



PRINCECRAFT®

Le choix des connaisseurs

FÉLICITATIONS...

Vous êtes maintenant l'heureux propriétaire d'un bateau fabriqué par Bateaux Princecraft inc., une filiale de BRUNSWICK INTERNATIONAL LIMITED. Votre nouveau bateau Princecraft fera votre fierté pendant de nombreuses années, si vous en prenez soin et suivez les recommandations du présent manuel du propriétaire. Vous trouverez dans la pochette d'information d'autres dépliants et des instructions écrites sur le mode de fonctionnement de votre bateau. En prenant le temps de lire ce matériel, vous naviguerez sans problème pendant plusieurs années.

Ce manuel a été rédigé pour vous permettre d'utiliser votre bateau en toute sécurité et d'en profiter pleinement. Il contient des renseignements sur votre bateau, sur son équipement, sur ses systèmes, sur son fonctionnement et son entretien. Lisez-le attentivement et familiarisez-vous avec votre bateau avant de l'utiliser.

S'il s'agit de votre premier bateau, ou si vous venez d'acquérir un nouveau type d'embarcation, nous vous recommandons, pour votre confort et votre sécurité, de suivre des cours de navigation avant de «prendre les commandes» de votre bateau pour la première fois. Votre concessionnaire sera heureux de vous fournir le nom des écoles de navigation de plaisance ou des instructeurs compétents dans votre localité.

**CONSERVEZ CE MANUEL DANS UN ENDROIT SÛR ET
REMETTEZ-LE AU NOUVEAU PROPRIÉTAIRE DU BATEAU SI
VOUS LE VENDEZ.**

Comme nous avons comme politique d'améliorer constamment nos produits, les illustrations utilisées dans ce manuel peuvent ne pas représenter exactement votre bateau. Ces illustrations sont utilisées qu'à des fins de référence. Elles peuvent illustrer des contrôles ou des indicateurs optionnels. Adressez-vous à votre concessionnaire Princecraft local pour obtenir la liste complète des caractéristiques et des équipements standards et optionnels.

TABLE DES MATIÈRES

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX	1.1
À propos de ce manuel	1.1
Vous et votre nouveau bateau.....	1.2
Garantie	1.2
Recommandations du fabricant	1.3
Service	1.5
Responsabilités	1.5
Renseignements supplémentaires.....	1.6
Lois et règlements concernant la navigation	1.7
Étiquettes de danger	1.9
Renseignements sur le bateau et la remorque.....	1.14
SÉCURITÉ.....	2.1
Liste de contrôle de sécurité.....	2.1
Messages d'avertissement.....	2.2
Conseils	2.3
Matériel de sécurité	2.3
Matériel supplémentaire recommandé	2.6
Monoxyde de carbone	2.7
Interrupteur d'arrêt d'urgence avec corde de retenue	2.11
Règles de sécurité.....	2.11
Sports nautiques.....	2.14
Registres du propriétaire	2.18
REMORQUAGE	3.1
Poids nominal brut du véhicule	3.1
Répartition de la charge	3.1
Attelage.....	3.2
Chaînes ou câbles de sécurité	3.2
Freins	3.3
Tourner avec une remorque	3.4
Reculer avec une remorque.....	3.4
Mise à l'eau	3.5
Chargement du bateau sur la remorque	3.6
Roulements de roue	3.8
SYSTÈME ÉLECTRIQUE.....	4.1
Système électrique à courant continu de 12 volts du bateau	4.1
Système électrique à courant continu de 12 volts du moteur électrique	4.1
Système électrique de 12/24 volts du moteur électrique.....	4.1
Fonctions du panneau de contrôle 12/24 volts du moteur électrique	4.2
Panneau de contrôle 12/24/36 volts du moteur électrique	4.2
Fonctions du panneau de contrôle 12/24/36 volts du moteur électrique	4.3
Batterie.....	4.4

SYSTÈME ÉLECTRIQUE (SUITE)

Chargeur de batterie CA/CC.....	4.5
Charge des batteries.....	4.5
Protection contre les surcharges.....	4.5
Moteur électrique.....	4.5
Système d'alarme du moteur	4.6
Corrosion	4.6
Récepteur AM/FM stéréo avec lecteur de cassettes et de DC	4.8
Dépannage	4.8

ÉQUIPEMENT DU BATEAU5.1

Moteurs.....	5.1
Système d'alimentation	5.1
Choix de l'hélice.....	5.2
Système de direction.....	5.4
Système de vivier	5.5
Système de vivier Pro-Flo ^{Mc} Plus.....	5.6
Système de vivier Pro-Flo ^{Mc}	5.7
Système de vivier Sport Flo ^{Mc}	5.9
Réglage des sièges.....	5.10
Cale	5.11
Pompe de cale.....	5.11
Douche.....	5.12
Dépannage	5.12

INSTRUMENTS ET CONTRÔLES.....6.1

Instruments de bord	6.1
Mercury Smartcraft.....	6.1
Faria	6.2
Manettes des gaz/levier de changement de vitesses	6.6
Interrupteurs.....	6.8
Codes de couleur pour le câblage du panneau du tableau de bord...6.12	

EN ROUTE7.1

Liste de contrôles du capitaine.....	7.1
Plein d'essence.....	7.2
Embarquement des passagers et de l'équipement	7.6
Procédures de démarrage.....	7.7
Manoeuvres.....	7.9
Bateaux à hautes performances.....	7.10
Accélération.....	7.11
Dispositif de réglage d'assiette	7.12
Force dans la direction	7.13
Ancrage.....	7.14
Retour au port	7.15
Feux de navigation	7.17
Conditions dangereuses.....	7.18
Urgences.....	7.20

ENTRETIEN DE VOTRE BATEAU.....8.1

Surfaces en aluminium	8.1
Plastique clair et plexiglas	8.3
Peinture antisalissure (antifouling)	8.3
Flotteurs	8.3
Pare-brise.....	8.4
Cale	8.4
Boyaux	8.4
Système électrique	8.4
Système de vivier	8.5
Vinyle	8.5
Tapis.....	8.6
Quincaillerie	8.7
Toiles	8.7
Soins de votre remorque	8.10

HIVÉRISATION ET REMISAGE.....9.1

Préparation en vue du remisage	9.1
Moteur	9.2
Vivier	9.2
Douche	9.2
Batteries	9.2
Nettoyage de l'intérieur	9.3
Remisage sur la remorque.....	9.3
Remise en service du bateau après le remisage	9.3

TERMES DE LA NAVIGATION10.1

POLITIQUES GÉNÉRALES DE PROTECTION DE LA VIE PRIVÉE11.1

À PROPOS DE CE MANUEL

De plus en plus de gens joignent les rangs des propriétaires de bateaux qui pratiquent la navigation de plaisance et la pêche pendant leurs loisirs. Ce manuel s'adresse surtout aux personnes qui conduisent un bateau pour la première fois. Cependant, même si vous êtes un navigateur expérimenté, vous y trouverez aussi de l'information très utile sur la conduite et sur l'entretien de votre bateau, de votre moteur et de votre remorque.

Pour votre propre sécurité et pour celle des autres, prenez le temps de lire ce manuel en entier avant d'utiliser votre bateau pour la première fois. Les renseignements qu'il contient vous permettront de vous familiariser avec les systèmes et les composantes de votre bateau. Ils vous seront utiles pour bien faire fonctionner votre bateau et bien l'entretenir. De plus, n'hésitez pas à consulter votre concessionnaire Princecraft. Les fabricants des composantes plus complexes, comme les moteurs, les pompes et les composantes électroniques, fournissent leurs propres manuels qui sont inclus dans votre pochette d'information. Ces fabricants ont leurs propres garanties et leurs propres installations de service. **Vous devez remplir chacune des cartes de garantie et les retourner aux fabricants pour vous enregistrer en tant que propriétaire.**

Prenez connaissance des mesures de sécurité, des procédures d'urgence et des modes de fonctionnement contenus dans ce guide et informez-en votre famille et vos passagers. Portez une grande attention aux avertissements de sécurité. N'oubliez pas que la liberté et le plaisir que procurent la navigation de plaisance et la pêche comportent également des responsabilités, qui sont d'assurer la sécurité de vos passagers et celle des autres conducteurs de bateaux, tout en respectant l'environnement.

Ce manuel fait partie de l'équipement de votre bateau. Conservez-le toujours à bord. Si vous vendez votre bateau, remettez ce manuel au nouveau propriétaire. Dans certains cas, ce manuel fournit des renseignements généraux; pour des renseignements plus précis, consultez les manuels des fabricants des pièces d'origine. Le présent manuel du propriétaire ne remplace pas et ne modifie pas les spécifications des fabricants des pièces d'origine, ni les instructions concernant le fonctionnement et l'entretien de ces pièces. En cas de divergence entre l'information contenue dans le présent manuel et les manuels des fabricants des pièces d'origine, ceux-ci ont préséance.

Note : Ce manuel peut inclure des renseignements sur des systèmes et de l'équipement non fournis avec votre bateau. Il contient des renseignements sur les pontons, les bateaux pontés et les bateaux de pêche. Certains de ces renseignements concernent des modèles précis et peuvent ne pas s'appliquer à votre bateau. Si vous avez des questions, adressez-vous à votre concessionnaire.

VOUS ET VOTRE NOUVEAU BATEAU

Si vous faites de la navigation de plaisance pour la première fois, vous pouvez ne pas connaître les termes utilisés dans le domaine. La figure 1-1 indique certains des termes les plus courants et vous renseigne sur leur signification.

GARANTIE

La garantie limitée express de votre bateau Princecraft est incluse dans votre trousse d'information. Lisez-la attentivement. Vous devez retourner la carte d'enregistrement de la garantie dans un délai de 30 jours à partir de

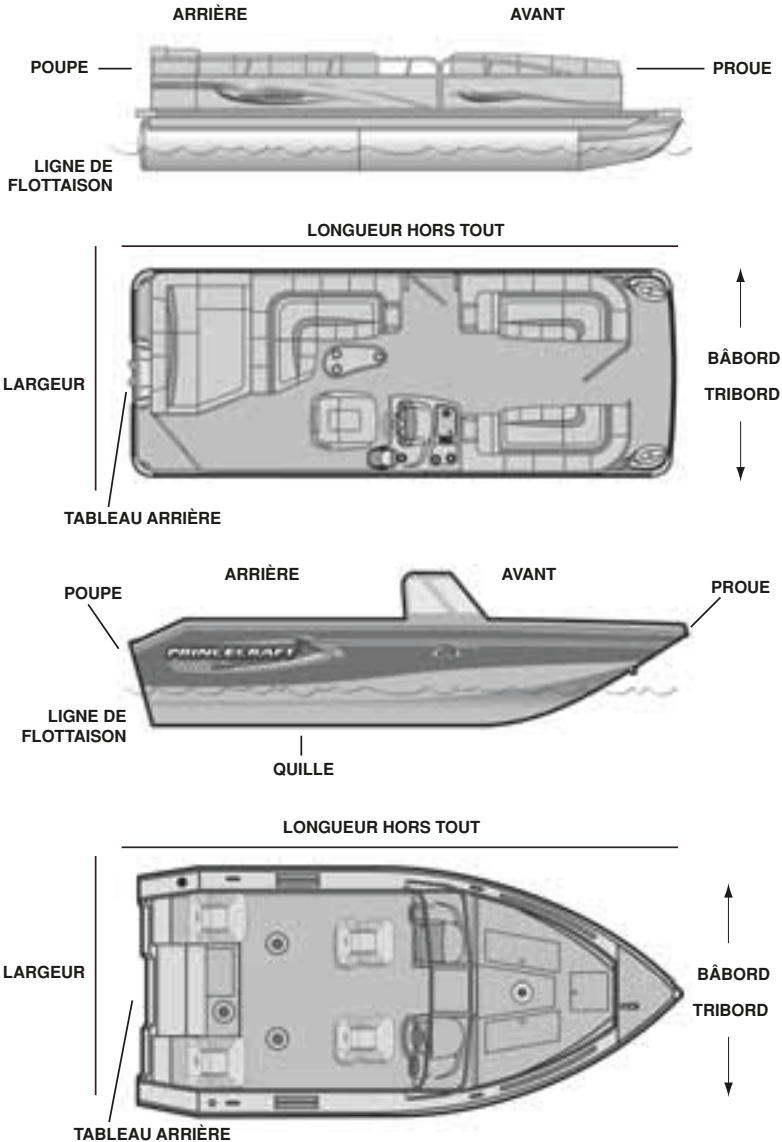


FIGURE 1-1 TERMINOLOGIE

la date de livraison de l'embarcation afin de valider la garantie. En signant la carte d'enregistrement de la garantie, vous nous signifiez que vous comprenez les modalités de la garantie. Princecraft n'offre aucune autre garantie en ce qui concerne votre bateau. Si vous avez besoin de précisions, adressez-vous à votre concessionnaire ou communiquez avec notre Service à la clientèle. Le non-respect des instructions de la garantie rend celle-ci nulle.

Votre concessionnaire remplira la carte d'enregistrement de la garantie et vous demandera de la signer. Assurez-vous que votre concessionnaire nous envoie cette carte pour valider la garantie. Sur la plupart des bateaux, le numéro d'identification de la coque est apposé à l'arrière, du côté tribord. Sur les pontons, ce numéro est apposé à l'arrière, du côté bâbord. Vous avez besoin du numéro d'identification de la coque pour enregistrer votre bateau et pour faire appliquer la garantie. Le numéro d'identification de la remorque est indiqué du côté gauche.

Dans certains pays, la loi oblige les fabricants de bateaux à aviser les premiers propriétaires de tout défaut « qui entraîne un risque important de dommages corporels pour le public ». Pour nous permettre de communiquer avec vous au cas où une telle situation se produirait, il est essentiel que votre nom, votre adresse et le numéro de série de votre bateau soient indiqués sur la carte d'enregistrement de la garantie et que celle-ci soit retournée à notre Service à la clientèle.

Si vous ne remplissez pas la carte d'enregistrement de la garantie et ne retournez pas celle-ci, Princecraft ne pourra pas communiquer avec vous comme la loi l'exige. En ne retournant pas cette carte, vous renoncez à votre droit d'être informé de toute condition dangereuse dont la loi exige que vous soyez informé ou qu'elle soit corrigée. Vous renoncez également à votre droit d'exiger que cette condition soit corrigée aux frais de Princecraft.

RECOMMANDATIONS DU FABRICANT

Bateaux

1. Lisez la plaque de capacité et n'excédez jamais le nombre de personnes, la puissance et les capacités maximales du bateau, du ponton ou du bateau ponté. (Voir les sections 1.8 à 1.11 pour plus de renseignements sur les étiquettes de danger.)
2. Pendant le transport, le bateau doit être convenablement supporté par la remorque.
 - (a) Le type de remorque qui procure le support le plus uniforme et que nous recommandons est une remorque surbaissée à sommiers avec des traverses longitudinales qui dépassent le tableau arrière du bateau.
 - (b) Nous ne recommandons pas les remorques qui utilisent des rouleaux comme supports principaux.
 - (c) Le bateau doit être fixé solidement à la remorque afin qu'il ne puisse pas bouger.
 - (d) Les supports de tableau arrière doivent être utilisés si on transporte un moteur avec le bateau.

3. Faites preuve de bon sens. Lorsqu'il y a beaucoup de vagues ou que les conditions sont difficiles, ajustez votre vitesse en fonction de la vitesse sécuritaire que vous avez déterminée. N'oubliez pas que les vagues offrent une bonne résistance et que même les gros bateaux ralentissent lorsque les conditions sont difficiles.
4. N'utilisez jamais de peinture antisalissure pour métal sur votre bateau, canot, ponton ou bateau ponté en aluminium; les peintures qui contiennent du cuivre, du mercure, de l'arsenic ou du plomb ne sont pas recommandées. L'Association de l'aluminium recommande les peintures à base d'organoétain, comme le tributylétain, comme protection antisalissure dans les eaux salées et les eaux saumâtres. Les accessoires ou garnitures en acier, en laiton, en bronze ou en cuivre ne doivent pas être en contact direct avec les coques en aluminium; installez-les avec des joints ou brossez-les avec du micarta ou une substance plastique pour prévenir une réaction électrolytique.
5. Nos utilisons un alliage d'aluminium de qualité marine 5052-H36 résistant à la corrosion pour construire les coques de nos bateaux; après un usage répété en eau salée, vérifiez la présence de piqûres ou de signes de corrosion excessive pouvant révéler une réaction électrolytique. Rincez toujours la coque de votre bateau à l'eau douce après une utilisation en eau salée ou en eau saumâtre; appliquez à l'occasion une couche de cire pour raviver le lustre.

Remorques :

1. Avant chaque utilisation :
 - vérifiez les feux de signalisation;
 - vérifiez la pression de chaque pneu;
 - assurez-vous que les boulons de chaque roue sont bien serrés;
 - assurez-vous que les roulements à bille sont suffisamment graissés.
2. L'entretien doit être effectué aux 3 200 km (2 000 milles), après chaque usage intensif, avant le remisage saisonnier ou après une période de non-usage de plus de 30 jours :
 - l'entretien des roulements à bille et la vérification des joints derrière les roulements à bille devraient être effectués par des techniciens qualifiés ayant reçu la formation nécessaire;
 - effectuez une inspection visuelle des ressorts à lames et du coupleur, et resserrez tous les boulons de la suspension et du coupleur.
3. Votre remorque est conçue pour transporter la charge indiquée sur l'étiquette (voir les sections 1.8 à 1.11). Évitez de transporter des charges qui dépassent cette capacité. Une charge trop lourde pourrait également endommager le fond de votre bateau.
4. Les routes ou les chemins en mauvais état peuvent endommager votre remorque et votre bateau.

Nous espérons que vous n'aurez jamais à utiliser la garantie de votre bateau ou de votre remorque. Toutefois, si votre bateau ou votre remorque

présentait un problème, veuillez communiquer avec le concessionnaire qui en fait la vente.

SERVICE

S'il y avait une défektivité dans la construction ou dans les matériaux de votre nouveau bateau, nous voudrions la corriger le plus rapidement possible. Communiquez dans ce cas avec le concessionnaire Princecraft qui vous a vendu le bateau. Toutes les réparations couvertes par la garantie doivent être effectuées par un concessionnaire autorisé. Si votre concessionnaire ne peut trouver la source du problème, communiquez par écrit avec nous dans un délai de 30 jours. **C'est vous qui avez la responsabilité de transporter le bateau chez le concessionnaire.**

Vous pouvez obtenir des renseignements sur le service, les pièces de remplacement ou l'équipement additionnel en vous adressant à votre concessionnaire ou à Princecraft. Vous pouvez nous joindre directement à l'adresse suivante :

Bateaux Princecraft Inc.
725, rue St-Henri
Princeville (Québec) G6L 5C2
Téléphone : (819) 364-5581
Télécopieur : (819) 364-5821

Site Web : www.princecraft.com
Courriel : service@princecraft.com

RESPONSABILITÉS

Propriétaire de bateau

À la livraison de votre bateau, vérifiez le bon fonctionnement de tous les systèmes et de toutes les composantes. Nous vous recommandons de vous reporter au certificat de garantie du moteur pour savoir quand effectuer la première inspection et les entretiens. Au moment de prendre possession de votre bateau, n'oubliez pas de passer en revue avec votre concessionnaire la liste des contrôles du bateau et du moteur.

Votre concessionnaire inscrira tous les renseignements importants concernant votre bateau et ses principales composantes sur la fiche de renseignements du bateau (qui se trouve à la fin de ce chapitre). Une fois cette fiche remplie, faites-en une photocopie et conservez-la dans vos dossiers à la maison ou dans tout autre endroit sûr.

Vous avez la responsabilité de respecter les conditions recommandées pendant la période de rodage. Si vous avez besoin de plus amples renseignements, adressez-vous à votre concessionnaire. Si votre bateau est équipé d'un semi-hors-bord, vous devez également prendre rendez-vous avec votre concessionnaire pour faire effectuer une vérification après

20 heures d'utilisation. Lors de ce rendez-vous, votre concessionnaire procédera aux vérifications recommandées par le fabricant de votre moteur dans le manuel du propriétaire.

Vous devez également vous confirmer aux exigences et aux normes de fonctionnement suivantes :

- Obtenir une protection d'assurance suffisante.
- Enregistrer le bateau auprès des autorités compétentes.
- Donner des consignes de sécurité aux passagers et à l'équipage.
- Vous assurer du fonctionnement sécuritaire de votre bateau en effectuant l'entretien et les réparations nécessaires.
- Respecter en tout temps des normes de conduite sécuritaire.
- Apprendre les règles nautiques.(U.S. Departement of Transportation: www.dot.gov, Transport Canada: www.tc.gc.ca)
- Apprendre le fonctionnement des systèmes du bateau.
- Respecter les instructions du fabricant concernant le fonctionnement et l'entretien de l'équipement.
- Éviter l'usage de drogues et d'alcool.

Respecter les règlements environnementaux

La navigation de plaisance recommande le respect des règlements environnementaux. Pensez à l'avenir de nos cours d'eau, des océans et de la vie marine lorsque vous en profitez et prenez toutes les mesures qui s'imposent pour protéger les habitats naturels. Ne jetez pas de débris dans les cours d'eau et les habitats marins et montrez de la considération envers les créatures qui vivent dans ces environnements. De la sorte, vous pourrez profiter des plaisirs de la navigation de plaisance dans les années à venir.

Concessionnaire

Votre concessionnaire procédera à une inspection de votre bateau au moment où vous en prendrez livraison pour s'assurer qu'il ne comporte pas de défaut et que toutes ses composantes fonctionnent parfaitement. Vous trouverez à la fin de cette section un exemplaire de la liste de contrôle utilisée à cette fin. Votre concessionnaire vous expliquera les modalités de toutes les garanties et mettra l'accent sur l'importance d'enregistrer chacune d'elles auprès des fabricants. Il vous expliquera aussi comment obtenir les services prévus par les garanties. Sur demande, votre concessionnaire vous expliquera le fonctionnement de votre bateau, de ses systèmes et de ses composantes.

RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

Entretien et réparations

Il est essentiel que vous fassiez un bon entretien de votre bateau et que les

réparations nécessaires soient effectuées pour que vous profitiez pendant longtemps et en toute sécurité de votre achat. Votre concessionnaire sera toujours heureux de vous aider. Il y a certains travaux d'entretien que vous ne pouvez faire vous-même à cause de la complexité de la technologie utilisée. Votre concessionnaire a accès à des techniciens formés en usine qui sont spécialisés dans les moteurs et les remorques. Vous pouvez vous charger vous-même de certains travaux de base comme la vérification du niveau d'huile à moteur et l'inspection des boyaux, des robinets de prise d'eau à la mer, des pompes de cale et des connections électriques. Cependant, tous les autres travaux d'entretien et les réparations devraient être effectués par des techniciens qualifiés ayant reçu la formation nécessaire.

Nous vous suggérons de suivre un plan d'entretien périodique pour votre moteur et votre moteur auxiliaire afin de vous assurer qu'ils demeurent en parfaite condition et continuent de bien fonctionner. Suivez les calendriers d'entretien recommandés par les fabricants. Nettoyez et cirez la coque et le pont pour conserver la belle apparence de votre bateau.

Cours de formation

Nous recommandons fortement que le conducteur du bateau et un conducteur d'urgence suivent un cours de sécurité nautique. Des organisations comme les Escadrilles canadiennes de plaisance (1-800-277-2628), les United States Power Squadrons (1-888-FOR-USPS) et la Croix-Rouge offrent des cours de formation. Adressez-vous à votre concessionnaire Princecraft pour plus de renseignements sur les cours offerts dans votre région.

Apprenez comment conduire votre bateau de façon sécuritaire. Vous n'apprendrez pas dans ce guide tout ce que vous devriez savoir. Il existe quantité de bonnes publications sur la navigation de plaisance qui fournissent des renseignements utiles. Les brochures publiées par les gardes côtières du Canada et des États-Unis contiennent de l'information sur les règles nautiques, les feux de signalisation, les bouées, la sécurité, les règlements internationaux et intérieurs et sur d'autres sujets qui dépassent les limites de ce manuel. Vous pouvez communiquer avec la garde côtière du Canada au 1-800-267-6687. Le numéro de la ligne d'assistance de la garde côtière des États-Unis est le 1-800-368-5647.

LOIS ET RÈGLEMENTS CONCERNANT LA NAVIGATION

Vous devez vous conformer aux lois concernant les règles nautiques. Vous devez vous arrêter si un agent de surveillance vous signale de le faire et lui permettre de monter à bord s'il le demande.

Dans certaines régions, il y a des règlements concernant les remorques et les limitations de bruit et de vitesse. Il est de votre responsabilité de connaître ces lois et de vous assurer que votre bateau et que votre remorque y sont conformes. Vérifiez auprès de votre concessionnaire, de la patrouille marine locale ou du bureau local de la garde côtière pour connaître les lois et règlements applicables.

Enregistrement

Enregistrez votre bateau dans la région où vous l'utilisez le plus souvent. Communiquez avec les autorités compétentes pour connaître les formalités d'enregistrement. Votre concessionnaire peut vous fournir les formulaires d'enregistrement ou vous indiquer où vous les procurer.

Assurance

Le propriétaire du bateau est légalement responsable des dommages ou des blessures causés par celui-ci, même si c'est une autre personne qui le conduit au moment de l'accident. Le bon sens dicte qu'il faut avoir un montant suffisant d'assurance de responsabilité civile et contre les dommages matériels, comme pour une automobile. Vous devriez également protéger votre investissement en assurant votre bateau contre les dommages matériels ou le vol.

Déclaration des accidents

Après un accident, le conducteur du bateau est tenu de signaler l'accident auprès des autorités compétentes. Cette déclaration est obligatoire en cas d'accident causant la mort ou des blessures et, dans certains cas, lorsque le montant des dommages matériels excède un certain plafond. Pour plus de renseignements, adressez-vous à votre agent d'assurance. Si vous êtes impliqué dans un accident, vérifiez les exigences de déclaration auprès des autorités locales.

Si vous voyez un signal de détresse, vous devez supposer qu'il s'agit d'une véritable urgence et prêter assistance immédiatement. La personne qui a la responsabilité du bateau est tenue, de par la loi, de prêter assistance à toute personne qui est en danger dans l'eau. Cependant, vous ne devez pas mettre votre équipage ou vos passagers en danger lorsque la gravité de la situation dépasse vos capacités ou celles de votre bateau.

Déversement d'huile

Les règlements interdisent les déversements d'essence, d'huile ou de déchets huileux dans les eaux navigables ou à la surface de ces eaux, lorsque ces déversements entraînent une pellicule à la surface de l'eau ou une décoloration de la surface de l'eau, ou encore un dépôt ou une émulsion sous la surface de l'eau.

Élimination des déchets de plastique et autres rebuts

Les déchets de plastique jetés à l'eau peuvent tuer les poissons et toute la faune marine, obstruer les hélices des bateaux et les conduites d'eau de refroidissement. D'autres formes de déchets transportés par l'eau peuvent polluer les plages et rendre les gens malades. Les règlements interdisent l'élimination de déchets de plastique ou d'autres rebuts mêlés à du plastique partout dans l'eau et restreignent l'élimination d'autres formes de rebuts à des distances précises du rivage.

ÉTIQUETTES DE DANGER

Les étiquettes de danger reproduites dans les pages suivantes peuvent être apposées à divers endroits de votre bateau. Lisez les avertissements et tenez-en compte. (Les étiquettes illustrées ne sont pas nécessairement à l'échelle.) Les étiquettes apposées dépendent de l'équipement standard et optionnel de votre bateau à la livraison. Informez-vous auprès de votre concessionnaire des étiquettes que devraient porter votre bateau. S'il en manquait une, demandez-la à votre concessionnaire.

⚠ DANGER

Never approach or use ladder when motor is running. Severe injury or death will result from contact with rotating propeller.

Ne jamais approcher ou utiliser l'échelle quand le moteur fonctionne. Le contact avec l'hélice en mouvement causera des blessures graves ou la mort.

PT#056-0862

⚠ WARNING/AVERTISSEMENT

No ventilation is provided. Fuel vapors are a fire and explosion hazard. To avoid injury or death, do not store fuel or flammable liquids here.

Cet espace n'est pas ventilé. Les vapeurs d'essence sont explosives et inflammables. Pour éviter des blessures graves ou la mort, ne pas entreposer d'essence ou de liquides inflammables ici.

PT#056-0864

⚠ WARNING/AVERTISSEMENT

Avoid serious injury or death from fire or explosion resulting from leaking fuel. Inspect system for leaks at least once a year.

Les fuites d'essence sont explosives et inflammables. Pour éviter des blessures graves ou la mort vérifier le système d'essence pour déceler des fuites au moins une fois par année.

PT#056-0865

⚠ WARNING/AVERTISSEMENT

Do not use ski tow fitting for lifting or parasailing. Fitting could pull out of deck resulting in serious injury or death.

Ne pas utiliser le mât de remorquage pour skieur pour tirer un parachute. Le mât peut sortir de son attache pouvant causer des blessures graves ou la mort.

PT#056-0871

⚠ WARNING/AVERTISSEMENT

EXHAUST FUMES FROM ENGINES CONTAIN CARBON MONOXIDE. BOATS WITH CANVAS DEPLOYED ARE MORE LIKELY TO COLLECT EXHAUST FUMES. AVOID BRAIN DAMAGE OR DEATH FROM CARBON MONOXIDE KEEP COCKPIT AND CABIN AREAS WELL VENTILATED. SIGNS OF EXPOSURE INCLUDE NAUSEA, DIZZINESS AND DROWSINESS. SEE BOAT OWNER'S MANUAL FOR MORE DETAILS. IF USING A CATALYTIC HEATER, PROVIDE VENTILATION. DO NOT USE CATALYTIC HEATER WHILE SLEEPING.

LES GAZ D'ÉCHAPPEMENT DES MOTEURS CONTIENNENT DU MONOXIDE DE CARBONE. LES EMBARCATIONS AVEC LES TOITS DE TOILE INSTALLÉS SONT PLUS SUJETTES À ACCUMULER DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT. POUR ÉVITER DE SUBIR DES DOMMAGES AU CERVEAU OU LA MORT PAR LE MONOXIDE DE CARBONE, BIEN VENTILER L'INTÉRIEUR. LES SIGNES D'UNE EXPOSITION SONT LA NAUSÉE, L'ÉTOURDISSEMENT ET LA SOMNOLÉNCIE. VOIR LE MANUEL DU PROPRIÉTAIRE POUR PLUS DE DÉTAILS. SI UN CHAUFFAGE CATALYTIQUE EST UTILISÉ, PRÉVOIR UNE VENTILATION. NE PAS UTILISER UN CHAUFFAGE CATALYTIQUE PENDANT LE SOMMEIL.



WARNING/AVERTISSEMENT

Do not use cooking appliance inside camper enclosure. Heat may ignite camper material.

Ne pas utiliser l'appareil de cuisson à l'intérieur du toit campeur. Le matériel du toit peut s'enflammer sous l'effet de la chaleur.

PNA 000501



WARNING/AVERTISSEMENT

Prevent falls overboard. Do not occupy upper deck while underway.

Prévenez les chutes par-dessus bord, ne pas utiliser le pont supérieur quand l'embarcation est en mouvement.

PT#056-0874



WARNING/AVERTISSEMENT

**DO NOT EXCEED
5 M.P.H. (8 KM/H)
WHEN BOLSTER IS UP
NE PAS DÉPASSER 5 M.P.H.
(8 KM/H) LORSQUE LE
COUSSIN EST SOULÈVÉ**

050400



WARNING/AVERTISSEMENT

BEFORE STARTING ENGINE

EQUIPEMENT

- drain plug - secured ?
- moveable seats - secured ?
- life jacket - one for each person ?
- other emergency gear - on board ?

PROCÉDURES

- emergency stop switch - tether hooked up ?
- everybody - seated in boat? never on seatbacks, raised seats, or edges of boat !
- operator's vision - unobstructed ?
- weather conditions - safe to go out ?
- passengers - aware of emergency procedures ?

AVANT LE DÉMARRAGE DU MOTEUR

EQUIPEMENT

- bouchon de vidange - bien installé ?
- siège amovible - sécurisé ?
- ceinture de sauvetage - une par personne ?
- autres items de sécurité - à bord ?

PROCÉDURES

- coupe-circuit d'urgence - cordon attache ?
- tous les occupants assis dans l'embarcation ? jamais sur des dossiers ou sur le rebord !
- champ de vision du pilote - sans obstruction ?
- conditions météo - sécuritaire pour naviguer ?
- passagers - familiers avec les procédures d'urgence ?

PT#056-0880



DANGER



Avoid serious injury or death from carbon monoxide.

Exhaust fumes from engines contain carbon monoxide gas and may collect in enclosed areas.

Keep cockpit well ventilated, do not use canvas, side curtains without proper ventilation.

Go sickness symptoms include headache, nausea and dizziness. Do not mistake for seasickness.

See owners manual for additional information.

Éviter des blessures graves ou la mort par le monoxyde de carbone.

Les gaz d'échappement des moteurs contiennent du monoxyde de carbone qui peuvent s'accumuler dans des endroits mal ventilés.

Bien ventiler l'habitacle et ne pas utiliser les toits de toile ou rideaux sans une ventilation adéquate.

Les signes d'une exposition sont la nausée, l'étourdissement et la somnolence. Ne pas confondre avec le mal de mer.

Voir le manuel du propriétaire pour plus de détails.

050410

 **WARNING/AVERTISSEMENT**

Gasoline vapors can explode resulting in injury or death.

BEFORE STARTING ENGINE

- Check engine compartment bilge gasoline or vapors, and
- operate blower for four minutes, and
- verify blower operation.

Run blower when vessel is operating below cruising speed.

Les vapeurs d'essence peuvent exploser causant des blessures graves ou la mort.

AVANT LE DÉMARRAGE DU MOTEUR

- Vérifier le compartiment à moteur pour détecter s'il y a présence d'essence ou de vapeur d'essence, et
- actionner le ventilateur pendant 4 minutes, et
- vérifier l'opération du ventilateur.

Actionner le ventilateur quand l'embarcation navigue à vitesse réduite.

