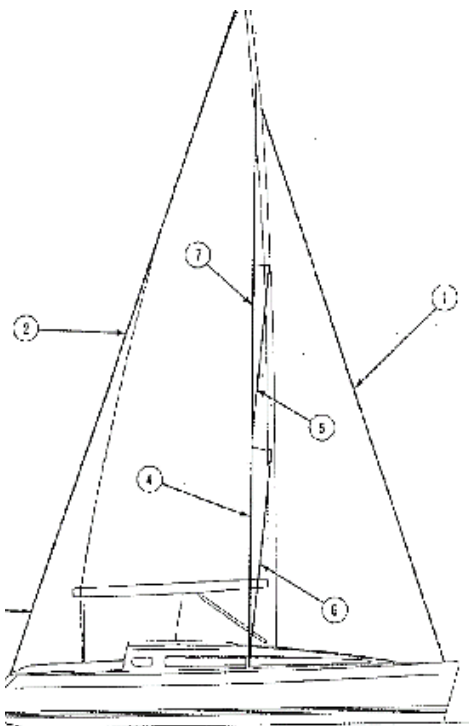
3.1 GREEMENT DORMANT

Rep	Désignation	Nbr	Diamètre	Longueur
1	Etai	1	7	12,330
2	Pataras	1	5	10,845
3	Patte d'oie	1	5	5,365
4	Haubans V1	2	8	4,325
5	Inters	2	6	3,745
6	Bas Hauban AR	2	7	4,323
7	Haubans V2 D3	2	7	7,040

3.1.1 REGLAGE DU GREEMENT

Ne pas modifier les réglages du gréement

En cas d'observation d'une irrégularité **contactez les propriétaires.**



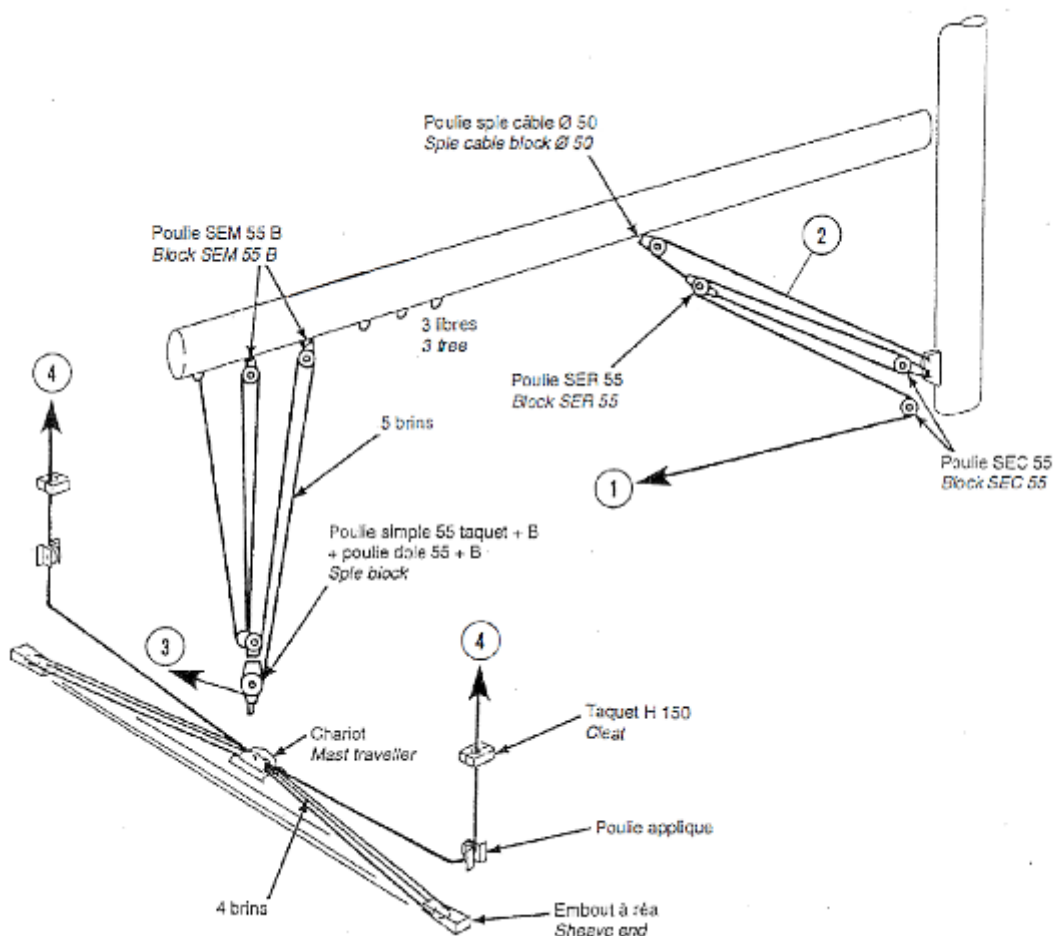
3.2 GREEMENT COURANT

3.2.1 PIED DE MAT ET PIANO



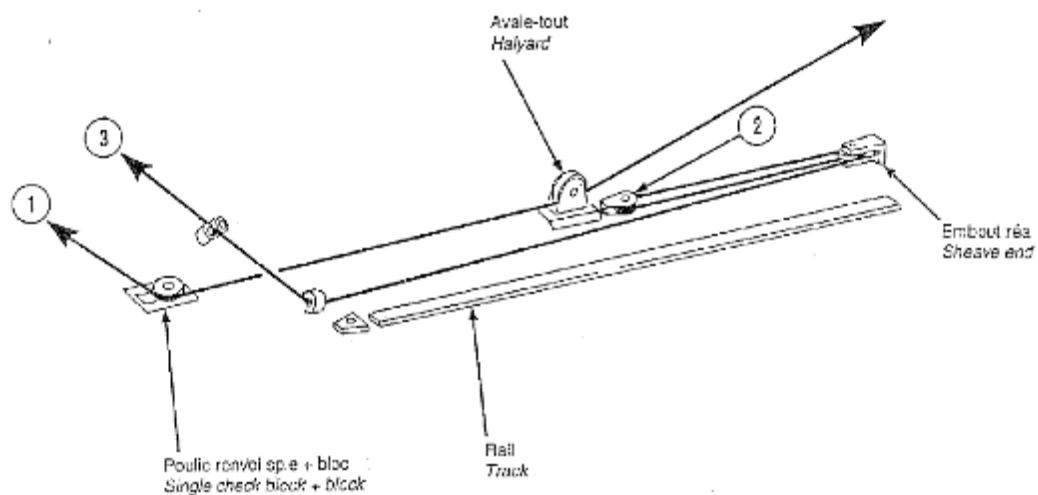
Numéro	Désignation	Couleur
1	Drosse d'enrouleur	BEIGE
2	Drisse de GV	ROUGE
3	Cunningham	BLANC/ROUGE
4	Bordure	GRIS+/JAUNE
5	RIS 3	GRIS/JAUNE
6	RIS1	BLANC/JAUNE
7	HALEBAS	BLEU/ORANGE
8	RIS2	BLANC/BLEUE
9	BALANCINE DE TANGON	BLANC/VERT
10	DRISSE DE GENOIS	BLEU
11	DRISSE DE SPI	BLANC/NOIR
12	HALEBAS DE TANGON / AMURE SPI ASYMETRIQUE	NOIR ET BLANC
13	SOUS BARBE	BEIGE

