

Cher propriétaire,

En choisissant un bateau DUFOUR, vous nous témoignez toute votre confiance. Vous pouvez être assuré que Michel DUFOUR et tout le personnel de la MDSA ont oeuvré pour que vous retiriez le maximum de satisfactions de votre acquisition.

Chaque bateau DUFOUR est fabriqué avec les meilleurs matériaux. Il demande quelques soins que cette notice se propose de vous exposer. Il vous donnera alors ce que vous attendez de lui, peut-être même plus.

Des brochures annexées vous apporteront de plus amples renseignements sur l'équipement optionnel.

Nous vous souhaitons une bonne navigation.

SOMMAIRE

Introduction	2	MOTEUR	
Garantie	3	Première mise en route	10
La responsabilité de votre agent DUFOR 3		Démarrage à froid	11
		Démarrage à chaud	11
MISE A L'EAU		Contrôle après mise en route	11
Manutention	5	Arrêt du moteur	11
Disposition du gréement	5	Graissage moteur	12
Chandeliers et filières	5	tube d'étambot	12
Mâtage	5	commandes	12
Réglage du mât	6	Précautions contre le gel	12
		Protection anti-couple électrolytique	12
ECHOUAGE ET BEQUILLAGE	7	Indicateur de charge batterie	12
		VOILES	
AMENAGEMENTS INTERIEURS		Genois	12
Table à cartes	7	Grand-voile Réglage	12
Accès au moteur par la cabine	7	Etarquage	12
Coffre à outils	7	Prise de ris	12
Penderie à cirés	7	Spinnaker Pliage	12
Couchette double de carré	8	Gréement du tangon	12
Couchette double de poste avant	8	Envoi	13
		Amenée	13
SECURITE		Réglages des voiles et du mât en fonction de la direction du vent	14
Extincteur	8	Combinaisons de voilure en fonction de la force du vent	16
Puits à chaînes	8	Plan de voilure	17
Radeau de sauvetage	8		
CIRCUIT D'EAU		ENTRETIEN	
Réserve à eau	8	Principes généraux de construction	19
Filtre à eau	8	Réparation d'une éraflure	19
Toilettes	8	Peinture sous-marine	19
Glacière	9	Nettoyage des superstructures	19
Pompe de cale	9	Teck	19
Hivernage du circuit d'eau	9	Vernis intérieurs	19
		Accastillage	19
AERATION	9	Voiles	19
		Remplacement d'une drisse inté- rieure	19
GAZ		Tableau d'entretien périodique	21
Réchaud	9	EQUIPEMENTS OPTIONNELS	22
CIRCUIT ELECTRIQUE		TRANSPORT	22
Mise à la masse	9		
Batterie, coupe-circuit	9	SERVICE APRES-VENTE	22
Tableau électrique	9		
Pièces de rechange	10	SCHEMAS	
Consommation	10	Circuit d'eau	23
CIRCUIT DE COMBUSTIBLE		Circuit électrique	24
Réservoir	10	Circuit à 2 batteries (option)	25
Robinet d'arrêt	10	Circuit de fuel	26
Filtre décanteur	10	Encombrement	27
Précautions à prendre au remplis- sage	10	CHECK LIST DE MISE EN MAINS	28

GARANTIE

Les bateaux DUFQUR sont soigneusement vérifiés au cours de leur construction. Un passage en piscine permet la vérification de l'étanchéité de la coque et un rodage du moteur pendant une heure et demie dans les conditions normales d'utilisation. Enfin un dernier contrôle d'aspect est exécuté avant l'expédition.

Grâce à l'efficacité de ce contrôle qualité, notre garantie est l'une des plus tangibles de l'industrie nautique.

Cependant, votre coopération, la connaissance de votre bateau et de notre réseau d'agents, complèteront nos efforts pour que notre garantie s'exprime par votre satisfaction.

Notre garantie s'étend pendant un an, à dater du jour de la mise à disposition à tout le matériel neuf construit par Michel DUFQUR S.A., contre tout défaut intrinsèque de fonctionnement ou vice de construction. Nous nous engageons, en conséquence, à réparer, ou à remplacer purement et simplement les pièces reconnues par nous comme défectueuses à l'origine et ce, si nécessaire, après retour en nos usines pour examen. La réparation des pièces ou leur remplacement pendant la période de garantie ne peut avoir pour effet de prolonger la durée initiale de la garantie. Aucune défectuosité ne peut donner lieu ni à pénalités, ni à dommages et intérêts.

En cas de nécessité de mise à sec du bateau, les frais de cette opération seront avancés par le propriétaire. Ceux-ci, ainsi que les frais de trans-

port et de remise à l'eau seront remboursés par le constructeur s'il est reconnu que sa responsabilité est engagée dans le cadre de la garantie.

Sont exclus de la garantie

- i - le moteur soumis à la garantie du fabricant à l'exception des opérations de montage effectuées par MDSA
- 2 - les voiles soumises à la garantie du voilier
- 3 - le matériel électronique et instruments de navigation soumis à la garantie du fabricant
- 4 - Les vernis, peintures, anti-fouling, revêtements de toute nature
- 5 - le matériel n'ayant pas été réalisé par MDSA
- 6 - le matériel d'occasion
- 7 - le matériel fourni par le client, même monté par MDSA
- 8 - le matériel transformé, modifié ou réparé en dehors des ateliers accrédités par MDSA ou sans son autorisation
- 9 - le matériel détérioré du fait d'utilisation ou d'entretien défectueux, d'un usage anormal ou abusif, d'un usage en école de voile, en location ou en compétition, d'un heurt avec un corps étranger, d'avaries survenues au cours d'un transport ou d'une opération de manutention
- 10 - les pièces d'usure telles que bague d'étambot, anode en zinc, cartouches de filtre, drisses, lattes, joints de pompes...

La Responsabilité de votre Agent DUFQUR

L'agent DUFQUR à qui vous avez acheté votre bateau est un spécialiste de l'industrie nautique. Il connaît nos produits, comprend vos besoins et gère une organisation axée sur le service rendu à la clientèle. La confiance qu'il témoigne dans la qualité de construction de nos bateaux lui permet d'engager sa réputation lorsqu'il vous vend votre bateau.

En plus du contrôle qualité usine, votre agent inspecte le bateau lors de son arrivée, pointe l'inventaire du matériel, vérifie l'étanchéité et le bon fonctionnement du moteur, des vannes, des appareils. Il procède au mâtage et au réglage du gréement dormant.

L'agent est chargé de régler tous les litiges survenus avec le transporteur et de faire les réserves nécessaires dans les délais réglementaires en cas de dégradations au cours du transport.

C'est aussi à l'agent qu'il appartient de vous aider dans le bon fonctionnement de la garantie. Nous vous demandons de le consulter quel que soit le problème de votre DUFQUR.

Enfin, il se tient à votre disposition pour tout achat de pièces détachées, modifications ou adaptations de matériel, en gérant un stock lui permettant de répondre aux demandes de première nécessité.

MISE A L'EAU

MANUTENTION

Un appareil de levage de 6 tonnes minimum de charge est nécessaire. Deux méthodes de manutention sont possibles

1. Levage par sangles passant sous la coque et palonnier

Il est impératif, sous peine de détériorations graves des listons et des parties supérieures de la coque, d'utiliser un palonnier assurant aux sangles un écartement transversal minimum de 3,30 m. Veiller avant le levage, à ce que les sangles ne portent ni sur les sorties de coque (vannes, crépines, arbre d'hélice), ni sur les parties externes de loch, speedomètre ou de sondeur. Pour la position des sangles, se conformer aux indications de la figure 1.

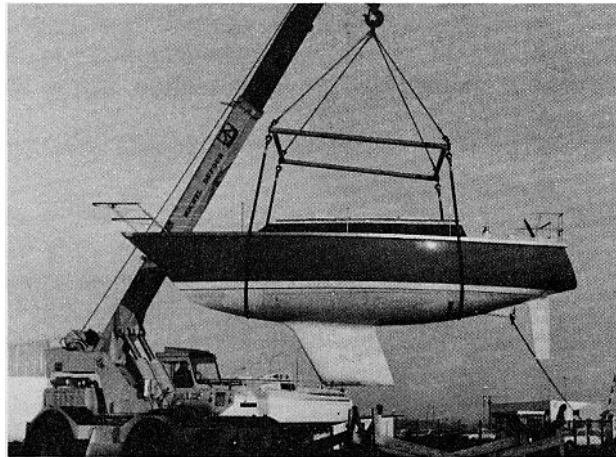


Fig. 1

2. Levage par élingue

Afin d'éviter les dommages souvent causés aux coques par les sangles (les rayures dans le gel coat figurent parmi les moindres) il a été prévu un anneau de levage fixé à la partie supérieure du lest. Il permet de manutentionner le DUFOR 31 avec une élingue passant par l'ouverture du capot Goïot du carré.

Une manille de diamètre 40 mm <comprise dans l'inventaire du bateau>, permet de frapper cette élingue sur l'anneau de levage après avoir au préalable démonté la table de repas de ses supports (dévisser les écrous de fixation avant et arrière).

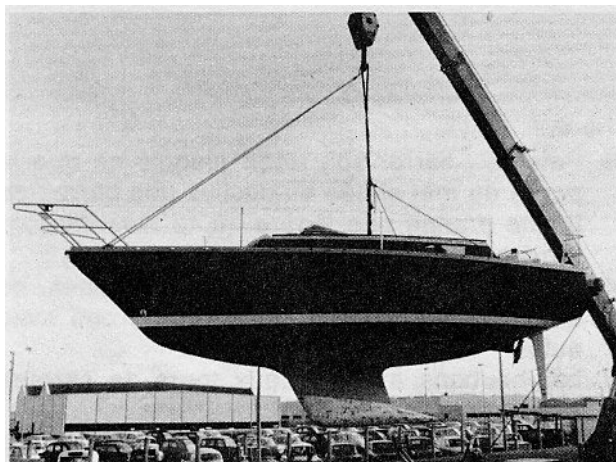


Fig. 2

Le centre de gravité du bateau pouvant se déplacer légèrement en fonction de l'armement, on maintiendra l'équilibre longitudinal et transversal de la façon suivante

- frapper une amarre sur l'oeil supérieur de l'élingue, la passer au réa de la ferrure d'étrave et la tourner sur un taquet de pont avant.
- faire un fourrage de protection sur l'élingue à la hauteur de l'ouverture du capot Goït.
- fixer une amarre en double sur l'élingue, légèrement au-dessus du niveau du fourrage, la passer à babord et à tribord dans la poulie d'écoute

de foc placée légèrement en avant du winch et la tourner sur ce dernier.

Ultérieurement, pour lever le bateau sans démâter, il suffira de libérer le pataras et d'écarter la bôme en bout de barre d'écoute.

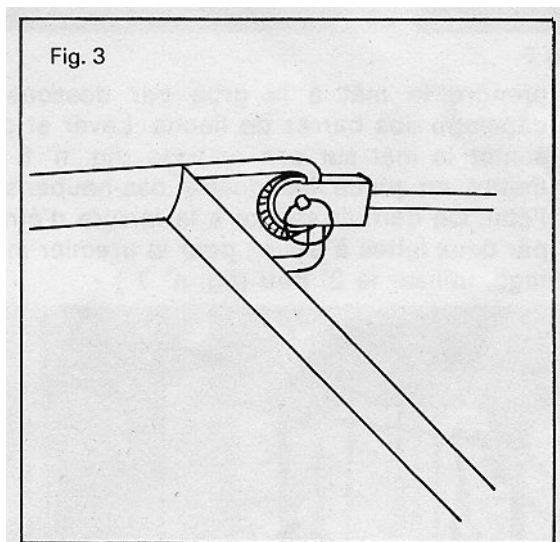
Fermer toutes les vannes avant la mise à l'eau. Lorsque le bateau flotte, les rouvrir une à une en s'assurant à l'étanchéité de leur passe-coque.

