

GUIDE DE L'UTILISATEUR



ALUMA*Craft*

P/N 22350027906
REV. B, DEC. 2022



AVERTISSEMENT : L'exploitation, l'entretien et la maintenance d'un bateau de plaisance peuvent vous exposer à des produits chimiques, notamment les gaz d'échappement des moteurs, le monoxyde de carbone, les phtalates et le plomb, dont l'État de Californie sait qu'ils provoquent des cancers et des anomalies congénitales ou d'autres troubles de la reproduction. Pour réduire l'exposition, évitez de respirer les gaz d'échappement. Réparez l'embarcation dans un espace bien ventilé et portez des gants ou lavez vos mains fréquemment lorsque vous réparez votre embarcation. Pour en savoir plus, visitez le site www.P65warnings.ca.go/marine



NOTEZ LES INFORMATIONS IMPORTANTES !

COQUE

NIC	Date d'achat
Concessionnaire	Téléphone
Allumage	Numéro de clé
No. d'immatriculation	État

MOTEUR HORS-BORD

No. Modèle	No. Série
------------	-----------

MOTEURS DE PÊCHE À LA TRAÎNE

No. Modèle	No. Série
------------	-----------

SENTIER

No. Modèle	No. Série
------------	-----------

ACCESSOIRE 1

No. Modèle	No. Série
------------	-----------

ACCESSOIRE 2

No. Modèle	No. Série
------------	-----------

ACCESSOIRE 3

No. Modèle	No. Série
------------	-----------

ALUMACRAFT BOAT COMPANY

315 West St. Julien Street
St. Peter, Minnesota 56082-1800

[507] 931-1050 Téléphone

[507] 931-9056 Télécopie

Si vous avez une question, un problème, une préoccupation
ou un commentaire, visitez notre site web à l'adresse :

www.alumacraft.com.

INTRODUCTION

Félicitations pour votre choix de bateau. La qualité, les caractéristiques de sécurité et de durabilité intégrées dans la construction de votre Alumacraft sont conçues pour vous assurer une expérience de navigation pleinement satisfaisante. Les bateaux Alumacraft sont fabriqués à partir des meilleurs matériaux disponibles. Ils respectent ou dépassent toutes les normes de l'Association nationale des constructeurs de navires (NMMA) et les réglementations des Garde-côtes américains en vigueur à la date de fabrication. Prenez le temps de lire attentivement ce manuel avant d'utiliser votre nouveau bateau Alumacraft. Il vous aidera à entretenir et à utiliser correctement votre bateau et ses équipements. Votre concessionnaire Alumacraft est aussi une excellente source d'informations et de services sur la navigation de plaisance. Le concessionnaire peut préparer votre bateau, régler correctement sa remorque et installer votre moteur. Le concessionnaire a les connaissances et l'expérience nécessaires pour répondre à la plupart de vos questions concernant votre Alumacraft.