3.2.2 CIRCUIT DE GRAND-VOILE



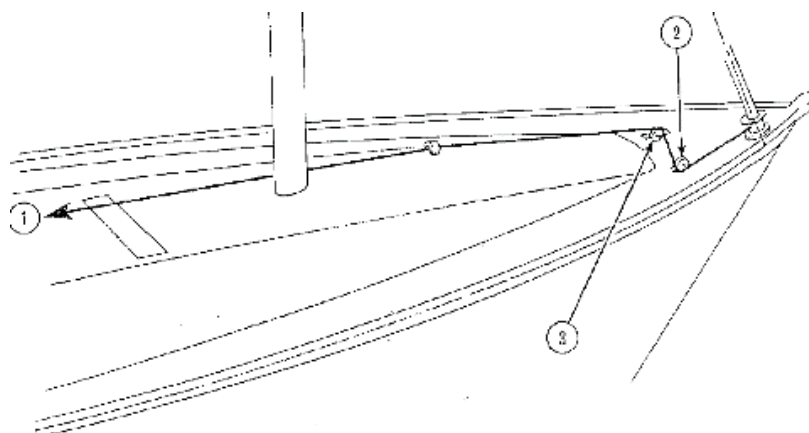
Numéro	Désignation	Couleur
1	Hale Bas	Noir et vert
2	Hale Bas	Noir et vert
3	Ecoute de GV	Noir
3	Palan fin de GV	Blanc et Rouge
4	Réglage chariot de GV	Gris

3.2.3 CIRCUIT DE FOC



Numéro	Désignation	Couleur
1	Ecoute de foc	Vert
2	Poulie simple	
3	Chariot de foc	Blanc et rouge

3.2.4 CIRCUIT ENROULEUR DE GENOIS



Numéro	Désignation	Couleur
1	Drosse enrouleur	Beige
2	Poulie de renvoi	Dans la baille à mouillage
3	Poulie passe pont	

3.2.5 UTILISATION EN NAVIGATION

Dans tous les cas d'enroulage ou de déroulage des voiles d'avant :

RECOMMANDATIONS

- ▽ **Ne jamais forcer en cas de point dur**
- ▽ **Vérifier que la drisse n'est pas coincée dans l'enrouleur ou que la drosse de tambour est bien positionnée**
- ▽ **S'assurer que la poulie de renvoi est libre et non obstruée par le mouillage principal**
- ▽ **Enrouler la voile d'avant en maintenant une légère tension sur les écoutes**

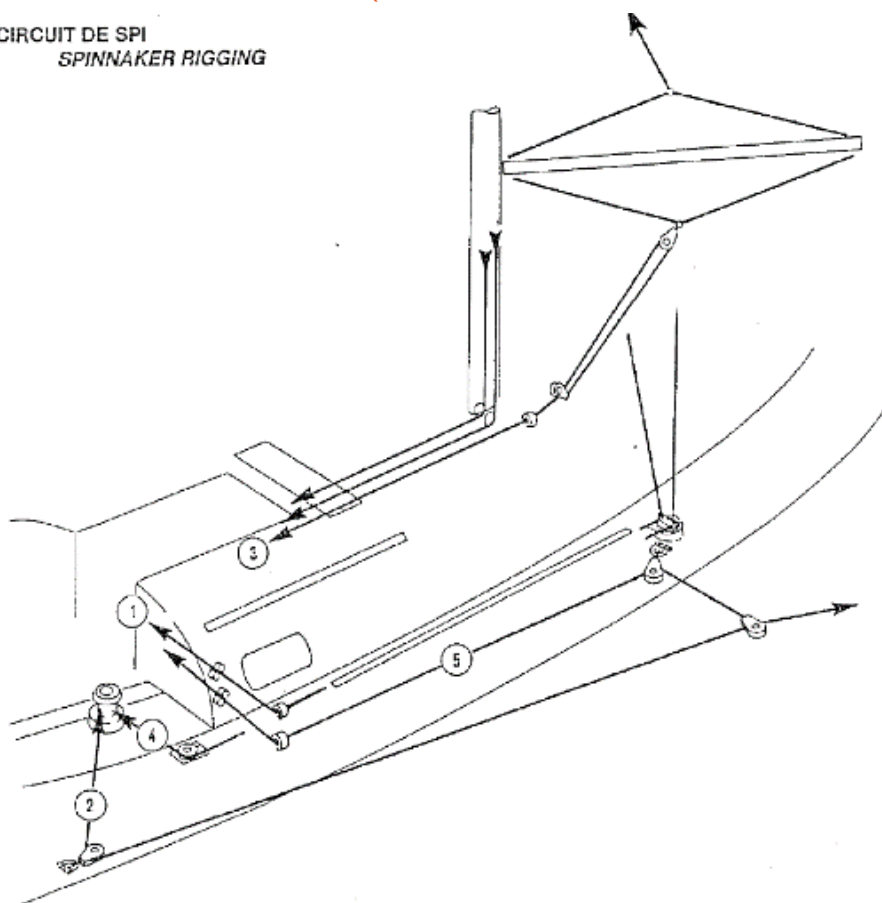
3.2.6 EN CAS DE CHANGEMENT DE VOILE

Il convient d'envoyer le génois avant l'appareillage, en profitant d'un moment sans vent.

- ⇒ Affaler la voile d'avant et la ranger correctement dans le sac prévu à cet effet
- ⇒ Fixer la tête à la manille du curseur-émerillon de l'enrouleur
- ⇒ Fixer le point d'amure sur le tambour
- ⇒ Installer les écoutes
- ⇒ Hisser en engageant la ralingue dans l'engoujure
- ⇒ Raidir suffisamment la drisse en étarquant moins fortement que si la voile était sur un étai normal
- ⇒ Enrouler la voile en tirant sur la bosse depuis le cockpit

3.2.7 OPTIONNEL : CIRCUIT DE SPI SYMETRIQUE

CIRCUIT DE SPI
SPINNAKER RIGGING



Numéro	Désignation	Couleur
1	Réglage de chariot de foc	Rouge
2	Bras écoute de spi	Noir et rouge (12mm)
3	Hale bas de tangon	Blanc et bleu
4	Ecoule de foc	Vert
5	Barber de spi	Noir
6	Balancine de tangon	Noir et Organe

Les manœuvres de spi sont rangées dans un sac bleu dans le coffre de cockpit bâbord. 2 spis, un léger et un lourd sont rangés sous la couchette de la cabine avant. Le tangon est accroché aux chandeliers tribord.

RECOMMANDATIONS liées à l'utilisation du SPI

- ▽ **SPI léger à utiliser en dessous de 10 nœuds**
- ▽ **SPI lourd à utiliser en dessous de 15 nœuds**

3.2.8 CIRCUIT DU SPI ASYMETRIQUE

Le spi asymétrique s'installe sur le bout dehors

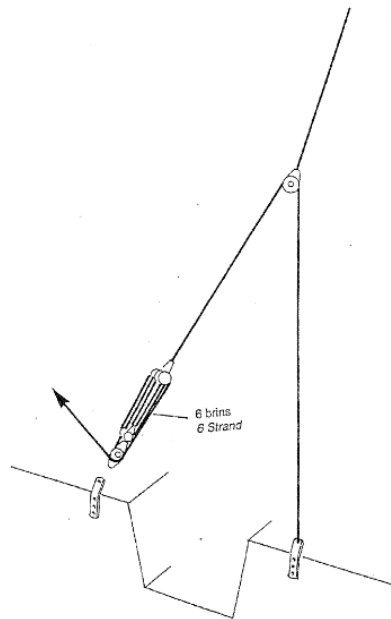
Procédure d'utilisation du bout dehors

- ⇒ Installer la drosse de spi avec un passage dans l'anneau antifriction
- ⇒ Installer les écoute de spi (similaires spi symétriques)
- ⇒ Libérer l'élastique de maintien du bout dehors
- ⇒ Etarquer la sous barbe (bout beige)

Lancement du spi asymétrique

- ⇒ Installer et accrocher le sac à spi sur le balcon
- ⇒ Gréer le point d'amure avec la manille textile prévue à cet effet
- ⇒ Gréer les écoute en s'assurant qu'elles passent bien devant l'enrouleur
- ⇒ Gréer le point de drisse avec la drisse de spi
- ⇒ Maintenir de la tension sur l'écoute
- ⇒ Hisser le spi
- ⇒ Choquer en même temps l'écoute et la régler selon l'allure du vent

3.2.9 LE PATARAS ET LE REGLAGE



Le pataras a pour fonction de contrôler le cintre du mât. En effet, si dans le petit temps (<10 nds) le pataras peut rester souple (au point de permettre à la latte de pataras de jouer son rôle en écartant le pataras de la chute de grand-voile au virement de bord), dans la brise, il va falloir utiliser ce pataras.

