



# Manuel du propriétaire

---

## *Français*



## **Volume 1**

*Volume1 – Tome1 – Teil1 – Tomo1*



## INTRODUCTION

Merci pour avoir acheté un bateau pneumatique produit par Arimar S.p.A.  
Félicitations pour votre achat. Ce bateau pneumatique est le résultat de la grande expérience d'Arimar dans la production de bateaux pneumatiques et de produits nautiques en général.  
Ce manuel contient des informations utiles pour en emploi correct du bateau. Lisez-le attentivement pour vous familiariser avec Votre bateau avant de l'utiliser.  
S'il s'agit de votre premier bateau de ce type, ou si vous êtes en train de passer à un type de bateau que Vous ne connaissez pas, pour Votre confort et Votre sécurité, assurez-vous d'avoir acquis assez d'expérience en termes d'utilisation, gestion et exercice avant d'en prendre le commandement.  
Votre revendeur, ou la fédération nationale de voile, ou même votre yacht club seront heureux de vous informer sur les écoles nautiques locale ou sur des enseignants compétents.

<b>TABLE DES MATIÈRES</b>
---------------------------

<b>1</b>	<b>Signalisation de sécurité</b>
----------	----------------------------------

<b>1.1</b>	Degré de dangerosité et étiquettes de sécurité	Page 6
------------	--	--------

<b>2</b>	<b>Technique</b>
----------	------------------

<b>2.1</b>	Glossaire Technique	Page 7
<b>2.2</b>	Catégories de conception et limites d'utilisation	Page 8
<b>2.2.1</b>	Échelle de Beaufort	Page 10
<b>2.3</b>	Lecture de la plaque du constructeur	Page 11
<b>2.4</b>	Plaque d'identification de la coque ISO10087 (CIN)	Page 13

<b>3</b>	<b>Sécurité</b>
----------	-----------------

<b>3.1</b>	Gonflage de l'embarcation pneumatique	Page 14
<b>3.2</b>	Choix et installation du moteur	Page 16
<b>3.3</b>	Éléments de navigation et de sécurité	Page 16
<b>3.3.1</b>	Ravitaillement	Page 17
<b>3.3.2</b>	Incendie	Page 19
<b>3.3.3</b>	Inondation/embarquement d'eau	Page 20
<b>3.3.4</b>	Charge à bord stabilité	Page 23
<b>3.3.5</b>	Sécurité en mer	Page 24
<b>3.3.6</b>	Conduite de l'embarcation en cas de mauvais temps	Page 27
<b>3.3.7</b>	Instructions de navigation	Page 28
<b>3.3.8</b>	Emploi des moyens de sauvetage	Page 39
<b>3.4</b>	Entretien	Page 41
<b>3.5</b>	Anomalies et Remèdes	Page 44

<b>4</b>	<b>Garantie et Assistance</b>
----------	-------------------------------





<b>4.1</b>	Conditions générales de garantie	Page 45
<b>4.2</b>	Limitation	Page 45
<b>4.3</b>	Service d'assistance	Page 46
<b>4.4</b>	Notes	Page 47

**Normes de référence:**

- **DIRECTIVE 94/25/CE**  
Text mis-à-jour avec les modifications prévues par la directive 2003/44/CE
- **EN ISO 6185-3**  
Bateaux avec moteur de puissance max majeure ou égale à 15 Kw
- **EN ISO 10240**  
Unités de petites dimensions Manuel du Propriétaire
- **EN ISO 14945**  
Unités de petites dimensions Plaque du Constructeur
- **EN ISO 10087**  
Unités de petites dimensions – Identification de la coque – Système de codification (CIN)

**1.1** Degré de dangerosité et étiquettes de sécurité

Ce manuel contient les informations pour la protection des utilisateurs et du matériel. Les symboles sous mentionnés avertissent des dangers inhérents aux différentes situations.

	<p><u>DANGER</u></p>	<p>Un avis de ce type indique la présence d'un risque grave, qui a des possibilités élevées de causer la mort ou un accident grave, si les précautions nécessaires ne sont pas prises.</p>
	<p><u>AVERTISSEMENT</u></p>	<p>Un avis de ce type indique la présence d'un risque grave, qui pourrait causer la mort ou un accident, si les précautions nécessaires ne sont pas prises.</p>
	<p><u>ATTENTION</u></p>	<p>Un avis de ce type rappelle à l'application des pratiques de sécurité, ou il attire l'attention sur des comportements peu sûrs qui pourraient causer des accidents aux personnes ou des dommages à l'embarcation ou à ses composants.</p>
	<p><u>NOTE</u></p>	<p>Un avis de ce type attire l'attention sur des pratiques qui peuvent endommager l'embarcation pneumatique et en réduire sensiblement la durée, si elles ne sont pas effectuées correctement.</p>

**2.1 Glossaire Technique**

<b>Plaque du constructeur:</b>	Étiquette qui contient des informations relatives à votre embarcation. Elle se trouve généralement à la poupe du bateau pneumatique,
<b>Carène:</b>	Partie normalement immergée de la coque.
<b>Quille:</b>	Partie centrale inférieure de la carène.
<b>Nœud:</b>	Entortillement vicieux d'un filin sur lui-même, qui en empêche le libre glissement.
<b>Console:</b>	Point de pilotage de l'embarcation pneumatique.
<b>Bâche pour l'embarcation pneumatique:</b>	Toile de couverture de l'embarcation pneumatique
<b>Manille:</b>	Système apte à prévenir l'entortillement des cordages
<b>kPa:</b>	Unité de mesure de la pression, égale à 1000 Pascal, à savoir 1000N/m <sup>2</sup> .
<b>Mille marin (NM) :</b>	Unité de mesure utilisée dans le milieu nautique, égale à 1852 mètres.
<b>Nœud (kn) :</b>	Unité de mesure de la vitesse de l'embarcation égale à 1 mille marin/heure.
<b>Vaigrage:</b>	Plancher formé de panneaux qui couvre le fond de l'embarcation ; selon le type d'embarcation pneumatique, il peut être en plastique en renfort de verre, en bois ou en tissu caoutchouté.
<b>Poupe:</b>	La partie arrière d'une embarcation.
<b>Proue:</b>	La partie avant d'une embarcation.
<b>Roll-bar:</b>	Accessoire placé à la proue de l'embarcation, qui sert à soutenir les accessoires tels que les feux, les feux de route, les antennes, etc.
<b>Main courante:</b>	Cordage ou équipement fixé sur les boudins ou sur la coque qui sert comme point d'appui pour les mains.
<b>Timonerie:</b>	Dispositif pour le contrôle de l'embarcation, généralement composé du volant et des leviers de commande, montées sur un support rigide.
<b>Boudins:</b>	Partie gonflable de l'embarcation pneumatique.
<b>Valves:</b>	Dispositifs qui permettent le gonflage et le dégonflage de boudin.

## 2.2 Catégories de conception et limites d'utilisation

Votre embarcation pneumatique a été conçue pour affronter des conditions météorologiques bien précises. Vous avez la responsabilité de l'utiliser dans le domaine prévu:

**Catégorie A - EN HAUTE MER:** embarcations conçues pour des voyages de long cours, où la force du vent peut être supérieure à 8 (Échelle de Beaufort) et la hauteur significative des vagues peut être supérieure à 4 m. Ces embarcations sont tout à fait autosuffisantes.

**Catégorie B - AU LARGE:** embarcations conçues pour des croisières hauturières, où la force du vent peut être inférieure ou égale à 8 et la hauteur significative des vagues peut atteindre 4 m.








**Catégorie C - À PROXIMITÉ DE LA CÔTE:** embarcations conçues pour des croisières dans les eaux côtières, les grandes baies, les estuaires, les fleuves ou les lacs, où la force du vent peut être inférieure ou égale à 6 et la hauteur significative des vagues peut atteindre 2 m.

**Catégorie D - EN EAUX PROTÉGÉES:** embarcations conçues pour des croisières sur les petits lacs, les fleuves ou les canaux, où la force du vent peut être inférieure ou égale à 4 et la hauteur significative des vagues peut atteindre 0,5 m.



**NOTE**

La catégorie de projet de votre embarcation pneumatique est indiquée dans la plaque (Builder Plate) et dans la déclaration de conformité.

○ ARIMAR S.p.A. Via Beneficio 11 Ironzo 57/A Montaleto di Corva (RA) ITALY Tel. +39 0544 964211 / Fax +39 0544 965571			
Mod.:			
Cat.	  	=	_____ kg
EN ISO			_____ bar
Type			_____ kW
			_____ kg



**Résumé des définitions de catégorie de projet**

Catégorie de projet	A	B	C	D
Hauteur de la vague jusqu'à	environ 7 m hauteur significative	4 m hauteur significative	2 m hauteur significative	0,5 m hauteur max
Force du vent de Beaufort typique	jusqu'à 10	jusqu'à 8	jusqu'à 6	jusqu'à 4
Vitesse du vent pour le calcul (m/s)	28	21	17	13

**NOTE**

L'hauteur de la vague significative est la hauteur moyenne des vagues qui composent le troisième plus haut des vagues mêmes, qui correspond approximativement à l'hauteur de la vague estimée par un observateur expert. Quelques vagues peuvent être hautes le double.

### 2.2.1 Échelle de Beaufort

Échelle du vent de l'amiral Beaufort et état correspondant de la mer, après quelques heures de vent, loin de la côte.

Degré Beaufort	Terme descriptif	Nœuds	km/h	m/sec.	État de la mer	hauteur maxi des vagues (mètres)
0	Calme	<1	<1	0-0,2	Calme	0
1	Très légère brise	1-3	1-5	0,3-1,5	Calme	
2	Légère brise	4-6	6-11	1,6-3,3	Ridée	0,2
3	Petite brise	7-10	12-19	3,4-5,4		
4	Jolie brise	11-16	20-28	5,5-7,9	Peu agitée	0,5
5	Bonne brise	17-21	29-38	8,0-10,7	Agitée	1,25
6	Vent frais	22-27	39-49	10,8-13,8	Ridée	2,0
7	Grand frais	28-33	50-61	13,9-17,1	Très forte	2,5
8	Coup de vent	34-40	62-74	17,2-20,7	Très forte	4
9	Fort coup de vent	41-47	75-88	20,8-24,4	Grosse	6
10	Tempête	48-55	89-102	24,5-28,4	Très grosse	9
11	Violente tempête	56-63	103-117	28,5-32,6	Très grosse	14
12	Ouragan	64 et plus	118 et plus	32,7 et plus	Énorme	14 et plus



#### NOTE

En utilisant ce tableau de référence, il sera plus facile de comprendre les bulletins météo, par exemple l'expression « mer très agitée » peut se référer à un état de vent fort (c'est à dire 7) et à la hauteur des vagues égale à 2,5 m, une situation qui n'est pas appropriée à la navigation des embarcations de catégorie « C ».



