

Manuel du propriétaire

Bi-Loup 26



WRIGHTON

S.A. Wrighton - rue du silot Essars
Z.I. Washington 62400 Bethune
tel : 03.21.57.13.51 - fax : 03.21.65.02.59

SOMMAIRE

- 1_ Identification - certification
- 2_ Message - validité
- 3_ Signalité de sécurité
- 4_ Plaque constructeur
- 5_ Voilure et gréement
- 6_ Stabilité
- 7_ Envahissement
- 8_ Pompes de cale et assèchement
- 9_ Risque d'incendies - évacuation
- 10_ Installation très basse tension en courant continu
- 11_ Installation courant alternatif
- 12_ Circuit de gaz
- 13_ Installation d'eau froide
- 14_ Installation d'eau froide sous pression
- 15_ Installation d'eau chaude
- 16_ Remplissage et évacuation des réservoirs

Dossier remis à

Merci de nous remettre un exemplaire daté et signé.

IDENTIFICATION - CERTIFICATION

Votre bateau :

BI-LOUP 26

N° de série :

Certification stabilité et flottabilité ICNN n° :

Moteur installé :

Inverseur :

N° de série :

CARACTERISTIQUES DU NAVIRE :

Les caractéristiques suivantes sont celles de la version standard déclarée par le constructeur.

Longueur

Longueur à la flottaison

Largeur

Largeur à la flottaison

Motorisation

Puissance maximum recommandée

Poids du lest

Tirant d'eau

Tirant d'air

Déplacement à vide (navire complet en standard de base)

1. Mouillage et amarrages plus extincteurs

2. Marge positive sur poids de construction

Déplacement lège arrondi (déplacement à vide +1 +2)

1. Equipage MOC (condition minimale de navigation)

4. Radeau de survie

Déplacement MOC arrondi (déplacement lège +3 +4)

MESSAGE IMPORTANT - VALIDITE

Message important

Ce manuel a été rédigé dans le but de vous fournir les informations nécessaires, vous permettant de profiter des joies qu'offre la navigation. Il contient des détails sur le bateau, les équipements fournis ou installés, ses systèmes et les informations sur leur utilisation. Lisez le soigneusement et familiarisez vous avec le bateau avant de l'utiliser. Soyez méfiant, car même si votre bateau est catégorisé pour naviguer dans des conditions météorologiques prédéterminées et nommées A, B ou C, seul un équipage entraîné et en bonne forme, manoeuvrant un bateau bien entretenu, peut naviguer de manière satisfaisante. En effet, l'équipage doit toujours se tenir prêt à des conditions brusques et soudaines (risque de vagues, rafales puissantes...)

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

Ce manuel du propriétaire n'est pas un cours sur la sécurité de la navigation ou le sens marin. Si ce bateau est votre premier bateau ou si vous en changez avec un type de bateau auquel vous n'êtes pas familiarisé, pour votre confort et votre sécurité, assurez vous d'acquérir une expérience sur sa manoeuvre et son utilisation avant d'en prendre les commandes. Votre revendeur, votre fédération nationale de voile ou de motonautisme ou votre yachts club seront ravis de vous informer sur les écoles de navigation ou les instructeurs compétents de la région.

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

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

NOTE : tout changement dans les masses à bord (ex : l'addition d'une plateforme de pêche surélevée, d'un radar, d'un nouveau moteur...) peut affecter la stabilité, l'assiette ou encore les performances de votre bateau.

Les usagers de ce bateau sont avisés que tout l'équipage doit recevoir un entraînement approprié et que le bateau ne doit pas être surchargé par rapport aux préconisations constructeur. L'eau des cales doit être maintenue à son minimum.

MESSAGE IMPORTANT - VALIDITE

Les usagers devront aussi être avisés que :

La stabilité est réduite lorsque l'on ajoute du poids dans les hauts.

En cas de gros temps, les panneaux de coffres et les portes doivent être fermés afin de minimiser le risque d'entrée d'eau.

La stabilité peut être réduite lorsque l'on tracte un autre bateau, ou que l'on soulève des poids importants avec les bossoirs ou la bôme.

Les compartiments marqués comme des réservoirs ne doivent pas être percés.

Les vagues déferlantes constituent un risque d'instabilité à bord du bateau.

Dans certains pays, un permis ou une autorisation sont nécessaires. Des réglementations spécifiques peuvent aussi entrer en vigueur.

Entretenez toujours votre bateau et prenez en compte la détérioration qui résulte du temps et d'un usage important ou inapproprié du bateau.

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

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

L'équipage doit être familiarisé avec l'utilisation de tout le matériel de sécurité (harnais, fusée, radeau de survie...) et des manoeuvres de sécurité d'urgence (récupération d'un homme à la mer, remorquage). Les écoles de voiles et les clubs organisent régulièrement des sessions d'entraînement.

ATTENTION : Nous vous conseillons de garder le manuel du propriétaire à bord de votre bateau dans un endroit sûr et accessible pour être aisément consulté par le pilote.

Il est également recommandé de conserver jointes à votre manuel, les notices délivrées par le constructeur des équipements du bateau (winches, gindeau...)

Le présent manuel fait partie des équipements du bateau et doit l'accompagner en cas de cession ou de vente.

VALIDITE

Soucieux de faire bénéficier à notre clientèle de l'évolution technologique de nos produits, nous nous réservons le droit de modifier sans préavis les caractéristiques et la disponibilité des modèles de nos gammes.

Les informations données dans cette notice concernent les caractéristiques techniques du bateau au moment de l'édition. Ces informations ne sont en aucun cas contractuelles.

NOTE : LE NON RESPECT DES DIRECTIVES EDICTEES DANS CE MANUEL DEGAGERAIT LA RESPONSABILITE DU CONSTRUCTEUR.

SIGNALETIQUE DE SECURITE

Ce manuel contient des informations essentielles pour la sécurité et la protection des utilisateurs et du matériel. Les symboles ci-dessous fournissent les avertissements propres à chaque situation.

RECOMMANDATIONS DE SECURITE



Signifie qu'un danger **EXTREMEMENT GRAVE** existe qui pourrait résulter en une grande probabilité de décès ou de blessures irréparables si des mesures particulières adaptées ne sont pas prises.