DISPOSITION DU GREEMENT

Le mât est déjà équipé de son gréement dormant et courant. Des sacs numérotés contiennent le reste du gréement du bateau ainsi que ses filières.

CHANDELIERS ET FILIERES

Après avoir, s'il y a lieu, ôté les bouchons d'obturation de leurs embases, fixer les chandeliers puis les filières. Une extrémité de ces dernières est équipée d'une chape munie d'un réa isolant à fixer sur le balcon avant .fig. n°3



MATAGE

Le DUFOR 31 se mâte impérativement à la grue. L'ordre des opérations est le suivant

1. allonger le mât sur des cales de bois ou des tréteaux, face avant vers le bas
2. monter les barres de flèches, dont la partie inférieure est munie de pontets destinés aux drisses de pavillons
3. faire passer les galhaubans dans les embouts de barres de flèche (fig. 4)

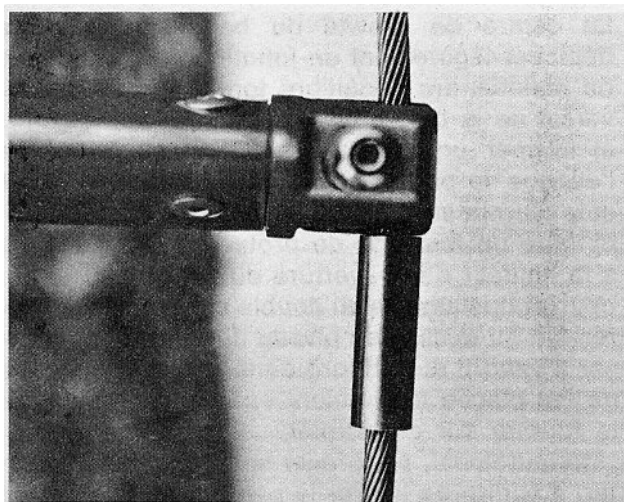


Fig. 4

4. fixer la girouette en tête de mât (fig. 5)

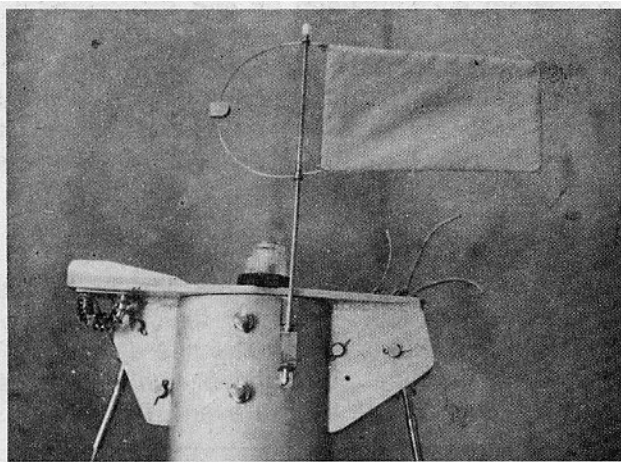


Fig. 5

5. mettre au clair drisses et haubans le long du mât et les tenir liés à son pied

6. prendre le mât à la grue par dessous le capelage des barres de flèche. Lever et présenter le mât sur son embase (fig. n° 6)

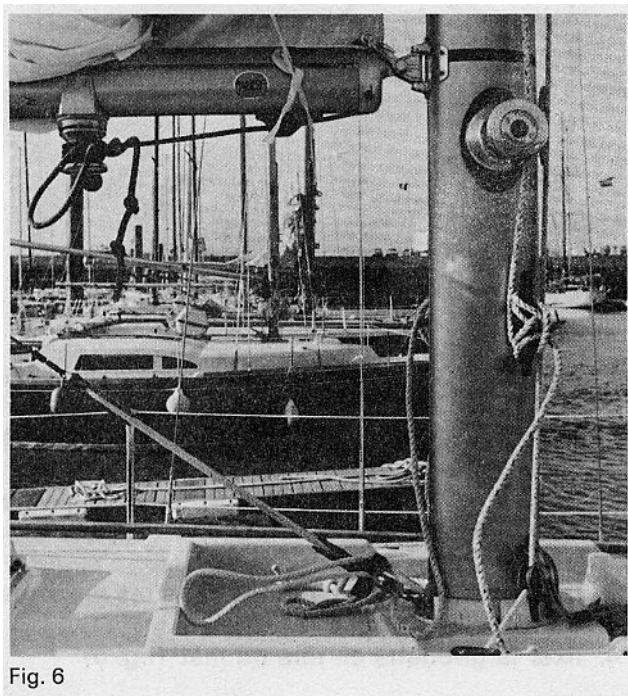


Fig. 6

7. mettre en place les quatre bas-haubans et l'étai. Ce dernier se fixe à la ferrure d'étrave par deux lattes à trous; pour le premier montage, utiliser le 20 trou (fig. n° 7)

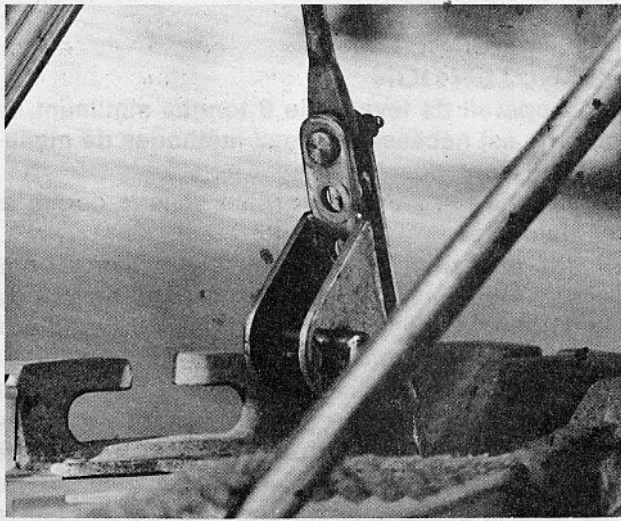


Fig. 7

Ce haubannage suffira à maintenir le mât provisoirement et permettra de libérer la grue de façon à éviter les chocs possible entre sa flèche et le mât.

REGLAGE DU MAT

1. Fixer le pataras sur sa cadène. Le tendre en agissant sur son ridoir jusqu'à ce qu'il ne soit plus possible de le tourner sans outils (clef à molette et pince).
2. Effectuer manuellement la même approche avec chaque galhauban.
Les câbles du gréement dormant sont de longueur égale de chaque bord. Pour que le mât soit vertical, il suffit donc de contrôler après chaque réglage le nombre de filets apparents sur les ridoirs considérés. Contrôler la tension des tirants reliant dans le carré le pont à la coque (fig. n° 8)
3. Pataras serrer son ridoir jusqu'à ce que la partie du mât située au-dessus des barres de flèche prenne une légère quète vers l'arrière (environ 8 tours de serrage avec outils).
4. Galhaubans ils doivent être très raides, ce qui exige au moins 5 tours de serrage avec outils

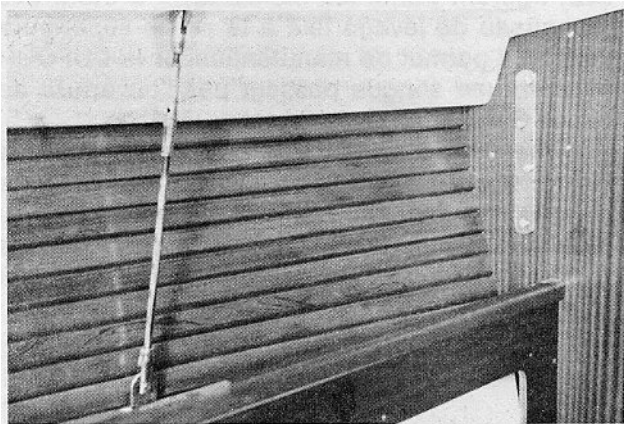


Fig. 8

5. bas-haubans avant deux tours de serrage avec outils.
6. bas-haubans arrière la tension manuelle est suffisante
7. contrôler la rectitude latérale et la courbure longitudinale du mât en visant sa tête le long de la gorge d'envergure de grand' voile, l'oeil au ras du vit de mulet. Ajuster s'il y a lieu. La vérification du réglage du mât s'effectuera en navigant au près par force 3.
8. Bloquer les ridoirs, soit au moyen des épingles (ridoirs SARMA) que l'on scotchera pour éviter tout accrochage avec les écoute soit au moyen des écrous (ridoirs MARCO POLO).
9. contrôler le blocage des ridoirs des tirants de cadènes des bas-haubans arrière.
10. après mâtage et selon la répartition de votre armement, une légère gîte peut apparaître.
Cette gîte est normale dans la limite où elle n'excède pas **10** <soit 17 mm ~ 1 mètre) et n'affecte nullement les performances ou le comportement marin de votre DUFOR 31.

ECHOUAGE ET BEQUILLAGE

D'une manière générale, éviter tout échouage accidentel.

1. Lest profond (tirant d'eau 1,74 m)

Le béquillage est impossible. On peut toutefois échouer le DUFOR 31 équipé du lest profond dans certaines conditions en vue de le caréner ou de refaire la peinture sous marine, par exemple.

Le sol devra être dur, plat et horizontal. Il faudra impérativement pouvoir appuyer le flanc du bateau, soit sur un quai, soit sur un autre bateau de dimensions équivalentes, lui-même appuyé sur le quai.

Dans tous les cas, on passera une amarre autour du mât en la hissant au niveau des barres de flèche grâce à la balancine de tangon. Cette amarre sera portée à terre, raidie et tournée à une bitte ou à un anneau du quai.

L'équipage effectuera tous ses déplacements à bord avec prudence et sans brusquerie.

2. Lest court « échouable » (tirant d'eau 1,45 m)

S'informer avec précision de la nature du fond sur lequel le DUFOR 31 sera échoué. Celui-ci doit être :

- dur, afin que ni le lest ni les béquilles ne s'enfoncent
- plat et horizontal afin que le bateau ne puisse basculer ni en avant ni en arrière.

Les béquilles sont constituées chacune de deux éléments métalliques s'emboîtant l'un dans l'autre et retenus par une broche afin qu'ils ne se déboîtent pas lors de la marée haute.

Elles se fixent sur deux cadènes en inox situées en abord de chaque passavant. Leurs garants doivent être raidis et tournés sur les taquets d'amarrage avant et arrière de manière à ce qu'elles soient maintenues verticales.

Il n'y a pas d'inconvénient à ce que son équipage se déplace à bord d'un DUFOR 31 échoué sur béquilles si toutes ces conditions ont été respectées lors de l'échouage.

Le lest court échouable permet éventuellement d'hiverner béquillé sur un terre-plein dont le sol sera très dur. Pour plus de sécurité, nous recommandons d'étayer le bateau sous l'avant et l'arrière au moyen d'épontilles.

Éviter l'hivernage à flot lorsque l'alternance des marées provoque deux fois par jour l'échouage sans surveillance. Le safran, son aileron et les béquilles ne résisteraient pas aux chocs répétés survenant dans les moments précédant immédiatement l'échouement.