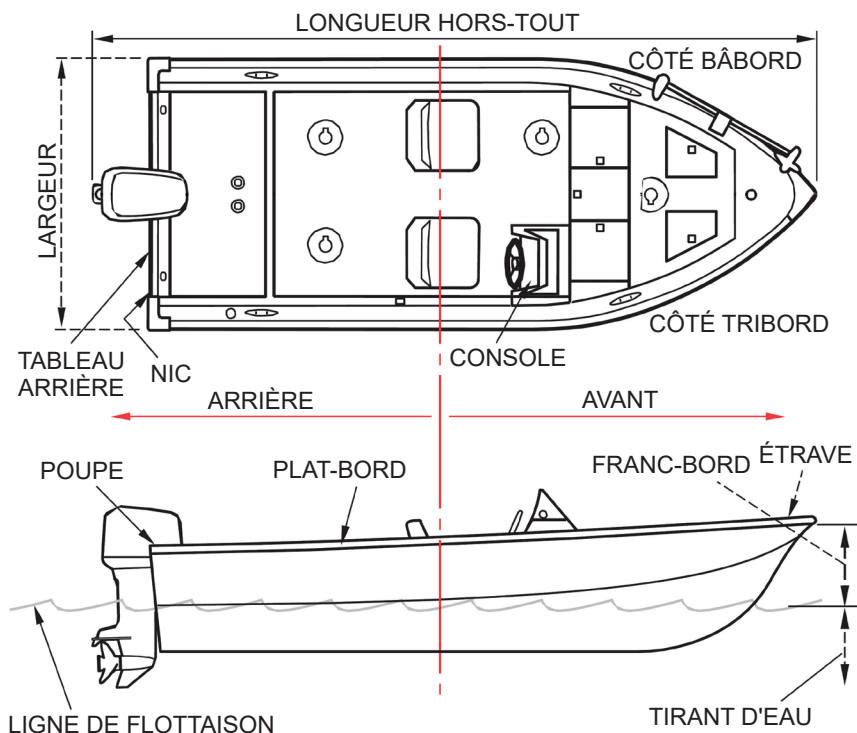
NUMÉROS D'IDENTIFICATION

Les numéros d'identification sont importants ! Sauvegardez les informations de votre bateau ! Notez sur la couverture intérieure de ce manuel : le numéro d'identification de la coque (HIN/NIC) et le nom du modèle bateau, les numéros de modèle et de série du moteur, de la remorque, du moteur de pêche à la traîne et des accessoires. Conservez également une copie de ces numéros à l'extérieur de votre bateau. En cas de vol, de dommages, etc., vous aurez besoin de ces numéros pour communiquer avec les autorités locales, votre agent d'assurance et votre concessionnaire.

Le numéro d'identification de la coque (NIC/HIN) est indiqué dans le coin supérieur tribord du tableau arrière. Il doit rester clairement visible et lisible. Il ne peut être enlevé ou modifié de quelque manière que ce soit, conformément à la législation fédérale.



TERMINOLOGIE DE LA NAVIGATION DE PLAISANCE



Un moyen facile pour reconnaître bâbord et tribord : tournez-vous vers l'avant de l'embarcation et visualisez le mot « batterie ». Les lettres « ba » de bâbord sont à votre gauche. Les lettres « tterie », que l'on prononce « tri », de tribord sont à votre droite.

ZONES RÉGLEMENTÉES

Avant toute sortie, vérifiez auprès des autorités locales, nationales et fédérales quelles sont les zones interdites ou faisant l'objet d'une réglementation spécifique. **En raison de la menace terroriste, les Gardes-côtes américains imposent des zones et des distances de sécurité strictes à proximité des navires de la marine et des Gardes-côtes américains et d'autres cibles potentielles.**

TABLE DES MATIÈRES

SECTION 1	
SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION6	
Motorisation de votre bateau7	
Étiquettes de sécurité7	
Sécurité pendant la navigation10	
Précautions générales pour les sports nautiques12	
Réglementation de la navigation de plaisance12	
Responsabilités du plaisancier13	
Urgences16	
Conditions dangereuses18	
Vitesse de manœuvre de sécurité20	
Précautions générales21	
Mousse de flottaison22	
Autres informations sur la navigation de plaisance22	
Environnement23	
Espèces aquatiques envahissantes25	
Étiquettes de conformité27	
SECTION 2	
RÈGLES DE CIRCULATION SUR L'EAU..... 30	
Aides à la navigation30	
Droit de passage33	
SECTION 3	
SYSTÈMES ET COMPOSANTS 36	
Hélices36	
Système électrique37	
Instruments de la console37	
Commandes39	
Caractéristiques de sécurité et fonctionnelles41	
Confort et commodité43	
Système d'alimentation47	
SECTION 4	
MISE EN ROUTE 50	
Lubrification50	
Ravitaillement50	
Embarquement51	
Liste de vérification pré-utilisation53	
Démarrage53	
Angle d'assiette54	
Direction54	
Liste de vérification d'utilisation54	
Arrêter le bateau54	
Ancrage64	
Amarrage56	
Liste de vérification post-utilisation57	
SECTION 5	
REMORQUAGE 58	
Choisir la bonne remorque58	
Support du tableau arrière58	
Remorques à glissières59	
Remorques à rouleaux60	
Support de quille60	
Béquille du treuil et support d'étrave61	
Stabilisation du bateau61	
Remorques à rouleaux pour quille auto-centrante61	
Arrimage du bateau sur la remorque61	
Remorquage62	
Mise à l'eau63	
SECTION 6	
MAINTENANCE ET ENTREPOSAGE 65	
Entretien esthétique de votre bateau65	
Maintenance et entreposage67	
Installation d'accessoires70	
Laisser le bateau à quai70	
Entreposage71	
Sortie d'entreposage72	
SECTION 7	
CARACTÉRISTIQUES POUR LA PÊCHE 73	
Viviers74	
SECTION 8	
DIAGNOSTIC DES PANNES 77	
Problèmes de fonctionnement généraux77	
Direction79	
Fuites79	
Électricité80	
Tuyauterie82	
Code couleur du schéma électrique marin82	
Schéma électrique standard83	
SECTION 9	
GLOSSAIRE 84	
GARANTIE	
Reportez-vous au Guide de garantie pour obtenir d'autres informations relatives à la garantie générale et à la garantie CARB spécifiques à votre bateau.	