PT#056-0863



**WARNING
AVERTISSEMENT**

Prevent falls overboard, close, latch, and stay inside gate(s) while underway.

Prévenez les chutes par-dessus bord. fermez les portes et demeurez à l'intérieur des clôtures quand l'embarcation est en mouvement.

PT#056-0873



WARNING/AVERTISSEMENT

Avoid personal injury secure seat fully into track and latch before use.

Pour éviter des blessures personnelles graves. Fixer solidement le siège dans la glissière et immobiliser le avec l'attache avant de l'utiliser.

PNA 990929



WARNING/AVERTISSEMENT

Avoid serious injury. Do not occupy platform above trolling speed. Make sure latches are closed securely.

Évitez des blessures graves, ne pas utiliser la plate-forme à une vitesse supérieure à celle de la pêche à la traîne. Assurez-vous que les compartiments sont bien fermés.

PT#056-0872



WARNING/AVERTISSEMENT

Prevent falls overboard or in boat. Do not use swivel seat(s) above trolling speed.

Prevenez les chutes par dessus bord ou à l'intérieur de l'embarcation. Ne pas utiliser le(s) siège(s) pivotant(s) à une vitesse supérieure à celle de la pêche à la traîne.

PNA 000601

DANGER

Shut off motor when near swimmers.
Severe injury or death will result from contact with a rotating propeller.

Couper le contact au moteur lorsque près des baigneurs. Le contact avec l'hélice causera des blessures graves ou la mort.

PT#056-0861

WARNING/AVERTISSEMENT

To avoid serious injury, death or boat damage from ski tow bar failure, ski tow bar must be secured to base. Do not use with any equipment which is tied to tow rope, such as inner tubes, aquaplanes, parasailing, etc. Always sit at least 3 feet from ski tow bar. Max towage capacity 500 pounds.

Afin d'éviter des blessures, la mort ou des dommages à l'embarcation causés par un bris du mât de remorquage pour skieur, assurez-vous que le mât est toujours bien fixé à ses bases. Ne pas utiliser le mât de remorquage pour des activités telles que aquavion, paravoile, tubes, etc. Assurez-vous d'être toujours assis à au moins 1 mètre du mât de remorquage pour skieur. Capacité maximum de remorquage 500 lb.

0561382

WARNING/AVERTISSEMENT

To avoid motor cab breaking when tilting to maximum range, take care to pull up walkway platform and secure it to back wall.

Pour éviter de briser le capot du moteur quand il est basculé au maximum, prenez soin de remonter la passerelle arrière et de la sécuriser au mur arrière.

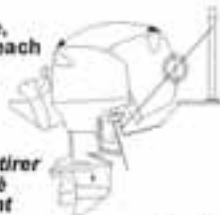


0561383

WARNING/AVERTISSEMENT

To avoid motor cab breaking when tilting it to maximum range, be sure to pull out the brace on each side of the ski tow bar by using the quick connect pins.

Pour éviter de briser le capot du moteur quand il est basculé au maximum, assurez-vous de retirer les barres d'appui de chaque côté du mât de remorquage en utilisant les goupilles d'attache rapide.



0566 99-004C3

WARNING/AVERTISSEMENT

To avoid injury, engage the clamping system of the pull-out bed before usage.

Afin de prévenir les blessures, assurez-vous que le système de blocage du lit rétractable est bien enclenché avant de l'utiliser.

0566-02-018400



CAUTION / ATTENTION

To avoid damage to your boat, engage sun deck clamping system before cruising or trailering.

Afin d'éviter des dommages à votre embarcation, assurez-vous que le système de blocage de l'aire de bronzage est bien enclenché avant la navigation ou le transport.

069-99-00240



CAUTION / ATTENTION

PORTABLE FUEL TANK LOCATION

EMPLACEMENT DU RÉSERVOIR D'ESSENCE PORTATIF



069-99-00240



WARNING AVERTISSEMENT

To avoid injury, secure ski tow bar is in lock position before usage.

Afin d'éviter des blessures, assurez-vous que le mât de remorquage est à la position "verrouillé" avant de l'utiliser.

LOCK
VERROUILLÉ



069-99-00240



DANGER

Never use ladder when motor is running.
Ne jamais utiliser l'échelle quand le moteur fonctionne.

069-99-00240



DANGER



Carbon monoxide (CO) can cause brain damage or death.
Engine exhaust contains odorous and colorless carbon monoxide gas.
Carbon monoxide will be around the back of the boat when engine is running.
Move to fresh air if you feel nausea, headache, dizziness, or drowsiness.

Le monoxyde de carbone (CO) peut causer le mort ou des dommages cérébraux.
Les gaz d'échappement de moteur contiennent du monoxyde de carbone, un gaz inodore et incolore.
Le monoxyde de carbone se retrouve à l'arrière de l'embarcation lorsque le moteur est en fonction.
Déplacez vous à l'air frais, si vous ressentez de la nausée, maux de tête, étourdissements ou de la somnolence.

069-99-00240

LÓCALISATION DE LA PLAQUE D'IDENTITÉ DE LA COQUE

Sur les bateaux, le numéro d'identification de la coque est apposé à l'arrière, du côté bâbord, au-dessus de la ligne de flottaison. Sur les pontons, ce numéro est apposé à l'arrière, du côté tribord. Vous avez besoin du numéro d'identification de la coque (numéro de série) pour obtenir des renseignements ou commander des pièces. La garde côtière exige que ce numéro soit apposé en permanence à l'arrière du bateau, du côté droit.

Q J T 6 5 0 0 6 E 1 0 2

RENSEIGNEMENTS SUR LE BATEAU ET LA REMORQUE

Propriétaire _____

Date d'achat _____

Adresse _____

Concessionnaire _____

Téléphone _____

Adresse _____

Modèle de bateau _____

Numéro de série _____

Moteur _____

Numéro de série _____

Numéro de série de l'arbre extérieur
(moteur semi-hors-bord) _____

Remorque _____

Numéro de série _____

Autre _____

LISTE DE CONTRÔLE DE SÉCURITÉ

La sécurité nautique et la sécurité de vos passagers sont de VOTRE responsabilité.

- Observez les instructions indiquées sur toutes les étiquettes de sécurité. Ces instructions ont pour but de rendre vos sorties agréables et sécuritaires.
- Ne conduisez jamais lorsque vous avez consommé des drogues ou de l'alcool. N'autorisez que des conducteurs qualifiés à conduire votre bateau.
- Au moins un passager devrait savoir comment faire fonctionner le bateau au cas où le conducteur ne pourrait subitement le faire.
- Ne surchargez pas votre bateau. Sa capacité est réduite dans des eaux agitées. Fiez-vous au bon sens et à votre jugement, et non pas seulement à la plaque indiquant la capacité maximale de votre bateau.
- Utilisez toujours la corde de retenue de l'interrupteur d'arrêt d'urgence lorsque vous faites fonctionner le bateau et assurez-vous que tous les passagers soient au courant du fonctionnement de ce dispositif.
- Inspectez régulièrement votre bateau, sa coque, son moteur, l'équipement de sécurité et tout autre matériel. Gardez-les en bon état de fonctionnement.
- Ayez toujours à bord l'équipement de sécurité minimum et tout autre matériel de sécurité supplémentaire dont vous avez besoin pendant que vous naviguez.
- Vérifiez le bon fonctionnement et l'accessibilité du matériel de survie, y compris l'extincteur d'incendie. Montrez aux passagers où se trouve ce matériel et assurez-vous qu'ils savent comment le faire fonctionner.
- Faites preuve d'une grande prudence lorsque vous faites le plein d'essence. Sachez quelle est la capacité de votre réservoir d'essence. Évitez de faire le plein le soir, sauf s'il y a suffisamment d'éclairage. Les débordements d'essence ne sont pas visibles dans la noirceur. Éteignez toute flamme nue lorsque vous faites le plein.
- Chaque fois que vous faites le plein, assurez-vous qu'il n'y a pas de vapeur d'essence dans le compartiment moteur. Vérifiez les conduites d'essence et les boyaux pour vous assurer qu'il n'y a pas de fuite.
- Ayez à bord suffisamment d'essence pour la randonnée prévue. Tenez compte des délais attribuables au mauvais temps ou à d'autres facteurs. Utilisez 1/3 du carburant pour vous rendre à destination, 1/3 pour en revenir et gardez-en 1/3 en réserve.
- Surveillez la température. Avant votre départ, vérifiez les prévisions météorologiques locales. Surveillez tout changement dans la température.

- Ayez toujours à bord des cartes à jour de la région où vous naviguez. Avant votre départ, vérifiez les conditions météorologiques de la région où vous vous rendez.
- Avant votre départ, donnez votre plan de navigation à une personne responsable qui reste à terre.
- Conduisez toujours votre bateau en faisant preuve de considération, de courtoisie et de bon sens.

VOUS êtes responsable de votre propre sécurité et de celle de vos passagers et des autres plaisanciers. Vous devez bien connaître les modes de fonctionnement et les mesures de sécurité indiqués dans ce manuel, de même que les renseignements donnés dans les autres brochures de la trousse d'information. Avant de partir, que ce soit pour une heure ou pour plusieurs jours, passez en revue la liste de contrôles de sécurité de la page 2-1. Conduisez toujours votre bateau en faisant preuve de considération, de courtoisie et de bon sens.

MESSAGES D'AVERTISSEMENT

Quand vous lisez le manuel du propriétaire, portez attention aux messages d'avertissement qui vous indiquent les précautions à prendre pour éviter tout danger. Nous avons inclus ces avertissements parce que nous nous soucions de votre sécurité et de celle de vos passagers.



Ce symbole d'alerte est reconnu partout dans le monde. Dans ce manuel, il vous indique de lire l'information attentivement! Vous devez comprendre les conséquences du danger et savoir comment les éviter. *Le non-respect des recommandations données dans un message d'avertissement peut entraîner des dommages matériels, des blessures ou la mort.*

Les gens considèrent souvent qu'un message d'avertissement est de nature générale. Ce manuel contient trois types d'avertissements, selon les conséquences probables du danger : blessure mineure, blessure grave ou décès.

ATTENTION

Le symbole de sécurité et ce mot signalent une situation potentiellement dangereuse qui, si elle n'est pas évitée, peut entraîner des blessures mineures ou modérées, ou des dommages matériels modérés. Cet avertissement est aussi utilisé pour attirer l'attention sur des pratiques non sécuritaires.

AVERTISSEMENT

Le symbole de sécurité et ce mot signalent une situation potentiellement dangereuse qui, si elle n'est pas évitée, devrait entraîner des blessures graves, la mort ou des dommages matériels importants.

DANGER

Le symbole de sécurité et ce mot signalent une situation très dangereuse qui, si elle n'est pas évitée, entraînera des blessures graves ou la mort. Ils sont limités aux situations extrêmes seulement.

Les avertissements contenus dans ce manuel ne traitent pas de toutes les situations possibles. Servez-vous toujours de votre bon jugement! Si une procédure, une méthode, un outil ou une pièce ne sont pas expressément recommandés, vous devez vous assurer qu'ils sont sûrs pour vous et pour les autres et qu'ils n'endommageront pas votre bateau et ne le rendront pas non sécuritaire.

CONSEILS

Vous trouverez dans ce manuel des énoncés qui attirent votre attention sur des conditions pouvant avoir des effets sur le fonctionnement, l'entretien et le service de l'équipement.

La mention **IMPORTANT** indique une procédure visant à prévenir des dommages à l'équipement ou aux composantes connexes.

La mention **NOTE** indique un conseil d'ordre général sur le fonctionnement et l'entretien de l'équipement.

MATÉRIEL DE SÉCURITÉ

En tant que propriétaire du bateau, il vous incombe d'équiper votre bateau de tout le matériel de sécurité nécessaire. Équipez-le également de tout équipement supplémentaire visant à assurer votre sécurité et celle de vos passagers. Vérifiez le matériel requis dans les juridictions où vous pratiquez la navigation de plaisance. Les renseignements suivants sont de nature générale et ils ne couvrent pas tout le matériel de sécurité.

Matériel de sécurité obligatoire

Même si votre bateau comprend pratiquement tout le matériel de sécurité nécessaire, il vous incombe de l'équiper convenablement. Vérifiez quel matériel est obligatoire en vous adressant à votre concessionnaire ou aux autorités compétentes.

Vêtement de flottaison individuel (VFI)

Les règlements fédéraux stipulent qu'il doit y avoir au moins un vêtement de flottaison individuel (VFI) approuvé par la Garde côtière par personne se trouvant à bord d'un bateau de plaisance. Vous ne pouvez utiliser votre bateau qu'à condition que tous les VFI soient en bonne condition, soient facilement accessibles, portent clairement le numéro d'autorisation de la Garde côtière, soient de la bonne taille (le poids minimum et maximum et les mesures du thorax sont indiqués sur le VFI) et qu'il y en ait un par personne à bord. Les vêtements de

flottaison individuels doivent être adaptés aux personnes qui les portent.

Un VFI aide à maintenir la tête hors de l'eau et permet de rester dans une position satisfaisante dans l'eau. Le poids et l'âge entrent en ligne de compte dans le choix d'un VFI. La flottabilité du VFI doit supporter le poids de la personne dans l'eau. La taille du VFI doit être appropriée. Le poids ou les mesures du thorax servent d'ordinaire à déterminer la taille du VFI. Il vous incombe de vous assurer que vous avez suffisamment de VFI à bord et que ceux-ci sont de la bonne taille. Vous devez également informer vos passagers de l'endroit où se trouvent les VFI et vous assurer qu'ils savent comment les utiliser.

Conseils au sujet des vêtements de flottaison individuels

Un VFI est conçu pour vous sauver la vie. Pour qu'il puisse vous supporter dans l'eau, il doit être adapté à vous, flotter et être en bon état.

- Essayez-le et ajustez-le pour qu'il soit confortable tant à l'extérieur de l'eau que dans l'eau. Identifiez votre VFI à votre nom si vous êtes la seule personne à le porter.
- Assurez-vous que votre VFI fonctionne bien en le portant dans l'eau. Vous saurez ainsi comment l'utiliser et vous sentirez en confiance.
- Montrez aux enfants comment mettre un VFI et faites leur essayer dans l'eau. De la sorte, ils sauront à quoi sert un VFI et comment il faut l'utiliser. Ils seront plus à l'aise si jamais ils se retrouvaient soudainement à l'eau.
- Si le VFI est mouillé, faites-le sécher à fond avant de le ranger. Ne le faites pas sécher à proximité d'un radiateur ou d'une chaufferette. Rangez-le dans un endroit bien aéré.
- Éloignez le VFI des objets pointus qui peuvent déchirer le tissu ou percer les matériaux de flottaison.
- Pour votre propre sécurité et pour celle des autres, les personnes qui ne savent pas nager, les nageurs inexpérimentés et les jeunes enfants doivent porter un VFI en tout temps, que le bateau soit arrêté ou qu'il se déplace.
- Vérifier le VFI souvent pour vous assurer qu'il n'est pas déchiré, que les matériaux de flottaison ne coulent pas et que toutes les coutures sont solides.
- Si le VFI contient du kapok et que les insertions de vinyle sont percées, le kapok peut devenir saturé d'eau et le vêtement peut perdre sa flottabilité. Si le kapok devient rigide ou qu'il est saturé d'eau, remplacez le vêtement. Sinon, il pourrait ne pas être efficace au moment où vous en aurez besoin.

Hypothermie

L'hypothermie, qui désigne la perte de chaleur du corps dans l'eau, est une cause importante de décès dans les accidents de bateau. Une fois qu'une personne est en état d'hypothermie, elle perd conscience et se noie.

Les VFI peuvent augmenter le temps de survie à cause de leur isolation. Naturellement, plus l'eau est chaude, moins il faut d'isolation. Si vous vous déplacez dans des plans d'eau où l'eau est froide (moins de 40° F), il est préférable d'utiliser un VFI qui couvre le plus possible le corps.

Voici quelques points à se rappeler au sujet de l'hypothermie :

1. Si vous vous retrouvez à l'eau, n'essayez pas de nager sauf pour aller rejoindre une embarcation qui se trouve à proximité, un autre passager ou un objet flottant sur lequel vous pouvez monter ou auquel vous pouvez vous accrocher. Nager augmente la déperdition de chaleur du corps. Si l'eau est froide, il n'est pas recommandé de mettre la tête sous l'eau. Gardez-la hors de l'eau. Cela réduira de beaucoup la perte de chaleur du corps et augmentera le temps de survie.
2. Conservez une attitude positive vis-à-vis de votre survie et de votre sauvetage. Cela augmentera vos chances de prolonger votre temps de survie jusqu'à ce que vous soyez rescapé. Votre désir de vivre fait une grande différence!
3. S'il y a plusieurs personnes à l'eau, il est recommandé qu'elles se serrent les unes contre les autres en attendant d'être rescapées. Cette action permet de conserver la chaleur, ce qui augmente le temps de survie.
4. Portez toujours votre VFI. Il ne vous sera d'aucune utilité pour lutter contre les effets de l'hypothermie si vous ne le portez pas quand vous tombez à l'eau.

Extincteurs d'incendie

À titre de propriétaire du bateau, vous avez la responsabilité de le doter d'un extincteur d'incendie.

AVERTISSEMENT

Incendie! En cas d'incendie, n'ouvrez pas le compartiment moteur. Éteignez le moteur. Videz le contenu de l'extincteur progressivement, par petits coups, jusqu'à ce que l'incendie soit éteint. Ne videz pas le contenu de l'extincteur en une seule fois, car vous pourriez manquer de mousse extinctrice.

Les extincteurs d'incendie portatifs devraient être installés dans des endroits facilement accessibles, éloignés du compartiment moteur. Toutes les personnes à bord devraient savoir où sont localisés les extincteurs et être en mesure de les faire fonctionner.

Note : N'essayez pas les extincteurs d'incendie en faisant gicler de petites quantités de leur contenu. Sinon, ils pourraient ne pas fonctionner quand vous en aurez vraiment besoin!

Avertisseurs sonores

Note : Aucun avertissement sonore ne convient à tous les usages. Envisagez d'avoir divers types d'avertisseurs à bord.

On ne peut pas conduire de bateau sans avoir un klaxon ou un avertisseur sonore électrique ou sans avoir à la main ou dans la bouche un sifflet ou un avertisseur sonore. Ces instruments doivent produire un avertissement d'une durée de deux secondes et être audible à une distance d'au moins un demi-mille.

Voici la signification habituelle des coups de sifflet :

- | | |
|----------------------|--------------------------|
| • Un coup prolongé | Signal d'avertissement |
| • Un coup court | Passez à ma gauche |
| • Deux coups courts | Passez à ma droite |
| • Trois coups courts | Moteur en marche arrière |
| • Cinq coups ou plus | Signal de danger |

Feux de navigation

Les feux de navigation ont pour but d'informer les autres vaisseaux de votre présence et de votre course. Si vous êtes sur l'eau entre le coucher et le lever du soleil, vous devez circuler avec des feux de navigation appropriés allumés.

Le soir, la bonne pratique recommande qu'aucune autre lumière, que celles obligatoires en vertu de la loi, ne soit visible. Toute lumière additionnelle, en plus de créer de la confusion chez les autres conducteurs, peut aussi nuire à votre vision.

MATÉRIEL SUPPLÉMENTAIRE RECOMMANDÉ

Vous pouvez faire l'achat d'autre matériel pour rendre vos excursions plus sécuritaires et plus agréables. La liste suivante suggère le matériel que vous devriez envisager d'acquérir :

MATÉRIEL DE BASE :

Lampe de poche	Lignes d'amarres	Compas
Aviron ou rame	Signaux de détresse	Trousse de premiers soins
Défenses de quai	Radio VHF	EPIRB
Gaffe	Vêtements très chauds	Cartes
Lotion solaire	Corde de traction	Pompe d'épuisement ou écope
Deuxième ancre avec corde		
Réserve d'urgence d'eau potable et d'aliments		

OUTILS :

Clé à bougies	Marteau	Tournevis
Couteau de poche	Pincés	Ruban d'électricien
Clé anglaise	Huile de graissage	Clé à hélice
Ruban isolant		

PIÈCES DE RECHANGE :

Ampoules	Hélice	Fusibles
Bouchon de vidange	Bougies d'allumage	Fil
Écrou/rondelle d'hélice		

MONOXYDE DE CARBONE

AVERTISSEMENT

Monoxyde de carbone! S'il est respiré, le monoxyde de carbone peut être nocif ou mortel. N'obstruez pas les conduits d'évacuation. Prévoyez une aération suffisante. Ouvrez les abris en toile pour maintenir une aération adéquate. Évitez de faire tourner au ralenti le moteur du bateau pendant des périodes prolongées et surveillez les conditions météorologiques qui peuvent empêcher le CO de se disperser dans l'air lorsque les abris en toile sont complètement fermés. Ne pas remorquer de skieur ou de personne dans un tube à basse vitesse.

La combustion d'un matériau contenant du carbone produit du monoxyde de carbone (CO), un gaz incolore et inodore. Comme le CO a la même pesanteur que l'air, il peut se répandre dans un espace clos sans qu'on s'en aperçoive puisqu'on ne peut ni le voir ni le sentir. Tout appareil servant à brûler des matériaux à base de carbone dans un bateau peuvent être une source de CO. Les moteurs à combustion interne sont également une source de CO.

Le monoxyde de carbone entrave le transport de l'oxygène dans le sang. La réduction de l'apport d'oxygène dans les tissus entraîne la nécrose de ceux-ci. L'exposition prolongée au CO peut causer des dommages cérébraux ou la mort. À de fortes concentrations, le CO peut tuer en quelques minutes. À de faibles concentrations, les effets du CO sont cumulatifs et peuvent être tout aussi mortels sur de longues périodes.

Les symptômes d'un empoisonnement au CO sont les suivants : yeux qui piquent ou qui pleurent, rougeurs, tempes qui élancent, pensées incohérentes, oreilles qui tintent, serremments dans la poitrine, maux de tête, somnolence, nausées, étourdissements, fatigue, vomissements, perte de conscience et convulsions. **On confond souvent l'empoisonnement au monoxyde de carbone avec le mal de mer.** Lorsqu'un ou l'autre de ces symptômes se manifeste, traitez immédiatement la personne incommodée. Une intervention rapide peut sauver la vie.

- Évacuez l'endroit et transportez la personne là où il y a de l'air frais.
- Donnez-lui de l'oxygène si vous en avez et demandez de l'aide médicale.
- Ouvrez tous les abris en toile pour faire de l'aération.
- Trouvez la source du CO et prenez immédiatement des mesures correctrices. Portez une attention spéciale aux sources adjacentes au bateau.

Accumulation de monoxyde de carbone

Voici des exemples de situations où du monoxyde de carbone peut s'accumuler dans votre bateau lorsque celui-ci est amarré, ancré ou lorsque vous naviguez. Apprenez à reconnaître ces situations et prenez les précautions qui s'imposent pour empêcher de DANGEREUX accidents.

⚠ AVERTISSEMENT

Gaz d'échappement! Les gaz qui s'échappent de la génératrice ou de la coque des autres vaisseaux amarrés ou ancrés peuvent causer une accumulation excessive de monoxyde de carbone dans la cabine et l'habitacle de votre embarcation (voir la figure 2-6). Surveillez les gaz qui s'échappent de la génératrice des autres vaisseaux le long du bord.

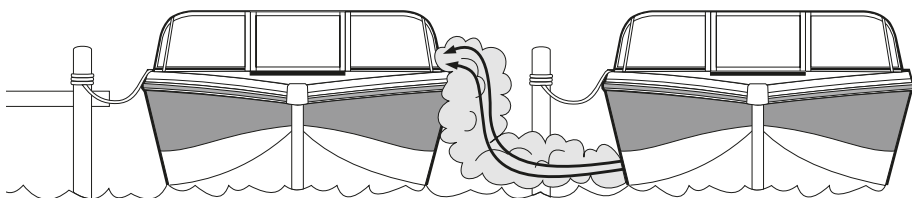


FIGURE 2-6 BATEAUX CÔTE À CÔTE

⚠ AVERTISSEMENT

Refolement! Dans certaines conditions, les courants atmosphériques peuvent faire refouler dans le bateau les gaz contenant du monoxyde de carbone (figure 2-7). Ces gaz peuvent s'accumuler à des niveaux dangereux si l'aération n'est pas suffisante. Aérez suffisamment, redistribuez la charge ou baissez la hauteur de l'avant.



FIGURE 2-7 BATEAU NAVIGUANT (REFOLEMENT)

Quand le bateau navigue, les concentrations de CO peuvent augmenter à cause d'un refoulement par l'arrière. Le refoulement peut être causé par des facteurs tels que la direction des vents relatifs ou la vitesse du bateau. Il peut également se produire un refoulement quand l'avant du bateau est trop élevé. Pour prévenir tout refoulement et améliorer la circulation d'air, ouvrez les toiles lorsque cela est possible.

⚠ AVERTISSEMENT

Gaz d'échappement! Les gaz qui s'échappent de la coque de votre bateau peuvent causer une accumulation excessive de monoxyde de carbone, un gaz toxique, dans l'habitacle lorsque vous utilisez des toiles de protection pendant que votre bateau est en route (figure 2-7) ou amarré. Aérez suffisamment lorsque le toit, les rideaux de côté ou les rideaux à l'arrière sont fermés.

⚠ AVERTISSEMENT

Remorquage à basse vitesse : Les gaz qui s'échappent du moteur de votre bateau lorsque celui-ci avance à faible vitesse peuvent causer une accumulation excessive de monoxyde de carbone, un gaz toxique, à l'arrière de votre bateau (Figure 2-8). Ne remorquez pas de skieur ou de personne dans un tube lorsque vous avancez à basse vitesse.



FIGURE 2-8 Remorquage à basse vitesse



FIGURE 2-9 Plate-forme arrière du bateau

Lorsque votre bateau avance à faible vitesse, les gaz qui s'échappent du moteur de votre bateau peuvent former une accumulation de monoxyde de carbone dangereuse pour la santé des personnes qui se retrouvent sur la plate-forme arrière du bateau (Figure 2-9) ou qui se font remorquer. Ne remorquez jamais de skieur ou de personne en tube lorsque votre bateau avance à basse vitesse et ne laissez personne sur la plate-forme arrière lorsque le moteur tourne.

⚠ AVERTISSEMENT

Gaz d'échappement! Si les conduites d'échappement de la coque donnent sur une jetée, un quai ou une digue ou qu'elles sont obstruées de quelque manière que ce soit, cela peut causer une accumulation excessive de monoxyde de carbone, un gaz toxique, dans l'habitacle (figure 2-10).

Les hangars à bateaux, les jetées et les autres bateaux qui se trouvent à proximité ou dans des espaces clos peuvent contribuer à une augmentation des niveaux de monoxyde de carbone ou CO. *Les conducteurs doivent savoir que le fait de faire fonctionner leur bateau, de l'amarrer ou de l'ancrer dans des endroits où il y a d'autres bateaux comporte des risques d'accumulation de CO provenant d'autres sources.* Faire tourner le moteur de votre bateau quand celui-ci est amarré peut entraîner une accumulation de CO dans votre bateau et dans les autres bateaux qui se trouvent à proximité.

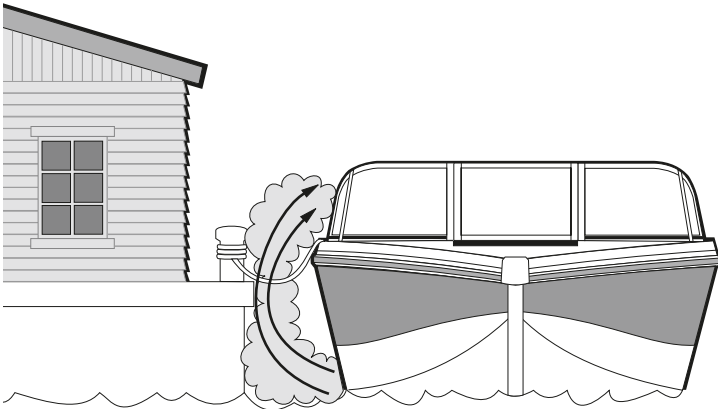


FIGURE 2-10 ESPACES CLOS

L'installation de toiles à l'arrière pendant que le bateau est en marche peut accroître les risques d'accumulation de CO dans le bateau. Aérez suffisamment. Si le pare-brise a des bouches d'air, ouvrez-les avant de mettre le bateau en marche pour accroître l'entrée d'air et réduire les risques d'accumulation de CO.

Même dans les bateaux les mieux construits, le CO peut parfois s'accumuler dans les endroits clos. Examinez continuellement les passagers pour détecter tout symptôme d'empoisonnement au CO.

Détecteurs de monoxyde de carbone

AVERTISSEMENT

Gaz d'échappement! Les gaz qui s'échappent du moteur de votre bateau lorsque celui-ci avance à faible vitesse ou qu'il est arrêté peuvent causer une accumulation excessive de monoxyde de carbone, un gaz toxique, dans l'habitacle. Le vent arrière peut en accroître l'accumulation. Aérez suffisamment ou augmentez légèrement la vitesse lorsque cela est possible.

L'installation de détecteurs de monoxyde de carbone est fortement recommandé dans les bateaux qui ont des toiles d'habitacle. Vous pouvez obtenir ces instruments auprès de votre concessionnaire. Il est important que ceux-ci soient installés par des professionnels et qu'ils soient calibrés.

Note : Un détecteur de monoxyde de carbone n'est pas un détecteur de vapeurs d'essence. Ce dernier détecteur ne surveille pas l'accumulation de monoxyde de carbone dans les endroits clos.

INTERRUPTEUR D'ARRÊT D'URGENCE AVEC CORDE DE RETENUE

Ce dispositif de sécurité arrête automatiquement le moteur si la corde est fixée au conducteur et que celui-ci tombe du poste de commande. Reportez-vous au manuel du moteur pour de plus amples renseignements sur l'utilisation de cet interrupteur.

L'interrupteur d'arrêt d'urgence (figure 2-11) comporte un interrupteur qui coupe le moteur, un anneau de suspension de l'interrupteur, une corde de retenue et un anneau de suspension de la corde. L'anneau de suspension de la corde doit être solidement fixé au VFI, aux vêtements, au bras ou à la jambe du conducteur. La corde doit être fixée à un endroit où il n'y a pas d'obstruction ou à quelque chose qui se déplacera avec le conducteur s'il quitte le poste de commande. Si le moteur est coupé parce que l'interrupteur a été activé, il peut être nécessaire de réinstaller l'anneau sur l'interrupteur et de placer l'interrupteur en position RUN avant de repartir le moteur.

RÈGLES DE SÉCURITÉ

AVERTISSEMENT

Rien ne doit obstruer le fonctionnement de l'interrupteur d'arrêt d'urgence. Ne modifiez pas cet interrupteur ou ne l'enlevez pas. Ne court-circuitiez pas non plus ses dispositifs de sécurité. S'il est bien utilisé, l'interrupteur d'arrêt d'urgence avec corde de retenue peut empêcher votre bateau de poursuivre sa route sans conducteur, ce qui pourrait entraîner des dommages corporels importants ou la mort de quelqu'un.

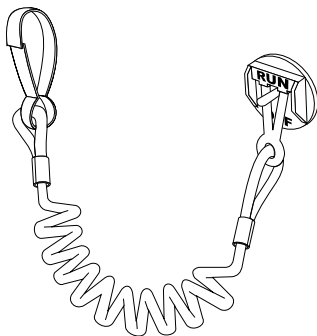


FIGURE 2-11 INTERRUPTEUR TYPE DE COURANT D'ALLUMAGE (INTERRUPTEUR D'ARRÊT D'URGENCE) AVEC CORDE DE RETENUE

VOUS êtes responsable de votre propre sécurité, de la sécurité de vos passagers et de celle des autres plaisanciers.

Drogues et alcool

⚠ AVERTISSEMENT

L'alcool et la conduite d'un bateau ne vont pas ensemble! Si vous conduisez avec des facultés affaiblies, vous mettez en danger la vie de vos passagers et des autres plaisanciers. La loi interdit de conduire un bateau sous l'influence d'alcool ou de drogues.

Ne consommez pas de drogues ou d'alcool pendant que vous conduisez un bateau. Pour conduire un bateau, comme pour conduire une automobile, il faut être sobre et se montrer attentif. Conduire un bateau quand on a consommé des drogues n'est pas seulement dangereux, c'est aussi illégal. Les lois en ce sens sont appliquées rigoureusement. L'usage de drogues ou d'alcool, ou le mélange des deux, réduit les réflexes, cause des erreurs de jugement, affaiblit la vue et réduit l'aptitude à faire fonctionner un bateau de façon sécuritaire.

Fonctionnement sécuritaire

Par fonctionnement sécuritaire, on entend que vous ne ferez pas un mauvais usage de votre bateau ou que vous ne permettrez pas à vos passagers d'en faire un tel usage. Le fonctionnement sécuritaire fait appel, en tout temps, au bon jugement. Cela inclus, mais sans s'y restreindre, ce qui suit :

- Chargez le bateau en respectant la charge maximale spécifiée. Répartissez également la charge entre bâbord et tribord, et entre la proue et la poupe.
- Respectez la limite de vitesse permise. Évitez de conduire à une vitesse

La remorque doit bien supporter le bateau, permettre de le transporter de façon sécuritaire et faciliter l'embarquement et le débarquement. Un remorquage inapproprié peut causer de graves accidents de circulation et c'est la cause principale des dommages que subissent les bateaux. La garantie ne couvre pas les dommages de ce genre. Familiarisez-vous avec les procédures de remorquage avant de transporter votre bateau sur la route.

IMPORTANT : La remorque de votre bateau a été conçue expressément pour celui-ci. N'utilisez pas d'autre remorque pour transporter votre bateau. Votre concessionnaire peut vous renseigner sur les branchements à faire dans le véhicule remorqueur. Adressez-vous aux autorités locales pour connaître les exigences d'enregistrement et d'immatriculation dans votre juridiction. Partout la loi exige que les remorques de bateaux soient enregistrées et immatriculées. Dans certaines régions il y a aussi des exigences concernant les freins.

