

LISTE DE CONTRÔLE DU CAPITAINE

Réviser cette liste de contrôle 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 gros (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. Assurez-vous que tous les passagers se trouvent à l'extérieur du bateau pendant le plein.

Afin d'éviter un refoulement d'essence lors du premier remplissage, assurez-vous de remplir les premiers litres à un débit réduit.

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/éthanol 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/éthanol 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/éthanol, 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/éthanol, 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. Voir Section 2.18

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 portatif, 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 se soit 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.
- Tous les passagers doivent se trouver à l'extérieur du bateau pendant le plein.
- 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.
- 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.
- Retirez le bouchon de remplissage.
- Insérez le pistolet de la pompe de distribution dans le goulot de remplissage et maintenez-le enfoncé pour éviter les étincelles produites par l'électricité statique.
- Lorsque vous utilisez un réservoir d'essence portatif, retirez le bouchon du réservoir, insérez l'embout verseur dans le réservoir en le tenant en contact avec l'ouverture 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'étincelles 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'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. Essuyez immédiatement les dégâts d'essence.
- Évitez de trop remplir le réservoir.
- Quelqu'un doit surveiller 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 Don'ts 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

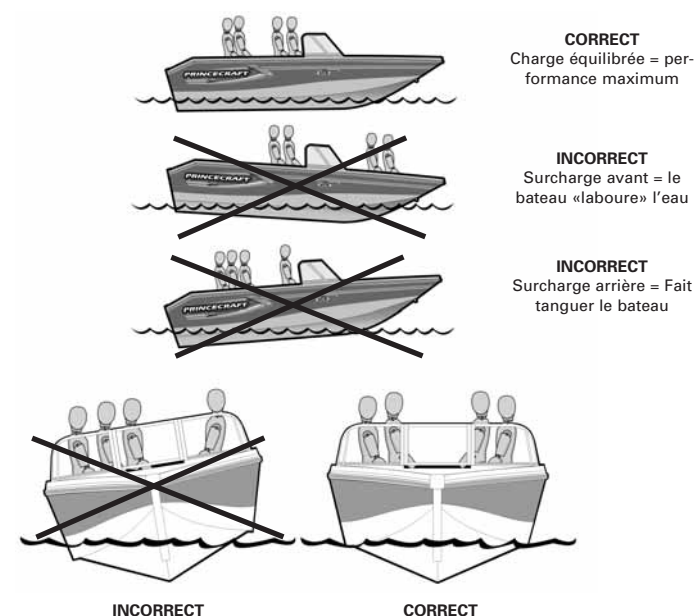


FIGURE 7-1 EMBARQUEMENT DES PASSAGERS

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 5 miles à l'heure.

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 fuites 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 pied du moteur 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 quelques 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 terminé 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. 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 fassiez des manœuvres à proximité d'autres bateaux ou que vous vous approchiez 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 5 miles à l'heure. Ne conduisez pas rapidement à proximité d'autres bateaux, de pilotes, 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 savent 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.

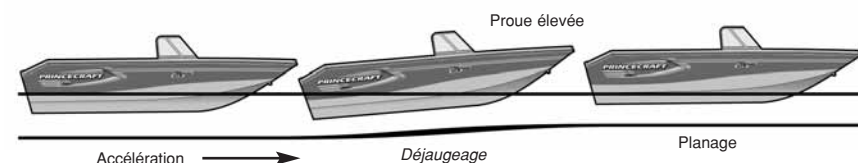


FIGURE 7-2 PLANAGE

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 et le pied du semi 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-dessous sont d'ordre général. Pour plus de renseignements sur les contrôles de l'assiette, reportez-vous au manuel du constructeur du moteur.

Note : Le terme moteur sera utilisé pour les termes de moteur hors-bord et le pied du semi hors-bord

1. L'interrupteur standard de réglage d'assiette se trouve sur la manette de contrôle.
2. L'interrupteur contrôle la position du moteur. Le réglage de l'assiette est très important. Avant d'accélérer, rabaissez complètement le moteur (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 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 ne devrait jamais être relevé au point de créer de la cavitation (hélice qui glisse). Une augmentation rapide du nombre de 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 A



Assiette bien réglée

FIGURE 7-3 B



Bateau trop haut - réglez l'assiette vers le bas

FIGURE 7-3 C



Bateau trop bas - réglez l'assiette vers le haut

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 ou d'une direction hydraulique, les forces dans la direction sont en partie contrôlées par la direction assistée 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-feedback » vous ne ressentirez qu'une légère résistance lors des changements de direction. Si le système de direction assistée, de direction hydraulique ou de « No-feedback » ne fonctionne pas, conduisez votre bateau à vitesse réduite 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. L'ancre devrait être attachée à une chaîne et celle-ci à 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 mouillez 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 complet. De la sorte, votre bateau ne s'endommagera pas si le vent change de direction.