#### NOTE

Les valeurs indiquées sont à se considérer une estime pour représenter les conditions météo qui peuvent se rencontrer pendant la navigation. Les valeurs indiquent la probable hauteur des vagues.

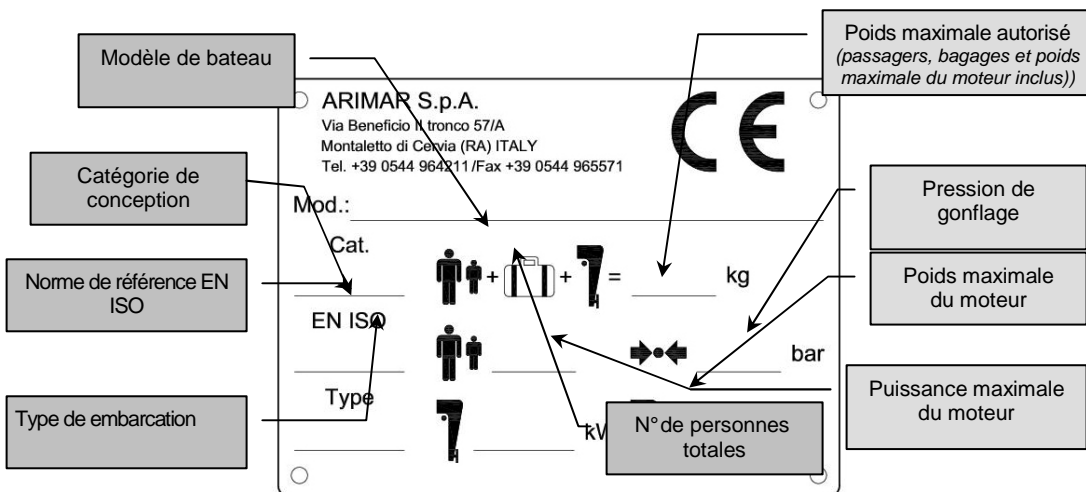
En pleine mer ou en eaux fermées près de la terre ferme les conditions météo peuvent changer.

### ATTENTION AUX VENTS ET COURANTS HAUTURIERS

## 2.3 Lecture de la « plaque du constructeur »

Toute embarcation pneumatique de type CE doit être munie d'une « plaque du constructeur », en conformité aux normes CE.

Voici un exemple de plaque présente sur votre embarcation pneumatique CE, généralement placée sur la poupe ou tout près.



### NOTE

La « plaque du constructeur » contient des informations importantes pour la sécurité et la conduite du bateau; l'absence ou l'endommagement de la plaque est de la seule responsabilité du client.



### NOTE

Ces informations sont importantes surtout pour ce qui concerne les données relatives au poids du moteur et à la puissance maximale qu'on peut installer.



*NOTE*

La capacité en personnes du bateau se réfère à des personnes ayant un poids d'environ 75 kg. De toute façon, pour évaluer la capacité de flottement de l'embarcation pneumatique il faut **TOUJOURS** se référer à la charge maximale admissible.



*NOTE*

Dans le calcul de la masse totale de la charge admissible, on a exclu la capacité des réservoirs fixes de l'embarcation.  
Si l'on ajoute les réservoirs ensuite et s'ils sont transportables, il faut les inclure dans le calcul de la masse admissible.



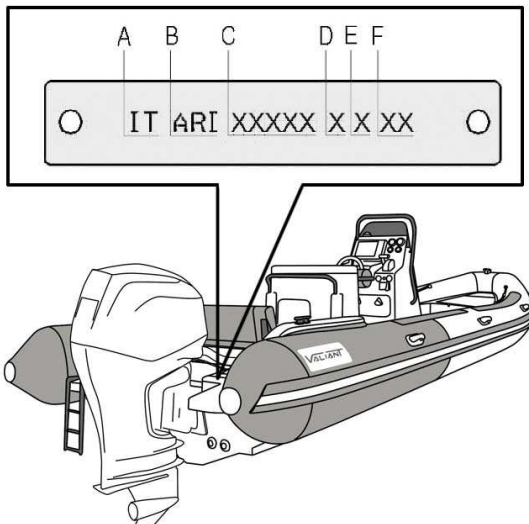
*AVERTISSEMENT*

La garantie ne s'applique au bateau au cas où toutes les limites indiquées dans la builder plate ne seraient pas respectées.

## 2.4 Plaque d'identification de la coque ISO10087 (CIN)

À bord sont présentes 2 plaques d'identification de la coque. Une plaque est fixée sur le côté droit du tableau arrière à au moins 300 mm de l'axe de l'embarcation. La deuxième plaque est cachée dans un endroit connu exclusivement par le constructeur.

**Les plaques ne doivent jamais être déplacées ou endommagées**



Le numéro CIN identifie les éléments suivants:

- A) *Nationalité du Constructeur*
- B) *Code du Constructeur*
- C) *N° de série*
- D) *Mois de production*
- E) *Année de production*
- F) *Année de vente estimée*

**ITALIE** \_\_\_\_\_  
**ARI** \_\_\_\_\_  
**XXXXX** \_\_\_\_\_  
**X** \_\_\_\_\_  
**X** \_\_\_\_\_  
**XX** \_\_\_\_\_



### NOTE

La présence des plaques à bord est fondamentale puisqu'elles sont la seule forme de reconnaissance et d'identification de l'embarcation. Sans elles, le bateau n'est pas en règle avec les lois en vigueur. Les plaques ne doivent pas être enlevées, et tout endommagement ou déplacement des plaques non autorisé par le constructeur est de la seule responsabilité du client.

### 3.1 Gonflage de l'embarcation pneumatique

Le gonflage est effectué avec le gonfleur par les valves de gonflage :

- De couleur **gris** pour les compartiments intérieurs, de couleur **noir** pour le boudin principal extérieur dans les bateaux modèle COMFORT et SPORT avec boudin en PVC.
- De couleur **gris** pour tous les compartiments dans les bateaux modèle CLASSIC et SPORT avec boudin Hypalon Néoprène..

Une fois que le bouchon est ouvert ces deux type de valves – gris ou noir – peuvent être positionnées dans deux différentes manières :

2. Position d'étanchéité de l'air (normale).
  1. Position d'ouverture (phase de dégonflage du bateau pneumatique).
- a) Assurez-vous que les valves sont dans la position d'étanchéité (c'est à dire que le goujon central doit être en mesure de tourner vers l'intérieur de 7/8 mm et revenir ensuite dans sa position d'origine; si cela ne se vérifie pas, il faut presser et tourner le goujon d'un quart de tour).
  - b) Procédez au gonflage du bateau en commençant par les compartiments intérieurs munis des valves GRISES, sans les soumettre à une forte pression. Gonflez ensuite le boudin principal muni de la valve NOIRES, jusqu'à mettre bien en pression l'entière embarcation pneumatique.
  - c) Insérez les bouchons des valves en les tournant en sens horaire.



#### ***AVERTISSEMENT***

Aux fins de la sécurité il est fondamental de respecter la séquence correcte de gonflage.



#### ***ATTENTION***

N'utilisez **JAMAIS** de compresseurs ou de bouteilles de plongée pour gonfler votre embarcation pneumatique.



#### ***ATTENTION***

La pression interne varie selon la température. Il faut donc la conformer en dégonflant ou en regonflant le bateau pneumatique.

**NOTE**

Il est bon de se doter d'un manomètre pour la vérification de la pression. De cette façon, il sera possible de contrôler que la valeur de la pression corresponde à 18 kPa (égale à 0,18 Bar, à savoir 180 cm environ de colonne d'eau) pour chambres externes et 15 kPa (égale à 0,15 Bar, à savoir 150 cm environ de colonne d'eau) pour chambres internes, en tenant compte des variations de pression, qui sont sensibles aux variations de la température et à l'exposition directe au soleil pendant une longue période.

**NOTE**

Le manomètre doit être utilisé de la façon suivante:

- Le manomètre doit être inséré à tour de rôle à l'intérieur de chaque valve en commençant par les valves grises.
- Le manomètre doit être inséré lorsque le bateau est encore partiellement dégonflé.
- Insérez le manomètre dans la valve et relevez la pression. Ensuite, procédez à nouveau au gonflage et à la vérification de la pression jusqu'à atteindre la pression prévue.

**DANGER**

Le gonflage excessif de l'embarcation pneumatique, en plus de produire un faux sens de sécurité, crée un danger grave pour les occupants. En effet, dans ce cas, une abrasion minimale du tissu peut provoquer des déchirures catastrophiques des boudins.

De plus, il est important de tenir compte de l'augmentation de la pression interne causée par les hausses de la température ambiante pendant la journée.

Par exemple, si vous gonflez le bateau le matin à 25° environ de température ambiante, à midi celle-ci pourra dépasser 50/60°. Par conséquent, la pression dans le boudin peut pratiquement doubler. Cette augmentation accidentelle de la pression peut solliciter les joints mécaniques de façon excessive et causer de criques soudaines.

### **3.2      Choix du moteur et son installation**

#### **INSTALLATION DU MOTEUR**

L'installation de moteurs à puissance élevée fixés d'une façon permanente au tableau doit être effectuée de préférence par le concessionnaire ou auprès d'un atelier équipé et qui dispose d'une compétence prouvée. Pour des problèmes éventuels qui pourraient se présenter relativement à l'assiette, le choix de l'hélice, etc. contactez le concessionnaire ou, par l'intermédiaire du concessionnaire, notre bureau d'assistance.

