

MANUEL DU PROPRIÉTAIRE

BRABUS SHADOW 300

MODÈLE 2023

BRABUS
MARINE

Table des matières

1 Introduction 5
1.1 Objectif de ce manuel 5
1.2 Symboles de sécurité 6
1.3 Conventions de document 6
1.4 Copyright 6
1.5 Avis de non-responsabilité 7
1.6 Garantie 7
2 Sécurité 8
2.1 Pilotage sûr et responsable du bateau 8
2.2 Schéma de sécurité 10
2.3 Protection et contrôle incendie 10
2.3.1 Équipement de lutte contre l'incendie 11
2.3.2 Responsabilités des propriétaires et des utilisateurs de bateaux 12
2.3.3 Liste de contrôle : Feu dans le moteur 12
2.3.4 Liste de contrôle : Après un feu 12
2.4 Canot de sauvetage 12
2.5 Étiquettes de sécurité à bord 13
3 Présentation du produit 22
3.1 But de l'utilisation 22
3.2 Identification 22
3.3 Plaque du constructeur 23
3.4 Certification CE 23
3.5 Dimensions et poids 24
3.6 Disposition du bateau 26
4 Description du produit 28
4.1 Stabilité et flottabilité 28
4.1.1 Systèmes à vidange automatique 28
4.1.2 Ouvertures dans la coque et le pont 29
4.1.3 Système de cale 31
4.1.3.1 Pompes de cale et 32
4.2 Systèmes techniques 34
4.2.1 Système électrique 34
4.2.2 Système 12V 34
4.2.3 Interrupteurs principaux 35
4.2.4 Fusibles d'alimentation directe 36
4.2.5 Fusibles 37

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

4.2.6 Fusibles robustes..... 37
4.2.7 Batteries..... 38
4.2.7.1 Chargement des batteries..... 39
4.2.7.2 Stockage hivernal..... 39
4.2.7.3 Nettoyage des batteries..... 39
4.2.8 Système 110/230V..... 39
4.2.9 Système de carburant..... 41
4.2.9.1 Faire le plein du bateau..... 42
4.2.9.2 Entretien du système de carburant..... 43
4.2.10 Système de navigation..... 43
4.3 Équipement optionnel..... 44
4.3.1 Système d'eau douce..... 44
4.3.2 Système septique..... 46
4.3.2.1 Siège de toilettes..... 47
4.3.2.2 Réservoir septique..... 47
4.3.3 Propulseur d'étrave..... 48
4.3.4 Guindeau d'ancre..... 48
5 Transport..... 51
5.1 Lever le bateau..... 51
5.2 Transport et stockage du bateau..... 52
6 Fonctionnement..... 54
6.1 Dispositifs de manipulation..... 54
6.1.1 Console de pilotage..... 54
6.1.2 Panneau d'interrupteurs du gouvernail et de la console de pilotage..... 55
6.1.3 Système de direction..... 56
6.1.3.1 Contrôle et remplissage d'huile..... 57
6.1.3.2 Entretenir la direction..... 57
6.1.4 Levier d'accélérateur..... 57
6.1.4.1 Réglage de l'assiette et inclinaison..... 57
6.1.5 Démarrer le moteur..... 58
6.2 Siège pivotant - Sièges conducteur et passager..... 58
6.3 Inspection du bateau..... 59
6.3.1 Liste de contrôle : Inspection régulière avant de quitter le port..... 59
6.3.2 Liste de contrôle : Après avoir utilisé le bateau..... 60
6.3.3 Remarques en cas de conditions ensoleillées pour les bateaux Black OPS..... 60
6.4 Manipulation du bateau..... 61
6.4.1 Liste de contrôle : Manipulation du bateau avant de quitter le port..... 61
6.4.2 Quitter la jetée..... 62
6.4.3 Conduire le bateau..... 63
6.4.3.1 Arrêt d'urgence..... 63
6.4.3.2 Conduire à grande vitesse..... 63

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

6.4.3.3 Conduire dans une mer agitée....64
6.4.3.4 Manœuvrer dans des canaux étroits....65
6.4.4 Visibilité depuis le poste de pilotage....65
6.4.5 Utilisation des volets de réglage de l'assiette....66
6.5 Empêcher les chutes par-dessus bord....67
6.6 Ancrage, accostage et amarrage....68
6.6.1 Points de fixation....68
6.6.2 Accostage....69
6.6.3 Liste de contrôle : Avant l'ancrage....70
6.6.4 Remorquage et amarrage....70
7 Entretien....71
7.1 Nettoyage et entretien de la surface en enduit gélifié....71
7.1.1 Remarques concernant l'entretien....73
7.2 Peinture antisalissure....74
7.3 Entretenir les intérieurs....75
7.3.1 Surfaces en plastique et peintes....75
7.3.2 Portes et trappes....75
7.4 Entretenir les housses....75
7.4.1 Nettoyer les housses....75
7.5 Protéger les pièces métalliques sous-marines....76
7.6 Prévenir la corrosion....76
7.7 Prévenir les dommages dus au gel....77
7.8 Liste de contrôle : Avant le repos d'hiver....77
7.9 Liste de contrôle : Avant le lancement....78
7.10 Journal de maintenance....78
7.11 Entretien correctif....80
7.11.1 Dépôts....80
7.11.2 Rayures et entailles....80
7.11.3 Taches....80
7.11.4 Marques profondes, entailles et trous....80
8 Environnement....81
8.1 Exigences pour l'Amérique du Nord....81
9 Annexe I : Listes de contrôle....83
9.1 Liste de contrôle : Feu dans le moteur....83
9.2 Liste de contrôle : Après un feu....83
9.3 Liste de contrôle : Inspection régulière avant de quitter le port....83
9.4 Liste de contrôle : Après avoir utilisé le bateau....84
9.5 Liste de contrôle : Manipulation du bateau avant de quitter le port....84
9.6 Liste de contrôle : Avant l'ancrage....85
9.7 Liste de contrôle : Avant le repos d'hiver....85

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

9.8 Liste de contrôle : Avant le lancement....86
9.9 Liste de contrôle : Système de carburant....87
9.10 Journal de maintenance....87
10 Annexe II : Système de carburant....89
11 Annexe III : Schémas électriques....90
12 Annexe IV : Décontamination AIS - Amérique du Nord....91
13 Annexe V : Dimensions de transport....92
14 Annexe VI : Conditions de garantie....93
14.1 Conditions de garantie : États-Unis....94
14.2 Conditions de garantie : hors États-Unis....95

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

1 Introduction

1.1 Objectif de ce manuel

Ce manuel du propriétaire comporte des informations et des instructions importantes pour l'utilisation correcte de votre bateau.

Dans ce manuel du propriétaire, vous trouverez des informations importantes qui vous aideront à manier et entretenir votre bateau. Le manuel comporte en outre des informations détaillées sur le bateau et les systèmes installés, ainsi que des informations générales sur son maniement et son entretien. La dernière version du manuel est disponible au format électronique sur le site Internet du fabricant.

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



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

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

Pour obtenir de plus amples informations sur les écoles de mer locales et les moniteurs agréés, veuillez demander conseil à votre revendeur de bateaux, aux clubs nautiques locaux et aux fédérations nationales de bateaux à moteur ou de yacht. Ces interlocuteurs pourront également vous fournir des informations réglementaires locales spécifiques sur des questions comme le permis de conduire, les autorisations, l'immatriculation, l'assurance et l'équipement de sécurité obligatoire.

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

Conservez ce manuel en lieu sûr et remettez-le au nouveau propriétaire si vous vendez votre bateau. Si le manuel est égaré ou détruit, vous pourrez en commander une copie auprès de votre revendeur ou le télécharger sur le site Internet du fabricant.

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

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

1.2 Symboles de sécurité

Ce manuel du propriétaire contient des déclarations de danger, d'avertissement, de mise en garde et de remarque informant l'utilisateur ou les représentants de service autorisés de tout dommage matériel au produit ou de toute blessure corporelle à la personne.

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

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

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

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

⚠ ATTENTION — **Attention** indique une situation potentiellement dangereuse qui, si elle n'est pas évitée, **pourrait entraîner des blessures légères ou modérées**.

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

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

1.3 Conventions de document

Unités

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

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

Terminologie

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

1.4 Copyright

Copyright ©2026 Axopar Boats / BRABUS Marine. Tous droits réservés.

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

1.5 Avis de non-responsabilité

Le contenu de ce manuel est à titre informatif uniquement.

Axopar Boats / BRABUS Marine se réserve le droit de modifier les produits sans préavis pour améliorer la fiabilité, la fonction, la conception ou d'autres caractéristiques des produits. Axopar Boats / BRABUS Marine n'assume aucune responsabilité pour tout dommage, perte, coût ou dépense découlant de ou lié à l'utilisation de ce manuel ou des produits décrits ici.

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

1.6 Garantie

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

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

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

2 Sécurité

⚠ AVERTISSEMENT

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

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

Vérifiez les emplacements préférentiels de l'équipement de sécurité le plus important en consultant le chapitre ***Schéma de sécurité***.

⚠ AVERTISSEMENT

La surcharge du bateau peut endommager le moteur, même lorsqu'il est à l'arrêt.

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

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

⚠ AVERTISSEMENT

Lorsque vous naviguez, utilisez toujours les sièges destinés aux passagers.

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

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

⚠ ATTENTION

Risque de blessures corporelles pour les personnes et risque de dommages au toit ou aux structures du toit.

Ne placez ou n'attachez aucune charge ni aucun équipement sur le toit ou sur les structures du toit en l'absence de galerie de toit spécifique.

Il est interdit de se positionner sur le toit ou de se suspendre aux structures du toit.

2.1 Pilotage sûr et responsable du bateau

Veuillez vous familiariser avec ces aspects de sécurité avant d'utiliser le bateau.

La personne qui est aux commandes du bateau est responsable de la sécurité de tous les passagers et des autres marins.

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

⚠ ATTENTION

Il incombe au propriétaire de veiller à maintenir un mode de fonctionnement normal. Cela signifie que la vitesse du bateau doit être adaptée à l'état dominant de la mer, et que le bateau doit être utilisé « avec un bon comportement marin ».

Le non-respect de ces règles de sécurité peut entraîner des blessures graves, voire la mort.

- Toute personne qui se trouve aux commandes du bateau doit être compétente pour conduire un bateau de ce type et de cette taille.
- Le bateau ne doit pas être piloté par un opérateur non qualifié ou par un opérateur qui est sous l'empire de l'alcool, de drogues ou d'autres substances qui altèrent le jugement.
- Le bateau doit toujours être manœuvré à des vitesses qui ne mettent pas en danger les personnes ou les biens.
- Le capitaine doit être en permanence conscient des conditions qui entourent le bateau durant la navigation et en particulier avant de prendre des virages serrés.
- Dans des conditions difficiles, comme des eaux agitées et des vents violents, une visibilité réduite et des couloirs de navigation encombrés, il convient de réduire la vitesse, d'utiliser un équipement et des feux de navigation appropriés, et de faire le guet pour identifier d'éventuels dangers.
- Soyez attentif à votre sillage. Il peut constituer un danger pour les embarcations plus petites, endommager des bateaux amarrés ou causer d'autres dégâts matériels. Vous êtes responsable des dommages causés par votre sillage.
- Pendant la navigation, autorisez les passagers à s'asseoir uniquement dans les zones qui ne présentent pas de danger pour eux-mêmes ou pour le bateau.
- Pendant la navigation, n'autorisez pas les passagers à s'asseoir sur les strapontins arrière, les trappes de service arrière ou les plats-bords.
- Les passagers doivent rester assis lorsque le bateau est en mouvement.
- La consommation d'alcool, de drogues ou d'autres substances altérant le jugement constitue une menace sérieuse pour vous-même et pour les autres. L'opérateur du bateau est responsable du comportement de ses passagers.
- Pour chaque passager à bord, le bateau doit transporter un vêtement de flottaison individuel (VFI) portable.

⚠ AVERTISSEMENT

Danger lié à la vitesse

Ce bateau est ultra-performant ; il convient d'adapter la vitesse du bateau à l'environnement de navigation. Pour assurer la sécurité et le confort de vos passagers, évitez de prendre des virages serrés à une vitesse supérieure à 40 nœuds. Ne pilotez jamais votre bateau à des vitesses qui dépassent votre capacité à réagir à des situations inattendues et imprévisibles. Il incombe au capitaine de piloter le bateau en toute sécurité en tout temps.

⚠ AVERTISSEMENT

Ne pilotez jamais un bateau à une vitesse à laquelle vous n'êtes pas à l'aise.

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

⚠ DANGER

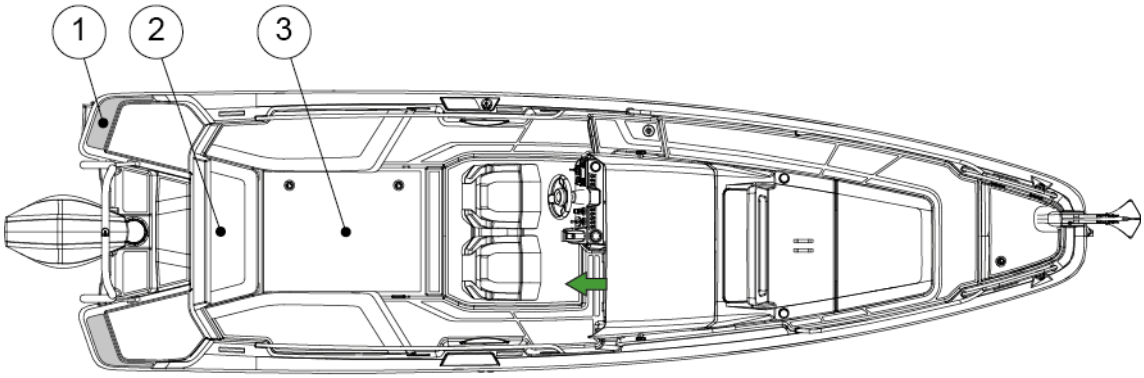
Risque de glissade

Le pont peut être glissant lorsqu'il est mouillé, même sur les zones antidérapantes. Soyez extrêmement prudent sur les surfaces glissantes et portez des chaussures adaptées.

⚠ DANGER

Ne naviguez pas lorsque le temps est mauvais, car cela peut entraîner des blessures graves, voire la mort. Veillez à toujours revenir à terre avant que le temps ne se gâte.

2.2 Schéma de sécurité



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

2.3 Protection et contrôle incendie

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

⚠ AVERTISSEMENT

Le feu se propage généralement très vite – éteignez rapidement l'incendie à l'aide de l'extincteur du bateau !

Consultez le chapitre ***Schéma de sécurité*** pour connaître l'emplacement exact de l'extincteur ou des extincteurs.

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

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

⚠ AVERTISSEMENT

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

N'utilisez pas d'eau !

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

⚠ AVERTISSEMENT

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

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

2.3.1 Équipement de lutte contre l'incendie

Vérifiez l'emplacement exact des équipements de lutte contre l'incendie en consultant le chapitre ***Schéma de sécurité***.

Extincteurs d'incendie

Vous devez équiper le bateau d'un extincteur portatif ayant une capacité minimale de 8A/68B.

Vérifiez l'emplacement exact des équipements de lutte contre l'incendie au chapitre ***Schéma de sécurité***.

Les extincteurs ne sont pas inclus dans la livraison par le fabricant. Avant d'utiliser le bateau, celui-ci doit être équipé d'extincteurs.

Couverture antifeu

Une couverture antifeu est le moyen idéal d'éteindre les petits incendies ; c'est également une excellente option si les vêtements d'une personne prennent feu.

- Gardez une couverture antifeu à bord dans un endroit facile d'accès.

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

2.3.2 Responsabilités des propriétaires et des utilisateurs de bateaux

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

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

2.3.3 Liste de contrôle : Feu dans le moteur

- Arrêtez le moteur.
- Dirigez le bateau contre le vent, si possible.
- Assurez-vous que tous les passagers portent des gilets de sauvetage.
- Si nécessaire :
  - Évacuez les passagers.
  - Appelez les secours pour déclencher un sauvetage en mer.
- Coupez le carburant et les interrupteurs d’alimentation principale.
- Éteignez le feu.
- Attendez d’être absolument certain que le feu est éteint avant d’ouvrir le capot du moteur.

  Ouvrez le capot du moteur avec précaution et soyez prêt à utiliser l’extincteur portatif, le cas échéant, pour éteindre tout foyer résiduel après l’incendie.
- Éteignez les incendies couvants avec de l’eau.

2.3.4 Liste de contrôle : Après un feu

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

2.4 Canot de sauvetage

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

Stockage d’un canot de sauvetage

Si vous décidez d’acquérir un canot de sauvetage pour votre bateau, rangez-le à l’avant du bateau afin qu’il soit facilement accessible en cas d’urgence.

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

Utilisation du canot de sauvetage

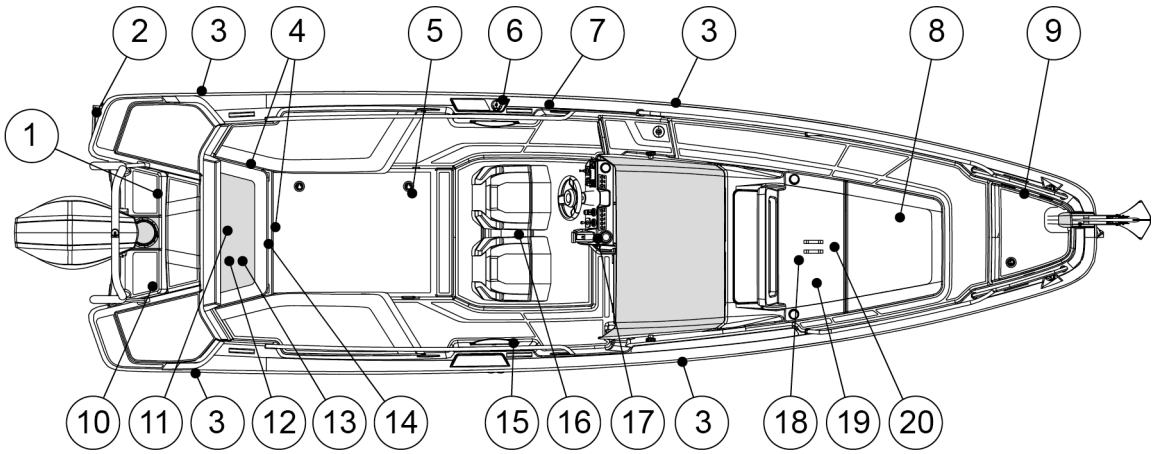
Le canot de sauvetage doit être attaché à la poupe du bateau et prêt à l'emploi.

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

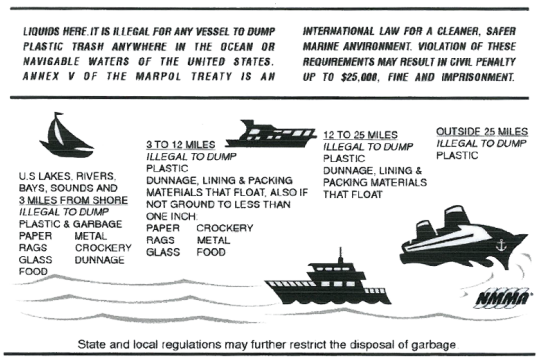
Suivez les instructions du fabricant du canot de sauvetage.

2.5 Étiquettes de sécurité à bord

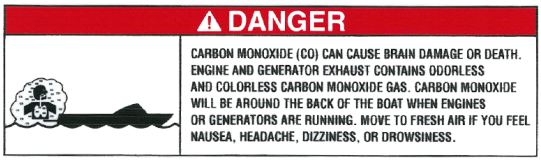
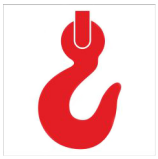
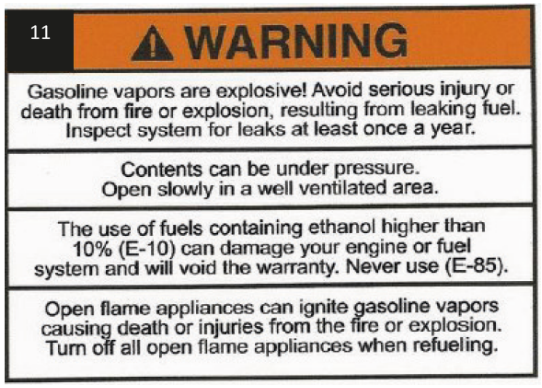
L'image et le tableau suivants présentent l'emplacement et la description des étiquettes de sécurité à bord.
L'emplacement des étiquettes peut varier en fonction des options choisies.



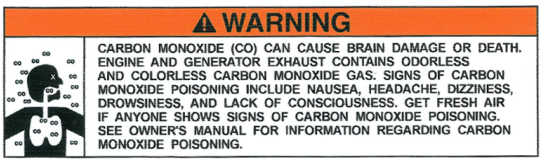
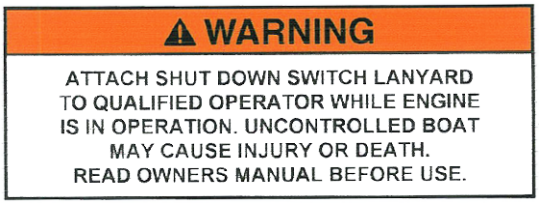
© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

Position	Étiquette	Description
1		Liquides ici. Il est illégal pour tout navire de déverser des déchets plastiques n'importe où dans l'océan ou dans les eaux navigables des États-Unis. L'Annexe V de la convention MARPOL est une loi internationale qui défend un environnement marin plus propre et plus sûr. Toute infraction à ces exigences peut entraîner une sanction civile pouvant aller jusqu'à 25 000 $ d'amende assortie à une peine d'emprisonnement. Lacs, rivières, baies, bras de mer aux États-Unis et à trois miles du rivage. Il est illégal de déverser du plastique et des déchets, du papier, du métal, des chiffons, de la vaisselle, du verre, du fardage et de la nourriture. 3 à 12 miles. Il est illégal de déverser des matériaux plastiques, de fardage, de revêtement et d'emballage qui flottent. Également, s'ils ne sont pas broyés à une taille inférieure à un pouce : papier, vaisselle, chiffons, métal, verre, aliments. 12 à 25 miles. Il est illégal de déverser des matériaux plastiques, de fardage, de revêtement et d'emballage qui flottent. Au-delà de 25 miles. Il est illégal de déverser des matériaux plastiques. Les réglementations nationales et locales peuvent limiter de manière plus stricte l'élimination des déchets.
1	**DISCHARGE OF OIL PROHIBITED** THE FEDERAL WATER POLLUTION CONTROL ACT PROHIBITS THE DISCHARGE OF OIL OR OILY WASTE INTO OR UPON THE NAVIGABLE WATERS OF THE UNITED STATES, OR THE WATERS OF THE CONTIGUOUS ZONE, OR WHICH MAY AFFECT NATURAL RESOURCES BELONGING TO, APPERTAINING TO, OR UNDER THE EXCLUSIVE MANAGMENT AUTHORITY OF THE UNITED STATES, IF SUCH DISCHARGE CAUSES A FILM OR DISCOLORATION OF THE SURFACE OF THE WATER OR CAUSES A SLUDGE OR EMULSION BENEATH THE SURFACE OF THE WATER. VIOLATORS ARE SUBJECT TO SUBSTANTIAL CIVIL PENALTIES AND/OR CRIMINAL SANCTIONS INCLUDING FINES AND IMPRISONMENT.	**Déversement d'huile interdit** La loi fédérale relative au contrôle de la pollution des eaux interdit les rejets d'hydrocarbures ou de déchets huileux dans ou sur les eaux navigables des États-Unis, ou les eaux de la zone contiguë, ou qui peuvent affecter les ressources naturelles appartenant à, relevant de ou sous l'autorité exclusive de gestion des États-Unis, si ces rejets causent la formation d'un film ou une décoloration de la surface de l'eau, ou créent une boue ou une émulsion sous la surface de l'eau. Les contrevenants s'exposent à des sanctions civiles et/ou pénales importantes, notamment des amendes et des peines d'emprisonnement.
2		**Avertissement** L'hélice en rotation peut provoquer des blessures graves, voire la mort. Ne vous approchez pas de l'hélice et n'utilisez pas l'échelle lorsque le moteur tourne.

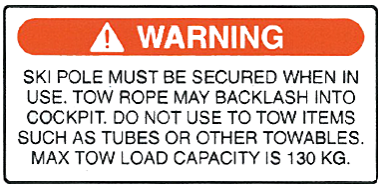
© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

Position	Étiquette	Description
2		**Danger** Le monoxyde de carbone (CO) peut provoquer des lésions cérébrales, voire la mort. Les gaz d'échappement du moteur et du générateur contiennent du monoxyde de carbone inodore et incolore. Les émanations de monoxyde de carbone sont concentrées à l'arrière du bateau lorsque les moteurs ou les générateurs sont en marche. Déplacez-vous à l'air frais si vous ressentez des nausées, des maux de tête, des étourdissements ou une somnolence.
3		Point de fixation
4		Extincteur d'incendie
5		**Avertissement** Absence de ventilation. Les vapeurs de carburant présentent un risque d'incendie et d'explosion. Pour éviter des blessures, voire la mort, ne stockez pas de carburant ou de liquides inflammables ici.
6		**Avertissement** Les vapeurs d'essence sont explosives ! Évitez de graves blessures, voire la mort, causées par un incendie ou une explosion résultant d'une fuite de carburant. Inspectez le système au moins une fois par an afin de détecter d'éventuelles fuites. Le contenu peut être sous pression. Ouvrez lentement le bouchon dans un endroit bien aéré. L'utilisation de carburants contenant plus de 10 % d'éthanol (E-10) peut endommager votre moteur ou votre système de carburant et annulera la garantie. Ne jamais utiliser de carburant E-85. Les appareils à flamme nue peuvent enflammer les vapeurs d'essence, provoquant la mort ou de graves blessures à la suite d'un incendie ou d'une explosion. Éteignez tous les appareils à flamme nue lors du ravitaillement.

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

Position	Étiquette	Description
6		**Avertissement** Les vapeurs d'essence peuvent provoquer des incendies ou des explosions. Ne remplissez pas trop le réservoir de carburant. Gardez l'embarcation à l'écart des flammes nues et des étincelles. Ne démarrez pas l'embarcation en présence d'essence, sous forme liquide ou de vapeurs. Remettez toujours en place le capot moteur (ou le siège) avant de démarrer. **Avertissement** Évitez de graves blessures, voire la mort, causées par un incendie ou une explosion résultant d'une fuite de carburant. Inspectez régulièrement le système pour détecter d'éventuelles fuites.
7		**Avertissement** Le monoxyde de carbone (CO) peut provoquer des lésions cérébrales, voire la mort. Les gaz d'échappement du moteur et du générateur contiennent du monoxyde de carbone inodore et incolore. Les signes d'intoxication au monoxyde de carbone incluent des nausées, des maux de tête, des étourdissements, une somnolence et une perte de conscience. Si une personne présente des signes d'intoxication au monoxyde de carbone, faites sortir à l'air frais toutes les personnes à bord. Consultez le manuel du propriétaire pour obtenir des informations concernant l'intoxication au monoxyde de carbone.
7		**Avertissement** Un opérateur qualifié doit avoir le contrôle de l'embarcation à tout moment. L'utilisation de l'embarcation par un opérateur non qualifié peut entraîner une perte de contrôle. Cela pourrait entraîner des blessures graves, la mort ou des dommages matériels. La stabilité et la maniabilité du bateau changent en fonction de la répartition du poids. Lisez le manuel du propriétaire avant utilisation.
7		**Avertissement** Attachez le cordon de l'interrupteur d'arrêt à un opérateur qualifié lorsque le moteur tourne. Un bateau hors de contrôle peut provoquer des blessures, voire la mort. Lisez le manuel du propriétaire avant utilisation.

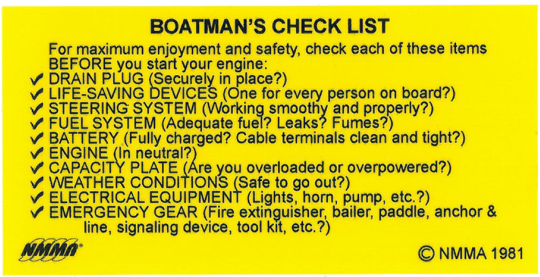
© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

Position	Étiquette	Description
7		**Avertissement** L'hélice en rotation peut provoquer des blessures graves, voire la mort. Coupez le moteur à proximité de personnes dans l'eau.
7		**Avertissement** Soyez prudent lorsque le skieur est tracté, car la corde de traction peut heurter le cockpit lorsqu'elle est relâchée.
8		Issue de secours
9		**Avertissement** N'approchez pas vos mains des machines. Suivez les instructions pour l'activation de la télécommande.
10		**Avertissement** Il convient de fixer solidement le mât de traction lorsqu'il est utilisé pour la pratique du ski nautique. La corde de traction peut heurter le cockpit. Ne pas utiliser pour tracter des objets tels que des tubes ou d'autres objets remorquables. La capacité de charge maximale de remorquage est de 130 kg.

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

Position	Étiquette	Description
11	**⚠ WARNING** **ELECTRICAL SHOCK AND FIRE HAZARD. FAILURE TO FOLLOW THESE INSTRUCTIONS MAY RESULT IN INJURY OR DEATH.** (1) Turn off the boat's shore power connection switch before connecting or disconnecting the shore power cable. (2) Connect shore power cable at the boat first. (3) If polarity-warning indicator is activated, immediately disconnect cable. (4) Disconnect shore power cable at shore outlet first. (5) Close shore power inlet cover tightly. **DO NOT ALTER SHORE POWER CABLE CONNECTORS**	**Avertissement** Risque de choc électrique et d'incendie. Le non-respect de ces instructions peut entraîner des blessures, voire la mort. (1) Éteignez l'interrupteur d'alimentation à quai du bateau avant de brancher ou de débrancher le câble d'alimentation à quai. (2) Commencez par brancher le câble d'alimentation à quai du bateau. (3) Si l'indicateur d'avertissement de polarité est activé, débranchez immédiatement le câble. (4) Commencez par débrancher le câble d'alimentation à quai de la prise de quai. (5) Fermez hermétiquement le couvercle de la prise d'alimentation à quai. **Ne modifiez pas les connecteurs des câbles d'alimentation à quai**
11	**⚠ WARNING** **ELECTRICAL SHOCK AND FIRE HAZARD. FAILURE TO FOLLOW THESE INSTRUCTIONS MAY RESULT IN INJURY OR DEATH.** (1) Turn off the boat's shore power connection switch before connecting or disconnecting the shore power cable. (2) Connect shore power cable at the boat first. (3) If polarity-warning indicator is activated, immediately disconnect cable. (4) Disconnect shore power cable at shore outlet first. (5) Close shore power inlet cover tightly. **DO NOT ALTER SHORE POWER CABLE CONNECTORS** **⚠ MISE EN GARDE** **RISQUE DE CHOC ELECTRIQUE ET D'INCENDIE. LE NON RESPECT DE CES INSTRUCTIONS PEUT CAUSE DES BLESSURES SERIEUSES OU LA MORT.** (1) Fermer l'interrupteur de l'alimentation à terre avant de raccorder ou de débrancher le cable d'alimenation. (2) Raccorder d'abord le cable d'alimentation à terre au navire. (3) Si l'indicateur de polarité est activé, débrancher immédiatement le cable d'alimentation. (4) Débrancher d'abord le cable d'alimentation à terre de la borne du quai. (5) Fermer hermétiquement le couvercle du cable d'alimentation à terre. **NO PAS MODIFIER LE CABLE D'ALIMENTATION À LA TERRE**	**Avertissement** Risque de choc électrique et d'incendie. Le non-respect de ces instructions peut entraîner des blessures, voire la mort. (1) Éteignez l'interrupteur d'alimentation à quai du bateau avant de brancher ou de débrancher le câble d'alimentation à quai. (2) Commencez par brancher le câble d'alimentation à quai du bateau. (3) Si l'indicateur d'avertissement de polarité est activé, débranchez immédiatement le câble. (4) Commencez par débrancher le câble d'alimentation à quai de la prise de quai. (5) Fermez hermétiquement le couvercle de la prise d'alimentation à quai. **Ne modifiez pas les connecteurs des câbles d'alimentation à quai**
12		Soyez attentif aux avertissements et lisez le manuel.
13	**⚠ CAUTION** IF SWITCH IS TURNED OFF WHILE ENGINE IS RUNNING ALTERNATOR WILL BE DAMAGED.	**Attention** Si l'interrupteur est éteint alors que le moteur tourne, l'alternateur sera endommagé.

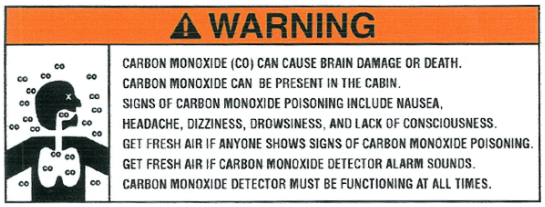
© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

Position	Étiquette	Description
14		**Avertissement** L'installation de batteries AGM sans entretien est autorisée uniquement dans cette zone.
15		**Avertissement** Évitez les blessures corporelles. Restez à l'intérieur du plat-bord (et des portes) lorsque le bateau navigue.
16		**Avertissement** Évitez des blessures graves, voire la mort. Une rotation inattendue du siège peut provoquer l'éjection de l'occupant. Verrouillez le pivot lorsque la vitesse dépasse 5 miles/h.
17		**Liste de contrôle du plaisancier** Pour un maximum de plaisir et de sécurité, vérifiez chacun des éléments suivants avant de démarrer votre moteur : – Bouchon de vidange (bien en place ?) – Dispositifs de sauvetage (un pour chaque personne à bord ?) – Système de direction (fonctionne parfaitement ?) – Système de carburant (carburant adéquat ? Présence de fuites ? Émanations de fumées ?) – Batterie (complètement chargée ? Cosses de câbles propres et bien serrées ?) – Moteur (au point mort ?) – Plaque de capacité (surcharge ou surpuissance ?) – Équipement électrique (feux, avertisseur sonore, pompe, etc. ?) – Équipement de secours (extincteur, écope, pagaie, ancre et ligne, dispositif de signalisation, trousse à outils, etc. ?)
17		Certifié NMMA

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

Position	Étiquette	Description
17		Capacités maximales
17		**Plaque de certification US** Conception conforme aux exigences de la NMMA et aux normes de sécurité de la Garde côtière des États-Unis. Conforme aux normes EVAP en utilisant des composants certifiés
17		**Avertissement** Veillez à ce que l'interrupteur de coupure du moteur soit monté avant la livraison du bateau !
18		Ne buvez pas l'eau.

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

Position	Étiquette	Description
19		Vanne d’arrêt du réservoir d’eaux usées
20		**Avertissement** Le monoxyde de carbone (CO) peut provoquer des lésions cérébrales, voire la mort. Du monoxyde de carbone peut être présent dans la cabine. Les signes d’intoxication au monoxyde de carbone incluent des nausées, des maux de tête, des étourdissements, une somnolence et une perte de conscience. Si une personne présente des signes d’intoxication au monoxyde de carbone, faites sortir à l’air frais toutes les personnes à bord. Sortez à l’air libre si l’alarme du détecteur de monoxyde de carbone retentit. Le détecteur de monoxyde de carbone doit toujours être en bon état de fonctionnement.

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

3 Présentation du produit

3.1 But de l’utilisation

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

3.2 Identification

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

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

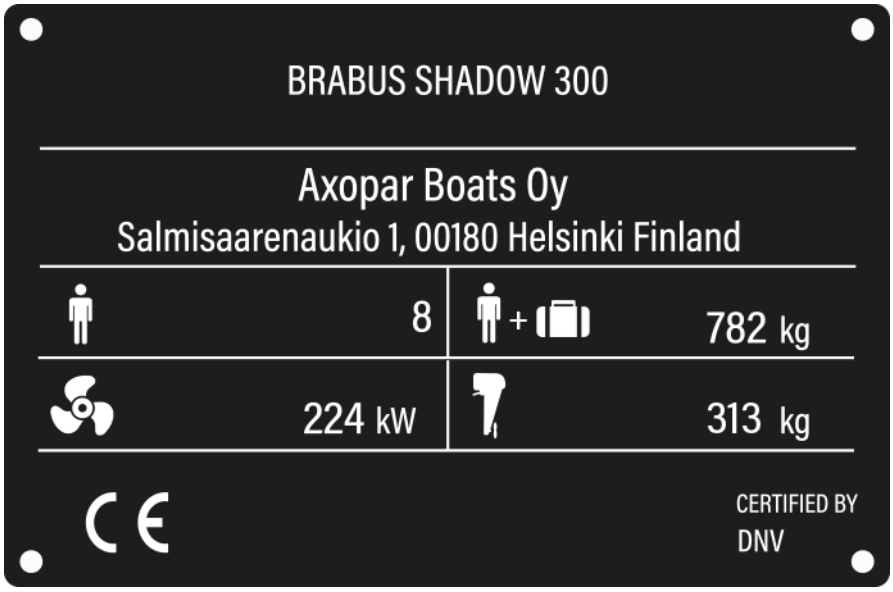
Exemple : FI – AXOPA001F122FI – AXOPA001F122	**Données**
FI	Pays du fabricant : Finlande
-	Trait d’union
AXO	Fabricant : Axopar Boats
PA	Modèle du bateau • A = Cross Bow • B = Cross Top • S = Cross Bow, Limited Edition • C = Cross Top, Limited Edition
001	Numéro de bateau
F	Mois de fabrication • A = Janvier • B = Février • C = Mars • etc.
1	Dernier chiffre de l’année de fabrication
22	Année du modèle

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

3.3 Plaque du constructeur

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

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



La plaque du constructeur contient les informations suivantes :

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

3.4 Certification CE

Ce bateau appartient à la catégorie C conformément au marquage CE.

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

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

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

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

Catégorie	Description
C. Côtier	Le bateau est conçu pour les voyages dans les eaux côtières, les grandes baies, les estuaires, les lacs et les rivières, où des conditions allant jusqu'à et y compris des vents de force 6 sur l'échelle de Beaufort et des hauteurs de vagues importantes allant jusqu'à 2 m inclus peuvent être rencontrées.

3.5 Dimensions et poids

Dimensions

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

Puissance

	Unités métriques	Unités américaines
Puissance moteur maximale recommandée	224 kW	300 CV

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

Poids et chargement

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

	Catégorie C
Nombre maximum de personnes Poids par défaut : • Adulte : 75 kg (165 lb) • Enfant : 37,5 kg (83 lb)	8

	Catégorie C	
	Unités métriques	Unités américaines
Poids total de tous les occupants	600 kg	1322 lb
Charge maximale recommandée	1012 kg	2231 lb
Poids du bateau à charge maximale	Cross Bow : 3279 kg Cross Top : 3329 kg	Cross Bow : 7229 lb Cross Top : 7339 lb

dont

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

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

Capacité du réservoir

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

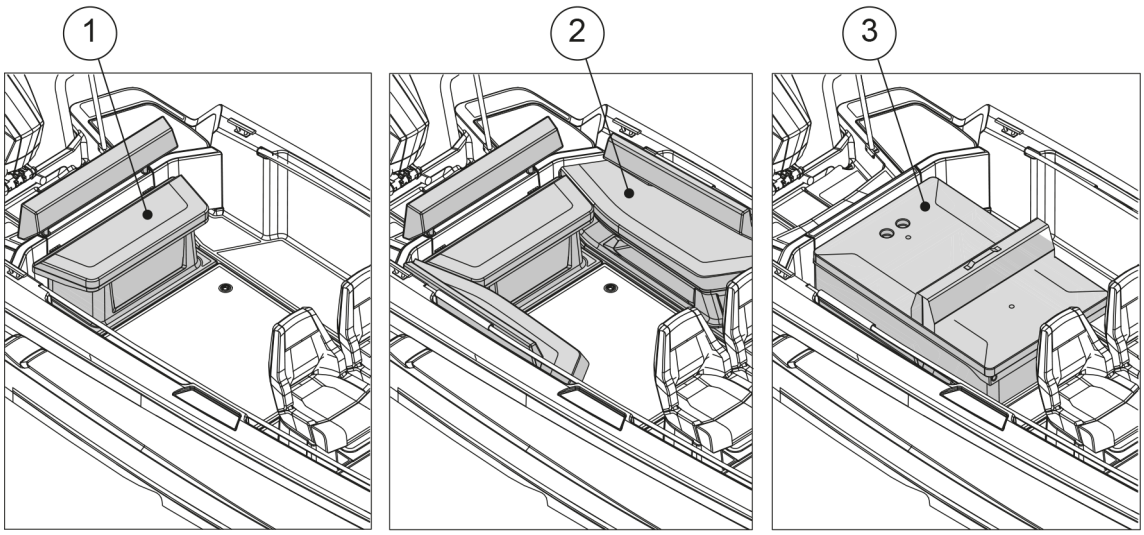
L’évaluation de la stabilité du bateau est basée sur les conditions de charge maximale.

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

3.6 Disposition du bateau

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

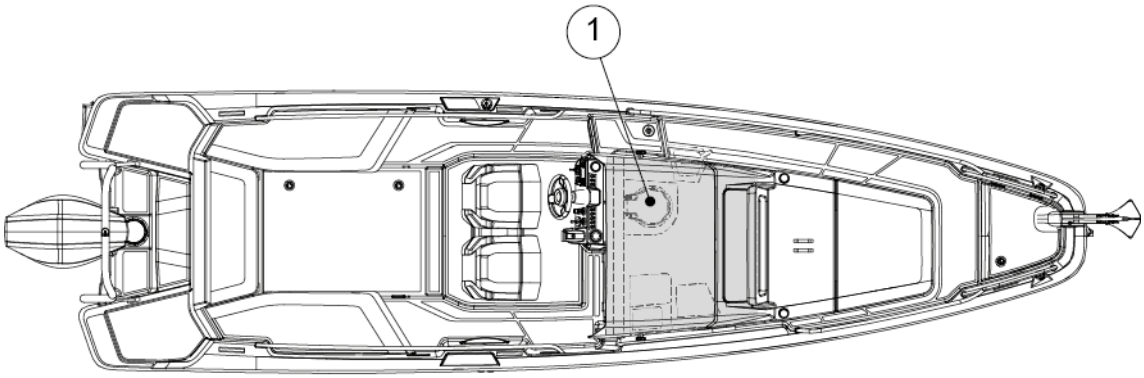
Le bateau standard est vendu avec un pont arrière ouvert équipé d’un sofa faisant face à l’arrière. Il est également possible d’équiper le pont arrière d’un sofa en U ou d’un compartiment de rangement multiple.



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

La cabine avant est accessible par la porte coulissante située sur le côté tribord du cockpit. La cabine avant est équipée de toilettes.

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine



(1) Cabine avant avec toilettes en option

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

4 Description du produit

4.1 Stabilité et flottabilité

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

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

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

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

Les vagues déferlantes représentent un danger important pour la stabilité.

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

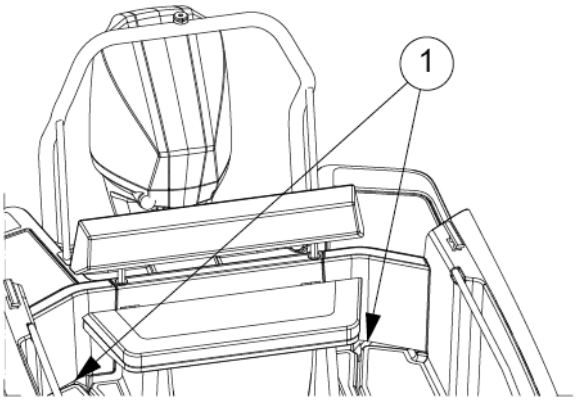
4.1.1 Systèmes à vidange automatique

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

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

⚠ ATTENTION N'obstruez pas les trous de drainage lorsque vous utilisez le bateau.

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine



(1) Trou de drainage

Les trous de drainage doivent être ouverts à tout moment. Nettoyez régulièrement les orifices en éliminant les débris qui s'y accumulent afin d'éviter qu'ils ne se bouchent.

Le système est conçu de manière à évacuer l'eau du pont en utilisation normale.

Ne fermez pas les robinets lorsque vous utilisez le bateau ou lorsque le bateau est amarré au quai.

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

REMARQUE

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

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

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

4.1.2 Ouvertures dans la coque et le pont

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

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

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

- Gardez les fenêtres, les portes, les trappes de pont, les trappes de toit, les évents et les portes intérieures fermés pendant la navigation.

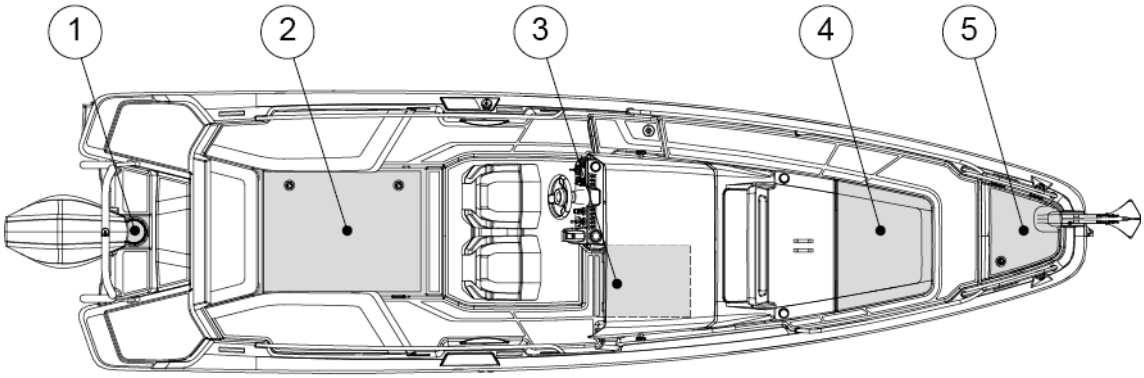
  Par temps orageux, gardez-les toujours bien fermés pour minimiser le risque de pénétration d'eau dans le bateau et pour éviter toute blessure corporelle.

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

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

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

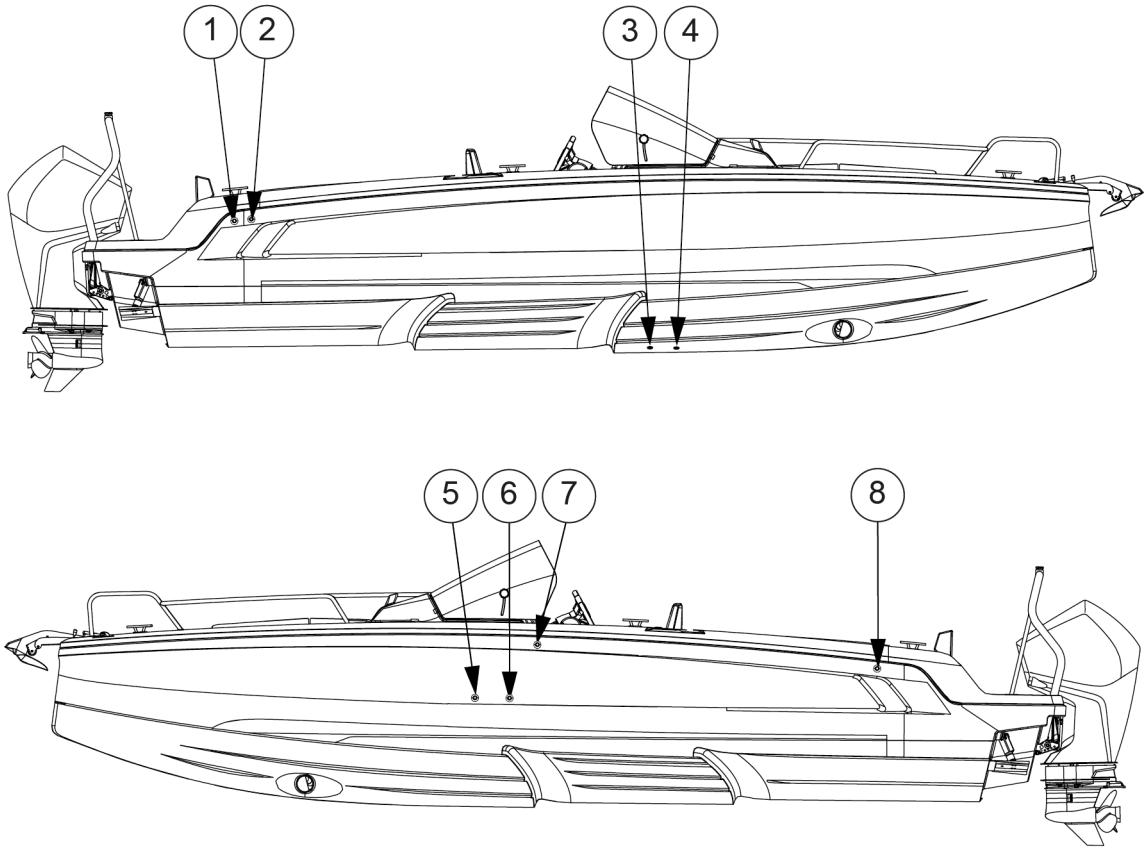
La figure illustre les trappes qui doivent être maintenues fermées pendant la navigation ou lorsque le bateau est laissé sans surveillance.