AVERTISSEMENT

Toute surcharge de la remorque peut endommager son châssis ou ses composantes, ou causer une perte de contrôle du véhicule qui la tire. Pour prévenir les accidents et les blessures, le poids total de la remorque, du bateau et de l'équipement ne doit pas dépasser le poids nominal de la remorque.

POIDS NOMINAL BRUT DU VÉHICULE

La remorque doit pouvoir supporter le poids du bateau, du moteur, du réservoir d'essence rempli à pleine capacité et de tout autre équipement normalement transporté. Vérifiez l'étiquette de certification apposée sur le châssis de la remorque pour connaître le poids nominal brut du véhicule (PNBV). Le poids total de votre bateau, de votre moteur, de l'essence, de l'équipement et de la remorque ne doit pas excéder le PNBV.

RÉPARTITION DE LA CHARGE

Si le véhicule remorqueur est équipé d'un attelage répartiteur de charge, celui-ci doit pouvoir supporter le PNBV. Le poids de la remorque doit être réparti également et le bateau devrait être au niveau. S'il y a trop de poids sur l'attelage, l'avant du véhicule va balancer ou survirer. Par contre, s'il n'y a pas assez de poids sur l'attelage, la remorque va zigzaguer. Dans l'un ou l'autre cas, le véhicule sera difficile à conduire et pourrait devenir incontrôlable à grande vitesse.

Les règlements exigent habituellement que les remorques excédant un certain poids nominal soient équipées de freins. Comme les exigences varient, vérifiez auprès de votre concessionnaire.

ATTELAGE

⚠ AVERTISSEMENT

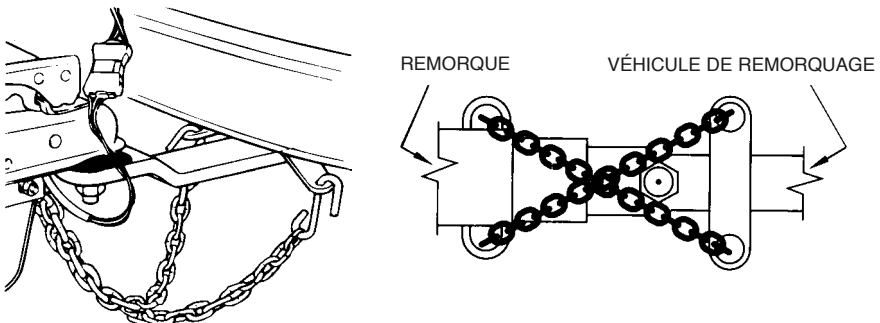
Une surcharge peut entraîner un bris de l'attelage et causer des accidents avec blessures. Le poids total de la remorque chargée ne doit pas excéder la capacité maximale indiquée sur l'attelage du véhicule remorqueur.

Il existe diverses classes d'attelages, selon le poids brut de la remorque et la charge maximale du dispositif d'attelage. Utilisez toujours un dispositif d'attelage de même classe que la remorque. La plupart des remorques de bateau s'accrochent sur un attelage avec boule riveté ou soudé au véhicule remorqueur. Assurez-vous que le véhicule remorqueur soit équipé d'un attelage pouvant supporter le PNBV. Les deux types de base d'attelage de remorque sont l'attelage pivotant qui convient aux modèles plus petits et l'attelage répartiteur de charge qui sert pour les modèles plus gros.

Le coupleur de l'attelage doit être adapté à la grosseur de la boule d'attache. Le diamètre de celle-ci est indiqué sur le coupleur de la remorque. Le coupleur doit entrer parfaitement sur la boule d'attache. La hauteur de la boule d'attache du véhicule doit également correspondre à la hauteur du coupleur de la remorque. Consultez l'étiquette technique de la remorque pour connaître la hauteur requise. Voici les recommandations pour les préfixes suivant : 6830, 6808, 6813, 6910, 6916, 6918, 6922, 6925, 6928 = à +/- 16" du sol. Tous les autres préfixes sont = à +/- 18" du sol.

CHAÎNES OU CÂBLES DE SÉCURITÉ

Les chaînes ou les câbles de sécurité offrent une protection supplémentaire en empêchant que la remorque se détache complètement du véhicule remorqueur pendant le transport. Croisez les chaînes ou les câbles sous le dispositif d'attelage pour empêcher l'attelage de tomber sur la route au cas où la remorque se séparerait de la boule d'attache (figure 3-1). Les chaînes ou les câbles de sécurité devraient avoir une résistance à la rupture égale à la limite supérieure du PNBV.



FREINS

⚠ AVERTISSEMENT

Dommmages matériels! Blessures! Ne pas utiliser les freins lorsque cela est nécessaire peut causer un accident avec blessures. Observez attentivement les conditions de la route et soyez prêt à arrêter. Faites régulièrement l'entretien de vos freins pour vous assurer de leur bon fonctionnement.

Votre remorque peut également être équipée d'un système de freinage par inertie. Ce système réduit la pression exercée sur le véhicule remorqueur en transférant une partie de l'action de freinage aux roues de la remorque. Quand le véhicule remorqueur ralentit et décélère, le poids de la remorque exerce une pression qui est transmise au maître cylindre fixé sur le dispositif d'attelage près du coupleur. Cette pression hydraulique est transmise dans les conduites de freins jusqu'au circuit de freinage des roues qui aide à ralentir ou à immobiliser le véhicule et la remorque. Un amortisseur permet un freinage sans heurt en prévenant l'application intermittente des freins.

Certaines remorques sont équipées de freins à disques. L'attelage pour ces remorques comporte des fiches à 7 conducteurs. (Figure 3-2) La fiche de raccordement du véhicule doit être connectée correctement pour désactiver les freins à disque en marche arrière. Voyez votre concessionnaire pour plus de renseignements à ce sujet.

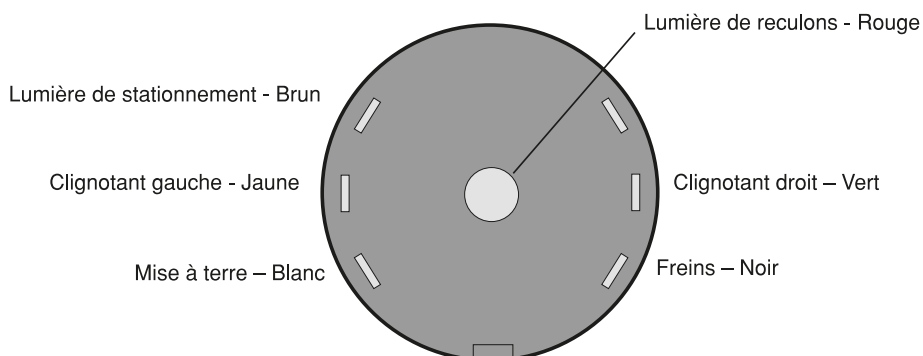


FIGURE 3-2 FICHE POUR LES FREINS À DISQUE

TOURNER AVEC UNE REMORQUE

Quand vous tirez une remorque, vous devez savoir que la remorque prendra un virage plus serré que le véhicule remorqueur (figure 3-3). Lorsque vous tournez, faites attention à ce que la remorque ne frappe pas un autre véhicule ou un objet. Prenez les virages à une vitesse appropriée.

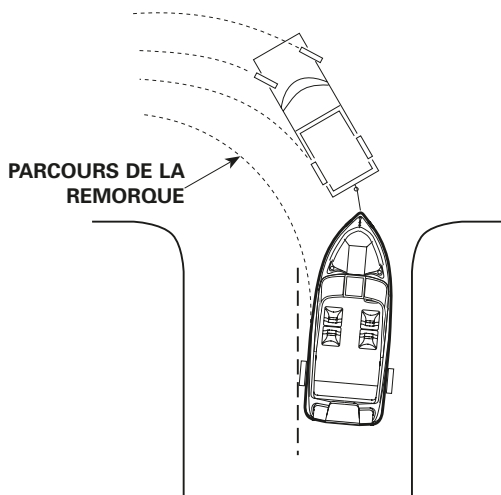


FIGURE 3-3 TOURNER AVEC UNE REMORQUE

RECULER AVEC UNE REMORQUE

Pratiquez-vous à reculer avec une remorque *avant* de vous rendre à un site de mise à l'eau. Pratiquez-vous d'abord dans un espace découvert. Demandez à un habitué de vous accompagner. La remorque recule en direction opposée de celle du véhicule. Si vous voulez que la remorque aille vers la droite, tournez le volant vers la gauche. Si vous voulez qu'elle aille vers la gauche, tournez le volant vers la droite (figure 3-4). Ne tournez pas trop le volant pour éviter de survirer. Tournez-le graduellement jusqu'à ce que vous sentiez que vous pouvez reculer de façon sécuritaire.

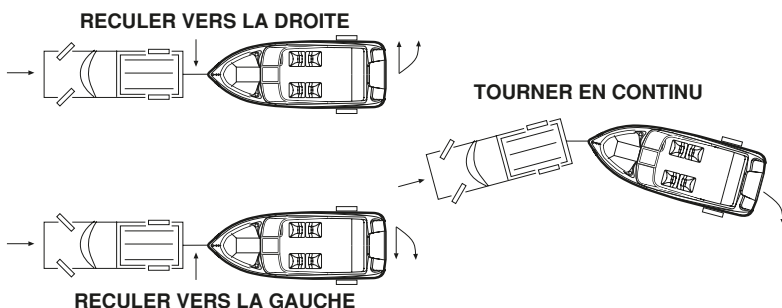


FIGURE 3-4 RECULER UNE REMORQUE

Pour reculer avec une remorque équipée de freins à disque, le conducteur de recul doit être raccordé correctement (figure 3-5). Reportez-vous au guide du propriétaire de la remorque pour plus de renseignements à ce sujet.

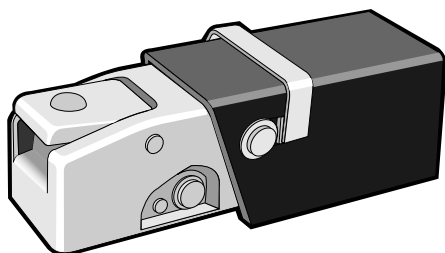


FIGURE 3-5 CONDUCTEUR DE RECUL

MISE À L'EAU

Avant de mettre votre bateau à l'eau, garez-vous sur le côté et surveillez quelques mises à l'eau pour voir si la rampe pose des problèmes et pour connaître les effets du vent et du courant sur la mise à l'eau.

La courtoisie commande que vous prépariez votre bateau en vue de sa mise à l'eau en dehors de la rampe. Ces préparatifs incluent ce qui suit : enlever les attaches, fixer l'équipement détaché, charger l'équipement personnel et s'assurer que les bouchons d'évacuation sont mis.

Demandez à quelqu'un de vous guider à la rampe. Reculez lentement. N'oubliez pas de mettre à l'eau votre bateau à angle droit du rivage. Lorsque vous faites la mise à l'eau à partir d'une remorque, levez le pied du moteur pour éviter de l'endommager.

Lorsque le tableau arrière du bateau est dans plusieurs centimètres d'eau, immobilisez le véhicule remorqueur. Si le véhicule est doté d'une transmission manuelle, laissez-la embrayée. S'il est doté d'une transmission automatique, mettez-la à la position P (stationnement). Assurez-vous que le tuyau d'échappement du véhicule n'est pas submergé d'eau. Éteignez le moteur et mettez le frein à main. Placez des blocs derrière les roues arrière du véhicule.

Ne détachez pas le câble du treuil de l'anneau de halage tant qu'une amarre n'a pas été fixée à l'un des taquets du bateau. Sinon, le bateau pourrait glisser et partir à la dérive. Attachez une amarre à l'avant du bateau et attachez-en une autre à l'arrière pour mieux contrôler le bateau. Pour plus de renseignements sur l'amarrage, reportez-vous au chapitre 7.

Une fois le bateau mis à l'eau, attachez-le au quai ou demandez à quelqu'un de tenir les amarres. Baissez ensuite le pied du moteur puis, s'il y a assez d'eau, démarrez le moteur.

Enlevez le véhicule remorqueur de la rampe de mise à l'eau. Stationnez-le dans l'aire prévue à cette fin. Quand vous stationnez votre véhicule et votre remorque, faites-le de sorte à ne pas empêcher les autres plaisanciers de s'approcher de la rampe de mise à l'eau ou de sorte à ne pas entraver leurs manœuvres.

CHARGEMENT DU BATEAU SUR LA REMORQUE

Le chargement d'un bateau sur une remorque s'apparente à sa mise à l'eau, sauf qu'on fait le contraire.

1. Reculez la remorque dans l'eau.
2. Lorsque la remorque est dans suffisamment d'eau pour permettre au bateau de flotter sur les sommiers :
 - **IMMOBILISEZ** le véhicule remorqueur
 - Laissez la transmission manuelle embrayée ou placez la transmission automatique à la position P (stationnement)
 - Fermez le moteur
 - Mettez le frein à main
 - Placez des blocs derrière les roues arrière du véhicule
3. Relevez le pied du moteur.
4. Embarquez le bateau sur la remorque et attachez les chaînes de sécurité.
5. Après avoir fixé le bateau sur la remorque, partez le moteur du véhicule remorqueur et sortez la remorque de l'eau. (Si des blocs sont reliés au moyen d'une corde à l'attelage de la remorque, il n'est pas nécessaire de les enlever avant de sortir la remorque de l'eau.)
6. Ouvrez le bouchon d'évacuation pour permettre à l'eau de s'écouler (sauf dans le cas d'un ponton). Gardez ce bouchon ouvert pour prévenir l'accumulation d'eau dans la cale. N'oubliez pas de remettre ce bouchon la prochaine fois que vous utiliserez votre bateau pour éviter que la cale s'emplisse d'eau.
7. Utilisez des attaches pour fixer le bateau sur la remorque. Attachez l'arrière du bateau pour l'empêcher de se déplacer de côté.
8. Si votre remorque est équipée d'un support de moteur avec amortisseur de chocs, assurez vous qu'il est bien fixé à votre moteur avant de démarrer.
9. Essayez la coque pour prévenir les taches d'eau et la garder propre.
10. Assurez-vous que tout le matériel transporté, les couvercles et les toiles soient fixés ou attachés solidement avant de prendre la route. Placez le matériel détaché dans le véhicule remorqueur.

11. Rebranchez les feux de signalisation de la remorque. Assurez-vous de leur bon fonctionnement avant de démarrer.
12. Vérifiez la pression dans les pneus (en vous reportant à la pression indiquée sur les flancs). Des pneus sous-gonflés surchauffent rapidement et peuvent éclater, ou causer un déplacement latéral. Assurez-vous également que les écrous de roues sont serrés.
13. Avant le départ et après environ les 160 premiers kilomètres, serrez les écrous au couple de 90-95 livres par pouce. Vous devez resserrer les écrous selon un motif entrecroisé (figure 3-6) pour garantir une pression uniforme et un alignement optimal. Serrez au couple de façon uniforme, toujours selon le motif entrecroisé, jusqu'à ce que le couple soit parfait.

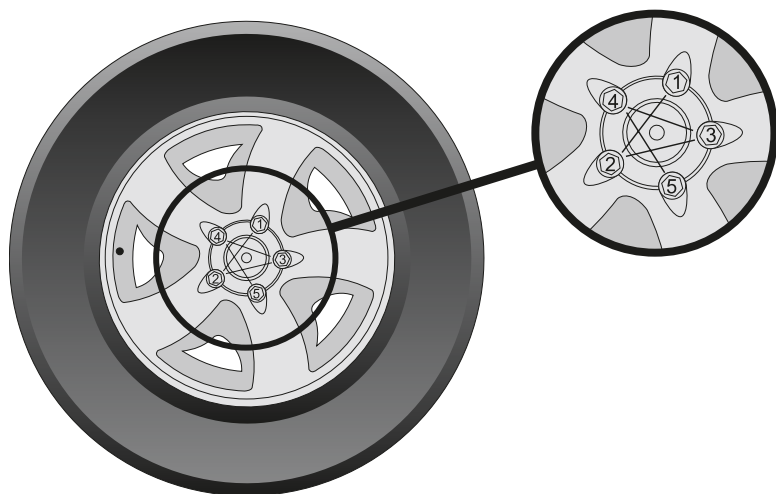


FIGURE 3-6

14. Assurez-vous que le coupleur est fixé au dispositif d'attelage et que les chaînes ou les câbles de sécurité sont attachés.
15. Avant le départ, vérifiez le bon fonctionnement des freins. Reportez-vous au guide du propriétaire pour plus de renseignements sur les freins du véhicule ou ceux de la remorque.
16. Vérifiez les ressorts et assurez-vous que rien n'est détaché sous la remorque.
17. Transportez un pneu de rechange pour la remorque et un pour le véhicule remorqueur. Si vous transportez votre bateau sur de longues distances, vous devez avoir des roulements de roue, des bagues de graissage et des bagues de roulement de rechange. N'oubliez pas d'apporter les outils nécessaires pour pouvoir effectuer les réparations.

18. Pendant le voyage, vérifiez les moyeux de roues quand vous vous arrêtez à une station d'essence, à un restaurant ou à tout autre endroit. Si leur température atteint un niveau qui vous semble anormal, faites-les inspecter avant de poursuivre votre route.
Avertissement : Attention aux brûlures.

Note : Si vous utilisez votre remorque dans de l'eau salée ou de l'eau saumâtre, vous devez la rincer avec de l'eau douce tout de suite après l'avoir utilisée, pour prévenir la rouille et la corrosion. Sinon, le fini de votre remorque pourrait être endommagé, ces dommages n'étant pas couverts par votre garantie.

ROULEMENTS DES ROUES

Le meilleur moyen de protéger les roulements de roues est de bien lubrifier les moyeux. Ajoutez périodiquement de la graisse neuve aux moyeux et appliquez une graisse imperméable sur les roulements de roues. Remplissez les moyeux de graisse selon les spécifications du fabricant, comme il est indiqué dans le manuel d'entretien.

Vous trouverez dans cette section du manuel des renseignements sur le système électrique de votre bateau. Ce système est conçu de façon sécuritaire pour vous protéger contre les risques de chocs électriques et il a subi un examen minutieux avant la livraison au concessionnaire. Pour vous protéger contre les chocs électriques, adressez-vous à un technicien qualifié si vous devez modifier le système électrique. Pour de plus amples renseignements, communiquez avec votre concessionnaire.

SYSTÈME ÉLECTRIQUE À COURANT CONTINU DE 12 VOLTS DU BATEAU

Le système électrique à courant continu de 12 volts de votre bateau est un système de 12 volts à deux fils avec prise de masse négative. Le fil sous tension est positif et il alimentera les lumières et les appareils, tandis que le courant négatif est transporté par le fil isolé vers la borne négative de la batterie.

SYSTÈME ÉLECTRIQUE À COURANT CONTINU DE 12 VOLTS DU MOTEUR ÉLECTRIQUE

Le système électrique à courant continu de 12 volts du moteur électrique est un système de 12 volts à deux fils avec prise de masse négative. Le fil sous tension est positif et il alimente le moteur électrique et la lumière (s'il y a lieu), tandis que le courant négatif est transporté par le fil isolé vers la borne négative de la batterie. (Voir le schéma de câblage illustré dans le feuillet d'installation du panneau de contrôle contenu dans la trousse du propriétaire.)

La fiche 12 volts est située à l'avant de votre bateau (figure 4-1 et 4-2).



FIGURE 4-1
FICHE DE STYLE
MARLAN — 12 VOLTS



FIGURE 4-2
FICHE DE STYLE ECONO — 12 VOLTS

SYSTÈME ÉLECTRIQUE DE 12/24 VOLTS DU MOTEUR ÉLECTRIQUE

Le système électrique de 12 ou 24 volts est un système de 12 ou de 24 volts, selon le voltage choisi, avec prise de masse négative. Chacun des

fil sous tension de 12 volts alimente le moteur électrique. Le courant négatif est transporté par les deux fils isolés vers la borne négative des batteries. (Voir le schéma de câblage illustré dans le feuillet d'installation du panneau de contrôle contenu dans la trousse du propriétaire.)

La fiche 12/24 volts est située à l'avant de votre bateau (figure 4-3 et 4-4).

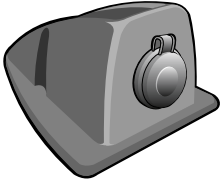


FIGURE 4-3
FICHE — 12/24 VOLTS



FIGURE 4-4
LA PRISE 12/24 VOLTS
DU MOTEUR ÉLECTRIQUE

FONCTIONS DU PANNEAU DE CONTRÔLE 12/24 VOLTS DU MOTEUR ÉLECTRIQUE

Le tableau de poue 12/24 volts pour moteur électrique comprend une prise Marincó, un voltmètre, un interrupteur de basculement et un indicateur pour sélectionner une batterie.

La prise Marincó vous permet de brancher et de débrancher facilement votre moteur électrique. (Voir le schéma de câblage illustré dans le feuillet d'installation du panneau de contrôle contenu dans la trousse du propriétaire.)

L'interrupteur de basculement est un interrupteur à deux positions. La position haute vous permet de remonter le moteur hors-bord ou semi-hors-bord pour que le moteur électrique puisse mieux fonctionner. La position basse vous permet de redescendre le moteur hors-bord ou semi-hors-bord lorsque vous désirez vous déplacer avec ce moteur.

Le voltmètre indique la puissance restante de chaque batterie. Il est actionné par un interrupteur à deux positions. La position haute vous indique la puissance restante de la première batterie tandis que la position basse vous renseigne sur la puissance restante de la deuxième batterie.

PANNEAU DE CONTRÔLE 12/24/36 VOLTS DU MOTEUR ÉLECTRIQUE

Le système électrique de 12/24/36 volts est un système de 12, 24 ou 36 volts, selon le voltage choisi, avec prise de masse négative. Chacun des fils sous tension de 12 volts alimente le moteur électrique. Le courant négatif est transporté par les trois fils isolés vers la borne négative des batteries. (Figure 4-5) (Voir le schéma de câblage illustré dans le feuillet d'installation du panneau de contrôle contenu dans la trousse du propriétaire.)

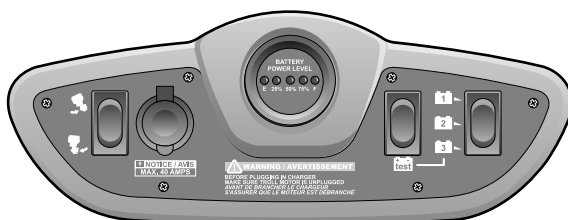


FIGURE 4-5 LE PANNEAU DE CONTRÔLE 12/24/36 VOLTS DU MOTEUR ÉLECTRIQUE

FONCTIONS DU PANNEAU DE CONTRÔLE 12/24/36 VOLTS DU MOTEUR ÉLECTRIQUE

Le tableau de proue 12/24/36 volts pour moteur électrique comprend un interrupteur de basculement, une prise Marincop, une jauge du niveau de puissance de la batterie, un interrupteur de vérification de fonctionnement et un interrupteur de sélection de la batterie (figure 4-5).

La prise Marincop vous permet de brancher et de débrancher facilement votre moteur électrique. (Voir le schéma de câblage illustré dans le feuillet d'installation du panneau de contrôle contenu dans la trousse du propriétaire.)

L'interrupteur de basculement est un interrupteur à deux positions. La position haute vous permet de remonter le moteur hors-bord ou semi-hors-bord pour que le moteur électrique puisse mieux fonctionner. La position basse vous permet de redescendre le moteur hors-bord ou semi-hors-bord lorsque vous désirez vous déplacer avec ce moteur.

La jauge du niveau de puissance de la batterie vous indique la puissance restante, en pourcentage, de la batterie sélectionnée. Elle est actionnée par un interrupteur de vérification de fonctionnement et un interrupteur de sélection de la batterie. Pour connaître la puissance restante d'une batterie, vous devez choisir la batterie avec l'interrupteur de sélection puis appuyer sur l'interrupteur de vérification de fonctionnement. La puissance restante sera alors indiquée dans la jauge du niveau de puissance de la batterie.

IMPORTANT : Fermer la clé de contact ne coupe pas le courant vers toutes les composantes. Les composantes électriques peuvent vider la batterie si elles restent allumées pendant une longue période sans que le moteur tourne. Il est recommandé de débrancher toutes les composantes, telles que le moteur électrique, afin d'éviter de mettre la batterie à plat.

IMPORTANT : Le système électrique est installé à l'usine et il est conçu en fonction de l'équipement électrique qui y est également installé. Il est recommandé que tout équipement électrique supplémentaire soit installé par votre concessionnaire. Toute erreur dans le câblage des circuits électriques peut causer un incendie ou endommager les composantes du système électrique. Faites effectuer les réparations nécessaires par votre concessionnaire et faites-lui installer tout équipement additionnel.

AVERTISSEMENT

Risque d'incendie ou d'explosion! Les pièces du système électrique sont conçues et fabriquées de sorte à minimiser les risques d'incendie ou d'explosion. **Ne substituez jamais de pièces automobiles à des pièces marines.** Les pièces automobiles ne procurent pas une protection suffisante contre les étincelles lors de l'allumage.

BATTERIE

Votre concessionnaire a installé une ou des batteries pour alimenter en courant continu le système électrique. Les batteries marines ont une grande puissance de réserve et une capacité de démarrage à froid. Lorsque le moteur tourne, elles se chargent automatiquement.

Les batteries produisent de l'hydrogène et de l'oxygène lorsqu'elles se chargent. Ces gaz explosifs s'échappent par les bouchons d'évent/de remplissage et peuvent former des vapeurs explosives autour de la batterie si la ventilation est insuffisante. Ces gaz restent autour de la batterie pendant plusieurs heures une fois celle-ci chargée. Toute étincelle ou flamme à proximité de ces gaz peut causer une explosion.

AVERTISSEMENT

Poison! L'acide sulfurique contenue dans les batteries peut causer des brûlures graves. Évitez tout contact avec la peau, les yeux ou les vêtements. Portez des lunettes de protection, des gants de caoutchouc et un tablier protecteur lorsque vous travaillez avec une batterie. En cas de contact avec la peau, rincez avec de l'eau pendant au moins 15 minutes. En cas d'ingestion, buvez de grandes quantités d'eau ou de lait. Ingérez ensuite du lait de magnésium, un œuf battu ou de l'huile végétale. Consultez un médecin immédiatement.

AVERTISSEMENT

Risque d'incendie ou d'explosion! L'installation d'une batterie et l'entretien du système électrique devraient être effectués uniquement par du personnel qualifié. N'exposez pas les batteries à des flammes nues ou à des étincelles. Ne fumez pas à proximité d'elles.

Note : Ne jamais déconnecter les câbles de la batterie lorsque le moteur tourne. Cela pourrait endommager le système électrique.

CHARGEUR DE BATTERIE CA/CC

Votre bateau peut avoir un système de charge des batteries qui fonctionne branché sur un courant alternatif de 120 volts. Ce chargeur de batterie, s'il est installé sur votre bateau, n'est conçu que pour recharger la batterie à cycle prolongé servant à alimenter votre moteur électrique. Faites fonctionner le chargeur toutes les fois que vous êtes branché dans une prise d'alimentation aux quais pour garder les batteries pleines. Le système de charge est entièrement automatique et connecté en permanence au système CC de 12 volts. Si le niveau de la batterie branchée descend au-dessous du niveau de pleine charge, le chargeur s'allume automatiquement pour recharger complètement la batterie.

Important : Avant de brancher le chargeur de batterie, assurez-vous que tous les moteurs électriques sont débranchés, sinon vous pourriez les endommager.

CHARGE DES BATTERIES

L'alternateur du moteur recharge la batterie lorsque le moteur tourne. Sur certains modèles, un régulateur de voltage contrôle la vitesse de charge en captant le voltage de la batterie et en augmentant ou diminuant la puissance de l'alternateur en conséquence.

AVERTISSEMENT

Pour prévenir les risques de blessures, n'essayez pas de démarrer votre moteur avec des câbles d'appoint. L'utilisation de câbles d'appoint peut causer des étincelles dangereuses pouvant faire exploser les vapeurs d'hydrogène de la batterie ou les vapeurs d'essence. Pour éviter tout risque d'explosion, attribuable aux vapeurs d'hydrogène lorsque vous chargez une batterie, laissez toujours le compartiment de la batterie ouvert.

PROTECTION CONTRE LES SURCHARGES

Votre moteur est équipé d'un coupe-circuit ou d'un disjoncteur qui protège le faisceau de fils du moteur et les conducteurs d'alimentation des instruments. En cas de surcharge électrique, un disjoncteur s'ouvre et interrompt le courant qui le traverse lorsque l'intensité de celui-ci dépasse les limites préétablies. Reportez-vous au manuel du moteur pour plus de renseignements sur l'emplacement du disjoncteur, son réenclenchement, ou sur le calibre des fusibles et leur remplacement.

MOTEUR ÉLECTRIQUE

Certains bateaux Princecraft sont dotés à l'avant d'une fiche à grande capacité pour moteur électrique. Cette prise ne doit servir que lorsque le moteur électrique est utilisé. Un fil en cuivre à grande capacité relie le réceptacle aux batteries. Ce fil à grande capacité assure une poussée maximale et augmente l'autonomie de la batterie. Tous nos bateaux ont un dispositif électrique qui protège le faisceau de fils, qui est situé près des batteries du moteur électrique.

Note : Pour prévenir les bris d'équipement et les blessures, reliez toujours le moteur électrique et les batteries à l'aide du câblage installé à l'usine.

Fixation du moteur électrique

Le pont avant de votre bateau a été renforcé pour soutenir la poussée maximale des moteurs électriques de service que l'on trouve actuellement sur le marché. Suivez les directives du fabricant pour installer le support de fixation du moteur électrique. Servez-vous toujours de rondelles pour fixer par en dessous un moteur électrique et utilisez tous les trous de boulons déjà percés pour obtenir une solidité maximale.

Support détachable

Certains modèles sont équipés d'un support qui permet d'enlever le moteur auxiliaire. Reportez-vous au manuel du propriétaire pour savoir comment installer et fixer ce support.

SYSTÈME D'ALARME DU MOTEUR

Certains moteurs sont équipés d'un système d'alarme. Une alarme se fait entendre lorsque le système détecte l'un ou l'autre des problèmes suivants : 1) température trop élevée du liquide de refroidissement du moteur, 2) niveau d'huile bas. Si l'alarme sonne, examinez rapidement les indicateurs pour voir s'ils signalent quelque chose d'anormal puis arrêtez le moteur immédiatement. Vous pouvez également vous reporter au centre de messages numériques si votre bateau est équipé d'un tel système. Si les indicateurs n'indiquent rien d'anormal, reportez-vous au manuel du moteur pour trouver la source du problème et savoir comment le corriger.

Si vous ne pouvez trouver la cause de l'alarme, consultez votre concessionnaire. Pour éviter d'endommager votre moteur, ne le repartez pas tant que vous n'avez pas trouvé la cause du problème et que celui-ci n'a pas été corrigé. En cas d'urgence, continuez à faible vitesse.

Note : Pour de plus amples précisions, reportez-vous au manuel d'entretien du moteur.

CORROSION

La corrosion des pièces métalliques, particulièrement des pièces exposées à l'eau saumâtre, est un problème fréquent. La corrosion peut être causée par des courants électriques vagabonds provenant des installations électriques aux quais, par des lignes et des circuits de courant alternatif avec mauvaise mise à la terre et par des fils d'alimentation mal isolés de courant continu dans des bateaux amarrés à proximité.

La présence d'un courant électrique accélère la corrosion. Si vous consultez la liste suivante, vous verrez que l'aluminium est un métal moins noble que le cuivre. Cela signifie que l'aluminium corrodera plus rapidement que le cuivre si les deux sont submergés dans de l'eau de mer.

Anodes sacrificielles de zinc

Ces anodes sont utilisées pour empêcher la corrosion des pièces métalliques qui sont submergées dans l'eau. Elles jouent un rôle de protection. Le zinc, qui est un métal actif dans la série galvanique, est dissous par la corrosion alors que le métal plus noble qu'il recouvre, par exemple un raccord en bronze, est protégé.

Le remplacement périodique des anodes de zinc fait partie de l'entretien normal.

AVIS

NE PEIGNEZ PAS LES ANODES DE ZINC

Série galvanique des métaux

Les métaux de la série suivante vont du métal le moins noble (métal actif ou anode) jusqu'au métal le plus noble (métal passif ou cathode). Cette classification vous renseigne sur le rôle passif ou actif de chacun dans le processus de corrosion.

Cette information est importante. Au moment d'ajouter ou de remplacer des raccords, utilisez des raccords faits de métaux qui sont rapprochés dans la série galvanique. Le meilleur moyen d'éviter la corrosion demeure d'utiliser des pièces d'origine. Si vous ajoutez des accessoires que nous n'offrons pas, consultez votre concessionnaire pour de plus amples renseignements sur la sélection et l'installation de ces accessoires.

Métal le plus noble (métal passif
ou cathode)

Métal le moins noble
(métal actif ou anode)

1. Zinc
2. Alliages d'aluminium
3. Cadmium
4. Acier doux
5. Fer forgé
6. Fonte
7. Acier inoxydable, Type 304 (actif)
8. Fonte Ni-Résist
9. Mo Acier inoxydable, Type 316 (actif)
10. Laiton naval
11. Laiton jaune
12. Laiton rouge
13. Étain
14. Cuivre
15. Laiton amirauté
16. Bronze au manganèse
17. Bronze au silicium
18. Plomb
19. Nickel
20. Acier inoxydable, Type 304 (passif)
21. Acier inoxydable, Type 316 (passif)
22. Hastelloy C

RÉCEPTEUR AM/FM STÉRÉO AVEC LECTEUR DE CASSETTES ET DE DC

Nous vous recommandons de fermer l'interrupteur de la radio pendant que le bateau n'est pas en marche pour éviter de décharger la batterie. (Voir la section 6 qui traite des interrupteurs.)

DÉPANNAGE

 **ATTENTION**

Choc électrique! Bris d'équipement! Pour éviter les risques de blessures et de bris d'équipement, débranchez les câbles de batterie avant toute inspection, vérification ou réparation.