AMENAGEMENTS INTERIEURS

— TABLE A CARTES:

La partie ouvrante de la table à cartes peut être maintenue ouverte à l'aide du compas métallique qui est fixé sous l'abattant.

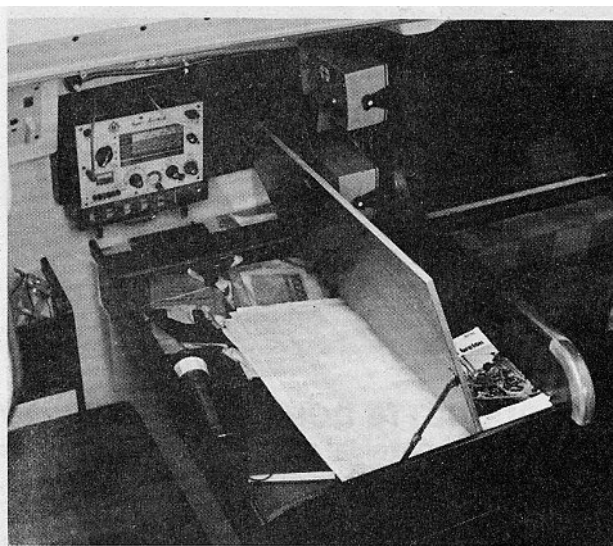


Fig. 9

— ACCES AU MOTEUR PAR LA CABINE

A l'exception des montants latéraux, l'ensemble des panneaux formant l'escalier de descente est amovible, donnant accès à la partie antérieure du moteur.

— COFFRE A OUTILS

Le petit élément de plancher situé entre la table à cartes et le siège du navigateur sert de couvercle à un rangement à outils.

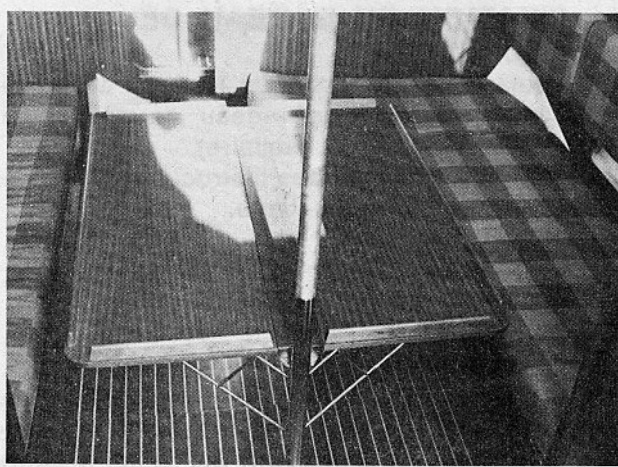


Fig.10 - table à dîner dépliée.

— PENDERIE A CIRES

Son accès s'effectue par la porte pratiquée dans la paroi tribord de la table à cartes.

— COUCHETTE DOUBLE DE CARRE

Le fond en menuiserie de la banquette tribord de carré s'étire jusqu'à la table de repas dont on aura au préalable abaissé l'abattant tribord. Il peut être verrouillé dans cette position. Un élément de matelas séparé achève de transformer la dînette en couchette double.

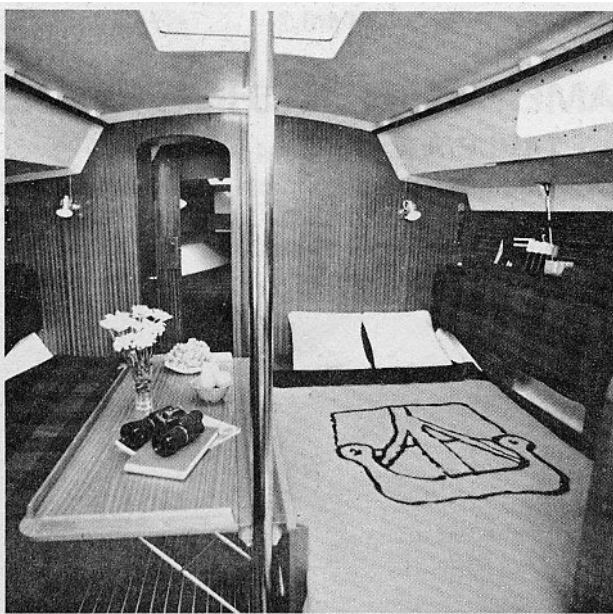


Fig. 11

— COUCHETTE DOUBLE DE POSTE AV

Un élément trapézoïdal permet la conversion des couchettes du poste avant en couchette double.

SECURITE

— EXTINCTEUR

Un extincteur à poudre est fixé sur la cloison avant de la couchette du navigateur

— PUIITS A CHAINE

L'extrémité de la ligne de mouillage sera maillée au pontet prévu à cet effet au fond du puits.
Au mouillage il est conseillé de fixer l'amarre par une patte d'oie prise sur les deux taquets.

— FIXATION DU RADEAU DE SAUVETAGE

Un moulage pratiqué dans le roof, en avant du pied de mât, reçoit le radeau de sauvetage MP6 en container (ou similaire).
Prendre connaissance des instructions d'utilisation inscrites sur l'emballage.

CIRCUIT D'EAU

— RESERVE A EAU

Le nable de remplissage se trouve sur le pont, en avant du puits à chaîne. Remplir avec un entonnoir (ne pas mettre directement la pression). Il peut être nécessaire de temps à autre d'évacuer l'air s'accumulant dans la réserve en ouvrant le bouchon placé à sa partie supérieure. La contenance de la réserve est d'environ 130 litres.

— FILTRE A EAU POTABLE

En soulevant le siège avant de la dînette, on accède au coffre où est monté un filtre à charbons actifs destiné à supprimer les goûts ou odeurs de l'eau potable. Sa cartouche doit être remplacée tous les deux ans. Notre service Après-Vente est à votre disposition pour vous en faire parvenir.

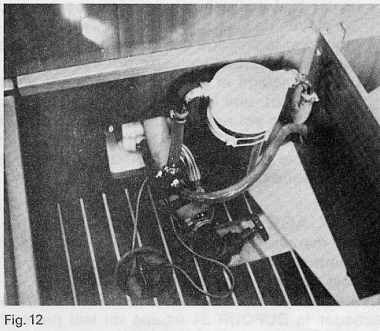


Fig. 12

— TOILETTES

a) Disposition des vannes

- vanne d'admission d'eau du W.C. dans le coffre situé sous l'arrière de la couchette tribord de poste avant.
- vanne d'évacuation du W.C. (à boisseau) sous le petit plancher fixe situé immédiatement à l'arrière du socle de la cuvette du W.C.
- vanne d'évacuation du lavabo dans le coffre situé sous le siège avant de la dînette.

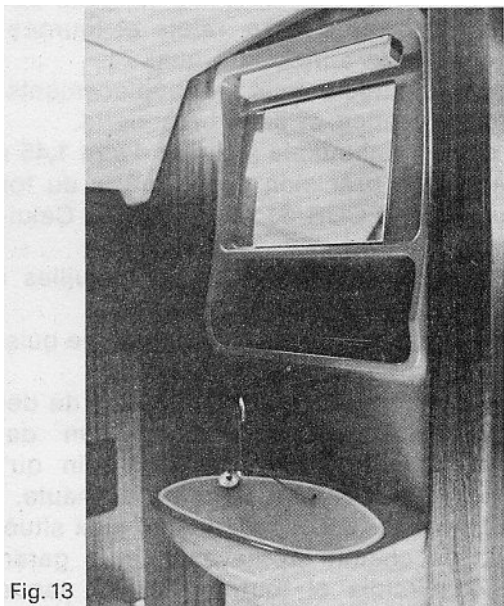


Fig. 13

b) Mode d'emploi du W.C. BRYDON BOY

- 1) Ouvrir en grand les vannes d'aspiration d'eau et d'évacuation.
- 2) Mettre le petit levier sur « flush », manoeuvrer la pompe, ce qui a pour effet de rincer la cuvette.
- 3) Pour vider la cuvette, mettre le petit levier sur « dry bowl » et manoeuvrer la pompe.
- 4) Lorsque le W.C. est inutilisé, laisser le levier sur « dry bowl ».
- 5) Lorsque l'on s'absente ou s'il y a de la mer, fermer les vannes d'aspiration et d'évacuation.

— GLACIERE

La contenance du bac à glace est d'environ un demi-pain, qui doit être fractionné en deux parties. Son remplissage s'effectue par le coffre tribord de cockpit. L'écoulement de l'eau de fonte se fait directement à la cale. Un casier à bouteilles est incorporé à la paroi avant de la glacière.

— POMPE DE CALE

La pompe de cale s'actionne du cockpit. Si un corps étranger vient à en perturber le fonctionnement, il est facile, depuis la couchette du navigateur, d'accéder aux clapets en dévissant la trappe de visite située à l'arrière du corps de pompe.

L'assèchement des fonds ne sera jamais complet, car l'eau contenue dans la pompe et sa tuyauterie (environ 3 litres) redescendra progressivement dans la cale.

— HIVERNAGE DU CIRCUIT D'EAU

Vidanger la réserve à eau. Vidanger le W.C. en enlevant un des bouchons de vidange situé à sa base et en manoeuvrant la pompe. Un rinçage complet de cet appareil à l'eau douce, enlevant toute trace de sel, assurera un bon fonctionnement au cours de la saison suivante. Ne pas utiliser d'anti-gel, d'acides ou de produits corrosifs. Si le bateau hiverne à terre, ouvrir toutes les vannes, vidanger les pompes et les tuyauteries, laisser ouvertes les manches à air.

AERATION

Pour empêcher l'entrée des embruns par les pavillons, il suffit d'y adapter les chicanes fournies, en orientant leur pente à l'opposé de l'ouverture de la manche. En cas de nécessité, ces manches à air peuvent être remplacées par des tapes d'obturation (soit à visser, soit à emboîter, selon les modèles).

GAZ

— RECHAUD

L'ensemble en inox incorporant l'évier et le réchaud est bloqué par un verrou en position d'attente. L'alimentation en gaz butane est assurée par une bouteille de trois kilogrammes (soit 90 heures), placée dans un compartiment à l'arrière du banc de cockpit tribord, avec évacuation à la mer.

La fermeture du circuit s'opère soit par le robinet du détenteur (sur la bouteille), soit par celui qui se trouve en haut et à l'arrière de l'équipet de cuisine situé sous le tiroir à couverts (fig. 14).

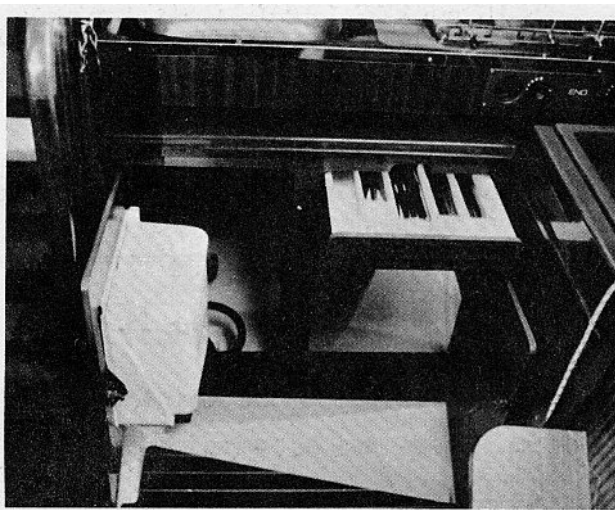


Fig. 14

CIRCUIT ELECTRIQUE

— MISE A LA MASSE DU GREEMENT:

L'ensemble du gréement est mis à la masse par une tresse métallique reliant la ferrure d'étrave au lest. En temps normal, ce circuit est coupé par un parafoudre fixé sur la face arrière de varangue de pied de mat. Son accès s'effectue par le plancher avant du carré. Le circuit n'est rétabli qu'en cas de décharge électrique d'une intensité importante. C'est ce qui permet d'utiliser le gréement comme antenne. La prise d'antenne arrivant au-dessus de la table à cartes est reliée au pataras par l'intérieur du contremoule.

