

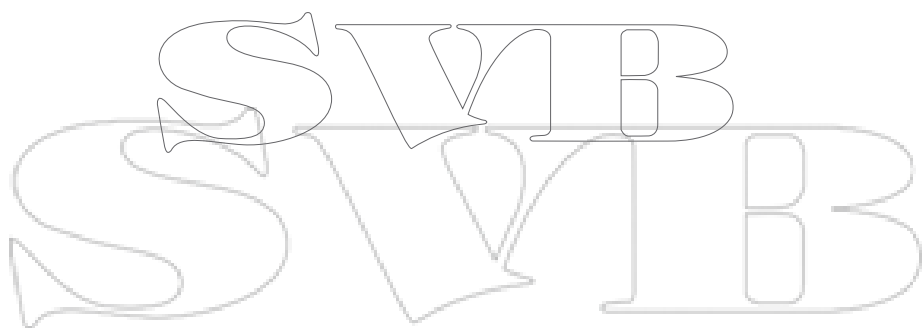


---

# CLIPPER DUET

Combiné loch-speedo / sondeur

---



**Manuel utilisateur**

# 1. INTRODUCTION

CLIPPER DUET est un combiné loch-speedo/sondeur. Il est fourni complet avec capteur roue à aubes, transducteur et alarme sonore. Il est prévu pour être alimenté à partir du 12 V du bord.

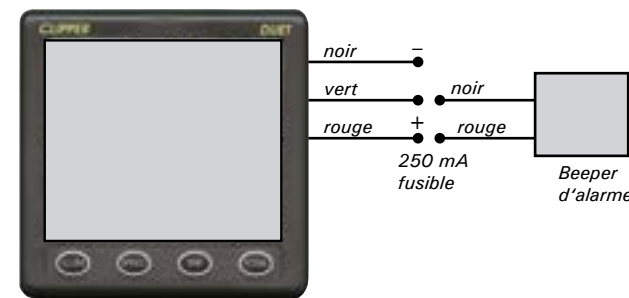
## 2. Installation de l'afficheur

Choisissez l'endroit approprié à votre afficheur sur une cloison ou un panneau. Il doit être plat et l'emplacement de la face arrière doit toujours rester sec (le fût n'est pas hermétique pour permettre une ventilation de l'appareil et ainsi éviter la formation de condensation).

Effectuez un perçage de 67 mm de haut par 87 mm de large.

Passez le câblage à travers ce trou et connectez le fil noir au négatif et le fil rouge au positif de l'alimentation 12 V. Nous conseillons d'utiliser un fusible pour protéger votre appareil. La consommation de votre sondeur étant très réduite, un fusible de 0,25 A est suffisant.

Le fil rouge de l'alarme sonore déportée doit être connecté au fil vert de l'afficheur et le fil et les fils noirs ensemble. L'alarme sonore déportée n'est pas étanche et



l'étrier inox de l'arrière de votre appareil. Placez le joint mousse sur la face arrière de l'appareil.

Placez l'afficheur sur le panneau et serrez les écrous papillon à la main.

Le joint doit être en contact parfait avec la cloison pour assurer l'étanchéité. A défaut, de l'eau pourrait entrer par la face arrière. Conventionnellement, les câbles sont dirigés à la verticale et vers le bas pour éviter le cheminement d'humidité en direction de l'appareil.