Systeme électrique à courant continu

Problème	Cause	Solution
Pas d'alimentation de l'équipement de 12 volts	Batterie faible ou morte	Recharger la batterie
Batterie ne charge pas (moteur tourne)	Mauvais fonctionnement de l'alternateur du moteur	Voir le concessionnaire
Batterie ne conserve pas sa charge	Batterie en mauvais état	Remplacer la batterie
Équipement de 12 volts ne fonctionne pas	Coupe-circuit à la position OFF (fermé)	Remettre le coupe-circuit à la position ON (ouvert)
	Batterie faible ou morte	Charger la batterie
	L'équipement n'est pas branché	Vérifiez si tous les fils sont bien branchés.

Ce chapitre décrit les principaux systèmes et les principales composantes de votre bateau. Pour plus de renseignements sur les contrôles de votre bateau, reportez-vous au chapitre 6. L'équipement décrit dans le présent chapitre peut faire partie de l'équipement standard de certains modèles ou de l'équipement optionnel de certains autres, ou encore il peut ne pas être offert sur d'autres modèles. Adressez-vous à votre concessionnaire pour plus de précisions.

MOTEURS

Plusieurs modèles de moteurs peuvent être offerts avec votre bateau. Le manuel du constructeur de votre moteur est inclus dans la trousse d'information. Vous y trouverez de plus amples précisions sur l'entretien de votre moteur.

Une plaque indiquant la puissance maximale du moteur est apposée sur votre bateau. N'installez pas de moteur de puissance supérieure à la limite indiquée.

Entretenez bien votre moteur pour réduire les émissions d'hydrocarbures qui polluent l'air et l'eau.

Votre concessionnaire emploie des techniciens accrédités qui sont formés en usine pour faire l'entretien et les réparations de votre moteur. Si vous le désirez, vous pouvez faire vous-même certains travaux d'entretien de base comme la vérification de l'huile à moteur. Cependant, ces techniciens ont les outils et l'expertise nécessaires pour faire un entretien efficace et sécuritaire de votre moteur qui bénéficie des derniers progrès de la technologie.

AVERTISSEMENT

N'essayez pas de faire l'entretien du moteur ou de l'ajuster lorsqu'il est en marche. Sinon, vous risquez de subir des blessures graves ou fatales.

SYSTÈME D'ALIMENTATION

Le système d'alimentation est conçu pour prévenir les risques d'incendie et d'explosion et pour alimenter le moteur en carburant propre. Il respecte ou dépasse les normes fixées par le ministère fédéral des Transports ou la garde côtière des États-Unis qui étaient en vigueur à la date de sa fabrication. Le système est également accrédité par le ministère fédéral des Transports et la National Marine Manufacturers Association (NMMA). Tous les réservoirs d'essence sont soumis à des inspections et à des tests rigoureux effectués par le fabricant.

Avant de prendre livraison de votre bateau, assurez-vous que le concessionnaire a fait un test complet du système d'alimentation. Vous devriez également faire un test complet du système en entier au moins une fois par année.

AVERTISSEMENT

Risque d'incendie et d'explosion! Les fuites et les vapeurs d'essence peuvent s'enflammer ou exploser. Inspectez régulièrement le système d'alimentation pour détecter toute fuite, détérioration ou corrosion. Remplacez les pièces défectueuses avant de démarrer le moteur.

- **Bouchon de remplissage :** Si votre bateau est doté d'un réservoir intégré, le bouchon de remplissage est identifié par les mots GAS ou GASOLINE. Employez toujours la qualité d'essence précisée dans le manuel du moteur. Voyez le chapitre 9 qui donne des instructions et des recommandations sur le remplissage.
- **Évent du réservoir à carburant :** Quand le moteur tire de l'essence du réservoir, de l'air entre dans celui-ci par un évent pour empêcher une dépression de se former à l'intérieur du réservoir. Lorsque vous remplissez le réservoir, l'essence exerce une pression qui fait sortir l'air par l'évent. Soyez attentif lorsque vous faites le remplissage afin d'éviter que de l'essence soit éjectée par l'évent lorsque le réservoir est plein ou presque plein.
- **Réservoir à carburant :** Les raccords de réservoir internes sont accessibles par le compartiment moteur ou des plaques amovibles. Le réservoir est équipé d'une canalisation d'essence, d'une tuyauterie d'admission d'air, d'un transmetteur et d'un tuyau d'aspiration du carburant.

AVERTISSEMENT

Risque d'incendie ou d'explosion! Les pièces du système d'alimentation et d'allumage sont conçues et fabriquées conformément aux normes établies par le ministère fédéral des Transports et la garde côtière des États-Unis pour minimiser les risques d'incendie ou d'explosion. **Ne substituez jamais de pièces automobiles à des pièces marines.** Les pièces automobiles ne procurent pas une protection suffisante contre les étincelles lors de l'allumage.

CHOIX DE L'HÉLICE

La performance du bateau dépend surtout du choix de la bonne hélice et de l'entretien de cette dernière. Le diamètre et le pas de l'hélice doivent

être adaptés au moteur si on veut obtenir un fonctionnement parfait et une performance maximale (figure 5-1). Reportez vous au manuel du moteur pour savoir comment l'enlever et la remplacer.

Avec une légère charge et le pied du moteur ajusté à sa position optimale, le bateau devrait pouvoir atteindre une vitesse se situant dans la moitié supérieure du nombre maximum de tours minute. Cette configuration permet au moteur de fonctionner selon le nombre de tours minute recommandés avec une lourde charge.

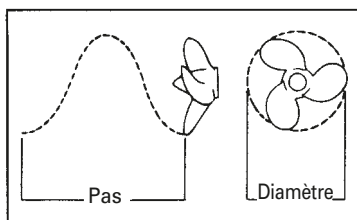


FIGURE 5-1 MESURES DE L'HÉLICE

Si la consommation d'essence est plus grande que la normale ou si les caractéristiques du maniement ont changé, l'hélice peut être endommagée. Une hélice endommagée ou mal équilibrée peut causer des vibrations excessives ou des bruits plus importants. Si vous remarquez l'une ou l'autre de ces conditions, arrêtez le moteur et vérifiez si l'hélice comporte des entailles, des fissures, des piqûres, de la distorsion ou d'autres dommages.

Note : Ne conduisez jamais avec une hélice endommagée. Vous pourriez endommager votre moteur ou les engrenages. Ayez toujours une hélice de rechange à bord. Vous pourrez continuer votre excursion sans que la journée soit gâtée.

Si l'hélice est endommagée, remplacez-la. Vous trouverez des instructions à ce sujet dans le manuel du moteur. Sinon, revenez au port lentement pour éviter d'endommager les engrenages et le moteur à cause des vibrations. Surveillez l'indicateur de température du moteur pour vous assurer que celui-ci ne surchauffe pas.

Cavitation

La cavitation désigne la formation de bulles d'air le long de la surface de l'hélice. Ce problème se produit en général lorsque l'hélice est endommagée, que le moteur hors-bord est trop relevé ou qu'il y a projection d'eau de la coque à l'avant du moteur. Réparez ou remplacez les hélices endommagées.

Ventilation

La ventilation est la formation d'un vide autour de l'hélice, habituellement au début et à la fin d'un virage prononcé (figure 5-2). Comme l'hélice

tourne à vide, le bateau interrompt quasiment sa course vers l'avant tant que l'hélice ne tourne pas de nouveau dans l'eau. Lorsque cela se produit, réduisez les gaz immédiatement. Si la ventilation persiste, vous pourrez avoir à ajuster l'assiette du moteur ou la charge.

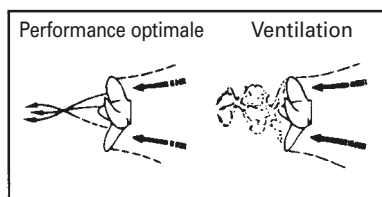


FIGURE 5-2 VENTILATION DE L'HÉLICE

SYSTÈME DE DIRECTION

Note : Les renseignements suivants se rapportent au système de direction des bateaux avec un poste de pilotage. Si votre bateau n'a pas de poste de pilotage, reportez-vous au manuel du moteur pour obtenir de l'information sur le fonctionnement du bras de commande.

Votre bateau est équipé soit d'un système de direction à assistance hydraulique, soit d'un système mécanique à câbles avec, dans certains cas, un système No-Feedback. Un système de direction à assistance hydraulique se compose d'une pompe, d'un réservoir, de gaines hydrauliques et d'un vérin hydraulique. La pompe achemine l'huile dans le système. Ce type de direction s'apparente à de nombreux égards au système mécanique. L'action de tourner le volant, au lieu d'activer un câble, fait en sorte que le liquide circule dans les gaines hydrauliques et active le vérin hydraulique qui tourne le moteur hors-bord.

Si votre bateau est équipé d'un moteur semi-hors-bord, il comporte une servodirection. Ce système est très similaire à un système de direction à assistance hydraulique. La seule différence entre les deux, c'est que quand on tourne le volant avec une servodirection, la pompe fait circuler le fluide dans le système hydraulique pour faire tourner le moteur semi-hors-bord.

AVIS

Lorsque la direction est assistée hydrauliquement, on peut entendre un léger clic quand on tourne le volant. On entend alors l'ouverture et la fermeture des valves dans l'unité du volant. Ce bruit est normal.

Avec un système mécanique, un engrenage fait d'un tambour ou d'une crémaillère et d'un pignon est monté sous le tableau de bord, derrière le volant, avec un câble fait d'une seule pièce qui va jusqu'au moteur. En tournant, ce câble actionne le moteur ou le hors-bord à l'arrière du bateau. Avec le système No-Feedback, il est normal de sentir une restriction quand vous tournez le volant.

Il est important de vous habituer avec le système de direction de votre bateau. Tournez le volant le plus loin vers la gauche puis le plus loin vers la droite et assurez-vous que le moteur tourne en conséquence. Le système devrait fonctionner librement et en douceur. Le câble et ses raccords ne devraient pas être emmêlés avec la conduite de carburant, les câbles de contrôle, le câblage électrique ou le matériel de bord pendant le cycle complet de direction, tant en position de marche que dans tous les angles d'inclinaison.

Vous devez inspecter tous les raccords et les câbles pour vous assurer qu'ils ne sont pas corrodés ou endommagés. Remplacez-les au besoin. Vérifiez si les écrous auto-bloquants qui servent à serrer la barre de direction ou bielle de liaison, entre le(s) câble(s) de direction, sont les écrous originaux. Ces écrous ne doivent jamais être remplacés par des écrous ordinaires sans serrage interne qui peuvent se desserrer sous l'effet des vibrations. Vérifiez également si le volant a besoin d'être resserré. Remplacez-le s'il y a des fissures autour du moyeu ou à la base des rayons.

Il est normal de ressentir une résistance dans le volant ou l'hélice. Cette pression se fait sentir plus facilement dans certains systèmes que dans d'autres.

Note : Reportez-vous aux directives du fabricant pour de plus amples précisions sur la lubrification et l'entretien du système de direction.

Note : Le système de direction devrait être inspecté à intervalles réguliers par un mécanicien qualifié.

Pour plus de renseignements, reportez-vous à la section du présent manuel intitulée «En route».

AVERTISSEMENT

L'effort sur le volant de direction peut varier considérablement selon l'accélération du moteur, l'angle de direction, l'angle de l'assiette et l'agitation de l'eau. Dans la mesure du possible, il est préférable d'ajuster l'assiette du moteur pour exercer un effort minimal sur le volant de direction. Quelles que soient les circonstances, le conducteur du bateau devrait toujours avoir au moins une main sur le volant.

SYSTÈME DE VIVIER

Le système de vivier de votre bateau est conçu pour fournir l'eau et l'oxygène nécessaires pour maintenir vos prises en vie. Nous vous encourageons à manipuler vos prises avec soin et à les conserver dans le vivier. Ne conservez que les prises que vous allez consommer ou faire naturaliser.

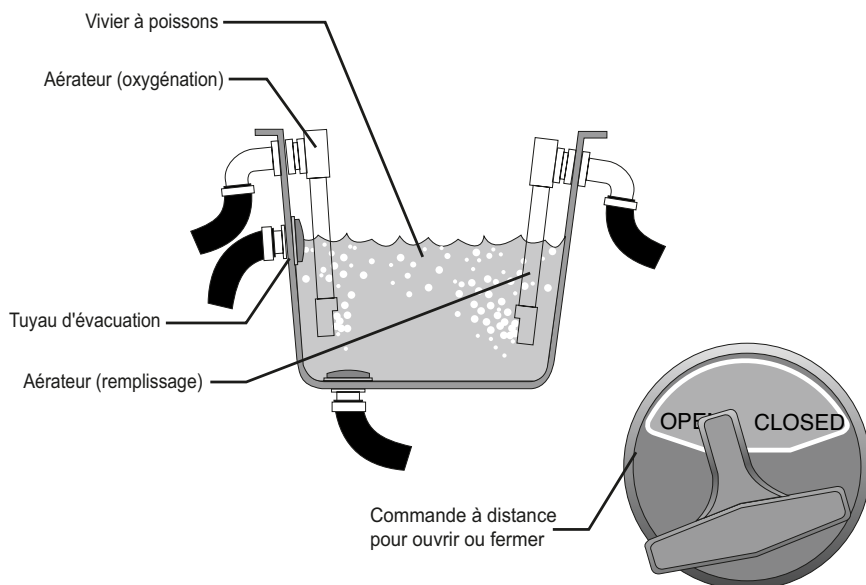
Lorsque le bateau est dans l'eau, qu'il est arrêté ou se déplace à une vitesse inférieure à la vitesse de croisière, ouvrez le commutateur actionnant la pompe de remplissage du vivier. L'eau montera jusqu'à ce qu'elle atteigne le dessus du tuyau de trop-plein.

Certains types de viviers comportent un interrupteur à deux positions qui contrôle l'oxygénation de l'eau du vivier. La position «MAN» (manuelle) permet une oxygénation continue de l'eau tandis que la position «AUTO» (automatique) permet une oxygénation intermittente.

Certains viviers comportent une deuxième pompe pour recirculer l'eau du vivier. Un interrupteur à trois positions commande tant la pompe de remplissage que la pompe de recirculation de l'eau. Utilisez la pompe de recirculation lorsque l'eau est saumâtre, lorsque vous vous déplacez à la vitesse de croisière ou lorsque votre bateau est placé sur sa remorque et que vous voulez conserver vos prises en vie.

SYSTÈME DE VIVIER PRO FLO^{MD} PLUS

(Voir la section 6 pour plus de renseignements sur les interrupteurs)



Remplissage du vivier

- Mettre la commande à distance en position «CLOSED».
- Mettre en marche la pompe de remplissage en actionnant l'interrupteur du vivier à 3 positions. Placer le commutateur en position «MAN» (manuelle). Le niveau d'eau augmentera jusqu'au moment où il aura atteint le tuyau d'évacuation (trop plein).
- Fermer la pompe de remplissage une fois le vivier rempli. Faire fonctionner la pompe de temps à autre pour conserver la fraîcheur de l'eau.

Note : Vous pouvez remplir le vivier lorsque le bateau est dans l'eau et qu'il est arrêté ou se déplace à une vitesse inférieure à la vitesse de croisière.

Note : Si la pompe de remplissage ne s'active pas, mettre le bateau en marche arrière quelques secondes pour «charger» la pompe.

Note : Si la pompe fonctionnait sans interruption, cela pourrait décharger la batterie du bateau.

Oxygénation

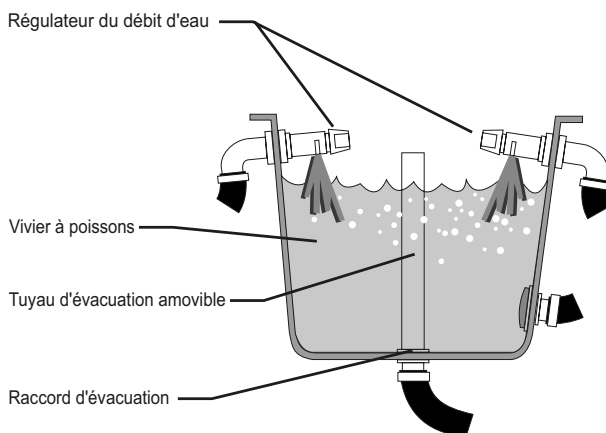
- Mettre la commande à distance en position «CLOSED».
- Mettre en marche la pompe d'oxygénation en actionnant l'interrupteur du vivier à 3 positions. Placer le commutateur en position «AUTO» (minuterie automatique) pour une oxygénation intermittente (si équipé).
- Ce système permet l'oxygénation de l'eau même quand votre embarcation est en marche, à quai ou remorquée.

Note : Faire fonctionner la pompe de remplissage de temps à autre pour conserver la fraîcheur de l'eau.

Vidange

- Arrêter la pompe de remplissage et mettre la commande à distance en position «OPEN».
- Quand le vivier est vide, remettre la commande à distance en position «CLOSED» afin d'éviter que l'eau puisse entrer dans le vivier.

SYSTÈME DE VIVIER PRO FLO^{MD}



Remplissage du vivier

- Placer le tuyau d'évacuation (trop-plein) dans le raccord d'évacuation situé dans le fond du vivier.

- Ouvrir le régulateur de débit d'eau en le tournant dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.
- Mettre en marche la pompe de remplissage en actionnant l'interrupteur du vivier à 3 positions. Placer le commutateur en position «MAN» (manuelle). Le niveau d'eau augmentera jusqu'au moment où il aura atteint l'extrémité supérieure du tuyau d'évacuation.
- Utiliser le bouton de réglage du régulateur de débit d'eau pour contrôler le niveau d'oxygénation.
- Fermer la pompe de remplissage une fois le vivier rempli. Faire fonctionner la pompe de temps à autre pour conserver la fraîcheur de l'eau.

Note : Vous pouvez remplir le vivier lorsque le bateau est dans l'eau et qu'il est arrêté ou se déplace à une vitesse inférieure à la vitesse de croisière.

Note : Si la pompe de remplissage ne fonctionne pas, faire marche arrière quelques secondes pour «charger» la pompe.

Note : Si la pompe fonctionnait sans interruption, cela pourrait décharger la batterie du bateau.

Oxygénation

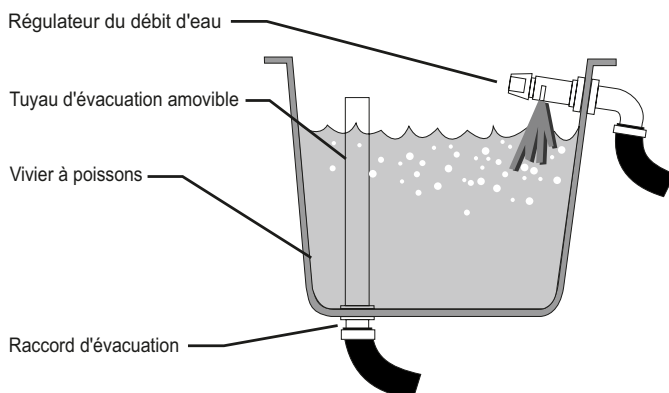
- Ouvrir le régulateur de débit d'eau en le tournant dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.
- Mettre en marche la pompe de circulation en actionnant l'interrupteur du vivier 3 positions. Placer l'interrupteur à la position «AUTO» (minuterie automatique) pour une oxygénation intermittente (si équipé).
- Utiliser le bouton de réglage du régulateur de débit d'eau pour contrôler le niveau d'oxygénation.
- Ce système permet l'oxygénation de l'eau même quand votre embarcation est en marche, à quai ou remorquée.

Note : Faire fonctionner la pompe de remplissage de temps à autre pour conserver la fraîcheur de l'eau.

Vidange

- Arrêter la pompe et retirer le tuyau d'évacuation pour permettre la vidange du vivier.

SYSTÈME DE VIVIER SPORT FLO^{MD}



Remplissage du vivier et oxygénation

- Placer le tuyau d'évacuation (trop-plein) dans le raccord situé au fond du vivier.
- Ouvrir le régulateur de débit d'eau en le tournant dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.
- Mettre en marche la pompe de remplissage en actionnant l'interrupteur du vivier à 2 positions. Le niveau d'eau augmentera jusqu'au moment où il aura atteint l'extrémité supérieure du tuyau d'évacuation.
- Utiliser le bouton de réglage du régulateur de débit d'eau pour contrôler le niveau d'oxygénation.
- Fermer la pompe de remplissage une fois le vivier rempli. Faire fonctionner la pompe de temps à autre pour conserver la fraîcheur de l'eau.

Note : Vous pouvez remplir le vivier lorsque le bateau est dans l'eau et qu'il est arrêté ou se déplace à une vitesse inférieure à la vitesse de croisière.

Note : Si la pompe du vivier ne fonctionne pas, faire marche arrière quelques secondes pour «charger» la pompe.

Note : Si la pompe fonctionnait sans interruption, cela pourrait décharger la batterie du bateau.

Vidange

- Arrêter la pompe de remplissage et de circulation, retirer le tuyau d'évacuation pour permettre la vidange du vivier.

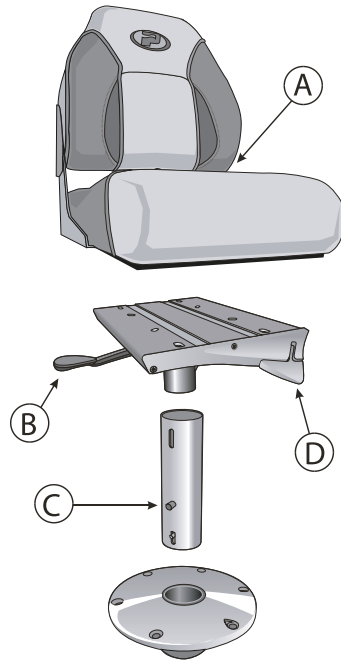
Renseignements généraux sur la plomberie du vivier

La plomberie du vivier comprend des pompes, des tuyaux, des raccords et des colliers de serrage. Même si elle devrait être parfaitement étanche, vous devez vérifier régulièrement la plomberie pour voir s'il y a des fuites, des fissures ou des pièces à remplacer. En cas de fuite, communiquez sans délai avec votre concessionnaire.

RÉGLAGE DES SIÈGES

Votre bateau comporte différents modèles de sièges pivotants surélevés. Les instructions ci-dessous vous aideront à ajuster ces sièges pour un meilleur confort ou selon l'usage que vous désirez en faire.

1. Lorsque le siège est replié, appuyez sur le bouton (A) situé du côté gauche de la base du siège pour l'ouvrir.
2. Pour enlever le siège du poteau, levez la manette (B) située du côté droit, sous la base du siège et tirez.
3. Pour enlever le poteau de la base de plancher, appuyez sur la manette de blocage (C) située au bas du poteau, tournez le poteau et tirez.
4. Pour tourner le siège, levez la manette (B) située du côté droit sous la base du siège et faites tourner le siège dans le sens des aiguilles d'une montre ou dans le sens contraire des aiguilles d'une montre. N'oubliez pas que si le siège n'est pas dans sa position initiale, le dispositif de blocage n'est pas enclenché.
5. Pour avancer ou reculer le siège, levez la manette (D) située à l'avant, sous la base du siège et poussez-le ou tirez-le.
6. Pour incliner le dossier du siège capitaine, le cas échéant, soulevez la manette située du côté gauche à la base du siège.



Note : Pour des raisons de sécurité et afin d'améliorer la visibilité, nous vous conseillons fortement d'enlever les poteaux de siège et de replier tous les sièges à l'avant lorsque vous circulez à une vitesse normale.

CALE

La partie inférieure de la coque, sous le plancher, est la cale. De l'eau peut s'accumuler dans la partie arrière de la cale. Assurez-vous qu'il n'y a pas de débris empêchant l'eau de s'écouler à travers les traverses et les cloisons jusqu'à la pompe de cale. Il est normal qu'il y ait un peu d'eau dans la cale. Si vous constatez la présence d'essence ou d'huile dans la cale, vérifiez s'il y a des fuites et remédiez immédiatement à la situation. Ne pompez pas l'essence ou l'huile vers l'extérieur, parce que cela pollue l'eau et est interdit par la législation fédérale. Nettoyez la cale et débarrassez-vous de l'essence ou de l'huile recueillie une fois à terre. Vous pouvez enlever les taches d'huile avec un nettoyant de cale que vous pouvez vous procurer chez votre concessionnaire. N'utilisez pas de solvant inflammable pour nettoyer la cale.

POMPE DE CALE

La pompe de cale électrique peut comporter un interrupteur à flotteur automatique qui actionne la pompe de cale lorsque l'eau monte et actionne la pompe de cale. Lorsque l'eau est entièrement pompée, la pompe s'arrête automatiquement.

Note : Les pompes de cale électriques peuvent se briser. C'est pourquoi il est important de vérifier la cale souvent, surtout lorsqu'il pleut beaucoup, que la mer est haute ou qu'il fait tempête. La plupart des modèles de pompes sont équipés d'un dispositif amovible qui vous permet de retirer la pompe pour une inspection et un entretien facile. Vous devriez inspecter la pompe régulièrement et la nettoyer lorsque nécessaire.

Si la pompe ne part pas pour une raison quelconque, vérifiez le fusible et les connexions. Si le moteur de la pompe fonctionne mais que l'eau n'est pas évacuée, il peut y avoir un blocage. Il ne doit pas y avoir de débris dans les environs de l'interrupteur et de la pompe. Si aucun débris ne semble bloquer la pompe ou l'interrupteur et que l'eau ne s'écoule toujours pas, examinez le boyau de vidange pour voir s'il n'est pas plié ou obstrué.

Si de l'huile a été répandue dans la cale ne faites pas fonctionner la pompe. Empêchez l'huile de se répandre dans la cale et débarrassez-vous-en proprement à terre. Votre concessionnaire peut vous conseiller des produits servant à éponger l'huile et vous montrer comment les utiliser.

Toutes les pompes de cale n'ont pas d'interrupteur de flotteur automatique. Dans ce cas, vous devez vérifier le niveau d'eau dans la cale, et au besoin, actionner manuellement la pompe à l'aide de l'interrupteur marche-arrêt dans le poste de commande. Si vous avez besoin de plus amples renseignements, adressez-vous à votre concessionnaire.

DOUCHE

Votre bateau peut être équipé d'une douche à la poupe. Pour opérer la douche, remplissez d'abord le réservoir d'eau potable par le bouchon de remplissage. Mettez en suite la pompe de la douche en marche à l'aide de l'interrupteur situé dans le cabinet de la douche. Un voyant rouge s'allume lorsque la pompe fonctionne. Vous pouvez maintenant utiliser la douche en appuyant sur le bouton presseur de la pomme de douche. Éteindre la pompe de la douche après usage. Pour éviter de décharger la batterie, vous devez vous assurer que la pompe de la douche est éteinte lorsqu'elle n'est pas utilisée (le voyant rouge doit être éteint.)

DÉPANNAGE

Nous indiquons, ci-après, les problèmes les plus fréquents. Pour plus de renseignements, reportez-vous toujours au manuel du fabricant.

Moteur

Les procédures de vérification des troubles du moteur sont indiquées dans le manuel du propriétaire. Ce guide peut recommander des procédures précises pour effectuer cette vérification. Votre concessionnaire a l'expertise, les outils et la formation nécessaires pour faire l'entretien de votre moteur et effectuer les réparations qui s'imposent. Si vous ne savez pas comment effectuer une vérification ou si vous n'avez pas les outils et les pièces nécessaires, n'essayez pas de faire vous-même l'entretien ou les réparations. Une «réparation rapide» peut coûter plus cher à long terme.

Note : Consultez toujours le manuel du moteur avant de faire un ajustement ou une réparation. Cela est dans votre intérêt.

Système d'alimentation

Problème	Cause	Solution
Débordement d'essence sur le bouchon de remplissage (réservoir non plein)	Conduite de remplissage ou de ventilation bloquée	Vérifiez les conduites. Enlevez l'obstruction ou redressez les tuyaux s'ils sont pliés.
Eau ou humidité dans le réservoir de carburant	Bouchon de la plaque de remplissage mal vissé	Vérifiez le bouchon et resserrez-le.
	Formation de condensation sur les parois d'un réservoir partiellement rempli	Ajoutez un produit asséchant dans le réservoir. Demandez conseil à votre concessionnaire.
	Essence de mauvaise qualité	Ajoutez un produit asséchant dans le réservoir. Demandez conseil à votre concessionnaire.

Problème	Cause	Solution
Vibrations excessives	Débris obstruant l'hélice	Enlevez le débris de l'hélice, de l'arbre ou du gouvernail en mettant le moteur en marche arrière. Si nécessaire, éteignez le moteur et retirez le débris.
	Hélice déformée	Examinez l'hélice et remplacez-la au besoin. Si les vibrations persistent, consultez votre concessionnaire.
	Boulons de fixation mal serrés	Vérifiez les boulons et resserrez-les au besoin.
Piètre performance	Débris, algues, cordes etc. enroulés autour de l'hélice	Enlevez le débris de l'hélice, de l'arbre ou du gouvernail en mettant le moteur en marche arrière. Si nécessaire, éteignez le moteur et retirez le débris.
	Hélice endommagée	Remplacez l'hélice.
	Mauvaise hélice utilisée	Remplacez l'hélice.
	Excroissances marines sur le fond de la coque	Nettoyez le dessous du bateau.

INSTRUMENTS DE BORD

Les instruments de bord vous renseignent sur le fonctionnement du moteur. Lorsque le moteur fonctionne, surveillez fréquemment ces instruments pour vous assurer que les lectures sont normales. Lorsqu'un indicateur donne une lecture très éloignée des valeurs normales, ne prenez pas de chance. Vérifiez immédiatement la cause du problème.

Au moment de prendre livraison de votre bateau, demandez à votre concessionnaire des précisions sur les lectures normales des instruments. Cela vous donnera un point de référence. N'oubliez pas cependant que la lecture de certains indicateurs peut varier.

Note : Votre bateau peut ne pas être doté de tous les instruments décrits dans cette section. L'échelle des indicateurs peut également différer des lectures indiquées.

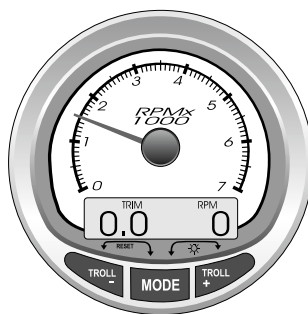
MERCURY® SMARTCRAFT™

Certains modèles sont équipés du système d'instrumentation numérique SmartCraft de Mercury. Ce système comporte deux indicateurs numériques, soit un tachymètre et un indicateur de vitesse. Ces deux indicateurs s'allument lorsque le moteur est mis en marche et le restent tant que le moteur n'est pas éteint. Tous les systèmes d'instrumentation numérique SmartCraft comportent également un centre de messages numériques. Lorsque le système détecte un problème de moteur, un message s'affiche sur l'écran pour en avertir le conducteur. Nous vous suggérons de lire attentivement le manuel d'instructions du système SmartCraft, compris dans la trousse du propriétaire, pour tirer le meilleur parti possible des indicateurs SmartCraft.

Tachymètre SmartCraft™

Selon le genre de moteur, l'écran d'affichage numérique du tachymètre fournit les renseignements suivants sur le moteur : rodage du moteur, température du moteur, pression d'huile en livre par pouce carré, assiette, tours/minute, pression de l'eau, voltage de la batterie, nombre d'heures d'utilisation du moteur, débit de carburant, carburant utilisé et profondeur.

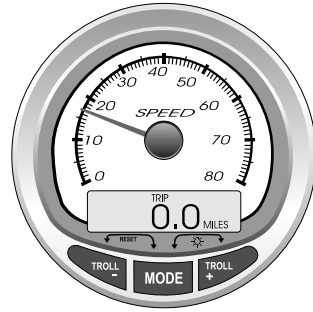
Note : Le détecteur de profondeur ne doit pas être utilisé comme aide à la navigation ou comme un appareil pour éviter de s'échouer, sous peine d'endommager le bateau ou de causer des blessures.



TACHYMÈTRE

Indicateur de vitesse SmartCraft™

Selon le type de moteur, l'indicateur de vitesse numérique SmartCraft fournit les renseignements suivants : vitesse, consommation d'essence, heure, température de l'air et de l'eau, consommation d'essence instantanée et moyenne, distance parcourue, niveau d'essence dans le réservoir, niveau d'huile dans le réservoir, assiette et régulateur de tours-minute, autonomie et carburant utilisé.



INDICATEUR DE VITESSE

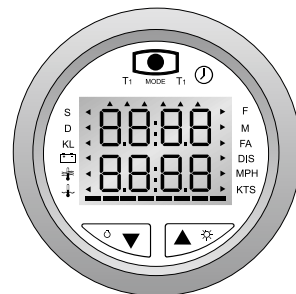
FARIA®

Certains types de bateaux sont équipés d'un système d'instrumentation Faria qui comprend un indicateur numérique différent : le Pilot™ TM 1 et le Pilot™ TM 2. Le système d'instrumentation Pilot de Faria est un système multifonctions qui donne deux lectures simultanées de plusieurs fonctions différentes et indépendantes. Ces données apparaissent dans la partie du haut et dans la partie du bas d'un affichage à cristaux liquides. Le système d'instrumentation Pilot de Faria fournit au conducteur des renseignements importants sur la navigation et le moteur. Nous vous conseillons donc de jeter fréquemment un coup d'œil au système d'instrumentation Pilot de Faria pendant que vous conduisez votre bateau. Nous vous recommandons également de lire la documentation fournie sur ce système dans la trousse du propriétaire.

Pilot TM 1

L'indicateur numérique multifonctions Pilot fournit les renseignements suivants : vitesse, profondeur de l'eau, heure, distance parcourue, température de l'eau et il comporte deux minuteries.

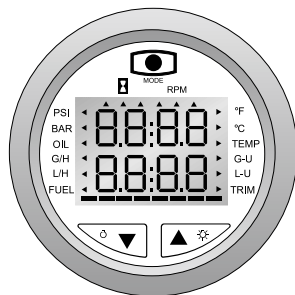
Note : le détecteur de profondeur ne doit pas être utilisé comme aide à la navigation ou comme un appareil pour éviter de s'échouer, sous peine d'endommager le bateau ou de causer des blessures.