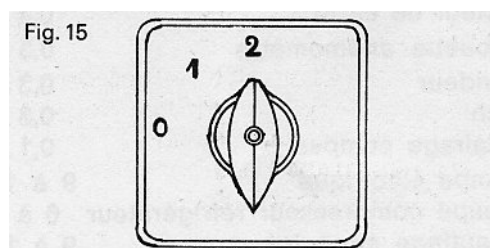
— BATTERIE

La batterie a une tension de 12 volts et une capacité de 90 ampères/heure. L'installation est protégée par un commutateur situé sur la face avant du siège du navigateur (fig. n° 15).

Position 0 : batterie coupée

Position 1 : alimentation du bord

Position 2 : alimentation générale du bord + alimentation du circuit moteur (le ventilateur de cale moteur se met en marche vérifier à l'oreille).



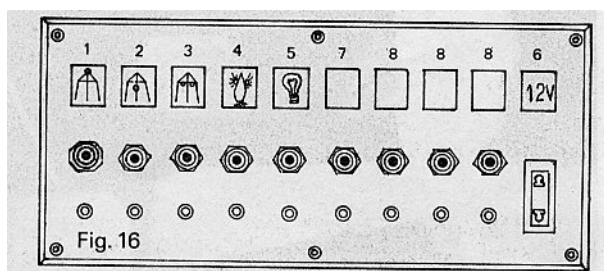
— TABLEAU ELECTRIQUE

Un tableau électrique réunit tous les interrupteurs commandant les différents circuits disponibles.

Une prise de courant est protégée par le disjoncteur alimentant les plafonniers.

La figure donne la disposition des interrupteurs. Légende

1. feu de tête de mât
2. feu de hune
3. projecteur de pont
4. feux de navigation (balcon avant et feu de poupe)
5. plafonniers et tubes fluorescents
6. prise de courant 12 volts
7. éclairage du compas (optionnel)
8. emplacements disponibles pour interrupteurs supplémentaires



— PIECES DE RECHANGE

Vous trouverez dans la table à cartes les recharges suivantes

- une lampe BA 15 S - 12 volts - 4 watts (appliques)
- une lampe BA 9 S - 12 volts - 6 watts (feu de tête de mât)
- une ampoule navette 10 X 38 - 12 volts - 7 watts (feux de route et de hune)
- une ampoule navette 10 X 38 - 12 volts - 4 watts (plafonniers)
- un fusible RKG 6 ampères ventilateur de cale/jauge à essence
- une sangle porte-batterie

— CONSOMMATION

Voici un tableau énergétique qui vous permettra de moduler votre consommation de courant en fonction des besoins. Il suffit d'additionner l'ampérage des différentes sources utilisées pour avoir une idée de cette consommation en Ah, pour une heure.

feux de route	2 A
feu de tête de mât	0,3 A
feu de pont	2,4 A
feu de hune	0,3 A

tube fluorescent	0,7 A
plafonnier	0,7 A
lecteur de carte	0,4 A
girouette anémomètre	0,3 A
Sondeur	0,3 A
loch	0,3 A
éclairage compas	0,1 A
pompe électrique	9 à 11 A
groupe compresseur réfrigérateur	6 à 8 A
Chauffage air pulsé	9 à 15 A
VHF	0,15 à 3 A
BLU à l'émission	30 A
pilote automatique	4 à 13 A

CIRCUIT DE COMBUSTIBLE

— **RESERVOIR**

Le réservoir en inox d'une capacité de 50 litres est situé entre le compartiment moteur et la couchette du navigateur. Il est équipé d'une jauge électrique dont le cadran est incorporé au tableau de bord logé au-dessus de l'escalier de descente.

Son tuyau d'évent sort sous une coquille métallique, sur la face arrière de l'hiloire de cockpit babord, près du bouchon de remplissage marqué « FUEL ».

— **ROBINET D'ARRET**

Il se trouve à la face avant du réservoir. Une trappe pratiquée en bas du panneau de menuiserie séparant la couchette du navigateur de l'escalier de descente permet d'y accéder; fermez-le obligatoirement

- pendant un arrêt prolongé du moteur
- pour toute opération sur le préfiltre et le moteur
- en cas de risque d'incendie

— **FILTRE DECANTEUR:**

Entre le réservoir et le filtre du moteur se trouve ce préfiltre qu'il y a lieu de nettoyer périodiquement.

— **PRECAUTIONS A PRENDRE AU REMPLISSAGE**

L'odeur de fuel étant très désagréable, il est nécessaire de procéder à cette opération sans débordement. Le feu étant l'ennemi le plus dangereux à bord, bien suivre le processus suivant

- couper la batterie, supprimer toute flamme à bord, ne pas fumer
- fermer les capots
- faire descendre l'équipage à terre
- dégager l'extincteur
- remplir lentement jusqu'à 95 % de la capacité
- éviter le débordement
- après remplissage et fermeture du réservoir, s'assurer que les fonds sont exempts de fuel.
- ouvrir les capots et faire tourner le ventilateur du compartiment moteur
- dégager immédiatement l'apportement de la station-service. Ce n'est pas l'endroit rêvé pour y laisser votre bateau.

MOTEUR

Le moteur qui a été monté sur votre bateau a déjà subi un rodage de 1 h 30 environ lors de ses essais effectués en bassin.

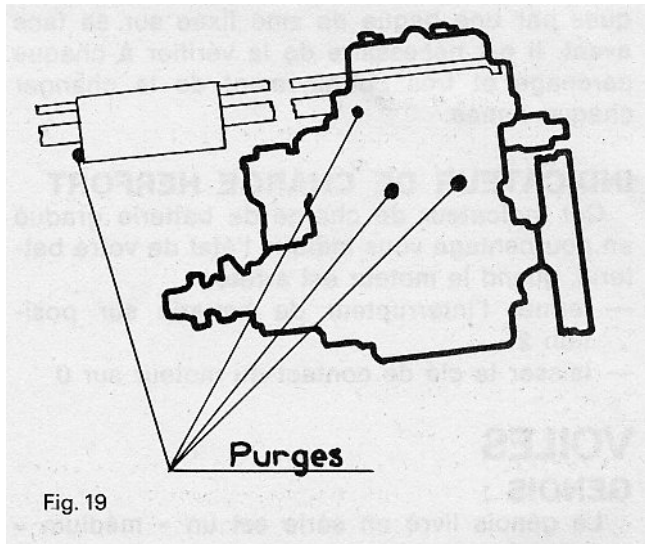
Il est recommandé pendant les 25 premières heures de marche, de faire tourner le moteur semi-régime pour en parfaire le rodage, ensuite monter progressivement en charge.

Vous trouverez les instructions détaillées concernant ce moteur dans la notice du constructeur qui est placée dans un étui plastique avec le bon de garantie. Nous tenons, cependant, à vous rappeler les quelques points suivants

PREMIERE MISE EN ROUTE

- lire attentivement la notice de votre moteur
- vérifier les niveaux
 - d'eau dans la batterie
 - de carburant
 - d'huile dans le réducteur
 - d'huile dans le moteur (le moteur étant en position inclinée, la contenance maximum du carter correspondra sur la jauge d'huile à un niveau situé entre le minimum et le maximum)
- vérifier la propreté du filtre décanteur

- vérifier la fermeture des purges de circulation d'eau sur le moteur et le silencieux (voir notice constructeur) (fig. 19)



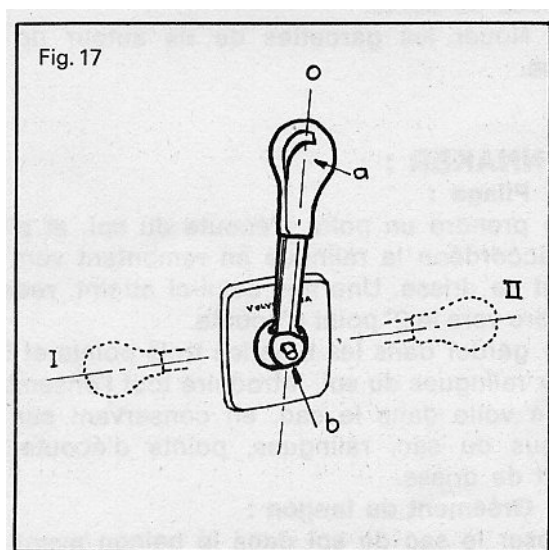
- vérifier la rotation de l'arbre d'hélice, à la main
- vérifier la fixation des colliers des tuyauteries d'eau, du tuyau d'échappement et des tuyauteries de fuel.

DEMARRAGE A FROID

- ouvrir la vanne de prise d'eau du circuit de refroidissement située en bas et à tribord de l'escalier de descente en amenant son levier dans le sens longitudinal du bateau.
- ouvrir le circuit de fuel.
- mettre le commutateur sur la position 2 (la lampe témoin rouge du ventilateur de cale s'allume. Vérifier le fonctionnement de ce dernier à l'oreille).
- débrayer la commande d'inverseur de marche. Pour ce faire, le levier a> étant en position verticale, enfoncer le bouton poussoir rouge (voir fig.17b) et mettre des gaz (levier a) vers l'avant à 60° environ
- tirer le bouton de surcharge (MD 2 B seulement)
- mettre les décompresseurs (MD 2B seulement) en position haute (uniquement lorsque la batterie est faible).
- faire tourner une dizaine de tours en maintenant la clé de contact, et rabattre les décompresseurs l'un après l'autre.
- réduire les gaz jusqu'à obtenir une vitesse de rotation d'environ 1200 t/mn pour permettre au moteur d'acquérir sa température de fonctionnement.

DEMARRAGE A CHAUD

- fermer l'interrupteur de batterie sur position 2 (écouter le ventilateur)
- s'assurer que la commande d'embrayage est au point mort
- mettre des gaz, aux 2/3
- actionner le démarreur, réduire les gaz dès le démarrage



CONTROLE APRES MISE EN ROUTE:

- les voyants de charge et de pression d'huile doivent être éteints. fig. 18
- vérifier le débit de l'eau de refroidissement moteur à la sortie de l'échappement.

— le voyant du ventilateur de cale moteur doit être allumé.

Pour réembrayer la commande d'inverseur de marche lorsque le moteur a suffisamment chauffé, ramener le levier a) en position verticale tout en réappuyant sur le bouton poussoir rouge b) qui ressortira au point mort.