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

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

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine



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

4.1.3 Système de cale

Le système de cale est conçu pour aider à maintenir le niveau d’eau de cale au minimum. Le système se compose de plusieurs pompes qui couvrent toutes les sections inférieures du bateau.

Le bateau est équipé de pompes de cale manuelles et électriques.

La pompe de cale manuelle se commande avec sa poignée.

Les pompes de cale électriques submersibles sont équipées d’un flotteur qui les déclenche automatiquement s’il y a de l’eau dans l’espace de cale. Il est également possible de commander manuellement les pompes de cale électriques à l’aide des interrupteurs situés sur la console de pilotage.

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

⚠ AVERTISSEMENT

Le système de cale n’est pas conçu pour contrôler les dommages.

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

REMARQUE

Maintenez la zone de cale propre en la lavant très souvent avec un nettoyant pour cale, ou avec de l’eau et du savon biodégradable. Une cale propre facilite la détection des signes de fuites ou d’autres problèmes susceptibles de survenir.

REMARQUE

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

REMARQUE

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

REMARQUE

Évitez la pollution.

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

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

Avant chaque utilisation

Vérifiez que :

- Les pompes de cale peuvent fonctionner librement et aucun objet n’en gêne le fonctionnement.
- L’eau peut s’écouler à travers la crépine et il n’y a pas de boue ou de matériau limitant le débit de l’eau.

  Nettoyez la crépine en poussant les languettes de verrouillage du moteur de la pompe et en soulevant le bloc moteur.

4.1.3.1 Pompes de cale et

Débit des pompes de cale

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

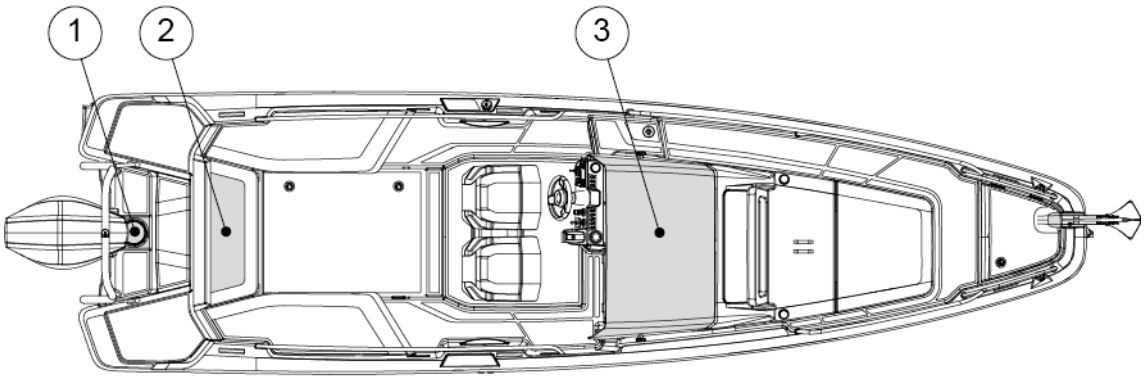
Emplacements des pompes de cale

La poignée de commande de la pompe de cale manuelle est située dans le sofa arrière ou à l’arrière du rangement multiple.

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

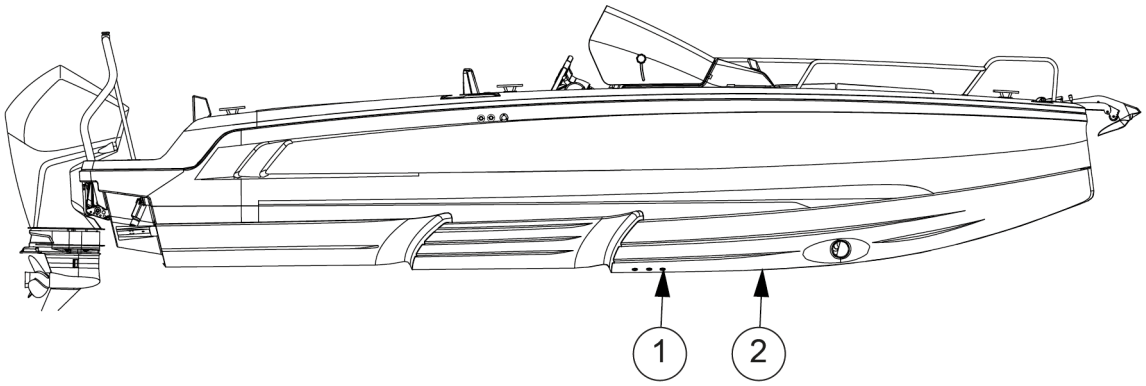
Les pompes de cale électriques sont submersibles. Une pompe de cale électrique se trouve à l'arrière du bateau, et la pompe est accessible par la trappe d'inspection dans le support du moteur.

La deuxième pompe de cale électrique se trouve sous le plancher de la cabine avant. Les pompes électriques sont en mode automatique par défaut et évacuent l'eau de cale dès que l'interrupteur à flotteur est déclenché. Il est également possible de démarrer manuellement les pompes de cale électriques depuis le panneau de commande principal du bateau.



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

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



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

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

4.2 Systèmes techniques

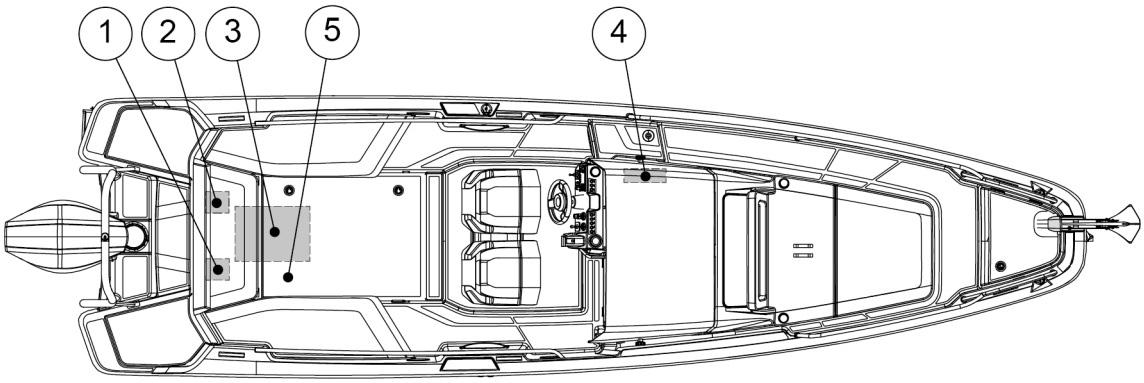
4.2.1 Système électrique

⚠ AVERTISSEMENT

Risques d’incendie, d’explosion et d’électrocution !

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

Suivez attentivement les instructions.



(1) Prise d’alimentation à quai
(2) Panneau d’interrupteurs principaux
(3) Batteries
(4) Panneau de fusibles
(5) Panneau principal de la batterie auxiliaire à usage intensif

4.2.2 Système 12V

Les équipements du bateau utilisent le système 12V.

Le système 12 V se compose d’alternateurs entraînés par le moteur, de batteries et d’équipements.

L’alimentation des batteries est assurée par des diodes depuis l’alternateur du moteur ou le chargeur à quai.

Pour activer les circuits du système 12 V, les interrupteurs principaux des circuits correspondants doivent être activés et les fusibles doivent être intacts. Lorsque le circuit électronique est allumé, l’équipement peut être commandé depuis le panneau d’interrupteurs principaux.

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

⚠ AVERTISSEMENT

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

4.2.3 Interrupteurs principaux

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

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

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

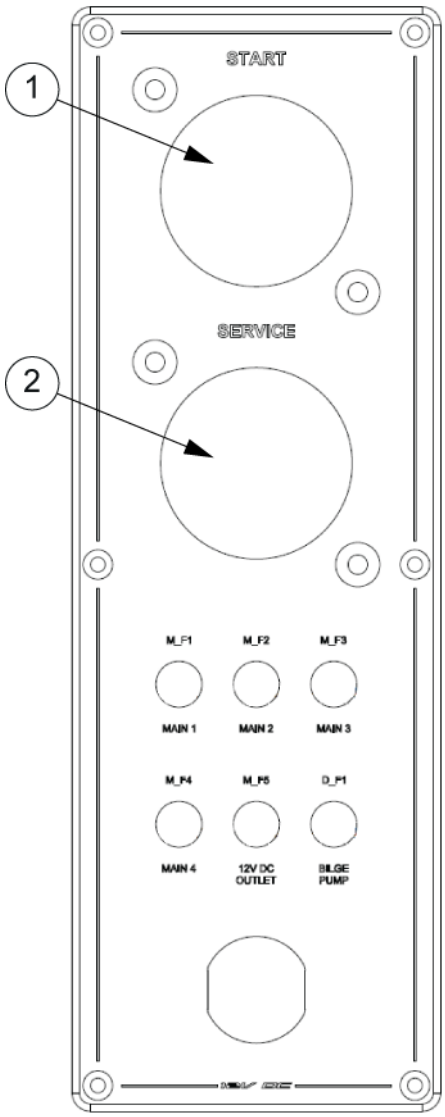
Lorsque vous quittez le bateau pendant un certain temps, coupez le courant de tous les interrupteurs principaux. Les appareils qui doivent être alimentés en permanence restent actifs, quelle que soit la position des interrupteurs principaux.

Pour les bateaux équipés d'un propulseur d'étrave ou d'un guindeau avant, il existe également un interrupteur principal de batterie auxiliaire à usage intensif. Pour connaître l'emplacement de cet interrupteur et d'autres interrupteurs, voir ***Système électrique***.

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

L'alimentation en courant du moteur est obtenue en tournant l'interrupteur « Start » (Marche) en position « On » (Marche), l'alimentation des autres équipements est obtenue en tournant l'interrupteur « Service » (Entretien) en position « On » (Marche) et l'alimentation du propulseur d'étrave est obtenue en tournant l'interrupteur « Aux » (Auxiliaire) en position « On » (Marche).

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine



(1) Systèmes du moteur

(2) Batterie de service

4.2.4 Fusibles d’alimentation directe

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

Lorsqu’il est enfoncé, l’interrupteur est activé et lorsqu’il est poussé vers le haut, il est désactivé. L’interrupteur indique un court-circuit ou une interférence dans le circuit électronique en se relevant en position « **Off** » (Arrêt). L’interrupteur peut être reconnecté en le rabaissant en position « **On** » (Marche). Ne reconnectez pas le commutateur avant d’avoir découvert la raison de l’interférence.

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

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

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

⚠ AVERTISSEMENT

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

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

4.2.5 Fusibles

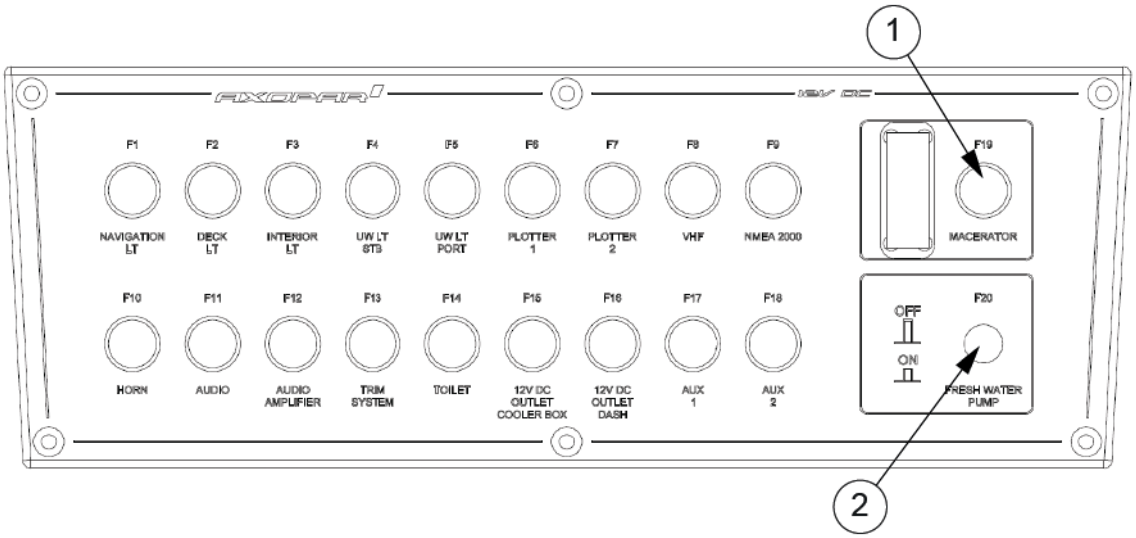
Le panneau de fusibles comprend des fusibles pour l'équipement du bateau. Le panneau de fusibles est situé sur la paroi de la cabine avant.

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

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

⚠ AVERTISSEMENT

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



(1) Interrupteur et fusible de la pompe du dilacérateur

(2) Interrupteur et fusible de la pompe d'eau douce

4.2.6 Fusibles robustes

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

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

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

⚠ AVERTISSEMENT

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

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

4.2.7 Batteries

Le bateau standard est équipé d'une batterie de démarrage uniquement, une batterie de service est proposée en option (système à double batterie).

La batterie de démarrage fournit du courant au moteur et aux équipements liés au moteur, et la batterie de service alimente les autres appareils et équipements du bateau.

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

Les batteries sont situées à l'arrière du bateau. L'emplacement exact des batteries est présenté au chapitre ***Système électrique***.

⚠ AVERTISSEMENT

Utilisez uniquement des batteries sans entretien sur le bateau.

- Lorsque vous quittez le bateau, coupez les interrupteurs principaux, sauf si le câble d'alimentation à quai est branché.
- Retirez les batteries du bateau pour l'hivernage.
  - Lors du retrait d'une batterie, détachez d'abord le pôle négatif.
  - Lorsque vous débranchez les batteries, veillez à ne pas toucher les deux pôles en même temps avec un outil métallique.

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

4.2.7.1 Chargement des batteries

⚠ AVERTISSEMENT

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

4.2.7.2 Stockage hivernal

Pour l'hivernage, les batteries peuvent être laissées à bord uniquement si elles sont complètement chargées.

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

4.2.7.3 Nettoyage des batteries

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

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

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

4.2.8 Système 110/230V

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

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

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

1. Éteignez l'interrupteur d'alimentation à quai avant de connecter ou de déconnecter le câble.
2. Connectez le câble d'alimentation à quai au bateau avant de le connecter à l'alimentation à quai.

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

3. Débranchez le câble d'alimentation à quai de l'alimentation à quai avant de le déconnecter du bateau.
4. Fermez la trappe de la connexion d'alimentation à quai du bateau.

⚠ ATTENTION

Débranchez le câble d'alimentation à quai avant de démarrer les moteurs. Démarrer les moteurs alors que le câble d'alimentation à quai est branché peut endommager les isolateurs de batterie.

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

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

⚠ DANGER

Risque d'électrocution et d'incendie !

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

⚠ DANGER

Pour éviter le risque de choc électrique et d'incendie :

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

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

4.2.9 Système de carburant

Le bateau dispose d'un système de carburant fixe et d'un filtre à carburant séparateur d'eau sur la conduite d'aspiration.

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

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

⚠ AVERTISSEMENT Ne démarrez jamais les moteurs en présence d'une forte odeur d'essence.

⚠ AVERTISSEMENT Risque d'incendie.

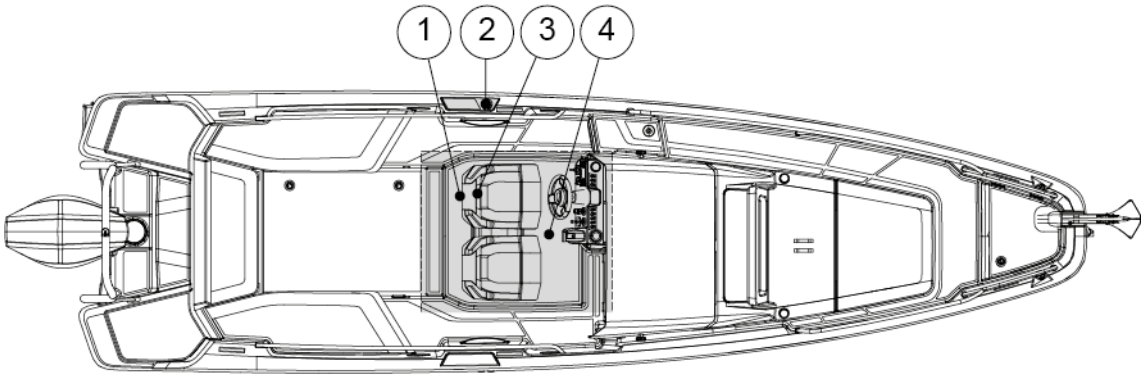
- Ne fumez pas et ne manipulez pas de flammes nues lors du ravitaillement en carburant.
- N'oubliez pas qu'il n'est pas permis de stocker du carburant dans des espaces qui ne sont pas spécialement conçus pour cela. Puisqu'il n'y a pas d'espace de stockage ventilé sur le bateau, les éventuels bidons de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

Emplacement des composants du système de carburant

Le réservoir de carburant est situé au milieu de la quille. Évitez d'endommager les conduites de carburant.

- Les composants du réservoir, le filtre à carburant (le cas échéant) et les valves du réservoir de carburant sont situés sous le siège du pilote. Le système d'alimentation en carburant est équipé d'une vanne de carburant manuelle.
- Le tuyau d'admission de carburant est situé du côté bâbord du pont.

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine



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

4.2.9.1 Faire le plein du bateau

Les moteurs du bateau fonctionnent à l’essence. Le système de chauffage en option utilise du carburant diesel.

Avant de faire le plein, arrêtez le moteur et tous les équipements électriques. Veillez à ce que le bateau soit solidement amarré.

Mouillez les ponts en composite avec de l’eau avant de faire le plein. Cela garantit que tout déversement de carburant flottera sur l’eau et ne pénétrera pas dans le matériau de pont.

Ne laissez jamais la pompe sans surveillance pendant le ravitaillement. La pompe s’arrête automatiquement lorsque le réservoir est plein. N’essayez pas de rajouter du carburant ou de remplir excessivement le réservoir.

Après avoir fait le plein, vérifiez que le bouchon du réservoir est bien fermé. Avant de démarrer le moteur, aérez les zones où des vapeurs d’essence ont pu s’accumuler.

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

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

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

⚠ AVERTISSEMENT

- La mise à la terre du système de carburant n'est efficace que lorsque le bateau est à l'eau et que le système est rempli à l'aide de la pompe. En cas de ravitaillement à partir de bidons, utilisez uniquement des récipients en plastique et veillez à ne pas excessivement remplir le système. Ne remplissez pas à ras bord.
- Ne bloquez jamais l'accès à l'équipement de sécurité, aux extincteurs, aux vannes de carburant ou aux interrupteurs d'alimentation principaux.
- Ne bloquez jamais les ouvertures de ventilation pratiquées dans le bateau, car leur but est d'éliminer les vapeurs de carburant dans l'air.
- N'utilisez jamais un mauvais type de combustible dans le radiateur ou la cuisinière car cela pourrait les endommager.
- N'utilisez jamais de flamme nue pour détecter des fuites.

4.2.9.2 Entretien du système de carburant

Suivez le calendrier d'entretien prescrit par le fabricant du moteur.

- Vérifiez chaque année l'état des tuyaux et assurez-vous qu'il n'y a pas de fissures, d'abrasions ou de détérioration visibles.
- Remplacez les pièces usées uniquement par des pièces d'origine de qualité marine.
- Deux fois par an et lors de l'hivernage, vérifiez que le compartiment du réservoir de carburant ne contient pas d'eau qui se serait accumulée. Pour ce faire, insérez un tuyau fin dans le tube en aluminium situé en haut du réservoir. Le tube guide le tuyau jusqu'à la partie la plus basse du compartiment du réservoir de carburant. Le compartiment peut ensuite être vidé à l'aide d'un aspirateur eau-poussière branché sur le tuyau.
- Tous les deux mois, inspectez le système de carburant pour déceler la présence éventuelle d'eau dans le réservoir de carburant.

  La présence d'eau dans le carburant peut être vérifiée en inspectant le contenu du filtre à carburant.

  Si de l'eau est présente, elle doit être évacuée et le réservoir de carburant doit être entièrement séché avant de pouvoir être rempli de carburant.
- Examinez le réservoir de carburant et les conduites pour déceler une éventuelle corrosion et des fuites.

4.2.10 Système de navigation

Il est possible d'équiper votre bateau d'écrans multifonctions (MFD).

Selon la configuration du bateau, le bateau est équipé d'écrans individuels ou d'écrans multiples.

L'écran multifonctions peut être utilisé pour afficher des cartes électroniques, tracer des parcours et faire naviguer le bateau. Il sert également d'interface pour l'électronique marine et d'autres équipements numériques embarqués.

Consultez les manuels du fournisseur pour connaître les instructions d'utilisation et les instructions d'entretien de ces fonctionnalités et équipements.

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

4.3 Équipement optionnel

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

4.3.1 Système d’eau douce

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

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

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

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

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

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

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

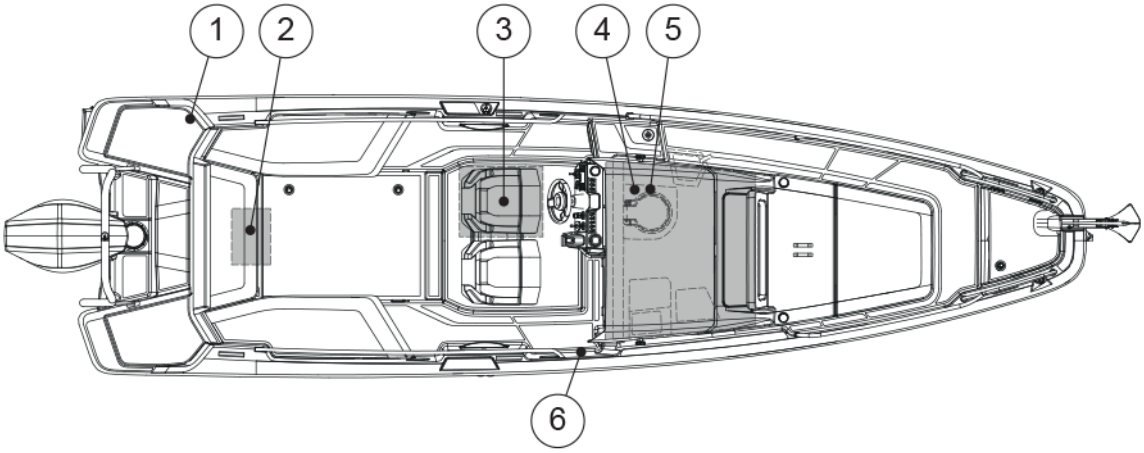
REMARQUE

L’eau issue du système n’est pas destinée à la consommation.

Le système d’eau douce doit être complètement vidé pour l’hivernage.

Il n’est pas recommandé d’utiliser des produits antigel dans le système d’eau douce.

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine



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

La pompe d’eau comporte également deux voyants indiquant l’état de fonctionnement et les défauts de fonctionnement de la pompe. Pour en savoir plus sur les signaux, veuillez consulter le manuel du fabricant.

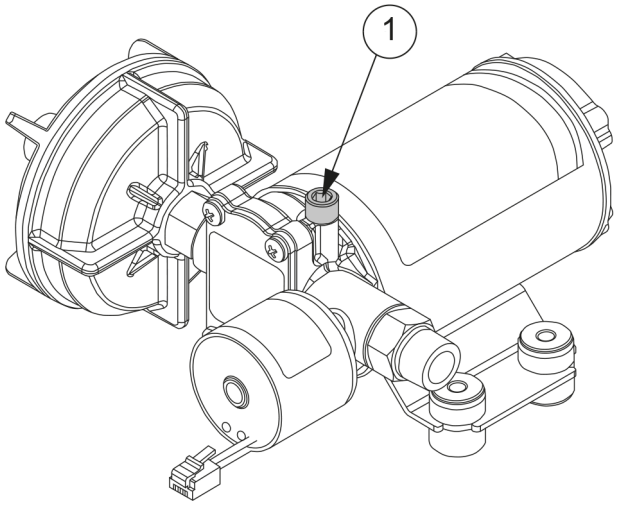


Figure 4.1 Pompe d’eau et soupape d’évacuation d’air

Le système d’eau douce doit être désinfecté et rincé chaque année ou après une période de non-utilisation prolongée afin de maintenir le système en bon état de fonctionnement.

La procédure de désinfection est décrite ci-dessous :

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

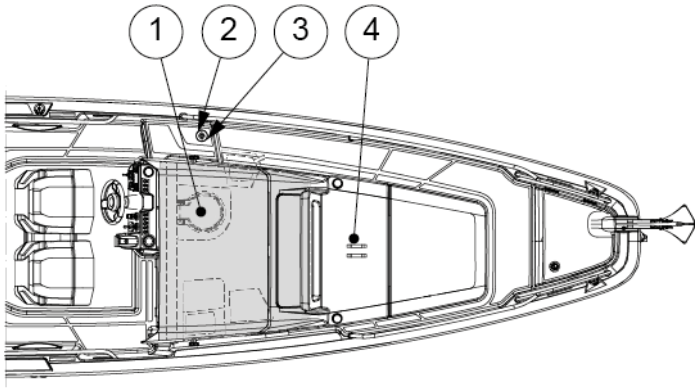
1. Rincez soigneusement l'ensemble du système en faisant couler de l'eau potable dans le système.
2. Vidangez complètement le système.
3. Remplissez l'intégralité du système avec une solution désinfectante et suivez les instructions du fabricant.
4. Vidangez l'intégralité du système à l'issue du processus de désinfection.
5. Rincez abondamment l'intégralité du système plusieurs fois avec de l'eau potable.
6. Remplissez le système avec de l'eau potable. Le système d'eau douce est maintenant prêt à être utilisé.

Entretien

Inspectez chaque année les raccords de tuyaux, les raccords de tubes et les raccords de câblage électrique de la pompe pour vérifier qu'ils sont correctement fixés et qu'il n'y a pas de frottement. Il est recommandé de vérifier et de nettoyer le filtre d'entrée de la pompe d'eau chaque année. Faire fonctionner le système régulièrement permet de maintenir les roues de la pompe d'eau en bon état de fonctionnement.

4.3.2 Système septique

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



(1) Siège de toilettes
(2) Dilacérateur septique
(3) Raccord d'aspiration de réservoir septique
(4) Réservoir septique et robinet d'arrivée d'eau brute

Entretien du dilacérateur

La pompe dilacératrice peut se bloquer si elle n'est pas utilisée pendant une période prolongée. L'utilisation régulière du dilacérateur permet d'éviter ce problème.

Si la pompe dilacératrice reste bloquée, veuillez contacter votre revendeur pour la faire réparer.

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

4.3.2.1 Siège de toilettes

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

REMARQUE

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

Utiliser les toilettes manuelles

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

Utiliser les toilettes électriques

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

Entretenir les toilettes

- Nettoyez les toilettes avec un nettoyant doux.
- N'utilisez jamais d'agents de nettoyage ou de déodorants contenant de l'huile de pin, du formaldéhyde ou du chlore, ni d'agents corrosifs ou à base de pétrole.

  Ces matériaux peuvent endommager les pièces en plastique et en caoutchouc des toilettes.
- Lubrifiez l'arbre de la pompe avec de la vaseline pour augmenter la durée de vie du joint.
- Rincez soigneusement le système de toilettes à l'eau douce lorsque le bateau n'est pas utilisé.

4.3.2.2 Réservoir septique

Évitez la pollution de l'environnement !

Le réservoir d'eaux usées est équipé d'une pompe de vidange sur le pont qui utilise un raccord de type standard international. À l'aide de la pompe, les eaux usées peuvent être vidangées dans un réservoir septique permanent à terre. Ces installations doivent toujours être utilisées.

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

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

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

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

REMARQUE

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

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

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

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

4.3.3 Propulseur d'étrave

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

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

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

⚠ AVERTISSEMENT

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

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

En cas de surcharge, contactez un électricien marin qualifié.

⚠ AVERTISSEMENT

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

⚠ DANGER

Risque de pincement

Ne placez jamais votre main ou toute autre partie de votre corps à proximité d'un guindeau ou d'un rouleau d'étrave en fonctionnement.

4.3.4 Guindeau d'ancre

Il est possible d'équiper le bateau d'une étrave et, dans certains cas, d'un guindeau d'ancre arrière (équipement en option).

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

Fonctionnement

Pour faire fonctionner le guindeau, le disjoncteur du guindeau doit être activé.

Le guindeau fonctionne avec un interrupteur momentané. Un appui sur le bouton du haut lève l'ancre, tandis qu'un appui sur le bouton du bas abaisse l'ancre.

En cas de perte d'alimentation au niveau du guindeau, vérifiez si le disjoncteur du guindeau doit être réenclenché. Si le disjoncteur continue de se déclencher après avoir été réenclenché, il est recommandé de faire inspecter le système de guindeau d'ancre par un électricien qualifié.

Les guindeaux d'ancre sont alimentés par la batterie Aux. La batterie et son fusible sont situés à l'avant du bateau.

⚠ AVERTISSEMENT

- Ne touchez pas le guindeau d'ancre ou son fusible si l'interrupteur principal Aux est allumé.
- Même si le courant est coupé, ne changez pas le fusible du guindeau. Le courant élevé peut provoquer un choc électrique mortel.

Fonctionnement manuel

En cas de perte de puissance, le guindeau peut être actionné manuellement en débrayant l'embrayage. Veuillez consulter le manuel du fabricant pour savoir comment faire fonctionner le guindeau manuellement.

Avant d'utiliser le guindeau d'ancre

Vérifiez toujours que :

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

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

Pendant la navigation

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

⚠ AVERTISSEMENT

Risque de pincement

Ne placez jamais votre main ou toute autre partie de votre corps à proximité d'un guindeau ou d'un rouleau d'étrave en fonctionnement.

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

⚠ AVERTISSEMENT

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

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

⚠ AVERTISSEMENT

- Gardez toutes les parties du corps et les vêtements éloignés d'un guindeau activé.

REMARQUE

- N'utilisez pas le guindeau pour tirer ou remorquer un autre bateau.

Entretien

Il convient d'éliminer régulièrement les dépôts de sel accumulés sur le guindeau en les lavant à l'eau douce pour éviter la corrosion. Pour en savoir plus, veuillez consulter le manuel du fabricant.

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

5 Transport

5.1 Lever le bateau

Soulevez le bateau uniquement avec un palonnier et des sangles de levage. Utilisez les emplacements indiqués pour les sangles de levage.

Ne confiez cette tâche qu'à une entreprise de levage réputée ou à un chantier naval disposant d'une capacité de levage suffisante pour soulever le bateau. Assurez-vous que l'entreprise a une couverture d'assurance complète, en cas de dommages.

⚠ DANGER

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

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

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

Il peut être nécessaire d'ajuster la position des sangles selon la manière dont le bateau est chargé.

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

⚠ ATTENTION

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

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

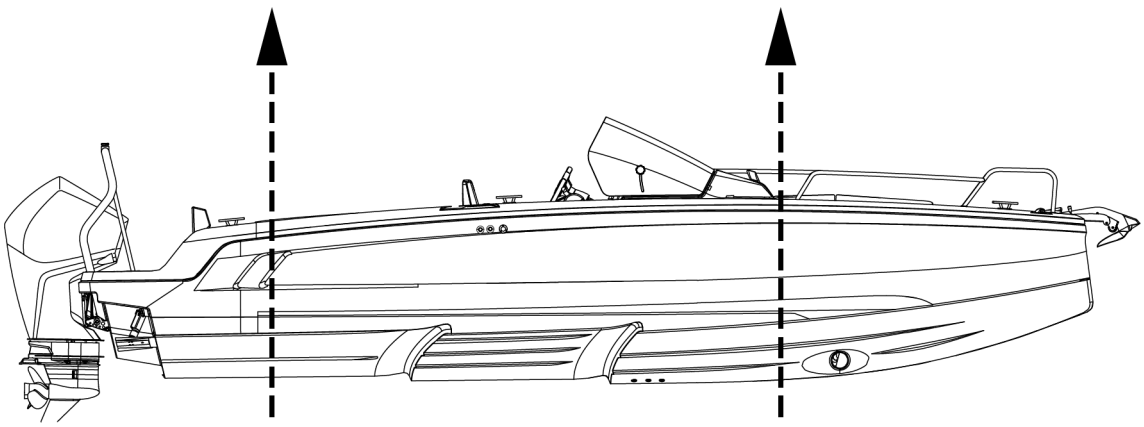
Le palonnier doit avoir exactement la même largeur que le bateau. Prenez toujours de grandes précautions à proximité et autour du bateau lors du levage.

⚠ ATTENTION

Risque d'endommagement de la coque.

Ne soulevez pas le bateau avec un chariot élévateur.

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



© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

Avant d'utiliser tout équipement de levage :

- Vérifiez et déterminez l'applicabilité des exigences fédérales, étatiques ou locales.
- Suivez les exigences et les recommandations du fabricant de l'équipement de levage.
- Vérifiez les points de levage du bateau, le poids et autres informations.
- L'opération de levage à fourche est un domaine hautement technique qui nécessite des opérateurs formés et expérimentés.

Pendant le levage :

- Vérifiez qu'il n'y a pas d'eau dans les cales du bateau avant de le lever.

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

5.2 Transport et stockage du bateau

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

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

⚠ AVERTISSEMENT

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

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

⚠ ATTENTION

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

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

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

Avant de charger le bateau sur la remorque :

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

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

      Une housse ou une autre couverture battant au vent pendant le remorquage peut endommager la surface du bateau.
    - Gardez les housses dans leurs compartiments de rangement dédiés pendant le remorquage, ou retirez-les complètement du bateau si nécessaire.

Entreposage du bateau

- Veillez à ce que la proue soit légèrement surélevée lors de l’entreposage afin de faciliter l’écoulement de l’eau éventuellement présente sur le pont.
- Assurez-vous que le bateau est stable et bien fixé. Le poids du bateau doit reposer sur la quille.
- Protégez à l’aide d’un rembourrage les zones de la coque et du pont qui sont soutenues.
- Laissez les moteurs en position abaissée.

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

6 Fonctionnement

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

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

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

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

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

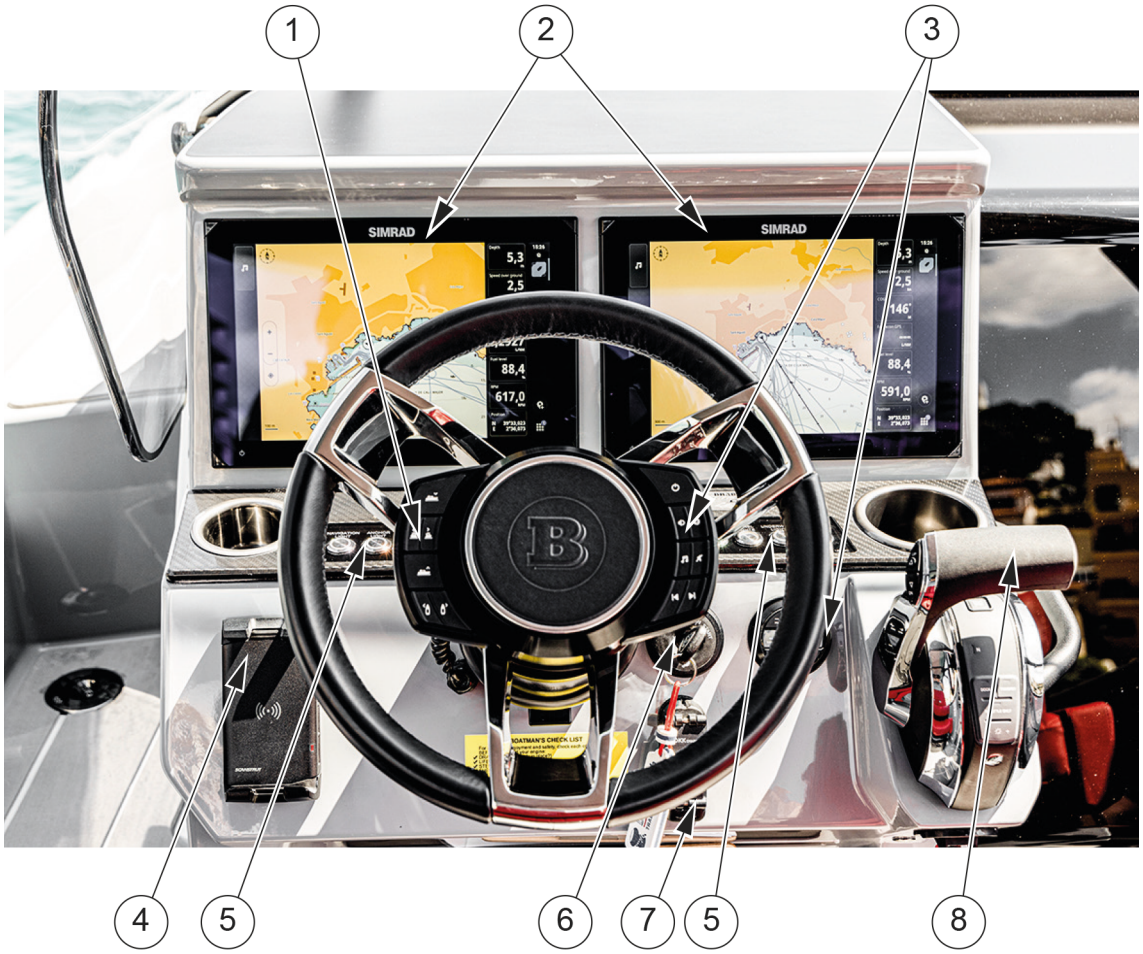
6.1 Dispositifs de manipulation

6.1.1 Console de pilotage

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

L'emplacement et le nombre d'appareils dépendent des équipements en option et des modèles de moteurs choisis. Consultez les manuels des appareils pour plus d'informations sur les appareils.

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

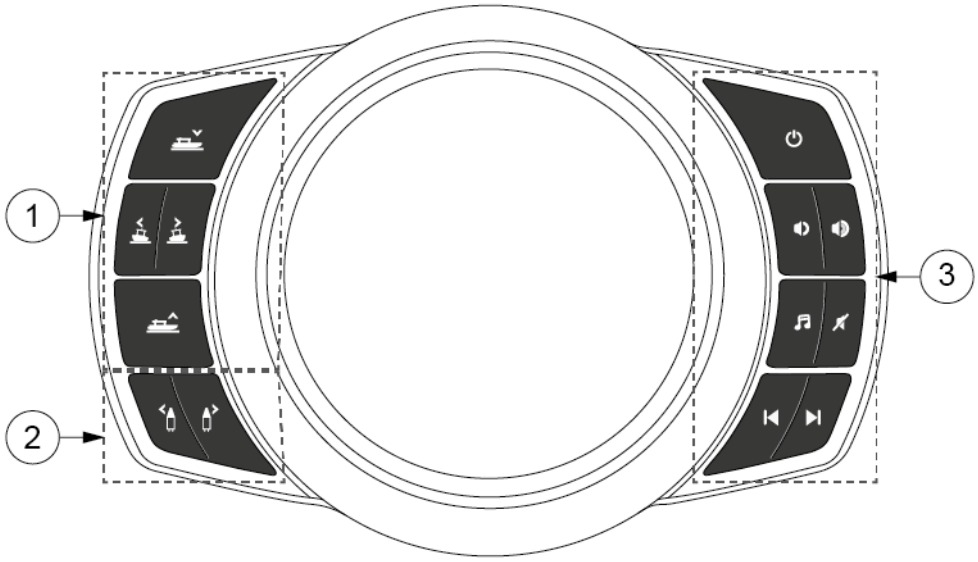


(1) Volets de réglage de l’assiette et interrupteurs de commande du propulseur d’étrave
(2) Écrans d’affichage des informations (le deuxième est proposé en option)
(3) Interrupteurs de commande de la radio et du lecteur multimédia
(4) Chargeur de téléphone sans fil
(5) Panneau d’interrupteurs de la console de pilotage
(6) Interrupteur et clé de contact du moteur
(7) Prises USB
(8) Télécommande du moteur

6.1.2 Panneau d’interrupteurs du gouvernail et de la console de pilotage

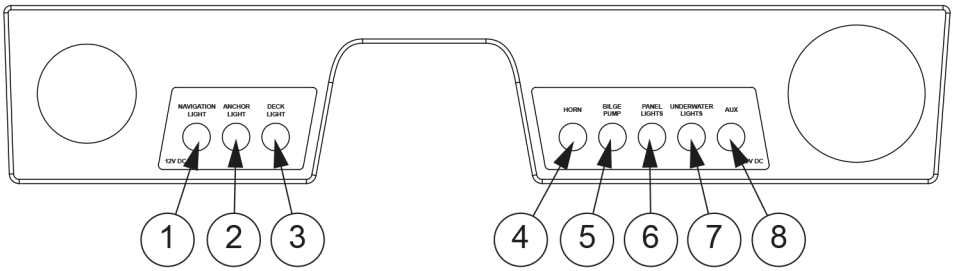
Vous pouvez voir ici les détails du panneau d’interrupteurs de la console de pilotage.

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine



(1) Interrupteurs de volets de réglage de l’assiette
(2) Interrupteurs du propulseur d’étrave
(3) Interrupteurs du lecteur multimédia

Panneau d’interrupteurs de la console de pilotage dans le système à double batterie



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

6.1.3 Système de direction

Le système de direction est l’un des systèmes les plus importants pour la sécurité nautique.

Les bateaux sont équipés d’un système de direction hydraulique avec en alternative, un système de direction assistée et un système de direction non assistée. Veuillez consulter les manuels

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

complémentaires fournis par le fabricant du moteur hors-bord et du système de direction inclus dans la documentation fournie avec le bateau.

Le système de direction non assistée se compose d'un volant, d'une pompe de barre, d'un flexible hydraulique et d'un vérin de direction hydraulique.

Le système de direction assistée se compose d'une pompe de direction pour faciliter la maniabilité du navire.

6.1.3.1 Contrôle et remplissage d'huile

Un gouvernail efficace et en bon état de fonctionnement est primordial pour la sécurité du bateau.

- Vérifiez le niveau d'huile dans la pompe avant de lancer.
- Pour obtenir des instructions détaillées et les recommandations en matière d'huile pour le système de direction, consultez la documentation du fabricant.

6.1.3.2 Entretenir la direction

Pour l'entretien régulier des composants du système de direction, veuillez consulter le manuel du fournisseur.

Si vous rencontrez des problèmes au-delà des besoins d'entretien régulier, veuillez contacter immédiatement votre revendeur de bateaux pour planifier une intervention.

6.1.4 Levier d'accélérateur

L'accélération et le changement de vitesse du moteur sont contrôlés par le levier d'accélérateur électronique. Pour démarrer le moteur, le levier doit être au point mort. Le levier d'accélérateur est utilisé pour contrôler le régime du moteur, ce qui affecte la vitesse du bateau.

Déplacer le levier vers l'avant met le moteur en marche avant, tandis que déplacer le levier vers l'arrière met le moteur en marche arrière. Déplacer progressivement le levier dans un sens ou dans l'autre augmente la vitesse du bateau dans la direction correspondante.

Pour obtenir des directives détaillées sur la navigation en toute sécurité et l'entretien des composants, veuillez consulter la documentation fournie à propos du moteur hors-bord. Si vous rencontrez des problèmes au-delà des besoins d'entretien régulier, ou si des défaillances notables se produisent, veuillez contacter immédiatement votre revendeur de bateaux pour planifier une intervention.

⚠ AVERTISSEMENT Vérifiez toujours que personne ne se trouve à proximité de l'hélice lorsque vous démarrez le moteur ou enclenchez l'hélice ! Prenez connaissance des informations fournies sur les étiquettes d'avertissement apposées sur la barre.

6.1.4.1 Réglage de l'assiette et inclinaison

Le moteur peut être relevé ou abaissé à l'aide des commandes de réglage de l'assiette situées dans le levier d'accélérateur.

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

Il est nécessaire de relever et d'abaisser le moteur lors du remorquage ou de la mise à l'eau du bateau. L'ajustement de l'angle de réglage de l'assiette du moteur permet également d'optimiser l'angle de marche du bateau afin d'obtenir des performances optimales ou un rendement énergétique optimal.

Lorsque vous relevez complètement le(s) moteur(s), veillez à ce qu'ils soient orientés droit vers l'arrière et qu'aucun équipement en option, comme des strapontins ou des portes de pont arrière ne se trouve dans leur trajectoire.

Consultez les manuels du fournisseur pour connaître les instructions détaillées d'utilisation, d'entretien et de garantie.

⚠ AVERTISSEMENT Relever les moteurs hors de l'eau sans faire attention aux équipements voisins, comme les portes du pont arrière, les strapontins ou l'arceau de ski nautique, peut endommager les moteurs.

6.1.5 Démarrer le moteur

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

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

⚠ DANGER Risque d'intoxication au monoxyde de carbone.

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

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

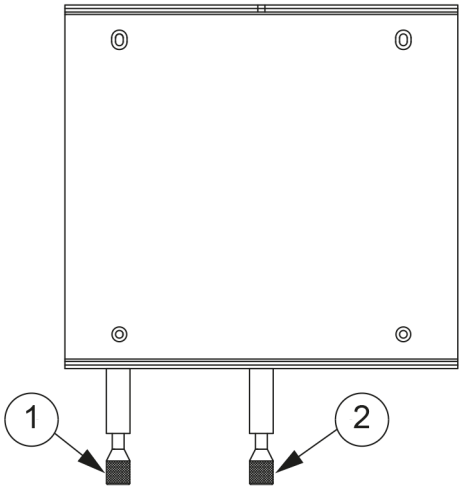
⚠ AVERTISSEMENT Ne pilotez pas ce bateau avec un moteur dont la puissance nominale est supérieure à celle recommandée par le fabricant.

6.2 Siège pivotant - Sièges conducteur et passager

Les sièges conducteur et passager sont actionnés à l'aide des poignées de verrouillage.

⚠ DANGER Les poignées de verrouillage doivent être en position verrouillée avant que la vitesse du bateau ne dépasse 5 nœuds.

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine



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

- Pour la fonction rotative, poussez la poignée de verrouillage vers le bas pour déverrouiller le verrou.

  Cela vous permet de faire pivoter le siège sur la tige.
- Pour la fonction mobile, soulevez la poignée de verrouillage vers le haut pour déverrouiller le verrou.

  Cela vous permet de déplacer le siège de l’arrière vers l’avant.

6.3 Inspection du bateau

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

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

Sécurité

Vérifiez que :

- Toutes les personnes à bord ont un gilet de sauvetage.
- La force du vent et des vagues n’excède pas la catégorie de conception du bateau.
- Le cordon d’arrêt d’urgence est attaché au pilote.
- Un ou plusieurs extincteurs sont à bord et que leur date d’approbation / inspection n’a pas expiré.
- Les cordages nécessaires et l’ancre sont à bord.