Signifie qu'un danger existe; il peut provoquer des **BLESSURES OU LE DECES** si des mesures particulières adaptées ne sont pas prises



Précise un **RAPPEL** des mesures de sécurité ou attire l'**ATTENTION** sur des pratiques dangereuses qui pourraient provoquer des blessures aux personnes ou endommager le navire et ses composants

SIGNALETIQUE DE SECURITE

RECOMMANDATIONS GENERALES



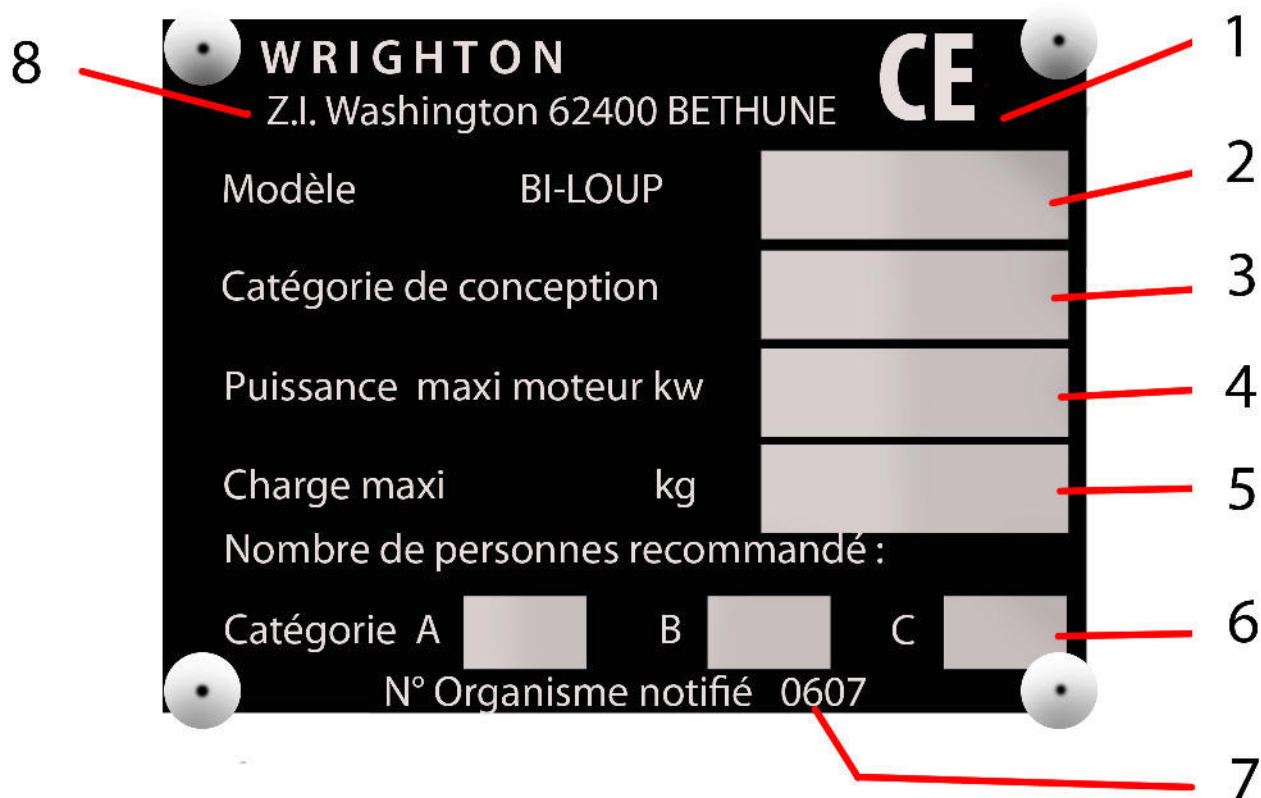
La procédure utilisée ou le comportement à adopter est conforme aux prescriptions



La procédure utilisée ou le comportement à adopter n'est pas conforme aux prescriptions et risque gravement d'endommager le matériel ou de nuire à l'environnement

NOTE : ATTIRE L'ATTENTION SUR DES INDICATIONS IMPORTANTES

PLAQUE CONSTRUCTEUR



Les indications portées sur la plaque constructeur située sur le tableau arrière sont importantes. Elles indiquent principalement les limitations imposées par les normes en vigueur dans la plupart des pays et par le type d'utilisation pour lequel le bateau a été conçu.

Les indications que nous vous fournissons, ne constituent pas une liste exhaustive : les exigences en matière de navigation (armement de sécurité obligatoire du bateau, distance maximale autorisée d'un abri...) peuvent différer selon les pays ou états. Informez vous et conformez vous toujours aux réglementations nationales et locales du pays ou de l'état dans lequel vous naviguez.

1. CE : marque de conformité à la norme européenne 94/25/CE
2. Modèle : Nom commercial de la série
3. Catégorie de conception (directive européenne 94/25/CE) selon la conception de votre bateau vous êtes habilités à naviguer en différentes catégories.

PLAQUE CONSTRUCTEUR

Description des conditions de mer et de vent pour lesquelles un bateau est évalué comme approprié. Les catégories qui s'appliquent sont les suivantes :

A. EN HAUTE MER

Bateaux conçus pour de grandes traversées au cours desquelles les vents peuvent dépasser la force 8 (sur l'échelle de Beaufort) et la hauteur significative des vagues peut atteindre 4m. Ce type de bateau est largement autosuffisant. (Les conditions anormales du type ouragans sont exclues)

B. AU LARGE

Bateaux conçus pour des traversées au large des côtes au cours desquelles les vents peuvent atteindre une force 8 sur l'échelle de Beaufort et une hauteur de 4m.

C. A PROXIMITÉ DES CÔTES

Bateaux conçus pour des traversées à proximité des côtes, dans de grandes baies, estuaires ou encore des lacs et rivières. Lors de ces parcours les vents peuvent atteindre une force 6 sur l'échelle de Beaufort et les vagues une hauteur de 2m.

D. EN EAUX ABRITÉES

Bateaux conçus pour des traversées en eaux abritées (ex: baies, estuaires, lacs, rivières...) au cours desquelles les vents peuvent atteindre une force 4 et les vagues, une hauteur significative de 0,5m.



AGISSEZ DE MANIÈRE RESPONSABLE, ÉTABLISSEZ VOS PROGRES DE NAVIGATION EN TENANT COMPTE DE CES PARAMÈTRES ET NE LES DÉPASSEZ PAS!

4. Puissance de motorisation maximale autorisée pour le bateau (en KW)
5. Charge maximale autorisée par le constructeur (4 personnes de 75 kg +réservoir plein +moteur +charges diverses)
6. Nombre de personnes maximal recommandé pour chacune des catégories
7. Numéro de l'organisme ayant contrôlé la stabilité et la flotabilité selon la directive européenne 94/25/CE.
8. Nom et adresse du constructeur

NUMERO DE SERIE- NUMERO H.I.N.

Le numéro de série est inscrit sur le tableau arrière en haut à tribord.
Il identifie le bateau.

Pour toute opération de S.A.V. , pièces, accessoires il ne faudra pas oublier de rappeler ce numéro,
essentiel pour l'intervention.

VOILURE ET GREEMENT

Plan de voilure :

Voir vue d'ensemble sur le plan N°1

Croquis coté N°2

Nomenclature du gréement dormant, plan N°3



Vérifiez le gréement dormant et couchant régulièrement au moins une fois par an. Pour les câbles métalliques :

- Changez les dès l'apparition du premier gendarme
 - Surveillez la corrosion, surtout à la liaison avec les ridoirs
 - Pour les autres éléments du gréement : drisse, écoutes, amarres...
- changez les dès l'apparition de signes de ragage ou d'usure, et au moins une fois tous les 5 ans.