INDICATEUR DE VITESSE

Pilot TM 2

Le tachymètre numérique multifonctions Pilot fournit les renseignements suivants : vitesse du moteur, carburant restant, débit carburant, horomètre, consommation d'essence instantanée et totale, assiette, température du moteur et pression d'huile.



TACHYMÈTRE

Tachymètre

Le tachymètre indique la vitesse à laquelle tourne le moteur, c'est-à-dire le nombre de tours par minute (tr/min et en anglais RPM — revolution per minute), dans toutes les conditions de fonctionnement. La vitesse du moteur diffère de la vitesse du bateau. Les conditions météorologiques, la charge du bateau et d'autres facteurs déterminent la vitesse du bateau à un nombre donné de tours par minute. Adressez-vous à votre concessionnaire si vous avez besoin de renseignements supplémentaires.



TACHYMÈTRE

Respectez les indications du fabricant du moteur concernant le nombre maximum de tours par minute.

Indicateur de vitesse

L'indicateur de vitesse indique la vitesse du bateau en kilomètres ou en milles à l'heure. La vitesse du bateau diffère de la vitesse du moteur (en tours/minute). La précision de cet instrument dépend de l'emplacement et de la propreté de la sonde. Certains bateaux sont équipés d'une sonde qu'on peut relever pendant le transport du bateau pour éviter qu'elle s'endommage. On peut également lever cette sonde quand le bateau navigue en eaux peu profondes pour prévenir les dommages et empêcher que du sable ou de la boue s'y infiltre. On doit baisser la sonde lorsque le bateau navigue.



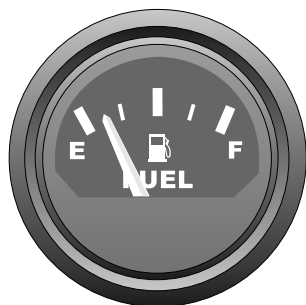
INDICATEUR DE VITESSE

Indicateur d'essence

L'indicateur d'essence indique le niveau approximatif de carburant dans le ou les réservoirs. Cet appareil donne sa lecture la plus juste quand le bateau tourne au ralenti et qu'il est de niveau. Lorsque le bateau navigue,

l'indicateur d'essence indique en général un niveau de carburant supérieur au niveau actuel du fait que la proue est surélevée. Comme les lectures de cet instrument ne sont pas très précises, il est préférable de les comparer avec le nombre d'heures d'utilisation par rapport à la consommation connue de litres ou de gallons à l'heure.

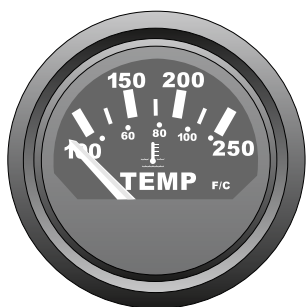
Note : La règle des trois tiers est un bon moyen pour évaluer la consommation d'essence. Utilisez un tiers du carburant pour vous rendre à destination, un tiers pour en revenir et gardez-en un tiers en réserve pour les urgences.



INDICATEUR D'ESSENCE

Indicateur de température

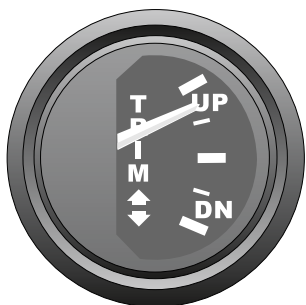
Cet indicateur mesure la température du liquide du système de refroidissement du moteur. Surveillez-le régulièrement pendant que le moteur se réchauffe. L'eau qui circule dans les moteurs marins est puisée du cours d'eau et elle est expulsée à l'extérieur du bateau par le système d'échappement. Si l'indicateur de température indique que le moteur est chaud, éteignez immédiatement celui-ci et vérifiez le système de refroidissement. Pour de plus amples précisions sur la façon de procéder à cette vérification et pour savoir comment corriger le problème, reportez-vous au manuel du moteur.



INDICATEUR DE TEMPÉRATURE

Indicateur de réglage d'assiette

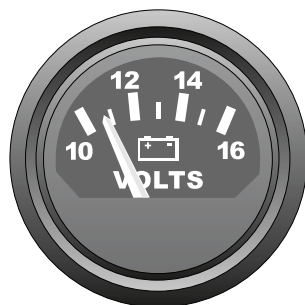
L'indicateur de réglage d'assiette indique la position relative du moteur hors-bord. Lisez cet indicateur très attentivement parce qu'il n'indique pas la position du moteur en degrés. La bonne hauteur de l'assiette dépend de l'attitude de la proue et du nombre de tours/minute. Pour plus de renseignements, reportez-vous au manuel du moteur.



INDICATEUR DE RÉGLAGE D'ASSIETTE

Voltmètre

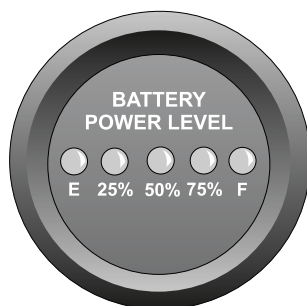
Le voltmètre mesure la condition de la batterie principale ou de démarrage en volt DC. Le voltage normal lorsque le moteur tourne à 1 000 tr/min ou plus est entre 12 et 15 volts. Si la batterie est complètement chargée, le voltmètre devrait indiquer entre 11.5 et 12.5 quand le contact est mis et que le moteur ne fonctionne pas. Vérifiez votre batterie et votre système électrique si le voltmètre indique des valeurs inférieures à la normale. Une aiguille qui bouge constamment peut signifier qu'une courroie ou qu'un contact est desserré.



VOLTMÈRES

Jauge du niveau de puissance de la batterie du moteur électrique

La jauge du niveau de puissance de la batterie du moteur électrique est située dans le panneau de contrôle du moteur électrique que comportent certains types de bateaux. Elle indique la puissance restante de la batterie à cycle prolongé du moteur électrique. Vérifiez cette jauge régulièrement lorsque vous utilisez votre moteur électrique. Si la puissance de la batterie est faible et que votre bateau est équipé d'un chargeur de batterie, utilisez cet appareil lorsque vous pouvez le brancher à une prise d'alimentation à un quai. Sinon, sortez la batterie de son compartiment et rechargez-la avec un chargeur de batterie.

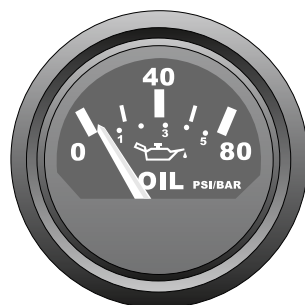


INDICATEUR DE PUISSANCE DE LA BATTERIE

Note : L'alternateur du bateau ne peut pas recharger la batterie du moteur électrique.

Jauge de pression d'huile

La jauge de pression vous indique la pression d'huile, en BAR ou en livre par pouce (PSI). Si vous constatez des irrégularités dans le niveau de la pression d'huile, reportez-vous au manuel du moteur.



JAUGE DE PRESSION D'HUILE

Détecteur de profondeur et de poissons (non illustré)

Certains bateaux sont équipés d'un détecteur de poissons qui vous aide à localiser les poissons, vous permet de voir la structure et le fond du plan d'eau, vous indique la profondeur de l'eau sous le bateau et plus encore. Même si cet instrument vous fournit des renseignements utiles sur le plan d'eau, il ne doit jamais être utilisé comme un appareil de navigation. Nous vous recommandons fortement de lire les directives d'installation et d'utilisation de cet instrument pour bien comprendre son fonctionnement et en faire une utilisation optimale.

MANETTE DES GAZ/LEVIER DE CHANGEMENT DE VITESSES

Note : Si vous avez un moteur avec bras de commande, reportez-vous au manuel du moteur pour obtenir des renseignements sur les contrôles.

Le manuel du moteur qui est compris dans la trousse d'information fournit des renseignements détaillés sur la manette des gaz de votre bateau. Cette manette a deux fonctions : 1) elle sert à régler la vitesse du moteur et 2) elle agit comme un levier pour engager la rotation de l'hélice. Lorsque la poignée est au centre, le levier de changement de vitesses est à la position neutre. Lorsque vous actionnez la manette vers l'avant ou vers l'arrière, vous devriez sentir que la manette s'engage dans un cran lorsqu'elle passe au NEUTRE. Le moteur ne partira pas s'il n'est pas au NEUTRE. La figure 6-1 illustre une manette standard.

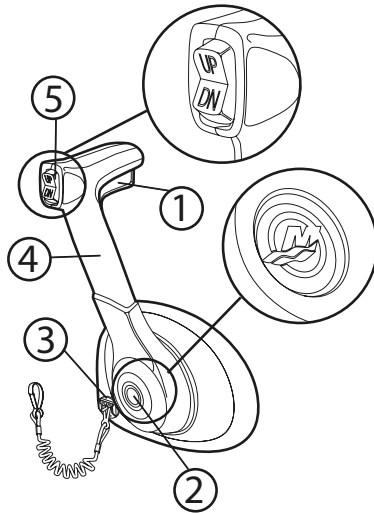


FIGURE 6-1 MANETTE DE GAZ/LEVIER DE CHANGEMENT DE VITESSES

- 1. Dispositif de verrouillage des vitesses** – empêche l'engagement accidentel des vitesses et empêche d'actionner la manette des gaz. Ce bouton rouge doit être enclenché pour que vous puissiez changer les vitesses.
- 2. Bouton de sécurité point mort** – permet d'actionner la manette des gaz en laissant le moteur au point mort. Ce bouton a pour fonction de désengager le levier de changement de vitesse. Il peut être enfoncé uniquement lorsque le levier de vitesse est au point mort et ne devrait pas être utilisé au démarrage du moteur.
- 3. Interrupteur d'arrêt d'urgence** – coupe le moteur toutes les fois que le conducteur (lorsque la corde est fixée à celui-ci) se déplace assez loin du poste de commande pour déclencher l'interrupteur.

4. Manette de contrôle – La puissance et les changements de vitesse sont contrôlés par la manette de contrôle. Pour passer en MARCHE AVANT, poussez fermement la manette de contrôle dans le premier cran à partir du point mort. Continuez à pousser la manette vers l'avant pour augmenter la vitesse. Pour passer en MARCHE ARRIÈRE, ramenez la manette au POINT MORT et d'un mouvement ferme, tirez la manette vers le premier cran à partir du point mort. Continuez à tirer la manette pour augmenter la vitesse.

5. Bouton d'inclinaison du moteur (s'il y a lieu) – L'inclinaison vers le haut ou vers le bas du moteur semi-hors-bord ou de moteur hors-bord est contrôlée avec le bouton d'inclinaison du moteur. Pour un moteur hors-bord, il s'agit d'un commutateur à deux positions. La position haute vous permet de relever le moteur tandis que la position basse permet de descendre le moteur dans l'eau. Dans le cas d'un moteur semi-hors-bord, le commutateur comporte 3 positions. Il y a 2 positions hautes. La première sert à relever le moteur pour obtenir une performance optimale à grande vitesse tandis que la deuxième sert à relever le moteur pendant le remorquage. La position basse permet de baisser le moteur dans l'eau.

Pour plus de renseignements, reportez-vous au manuel du moteur.

IMPORTANT : Le moteur doit être chaud avant que vous engagiez le levier de vitesses. Vérifiez tous les instruments pendant la période de réchauffage du moteur. Pour plus de renseignements, reportez-vous au manuel du moteur.

Certaines manettes ont un bouton de réchauffage du moteur à leur base. Si vous appuyez sur ce bouton, le transmission reste au point neutre pendant que vous avancez le levier pour faire réchauffer le moteur. Attendez que le moteur soit chaud avant d'engager le levier de vitesses.

En actionnant la manette vers l'avant ou vers l'arrière, on augmente ou on diminue la vitesse, selon que la transmission est en marche avant ou en marche arrière. Plus on avance la manette, plus on augmente la vitesse du bateau.

La manette des gaz fait aussi fonction de levier de changement de vitesses pour contrôler la direction avant ou arrière. En actionnant la manette vers l'avant en partant de la position neutre, on enclenche le mécanisme de changement de vitesse, ce qui fait avancer le bateau. Si on continue d'appuyer sur la manette, on augmente le nombre de tours par minute, ce qui augmente la vitesse du bateau.

En actionnant la manette vers l'arrière en partant de la position neutre, on enclenche le mécanisme de changement de vitesse, ce qui fait reculer le bateau. Si on continue d'appuyer sur la manette, on augmente le nombre de tours par minute, ce qui augmente la vitesse du bateau. Une accélération rapide en marche arrière peut créer une vague plus haute que le tableau arrière ce qui inondera le bateau.

Quand on passe en marche arrière à basse vitesse, cela crée un mouvement de freinage qui ralentit le bateau.

Note : Si vous faites marche arrière quand la vitesse du moteur est supérieure à 1 000 tours par minute, restez en position neutre assez longtemps pour permettre à l'hélice de ralentir et ne pas endommager le mécanisme de changement de vitesses.

INTERRUPTEURS

Note : Les interrupteurs illustrés ne se retrouvent pas tous sur tous les modèles.

Vivier Pro Flo^{mc} Plus

L'interrupteur du contrôle à distance du vivier Pro Flo^{mc} peut être utilisé pour remplir, oxygéner et vidanger le vivier. Pour remplir le vivier, mettre la commande à distance en position « CLOSED ». Mettre en marche la pompe de remplissage en actionnant l'interrupteur du vivier à la position 3. Placer le commutateur en position « MAN » (manuel). Pour oxygéner l'eau du vivier, mettez la commande à distance en position « CLOSED ». Mettez en marche la pompe d'oxygénation en actionnant l'interrupteur du vivier à la position 3. Placez le commutateur en position « AUTO » (minuterie automatique) pour une oxygénation intermittente (si équipé). Pour vider le vivier, arrêtez la pompe de remplissage et mettez la commande à distance en position « OPEN ». Quand le vivier est vide, remettre la commande à distance en position « CLOSED » afin d'éviter que l'eau puisse entrer dans le vivier.

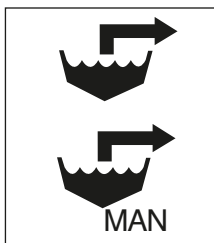


FIGURE 6-2 CONTRÔLE À DISTANCE PRO-FLO

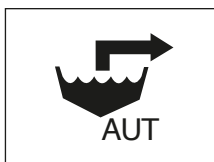
Pompes de cale (sauf sur les pontons)

Votre bateau peut être doté d'une pompe de cale à commande manuelle. Les bateaux pontés peuvent avoir également une pompe de cale à commande automatique.

L'interrupteur d'une pompe de cale à commande manuelle sert à faire partir la pompe et à l'arrêter. Faites fonctionner la pompe jusqu'à ce qu'elle cesse d'expulser de l'eau. Ne la faites pas fonctionner à sec.



L'interrupteur d'une pompe de cale à commande automatique peut servir à faire partir la pompe, au lieu d'attendre que l'interrupteur à flotteur automatique dans la cale actionne la pompe. N'oubliez pas de remettre l'interrupteur en mode automatique lorsque la pompe n'expulse plus d'eau. En mode automatique, la pompe fonctionnera lorsque l'interrupteur sera activé par l'eau dans la cale, en autant que la batterie soit chargée.



Ventilateur de cale (modèles avec semi-hors-bord uniquement)

⚠ AVERTISSEMENT

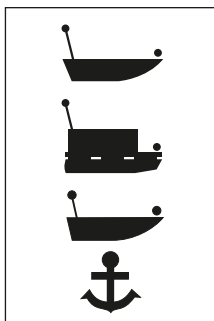
Risque d'explosion! Les vapeurs d'essence sont explosives. Avant de démarrer le moteur, faites fonctionner le ventilateur de cale pendant au moins 4 minutes pour éliminer les vapeurs d'essence dans la cale. Tendez l'oreille pour voir si le ventilateur fonctionne. Avant de démarrer le moteur, assurez-vous qu'il n'y a pas de vapeurs ou de fuites d'essence dans le compartiment moteur. Ne démarrez pas le moteur s'il y a des vapeurs ou des fuites d'essence.

Appuyez sur l'interrupteur du ventilateur de cale pour expulser les vapeurs d'essence du compartiment moteur avant de démarrer. Faites fonctionner le ventilateur pendant au moins 4 minutes avant de faire partir le moteur, et toutes les fois que vous vous déplacez à une vitesse inférieure à la vitesse de croisière. Ne faites pas fonctionner le ventilateur pendant que vous faites le plein d'essence. Assurez-vous que les événements du compartiment moteur ne sont pas obstrués.



Feux de navigation

L'interrupteur des feux de navigation est un interrupteur à 3 positions qui actionne les feux de navigation de la proue et de la poupe. Cet interrupteur sert aussi à allumer uniquement le feu blanc à l'arrière du bateau lorsque celui-ci est amarré.



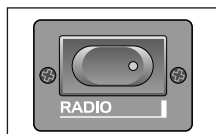
Klaxon

Cet interrupteur à rappel actionne le klaxon. Appuyez sur l'interrupteur ou tournez-le et maintenez-le enfoncé pour klaxonner. Relâchez-le pour relâcher le klaxon.



Radio

L'interrupteur de la radio vous permet de fournir du courant à la radio. Pour allumer la radio, appuyez sur le bouton vert de l'interrupteur. Pour éviter de décharger la batterie, nous vous recommandons d'éteindre l'interrupteur de la radio lorsque vous ne l'écoutez pas.



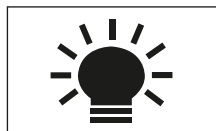
Accessoires

Cet interrupteur sert à contrôler l'équipement qui est ajouté au bateau.



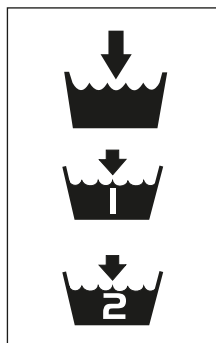
Lumières de courtoisie

Cet interrupteur actionne les lumières de courtoisie. S'il comporte 3 positions, cet interrupteur contrôle également les lumières intérieures.



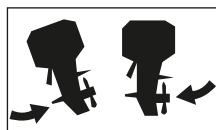
Pompe de remplissage du vivier

Cet interrupteur contrôle la pompe de remplissage du vivier. Il peut également être combiné avec l'interrupteur de la pompe de recirculation de l'eau du vivier.



Inclinaison du moteur hors-bord

Cet interrupteur sert à incliner un moteur hors-bord en eaux peu profondes. Appuyez sur l'interrupteur, maintenez-le enfoncé jusqu'à ce que le moteur ait l'inclinaison désirée, puis relâchez-le.



Vérification de la batterie

Cet interrupteur vous permet de vérifier le potentiel de l'une ou l'autre des batteries. Appuyez sur l'interrupteur, maintenez-le enfoncé à la première, deuxième ou troisième position et lisez la tension indiquée sur le voltmètre.



Note : Tous les interrupteurs devraient être à la position OFF (fermé) lorsqu'ils ne sont pas utilisés. La pompe de cale et les pompes du vivier peuvent subir des dommages si elles fonctionnent à sec.

Fusibles et disjoncteurs

Les circuits électriques de votre bateau peuvent être équipés de fusibles et/ou de disjoncteurs, dépendant du modèle. Le tableau suivant vous donne l'information concernant les fusibles et disjoncteurs qui peuvent se trouver sur votre bateau. Si un remplacement était nécessaire, employez le même ampérage.

Interrupteurs	Ampérage	Fusible (AMP)
Klaxon	10	AGC
Accessoires	15	AGC
Feux de navigation	5	AGC
Lumières de courtoisie	5	AGC
Pompe de cale	2	AGC
Pompe de remplissage et de recirculation de vivier	2	AGC
Pompe de cale grand débit	4	AGC
Ventilateur de cale	4	AGC
Lumières d'accostage	10	AGC
Prise 12V	15	ATC
Radio	15	ATC
Harnais principal	20 ou 30	ATC

ATC: Fusible automobile

AGC: Fusible en verre

CODE DE COULEUR POUR LE CÂBLAGE DU PANNEAU DU TABLEAU DE BORD

Couleur	Code de couleur	Description
Rouge	R	Alimentation principale positive
Noir	B	Retour principale négatif
Gris	G	Lumière de navigation arrière
Gris/Blanc	G/W	Lumière de navigation avant
Rose	P	Jauge du niveau d'essence
Vert foncé	DG	Mise à la terre (système de carburant)
Brun	C	Pompe de cale
Brun/Orange	C/O	Pompe de remplissage du vivier avant
Brun/Rouge	C/R	Pompe de remplissage du vivier arrière
Brun/Blanc	C/W	Pompe de circulation du vivier avant
Brun/Jaune	C/Y	Pompe de circulation du vivier arrière
Bleu/Blanc	DB/W	Lumière de courtoisie
Bleu foncé	DB	Lumière intérieure
Orange/Blanc	O/W	Klaxon
Rouge/Blanc	R/W	Sonar
Rouge/Jaune	R/Y	Radio
Jaune	Y	Ventilateur I/O
Gris *	G	Tachymètre
Beige *	T	Jauge de température
Bleu pâle *	LB	Jauge de pression d'huile
Jaune/Rouge *	Y/R	Circuit de démarrage
Violet *	V	Alimentation de l'instrumentation
Orange	O	Accessoire
Rouge/Brun	R/C	Capteur de pompe de cale automatique
Brun/Blanc *	C/W	Indicateur d'inclinaison de l'assiette arrière
Brun/Noir	C/B	Pompe de cale automatique
Bleu/Rouge	DB/R	Lumières d'accostage
Rouge/Gris	R/G	Prise 12 Volts

* Code de couleur pour câblage des systèmes Mercury®

LISTE DE CONTRÔLE DU CAPITAINE

Révisiez cette liste de contrôles avant votre départ.

- La température sera-t-elle favorable? Avez-vous obtenu un bulletin météo?
- Y a-t-il un conducteur compétent? Le conducteur a-t-il consommé de l'alcool ou des drogues?
- Si le bateau était à l'extérieur de l'eau, les bouchons de vidange ont-ils été installés?
- La coque et l'hélice sont-elles en parfait état? Sont-elles assez propres et libres d'excroissances marines?
- Le système électrique et les feux de navigation fonctionnent-ils?
- La batterie est-elle chargée à sa pleine capacité? Les câbles sont-ils propres et bien serrés?
- Avez-vous vérifié s'il y a des odeurs d'essence dans le compartiment moteur?
- Avez-vous vérifié le(s) moteur(s) pour voir s'il y a des fuites ou des signes de détérioration? Les niveaux des liquides sont-ils corrects?
- Avez-vous vérifié le circuit d'alimentation d'essence pour voir s'il y a des odeurs, des fuites ou des signes de détérioration?
- Avez-vous vérifié si le système de direction fonctionne bien? S'il n'y a pas de jeu dans ses composantes?
- La pompe de cale fonctionne-t-elle bien? Avez-vous asséché la cale le plus possible?
- Disposez-vous à bord de tout l'équipement de sécurité obligatoire? Fonctionne-t-il bien? Y a-t-il un VFI par passager? L'équipement de sécurité est-il facilement accessible?
- Les passagers et l'équipage savent-ils quoi faire en cas d'urgence? Savent-ils comment utiliser l'équipement de sécurité?
- Le klaxon fonctionne-t-il?
- L'interrupteur d'arrêt d'urgence avec corde de retenue fonctionne-t-il?
- Disposez-vous à bord de tout l'équipement supplémentaire nécessaire : des lignes d'amarres, une ancre avec corde, une trousse d'outils, une trousse de premiers soins, etc.?
- Avez-vous assez d'essence? Les réservoirs de carburant devraient être remplis à un peu moins que leur pleine capacité, pour tenir compte de l'expansion.
- Avez-vous à bord des cartes et du matériel de navigation? Avez-vous une bonne connaissance de la région où vous naviguerez?
- Avez-vous remis un plan de navigation à une personne responsable qui reste à terre?
- Avez-vous une provision d'urgence de nourriture et d'eau?
- Avez-vous tous les documents nécessaires à bord?

- Tous les passagers sont-ils bien assis?
- Le bateau est-il surchargé ou propulsé par un moteur trop petit (d'après la plaque de capacité)?
- Y a-t-il des gens ou des débris à proximité de l'hélice?
- Les sièges pivotants surélevés sont-ils rabaisés ou rangés de sorte à ne pas nuire à la visibilité?
- Les vêtements, les agrès de pêche, etc. sont-ils rangés dans un endroit où ils ne pourront pas être éjectés du bateau ou heurter un passager?
- Le moteur électrique est-il relevé et bien fixé sur le support de montage? Est-il retenu de façon sécuritaire avec l'attache ou le mécanisme de verrouillage du moteur électrique?

Une fois le bateau mis à l'eau et attaché au quai, passez en revue la liste de contrôle du capitaine avant de vous mettre en route.

PLEIN D'ESSENCE

AVERTISSEMENT

Risque d'incendie et d'explosion! Ne fumez pas. Éteignez toutes les flammes nues. Arrêtez les moteurs. N'utilisez pas d'interrupteurs électriques ou autres dispositifs pouvant produire une étincelle ou une flamme. Éteignez votre téléphone cellulaire et/ou téléavertisseur. Fermez toutes les ouvertures.

Comme les vapeurs d'essence sont plus lourdes que l'air, elles se dispersent dans le fond du bateau. Elles peuvent s'accumuler dans la cale et, si les conditions s'y prêtent, dans l'habitacle. Aérez à fond ces endroits avant de démarrer le moteur.

Note : Un quart de litre d'essence explose à la même puissance que 15 bâtons de dynamite.

Même si l'alcool élève le niveau d'octane de l'essence, il attaque aussi les conduites d'essence en caoutchouc et même les composantes métalliques du système d'alimentation. L'alcool rend perméable la plupart des conduites d'essence et les autres composantes comme la pompe à essence et les joints d'étanchéité; il peut même entraîner la contamination du système d'alimentation.

Les conduites d'essence sont résistantes à l'alcool, tout comme les matériaux utilisés par les manufacturiers de moteurs. Si vous devez faire le plein avec de l'essence contenant de l'alcool, ou si vous ne savez pas si l'essence contient de l'alcool, vous devrez inspecter fréquemment le système d'alimentation et porter attention aux fuites et aux anomalies. Si vous détectez une fuite ou une détérioration, prenez immédiatement les mesures qui s'imposent. Reportez-vous aux directives du manufacturier du moteur pour connaître le type d'essence et l'indice d'octane recommandés.

Comme l'essence prend de l'expansion en se réchauffant, évitez de trop remplir le réservoir et ne le remplissez pas à sa pleine capacité. Cela prévient également les débordements d'essence.

Évitez de respirer les vapeurs d'essence. Assurez-vous que l'endroit est suffisamment aéré.

NE LAISSEZ jamais les enfants faire le plein.

Si le feu prenait dans le tuyau de remplissage, NE RETIREZ EN AUCUN CAS le pistolet. Éloignez-vous sans tarder et avertissez le préposé de fermer les distributeurs. Lorsque le pistolet demeure dans le tuyau de remplissage et que les distributeurs sont fermés, le feu peut pratiquement s'éteindre de lui-même sans causer de dommages.

Lorsque vous remplissez un bidon ou un récipient, utilisez seulement des récipients approuvés. Placez toujours le récipient sur le sol et assurez-vous que le pistolet de la pompe soit toujours en contact avec le récipient. Il ne faut jamais remplir un récipient à l'intérieur du bateau.

Quand vous remplissez un récipient portable, contrôlez manuellement la valve du pistolet tout au long du processus afin de réduire au minimum les risques de déversements et d'éclaboussures. Remplissez le récipient jusqu'à 95 % de sa capacité tout au plus. Après le remplissage, refermez le récipient en vissant fermement le bouchon.

Si de l'essence a été répandue sur le récipient, assurez-vous qu'elle s'est évaporée avant de placer le récipient à bord du bateau.

Lorsque vous transportez de l'essence, assurez-vous que le récipient ne peut pas se renverser ou glisser et ne le LAISSEZ JAMAIS en plein soleil ou dans le coffre d'une automobile. Conservez toujours l'essence dans des récipients approuvés.

Pour des raisons de sécurité, lorsque vous faites le plein de carburant, assurez-vous que l'installation de ravitaillement en carburant est conforme à toutes les spécifications de la dernière édition du Code NFPA 30A sur la distribution de carburant. Plus particulièrement, la NFPA exige ce qui suit :

- Utilisez uniquement des pistolets munis d'une détente à fermeture automatique sans mécanisme de verrouillage en position ouverte.
- Ne jamais faire le plein la nuit sauf s'il y a un bon éclairage.
- Tous les passagers doivent se trouver à l'extérieur du bateau pendant le plein.

- Les préposés doivent se trouver à une distance de 15 pieds des contrôles de distribution pendant le plein.
- Dans la mesure du possible, le plein devrait être fait par le propriétaire du bateau.
- Le propriétaire du bateau devrait connaître la quantité approximative d'essence dont il a besoin – il est important de savoir que la personne qui effectue le remplissage est responsable des déversements accidentels d'essence dans l'eau, car elle pourrait se voir imposer une amende.

Avant le plein

- Attachez le bateau au quai.
- Arrêtez tous les moteurs, ventilateurs, ventilateurs de cale et autres équipements auxiliaires.
- Fermez les appareils électriques, les sources de chaleur et éteignez les flammes nues.
- Vérifiez si des vapeurs d'essence s'échappent de la cale.
- Éteignez toute substance fumigène.
- Fermez tous les raccords de tuyauterie et toutes les ouvertures qui pourraient laisser les vapeurs d'essence s'infiltrer dans les espaces fermés du bateau.
- Fermez tous les couvercles du compartiment pour prévenir l'accumulation de vapeurs d'essence.

AVERTISSEMENT

Une charge trop lourde ou mal distribuée est une cause importante d'accident. N'excédez pas la capacité maximale indiquée sur la plaque de votre bateau. Pour des raisons de sécurité, transportez une charge moins lourde dans les eaux agitées. Répartissez le poids également et n'empilez pas le matériel trop haut.

- Ayez un extincteur d'incendie à portée de la main.

IMPORTANT : Suivez les recommandations du fabricant concernant le type d'essence et d'huile à moteur à utiliser. L'utilisation de produits inappropriés peut endommager le moteur et annuler la garantie.

Plein d'essence

- Faites le plein dans un endroit bien éclairé. Il est difficile de voir les débordements d'essence si l'éclairage est faible ou s'il fait noir. Enlevez le bouchon du réservoir.
- Retirer le bouchon du réservoir.
- Insérez le pistolet de la pompe de distribution dans le réservoir et maintenez-le enfoncé pour éviter les étincelles produites par l'électricité statique.
- Lorsque vous utilisez un réservoir d'essence portatif, insérez l'embout verseur dans le réservoir en le tenant en contact avec le tuyau de remplissage du réservoir, et ce, avant de commencer le remplissage. Vous devriez maintenir ce contact jusqu'à ce que le remplissage soit terminé. Il existe un sérieux risque d'étincelle causé par l'électricité statique si vous n'appliquez pas cette pratique.
- **NE METTEZ PAS** le pistolet à l'envers lorsque vous remplissez le réservoir d'un bateau ou celui d'un véhicule à moteur – le dispositif de fermeture automatique du pistolet pourrait ne pas entrer en contact avec l'essence accumulée dans le tuyau de remplissage et un déversement pourrait survenir, provoquant une situation dangereuse.
- Ne vous tenez pas trop près de l'évent et de l'ouverture pendant que vous faites le plein. Les éclaboussures d'essence peuvent irriter les yeux ou constituer un risque d'incendie.
- Évitez de renverser de l'essence. Cela peut être dommageable pour l'environnement. Essayez immédiatement les dégâts d'essence.
- Évitez de trop remplir le réservoir.
- Quelqu'un doit surveiller de près le pistolet pendant le remplissage.
- Ne fumez pas.
- Quand il y a environ 40 litres (10 gallons) d'essence dans le réservoir, inspectez le moteur et les alentours du réservoir d'essence pour vous assurer qu'il n'y a pas de fuites. Si tout semble normal, continuez à faire le plein.
- Ne remplissez pas le réservoir à pleine capacité pour tenir compte de l'expansion thermique.
- Si le débit est trop lent, vérifiez si l'évent est obstrué ou si le tuyau est plié.

Note : Il est possible que vous ne puissiez pas remplir le réservoir à 100 % de la capacité indiquée. L'angle de flottaison du bateau, qui modifie la position du réservoir et de l'évent, peut limiter la quantité d'essence que peut contenir le réservoir. Si de l'essence s'écoule par l'évent, arrêtez immédiatement de faire le plein. Le réservoir contient autant d'essence que les conditions le permettent.

Après le plein

- Remplacez le bouchon du réservoir. Utilisez un chiffon pour essuyer les débordements d'essence s'il y a lieu et débarrassez-vous de ce chiffon comme il se doit.
- Vérifiez s'il y a des odeurs d'essence ou des fuites. Si vous détectez une odeur ou une fuite, trouvez-en la cause et corrigez-la avant de démarrer le moteur. Ne faites pas fonctionner d'interrupteur électrique tant que le problème n'est pas réglé. **Une étincelle produite par un dispositif électrique pourrait créer une explosion!**
- Aérez jusqu'à ce que les odeurs disparaissent.

Pour un DVD gratuit de « Do's and Dont's at the gaz pump » contacter le 1-800-422-2525.

EMBARQUEMENT DES PASSAGERS ET DE L'ÉQUIPEMENT

⚠ AVERTISSEMENT

Une charge trop lourde ou mal distribuée est une cause importante d'accident. N'excédez pas la capacité maximale indiquée sur la plaque de votre bateau. Pour des raisons de sécurité, transportez une charge moins lourde dans les eaux agitées. Répartissez le poids également et n'empilez pas le matériel trop haut.

Une plaque indiquant la capacité maximale est apposée sur la plupart des bateaux. Cette plaque indique le poids maximal des personnes et de l'équipement. Ne surchargez pas votre bateau. S'il est surchargé, votre bateau peut devenir difficile à contrôler et causer un accident.

Note : Le conducteur doit faire preuve d'un bon jugement lorsqu'il charge le bateau. Les eaux tumultueuses et les conditions météorologiques difficiles réduisent la capacité maximale. Il peut donc être dangereux de transporter la charge maximale indiquée sur la plaque, dans des conditions extrêmes.

