

Cachet du revendeur  
Dealer's stamp

**CATANA SA**  
Zone Technique du Port  
66142 CANET EN ROUSSILLON CEDEX  
Tél : 04 68 80 13 13 - Fax : 04 68 73 00 40  
Siret : 329 938 633 0032



**OLYMPIC 135**

**HORIZON 135**



## INSTALLATION DU COMPAS

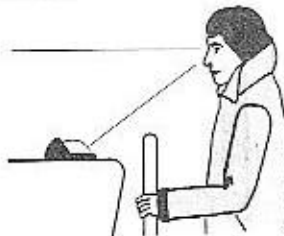
L'installation d'un compas doit être minutieusement effectuée, car le compas doit rester utilisable dans toutes les circonstances. Il doit également rester lisible en permanence et sans difficulté pour le barreur, et ne pas risquer d'être détérioré.

### 1 - CHOIX DE L'EMPLACEMENT

**Le compas doit être lu de face**

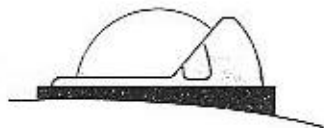
Pour les longues traversées, le compas est consulté extrêmement fréquemment par le barreur. Il est donc très important que cette lecture fréquente soit facile.

Le mieux est donc de placer le compas dans le champ de vision du barreur ; de façon à ce que celui-ci puisse lire facilement la ligne de loi, il est recommandé que le compas soit fixé exactement en face de la barre. Dans le cas d'un compas avec une rose plate, il est également important que la lecture puisse se faire par le dessus ; il faut donc que le compas soit légèrement plus bas que les yeux du barreur.



## Le plan du compas doit être parfaitement horizontal

Au repos, la rose doit être horizontale. Si la planche de bord ou ce qui sera le support du compas ne sont pas parfaitement horizontaux, il faudra donc jonctionner une cale qui permettra au compas ou à son fût de redevenir horizontal.



## Le compas ne doit pas être dévié par des masses magnétiques

Il doit être fixé à plus d'un mètre de toutes les masses magnétiques fixes importantes comme le moteur, et afin de ne pas subir d'influences parasites, il doit être tenu suffisamment éloigné :

- d'un autre compas
- d'un extincteur
- d'un haut-parleur
- d'un répéteur à aiguille

En outre, il faut éloigner toutes les masses magnétiques mobiles comme outils, compteurs radio portatifs, appareil photo, compas de relevement. Un simple tournevis peut le faire dangereusement dévier.

## MONTAGE

### REMARQUES INITIALES

#### 1 - L'axe du compas doit être strictement parallèle à l'axe du bateau

Si le compas n'est pas parfaitement parallèle à l'axe du bateau et s'il existe par exemple une erreur de 2 degrés, cette erreur de 2 degrés sera permanente sur toutes les indications de direction du bateau.

Pour être sûr de résoudre ce problème, il peut être recommandé de tendre un fil du milieu du tableau arrière jusqu'à un autre point central du bateau, ce qui symbolisera l'axe du bateau. Il faut ensuite tendre un deuxième fil passant par le centre prévu du compas ; ce deuxième fil doit être strictement parallèle au premier. Ensuite il suffit de faire correspondre sur ce deuxième fil les trous avant et arrière du gabarit de découpe ou bien les points représentés par la gne de foi et le pivot de la rose.

2

#### Le compas peut être monté de 2 façons :

- encastré
- monté sur une colonne avec le fût approprié

### I - MONTAGE ENCASTRE

#### Découpage de la planche de bord

Coller le gabarit adhésif joint au compas à l'emplacement choisi sur la planche de bord. L'axe du gabarit parallèle à l'axe du bateau. Percer les 4 trous (prévus sur le gabarit ainsi que le trou de passage du fil d'éclairage).

Découper la planche de bord selon le pointillé

(diamètre indiqué sur le gabarit)

Retirer le gabarit ainsi découpé.

#### Montage du compas

Positionner le compas avec son joint d'étanchéité après avoir fait passer l'éclairage dans le trou prévu (celui qui se trouve en face de la ligne de foi). Brancher les fils d'éclairage à une source d'alimentation 12 Vcc. sans respect de polarité.

Pour l'Olympic 135, avant de visser le compas, il faut enlever provisoirement les pavés de marquage et de protection qui sont sur le devant de la collerette. Pour cela il faut pousser avec un outil sur les clips de ces pavés qui se trouvent en-dessous.

Visser les 4 vis livrées avec le compas, avec un tournevis.

Pour l'Olympic 135 il est ensuite important de remettre les pavés pour habiller le compas, faire apparaître les mentions obligatoires d'homologations et de désignation et protéger la collerette de toute salissure ou dépôt de sel marin.