Dans la brise, au près :

- ⇒ La poussée dans la voile d'avant va avoir pour effet de cintrer l'étai. Pour contrer cela, on raidit le pataras qui va mettre en tension l'étai et réduire son cintre.
- ⇒ De manière concomitante, la tension sur le pataras va accentuer le cintre du mât : ceci a pour conséquence recherchée, de réduire le creux de la grande voile et donc sa puissance.

Dans la brise, au portant :

Au portant, le mât n'est pas tenu sur l'arrière par la grand-voile qui est peu ou prou débordée.

- ⇒ L'utilisations du SPI ASYMETRIQUE (optionnel) sollicite beaucoup le mât latéralement mais aussi longitudinalement et le pataras permet de bloquer le mât pour éviter son inversion (la tête de mât part vers l'avant... et le mât peut suivre...)
- ⇒ Le SPI (optionnel), qui sera utilisé sur des allures plus ouvertes (90° jusqu'à 180°), sollicitera davantage le mât longitudinalement que latéralement et dans la brise, le pataras doit là encore être raidi.

Pour résumer :

- ⇒ Petit temps (<8 nds) : le pataras est mou
- ⇒ Médium (<18 nds) : le pataras est raidi : on ne joue pas encore sur le cintre du mât.
- ⇒ Brise (>18 nds) : on blinde progressivement le pataras (*).

3.3 LES VOILES

3.3.1 UTILISATION DES VOILES SELON LA FORCE DU VENT

Force du vent	Vitesse du vent réel	Au près	Au largue	Au vent arrière
1 à 2	0 à 10 nds	GV GENOIS	GV GENOIS SPI ASYMETRTIQUE	GV GENOIS SPI ASYMETRIQUE SPI SYMETRIQUE LEGER
3 à 4	11 à 16 nds	GV GENOIS ROULE A 10%	GV GENOIS SPI ASYMETRTIQUE	GV GENOIS SPI ASYMETRIQUE SPI SYMETRIQUE LOURD
5 à 6	17 à 22 nds	GV 1 ris GENOIS ROULE A 30%	GV GENOIS ROULE A 10%	GV GENOIS ROULE A 10%
6 à 7	22 à 30 nds	GV 2 ris GENOIS roulé à 50%	GV 1 ou 2 ris GENOIS roulé à 30%	GV 1 ou 2 ris GENOIS roulé à 30%
7 à 8	30 à 40 nds	GV 2 ou 3 ris TMT	GV 2 ris GENOIS roulé à 50%	GV 2 ris GENOIS roulé à 50%
8	40 nds	GV 3 ris TMT	GV 3 ris TMT	GV 3 ris TMT

Ce tableau est approximatif et est à adapter en fonction de l'état de la mer et des compétences de l'équipage.

RECOMMANDATION

- ▽ **Veiller à bien régler les voiles en navigation, afin de les adapter au mieux aux efforts qu'elles subissent et diminuer les tensions néfastes pour le tissu.**

3.3.2 STOCKAGE / PLIAGE

Eviter de stocker une voile mouillée.

Plier la grande voile en accordéon parallèlement à la bordure.

Enrouler la voile d'avant en maintenant une légère tension sur les écoutes.

3.3.3 PROTECTION DES VOILES

Les rayons UV attaquent violemment le polyester et le nylon.

Si les voiles restent grées, ne serait-ce que pour 24 heures, il est indispensable de les protéger.

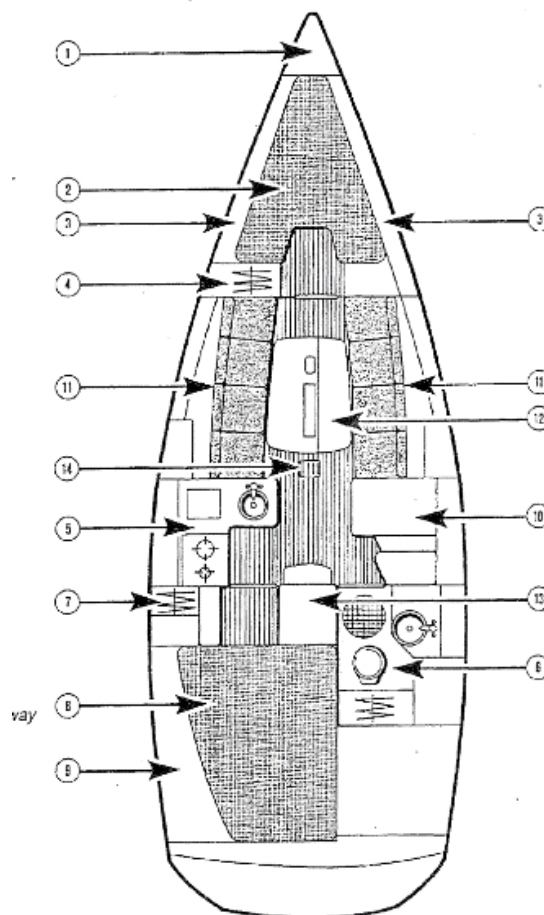
RECOMMANDATION

- ▽ **Toujours protéger la GV avec le taux prévu à cet effet lors des escales**

4 INTERIEUR

4.1 AMENAGEMENTS INTERIEURS

1. Puits à mouillage
2. Couchette double avant
3. Equipés de rangement
4. Penderie cabine avant
5. Bloc cuisine
6. Salle d'eau, WC
7. Penderie cabine arrière
8. Couchette double cabine arrière avec ventilateur
9. Equipé de rangement
10. Table à carte
11. Banquette se transformant en lit
12. Table de carré amovible
13. Coffre moteur de descente
14. Ramasse miette



4.1.1 LES RANGEMENTS

De nombreux rangements sont disponibles :

⇒ Coffres sous les banquettes du carré

- Tribord : matériel d'entretien (ne pas utiliser pour d'autres stockages)
- Bâbord : libre

⇒ Penderies dans les cabines

⇒ Coffres sous le matelas de la pointe avant

- Voiles d'avant
 - 1 spi lourd
 - 1 spi léger
 - 1 spi asymétrique
 - 1 génois

⇒ Placards sous les vasques lavabo et évier

⇒ Dossiers banquettes du carré

- Tribord : 6 gilets de sauvetage, taud de GV, taud de Cokpit, taud de pointe avant
- Babord : caisse à outil + outillage

⇒ Coffre sous le siège de la table à carte

- Matériel de sécurité : pinoches, coupe haubans, Harnais, fusées de détresse

4.2 LE COUCHAGE

La cabine avant est équipée d'un lit double breton de 2m x 1,60m (à la tête)

La cabine arrière est équipée d'un lit double de 2m x 1,60m (à la tête)

Chacun de lit est équipé d'un drap housse, d'une housse de couette et de 2 oreillers + taies.