SECTION 1 : SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

Pour Alumacraft, la sécurité est le premier critère de réussite de votre expérience de la navigation. Cette Section est consacrée à la sécurité générale de la navigation de plaisance. Elle présente les avertissements et les mises en garde utilisés dans ce manuel.

Chaque année, les accidents de bateau causent un très grand nombre de blessés et environ 1 000 décès. Si vous apprenez et respectez les pratiques de navigation sûres, vous profiterez davantage de votre bateau et vous ne représenterez pas un danger pour vous-même ou pour les autres.



**Le symbole Alerte de sécurité signifie ATTENTION ! SOYEZ VIGILANT !
VOTRE SÉCURITÉ EST EN JEU !**

 **DANGER**

Indique une situation dangereuse imminente qui, si elle n'est pas évitée, entraînera la mort ou des blessures graves ou des dommages matériels importants.

 **AVERTISSEMENT**

Indique une situation potentiellement dangereuse qui, si elle n'est pas évitée, peut entraîner la mort, des blessures graves ou des dommages matériels.

 **ATTENTION**

Indique une situation potentiellement dangereuse qui, si elle n'est pas évitée, peut entraîner des blessures mineures ou modérées ou des dommages matériels.

ATTENTION

Sans symbole d'alerte de sécurité, il indique une situation potentiellement dangereuse qui, si elle n'est pas évitée, peut entraîner des dommages matériels.

AVIS

Les Avis présentent des informations importantes sur l'installation, l'utilisation ou la maintenance, sans rapport avec un danger.

Les précautions indiquées dans ce manuel et sur votre bateau ne sont pas exhaustives. Si une procédure, une méthode, un outil ou une pièce ne fait pas l'objet d'une recommandation spécifique, vous devez vérifier que son utilisation est sans danger pour vous et pour les autres, et que le bateau ne sera pas endommagé, ou que sa sécurité ne sera pas affaiblie si vous décidez de l'utiliser sans une recommandation spécifique

N'OUBLIEZ PAS : FAITES PREUVE DE BON SENS CHAQUE FOIS QUE VOUS UTILISEZ VOTRE BATEAU !

MOTORISATION DE VOTRE BATEAU

Lorsque vous choisissez la motorisation de votre bateau, ne dépassez jamais la puissance maximale indiquée sur l'étiquette Capacité. Les dispositions de sécurité ne tiennent pas compte des exigences liées aux moteurs principaux jumelés.

MOTEURS KICKER

Des moteurs Kicker d'une puissance maximale de 9 CV peuvent être installés sur le côté bâbord du tableau arrière lorsque la puissance maximale autorisée du bateau est égale ou supérieure à 150 CV. Des dispositions de conception spécifiques renforcent la flottaison sur cette partie du bateau.



AVERTISSEMENT

**LES INFORMATIONS NE
TIENNENT PAS COMPTE DES
CONFIGURATIONS À DEUX
MOTEURS PRINCIPAUX**

ÉTIQUETTES DE SÉCURITÉ

Les étiquettes de sécurité apposées sur votre bateau Alumacraft vous rappellent d'importantes considérations de sécurité. Les étiquettes suivantes sont généralement présentes sur tous les bateaux Alumacraft. Notez leur emplacement sur votre bateau. Lisez-les attentivement et respectez leurs instructions. Informez vos passagers pour qu'ils respectent aussi. Toute étiquette de sécurité endommagée doit être remplacée immédiatement en contactant votre concessionnaire Alumacraft.

ÉTIQUETTES DE SÉCURITÉ POUR LA NAVIGATION DE PLAISANCE

Les étiquettes de sécurité suivantes ont été apposées sur votre bateau pendant sa fabrication et doivent rester visibles et lisibles. Si l'une d'entre elles est manquante ou endommagée, contactez votre concessionnaire pour la remplacer immédiatement.