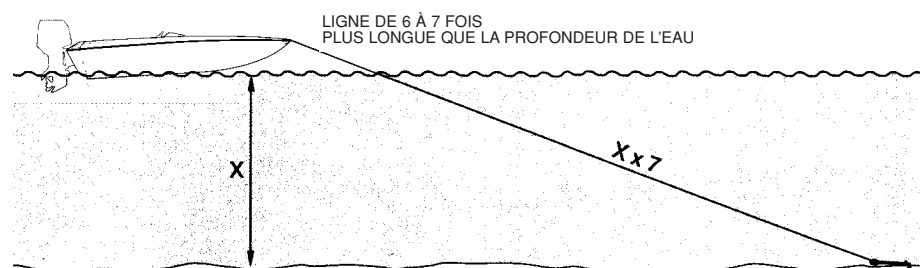


FIGURE 7-4 ANCRAGE

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 mouiller l'ancre

1. Demandez à un membre de l'équipage de mouiller 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 mouillez 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 mouiller 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.

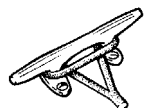
Si vous amarrez votre bateau pour une courte période, vous pouvez vous contenter d'utiliser les amarres d'avant et d'arrière. Par contre, si vous amarrez votre bateau pendant une longue période, que les courants sont forts ou que les prévisions météorologiques ne sont pas bonnes, vous devriez utiliser 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



Amarage 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 noeud de cabestan permet d'attacher temporairement la ligne à un pilot ou à un bollard.



Amarage à une bitte.

FIGURE 7-5 FIXATION DES AMARRES

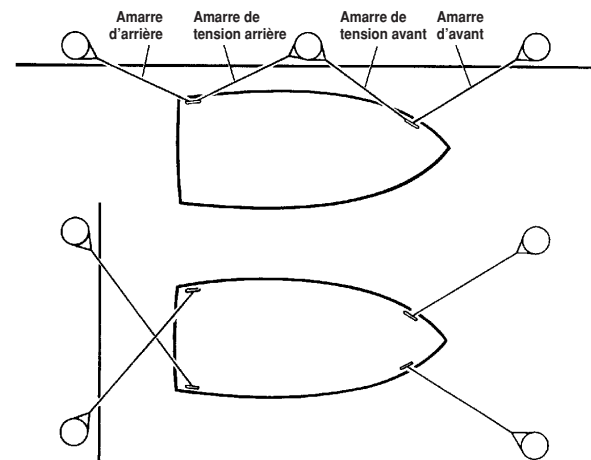


FIGURE 7-6 AMARRES

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 coûteuses. 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 l'amarrage la 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.

Certains bateaux peuvent être équipés de feux de navigation réglementaires qui sont fixes ou amovibles et de différentes configurations. Le feu blanc se situe à l'arrière, le feu rouge à bâbord et le feu vert à tribord. 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. Assurez-vous que le feu blanc arrière sur les structures de toits ou d'arches soit bien fixé à la verticale pour émettre une lumière de 360°, horizontale et parallèle au plan d'eau afin qu'elle soit visible des autres embarcations. Apprenez également à reconnaître les feux de position des autres embarcations. 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 trois positions dans le tableau de bord contrôle les feux d'ancrage et les feux de navigation. Vous pouvez l'utiliser pour allumer seulement le feu blanc de la poupe lorsque vous êtes ancré 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 porter 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, mouillez 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 porter 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 pied du moteur a heurté un obstacle sous l'eau, vérifiez si le bateau et le pied du moteur ont subi des dommages. Si le moteur vibre de façon excessive après avoir heurté un obstacle sous l'eau, cela peut indiquer que hélice ou le pied du moteur ont été endommagés. Si la vibration est perceptible, retournez lentement au port pour ne pas endommager davantage le moteur à cause d'un mauvais équilibrage. 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