### **3.3      Éléments de navigation et de sécurité**

Ce manuel contient des recommandations et des lignes de conduite essentielles pour l'emploi sûr de l'embarcation. Même s'il n'est pas possible de donner des informations de sécurité pour chaque situation potentielle, il est fortement recommandé de:

- Se renseigner régulièrement à propos des qualités requises de sécurité en vigueur et d'équiper le moyen avec tous les équipements prévus par la loi.
- Faire inspecter l'embarcation par le concessionnaire ou par du personnel qualifié au moins une fois par an.
- Ne confiez pas la commande de l'embarcation à toutes personnes inexpertes. Ou non habilitées à sa conduite.
- Ne vous mettez pas à la commande de l'embarcation sous l'effet de l'alcool, de médicaments ou d'autres substances qui peuvent altérer votre degré d'attention.
- Avant de commencer la navigation, renseignez-vous sur les conditions météorologiques marines.

#### **Conseils :**

#### **Mesures à adopter en cas de sinistres maritimes**

Les problèmes plus fréquents peuvent être partagés en trois catégories:

**L'échouage:** quand la quille s'appuie sur un bas fond

Dans ce cas il faut:

- arrêter le moteur
- vérifier la présence de voies d'eau en sentine
- vérifier le type de fond
- évaluer la position où l'embarcation s'est échouée
- chercher de giter l'embarcation
- attendre une marée favorable

**La voie d'eau:** quand un trou arrive dans la quille de l'embarcation il faut

- activer la pompe de cale et éventuellement une pompe manuelle
- se diriger vers le port ou procéder à l'auto échouage pour éviter l'effondrement
- chercher de bloquer la voie d'eau en intervenant de l'extérieur de manière à utiliser la pression atmosphérique qui comprime l'eau pour garder adhérent le matériel utilisé comme bloque voie d'eau (si possible utiliser du matériel qui ne se détériore pas à contact avec l'eau)



**Homme à la mer:** quand nous perdons un membre de l'équipage qui tombe en mer  
Dans ce cas il faut:

- chercher de ne pas perdre de vue l'homme en se positionnant en vedette
- jeter le gilet de sauvetage avec boeie lumineuse
- virer du même cote de chue de l'homme et effectuer une manœuvre de secours (ex. la courbe de Williamson)
- c'est-à-dire virer de 360° pour faire retour au point de départ.

#### AVERTISSEMENT

Le champ visuel du poste du gouvernail peut être influencé/obstrué par :

- utilisation erronée des flaps ;
- utilisation erronée du trim;
- distribution erronée du charge;
- vitesse pas contrôlée, rapide accélération ;
- passage de la modalité déplaçant à celle planante;
- conditions de la mer ;
- pluie et embruns :
- noir et brouillard;
- lumières à l'intérieur;
- position erronée des biminis;
- personnes ou mécanismes mouvants dans le champ visuel de l'operateur.

Lorsque on conduit garder l'attention avant et arriere comme demandé par la normative en vigueur

### **3.3.1 Ravitaillement**

1. Éteignez tous les dispositifs électriques, y compris moteur, en utilisant les coupe-batteries prévus à cet effet.
2. Éteignez les cigarettes et/ou tout autre objet qui puisse produire des étincelles ou des flammes.
3. Fermez toutes les portes et les coquerons à proximité du point de ravitaillement.



**DANGER**

Les vapeurs du carburant sont explosives et peuvent s'étaler dans les parties inférieures de l'embarcation, où elles pourraient prendre feu accidentellement. Pendant les opérations de ravitaillement du carburant toutes les écoutes et les hublots doivent rester fermés.



**NOTE**

Autant que possible, évitez toute dispersion de carburant et d'huile en mer.

**NOTE**

Faites en sorte que les extincteurs à bord soient toujours facilement accessibles.

**PROCÉDURES À RESPECTER APRÈS LE RAVITAILLEMENT:**

1. Fermez le bouchon du réservoir et nettoyez l'épandage éventuel de carburant.
2. Ouvrez toutes les écoutes/coquerons, les hublots, les compartiments du moteur, etc. en vérifiant visuellement et avec l'odorat la présence éventuelle de vapeurs/fumées ou de pertes de carburant. Lorsque vous trouvez des signes de pertes et/ou des vapeurs, repérez et éliminez la cause avant de démarrer le/s moteur/s. S'il n'est pas possible déterminer ou éliminer ces problèmes il faut que vous vous adressiez immédiatement à votre revendeur ou à un centre d'assistance.
3. Si vous avez doté Votre embarcation pneumatique d'un taud (par ex. pour le camping Nautique), laissez aérer avant de démarrer le/s moteur/s.

**DANGER**

Les vapeurs de carburant sont très explosives (surtout s'il s'agit d'essence). Afin d'éviter la possibilité d'explosion ou d'incendie, contrôlez visuellement qu'il n'y ait aucune perte ou fuite de carburant, et avec l'odorat qu'il n'y ait aucune présence ou accumulation de vapeurs dans le logement des réservoirs ou dans les autres portes. **Avant de démarrer les moteurs, actionnez toujours l'extracteur des vapeurs pendant au moins 4 minutes.**

**ATTENTION**

Remplacez immédiatement les tuyauteries de carburant et les extincteurs au moindre signe d'usure, de craquelure ou de rouille. S'il n'est pas possible déterminer ou éliminer ces problèmes il faut que vous vous adressiez immédiatement à votre revendeur ou à un centre d'assistance.

**NOTE**

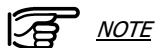
Les extincteurs devraient être toujours gardés en pleine efficacité, il faut rappeler que, surtout pour les extincteurs à poudre, l'indication du manomètre n'est pas toujours suffisante. De toute façon, il est utile de soumettre les extincteurs à des contrôles périodiques auprès d'entreprises spécialisées, au moins une fois par an. Ça va sans dire que, pendant la navigation, les extincteurs doivent être placés dans des endroits bien visibles, et non pas dans des coquerons fermés, même s'ils ont été fermés à clé.

### **3.3.2 Incendie**

Afin d'éviter tout danger d'incendie, il est nécessaire avant tout de soigner la prévention. Un contrôle périodique de l'installation électrique et de ravitaillement, ainsi qu'une attention particulière pendant les phases de ravitaillement réduiront au minimum le danger d'incendie.



Les réservoirs ne devront être arrimés en aucun cas dans des endroits ou des coquerons munis d'installation électrique.



Évitez de garder des matériaux très inflammables à bord, même les bidons de carburant de réserve devront être arrimés avec prudence.

En cas d'incendie à bord, vérifiez s'il s'agit d'un composant électrique ou d'un incendie de petite importance qui n'intéresse pas de liquides inflammables; vous pouvez essayer de l'éteindre complètement au moyen d'un extincteur approprié.

Dans ce cas il faut :

- manœuvrer pour garder le feu sous le vent ;
- dans l'utilisation de l'extincteur se positionner au vent au feu;
- ne jamais jeter de l'eau sur essence ou liquides incendiés.

Au contraire, s'il s'agit d'un incendie du système d'alimentation ou de liquides inflammables, le danger d'explosion est majeur.

Si vous pensez qu'il est nécessaire de quitter l'embarcation, assurez-vous que tous les passagers portent les gilets de sauvetage. Si possible,, essayez de communiquer Votre position aux Unités de Secours avant de quitter l'embarcation.

Après avoir quitté l'embarcation, éloignez-vous **RAPIDEMENT** et essayez de vous tenir à une distance appropriée, parce que le carburant enflammé peut se répandre sur la surface de l'eau, près de l'embarcation.

Pour la même raison, n'utilisez pas les signaux de secours avant d'avoir atteint une certaine distance de l'embarcation, afin d'éviter de possibles explosions.



Craignez toujours le danger d'incendie.



Dangers d'incendie ou explosions peuvent dériver d'une utilisation pas correcte de installations électriques à courant continu ou alternatif.

### **3.3.3 Embarquement d'eau**

L'embarquement d'eau ou le chavirement peuvent être causés par plusieurs facteurs:

- Avoir ignoré les conditions météo ou l'état de la mer.
- Ne pas avoir chargé correctement l'embarcation.
- Avoir manœuvré ou ancré l'embarcation de façon incorrecte.

Rappelez-vous toujours de ce qui suit:

- 1) Ne surestimez pas vos capacités d'affronter la mauvaise mer.
- 2) Avant de partir, consultez toujours les bulletins météo-marine.
- 3) Chargez correctement l'embarcation, ne dépassez pas les capacités maximales indiquées sur la plaque prévue à cet effet, gardez la charge basse et distribuée de façon uniforme.

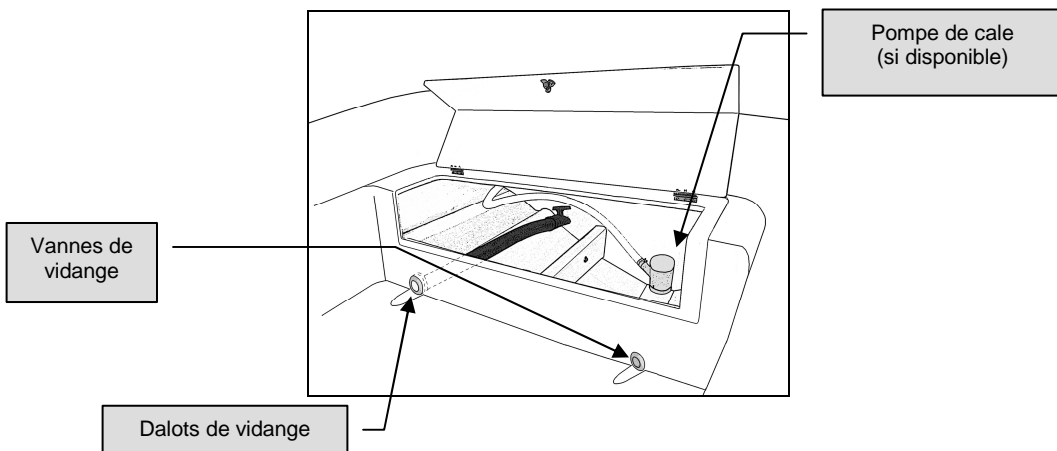
Si l'embarquement d'eau est causé par l'action des vagues de poupe, essayez de tourner l'embarcation et de les aborder de proue.

