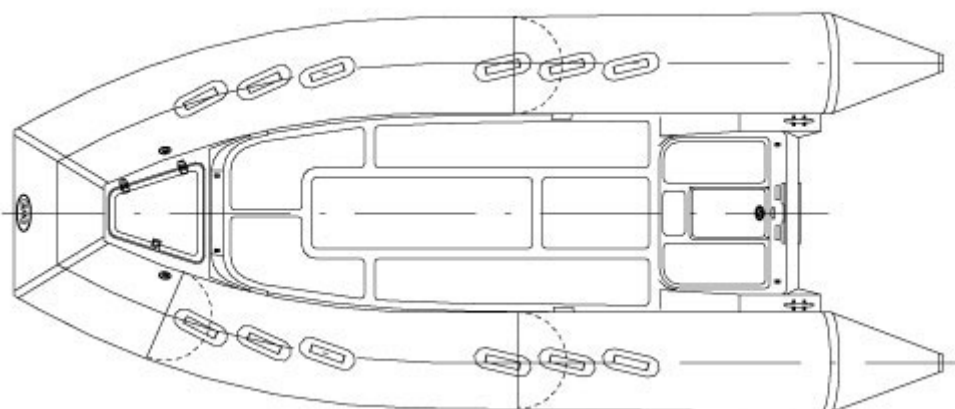




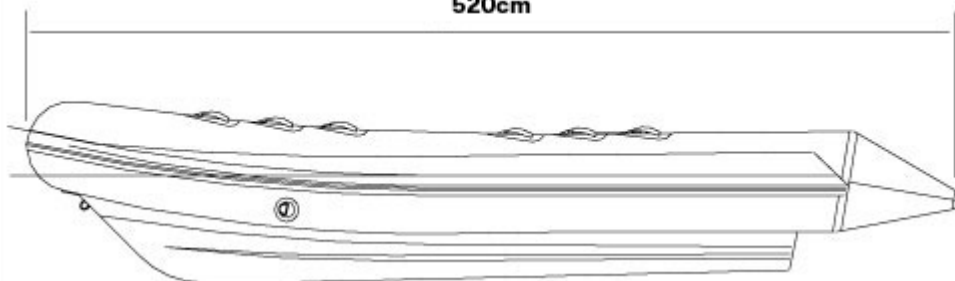
5A Marine

Manuel du propriétaire

Nazaré 520



520cm



Conformément à la norme EN ISO 6185-3 : 2004 et aux directives RSG.

www.5amarine.com



Sommaire

Introduction.....	3
Catégories de conception	5
Termes des degrés de risque et de danger	6
Moteur et unité de propulsion.....	7
Système électrique.....	8
Risques d'incendie.....	9
Informations sur l'inondation et la flottabilité	10
Autres recommandations	11
Réparations occasionnelles.....	13
Vérifications régulières	14
Entretien.....	14
Environnement	14
Le pneumatique / tube.....	15
Instructions pour le nettoyage et la réparation du bateau	16
Fiche technique.....	19
Identification.....	20
Informations pour la stabilité	21
Informations spécifiques	22
Conditions de garantie	23

Introduction

Ce manuel a été réalisé dans le but de faciliter l'utilisation de votre bateau, tout en alliant plaisir et sécurité.

Il comprend tous les détails et informations nécessaires sur le fonctionnement les équipements ainsi que sur les systèmes du bateau.

Veuillez lire attentivement ce manuel avant de l'utiliser. Attention, il ne remplace pas un cours sur la sécurité nautique ou sur la navigation.

Si vous venez de faire l'acquisition de votre premier bateau, ou que vous ne connaissez pas cette famille d'embarcation, veuillez-vous assurer de posséder les connaissances et l'expérience nécessaires avant de prendre les commandes.

La Fédération Française de Voile et nous-même nous ferons un plaisir de vous conseiller des écoles de formation au permis bateau ou des instructeurs compétents.

Assurez-vous que les conditions de vent et de mer prévues correspondent à la catégorie de conception de votre bateau et que votre équipage et vous-même êtes en mesure de piloter le bateau dans ces conditions.

Les catégories de conception sont A, B, C et D avec A : conditions de tempête violente et D : conditions calmes.

Dans ces conditions dangereuses, seul un équipage compétent, entraîné et formé utilisant un bateau bien entretenu peut naviguer de façon convenable.

Ce manuel du propriétaire n'est pas un guide de maintenance ou de dépannage. En cas de problème, veuillez nous contacter.