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

Évacuation et étanchéité

Vérifiez que :

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

Électricité et moteur

Vérifiez que :

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

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

6.3.2 Liste de contrôle : Après avoir utilisé le bateau

Vérifiez que :

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

6.3.3 Remarques en cas de conditions ensoleillées pour les bateaux Black OPS

Le bateau nécessite une attention particulière lorsqu’il est utilisé par temps chaud et ensoleillé.

Lors de la construction de nos bateaux, nous utilisons une peinture pour yachts Premium Topcoat de haute qualité pour une finition esthétique et brillante et une longue durabilité.

Si vous avez choisi ce revêtement dans une couleur foncée, comme Gunmetal Grey ou autre, il est extrêmement important que vous soyez conscient de certaines considérations d’entretien lorsque vous utilisez votre bateau dans des environnements où les températures et le rayonnement UV sont élevés, ou lorsque le bateau est exposé à la lumière directe du soleil de façon extrême.

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

Le non-respect de ces consignes peut entraîner des problèmes à bord et annuler une partie de la garantie du bateau.

Il convient d'éviter, dans la mesure du possible, l'exposition prolongée des surfaces peintes sombres du bateau à la lumière directe du soleil, et de prendre des précautions dans les environnements où la température ambiante dépasse régulièrement les 30 degrés Celsius (86 degrés Fahrenheit), dans les zones proches de l'équateur ou dans les zones où le rayonnement UV est considéré comme fort.

Les conséquences négatives potentielles dans ces conditions peuvent inclure :

- Un moindre confort à bord en raison de l'augmentation de la température ambiante des surfaces peintes de couleur sombre
- L'augmentation de la température des surfaces peintes de couleur sombre, au point d'être inconfortables.
- Une réduction de l'efficacité de la climatisation (si elle est installée)
- Une réduction de l'efficacité des réfrigérateurs à bord, susceptible d'entraîner une consommation d'énergie accrue.

⚠ ATTENTION Dans les conditions les plus extrêmes, des brûlures cutanées peuvent survenir en cas de contact direct avec les surfaces peintes.

Protection

Lorsque le bateau reste immobile pendant plus de 24 heures, il doit être protégé avec les housses de protection anti-UV Planofil fournies en cas de température élevée comme indiqué ci-dessus.

Nous recommandons de couvrir le bateau dès lors qu'il n'est pas utilisé.

Les risques potentiels en cas de non-respect de cette consigne peuvent inclure (sans s'y limiter) :

- Dommages, fissures, cloques, rayures ou décoloration du revêtement et des surfaces peintes.
- Augmentation des coûts de maintenance.
- Changement de couleur des sièges et des matériaux de garniture.
- Déformation ou fissures au niveau des trappes, des zones de collage du pont et de la coque, des pièces en fibre de carbone et de la console.
- Dans les pires cas, délamination de la couche supérieure en PRV.

Tout dommage ou blessure résultant du non-respect des consignes d'entretien et des précautions décrites, ou tout problème qui aurait pu être évité, n'est pas couvert par la garantie.

6.4 Manipulation du bateau

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

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

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

⚠ ATTENTION

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

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

6.4.2 Quitter la jetée

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

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

Avec un seul moteur, cela peut être un peu plus difficile, surtout si le vent pousse le bateau fermement contre la jetée. Vous devez alors utiliser un ressort pour dégager la poupe.

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

⚠ ATTENTION

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

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

6.4.3 Conduire le bateau

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

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

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

6.4.3.1 Arrêt d'urgence

Si le bateau est équipé d'un arrêt d'urgence, attachez-vous à son cordon immédiatement après avoir détaché les amarres. Pour des instructions plus détaillées, consultez le manuel du moteur.

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

Une activation involontaire de l'arrêt d'urgence pendant le fonctionnement normal peut se produire et entraîner des situations dangereuses, notamment :

- Perte soudaine du mouvement vers l'avant : les passagers, en particulier ceux qui sont assis à l'avant, peuvent être projetés vers l'avant de manière inattendue. Dans les cas graves, des personnes pourraient être éjectées par-dessus bord et être blessées par l'embase ou l'hélice.
- Perte de puissance et de contrôle de la direction : cette situation peut être critique dans les conditions difficiles telles qu'une mer agitée, des courants forts ou des vents violents.
- Réduction de la manœuvrabilité lors de l'accostage : un arrêt inattendu du moteur risque d'entraîner une perte de contrôle à l'approche des quais ou d'autres navires.

L'arrêt d'urgence est conçu de manière à stopper immédiatement le moteur si le cordon est tiré avec suffisamment de force pour se détacher de l'interrupteur. Cette fonction permet d'éviter les accidents si l'opérateur tombe à l'eau ou perd le contrôle du bateau.

Pour réinitialiser l'arrêt d'urgence, passez la boucle à l'extrémité du cordon autour de l'arrêt d'urgence et repoussez l'arrêt d'urgence vers le haut. L'arrêt d'urgence peut également être réinitialisé sans le cordon en repoussant l'arrêt d'urgence vers le haut si la situation l'exige.

Si votre bateau est équipé d'un modèle d'arrêt d'urgence qui ne peut pas être réinitialisé sans le cordon, vous devez conserver un cordon de rechange à bord. Conservez le cordon de rechange près de la console de direction pour assurer un accès rapide. Si votre bateau n'est pas livré avec un cordon de rechange, demandez-en un à votre revendeur.

Informez toujours les passagers sur le fonctionnement du système d'urgence avant le départ.

6.4.3.2 Conduire à grande vitesse

Bien que les bateaux aient satisfait aux exigences CE pour les tests d'embardée à pleine vitesse, BRABUS Marine ne recommande pas de prendre des virages serrés à grande vitesse. En dépassant

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

une certaine limite de vitesse, toute construction de coque peut perdre son adhérence. Cela pourrait entraîner la projection des passagers hors du bateau, en particulier dans le cas d'une configuration avec un seul moteur.

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

Évitez les changements brusques de direction à grande vitesse. Laissez le bateau s'arrêter et le moteur ralentir avant de passer de la marche avant à la marche arrière. À défaut, une pression excessive est exercée sur le moteur, ce qui peut entraîner l'arrêt du moteur. Dans le pire des cas, de l'eau de mer peut s'infiltrer dans le moteur.

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

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

⚠ DANGER

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

Utilisez l'arrêt d'urgence et coupez le moteur lorsque quelqu'un monte à bord.

6.4.3.3 Conduire dans une mer agitée

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

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

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

Dans une mer debout

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

Dans une mer à vagues régulières

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

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

6.4.3.4 Manœuvrer dans des canaux étroits

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

Dans des conditions de vent et de courant difficiles, il peut être nécessaire d’augmenter le régime moteur afin d’exploiter pleinement la puissance du moteur. Dans ces conditions, il est important que les manœuvres soient effectuées rapidement et précisément pour éviter que le bateau ne dérive dans des eaux troubles par exemple.

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

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

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

6.4.4 Visibilité depuis le poste de pilotage

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

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

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

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

Si le bateau est conduit à des vitesses inférieures au seuil de déjaugeage, la visibilité de l’opérateur peut être obstruée par l’étrave. L’utilisation des volets de réglage et de l’assiette du moteur peut permettre d’abaisser l’étrave.

⚠ AVERTISSEMENT La visibilité depuis la position assise est limitée. Maintenez la vigie et contrôlez l’assiette du bateau si nécessaire.

⚠ AVERTISSEMENT N’effectuez que de petits ajustements de la position des volets à la fois. Maintenir enfoncé le bouton de volets de réglage de l’assiette pendant une durée quelconque peut entraîner une perte partielle de contrôle du bateau.

⚠ AVERTISSEMENT La visibilité depuis la position assise au poste de barre est limitée. Évitez les blessures graves, voire la mort, en cas de collision. La position debout peut être nécessaire pour maintenir la surveillance, comme l’exige le code de navigation.

6.4.5 Utilisation des volets de réglage de l’assiette

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

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

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

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

Pour équilibrer la proue, les deux volets de réglage de l’assiette sont utilisés en parallèle. Commencez par rentrer complètement les deux volets de réglage de l’assiette, puis abaissez-les tous les deux petit à

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

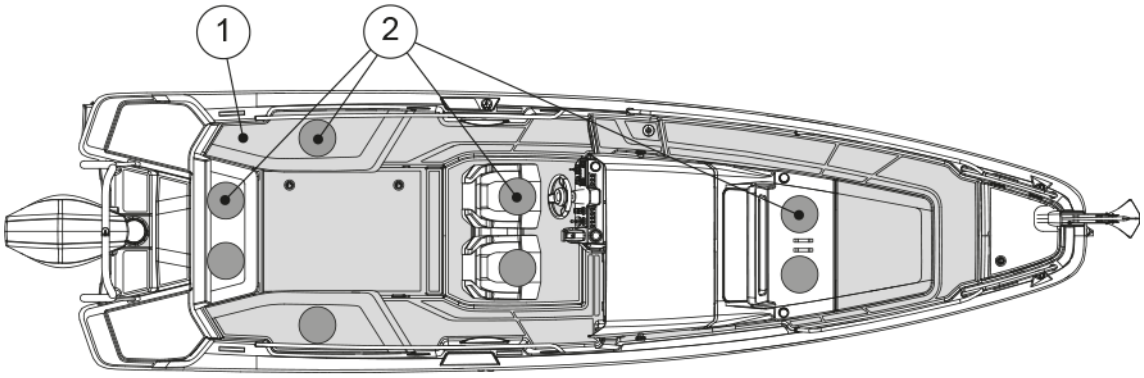
petit, afin de garder un contrôle total sur la façon dont le bateau est impacté. Lorsque vous roulez avec une mer à vagues régulières, les deux volets de réglage de l'assiette doivent toujours être complètement relevés. La raison en est que les bateaux ont tendance à « plonger » dans une mer à vagues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

6.5 Empêcher les chutes par-dessus bord

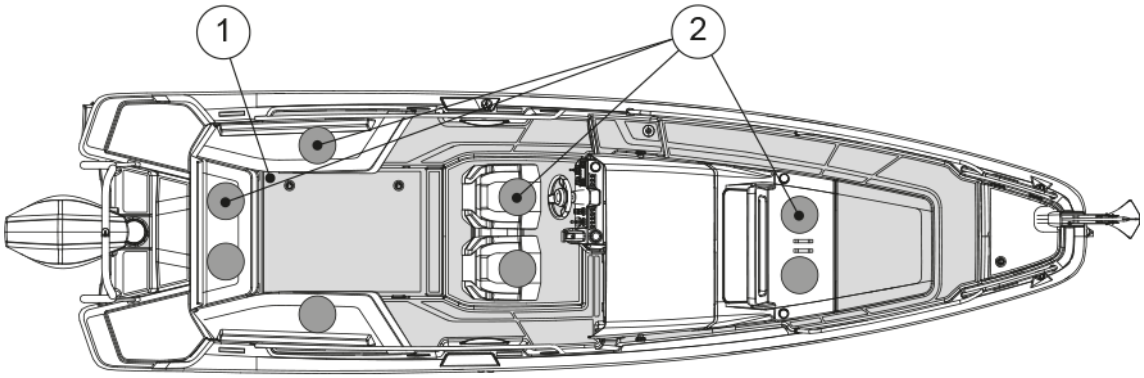
Les ponts de travail du bateau sont des zones où les personnes peuvent se déplacer lorsque le bateau est manœuvré.

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

Avec sofa arrière

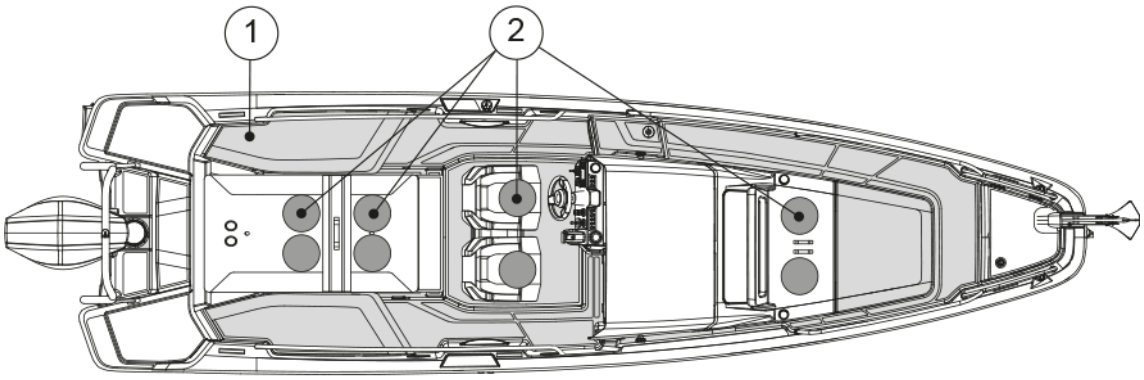


Avec sofa en U



Avec compartiment de rangement multiple

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine



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

Ne vous asseyez pas, ne vous tenez pas debout ou ne passez pas de temps dans d'autres parties du bateau pendant que le bateau est en marche.

Il n'est pas recommandé de se déplacer sur la partie arrière du pont arrière et sur le pont avant pendant que le bateau navigue.

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

Restez sur le pont

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

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

- Utilisez l'arrêt d'urgence.
- Coupez le moteur lorsque quelqu'un monte à bord.

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

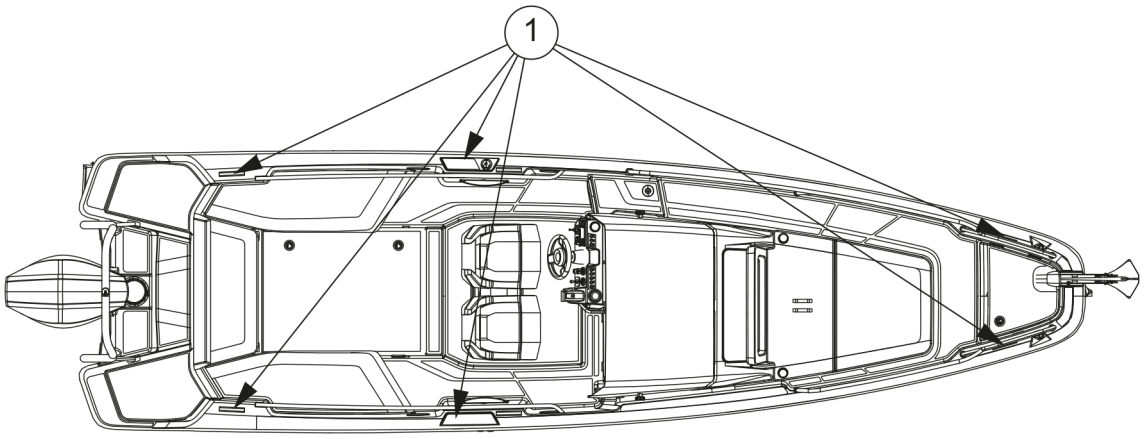
6.6 Ancrage, accostage et amarrage

6.6.1 Points de fixation

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

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

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



(1) Points de fixation

⚠ ATTENTION La résistance à la rupture des suspentes ne doit généralement pas dépasser 80 % de la résistance à la rupture des points de fixation.

6.6.2 Accostage

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

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

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

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

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

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

6.6.3 Liste de contrôle : Avant l’ancrage

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

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

6.6.4 Remorquage et amarrage

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

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

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

7 Entretien

7.1 Nettoyage et entretien de la surface en enduit gélifié

La surface en enduit gélifié du bateau est soumise à des conditions environnementales qui peuvent, dans certaines circonstances, conduire à une détérioration de la surface. Au fil du temps, ces facteurs externes tels que l'eau salée, l'exposition élevée aux UV et les variations de température peuvent avoir un effet sur la surface en enduit gélifié.

Généralement, l'enduit gélifié doit durer trois ans sans présenter d'importants signes de jaunissement, de farinage ou d'autre détérioration dans des conditions normales.

REMARQUE

Nettoyez et entretenez régulièrement toutes les surfaces en enduit gélifié du bateau.

Si le nettoyage et l'entretien réguliers sont négligés, ou si le bateau est exposé à certaines conditions environnementales là où il est amarré, une détérioration de la finition de la surface, comme la décoloration, l'altération de la couleur et l'apparition de fragments, peut devenir visible au fil du temps.

- Lavez et nettoyez le bateau après chaque sortie, et une fois par semaine s'il est stocké à l'extérieur, à découvert.
- Cirez le bateau deux fois par an s'il est utilisé toute l'année, sinon une fois par an.
- Inspectez la surface en enduit gélifié chaque année pour détecter des signes de détérioration, tels qu'une surface fragile ou une modification de la tonalité des couleurs.
- Le polissage ou le lustrage permettent d'éliminer les petites rayures ou décolorations.
- Des rayures, une décoloration ou une oxydation plus importantes peuvent nécessiter de procéder à un ponçage humide de la surface, puis de lustrer, polir et cirer la surface.

  Il est recommandé de confier le ponçage humide à votre BRABUS Marine concessionnaire ou à un professionnel qualifié.
- Lorsque le bateau n'est pas utilisé, gardez la surface en enduit gélifié à l'abri du soleil ou couvrez le bateau avec une bâche en toile.

  N'utilisez pas de plastique ou d'autres matériaux non poreux, qui peuvent emprisonner l'humidité entre la housse et la surface.

Lavage

REMARQUE

Utilisez un produit de nettoyage spécialement conçu pour les bateaux. N'utilisez pas de produits de nettoyage ménagers, de chlore, d'acides ou autres produits similaires, qui pourraient endommager la surface du bateau en raison de leur pH inadapté.

Lavez le bateau après chaque sortie en utilisant un produit de nettoyage doux. Diluez le produit de nettoyage avec de l'eau douce en suivant les instructions indiquées sur l'étiquette du produit.

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

1. Rincez le pont et la coque à l'eau douce pour éliminer la saleté non tenace.
2. Lavez les surfaces avec le produit de nettoyage dilué et une brosse à poils doux.
3. Rincez à l'eau douce.

Cirage

Le cirage de la surface en enduit gélifié redonne de la brillance et protège la finition. Utilisez uniquement la cire recommandée pour l'enduit gélifié et respectez attentivement les instructions.

La cire peut être appliquée à la main avec un chiffon propre ou à l'aide d'une cireuse à mouvement orbital.

REMARQUE Si vous utilisez une cireuse, ne dépassez pas la vitesse de 1 200 tr/min. Une vitesse plus élevée risque de brûler l'enduit gélifié.

REMARQUE Ne cirez pas une surface en enduit gélifié en plein soleil.

1. Appliquez la cire et attendez quelques minutes jusqu'à ce que la cire paraisse sèche.
2. Lustrez la cire à la main avec un chiffon propre, ou à l'aide d'une cireuse.

   Lustrez en faisant des mouvements circulaires jusqu'à ce que la surface soit propre et brillante.
3. Pour terminer, essuyez les éventuels résidus de cire avec un chiffon propre.

Polissage et lustrage

Le polissage et le lustrage du bateau permettent de réparer les petites rayures ou décolorations. Si la surface présente une décoloration ou une oxydation importante, il est conseillé de procéder à un ponçage humide avant le polissage et le lustrage.

- Les produits de polissage éliminent les petites rayures et décolorations.
- Les produits de lustrage contiennent un abrasif et éliminent les rayures ou une oxydation plus profondes.

  Des produits de lustrage peuvent être utilisés, par exemple, pour éliminer les rayures sur la coque causées par les pare-battages.
- Après avoir utilisé le produit de lustrage, utilisez un produit de polissage pour obtenir la meilleure finition possible.
- Respectez attentivement les instructions du produit.

Les produits de polissage et de lustrage peuvent être appliqués à la main à l'aide d'un chiffon propre, ou avec une cireuse à mouvement orbital équipée d'un tampon de polissage.

REMARQUE Si vous utilisez une cireuse, ne dépassez pas la vitesse de 1 200 tr/min. Une vitesse plus élevée risque de brûler l'enduit gélifié.

REMARQUE Ne polissez pas ou ne lustrez pas une surface en enduit gélifié en plein soleil.

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

1. Appliquez un produit de polissage ou de lustrage sur la surface et attendez quelques minutes jusqu'à ce que la surface semble sèche.
2. Polissez ou lustrez le produit à la main à l'aide d'un chiffon propre, ou à l'aide d'une cireuse équipée d'un tampon de polissage.

   Lustrez en faisant des mouvements circulaires jusqu'à ce que la surface soit brillante.
3. Cirez la surface.

Ponçage humide

REMARQUE Il est recommandé de confier le ponçage humide à votre BRABUS Marine concessionnaire ou à un professionnel qualifié.

Des rayures, une décoloration ou une oxydation importantes de la surface en enduit gélifié peuvent nécessiter un ponçage humide. Le ponçage humide peut être effectué à la main ou à l'aide d'une machine.

REMARQUE Si vous utilisez une machine, ne dépassez pas la vitesse de 1 200 tr/min.

Une vitesse plus élevée risque de brûler l'enduit gélifié.

REMARQUE N'effectuez pas le ponçage humide d'une surface en enduit gélifié en plein soleil.

1. Pulvérisez de l'eau sur la zone à poncer.

   REMARQUE Gardez constamment la surface humide pendant le ponçage.

2. Poncez la surface avec un papier de verre de grain 1 000 (par exemple, Mirka Abralon).

   Si vous utilisez une machine, utilisez une vitesse de rotation faible pour obtenir le meilleur résultat.

   Continuez à poncer jusqu'à ce que toute la surface soit mate de manière homogène.
3. Poncez la surface avec un papier de verre plus fin de grain 1 400.
4. Poncez à nouveau la surface avec un papier de verre de grain encore plus fin.

   Cela permet de gagner du temps lors de la phase de lustrage et de polissage.
5. Après le ponçage, lorsque la surface semble mate de manière homogène, rincez la surface à l'eau douce et laissez sécher.
6. Lustrez et polissez la surface pour qu'elle retrouve sa brillance.
7. Cirez la surface.

7.1.1 Remarques concernant l'entretien

Le bateau nécessite de l'entretien. C'est particulièrement important pour les pièces extérieures qui sont exposées au soleil et à l'eau salée.

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

Assurer un bon entretien de votre bateau consiste notamment à :

- Laver régulièrement le bateau à l'eau douce.
- Si le bateau est utilisé toute l'année, polir la coque tous les quatre mois environ.
- Polir les parties en acier inoxydable et chromées avec du produit de polissage pour chromes.
- Nettoyer les parties en aluminium à l'eau douce. Ajouter du savon dans l'eau, si nécessaire.
- Rincez le couvercle à l'eau douce. Laissez sécher complètement avant de plier et ranger.
- Nettoyez et entretenez les surfaces en teck avec des produits adaptés.

  Avec le temps, le pont en teck prend un aspect gris satiné s'il n'est pas entretenu.
- Nettoyer un pont en composite avec une brosse douce et une solution savonneuse douce.
- Évitez d'utiliser des produits de nettoyage agressifs.
- Si le bateau est stocké ou amarré dans un environnement où des conditions ambiantes difficiles sont perceptibles, par exemple près d'un port, sur des voies maritimes animées, près d'autoroutes ou de centrales électriques, vous devez porter une attention particulière aux pièces en RST du bateau.

  Ce type de conditions d'air ambiant peut provoquer une corrosion prématurée des pièces en RST et endommager les surfaces en enduit gélifié.
- Polissez et cirez les pièces en RST et en enduit gélifié (en particulier les pièces en enduit gélifié qui sont colorées) tous les quatre mois environ, afin que les pièces ne subissent pas de décoloration ou d'autres défauts visuels.

7.2 Peinture antisalissure

Il est utile d'envisager de peindre la coque de votre bateau avec une peinture antisalissure si votre bateau passe la majeure partie de la saison dans l'eau.

Les bateaux qui sont fréquemment sortis de l'eau et remis à l'eau pendant la saison de navigation peuvent être affectés par l'oxydation de la peinture antisalissure. Hors de l'eau, la peinture antisalissure s'oxyde, ce qui empêche la libération du biocide, et au fil du temps, la peinture antisalissure perd de son efficacité. Respectez les préconisations du fabricant de la peinture pour la mise à l'eau.

La peinture antisalissure s'use progressivement au fil du temps, en fonction de facteurs comme le lieu et la fréquence d'utilisation du bateau. En règle générale, une fois appliquée, la peinture antisalissure dure une saison. Lorsque le moment est venu de refaire la peinture antisalissure, il est important d'utiliser la même peinture antisalissure que celle qui a été appliquée précédemment, ou à défaut, d'éliminer l'ancienne peinture antisalissure jusqu'à atteindre l'enduit gélifié. Si différentes peintures antisalissure sont utilisées, il existe un risque que la composition des peintures soit incompatible, ce qui empêchera la peinture antisalissure de fonctionner comme prévu.

Contactez votre revendeur BRABUS Marine le plus proche pour l'application d'une nouvelle couche de peinture antisalissure et pour une inspection de l'état du bateau.

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

7.3 Entretenir les intérieurs

7.3.1 Surfaces en plastique et peintes

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

7.3.2 Portes et trappes

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

7.4 Entretenir les housses

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

Pendant l'utilisation

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

Après utilisation

REMARQUE

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

7.4.1 Nettoyer les housses

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

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

REMARQUE N’utilisez jamais de nettoyeurs haute pression ou de nettoyants chimiques.

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

   Utilisez de l’eau savonneuse douce et beaucoup d’eau, max. 30 °C.
3. Rincez abondamment à l’eau douce.

   Mélangez 12 % de vinaigre dans l’eau du dernier rinçage pour neutraliser les résidus de savon.
4. Suspendez les housses pour qu’elles sèchent.

7.5 Protéger les pièces métalliques sous-marines

Les composants métalliques sous-marins du bateau, tels que les appendices à travers la coque, les vannes de prise d’eau de mer, les volets de réglage de l’assiette, les composants internes du et les hélices, sont sujets à la corrosion électrolytique. La corrosion électrolytique et galvanique (corrosion de métaux différents dans l’eau salée) peut se produire dans l’environnement marin en raison de facteurs externes tels que des courants vagabonds, la pollution de l’eau ou la proximité d’autres navires. Il est important que le propriétaire du bateau ait connaissance de ces phénomènes, qui peuvent entraîner de graves détériorations au fil du temps.

Les signes de corrosion électrolytique sont, par exemple, la présence d’une substance poudreuse blanche sur le métal exposé comme les hélices ou les disjoncteurs, ou les appendices à travers la coque et les vannes de prise d’eau de mer qui prennent une couleur verdâtres. Si la corrosion est très avancée, des piqûres profondes peuvent même apparaître sur la surface de la pièce.

Les bateaux sont équipés d’anodes sacrificielles pour protéger les pièces métalliques contre la corrosion galvanique. De plus, les bateaux équipés d’une alimentation à quai sont équipés d’isolateurs galvaniques pour empêcher les courants basse tension de circuler dans le bateau.

Toutes les pièces métalliques sous-marines doivent être inspectées chaque année pour détecter tout signe de corrosion. De plus, il est recommandé de remplacer les appendices à travers la coque et les vannes de prise d’eau de mer sous-marins tous les cinq ans. Veuillez consulter la section ***Prévenir la corrosion*** pour obtenir de plus amples détails.

7.6 Prévenir la corrosion

Des anodes sacrificielles sont installées sur les volets de réglage de l’assiette et sur le(s) moteurs du bateau afin de protéger les pièces métalliques contre les dommages causés par la corrosion. Les anodes doivent être remplacées régulièrement lorsqu’elles sont usées afin de protéger les autres pièces métalliques.

- Inspectez les anodes chaque mois.
- Remplacez-les quand l’anode est détériorée à environ 50 %.

En général, les anodes doivent être remplacées une fois par an en eau douce et plus fréquemment en eau salée. Si les anodes s’usent plus rapidement, cela peut indiquer un problème électrique dont la cause profonde doit être recherchée.

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

7.7 Prévenir les dommages dus au gel

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

7.8 Liste de contrôle : Avant le repos d'hiver

- Lavez la coque et le fond immédiatement après avoir sorti le bateau de l'eau.
- Lavez toutes les pièces à l'intérieur, également sous le plancher.
- Laissez tous les casiers, tiroirs, portes de la cabine et de l'armoire ouverts.
- Retirez les tapis.
  - Stockez les tapis et les coussins à l'intérieur dans un endroit sec.
  - Si cela n'est pas possible, assurez-vous que les coussins sont secs et placez-les sur champ.
- Débranchez et révisez le réfrigérateur.
  - Coupez l'alimentation et débranchez l'alimentation.
  - Dégivrez le réfrigérateur.
  - Nettoyez et séchez l'extérieur et l'intérieur du réfrigérateur.
  - Videz et séchez le bac d'eau de condensation.
  - Laissez la porte entrouverte pour aérer l'appareil.
  - Consultez les instructions détaillées dans le manuel du fabricant.
- Assurez une bonne ventilation dans le bateau.
- Vérifiez que le joint torique en caoutchouc situé entre l'entrée du réservoir de carburant et le bouchon du réservoir de carburant est intact. Dans le cas contraire, il existe un risque que de l'eau s'infiltre dans le réservoir de carburant.

REMARQUE

Si les batteries sont laissées à bord, vérifiez qu'elles sont complètement chargées, sans quoi les batteries peuvent geler et se fissurer.

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

7.9 Liste de contrôle : Avant le lancement

1. Retirez la bâche longtemps avant le lancement.
2. Lavez la coque avec un shampooing régulier et une brosse douce.
3. Cirez la coque, si nécessaire.

   Utilisez une cire de bateau standard.
4. S'il y a de petites rayures sur la coque ou si une partie de l'enduit gélifié de surface a perdu son éclat, utilisez un composé abrasif sur ces zones avant le polissage.
5. Peignez le fond avec de la peinture antisalissure.
6. Si les batteries ont été retirées, remettez-les en place et vérifiez le niveau d'électrolyte dans les cellules.

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

7.10 Journal de maintenance

Les tâches de la maintenance courante sont présentées dans le tableau suivant. Si vous êtes suffisamment sûr(e) de vous, vous pouvez réaliser toutes ces tâches vous-même. Si ce n'est pas le cas, veuillez contacter votre concessionnaire Axopar local pour obtenir de l'aide.

Selon le modèle et les composants du bateau, certaines tâches peuvent ne pas être pertinentes.

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

JOURNAL DE MAINTENANCE	Fréquence				
Tâche à accomplir	À chaque sortie	Tous les mois	Tous les 3 mois	Tous les 6 mois	Tous les ans
Système de cale – Retirez, nettoyez et inspectez la pompe de cale, le clapet anti-retour et ses environs afin de détecter tout dommage ou débris susceptibles de réduire les performances de la pompe.	●				
Système de déchets – Remplacez les filtres à charbon sans odeur					●
Système de déchets – Faites fonctionner la pompe dilacératrice					●
Système de chauffage – Faites fonctionner le chauffage pendant 10 minutes		●			
Système de climatisation – Nettoyez le filtre à air, le filtre à eau de mer et vérifiez l'étanchéité du système		●			
Système d'eau – Nettoyez le filtre en ligne			●		
Inspection des anodes en zinc – Remplacez toutes les anodes en zinc si elles sont usées à 50 %.				●	
Inspection des extincteurs					●
Détecteur de CO – Appuyez sur le bouton de test pendant 1 seconde			●		
Détecteur de fumée – Appuyez sur le bouton de test pendant 3 secondes			●		
Vannes de prise d'eau de mer – Tournez la poignée en position ouverte et fermée					●
Batteries – État de charge, bornes solidement fixées et exemptes de corrosion					●
Système GPL – Vérifiez l'état des conduites de GPL, des raccords et de la vanne d'arrêt de GPL					●
Système de carburant – Vérifiez l'état des conduites de carburant, des raccords et des vannes d'arrêt de carburant					●
Inspectez la cale du compartiment du réservoir de carburant afin de détecter la présence d'eau				●	
Pompe de vivier – Vérifiez l'état des tuyaux et des raccords			●		
Cirage de l'enduit gélifié				●	
Nettoyez la coque et le pont pour éliminer l'eau salée	●				
Maintenez la cale sèche et propre	●				
Housses du bateau – Nettoyez les housses du mobilier et le couvercle du toit ouvrant				●	

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

7.11 Entretien correctif

7.11.1 Dépôts

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

REMARQUE N’appliquez pas de composé abrasif en plein soleil.

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

7.11.2 Rayures et entailles

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

7.11.3 Taches

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

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

7.11.4 Marques profondes, entailles et trous

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

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

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

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

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

8 Environnement

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

- Lisez toujours attentivement les instructions de chaque produit et manipulez les avec soin.
  - Assurez-vous que les emballages, bidons et articles similaires usagés sont jetés dans des points de collecte désignés.
  - En cas de doute sur le caractère dangereux ou non du produit, contactez le fournisseur ou le vendeur de ce produit.
- Le ressac des bateaux use le rivage et crée des problèmes pour les autres bateaux près de vous.
  - Ajustez toujours votre vitesse en fonction de la situation et de l'environnement pour éviter tout ressac inutile.
- Pilotez toujours le bateau au régime moteur le plus économique possible, en tenant compte des conditions actuelles, afin d'éviter les émissions et le bruit inutiles.
- Assurez-vous que le moteur est correctement entretenu à intervalles réguliers afin de minimiser les niveaux de bruit et d'émissions.
  - Lisez attentivement le manuel du fabricant du moteur.
- En tant que propriétaire de bateau, vous devez connaître les lois environnementales locales et respecter les codes de bonnes pratiques.
  - Ne vidangez jamais les réservoirs septiques ou le réservoir d'eaux usées dans l'eau.
  - Familiarisez-vous avec les réglementations internationales en matière de prévention de la pollution marine (MARPOL) et respectez ces réglementations.
- Recherchez toujours la source d'une fuite d'huile dans les plus brefs délais.
- Après avoir récupéré l'huile qui s'est répandue, éliminez-la correctement.
- Ayez à disposition à bord des chiffons ou des rouleaux absorbant l'huile.
- Ne jetez jamais par-dessus bord de l'huile, de la peinture ou d'autres produits chimiques potentiellement néfastes pour l'environnement. Des sanctions sont prévues dans la plupart des régions du monde pour les personnes qui s'affranchissent de cette règle !

⚠ AVERTISSEMENT Toute huile doit être traitée comme un déchet chimique.

8.1 Exigences pour l'Amérique du Nord

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

Les normes EPA précisent en outre que cela ne doit pas être interprété comme interdisant le transport de dispositifs de traitement à écoulement continu certifiés par la Garde côtière qui ont été sécurisés

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

de manière à empêcher de tels rejets. Elles stipulent également que les eaux où un dispositif d'assainissement marin permettant le rejet certifié par la Garde côtière est autorisé comprennent les eaux côtières et les estuaires, les Grands Lacs et les voies navigables interconnectées, les lacs d'eau douce et les bassins accessibles par des écluses, et d'autres eaux qui sont navigables entre les États par les navires assujettis à ce règlement (40 CFR 140.3).

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

9 Annexe I : Listes de contrôle

9.1 Liste de contrôle : Feu dans le moteur

- Arrêtez le moteur.
- Dirigez le bateau contre le vent, si possible.
- Assurez-vous que tous les passagers portent des gilets de sauvetage.
- Si nécessaire :
  - Évacuez les passagers.
  - Appelez les secours pour déclencher un sauvetage en mer.
- Coupez le carburant et les interrupteurs d'alimentation principale.
- Éteignez le feu.
- Attendez d'être absolument certain que le feu est éteint avant d'ouvrir le capot du moteur.

  Ouvrez le capot du moteur avec précaution et soyez prêt à utiliser l'extincteur portatif, le cas échéant, pour éteindre tout foyer résiduel après l'incendie.
- Éteignez les incendies couvants avec de l'eau.

9.2 Liste de contrôle : Après un feu

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

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

Sécurité

Vérifiez que :

- Toutes les personnes à bord ont un gilet de sauvetage.
- La force du vent et des vagues n'excède pas la catégorie de conception du bateau.
- Le cordon d'arrêt d'urgence est attaché au pilote.
- Un ou plusieurs extincteurs sont à bord et que leur date d'approbation / inspection n'a pas expiré.
- Les cordages nécessaires et l'ancre sont à bord.

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

Évacuation et étanchéité

Vérifiez que :

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

Électricité et moteur

Vérifiez que :

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

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

9.4 Liste de contrôle : Après avoir utilisé le bateau

Vérifiez que :

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

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

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

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

⚠ ATTENTION

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

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

9.6 Liste de contrôle : Avant l'ancrage

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

⚠ AVERTISSEMENT

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

9.7 Liste de contrôle : Avant le repos d'hiver

- Lavez la coque et le fond immédiatement après avoir sorti le bateau de l'eau.
- Lavez toutes les pièces à l'intérieur, également sous le plancher.
- Laissez tous les casiers, tiroirs, portes de la cabine et de l'armoire ouverts.

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

- Retirez les tapis.
  - Stockez les tapis et les coussins à l'intérieur dans un endroit sec.
  - Si cela n'est pas possible, assurez-vous que les coussins sont secs et placez-les sur champ.
- Débranchez et révisez le réfrigérateur.
  - Coupez l'alimentation et débranchez l'alimentation.
  - Dégivrez le réfrigérateur.
  - Nettoyez et séchez l'extérieur et l'intérieur du réfrigérateur.
  - Videz et séchez le bac d'eau de condensation.
  - Laissez la porte entrouverte pour aérer l'appareil.
  - Consultez les instructions détaillées dans le manuel du fabricant.
- Assurez une bonne ventilation dans le bateau.
- Vérifiez que le joint torique en caoutchouc situé entre l'entrée du réservoir de carburant et le bouchon du réservoir de carburant est intact. Dans le cas contraire, il existe un risque que de l'eau s'infiltre dans le réservoir de carburant.

REMARQUE Si les batteries sont laissées à bord, vérifiez qu'elles sont complètement chargées, sans quoi les batteries peuvent geler et se fissurer.

9.8 Liste de contrôle : Avant le lancement

1. Retirez la bâche longtemps avant le lancement.
2. Lavez la coque avec un shampooing régulier et une brosse douce.
3. Cirez la coque, si nécessaire.

   Utilisez une cire de bateau standard.
4. S'il y a de petites rayures sur la coque ou si une partie de l'enduit gélifié de surface a perdu son éclat, utilisez un composé abrasif sur ces zones avant le polissage.
5. Peignez le fond avec de la peinture antisalissure.
6. Si les batteries ont été retirées, remettez-les en place et vérifiez le niveau d'électrolyte dans les cellules.

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

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

9.9 Liste de contrôle : Système de carburant

Vérifiez le système de carburant avant le lancement et l'hivernage :

- Assurez-vous que les bouchons de remplissage de carburant sont dûment libellés.
- Vérifiez que le bouchon de remplissage de carburant est captif (charnière ou chaîne) pour éviter qu'il ne tombe par-dessus bord.
- Inspectez les joints toriques ou les joints pour détecter d'éventuels dommages.
- Inspectez attentivement tous les tuyaux, poires d'amorçage, filtres et raccords ; préconiser un remplacement si nécessaire.
- Vérifiez le cheminement et la fixation corrects des conduites de ventilation.
- Inspectez et nettoyez, si besoin, tous les raccords d'évents.

⚠ AVERTISSEMENT Évitez de graves blessures, voire la mort, causées par un incendie ou une explosion résultant d'une fuite de carburant. Inspectez le système au moins une fois par an afin de détecter d'éventuelles fuites.

9.10 Journal de maintenance

Les tâches de la maintenance courante sont présentées dans le tableau suivant. Si vous êtes suffisamment sûr(e) de vous, vous pouvez réaliser toutes ces tâches vous-même. Si ce n'est pas le cas, veuillez contacter votre concessionnaire Axopar local pour obtenir de l'aide.

Selon le modèle et les composants du bateau, certaines tâches peuvent ne pas être pertinentes.

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

JOURNAL DE MAINTENANCE	Fréquence				
Tâche à accomplir	À chaque sortie	Tous les mois	Tous les 3 mois	Tous les 6 mois	Tous les ans
Système de cale – Retirez, nettoyez et inspectez la pompe de cale, le clapet anti-retour et ses environs afin de détecter tout dommage ou débris susceptibles de réduire les performances de la pompe.	●				
Système de déchets – Remplacez les filtres à charbon sans odeur					●
Système de déchets – Faites fonctionner la pompe dilacératrice					●
Système de chauffage – Faites fonctionner le chauffage pendant 10 minutes		●			
Système de climatisation – Nettoyez le filtre à air, le filtre à eau de mer et vérifiez l'étanchéité du système		●			
Système d'eau – Nettoyez le filtre en ligne			●		
Inspection des anodes en zinc – Remplacez toutes les anodes en zinc si elles sont usées à 50 %.				●	
Inspection des extincteurs					●
Détecteur de CO – Appuyez sur le bouton de test pendant 1 seconde			●		
Détecteur de fumée – Appuyez sur le bouton de test pendant 3 secondes			●		
Vannes de prise d'eau de mer – Tournez la poignée en position ouverte et fermée					●
Batteries – État de charge, bornes solidement fixées et exemptes de corrosion					●
Système GPL – Vérifiez l'état des conduites de GPL, des raccords et de la vanne d'arrêt de GPL					●
Système de carburant – Vérifiez l'état des conduites de carburant, des raccords et des vannes d'arrêt de carburant					●
Inspectez la cale du compartiment du réservoir de carburant afin de détecter la présence d'eau				●	
Pompe de vivier – Vérifiez l'état des tuyaux et des raccords			●		
Cirage de l'enduit gélifié				●	
Nettoyez la coque et le pont pour éliminer l'eau salée	●				
Maintenez la cale sèche et propre	●				
Housses du bateau – Nettoyez les housses du mobilier et le couvercle du toit ouvrant				●	

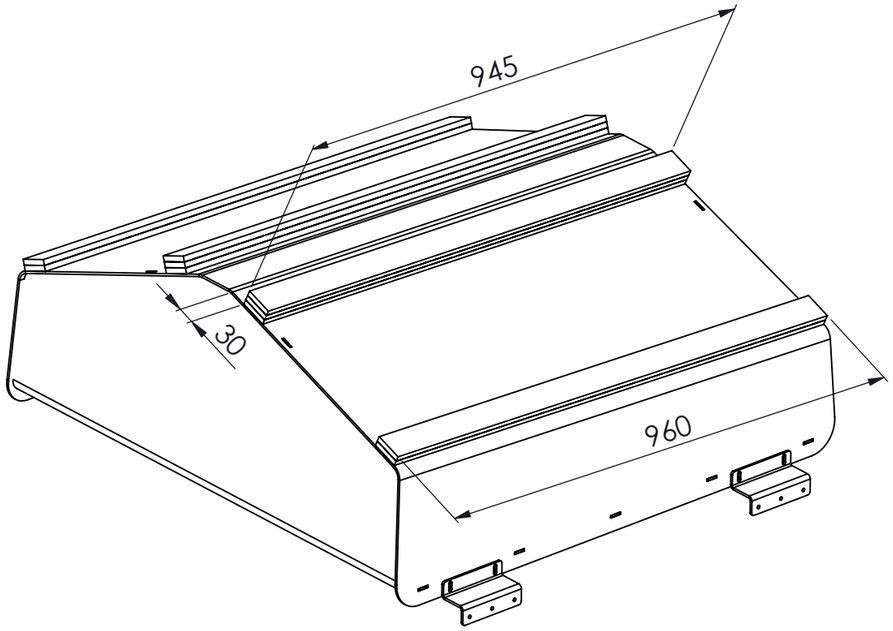
© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

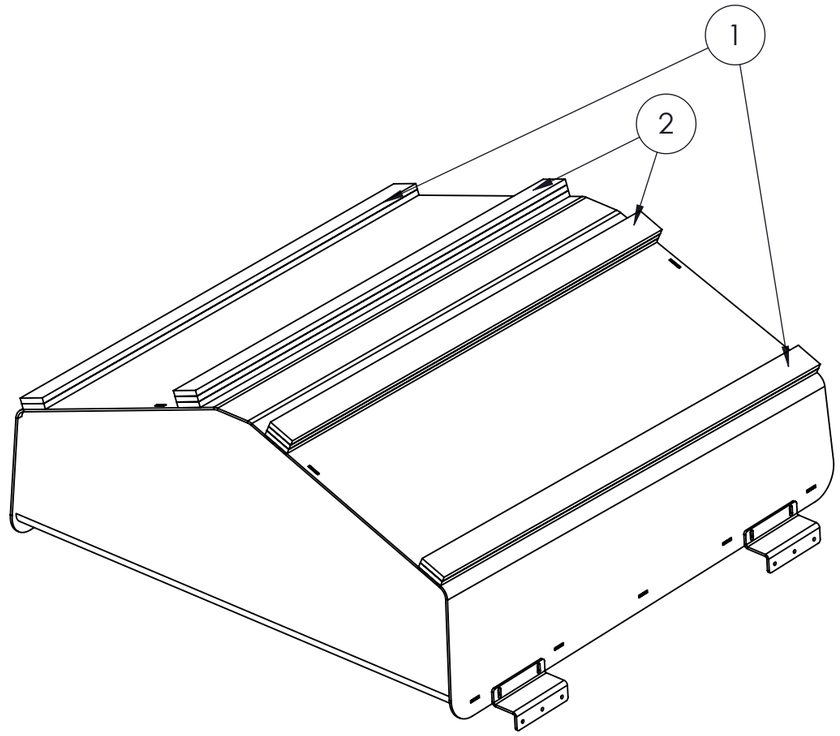
10 Annexe II : Système de carburant

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

REVISIONS			
REV.	DESCRIPTION	DATE	APPROVED

TANK PE STRIPS PREINSTALLATION





PART NO.	ITEM	DESCRIPTION	MATERIAL	SIZE, CAPACITY	QTY.
1	AXO3000305, A	GASKET	PLASTIC, PE	960 X 50 X 10, 60KG / M3	4
2	AXO3000305, A	GASKET	PLASTIC, PE	945 X 50 X 10, 60KG / M3	6

This document and the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others, or used for any purpose other than for the purpose it has been provided without the prior written permission of Axopar Boats Oy.