Cabine avant



Cabine arrière

Les assises du carré se transforment en deux lits d'appoint de 2m X 1 (2 planches qui se glissent et se fixent sur le support de la table du carré)

Photo

4.3 LE COIN CUISINE

4.4 ENTRETIEN INTERIEUR

- ⇒ Profiter du beau temps pour aérer les coussins de banquettes et couchettes et les relever quand vous quittez le bateau
- ⇒ Protéger l'intérieur de votre bateau le plus souvent possible des rayons UV à l'aide des rideaux d'occultation
- ⇒ Faire la chasse aux miettes
- ⇒ Veiller à la propreté et à l'assèchement des fonds

4.4.1 TISSUS

Il est conseillé de protéger les mousses du carré avec les tissus prévus à ces effets (plaids jaunes et blancs)

Photo

5 Circuits eau et gaz

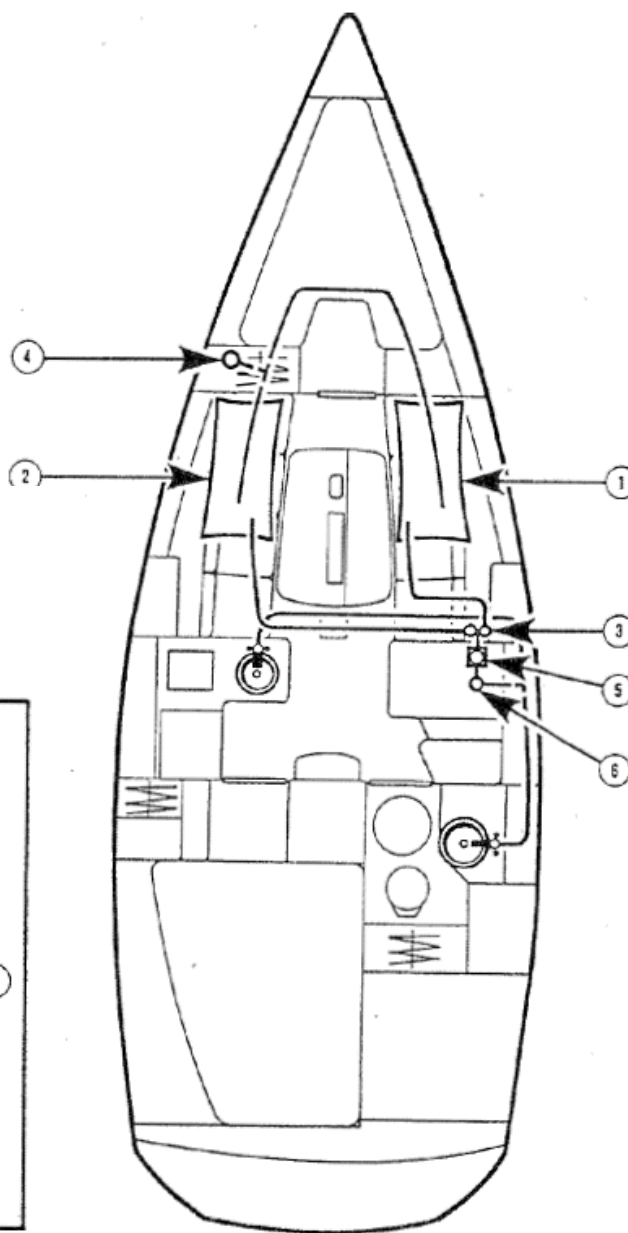
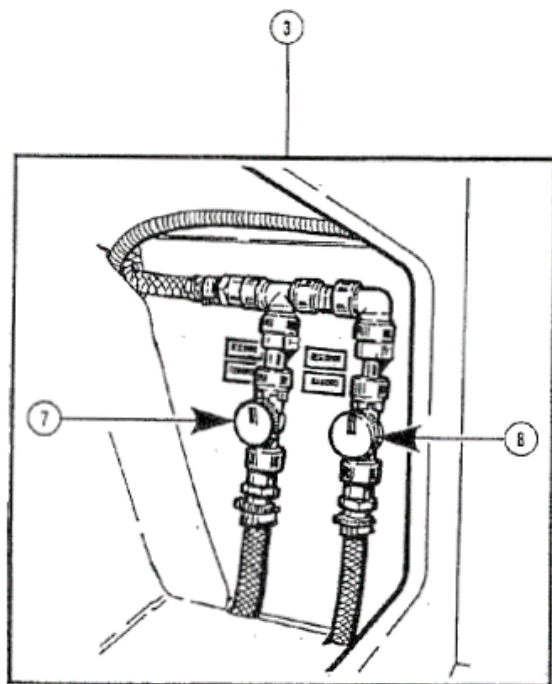
RECOMMANDATION

- ▽ Pour prévenir toute erreur de manipulation, ne pas effectuer les remplissages d'eau et de carburant en même temps

5.1 EAU DOUCE

5.1.1 CIRCUIT D'EAU

1. Réservoir d'eau 45 litres tribord
2. Réservoir d'eau 45 litres bâbord
3. Vanne de sélection du réservoir
4. Nable de remplissage des réservoirs
5. Groupe d'eau sous pression
6. Vase d'expansion
7. Vanne sélection réservoir tribord
8. Vanne sélection réservoir bâbord



5.1.2 REMPLISSAGE DES RESERVOIRS D'EAU

Lors du remplissage, éviter toute manutention de produit polluant à proximité des nables.

L'ouverture et la fermeture des bouchons de nable s'effectuent à l'aide d'une clé appropriée (rangée au-dessus de la table à carte)

Lors du remplissage, vérifier l'état des joints des bouchons des nables.

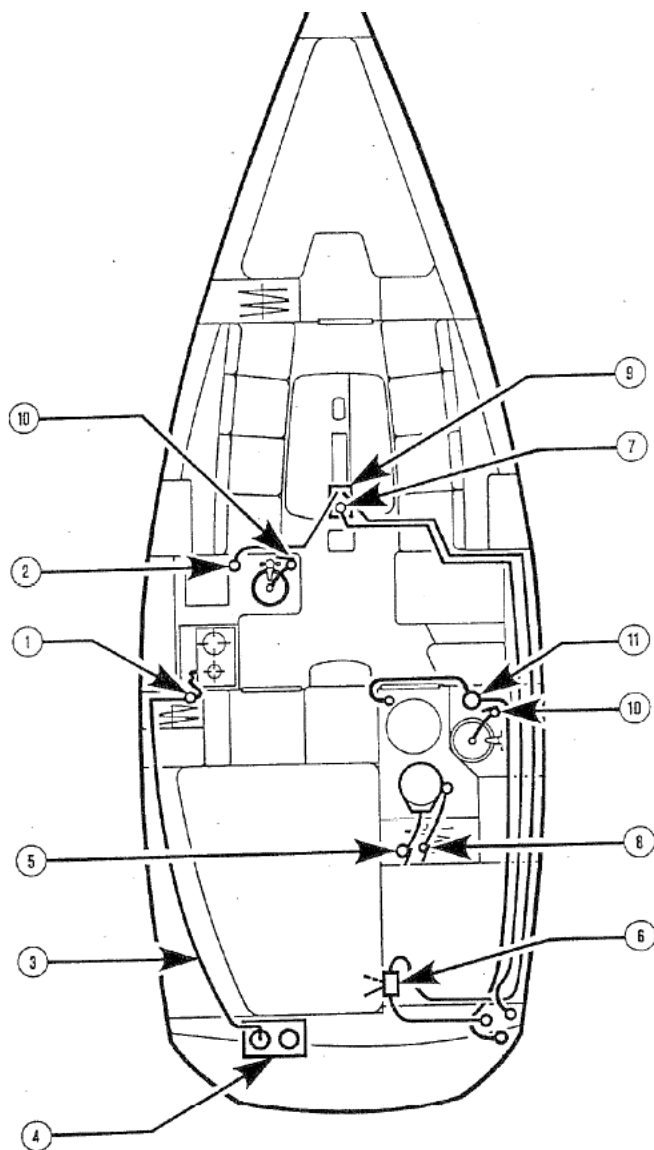
Les réservoirs sont équipés de sorties de trop plein avec mise à l'air libre.

2 bidons de 20L sont disponibles sous la couchette de la cabine avant pour compléter les réservoirs.

- ▽ **Ne jamais enfoncer le tuyau de remplissage d'eau profondément dans le circuit afin d'éviter toute surpression.**
- ▽ **A la fin de l'utilisation du bateau assurer le remplissage des cuves à eaux**

5.2 PLOMBERIE ASSECHEMENT DES FONDS / CIRCUIT GAZ

1. Robinet gaz
2. Vidange glacière
3. Tuyau cuivre 6 x 8
4. Boîte à bouteille de gaz
5. Vanne 1" 1/2
6. Pompe de cale manuelle (utilisation dans cockpit)
7. Pompe de cale électrique
8. Vannes
9. Puisard sur lest
10. Vannes



5.3 CIRCUIT D'EAU

5.3.1 CIRCUIT D'EAU D'EVACUATION

L'écoulement des eaux usées de l'évier, du lavabo et des WC est assuré par des passe-coques munis de vannes quart de tour.