Pour l'entretien, la réparation ou des modifications, adressez-vous à des personnes compétentes et formées pour ce type de manipulation.

Les modifications susceptibles d'affecter les caractéristiques de sécurité du bateau doivent être évaluées, exécutées et documentées par des personnes compétentes.

Le constructeur de bateaux ne peut être tenu responsable des modifications qu'il n'a pas approuvées.

En France, selon le décret n°2007-1167 du 2 août 2007, un permis est obligatoire pour conduire un bateau à moteur de plus de 4,5 kilowatts (6 chevaux) en mer.

Veuillez suivre et tenir correctement l'entretien de votre bateau et prêtez attention à sa détérioration suite à des utilisations intensives ou de mauvaises utilisations.

Toute embarcation quelle que soit sa solidité, peut être gravement endommagée si elle n'est pas utilisée correctement.

Veillez toujours ajuster la vitesse et la direction de l'engin aux conditions de la mer.

Si votre embarcation est équipée d'un radeau de sauvetage, lisez attentivement son manuel d'utilisation.

Le bateau doit avoir à bord tout l'équipement de sécurité obligatoire, selon la réglementation Française (Div. 240). Il peut différer selon le type d'embarcation, les conditions météorologiques, etc.

L'équipage doit être familiarisé avec l'utilisation de tous les équipements de sécurité et les manœuvres d'urgence (récupération, d'un homme à la mer, remorquage, etc.), veuillez nous contacter si vous souhaitez des informations sur ces formations.

Toutes les personnes à bord doivent porter un gilet de sauvetage conforme à la réglementation Française.

**VEUILLEZ CONSERVER CE MANUEL DANS UN ENDROIT SECURISE, AVEC D'AUTRES
MANUELS D'EQUIPEMENT ET TRANSMETTEZ LE AU NOUVEAU PROPRIETAIRE EN CAS DE
VENTE.**

Catégories de conception

Catégorie A : Océan

Un bateau de catégorie A est conçu pour une utilisation par vents pouvant dépasser la force 8 sur l'échelle de Beaufort avec des hauteurs significatives* de vagues pouvant dépasser 4 m. Les conditions extrêmes telles que les ouragans sont exclues. De telles conditions peuvent être rencontrées lors de voyages prolongés, à travers les océans ou sur les côtes, lorsque qu'elles ne sont pas à l'abri du vent et des vagues sur plusieurs centaines de milles marins.

Catégorie B : Large

Un bateau de catégorie B est conçu pour une utilisation par vents pouvant aller jusqu'à la force 8 sur l'échelle de Beaufort avec des hauteurs de vagues associées (hauteur significative* jusqu'à 4 m). De telles conditions peuvent être rencontrées lors de voyages au large, sur les eaux côtières lorsqu'elles ne sont pas à l'abri du vent et des vagues sur plusieurs dizaines de milles marins, ou même sur les mers intérieures d'une taille suffisante pour que de hautes vagues soient générées.

Catégorie C : Côtière

Un bateau de catégorie C est conçu pour une utilisation par vents pouvant aller jusqu'à la force 6 sur l'échelle de Beaufort avec des hauteurs de vagues associées (hauteur significative* jusqu'à 2 m). De telles conditions peuvent être rencontrées dans les eaux intérieures exposées, dans les estuaires et dans les eaux côtières par des conditions météorologiques modérées.

Catégorie D : Eaux abritées

Un bateau de catégorie D est conçu pour une utilisation par vents pouvant aller jusqu'à la force 4 sur l'échelle de Beaufort avec des hauteurs de vagues associées (occasionnelles de 0,5 m). De telles conditions peuvent être rencontrées dans des eaux intérieures abritées et dans des eaux côtières par beau temps.

**La hauteur significative des vagues est la moyenne des hauteurs (mesurées entre crête et creux) du tiers des plus fortes vagues. Cela correspond approximativement à la hauteur des vagues estimée par un observateur expérimenté.*

Termes des degrés de risque et de danger

Ci-dessous, les différentes abréviations utilisées :

(D) : Danger

(W) : Warning

(C) : Caution

DANGER indique qu'il existe un extrême danger intrinsèque qui entraînerait une forte probabilité de décès ou de blessures graves si toutes les précautions ne sont pas prises.

WARNING indique qu'il existe un danger pouvant entraîner des blessures ou la mort si toutes les précautions ne sont pas prises.