AXOPAR

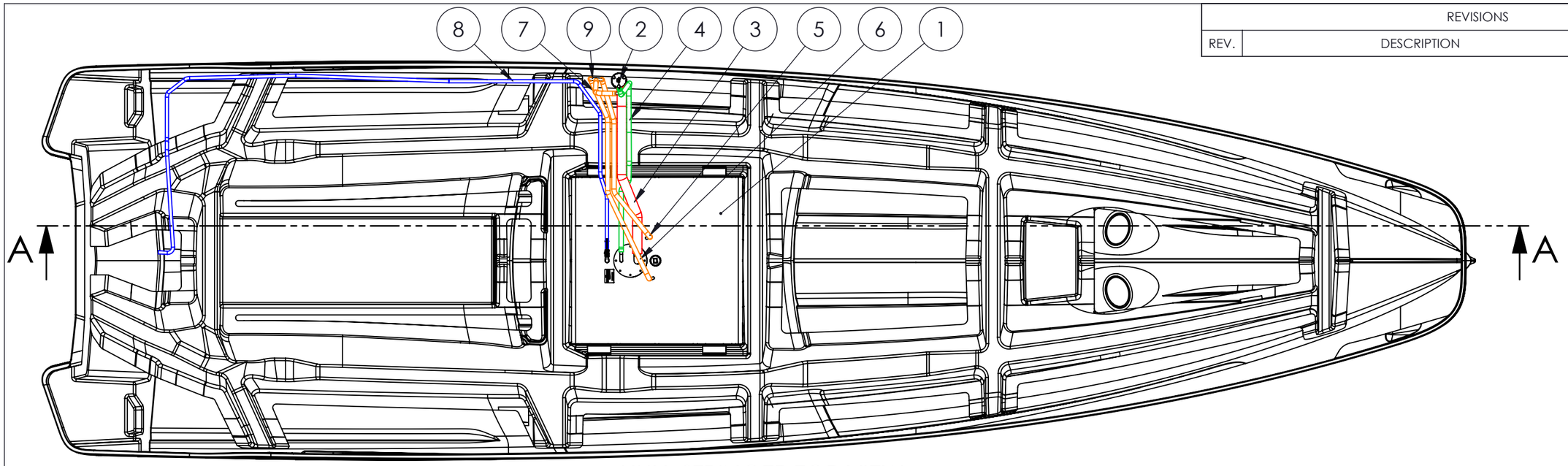
ITEM	REV
AXO9000193	A

BOAT MODEL	MODEL YEAR	DRAWING	REV
AX25	2022	DRW00144	0

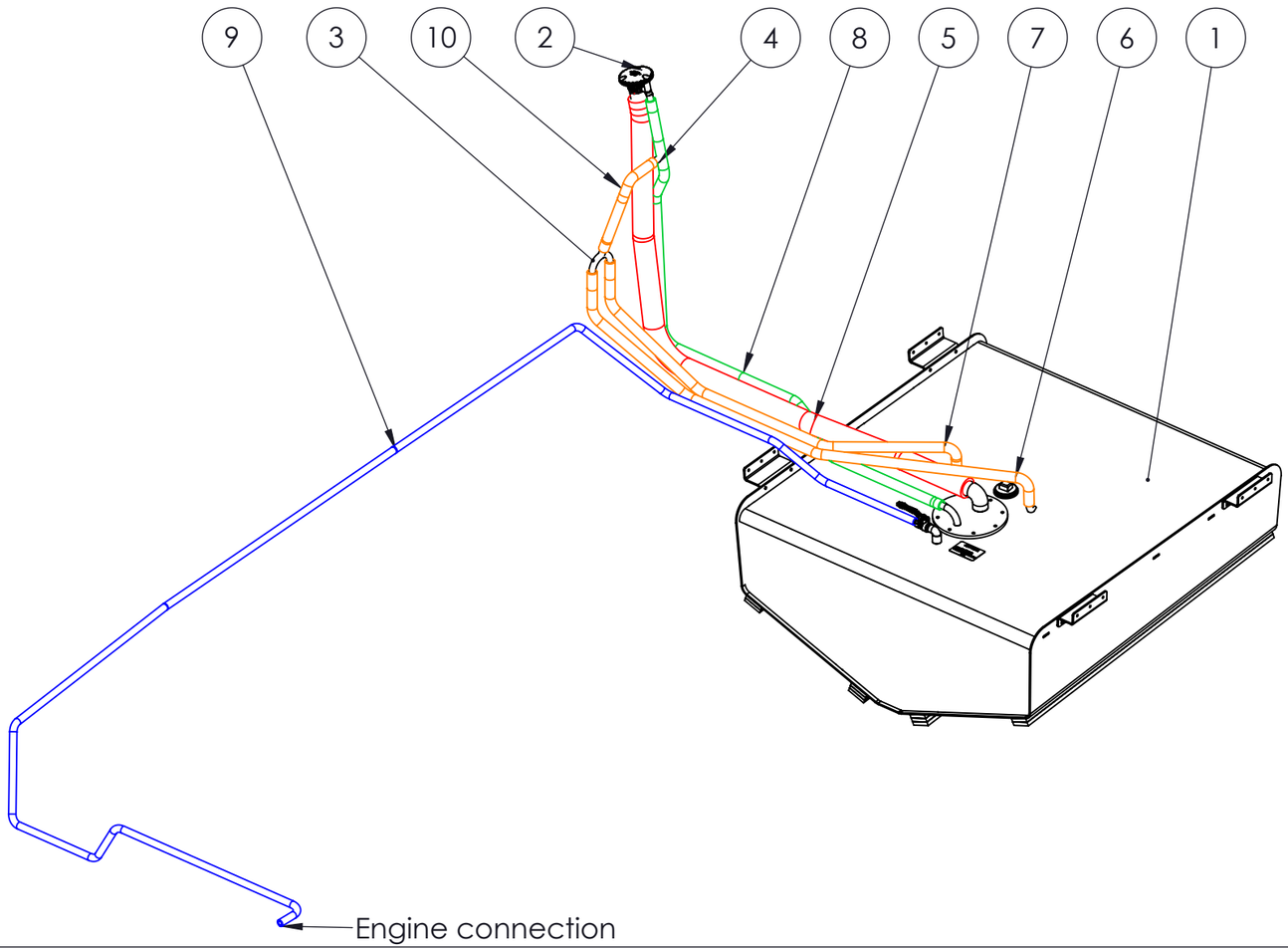
	BY	DATE	DESCRIPTION	SCALE	PAGE
CREATED	PULSE2	09.08.2021	Fuel System,EU	1:10	1 / 3
CHECKED	L.C.	09.08.2021	TECHNICAL DESCRIPTION		
ACCEPTED	VVu	15.03.2022	Manufacturing specification		

PULS YACHT DESIGN

REVISIONS			
REV.	DESCRIPTION	DATE	APPROVED



HULL-STRINGER TOP VIEW



PART NO.	ITEM	DESCRIPTION	MATERIAL	SIZE, CAPACITY	LENGTH [m]	QTY.
1	AXO8000032, A	FUEL TANK	ALUMINIUM	238 L		1
2	AXO8000031, A	DECK FILLER	PLASTIC /CHROME	ø38, ø16		1
3	AXO8000040, A	FUEL HOSE	NBR RUBBER	ø38	1,7	1
4	AXO8000041, A	FUEL HOSE	NBR RUBBER	ø16	1,71	1
5	AXO8000041, A	FUEL HOSE	NBR RUBBER	ø16	1,21	1
6	AXO8000041, A	FUEL HOSE	NBR RUBBER	ø16	1,44	1
7	AXO8000041, A	FUEL HOSE	NBR RUBBER	ø16	0,35	1
8	AXO8000043, A	FUEL HOSE	NBR RUBBER	ø10	6	1
9	AXO8000086, A	T-CONNECTOR	ALUMINIUM	ø16		1
10	AXO8000090, A	T-CONNECTOR	PLASTIC, POM	ø16		1

This document and the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others, or used for any purpose other than for the purpose it has been provided without the prior written permission of Axopar Boats Oy.

AXOPAR

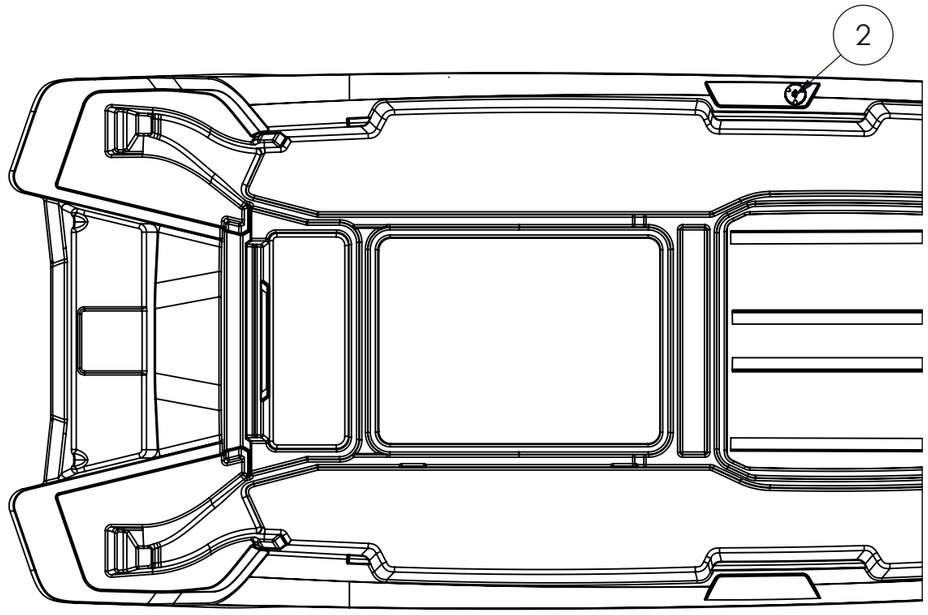
ITEM	REV
AXO9000193	A

BOAT MODEL	MODEL YEAR	DRAWING	REV
AX25	2022	DRW00144	0

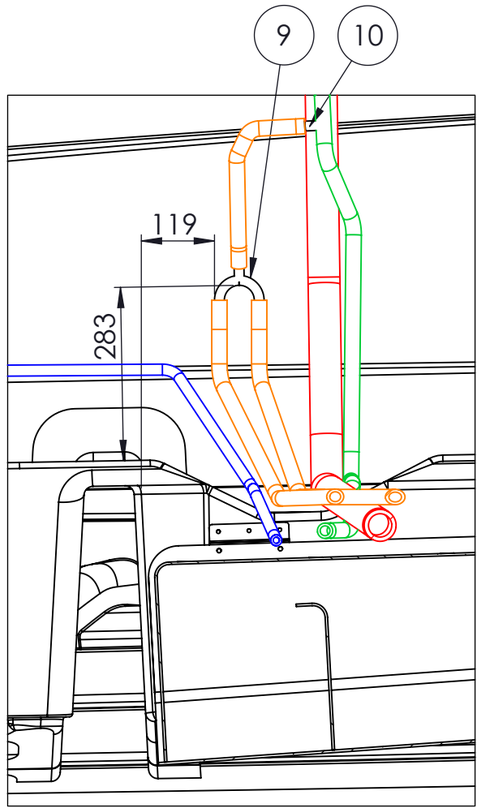
	BY	DATE	DESCRIPTION	SCALE	PAGE
CREATED	PULSE2	09.08.2021	Fuel System,EU	1:25	2 / 3
CHECKED	L.C.	09.08.2021	TECHNICAL DESCRIPTION		
ACCEPTED	VVu	15.03.2022	Manufacturing specification		

PULS YACHT DESIGN

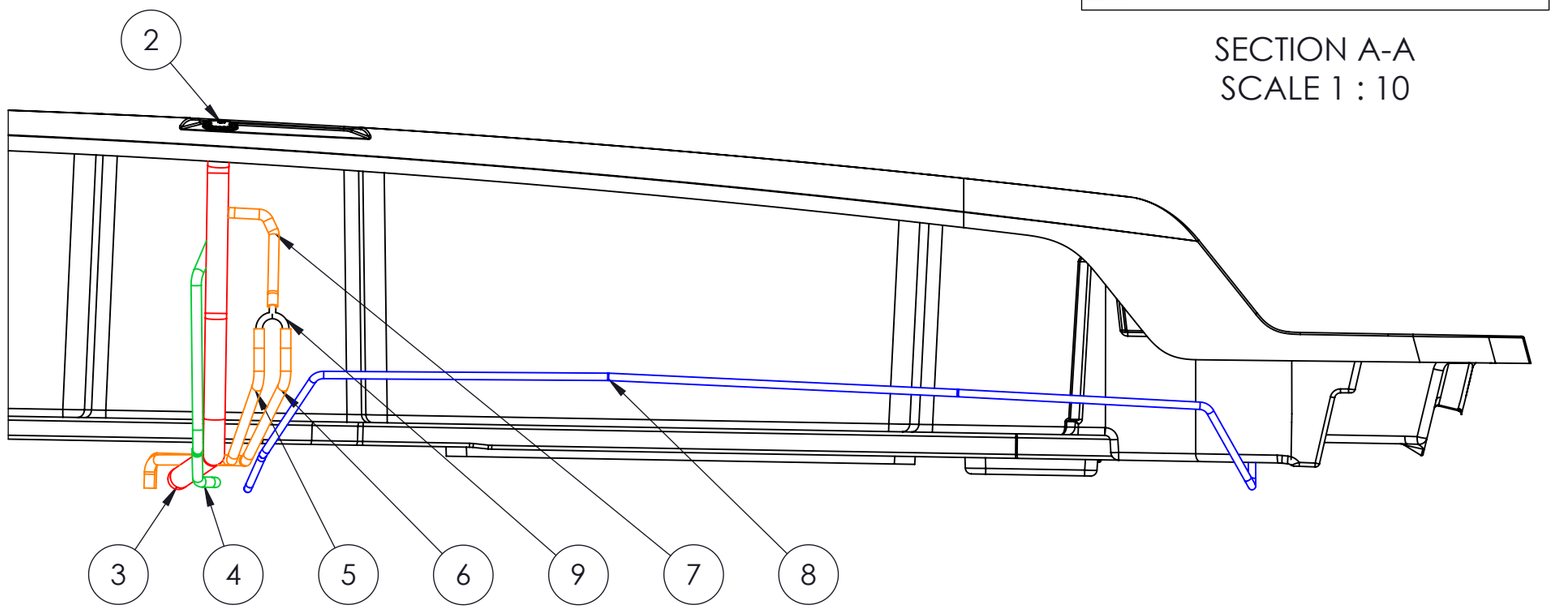
REVISIONS			
REV.	DESCRIPTION	DATE	APPROVED



DECK TOP VIEW



SECTION A-A
SCALE 1 : 10



DECK PRE-MONTAGE
SCALE 1:15
Fuel hose supply route fixed onto the deck on the PS
Holes ∅10 inside PVC ∅25 conduit

This document and the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others, or used for any purpose other than for the purpose it has been provided without the prior written permission of Axopar Boats Oy.

AXOPAR

ITEM	REV
AXO9000193	A

BOAT MODEL	MODEL YEAR	DRAWING	REV
AX25	2022	DRW00144	0

	BY	DATE	DESCRIPTION	SCALE	PAGE
CREATED	PULSE2	09.08.2021	Fuel System,EU	1:25	3 / 3
CHECKED	L.C.	09.08.2021	TECHNICAL DESCRIPTION		
ACCEPTED	VVu	15.03.2022	Manufacturing specification		

PULS YACHT DESIGN

11 Annexe III : Schémas électriques

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

Axopar 25

ELECTRICAL DIAGRAM / PRODUCTION DRAWINGS

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

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

REVISION D5

Date of modification	Modified by	Description
26.04.2022	RP	C4: NOT MODIFIED
02.09.2022	TT	D5: NOT MODIFIED
14.04.2022	RP	C3: NOT MODIFIED

Date 11.5.2020
Drawing by TuM
Sheet rev. 5
Project rev. D

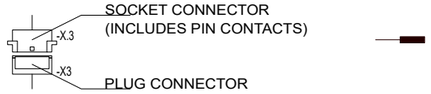
This document and all the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others or used in any purpose other then for the prpose it has been provided without theprior writen permission of Axopar Boats Oy

AXOPAR BRABUS MARINE

Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
Axopar			

Boat model	Title	HL	Sheet
25	COVER	Loc	1/ 46

LEGEND:
(APPLIES ONLY THIS PAGE)



SOCKET CONNECTOR
(INCLUDES PIN CONTACTS)

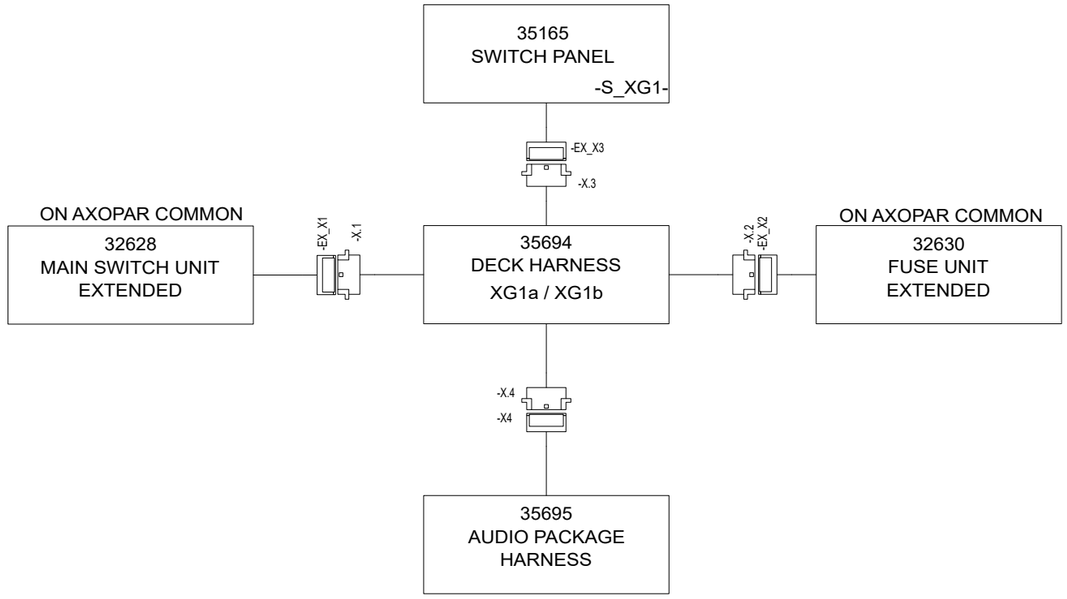
PLUG CONNECTOR
(INCLUDES SOCKET CONTACTS)

OR

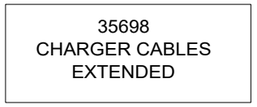
ALL PRODUCTS TIED "OR" -LABEL ARE ALTERNATIVE OPTIONS DEPENDING THE SET-UP OR MODEL OF BOAT. BOTH PRODUCTS WITH "OR" -LABEL CANNOT INSTALL TO BOAT.

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

HARNESS STRUCTURE



POWER CABLES STRUCTURE

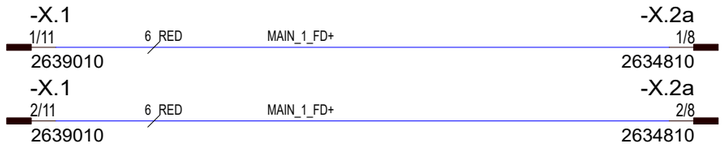


Date of modification	Modified by	Description
26.04.2022	RP	C4: NOT MODIFIED
02.09.2022	TT	D5: NOT MODIFIED
14.04.2022	RP	C3: NOT MODIFIED

Date	11.5.2020
Drawing by	TuM
Sheet rev.	5
Project rev.	D

This document and all the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others or used in any purpose other then for the prpose it has been provided without theprior writen permission of Axopar Boats Oy

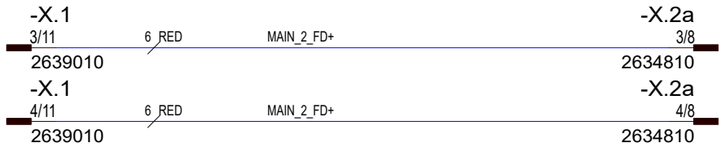
Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
Axopar			
Boat model	Title	Loc	Sheet
25	12Vdc STRUCTURE	HL	2 / 46



REST OF DIAGRAM
FOUNDED IN AXOPAR 22 PROJECT

12VDC

26.04.2022	RP	C4: NOT MODIFIED	Date 11.5.2020	This document and all the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others or used in any purpose other then for the prpose it has been provided without theprior writen permission of Axopar Boats Oy	Axopar Boat			
02.09.2022	TT	D5: NOT MODIFIED	Drawing by TuM					
14.04.2022	RP	C3: NOT MODIFIED	Sheet rev. 5	AXOPAR BRABUS MARINE	25 Boat model	DIAGRAM - MAIN FUSES Title	HL Loc	3 / 46 Sheet
Date of modification	Modified by	Description	Project rev. D					

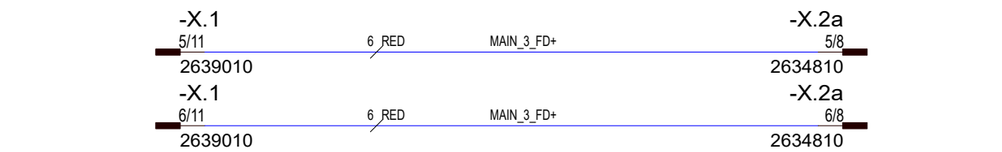


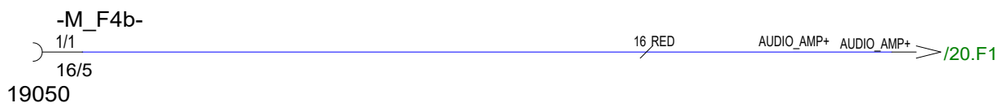
REST OF DIAGRAM
FOUNDED IN AXOPAR 22 PROJECT

12VDC

26.04.2022	RP	C4: NOT MODIFIED	Date 11.5.2020	This document and all the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others or used in any purpose other then for the prpose it has been provided without theprior writen permission of Axopar Boats Oy	Axopar Boat			
02.09.2022	TT	D5: NOT MODIFIED	Drawing by TuM					
14.04.2022	RP	C3: NOT MODIFIED	Sheet rev. 5	AXOPAR BRABUS MARINE	25 Boat model	DIAGRAM - MAIN FUSES Title	HL Loc	4 / 46 Sheet
Date of modification	Modified by	Description	Project rev. D					

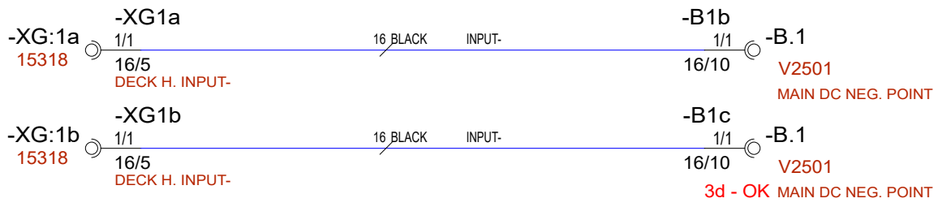
REST OF DIAGRAM
FOUNDED IN AXOPAR 22 PROJECT



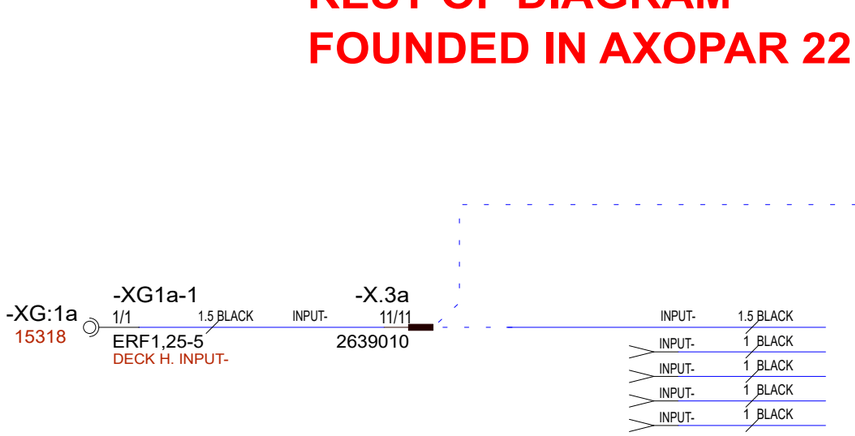


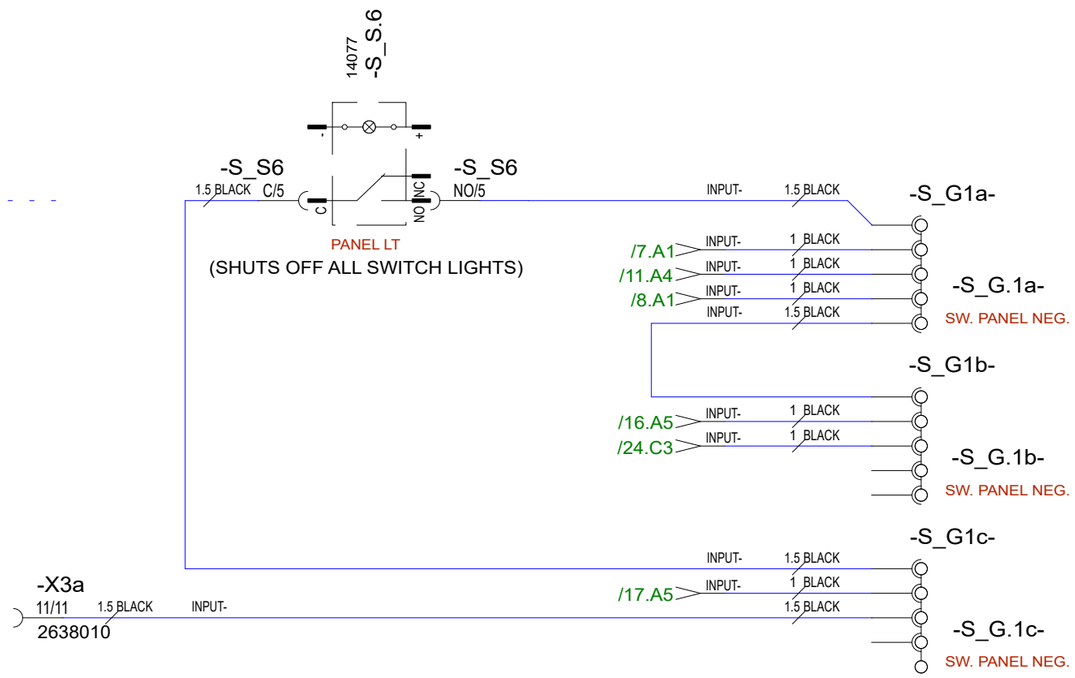
12VDC

26.04.2022	RP	C4: NOT MODIFIED	Date 11.5.2020	This document and all the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others or used in any purpose other then for the prpose it has been provided without theprior writen permission of Axopar Boats Oy	Axopar Boat			
02.09.2022	TT	D5: NOT MODIFIED	Drawing by TuM					
14.04.2022	RP	C3: NOT MODIFIED	Sheet rev. 5		25 Boat model	DIAGRAM - MAIN FUSES Title	HL Loc	5 / 46 Sheet
Date of modification	Modified by	Description	Project rev. D					



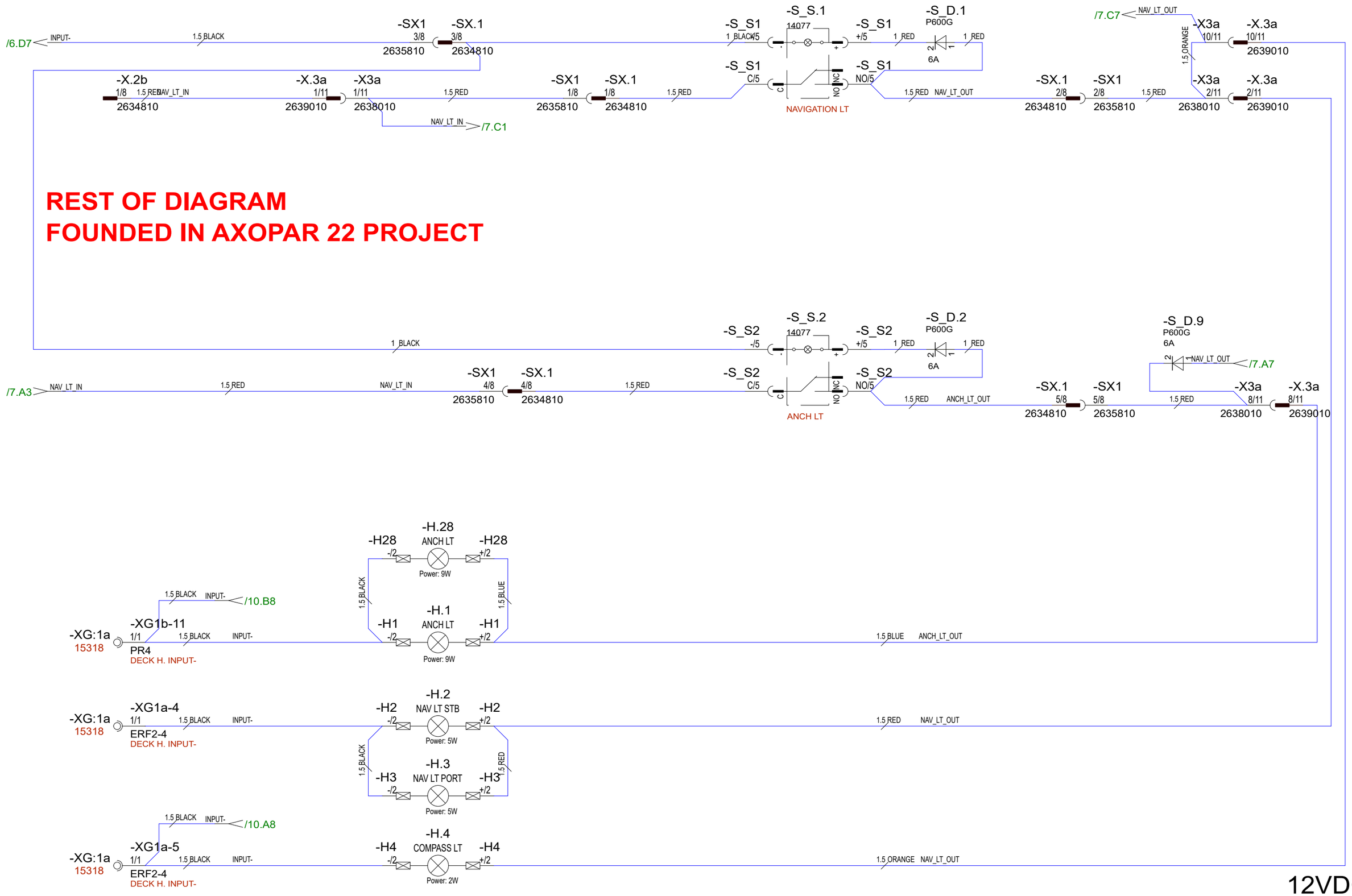
REST OF DIAGRAM
FOUNDED IN AXOPAR 22 PROJECT





12VDC

26.04.2022	RP	C4: NOT MODIFIED	Date	10.6.2020	This document and all the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others or used in any purpose other then for the prpose it has been provided without theprior writen permission of Axopar Boats Oy	Axopar			
02.09.2022	TT	D5: NOT MODIFIED	Drawing by	TuM				
14.04.2022	RP	C3: NOT MODIFIED	Sheet rev.	5	AXOPAR / BRABUS MARINE	Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	D		25	DIAGRAM - INPUT-	HL	6 / 46
						Boat model	Title	Loc	Sheet

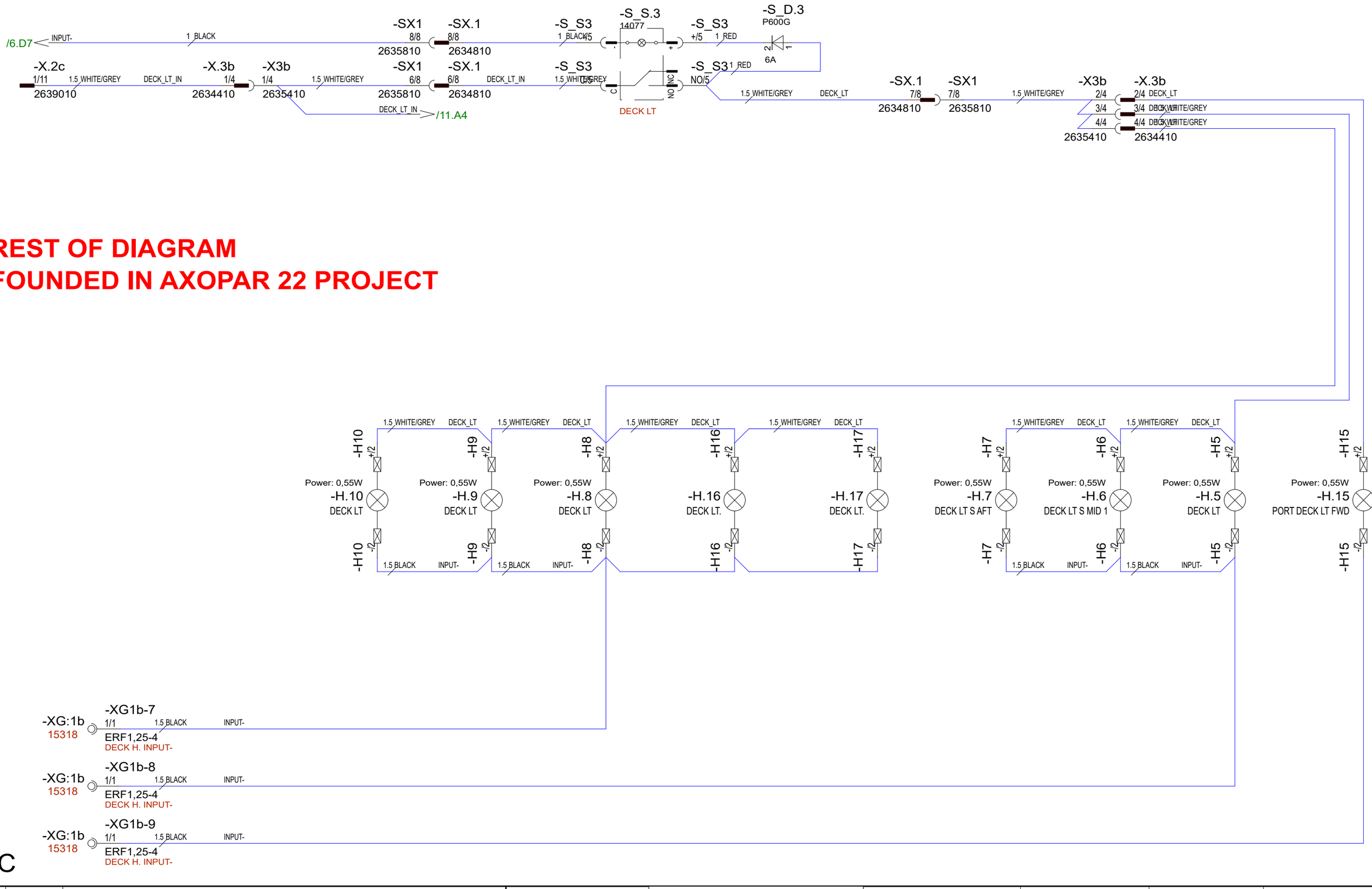


Date of modification	Modified by	Description
26.04.2022	RP	C4: NOT MODIFIED
02.09.2022	TT	D5: -H.22 ADDED
14.04.2022	RP	C3: SX1, SX.1 ADDED

Date	11.5.2020
Drawing by	TuM
Sheet rev.	5
Project rev.	D

This document and all the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others or used in any purpose other then for the prpose it has been provided without theprior writen permission of Axopar Boats Oy

Axopar			
Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
25	DIAGRAM - NAVIGATION LT	HL	7 / 46
Boat model	Title	Loc	Sheet



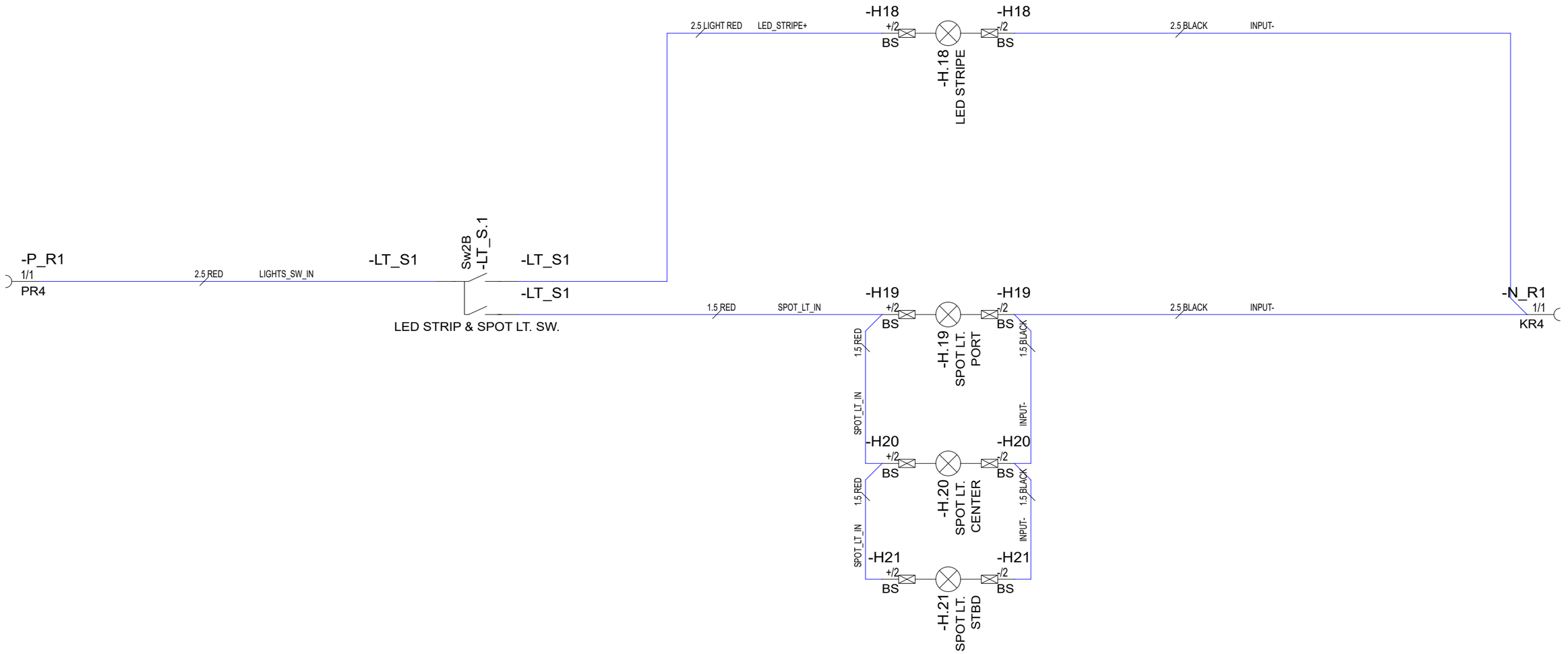
REST OF DIAGRAM
FOUNDED IN AXOPAR 22 PROJECT

Date of modification	Modified by	Description
26.04.2022	RP	C4: NOT MODIFIED
02.09.2022	TT	D5: -H.11 REMOVED
14.04.2022	RP	C3: SX1, SX.1 ADDED

Date	11.5.2020
Drawing by	TuM
Sheet rev.	5
Project rev.	D

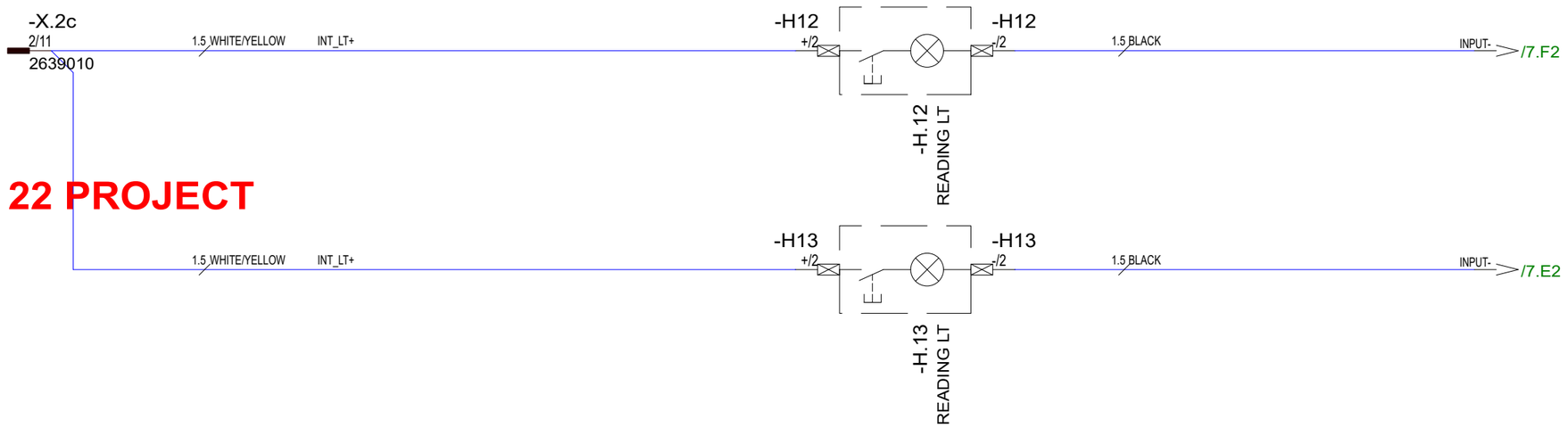
This document and all the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others or used in any purpose other then for the prpose it has been provided without theprior writen permission of Axopar Boats Oy

Axopar			
Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
25	DIAGRAM - DECK LT	HL	8 / 46
Boat model	Title	Loc	Sheet



3.11.2021	VV	B1: INTRODUCED DRAWING.	Date	3.11.2021	This document and all the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others or used in any purpose other then for the prpose it has been provided without theprior writen permission of Axopar Boats Oy	Axopar			
02.09.2022	TT	D5: NOT MODIFIED	Drawing by	VV		Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
26.04.2022	RP	C4: NOT MODIFIED	Sheet rev.	5	AXOPAR / BRABUS MARINE	25	DIAGRAM - SPOT & LED STRIPE LTS.	HL	9 / 46
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	D		Boat model	Title	Loc	Sheet

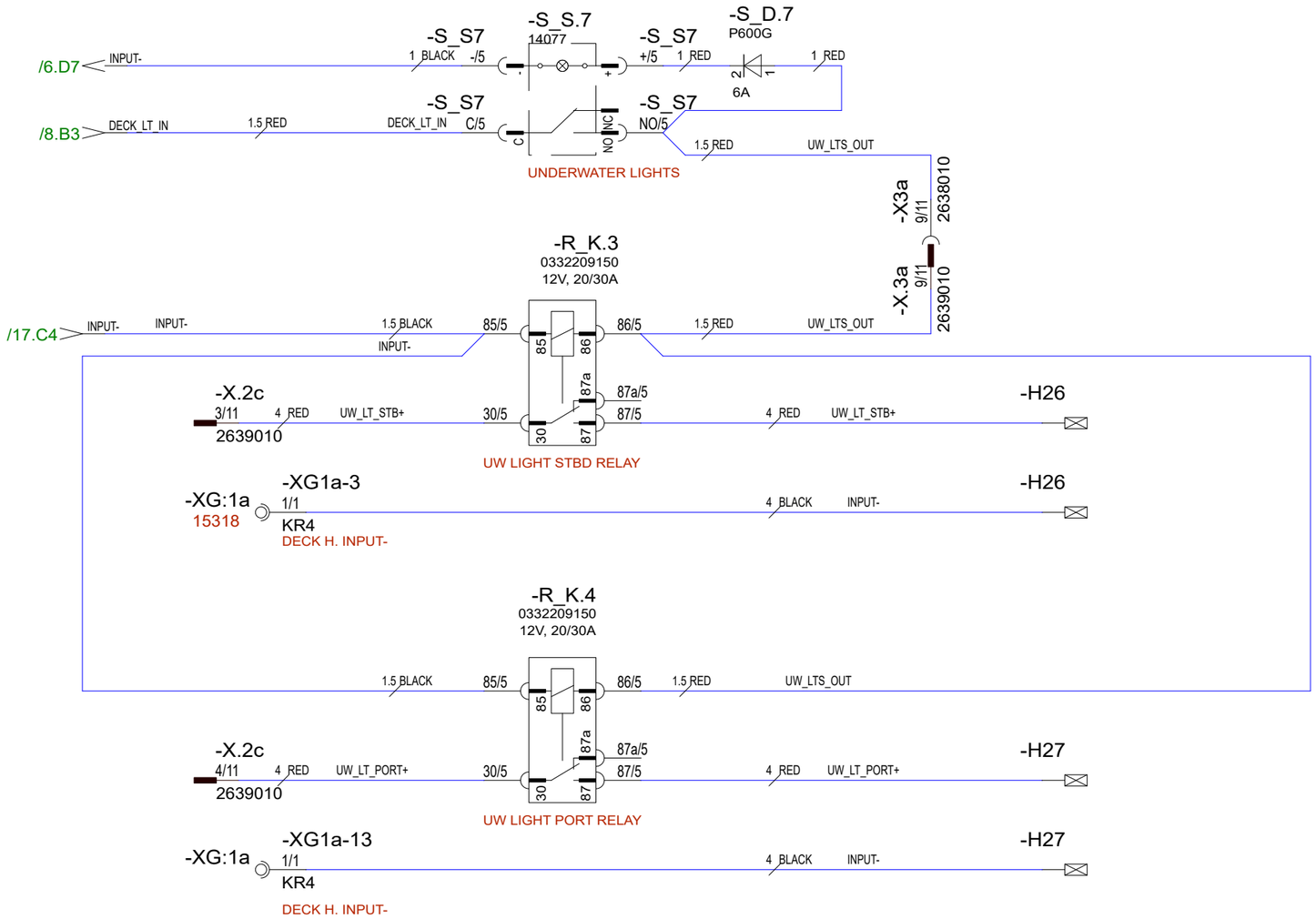
REST OF DIAGRAM
FOUNDED IN AXOPAR 22 PROJECT



12VDC

21.6.2021	TT	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date 11.5.2020	This document and all the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others or used in any purpose other then for the prpose it has been provided without theprior writen permission of Axopar Boats Oy	Axopar			
02.09.2022	TT	D5: -H12 RENAMED TO READING LT; -H13 ADDED	Drawing by TuM		Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
14.04.2022	RP	C3: NOT MODIFIED	Sheet rev. 5	AXOPAR / BRABUS MARINE	25	DIAGRAM - INTERIOR LT	HL	10 / 46
Date of modification	Modified by	Description	Project rev. D		Boat model	Title	Loc	Sheet

REST OF DIAGRAM
FOUNDED IN AXOPAR 22 PROJECT



12VDC

Date of modification	Modified by	Description		
11.05.2021	TT	B4: EU PACKAGE ADDED	Date	9.6.2020
02.09.2022	TT	D5: NOT MODIFIED	Drawing by	TuM
14.04.2022	RP	C3: R_K3,R_K4 H26,H27,X3a/9 ADDED, S_S7in AND out REMOVED	Sheet rev.	5
			Project rev.	D

This document and all the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others or used in any purpose other then for the prpose it has been provided without theprior writen permission of Axopar Boats Oy

Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
Axopar			
Boat model	**Title**	**Loc**	**Sheet**
25	DIAGRAM - UNDER WATER LIGHTS	HL	11/ 46

REST OF DIAGRAM
FOUNDED IN AXOPAR 22 PROJECT

-X.2b
4/8
2634810
2.5 RED PLOTTER_1
-A1
+/2
PLOTTER 1
-A1
-/2
CONSOLE AREA
-A.1
Power: 30W
2.5 BLACK INPUT-
-XG1b-1
1/1
KR5
DECK H. INPUT-
-XG:1b
15318
2.5 BLACK INPUT-
/13.A7

TO WINDLASS CONTROL PANEL

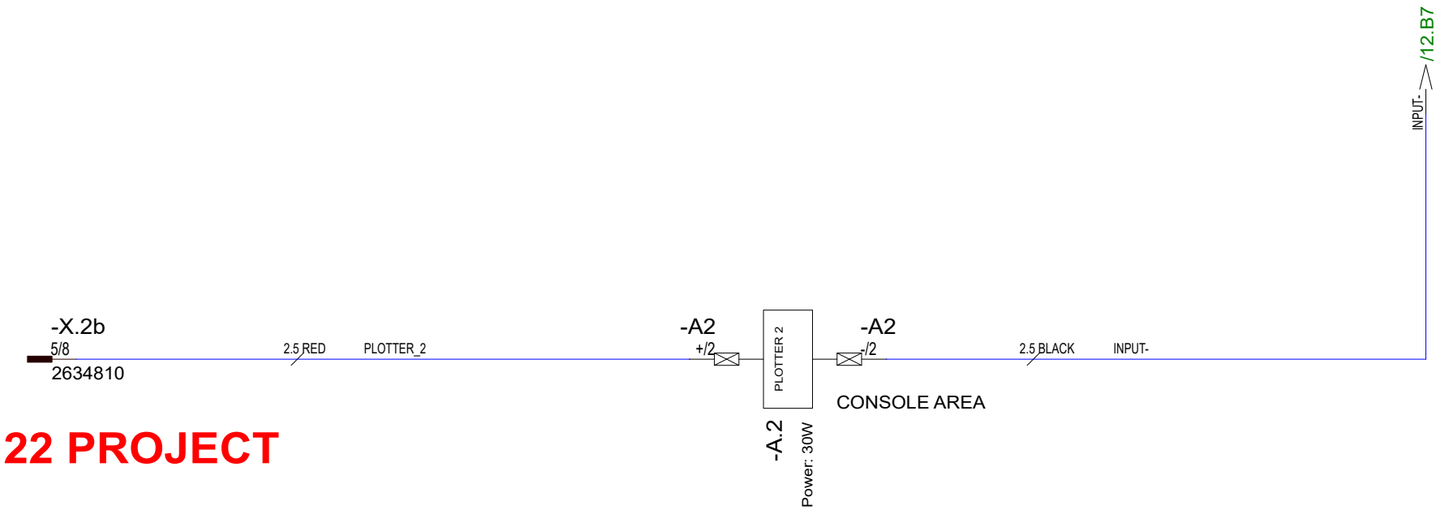
-WS1
1.5 BLUE WS_REL_CTRL_I
-WS2
-WS1
1.5 GREEN WS_REL_CTRL_II
-WS2
TO WINDLASS RELAY CONTROL
-WS2
1.5 BLACK INPUT-
-K_WS1
TO WINDLASS RELAY NEGATIVE
-WS1
1.5 RED WS_REL_POSITIVE
-F_WS1a
5A
24257
-F_WS1
12136
1/1
-K_WS1
TO WINDLASS RELAY POSITIVE