Option: MAT LAQUE BLANC

10480

3 fils

sans feu

10330

9340 Coq 6 ref428

9 240

Dia axe étai 10

5800 -20

50,4%

4600

Z65

Barre de flèche

Longueur	Angle
1190	20°

4500 Coq 6 ref428

2250¹⁵ FOC 2

2500⁰ GV 1

2000³⁰ SPI 3

Courant	Dia	Coul	Long	Définition
GV	8	N	2+3	manille 6
FOC	8	Navy	2+3	manille 6
SPI	8	G	2+1	Mousq 394

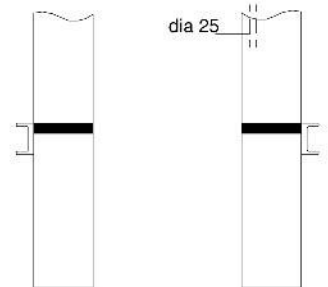
49,6%

1150

Entrée de GV
caulisseaux

1120

30
550 Tq plast 120 B



50

000

70 60

Poutres pied de mât	
Ref	quantité
261	2
300	4

Bon pour accord:

Date:

(signature + tampon)

PLAN DE PRODUCTION



Z-DIFFUSION

10, Av Louis Lumière, 17185 PERIGNY FRANCE
TEL: [33] 5 46 44 20 88 FAX: [33] 5 46 44 76 31
www.z-spars.com e-mail: Z.Diffusion@wanadoo.fr

Type: BILOUP_26

Whighton

Libellé: version classique

Profil MAT: Z265 BOME: Z204

INDICE-Proto

Date: 01-09-09

N° Plan: 12152

Sorties inox	
1	GV
2	FOC
3	SPI

Taquets montés	
B	Tq plast 120



BILOUP_26

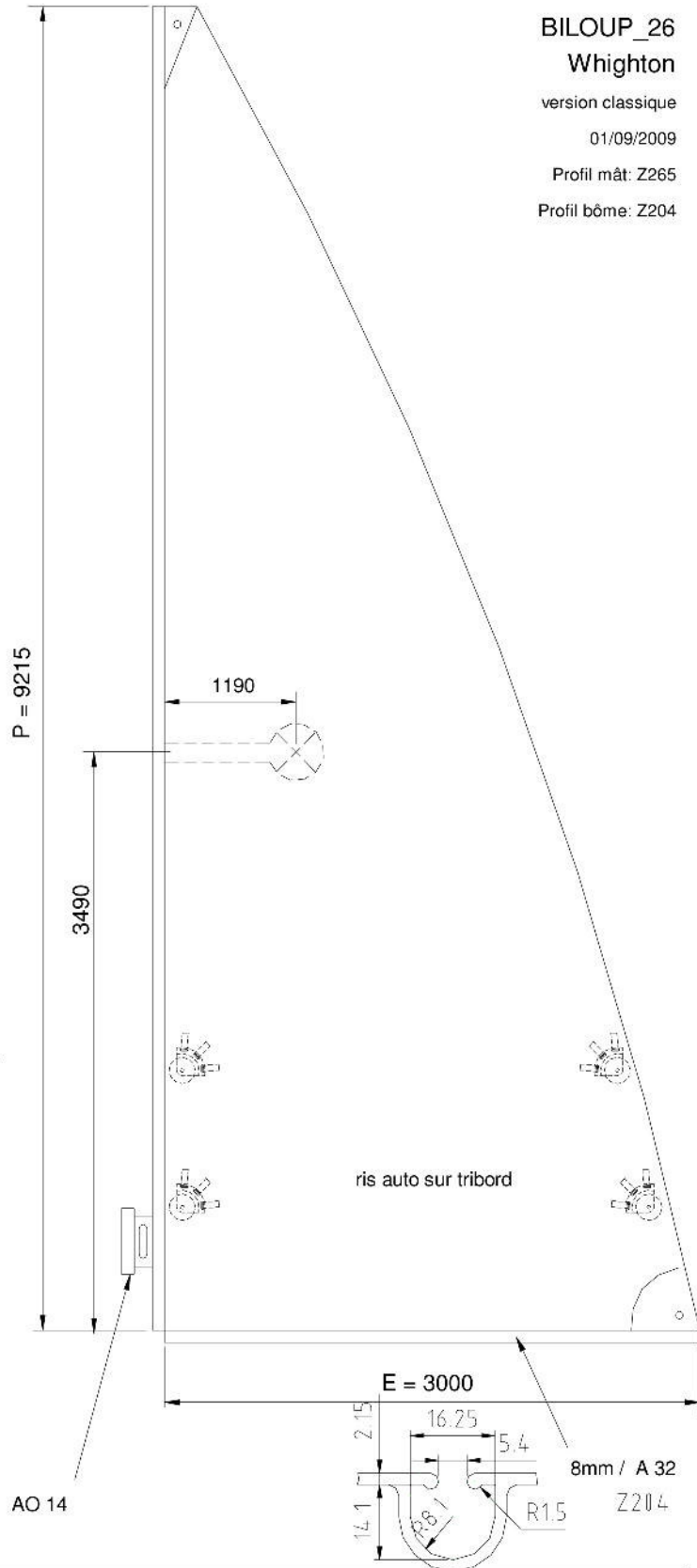
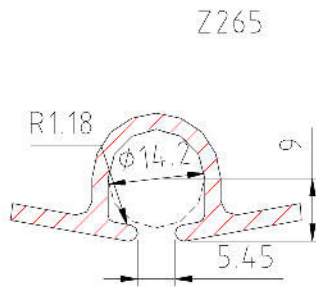
Whighton

version classique

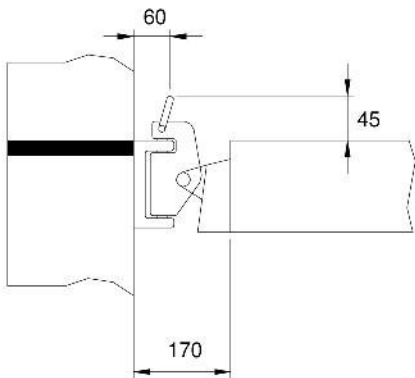
01/09/2009

Profil mât: Z265

Profil bôme: Z204



LES VALEURS DE "P" ET "E" SONT DES COTES MAXI, IL FAUDRA TENIR COMPTE DE L'ETARQUAGE, DE L'ALLONGEMENT ET D'UNE MARGE DE SECURITE



NOMENCLATURE GREEMENT

Type:

Biloup26

Quête : sans- Modif :

BDF

Z95

Qté	Désignation	Câble 1x19	Cotes contrôle	Cotes totales	Term. Hautes	Term. Basse
1	Etai	ca6		eo7		eo7
2	Galhaubans	ca6		coq8 eb7		rocs7
2	Bas haubans	ca6		coq8 eb7		rocs7
1	Pataras	ca6		eo7		rocs7
1	Pâte d'oie	ca6		eo7		rocs7