CAUTION indique un rappel des pratiques de sécurité et attire l'attention sur la dangerosité qui pourrait entraîner des blessures ou des dommages au bateau ou aux composants.

Ci-dessous, les différentes abréviations utilisées :

(OK) : Conforme

(NO) : Non conforme

(NOTE) : A retenir

L'abréviation **(OK)** signifie que la procédure utilisée ou le comportement adopté est conforme à la prescription.

L'abréviation **(NO)** signifie que la procédure utilisée ou le comportement adopté n'est pas conforme à la prescription et peut endommager gravement le matériel ou l'environnement.

L'abréviation **(NOTE)** fournit des indications importantes à retenir.

Moteur et unité de propulsion

N'installez ou n'utilisez pas ce bateau avec un moteur de puissance supérieure à celle mesurée selon la norme ISO 8665 ainsi que celles indiquées sur la plaque du constructeur et dans ce manuel **(D)**. Tout contact avec l'hélice, l'axe en mouvement ou simplement avec les parties rotatives du moteur est extrêmement dangereux. Il ne faut pas s'en approcher. **(D)**

Se référer au manuel du moteur pour le fonctionnement, l'entretien et le stockage hivernal.

Vérifiez l'état des filtres périodiquement et après un réapprovisionnement en carburant **(C)**.

Pour tous les moteurs :

- Assurez-vous d'avoir suffisamment de carburant pour votre navigation **(W)**
- Evitez de faire du bruit à proximité d'autres utilisateurs et respectez les limitations de vitesse **(W)**
 - a) La puissance maximale autorisée est indiquée sur la plaque du constructeur et dans ce manuel. Cependant, nous vous suggérons de choisir cette puissance en fonction de l'utilisation que vous faite de votre bateau et de vous référer à la puissance conseillée. Un moteur trop puissant, engendrera des difficultés de pilotage et de manœuvres tandis qu'un moteur insuffisamment puissant risque en revanche de ne pas être assez fort contre le vent et les courants.
 - b) Le poids du moteur a une forte incidence sur la stabilité ainsi que sur les performances du bateau. A puissance égale, nous vous conseillons de choisir le moteur le plus léger. De plus, un poids différent de celui conseillé peut modifier la sensibilité des commandes.
 - c) Le choix de la longueur de l'arbre du moteur est crucial. En effet, la longueur de l'arbre (court ou long) diffère selon les bateaux et si elle n'est pas adaptée, vous ne pourrez pas installer votre moteur.
 - d) Le type d'hélice est tout aussi important, choisissez celle qui s'adaptera le mieux à votre programme de navigation. L'hélice fournie avec le moteur se prête de manière généralisée à tout type de navigation, cependant vous pouvez adapter votre hélice avec :
 - Un pas court pour un démarrage plus agressif (bateau lourdement chargé, ski nautique, etc.)
 - Un pas long pour augmenter la vitesse (embarcation faiblement chargée).

Système électrique

Il est important de :

- Localiser la position des appareils électriques à bord et de connaître les modalités d'utilisation dans le manuel **(D)**.
- Localiser la position et les fonctions des commandes électriques, cadrans, interrupteurs, fusibles et disjoncteurs installés sur le tableau de bord.

Ne jamais **(D)** :

- Travailler sur l'installation électrique alors que le système est sous tension
- Modifier la configuration initiale de l'installation électrique. De plus, l'installation, les modifications et l'entretien doivent être effectués par un technicien spécialiste en électricité marine
- Altérer ou modifier l'ampérage de courant nominal des dispositifs de protection contre les surintensités.
- Installer ou remplacer des appareils dont les composants dépassent l'ampérage de courant nominal du circuit.
- Laisser le bateau sans surveillance avec le système électrique sous tension, à l'exception de la pompe de cale automatique.

De plus, si un système électrique à courant alternatif est installé **(D)**, il est important de :

- Réviser le système au moins tous les deux ans
- Déconnecter les connexions d'alimentation à quai lorsque le système n'est pas utilisé
- Connecter les boîtiers des appareils électriques au système de protection du bateau (vert ou vert et jaune)
- Utiliser des appareils électriques à double isolation ou reliés à la terre
- Ne pas utiliser le système électrique si l'indicateur de polarité inversée est activé et de corriger le défaut avant de l'utiliser.
- Ne pas laisser l'extrémité du câble d'alimentation à quai prendre l'eau (un champ électrique peut provoquer des blessures ou la mort de nageurs à proximité)
- De minimiser les risques de choc et d'incendie en :
 - Eteignant l'interrupteur d'alimentation du bateau avant de connecter ou déconnecter le câble d'alimentation à quai
 - Déconnectant le câble d'alimentation du bateau avant de le connecter à la source d'alimentation
 - Débranchant le câble d'alimentation à la source d'alimentation
 - Déconnectant immédiatement le câble si l'indicateur de polarité inversée est activé
 - Fermant hermétiquement le couvercle d'entrée d'alimentation.
- Ne pas modifier les connecteurs des câbles d'alimentation et d'utiliser uniquement des connecteurs compatibles.