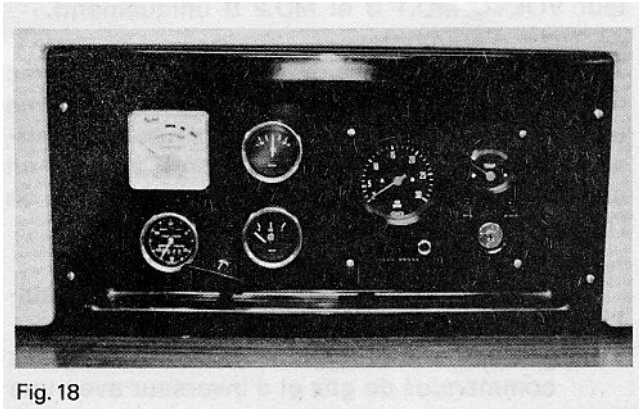


Fig. 18

ARRET DU MOTEUR

- ramener la manette des gaz à 0
- tirer la commande de stop (située dans le tableau de bord de la paroi tribord du coffre moteur) jusqu'à ce que le moteur s'arrête.
- couper le contact et l'interrupteur de batterie. Ne jamais couper le contact avant l'arrêt du moteur (détérioration de l'alternateur). Inversement ne pas laisser le contact une fois le moteur arrêté.
 - pour un arrêt prolongé fermer le robinet de fuel et la vanne de prise d'eau.

GRAISSAGE

— Moteur :

Vous reporter au plan d'entretien du manuel VOLVO PENTA.

L'huile contenue dans votre moteur à la livraison est du type S D X (viscosité 20 ou 30 selon la saison).

Ne pas oublier de huiler fréquemment le bouton poussoir placé sous le levier de surcharge (moteur VOLVO MD.1 B et MD.2 B uniquement).

— Tube d'étambot

Toutes les cinq heures de marche, graisser avec de la graisse graphitée (pompe à graisse fournie avec la trousse d'outillage moteur) par le graisseur (moteur VOLVO uniquement) auquel on accède en soulevant la marche supérieure de l'escalier de descente.

— Commandes :

Tous les mois procéder aux opérations suivantes

— graissage des chapes d'articulation des commandes de gaz et d'inverseur avec une graisse aux silicones

— huiler très légèrement les câbles de commande.

PRECAUTIONS CONTRE LE GEL

— Moteur

(5 oz ou 200 g par m²).

Son rendement le meilleur est entre 6 noeuds de vent apparent et 17 noeuds.

Par brise légère, on doit chercher à creuser la voile, en molissant l'étauillage de la drisse, et en avançant sur le rail, l'avale tout d'écoute.

Quand la brise force, pour soulager le bateau, il est recommandé d'étauiller très énergiquement la drisse et de reculer l'avale tout de l'écoute, jusqu'à la limite du fassellement de la chute. De cette façon, on avance le creux du foc et on ouvre la chute ce qui facilite l'écoulement des filets d'air.

GRAND-VOILE

Réglage : il est nécessaire d'égaliser les tensions entre le guindant et la bordure pour éviter la formation de plis.

Etauillage sur la bôme il s'effectue à l'aide du winche placé sous la bôme et du textile sortant de celle-ci à proximité du vit de mulet. Un taquet coinqueur Clam-Cleat permet d'arrêter ce filin en libérant le winche.

Prise de ris sous voile, ordre des opérations
io mettre en place la bosse de ris.

Elle doit être nouée sur le pontet en inox situé sur le côté de la bôme à proximité du point d'écoute, puis passée à travers l'oeil du point d'écoute de la bande de ris, puis redescendue sur la poulie située en vis-à-vis du pontet, enfin

Vous reporter aux instructions du manuel VOLVO, COUACH ou PERKINS.

- s'assurer qu'il n'existe aucun point bas sous une purge. Au besoin débrancher le tuyau fixé sur la vanne de prise d'eau et faire tourner le moteur quinze secondes.
- Pot d'échappement:
- ouvrir la purge (boulon situé à la partie basse. fig.19)
- calfeutrer la sortie de coque pour éviter l'eau de condensation.

PROTECTION ANTI-COUPLE ELECTROLYTIQUE

L'hélice est protégée des couples électrolytiques par une bague de zinc fixée sur sa face avant. Il est nécessaire de la vérifier à chaque carénage et très certainement de la changer chaque année.

INDICATEUR DE CHARGE HERFORT

Cet indicateur de charge de batterie gradué en pourcentage vous indique l'état de votre batterie, quand le moteur est arrêté:

- fermer l'interrupteur de batterie sur position 2
- laisser la clé de contact du moteur sur o

VOILES

GENOIS :

Le génois livré en série est un « médium »

Mettre en place le tangon, l'extrémité dans la cloche située sur le mât et l'autre extrémité reposant sur le balcon avant, au vent. Placer le hale-bas et la balancine. Mettre en place le bras du spi en le faisant coulisser dans l'oeil du tangon (fig.20). Monter le tangon horizontalement à environ 1,80 m du pont. Accrocher les mousquetons des bras dans les points d'écoute du spi. Accrocher la drisse.

3 - Envoi

Un équipier doit se trouver dans le balcon avant et aider le spi à sortir du sac en suivant progressivement la ralingue au vent avec ses deux mains.

On prendra garde à ne pas faire porter le spi avant que la drisse soit tournée sur le taquet.

Pour faire porter le spi, brasser au vent si vous êtes vent arrière, et border sous le vent au largue.

4 - Amenée du spi

Pour faciliter la manoeuvre il est recommandé au barreur de se mettre au grand largue ou au vent arrière.

Larguer complètement le bras au vent. Celui-ci coulissera à travers l'oeil du tangon, et le spi viendra se mettre en drapeau sous la grand-voile. Un équipier rentrera le spi sans difficulté en l'attrapant sous la bôme, derrière la grand-voile, et en l'étouffant avec les deux bras.

Ne jamais faire cette manoeuvre sur l'avant du mât. Ne pas loffer avant que la voile soit complètement rentrée.

Décrocher du spi les mousquetons de drisse, d'écoute et de bras.

Prendre les deux mousquetons d'écoute et de bras sur celui de la drisse de spi. En embrquant le bras, les trois mousquetons reviennent au balcon avant.

Mollir la balancine de tangon pour l'amener sur le pont.

Toute cette manoeuvre peut être exécutée après avoir envoyé le génois en place.

courir le long de la bôme jusqu'au taquet coin-
ceur situé derrière le petit winche.

20 mollir le halebas de bôme et l'écoute de grand-voile.

30 amener la grand-voile d'environ 1,50 m, pour capeler l'oeil de point d'amure de la bande de ris dans le crochet situé sur le vit de mulet. Réétarquer la drisse de grand-voile à l'aide du winche de mât.

40 tirer la bosse de ris, l'étarquer soigneusement à l'aide du winche, coincer la bosse dans le Clam-Cleat.

50 Reborder l'écoute de grand-voile et le halebas de bôme.

60 Nouer les garcettes de ris autour de la bôme.

SPINNAKER

1 - Pliage

a) prendre un point d'écoute du spi, et plier en accordéon la ralingue en remontant vers le point de drisse. Une fois celui-ci atteint, redescendre vers le 2' point d'écoute.

b) garder dans les bras les trois points et les deux ralingues du spi. Introduire tout l'ensemble de la voile dans le sac, en conservant sur le dessus du sac, ralingues, points d'écoute et point de drisse.

2' Gréement du tangon

Poser le sac du spi dans le balcon avant et amarrer le fond avec une garcette au balcon.

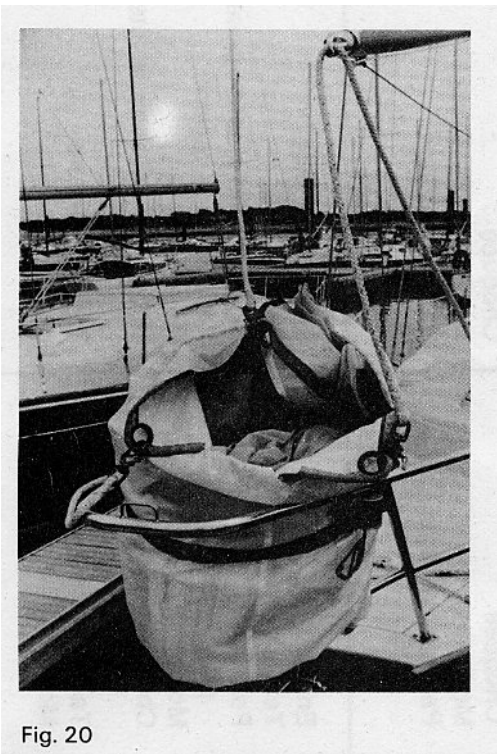


Fig. 20

REGLAGE DES VOILES ET DU MAT EN FONCTION DE LA DIRECTION DU VENT

Le tableau annexé aux pages 14 et 15 suivantes indique les réglages à exécuter pour un vent de force 1 à 3. Il vous donne également quelques conseils de conduite et tactique de barre.

COMBINAISONS DE VOILURE EN FONCTION DE LA FORCE DU VENT

Le tableau de la page 16 indique quelle voilure porter en fonction du vent réel et des allures. Tout chef de bord adaptera cette voilure en tenant compte de la coupe de ses voiles, de leur degré d'usure, de la compétence de son équipage. Un bateau surtoilé est inconfortable.

VENT FAIBLE A MODERE		AU PRES	LARGUE	GRAND LARGUE	VENT ARRIERE
FOC	<p>Angle d'incidence Tension d'écoute Creux Coulöir Rapport guindant - chute - bordure Tension de la drisse</p>	<p>Faible Modérée Important à modéré Etroit Guindant uniforme ne pas fermer la chute Faible à modérée</p>	<p>Proche du dévent Bien choquée Important Etroit Ne pas vriller la chute Faible</p>	<p>Perpendiculaire au vent Bien choquée Important Ouvert Faible tension sur la chute - vrillage modéré Lâche</p>	<p>Croisé ou tangonné au vent Molle Important Faible tension sur la chute - léger vrillage Lâche</p>
GRAND VOILE	<p>Angle d'ouverture bôme Position barre d'écoute Tension d'écoute Position du creux maxi Valeur du creux Tension guindant Tension bordure Tension du halebas Vrillage</p>	<p>Dans l'axe Au vent Modérée En AR du creux d'origine Important à modéré Modérée Modérée Nulle Chute droite mais peu tendue</p>	<p>Ouvert Sous le vent Choquée En AR du creux d'origine Très important Faible Faible Modérée Vrillage faible (0 à 15°)</p>	<p>Perpendiculaire au vent Sous le vent Bien choquée Neutre (creux d'origine) Important Choquée Choquée Modérée Pas de vrillage</p>	<p>Perpendiculaire au vent Sous le vent Bien choquée Milieu Important Choquée Choquée Modérée Pas de vrillage</p>
SPI	<p>Position de la tête Drisse Angle du tangon Hauteur du tangon Réglage d'écoute Meilleur point d'écoute Creux</p>		<p>En tête de mât Tendue 0 à 20° de l'axe Bas à moyen Choquer à déventer et reprendre légèrement AR ou bout de bôme Modéré</p>	<p>En tête de mât Tendue Perpendiculaire au vent ou plus en arrière Moyen Choquer à déventer la tête Tableau arrière Modéré</p>	<p>En tête de mât Tendue Ligne point d'amure - point d'écoute - auvent Moyen Choquer à déventer la tête Tableau arrière Important</p>