Lorsque vous chargez l'équipement, demandez à une personne au quai de vous le passer, au lieu de faire de nombreux allers et retours. Disposez tout l'équipement solidement pour ne pas qu'il se déplace ou nuise à la conduite du bateau. Lorsqu'ils embarquent dans le bateau, les passagers doivent le faire les uns à la suite des autres et ne pas sauter. Les passagers

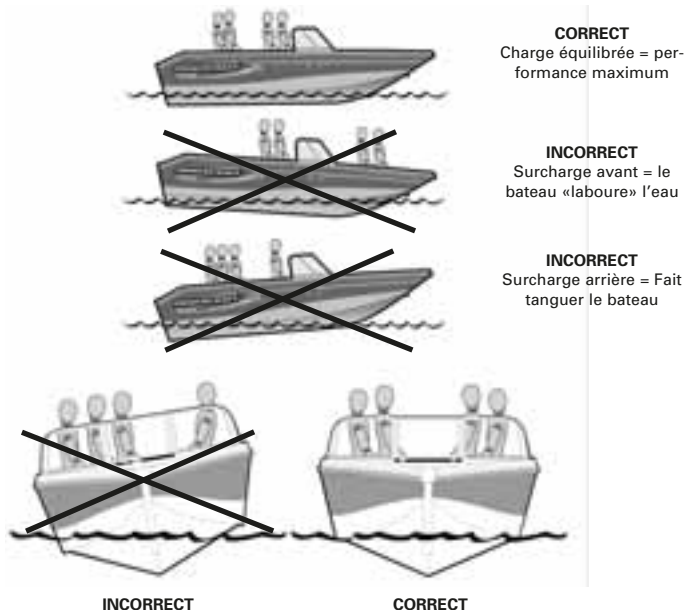


FIGURE 7-1 EMBARQUEMENT DES PASSAGERS

qui n'aident pas à embarquer le matériel doivent demeurer assis pour ne pas déstabiliser le bateau. Les passagers et l'équipement doivent être placés de sorte que la charge soit répartie également (figure 7-1). Personne ne doit se trouver sur la plate-forme lorsque vous filez à une vitesse supérieure à la vitesse de pêche à la traîne.

PROCÉDURES DE DÉMARRAGE

Note : Le manuel du moteur que contient votre trousse d'information donne des instructions détaillées sur le démarrage. Les renseignements suivants sont donnés uniquement pour vous guider et ils n'expliquent pas en détail toutes les procédures de démarrage.

Vérifications préliminaires

1. Si le bateau n'est pas attaché au quai, faites-le avant de partir le moteur. Le bateau doit demeurer attaché tant que le moteur n'est pas réchauffé.
2. Si le système d'alimentation a un robinet à essence manuel, ouvrez-le.
3. Faites fonctionner la pompe de cale jusqu'à ce que la cale soit sèche.

⚠ AVERTISSEMENT

Risque d'incendie ou d'explosion! Les vapeurs d'essence sont explosives. Avant de démarrer le moteur, vérifiez le compartiment du réservoir d'essence pour voir s'il n'y a pas de vapeur ou de fuite d'essence. Ne démarrez pas le moteur s'il y a des vapeurs ou des fuites d'essence.

4. Si vous avez un semi-hors-bord, faites fonctionner le ventilateur de cale pendant au moins 4 minutes avant de démarrer le moteur.
5. Assurez-vous que la manette des gaz soit au neutre et que le semi-hors-bord soit baissé dans l'eau.
6. Assurez-vous que les passagers assis à la proue n'obstruent pas le champ de vision du conducteur.

Démarrage du moteur

1. Vérifiez le niveau d'huile dans le réservoir.
2. Pompez la pompe d'amorçage, s'il y a lieu.
3. Tournez la clé de contact. Le moteur ne partira pas si la manette n'est pas au neutre.

IMPORTANT : Ne faites pas fonctionner le démarreur pendant plus de 15 secondes sans faire de pause. Le démarreur peut surchauffer et se briser. Attendez au moins 2 minutes avant de réessayer de nouveau, pour permettre au démarreur de refroidir.

DANGER

Risque de monoxyde de carbone! Un moteur froid produit plus de monoxyde de carbone qu'un moteur chaud. Aérez suffisamment l'habitacle pour prévenir une exposition excessive et réduire la possibilité d'accumulation de monoxyde de carbone. Ouvrez toutes les toiles et les sorties d'air sur les côtés pour augmenter la circulation d'air.

4. Une fois le moteur réchauffé, vérifiez la température du liquide de refroidissement (si vous avez un tel indicateur) pour savoir si elle se situe dans les valeurs acceptables. Si la température est trop élevée, arrêtez immédiatement le moteur et cherchez la cause du problème.
5. Tournez le volant vers la gauche et vers la droite tout en observant le mouvement du moteur pour vous assurer du bon fonctionnement du système de direction.
6. Tandis que le bateau est amarré au quai et que le moteur tourne au ralenti, vérifiez le bon fonctionnement de la manette des gaz en l'avancant, en la reculant et en la mettant au neutre. Ne laissez pas le moteur embrayé pendant plus de 1 ou 2 secondes.

7. Avant de quitter le quai, assurez-vous que l'interrupteur d'arrêt d'urgence fonctionne correctement et que la corde est attachée au conducteur du bateau.

MANOEUVRES

AVERTISSEMENT

La direction du bateau ne se centre pas d'elle-même. Le couple du moteur et de l'hélice, l'action des vagues et du courant de même que la vitesse du bateau ont un effet sur la direction. Portez une attention constante à la direction du bateau pour une conduite sécuritaire.

Lorsque vous avez fini d'effectuer les vérifications préalables au départ, vous êtes prêt à quitter le quai. Larguez les amarres, de préférence lorsque le moteur tourne au ralenti. Tenez compte du vent, du courant, de la marée et des autres forces quand vous vous éloignez du quai. Portez attention aux autres bateaux.

IMPORTANT : Les chutes d'un bateau en mouvement sont une cause importante d'accidents mortels. Ne laissez pas les passagers laisser traîner leurs jambes le long du plat-bord ou s'asseoir sur le dossier des sièges. La garde côtière considère que ces actes constituent des actes de négligence ou de négligence grave, interdits par la loi.

Départ du quai

Mettez la manette des gaz en marche avant ou en marche arrière, selon que vous désirez que se soit la proue ou la poupe qui s'éloigne en premier du quai. Mettez la manette au neutre, puis poussez-la rapidement vers l'avant pour mettre le bateau en marche avant ou ramenez-la pour passer en marche arrière. Faites tourner le moteur à basse vitesse pendant que vous vous éloignez du quai. Si c'est la proue qui s'éloigne du quai en premier, faites attention que la poupe ne heurte pas le quai ou un pilot.

Note : Si vous n'êtes pas un habitué de la navigation de plaisance, pratiquez-vous à faire ces manœuvres. Une fois que vous vous serez éloigné du quai, exercez-vous à accoster un quai imaginaire. Exercez-vous à arrêter et à faire marche arrière.

Arrêt

Pratiquez-vous à arrêter pour savoir comment le bateau réagit. Si le bateau avance, ramenez la manette à la position NEUTRE et laissez-le accoster. La distance qu'il parcourt avant de s'arrêter dépend de sa vitesse. Avec l'expérience, vous apprendrez à évaluer cette distance avec précision.

Vous aurez à vous arrêter rapidement dans certaines circonstances, mais les bateaux n'ont pas de pédale de frein. Pour freiner, mettez la manette

des gaz au NEUTRE et le bateau commencera à ralentir. Lorsque le moteur tournera au ralenti, mettez la manette en MARCHE ARRIÈRE et augmentez graduellement la vitesse du moteur. Le bateau s'immobilisera sur une plus courte distance.

Note : En marche arrière, un bateau ne se dirige pas aussi facilement qu'en marche avant. Ne vous attendez pas à pouvoir faire des virages serrés quand vous reculez.

Note : Si votre bateau n'a pas de poste de pilotage, voyez le manuel du fabricant du moteur pour plus de renseignements sur le maniement du bras de commande du moteur.

Direction

La direction d'un bateau est contrôlée par l'arrière (poupe). La sensation ressemble à la conduite d'une voiture en marche arrière. Ainsi, quand le bateau avance et que vous tournez le volant dans une direction, l'arrière se déplace en direction contraire. Lorsque vous tournez le volant vers la gauche, l'arrière se déplace vers la droite. Il est important d'avoir toujours cela à l'esprit lorsque vous accostez un quai, que vous faites des manœuvres à proximité d'autres bateaux ou que vous approchez d'un nageur ou d'un skieur tombé à l'eau.

Une fois que vous avez suffisamment pratiqué ces manœuvres et savez comment votre bateau se comporte, vous voilà prêt à naviguer en eau libre.

BATEAUX À HAUTES PERFORMANCES

Vous pouvez être propriétaire d'un bateau qui peut atteindre des vitesses très élevées. Un tel bateau a tout l'équipement nécessaire pour permettre une conduite sécuritaire, mais vous devez suivre les règles suivantes :

AVERTISSEMENT

Certains modèles peuvent atteindre des vitesses supérieures à 75 kilomètres (45 milles) à l'heure. Adressez-vous à votre concessionnaire pour connaître la vitesse maximale de votre bateau. Les bateaux à hautes performances ne devraient pas être conduits par des personnes inexpérimentées. Ces personnes doivent apprendre à conduire ce type de bateau sous la surveillance d'un instructeur qualifié.

- Le conducteur doit savoir de quelle façon le bateau se comportera dans toutes les conditions d'utilisation.
- Le conducteur doit avoir l'habileté et les compétences nécessaires pour anticiper des conditions de conduite qui changent rapidement et pour réagir à ces conditions.

Pour la sécurité des occupants du bateau et pour éviter d'endommager le bateau, le nombre de passagers, la vitesse et le type de conduite doivent être adaptés aux conditions météorologiques. Sinon, le conducteur peut être accusé de conduite négligente ou imprudente.

Le conducteur se doit d'assurer la sécurité de tous les occupants du bateau et des autres plaisanciers. Les passagers doivent être informés de la possibilité d'être éjectés sur le pont ou par-dessus bord s'ils ne sont pas bien assis pendant que le bateau se déplace à haute vitesse. Ils ne doivent pas occuper les plates-formes de pêche lorsque le bateau se déplace à une vitesse supérieure à la vitesse de la pêche à la traîne. Ne conduisez pas rapidement à proximité d'autres bateaux, de pilots, d'écueils, de baigneurs, de rivages, de digues ou autres obstacles.

Lorsque vous apprenez à conduire un bateau à hautes performances, choisissez de préférence une journée de la semaine et un moment de la journée où le trafic est peu intense. Conduire un bateau à hautes performances exige de la concentration, de la coordination et de l'attention à tout ce qui se passe autour. Vous serez plus à l'aise d'apprendre à conduire s'il n'y a pas beaucoup de bateaux dans les environs.

⚠ AVERTISSEMENT

Faible visibilité! Quand vous accélérez, la proue du bateau s'élève et obstrue votre champ de vision. Assurez-vous que la voie est libre avant d'accélérer. Assurez-vous également que vos passagers sachent que vous avez l'intention d'accélérer.

ACCÉLÉRATIONS

Avant de faire planer le bateau, jetez un coup d'œil tout autour pour vous assurer que la voie est libre. Au fur et à mesure que vous poussez la manette des gaz et que le bateau prend de la vitesse, l'angle de l'assiette change elle aussi et la proue s'élève (figure 7-2). On utilise parfois le terme *déjaugage* pour parler de cet angle de l'assiette. Au fur et à mesure que le bateau prend de la vitesse, il plane sur l'eau. Il faut pousser la manette au maximum pendant quelques secondes pour que le bateau commence à planer. On ramène alors la manette pour maintenir une vitesse de croisière. Cette façon de conduire réduit également la consommation de carburant.

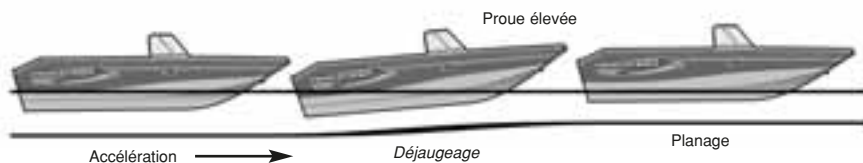


FIGURE 7-2 PLANAGE

Vous êtes responsable des dommages ou blessures causés par le sillage de votre bateau. Observez les avertissements de zone de vitesse sans sillage. Conduisez votre bateau en vous souciant de la sécurité des autres plaisanciers et des baigneurs.

Note : La visibilité, le maniement et la performance sont réduits pendant l'accélération. Il est préférable de sortir du *déjaugage* le plus rapidement possible.

DISPOSITIF DE RÉGLAGE D'ASSIETTE

Le dispositif de réglage d'assiette vous permet de relever ou d'abaisser le moteur hors-bord pour modifier l'inclinaison du bateau pendant que vous êtes en route. Dès que le bateau plane, on obtient la performance optimale lorsque l'angle d'inclinaison par rapport à la surface de l'eau varie entre 3 et 5 degrés et que la proue est légèrement surélevée.

Note : Les renseignements ci-dessus sont d'ordre général et ils ne concernent pas les pontons. Pour plus de renseignements sur les contrôles de l'assiette, reportez-vous au manuel du constructeur du moteur.

1. L'interrupteur standard de réglage d'assiette se trouve sur la manette de contrôle.
2. L'interrupteur contrôle la position du moteur hors-bord. Le réglage de l'assiette est très important. Avant d'accélérer, rabaissez le moteur hors-bord (figure 7-3 A).
3. Si la proue est trop haute, elle tend à remonter et à redescendre (figure 7-3 B) et elle rebondit à la surface de l'eau. Le moteur est réglé trop haut. Rabaissez-le pour corriger la situation. L'assiette est bien réglée lorsque le bateau cesse de remonter et de redescendre. Si vous êtes un conducteur inexpérimenté ou que vous avez de la difficulté à faire baisser l'avant du bateau, réduisez la vitesse tant que le bateau ne s'est pas stabilisé.
4. Si la proue est chargée, le bateau tend à pencher vers l'avant (figure 7-3 C). Le moteur est réglé trop bas. Relevez-le pour corriger la situation.
5. Prenez l'habitude de baisser complètement le moteur hors-bord pendant que vous accélérez. Une fois que le bateau plane, relevez légèrement le moteur pour que la proue ait la bonne inclinaison.
6. Le moteur hors-bord ne devrait jamais être relevé au point de créer de la cavitation (hélice qui glisse). Une augmentation rapide des tours/minute du moteur est un signe de cavitation. Si cela se produit accidentellement pendant que la manette des gaz est poussée au maximum, rabaissez immédiatement le moteur et réduisez la vitesse jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de glissement. Au besoin, consultez votre concessionnaire. Si l'hélice glisse à de faibles vitesses de planage, il se peut que le moteur soit trop relevé. Rabaissez immédiatement le moteur jusqu'à ce que l'hélice fonctionne normalement.

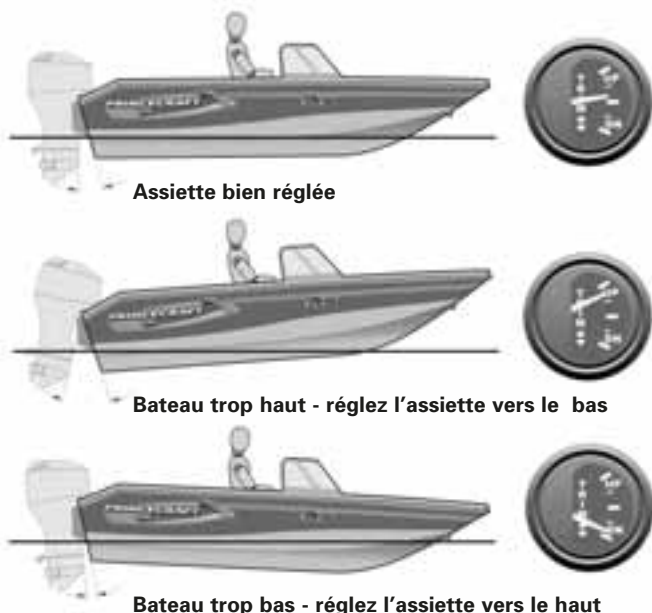


FIGURE 7-3 RÉGLAGE DE L'ASSIETTE

7. Lorsque vous relevez le moteur, le bateau sort davantage de l'eau. Sa vitesse augmente parce qu'il y a une moins grande partie de la coque qui est dans l'eau.

FORCES DANS LA DIRECTION

⚠ AVERTISSEMENT

Perte de contrôle! Un mauvais réglage de l'assiette peut vous faire perdre le contrôle du bateau et causer de graves accidents.

Lorsque l'hélice du moteur tourne, cela exerce une torsion sur l'axe du pivot de direction du moteur. Cette torsion est ressentie comme une force de tension sur le volant. À haute vitesse, le conducteur doit appliquer une pression correctrice sur le volant lorsque le moteur est relevé pour contenir les forces dans la direction du moteur. La direction et la puissance de la force exercée sur le volant sont influencées par la hauteur du moteur, la profondeur de l'hélice dans l'eau, le type d'hélice et la direction de la rotation de l'hélice.

Amorcer un virage à haute vitesse est toujours une manœuvre difficile. Avant d'essayer d'effectuer un virage à haute vitesse, il est prudent d'abaisser légèrement le moteur. Évitez d'abaisser complètement le moteur lorsque vous effectuez un virage à vitesse moyenne ou à vitesse élevée.

Si votre bateau est équipé d'un système de direction assistée (servodirection) ou d'une direction hydraulique, les forces dans la direction sont en partie contrôlées par la servodirection ou la direction hydraulique. Vous ressentirez légèrement les forces extérieures sur la direction si le système fonctionne adéquatement. Si votre bateau est également équipé d'un système « No feed back » vous ne ressentirez une légère résistance que lors des changements de direction. Si le système de direction assistée, de direction hydraulique ou de « No feed back » ne fonctionne pas, conduisez votre bateau à vitesse moyenne jusqu'à ce que le système soit réparé.

ANCRAGE

Note : Cette section fournit des renseignements d'ordre général sur l'ancrage. Elle ne couvre pas toutes les situations possibles. Nous vous recommandons de suivre un cours de sécurité pour apprendre comment ancrer votre bateau.

Les ancres sont de forme, de taille et de poids différents, selon les types de bateaux, les usages auxquels elles sont destinées et les conditions dans lesquelles elles sont utilisées. Les dimensions et le poids du bateau déterminent le poids de l'ancre et le diamètre de la ligne d'ancrage. Votre concessionnaire peut vous aider à choisir la meilleure ancre. Vous avez besoin d'une ligne d'ancrage qui fait au moins 6 à 7 fois la profondeur dans laquelle vous ancrez votre bateau (figure 7-4). Par exemple, si vous jetez l'ancre dans une profondeur de 6 mètres (20 pieds), il vous faut une ligne d'ancrage qui mesure au moins de 36 à 43 mètres (120 à 140 pieds).

Si vous ancrez votre bateau pour la nuit ou pour une période prolongée, utilisez au moins deux ancres à 45° l'une de l'autre. Si vous n'utilisez qu'une seule ancre, assurez-vous que le bateau peut faire un cercle

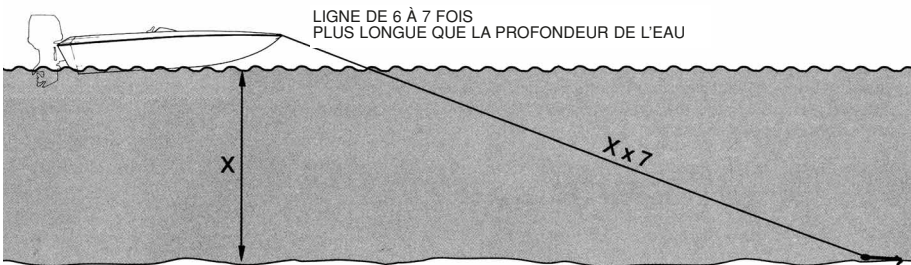


FIGURE 7-4 ANCRAGE

complet. De la sorte, votre bateau ne s'endommagera pas si le vent change de direction.

Note : Conservez l'ancre dans un endroit sûr lorsque vous naviguez, pour prévenir les dommages ou les blessures attribuables à un déplacement subit de l'assiette du bateau.

Comment jeter l'ancre

1. Demandez à un membre de l'équipage de jeter l'ancre avec soin. Il faut exercer une légère tension sur la ligne d'ancrage pendant que l'ancre descend et maintenir cette tension une fois que l'ancre a atteint le fond de l'eau.
2. Reculez lentement avec le bateau jusqu'à ce que la longueur de la ligne d'ancrage soit de 6 à 7 fois la profondeur de l'eau.

IMPORTANT : Fixez la ligne d'ancrage à un œil ou à un taquet de proue seulement. Ne l'attachez jamais après une rampe, une ferrure ou autre pièce de quincaillerie qui n'est pas conçue pour supporter cette tension. N'attachez jamais la ligne à un taquet de poupe. Si le vent se levait, les vagues pourraient submerger votre bateau.

3. Attachez la ligne d'ancrage autour de l'œil ou du taquet de proue. Les pattes de l'ancre devraient être accrochées dans le fond de l'eau. Surveillez si l'ancre se déplace en vous fiant à des points de repère sur la rive au moment où vous jetez l'ancre et en examinant ces points de repère une demi-heure plus tard. Si le bateau a bougé par rapport à ces points de repère, l'ancre se déplace et vous devez la jeter de nouveau.

Comment remonter l'ancre

Le moteur doit tourner quand vous remontez l'ancre.

1. Avancez lentement le bateau pour réduire la tension sur la ligne pour remonter l'ancre plus facilement.
2. Tirez sur la ligne d'ancrage jusqu'à ce qu'elle soit à la verticale. Tirez avec force pour dégager les pattes de l'ancre.

Si l'ancre est accrochée, attachez la ligne verticale au taquet d'amarrage. L'action des vagues sur la proue peut dégager les pattes et libérer l'ancre. Si l'ancre reste accrochée, relâchez la ligne de quelques pieds et attachez-la au taquet d'amarrage du bateau. Déplacez lentement le bateau autour de l'ancre, tout en conservant la même tension sur la ligne. Déterminez le meilleur angle pour dégager l'ancre.

RETOUR AU PORT

Accostage

Approchez toujours lentement d'un quai. Dans la mesure du possible, faites-le contre le vent ou le courant, selon celui des deux qui est le plus fort. Approchez-vous du quai à un angle de 30 à 45°. Au fur et à mesure que vous approchez du quai, mettez-vous lentement en parallèle. Attachez d'abord la proue, puis la poupe.

Note : Si le vent ou le courant se dirige vers le quai, placez-vous de façon parallèle au quai. Laissez le vent ou le courant vous pousser.

Faites preuve d'une très grande prudence si le vent ou le courant vient de l'arrière. Reculez vers le quai lentement en faisant un angle peu prononcé avec le quai. Mettez-vous lentement en parallèle. Attachez d'abord la poupe, puis la proue. Si le vent est changeant, placez des défenses d'embarcation le long du bateau pour empêcher le frottement avec le quai.

Amarrage

Après avoir accosté le bateau au quai, attachez-le avec des amarres pour qu'il garde sa position. Les amarres doivent être assez longues pour fixer le bateau à n'importe quel dispositif. Par exemple, dans le cas d'un bateau de 16 pieds, les amarres doivent mesurer au moins 15 pieds (4,5 mètres). Une épissure à l'extrémité de chacune des amarres est tout indiquée dans le cas d'un taquet de proue ou de poupe (figure 7-5). Si vous devez vous préoccuper de la marée, n'oubliez pas de donner du mou aux amarres pour tenir compte de la marée haute et de la marée basse.

Les amarres les plus souvent utilisées sont l'amarre d'avant, l'amarre d'arrière et les amarres de tension (figure 7-6). Chacune de ces amarres a une fonction spécifique. L'amarre d'avant et l'amarre d'arrière fixent l'avant et l'arrière du bateau. Les deux amarres de tension empêchent le bateau d'avancer et de reculer pendant qu'il est amarré à un quai.

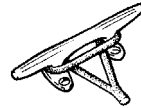
Si vous amarrez votre bateau pour une courte période, vous pouvez vous contenter d'utiliser les amarres d'avant et d'arrière. Par contre, si vous amarrez votre bateau pendant une longue période, que les courants sont forts ou que les prévisions météorologiques ne sont pas bonnes, vous devriez utiliser les amarres de tension. L'amarre de tension arrière va de la poupe vers le pilot ou le taquet du quai. L'amarre de tension avant va de la proue vers le taquet du quai.

Si vous vous amarrez dans quai en U, utilisez les amarres d'avant et d'arrière, de bâbord et de tribord, pour empêcher votre bateau de se déplacer.

Note : Les cordes faites de chanvre de Manille, qui ont été la norme pendant de nombreuses années, ne sont pas aussi solides que certaines cordes faites de matériaux synthétiques. La capacité d'allongement du chanvre représente un avantage lors de l'amarrage, mais les cordes faites de ce matériau ont tendance à raccourcir lorsqu'elles sont mouillées. Les



Amarrage à un taquet de pont



Une épissure à l'extrémité de la ligne est un moyen pratique d'amarrer le bateau à un taquet ouvert.



Un nœud de cabestan permet d'attacher temporairement la ligne à un pilot ou à un bollard.



Amarrage à une bitte.

FIGURE 7-5 FIXATION DES AMARRES

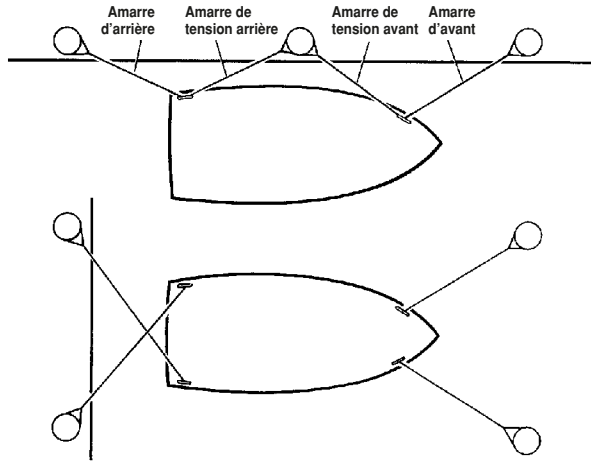


FIGURE 7-6 AMARRES

cordes en nylon sont solides et élastiques. Elles font de bonnes lignes d'ancrage et d'amarrage à cause de leur élasticité. Les cordes faites de fibres de polyester haute résistance comme le DacronMC sont presque aussi solides que les cordes de nylon, mais elles ne s'étirent pas. Les cordes de Kevlar sont solides et elles ne s'étirent pas, sauf qu'elles sont dispendieuses. Les cordes de polypropylène ont tendance à se détériorer rapidement lorsqu'elles sont exposées au soleil. Comme elles flottent, elles sont parfaites pour remorquer une personne qui fait du ski nautique. Cependant, il n'est pas recommandé de les utiliser pour d'autres usages.

FEUX DE NAVIGATION

Naviguer la nuit peut être très agréable, mais cela peut aussi être dangereux. Redoublez de vigilance dans les eaux peu profondes et surveillez les débris, les roches et autres obstacles sous la surface de l'eau. Les feux de navigation visent uniquement à prévenir les collisions, non à améliorer la vision de nuit. Vous pouvez utiliser un projecteur, que vous pouvez vous procurer chez votre concessionnaire ou dans un magasin d'articles de navigation, pour faciliter la conduite de nuit.

Note : Il est illégal d'utiliser un projecteur comme feu avant. Vous ne pouvez utiliser un projecteur que temporairement pour vérifier la position du bateau et examiner les environs.

Votre bateau est équipé d'un feu blanc à l'arrière, d'un feu rouge à bâbord et d'un feu vert à tribord. Le feu blanc peut être amovible. Pour l'utiliser, rentrez les deux broches de la fiche dans la prise à la base du poteau et immobilisez le feu au moyen du mécanisme de blocage. Quand vous n'utilisez pas le feu, rangez-le à l'intérieur du bateau.

Avant de circuler la nuit, vérifiez le bon fonctionnement des feux de navigation. Apprenez également à reconnaître les feux de position des autres vaisseaux. Nous vous recommandons de suivre un cours de sécurité nautique pour en apprendre davantage sur les feux de navigation et les autres règles de conduite.

Un interrupteur à 3 positions dans le tableau de bord contrôle les feux d'amarrage et les feux de navigation. Vous pouvez l'utiliser pour allumer seulement le feu blanc de la poupe lorsque vous êtes amarré ou pour allumer tous les feux de navigation lorsque vous êtes en route.

CONDITIONS DANGEREUSES

Brume

Lorsque la température de l'air est plus chaude que celle de l'eau, elle se refroidit. Au fur et à mesure qu'elle baisse, elle perd de sa capacité de retenir l'humidité. Une brume se forme lorsque la température de l'air tombe au point de saturation. La température au point de saturation dépend de la quantité d'humidité dans l'air. Vous devez savoir qu'une brume peut se former rapidement lorsque la température de l'air descend, surtout si l'air est calme et humide. Suivez les principes suivants :

- Allumez les feux de navigation.
- Lorsque la brume s'installe, prenez des relèvements et marquez votre position sur une carte tout en continuant d'inscrire votre trajet et votre vitesse.
- Demandez à toutes les personnes à bord de revêtir leur VFI (vêtement de flottaison individuel).
- Si votre bateau est équipé d'un détecteur de profondeur, mesurez la profondeur et comparez ces relevés avec la profondeur indiquée sur votre carte.
- Postez une personne à l'avant du bateau pour observer.
- Réduisez votre vitesse. De temps à autre, arrêtez le moteur et guettez les signaux de brouillard.
- Appuyez sur le klaxon ou faites sonner la cloche de brouillard à intervalles réguliers pour avertir les autres conducteurs.
- Si vous avez un doute quelconque, jetez l'ancre. Guettez les signaux de brouillard tout en continuant d'appuyer sur le klaxon ou de faire sonner la cloche de brouillard pour vérifier si un autre bateau est ancré.

Tempêtes

Parfois, les tempêtes se lèvent sans avertissement. Même si on peut obtenir de l'information des observatoires ou stations météorologiques, nous savons tous que les prévisions météorologiques ne sont pas toujours exactes. De nombreuses marinas utilisent des fanions pour renseigner sur la météo. Vous devriez apprendre à reconnaître ces fanions et prendre

connaissance des prévisions météorologiques locales avant de vous mettre en route.

Pendant que vous naviguez, guettez les signes de tempête. S'il y a des signes de mauvaise température, ouvrez la radio. Syntonisez une station météo locale et écoutez les prévisions. Utilisez la radio VHF de votre bateau (si vous en avez une) pour capter les stations météo. Tout le monde à bord devrait revêtir un VFI. La meilleure précaution est de rentrer au port, si vous en avez le temps.

Si vous n'avez pas le temps de revenir au port, prenez les mesures qui s'imposent. Fermez tous les portails et toutes les écoutilles. Diminuez votre vitesse pendant que la mer se gonfle. Rangez sous le pont tout le matériel qui n'est pas fixe et attachez le matériel qui doit rester sur le pont. Changez de cap pour prendre une direction perpendiculaire à la tempête ; vous pourrez peut-être même éviter ainsi la tempête.

Note : Conduire pendant une tempête est difficile même pour les conducteurs chevronnés. Les notions que vous apprendrez en suivant un cours de sécurité nautique vous seront très utiles en pareille situation.

Échouage

Naviguer en eaux peu profondes présente un certain nombre de risques. Les barres de sable se déplacent constamment dans les bras de rivière et de mer, de sorte qu'il est difficile de les identifier par des bouées. Parfois, les vagues forment des brisants quand elles déferlent sur des barres de sable. Près des côtes, les marées peuvent changer les niveaux d'eau d'autant que de 10 mètres ou 30 pieds. Vérifiez auprès des marinas locales ou des postes de la garde côtière pour connaître l'heure des marées et les courants.

Si votre bateau s'échoue, assurez-vous d'abord que personne n'est blessé. Vérifiez ensuite si le bateau est endommagé. Si le moteur hors-bord a heurté un obstacle sous l'eau, vérifiez si le bateau et le moteur ont subi des dommages. Si le moteur vibre de façon excessive après avoir heurté un obstacle sous l'eau, cela peut indiquer que l'hélice est endommagée. Si la vibration est perceptible, retournez lentement au port pour ne pas endommager davantage le moteur à cause d'un mauvais équilibre. Surveillez l'indicateur de la température de l'eau pour éviter que le moteur surchauffe.

Si le bateau ne prend pas l'eau, vous pouvez peut-être le balloter en vous servant du poids des passagers et de l'équipement et en levant le moteur pendant que vous faites marche arrière.

Si vous échouez sur une barre de sable, fermez le moteur et demandez l'aide d'un autre bateau ou demandez par radio qu'on vienne vous secourir. Voyez votre concessionnaire aussitôt que possible car la présence

de sable dans le système de refroidissement peut causer des dommages importants à votre moteur. Si votre bateau doit être remorqué, nous vous recommandons d'utiliser un service de remorquage.

AVERTISSEMENT

Les taquets de pont peuvent céder. Les amarres peuvent se briser sous l'effet d'une trop grande tension et cingler. Pour prévenir les blessures, attachez les amarres à l'œil du tableau arrière ou de la proue. Tenez-vous à distance des points d'attache des amarres du bateau remorqué et du bateau remorqueur.

Balises

Nous vous conseillons de vous renseigner sur les endroits dangereux et de demander aux autorités locales comment ces endroits sont identifiés.

- Vous devez reconnaître les fanions indiquant la présence de plongeurs et vous tenir à distance de ces endroits.
- Surveillez les nageurs. Comme les endroits où il y a des nageurs ne sont pas toujours identifiés, soyez attentif.
- Les pavillons de détresse indiquent qu'un autre bateau a besoin d'assistance.
- Les balises servent à identifier les voies navigables et à indiquer les risques nautiques. Vous devriez connaître ces balises et demeurer à l'intérieur des limites qu'elles marquent pour éviter tout danger.