Lorsque la poignée de la vanne est perpendiculaire au tuyau, la vanne est fermée ; lorsqu'elle est dans l'axe du tuyau, la vanne est ouverte.

Le puisard principal situé au-dessus du lest reçoit l'eau provenant du plancher, de la glacière et du presse étoupe (par l'intermédiaire d'un tuyau de drainage). Il est vidé par une pompe de cale électrique à déclenchement automatique ou manuel (interrupteur sous la dernière marche de la descente).

- ▽ **Couper immédiatement le circuit électrique dans le cas où une pompe fonctionne encore alors que toutes les alimentations en eau sont fermées.**
- ▽ **Contrôler le circuit d'eau et neutraliser la panne.**

5.4 FONCTIONNEMENT DES EQUIPEMENTS SANITAIRES

5.4.1 UTILISATION DU LAVABO ET DE LA DOUCHE

La vanne d'évacuation du lavabo est située sous la vasque. La vanne et le robinet doivent être fermés après utilisation.

L'évacuation de la douche se fait par la pompe manuelle située dans le placard sous la vasque.

La douche peut être prise à l'extérieur en tirant le tuyau par le hublot de la salle de bain.

- ▽ **Pour limiter la consommation d'eau douce à bord, nous mettons à disposition un pulvérisateur d'eau d'une capacité de 5L**
- ▽ **Nous recommandons l'utilisation de savon et produits d'hygiène respectueux de l'environnement**

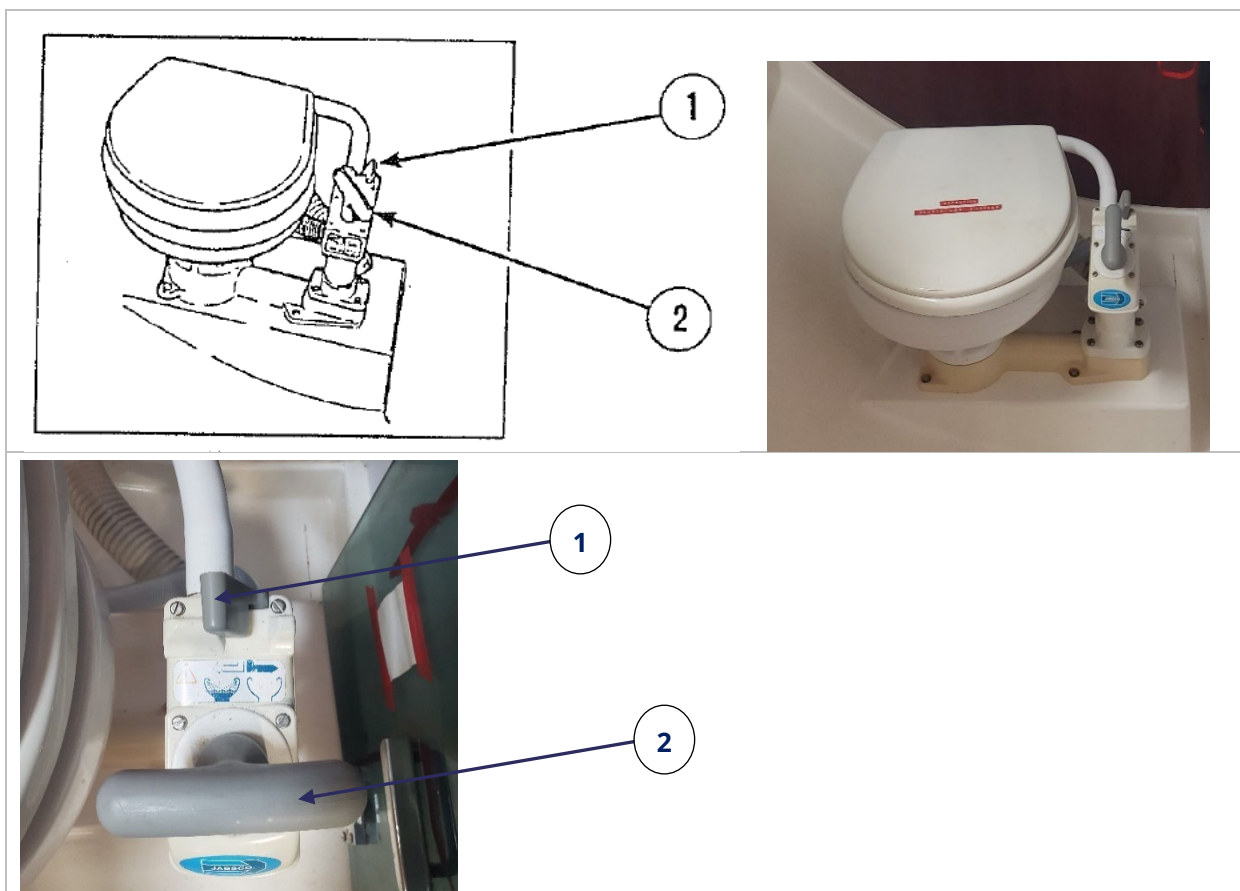
5.4.2 UTILISATION DES WC MARINS

RECOMMANDATIONS

- ▽ **Vérifier, avant utilisation, que les vannes de prise d'eau et d'évacuation sont bien ouvertes**
- ▽ **Ne jamais forcer sur le mécanisme**
- ▽ **Jeter le papier absorbant dans un sac poubelle pour éviter de boucher les tuyaux d'évacuation et de polluer la mer**

NOTICE D'UTILISATION

Avant utilisation	Vérifier que les vannes de prise d'eau et d'évacuation sont bien ouvertes
	Pour remplir légèrement la cuvette, placer le levier de commande de la pompe (1) en position inclinée (FLUSH), et actionner la pompe (2)
	Ne rien jeter dans la cuvette. Jeter le papier absorbant dans un sac poubelle pour éviter de boucher les tuyaux d'évacuation et de polluer la mer
	Pour vider la cuvette, placer le levier de commande de la pompe (1) en position inclinée (FLUSH), et actionner la pompe (2)
	Pour assécher la cuvette, remettre le levier (1) en position verticale (DRY), et actionner la pompe (2)
Après utilisation	Positionnez la pompe sur « neutre »



5.5 LE CIRCUIT DE GAZ

Les bouteilles de gaz se trouvent dans le coffre arrière-bâbord (voir chapitre Sécurité).

Lors du démontage de la bouteille, recapuchonner la partie filetée du détendeur pour éviter ainsi la corrosion.