Lorsque le bateau se fait remorquer par un autre, ne pas utiliser les taquets de pont qui peuvent céder. Pour prévenir les blessures, attachez les amarres à l'oeil du tableau arrière ou de la proue. Les amarres peuvent se briser sous l'effet d'une trop grande tension et cingler. 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 porter 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 la ligne d'attrape flottante ou une bouée de sauvetage rattachée au bateau.
- 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 tombée à l'eau se trouve à proximité, mettez le moteur au neutre, tendez-lui une rame ou une gaffe afin de la récupérer.

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 bateau. 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 est pris dans le compartiment moteur, arrêtez le ventilateur de cale. N'ouvrez pas le compartiment pour ne pas créer un apport d'oxygène qui stimulerait 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 dans le cas du semi hors-bord.

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 réglementaires 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 fuites 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 technicien qualifié en système nautique. Votre concessionnaire sera en mesure de vous aider.

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 contact du 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 fuites 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 au 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 au moteur. Certains bateaux ont une direction à câbles tandis que d'autres ont une direction hydraulique. Si la direction est à câbles, vérifiez les pièces de fixation et resserrez-les au besoin. Si vous avez une direction hydraulique, 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.

FONCTIONNEMENT ET L'ENTRETIEN DU SYSTÈME DE DIRECTION

Il est possible que l'assiette du moteur soit trop relevée et que le couple de la direction augmente au point où le volant devient impossible à tourner. Même si on ne sent pas le couple au volant, on peut avoir l'impression que la direction est « bloquée ». Ce problème peut se produire plus souvent lorsque des plaques de levage (non recommandé) sont utilisées pour soulever le moteur sur le tableau arrière. La seule façon de le régler est de réduire la vitesse du bateau ou de réduire l'assiette du moteur. Tant que vous ne connaissez pas parfaitement votre bateau et les effets du réglage d'assiette électrique, faites preuve d'une extrême prudence lorsque vous ajustez le réglage de l'assiette.

- 1 Après quelques heures de fonctionnement et à des intervalles fréquents par la suite, vérifiez la sécurité et l'intégrité de toutes les pièces de fixation et de tout le système de direction.

⚠ DANGER

Le desserrement ou la perte d'une ou de plusieurs pièces de fixation peuvent entraîner l'arrêt du système de direction, ce qui entraînera une perte de contrôle de la direction et pourrait causer des dommages corporels ou matériels.

- 2 Évitez l'accumulation de sel ou d'autres matériaux sur toutes les pièces mobiles. Une telle accumulation nuira au fonctionnement et entraînera des problèmes dans la direction. Portez une attention particulière au mécanisme d'articulation des moteurs hors-bord. Enlevez périodiquement le câble, nettoyez à fond le mécanisme d'articulation et lubrifiez tant le mécanisme d'articulation que l'extrémité télescopique du câble avec de la graisse à l'épreuve de l'eau.
- 3 Inspectez périodiquement toutes les parties visibles pour vous assurer qu'elles ne sont pas corrodées. Les parties corrodées doivent être remplacées. Au moment de remplacer de la quincaillerie, vous devez utiliser de la quincaillerie auto bloquante d'origine.
- 4 Inspectez périodiquement le câble de direction pour vous assurer qu'il n'y a pas de fissures ou d'autres dommages. Si le câble est fissuré ou endommagé, vous devez le remplacer.

Note : Si la direction devient plus rigide, vous devez remplacer le câble. Si vous avez un doute, demandez à votre concessionnaire de vous suggérer les pièces d'origine.

⚠ DANGER

Ne recouvrez pas les fissures avec du ruban ou avec d'autres scellants. Vous risquez que le câble cesse de fonctionner soudainement sans avertissement.

CONSERVEZ CES INSTRUCTIONS DANS VOTRE BATEAU À DES FINS DE RÉFÉRENCE FUTURE.

ENTRETIEN DE VOTRE BATEAU

8

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 nettoyeurs, 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 produits contenant des phosphates, du chlore, des solvants, ni de produits non biodégradables 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 corrosion galvanique 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, voir section 4, série galvanique des métaux. 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 produits chimiques forts ou d'abrasifs.

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