Risques d'incendie

Le propriétaire / opérateur du bateau doit impérativement suivre les instructions suivantes

Instructions pour la bonne exécution des opérations, liées à la sécurité du système moteur (D) :

- Il est conseillé de vérifier les ouvertures, les conduits de ventilation et le débit d'eau dans le système de refroidissement pour prévenir la surchauffe.
- Porter un maximum d'attention lors des opérations de remplissage de carburant (ne jamais fumer en manipulant du carburant ou gaz)
- Afin d'éviter d'endommager le système d'alimentation, faire attention à tout contact avec les parties chaudes du moteur
- Pour les moteurs hors-bord : remplir la nourrice à l'extérieur du bateau, dans un endroit bien ventilé et à l'abri de tout risque d'inflammation.

Instructions pour la bonne exécution des opération, liées à la sécurité du système électrique (D) :

- Localiser la position des interrupteurs, connaître leur fonctionnement ainsi que les opérations de substitution des vannes et fusibles.
- Aérer l'espace contenant les batteries et prendre toutes les précautions possibles lors de la recharge.

Instruction pour la bonne utilisation des dispositifs de protection contre les incendies (D) :

- Localiser les dispositifs coupe-feu (extincteurs) et connaître leur fonctionnement à l'aide du manuel.
- Vérifier périodiquement leur efficacité conformément aux lois en vigueur.

NOTE Entretien des équipements de lutte contre l'incendie

Le propriétaire du bateau doit :

- Faire vérifier l'équipement de lutte contre l'incendie aux intervalles de temps, indiqués dessus
- Remplacer les extincteurs portatifs (s'ils sont périmés ou déchargés) par des dispositifs identiques

Responsabilité :

La responsabilité du bateau revient au propriétaire de ce dernier qui doit s'assurer que :

- L'équipement de lutte contre l'incendie est facilement accessible
- Les membres de l'équipage sont informés de l'emplacement et du fonctionnement de l'équipement de lutte contre l'incendie.

Informations sur l'inondation et la flottabilité

Ouvertures dans la coque

Avant utilisation de l'appareil (D), se familiariser avec les commandes d'ouverture et de fermeture des drains, bondes et autres dispositifs permettant d'éviter une inondation.

Pompes de cale et écope

- Localiser la position de la pompe de cale et s'informer sur sa capacité.
- Connaître son fonctionnement ainsi que les instructions d'entretien
- Si le bateau ne possède pas de pompe de cale, il est nécessaire de disposer d'une écope
- Vérifier le bon fonctionnement des pompes de cale à intervalles réguliers et laisser l'accès libre
- Les ouvertures de coques à l'avant et à l'arrière doivent être maintenues fermées et ne doivent être ouverts que pour l'évacuation

Conseils de sécurité (D)

Lors de la navigation éviter de s'asseoir sur le bord du poste de pilotage et de se lever. S'assurer que toutes les personnes à bord portent des gilets de sauvetage.

Explications et avertissements concernant les manœuvres :

- A grande vitesse, ne pas faire fonctionner le bateau à des réglages de trim négatifs (incliné vers le bas), l'embarcation serait instable. Utiliser le trim négatif pour accélérer jusqu'à la vitesse souhaitée ou à faible vitesse dans des eaux agitées
- Pour des soucis de sécurité, réduisez votre vitesse dans les voies de navigation encombrées, à fort trafic ou dans des conditions météorologiques difficiles (vents violents, grosses vagues, etc.)
- Respectez les limitations de vitesse
- Respectez le droit de passage tel que défini dans le code de navigation
- Assurez-vous de toujours avoir une distance de sécurité suffisante pour éviter une collision en cas d'arrêt ou de manœuvre
- Évitez de faire trop de bruit et de générer des vagues à proximité d'autres bateaux
- Attachez tout poids libre à bord en cas de mauvaises conditions météorologiques

(W) Agissez de manière responsable : Etablissez votre programme de navigation à l'avance en suivant ces instructions. Ne posez pas l'ancre si les risques sont trop importants.