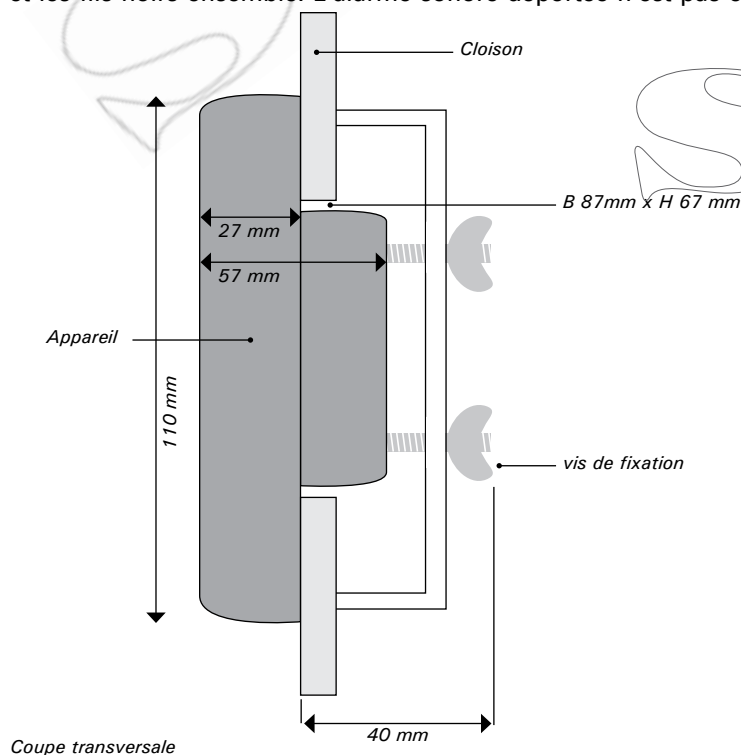
## 3. Installation du capteur

Il y a trois méthodes pour installer le capteur :

- 1) La face émettrice du capteur est directement collée sur le fond de coque (le signal perd de la puissance, mais l'écart de performance est difficilement perceptible sur des coques en polyester ou en bois).
- 2) Option tableau arrière, disponible auprès de SVB.
- 3) Le capteur est positionné à l'intérieur d'une coque en polyester à l'aide d'un kit d'installation.

Cette dernière méthode d'installation présente le double avantage qu'elle évite le perçage de la coque et le capteur peut facilement être retiré pour l'entretien ou une autre installation. Notez que bien que cette méthode réduit la portée du capteur (en fonction de l'épaisseur et la qualité du polyester), sa précision n'est pas affectée. Ce kit d'installation (In Hull Kit) est disponible auprès de SVB. Quelle que soit la méthode choisie, le meilleur emplacement doit être déterminé.

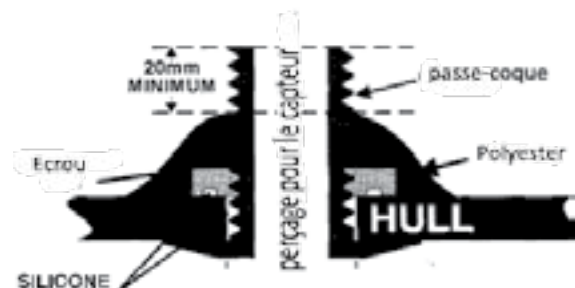
Choisissez un emplacement sous la ligne de flottaison où le capteur sera dirigé vers le fond et où son câble sera à l'abri des équipements qui peuvent créer des interférences (moteur, alternateur, pompes). Ne coupez JAMAIS le câble. Cet emplacement doit être éloigné des zones de cavitation et de turbulence qui affecteraient le signal. On choisira le tiers avant dans le cas d'un déplacement lourd, et le tiers arrière s'il s'agit d'une carene planante. Pour valider le choix de l'emplacement, vous pouvez fixer provisoirement le capteur à l'aide d'un chewing gum et tester ainsi votre installation pour différentes profondeurs et vitesses. Procédez ensuite à l'installation définitive.



doit être montée dans un emplacement protégé. Déposez les écrous papillons et

## 4. Installation du capteur roue à aubes

Une fois le bateau à sec, percez un trou de 42 mm dans le fond de coque pour installer le passe-coque avec les méthodes ad hoc d'étanchéité. Il est déconseillé d'utiliser des mastics. L'utilisation d'un joint silicone est plus appropriée.



### Installation du passe-coque (vue en coupe non à l'échelle)

La gorge qui se trouve sur la face inférieure de l'écrou de sûreté est destinée à être remplie avec le produit d'étanchéité. Veillez à ne pas serrer cet écrou avec excès (serrage à la main). Nettoyez le produit d'étanchéité après serrage et ensuite vous pouvez le recouvrir de polyester comme sur le schéma. Assurez-vous que le haut du filetage reste libre sur au moins 20 mm.

Le capteur roue à aube peut alors être mis en place à fond dans le passe-coque avec la flèche dans l'axe du bateau et dirigée vers la proue. Il est recommandé de garnir les joints toriques avec un peu de graisse silicone pour assurer une bonne indépendance du capteur par rapport au passe-coque. Serrez l'écrou supérieur et branchez le câble sur la prise prévue à cet effet („paddlewheel“) au dos de l'appareil. Pour plus de sûreté, garnissez l'écrou de graisse silicone.