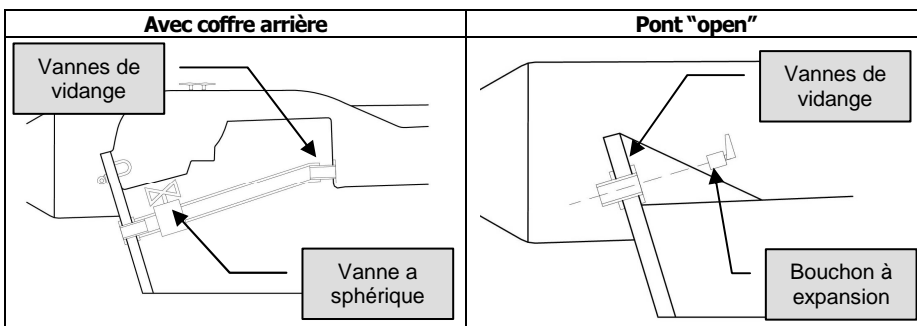
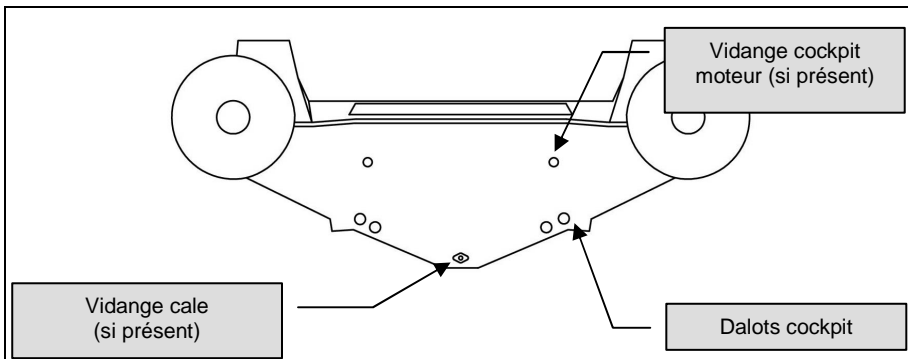
Vérifiez que les pompes de sentine (si prévues) sont en fonction et contribuez au vidange en utilisant des seaux ou des pompes manuelles.

Si l'inondation est causée par un trou dans la coque, essayez de le boucher avec tout objet disponible (chiffons/étouffe/outils en bois, etc.) et rentrez immédiatement au port le plus proche.

On rappelle que, puisqu'il s'agit d'une embarcation pneumatique, le risque de naufrage est presque nul même en cas d'inondation (si les compartiments sont intacts). Essayez donc de rester calme et videz le plus tôt possible l'eau qui se trouve dans le puisard.

On rappelle aussi que le puisard est déjà doté de dalots de vidange.



***DANGER***

Si l'embarcation est inondée ou si elle est en train d'embarquer de l'eau, elle peut devenir instable et chavirer.

***NOTE***

Pendant la navigation, laissez les vannes ou les bouchons des vidanges du puisard toujours ouverts. N'obstruez jamais les vidanges du puisard. Ne laissez pas de matériel encombrant devant les vidanges.



*NOTE*

Vérifier le fonctionnement de toutes les pompes de cale à intervalles réguliers. Nettoyer les déchets des prises de la pompe. Si des vannes sont installées dans les parois des coffres avant et arrière, elles doivent être tenues fermes et doivent être ouvertes seulement pour laisser drainer l'eau dans les cales principales.

En cas de mer agitée, gardez toutes les portes fermées, mettez les gilets de sauvetage et essayez de rejoindre le port le plus proche.

Rappelez-vous que l'embarcation, si elle n'est pas en danger de naufrage, est implicitement le lieu le plus sûr pour l'équipage. Par conséquent, la décision de la quitter doit être prise uniquement si elle est ingouvernable à cause de conditions de gravité extrême et en cas de risque sévère de naufrage.


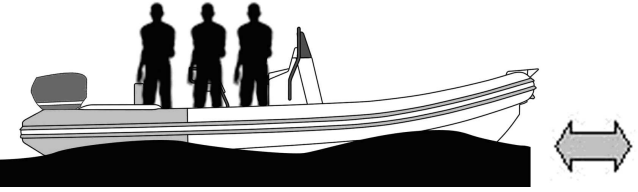






*NOTA*

En cas de voie d'eau et de inondation de l'embarcation la portée du système de pompes de cale pourrait ne pas être suffisant pour assurer le complet vidange de la carène.

### 3.3.4 Charge à bord

Une distribution correcte de la charge est fondamentale pour ce qui concerne une bonne assiette pendant la navigation. En général, il faut éviter de grosses concentrations à la proue et à la poupe (en particulier si le hors-bord est très lourd et puissant). En effet, sur la base de l'accouplement moteur bateau pneumatique et selon les variations de la charge, vous devrez trouver la distribution optimale pour une bonne assiette. Après un peu d'expérience tout cela deviendra automatique.

<b>DISTRIBUTION CORRECTE DES POIDS</b>		
<b>MER CALME</b>		
<b>MER Á LA PROUE</b>		
<b>MER Á LA POUPE</b>		



**DANGER**

Il faudrait éviter que les passagers ne se penchent ou qu'ils s'assoient sur les boudins à proximité de la proue; en cas de chute, ils pourraient facilement être renversés par l'embarcation pneumatique ou happés par l'hélice du moteur.

### 3.3.5 Sécurité en mer

***Le rôle du skipper dans la gestion des émergences est fondamental, mais pas toujours les commandants sont capables de faire face à l'événement imprévu.***

L'issue d'une émergence dépend dans la pluparts des cas du skipper. Le commandant qui ne prend pas en considération la possibilité qu'un incendie à bord puisse arriver ou que l'embarcation puisse heurter un objet suffisamment grand et puissant à produire une voie d'eau est le même qui ne sera pas capable de conserver le sang froid et activer toutes les nécessaires procédures afin que l'équipage puisse sortir indemne de l'émergence.

#### **ALERTE COSTANTE**

Pour pouvoir faire face à une situation d'émergence raisonner représente la condition indispensable.

Il faut toujours tenir en compte la possibilité que quelque imprévu arrive même si tout en train de bien fonctionner.

#### **PREVENIR**

Cote sûreté, le skipper doit préparer sa propre embarcation et son équipage à l'émergence.

De suite une liste de choses à faire pour prévenir des dommages à l'équipage pendant une émergence:

- a)** au moment de l'embarquement il faut distribuer à chaque passager son propre gilet de sauvetage qui peut être tenu sous le lit, dans l'armoire ou être utilisé comme coussin mais il faut toujours se rappeler où il se trouve. D'autres gilets seront distribués en cas d'émergence;
- b)** avant de partir, le skipper devrait faire un briefing et expliquer où se trouvent les roquettes, les extincteurs, le radeau, la pompe de cale manuelle et il devrait aussi expliquer leur fonctionnement de manière que s'il n'a pas la possibilité de agir directement, quelqu'un d'autre pourrait intervenir à sa place. En cas contraire, si comme en cas d'incendie, est le skipper à se blesser tout l'équipage pourrait se trouver en danger.

#### **EQUIPAGE EN SURETE**

En cas d'émergence la priorité est celle mettre en secours son propre équipage en toute sûreté. Le sauvetage de l'embarcation doit avoir comme but celui de sauver les personnes à bord et il est impératif de préserver leur intégrité.



***DANGER***

Avant de démarrer l'embarcation s'assurer que le commande "manette" soit en position de point mort.



***DANGER***

Prêtez attention à ce qui Vous entoure, afin de localiser d'éventuels rochers, objets émergents ou submergés, baigneurs, plongeurs, filets, grosses vagues, etc. etc.



***DANGER***

Soyez toujours extrêmement prudent lorsque vous vous rapprochez d'une personne à la mer. Approchez-vous à vitesse minimale, en dirigeant la poupe dans la direction contraire à la personne qui s'approche. Portez le levier de changement de vitesse au point mort et arrêtez le moteur de l'embarcation lorsque vous êtes encore à plusieurs mètres de distance de la personne dans l'eau.

***DANGER***

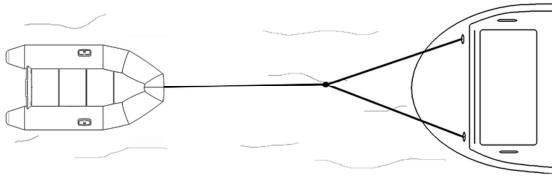
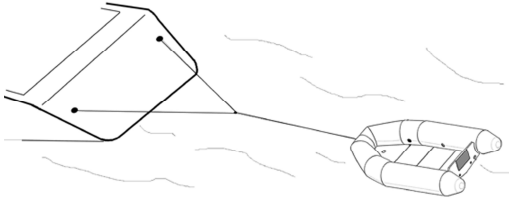
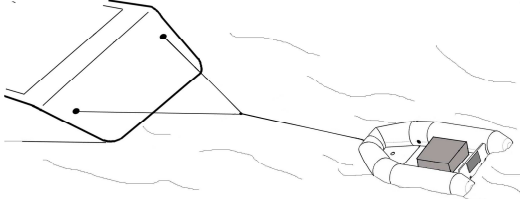
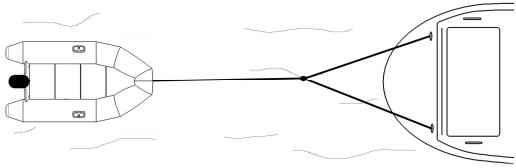
Ne permettez à personne d'occuper la zone de poupe lorsque les moteurs sont en marche (cela vaut aussi lorsque les moteurs sont au point mort). Les hélices en rotation peuvent causer des blessures graves ou la mort. Lorsque des nageurs se trouvent à proximité de l'embarcation, le moteur (ou les moteurs) de l'embarcation doit être **ARRÊTÉ**.

***AVERTISSEMENT***

Pendant l'accostage, les passagers et l'équipage doivent rester à bord jusqu'à la fin des manœuvres.

***AVERTISSEMENT***

**En phase de remorquage** (à éviter dans la mesure du possible), afin de ne pas provoquer des dommages à l'embarcation, il faut prêter une attention particulière aux points suivants:

<p><b>Double cordage de sécurité (au moins 12m)</b></p>	
<p><b>Assurez-vous que les systèmes de vintage sont ouverts.</b></p>	
<p><b>Évitez de surcharger votre tender</b></p>	
<p><b>Remorquer le bateau sans appliquer le moteur</b></p>	



**ATTENTION**

Gardez Votre bateau pneumatique, Votre moteur et tous les équipements prévus par la loi opérationnels. Ne partez pas pour des longs parcours sans connaître les bulletins météo.

Informez Vos passagers sur la conduite à tenir à bord, avertissez-les avant d'effectuer des manœuvres brusques. Utilisez toujours le câble coupe circuit de sécurité du moteur.