URGENCES

Note : En cas d'urgence, la première chose que tous les passagers doivent faire est de revêtir leur VFI.

Inondation

Si le bateau commence à prendre l'eau, faites immédiatement fonctionner la pompe de cale. Ouvrez tous les compartiments et cherchez la cause de l'inondation. Vérifiez tous les boyaux et les raccords. Si le bateau prend l'eau à la suite d'une collision ou parce qu'il s'est échoué, appelez pour obtenir de l'aide et dirigez-vous vers le rivage si possible.

Chavirage

Si le bateau chavire et qu'il y a des passagers à bord, guidez-les vers un endroit sûr de la coque. Même si le bateau est renversé, ne vous en éloignez pas. Il est beaucoup plus facile pour les sauveteurs de repérer une coque de bateau qu'une tête qui sort de l'eau. *N'essayez pas de nager vers la rive ; elle peut être plus éloignée qu'elle vous paraît.*

Homme à la mer

Si quelqu'un tombe du bateau, ne perdez pas de temps et suivez les procédures suivantes :

- N'oubliez pas que chaque seconde compte et agissez rapidement.
- Mettez immédiatement la manette des gaz au neutre et criez UN HOMME À LA MER.
- Lancez immédiatement un VFI de type IV à la personne. (C'est pour cette raison que les VFI devraient être facilement accessibles en tout temps. Si vous n'en avez pas, lancez un autre objet flottant à la personne.)
- Surveillez en tout temps la personne tombée à l'eau. Chargez un passager de cette surveillance. N'allez pas dans l'eau pour aider la victime. Une personne à l'eau, c'est déjà trop et n'oubliez pas qu'une personne en état de panique peut noyer ses sauveteurs.
- Tournez rapidement, en approchant face au vent et aux vagues. Lorsque la personne se trouve à proximité, mettez le moteur au neutre et lancez-lui un VFI de type IV attaché à une corde. Ou encore, tendez-lui une rame ou une gaffe.

Collision

En cas de collision importante, vérifiez d'abord l'état de tous les passagers puis inspectez le bateau pour connaître l'étendue des dommages. Si les passagers ne sont pas en danger ou que le bateau ne risque pas de couler, préparez-vous à aider l'autre vaisseau. Si vous avez besoin d'aide et qu'il y a une radio reliée à une station terrestre, communiquez d'abord avec la garde côtière ou avec les autorités compétentes chargées des sauvetages.

Si la proue de l'autre bateau a pénétré dans la coque du vôtre, préparez-vous à bloquer l'ouverture dès que les deux bateaux auront été séparés. Bouchez le trou avec un VFI de rechange ou un coussin de siège. Modifiez en même temps l'assiette pour que le trou soit au-dessus de l'eau pendant que vous le boucherez.

N'oubliez pas de signaler l'accident aux autorités compétentes

Incendie

IMPORTANT : Toutes les personnes à bord devraient connaître l'emplacement et le fonctionnement des extincteurs d'incendie.

La plupart des incendies sont causés par des problèmes électriques ou de la négligence pendant le plein d'essence. Un incendie constitue une urgence grave. Vous devez réagir rapidement et prendre les mesures de sécurité qui s'imposent. Si un incendie se déclare, arrêtez immédiatement le moteur. Si le feu n'est pas trop gros, essayez de l'éteindre avec un extincteur. Si le feu a pris dans le compartiment moteur, arrêtez le ventilateur de cale. N'ouvrez pas le compartiment pour ne pas créer un apport d'oxygène qui embrasserait le feu. Essayez d'éteindre le feu avec votre extincteur par l'orifice d'incendie (fire port) situé sur la paroi avant du compartiment moteur.

Si l'incendie devient incontrôlable, lancez un signal de détresse et demandez de l'aide par radio si vous possédez une radio en liaison avec

une station terrestre. Toutes les personnes à bord doivent sauter par-dessus bord et nager à une distance sécuritaire des flammes.

Conseils de prévention des incendies

- Utilisez seulement des systèmes autorisés pour chauffer un bateau et y cuisiner.
- Les flammes nues requièrent une attention constante.
- Conservez les matériaux inflammables dans des contenants approuvés à l'intérieur d'un casier ventilé qui ne communique pas avec l'intérieur du bateau.
- Assurez-vous que les systèmes de ventilation ne sont pas obstrués.
- Enlevez les toiles d'amarrage avant de démarrer le moteur.
- Assurez-vous qu'il n'y a pas de fuite d'essence dans la cale.
- Éteignez avec soin les articles de fumeur.
- Faites attention aux flammes ou aux températures élevées à proximité de la mousse d'uréthane.
- Optez pour des produits de nettoyage qui ne sont pas inflammables.
- Aérez lorsque vous nettoyez ou faites de la peinture.
- Débranchez le système électrique de sa source d'alimentation avant de procéder à des travaux d'entretien.
- Remplacez les disjoncteurs et les fusibles par des disjoncteurs et des fusibles de la même intensité.
- Les appareils électriques doivent être conformes à l'intensité des circuits du bateau. Observez le bateau attentivement lorsque le système électrique est alimenté.
- Faites effectuer les réparations du système électrique par un électricien qualifié en systèmes nautiques.

Urgence médicale

Il peut se produire des accidents lorsque vous faites de la navigation de plaisance. Sachez quoi faire en cas d'urgence. Nous vous conseillons de conserver une trousse de premiers soins et des couvertures sèches. Nous vous suggérons également de communiquer avec la Croix-Rouge pour suivre une formation en premiers soins et en réanimation cardio-respiratoire ou pour obtenir de l'information.

Absence de propulsion

Avant de demander de l'aide au sujet d'un problème de moteur, il est bon d'éliminer les causes peu complexes de problèmes. Fermez le moteur et vérifiez 1) s'il y a de l'essence dans le réservoir ; 2) si les conduites du système de refroidissement du moteur ne sont pas obstruées ; 3) si les hélices sont propres et non obstruées par des herbes, des filets, etc. ; 4) s'il n'y a pas de fuite dans les tuyaux ; 5) s'il y a de l'huile dans le moteur et 6) si l'interrupteur du dispositif d'arrêt d'urgence est ouvert.

Une fois que vous avez éliminé toutes les possibilités ci-dessus, demandez de l'aide en indiquant votre position et en faisant une description détaillée de votre bateau.

Bris dans le contrôle

S'il arrivait que la manette des gaz cessait de fonctionner — ce qui est hautement improbable —, fermez immédiatement le moteur. Vérifiez attentivement les connexions de contrôle du compartiment moteur pour voir si elles sont solides. Dans le cas contraire, essayez de localiser les pièces de fixation et rattachiez-les. Si cela n'est pas possible, essayez d'utiliser ce que vous avez sous la main comme un trombone, des épingles à cheveux, du ruban, etc. pour fixer les connexions. Si la réparation est temporaire, retournez au port à basse vitesse et soyez prêt à prendre des mesures d'urgence au cas où la réparation ne tiendrait pas. Faites faire les réparations par votre concessionnaire avant d'utiliser de nouveau votre bateau.

Bris dans la direction

S'il se produit un problème dans la direction, arrêtez immédiatement le moteur. Vérifiez les connexions du moteur hors-bord. Certains bateaux ont une direction à câbles tandis que d'autres ont une direction assistée hydrauliquement. Si la direction est à câbles, vérifiez les pièces de fixation et resserrez-les au besoin. Si vous avez une direction assistée hydrauliquement, demandez à votre concessionnaire de vérifier le niveau de fluide dans le réservoir. Si le système de direction ne fonctionne pas bien, ne conduisez pas le bateau et demandez de l'aide.

Un bon entretien de votre bateau en préserve la valeur. Nous vous expliquons dans ce chapitre comment faire en sorte que votre bateau conserve sa belle apparence pendant de nombreuses années.

AVERTISSEMENT

Risque d'incendie! Les chiffons imbibés d'acétone, de nettoyants, d'essence ou d'autres solvants peuvent s'enflammer spontanément. N'entreposez jamais de tels chiffons à bord. Défaites-vous-en à terre.

Utilisez les produits de nettoyage avec parcimonie. Ne jetez jamais de solutions de nettoyage dans les cours d'eau. N'utilisez pas de produit contenant des phosphates, du chlore, des solvants, ni de produit non biodégradable ou à base de pétrole.

Votre nouveau bateau vous procurera des années de plaisir et de satisfaction. Nous vous recommandons d'utiliser des produits de première qualité pour entretenir les surfaces de votre bateau et conserver leur belle apparence. Laver et cirer un nouveau bateau sont des moyens simples de faciliter l'entretien futur.

SURFACES EN ALUMINIUM

Renseignements sur l'eau salée

La coque des bateaux Princecraft est fabriquée avec un alliage supérieur d'aluminium 5052-H36 de qualité marine, tel que le recommande l'Association de l'aluminium pour l'usage en eau salée. Des mesures s'imposent toutefois pour éviter de créer une réaction électrolytique tant en eau salée qu'en eau douce. Ainsi, les accessoires ou garnitures en laiton, en bronze ou en cuivre ne doivent pas être en contact direct avec l'aluminium. Princecraft recommande également de laver ses bateaux à l'eau douce après chaque usage pour en prolonger la durée.

Nettoyage

Traitez les parties en aluminium naturel de la plupart des bateaux d'aluminium en appliquant un apprêt protecteur transparent pour réduire l'oxydation naturelle. Pour conserver ces parties propres, rincez-les de temps à autre à l'eau claire ou additionnée de détergent doux. Nettoyez les surfaces en aluminium peintes avec de l'eau et un détergent doux et protégez-les avec un nettoyeur liquide ou une cire. N'utilisez pas de produit chimique fort ou d'abrasif.

Enlevez les taches ou la corrosion légère avec un bon poli à métal. Polissez avec une pâte à polir fine, seulement si cela est nécessaire. Enlevez

l'écume, les algues ou autres plantes aquatiques avant qu'elles soient sèches. Sinon, elles seront beaucoup plus difficiles à nettoyer.

Corrosion

Les techniques modernes de construction réduisent les problèmes de corrosion sur les bateaux d'aluminium. Il se produit quand même de la corrosion lorsque des métaux différents entrent en contact et sont mouillés avec de l'eau contaminée. En général, les étendues d'eau salée accélèrent le processus de corrosion. Pour minimiser ce problème, utilisez un composé de calfeutrage de qualité pour poser des accessoires ou de la quincaillerie qui ne sont pas en aluminium. N'utilisez jamais un bateau d'aluminium comme conducteur de fil de masse dans un circuit électrique. L'équipement électrique devrait être totalement isolé du bateau pour éliminer l'effet d'électrolyse et la corrosion.

Si votre bateau est quotidiennement en contact avec de l'eau de mer, sortez-le de l'eau tous les trois mois et rincez l'intérieur et l'extérieur avec de l'eau douce.

Réparations

Aplissez les petites bosses avec une masse en caoutchouc ou un outil de carrosserie automobile. Demandez à votre concessionnaire ou un carrossier d'expérience de réparer les déchirures et les fissures, de resserrer les rivets qui bougent et de réparer ou remplacer les membrages tordues ou cassées.

Rivets qui fuient

Nettoyez la tête des rivets avec une brosse en métal. Utilisez un scellant marin autour de la tête comme réparation temporaire. Pour resserrer les rivets, utilisez un marteau en métal et un tas à river (bloc de métal) adapté à la tête du rivet. Placez le tas à river contre la tête du rivet et tapez avec un marteau en métal sur le bout aplati du rivet pour le faire renfler.

Rivets brisés

Sortez ce qui reste du rivet avec une perceuse équipée d'un foret légèrement plus petit que le rivet d'origine. Installez un rivet en aluminium solide. (Comme réparation temporaire, vous pouvez utiliser une vis en acier inoxydable trempée dans du scellant.)

Rivets « Pop » (ou rivets aveugles)

Les rivets Pop sont utilisés pour riveter des planchers, des pièces moulées et autres garnitures. Enlevez le rivet actuel en plaçant un petit poinçon dans le trou central pour faire sortir la tige. Une fois la tige sortie, enlevez le reste du rivet avec une perceuse et installez un nouveau rivet « Pop ». Si vous n'avez pas les outils nécessaires pour poser des rivets « Pop », vous pouvez installer une vis en acier inoxydable.

IMPORTANT : N'utilisez pas de rivets « Pop » lorsqu'il faut que le lien soit étanche à l'eau ou pour riveter la structure du bateau.

Aluminium fissuré

Demandez à votre concessionnaire comment réparer l'aluminium fissuré. L'aluminium utilisé pour la réparation doit avoir la même épaisseur et le même alliage.

Entretien de la coque du bateau

Si des algues ou une pellicule visqueuse se déposent sur le dessous de la coque, enlevez-les avant qu'elles aient séché. Utilisez une fine laine d'acier si vous ne parvenez pas à tout enlever avec un bon frottage. Si votre bateau doit rester dans l'eau pendant plus de trois mois, demandez à votre concessionnaire de vous indiquer quel est le meilleur produit à utiliser pour prévenir l'accumulation d'algues ou d'une pellicule visqueuse.

PLASTIQUE CLAIR ET PLEXIGLAS

Poli à plastique clair (n° 18) de Meguiar

- Vaporisez le nettoyant.
- Essayez avec un chiffon doux pour rétablir la netteté.

Vous pouvez vous procurer les produits de Meguiar chez votre concessionnaire. Suivez les instructions données sur les produits ou appelez au 1-800-347-5700.

PEINTURE ANTISALISSURE (ANTIFOULING)

Si votre bateau doit rester dans l'eau ou être amarré à un quai pendant de longues périodes, il est recommandé de faire appliquer par le concessionnaire une peinture antisalissure sur la coque. Votre concessionnaire peut choisir une peinture qui empêchera le développement de salissures marines constituées de micro-organismes marins. Les composantes de cette peinture se dissolvent lentement pour gêner la végétation. Vous devez utiliser une peinture de bonne qualité qui **ne contient pas** de cuivre, d'étain ou tout autre substance qui conduirait un courant électrique. **Ne pas peindre la surface de l'arbre extérieur du moteur. Consultez le manuel d'opération de votre moteur pour en savoir plus sur l'entretien du moteur et de l'arbre extérieur du moteur.** Il pourrait être nécessaire d'appliquer de nouveau cette peinture au début de la prochaine saison de navigation.

FLOTTEURS

Si une roche, un billot ou un autre objet perce un flotteur d'un ponton, le flotteur ne s'emplira pas complètement d'eau car des cloisons internes empêchent l'eau de se répandre dans tout le flotteur. Lorsque de l'eau pénètre dans une partie d'un flotteur, le ponton donnera de la bande, mais il ne coulera pas. Communiquez avec votre concessionnaire pour faire réparer le flotteur endommagé. N'essayez pas de faire la réparation vous-même car cela exige des connaissances et une formation spéciales.

PARE-BRISE

Certains pare-brise sont faits de verre trempé. L'eau salée et l'eau saumâtre peuvent rayer ce type de verre. Pour le nettoyer, utilisez du savon et de l'eau ainsi qu'un nettoyant commercial pour vitres. Rincez à grande eau.

Les pare-brise bas sont faits de plastique. Lavez le plexiglas et le plastique avec de l'eau claire. Demandez à votre concessionnaire de vous indiquer un solvant pour enlever l'huile et la graisse de ces surfaces. Par la suite, utilisez un nettoyant conçu pour les pare-brise en plastique et appliquez un poli non abrasif.

La vibration peut desserrer les fixations et les attaches du pare-brise pendant l'usage normal. Resserrez les fixations, les attaches et les raccords branlants.

IMPORTANT : N'utilisez jamais d'acétone, de benzène, de tétrachlorure de carbone, de diluant, de vernis ou autres solvants de nature similaire. Ces solvants pénètrent les surfaces en verre et les ternissent, ce qui obstrue la visibilité. N'essuyez pas la saleté sur un pare-brise sec.

CALE

Avec le temps, de l'huile et des particules graisseuses s'accumulent dans la cale. De l'eau et du savon ne suffiront habituellement pas à les enlever. Il vous faudra employer des produits plus forts. Demandez à votre concessionnaire de vous suggérer des produits conçus à cet usage.

BOYAUX

Vérifiez fréquemment les conduites d'essence, les tuyaux d'évents et les boyaux de drainage pour vous assurer qu'ils ne fuient pas. S'il y a une fuite autour du raccord, il peut être suffisant de resserrer les collets. Cependant, si la fuite persiste, vous devez remplacer immédiatement le boyau pour prévenir une accumulation de fluide ou de gaz. Des fissures à la surface des boyaux sont un signe d'usure. Il est recommandé de remplacer les boyaux. N'utilisez pas de pièces automobiles. Celles-ci ne sont pas conçues pour un usage marin.

SYSTÈME ÉLECTRIQUE

Votre bateau est équipé de batteries marines de 12 volts. Un plateau non métallique aide à contenir les éclaboussures et à prévenir la corrosion.

Vérifiez souvent les bornes de votre batterie. Nettoyez-les avec une solution de bicarbonate de soude et d'eau à l'aide d'une brosse à métal. Vérifiez également le niveau de fluides dans les cellules. Habituellement, un niveau de 1/4 à 1/2 pouce au-dessus des plaques est suffisant. Au besoin, rajoutez de l'eau distillée. Si votre batterie est scellée, vous n'avez pas à vous soucier du niveau de fluides. Lisez les instructions fournies par le fabricant.

Si vous n'utilisez pas votre bateau souvent, vous voudrez recharger votre batterie à l'occasion. Pour ce faire, retirez la batterie et enlevez les bouchons (s'il y a lieu). Rechargez-la en suivant les instructions fournies avec le chargeur.

Note : Votre bateau peut être équipé d'un chargeur de batterie optionnel. Dans ce cas, n'oubliez pas que ce chargeur de batterie ne doit servir qu'à recharger la batterie à cycle prolongé du moteur électrique. Il n'est pas câblé ni conçu pour recharger la batterie du moteur.

SYSTÈME DE VIVIER

Vérifiez souvent le système de vivier pour vous assurer qu'il n'y a pas de fuite. Les raccords de boyaux doivent être bien serrés et les autres raccords doivent être étanches à l'eau. Nettoyez périodiquement les viviers avec de l'eau douce uniquement. N'employez pas de produit de nettoyage car ils pourraient être nocifs pour les poissons que vous placerez par la suite dans les viviers.

VINYLE

Le vinyle que nous utilisons est résistant aux égratignures, au fendillements, à l'écaillage, à l'usage intensif et aux tâches. En règle générale, la plupart des salissures peuvent être enlevées avec de l'eau tiède et plusieurs rinçages à l'eau claire. Frottez légèrement avec une brosse en soie moyennement dure pour détacher les salissures dans les creux et les surfaces repoussées. Certains produits commerciaux sont très efficaces pour enlever les taches courantes. **Lisez l'étiquette des produits pour vous assurer qu'ils sont recommandés pour cet usage.** Certains produits ménagers peuvent endommager le vinyle ou le décolorer. Évitez d'utiliser ces produits. Si vous ne les enlevez pas immédiatement, certaines taches peuvent devenir permanentes. Nous donnons ci-dessous certaines suggestions pour enlever plusieurs taches (suivez toutefois les instructions données par le fabricant).

Encre de stylo

Les taches d'encre sont en général indélébiles sur le plastique mais on peut toutefois enlever le plus gros de ces taches en les frottant immédiatement avec de l'alcool à friction.



Les solvants à peintures enlèveront probablement les motifs imprimés sur les surfaces en plastique.

Peinture à base d'huile

La térébenthine enlève les taches de peinture fraîche. Appliquez une petite quantité de diluant semi-solide sur les taches sèches pour les ramollir et grattez-les doucement.

Peinture au latex

Nettoyez les taches de peinture fraîche avec un chiffon mouillé. Pour les taches sèches, suivez les instructions données pour les taches de peinture à l'huile sèche.

Moisissure

Lavez avec une solution faite d'une cuillerée à table d'eau de javel par litre d'eau. Rincez plusieurs fois à l'eau claire.

Goudron et asphalte

Essuyez immédiatement ces taches pour ne pas qu'elles deviennent permanentes. Avec un chiffon imprégné de kérosène ou d'essence minérale, frottez légèrement de l'extérieur vers le centre de la tache, pour empêcher la tache de s'étendre. Rincez à l'eau et au savon.

Gomme à mâcher, poli à automobile et poli à chaussures

Grattez la tache autant que possible (la gomme à mâcher s'enlèvera plus facilement si vous la frottez avec un cube de glace) et faites partir le reste avec une petite quantité d'essence minérale. Nettoyez immédiatement les taches de poli à chaussures car ce poli contient une teinture qui peut laisser des marques indélébiles. Rincez à fond.

Note : Les abrasifs en poudre, la laine d'acier et les nettoyants industriels ne sont pas recommandés. Ils terniront les surfaces brillantes. Les produits de nettoyage à sec et les solvants de vernis ne sont pas recommandés parce qu'ils endommagent le vinyle, enlèvent ou détruisent les motifs imprimés en surface.

N'utilisez une cire sur le vinyle que si le fabricant le recommande. Plusieurs cires contiennent des teintures qui tachent.

N'oubliez pas de toujours suivre les instructions du fabricant avant d'utiliser un produit pour nettoyer votre bateau.

TAPIS

Votre bateau peut être doté d'un tapis marin de première qualité résistant aux intempéries. Ce tapis est imperméable et il résiste à la décoloration. Nettoyez-le avec de l'eau et du savon et rincez à fond. De temps à autre, passez l'aspirateur pour enlever le sable et la saleté incrustée.

Si vous renversez de l'essence ou tout autre solvant (y compris un produit pour enlever l'odeur de poisson), **LAVEZ IMMÉDIATEMENT** le tapis pour éviter d'endommager les fibres du tapis et son endos en caoutchouc. En outre, les vapeurs d'essence sont hautement volatiles et peuvent causer une explosion.

QUINCAILLERIE

La plupart des pièces de quincaillerie de votre bateau sont fabriquées en aluminium, en chrome, en laiton et en acier inoxydable et devraient être nettoyées périodiquement. De l'eau et du savon suffisent en général, mais vous pouvez utiliser un nettoyant à métal commercial. Votre concessionnaire peut vous conseiller un produit à cet usage.

Après un bon nettoyage, appliquez une couche de poli à métal ou de cire en pâte pour faire briller les pièces de quincaillerie. Vaporisez les raccords en métal, les rails et les pièces de métal avec un produit qui empêche la rouille comme WD-40 ou avec une autre huile fine une fois l'an si vous utilisez votre bateau en eau douce, ou tous les deux ou trois mois si vous naviguez en eau salée. Demandez l'avis de votre concessionnaire.

Les pièces de quincaillerie ont des fonctions précises. Rappelons que les taquets doivent servir pour les lignes d'ancrage et non pour remorquer des skieurs ou un autre bateau. Vérifiez périodiquement les vis, les boulons et les raccords et remplacez les pièces brisées ou endommagées.

Les rangements de votre bateau Princecraft peuvent comporter des serrures de qualité marine. Si vous utilisez votre bateau dans l'eau salée ou à proximité de la mer, il est important que vous rincez à fond ces serrures avec de l'eau douce pour prévenir la corrosion. Il est également recommandé d'utiliser un inhibiteur de rouille comme le WD-40 pour prolonger la durée de vos serrures.

AVERTISSEMENT

Ne pas installer et ne pas monter de toile dans les conditions suivantes:

- **Pendant que le moteur tourne.** Des vapeurs dangereuses peuvent s'accumuler à l'intérieur d'une toile d'habitacle fermant totalement le bateau et causer des blessures graves ou mortelles. Ouvrez les toiles de côté et de l'arrière pour aérer. Lisez les conseils de sécurité donnés par le fabricant.
- **Pendant qu'il vente fort.** Le vent peut soulever l'armature, ce qui peut causer des blessures.
- **Pendant que vous remorquez votre bateau.** Les toiles et l'armature peuvent subir des dommages. Si elles tombent, elles peuvent nuire à la vision des autres conducteurs automobiles et endommager leurs véhicules.

TOILES

Les toiles de votre bateau peuvent subir de graves dommages. L'humidité peut les faire rétrécir et favoriser l'apparition de moisissure, surtout si les toiles sont sales. Les changements de température et l'exposition aux

rayons du soleil peuvent faire durcir et fissurer les plastiques. L'exposition aux substances chimiques présentes dans l'air peut, avec le temps, altérer les plastiques et les tissus. L'eau salée peut faire rouiller les raccords en métal.

Les toiles sont résistantes à l'eau, non imperméables à l'eau. Lorsqu'il pleut, il peut avoir des infiltrations d'eau. Évitez que des objets touchent l'intérieur des toiles sinon il pourrait y avoir des fuites au point de contact. Après quelques expositions à la pluie ou à l'eau, le fil de couture grossira pour augmenter la résistance à l'eau de vos toiles. Si les toiles laissent passer l'eau par les coutures, appliquez un scellant sur les coutures ou frottez-les avec un bâton de paraffine.

Lors de l'installation des toiles, ajustez-les comme il faut. Votre concessionnaire peut vous montrer comment faire. Des poches d'eau peuvent se former si le toit est mal tendu. Ce surplus de poids augmente la charge que doivent supporter les montants et peut les endommager. (Voir les directives et le schéma d'installation fournis avec la toile ou le toit.)

Les toits et auvents sont destinés à protéger l'habitacle des rayons du soleil. Même s'ils protègent le poste de pilotage contre les intempéries, ils ne sont pas aussi étanches que les toiles de remisage.

Veillez prendre connaissance des recommandations suivantes :

Humidité : Peut causer un rétrécissement des toiles et les faire moisir si elles ne sont pas entreposées convenablement. Faites sécher à fond les toiles avant de les démonter pour les ranger. Si vous démontez les toiles pendant qu'elles sont encore humides, elles pourront rétrécir en séchant. Vérifiez l'ajustement des toiles pour éviter qu'elles pendent à certains endroits. Un bon ajustement diminue les risques de rétrécissement. Gardez les toiles propres et rangez-les dans un endroit bien ventilé pour prévenir la moisissure.

Saleté : Est une cause de moisissure lorsque les toiles sont humides. Nettoyez périodiquement les toiles avec un **savon doux** (Ivory) et de l'eau lorsqu'elles sont installées sur le bateau pour prolonger leur durée et conserver leur belle apparence. Les toiles doivent toujours être bien installées et bien ajustées avant que vous puissiez procéder à leur lavage. Faites-les sécher à fond à l'air libre avant de les démonter ou de les étirer.

Chaleur : Peut parfois entraîner la migration des plastifiants. Tout tissu recouvert de vinyle enfermé dans un contenant en polyéthylène ou exposé directement aux rayons du soleil peut subir une migration des plastifiants du vinyle. Cette migration est responsable des fissures qui apparaissent dans le vinyle et fait raidir le tissu. Les sacs ou les tubes en polyéthylène ne sont conçus que pour protéger les toiles pendant le transport et la manutention. **NÉ LES UTILISEZ PAS POUR RANGER VOS TOILES.**

Détérioration causée par les rayons ultra-violetts : La plupart des tissus synthétiques sont traités pour résister aux UV. Cependant, la meilleure protection contre les rayons ultra-violetts est d'éviter les longues périodes d'exposition à l'ensoleillement direct.

Eau salée : L'eau salée peut avoir un effet corrosif sur les accessoires et les attaches en laiton, en aluminium ou en acier inoxydable. Nos toiles et nos toits ont des attaches et des dispositifs fabriqués avec ces matériaux. Vous pouvez protéger ces attaches et dispositifs en les gardant propres, en les lubrifiant de temps à autre et en appliquant une cire sur les pièces et accessoires en laiton ou en acier inoxydable. Voici quelques conseils qui vous aideront à protéger votre investissement et vous permettront de profiter de votre achat pendant de nombreuses années :

1. Gardez les toiles propres. N'UTILISEZ PAS de nettoyeur fort. N'utilisez jamais d'agent de blanchiment.
2. Certains rideaux et certaines fenêtres en vinyle exigent davantage de soins pour prévenir les éraflures. Idéalement, vous devriez les laver à l'eau claire, de préférence avec un boyau d'arrosage et les frotter à la main en même temps que vous les arrosez. N'utilisez pas de chiffon ni de peau de chamois car la présence de saleté dans le chiffon ou la peau de chamois pourrait rayer le vinyle. Il est plus sûr de nettoyer les rideaux et fenêtres avec de l'eau claire et en les frottant à la main. Au moment de ranger ces articles, ne les pliez pas mais enroulez-les plutôt pour les empêcher de se fissurer.
3. En cas d'ensoleillement direct, le vinyle transparent ne doit jamais être en contact avec la structure des fenêtres. Celle-ci dégage de la chaleur qui fait brûler le plastique.
4. Assurez-vous que les toiles sont complètement sèches avant de les ranger.
5. Entreposez les toiles dans un endroit bien ventilé. NE LES RANGEZ PAS DANS DU PLASTIQUE OU DANS DE SACS DE POLYTHÈNE.
6. Gardez la quincaillerie et les attaches propres et lubrifiées.
7. Ne transportez jamais votre bateau avec le toit installé et évitez d'exposer celui-ci à des vents violents.
8. N'utilisez pas la toile d'amarrage comme toile de transport.

Les matériaux utilisés pour la fabrication du toit et des rideaux de votre bateau sont de première qualité. Ceux-ci dureront pendant de nombreuses années si vous leur apportez le soin requis.

SOIN DE VOTRE REMORQUE

Peinture :

1. Les résidus laissés par le remorquage, comme le goudron, le calcium, etc., peuvent endommager le fini et l'apparence de votre remorque. Vous devez les enlever.
2. Nous vous recommandons de cirer votre remorque au moins une fois par année avec une cire non abrasive, semblable à celle qui est utilisée dans l'industrie automobile.
3. Dans la mesure du possible, lavez votre remorque après chaque utilisation et rincez-la à fond lorsqu'elle a été en contact avec de l'eau salée.
4. Lorsque vous remisez votre remorque pendant une période de temps prolongée, remisez-la dans un endroit sec et frais.
5. Le mauvais usage, le remisage inadéquat, le manque de soin et un chargement excessif de votre remorque peuvent rendre nulle sa garantie.

Roulements :

Assurez vous que tous les roulements de votre remorque sont bien graissés en utilisant une graisse imperméable.

Lorsque le temps froid est arrivé ou que vous voulez remiser votre bateau pendant une longue période, nous vous suggérons de suivre les règles suivantes pour le préparer. Si vous habitez dans une région où il n'est pas nécessaire de remiser votre bateau pendant l'hiver, nous vous recommandons de procéder à une inspection complète une fois par année.

PRÉPARATION EN VUE DU REMISAGE

Remorque

Lorsque vous préparez votre bateau en prévision de l'hiver, profitez de l'occasion pour procéder à une vérification complète de votre remorque.

Vérifiez l'usure du système électrique, les connexions desserrées et effectuez les réparations nécessaires. Inspectez les lentilles des feux arrières et vérifiez si les ampoules et les douilles ne montrent pas des signes de rouille et de corrosion excessive. Appliquez une graisse blanche ou du WD-40 sur la base métallique des ampoules.

Examinez toute la remorque et tout l'équipement pour détecter des signes de fissures ou de fatigue du métal. Réparez les craques de soudure et resserrez les boulons et les vis qui bougent. Vérifiez si l'armature ne montre pas de signes de pliage ou de déplacement latéral dus à une surcharge. S'il y a de la rouille sur la remorque, enlevez-la en sablant et peignez les endroits mis à nu d'une couleur qui se rapproche de celle de la remorque. Réparez ou remplacez les sommiers ou les rouleaux usés ou mal ajustés.

Inspectez le treuil et l'attache. Vérifiez si les attaches ne sont pas effilochées. Desserrez ou enlevez les attaches. Lubrifiez le treuil, le coupleur, les rouleaux et les points de pivotement. Vérifiez s'il y a des maillons faibles sur les chaînes de sécurité, si les fils sont effilochés dans les câbles de sécurité et si les crochets sont endommagés.

Bateau

Note : Enlevez le bouchon de drainage de la cale tout de suite après avoir sorti le bateau de l'eau. Après avoir lavé le bateau, surélevez la proue pour permettre à l'eau de s'écouler pendant que vous préparez votre bateau pour l'hiver.

Si vous remisez votre bateau sous abri, grattez les excroissances marines et autres salissures. Frottez la coque et le pont à fond pour enlever les salissures et la pellicule visqueuse. Inspectez l'équipement submergé et les hélices pour vous assurer qu'ils ne sont pas trop usés ou endommagés. Vérifiez si le fond du bateau a besoin d'être repeint.

Note : Nettoyez la coque aussitôt que vous sortez le bateau de l'eau. Les salissures et la pellicule visqueuse sont plus faciles à enlever lorsqu'elles sont encore mouillées.

Lavez le pont et l'habitacle. Nettoyez toutes les surfaces de métal et appliquez une couche de protecteur antirouille. Nettoyez les tapis. Préparez les toiles en vue de leur remisage. Si vous décidez d'envelopper votre bateau d'une pellicule rétractable, prévoyez assez d'aération pour prévenir la condensation et la formation de moisissure. Pour plus de renseignements, adressez-vous à votre concessionnaire.

MOTEUR

Reportez-vous au manuel d'entretien du moteur pour plus de détails sur les préparatifs en vue de son remisage pour l'hiver. Faites effectuer les travaux d'hivernisation par votre concessionnaire ou un atelier autorisé.

Systeme d'alimentation

Remplissez le réservoir à sa pleine capacité pour réduire la condensation. Ajoutez un stabilisateur d'essence avant l'entreposage. Suivez les instructions du fabricant du stabilisateur.

VIVIER

Lorsque vous remisez votre bateau, vous devez purger les viviers. Si vous habitez dans une région où les hivers sont froids, vous devez vous assurer de vider toute l'eau des viviers, boyaux et pompes pour éviter les risques de fissures et de fuites.

Note : L'injection d'air comprimé dans tous les raccords et les trous de drainage est une bonne façon de s'assurer qu'il ne reste plus d'eau dans le vivier.