5.5.1 RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN

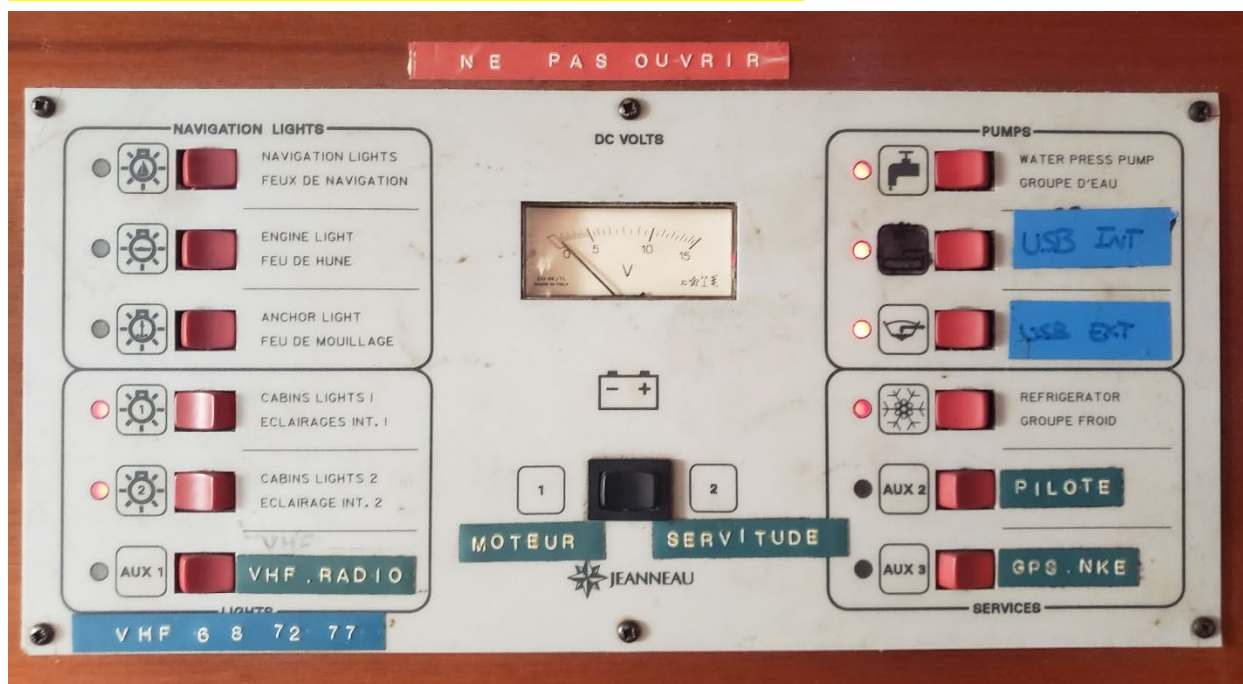
Ne pas oublier de fermer le coupe-circuit gaz et le robinet du détendeur en dehors des périodes d'utilisation du réchaud.

6 TABLEAU ÉLECTRIQUE

6.1 FONCTIONNEMENT

6.1.1 TABLEAU ELECTRIQUE

Le tableau électrique est situé au-dessus de la table à carte.



Dans le cas où un appareil électrique ne serait pas alimenté, vérifier :

- ⇒ L'alimentation générale (batterie, coupe-batterie),
- ⇒ Les interrupteurs et fusibles placés sur la ligne,
- ⇒ L'appareillage électrique concerné.

La lecture de la tension des batteries de SERVICES s'effectue en utilisant l'interrupteur.

6.1.2 COUPE-BATTERIE

Les coupe-batteries sont situés sous la dernière marche de la descente.

- ⇒ A gauche - Moteur
- ⇒ A droite - Service

La mise sous tension s'effectue en tournant les coupes batteries.



RECOMMANDATION

- ▽ **Fermer les coupes circuit lorsque le bateau est inoccupé.**

6.2 BATTERIES

6.2.1 EMBLACEMENT ET AMPERAGE

Le circuit électrique moteur est alimenté par une batterie d'une capacité de 70 A/h (12 V).

Le circuit électrique de bord est alimenté par deux batteries d'une capacité de 200 A/h (12 V).

Les batteries se situent sous la couchette de la cabine arrière babord.

6.2.2 CHARGE

Leur charge s'effectue au moyen de l'alternateur accouplé au moteur et à l'aide du panneau solaire.

Il est indispensable pour assurer une durée de vie correcte des batteries, de les maintenir en état de charge suffisante :

OBLIGATION

- ▽ **Ne jamais décharger les batteries au-delà de 70% de leur capacité nominale.**

6.2.3 CONTRÔLE DE LA CHARGE

Le bateau est équipé d'un système Victron et d'un contrôleur de charge sur lequel vous pourrez vous connecter en **bluetooth** depuis la tablette prévue à cet effet. Vous pourrez suivre la consommation et la recharge en temps réel. Un afficheur est également installé dans la cabine arrière.



6.2.4 RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN

- ⇒ Maintenir les batteries propres et sèches pour éviter les risques d'usure prématurée.
- ⇒ Vérifier périodiquement le niveau de l'électrolyte et rajouter de l'eau distillée si nécessaire.
- ⇒ Limiter l'utilisation

6.3 ECLAIRAGE

6.3.1 LAMPE FIXE

L'intérieur du bateau est équipé de plusieurs plafonniers : un plafonnier dans la cabine avant, un plafonnier dans la cabine arrière, 2 plafonniers dans le carrée, un plafonnier dans la salle de bain.

6.3.2 LAMPE PORTATIVE

DARK BABORD est équipé de plusieurs lampes portatives à utiliser le soir et à recharger la journée à l'aide des prises 12 volts à l'intérieur



RECOMMANDATION

- ▽ **Limiter l'utilisation de lampes et veiller à les éteindre à la fin de chaque utilisation**
- ▽ **Préférer l'utilisation des lampes portatives sur batterie et penser à les recharger la journée**

6.4 FEU DE NAVIGATION ET DE MOUILLAGE

DARK BABORD est équipé de 3 feux de navigation, tribord, bâbord et arrière et d'un feu de mouillage en tête de mat.

Les feux de navigation et de mouillage se commandent depuis le tableau électrique.

OBLIGATION

- ▽ **En navigation de nuit ou au mouillage, respectez les règles de sécurité de la navigation de plaisance.**

6.5 GROUPE FROID ET GLACIAIRE

DARK BABORD est équipé d'une glacière et d'un groupe froid.

Il est préconisé de mettre en marche le groupe froid dès les premières heures de la journée à basse température. Pour réduire la consommation d'énergie, il est possible de baisser le groupe froid la nuit.

Le commutateur est présent dans la glacière.

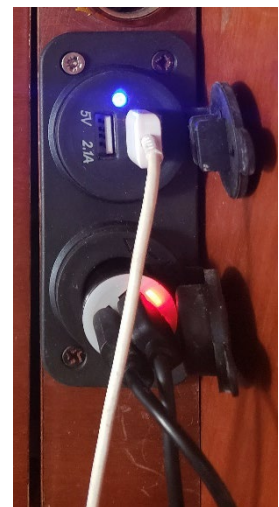
6.6 PRISES 12V

DARK BABORD est équipé de 8 prises USB.

Deux prises étanches sont installées dans le cockpit et servent à recharger la tablette

Deux prises sont disponibles à droite du tableau électrique et 4 sont disponibles dans la table à carte

Elles sont dissociables et peuvent être éteinte au tableau électrique.



6.7 VENTILATEUR

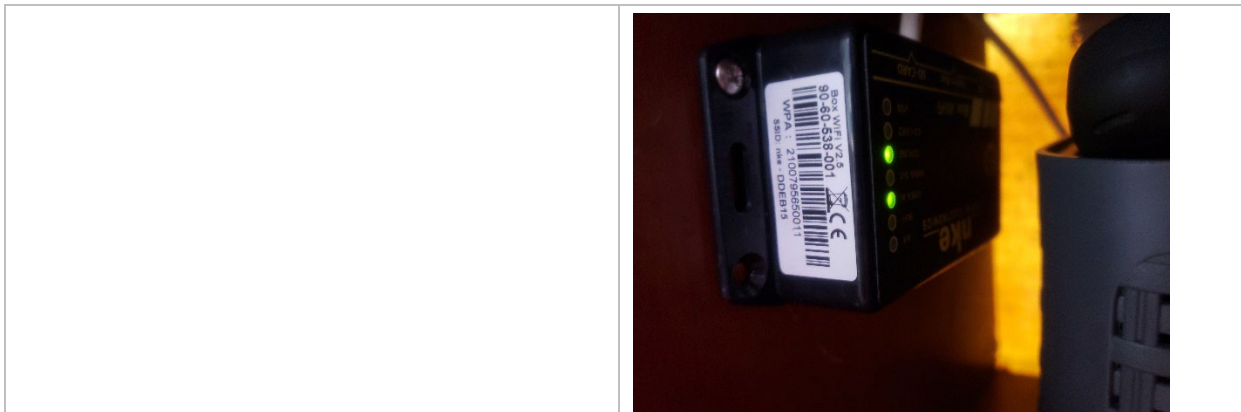
La cabine arrière babord est équipée d'un ventilateur. Il peut fonctionner à 3 vitesses et est programmable pour un fonctionnement par pallier de quart d'heure.