TO WINDLASS AUTOMATIC FUSE BREAKER	-CB_WS1a 1/1 35/6	35 RED	INPUT+	-F_WS2b 1/1 35/8	TO WINDLASS ANL FUSE
TO WINDLASS ANL FUSE	-F_WS2a 1/1 35/8	35 RED	INPUT+	-M_S2i 1/1 35/10	TO SERVICE BATTERY SWITCH
TO NEGATIVE BUS BAR	-B1l 1/1 35/10	35 BLACK	INPUT-	-KM_WS- 1/1 35/8	TO NEGATIVE WINDLASS MOTOR RELAY
TO WINDLASS AUTOMATIC FUSE BREAKER	-CB_WS1b 1/1 35/6	35 RED	WS_M_RL_POS	-KM_WS+ 1/1 35/8	TO POSITIVE WINDLASS MOTOR RELAY
TO WINDLASS MOTOR	-M_WS1a 1/1 16/8	16 RED	WS_M_RL	-KM_WSa 1/1 16/8	TO WINDLASS MOTOR RELAY
TO WINDLASS MOTOR	-M_WS1b 1/1 16/8	16 RED	WS_M_RL	-KM_WSb 1/1 16/8	TO WINDLASS MOTOR RELAY

12VDC

26.04.2022	RP	C4: ADDED WINDLASS CONNECTIONS	Date	9.6.2020	Axopar			
02.09.2022	TT	D5: NOT MODIFIED	Drawing by	TuM	Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
14.04.2022	RP	C3: NOT MODIFIED	Sheet rev.	5	25	DIAGRAM - NAV. EQ. & WINDLASS	HL	12 / 46
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	D	Boat model	Title	Loc	Sheet

This document and all the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others or used in any purpose other then for the prpose it has been provided without theprior writen permission of Axopar Boats Oy



REST OF DIAGRAM
FOUNDED IN AXOPAR 22 PROJECT

12VDC

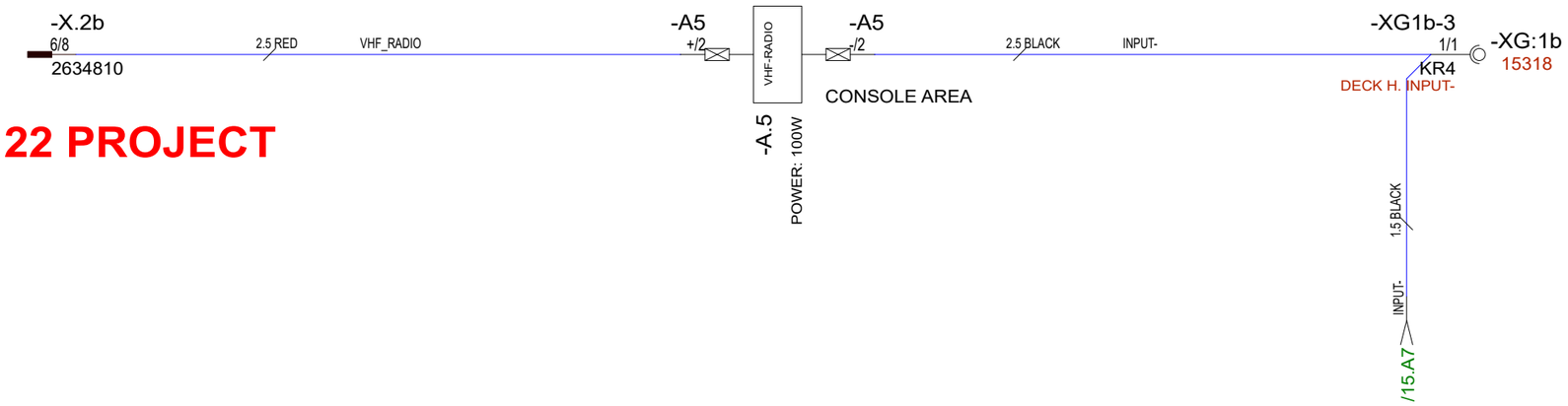
26.04.2022	RP	C4: INTRODUCED DRAWING.	Date	9.6.2020
02.09.2022	TT	D5: NOT MODIFIED	Drawing by	TuM
14.04.2022	RP	C3: NOT MODIFIED	Sheet rev.	5
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	D

This document and all the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others or used in any purpose other then for the prpose it has been provided without theprior writen permission of Axopar Boats Oy

AXOPAR BRABUS MARINE

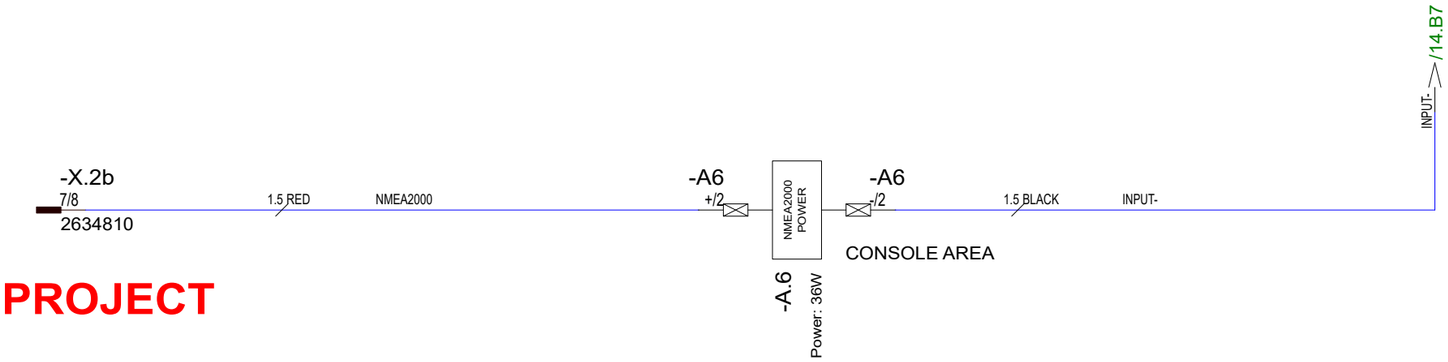
Axopar			
Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
25	DIAGRAM - NAVIGATION EQ.	HL	13 / 46
Boat model	Title	Loc	Sheet

REST OF DIAGRAM
FOUNDED IN AXOPAR 22 PROJECT



12VDC

26.04.2022	RP	C4: INTRODUCED DRAWING.	Date 9.6.2020	This document and all the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others or used in any purpose other then for the prpose it has been provided without theprior writen permission of Axopar Boats Oy	Axopar Boat			
02.09.2022	TT	D5: NOT MODIFIED	Drawing by TuM					
14.04.2022	RP	C3: NOT MODIFIED	Sheet rev. 5	AXOPAR BRABUS MARINE	25 Boat model	DIAGRAM - NAVIGATION EQ. Title	HL Loc	14 / 46 Sheet
Date of modification	Modified by	Description	Project rev. D					



REST OF DIAGRAM
FOUNDED IN AXOPAR 22 PROJECT

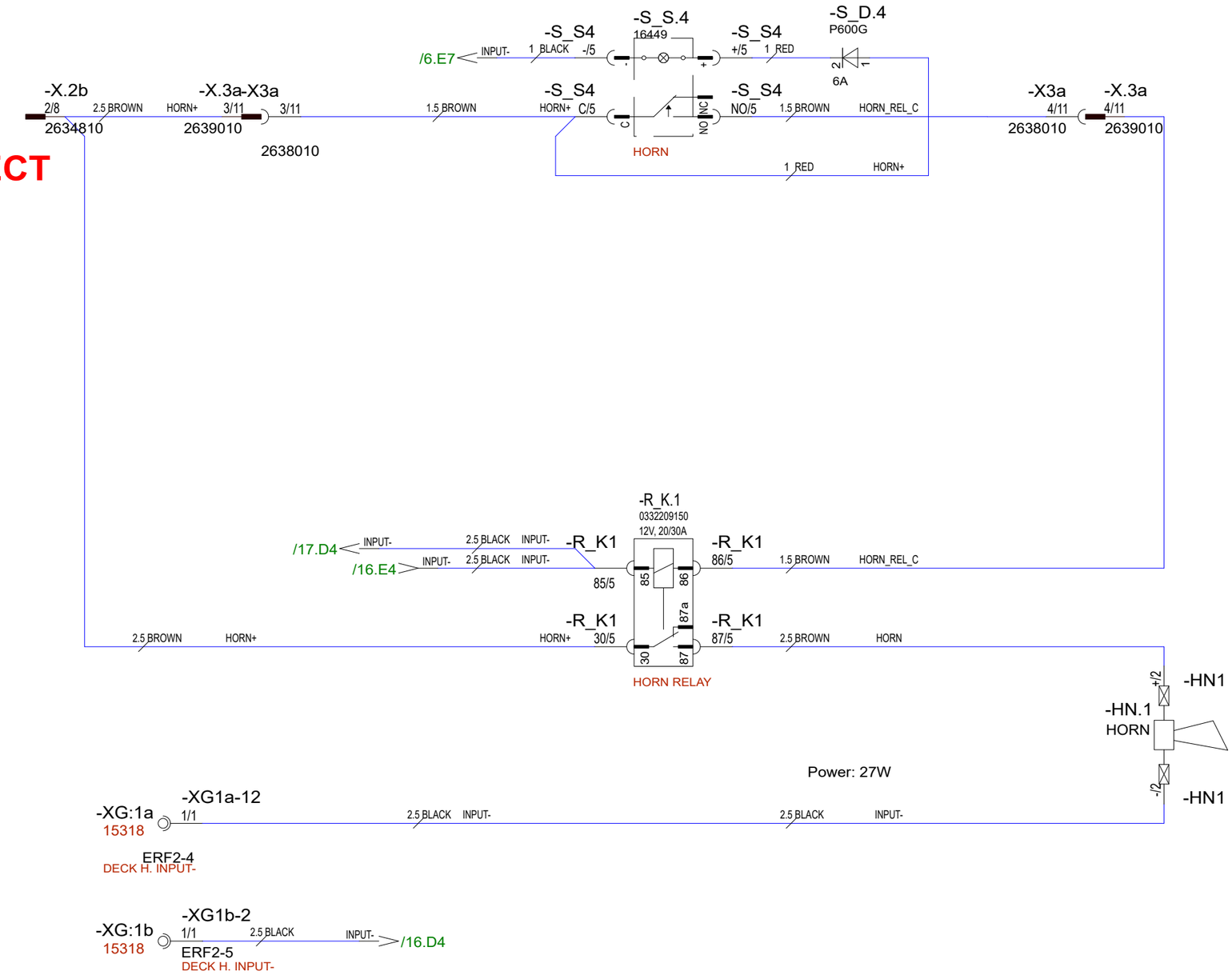
12VDC

26.04.2022	RP	C4: INTRODUCED DRAWING.	Date	9.6.2020
02.09.2022	TT	D5: NOT MODIFIED	Drawing by	TuM
14.04.2022	RP	C3: NOT MODIFIED	Sheet rev.	5
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	D

This document and all the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others or used in any purpose other then for the prpose it has been provided without theprior written permission of Axopar Boats Oy

Axopar			
Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
25	DIAGRAM - NAVIGATION EQ.	HL	15 / 46
Boat model	Title	Loc	Sheet

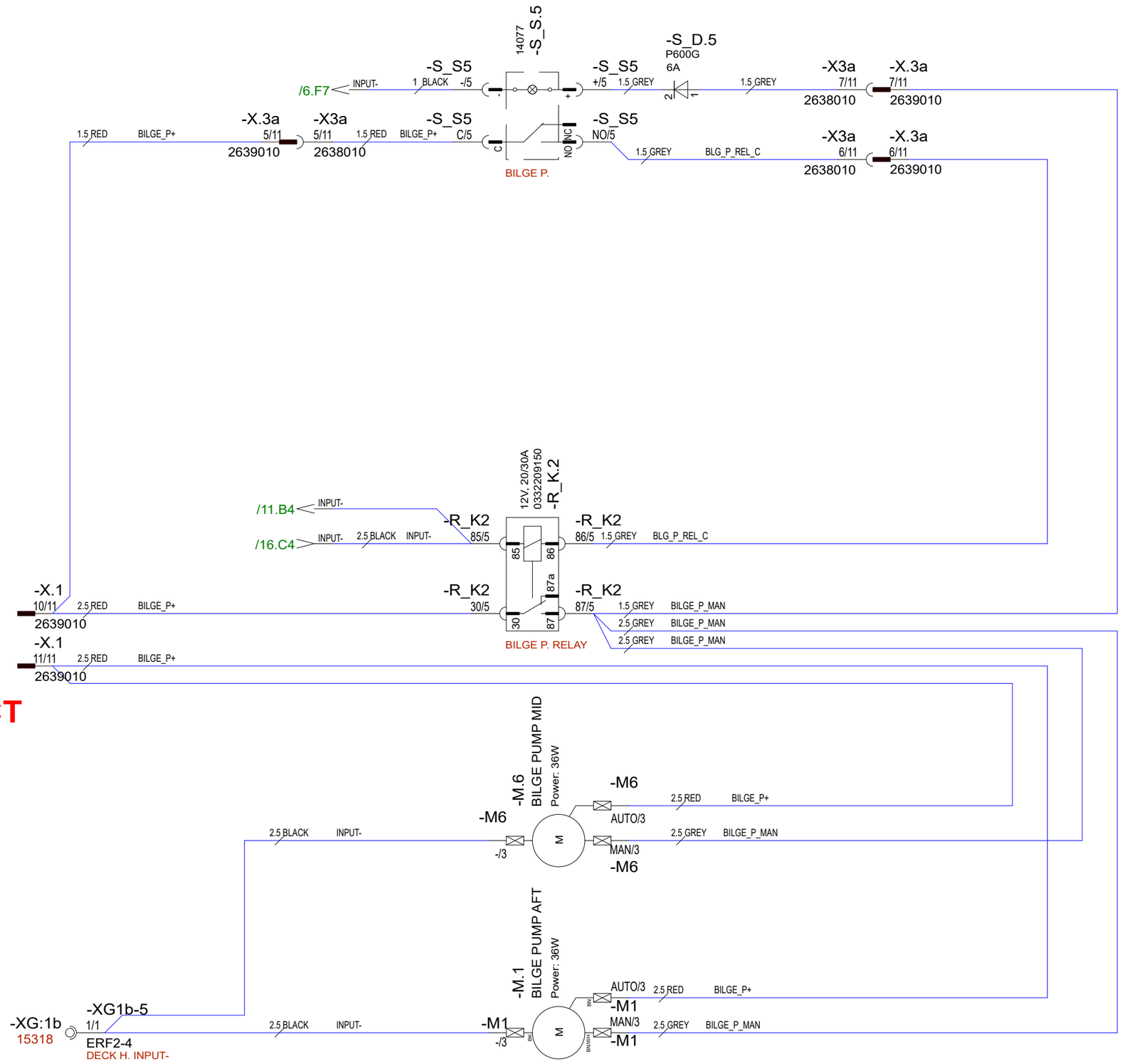
REST OF DIAGRAM
FOUNDED IN AXOPAR 22 PROJECT



12VDC

Date of modification	Modified by	Description					
26.04.2022	RP	C4: INTRODUCED DRAWING.	Date	9.6.2020	Axopar		
02.09.2022	TT	D5: NOT MODIFIED	Drawing by	TuM	Boat	Sub-product code	Product code / Project ID
14.04.2022	RP	C3: NOT MODIFIED	Sheet rev.	5	25	DIAGRAM - HORN	HL / 16 / 46
			Project rev.	D	Boat model	Title	Loc / Sheet

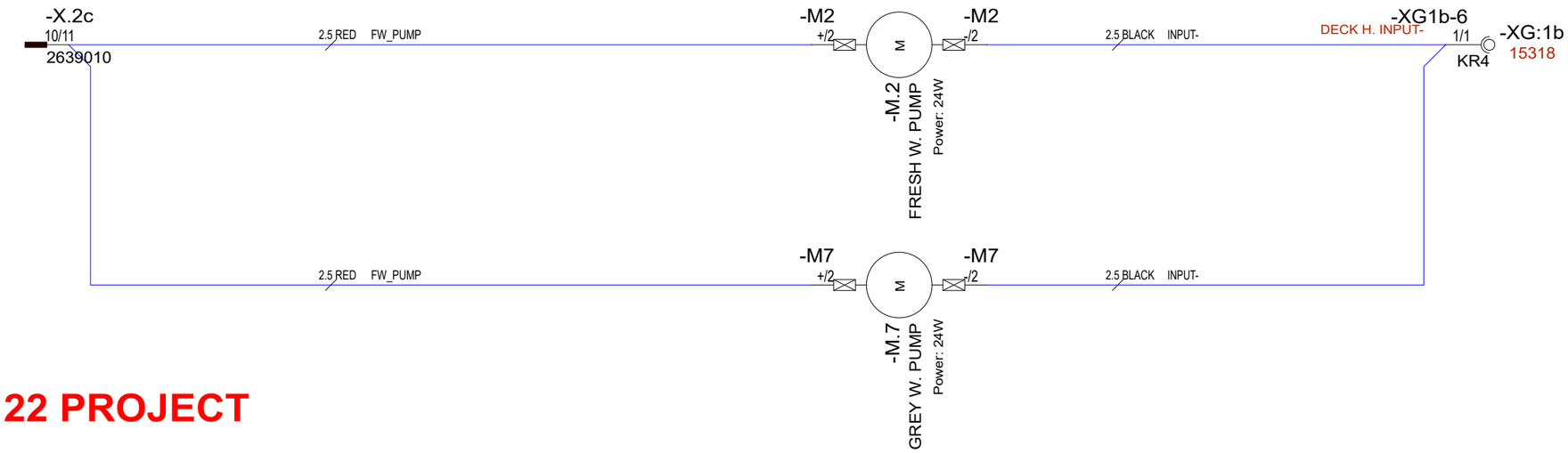
This document and all the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others or used in any purpose other then for the prpose it has been provided without theprior writen permission of Axopar Boats Oy



REST OF DIAGRAM
FOUNDED IN AXOPAR 22 PROJECT

12VDC

26.04.2022	RP	C4: INTRODUCED DRAWING.	Date	9.6.2020	This document and all the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others or used in any purpose other then for the prpose it has been provided without theprior writen permission of Axopar Boats Oy	Axopar			
02.09.2022	TT	D5: NOT MODIFIED	Drawing by	TuM				
14.04.2022	RP	C3: NOT MODIFIED	Sheet rev.	5				
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	D		Boat	Sub-product code	Product code / Project ID
						25	DIAGRAM - BILGE PUMP	HL / Loc
						Boat model	Title	17 / 46 Sheet



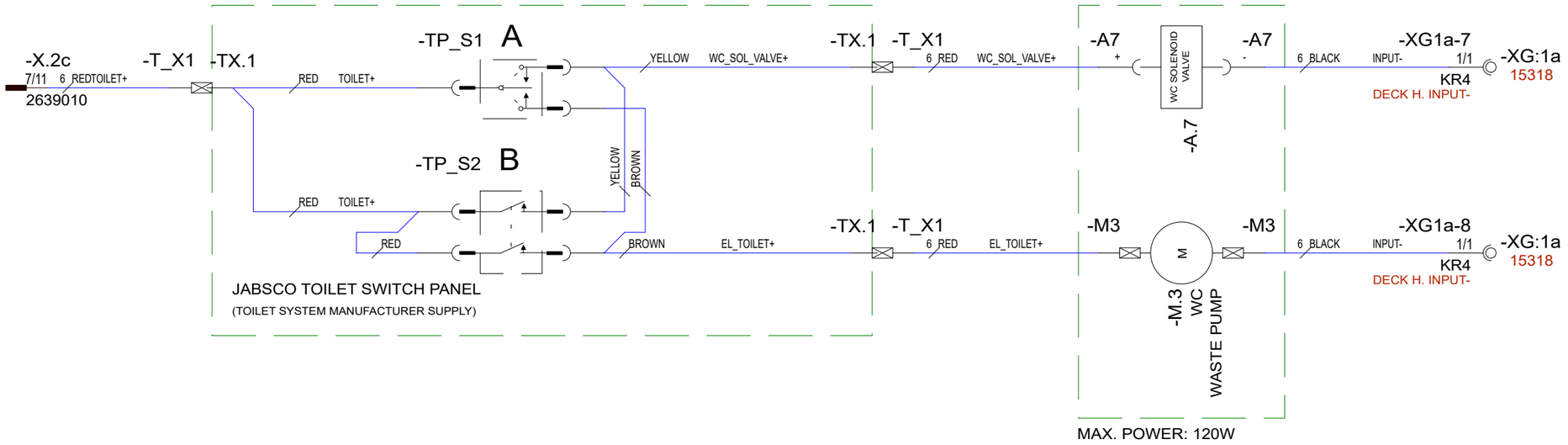
REST OF DIAGRAM
FOUNDED IN AXOPAR 22 PROJECT

12VDC

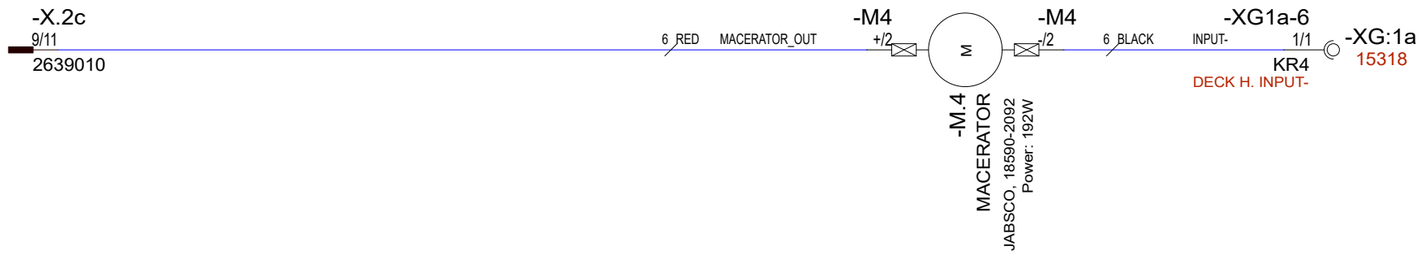
26.04.2022	RP	C4: INTRODUCED DRAWING.	Date	9.6.2020
02.09.2022	TT	D5: NOT MODIFIED	Drawing by	TuM
14.04.2022	RP	C3: NOT MODIFIED	Sheet rev.	5
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	D

This document and all the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others or used in any purpose other then for the prpose it has been provided without theprior writen permission of Axopar Boats Oy

Axopar			
Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
25	DIAGRAM - FRESH W. PUMP	HL	18 / 46
Boat model	Title	Loc	Sheet



REST OF DIAGRAM
FOUNDED IN AXOPAR 22 PROJECT



12VDC

26.04.2022	RP	C4: INTRODUCED DRAWING.	Date	10.6.2020	This document and all the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others or used in any purpose other then for the prpose it has been provided without theprior writen permission of Axopar Boats Oy	Axopar			
02.09.2022	TT	D5: -M3&-T_X1 CONNECTORS CHANGED	Drawing by	TuM		Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
14.04.2022	RP	C3: NOT MODIFIED	Sheet rev.	5	AXOPAR BRABUS MARINE	25	DIAGRAM - TOILET/MACERATOR	HL	19 / 46
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	D		Boat model	Title	Loc	Sheet

REST OF DIAGRAM
FOUNDED IN AXOPAR 22 PROJECT

-X.2b
8/8
2634810

4 RED AUDIO+
4 BLACK INPUT-

-A8a
+12V/2
GND-/2

-XG:1b
15318

-XG1b-10
1/1
KR4
DECK H. INPUT-

+12Vdc POWER
RED (POWER +)
BLACK (GROUND -)

-A.8
STEREO
Power: 180W

EXTERNAL INTERFACE
BROWN (MUTE)
ORANGE (DIM)
BLUE (AMPLIFIER ON)

SPEAKER ZONE 1
WHITE, LEFT +
WHITE/BLACK, LEFT -
GREY, RIGHT +
GREY/BLACK, RIGHT -

SPEAKER ZONE 2
GREEN, LEFT +
GREEN/BLACK, LEFT -
PURPLE, RIGHT +
PURPLE/BLACK, RIGHT -

CONSOLE AREA

-A8c Z1L+/4 — 2.5 YELLOW/RED — DK_SP_Z1L+ — -LS1 (WH) — MID DECK HARNESS STANDARD -LS.1
-A8c Z1L-/4 — 2.5 YELLOW/BLACK — DK_SP_Z1L- — -LS1 (WHBK)
SPEAKER: PORT MID

-A8c Z1R+/4 — 2.5 YELLOW/RED — DK_SP_Z1R+ — -LS2 (WH) — MID DECK HARNESS STANDARD -LS.2
-A8c Z1R-/4 — 2.5 YELLOW/BLACK — DK_SP_Z1R- — -LS2 (WHBK)
SPEAKER: ZONE 1R (STB)

-A8d Z2L+/4 — 2.5 YELLOW/RED — DK_SP_Z2L+ — -LS3 (WH) — CONSOLE AUDIO PACKAGE -LS.3 OPTIONAL
-A8d Z2L-/4 — 2.5 YELLOW/BLACK — DK_SP_Z2L- — -LS3 (WHBK)
SPEAKER: CABIN PORT

-A8d Z2R+/4 — 2.5 YELLOW/RED — DK_SP_Z2R+ — -LS4 (WH) — CONSOLE AUDIO PACKAGE -LS.4 OPTIONAL
-A8d Z2R-/4 — 2.5 YELLOW/BLACK — DK_SP_Z2R- — -LS4 (WHBK)
SPEAKER: CABIN STB

-A8f
1.5 BLUE/YELLOW
AMP_ON

-A8b
EXT/1
1.5 BLUE/YELLOW AMP_ON
BLUE (AMPLIFIER ON)

-X.4 3/3 2634310
-X4 3/3 2635310

-A9c
REM/1
1.5 BLUE/YELLOW AMP_ON
EXTERNAL INTERFACE
REMOTE TURN-ON

-A.9
AUDIO AMPLIFIER
Power: 500W

+12Vdc POWER
+12V
GND

BRIDGE MODE
CH1+
CH1-
CH2+
CH2-

-A9a 1/1 WES_16
-A9b 1/1 WES_16

/5.E6
AUDIO_AMP+ 16 RED AUDIO_AMP+
-B.1 -B1k 1/1 16/10
16 BLACK INPUT-

-A9d Z1L+/4
-A9d Z1R-/4

6 RED DK_SUBW+ — -LS9 (WH)
6 GREY DK_SUBW- — (GYBK)
SUBWOOFER -LS.9

-A9e Z3L_AFT+/4 — 2.5 YELLOW/RED — SP_Z3_AFT_L+ — -LS5 (WH) — AUDIO PACKAGE OPTIONAL -LS.5 AFT
-A9e Z3L_AFT-/4 — 2.5 YELLOW/BLACK — SP_Z3_AFT_L- — (WHBK)
SPEAKER: ZONE 3L (PORT)

-A9e Z3R_AFT+/4 — 2.5 YELLOW/RED — SP_Z3_AFT_R+ — -LS6 (WH) — AUDIO PACKAGE OPTIONAL -LS.6 AFT
-A9e Z3R_AFT-/4 — 2.5 YELLOW/BLACK — SP_Z3_AFT_R- — (WHBK)
SPEAKER: ZONE 3R (STB)

-A9f Z3L_FWD+/4 — 2.5 YELLOW/RED — SP_Z3_FWD_L+ — -LS7 (WH) — AUDIO PACKAGE OPTIONAL -LS.7 FWD
-A9f Z3L_FWD-/4 — 2.5 YELLOW/BLACK — SP_Z3_FWD_L- — (WHBK)
SPEAKER: ZONE 4L (PORT)

-A9f Z3R_FWD+/4 — 2.5 YELLOW/RED — SP_Z3_FWD_R+ — -LS8 (WH) — AUDIO PACKAGE OPTIONAL -LS.8 FWD
-A9f Z3R_FWD-/4 — 2.5 YELLOW/BLACK — SP_Z3_FWD_R- — (WHBK)
SPEAKER: ZONE 4R (STB)

12VDC

Date of modification	Modified by	Description
26.04.2022	RP	C4: INTRODUCED DRAWING.
02.09.2022	TT	D5: -A8f ADDED
14.04.2022	RP	C3: NOT MODIFIED

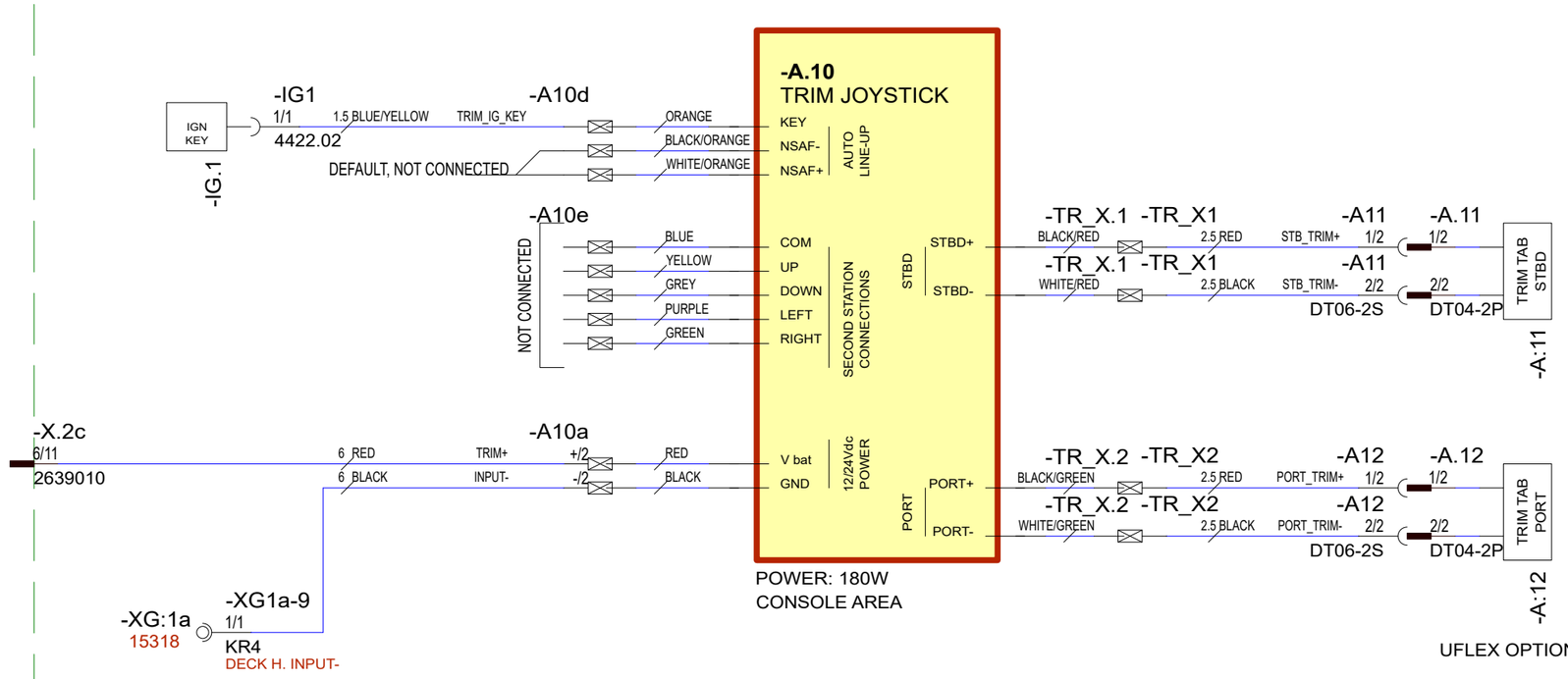
Date 10.6.2020
Drawing by TuM
Sheet rev. 5
Project rev. D

This document and all the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others or used in any purpose other then for the prpose it has been provided without theprior writen permission of Axopar Boats Oy

AXOPAR | BRABUS MARINE

Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
Axopar			
Boat model: 25	Title: DIAGRAM - AUDIO SYSTEM	Loc: HL	Sheet: 20 / 46

REST OF DIAGRAM
FOUNDED IN AXOPAR 22 PROJECT

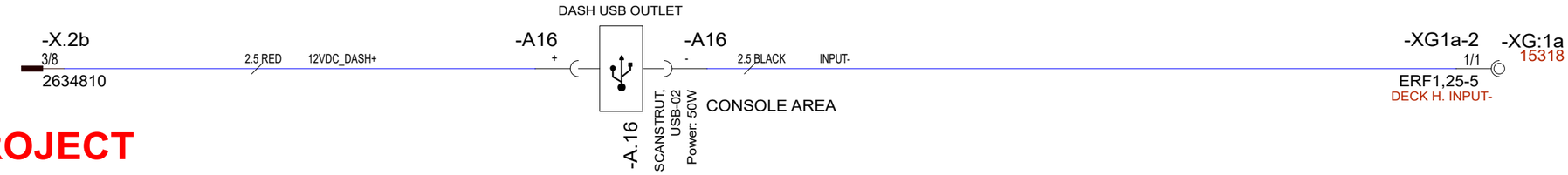


12VDC

Date of modification	Modified by	Description		
26.04.2022	RP	C4: INTRODUCED DRAWING.	Date	11.5.2020
02.09.2022	TT	D5: -TR_X1&-TR_X2 CONNECTORS CHANGED	Drawing by	TuM
14.04.2022	RP	C3: NOT MODIFIED	Sheet rev.	5
			Project rev.	D

This document and all the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others or used in any purpose other then for the prpose it has been provided without theprior writen permission of Axopar Boats Oy

Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
Axopar			
Boat model	**Title**		
25	DIAGRAM - TRIM SYSTEM	HL / Loc	21/ 46 Sheet

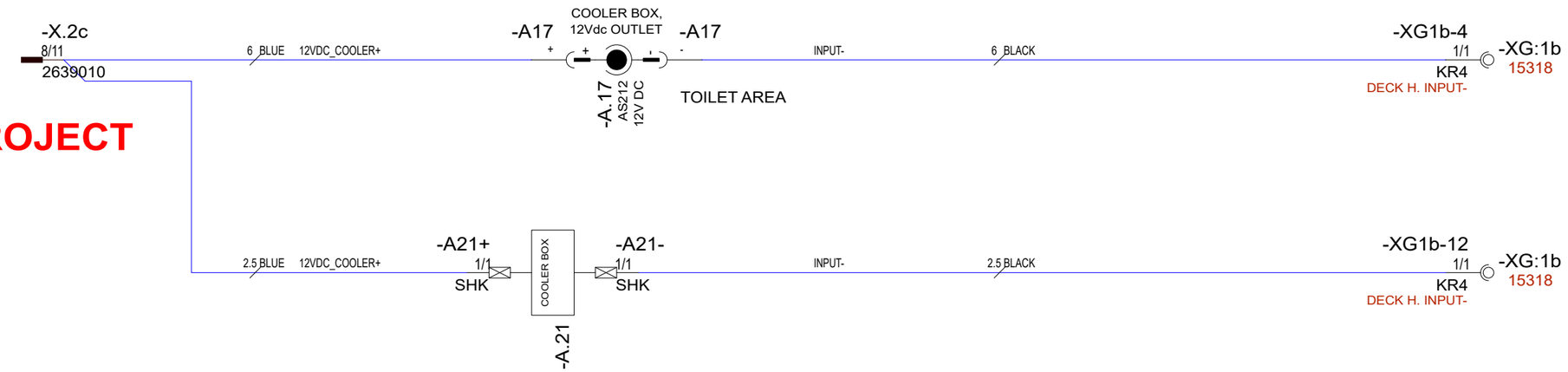


REST OF DIAGRAM
FOUNDED IN AXOPAR 22 PROJECT

12VDC

26.04.2022	RP	C4: INTRODUCED DRAWING.	Date	9.6.2020	This document and all the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others or used in any purpose other then for the prpose it has been provided without theprior writen permission of Axopar Boats Oy	Axopar			
02.09.2022	TT	D5: NOT MODIFIED	Drawing by	TuM		Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
14.04.2022	RP	C3: NOT MODIFIED	Sheet rev.	5	AXOPAR BRABUS MARINE	25	DIAGRAM - 12Vdc SOCKETS	HL	22 / 46
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	D		Boat model	Title	Loc	Sheet

REST OF DIAGRAM
FOUNDED IN AXOPAR 22 PROJECT



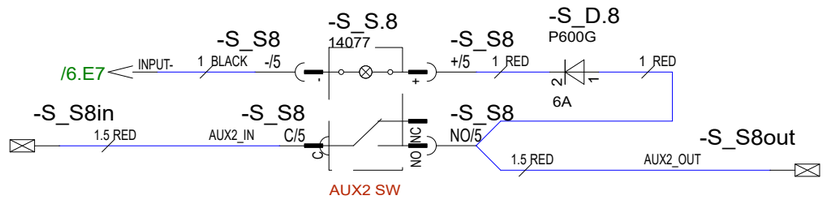
12VDC

Date of modification	Modified by	Description		
26.04.2022	RP	C4: INTRODUCED DRAWING.	Date	9.6.2020
02.09.2022	TT	D5: NOT MODIFIED	Drawing by	TuM
14.04.2022	RP	C3: NOT MODIFIED	Sheet rev.	5
			Project rev.	D

This document and all the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others or used in any purpose other then for the prpose it has been provided without theprior writen permission of Axopar Boats Oy

Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
Axopar			
Boat model	**Title**		
25	DIAGRAM - 12Vdc SOCKETS	HL / Loc	23 / 46 Sheet

REST OF DIAGRAM
FOUNDED IN AXOPAR 22 PROJECT



-B1i
1/1
ERF2-10

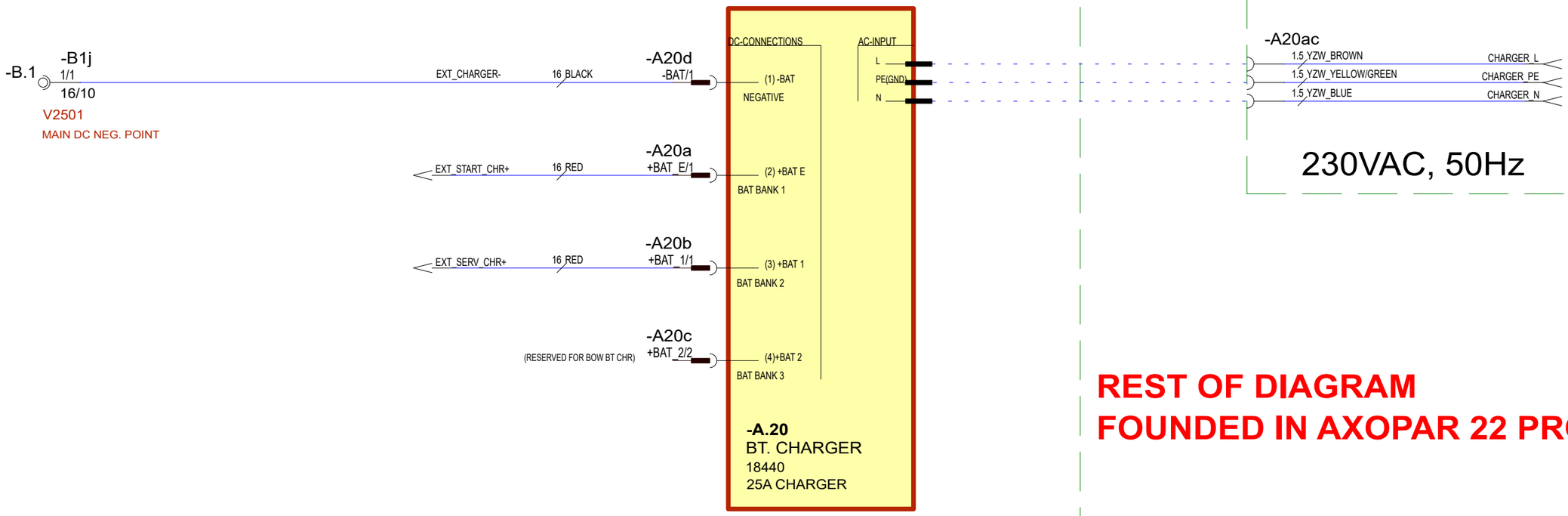
-D1e
-/1
4422.02

-IG3
1/1
4422.02

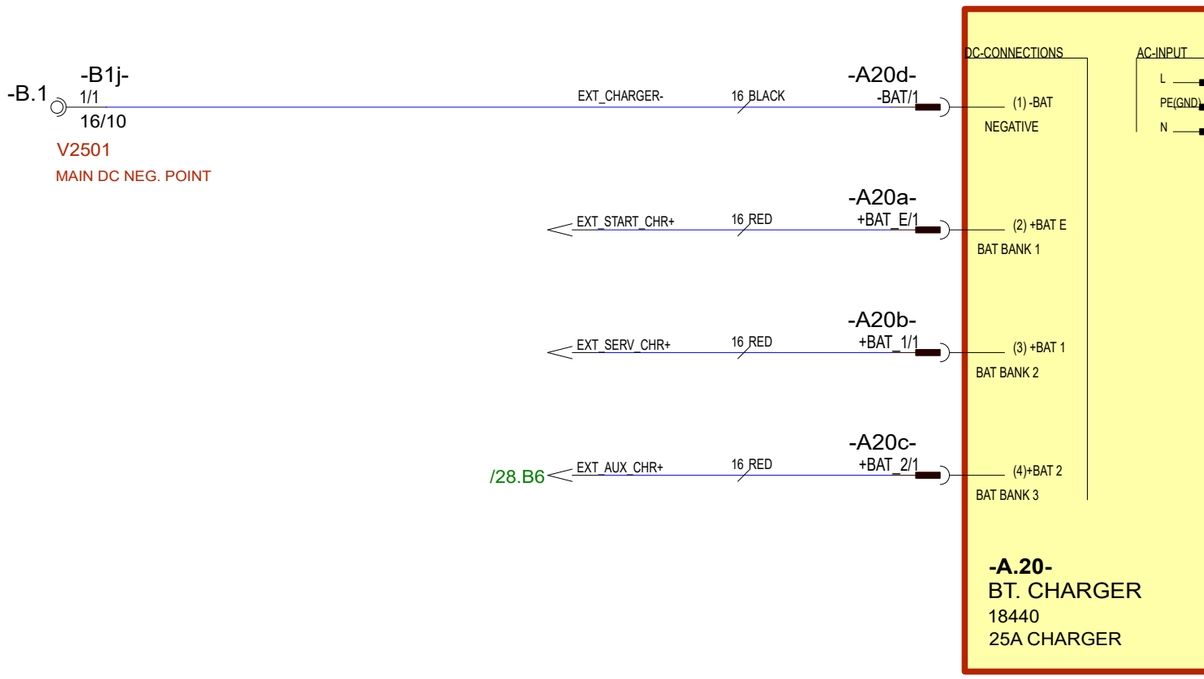
-D1f
1/1
4422.02

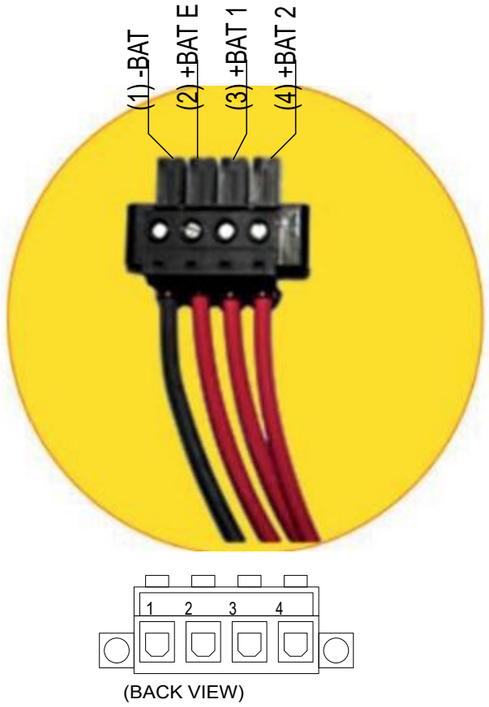
12VDC

26.04.2022	RP	C4: INTRODUCED DRAWING.	Date	10.6.2020	This document and all the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others or used in any purpose other then for the prpose it has been provided without theprior writen permission of Axopar Boats Oy	Axopar			
02.09.2022	TT	D5: NOT MODIFIED	Drawing by	TuM		Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
14.04.2022	RP	C3: NOT MODIFIED	Sheet rev.	5	AXOPAR BRABUS MARINE	25	DIAGRAM - AUX	HL	24 / 46
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	D		Boat model	Title	Loc	Sheet



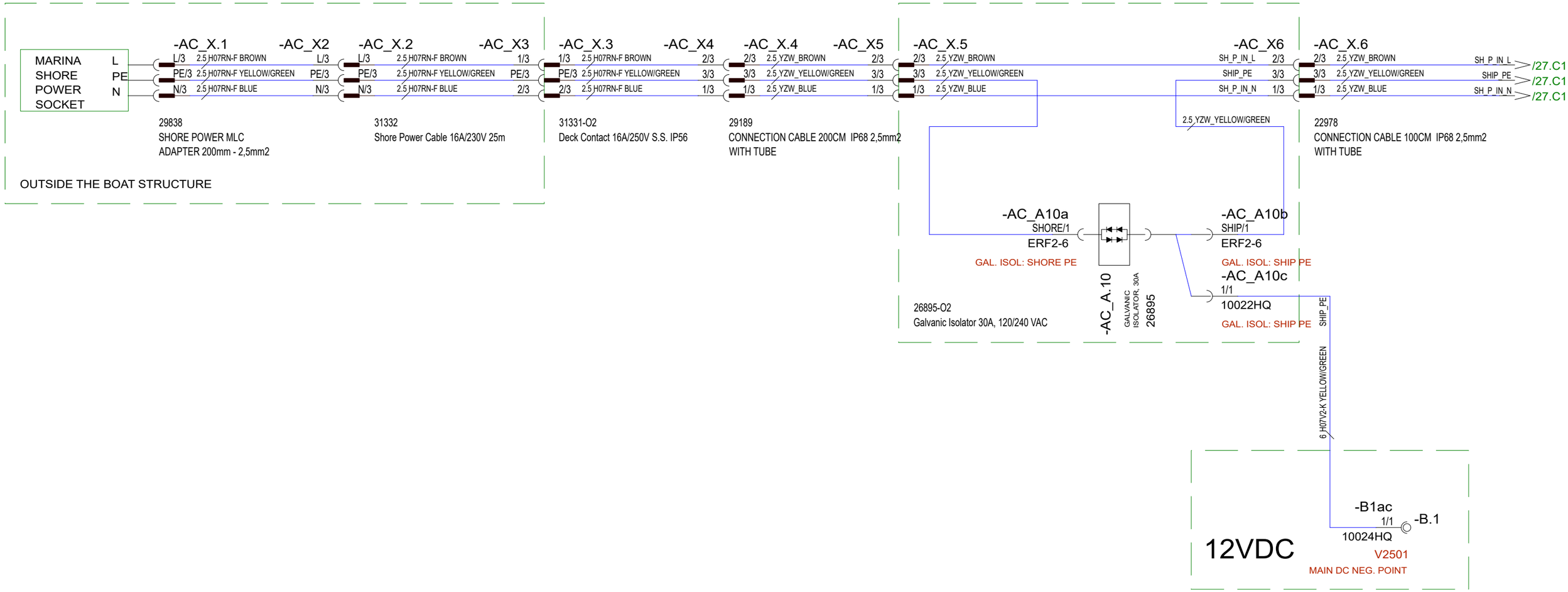
REST OF DIAGRAM
FOUNDED IN AXOPAR 22 PROJECT