Fiche controle de 5 cables

Tolérance longueur : +/-10mm

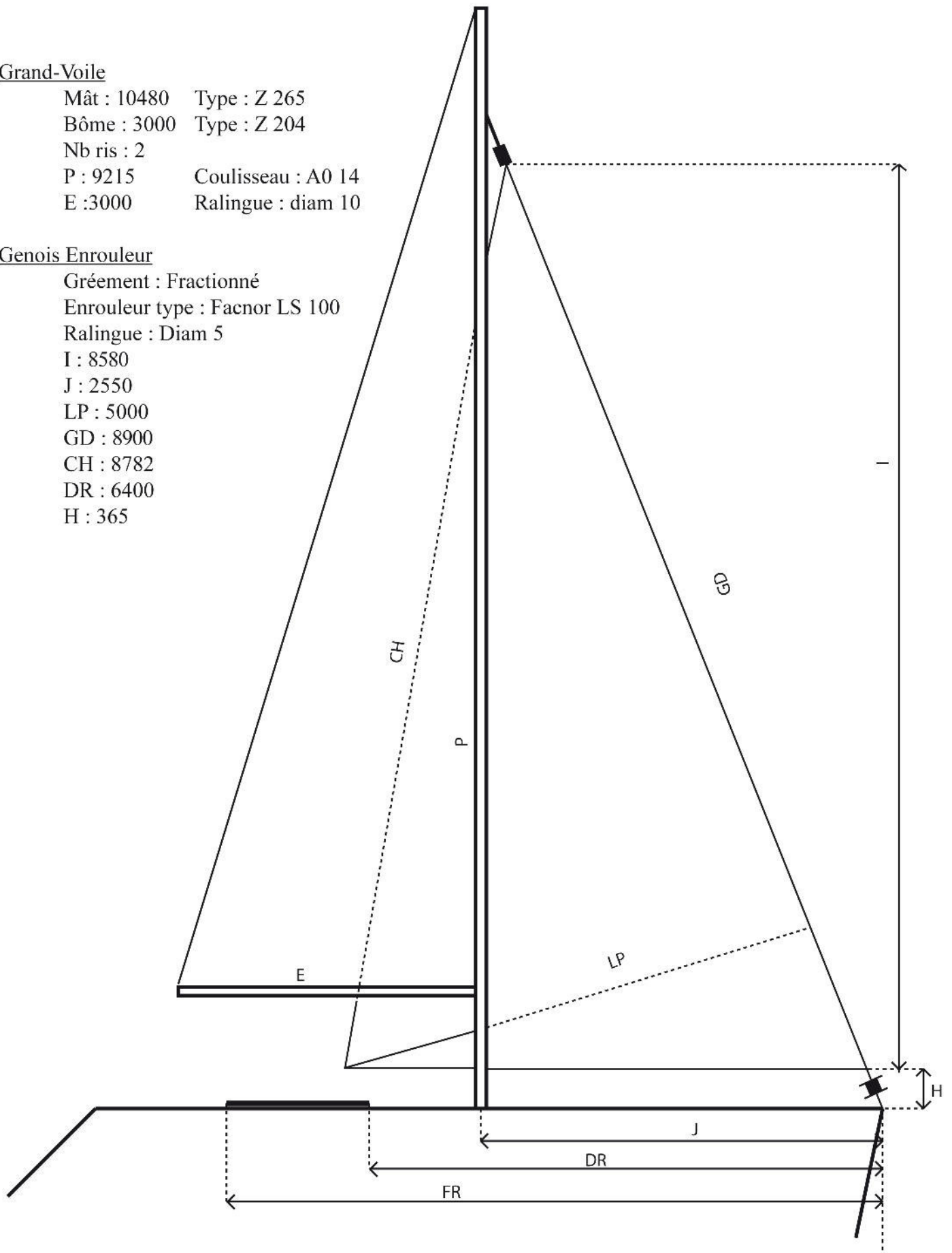
PLAN DE VOILURE

Grand-Voile

Mât : 10480 Type : Z 265
Bôme : 3000 Type : Z 204
Nb ris : 2
P : 9215 Coulisseau : A0 14
E : 3000 Ralingue : diam 10

Genois Enrouleur

Gréement : Fractionné
Enrouleur type : Facnor LS 100
Ralingue : Diam 5
I : 8580
J : 2550
LP : 5000
GD : 8900
CH : 8782
DR : 6400
H : 365



STABILITE

Bateau : BI - LOUP 26
Préparé par : WRIGHTON S.A. - Voile standard
Date :
Méthode utilisée :calcul du STIX
Masse en condition minimale de navigation :2045kg (2 tonnes)
Masse en charge : 3245kg (3,2 tonnes)

	FORCE BEAUFORT MAXIMALE RECOMMANDEE POUR CHAQUE COMBINAISON DE VOILE	
	CONDITION MINIMALE DE NAVIGATION	
COMBINAISON DE VOILES	AU PORTANT	AUTRES ALLURES
grand voile + foc de petit temps	3	2
grand voile 1 ris + foc médium	4	3
grand voile 2 ris + foc médium	5	4
grand voile 2 ris + foc de brise	6	5
foc de brise	7	6
tourmentin	8	7

● **NB** : La liste des combinaisons de voiles ci dessus peut être modifiée selon le gréement.
Les notes suivantes peuvent modifiés à discretion du constructeur.

STABILITE (suite)

NOTES :

NOTE 1 : Si l'on porte trop de toile, le bateau PEUT CHAVIRER, mais il est conçu pour ne pas couler si cela se produit. Pour cela il est IMPERATIF de naviguer tous CAPOTS FERMES



Les hublots (portes - panneaux) doivent être fermés en navigation lorsque cela est approprié, par exemple, par gros temps et risque d'invasion par forte gîte.

NOTE 2 : La force de vent indiquée ci dessus inclut une marge pour tenir compte de l'effet des rafales. En cas de vent violent ou de mer confuse ou déferlante, il convient de prendre des précautions supplémentaires.

NOTE 3 : En cas de forte rafale, CHOQUER LES ECOUTES ; au pres serré, LOFER; par vent de travers, CHOQUER LES ECOUTES; aux allures portantes, ABATTRE.

NOTE 4 : On prendra des précautions supplémentaires lorsqu'un lofe d'une allure portante vers le vent de travers, car le vent apparent et la gîte augmentent. De telles modifications d'allures ne doivent pas être effectuées rapidement, et l'on doit songer à l'opportunité de réduire la voilure préalablement.