VENT FAIBLE A MODERE	AU PRES	LARGUE	GRAND LARGUE	VENT ARRIERE
<p>Quête du mât Cintrage du mât Tension du pataras Position de l'équipage</p> <p>Gîte maxi Barre</p> <p>GÉNÉRALITÉS</p>	<p>Sur l'arrière Faible ou nul Faible à modérée Sous le vent au milieu</p> <p>10° Neutre ou légèrement au vent</p>	<p>Sur l'arrière Nul Mollie Dans l'axe, au milieu</p> <p>5 à 10° Neutre</p>	<p>Mât droit Nul Mollie Sous le vent légèrement AR 5 à 10° Neutre sinon légère</p>	<p>Sur l'avant Nul Mollie Au milieu à l'intérieur</p> <p>5° Neutre sinon légère</p>
<p>TACTIQUES DE BARRE</p>	<p>Barrer en faisant en sorte de garder un angle constant par rapport au vent. Barrer à l'aide de pennons montés sur le guindant des génois. Loffer dans les risées, abattre dans les accalmies.</p>	<p>Ne pas loffer au-dessus de la route. Barrer directement sur la marque. Si le vent force, loffer assez tôt. Barrer à l'aide des pennons.</p>	<p>Abattre dans les risées, loffer dans les accalmies. Si le vent a tendance à mollir, laisser porter assez tôt. Suivre la girouette de tête de mât. Minimum de coups de barre.</p>	<p>Loffer dans les accalmies, abattre dans les risées. La tactique d'auloffées et d'empannage, peut faire gagner en vitesse. Suivre la girouette de tête de mât. Minimum de coups de barre.</p>
<p>SE RAPPELER</p>	<p>Equilibre très important. Barrer au dévent du génois. Eviter de raidir la chute du foc et de la grand-voile. Dans les risées, ajuster seulement la grand-voile.</p>	<p>Forme des voiles très importante Barrer au dévent du génois. On peut porter le génois (ou reacher) et spi. Angle de vent apparent > 60°</p>	<p>Surface de voilure très importante. Tangon perpendiculaire au mât. Manœuvrer calmement. Eviter le roulis excessif.</p>	<p>Surface de voilure maxi. Laisser les vagues guider le bateau. Eviter le roulis excessif. Rentrer un peu la grand-voile pour bien faire porter le spi.</p>

COMBINAISONS DE VOILURE

FORCE DU VENT	AU PRES	LARGUE	GRAND LARGUE	VENT ARRIERE
Force 0 à 3 0 à 16 nœuds	Grand-voile + génois léger ou médium.	Grand-voile + génois léger ou reacher + spi. (Vent apparent < 10 nœuds angle > 60° de l'axe).	Grand-voile + reacher ou génois + spi.	Grand-voile + Spi.
4 à 5 16 à 25 nœuds	GV 1 ris + génois lourd ou n° 1	GV + génois lourd	GV + génois médium	GV + spi ou génois
6 25/30 nœuds	GV 1 ris + Foc n° 1	GV 1 ris + Foc 1	GV 1 ris + génois lourd	GV + génois lourd
7 30/35 nœuds	GV 2 ris + Foc n° 2	GV 2 ris + Foc 2	GV 1 ris + foc 2	GV 1 ris + foc 2 ou génois lourd seul
8 à 9 35 à 45 nœuds	GV 2 ris + tourmentin	GV 2 ris + tourmentin	GV 2 ris + tourmentin	GV 2 ris + tourmentin ou Foc 1 seul

ENTRETIEN

PRINCIPES GENERAUX DE CONSTRUCTION :

- La coque est réalisée en stratifié de polyester contremoulé. A l'intérieur du contre-moule sont placés les tasseaux qui reçoivent l'extrémité des vis fixant les aménagements.
- Le pont est traité suivant une technique identique mais en interposition entre moule et contre-moule d'une mousse de polyuréthane ou de balsa, et à divers endroits indiqués sur le schéma (fig. 21) de cales en bois pour fixation d'accessoires. Tout boulonnage en dehors de ces zones entraînerait un écrasement du sandwich et des fuites.
- Le lest est fixé à la coque par quatorze boulons d'acier inox de 14 mm avec interposition d'une couche de stratifié. Le raccordement final est opéré avec des tissus de verre. Il est tout-à-fait normal de voir apparaître au bout de peu de temps une légère fissure à la jonction lest/coque. Celle-ci est due à [a différence des coefficients d'élasticité de la fonte et du polyester et sera aisément rebouchée par une couche d'antifouling.
- Le polyester ne nécessite aucun entretien particulier.

REPARATION D'UNE ERAFLURE OU D'UNE BULLE :

- 1 - Nettoyer l'endroit abîmé (le dégraisser éventuellement à l'aide d'un diluant), dépolir à l'aide de papier de verre sur 1 cm environ l'extérieur de cet endroit.**
- 2 - Préparation et application du gel coat.**
Prendre suivant l'importance de la réparation, la quantité de gel coat nécessaire. Mettre i />/~ de solution P 10, bien mélanger. Mettre ensuite 1% de catalyseur et mélanger le tout. Appliquer le gel coat ainsi préparé, sur l'endroit abîmé avec une spatule afin de ne pas faire de trop grosses surépaisseurs. Laisser ainsi le gel coat se polymériser pendant 3 à 4 heures suivant la température (à noter que pour obtenir un bon résultat, il faut que l'air soit sec et la température d'environ 12°).
- 3 - Ponçage et finition de la réparation :**
A l'aide d'abrasif à l'eau et d'une cale à poncer, affleurer le gel coat (commencer avec un grain 360 et terminer avec un grain 600). Toutes les

— PEINTURE SOUS-MARINE:

La peinture utilisée au neuveage est du type Extra Strong Hard Racing Anti-Fouling de chez International. Il est nécessaire de brosser la carène tous les deux mois environ lorsque le bateau séjourne en eau sale et chaude. En principe elle doit être refaite chaque année. Pour une bonne efficacité cette peinture doit être appliquée au moins 48 h avant la mise à l'eau et au plus tôt deux mois avant celle-ci. Le diluant à utiliser avec ce produit pouvant faciliter l'application est le V.5000 International à l'exclusion de tout autre.

— NETTOYAGE DES SUPERSTRUCTURES ET DES ANTI-DERAPANTS

Nous conseillons une lessive non moussante genre St-Marc ou Spic.

— TECK:

Le teck peut se passer d'entretien sans nuire à sa conservation, en ce cas, il prend rapidement une teinte grisâtre. Si vous désirez lui garder le ton chaud qu'il avait à la livraison il suffit de l'entretenir avec l'huile de lin siccative. Si vous avez négligé cette précaution, passez du « color-back » au pinceau pour le décaper. Brossez à la brosse métallique. Lessivez le bois avant de le huiler.

— VERNIS INTERIEURS:

Ce sont des vernis polyuréthane satinés et tout raccord devra être fait avec un produit de même composition.

— ACCASTILLAGE

Seuls les winches nécessitent un graissage périodique (employer une graisse peu épaisse, au sulfure de molybdène).

La rotation des réas doit être vérifiée. Au besoin utiliser un aérosol genre « dégripoil » pour les débloquer.

Tous les chariots doivent coulisser librement sur leurs rails.

— VOILES

Les voiles doivent être l'objet de beaucoup de soins. Les sécher et plier après utilisation. Vérifiez les coutures, les points de raguage. Enlevez les taches de goudron ou de rouille avec les produits correspondants. Suivez les mousquetons. En fin de saison, nettoyez les voiles à l'eau douce et confiez-les au voilier si des réparations

aspérités disparues au ponçage, passer une pâte à polir, l'appliquer sur la surface à l'aide d'un chiffon, bien frotter cet endroit en décrivant des circonférences de préférence. Toutefois, si l'on possède une polisseuse, le brillant apparaît très vite. Ayant obtenu le brillant, passer un polish (genre polish de voiture), bien frotter et essuyer.

4 - Pour les réparations concernant le stratifié proprement dit il est préférable de faire appel à un spécialiste.

une extrémité par quelques écrous ou un plomb d'une centaine de grammes.

Introduire cette drisse lestée sur le réa de tête de mât correspondant à la drisse à remplacer et la faire descendre jusqu'à ce que son extrémité passe devant la sortie.

2 - Confectionner un crochet, l'introduire par la sortie de drisse et accrocher la ligne pour la faire sortir.

3 - Surlier la 2^e extrémité de la ligne passant dans le mât avec celle du textile de la nouvelle drisse. Scotcher cette surliure pour qu'elle passe plus facilement en tête de mât.

4 - L'équipier placé en haut du mât aidera la drisse à coulisser jusqu'à ce qu'elle ressorte en bas.

sont nécessaires.

Evitez de plier les câbles et estropes en acier.

Ne laissez pas battre vos voiles dans le vent quand vous les séchez.

— REMPLACEMENT D'UNE DRISSE

INTERIEURE (foc ou Grand-voile)

1 - Monter un équipier en tête de mât sur une chaise de calfat. Il devra se munir d'une drisse de pavillon d'environ 2 mm de diamètre lestée à

SCHEMA DES BOIS NOYES

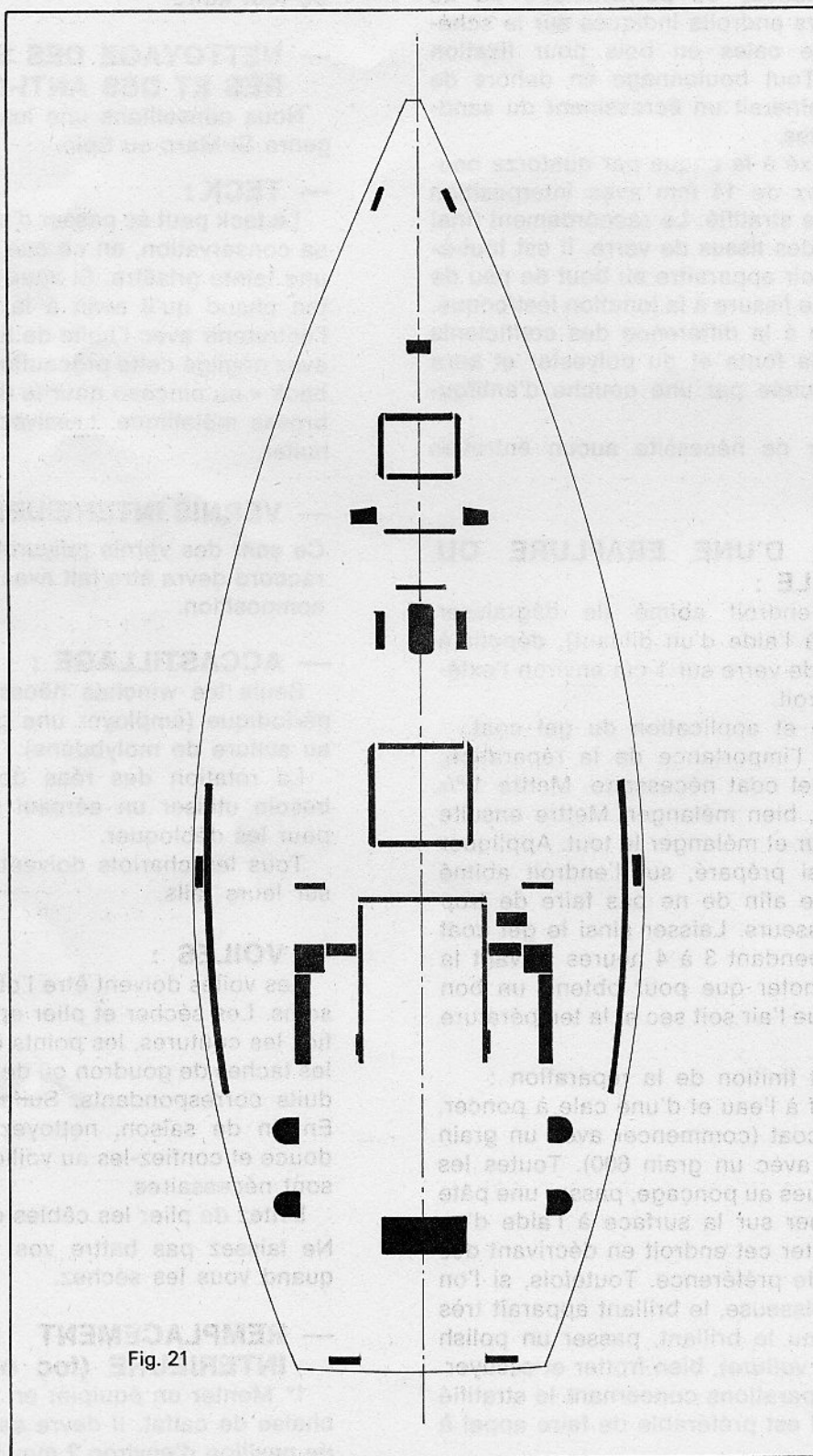


Fig. 21

EQUIPEMENTS OPTIONNELS

Un certain nombre d'équipements peuvent être montés sur votre bateau par notre service personnalisation ou votre agent DUFOR. En voici quelques-uns