ÉTIQUETTE	COULEUR	LIEU
Urgence Cordon d'arrêt d'urgence	Blanc et Orange	Modèles Console : Modèles Tiller :
Étiquette d'avertissement du siège central	Blanc et Rouge	Modèles Console : Modèles Tiller :
Étiquette Capacité (voir Capacité dans la Section 4)	Argent et Jaune	Modèles Console : Étiquette sur le tableau de bord ou sur le côté bâbord opposé à la console, visible par le pilote.
Liste de vérification du navigateur	Orange ou Bleu	Modèles Tiller : Étiquette à l'intérieur du bateau sur le côté bâbord ; visible par le pilote.
Étiquette d'avertissement - Vapeurs de carburant	Jaune	Dessous de tous les compartiments non ventilés.
Fuite de carburant	Jaune	Situé dans la zone anti-éclaboussure sur la face inférieure du couvercle ou sur le dessus du couvercle de flottaison.



AVERTISSEMENT

LA POSITION DU SIÈGE CENTRAL N'EST PAS CONÇUE POUR ÊTRE OCCUPÉE LORSQUE LA VITESSE EST SUPÉRIEURE À 8 KM/H (5 MPH). AUCUNE POIGNÉE DE MAINTIEN N'EST DISPONIBLE. PRENEZ TOUTES LES PRÉCAUTIONS POUR ÉVITER D'ÊTRE PROJÉTÉ HORS DU SIÈGE ET DE VOUS BLESSER.



AVERTISSEMENT

LES DISPOSITIONS DE SÉCURITÉ NE TIENNENT PAS COMPTE DES EXIGENCES LIÉES AUX MOTEURS JUMELÉS (PRINCIPAUX).



AVERTISSEMENT

ÉVITEZ LES ACCIDENTS GRAVES OU MORTELS.

LE SOCLE DU SIÈGE NE PEUT ÊTRE DÉPLACÉ QUE PAR UN CONCESSIONNAIRE ALUMACRAFT AGRÉÉ VOIR LE MANUEL DU PROPRIÉTAIRE POUR PLUS D'INFORMATIONS

N/P : 22160010639 REV A



AVERTISSEMENT

La rotation de l'hélice peut provoquer des blessures graves, voire mortelles. Arrêtez le moteur lorsque le bateau est à proximité de personnes dans l'eau.

NMMA[®]

NW-207-20



AVERTISSEMENT

LAJOUT, LA MODIFICATION OU LE DÉPLACEMENT DU SYSTÈME D'ALIMENTATION EN CARBURANT ET/OU DES COMPOSANTS ÉLECTRIQUES PEUT PROVOQUER UN COURT-CIRCUIT ACCIDENTEL DANS LE SYSTÈME D'ALIMENTATION EN CARBURANT, AVEC RISQUE DE CHOC ET D'EXPLOSION PAR ARC ÉLECTRIQUE UN BLINDAGE DIÉLECTRIQUE DOIT ÊTRE INSTALLÉ SUR LES COMPOSANTS MÉTALLIQUES DU SYSTÈME D'ALIMENTATION EN CARBURANT LORSQUE LA DISTANCE ENTRE LA BORNE DE LA BATTERIE ET LE COMPOSANT MÉTALLIQUE DU SYSTÈME D'ALIMENTATION EST INFÉRIEURE À 12 POUCHES (203 MM), AFIN DE RESPECTER LA NORME ABYC E-10.7.8.

N/P : 22160009117 REV A



AVERTISSEMENT


NE JAMAIS DÉPASSER LE CALIBRE SPÉCIFIÉ DES FUSIBLES NI CONTOURNER LES DISJONCTEURS. TOUJOURS RESPECTER LE TYPE ET LE CALIBRE DES FUSIBLES LORS DE LEUR REMPLACEMENT. DES FUSIBLES QUI SAUTENT ET/OU DES DISJONCTEURS QUI SE DÉCLANCHENT À PLUSIEURS REPRISES INDIQUENT UN PROBLÈME GRAVE QUI NÉCESSITE UNE ATTENTION IMMÉDIATE. LE FAIT DE NE PAS CORRIGER UN PROBLÈME PEUT CAUSER DES BLESSURES GRAVES ET/OU ENDOMMAGER DES COMPOSANTS ÉLECTRONIQUES ET/OU LE SYSTÈME ÉLECTRIQUE.