ASSECHEMENT

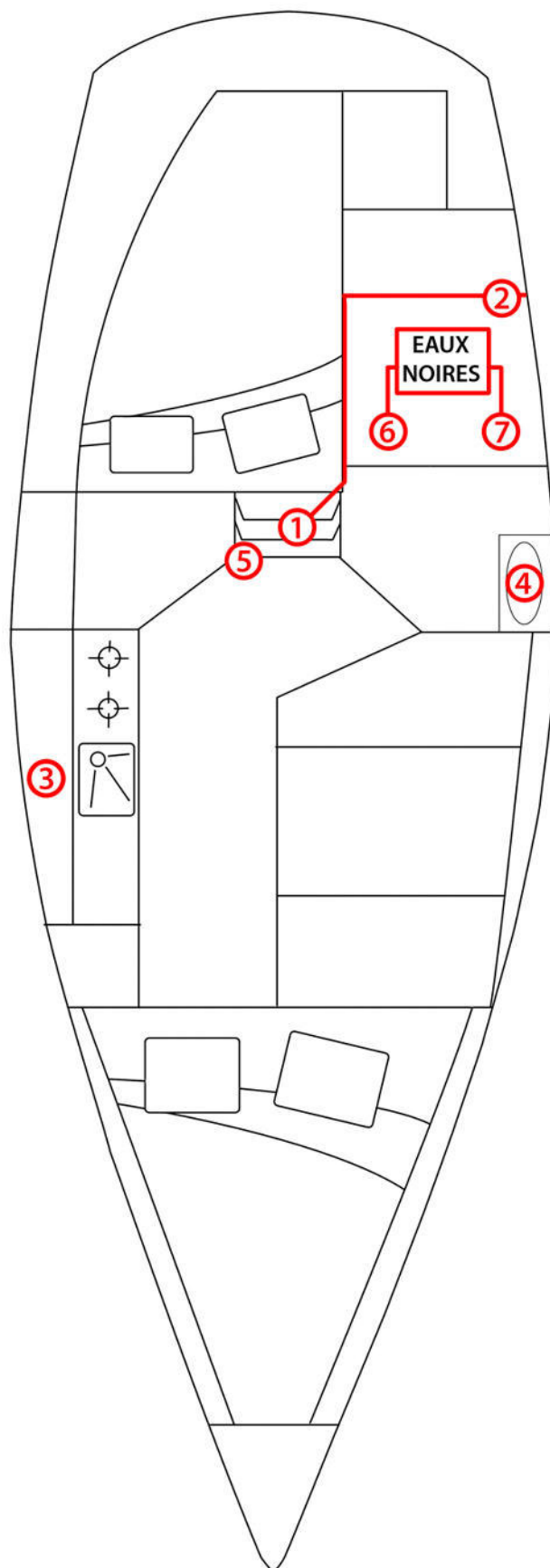
- 1 : pompe de cale sous moteur avec déclencheur
- 2 : pompe à main extérieure avec déclencheur
- 3 : Vanne écoulement évier
- 4 : Vanne écoulement lavabo
- 5 : Vanne prise d'eau moteur
- 6 : Vanne prise d'eau WC
- 7 : Vanne évacuation WC



Vérifiez régulièrement le bon fonctionnement des déclencheurs automatiques des pompes de cales (déclencheur relevé, la pompe tourne, vers le bas elle s'arrête)



Réservoir d'eaux noires (gravité). Maintenez le plus souvent possible ce réservoir vide afin d'éviter le développement de mauvaises odeurs et de dépôts qui, en séchant, pourraient obstruer les écoulements.



EXTINCTEUR - EVACUATION

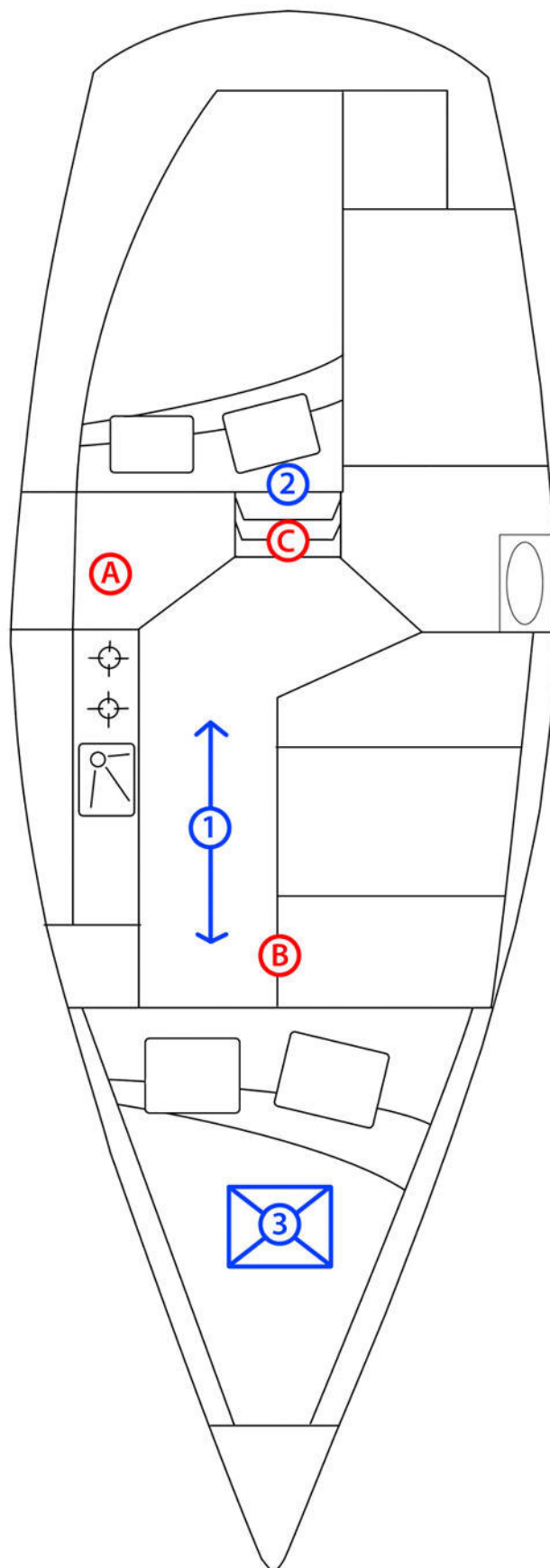
- 1 : Trajet d'évacuation
- 2 : Sortie principale = descente
- 3 : Sortie secondaire
- A : Extincteur moteur 5A34B
- B : Extincteur autre 5A34B
- C : Orifice de décharge



Ne jamais obstruer les passages vers les sorties et les panneaux. Attention pour des raisons de sécurité évidente, toujours laisser l'accès libéré vers les extincteurs portatifs.



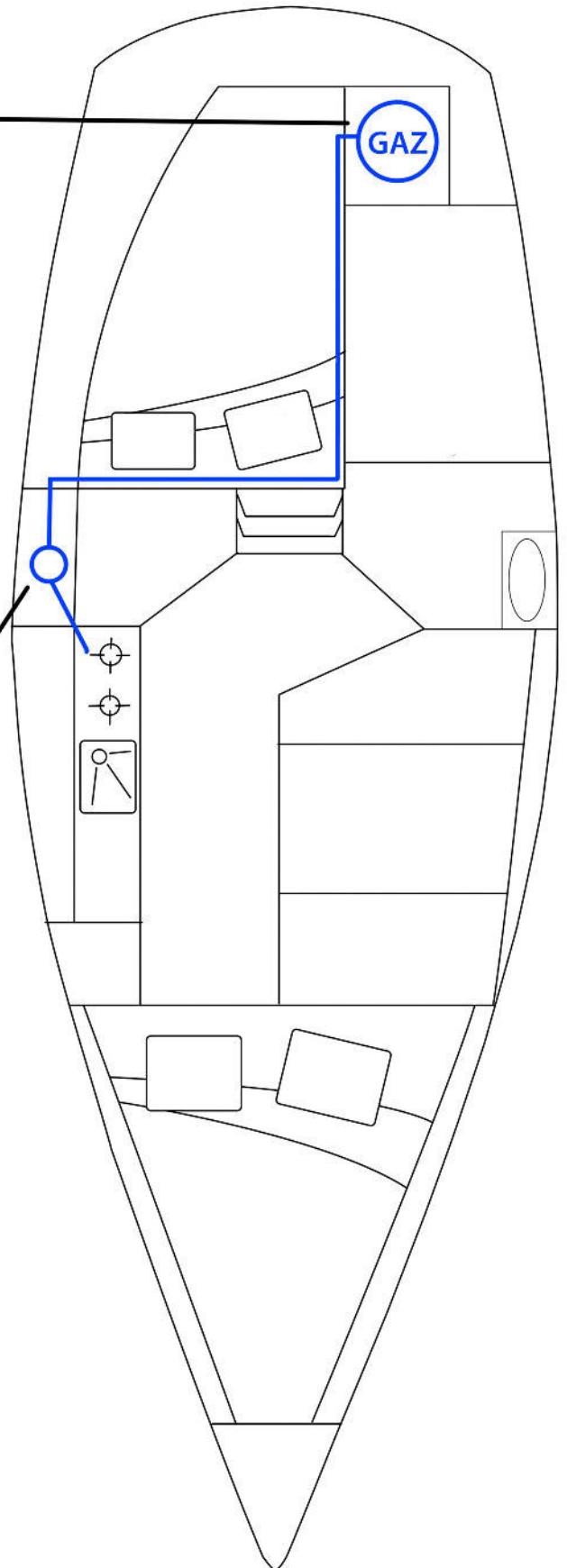
Maintenance de matériel de lutte contre les incendies : Le propriétaire doit veiller à faire vérifier le matériel à la fréquence indiquée sur celui-ci, mais il se doit aussi de le remplacer si celui-ci est périmé ou endommagé, par des appareils de capacité supérieure ou égale.