- Groupe compresseur-réfrigérateur
- Chauffage par air pulsé
- Eau douce sous pression
- Eau de mer sous pression

- Sondeur, speedomètre, loch (fig. 22)
- Teneur d'estime, optimiseur
- Récepteur radio, VHF, BLU
- Radio compas automatique
- Pilote automatique
- Régulateur d'allure
- Cabriolet

**INDICATIONS POUR LE MONTAGE DE
SPEEDOMETRE ET SONDEUR:**

La coque sera percée aux endroits indiqués sur le plan (fig.23) pour la pose du puits et de la sonde. Le circuit des fils est aussi indiqué.

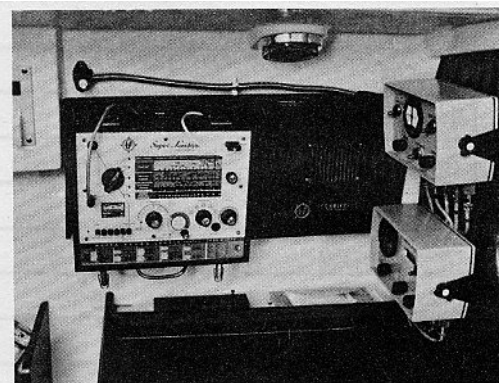
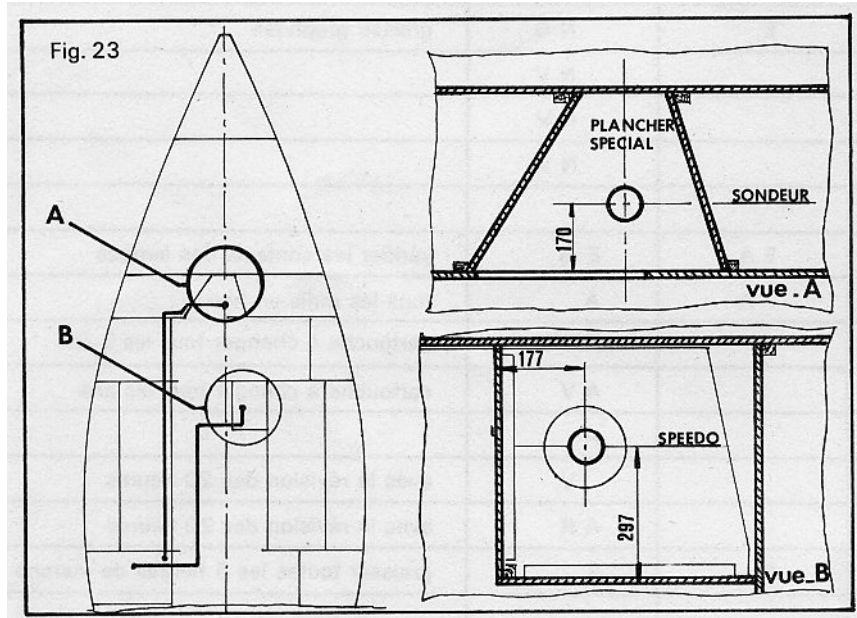
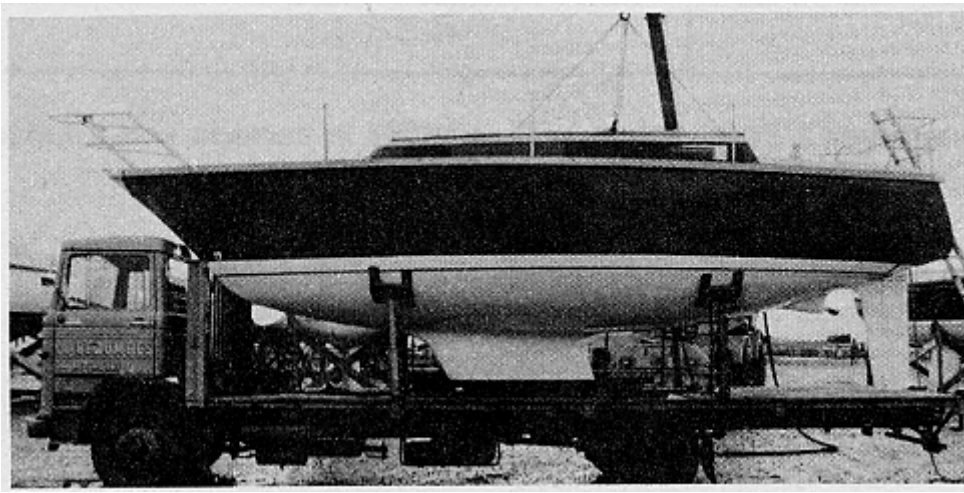


Fig. 22

TRANSPORT

Sur route, le DUFOR 31 circule en transport exceptionnel. Sa hauteur sur ber est de 3,30 m (lest court échouable) ou de 3,60 m (lest profond). La plateforme routière ne devrait pas dépasser un mètre de hauteur.

Pour effectuer l'expédition, il est nécessaire de démonter les chandeliers et les balcons. Dans le cas d'un transport par cargo, le cubage estimé est de 90 m³.



SERVICE APRES-VENTE

Malgré ces conseils, un ennui peut toujours survenir. Si vous n'avez pas d'agent Dufour dans votre région, notre service après-vente est à votre disposition pour régler tout problème concernant votre bateau.

A réception de lettre de commande, nous pourrons vous expédier tout accessoire en remplacement ou en complément, contre-remboursement.

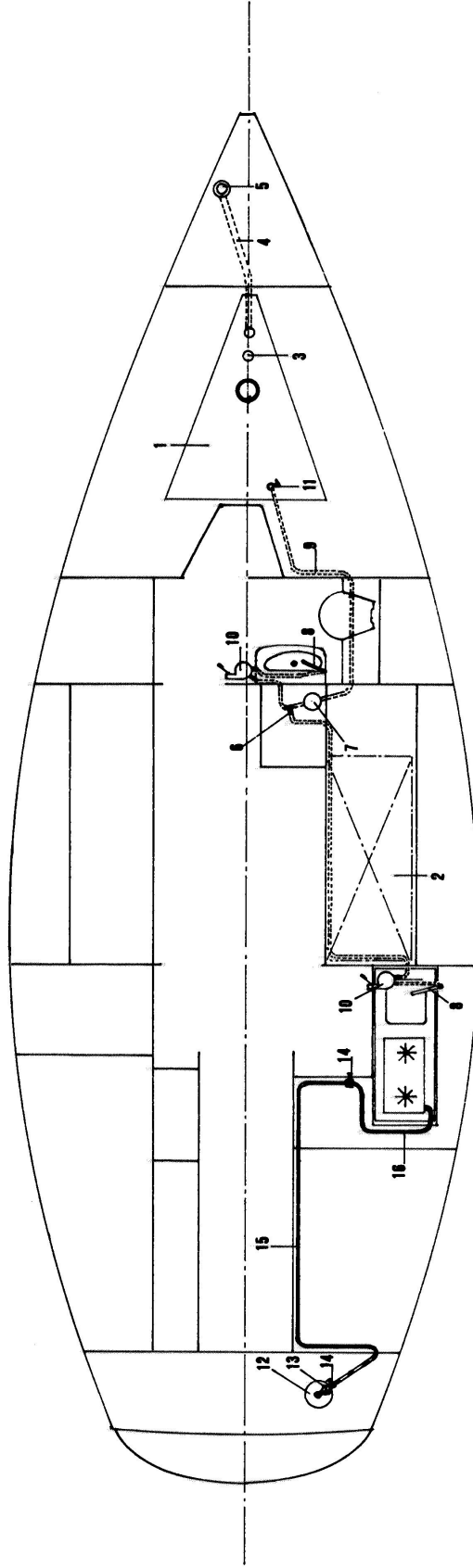
Pour toute commande, nous préciser le N^o de série du bateau.

S'il s'agit de gel-coat, donner la teinte exacte. S'il s'agit de pièces détachées, nous donner des indications détaillées ainsi que la marque de la pièce si possible.

CIRCUIT D'EAU CIRCUIT DE GAZ

CIRCUIT D'EAU

- 1 - Réservoir
- 2 - Réservoir optionnel
- 3 - Bouchon
- 4 - Remplissage
- 5 - Nable de remplissage
- 6 - Té de raccordement
- 7 - Filtre
- 8 - Bec verseur
- 9 - Alimentation
- 10 - Pompe à pied
- 11 - Robinet d'arrêt