26.04.2022	RP	C4: INTRODUCED DRAWING.	Date	16.6.2020	This document and all the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others or used in any purpose other then for the prpose it has been provided without theprior writen permission of Axopar Boats Oy	Axopar			
02.09.2022	TT	D5: NOT MODIFIED	Drawing by	TuM				
14.04.2022	RP	C3: NOT MODIFIED	Sheet rev.	5	AXOPAR / BRABUS MARINE	25	DIAGRAM - CHARGER	HL
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	D		Boat model	Title	Loc

Boat	Sub-product code	Product code	Project ID

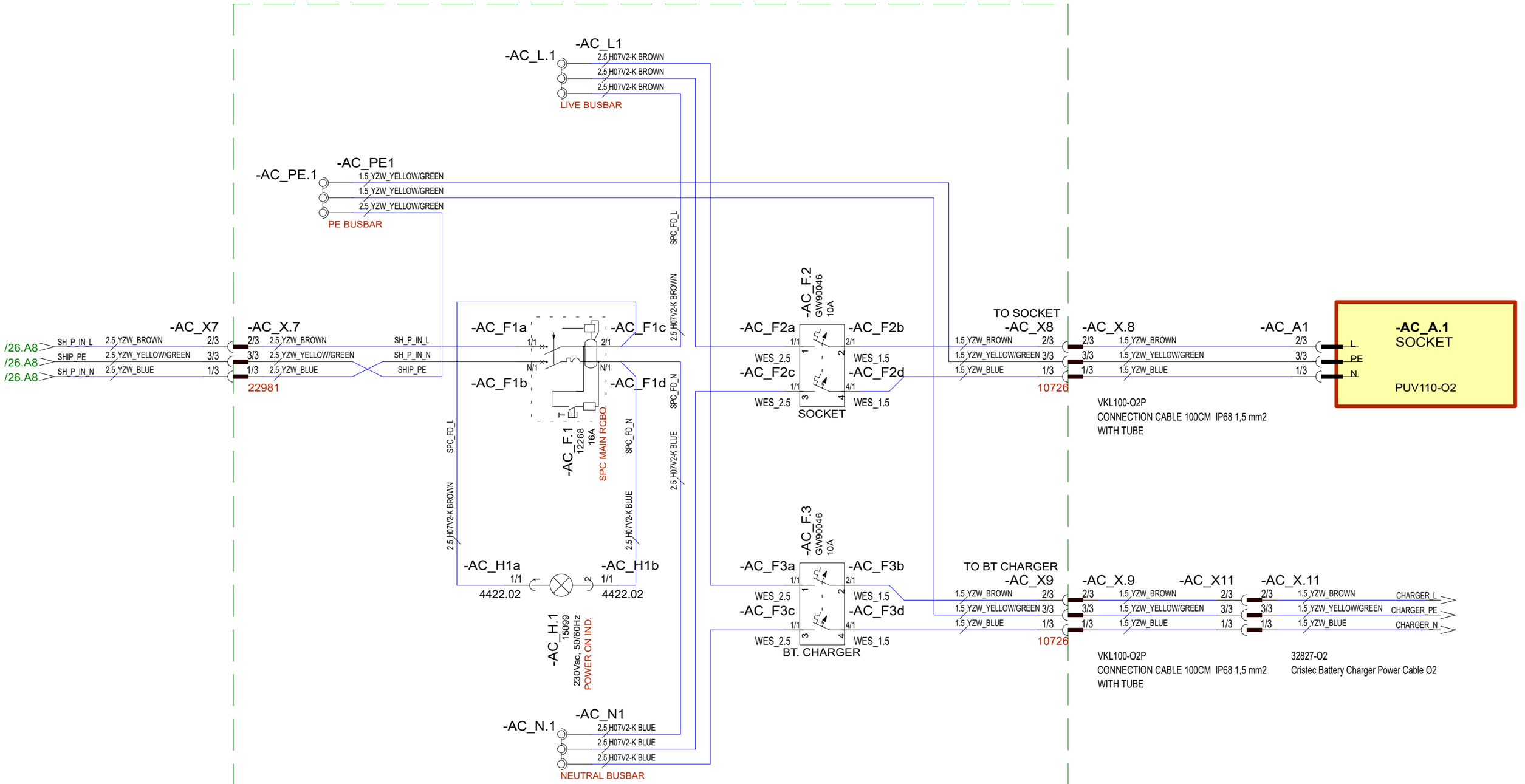


230VAC, 50Hz

Date of modification	Modified by	Description		
15.6.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	10.11.2021
02.09.2022	TT	D5: NOT MODIFIED	Drawing by	TuM
26.04.2022	RP	C4: NOT MODIFIED	Sheet rev.	5
			Project rev.	D

This document and all the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others or used in any purpose other then for the prpose it has been provided without theprior writen permission of Axopar Boats Oy

Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
Axopar			
Boat model	Title	Loc	Sheet
22	DIAGRAM - 230VAC SYSTEM	HL	26 / 46



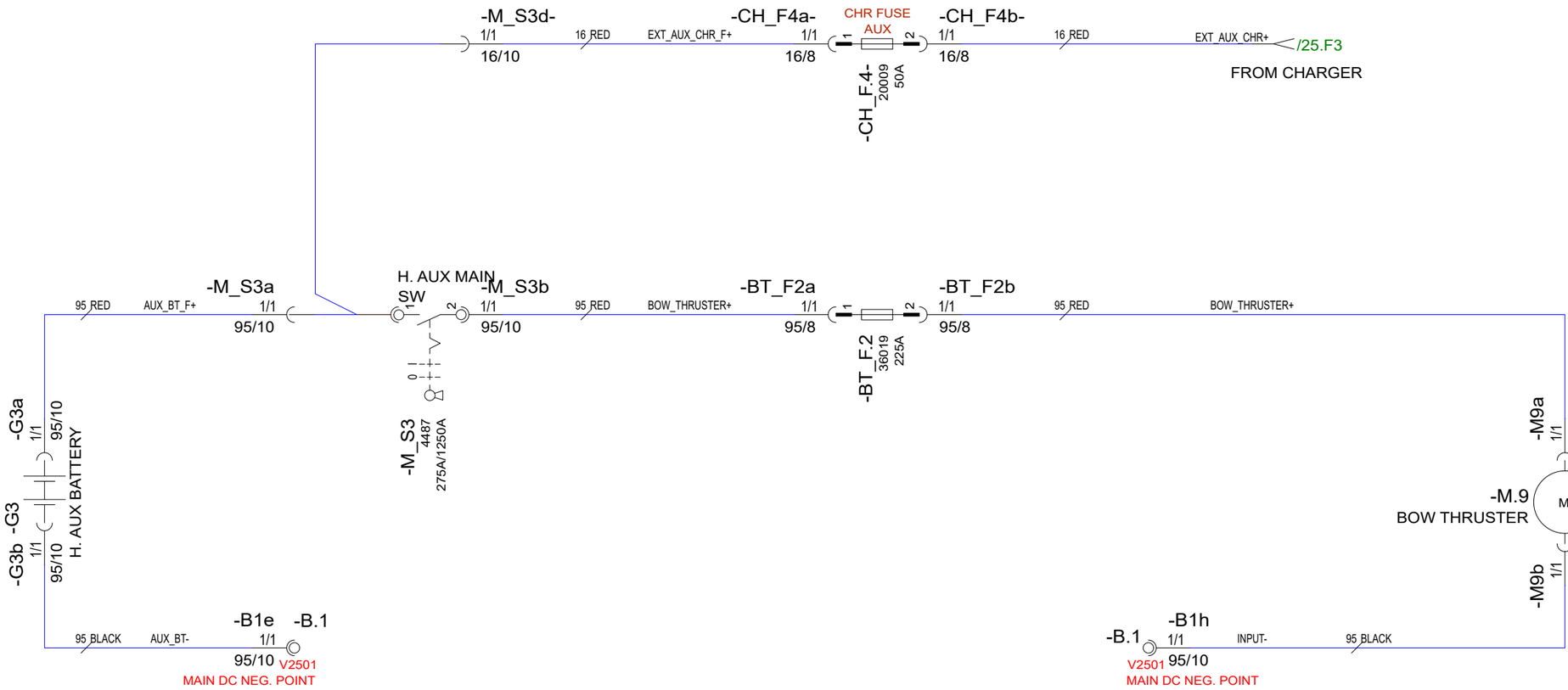
230VAC, 50Hz

Date of modification	Modified by	Description
15.6.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.
02.09.2022	TT	D5: NOT MODIFIED
26.04.2022	RP	C4: NOT MODIFIED

Date	10.11.2021
Drawing by	TuM
Sheet rev.	5
Project rev.	D

This document and all the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others or used in any purpose other then for the prpose it has been provided without theprior writen permission of Axopar Boats Oy

Axopar			
Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
22	DIAGRAM - 230VAC SYSTEM	HL	27 / 46
Boat model	Title	Loc	Sheet



			Date 13.09.2022	This document and all the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others or used in any purpose other then for the prpose it has been provided without theprior writen permission of Axopar Boats Oy	Axopar			
13.09.2022	TT	D5: INTRODUCED DRAWING	Drawing by TT		Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
			Sheet rev. 5		25	DIAGRAM - BOW THRUSTER	HL	28 / 46
Date of modification	Modified by	Description	Project rev. D		Boat model	Title	Loc	Sheet

29654
Enclosure 4-mod 217x141x105 mm

-AC_PE1#1 PE BUSBAR
CHARGER_PE -AC_X9:3 1.5 YZW_YELLOW/GREEN
SOCKET_PE -AC_X8:3 1.5 YZW_YELLOW/GREEN
SHIP_PE -AC_X.7:3 2.5 YZW_YELLOW/GREEN
-AC_PE.1 27778
INSTALL TO THE MOUNTING CARRIER

ATTACH WITH HOTMELT
-AC_H.1 15099

2.5 YZW_BROWN
2.5 YZW_BLUE

-AC_F1b#1 SH_P_IN_N -AC_X.7:1
-AC_F1a#1 SH_P_IN_L -AC_X.7:2
NB1L-C16 16A 12268 -AC_F.1 SPC MAIN RCBO

-AC_H1a#1 POWER ON IND. SPC_FD_L -AC_F1c:2
-AC_H1b#1 SPC_FD_N -AC_F1d:N

2.5 H07V2-K BROWN
2.5 H07V2-K BLUE

-AC_F2a#1 SPC_FD_L -AC_L1
-AC_F2c#1 SPC_FD_N -AC_N1
GW90046 -AC_F.2 SOCKET 10A

-AC_F3a#1 SPC_FD_L -AC_L1
-AC_F3c#1 SPC_FD_N -AC_N1
GW90046 -AC_F.3 BT. CHARGER 10A
34987

130 mm
130 mm
130 mm
130 mm
170 mm
170 mm

LIVE BUSBAR -AC_L1#1
-AC_F2a:1 SPC_FD_L
-AC_F3a:1 SPC_FD_L
-AC_F1c:2 SPC_FD_L
-AC_L.1 27778

NEUTRAL BUSBAR -AC_N1#1
-AC_F2c:1 SPC_FD_N
-AC_F3c:1 SPC_FD_N
-AC_F1d:N SPC_FD_N
INSTALL TO THE MOUNTING CARRIER
-AC_N.1 27778

170 mm
170 mm
170 mm
200 mm
200 mm
250 mm
250 mm

-AC_F1d#1 SPC_FD_N -AC_N1, -AC_H1b:1
-AC_F1c#1 SPC_FD_L -AC_H1a:1, -AC_L1
-AC_F2b#1 SOCKET_L -AC_X8:2
-AC_F2d#1 SOCKET_N -AC_X8:1
-AC_F3b#1 CHARGER_L -AC_X9:2
-AC_F3d#1 CHARGER_N -AC_X9:1

1.5 YZW_BROWN
1.5 YZW_BLUE
2.5 H07V2-K BROWN
2.5 H07V2-K BLUE
100 mm
100 mm
100 mm
100 mm
1.5 YZW_BLUE
1.5 YZW_BROWN
1.5 YZW_YELLOW/GREEN

LABEL
-AC_A10c#1
GAL. ISOL: SHIP PE
-B1ac:1
SHIP_PE
6
10022HQ
1500 mm
6 H07V2-K YELLOW/GREEN
LABEL
-B1ac#1 MAIN DC NEG. POINT
10 SHIP_PE -AC_A10c:1
10024HQ

PG16
PG13.5
PG13.5
130 mm
130 mm
130 mm

LABEL
-AC_X.7#1 SPC UNIT INPUT
SH_P_IN_L -AC_F1a:1
SHIP_PE -AC_PE1
SH_P_IN_N -AC_F1b:N
2 3 1
(MALE) 22981

LABEL
-AC_X8#1 SOCKETS
SOCKET_L -AC_F2b:2
SOCKET_PE -AC_PE1
SOCKET_N -AC_F2d:4
2 3 1
(FEMALE) 10726

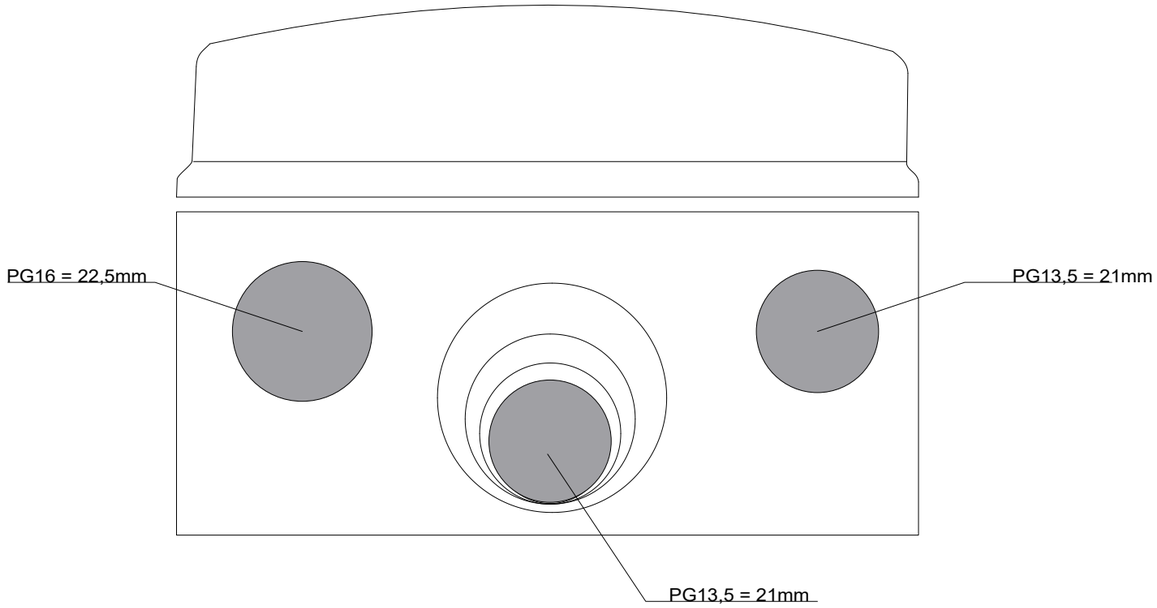
LABEL
-AC_X9#1 BT. CHARGER
CHARGER_L -AC_F3b:2
CHARGER_PE -AC_PE1
CHARGER_N -AC_F3d:4
2 3 1
(FEMALE) 10726

TUBE THROUGH PG
PG16 & PG13.5: Approx. 30mm
WIRE OUT OF BOX
APPROX. 100mm
10726 (FEMALE)
OR
22981 (MALE)

NOTICE! CABLES WITH STICKER
FOR EXAMPLE
BOW CAB. SOCKET

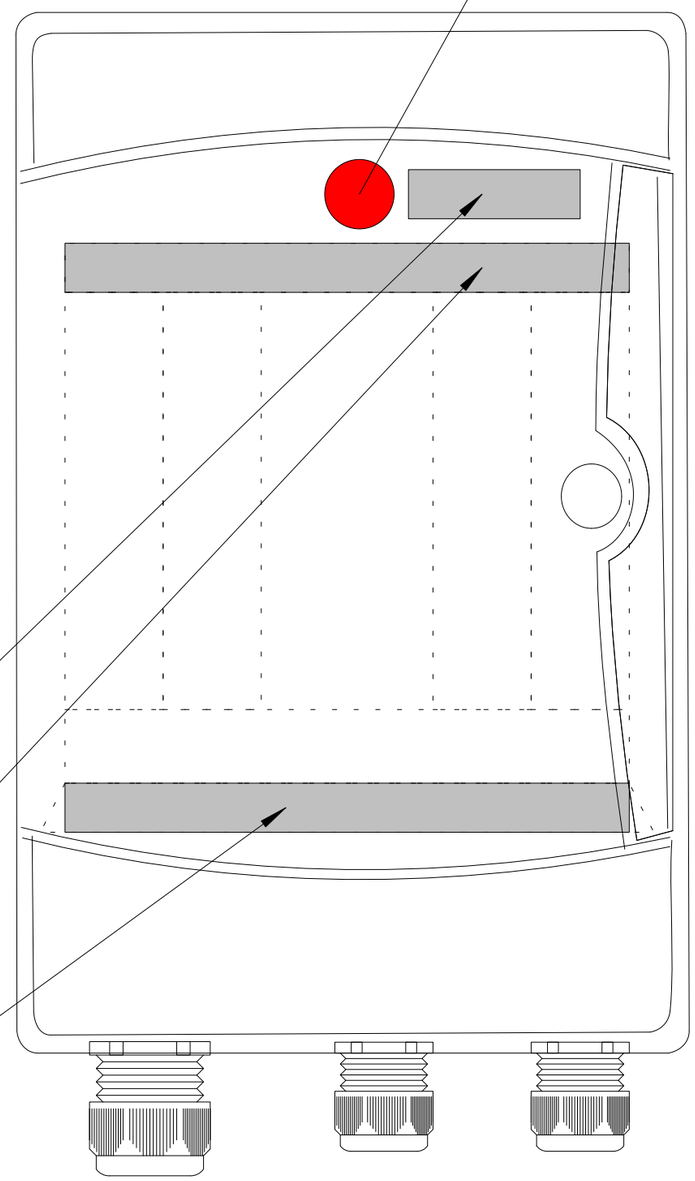
Date of modification	Modified by	Description						
8.7.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	10.11.2021	NAVIX.	Axopar		32828
10.11.2021	VV	B2: PRODUCT CHANGED TO AXOPAR 25.	Drawing by	TuM		Boat	Sub-product code	Product code / Project ID
06.09.2022	TT	D2: NOT MODIFIED. REVISION CHANGED	Sheet rev.	2	Copyright by	25	SHORE POWER UNIT - EURO	HL
			Project rev.	D		Boat model	Title	Loc / 29 / 46 Sheet

DRILLING HOLES



29654
Enclosure 4-mod 217x141x105 mm

-AC_H.1
15099



LABEL

CUT UNNECESSARY LABEL

POWER
ON LIGHT

RECIDUAL CURRENT
CIRCUIT BREAKER
16A

SOCKET

BT. CHARGER

NAVIX
designed solutions

32828 SHORE POWER UNIT
230V AC, 50Hz / 16A

Date of modification	Modified by	Description						
8.7.2020	TuM	A1: INTRODUCED DRAWING.	Date	10.11.2021	Copyright by	Axopar		32828
10.11.2021	VV	B2: PRODUCT CHANGED TO AXOPAR 25.	Drawing by	TuM		Boat	Sub-product code	Product code
06.09.2022	TT	D2: NOT MODIFIED. REVISION CHANGED	Sheet rev.	2		25	SHORE POWER UNIT - EURO	HL
			Project rev.	D		Boat model	Title	Loc

Project ID

30 / 46
Sheet

SPC TARKASTUSPÖYTÄKIRJA
SPC INSPECTION SHEET

TUOTE TARRA /
PRODUCT LABEL

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

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

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

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

RAJA-ARVOT / LIMITS:

ERISTYSVASTUS / ISOLATING RESISTOR 1000V = <20mA

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

Date of modification	Modified by	Description
8.7.2020	TuM	A1: INRODUCED DRAWING.
10.11.2021	VV	B2: PRODUCT CHANGED TO AXOPAR 25.
06.09.2022	TT	D2: NOT MODIFIED. REVISION CHANGED

Date	10.11.2021
Drawing by	TuM
Sheet rev.	2
Project rev.	D

Copyright by

Axopar Boat		32828 Product code	Project ID
25 Boat model	SHORE POWER UNIT - EURO Title	HL Loc	31/ 46 Sheet

-S_S.1
82-5151.2123
14077

-S_S.2
82-5151.2123
14077

-S_S.3
82-5151.2123
14077

-S_S.4
82-5151.1113
16449

-S_S.5
82-5151.2123
14077

-S_S.6
82-5151.2123
14077

-S_S.7
82-5151.2123
14077

-S_S.8
82-5151.2123
14077

-S_S1#1 NAVIGATION LT
C | NO | NC | + | -
-SX:1:1 | NAV_LT_IN | NAV_LT_OUT | SW1_HALO+ | INPUT-
-S D.1:1, -SX:1:2 | -S D.1:2 | -SX:1:3
1.5 RED | 1.5 RED | 1 RED | 1 RED | 1 BLACK
-S_D.1#2
1 RED | 1 | 2 | 1 RED
P600G 6A
WITH SHRINK TUBE
50 mm

-S_S2#1 ANCHOR LT
C | NO | NC | + | -
-SX:1:4 | NAV_LT_IN | NAV_LT_OUT | SW2_HALO+ | INPUT-
-S D.2:1, -SX:1:5 | -S D.2:2 | -SX:1:3
1.5 RED | 1.5 RED | 1 RED | 1 RED | 1 BLACK
-S_D.2#1
1 RED | 1 | 2 | 1 RED
P600G 6A
WITH SHRINK TUBE
50 mm

-S_S3#1 DECK LT
C | NO | NC | + | -
-SX:1:6 | DECK_LT_IN | DECK_LT | SW3_HALO+ | INPUT-
-S D.3:1, -SX:1:7 | -S D.3:2 | -SX:1:8
1.5 WHITE/GREY | 1.5 WHITE/GREY | 1 RED | 1 RED | 1 BLACK
-S_D.3#1
1 RED | 1 | 2 | 1 RED
P600G 6A
WITH SHRINK TUBE
50 mm
200 mm
/33.C8

/33.A8
200 mm

-S_S4#1 HORN
C | NO | NC | + | -
HORN+ | HORN_REL_C | SW4_HALO+ | INPUT-
-S D.4:1, -X3a:3 | -X3a:4 | -S D.4:2 | -S G1b-
1 RED | 1.5 BROWN | 1.5 BROWN | 1 RED | 1 BLACK
-S_D.4#1
1 RED | 1 | 2 | 1 RED
P600G 6A
WITH SHRINK TUBE
50 mm

-S_S5#1 BILGE P.
C | NO | NC | + | -
BILGE_P+ | BLG_P_REL_C | SW5- HALO+ | INPUT-
-X3a:5 | -X3a:6 | -S D.5:2 | -S G1c-
1.5 RED | 1.5 GREY | 1.5 GREY | 1 BLACK
-S_D.5#1
1 | 2 | 1.5 GREY
P600G 6A
WITH SHRINK TUBE 1.5 GREY
50 mm

NOTICE TO ASSEMBLER:
BLACK WIRES IN PINS C & NO
ARE INTENTIONAL!

-S_S6#1 PANEL LT
C | NO | NC | + | -
INPUT- | INPUT-
-S G1c- | -S G1a-
1.5 BLACK | 1.5 BLACK
50 mm

-S_S7#1 UNDERWATER LIGHTS
C | NO | NC | + | -
DECK_LT_IN | UW_LTS_OUT | SW7- HALO
-X3b:1 | -X3a:9, -S D.7:1 | -S D.7:2 | -S G1a-
1.5 RED | 1.5 RED | 1 RED | 1 RED | 1 BLACK
-S_D.7#1
1 RED | 1 | 2 | 1 RED
P600G 6A
WITH SHRINK TUBE
50 mm

-S_S8#1 AUX2
C | NO | NC | + | -
AUX2_IN | AUX2_OUT | SW8- HALO
-S S8in | -S S8out, -S D.8:1 | -S D.8:2 | -S G1b-
1.5 RED | 1.5 RED | 1 RED | 1 RED | 1 BLACK
-S_D.8#1
1 RED | 1 | 2 | 1 RED
P600G 6A
WITH SHRINK TUBE
50 mm

SW. PANEL NEG.
-S_G1a-#1
INPUT- | -S_S6:NO | 1.5 BLACK
INPUT- | -SX1:3 | 1 BLACK
INPUT- | -S_S7:- | 1 BLACK
INPUT- | -SX1:8 | 1 BLACK
INPUT- | -S_G1b- | 1.5 BLACK
-S_G.1a-
12743
250 mm

-S_G1b-#1
INPUT- | -S_G1a- | 1.5 BLACK
INPUT- | -S_S4:- | 1 BLACK
INPUT- | -S_S8:- | 1 BLACK
-S_G.1b-
12743

-S_G1c-#1
INPUT- | -S_S6:C | 1.5 BLACK
INPUT- | -S_S5:- | 1 BLACK
INPUT- | -X3a:11 | 1.5 BLACK
-S_G.1c-
12743

-X3a#1
TO DECK HARNESS
-X3a
2638010
11 | 10
9 | 8 | 7
6 | 5 | 4
3 | 2 | 1
(11U BACK VIEW)

1	NAV_LT_IN	-SX1:4, -SX1:1	1.5 RED
2	NAV_LT_OUT	-SX1:2, -X3a:10	1.5 RED
3	HORN+	-S_S4:C	1.5 BROWN
4	HORN_REL_C	-S_S4:NO	1.5 BROWN
5	BILGE_P+	-S_S5:C	1.5 RED
6	BLG_P_REL_C	-S_S5:NO	1.5 GREY
7	BILGE_P_MAN	-S_D.5:1	1.5 GREY
8	ANCH_LT_OUT	-SX1:5, -S_D.9:2	RED
9	UW_LTS_OUT	-S_S7:NO	RED
10	NAV_LT_OUT	-S_D.9:1, -X3a:2	1.5 ORANGE
11	INPUT-	-S_G1c-	1.5 BLACK

2638010

WITH SHRINK TUBE
-S_D.9
6A
300 mm

-X3b#1
-X3b#1
2635410
4 | 3
2 | 1
(4U BACK VIEW)

1	DECK_LT_IN	-S_S7:C, -SX1:6	1.5 WHITE/GREY
2	DECK_LT	-SX1:7, -X3b:3	1.5 WHITE/GREY
3	DECK_LT	-X3b:4, -X3b:2	1.5 WHITE/GREY
4	DECK_LT	-X3b:3	1.5 WHITE/GREY

2635410

TO DECK HARNESS
LABEL: AUX2 SW IN (MAX. 3A) -S_S8in#1
200 mm | 1.5 RED | -S_S8:C | AUX2_IN | X
LABEL: AUX2 SW OUT (MAX. 3A) -S_S8out#1
1.5 RED | -S_S8:NO | AUX2_OUT | X

NOTICE!
VERIFY THAT ALL CABLES HAVE MARKINGS
SHOWN IN EXAMPLE BELOW.
EXEMPTION:
ALL <500mm WIRES AND BLACK WIRES
THIS MARKING IS NOT NEEDED.
MARKING
R2 ISO 6722 100V AWG16 +100 C
CABLE
EXAMPLE: RED 1,5mm2 WIRE MARKINGS.

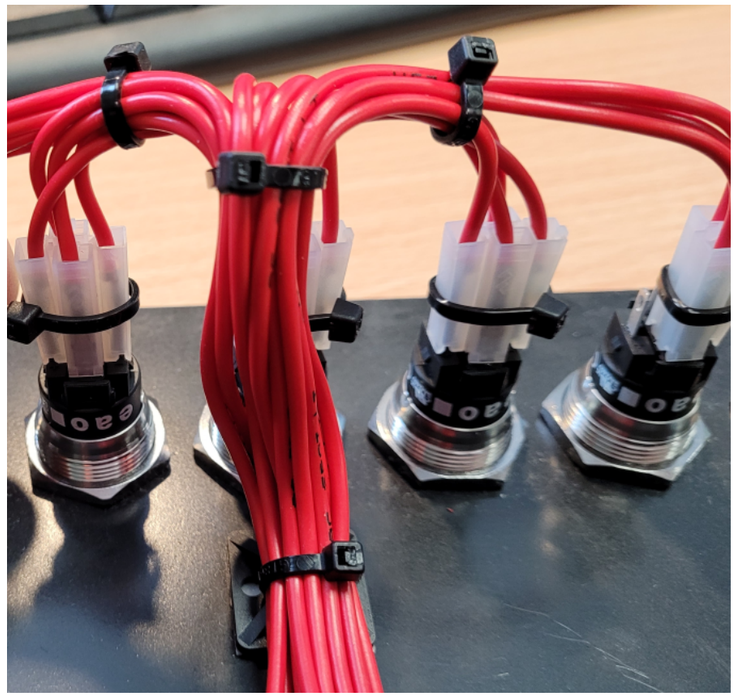
Date of modification	Modified by	Description
06.09.2022	TT	D3: NOT MODIFIED. REVISION CHANGED
4.10.2021	VV	B2: -S_S.7 SW FUNCTION CHANGED AUX -> UNDERWATER LIGHTS.
14.04.2022	RP	C3: SX1,SX.1 ADDED; S_S7in, S_S7out REMOVED; X3a/9 ADDED

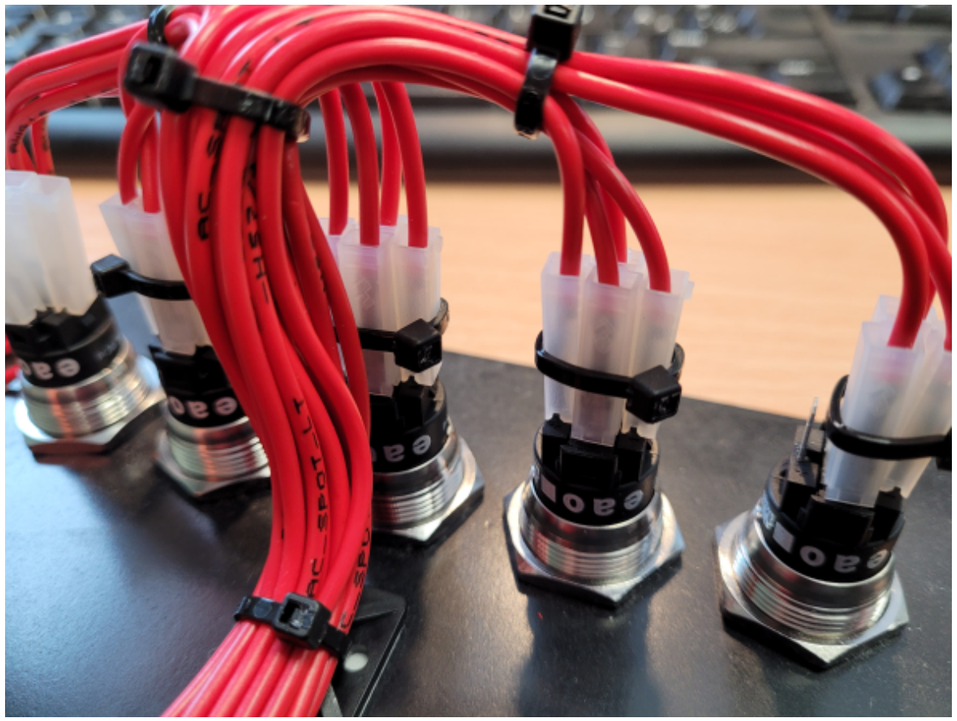
Date 21.06.2021
Drawing by TT
Sheet rev. 3
Project rev. D

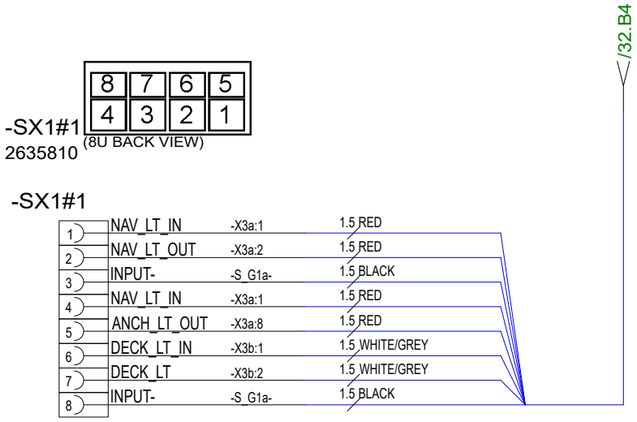
This document and all the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others or used in any purpose other then for the prpose it has been provided without theprior writen permission of Axopar Boats Oy

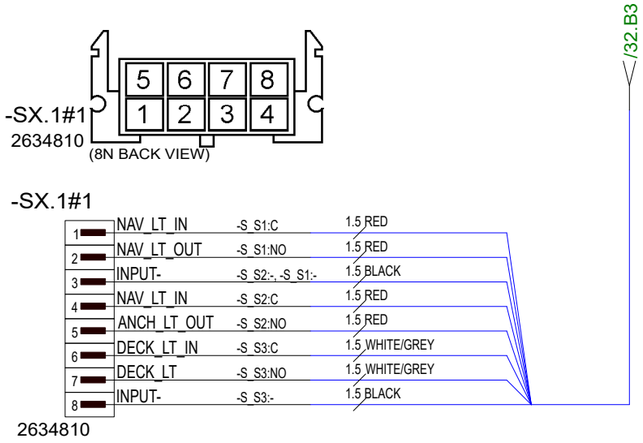
AXOPAR | BRABUS 1.5 MARINE

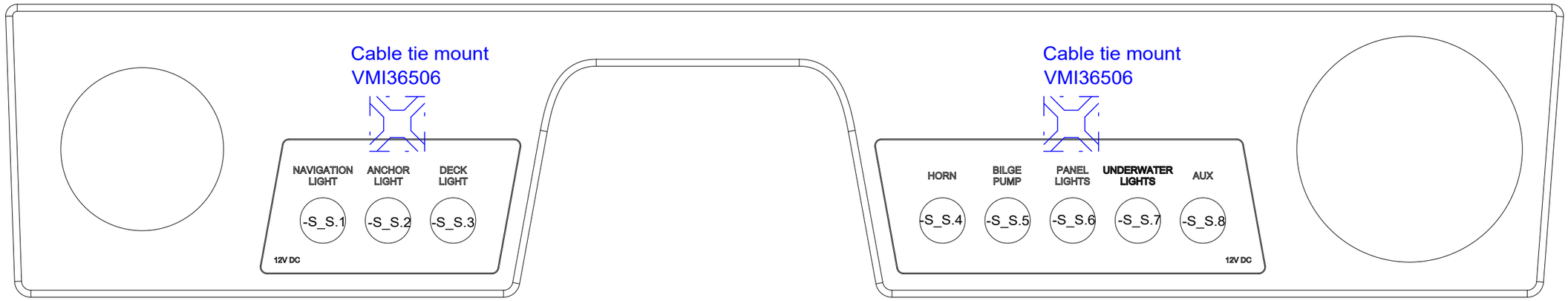
Axopar	SEE EXP VIEW	35165	
Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
25	SWITCH PANEL	HL	32 / 46
Boat model	Title	Loc	Sheet











1. Install the Cable Tie Mounts on the back of the panel, using double-sided tape attached. As in the pictures. (Clean the panel surface first.)

2. Attach the harness to the mount with the cable tie.
3. Make sure that the wires coming from the switches are not tight!

Date of modification	Modified by	Description
06.09.2022	TT	D3: NOT MODIFIED. REVISION CHANGED
4.10.2021	VV	B2: -S_S.7 SW FUNCTION CHANGED AUX -> UNDERWATER LIGHTS.
14.04.2022	RP	C3: SX1,SX.1 ADDED; S_S7in, S_S7out REMOVED; X3a/9 ADDED

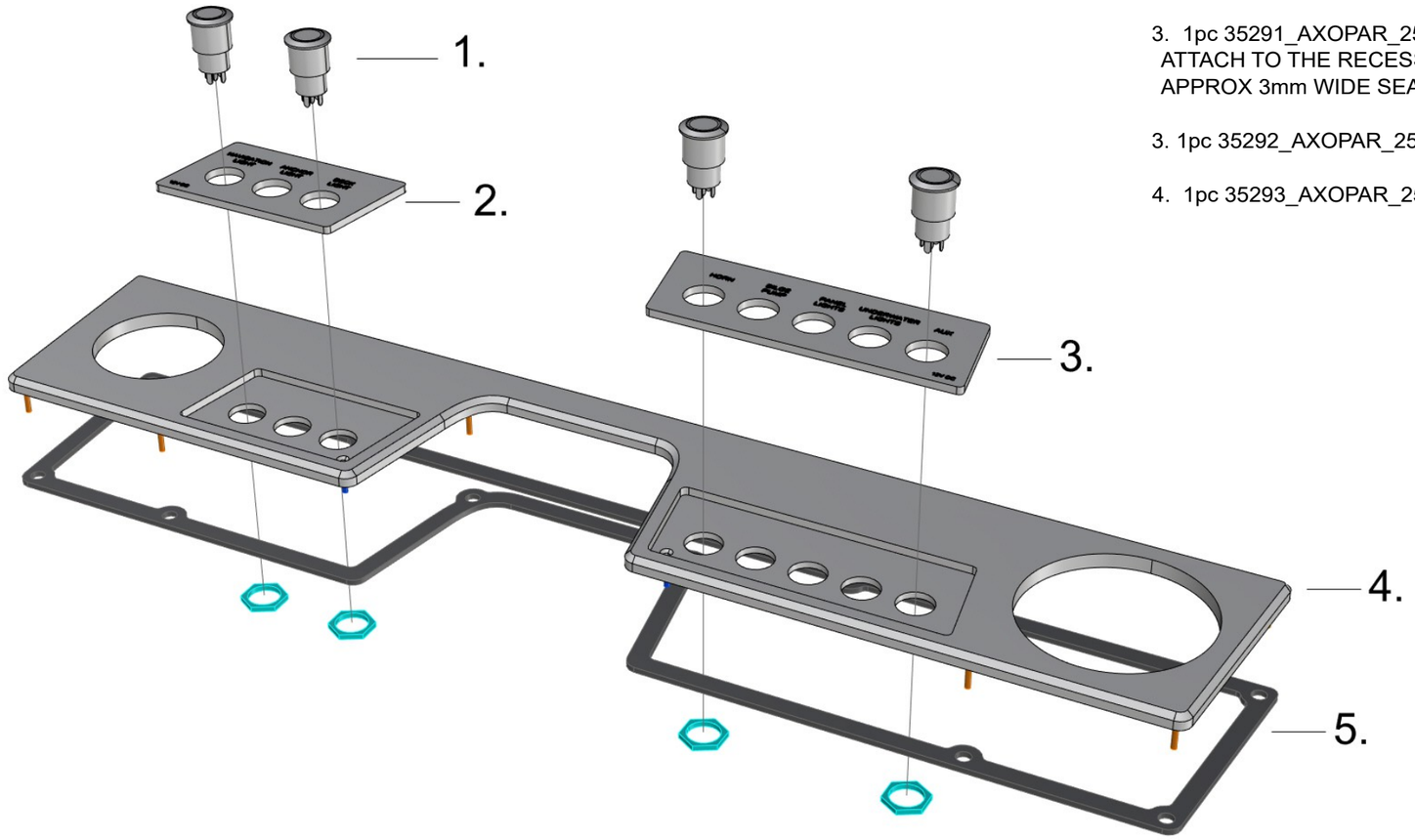
Date 21.06.2021
Drawing by TT
Sheet rev. 3
Project rev. D

This document and all the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others or used in any purpose other then for the prpose it has been provided without theprior writen permission of Axopar Boats Oy

AXOPAR | BRABUS MARINE

Axopar	SEE EXP VIEW	35165		
Boat	Sub-product code	Product code	Project ID	
25	SWITCH PANEL		HL	33 / 46
Boat model	Title		Loc	Sheet

EXP VIEW



35165_AXOPAR_25_SWITCH_PANEL

1. 8pcs SWITCH (AS IN DIAGRAM)

2. 1pc 35290_AXOPAR_25_SWITCH_PANEL_ACRYLIC_PORT_V1
ATTACH TO THE RECESS WITH 35292 MS-POLYMER BLACK GLUE AND APPLY APPROX 3mm WIDE SEAM AROUND AT BOTTOM OF RECESS.

3. 1pc 35291_AXOPAR_25_SWITCH_PANEL_ACRYLIC_STB_V2
ATTACH TO THE RECESS WITH 35292 MS-POLYMER BLACK GLUE AND APPLY APPROX 3mm WIDE SEAM AROUND AT BOTTOM OF RECESS.

3. 1pc 35292_AXOPAR_25_SWITCH_PANEL_BASE_V1

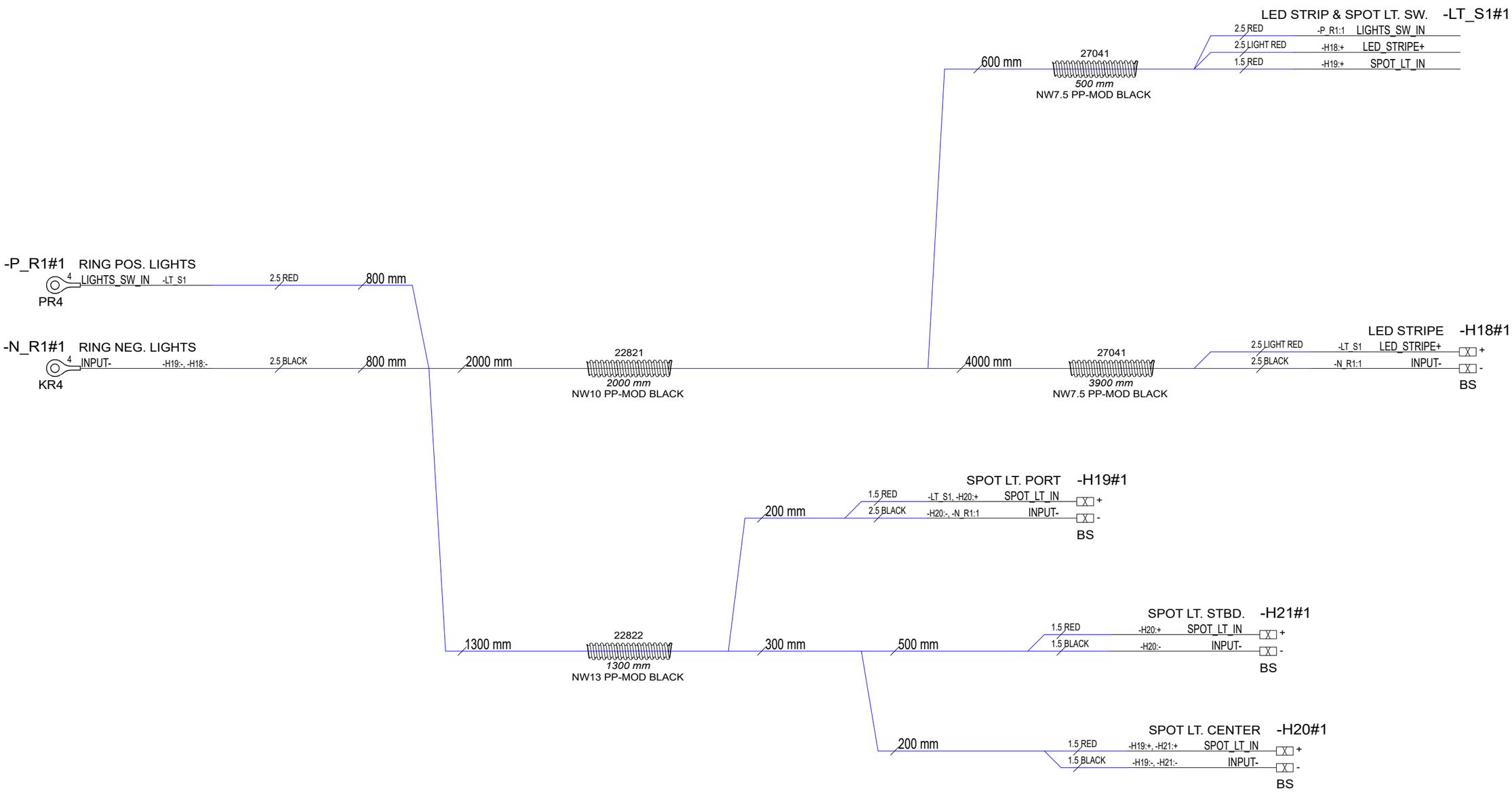
4. 1pc 35293_AXOPAR_25_SWITCH_PANEL_GASKET_V1

Date of modification	Modified by	Description
06.09.2022	TT	D3: NOT MODIFIED. REVISION CHANGED
4.10.2021	VV	B2: -S_S.7 SW FUNCTION CHANGED AUX -> UNDERWATER LIGHTS.
14.04.2022	RP	C3: SX1,SX.1 ADDED; S_S7in, S_S7out REMOVED; X3a/9 ADDED

Date	21.06.2021
Drawing by	TT
Sheet rev.	3
Project rev.	D

This document and all the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others or used in any purpose other then for the prpose it has been provided without theprior writen permission of Axopar Boats Oy

Axopar Boat	SEE EXP VIEW Sub-product code	35165 Product code	Project ID
25 Boat model	SWITCH PANEL Title	HL Loc	34 / 46 Sheet

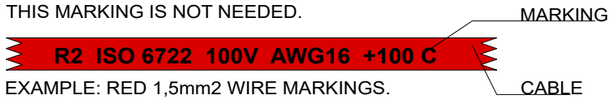


3.11.2021	VV	B1: INTRODUCED DRAWING.	Date 3.11.2021	This document and all the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others or used in any purpose other then for the prpose it has been provided without theprior writen permission of Axopar Boats Oy	Axopar Boat		35693 Product code	Project ID
06.09.2022	TT	D1: NOT MODIFIED. REVISION CHANGED	Drawing by VV					
			Sheet rev. 1	AXOPAR BRABUS MARINE	25 Boat model	UPPER LINER LIGHT HARNESS Title	HL Loc	35 / 46 Sheet
Date of modification	Modified by	Description	Project rev. D					

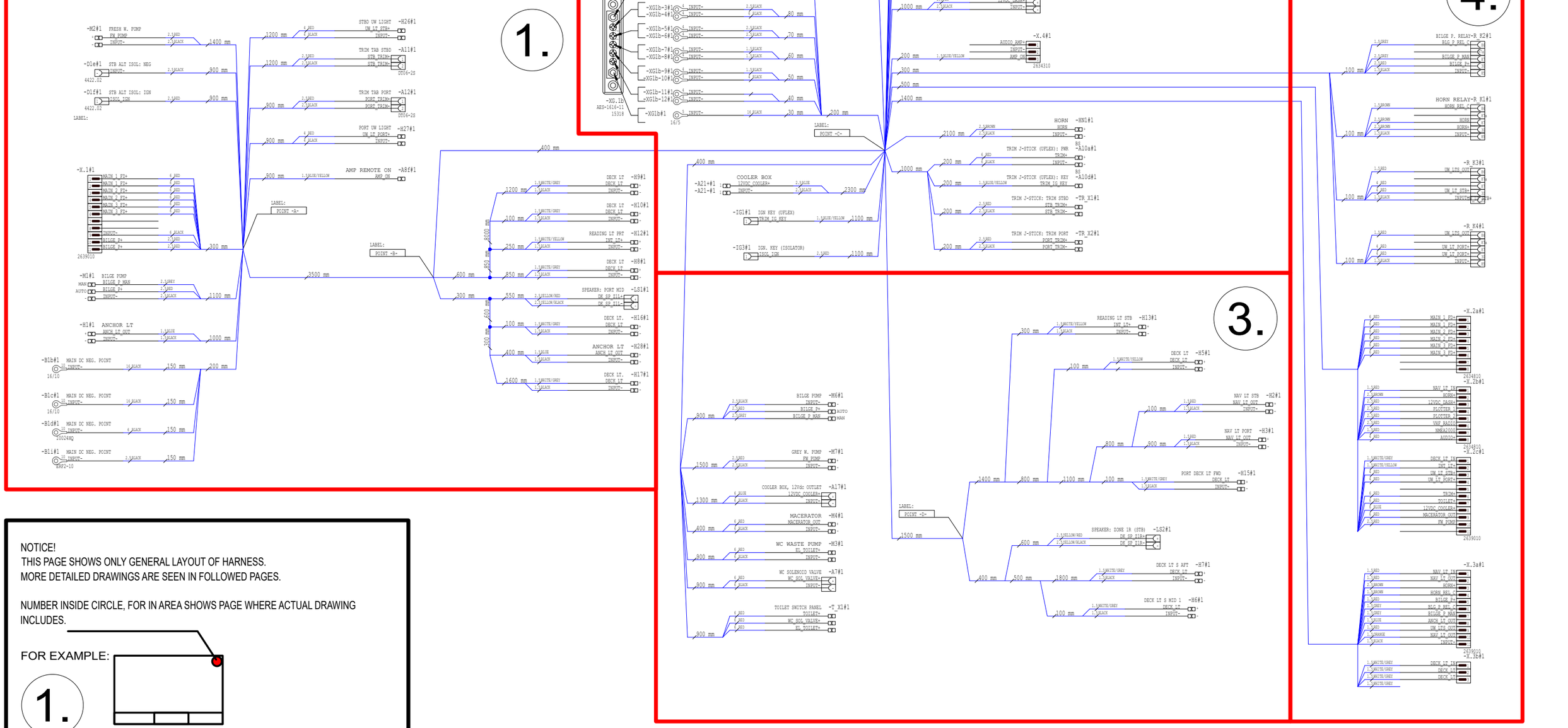
HARNESS GENERAL LAYOUT

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

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



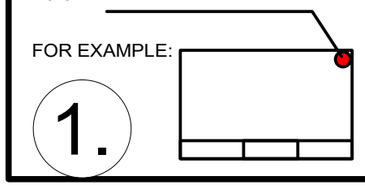
EXAMPLE: RED 1,5mm2 WIRE MARKINGS.