Respectez les normes sur la navigation ! Contrôlez que les installations d'alimentation fonctionnent bien sans fuite de carburant.

Il est utile de se procurer un compas et des cartes nautiques couvrant la zone qui vous intéresse, dans lesquels vous trouverez toutes les informations nécessaires à une navigation en toute sécurité.

Tenez compte du fait que la consommation de carburant peut doubler facilement en cas de temps mauvais. Calculez donc votre autonomie par conséquence.

*NOTE***RESPECTEZ L'ENVIRONNEMENT!**

Évitez de décharger ou de jeter dans l'environnement de déchets, d'huiles, de carburants, et d'autres substances polluantes.

*NOTE*

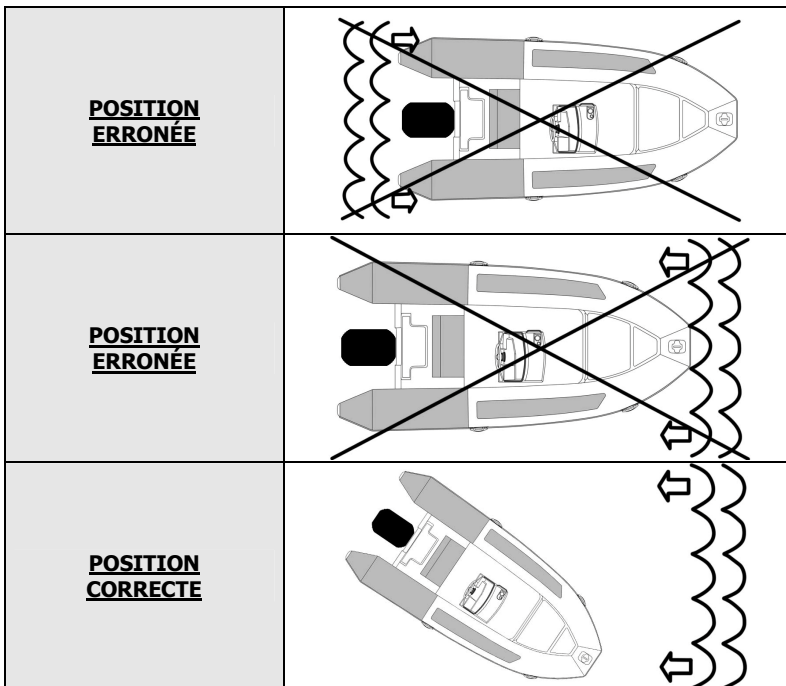
Rappelez-vous que toutes les embarcations virent de poupe. Cela signifie que la poupe se déplace dans la direction opposée à celle du virage. Par exemple, lorsqu'on tourne la roue du gouvernail à gauche, la poupe tourne à droite, au fur et à mesure que l'embarcation effectue le virage à gauche, et vice versa.

Il est très important de rappeler ce détail pendant les manœuvres d'accostage au môle, lorsqu'on conduit l'embarcation dans des endroits étroits, en présence d'autres embarcations ou lorsqu'on est à proximité de personnes en mer.

**3.3.6 Conduite de l'embarcation en cas de mauvais temps**

Il peut vous arriver d'être surpris par le mauvais temps en mer ou sur des grands lacs. Dans ces cas, il faut observer les règles suivantes:

- a) Réduisez la vitesse, mais pas au point de compromettre la bonne conduite de l'embarcation.
- b) Ne paniquez pas, agissez avec détermination et prudence.
- c) Cherchez abri dans un petit port ou dans une zone «protégée».
- d) Ne naviguez pas trop près de la côte (la mer est plus ridée à proximité de la côte et en cas de panne du moteur vous finiriez rapidement sur les écueils ou sur la plage).
- e) Affrontez les vagues à  $\frac{3}{4}$  de proue; si nécessaire pour la route que vous voulez suivre, zigzaguez.
- f) Évitez de toute façon de naviguer avec la mer dans le dos (c'est à dire dans la même direction que les vagues). C'est en effet la condition la plus dangereuse dans l'absolu.

**3.3.7 Instructions de navigation*****DANGER***

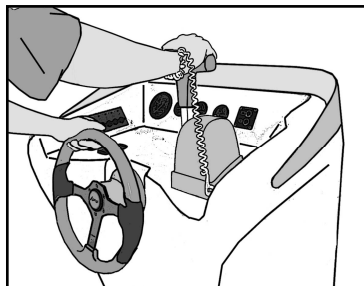
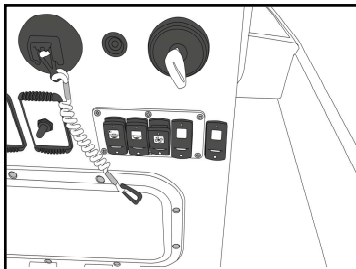
Afin que les performances, l'assiette et la manœuvrabilité de Votre embarcation soient toujours sûres, **N'INSTALLEZ JAMAIS** des moteurs de puissance supérieure à celle conseillée par le Constructeur.

***AVERTISSEMENT***

Il est important de rappeler que, souvent, l'emploi d'un moteur hors-bord avec une puissance maximale égale à celle que l'on peut effectivement installer sur l'embarcation pneumatique ne cause qu'une augmentation des coûts et de consommation de carburant, et un déséquilibre des poids vers la poupe. Évaluez toujours avec attention toutes les options et faites-vous conseiller par Votre revendeur.

**AVERTISSEMENT**

Le Moteur Mercury est doté d'un système de câble coupe circuit de sécurité qui permet d'arrêter le moteur en cas de perte de contrôle du bateau. Rappelez-vous de le fixer toujours à votre poignet.

**Performance et assiette de l'embarcation pendant la navigation**

L'embarcation a été conçue pour accélérer rapidement, avec un très court temps de plané avec la coque à l'arrière.

Pour faire planer l'embarcation de façon facile et rapide, il suffit d'orienter le moteur vers l'intérieur (trim négatif). Toutefois, lorsque l'embarcation est déjaugée, le moteur doit être réorienté légèrement vers l'extérieur (trim légèrement positif) pour ne pas créer un tirant d'eau excessif de l'embarcation, qui peut provoquer une «gouverne de proue» et une consommation excessive de carburant. Dans ce cas-là, si l'on rencontre des vagues en diagonale, le virage pourrait être plus brusque que prévu.

De plus, il faut rappeler qu'une charge correcte de l'embarcation garantit une bonne assiette et de bonnes performances pendant la navigation.

<p><b>GOVERNE DE PROUE</b></p>		
<p><b>GOVERNE DE POUPE</b></p>		

**DANGER**

Si l'inclinaison de l'embarcation pneumatique n'est pas correcte, il se vérifie une condition de « gouverne de poupe », c'est à dire que la proue est trop élevée; dans ce cas-là, le danger principal est la possibilité d'affronter de proue des vagues trop hautes, situation qui rend le bateau pneumatique instable. La solution à ces problèmes est le positionnement correct du hors-bord et la distribution correcte des charges à bord.

**NOTE**

L'emploi correct du « trim-moteur » ou le positionnement correct de l'inclinaison du hors-bord peuvent être appris uniquement après une certaine expérience; méfiez-vous des « formules » ou des empirismes, essayez systématiquement quelle est l'assiette qui conviens le mieux à votre embarcation pneumatique.

### **Les performances de l'embarcation dépendent de certains facteurs:**

- **Charge:** ne dépassez jamais la charge MAXI (personnes plus bagages) indiquée sur la Certification CE; n'apportez avec vous que les objets strictement nécessaires. Gardez toujours la charge basse et bien équilibrée.
- **Hélices:** gardez les hélices en bon état et contrôlez que le pas soit de la mesure adaptée. Les hélices standard peuvent ne pas être les plus appropriées au type d'embarcation employée et à la charge. Si la vitesse du moteur à plein gaz n'est pas correcte (voir le Manuel de fonctionnement du moteur), demandez à votre Revendeur/Concessionnaire d'essayer des hélices différentes. Si l'hélice est légèrement pliée ou cabossée, elle peut influencer négativement les performances de l'embarcation.
- **Carène:** la carène doit toujours être gardée en bon état et propre. Une carène attachée par les algues ou avec les patins endommagés peut influencer négativement les performances.
- **Une bonne assiette.**

### **Assiette de l'embarcation pendant la navigation:**

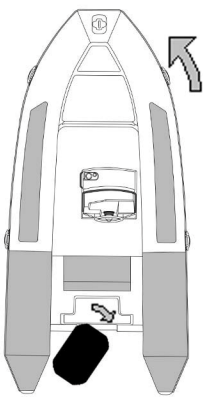
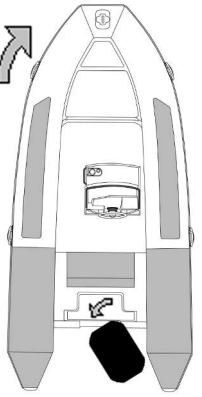
Si lorsque l'embarcation pneumatique navigue à vitesse de croisière la coque est trop à l'arrière, essayez de corriger le problème de la façon suivante:

- Après avoir arrêté l'embarcation, déplacez une partie de la charge et des personnes en avant. Corrigez l'assiette du moteur (pour les instructions à ce sujet consultez le Manuel de l'utilisateur du moteur).
- Si lorsque l'embarcation pneumatique navigue à vitesse de croisière la coque est trop en avant, effectuez la procédure contraire à celle susmentionnée.

### **Manceuvres fondamentales**

Lorsque vous conduisez en marche avant, l'embarcation peut avoir tendance à virer légèrement à bâbord. Il s'agit d'une caractéristique naturelle des coques avec la carène en « V » ; aucune intervention n'est donc nécessaire. Il suffit de corriger la bande en déplaçant légèrement le gouvernail jusqu'à atteindre la direction correcte.

Rappelez-vous que toutes les embarcations virent de poupe. Cela signifie que la poupe de l'embarcation se déplace dans la direction contraire à celle du virage. Par exemple, lorsqu'on tourne la roue du gouvernail à gauche, la poupe tourne à droite, au fur et à mesure que l'embarcation effectue le virage à gauche, et vice versa.