Assurez-vous d'avoir assez de carburant pour votre programme de navigation (D). Expliquez les instructions de base à l'équipage.

Autres recommandations

Localisez la position des feux de navigation ainsi que leurs interrupteurs à bord et utilisez-les conformément au règlement.

La visibilité de l'opérateur peut être altérée par les variables suivantes **(D)** :

- Angle de trim du moteur trop important
- Chargement et répartition de la charge
- Vitesse
- Accélération
- Conditions de la mer
- Pluie, embruns
- Obscurité et brouillard
- Personnes ou objets dans le champ de vision de l'opérateur

(W) Pour les utilisateurs du bateau :

- Tout l'équipage doit recevoir une formation appropriée
- Le bateau ne doit pas transporter plus que la charge recommandée par le constructeur
- La quantité d'eau contenue dans la cale doit être au minimum
- Pour plus de stabilité, les charges doivent être bien réparties
- La stabilité est altérée lors du remorquage ou du déchargement des poids lourds
- Les vagues déferlantes quant à elles constituent un sérieux danger pour la stabilité

(W) Informations pour le propriétaire sur le système de pompage de la cale.

Vérifier régulièrement le fonctionnement de toutes les pompes de cale. Éliminez les objets encombrant sur les entrées de la pompe. Le cas échéant, les robinets des cloisons avant et arrière doivent être maintenus fermés et ne doivent être ouverts que pour laisser l'eau s'écouler dans les cales principales.

Avertissement, le système n'est pas destiné à vidanger le bateau en cas de dommages.



AVERTISSEMENT (D)

L'information suivante doit-être renseignées sur les ouvertures « Fermeture étanche – garder fermée lors de manœuvres »

Sécuriser les objets non fixés lors des manœuvres

NOTE

Les accessoires suivants doivent être facilement accessibles et utilisables sans l'assistance de personnes à bord :

- **Poignées**
- **Plateforme flottante (de plus de 500 mm d'épaisseur)**
- **Echelle pliable**

Toute modification dans la disposition des poids à bord (tel que l'ajout d'une tour, d'un radar, le changement de moteur) peut affecter de manière significative la stabilité et les performances de votre bateau.

Réparations occasionnelles

Réparations (C)

En cas de petites réparations, veuillez nous contacter, nous vous donnerons les meilleurs conseils ainsi que des pièces ou des matériaux adaptés pour celles que vous pouvez effectuer vous-même.

Pour des réparations importantes sur la coque ou sur le moteur, nos professionnels qualifiés les effectueront.

Modifications (D)

Avant toute modification, veuillez nous contacter afin d'étudier ce que vous pouvez faire et ne pas faire par vous-même. Vous pourriez mettre votre propre sécurité en danger et perdre votre garantie.

Remorquage (W)

Prenez garde au positionnement de la quille sur les rouleaux au centre de la remorque. Ajustez le roulement latéral pour éviter tout mouvement. N'oubliez pas de fixer correctement les attaches. Ne chargez pas votre bateau lors du remorquage.

Levage

Ajustez l'emplacement des cordes de sorte que le bateau soit horizontal lorsqu'il est soulevé. Positionnez des protections entre les cordes et votre embarcation (C). Ne restez pas dessous (D).

Points d'ancrage (D)

Les points d'ancrage de type anneaux ou bitte d'amarrage ont généralement une résistance à la rupture qui ne dépasse pas 80% de la chaîne, comme l'exige la réglementation.

Toujours remorquer à de faibles vitesses. Ne pas remorquer le bateau chargé et s'assurer que les amarres, les câbles de remorquage, les chaînes d'ancrage et les ancres correspondent bien pour leur utilisation.

Vérifications régulières

Générales (W)

- Tuyau de carburant et son joint
- Sulfatage des bornes de batteries
- Pompe de cale
- La fermeture des vannes et le drainage

Equipement de sécurité (W)

- Assurez-vous de disposer de tout l'équipement de sécurité requis avant toute navigation tels que les gilets de sauvetage
- Mouillage complet
- Radeau de survie si nécessaire

Entretien

Nettoyage

Utilisez le moins d'agents de nettoyage possible, ne jetez pas vos déchets dans l'eau, et

- Après chaque utilisation, nettoyez votre bateau de préférence à terre avec de l'eau douce
- Evitez de rayer la coque, utilisez une machine à eau haute pression
- Ne pas utiliser de solvant ou de détergent agressif.