7 Electronique

7.1 EQUIPEMENT ELECTRONIQUE ET INSTRUMENT DE NAVIGATION

7.1.1 CENTRALE NKE



Dark Babord est équipé d'une centrale NKE composée des éléments suivants :

- ⇒ Une girouette
- ⇒ Un sondeur
- ⇒ Un loch / speedo
- ⇒ Un GPS
- ⇒ Un répéteur
- ⇒ Une box WIFI
- ⇒ Un Pilote (Calculateur, Capteur d'angle de Barre, Fluxgate, récepteur radio)
- ⇒ Une télécommande de pilote
- ⇒ Un contrôleur de batterie

7.1.2 PILOTE RAYMARINE

La centrale NKE est connectée au piloté RAYMARINE ST4000.

Le pilote se compose de 3 éléments :

- ⇒ un vérin (à positionner sur son socle)
- ⇒ un capteur d'angle

Le vérin est rangé dans l'équipé à tribord de la table à carte. Le socle est rangé dans le tiroir à couverts.

7.1.3 GPS ET VHF GARMIN

L'ensemble est connecté à un GPS NKE et une VHF fixe



7.1.4 LOGICIELS DE NAVIGATION ET RETRANSMISSION DES INFORMATIONS

Les informations de navigation sont retransmises par WIFI à votre téléphone ou à la tablette prévue à cet effet.



Plusieurs logiciels sont intégrés à la tablette :

- ⇒ NAVIONICS pour suivre votre trajectoire et prévoir les fonds
- ⇒ SAILGRIB pour préparer les routages
- ⇒ SAIL ANCHOR pour installer une alarme du mouillage
- ⇒ SAIL GRIB pour recevoir les données météorologique (selon connexion au réseau mobile)
- ⇒ SQUID X pour recevoir les données météorologique (selon connexion au réseau mobile)
- ⇒ NKE

7.2 UTILISATION

Pour l'utilisation des instruments électroniques :

Allumer les prises AUX 1 et AUX 3 sur le tableau électrique

Pour le GPS, sélectionner OK dès allumage afin qu'il capte le signal

Attendre la mise en route de la centrale NKE et connecter la tablette au WIFI

Installer la Tablette au besoin dans le cockpit à l'endroit prévu à cet effet

Penser à raccorder la tablette au réseau électrique

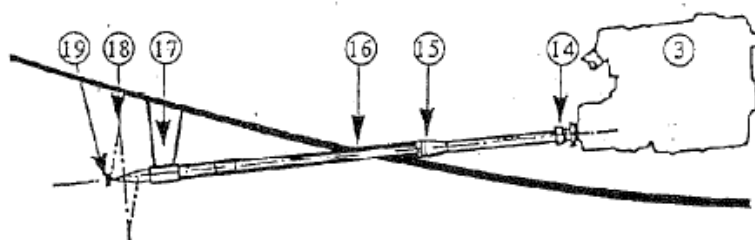
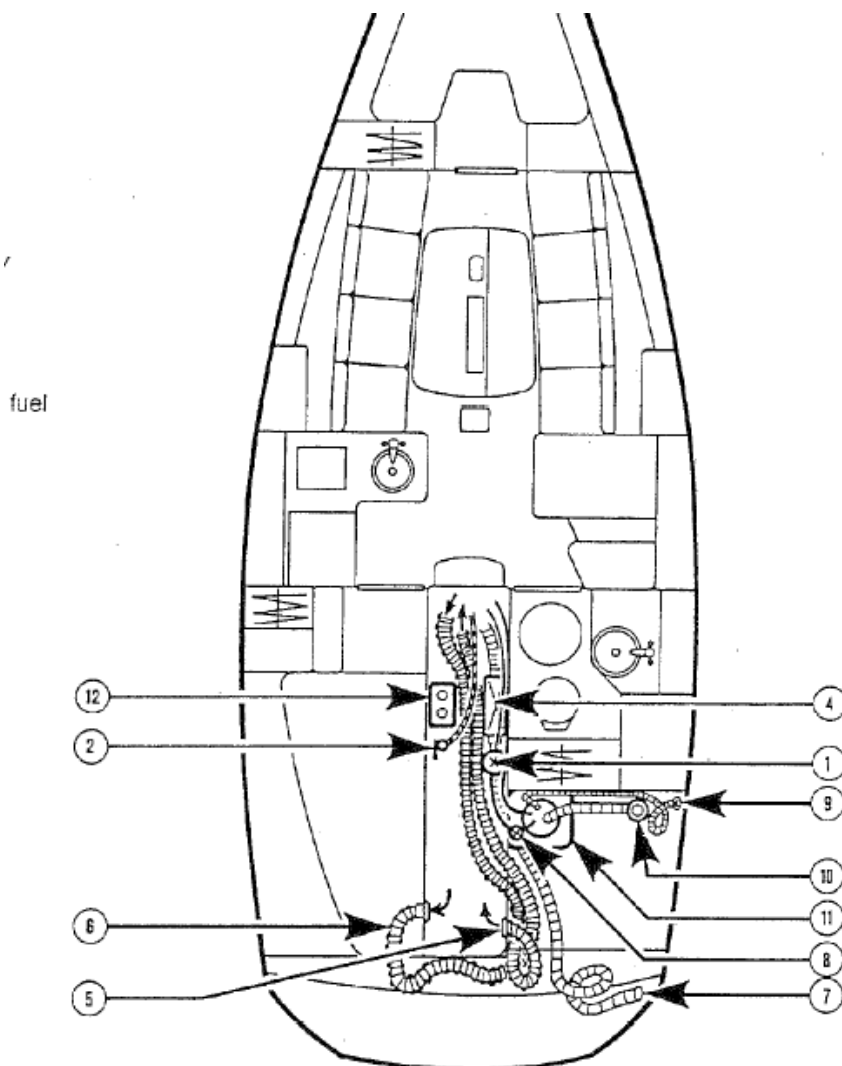
RECOMMANDATION

- ▽ **10 minutes après le démarrage, la VHF émet une alarme répétitive. Il convient de tourner la molette pour le mettre sur un autre canal. Ce signal recommence toutes les 3 heures**

8 MOTEUR

8.1 INSTALLATION MOTEUR

1. Préfiltre décanteur
2. Passe coque eau de mer
3. Moteur + inverseur
4. Pot à barbotage
5. Sortie aération cale moteur
6. Entré aération de cale moteur
7. Tuyau d'échappement
8. Vanne de sectionnement du circuit de fuel
9. Mise à l'air libre du réservoir
10. Nable + tuyau de remplissage
11. Réservoir fuel 45l
12. Batterie moteur
13. Accouplement
14. Presse-étoupe
15. Tube d'étambot
16. Chaise d'arbre
17. Hélice (MAX PROP)
18. Anode



8.2 RESERVOIR DE CARBURANT

RECOMMANDATION

- ▽ **Pour prévenir toute erreur de manipulation, ne pas effectuer les remplissages d'eau et de carburant en même temps**

8.2.1 **REPLISSAGE**

Le réservoir de carburant se remplit en utilisant le nable.

Afin de préserver le pont d'éventuelles projections de carburant, mouiller le pourtour du nable avec de l'eau de mer avant de retirer le bouchon.

En cas de projections, rincer le pont abondamment (bouchon de nable en place). Le niveau de carburant est visualisé par une ouverture dans la cloison arrière de la salle d'eau.

8.2.2 **PRECAUTION**

Arrêter le moteur et éteindre vos cigarettes pendant le remplissage du réservoir de carburant.

8.2.3 **RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN**

Veiller périodiquement au bon état du joint torique du nable de remplissage afin d'éviter les entrées d'eau.

Ne pas fermer le robinet de carburant entre chaque utilisation, sauf absence prolongée.