### II - MONTAGE SUR COLONNE AVEC LE FUT APPROPRIE

Monter au préalable les 2 millonges de compensation livrés avec le fût. Ceux-ci faciliteront ultérieurement le réglage de la compensation (voir ci-après). Monter le fût sur la colonne en s'assurant que les 2 trous de compensation sont bien respectivement dans l'axe devant le compas pour l'un (E-W), et à la perpendiculaire sur le côté, tribord pour l'autre (N-S). Brancher les fils d'éclairage à une source d'alimentation sans respect des polarités. (ils torsadés voir ci-dessus). Monter le couvercle sur le fût grâce aux 4 vis livrées avec le fût.

Dans le cas où on place 2 compas, un sur chaque bord, on peut plus facilement tendre un seul fil qui serait perpendiculaire à l'axe du bateau. Dans ce cas il faut que les 2 alidades latérales et les pivots des 2 compas soient alignés sur ce fil.



## 2 - Eclairage

Attention : Les 2 fils électriques de l'éclairage doivent être assemblés sous la forme d'une tresse, sinon le courant qui passerait par des fils rectilignes pourrait faire dévier le compas.

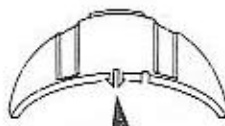
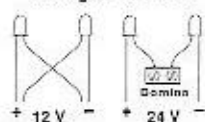
#### a) Horizon 135

L'éclairage standard de l'Horizon 135 est monté avec une ampoule 12 volts. Il convient donc de le monter sur une batterie 12 Volts. Il existe un éclairage 24 V en option, de même que des ampoules 12 V de rechange.

#### b) Olympic 135

L'éclairage de l'Olympic 135 est composé d'ampoules 12 volts. Puisqu'il y a 2 ampoules, il est possible de les monter (cf croquis) :  
- sur batterie 12 V : en parallèle  
- sur batterie 24 V : en série

#### Montage sur batterie



#### Remplacement des ampoules sur l'Olympic 135

Pour avoir accès aux ampoules d'éclairage il est nécessaire de démonter les capots. Pour cela il faut enlever le compas de son installation (cf 5 montage du compas). Il faut ensuite simplement enlever les 2 "oreilles" qui sont sur les côtés du compas, en poussant par-dessous ces "oreilles" sur les clips de fixation.

CLIPS

Attention à faire cette opération sans trop forcer pour ne pas casser ces clips. Une fois les oreilles enlevées, les capots se déboîtent facilement sauf le troisième qui est cliqué (voir croquis). L'ampoule remplacée, il convient de remonter l'ensemble des pièces en faisant l'inverse de l'opération décrite ci-dessus.

3

## UTILISATION

Le N de la rose indique la direction du Nord magnétique. Une seule règle élémentaire :

LA ROSE EST IMMOBILE. LA LIGNE DE FOI PIVOTE AUTOUR D'ELLE.

Attention aux erreurs de parallaxe : le compas doit être lu bien en face.

## ERREUR DU COMPAS

### 1. Déclinaison

La déclinaison est connue et se modifie dans le temps selon le lieu géographique. Sa valeur et sa correction annuelle sont indiquées sur les cartes marines.

### 2. La déviation

La déviation est due à l'influence des masses magnétiques du bord sur le compas. Sa valeur varie selon les caps. Cette erreur pouvant atteindre des valeurs dangereuses pour la navigation, il est impératif de la connaître avant de prendre la mer.

### 3. Méthode simple de correction de la déviation

Il est préférable de commencer par corriger la déviation Est-Ouest. En effet la déviation causée par le moteur inboard est particulièrement forte cap à l'Est ou à l'Ouest.

Choisissez un jour où la mer est très calme.

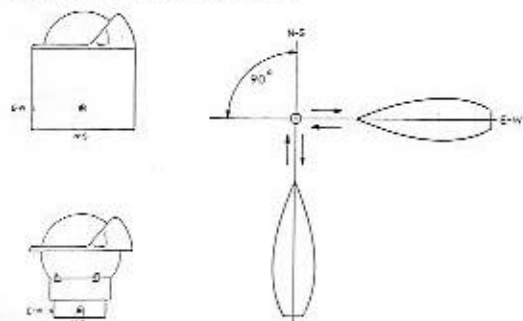
La méthode consiste à partir d'un amer remarquable, le mieux est de choisir un amer entouré d'eau navigable ; de s'éloigner en suivant très précisément la direction Est ou Ouest pendant environ 0,5 ou 1 mille nautique puis de revenir exactement dans le sillage du bateau en visant à nouveau l'amer initial. S'il n'y a pas de déviation du compas, quand on s'éloigne vers l'Est cap au 90 précis, on doit revenir dans l'Ouest avec l'indication du compas à 270 précis. S'il y a une erreur quand vous revenez, par exemple à 274 au lieu de 270, la déviation est de 4°. Il faut alors agir sur la vis de compensation Est-Ouest de façon à réduire de moitié cette erreur ; le compas doit alors indiquer 272°.