CIRCUIT GAZ

détendeur avec
robinet d'arrêt

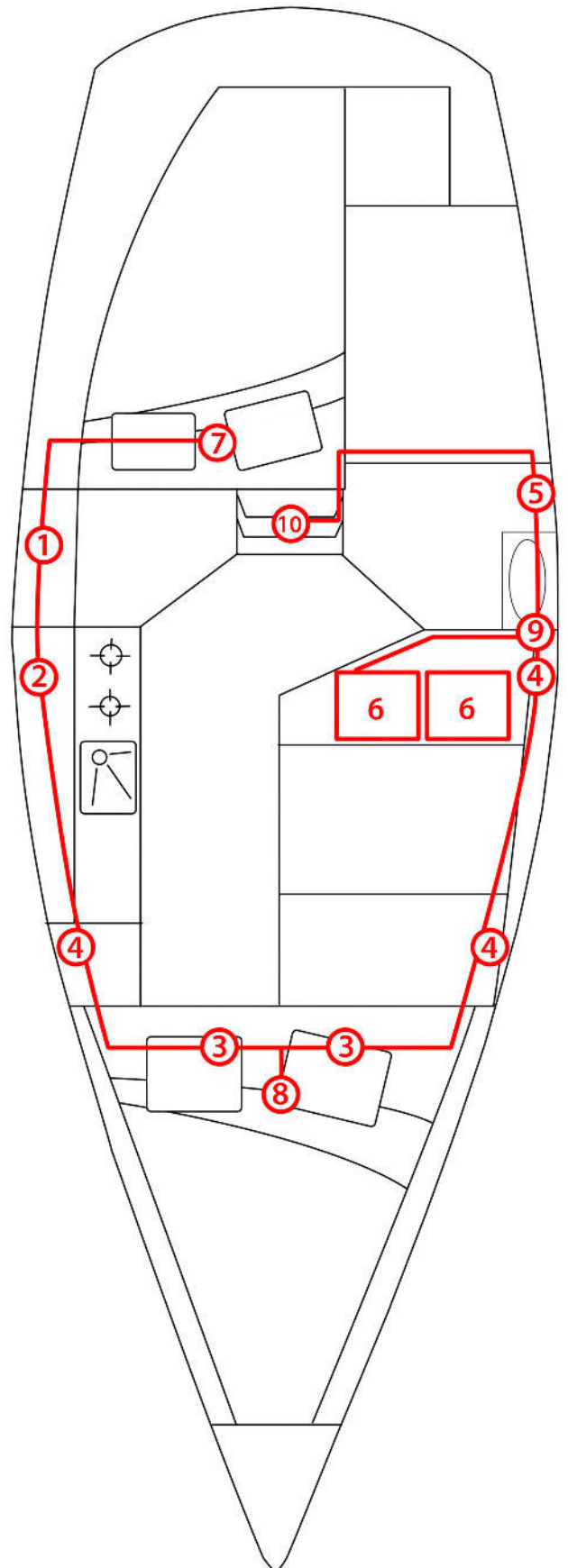
robinet d'arrêt
dans la penderie



Il est de la responsabilité du propriétaire du bateau de s'assurer que les robinets d'arrêt du GPL sont immédiatement accessibles même lorsque le navire est occupé. Les tuyauteries souples doivent, elles aussi être remplacées lorsque la date de péremption est atteinte.

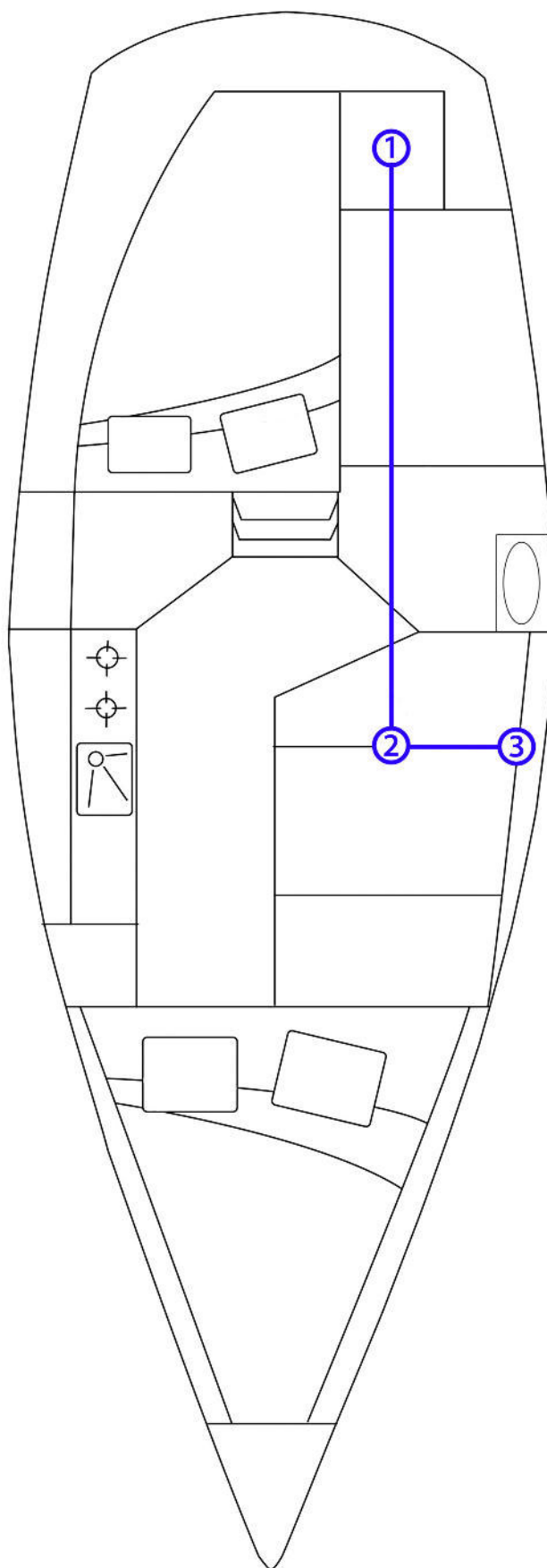
CIRCUIT ELECTRIQUE 12V

- 1 : Eclairage cabine arrière
- 2 : Eclairage cuisine
- 3 : Eclairage cabine avant
- 4 : Eclairage carré
- 5 : Eclairage salle de bain
- 6 : Batterie 1 (2 option)
- 7 : Eclairage compas
- 8 : Boitier électrique de pied de mat
- 9 : Tableau électrique général
- 10 : Démarrage moteur