AVERTISSEMENT	 <p>Aucune ventilation n'est fournie. Les vapeurs de carburant constituent un risque d'incendie et d'explosion. Pour éviter des blessures ou la mort, ne stockez PAS de carburant ou de liquides inflammables ici.</p>
----------------------	--

AVERTISSEMENT	 <p>LE CONTENU PEUT ÊTRE SOUS PRESSION ÉVITER LES RISQUES DE BLESSURES GRAVES OU MORTELLES PAR INCENDIE OU EXPLOSION OUVRIR LENTEMENT DANS UN ENDROIT BIEN VENTILÉ NE PAS FUMER ET ÉTEINDRE TOUTE FLAMME NUE</p>
----------------------	---

AVERTISSEMENT	<p style="text-align: center;">Contrôler les fuites de carburant pour éviter des blessures graves, voire mortelles, dues à un incendie ou à une explosion. Inspecter le système pour détecter les fuites au moins une fois par an.</p> <p style="text-align: left;">NMMA®</p> <p style="text-align: right;">NW-201-19</p>
----------------------	---

AVERTISSEMENT
<p>RISQUES DE DÉGÂTS SI VOUS RÉDUISEZ L'ANGLE D'ASSIETTE DU MOTEUR LORSQUE LE SIÈGE ET SON SOCLE SONT SUR CETTE BASE !</p>

DANGER	 <p>Une exposition prolongée au monoxyde de carbone (CO) peut provoquer des lésions cérébrales ou la mort.</p> <p>Les gaz d'échappement du moteur et du générateur contiennent du monoxyde de carbone, un gaz inodore et inodore.</p> <p>Le monoxyde de carbone est présent à l'arrière du bateau lorsqu'un moteur ou un générateur fonctionne.</p> <p>Éloignez vous, respirez un air frais si vous avez des nausées, mal à la tête, des vertiges ou de la somnolence.</p> <p style="text-align: right;"><small>NW-209-21</small></p>
---------------	--

AVIS
<p>CE BATEAU EST ÉQUIPÉ DE DISJONCTEURS. LES DISJONCTEURS À RÉARMEMENT MANUEL DOIVENT ÊTRE RÉARMÉS EN APPUYANT SUR LEUR BOUTON DE RÉARMEMENT. LES DISJONCTEURS À RÉARMEMENT AUTOMATIQUE SE RÉENCLENCHENT AUTOMATIQUÉMENT APRÈS UNE SURCHARGE.</p>



SÉCURITÉ PENDANT LA NAVIGATION

Les accidents liés à la navigation de plaisance sont généralement dus au fait que le pilote n'a pas respecté les règles de sécurité de base ou les précautions prescrites. La plupart des accidents peuvent être évités lorsque le pilote connaît parfaitement son bateau et son fonctionnement, et s'il sait reconnaître les situations potentiellement dangereuses.

En plus des précautions de sécurité applicables au quotidien, le non-respect des recommandations de sécurité peut causer des blessures graves, voire mortelles, pour vous et/ou pour d'autres personnes. Faites preuve de prudence et de bon sens chaque fois que vous utilisez votre bateau. Ne prenez pas de risques inutiles. Par exemple, n'oubliez pas que pour faire du ski nautique, au moins trois personnes sont nécessaires pour assurer la sécurité.

Que vous utilisiez votre Alumacraft pour la pêche, la balade ou le ski, vous devez garder à l'esprit les informations importantes présentées dans ce Guide pour naviguer en toute sécurité.

Le non-respect de ces avertissements peut entraîner des blessures graves, voire mortelles, pour vous et/ou d'autres personnes.