Ravenir ensuite à l'amer de départ et prendre la direction Nord ou Sud et répéter l'opération avec les vis de compensation Nord-Sud.

Il est conseillé de répéter l'opération une seconde fois pour affiner le réglage de la compensation.

Il peut aussi être préférable à la fin de l'opération d'établir la courbe de compensation du bateau. Dans ce cas il faut faire à nouveau l'opération aux points cardinaux et semi-cardinaux (N - 045 - 90 - 135 - 180 - 225 - 270 - 315). Les déviations notées au retour correspondent comme précédemment à 2 fois les déviations réelles aller et retour. C'est-à-dire que si, après avoir suivi le cap au 45, on relève au retour 229 (au lieu de 225), l'erreur à noter est - 2° au 45 et + 2° au 225, et ainsi de suite.

Croquis vis de compensation N-S / E-W.



## SOINS ESSENTIELS

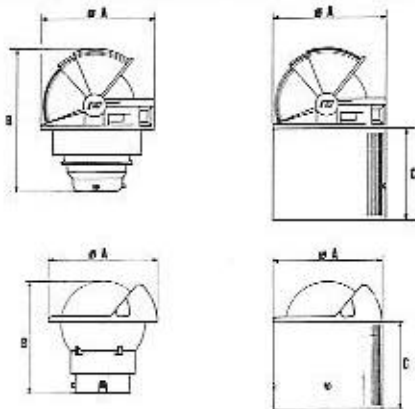
Les compas magnétiques PLASTIMO sont réalisés avec des matériaux sensibles à la corrosion. Toutefois, le sel et la poussière peuvent s'incruster petit à petit.

Il suffit de les rincor à l'eau douce et de les essuyer avec une peau de chamois par exemple.

**NE JAMAIS UTILISER DE PRODUITS TELS QUE LE DICHLORÉTANE OU AUTRES SOLVANTS DES MATIÈRES PLASTIQUES.**

Après quelques années d'utilisation le dôme présente des rayures, il faut le polir avec un produit pour matière plastique type "Altipol".

Cotes d'encombrement (mm)	Ø A	B	C
OLYMPIC 135	175	156	115
HORIZON 135	175	160	140



## Références - Codification

COMPAS	ZONE				FUT INOX	
	A	B	C	BC	Poli	Peint blanc
OLYMPIC 135	17282	18305	19368	19360	17283	17294
HORIZON 135						
Rose rouge	17279	21442	21448	21435	17277	17275
Rose noire	17276	21417	21425	21432		

## ANOMALIES EVENTUELLES

- Retourner le compas chez PLASTIMO pour remplissage et contrôle des fuites et remplacement éventuel de la capsule.
- Erreur de direction**  
Vérifier que la compensation est en position neutre.  
Le compas peut aussi être dévié par une masse magnétique proche.
- Deux compas n'indiquent pas la même direction**  
Ils sont très près l'un de l'autre.  
L'un est influencé par une masse magnétique.  
La ligne de foi de l'un des compas n'est pas parallèle à l'axe longitudinal du bateau.
- La rose tourne sur elle-même**  
Les vibrations du moteur sont trop importantes. Isoler le compas avec une pellicule de mousse.
- La rose se bloque ou est entraînée**  
Le pivot est cassé. Faire dévier la rose de 90° avec un aimant ou un outil métallique. Elle doit revenir à sa position initiale.  
La retourner chez PLASTIMO dans le cas contraire.
- L'éclairage ne fonctionne pas**  
Vérifier l'alimentation.  
Nettoyer les connexions.  
Contrôler l'ampoule avec une autre source 12 Vcc.  
Voir remplacement de l'ampoule (§ éclairage)

7

## COMPASS INSTALLATION

Installation of a compass must be very carefully carried out, as the helmsman must be able to use it in all circumstances and to read it without difficulty at any time. Moreover, it must be installed in a place where it is not likely to be damaged.

### 1 - CHOICE OF MOUNTING POSITION

The helmsman must face the compass to read it.

Long range cruising involves very frequent consultation of the compass, so it is most important that the compass be easy to read. Consequently, the compass will be best installed in the helmsman's field of view; in order that the lubber line be easily seen, we recommend mounting the compass exactly facing the wheel. In the case of a flat card compass, it is also important that readings can be made from above. Hence the compass must be situated slightly lower than the helmsman's line of sight.