<b>VIRAGE DANS LE SENS ANTIHORAIRE</b>	<b>VIRAGE DANS LE SENS HORAIRE</b>
	
<p align="center"><b><u>Gouvernail tourné à gauche</u></b> (la poupe vire à droite)</p>	<p align="center"><b><u>Gouvernail tourné à droite</u></b> (la poupe vire à gauche)</p>

Il est particulièrement important de mémoriser ce détail pendant les manœuvres d'accostage au môle, lorsqu'on conduit l'embarcation dans des endroits étroits et en présence d'autres embarcations ou lorsqu'on est à proximité de personnes en mer.

Si l'embarcation est dotée d'une double motorisation, on peut embrayer un moteur en marche avant et l'autre en marche arrière, de façon à effectuer rapidement une inversion complète.

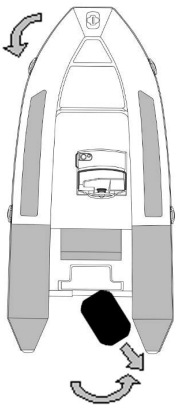
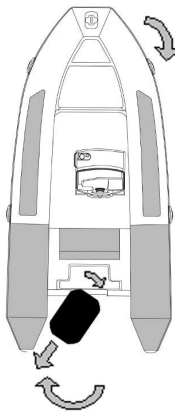
Ce type de manœuvre peut être effectué dans les deux directions:

- Si vous embrayez le moteur de bâbord en marche avant et le moteur de tribord en marche arrière, l'embarcation effectuera une rotation dans le sens horaire.

- Au contraire, si vous embrayez le moteur de tribord en marche avant et le moteur de bâbord en marche arrière, l'embarcation effectuera une rotation dans le sens antihoraire.

Il faut tenir compte que lorsqu'on vire en marche arrière l'embarcation ne se comporte pas comme lorsqu'on vire en marche avant.

En effet, lorsqu'on recule il est plus difficile d'effectuer des manœuvres dans des espaces étroits. En résumé, en marche arrière en tournant la roue du gouvernail à gauche, la poupe tirera vers gauche et vice versa. Au contraire, si on embraye le moteur de tribord en marche avant et le moteur de gauche en marche arrière, l'embarcation effectuera une inversion dans le sens antihoraire.

VIRAGE EN ARRIÈRE DANS LE SENS ANTIHORAIRE	VIRAGE EN ARRIÈRE DANS LE SENS HORAIRE
	
<p align="center"><b>Gouvernail tourné pour un virage à droite</b> (la poupe vire à droite)</p>	<p align="center"><b>Gouvernail tourné pour un virage à gauche</b> (la poupe vire à gauche)</p>

Pour arrêter l'embarcation pneumatique, il suffit de mettre en arrière le levier du gaz jusqu'au point mort. Pour un arrêt plus rapide, mettez en arrière le levier de gaz jusqu'au point mort, lorsque le moteur est au ralenti, enclenchez graduellement la marche arrière. Dès que l'embarcation est arrêtée mettez à nouveau le levier du gaz au point mort.

**Soyez toujours extrêmement prudent lorsque vous vous rapprochez d'une personne qui se trouve dans l'eau.**

Rapprochez-vous uniquement à vitesse minimale, en maintenant la poupe dans la direction contraire à la personne. Mettez le/s levier/s de vitesse au point mort et arrêtez le/s moteur/s quand vous êtes encore loin des baigneurs.



***DANGER***

Ne permettez à personne d'occuper la zone de poupe lorsque les moteurs sont en marche (cela vaut aussi lorsque les moteurs sont au point mort). Les hélices en rotation peuvent causer des blessures graves ou la mort. Lorsque des nageurs se trouvent à proximité de l'embarcation, le moteur (ou les moteurs) de l'embarcation doit être ARRÊTÉ.

***DANGER***

- La manœuvrabilité à élevées vitesses de planage est limitée.
- Soudaines virages peuvent causer la perte de contrôle de l'embarcation.
- Réduire la vitesse avant de effectuer virages étroits en toutes et deux les directions.
- Ne pas utiliser cette unité avec un moteur de puissance majeure de celle indiquée sur l'étiquette de capacité de l'unité.
- Utiliser le trim avec précaution.
- Ne pas utiliser à la vitesse max dans cours d'eau à élevé trafic ou dans conditions météo de mer et vent forts à réduite visibilité ou vagues de grandes dimensions.
- Observer et respecter la limite de vitesse et les zones où il est interdit de se mettre à la foulée comme indiqué dans les normes en vigueur et dans le règlement maritime.
- Observer le droit de précedence comme indiqué par les normes en vigueur et le règlement maritime.
- S'assurer qu'il y a toujours une suffisante distance pour arrêter ou manœuvrer et éviter toute collision.

### **Remonter à bord par l'échelle de poupe (si installée)**

Avant de vous rapprocher ou de faire rapprocher quelqu'un de l'échelle, assurez-vous que le moteur et les hélices soient déjà arrêtés.

***ATTENTION***

Les hélices ne s'arrêtent que quelques secondes après avoir éteint le moteur!

### **Accostage au môle**

Pour accoster correctement l'embarcation il faut faire de l'expérience. Avant tout, procurez-vous tout le nécessaire pour l'accostage et l'amarrage, et rangez-le correctement afin qu'il soit prêt pour l'emploi. Les revendeurs et les concessionnaires sont la meilleure source d'informations pour ce qui concerne la quantité et le type d'équipement nécessaire. Pendant la phase d'approche à un môle ou à un quai, commencez à réduire la vitesse à une distance telle que l'embarcation ne laisse plus de sillage lorsque vous arrivez à proximité d'autres

embarcations ou du môle. Au fur et à mesure que vous vous rapprochez au point d'amarrage, contrôlez qu'il n'y ait pas de vent ou de courants qui puissent influencer les manœuvres et rapprochez-vous avec précaution. En cas de vents ou courants forts, il est préférable de se rapprocher au môle sous le vent. Pendant l'approche, contrôlez que tous les cordages soient fixés aux bittes sur le côté d'accostage au môle, une personne devrait être à la proue de l'embarcation, munie d'une gaffe et d'un cordage fixé à un taquet/une bitte sur l'embarcation. Rapprochez-vous à vitesse minimale et à un angle de 45 degrés environ par rapport au môle. Lorsque la proue se trouve environ à un mètre du môle (à tribord), on peut positionner la poupe à côté du môle avec un virage à bâbord. Virez donc à tribord, et, toujours à vitesse minimale, endenchez la marche arrière. De cette façon, l'embarcation va s'arrêter et la poupe s'approche du môle. Lorsque vous accostez à bâbord la procédure susmentionnée doit être effectuée au contraire. Il est nécessaire de familiariser avec cette manœuvre pour cette raison, il vaut mieux de s'exercer le plus possible.

**DANGER**

Pendant l'accostage, les passagers et l'équipage doivent rester à bord et à leur place jusqu'à la fin de toutes les manœuvres. Ne descendez de l'embarcation que lorsqu'elle a été fixée aux amarres et le/s moteur/s a/ont été arrêté/s.

### **Départ du môle**

Avant tout départ il est opportun de considérer le vent, les courantes, les marées, et tous les facteurs naturels possibles qui peuvent influencer les manœuvres. On rappelle que toutes les manœuvres nécessaires pour l'approche ou le départ du môle doivent être effectuées à vitesse minimale. Une fois vérifiée l'exactitude des opérations préliminaires, au moyen d'une gaffe, éloignez-vous du môle et en démarrant le moteur au ralenti vous pourrez conduire l'embarcation jusqu'à la sortie du port.

Sortis du port à une distance de sécurité, vous pourrez accélérer jusqu'à atteindre la vitesse de croisière. les accélérations brusques sont déconseillées à vitesse maximales de croisière, afin d'éviter des risques inutiles et augmenter de façon considérable les consommations du carburant. Une accélération rapide réduit le temps de déjaugage. Il faut donc prêter beaucoup d'attention pendant cette manœuvre parce que dans ces conditions la manœuvrabilité de l'embarcation demande une habileté particulière et des temps de réaction plus rapides. Il est mieux d'accélérer avec gradation, dans toute condition de charge. Évitez les effets de « DÉCOLLAGE », qui sont très dangereux.

**NOTE**

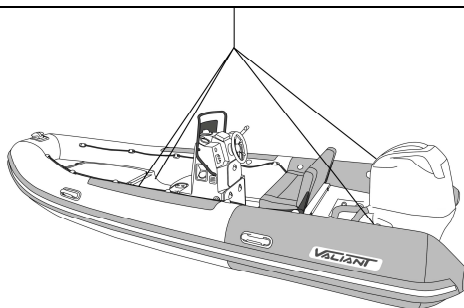
Avant de partir du môle, assurez-vous que tous les cordages sont libérés et hissés à bord. Les cordages qui restent dans l'eau peuvent endommager le système de propulsion. Assurez-vous aussi que tous les passagers sont bien assis à leurs places et que toutes les charges sont fixées correctement.

**DANGER**

Il est extrêmement dangereux de planer devant des vagues très hautes, car on augmente le risque de décollage et/ou de chavirage de l'embarcation pneumatique.

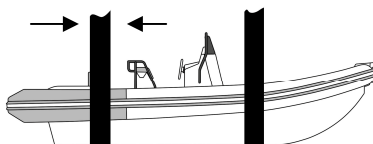
### LEVAGE

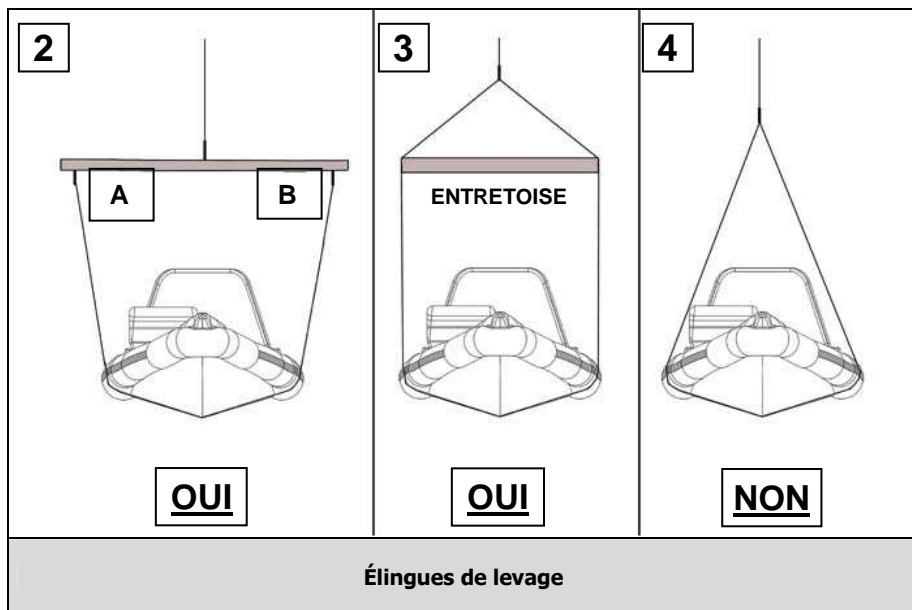
Les cordages de levage doivent être en bon état, de longueur appropriée et bien accrochés aux crochets de levage prévus à l'intérieur de l'embarcation.  
Pour le levage du bateau n'utilisez que les crochets prévus à cet effet.