Stockage d'hiver

- Se référer au manuel du moteur
- Retirer, charger et stocker la batterie dans un endroit sec, ventilé et à l'abri du gel (C)
- Retirer toute l'eau du bateau et le protéger de la pluie (C)
- Remplacer les composants usés (W)

Environnement

Votre bateau vous permettra de découvrir la beauté et la richesse de l'environnement marin, respectez donc cette nature ainsi que la vie des animaux marins.

N'utilisez pas de produits polluants et ne dispersez pas les hydrocarbures (huiles et combustibles) dans l'eau. Jetez vos refus d'eau et vos déchets dans les endroits appropriés.

Le pneumatique / tube

Le pneumatique ou tube est composé de plusieurs compartiments indépendants ; les valves de gonflage/dégonflage (une par compartiment) ne nécessitent pas d'entretien. Pour éviter que des impuretés n'obstruent les mécanismes, fermez le bouchon.

Gonflage

Ouvrez le bouchon et, avec une pompe à air standard, gonflez partiellement les compartiments de l'arrière vers l'avant, sans les gonfler entièrement. Revenez au début puis augmentez la pression jusqu'à ce que tous les compartiments soient uniformément gonflés à la pression d'utilisation puis refermez le bouchon. Si le bateau reste exposé au soleil pendant longtemps ou que la température ambiante augmente dans la journée, vérifiez la pression. Si celle-ci est trop élevée (en comparaison aux recommandations) dégonflez légèrement chaque compartiment. Pour éviter tout désagrément nous vous conseillons de stocker votre bateau à l'ombre ou bien couvert.

(C) N'utilisez pas une source d'air comprimé pour gonfler votre tube, vous risqueriez de compromettre l'intégrité des assemblages ou des cloisons internes. De plus, un sur ou sous gonflage du pneumatique peut entraîner des dommages graves sur votre bateau.

Dégonflage

Dévissez les bouchons des valves de gonflage et dégonflez entièrement votre tube. Pensez à refermer la valve une fois terminé.

Instructions pour le nettoyage et la réparation du bateau

A) Nettoyage

Nettoyez régulièrement les tubes, le pont et la coque avec de l'eau savonneuse et une éponge, frottez soigneusement les tubes. Rincez ensuite abondamment à l'eau douce et laissez sécher le bateau dans un endroit aéré. Vous pouvez protéger les surfaces du pont avec une couche de cire pour bateaux.

Les pièces métalliques doivent également être lavées à l'eau douce. Une fois sèches, passez un chiffon imbibé d'huile de vaseline pour prévenir des agressions extérieures.

B) Réparation des tubes

Toute réparation de tube (trou, déchirure, etc.) doit être effectuée sur tube dégonflé et sec.

Tubes en PVC :

Munissez-vous de votre kit de réparation pour PVC et utilisez uniquement les colles et les solvants recommandés.

- Repérez la zone à réparer (en passant la zone suspectée sous l'eau ou en l'arrosant avec de l'eau savonneuse par exemple)
- Si la réparation à faire est de petite taille, découpez un empiècement rond de plus de 60 mm de diamètre. Dans le cas où le trou est plus large, découpez une pièce proportionnelle (avec des angles arrondis) en vous assurant d'avoir toujours au moins 30 mm de marge autour du périmètre du trou.
- Placez la pièce sur le tube et marquez le contour
- Nettoyez les deux surfaces de contact avec du solvant et étalez-y une couche mince de colle. Attendez qu'elle soit sèche au toucher (10-15 min) puis appliquez une seconde fine couche.
- Après 5-6 min vérifiez avec le dos de votre main si l'adhésif n'est plus humide
- Chauffez les deux zones de contact avec un décapeur thermique pour réactiver la colle
- Positionnez l'empiècement sur le tube et appliquez une forte pression sur les surfaces ensemble (pour une meilleure adhérence, utilisez un rouleau)
- Attendez 24h avant de regonfler le bateau.

Tubes en Hypalon :

Munissez-vous de votre kit de réparation pour Hypalon et utilisez uniquement les colles et les solvants recommandés.

- Repérez la zone à réparer (en passant la zone suspectée sous l'eau ou en l'arrosant avec de l'eau savonneuse par exemple)
- Si la réparation à faire est de petite taille, découpez un empiècement rond de plus de 60 mm de diamètre. Dans le cas où le trou est plus large, découpez

une pièce proportionnelle (avec des angles arrondis) en vous assurant d'avoir toujours au moins 30 mm de marge autour du périmètre du trou.