CIRCUIT ELECTRIQUE 220V (option)

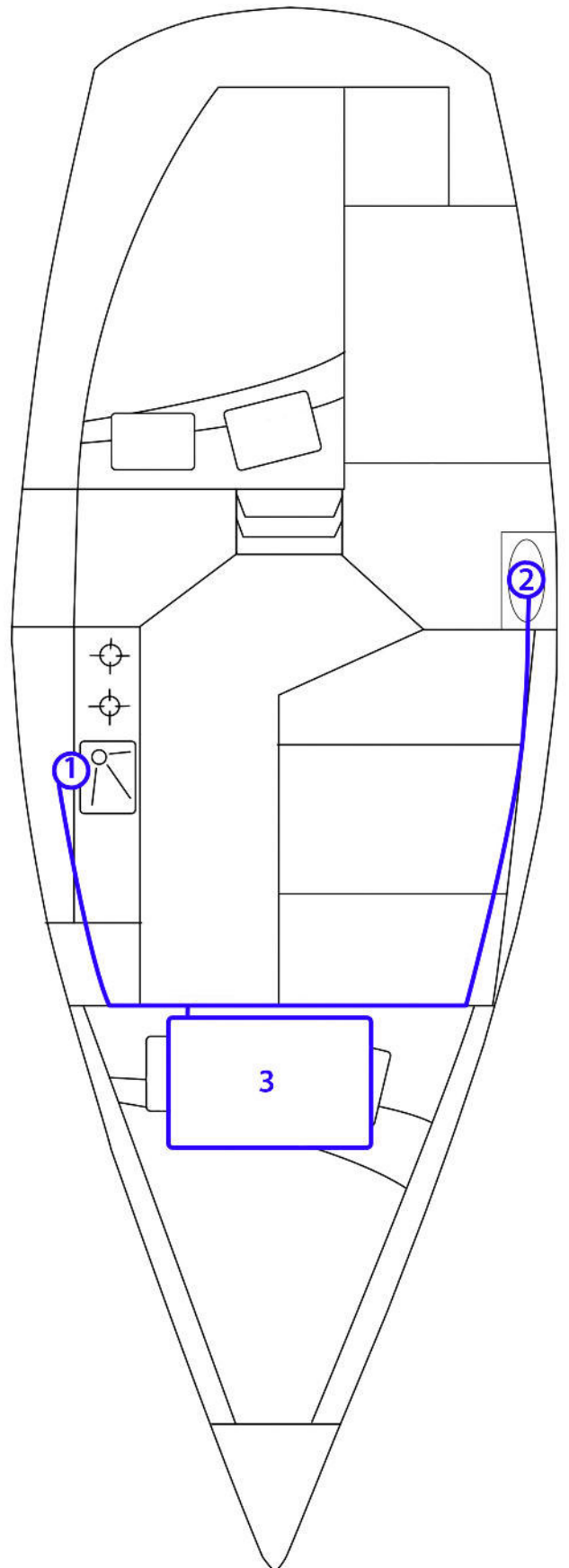
- 1 : Prise de quai
- 2 : Chargeur - convertisseur unité d'énergie 12/220
- 3 : Prise 220V



Ne pas débrancher la prise de quai avant la prise de ponton, ne jamais laisser les prises dans un lieu exposé à l'humidité

CIRCUIT EAU FROIDE

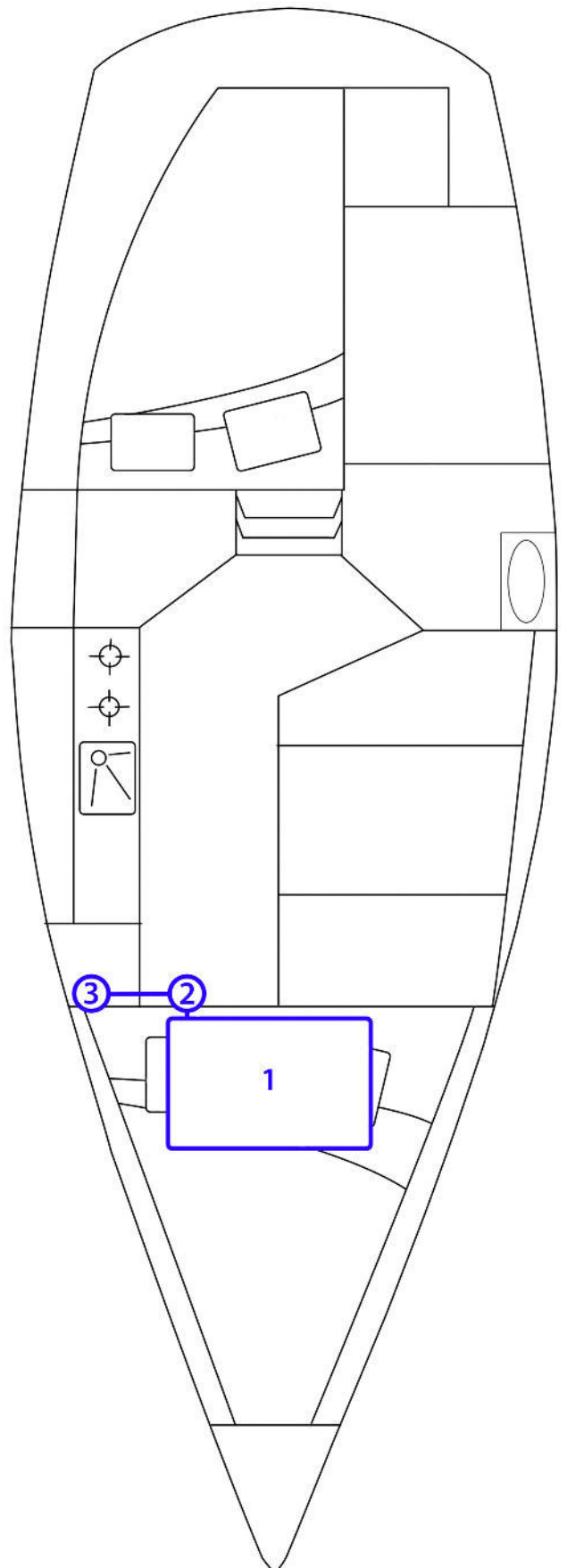
- 1 : Sortie évier
- 2 : Sortie lavabo
- 3 : Reservoir



Il est de la responsabilité du propriétaire du bateau de faire purger le circuit d'eau tous les ans à la période hivernale.