- **Regardez autour de vous avant de changer de direction. En tant que pilote de bateau, vous pouvez uniquement changer de cap et de vitesse après avoir vérifié si cela ne pose aucun risque pour vous et les embarcations autour de vous. Regardez autour de vous avant tout changement de cap.**
- **Toute erreur de pilotage est extrêmement dangereuse. Vous devez lire et comprendre tous les manuels d'utilisation fournis avec le bateau avant de l'utiliser.**
- **L'équipement de bord doit toujours être conforme aux réglementations fédérales, nationales et locales en vigueur.**
- **VOUS NE DEVEZ PAS piloter un bateau sous l'influence de l'alcool ou d'autres drogues.**
- **VOUS NE DEVEZ PAS rester debout, ou laisser des passagers se tenir debout à bord, ni s'asseoir sur le tableau arrière, le dossier des sièges, le capot du moteur ou les côtés du bateau lorsque le moteur est en marche. Vous éviterez ainsi le risque d'être projetés hors du bateau.**
- **VOUS DEVEZ SUPPRIMER toute source d'étincelles ou de flammes nues à bord. Cela pourrait provoquer un incendie ou une explosion.**
- **NE LAISSEZ AUCUN enfant dans le bateau sans la surveillance d'un adulte.**
- **NE PAS bloquer la vue du pilote en s'asseyant devant lui ou elle.**
- **NE PAS plonger du bateau sans être absolument sûr de la profondeur de l'eau, sous peine de blessures graves, voire mortelles, en heurtant le fond ou des objets immergés.**
- **NE PAS nager à proximité du bateau lorsque le moteur tourne. La position POINT MORT ne suffit pas, car l'hélice peut encore tourner et des émissions de monoxyde de carbone restent possibles.**
- **NE PAS REMPLACER des pièces marines de votre bateau par des pièces automobiles.**
- **NE PAS retirer ou modifier les composants du système d'alimentation en carburant, sauf pour effectuer une opération de maintenance par un technicien qualifié. L'altération des composants du système d'alimentation en carburant peut créer des conditions dangereuses ou violer les lois fédérales sur l'environnement.**
- **NE PAS enrrouler un cordage de ski ou d'amarrage autour d'une partie du corps, pour éviter tout risque en cas de chute alors que le bateau est en mouvement.**
- **Rangez les lignes de ski et d'amarrage afin qu'elles ne risquent pas de se prendre dans l'hélice.**
- **Pendant l'utilisation du bateau, le cordon d'arrêt d'urgence doit constamment être attaché solidement à un vêtement du pilote, à un passant de ceinture, par exemple. La loi fédérale américaine rend obligatoire l'utilisation du cordon d'arrêt d'urgence.**

- **Surveillez constamment les autres bateaux, les nageurs et les obstacles dans l'eau. Maintenez une bonne distance de sécurité à l'écart de toutes les embarcations, bateaux et motomarines.**
- **Pour tirer un skieur nautique, assurez-vous que le pilote est réellement expérimenté et que vous avez au moins trois personnes pour assurer le niveau de sécurité requis : une pour piloter, une pour observer et une pour skier.**
- **En cas de risque de foudre, ne restez pas exposé sur l'eau.**
- **Circulez lentement dans les zones encombrées, telles que les marinas et les zones d'amarrage.**
- **La proue peut être glissante, n'allez pas sur l'avant du bateau lorsque le moteur tourne.**
- **Emportez toujours les clés avec vous lorsque vous quittez le bateau. Vous éviterez ainsi qu'une ou des personnes non expérimentées et/ou non autorisées utilisent votre bateau.**
- **Les gaz d'échappement contiennent du monoxyde de carbone (CO), un gaz toxique, inodore et incolore. Il peut être mortel s'il est respiré pendant une période prolongée.**
- **NE PAS laisser le moteur en marche dans un espace sans aération suffisante.**
- **NE PAS aller sous le taud du bateau lorsque le moteur tourne ou peu après son arrêt.**
- **NE PAS utiliser la plateforme d'embarquement lorsque le moteur tourne.**
- **NE PAS AUTORISER que des nageurs s'accrochent à la plateforme de baignade ou « surfent sur le teck » lorsque le moteur tourne ou lorsque le bateau se déplace.**
- **Ventilez l'habitacle avant d'entrer.**
- **Ralentissez avant de traverser des vagues ou un sillage afin de minimiser les mouvements et réduire les risques de choc pour les passagers et le bateau.**

MONOXYDE DE CARBONE

LISEZ, COMPRENEZ et GARDEZ À L'ESPRIT les informations contenues dans les étiquettes d'avertissement. Respectez toutes les pratiques indiquées. Le 28 août 2001, les Garde-côtes américains ont publié un Avis de sécurité (Safety Alert) concernant certains risques liés à l'utilisation incorrecte de la plateforme d'embarquement. Nous vous présentons ci-dessous cette AVIS DE SÉCURITÉ et une partie de ses informations :

Chaque année, des activités dangereuses, des négligences, une sécurité trop souple causent des accidents et des décès tragiques. Selon les experts, « bon nombre de ces décès ont une cause invisible : l'empoisonnement au monoxyde de carbone ». Prendre le risque de nager sous une plateforme d'embarquement lorsque le moteur tourne, skier à moins de 6,1 m (20 pi), « surfer sur le teck » ou se faire traîner par un bateau peut s'avérer fatal.