NOTICE!
THIS PAGE SHOWS ONLY GENERAL LAYOUT OF HARNESS.
MORE DETAILED DRAWINGS ARE SEEN IN FOLLOWED PAGES.

NUMBER INSIDE CIRCLE, FOR IN AREA SHOWS PAGE WHERE ACTUAL DRAWING INCLUDES.

FOR EXAMPLE:



Date of modification	Modified by	Description
29.9.2021	VV	B1: INTRODUCED DRAWING.
14.04.2022	RP	C2: R_K3,R_K4,H26,H27,A21 ADDED; HN1 MOVED TO PIINT "C"
06.09.2022	TT	D3: SEVERAL MODIFICATIONS; BRANCHES REARRANGED

Date	29.9.2021
Drawing by	VV
Sheet rev.	3
Project rev.	D

This document and all the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others or used in any purpose other then for the prpose it has been provided without theprior writen permission of Axopar Boats Oy

Axopar		35694	
Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
25	DECK HARNESS	HL	36 / 46
Boat model	Title	Loc	Sheet

1.

-M2#1 FRESH W. PUMP
+ FW_PUMP -X.2c:10 2.5 RED
- INPUT- -XG1b-6:1 2.5 BLACK
1400 mm

-D1e#1 STB ALT ISOL: NEG
INPUT- -B1i:1 2.5 BLACK
900 mm
4422.02

-D1f#1 STB ALT ISOL: IGN
1 ISOL_IGN -IG3:1 2.5 RED
900 mm
4422.02

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

-X.1#1
TO MAIN SWITCH UNIT
(11N BACK VIEW)
-X.1#1
2639010
1 MAIN_1_FD+ -X.2a:1 6 RED
2 MAIN_1_FD+ -X.2a:2 6 RED
3 MAIN_2_FD+ -X.2a:3 6 RED
4 MAIN_2_FD+ -X.2a:4 6 RED
5 MAIN_3_FD+ -X.2a:5 6 RED
6 MAIN_3_FD+ -X.2a:6 6 RED
7
8
9 INPUT- -B1d:1 6 BLACK
10 BILGE_P+ -X.3a:5, -R_K2:30 2.5 RED
11 BILGE_P+ -M6:AUTO, -M1:AUTO 2.5 RED
300 mm
2639010

-M1#1 BILGE PUMP
MAN BILGE_P_MAN -R_K2:87 2.5 GREY
AUTO BILGE_P+ -X.1:11 2.5 RED
- INPUT- -XG1b-5:1 2.5 BLACK
1100 mm

-H1#1 ANCHOR LT
+ ANCH_LT_OUT -H28:+, -X.3a:8 1.5 BLUE
- INPUT- -XG1b-11:1, -H28 1.5 BLACK
1000 mm

-B1b#1 MAIN DC NEG. POINT
10 INPUT- -XG1a:1 16 BLACK
150 mm
200 mm
16/10

-B1c#1 MAIN DC NEG. POINT
10 INPUT- -XG1b:1 16 BLACK
150 mm
16/10

-B1d#1 MAIN DC NEG. POINT
10 INPUT- -X.1:9 6 BLACK
150 mm
10024HQ

-B1i#1 MAIN DC NEG. POINT
10 INPUT- -D1e:- 2.5 BLACK
150 mm
ERF2-10

STBD UW LIGHT -H26#1
4 RED -R_K3:87 UW_LT_STB+
4 BLACK -XG1a-3:1 INPUT-
1200 mm

TRIM TAB STBD -A11#1
2.5 RED -TR_X1 STB_TRIM+ 1
2.5 BLACK -TR_X1 STB_TRIM- 2
1200 mm
DT06-2S

-A11#1
DT06-2S
10930002
+WEDGELOCK: W2S
10930102

TRIM TAB PORT -A12#1
2.5 RED -TR_X2 PORT_TRIM+ 1
2.5 BLACK -TR_X2 PORT_TRIM- 2
900 mm
DT06-2S

-A12#1
DT06-2S
10930002
+WEDGELOCK: W2S
10930102

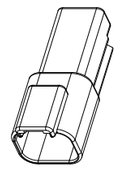
PORT UW LIGHT -H27#1
4 RED -R_K4:87 UW_LT_PORT+
4 BLACK -XG1a-13:1 INPUT-
900 mm

AMP REMOTE ON -A8f#1
1.5 BLUE/YELLOW -X.4:3 AMP_ON
900 mm

LABEL:
POINT -A-

LABEL:
POINT -B-

DELIVERED SEPARATELY
-A.11a & -A.12a
2 PCS DT04-2P
16461
+ 2PCS WEDGELOCK: W2P
16467



Pack the terminal frames and locking parts in a small bag and attach it to the wiring to the correct connector.

400 mm
/38.E4
TO POINT -C-

DECK LT -H9#1
1200 mm
1.5 WHITE/GREY -H8:+, -H10:+ DECK_LT +
1.5 BLACK -H8:-, -H10:- INPUT- -

DECK LT -H10#1
100 mm
1.5 WHITE/GREY -H9:+ DECK_LT +
1.5 BLACK -H9:- INPUT- -

READING LT PRT -H12#1
250 mm
1.5 WHITE/YELLOW -X.2c:2 INT_LT+ +
1.5 BLACK -XG1a-5:1 INPUT- -

DECK LT -H8#1
850 mm
1.5 WHITE/GREY -X.3b:4, -H16:+, -H9:+ DECK_LT +
1.5 BLACK -H16:-, -XG1b-7:1, -H9:- INPUT- -

SPEAKER: PORT MID -LS1#1
550 mm
2.5 YELLOW/RED -A8c:Z1L+ DK_SP_Z1L+ +
2.5 YELLOW/BLACK -A8c:Z1L- DK_SP_Z1L- -

DECK LT. -H16#1
100 mm
1.5 WHITE/GREY -H8:+, -H17:+ DECK_LT +
1.5 BLACK -H8:-, -H17:- INPUT- -

ANCHOR LT -H28#1
400 mm
1.5 BLUE -H1:+ ANCH_LT_OUT +
1.5 BLACK -H1:- INPUT- -

DECK LT. -H17#1
1600 mm
1.5 WHITE/GREY -H16:+ DECK_LT +
1.5 BLACK -H16:- INPUT- -

8000 mm
850 mm
600 mm
300 mm
3500 mm
600 mm
300 mm

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

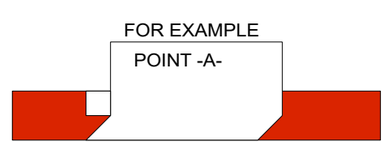
MARKING
R2 ISO 6722 100V AWG6 +100 C
CABLE

EXAMPLE: RED 16mm2 WIRE MARKINGS.

MARKING SHOWN ABOVE ONLY TO CABLES LISTED BELOW.

	EQUIVALENCY: mm2	AWG
LOOK FOR EQUIVALENT AWG SIZE FOR mm2 AND ADD THIS TO CABLE MARKINGS.	10 mm2 =	AWG8
	16 mm2 =	AWG6
	25 mm2 =	AWG3
FOR EXAMPLE: CABLE SIZE IS 25mm2 --> MARKING AWG3.	35 mm2 =	AWG2

NOTICE! CABLES WITH STICKER
FOR EXAMPLE
POINT -A-



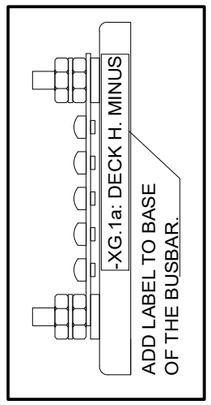
Date of modification	Modified by	Description
29.9.2021	VV	B1: INTRODUCED DRAWING.
14.04.2022	RP	C2: R_K3,R_K4,H26,H27,A21 ADDED; HN1 MOVED TO PIINT "C"
06.09.2022	TT	D3: SEVERAL MODIFICATIONS; BRANCHES REARRANGED

Date 29.9.2021
Drawing by VV
Sheet rev. 3
Project rev. D

This document and all the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others or used in any purpose other then for the prpose it has been provided without theprior writen permission of Axopar Boats Oy

AXOPAR BRABUS MARINE

Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
Axopar		35694	
25	DECK HARNESS	HL	37 / 46
Boat model	Title	Loc	Sheet

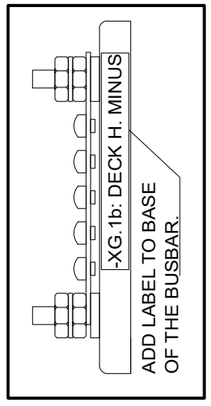


DECK H. MINUS

-XG1a-1#1 4 INPUT- -X.3a:11 1.5 BLACK
-XG1a-2#1 4 INPUT- -A16:- 2.5 BLACK 90 mm
-XG1a-3#1 4 INPUT- -H26 4 BLACK
-XG1a-4#1 4 INPUT- -H2:- 1.5 BLACK 80 mm
-XG1a-5#1 4 INPUT- -H12:-, -H4:- 1.5 BLACK
-XG1a-6#1 4 INPUT- -M4:- 6 BLACK 70 mm
-XG1a-7#1 4 INPUT- -A7:- 6 BLACK
-XG1a-8#1 4 INPUT- -M3 6 BLACK 60 mm
-XG1a-9#1 4 INPUT- -A10a:- 6 BLACK 50 mm
-XG1a-12#1 4 INPUT- -HN1:- 2.5 BLACK
-XG1a-13#1 4 INPUT- -H27 4 BLACK 40 mm
-XG1a#1 KR4 5 INPUT- -B1b:1 16 BLACK 30 mm

-XG.1a
AES-1616-11
15318

16/5



DECK H. MINUS

-XG1b-1#1 4 INPUT- -A2:-, -A1:- 2.5 BLACK
-XG1b-2#1 4 INPUT- -R_K1:85 2.5 BLACK 90 mm
-XG1b-3#1 4 INPUT- -A6:-, -A5:- 2.5 BLACK
-XG1b-4#1 4 INPUT- -A17:- 6 BLACK 80 mm
-XG1b-5#1 4 INPUT- -M1:-, -M6:- 2.5 BLACK
-XG1b-6#1 4 INPUT- -M7:-, -M2:- 2.5 BLACK 70 mm
-XG1b-7#1 4 INPUT- -H8:- 1.5 BLACK
-XG1b-8#1 4 INPUT- -H5:- 1.5 BLACK 60 mm
-XG1b-9#1 4 INPUT- -H15:- 1.5 BLACK
-XG1b-10#1 4 INPUT- -A8a:GND- 4 BLACK 50 mm
-XG1b-11#1 4 INPUT- -H1:-, -H13:- 1.5 BLACK
-XG1b-12#1 4 INPUT- -A21-:1 2.5 BLACK 40 mm
-XG1b#1 5 INPUT- -B1c:1 16 BLACK 30 mm

-XG.1b
AES-1616-11
15318

16/5

200 mm

LABEL:
POINT -C-

/37.B8
/39.A2

-A21+#1 1 COOLER BOX 12VDC_COOLER+ -X.2c:8 2.5 BLUE
-A21-#1 1 INPUT- -XG1b-12:1 2.5 BLACK 2300 mm

-IG1#1 IGN KEY (UFLEX)
1 TRIM_IG_KEY -A10d 1.5 BLUE/YELLOW 1100 mm

-IG3#1 IGN. KEY (ISOLATOR)
1 ISOL_IGN -D1f:1 2.5 RED 1100 mm

1100 mm

1400 mm 2.5 RED 2.5 BLACK -X.2b:4 -XG1b-1:1 PLOTTER_1 INPUT- -A1#1 + -
1400 mm 2.5 RED 2.5 BLACK -X.2b:5 -XG1b-1:1 PLOTTER_2 INPUT- -A2#1 + -
1400 mm 1.5 ORANGE 1.5 BLACK -X.3a:10 -XG1a-5:1 COMPASS LT NAV_LT_OUT INPUT- -H4#1 + -
1400 mm 2.5 RED 2.5 BLACK -X.2b:6 -XG1b-3:1 VHF-RADIO VHF_RADIO INPUT- -A5#1 + -
1400 mm 1.5 RED 1.5 BLACK -X.2b:7 -XG1b-3:1 NMEA200 POWER NMEA2000 INPUT- -A6#1 + -
1000 mm 2.5 RED 2.5 BLACK -X.2b:3 -XG1a-2:1 DASH USB OUTLET 12VDC_DASH+ INPUT- -A16#1 + -

200 mm 1.5 BLUE/YELLOW -A8f, -A8b:EXT AMP_ON

TO AUDIO PACKAGE HARNESS
-X.4#1
AUDIO_AMP+ 1
INPUT- 2
AMP_ON 3
2634310

-X.4#1
2634310
(3NT BACK VIEW)

300 mm /40.B2 TO RELAYS
500 mm /40.B6 TO X2 CONNECTORS (FUSE UNIT)
1400 mm /40.F6 TO X3 CONNECTORS(SWITCH PANEL)

1500 mm /39.E4 TO POINT -D-

STEREO: POWER -A8a#1
200 mm 4 RED 4 BLACK -X.2b:8 -XG1b-10:1 AUDIO+ INPUT- +12V GND-

STEREO: EXT. INTEF. -A8b#1
200 mm 1.5 BLUE/YELLOW -X.4:3 AMP_ON EXT

STEREO: SPKR. ZONE 1 -A8c#1
200 mm
2.5 YELLOW/RED -LS1:+ DK_SP_Z1L+ Z1L+
2.5 YELLOW/BLACK -LS1:- DK_SP_Z1L- Z1L-
2.5 YELLOW/RED -LS2:+ DK_SP_Z1R+ Z1R+
2.5 YELLOW/BLACK -LS2:- DK_SP_Z1R- Z1R-

HORN -HN1#1
2100 mm 2.5 BROWN 2.5 BLACK -R_K1:87 -XG1a-12:1 HORN INPUT- + -

BS
TRIM J-STICK (UFLEX): PWR -A10a#1
200 mm 6 RED 6 BLACK -X.2c:6 -XG1a-9:1 TRIM+ INPUT- + -

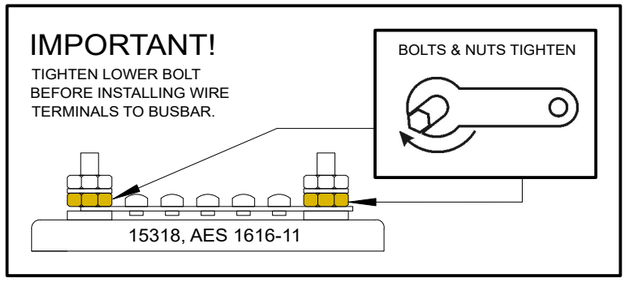
BS
TRIM J-STICK (UFLEX): KEY -A10d#1
200 mm 1.5 BLUE/YELLOW -IG1:1 TRIM_IG_KEY

TRIM J-STICK: TRIM STBD -TR_X1#1
200 mm 2.5 RED 2.5 BLACK -A11:1 -A11:2 STB_TRIM+ STB_TRIM-

TRIM J-STICK: TRIM PORT -TR_X2#1
200 mm 2.5 RED 2.5 BLACK -A12:1 -A12:2 PORT_TRIM+ PORT_TRIM-

IMPORTANT!

TIGHTEN LOWER BOLT
BEFORE INSTALLING WIRE
TERMINALS TO BUSBAR.



2.

Date of modification	Modified by	Description
29.9.2021	VV	B1: INTRODUCED DRAWING.
14.04.2022	RP	C2: R_K3,R_K4,H26,H27,A21 ADDED; HN1 MOVED TO PIINT "C"
06.09.2022	TT	D3: SEVERAL MODIFICATIONS; BRANCHES REARRANGED

Date	29.9.2021
Drawing by	VV
Sheet rev.	3
Project rev.	D

This document and all the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others or used in any purpose other then for the prpose it has been provided without theprior writen permission of Axopar Boats Oy

AXOPAR BRABUS MARINE

Axopar		35694	
Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
25	DECK HARNESS	HL	38 / 46
Boat model	Title	Loc	Sheet

3.

400 mm → /38.E4
TO POINT -C-

BILGE PUMP -M6#1
900 mm
2.5 BLACK -XG1b-5:1 INPUT- → -
2.5 RED -X.1:11 BILGE_P+ → AUTO
2.5 GREY -R_K2:87 BILGE_P_MAN → MAN

GREY W. PUMP -M7#1
1500 mm
2.5 RED -X.2c:10 FW_PUMP → +
2.5 BLACK -XG1b-6:1 INPUT- → -

COOLER BOX, 12Vdc OUTLET -A17#1
1300 mm
6 BLUE -X.2c:8 12VDC_COOLER+ → +
6 BLACK -XG1b-4:1 INPUT- → -

MACERATOR -M4#1
400 mm
6 RED -X.2c:9 MACERATOR_OUT → +
6 BLACK -XG1a-6:1 INPUT- → -

WC WASTE PUMP -M3#1
900 mm
6 RED -T_X1 EL_TOILET+
6 BLACK -XG1a-8:1 INPUT-

WC SOLENOID VALVE -A7#1
900 mm
6 RED -T_X1 WC_SOL_VALVE+ → +
6 BLACK -XG1a-7:1 INPUT- → -

TOILET SWITCH PANEL -T_X1#1
900 mm
6 RED -X.2c:7 TOILET+
6 RED -A7:+ WC_SOL_VALVE+
6 RED -M3 EL_TOILET+

READING LT STB -H13#1
300 mm
1.5 WHITE/YELLOW -X.2c:2 INT_LT+ → +
1.5 BLACK -XG1b-11:1 INPUT- → -

DECK LT -H5#1
100 mm
1.5 WHITE/YELLOW -H6:+, -X.3b:3 DECK_LT → +
1.5 BLACK -H6:-, -XG1b-8:1 INPUT- → -

NAV LT STB -H2#1
100 mm
1.5 RED -X.3a:2, -H3:+ NAV_LT_OUT → +
1.5 BLACK -XG1a-4:1, -H3:- INPUT- → -

NAV LT PORT -H3#1
800 mm 900 mm
1.5 RED -H2:+ NAV_LT_OUT → +
1.5 BLACK -H2:- INPUT- → -

PORT DECK LT FWD -H15#1
1400 mm 800 mm 1100 mm 100 mm
1.5 WHITE/GREY -X.3b:2 DECK_LT → +
1.5 BLACK -XG1b-9:1 INPUT- → -

LABEL:
POINT -D-
/38.F5

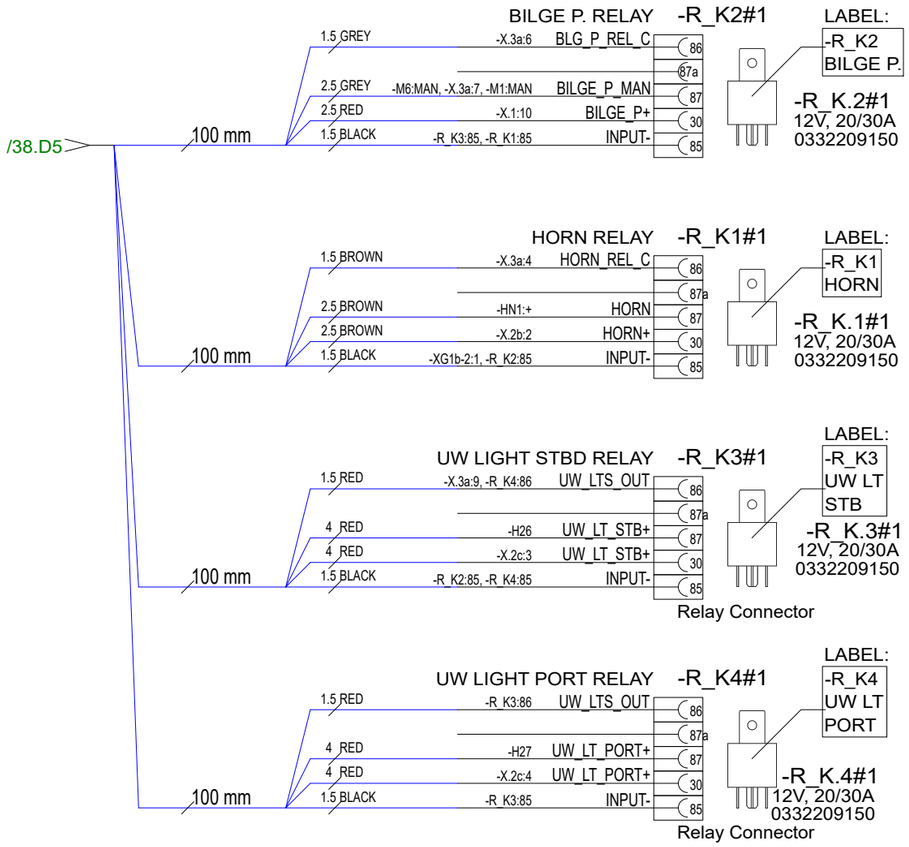
SPEAKER: ZONE 1R (STB) -LS2#1
600 mm
2.5 YELLOW/RED -A8c:Z1R+ DK_SP_Z1R+ → +
2.5 YELLOW/BLACK -A8c:Z1R- DK_SP_Z1R- → -

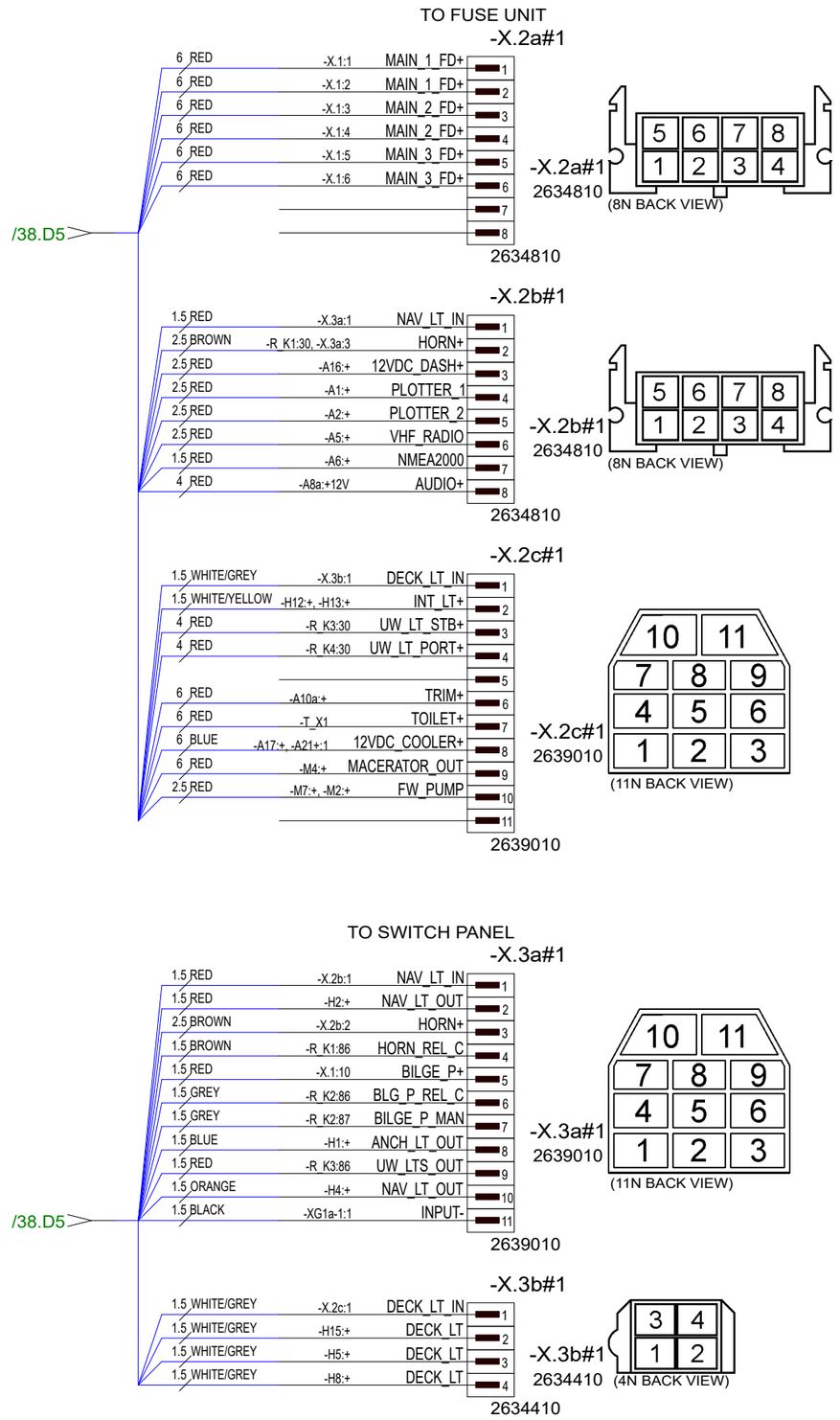
DECK LT S AFT -H7#1
400 mm 500 mm 1800 mm
1.5 WHITE/GREY -H6:+ DECK_LT → +
1.5 BLACK -H6:- INPUT- → -

DECK LT S MID 1 -H6#1
100 mm
1.5 WHITE/GREY -H5:+, -H7:+ DECK_LT → +
1.5 BLACK -H5:-, -H7:- INPUT- → -

29.9.2021	VV	B1: INTRODUCED DRAWING.	Date	29.9.2021	This document and all the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others or used in any purpose other then for the prpose it has been provided without theprior writen permission of Axopar Boats Oy	Axopar		35694	
14.04.2022	RP	C2: R_K3,R_K4,H26,H27,A21 ADDED; HN1 MOVED TO PIINT "C"	Drawing by	VV		Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
06.09.2022	TT	D3: SEVERAL MODIFICATIONS; BRANCHES REARRANGED	Sheet rev.	3	AXOPAR / BRABUS MARINE	25	DECK HARNESS	HL	39 / 46
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	D		Boat model	Title	Loc	Sheet

4.





Date of modification	Modified by	Description
29.9.2021	VV	B1: INTRODUCED DRAWING.
14.04.2022	RP	C2: R_K3,R_K4,H26,H27,A21 ADDED; HN1 MOVED TO POINT "C"
06.09.2022	TT	D3: SEVERAL MODIFICATIONS; BRANCHES REARRANGED

Date	29.9.2021
Drawing by	VV
Sheet rev.	3
Project rev.	D

This document and all the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others or used in any purpose other then for the prpose it has been provided without theprior writen permission of Axopar Boats Oy

Axopar		35694	
Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
25	DECK HARNESS	HL	40 / 46
Boat model	Title	Loc	Sheet

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

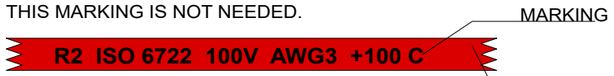
EXEMPTION:
ALL <500mm WIRES AND BLACK WIRES
THIS MARKING IS NOT NEEDED.



EXAMPLE: RED 1,5mm2 WIRE MARKINGS.

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

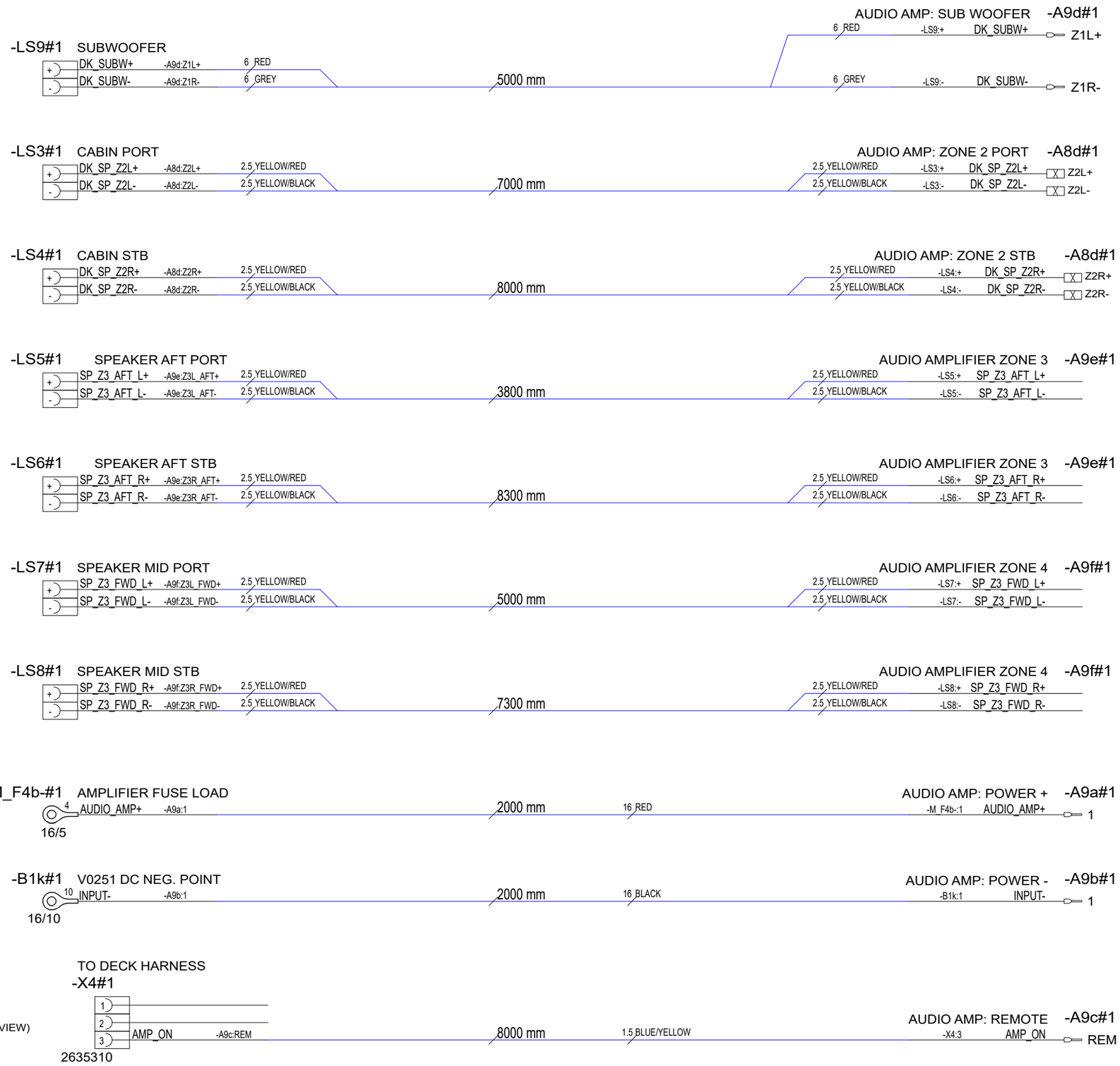
EXEMPTION:
ALL BLACK WIRES
THIS MARKING IS NOT NEEDED.



EXAMPLE: RED 16mm2 WIRE MARKINGS.

MARKING SHOWN ABOVE ONLY TO CABLES LISTED BELOW.

	EQUIVALENCY:		
	mm2		AWG
LOOK FOR EQUIVALENT AWG SIZE FOR mm2	10 mm2	=	AWG8
AND ADD THIS TO CABLE MARKINGS.	16 mm2	=	AWG6
	25 mm2	=	AWG3
FOR EXAMPLE:	35 mm2	=	AWG2
CABLE SIZE IS 25mm2 --> MARKING AWG3.			



Date of modification	Modified by	Description
29.9.2021	VV	B1: INTRODUCED DRAWING.
06.09.2022	TT	D1: NOT MODIFIED. REVISION CHANGED

Date	29.9.2021
Drawing by	VV
Sheet rev.	1
Project rev.	D

This document and all the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others or used in any purpose other then for the prpose it has been provided without theprior writen permission of Axopar Boats Oy

Axopar		35695	
Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
25	AUDIO PACKAGE HARNESS	HL	41/ 46
Boat model	Title	Loc	Sheet

22978
CONNECTION CABLE 100CM IP68 2,5mm2
WITH TUBE

-AC_X.6#1 *3/3
(FEMALE) (MALE)
-AC_X6#1 *3/3

-AC_A10b#1
SHIP/1
ERF2-6

-AC_A10a#1
SHORE/1
ERF2-6

-AC_A.10
26895-O2
Galvanic Isolator 30A, 120/240 VAC

-AC_X.5#1 *3/3
(FEMALE) (MALE)

29190
CONNECTION CABLE 300CM IP68 2,5mm2
WITH TUBE

32828
Axopar 22 SHORE POWER UNIT - EURO

-AC_X.7
(MALE) (FEMALE)
-AC_X7#1 *3/3

-AC_X8
(MALE) (FEMALE)
-AC_X.8#1 *3/3

-AC_X9
(MALE) (FEMALE)
-AC_X.9#1 *3/3

VKL100-O2P
CONNECTION CABLE 100CM IP68 1,5 mm2
WITH TUBE
-AC_X11#1 *3/3
-AC_X.11#1 *3/3
(FEMALE) (MALE)

VKL300-O2P
CONNECTION CABLE 300CM IP68 1,5 mm2
WITH TUBE
-AC_A1#1 *3/3
(FEMALE) (MALE)

-A.20
18440
25A CHARGER

CHARGER 230Vac CONNECTION
-A20ac#1 *3/3
(SOCKET)

32827-O2
Cristec Battery Charger Power Cable O2

CHARGER 12Vdc CONNECTION
12Vdc CABLES
(NOT INCLUDED IN 35697)

-AC_A.1
PUV110-O2
WALL SOCKET, Single-pos., flush mounting

OUTSIDE THE BOAT STRUCTURE

-AC_X.4#1 *3/3
-AC_X4#1 *3/3
(MALE) (FEMALE)

-AC_X.3#1 *3/3
31331-O2
Deck Contact 16A/250V S.S. IP56

-AC_X3#1 *3/3
-AC_X.2#1 *3/3
31332
Shore Power Cable 16A/230V 25m

-AC_X2#1 *3/3
-AC_X.1#1 *3/3
29838
SHORE POWER MLC ADAPTER 200mm - 2,5mm2

MARINA 230Vac
SOCKET

Date of modification	Modified by	Description
30.9.2021	VV	B1: INTRODUCED DRAWING.
06.09.2022	TT	D1: NOT MODIFIED. REVISION CHANGED

Date 30.9.2021
Drawing by VV
Sheet rev. 1
Project rev. D

This document and all the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others or used in any purpose other then for the prpose it has been provided without theprior writen permission of Axopar Boats Oy

AXOPAR | BRABUS MARINE

Boat: Axopar
Boat model: 25
Sub-product code:
Product code: 35697
Project ID:
Title: SHORE POWER SYSTEM – EURO
HL
Loc
Sheet: 42 / 46

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

EXEMPTION:
ALL BLACK WIRES
THIS MARKING IS NOT NEEDED.

MARKING

R2 ISO 6722 100V AWG6 +100 C

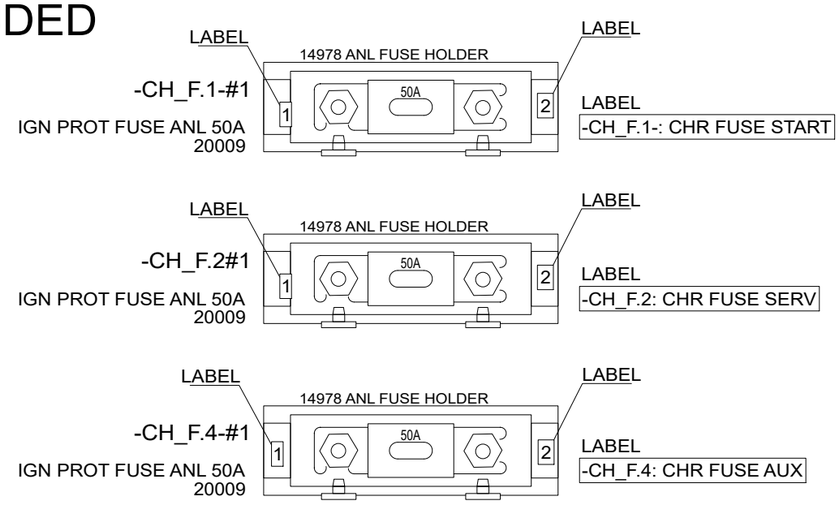
CABLE

EXAMPLE: RED 16mm2 WIRE MARKINGS.

MARKING SHOWN ABOVE ONLY TO CABLES LISTED BELOW.

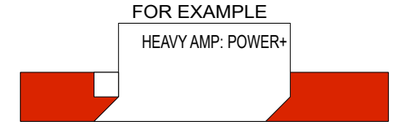
	EQUIVALENCY: mm2		AWG
LOOK FOR EQUIVALENT AWG SIZE FOR mm2 AND ADD THIS TO CABLE MARKINGS.	10 mm2	=	AWG8
	16 mm2	=	AWG6
	25 mm2	=	AWG3
FOR EXAMPLE: CABLE SIZE IS 25mm2 --> MARKING AWG3.	35 mm2	=	AWG2

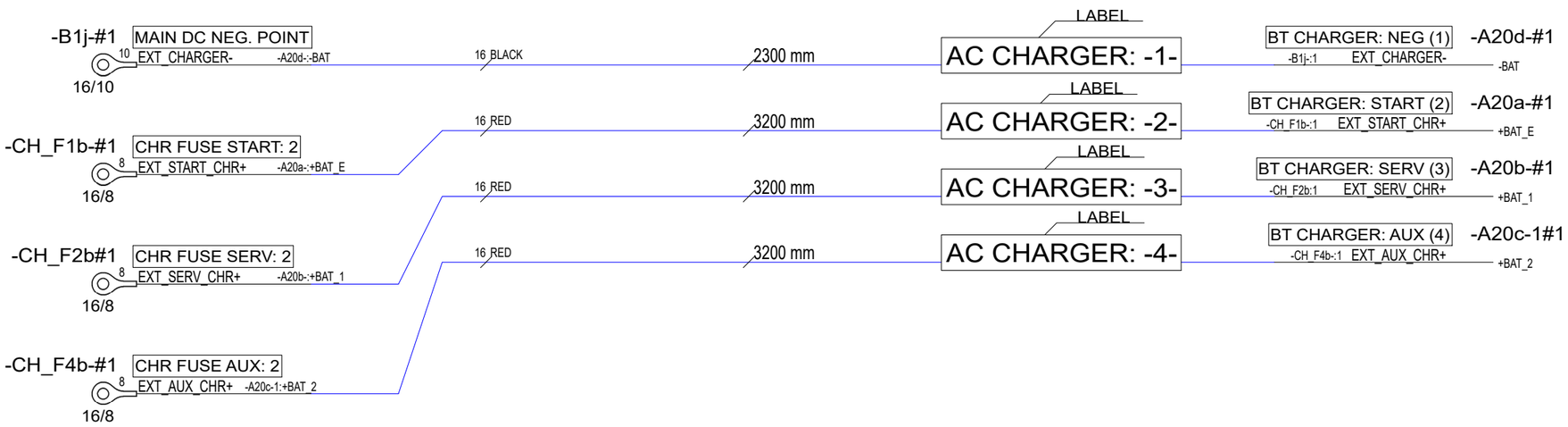
INCLUDED



NOTICE! CABLES WITH STICKER

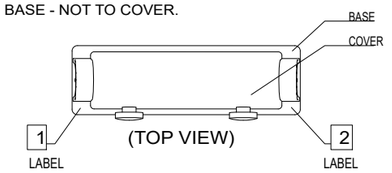
FOR EXAMPLE





LABEL INSTRUCTIONS

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



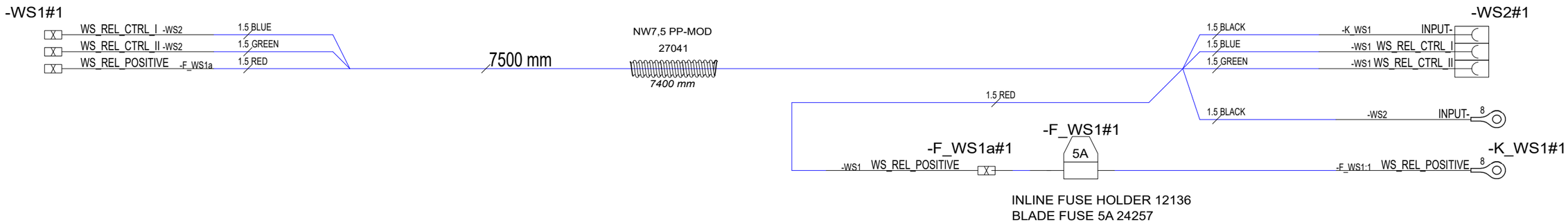
Date of modification	Modified by	Description
30.9.2021	VV	B1: INTRODUCED DRAWING.
06.09.2022	TT	D2: AUX FUSE & CABLES ADDED

Date 30.9.2021
Drawing by VV
Sheet rev. 2
Project rev. D

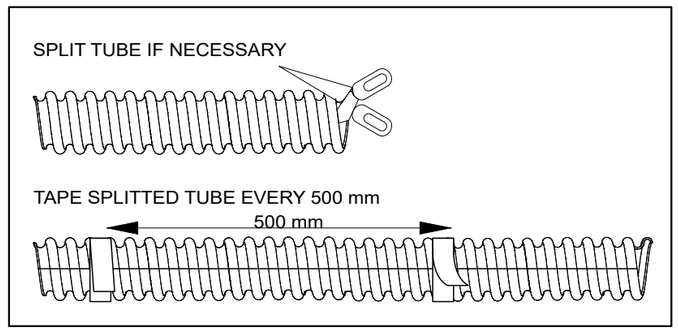
This document and all the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others or used in any purpose other then for the prpose it has been provided without theprior writen permission of Axopar Boats Oy

AXOPAR | BRABUS MARINE

Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
Axopar		35698	
25 (Boat model)	CHARGER CABLES EXTENDED (Title)	HL (Loc)	43 / 46 (Sheet)

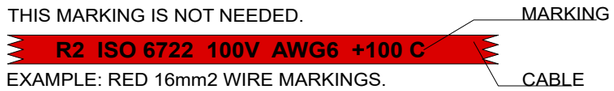


INLINE FUSE HOLDER 12136
BLADE FUSE 5A 24257



22.04.2022	RP	C1: INTRDUCED DRAWINGS	Date 22.04.2022	NAVIX.	Axopar		36726	
06.09.2022	TT	D1: NOT MODIFIED. REVISION CHANGED	Drawing by RP		Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
			Sheet rev. 1		25	WINDLASS SIGNAL HARNESS	HL	44 / 46
Date of modification	Modified by	Description	Project rev. D	Copyright by	Boat model	Title	Loc	Sheet

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



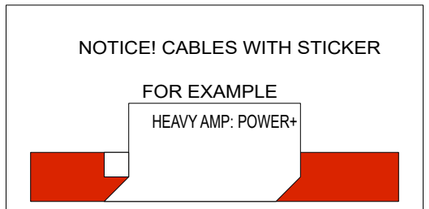
EXAMPLE: RED 16mm2 WIRE MARKINGS.

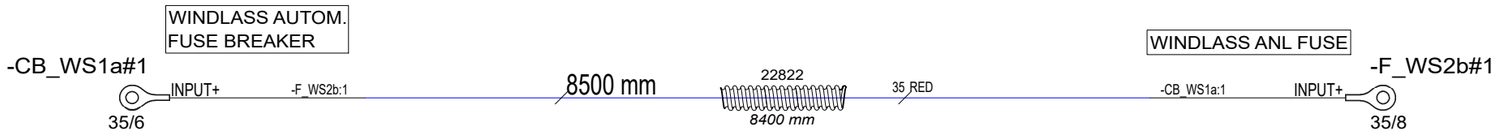
MARKING SHOWN ABOVE ONLY TO CABLES LISTED BELOW.

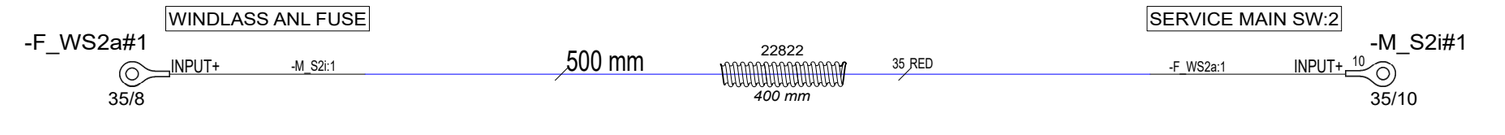
	EQUIVALENCY: mm2		AWG
LOOK FOR EQUIVALENT AWG SIZE FOR mm2	10 mm2	=	AWG8
AND ADD THIS TO CABLE MARKINGS.	16 mm2	=	AWG6
FOR EXAMPLE:	25 mm2	=	AWG3
CABLE SIZE IS 25mm2 --> MARKING AWG3.	35 mm2	=	AWG2

NOTICE! CABLES WITH STICKER

FOR EXAMPLE

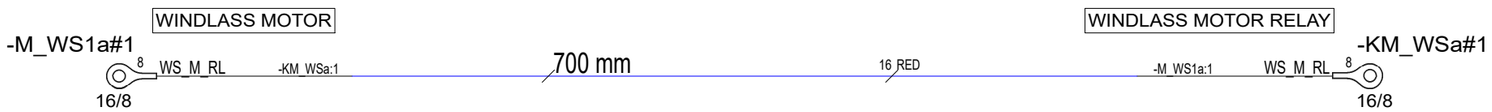


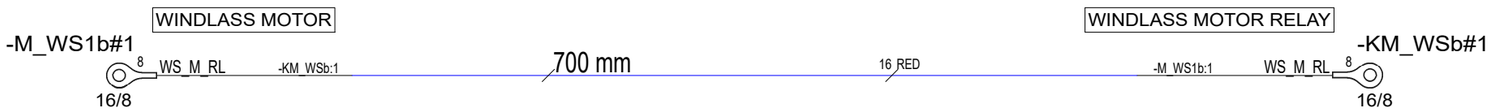








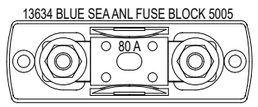




INCLUDED!