#### Points d'attache pour bateaux à quille rigide

Pour les bateaux à quille rigide de dimensions supérieures à 4m, en plus de deux points d'attache à la poupe et un point à la proue pour l'utilisation du cordage, il est possible d'employer des élingues de levage.

**1****20/30 cm**



Les élingues de levage doivent être utilisées lorsque le bateau est bien gonflé et elles doivent avoir une largeur d'au moins 20/30 cm (fig.1).

La distance entre les points A et B (fig.2) doit être égale ou supérieure à la largeur totale du bateau. Si cela n'est pas possible, utilisez une entretoise (fig.3) afin d'éviter tout aplatissement du tissu (fig.4).

Arimar décline toute responsabilité pour tout dommage qui pourrait se produire, dû à l'utilisation pas correcte de techniques de soulèvement non appropriées.



**DANGER**

Il est interdit de transiter ou de s'arrêter à proximité de l'embarcation suspendue.



**DANGER**

On ne doit pas effectuer des travaux ou stationner à l'intérieur de l'embarcation lorsqu'elle est suspendue.



**ATTENTION**

Avant l'opération de levage, vérifiez que tous les cordages ont été décrochés soit du chariot soit du bateau.



*NOTE*

Avant la phase de charge, les positions des courroies de suspension doivent garantir l'équilibre parfait du bateau. Vérifiez toujours cette opération.



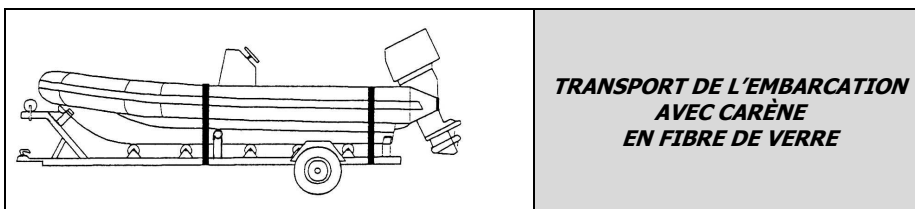
*NOTE*

**Si possible, l'opération de levage doit être effectuée en utilisant les points d'attache prévus à l'intérieur de l'embarcation.** Utilisez les élingues de levage uniquement en cas de nécessité et après avoir vérifié que les courroies sont positionnées de façon correcte.

**TRANSPORT SUR CHARIOT**

Votre bateau pneumatique peut être transporté sur un chariot de remorquage. Fixez-le avec des courroies « souples » et larges qui n'endommagent pas les boudins, en appliquant des protections entre les courroies et le tissu. Si le transport est effectué avec la bâche installée, elle devra être fixée avec une extrême précaution, afin d'éviter de l'endommager ou qu'elle s'envole. Pendant des longs parcours, arrêtez-vous souvent pour contrôler.

**N.B.** Adaptez les appuis du chariot à votre embarcation; si vous n'effectuez pas cette opération correctement, votre bateau pneumatique peut subir des dommages graves. Adressez-vous à votre concessionnaire pour des conseils à ce propos.

***DANGER***

Lisez avec attention le manuel d'instructions du chariot, surtout pour ce qui concerne la vitesse maximale de remorquage, les charges maximum applicables et les systèmes de fixation de l'embarcation pneumatique à la remorque. Pendant les longs parcours, contrôlez périodiquement l'état des pneus et des cordages ou bandes de fixation.

***DANGER***

N'employez en aucun cas de bandes ou de cordages élastiques pour la fixation de l'embarcation pneumatique.

### **3.3.8 Emploi des moyens de sauvetage**

#### **Dispositifs personnels de flottaison/bouées de sauvetage**

- Chaque passager doit avoir à disposition un dispositif de flottaison approprié et de la taille exacte (enfants compris).
- Chaque embarcation doit être équipée d'au moins une bouée couronne approuvée avec bout de récupération fixé à la coque.
- Aux termes de la loi, les dispositifs de flottaison (s'ils ne sont pas endossés) et les bouées doivent toujours être accessibles. Ils doivent être extraits de leurs étuis, préparés pour être endossés et placés dans un endroit facilement accessible en cas de nécessité et bien signalé.

Pendant la navigation, les dispositifs de flottaison ne doivent jamais être placés dans des endroits fermés à clé, mais positionnés de façon prête à l'emploi et bien indiquée.

**LES ENFANTS** et tous ceux qui ne savent pas nager doivent **TOUJOURS ENDOSSER** un dispositif de flottaison. Contrôlez toujours que les dispositifs de flottaison pour les enfants soient de la taille exacte et qu'ils fonctionnent correctement. En tout cas, n'hésitez jamais à faire endosser les dispositifs de flottaison à tous ceux qui se trouvent à bord lorsque les circonstances les rendent nécessaires:

*Exemple: aggravation soudaine des conditions météo/marines, ou dommages à l'embarcation, etc. etc. Gardez la drisse d'activation des radeaux de sauvetage auto-gonflables toujours attachée à la coque.*



#### **ATTENTION**

Une pratique correcte serait celle d'endosser toujours le gilet de sauvetage; cela vaut aussi pour les nageurs expérimentés. Dans ce cas-là, le gilet de sauvetage le plus approprié est gonflable, avec un système d'activation automatique qui n'entrave pas la liberté de mouvement.

#### **Recommandations pour l'emploi des équipements de sécurité**

Il est conseillé de garder à bord l'équipement standard de sécurité suivant:

- Extincteurs d'incendie (de nombre et de type correct, positionnés dans un endroit facilement accessible. La position devrait être MISE EN ÉVIDENCE avec un adhésif prévu à cet effet).
- Dispositifs personnels de flottaison (ceintures/gilets de sauvetage, un pour chaque personne transportée).
- Bouée couronne avec bout de récupération.

**NOTE**

Réviser toujours les équipements de lutte contre l'incendie et les moyens de sauvetage avant leurs dates d'échéance.

**NOTE**

S'ils sont échus, endommagés ou déchargés, il faut remplacer l'équipement de lutte contre l'incendie ainsi que les moyens de sauvetage par des éléments ayant une capacité identique ou supérieure.

### **LISTE DES PRINCIPALES DOTATIONS DE SÉCURITÉ**

- Défenses d'accostage, cordages et crochets pour embarcations, gaffe.
- Signaux lumineux (pour le jour et pour la nuit, pas échoués et homologués).
- Une ou plusieurs torches électriques, de préférence étanche, avec les batteries de rechange.
- Cartes géographiques relatives à la zone de navigation.
- Trousse de secours (contrôler la date d'échéance).
- Pompe de cale à actionnement manuel.
- Ancre appropriée, chaîne et de mesure suffisamment longue, pour mouiller en sécurité même dans des conditions météo adverses.

Les objets susmentionnés sont vivement conseillés, mais seulement à titre de recommandation. Consultez les Autorités compétentes pour ce qui concerne les équipements de sécurité minimaux requis, en accord avec le Règlement de Sécurité.

En cas d'incident, l'efficacité du radiotéléphone (si fourni en dotation) et des moyens de sauvetage (radeaux/gilets/fusées), si utilisés correctement, sont le salut de l'équipage.

Il est bon d'apprendre aussi aux passagers occasionnels toutes les règles d'attitudes et de sécurité, afin d'éviter des accidents désagréables ou, en cas d'urgence, des actions erronées ou des scènes de panique.

Effectuez des exercices pour l'extinction des incendies, l'emploi des moyens de sauvetage et les procédures d'homme à la mer.

Tous cela Vous permettra de goûter sereinement et en toute sécurité le plaisir que cette embarcation peut Vous offrir.



### **3.4 Entretien**

Afin de garantir la sécurité, l'embarcation doit avant tout être stockée dans un contexte approprié. Surtout pendant la période hivernale ou pendant les longues périodes d'inutilisation, il est bien de la contrôler périodiquement.

#### **Quelques conseils**

L'embarcation doit être sûre aussi dans le port, il est donc bien de vérifier que les câbles d'amarrage sont toujours bien réglés et en tension, et qu'ils sont fixés solidement sur les bittes et les galoches.

La/les batterie/s doivent toujours être en état de charge et le circuits de l'installation électrique coupé; le logement des batteries doit être bien aéré. Contrôlez qu'il n'y ait aucune perte dans le circuit du carburant.

Il est conseillé d'essayer de maintenir une bonne aération interne afin d'éviter l'humidité et les moisissures qui dérivent des buées (si l'unité n'est pas déjà munie de grilles d'aération).

Même pendant les visites occasionnelles, il est toujours opportun de vérifier l'état général de l'embarcation amarrée, il est donc conseillé:

- D'essayer les moteurs: s'assurer que le moteur n'a pas de pertes de carburant; vérifier la fonctionnalité des filtres à carburant/air.
- De s'assurer qu'il n'y a pas de dépôts dans la quille qui puissent empêcher le fonctionnement correct de la pompe de cale, en vérifier son bon fonctionnement (si fournie).
- De vérifier que les garnitures et les fermetures des portes sont en bon état. (si nécessaire, remplacez-les).

#### **Emissions acoustiques**

- S'assurer que les conditions de déchargement et les performances des autres éléments mécaniques ne sont pas altérées, ce qui garantit le maintien du niveau prévu d'émissions acoustiques (réf. ISO 14509).



#### **NOTE**

La batterie, surtout pendant l'hiver, devrait être déconnectée et chargée périodiquement. Rappelez-vous de contrôler le niveau de l'eau et de lubrifier les bornes de charge avec un produit approprié.