DOUCHE

Lorsque vous remisez votre bateau vous devez vider le réservoir d'eau de la douche. Si vous entreposez votre bateau à une température inférieure au point de congélation, vous devez hiverner le système de douche en suivant les étapes suivantes ; Mettre en marche la pompe de la douche et vidanger complètement le réservoir. Éteindre la pompe. Verser, par le bouchon de remplissage, de l'anti-gèle potable (non-toxic) dans le réservoir d'eau. Mettre de nouveau en marche la pompe et faire fonctionner la douche jusqu'à ce que l'anti-gèle commence à sortir. Éteindre la pompe et replacer la douche. Le système est prêt pour l'hiver.

BATTERIES

AVERTISSEMENT

Poison! L'acide sulfurique contenu dans les batteries peut causer des brûlures graves. Évitez tout contact avec la peau, les yeux ou les vêtements. Portez des lunettes de protection, des gants de caoutchouc et un tablier de protection lorsque vous travaillez avec une batterie. En cas de contact avec la peau, rincez avec de l'eau pendant au moins 15 minutes. En cas d'ingestion, buvez de grandes quantités d'eau ou de lait. Ingérez ensuite du lait de magnésium, un œuf battu ou de l'huile végétale. Consultez un médecin immédiatement.

Enlevez les batteries. Vérifiez le niveau d'eau et entreposez les batteries dans un endroit frais et sec, à l'abri du gel. Nettoyez l'extérieur des batteries, les bornes et les colliers de serrage avec une solution d'eau additionnée de bicarbonate de soude. Ne laissez pas cette solution pénétrer dans les cellules. Sablez légèrement les pôles et les colliers de serrage avec du papier sablé fin et appliquez une mince couche de gelée de pétrole pour couvrir l'extrémité des câbles de batterie.

Note : Pendant l'entreposage, rechargez mensuellement les batteries ou soumettez-les à une charge d'entretien.

NETTOYAGE DE L'INTÉRIEUR

Enlevez tout ce qui peut retenir l'humidité et causer de la moisissure. Enlevez les coussins, les rideaux, les couvertures, les draps, les oreillers, les serviettes et les vêtements. Si vous devez ranger les coussins à bord, ouvrez toutes les fermetures éclair et placez entre les housses et le rembourrage en mousse un petit bol de plastique ou un autre objet rond pour permettre une circulation d'air adéquate. Dans la mesure du possible, les sièges doivent être entreposés fermés ou repliés.

Vous devez nettoyer et sécher les VFI et tout autre matériel de sécurité. Si vous les laissez à bord, placez-les de sorte que l'air puisse circuler autour.

Nettoyez et séchez à fond la cale. Enlevez les chiffons, les éponges ou les autres accessoires de nettoyage.

ENTREPOSAGE DE LA REMORQUE

Si vous entreposez votre bateau sur sa remorque, assurez-vous que les supports de la remorque soient alignés avec les traverses structurales de la coque. Répartissez également la charge. Assurez-vous que le tableau arrière et la coque du bateau sont bien supportés. Desserrez toutes les attaches pour réduire la tension sur la coque. Positionnez la proue pour permettre à l'eau de s'écouler par le tableau arrière. Faites en sorte que de l'eau de pluie ne s'accumule pas à l'intérieur du bateau. Placez la remorque sur des blocs ou déplacez-la de temps à autre pour prévenir l'usure par dégonflement des pneus.

Si vous n'entreposez pas votre ponton sur sa remorque, placez des blocs de bois sous les flotteurs. Placez ces blocs sous tous les joints de soudure. Si les flotteurs ne sont pas soutenus adéquatement, le ponton pourrait s'endommager.

Note : Si de l'eau peut s'accumuler sur la housse du bateau, pratiquez un petit trou vers l'arrière de la housse. Appliquez une rondelle isolante autour du trou pour empêcher le tissu de se déchirer. Si le bateau est penché vers l'arrière, l'eau s'écoulera par ce trou et par le drain de la cale.

REMISE EN SERVICE DU BATEAU APRÈS L'ENTREPOSAGE

Suivez les étapes suivantes pour remettre en service votre bateau.

Note : Pour plus de précisions à ce sujet, reportez-vous au manuel du moteur et aux manuels des accessoires compris dans la trousse d'information.

- Inspectez le système d'alimentation et tout l'équipement connexe pour vérifier les connexions et pour vous assurer qu'il n'y a pas de corrosion, de fuite ou autres dommages. Portez attention aux odeurs de vapeur d'essence.
- Chargez les batteries avant de les installer.

- Inspectez le câblage des batteries. Réparez-le ou remplacez-le si nécessaire.
- Attachez les câbles et resserrez les colliers. Appliquez ensuite de la gelée de pétrole ou de la graisse de qualité marine sur les bornes et les colliers de serrage pour éliminer les poches d'air et l'accumulation d'acide une fois les colliers serrés.
- Assurez-vous que des animaux ne nichent pas dans la cale et nettoyez si nécessaire.
- Assurez vous que le bouchon de drain de la coque (dans le cas d'un bateau) ou les bouchons de flottés (dans le cas d'un ponton) soient bien en place et bien serrés.
- Nettoyez la cale.
- Vérifiez le bon fonctionnement des feux de navigation et de toutes les autres lumières à bord.
- Procédez à une inspection des câbles pour vous assurer qu'ils ne sont pas effilochés, usés ou endommagés et que les connexions ne sont pas desserrées.
- Inspectez tous les interrupteurs, les contrôles et l'équipement connexe pour vous assurer de leur bon fonctionnement.
- Inspectez tout l'équipement de sécurité pour vous assurer qu'il fonctionne bien et est en bon état.
- Mettez le bateau à l'eau et partez le moteur. Vous pouvez avoir à actionner le démarreur pendant une minute pour amorcer le système d'alimentation. Lorsque le moteur démarre, surveillez attentivement les lectures des indicateurs pour vous assurer qu'il n'y a pas de fuite ou de bruits anormaux. Faites tourner le moteur au ralenti tant qu'il n'a pas atteint sa température normale de fonctionnement. Si le moteur a été brumisé avant l'hivernisation, de la fumée peut s'échapper pendant quelques minutes jusqu'à ce que l'huile à brumiser ait été toute brûlée.

Voici un court lexique anglais-français des termes les plus fréquemment utilisés dans la navigation.

Abaft	<i>Vers l'arrière.</i> Sur l'arrière
Abeam	<i>Par le travers.</i> Au milieu du bateau, à angle droit avec la quille.
Aboard	<i>À bord.</i> Sur le bateau
ABYC	<i>American Boat and Yatch Council, Inc :</i> organisme qui établit des normes facultatives de sécurité et de construction des petites embarcations aux États-Unis.
Adrift	<i>À la dérive.</i> Se dit d'un bateau dont le moteur ne fonctionne plus, qui n'est ni ancré, ni amarré et qui s'en va au gré des vents et des courants.
Afloat	<i>À flot.</i> Sur l'eau.
Aft	<i>Arrière.</i> Décrit la section arrière d'un navire ou les emménagements près du milieu ou de l'arrière.
Aground	<i>À sec.</i> Échoué. Se dit d'un bateau qui touche le fond de l'eau.
Amidships	<i>Au milieu.</i>
Anchor	<i>Ancre.</i> Instrument forgé ou moulé en acier relié par une ligne ou une corde au bateau qu'il immobilise en se fixant sur le fond du cours d'eau.
Anchorage	<i>Mouillage.</i> Emplacement favorable pour jeter l'ancre. Désigne habituellement l'emplacement réservé pour l'ancrage dans un port.
Astern	<i>En, vers, sur, à l'arrière, derrière.</i>
Athwart	<i>En travers.</i>
Aweigh	<i>Dérapé.</i> L'ancre est dérapée lorsqu'elle n'est plus fixée au fond de l'eau.
Aye	<i>Oui.</i>
Bail (Bale)	<i>Écoper.</i> Vider l'eau d'une embarcation à l'aide d'une pompe ou d'une écope.
Beacon	<i>Balise.</i> Marque fixe ou flottante, édifiée à terre ou sur des rochers en mer, pour servir d'aide à la navigation ou de repère.
Beam	<i>Largeur du maître-beau, maître-bau.</i> Ligne imaginaire au milieu du bateau qui est perpendiculaire à la quille.
Bearing	<i>Relèvement.</i> Direction ou point de compas d'un objet ou d'un point à terre.

Belay	<i>Amarrer, cesser.</i> Attacher solidement une amarre sur un taquet, cesser une manoeuvre.
Below	<i>Sous.</i> Sous le pont, à l'intérieur du bateau.
Bend	<i>Étalinguer.</i> Faire un nœud de grappin, d'étalingure. Fixer la chaîne à son ancre.
Berth	<i>Accoster.</i> Se ranger à quai <i>Couchette.</i> Endroit où on peut dormir sur un bateau.
Bilge	<i>Cale, fonds.</i> Partie inférieure de la quille d'un bateau. On utilise également le mot bouchain.
Bollard	<i>Boulard, bollard.</i> Bitte d'amarrage de quai.
Bow	<i>Avant, proue.</i> Partie avant d'une embarcation.
Breakers	<i>Brisants.</i> Crêtes blanches des vagues ou des houles qui déferlent. Ce terme désigne aussi les écueils proches d'une côte sur lesquels les vagues se brisent et déferlent.
Breakwater	<i>Brise-lames, digue.</i> Structure, habituellement en pierre ou en ciment, servant à créer un port ou à améliorer un port existant.
Bulkhead	<i>Cloison.</i> Paroi verticale d'un bateau.
Burdened Vessel	<i>Navire non prioritaire.</i> Navire qui doit accorder priorité à l'autre lorsqu'il y a rencontre.
Camber	<i>Cambrure, courbure.</i> Arche d'un pont allant du centre vers les côtés.
Capsize	<i>Chavirer.</i> Se dit d'un bateau qui se retourne sur lui-même.
Cardinal Points	<i>Points cardinaux.</i> Les quatre points d'un compas : nord, est, sud et ouest.
Ceiling	<i>Vaigre, vaigrage.</i> Bordage qui revêt le côté intérieur des membrures.
Certificate	<i>Certificat, acte.</i> Document émis par le gouvernement, comme un permis.
Chart	<i>Carte.</i> Carte d'un plan d'eau qui donne des renseignements aux pilotes.
Chine	<i>Bouchain.</i> Angle formé par les côtés et le fond d'un bateau.
Cleat	<i>Taquet.</i> Pièce de bois ou de métal qui sert à attacher les amarres.
Clinker	<i>À clin.</i> Technique de construction avec des planches placées en rangées horizontales, celles d'une rangée recouvrant en partie celles de la rangée immédiatement inférieure.
Coaming	<i>Hiloire.</i> Bord surélevé qui entoure une partie ou la

totalité du poste de pilotage et qui empêche l'eau de mer d'entrer dans le bateau.

Coast Guard	<i>Garde côtière.</i> Organisme chargé de l'application des lois régissant la navigation et qui assure la coordination des opérations de sauvetage.
Cockpit	<i>Cockpit.</i> Puits ou enfoncement après le pont d'une petite embarcation et aménagé pour recevoir l'équipage.
Companionway	<i>Descente.</i> Ouverture par laquelle on entre du pont à la cabine.
Compass	<i>Compas.</i> Instrument qui indique la direction d'un bateau.
Cowls	<i>Capot du moteur.</i> Partie qui recouvre le moteur.
Cradle	<i>Berceau.</i> Charpente qui supporte une embarcation remise à terre.
Current	<i>Courant.</i> Mouvement de l'eau en direction horizontale.
Deadrise	<i>Relevé de varangue.</i> Hauteur obtenue en mesurant la perpendiculaire élevée du milieu de la quille jusqu'au bouchain.
Deck	<i>Pont.</i> Tout recouvrement permanent d'un compartiment.
Deep-six	<i>Jeter à la mer.</i> Se débarrasser de quelque chose en le jetant par-dessus bord.
Depth Sounder	<i>Sondeur, écho-sondeur.</i> Instrument électronique qui sert à évaluer la profondeur et qui fonctionne sur le phénomène de la réflexion d'ondes acoustiques. Cet instrument mesure l'intervalle de temps entre l'émission d'un signal émis à partir du bateau et son retour après réflexion. La distance est affichée en pieds, en brasses ou en mètres.
Dinghy	<i>Yoyou, dériveur.</i> Petit bateau de régate qui utilise un aileron central amovible appelé dérive.
Displacement Hull	<i>Coque à déplacement.</i> Type de coque qui fend l'eau même lorsqu'on augmente la puissance du moteur. Les premiers montages de moteurs ont été faits sur des coques à déplacement. Le volume d'eau déplacé par ces carènes est constant lors de l'enlèvement dans l'eau.
Dock	<i>Quai, dock, bassin.</i> Plan d'eau fermé ou quasi fermé; partie d'un port destinée à recevoir les bâtiments; endroit où les bateaux peuvent s'amarrer, comme un quai, massif ou flottant, ou une estacade.

Dolphin	<i>Duc d'Albe, dauphin.</i> Petit groupe de pieux enfoncés dans le sol, destinés en général à l'amarrage ou pour marquer un chenal ou une voie d'accès.
Draft	<i>Tirant d'eau.</i> Distance verticale mesurée entre la ligne de flottaison d'un bateau et le dessous de la quille.
Dunnage	<i>Accessoires d'arrimage.</i> Matelassures, cales, lattes de bois ou autres matières placées sous les marchandises ou entre celles-ci pour les protéger de l'humidité et les empêcher de bouger pendant leur transport; matelassures utilisées dans un conteneur d'expédition pour protéger les articles fragiles contre les chocs et les empêcher de se briser.
Ebb	<i>Marée basse, marée descendante.</i> Mouvement rétrograde de l'eau après la marée haute.
Estuary	<i>Estuaire.</i> Embouchure d'un cours d'eau ou bras de mer.
Fathom	<i>Brasse.</i> Six pieds (1,83 mètre).
Fenders	<i>Défense.</i> Objets que l'on suspend le long d'une embarcation pour amortir un choc ou empêcher le frottement contre un quai ou un autre bateau.
Flare	<i>Dévers.</i> Forme en V de la section transversale de l'avant d'un bateau. <i>Fusée éclairante.</i> Artifice lumineux lancé d'un bateau pour illuminer une zone et signaler que le bateau est en détresse.
Fore	<i>Partie avant.</i>
Forward	<i>Sur, à, vers, près de l'avant de.</i>
Frame	<i>Membrure, membre, couple.</i> Ensemble de la grosse charpente d'un bâtiment, qui va de la quille jusqu'à la partie supérieure du pont continu.
Freeboard	<i>Franc-bord.</i> Distance entre le niveau de l'eau à l'extérieur du bateau et le plat-bord.
Galley	<i>Cuisinette.</i> Partie du bateau aménagée à usage de cuisine.
Gimbals	<i>Cardan.</i> Système de suspension qui permet à un instrument de conserver son horizontalité quels que soient les mouvements de roulis ou de tangage du bateau.
Give-Way Vessel	<i>Navire non privilégié.</i> Tout navire qui est tenu de s'écarter de la route d'un autre navire qui a priorité de passage.
Grab Rail	<i>Main courante.</i> Rampe montée à l'extérieur de la cabine ou le long d'une descente ou d'une échelle.
Gunwale	<i>Plat-bord.</i> Partie supérieure du côté d'un bateau.

Harbor	<i>Port, mouillage.</i> Emplacement favorable pour jeter l'ancre et qui offre une protection contre la plupart des tempêtes. Il peut être naturel ou construit par l'homme et comporter des brise-lames ou des jetées.
Hatch (Lid)	<i>Écoutille.</i> Ouverture pratiquée dans le pont pour permettre de descendre sous le pont ou de charger des marchandises.
Head	<i>Toilette.</i> Toilette marine.
Headway	<i>Erre en avant.</i> Mouvement en avant d'un bateau sur l'eau.
Helm	<i>Barre.</i> Organe de commande du gouvernail.
Holding Tank	<i>Réservoir d'eaux usées.</i> Réservoir qui sert à retenir les déchets de toilettes jusqu'à leur vidange.
Hull	<i>Coque.</i> Ensemble de la charpente d'un bateau.
Hypothermia	<i>Hypothermie.</i> État physique qui se produit lorsque le corps perd sa chaleur plus vite qu'il peut en produire.
Inboard	<i>À l'intérieur.</i> Vers le centre d'une embarcation. <i>Bateau à moteur intérieur.</i> Embarcation dans laquelle le moteur est installé à l'intérieur de la coque.
Inland Rules	<i>Règles de route en eaux intérieures, règlements des eaux intérieures.</i> Règles de route qui s'appliquent à la conduite d'embarcations dans les ports et sur certains lacs, rivières et plans d'eau intérieurs.
Intracoastal Waterways	<i>Voies navigables intercostières.</i> Baies, rivières et canaux le long des côtes (par ex. de l'Atlantique et du Golf du Mexique) reliés entre eux et que les bateaux peuvent emprunter sans aller au large.
Jetty	<i>Jetée.</i> Structure, habituellement un ouvrage de maçonnerie, qui s'avance dans l'eau et qui peut servir à protéger l'entrée d'un port.
Keel	<i>Quille.</i> Pièce longitudinale de la charpente avec laquelle viennent s'assembler des pièces transversales complétant l'ossature.
Knot	<i>Nœud.</i> Vitesse égale à 1 mille marin (6076,19 pieds ou 1852 mètres) à l'heure.
Launch	<i>Mise à l'eau.</i> Action de mettre une embarcation à l'eau.
Lee	<i>Côté sous le vent.</i> Côté du bateau qui se trouve incliné vers l'eau sous l'action du vent.
Leeward	<i>Sous le vent.</i> Partie abritée du vent. (Contraire : Au vent)
Leeway	<i>Dérive.</i> Dérivation de la route d'un bateau entraînée par le vent ou le courant.

Lid (Hatch)	<i>Écoutille.</i> Ouverture pratiquée dans le pont pour permettre de descendre sous le pont ou de charger des marchandises.
Limber Holes	<i>Anguillers ou lumières.</i> Petits trous dans les membrures pour permettre l'écoulement de l'eau.
List	<i>Bande.</i> Inclinaison permanente d'un navire sur un bord, souvent causée par un chargement inégal ou une fuite dans un compartiment. <i>Livre.</i> Liste de contrôle qui énumère les aides à la navigation en ordre géographique.
LOA	<i>Longueur hors tout, LHT.</i> Longueur maximum d'encombrement mesurée entre les points extrêmes, avant et arrière de la coque, à l'exclusion des montants et des pièces de gréement.
Locker	<i>Armoire, placard, soute, coffre.</i> Compartiment de rangement, caisson.
Log	<i>Journal de bord.</i> Registre dans lequel on inscrit la route d'un navire.
Lubber's Line	<i>Ligne de foi.</i> Marque ou ligne tracée sur la paroi transparente d'un compas pour indiquer la course d'un navire.
Making Way	<i>Avoir de l'erre.</i> Se dit d'un navire en marche qui a une vitesse relative par rapport à l'eau.
Marina	<i>Marina.</i> Un endroit, essentiellement un port de plaisance, où les petites embarcations de plaisance sont amarrées. On y trouve habituellement des plates-formes ou des quais ainsi que des installations de service.
MAYDAY	<i>MAYDAY.</i> Appel de détresse radiotéléphonique qui vient de l'expression française m'aider; SOS en morse.
Mooring	<i>Ancrage, amarrage.</i> Dispositif pour maintenir une embarcation en un lieu déterminé, grâce à des ancrs, des bouées, etc.
Motor	<i>Moteur.</i> Appareil fournissant une énergie mécanique.
Motorboat	<i>Bateau à moteur, vedette.</i> Embarcation d'une longueur de moins de 65 pieds (20 mètres) qui est propulsée par de la machinerie, que cette machinerie soit ou non la principale source de propulsion.
Navigation	<i>Navigation.</i> Art de conduire un bateau de port en port.
Nautical Mile	<i>Mille marin.</i> 6076,12 pieds ou 1852 mètres (norme internationale). Le mille géographique, la longueur d'une minute de latitude à l'Équateur, est égal à 6087,20 pieds (1855,38 mètres).

Nun Buoy	<i>Bouée conique.</i> Bouée conique de couleur rouge qui porte un numéro pair et qui sert à marquer le côté droit d'un passage vers le large.
Oar	<i>Aviron ou rame.</i> Longue pièce de bois élargie à une extrémité pour faire mouvoir une barque.
Outboard	<i>Hors-bord.</i> <ol style="list-style-type: none"> 1) Unité de propulsion attachée au tableau arrière d'une embarcation et formée du moteur, de l'arbre moteur et de l'hélice. Le réservoir d'essence et la batterie peuvent être intégrés à l'unité ou être installés séparément. 2) Désigne aussi un bateau dont le moteur est placé en dehors de la coque.
Outdrive	<i>Semi-hors-bord.</i> Système de propulsion d'une embarcation à moteur intérieur, qui lui est doté d'un arbre qui traverse la coque dans sa partie arrière, et sur lequel est monté l'hélice.
Overall Length	<i>Longueur hors tout.</i> Voir LOA.
Painter	<i>Corde de halage.</i> Corde attachée à l'avant d'un bateau pour le tirer.
PFD	<i>VFI.</i> Vêtement de flottaison individuel.
Pier	<i>Quai.</i> Structure, habituellement en bois ou en maçonnerie, qui s'avance dans l'eau et qui sert à l'accostage des bateaux.
Pile	<i>Pilot, pieu.</i> Pièce longue enfoncée dans le sol, à la verticale, faite en bois ou en béton qui supporte un quai ou une plate-forme. On peut également y amarrer un bateau.
Piling	<i>Pilotis.</i> Structure formée de pilots.
Pitch	<i>Tangage.</i> Mouvement d'une embarcation dans le plan longitudinal. Ce mouvement amène la proue et la poupe à monter et à redescendre. <i>Pas d'une hélice.</i> Distance théorique parcourue lors d'une rotation de l'hélice.
Planing Hull	<i>Coque planante.</i> Type de coque façonnée de sorte que la partie avant du bateau se soulève à la surface de l'eau à haute vitesse.
Port	<i>Port.</i> Abri naturel ou artificiel pour les bateaux.
Privileged Vessel	<i>Navire privilégié.</i> Navire qui doit maintenir son cap et sa vitesse.
Propeller	<i>Hélice.</i> Organe mécanique, constitué d'un moyeu et de plusieurs pales, dont le rôle est de transformer la puissance mécanique du moteur en puissance de propulsion pour faire avancer le bateau.

Rigging	<i>Gréement.</i> Terme générique de l'ensemble des cordages d'une embarcation.
Roll	<i>Roulis.</i> Mouvement d'oscillation d'un bord à l'autre causé par le vent ou les vagues.
Rules of the Road	<i>Règles de route.</i> Règles régissant la circulation maritime et visant à prévenir les collisions sur l'eau.
Scope	<i>Longueur d'ancrage.</i> Longueur de la ligne ou chaîne d'ancrage. Une longueur de 6 à 1 signifie que la ligne reliant le bateau à l'ancre est 6 fois plus longue que la profondeur de l'eau.
Scupper	<i>Dalot.</i> Trou percé dans le pont pour laisser s'écouler l'eau accumulée sur le pont.
Sea Anchor	<i>Ancre flottante.</i> Cône en forte toile, maintenu ouvert par des arceaux en métal à son extrémité la plus petite et relié à l'embarcation par un câble fixé à l'autre extrémité. Cette ancre est utilisée dans les tempêtes pour <ul style="list-style-type: none"> 1) garder la proue du bateau dans le sens du vent 2) ralentir la dérive du bateau sous le vent.
Seacock	<i>Vanne à boisseau, vanne de mer, robinet de prise d'eau à la mer.</i> Soupape de bord en bord de la coque; robinet d'arrêt d'un tuyau d'évacuation ou de drainage entre l'intérieur du vaisseau et la mer.
Slip	<i>Poste d'accostage, d'amarrage.</i> Emplacement entre deux pilots ou deux plates-formes où un bateau peut se ranger à quai. <p><i>Recul.</i> Pourcentage de différence entre la distance théorique et la distance réelle parcourue par l'hélice lorsqu'elle tourne dans l'eau dans des conditions de charge.</p>
Sole	<i>Sole.</i> Fonds d'un bateau plat.
Spar Buoy	<i>Balise à espar.</i> Balise de forme allongée qui sert à marquer un chenal.
Stand-On Vessel	<i>Navire privilégié.</i> Navire qui a la priorité de passage.
Starboard	<i>Tribord.</i> Partie du bateau située à droite d'un observateur faisant face à l'avant.
Stern	<i>Arrière, poupe.</i> Arrière d'un bateau.
Stow	<i>Arrimer.</i> Répartir méthodiquement et fixer solidement les différents éléments de la cargaison d'un bateau.
Strake	<i>Virure.</i> File de bordages ou de tôles s'étendant de l'avant à l'arrière de la carène d'un bateau.

Taffrail	<i>Lisse de couronnement.</i> Extrémité supérieure de l'arrière d'un bateau. Le mot couronnement est aussi utilisé seul.
Tide	<i>Marée.</i> Mouvement périodique des eaux de la mer qui s'élèvent et s'abaissent; la marée est due à l'attraction qu'exercent les masses de la lune et du soleil.
Topsides	<i>Sur le pont.</i> Sur le pont, par opposition à sous le pont.
Transom	<i>Tableau arrière.</i> Partie plane et quasi verticale qui forme l'arrière de certaines petites embarcations. (Les moteurs hors-bord sont en général fixés sur un tableau arrière.)
Trim	<i>Balancer.</i> Équilibrer les éléments d'un bateau (volumes, cargaison, etc.) pour lui donner une bonne assiette. On peut également employer les verbes compenser et équilibrer. <i>Assiette.</i> Angle que fait l'axe longitudinal d'une embarcation avec le plan horizontal. Manière dont une embarcation est assise sur l'eau.
Unbend	<i>Détalinguer une ancre, larguer un nœud.</i>
Underway	<i>En route.</i> Se dit d'un bateau en marche, c'est-à-dire qui n'est ni amarré, ni ancré, ni à sec.
USPS	<i>United States Power Squadron.</i> Organisation privée qui vise à renseigner le public sur les règles de la navigation de plaisance et les bonnes pratiques nautiques.
Vessel	<i>Bateau.</i> Construction flottante motorisée ou non, susceptible de se déplacer ou d'être déplacée et apte à recevoir et à transporter des biens et des personnes. On rencontre aussi les termes vaisseau, bâtiment et navire. À noter toutefois qu'un navire est un engin de mer et que le terme bateau n'est pas utilisé pour désigner un navire de fort tonnage.
VHF Radio	<i>Radiocommunications VHF.</i> Système de communication électronique à très hautes fréquences qui permet de trouver la direction d'un objet.
Wake	<i>Sillage.</i> Trace d'écume et d'eau perturbée qu'un bateau en marche laisse derrière lui.
Wash	<i>Sillage.</i> Trace d'écume et d'eau perturbée qu'un bateau en marche laisse derrière lui.
Waterline	<i>Ligne de flottaison.</i> Intersection de la surface de l'eau avec la coque du bateau. La ligne de démarcation entre la quille peinte et les superstructures.

Way	<i>Erre.</i> Vitesse conservée par un bateau sur lequel n'agit plus le propulseur. Erre en avant désigne le mouvement avant du bateau et erre en arrière, son mouvement arrière. <i>Passage.</i> Étroite nappe d'eau entre des terres qui réunit deux grandes nappes d'eau.
Well	<i>Puits.</i> Partie de l'arrière du bateau où on peut installer le moteur.
Wharf	<i>Quai.</i> Structure, parallèle au rivage, où les bateaux peuvent s'accoster.
Wheel	<i>Barre à roue, volant.</i>
Whistle Signal	<i>Signal par sifflet.</i> Signal standard qui indique un changement de direction, un danger ou d'autres situations.
Windward	<i>Au vent.</i> Position d'un objet qui se trouve du côté d'où souffle le vent. (Contraire : Sous le vent)
Yaw	<i>Embardée.</i> Écart brusque que fait une embarcation sous l'effet du vent ou de la mer ou si elle est en marche.

ÉNONCÉ RELATIF À LA PROTECTION DE LA VIE PRIVÉE

Nous vous remercions d'avoir acheté un bateau Princecraft ou de nous avoir adressé une demande de renseignements. Le présent énoncé relatif à la protection de la vie privée vise à vous expliquer comment nous recueillons, utilisons, communiquons et protégeons les renseignements personnels que vous nous fournissez lorsque vous faites l'achat d'un de nos produits, demandez des brochures, remplissez les cartes d'enregistrement des produits, participez à des promotions, répondez à des sondages, communiquez avec les centres d'appels ou nous contactez autrement. Pour prendre connaissance du texte intégral de notre politique en matière de protection de la vie privée et des modifications qui y sont apportées, cliquez sur le lien Politique générale de protection de la vie privée sur notre site Internet à l'adresse électronique suivante : www.princecraft.com

Les renseignements personnels incluent les nom et prénom, l'adresse postale, le numéro de téléphone domiciliaire ou l'adresse de courriel. Ils peuvent également inclure des paliers de revenu, la situation de famille, les préférences en matière de produits ou de mode de vie et des renseignements au sujet des produits que vous avez achetés de nos sociétés. Le terme renseignements personnels n'inclut pas vos coordonnées en qualité d'employé d'une organisation.

Collecte des renseignements personnels : Nous recueillons des renseignements personnels lorsque vous demandez des renseignements au sujet de nos sociétés ou que vous commandez ou achetez des produits ou des services. Votre concessionnaire nous a transmis les renseignements personnels qu'il a obtenu à votre sujet au moment où vous avez commandé ou acheté votre bateau, ainsi que les autres données aux fins de l'enregistrement du produit. Princecraft et votre concessionnaire obtiennent également des renseignements à votre sujet de la part de nos fournisseurs de services marketing qui ont des niveaux comparables de protection des renseignements personnels. Princecraft, votre concessionnaire et nos fournisseurs de services marketing recueillent des renseignements personnels par le truchement des sondages, des promotions, des concours, de la correspondance, des courriels, des demandes de renseignements téléphoniques, des formulaires sur Internet et d'autres moyens de communication avec nos clients.

Utilisation et communication des renseignements personnels : À moins d'indication contraire de votre part, nous utilisons vos renseignements personnels principalement dans le cadre et aux fins des biens ou des services que nous vous offrons, pour répondre aux exigences administratives ou de gestion et pour améliorer notre relation avec vous en votre qualité de client. En règle générale, Brunswick Boat Company, nos concessionnaires autorisés et nos fournisseurs de services marketing peuvent recueillir, conserver, utiliser et communiquer vos renseignements personnels aux fins suivantes : 1) vous fournir ou fournir en votre nom des biens, des brochures, des renseignements, des stimulants et/ou des services; 2) respecter les modalités d'une garantie limitée ou d'autres obligations; 3) administrer les campagnes de rappel ou d'entretien, au besoin; 4) passer en revue les biens et/ou les services qui vous sont offerts, dans le cadre d'analyses sur les produits, les services et le marché; 5) assurer votre satisfaction par le truchement de sondages ou d'autres communications; 6) à des fins relatives à l'administration, à la facturation, à la comptabilité et au recouvrement; et de protection contre la fraude et les erreurs; et 7) tel que prévu ou exigé autrement par la loi. **PRINCECRAFT NE VENDRA PAS VOS RENSEIGNEMENTS PERSONNELS.**

Mesures de protection : Nous prenons des mesures appropriées selon la sensibilité des renseignements personnels afin de les protéger contre la perte ou le vol ou d'en interdire l'accès, la communication, la reproduction, l'utilisation ou la communication non autorisés. Ces mesures de protection comprennent la restriction à l'accès aux bureaux et à l'équipement, les enquêtes de sécurité, l'utilisation de mots de passe et du cryptage et la communication de la présente politique au personnel approprié avec comme directive d'agir en conformité avec ses principes.

Accès à vos renseignements personnels et corrections à apporter : Sous réserve des exceptions prévues par les lois applicables, nous vous communiquerons, sous une forme généralement compréhensible, les renseignements personnels que nous avons recueillis à votre sujet, après que vous nous en aurez fait la demande par écrit. Vos renseignements personnels sont conservés à l'adresse suivante ainsi que chez AVALA : Bateaux Princecraft inc., 725, rue St-Henri, Princeville, Québec, Canada, G6L 5C2. Veuillez adresser les corrections, retraits de consentement à des fins particulières, plaintes ou autres demandes de précisions au sujet de vos renseignements personnels à Brian Rappaport, AVALA Marketing Group, 1078 Headquarters Park Drive, Fenton, MO, 63026, téléphone : 636-343-9988, télécopieur : 636-326-3282, adresse électronique : brianr@avalamarketing.com. Vous pouvez retirer en tout temps le consentement par lequel vous nous autorisez à utiliser vos renseignements personnels (à moins que le

retrait n'empêche l'exécution d'obligations légales) ou nous communiquer des corrections, après nous avoir fourni un préavis de 30 jours. Nous sommes tenus par la loi de conserver des renseignements personnels aux fins des rappels. Le retrait de votre consentement peut toutefois porter atteinte à notre capacité de vous offrir des produits et des services et au maintien de votre relation avec nous. Veuillez noter que le fait de nous aviser du retrait de votre consentement n'entraîne pas le retrait du consentement accordé à votre concessionnaire que vous devez aviser séparément.

Obtention du consentement : Lorsque nous devons communiquer des renseignements supplémentaires, nous identifierons les autres personnes ou organisations à qui nous pouvons les communiquer ainsi que les autres fins pour lesquelles les renseignements doivent être communiqués nous obtiendrons votre consentement, à moins que cela ne soit autrement permis par la loi. Dans certains cas, selon ce qui est prévu ou permis par la loi, il est possible que nous recueillions, utilisions ou communiquions des renseignements personnels sans que nous vous en avisions ou sans avoir obtenu votre consentement. Ces cas comprennent (le cas échéant) des renseignements publics sur des individus, lorsque la collecte ou l'utilisation des renseignements sert de façon manifeste l'intérêt de l'individu et que le consentement ne peut être obtenu en temps opportun, pour enquêter sur toute violation d'une loi, pour se conformer à un subpoena, à un mandat ou à une ordonnance d'un tribunal ou tel que par ailleurs prévu ou exigé par la loi.