Utilisez uniquement la plateforme ou l'échelle d'embarquement pour descendre dans l'eau ou pour embarquer. NE PAS utiliser la plateforme ou l'échelle d'embarquement lorsque le moteur est en marche.

ALERTE DE SÉCURITÉ : 28 AOÛT 2001

Les Garde-côtes américains ont recommandé aux plaisanciers de ne pas « surfer sur la plateforme » (« teak surfing »). Des accidents de navigation récents ont révélé que le monoxyde de carbone (CO) émis par les gaz d'échappement est responsable de plusieurs cas d'intoxication et la mort d'au moins six personnes tractées en s'accrochant à la plateforme. En « surfant sur le teck », le nageur est directement exposé au CO des gaz d'échappement. Le CO ainsi respiré peut provoquer une perte des repères cognitifs et des réflexes, pouvant aboutir à la mort. En outre, « surfer sur le teck » rapproche dangereusement le nageur des pales de l'hélice. Le risque de noyade est considérablement augmenté par l'absence très fréquente d'un gilet de sauvetage (VFI). Par conséquent, les Garde-côtes insistent sur le fait que le « teak surfing » est une activité très dangereuse qui doit être évitée. Le monoxyde de carbone est l'un des gaz les plus dangereux. Il affaiblit les facultés mentales et peut souvent entraîner la mort. Les Garde-côtes indiquent que tout risque d'exposition à ce gaz doit être évité en toutes circonstances.

PRÉCAUTIONS GÉNÉRALES POUR LES SPORTS NAUTIQUES

- **NE PAS skier dans des eaux peu profondes, à proximité du rivage, lorsque vous n'avez aucune information sur le type de fond ou la profondeur.**
- **NE PAS passer le bras, la tête ou toute autre partie du corps dans la poignée de traction, ni enrouler la corde de traction autour d'une partie quelconque du corps, à aucun moment.**
- **NE PAS skier la nuit. NE PAS passer directement devant d'autres bateaux.**
- **NE PAS sauter dans l'eau lorsque le bateau se déplace et quelle que soit sa vitesse. NE PAS entrer ou sortir de l'eau lorsque le moteur tourne.**
- **NE PAS s'approcher du bateau lorsque son moteur tourne.**
- **NE PAS skier près des zones de baignade, des plages ou des embarcations personnelles.**
- **NE PAS suivre directement un autre bateau ou skieur sans laisser une distance de sécurité suffisante.**
- **NE PAS « reculer » vers quelqu'un dans l'eau.**
- **NE PAS skier avec plusieurs skieurs équipés de lignes de longueurs différentes.**
- **NE PAS skier lorsque les conditions de visibilité sont limitées.**
- **NE PAS s'approcher de l'arrière du bateau lorsque son moteur tourne.**

RÉGLEMENTATION DE LA NAVIGATION DE PLAISANCE

Les Garde-côtes américains sont l'autorité compétente pour les voies navigables. Ils ont aussi pour rôle d'assister les plaisanciers en toutes circonstances. Les réglementations nationales en matière de navigation de plaisance sont appliquées par les autorités nationales. Vous êtes soumis aux lois sur la navigation maritime et aux règles de circulation sur l'eau, sur les voies navigables fédérales et des États. Vous devez vous arrêter chaque fois qu'un représentant de l'autorité compétente vous l'ordonne, et vous devez le laisser monter à bord s'il le demande. En outre, vous devez toujours prendre connaissance des règles locales spécifiques affichées sur le site de mise à l'eau.