- Placez la pièce sur le tube et marquez le contour
- Emerisez le dos de l'empêchement et la zone marquée sur le tube avec une lime, du papier de verre ou une pierre ponce.
- Avec un solvant de type MEK, nettoyez les deux zones
- Etalez une mince couche de colle en prenant soin de ne pas faire de grumeaux
- Attendez qu'elle soit sèche au toucher (10-15 min) puis appliquez une seconde fine couche.
- Après 5-6 min vérifiez avec le dos de votre main si l'adhésif n'est plus humide
- Chauffez les deux zones de contact avec un décapeur thermique pour réactiver la colle
- Positionnez l'empêchement sur le tube et appliquez une forte pression sur les surfaces ensemble (pour une meilleure adhérence, utilisez un rouleau)
- Attendez 24h avant de regonfler le bateau.

Pour les déchirures importantes, utilisez une colle néoprène ou bien, nous vous conseillons de faire appel à un réparateur qualifié.

C) Réparation de la coque en fibre de verre

Toutes les réparations liées aux rayures, éclats et petites fissures, doivent être effectuées sur une coque sèche.

Réparation du gelcoat :

- Nettoyer la zone à réparer avec un solvant de type acétone
- Ajouter le catalyseur au gelcoat selon le pourcentage nécessaire indiqué
- Appliquer avec un pinceau plat le nombre de couche nécessaire pour obtenir l'épaisseur souhaitée de gelcoat
- Attendre environ 6h pour le séchage
- Terminer avec du papier abrasif (grain de 200 à 1000) imbibé d'eau puis polir la surface avec de la cire abrasive et du polish

Réparation des petites fissures/copeaux :

- Nettoyer la zone à réparer avec un solvant de type acétone
- Mélanger une petite quantité de plâtre avec le catalyseur en suivant les instructions
- A l'aide d'une spatule, appliquer la pâte obtenue sur la zone à réparer, en prenant soin de la répartir uniformément.
- Attendre environ 2h pour que le plâtre durcisse
- Polir avec du papier abrasif à grains fins
- Pour refaire le gelcoat, ajouter le catalyseur au gelcoat selon le pourcentage nécessaire indiqué

- Appliquer avec un pinceau plat le nombre de couche nécessaire pour obtenir l'épaisseur souhaitée de gelcoat
- Attendre environ 6h pour le séchage
- Terminer avec du papier abrasif (grain de 200 à 1000) imbibé d'eau puis polir la surface avec de la cire abrasive et du polish

Fiche technique

Fabricant	5A Marine
Adresse	7 rue Douladoure 31100, Toulouse – France
Modèle	Nazaré 520
Longueur de la coque	4.60 m
Longueur totale	5.20 m
Largeur de la coque	1.15 m
Largeur totale	2.20 m
Diamètre du tube	0.51 m
Poids Net	310 kg
Puissance maximale autorisée	90 CV
Puissance recommandée	70 CV
Catégorie de conception	C
Charge maximale de chargement	1345 kg
Nombre de personne maximal	10
Capacité du réservoir	150 L



Identification

Ce bateau est construit selon la norme ISO 6185-3 et les directives RSG.

(NB) Ci-dessous, la plaque du constructeur fixée sur l'arrière de votre bateau. Elle donne les informations d'identification pour l'assurance en cas de dommages, vols, etc.

(D) Le détail complet de ces informations est décrite dans la partie précédente de ce manuel.

ACC.TO ISO-6185(2001)PART

DESIGN CATEGORY C CE

BOAT TYPE

Kg()lbs

RECOMMEND POWER KW HP

MAX • POWER KW HP

→ ● ← 0.25 bar

SERIAL NO

Informations pour la stabilité

- a) Les charges maximales suivantes ont été calculées de façon à ce que le bateau puisse naviguer en toute stabilité.
- Masse de l'équipage (75 kg/personne) : 750 kg
 - Carburant, eau douce et autres fluides 150 kg
 - Provisions et effets personnels 400 kg
 - Equipement supplémentaire en option 45 kg

La charge maximale totale est donc de 1345 kg

Ce calcul est basé sur l'hypothèse d'un bateau (avec tous les équipements standards) pesant 350 kg maximum et avec un moteur de 185 kg.