## 5. Interférences électroniques

Des interférences électriques se caractérisent par le changement continu des valeurs affichées qui perturbent la lecture de la bonne valeur de la sonde. Ceci est généralement causé par des écarts de tension générés par des démarrages de moteur ou l'alternateur qui n'est pas isolé. Ces interférences se propagent de deux manières :

- 1) à travers le commun du circuit d'alimentation du bord ou
- 2) par rayonnement direct depuis la source si des câbles sont à proximité.

Pour éviter cela, choisissez une position éloignée du moteur et d'autres sources d'interférences pour l'afficheur, la sonde et le câble. Ne coupez JAMAIS le câble. Lovez-le en cas de longueur excessive.

## 6. Utilisation

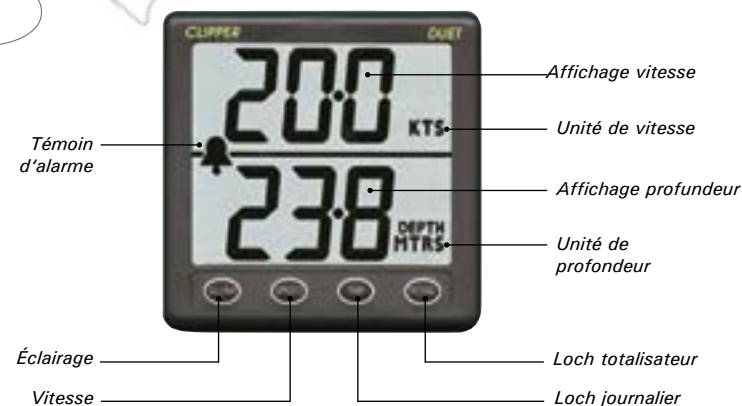
Une fois sous tension, l'appareil affiche la profondeur et la vitesse. Une pression sur TRIP permet d'afficher le loch journalier, qui est la distance parcourue depuis la mise sous tension. Une fois l'appareil éteint, le loch journalier est remis à zéro. Une pression sur TOTAL affiche le loch totalisateur. Il ne peut pas être remis à zéro.

Une pression sur SPEED remet l'affichage sur la vitesse du bateau.

## 7. Alarme de profondeur basse

Ce réglage est effectué pendant le fonctionnement normal. Appuyez simultanément sur SPEED et TRIP. L'écran affiche „SHA“ (shallow), le symbole de la cloche et la profondeur de l'alarme actuelle. La valeur du seuil d'alarme est modifiée avec les touches TRIP pour la diminuer et TOTAL pour l'augmenter. Appuyez sur la touche SPEED pour confirmer. Lorsque la sonde est inférieure au seuil d'alarme défini, l'alarme se déclenche et le symbole „cloche“ clignote. L'alarme est acquittée par une pression simultanée sur les touches SPEED et TRIP, sans que cela affecte le réglage. Le symbole „cloche“ apparaît uniquement si l'alarme est activé et il clignote lorsqu'elle est déclenchée.

## 8. L'alarme speedo



L'alarme du speedo est visuelle et sonore. Elle se déclenche lorsque la vitesse dépasse une limite définie. Ceci se fait en appuyant sur SPEED et TOTAL simultanément. La légende SPD s'affiche sur la partie inférieure de l'écran. La limite définie est affichée sur la partie haute. Utilisez TRIP pour l'abaisser et TOTAL pour l'augmenter. Pour l'alarme, pressez sur TRIP jusqu'à atteindre 0, puis OFF. Une pression sur SPEED valide la valeur dans la mémoire de l'appareil et remet l'affichage en usage courant.

## 9. Paramétrages

Ces fonctions permettent de modifier l'unité d'affichage (pieds/mètres, milles/milles marins/kilomètres). Elles donnent également accès aux réglages de l'alarme et du loch. Pour entrer dans ce menu, appuyez longuement sur ILLUM jusqu'à l'allumage de l'appareil. Au relâchement de la touche, l'écran affiche SET ENG pour confirmer le menu paramétrage.