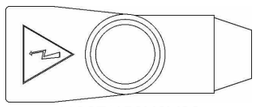
-F_WS.2#1

23030

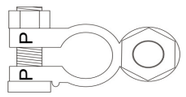


22.04.2022	RP	C1: INTRDUCED DRAWINGS	Date	22.04.2022		Axopar		36727	
06.09.2022	TT	D1: NOT MODIFIED. REVISION CHANGED	Drawing by	RP		Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
			Sheet rev.	1		25	WINDLASS POWER CABLES	HL	45 / 46
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	D	Copyright by	Boat model	Title	Loc	Sheet

NAVIX.

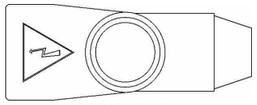


11067/456N9V02

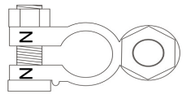


227

INSULATOR FOR BATTERY TERMINAL WITH BOLT RED

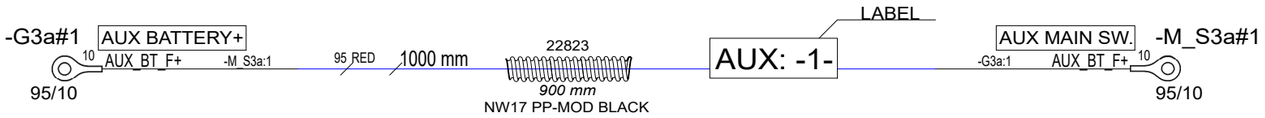


11068/456N9V14

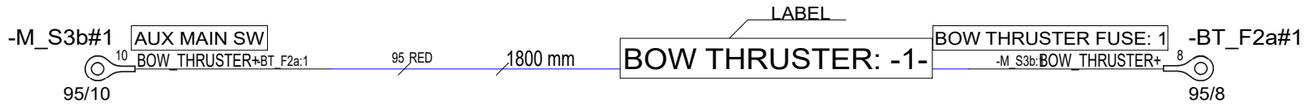


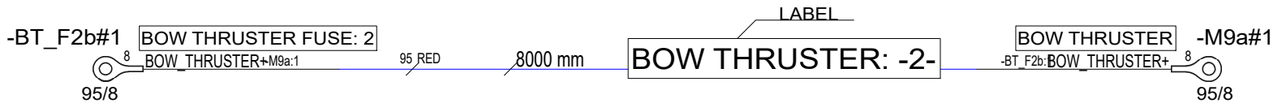
228

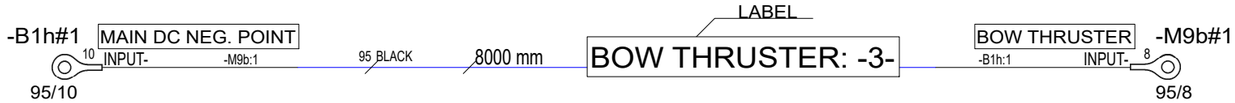
INSULATOR FOR BATTERY TERMINAL WITH BOLT BLACK











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

EXEMPTION:
ALL BLACK WIRES
THIS MARKING IS NOT NEEDED.



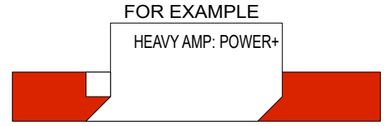
EXAMPLE: RED 50mm2 WIRE MARKINGS.

MARKING SHOWN ABOVE ONLY TO CABLES LISTED BELOW.

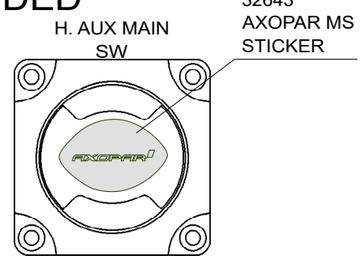
	EQUIVALENCY: mm2		AWG
LOOK FOR EQUIVALENT AWG SIZE FOR mm2 AND ADD THIS TO CABLE MARKINGS.	50 mm2	=	AWG0
	70 mm2	=	AWG2/0
	95 mm2	=	AWG3/0
FOR EXAMPLE: CABLE SIZE IS 70mm2 --> MARKING AWG2/0.	120 mm2	=	250 kcmil

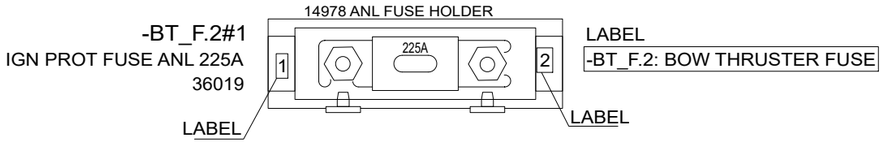
NOTICE! CABLES WITH STICKER

FOR EXAMPLE



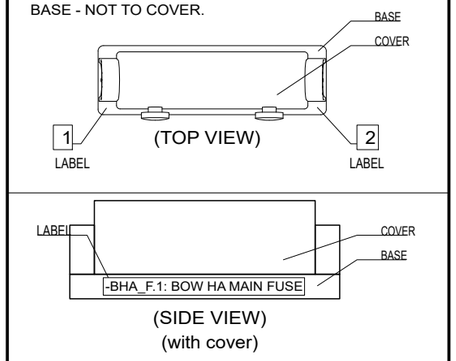
INCLUDED





LABEL INSTRUCTIONS

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



13.09.2022	TT	D1: INTRODUCED DRAWING	Date	13.09.2022	This document and all the information contained in it is proprietary and confidential information of Axopar Boats Oy. Neither this document nor any of the information contained herein may be reproduced, disclosed to others or used in any purpose other then for the prpose it has been provided without theprior writen permission of Axopar Boats Oy	Axopar		37578	
			Drawing by	TT		Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
			Sheet rev.	1	AXOPAR / BRABUS MARINE	25	BOW TH. CABLES	HL	46 / 46
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	D		Boat model	Title	Loc	Sheet

12 Annexe IV : Décontamination AIS - Amérique du Nord

Selon

ABYC T-32 Conception et construction en tenant compte des espèces aquatiques envahissantes 7/21

2021 American Boat & Yacht Council, Inc

Table of Contents

1 Decontamination criteria based on UMPS III, Table 3.....3

2 Example of AIS Owner's Manual Information.....4

3 Additional boat-specific recommendations.....6

© 2021 Axopar Boats

1 Decontamination criteria based on UMPS III, Table 3

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

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

1) The times listed are the minimum times necessary to achieve mortality.
2) High pressure = 3000 psi.
3) Low pressure = using the pressure from the decontamination unit with no nozzle, not to exceed 60 psi (essentially a garden hose flow).
4) Flush = adding water to a compartment of a boat to treat or force the water out.
5) These temperatures denote the exit temperature (i.e., temperature of water exiting the boat not exiting the wand or flush attachment).
6) When flushing engines with a dedicated connection (not muffs), the pressure should be limited to less than 60 psi to prevent internal engine damage. The maximum input temperature during flushing should not exceed 140°F.
7) *NOTE: Engine flushing relies on the exit temperature as a guideline for decontamination duration.*

© 2021 Axopar Boats

2 Example of AIS Owner's Manual Information

Aquatic invasive species

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

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

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



Clean

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

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

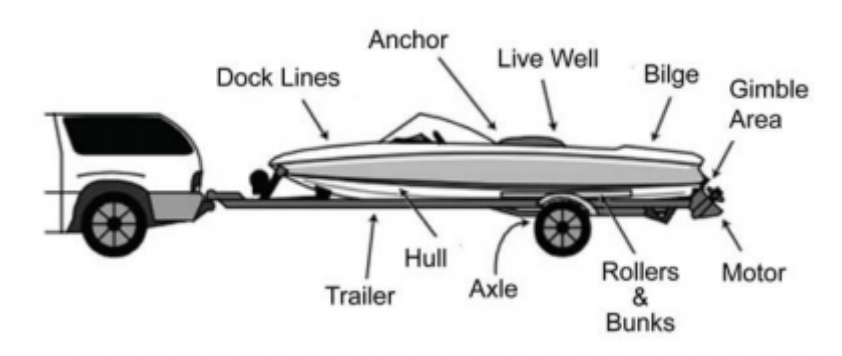
Drain

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

Dry

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

© 2021 Axopar Boats



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

© 2021 Axopar Boats

3 Additional boat-specific recommendations

Nonmotorized watercraft

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

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

Sailboats

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

Motorized watercraft

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

Jet boats and personal watercraft (PWCs)

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

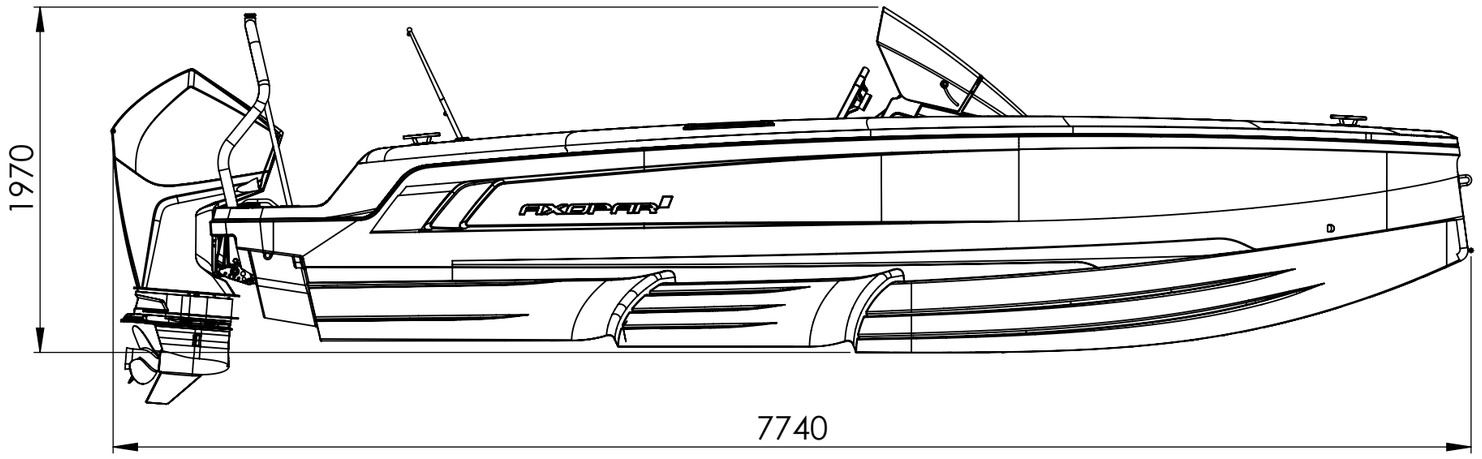
© 2021 Axopar Boats

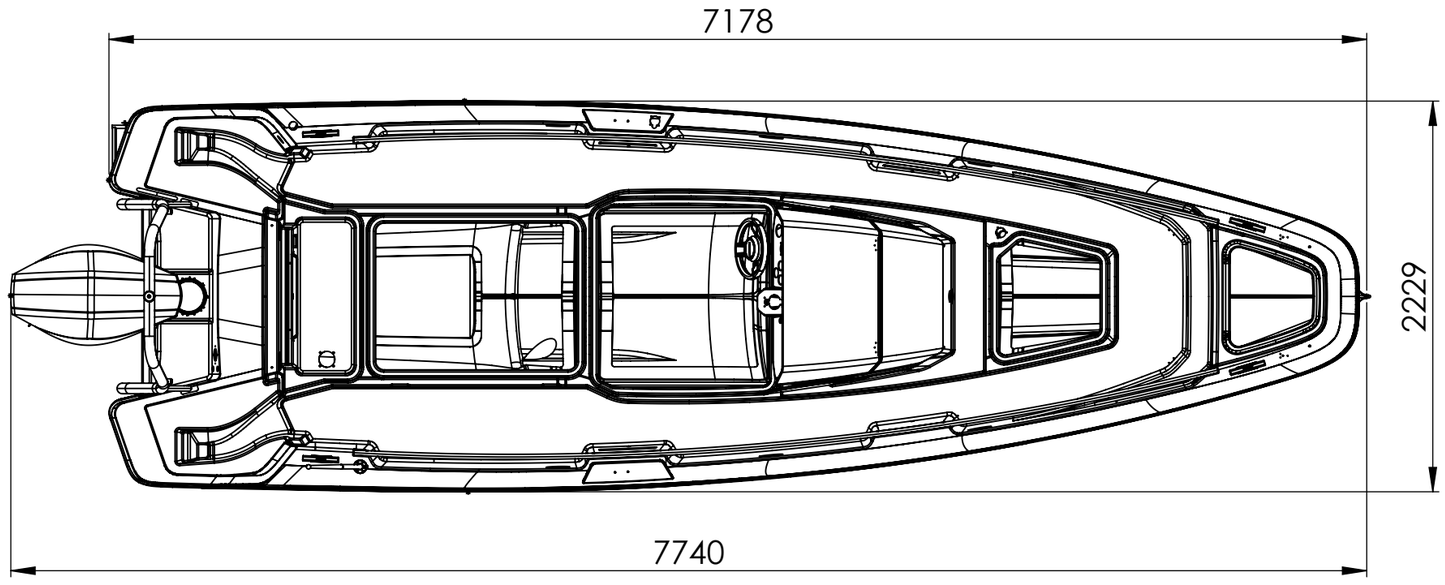
13 Annexe V : Dimensions de transport

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

AXOPAR 22 SPYDER

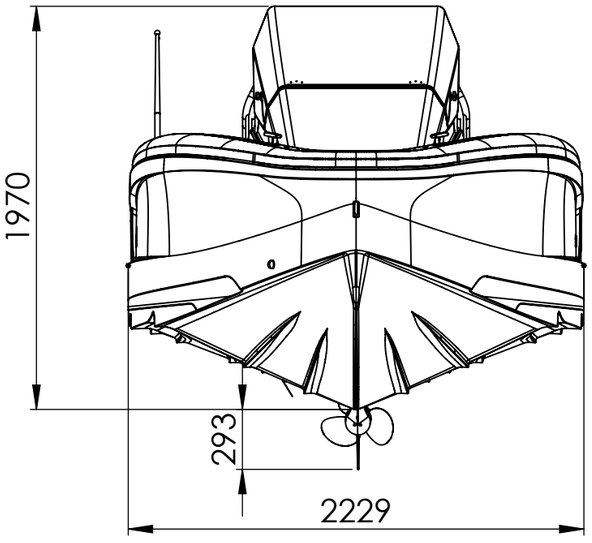
SIDE VIEW



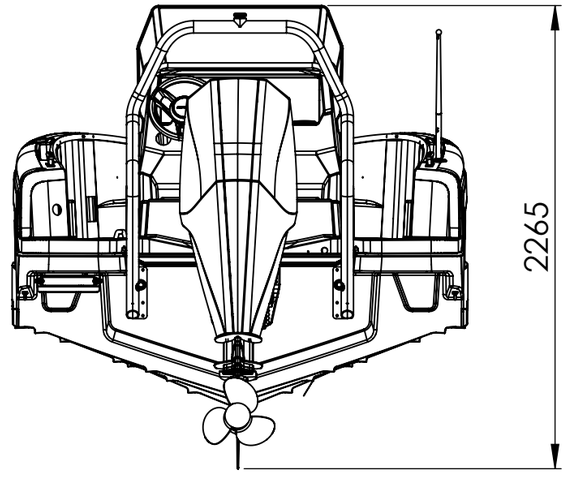


TOP VIEW

AXOPAR 22 SPYDER

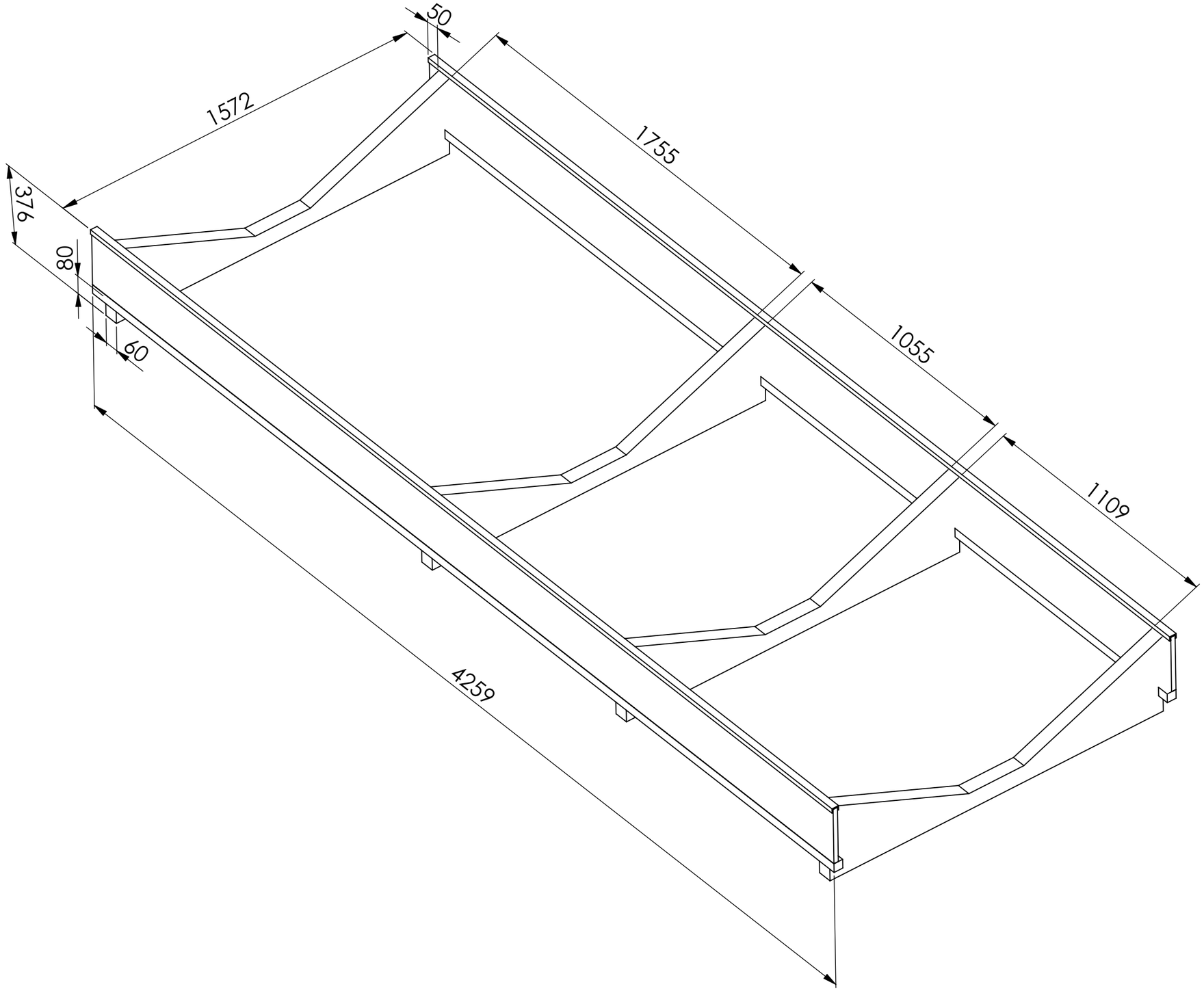


FRONT VIEW

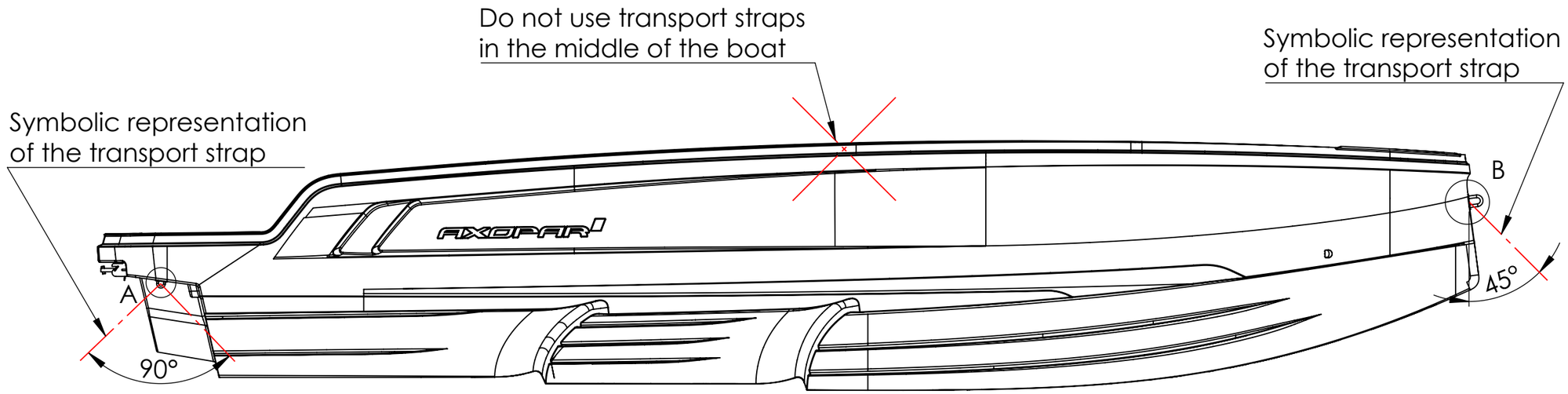


BACK VIEW

AXOPAR 22 RANGE - TRANSPORT CRADLE



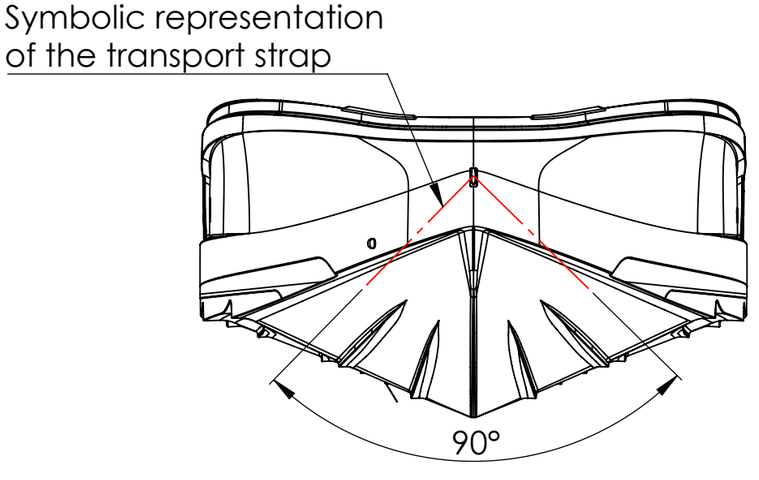
AXOPAR 22 RANGE - STRAPPING





DETAIL A
SCALE 1 : 5

DETAIL B
SCALE 1 : 5



SECTION C-C

NOTE
- For transporting and securing the boat use transport straps only in the indicated places (aft and bow side)

14 Annexe VI : Conditions de garantie

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

14.1 Conditions de garantie : États-Unis

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

AXOPAR

Limited Warranty for Axopar Boats

US version 1.0

IMPORTANT NOTICE: THIS LIMITED WARRANTY IS SUBJECT TO BINDING ARBITRATION AND A WAIVER OF CLASS ACTIONS, AS DESCRIBED IN SECTION 7. Please also read the limitations and disclaimers in Sections 3(D), 3(E) and 6 regarding Boats.

Limited Warranty

Axopar Boats Ltd ("*Axopar*") warrants to the original retail purchaser ("*Purchaser*") of an Axopar boat manufactured and equipped with a hull identification number by Axopar ("*Boat*") and sold at retail by an authorized dealer ("*Dealer*") that Axopar will repair or replace defective materials and workmanship found during the applicable warranty period, subject to the limitations, exclusions and other conditions provided below. The decision to repair or replace will be made by Axopar in its sole discretion, and all repairs must occur at the location specified by Axopar (the "*Service Location*"). This Limited Warranty gives the Purchaser specific legal rights and Purchaser may have other legal rights, which vary from state to state.

1. Applicability

This Limited Warranty is valid worldwide during the applicable warranty period and applies only to Boats purchased by consumers and operated under normal, non-commercial use in compliance with the relevant owner's manual. Any warranty for Boats intended for commercial use must be separately agreed upon in writing between Axopar and the Purchaser.

The Limited Warranty also covers any equipment installed in the Boat by Axopar as an integral part of the delivery but excludes (i) equipment covered by a separate warranty, as further specified below in Sections 2 (Warranty Provider) and 3 (Warranty Period and Limitations) and (ii) any items installed by the Dealer in the Boat or included by the Dealer with the Boat. Equipment acquired by the Purchaser from third parties and which are not included in the original delivery are not covered under this Limited Warranty.

The hull identification number of the Boat and other particulars relevant to this Limited Warranty are recorded in the applicable sales contract and/or in the Boat's warranty certificate.

2. Warranty Provider

This Limited Warranty is provided solely by Axopar. Contact details are shown in the warranty certificate provided to the Purchaser upon delivery of the Boat. All warranties provided by the manufacturers and distributors of components, equipment and parts of the Boat are hereby assigned to the Purchaser to the extent permitted by the applicable manufacturers and distributors, as Purchaser's sole and exclusive remedy with respect to those items.

3. Warranty Period and Limitations

The Limited Warranty is valid from the delivery date of the Boat to the Purchaser, as reflected in the Boat's warranty certificate (the "*Delivery Date*"), for the time periods identified below.

(A) ***Five-Year Limited Warranty on Structural Hull:***

Axopar will repair or replace any substantial defect in material or workmanship in the Boat's structural hull that is reported within five years from the Delivery Date. The structural hull means the fiberglass molded shell and all its integral structural components. A defect is substantial if it causes the Boat to be unfit or unsafe for general use as a pleasure craft under normal operating conditions.

(B) ***Two-Year Limited Warranty on Components Manufactured or Installed by Axopar:***

Axopar will repair or replace any components manufactured or installed by Axopar that are defective in factory materials or workmanship and are reported within two years from the Delivery Date (and are not already addressed in the specific warranties provided in paragraphs (A) and (C)).

(C) ***One-Year Limited Warranty on Upholstered Items, Canvas, Floor Materials, Other Coating and Painted Parts:***

Axopar will repair or replace any upholstered items, canvas, floor materials, other coating, and painted parts manufactured or installed by Axopar that are defective in factory materials or workmanship and are reported within one year from the Delivery Date.

(D) ***Exclusions***

The Limited Warranty does not apply to or cover the following items: (1) any costs incurred from hauling or transporting the Boat to and from the Service Location; (2) any equipment, parts or accessories not installed by Axopar or that carry their own individual warranties provided by third parties, including but not limited to engines, propellers, pre-rigging equipment, batteries, generators, A/C units, steering mechanisms and other electronic equipment; (3) minor changes to the Boat's external surfaces that have no influence on the strength or serviceability of the Boat, including but not limited to any damage, deterioration, fading or discoloration or mold of cushions, cracking, fading or oxidation of gel coat, stress lines, anti-fouling bottom paint or other slight irregularities in paint work, lacquer work, woodwork or chrome finish or other minor surface blemishes; (4) windshield damage or leakage; (5) any damage resulting from Purchaser's or a third party's negligence, willful misconduct, improper use of the Boat, overloading, powering in excess of the recommended maximum horsepower, improper rigging, misuse or alterations or repairs or attempted repairs on the Boat not authorized by Axopar, including use of an improper trailer, Boat lift or sling; (6) failure of the Purchaser or any third party to use, maintain or store the Boat as specified in the owner's manual, or any other failure to provide reasonable care and maintenance; (7) normal wear and tear items, including but not limited to ropes, filters, bulbs and batteries; (8) any representation or implication of the Boat's properties or characteristics, such as speed, weight, range, performance or fuel consumption; (9) any failure or defect not reported to Axopar or Dealer in accordance with Section 4 (Warranty Procedures) of this Limited Warranty; (10) any failure or defect arising from repairs made by unauthorized service providers; (11) any failure or defect arising from acts of nature; and (12) any Boat that was previously salvaged or declared a total loss or constructive loss for any reason.

(E) ***Voiding the Limited Warranty***

This warranty becomes void if: (1) Purchaser sells or otherwise conveys the Boat to a third party during the warranty period and Axopar is not provided with the bill of sale of the Boat and/or the contact information of the new owner; (2) Purchaser uses the Boat in other than non-commercial activities; (3) the Boat is used in a competitive event; (4) any unauthorized modifications or changes are made to the Boat (e.g. structural modification or modifications to electrical systems on board or the programming of its engine or other systems); or (5) the Boat is salvaged or declared a total loss or constructive loss for any reason.

4. Warranty Procedures

To obtain warranty service, Purchaser must notify the Dealer about the failure or defect within a reasonable time after becoming aware of it or after Purchaser should have become aware of it. Upon detecting a defect, the Purchaser is required to take all reasonable steps necessary to prevent the defect from deteriorating further. When reporting any defect, the Purchaser must provide the Boat's hull identification number, a copy of the warranty certificate, a reasonable number of clear and detailed photos of the defect, and a supported or documented explanation regarding when the Boat was purchased and the Dealer from which it was purchased.

After providing notice of the defect to the Dealer, the Dealer will notify Purchaser of the procedures to follow regarding this Limited Warranty. Dealer will then notify Axopar, and upon being notified of the warranty claim by Dealer, Axopar is solely responsible for determining and authorizing in writing the remedial action to be performed.

5. Axopar's Warranty Responsibilities

Axopar has always the right to repair a defect covered by this Limited Warranty if, in view of the nature and extent of the defect, it can be done within a reasonable time and in such a way that it does not result in repair costs or material detriment to the Purchaser. All repairs shall be carried out in a way and at the Service Location designated by Axopar.

If Axopar determines that repair is not possible, Purchaser has the right to a discount proportionate to the defect. Alternatively, Axopar may, in its sole discretion, offer to Purchaser a replacement Boat with a market value equal to the replaced Boat's market value (considering the Boat's age and condition) if it did not have that specific unrepairable defect.

If Axopar reasonably determines that the Boat defect is not covered by the Limited Warranty, Axopar has the right to charge the Purchaser for any costs that arise from inspecting and determining the defect and its cause. Any repair costs and expenses are subject mutual agreement by Axopar and the Purchaser.

6. Sole Remedy and Other Limitations

The repair, discount and replacement obligations specified in Section 5 (Axopar's Warranty Responsibilities) for parts or materials covered by this Limited Warranty are Purchaser's sole and exclusive remedy, and Axopar's sole obligations, for any claims whatsoever or any losses resulting from product failure.

This Limited Warranty the final, complete and exclusive warranty offered by Axopar regarding the Boat, and no other person or entity (including the Dealer or their respective sales agents or employees) is authorized to make any other warranties or representations on behalf of Axopar. **EXCEPT FOR THE EXPRESS LIMITED WARRANTIES PROVIDED IN THIS LIMITED WARRANTY, AXOPAR DISCLAIMS ALL OTHER EXPRESS AND IMPLIED WARRANTIES AND REPRESENTATIONS OF ANY KIND, INCLUDING ANY IMPLIED WARRANTY OF MERCHANTABILITY, AND FITNESS FOR A PARTICULAR PURPOSE. EXCEPT AS OTHERWISE PROVIDED IN THIS LIMITED WARRANTY, ALL BOATS ARE PROVIDED "AS IS" AND "WITH ALL FAULTS".** If and to the extent that an implied warranty cannot be disclaimed, that warranty is limited to duration of the respective express Limited Warranty provided herein. Some states do not allow the exclusion of implied warranties or do not allow limitations on the amount of time an implied warranty lasts, so the above limitations may not apply to some Purchasers.

To the extent permitted by applicable law, Axopar disclaims all liability to Purchaser and third parties for any economic loss arising from claims of product failure, negligence, defective design, lack of seaworthiness, manufacturing defect and any other liability not expressly covered in this Limited Warranty. **TO THE EXTENT PERMITTED BY APPLICABLE LAW, NEITHER AXOPAR NOR DEALER SHALL UNDER ANY CIRCUMSTANCES BE LIABLE FOR ANY INDIRECT, CONSEQUENTIAL, SPECIAL, ENHANCED, OR PUNITIVE DAMAGES, INCLUDING LOSS OF THE BOAT, PROFIT, PRODUCTIVITY, BUSINESS, CONTRACTS, REVENUES OR ANTICIPATED SAVINGS, OR INCREASED COSTS OR EXPENSES, AND IN NO EVENT SHALL AXOPAR'S LIABILITY EXCEED THE ACTUAL AMOUNT PAID BY PURCHASER FOR THE BOAT.** Some states do not allow the exclusion or limitation of incidental or consequential damages, so the above limitation or exclusion may not apply to every Purchaser.

If, at any time, any provision of this Limited Warranty is or becomes illegal, invalid or unenforceable in any respect under the laws of any jurisdiction, the legality, validity or enforceability of the remaining provisions will remain unaffected.

7. Arbitration and Limitation on Actions

PLEASE READ THIS SECTION CAREFULLY. WE WANT YOU TO KNOW HOW IT AFFECTS YOUR RIGHTS.

(A) *Customer Service and FAQs*

In the unlikely event that an issue, concern or claim (including legal claims) remains unresolved after the procedure specified in Section 4 (Warranty Procedures) and the issue has been escalated to Axopar, Purchaser and Axopar each agree to discuss any issue informally for at least 30 days. Purchaser can do this by sending your full name and contact information, your concern and your requested solution to Axopar at warranty@axopar.fi, Attn: Legal Department. If Axopar would like to discuss an issue with Purchaser, Axopar will contact you at the address provided to the Dealer.

(B) *Agreement to Arbitrate*

If an agreed solution is not reached at the end of the 30-day discussion period, Purchaser and Axopar each agree that any issue, concern or claim (including legal claims) that either may have arising out of or relating to this Limited Warranty must be resolved through final binding arbitration before the American Arbitration Association using its Consumer Arbitration Rules, available at https://www.adr.org/sites/default/files/Consumer%20Rules.pdf (the "*AAA Rules*") or available by calling the American Arbitration

Association at 1-800-778-7879. As an exception to this agreement to arbitrate, Axopar gives you the right to pursue in small claims court any claim that is within that court's jurisdiction, so long as you proceed solely on an individual basis. A party who intends to seek arbitration must first send to the other party, by certified or registered mail, a written notice of dispute. Purchaser may download or copy a form notice of dispute and a form to initiate arbitration from www.adr.org. Unless Purchaser and Axopar agree otherwise, the arbitration hearings will take place in a reasonably convenient location for both parties as determined by the arbitrator in accordance with the AAA Rules, and the hearings may be conducted in-person, by videoconference, phone or by the exchange of documents. The arbitrator's decision will be binding and may be enforced and entered as a judgment in any court of competent jurisdiction. If the arbitrator rules against Axopar, Axopar will reimburse Purchaser for reasonable attorneys' fees and costs, regardless of who initiated the arbitration. However, if the arbitrator rules in Axopar's favor, Axopar will not seek reimbursement of attorneys' fees and costs, regardless of who initiated the arbitration.

(C) *Time Limitation; No Class Actions*

To help resolve any issues between us promptly and directly, Axopar and Purchaser agree to begin any arbitration under this Limited Warranty within one year after the claim first arose; otherwise, the claim is waived. Axopar and Purchaser also agree to arbitrate in each of our individual capacities only – not as a representative or member of a class – and each of us expressly waives any right to file a class action or seek relief on a class action basis. Furthermore, unless Purchaser and Axopar agree in writing, the arbitrator may not consolidate more than one person's claims and may not otherwise preside over any form of a representative of class proceeding.

(D) *Confidentiality*

All arbitration proceedings are confidential, unless both Purchaser and Axopar agree otherwise. Arbitration orders and awards required to be filed with applicable courts of competent jurisdiction are not confidential and may be disclosed by the parties to such courts. A party who improperly discloses confidential information will be subject to sanctions. The arbitrator and forum may disclose case filings, case dispositions, and other case information as required by a court order of proper jurisdiction.

14.2 Conditions de garantie : hors États-Unis

© 2026 Axopar Boats / Brabus Marine

AXOPAR

Limited Warranty for Axopar Boats

Non-US version 1.0

Limited Warranty

Axopar Boats Ltd ("*Axopar*") warrants to the original retail purchaser ("*Purchaser*") of an Axopar boat manufactured and equipped with a hull identification number by Axopar ("*Boat*") and sold at retail by an authorized dealer ("*Dealer*") that Axopar will repair or replace defective materials and workmanship found during the applicable warranty period, subject to the limitations, exclusions and other conditions provided below. The decision to repair or replace will be made by Axopar in its sole discretion, and all repairs must occur at the location specified by Axopar (the "*Service Location*"). This Limited Warranty gives the Purchaser specific legal rights and Purchaser may have other legal rights, which vary from country to country.

1. Applicability

This Limited Warranty is valid worldwide during the applicable warranty period and applies only to Boats purchased by consumers and operated under normal, non-commercial use in compliance with the relevant Axopar owner's manual. Any warranty for Boats intended for commercial use must be separately agreed upon in writing between Axopar and the Purchaser.

The Limited Warranty also covers any equipment installed in the Boat by Axopar as an integral part of the delivery but excludes (i) equipment covered by a separate warranty, as further specified below in Sections 2 (Warranty Provider) and 3 (Warranty Period and Limitations) and (ii) any items installed by the Dealer in the Boat or included by the Dealer with the Boat. Equipment acquired by the Purchaser from third parties and which are not included in the original delivery are not covered under this Limited Warranty.

The hull identification number of the Boat and other particulars relevant to this Limited Warranty are recorded in the applicable sales contract and/or in the Boat's warranty certificate.

2. Warranty Provider

This Limited Warranty is provided solely by Axopar. Contact details are shown in the warranty certificate provided to the Purchaser upon delivery of the Boat. All warranties provided by the manufacturers and distributors of components, equipment and parts of the Boat are hereby assigned to the Purchaser to the extent permitted by the applicable manufacturers and distributors, as Purchaser's sole and exclusive remedy with respect to those items.

3. Warranty Period and Limitations

The Limited Warranty is valid from the delivery date of the Boat to the Purchaser, as reflected in the Boat's warranty certificate (the "*Delivery Date*"), for the time periods identified below.

(A) ***Five-Year Limited Warranty on Structural Hull:***

Axopar will repair or replace any substantial defect in material or workmanship in the Boat's structural hull that is reported within five years from the Delivery Date. The structural hull means the fiberglass molded shell and all its integral structural components. A defect is substantial if it causes the Boat to be unfit or unsafe for general use as a pleasure craft under normal operating conditions.

(B) ***Two-Year Limited Warranty on Components Manufactured or Installed by Axopar:***

Axopar will repair or replace any components manufactured or installed by Axopar that are defective in factory materials or workmanship and are reported within two years from the Delivery Date (and are not already addressed in the specific warranties provided in paragraphs (A) and (C)).

(C) ***One-Year Limited Warranty on Upholstered Items, Canvas, Floor Materials, Other Coating and Painted Parts:***

Axopar will repair or replace any upholstered items, canvas, floor materials, other coating, and painted parts manufactured or installed by Axopar that are defective in factory materials or workmanship and are reported within one year from the Delivery Date.

(D) ***Exclusions***

The Limited Warranty does not apply to or cover the following items: (1) any costs incurred from hauling or transporting the Boat to and from the Service Location; (2) any equipment, parts or accessories not installed by Axopar or that carry their own individual warranties provided by third parties, including but not limited to engines, propellers, pre-rigging equipment, batteries, generators, A/C units, steering mechanisms and other electronic equipment; (3) minor changes to the Boat's external surfaces that have no influence on the strength or serviceability of the Boat, including but not limited to any damage, deterioration, fading or discoloration or mold of cushions, cracking, fading or oxidation of gel coat, stress lines, anti-fouling bottom paint or other slight irregularities in paint work, lacquer work, woodwork or chrome finish or other minor surface blemishes; (4) windshield damage or leakage; (5) any damage resulting from Purchaser's or a third party's negligence, willful misconduct, improper use of the Boat, overloading, powering in excess of the recommended maximum horsepower, improper rigging, misuse or alterations or repairs or attempted repairs on the Boat not authorized by Axopar, including use of an improper trailer, Boat lift or sling; (6) failure of the Purchaser or any third party to use, maintain or store the Boat as specified in the owner's manual, or any other failure to provide reasonable care and maintenance; (7) normal wear and tear items, including but not limited to ropes, filters, bulbs and batteries; (8) any representation or implication of the Boat's properties or characteristics, such as speed, weight, range, performance or fuel consumption; (9) any failure or defect not reported to Axopar or Dealer in accordance with Section 4 (Warranty Procedures) of this Limited Warranty; (10) any failure or defect arising from repairs made by unauthorized service providers; (11) any failure or defect arising from acts of nature; and (12) any Boat that was previously salvaged or declared a total loss or constructive loss for any reason.

(E) ***Voiding the Limited Warranty***

This warranty becomes void if: (1) Purchaser sells or otherwise conveys the Boat to a third party during the warranty period and Axopar is not provided with the bill of sale of the Boat

and/or the contact information of the new owner; (2) Purchaser uses the Boat in other than non-commercial activities; (3) the Boat is used in a competitive event; (4) any unauthorized modifications or changes are made to the Boat (e.g. structural modification or modifications to electrical systems on board or the programming of its engine or other systems); or (5) the Boat is salvaged or declared a total loss or constructive loss for any reason.

4. Warranty Procedures

To obtain warranty service, Purchaser must notify the Dealer about the failure or defect within a reasonable time after becoming aware of it or after Purchaser should have become aware of it. Upon detecting a defect, the Purchaser is required to take all reasonable steps necessary to prevent the defect from deteriorating further. When reporting any defect, the Purchaser must provide the Boat's hull identification number, a copy of the warranty certificate, a reasonable number of clear and detailed photos of the defect, and a supported or documented explanation regarding when the Boat was purchased and the Dealer from which it was purchased.

After providing notice of the defect to the Dealer, the Dealer will notify Purchaser of the procedures to follow regarding this Limited Warranty. Dealer will then notify Axopar, and upon being notified of the warranty claim by Dealer, Axopar is solely responsible for determining and authorizing in writing the remedial action to be performed.

5. Axopar's Warranty Responsibilities

Axopar has always the right to repair a defect covered by this Limited Warranty if, in view of the nature and extent of the defect, it can be done within a reasonable time and in such a way that it does not result in repair costs or material detriment to the Purchaser. All repairs shall be carried out in a way and at the Service Location designated by Axopar.

If Axopar determines that repair is not possible, Purchaser has the right to a discount proportionate to the defect. Alternatively, Axopar may, in its sole discretion, offer to Purchaser a replacement Boat with a market value equal to the replaced Boat's market value (considering the Boat's age and condition) if it did not have that specific unrepairable defect.

If Axopar reasonably determines that the Boat defect is not covered by the Limited Warranty, Axopar has the right to charge the Purchaser for any costs that arise from inspecting and determining the defect and its cause. Any repair costs and expenses are subject mutual agreement by Axopar and the Purchaser.

6. Sole Remedy and Other Limitations

The repair, discount and replacement obligations specified in Section 5 (Axopar's Warranty Responsibilities) for parts or materials covered by this Limited Warranty are Purchaser's sole and exclusive remedy, and Axopar's sole obligations, for any claims whatsoever or any losses resulting from product failure.

This Limited Warranty the final, complete and exclusive warranty offered by Axopar regarding the Boat, and no other person or entity (including the Dealer or its respective sales agents or employees) is authorized to make any other warranties or representations on behalf of Axopar. **EXCEPT FOR THE EXPRESS LIMITED WARRANTIES PROVIDED IN THIS LIMITED WARRANTY, AXOPAR DISCLAIMS ALL OTHER EXPRESS AND IMPLIED WARRANTIES AND REPRESENTATIONS OF ANY KIND, INCLUDING ANY IMPLIED WARRANTY OF MERCHANTABILITY, AND FITNESS FOR A PARTICULAR PURPOSE. EXCEPT AS OTHERWISE PROVIDED IN THIS LIMITED WARRANTY, ALL BOATS ARE PROVIDED "AS IS" AND "WITH ALL FAULTS".** If and to the extent that an implied warranty cannot be disclaimed, that warranty is limited to duration of the respective express Limited Warranty provided herein. Some countries do not allow the exclusion of implied warranties or do not allow limitations on the amount of time an implied warranty lasts, so the above limitations may not apply to some Purchasers.

To the extent permitted by applicable law, Axopar disclaims all liability to Purchaser and third parties for any economic loss arising from claims of product failure, negligence, defective design, lack of seaworthiness, manufacturing defect and any other liability not expressly covered in this Limited Warranty. **TO THE EXTENT PERMITTED BY APPLICABLE LAW, NEITHER AXOPAR NOR DEALER SHALL UNDER ANY CIRCUMSTANCES BE LIABLE FOR ANY INDIRECT, CONSEQUENTIAL, SPECIAL, ENHANCED, OR PUNITIVE DAMAGES, INCLUDING LOSS OF THE BOAT, PROFIT, PRODUCTIVITY, BUSINESS, CONTRACTS, REVENUES OR ANTICIPATED SAVINGS, OR INCREASED COSTS OR EXPENSES, AND IN NO EVENT SHALL AXOPAR'S LIABILITY EXCEED THE ACTUAL AMOUNT PAID BY PURCHASER FOR THE BOAT.** Some countries do not allow the exclusion or limitation of incidental or consequential damages, so the above limitation or exclusion may not apply to every Purchaser.

If, at any time, any provision of this Limited Warranty is or becomes illegal, invalid or unenforceable in any respect under the laws of any jurisdiction, the legality, validity or enforceability of the remaining provisions will remain unaffected.

7. Arbitration and Limitation on Actions

PLEASE READ THIS SECTION CAREFULLY. WE WANT YOU TO KNOW HOW IT AFFECTS YOUR RIGHTS.

(A) *Customer Service and FAQs*

In the unlikely event that an issue, concern or claim (including legal claims) remains unresolved after the procedure specified in Section 4 (Warranty Procedures) and the issue has been escalated to Axopar, Purchaser and Axopar each agree to discuss any issue informally for at least 30 days. Purchaser can do this by sending your full name and contact information, your concern and your requested solution to Axopar at warranty@axopar.fi, Attn: Legal Department. If Axopar would like to discuss an issue with Purchaser, Axopar will contact you at the address provided to the Dealer.

(B) *Agreement to Arbitrate*

If an agreed solution is not reached at the end of the 30-day discussion period, Purchaser and Axopar each agree that any issue, concern or claim (including legal claims) that either may have arising out of or relating to this Limited Warranty must be resolved through final binding arbitration. The arbitrator's decision will be binding and may be enforced and entered as a judgment in any court of competent jurisdiction. If the arbitrator rules against Axopar, Axopar will reimburse Purchaser for reasonable attorneys' fees and costs, regardless of who initiated the arbitration. However, if the arbitrator rules in Axopar's favor, Axopar will not seek reimbursement of attorneys' fees and costs, regardless of who initiated the arbitration.

(C) *Time Limitation; No Class Actions*

To help resolve any issues between us promptly and directly, Axopar and Purchaser agree to begin any arbitration under this Limited Warranty within one year after the claim first arose; otherwise, the claim is waived. Axopar and Purchaser also agree to arbitrate in each of our individual capacities only – not as a representative or member of a class – and each of us expressly waives any right to file a class action or seek relief on a class action basis. Furthermore, unless Purchaser and Axopar agree in writing, the arbitrator may not consolidate more than one person's claims and may not otherwise preside over any form of a representative of class proceeding.

(D) *Confidentiality*

All arbitration proceedings are confidential, unless both Purchaser and Axopar agree otherwise. Arbitration orders and awards required to be filed with applicable courts of competent jurisdiction are not confidential and may be disclosed by the parties to such courts. A party who improperly discloses confidential information will be subject to sanctions. The arbitrator and forum may disclose case filings, case dispositions, and other case information as required by a court order of proper jurisdiction.