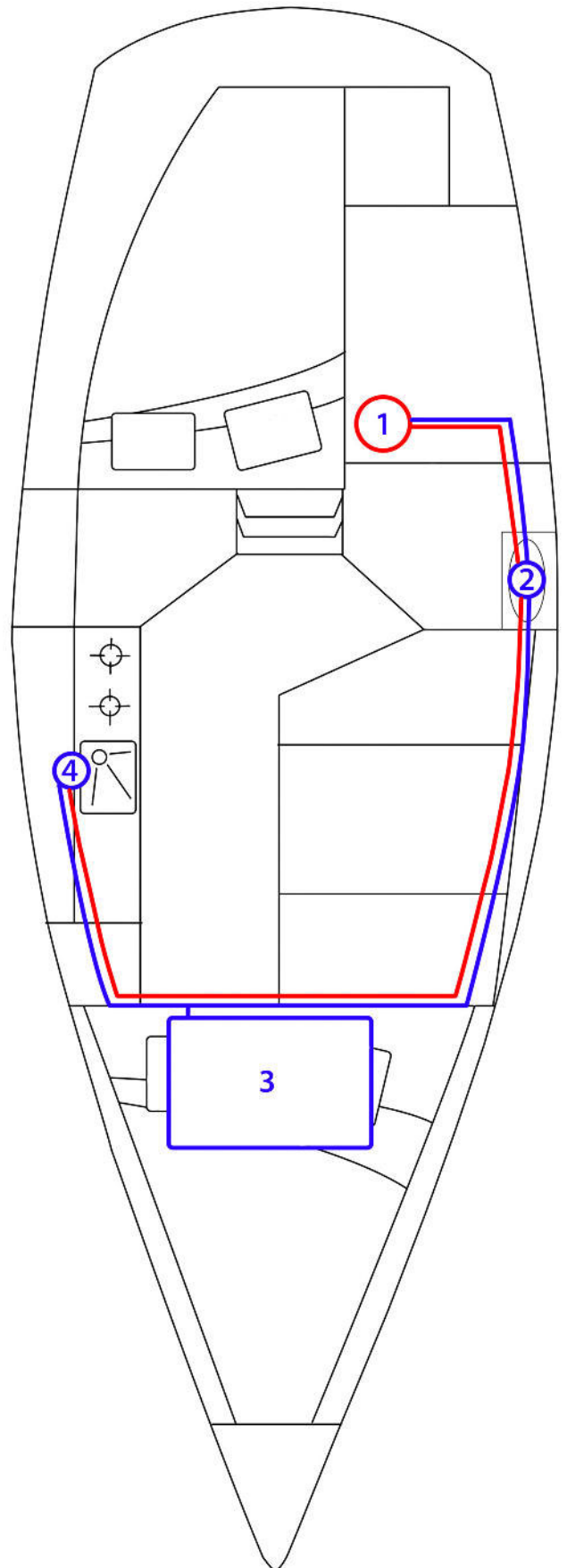
EAU SOUS PRESSION (option)

- 1 : Reservoir
- 2 : Pompe électrique à eau
- 3 : Vase d'expansion



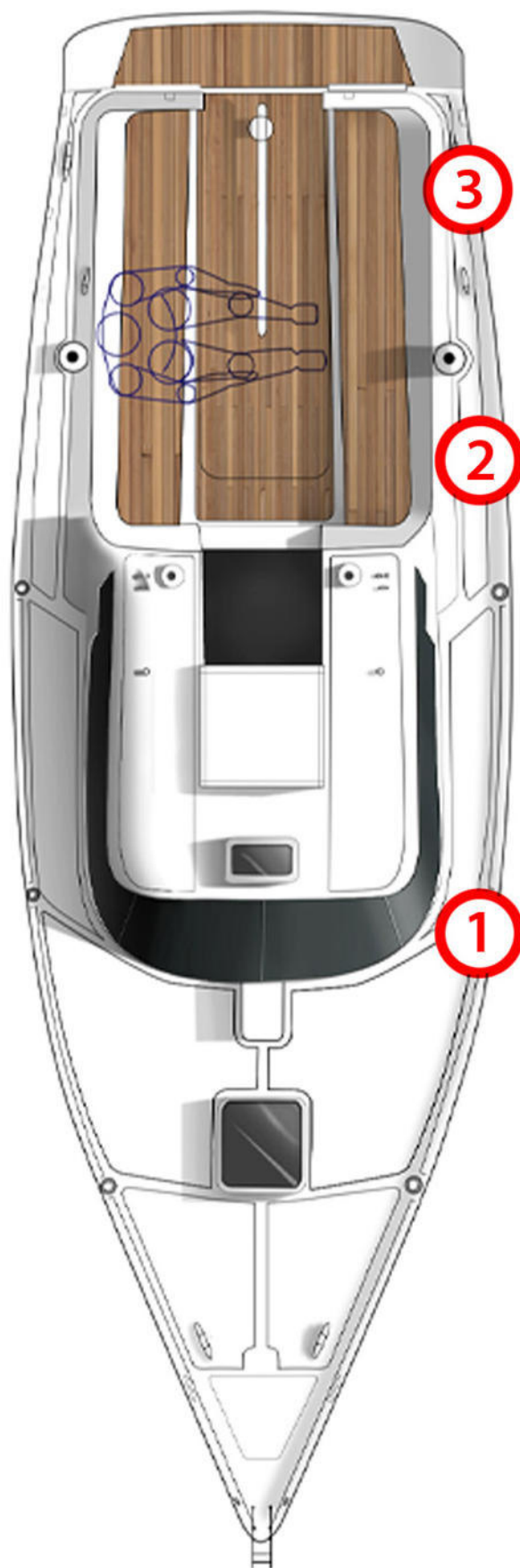
CIRCUIT EAU CHAUDE (option)

- 1 : Ballon d'eau chaude
- 2 : Sortie lavabo
- 3 : Reservoir
- 4 : Sortie évier



EMPLACEMENTS DES PASSE-PONT

- 1 : Remplissage réservoir eau douce
- 2 : Evacuation eaux noires (option)
- 3 : Remplissage réservoir gazoil





Wrighton Yachts

www.wrightonyachts.com
e-mail: wrighton@wrighton.fr
tel: 03 21 57 13 51
fax: 03 21 65 02 59
rue du silo Z.I. Washington
62400 Béthune

Catégorie de conception

Votre BI-LOUP 78 entre dans la catégorie de conception B de la directive européenne sur la construction des bateaux de plaisance (réf.2013/53/UE).

Votre bateau est donc conçu pour naviguer dans des conditions normales d'utilisation, pour des forces de vent pouvant atteindre 8 Beaufort compris et des hauteurs significatives de vagues pouvant atteindre 4 m compris.

Catégorie de Conception	A	B	C	D
Nombre de personnes		3	5	6
Charge Maximale (kg) à partir de M_{LC}		780	900	960