## 10. Sélectionner l'unité

Une fois le menu paramétrage validé, appuyez sur TOTAL. L'écran affiche SET et l'unité en cours d'utilisation (nœuds, km/h ou m/h). Utilisez la touche TOTAL pour faire défiler les unités. Appuyez sur SPEED pour valider votre choix. La légende CON apparaît brièvement pour confirmer, puis l'écran affiche SET et l'unité désormais sélectionnée.

Si les réglages sont terminés, appuyez sur ILLUM pour quitter le menu de paramétrage.

## 11. Réglage de l'offset de quille

L'offset de quille représente la distance verticale entre le capteur et le bas de la quille. Lorsque l'offset de quille est enregistré, les mesures affichées représentent le fond SOUS la quille.

Les touches DEEP et SHALL permettent d'ajuster ce réglage de 0 à 2,5 m par paliers de 0,1 m. Appuyez sur DEEP pour augmenter cette valeur, ou sur SHALL pour la diminuer.

## 12. Réglage de l'amortissement

Votre sondeur CLIPPER émet des ultrasons à une fréquence de 7 fois par seconde. La mesure affichée est rafraîchie 2 fois par seconde. Dans des conditions difficiles, en présence de bruits

importants, des variations de mesure peuvent apparaître. Ces variations peuvent être gênantes si elles sont affichées. Pour éviter ceci vous pouvez amortir l'affichage de la valeur de la sonde.

Le coefficient d'amortissement choisi ( 1 à 7 ) agit sur le rafraîchissement de l'affichage jusqu'à une fois par seconde. Appuyez sur SET et SHALL simultanément pour augmenter le coefficient. Le réglage en cours est affiché en bas à gauche de l'écran. Chaque pression sur les touches SET et SHALL l'incrémente d'une unité. Le dernier réglage est conservé en mémoire.

## 13. Étalonnage du LOCH-SPEEDO

L'étalonnage du speedo consiste à déterminer le nombre de révolutions de la roue à aubes par rapport à une distance parcourue connue. Votre instrument est pré-calibré en usine. Cependant, le type de carène et l'emplacement du capteur peuvent créer des différences qu'il faut corriger.

Entrez dans le menu de paramétrage. L'écran affiche SET ENG. Appuyez sur TRIP pour afficher CAL et la valeur du facteur de calibration (100% est la valeur par

défaut pour un bon fonctionnement dans de bonnes conditions).

Cette valeur peut être abaissée avec la touche TRIP ou augmentée avec la touche TOTAL dans une fourchette de 70% à 150%.

Si le speedo est optimiste, il faut réduire le facteur d'étalonnage proportionnellement, et inversement si le speedo est pessimiste. Par exemple si le speedo est pessimiste de 6%, le facteur sera augmenté de 6%.

Une pression sur SPEED valide la valeur et l'afficheur revient sur la racine du menu de paramétrage. Si les réglages sont terminés, appuyez sur ILLUM pour quitter le menu de paramétrage et revenir à l'affichage normal.

## LIMITES DE GARANTIE

**Nasa Marine Ltd. garantit cet instrument contre tous les défauts de matériaux et de fabrication pendant une période de un an à partir de la date d'achat. Nasa Marine Ltd. Réparera ou remplacera, à sa discrétion toute pièce qui s'avérerait défectueuse pendant cette période de garantie. Ces réparations ou remplacement seront gratuits pour le client, pièces et main-d'œuvre. Le client reste responsable des frais de transport. Cette garantie exclu les disfonctionnements qui résultent de mauvaises utilisations, usages excessifs, modifications non autorisées, accidents, réparations. En aucun cas Nasa Marine Ltd. Peut être tenu responsable de quelque dommage que ce soit résultant de l'utilisation, la mauvaise utilisation ou l'incapacité d'utiliser correctement l'instrument ou de défaut de l'instrument. Si ces conditions vous semblent inacceptables vous devez retourner cet instrument dans sa boîte d'origine, non déballé et non utilisé, à votre revendeur pour un remboursement.**

**SVB**

SVB

***Ce manuel est une traduction du document original du fabricant, écrit en Anglais.  
Seul le document original fait foi.  
SVB n'accepte aucune responsabilité pour les dommages indirects consécutifs à l'utilisation de cet appareil ni les possibles erreurs de ce manuel et leurs conséquences  
En cas de doute, la version originale en langue anglaise prévaudra.***

**www.svb.de**

**NASA**