- b) Ce bateau de catégorie C est limité à 10 personnes maximum conformément à la norme ISO 6185-3. Cette catégorie vous permet d'utiliser votre bateau dans des vagues allant jusqu'à 2m de hauteur significative et un vent régulier (Force 6 ou moins sur l'échelle de Beaufort)
- c) Le nombre de personnes (75kg/personne) recommandé selon la norme ISO 6185-3 (Stabilité et flottaison) peut être dépassé si des enfants sont à bord (2 de 37 kg max par exemple). La masse totale de la personne adulte ne doit pas être dépassée.

(W) Nous vous conseillons de maintenir toutes les charges (provisions, équipements, etc.) bien attachées et les répartir de manière stratégique, de respecter le poids max recommandé, quel que soit le nombre de personnes à bord. Pour une navigation en toute tranquillité et sécurité.



Informations spécifiques

NOTE

Le pont de ce bateau est « étanche et auto-évacuant » selon la norme ISO 11812

NOTE

La structure de ce bateau a été conçue dans le but d'éviter à l'embarcation de couler.

NOTE

Ce bateau vous est vendu sans moteur, carburant et système électrique, leur assemblage doit être réalisé par un concessionnaire qualifié.

AVERTISSEMENT (D)

Au-dessus de 30 nœuds, les manœuvres deviennent difficiles, dans les virages vous pourriez perdre le contrôle de votre bateau. Réduisez d'abord votre vitesse avant de changer de direction.

Conditions de garantie

- 1) 5A Marine utilise des matériaux de première qualité et chaque bateau pneumatique est fabriqué conformément aux normes d'ingénierie technique les plus élevées. Tout nouveau bateau est accompagné d'une garantie légale de conformité (2 ans) dans laquelle le produit vendu doit être exempté de défauts dans la structure ainsi que sur les matériaux utilisés.
- 2) Cette garantie concerne uniquement l'acheteur conformément aux conditions de vente et ne prend effet qu'à la réception de la carte d'enregistrement de garantie complète qui identifiera le produit ainsi enregistré par son numéro de série (C.I.N.). La garantie sera invalidée si les conditions ci-dessus ne sont pas respectées et/ou en cas de défaut de paiement ou de vente dudit produit à un tiers, sous réserve de toute modification de la loi, la garantie restera en vigueur pendant une période de 2 (deux) ans à compter de la date de livraison.
- 3) La coque en fibre de verre et garantie sur une durée de 5 ans, le tissu du tube quant à lui est couvert contre l'abrasion et la pourriture par une garantie complète de 3 ans pour le PVC et 5 ans pour l'Hypalon. Les coutures du tube, sont couvertes contre le délaminage par une garantie d'un an et toutes les autres petites pièces du bateau sont garanties 1 an.
Remarque : Les coutures sont considérées comme délaminées lorsque le revêtement extérieur se sépare de la base du tissu ou que la couture repose sur sa résistance structurelle.
- 4) Cette garantie ne s'applique pas à l'usure normale, aux modifications, aux réparations non autorisées ou si le produit a été endommagé en raison d'une négligence, d'un entretien insuffisant ou d'un entretien effectué contraire aux conseils donnés dans ce manuel, d'une installation ou d'une utilisation incorrecte de pièces et accessoires non recommandés par 5A Marine et lors de participation à des compétitions ou événements sportifs.
- 5) Toutes les réclamations doivent être formulées (avec des photographies pertinentes à l'appui) et envoyées à 5A Marine. La carte du propriétaire sera demandée pour document d'identité. Sans ce dernier, la réclamation pourra être rejetée.
- 6) Dès l'acceptation de 5A Marine, le produit pourra être expédié. La garantie exclut les frais liés au transport, aux assurances, au remorquage, au halage, au lancement, au stockage, au téléphone, à la location, aux inconvénients, aux glissements, aux prêts, à la perte de temps, à la perte de revenu, ou à tout autre type de dommages directs ou indirects.
- 7) 5A Marine s'engage à réparer ou remplacer les pièces si cela est jugé nécessaire, résultant de tout défaut de matériau ou de fabrication couvert par cette garantie. 5A Marine se réserve le droit de modifier ou d'améliorer la conception de tout produit.
- 8) Cette garantie remplace tout autre garantie antérieure, explicite ou implicite et ne peut être modifiée ou étendue par quiconque, à l'exception d'une autorisation écrite d'un dirigeant de la société. Toute transaction de vente ou réclamation faite en vertu de cette garantie jugée illégale ou suspectée rendra cette garantie invalide.