- ⇒ **Tenir le réservoir le plus plein possible pour éviter la condensation.**

8.3 ACCES AU MOTEUR

Pour accéder à la face avant du moteur, déboîter le panneau des marches de la descente vers l'avant.

Dans la cabine arrière, d'autres panneaux permettent l'accès à la face arrière du moteur.

8.3.1 **FILTRE A CARBURANT**

Les problèmes de fonctionnement du moteur peuvent avoir différentes origines.

L'une des principales étant le manque de propreté du carburant. En effet, la pompe à injection peut être rapidement mise hors d'usage par la présence d'eau.

Cette eau provient soit de la condensation provoquée par un réservoir tenu insuffisamment rempli, soit par un nable de remplissage mal fermé ou ayant un joint détérioré.

Afin de prévenir ces graves inconvénients, le carburant passe au-travers de deux filtres :

- ⇒ l'un faisant partie intégrante du moteur et ayant pour rôle de filtrer le carburant très finement (pour toute intervention et fréquence de changements, se reporter à la notice moteur).
- ⇒ l'autre est situé sur la canalisation reliant le réservoir au moteur et sert de décanteur d'eau et de préfiltre.

La purge s'effectue en desserrant (sans l'enlever) la vis moletée située à la base du bol de décantation, laisser s'écouler dans une boîte jusqu'à ce que le carburant paraisse propre.

Cette opération est à effectuer **plusieurs fois par semaine d'utilisation**

8.4 **MOTEUR**

8.4.1 **PRECAUTION**

NE JAMAIS FAIRE TOURNER LE MOTEUR LORSQUE LE BATEAU EST A SEC

8.4.2 **PRISE D'EAU MOTEUR**

La vanne de prise d'eau du moteur a un rôle capital en ce qui concerne le fonctionnement du moteur.

Il est donc particulièrement recommandé de maintenir la crépine dessous la coque dans le meilleur état de propreté possible en la nettoyant à la brosse toutes les semaines d'utilisation.

OBLIGATION

- ▽ **La vanne de prise d'eau du moteur doit être ouverte impérativement avant la mise en route du moteur sous peine de provoquer une détérioration rapide du pot d'échappement et de causer d'importants dégâts au moteur.**
- ▽ **Une excellente habitude consiste à regarder aussitôt après la mise en route du moteur si l'eau est éjectée avec les gaz d'échappement. Dans le cas contraire, arrêter immédiatement le moteur et vérifier l'ouverture de la vanne.**
- ▽ **Contrôler régulièrement que l'eau est éjectée avec les gaz d'échappement et que le circuit, n'est pas bloqué par une algue sargasse.**

Il n'est pas nécessaire de fermer la vanne entre chaque utilisation du moteur, en revanche, il est indispensable de le faire en cas d'absence prolongée.

8.5 **FONCTIONNEMENT MOTEUR**

Avant de démarrer le moteur :

- ⇒ Ouvrir le robinet de carburant situé sous la couchette double de cabine arrière-tribord (si fermée)
- ⇒ Ouvrir les vannes du circuit de refroidissement moteur,
- ⇒ Mettre en contact le circuit électrique en actionnant le coupe-batterie,
- ⇒ **Avant de démarrer le moteur, débrayer l'inverseur afin d'obtenir de l'accélération au point mort,**
- ⇒ Tourner la clé de contact
- ⇒ Appuyer sur le bouton pression (jusqu'à 3 essais nécessaires)

8.5.1 **PRECAUTION**

OBLIGATIONS

- ▽ **Avant de démarrer le moteur, vérifier que la manette des gaz est au NEUTRE**
- ▽ **En navigation sous voiles ne pas mettre le levier en marche arrière pour bloquer l'hélice. L'hélice se replie automatiquement.**
- ▽ **Ne jamais couper le contact ou le circuit électrique pendant la marche du moteur, ce qui détruirait instantanément les appareils de charge**
- ▽ **Ne jamais éteindre le moteur directement après l'avoir utilisé, attendre 5 à 10 minute qu'il refroidisse en fonctionnement (en profiter pour utiliser le gonfleur électrique)**
- ▽ **Le bateau est équipé d'un moteur diesel avec étouffoir. Il est impératif d'actionner la manette avant de couper le contact à clé.**

8.5.2 CARBURANT DIESEL

Ne pas attendre que les réserves de carburants soient presque épuisées pour faire le plein, il y aurait risque de désamorçage du circuit de carburant.

8.6 TABLEAU DE BORD / LEVIER DE COMMANDE

Le tableau de bord rassemble toutes les fonctions de contrôle du moteur. Il ne nécessite pas de précaution particulière (voir notice du moteur).

8.7 HELICE

L'hélice montée est une maxprop à rotation automatique des pales.

8.7.1 PRECAUTION SARGASSE

- ▽ **En navigation sous voiles ne pas mettre le levier en marche arrière pour bloquer l'hélice. L'hélice se repli automatiquement**
- ▽ **Vérifier régulièrement que l'eau est éjectée avec les gaz d'échappement et que le circuit n'est pas bloqué par une algue sargasse.**
- ▽ **En cas de passage dans les sargasses avant d'actionner la marche avant, actionner la marche arrière jusqu'à évacuation des sargasses puis actionner la marche avant progressivement.**

8.8 PRESSE-ETOUPE

Le presse-étoupe est accessible en soulevant le plancher de la couchette de cabine arrière.

8.8.1 RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN

- ⇒ Lorsque l'inverseur est au point mort, l'arbre doit tourner librement.

9 Annexe et moteur HB

9.1 ANNEXE

Le bateau est équipé d'une annexe de 2.80m, d'un gonfleur électrique (à faire fonctionner avec le moteur In Board allumé), de deux pagaies

Deux bidons d'essence de 20 litres et 5 litres sont disponibles

⇒ Prévoir le remplissage relatif à la consommation réelle



OBLIGATION

- ▽ **Toujours allumer le moteur in bord pour gonfler l'annexe au mouillage**
- ▽ **Ne jamais tracter l'annexe en navigation**
- ▽ **Embarquer toujours les pagaies à bord de l'annexe**
- ▽ **Au mouillage vider l'annexe pour la nuit et doubler les amarres en V**

L'annexe est équipée d'un moteur HB de 2.5 chvx à 4 temps. Le moteur est accroché sur le balcon arrière tribord

9.1.1 **DEMARRAGE**

Pour démarrer le moteur il convient de :

- ⇒ Remplir le réservoir avec le bidon de 5 litres (MELANGE 2%) (nettoyer si projection)
- ⇒ Ouvrir la vanne
- ⇒ Ouvrir l'évent
- ⇒ Insérer le coupe circuit
- ⇒ Actionner le starter
- ⇒ Positionner l'accélérateur à ¼ de tour
- ⇒ Tirer sur la poignée

photos

Si le moteur HB ne démarre pas après 4 à 5 tentatives, attendre quelques minutes pour ne pas noyer le moteur, puis renouveler l'opération.

9.1.2 ARRET ET RANGEMENT

Pour éteindre le moteur il convient systématiquement de

- ⇒ Débrayer
- ⇒ Positionner la manette d'accélération au point mort
- ⇒ Appuyer sur le coupe-circuit
- ⇒ Fermer l'évent
- ⇒ Fermer l'arrivée d'essence

10 Entretien après utilisation

10.1 ENTRETIEN DES AMENAGEMENTS INTERIEURS

- ⇒ Nettoyer et vider le frigo
- ⇒ Nettoyer la cuisine et ranger la vaisselle
- ⇒ Enlever les draps sales des couchettes et vider les placards et équipés
- ⇒ Nettoyer la salle d'eau et les WC
- ⇒ Vider les poubelles
- ⇒ Nettoyer les fonds de calle

10.2 ENTRETIEN DU PONT

- ⇒ Brosser régulièrement le pont et le cockpit à l'eau de mer
- ⇒ Rincer le pont à l'eau douce à la fin de l'utilisation

10.3 ACCASTILLAGE

- ⇒ Rincer abondamment à l'eau douce tous les équipements