Les bateaux pneumatiques produits par « Arimar SPA » sont construits avec des matériaux de première qualité. Pour les maintenir efficaces, il suffit à la fin de la saison de les ranger bien secs et propres dans un endroit sec, loin de sources de chaleur, avec quelque litre d'air à l'intérieur des boudins. Lorsqu'il est nécessaire, lavez-les avec de l'eau et un shampoing neutre. Les parties en bois doivent être contrôlées et si nécessaire repeintes avec des peintures « marines » après chaque saison, ou de toute façon en fonction de l'utilisation. Contrôlez les vidanges à la mer tous les 6 mois environ, contrôlez et éventuellement remplacez les bouchons de fermeture et les garnitures et si nécessaire contactez votre revendeur pour le remplacement.

Les drainages présents à bord de l'embarcation pneumatique doivent être actionnés périodiquement pour éviter des blocages. Si des interventions de réparation sur les parties pneumatiques sont nécessaires, adressez-vous au concessionnaire, ou contactez nos techniciens qui Vous mettront dans les conditions d'effectuer la réparation par Vous mêmes avec l'adhésif bi-composant approprié d'emploi facile, ou de toute façon ils seront en gré de Vous conseiller au mieux.

**NOTE**

Les embarcations pneumatiques ne devraient pas rester au mouillage pendant une longue période. Pour allonger sensiblement leur durée dans le temps il faut les tirer au sec périodiquement et en vérifier les conditions de la carène.

**AVERTISSEMENT**

Tous les articles présents sur les pneumatiques Arimar (poignées, supports, visses, etc.) sont produits avec matériel inox, c'est donc conseillé, après usage prolongé dans eau de mer, de le laver avec jet d'eau doux, pour maintenir son aspect originel. Au cas où des colorations anormales (similaires à la rouille)se manifestèrent, ça est du uniquement à pollution atmosphérique et marin. Donc c'est suffisant de le nettoyer avec produits spécifiques pour l'acier inox.

**AVERTISSEMENT**

Pour les boudins évitez toute opération de vulcanisation et les conseils d'experts présumés. Adressez-Vous uniquement à des personnes compétentes, et vous résoudrez rapidement les problèmes en évitant tout dommage.

**AVERTISSEMENT**

N'employez pour aucune raison de nettoyeurs à jet d'eau sous pression, surtout d'eau chaude, pour nettoyer les boudins. Éventuellement le nettoyeur à jet d'eau peut être employé pour le nettoyage des parties en fibre de verre, en maintenant le jet à au moins 10/15 cm des parties en tissu.

**NOTE**

N'utilisez pour les réparations que des colles et des tissus indiqués par « Arimar S.p.A ».

**NOTE**

La dotation du kit de réparation contient le matériel pour une réparation non définitive, étant donné que les interventions qui peuvent être effectuées par les clients sont en générale assez limitées et, pour des raisons soit techniques soit pratiques, les interventions définitives doivent être effectuées obligatoirement auprès des centres de réparation qualifiés.

Pour connaître le centre d'assistance le plus proche de chez vous, veuillez visiter notre site web <http://www.brunswick-marine.com>

**NOTE**

Les embarcations pneumatiques en général ne doivent pas rester au mouillage pendant une longue période.

Il est bon de nettoyer périodiquement les carènes et éventuellement de protéger les parties en fibre de verre avec de l'antifouling, en évitant soigneusement le contact avec les parties en tissu.

### **Comment garder toujours propre et efficace votre bateau**

Il est bon de le protéger avec la bâche appropriée, que Vous pouvez acheter auprès de Votre concessionnaire. Dans quelques cas l'application de cires ou de produits ravivant ou silicones peut endommager l'embarcation pneumatique et rendre plus difficiles les interventions de réparation; pour cette raison avant d'appliquer ces produits il faut s'informer sur leur compatibilité auprès du concessionnaire, ou en appelant l'assistance technique Arimar.

**AVERTISSEMENT**

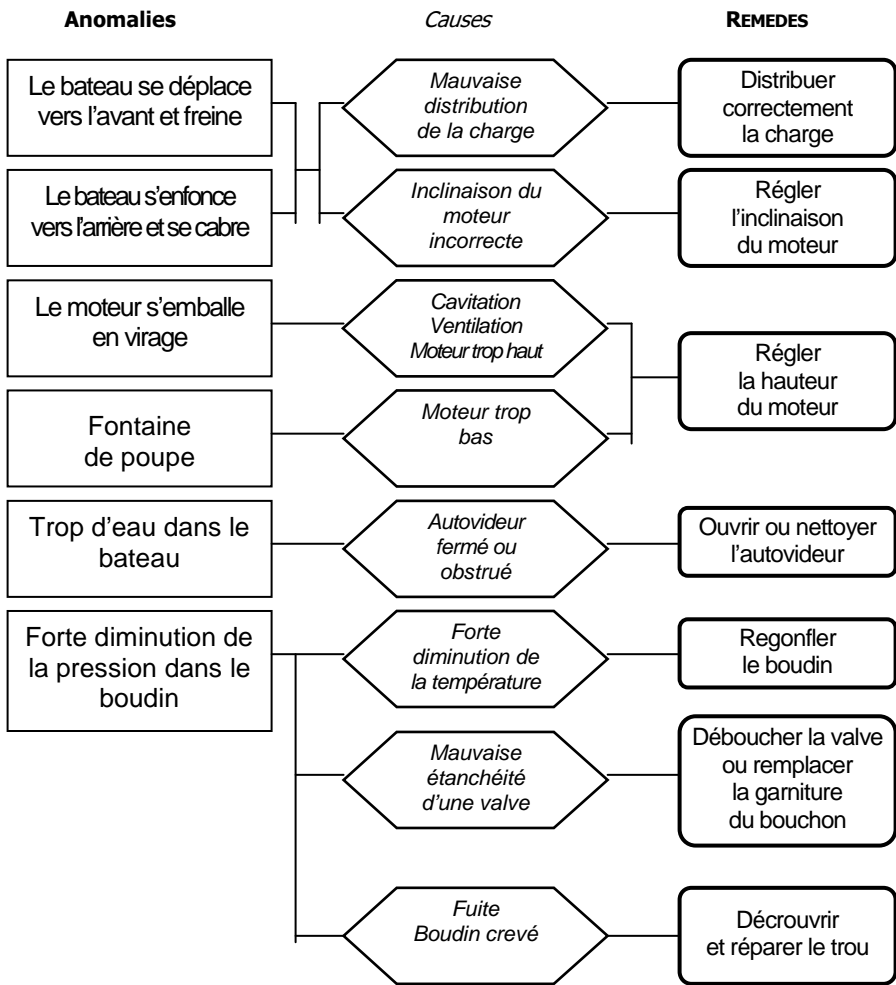
Évitez à Votre embarcation pneumatique tout contact avec des matériaux qui pourraient la tâcher ou l'entamer, comme par exemple des bouts rugueux ou colorés, des toiles colorés, certains types de caoutchouc, etc. N'employez jamais de solvants comme de l'acétone, du trichloréthylène, du metiletilchetone, de l'essence, etc. etc

**NOTE**

Une série de produits pour le soin et l'entretien des embarcations est disponible, expressément conçue pour les embarcations Arimar, demandez-les auprès de Votre revendeur de confiance.

### 3.5 Anomalies et Remèdes

FRANÇAIS



#### **4.1 Conditions générales de garantie**

Les produits VALIANT, utilisés uniquement pour la plaisance, sont garantis de la date d'achat et pour une période de :

- Deux ans sur défauts de fabrication ou travail du bateau ou de ses composants
- Cinq ans sur les défauts concernant les principales thermo-soudures de la partie pneumatique en accord aux standards EN ISO6185.
- La couverture de la garantie demande le contrôle du bateau par un centre autorisé VALIANT avant 24 mois de la date d'achat.

Tout défaut de fabrication sera réparé en garantie. Tout entretien, transport et dommages causés par son utilisation seront chargés à l'utilisateur.



#### **NOTE**

Votre bateau est doté d'un document de garantie sur lequel nous vous prions d'indiquer le modèle et le numéro de série du produit.

**Veillez le remplir soigneusement et l'envoyer à l'adresse indiquée.**

#### **4.2 Limitations**

La garantie de cette certificat ne sera pas appliquée:

1. Si le bateau a été vendu dans un pays où aucun centre de distribution et assistance autorisé est présent.
2. Si la garantie n'a pas été enregistrée sur Extranet par un concessionnaire autorisé avant 30 jours de la date de vente.
3. Si les informations sur la Régistration de la Garantie ou sur la Plaque d'Identification du bateau ont été altérées.
4. Si le dommage au bateau est dû à négligence, abus, manque d'entretien ou pression non correcte.
5. Si le bateau n'est pas utilisé pour la plaisance.
6. En cas de dommages dus à coupes, trous, usure, agents chimiques, etc...
7. Modifications structurales au bateau, montage erroné du moteur, puissance du moteur non conforme, choix erroné de l'hauteur de l'arbre moteur.
8. En cas de dommages causés à la coque, au pont et au tableau arrière:
  - dommages au gelcoat, crevasses, saillies ou renforcements
  - dépérissement ou changement de la couleur dû à l'exposition à la lumière ou au contact avec des agents contaminants ou agressifs
9. En cas de réparations effectuées par un centre d'assistance non autorisé ou avec des pièces de rechange VALIANT non originaux
10. Si le contrôle obligatoire du bateau n'a pas été effectué avant 24 mois de la date de vente et les interventions conseillées n'ont pas été exécutées.
11. Si le bateau est vendu par le premier acheteur à une troisième personne.

**ATTENTION**

Votre bateau a été conçu en conformité avec les normes en vigueur et pour un usage spécifique.

Toute modification, transformations ou suralimentation effectuée afin de modifier les performances fera courir un risque sérieux à l'utilisateur, entraînant l'annulation de la garantie.

**ATTENTION**

**La conformité de l'embarcation à la normative en vigueur ne garantit pas une sûreté totale ni la totale absence de risque de capotage ou effondrement . (EN ISO 12217-1 introduction)**

**NOTE**

Les réparations à titre de garantie doivent être effectuées exclusivement auprès de notre réseau officiel de points de garantie.

### **4.3 Service d'assistance**

Notre réseau d'assistance vous assure un service efficace et met sa propre compétence à votre service pour vous conseiller, en garantissant un entretien parfait et des réparations impeccables.

**NOTE**

Pour voir la liste de nos centres d'assistance, consultez notre site web:

**<http://www.brunswick-marine.com>**

à la page « Réseau concessionnaires ».