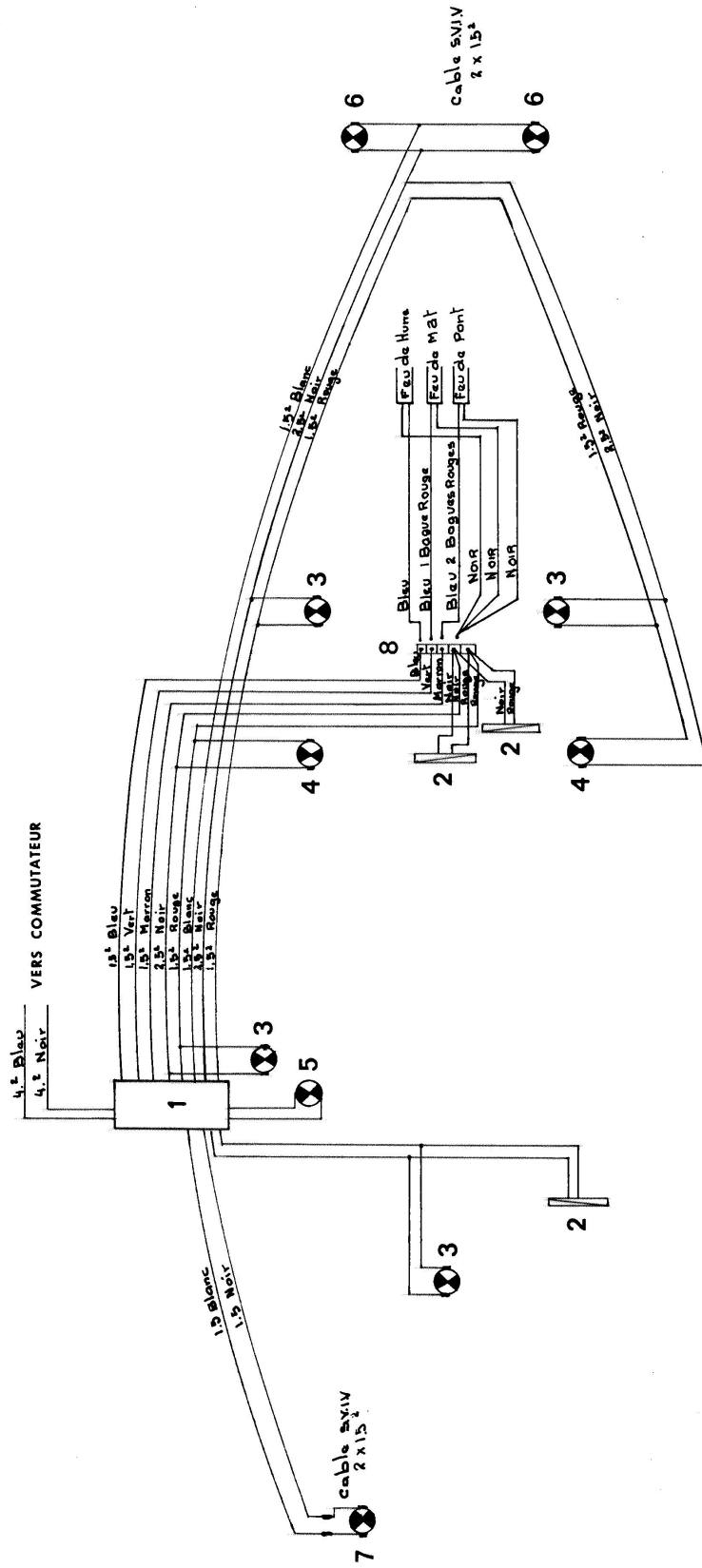


CIRCUIT DE GAZ

- 12 - Réserve de gaz
- 13 - Détendeur
- 14 - Robinet d'arrêt
- 15 - Tuyauterie fixe
- 16 - Tuyauterie souple

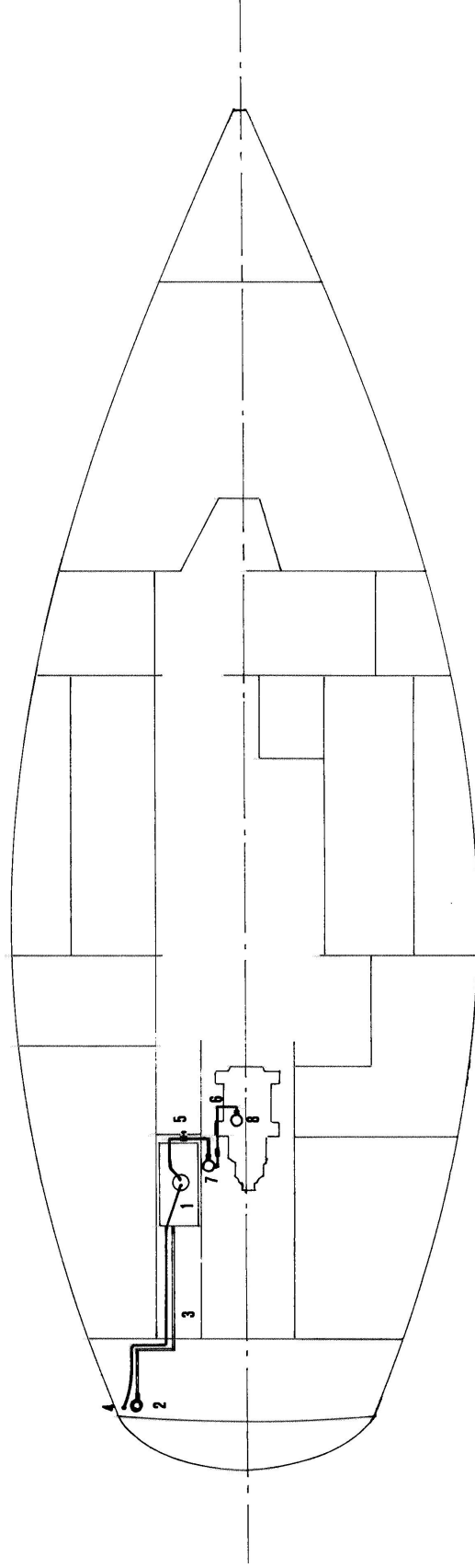
CIRCUIT ELECTRIQUE

- 1 - Tableau général
- 2 - Réglette
- 3 - Plafonnier
- 4 - Plafonnier orientable
- 5 - Lecteur de cartes
- 6 - Feux de proue
- 7 - Feu de poupe
- 8 - Bornier pied de mat



CIRCUIT DE COMBUSTIBLE

- 1 Réservoir
- 2 Nable de remplissage
- 3 Tuyau de remplissage
- 4 Event de réservoir
- 5 Robinet d'arrêt
- 6 Tube d'alimentation
- 7 Préfiltre
- 8 Pompe

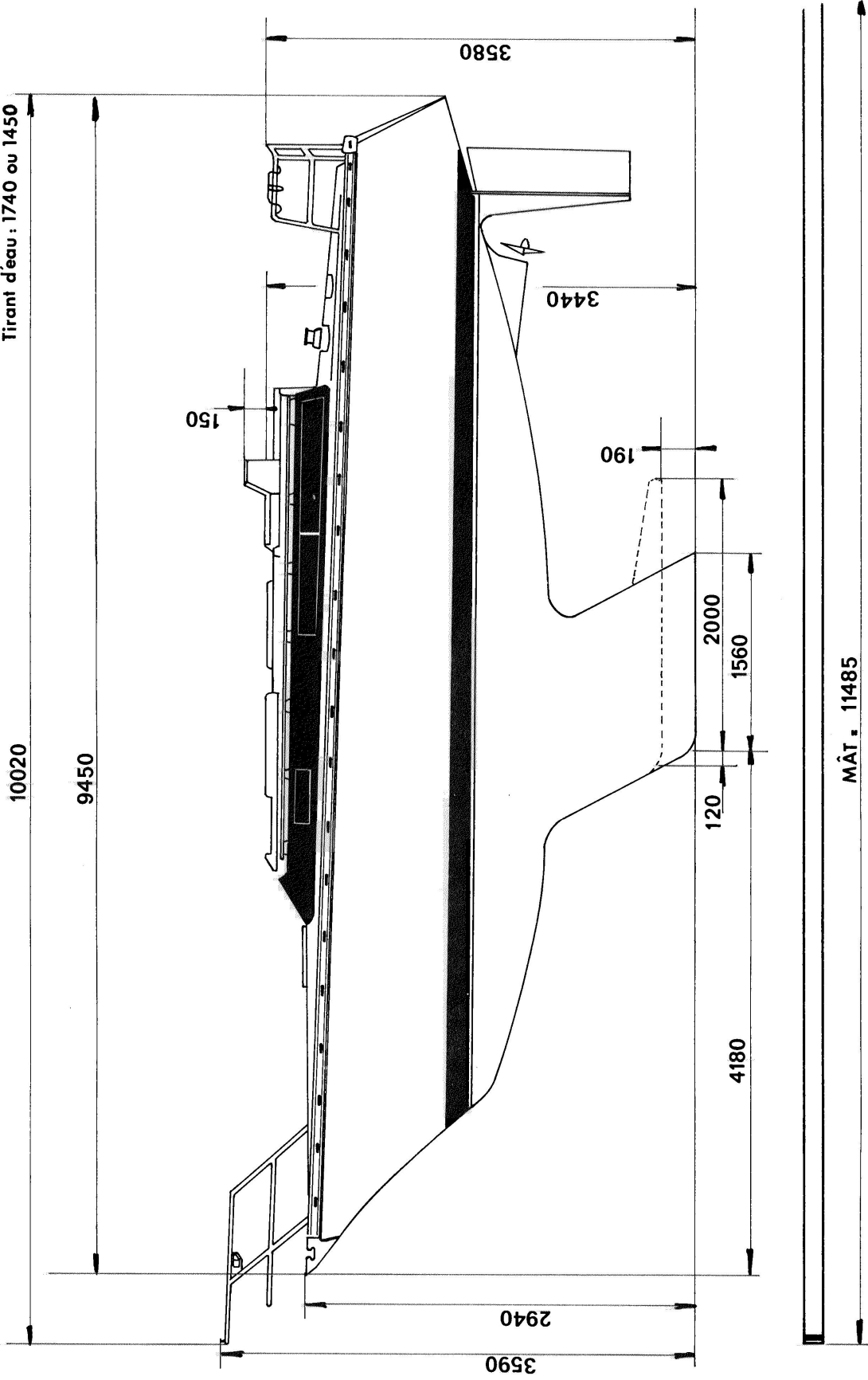


ENCOMBREMENT

Largeur maxi : 3300

Poids : 4200 kg

Tirant d'eau : 1740 ou 1450



CHECK LIST DE MISE EN MAINS

1 - Descendre dans la cabine et contrôler l'inventaire du matériel contenu dans les caisses de carton en indiquant le rôle et la place souhaitable de ce matériel.

2 - Electricité:

- rôle et usage du commutateur de batterie
- tableau électrique avec rôle de chacune des touches
- contrôleur de pourcentage de charge.

3 - Moteur:

- utilisation (manette et boutons de commande au cockpit des gaz et de l'embrayage)
- vanne de circulation d'eau
- démarrage après divers contrôles indiqués dans le manuel de conduite du constructeur du moteur
- rôdage
- graissage ligne d'arbre
- indiquer l'emplacement de la jauge du carter d'huile
- rappeler contenance du réservoir de fuel ou essence et montrer le bouchon de remplissage.

4 - Circuit d'eau douce :

- bouchon de remplissage
- emplacement du réservoir et de la purge d'air
- emplacement du filtre
- pompe à pied
- montrer les vannes de coque : évacuation lavabo et évier.

5 - W.C.

- fonctionnement
- montrer les vannes : aspiration chasse d'eau et évacuation des matières.

6 - Circuit des gaz:

- mise en place de la bouteille
- allumage
- rappeler les précautions d'usage.

7 - Accessoires

- mise en place table de repas
- mise en place couchette double.

8 - Pompe de cale

- montrer le fonctionnement
- montrer la possibilité de nettoyage en cas d'obstruction
- prévenir de la redescente par gravité de 2 à 3 l d'eau dans les fonds après asséchement (eau contenue dans les tuyauteries et pompe).

9 - Fonctionnement des appareils de navigation:

- speedomètre montrer comment nettoyer l'hélice
- compas: rappeler qu'il n'est pas compensé et peut avoir une erreur très importante, montrer également l'éclairage
- radio et sondeur : montrer le fonctionnement.

10 - Remonter sur le pont

- mettre en place le mouillage dans son coffre
- contrôler réglage du mât et prévenir de la nécessité de reprendre ce réglage après quelques heures de navigation
- usage du winch sous bôme pour tension bordure et prise de ris
- réglage avec le client des poulies de prise de ris sur le bôme et expliquer processus de prise de ris même au plaisancier le plus expérimenté
- rappeler la nécessité de verrouiller les manivelles winches pour chaque utilisation et conseiller le retrait de la manivelle après chaque usage
- expliquer utilisation du ridoir à volant de pataras s'il existe sur le bateau.

110 Conseils d'évolutions et de manoeuvre au moteur

120 Conseils de réglage et de réduction de volure

130 Pour navigation en Atlantique conseils et précautions d'échouage