Des informations préparées par les Garde-côtes sont à votre disposition pour vous expliquer les règles de circulation sur l'eau, les réglementations internationales et intérieures, et bien d'autres en plus de celles présentées dans ce manuel. Pour plus d'informations, contactez l'unité locale des Garde-côtes américains ou visitez le site <https://www.uscgboating.org/>

RESPONSABILITÉS DU PLAISANCIER

ENREGISTREMENT

Les Garde-côtes américains exigent que toutes les embarcations à moteur utilisées sur les eaux navigables des États-Unis soient enregistrées dans l'État où ils sont principalement utilisés. De nombreux États exigent aussi l'immatriculation des embarcations utilisées sur leur territoire navigable. Contactez toujours les autorités nautiques de votre État et les États voisins pour obtenir des informations sur l'immatriculation des embarcations et des remorques. Votre concessionnaire peut vous fournir les formulaires appropriés.

ASSURANCES

Vous devez souscrire une assurance avant d'utiliser votre nouveau bateau. Les risques d'incendie, de vol ou d'autres sinistres, ainsi que la protection de la responsabilité civile en cas d'accident, font de cette couverture une obligation pour les plaisanciers responsables. Le propriétaire est légalement responsable de tout dommage ou blessure causé par son embarcation, qu'elle soit pilotée par son lui/elle ou une autre personne. Dans de nombreux États, la législation impose la souscription d'une assurance conforme à des exigences minimales. Votre agent d'assurance pourra vous fournir de plus amples informations.

ÉDUCATION

Ce manuel ne prétend pas être un guide de formation complet sur tous les aspects de la sécurité nautique et de l'utilisation correcte d'un bateau. De nombreux États exigent que les pilotes de moins de 18 ans soient titulaires d'un permis pour petits bateaux. Ils leur proposent des cours de formation et de certification. Alumacraft recommande fortement de suivre un cours de sécurité nautique proposé par U.S. Coast Guard, U.S. Coast Guard Auxiliary ou U.S. Power Squadron avant de piloter votre bateau. Vous pouvez contacter les Garde-côtes américains à l'adresse suivante : <https://uscgboating.org/>.

Certains États exigent que les jeunes en fonction de leur groupe d'âge suivent un cours de sécurité nautique avant de conduire un bateau. De nombreux États exigent que les pilotes de moins de 18 ans soient titulaires d'un permis pour petits bateaux.

Les mineurs ne doivent pas conduire un bateau sans la supervision d'un adulte. Dans de nombreux États, la législation définit l'âge limite et les exigences des permis pour les mineurs. Veuillez contacter les autorités nationales chargées de la navigation de plaisance pour obtenir des informations complètes.

ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ OBLIGATOIRE

Les Garde-côtes américains exigent que les bateaux soient équipés de matériel de sécurité à bord à tout moment. Les bateaux Alumacraft appartiennent à la classe A (16 pieds et moins) ou la classe 1 (16 à 26 pieds) selon la classification des Garde-côtes américains. L'équipement obligatoire pour naviguer sur les eaux intérieures comprend :

Extincteur

La plupart des bateaux Alumacraft doivent être équipés d'un extincteur de classe B. L'extincteur conforme peut être à poudre chimique de 0,9 kg [2 lb], ou à mousse de 0,6 kg [1,25 lb] ou CO2 de 1,8 kg [4 lb]. Son installation doit garantir une excellente accessibilité.

Dispositif de signalisation sonore

La plupart des bateaux Alumacraft sont équipés d'un klaxon. Si vous n'avez pas de klaxon, vous devez avoir un sifflet, une cloche ou un dispositif sonore à air comprimé, ou aérosol.

Dispositif de signalisation visuelle

Un dispositif de signalisation visuelle est obligatoire si vous envisagez de naviguer avec votre Alumacraft sur les Grands Lacs ou les eaux côtières. Un drapeau de détresse orange standard est obligatoire pour les utilisations diurnes. Pour les utilisations nocturnes, des fusées éclairantes approuvées par les Garde-côtes sont obligatoires. Votre concessionnaire Alumacraft ou les Garde-côtes peuvent vous fournir des informations spécifiques sur ces dispositifs.

Feux de navigation

Les feux de navigation sont obligatoires pour utiliser votre Alumacraft entre le coucher et le lever du soleil.

Vêtement de flottaison individuel (VFI)

La désignation VFI inclut tous les vêtements de flottaison de type I, II, III, IV et V. Quelle que soit leur taille, tous les bateaux doivent être équipés d'un VFI portable de type I, II, III ou V pour chaque personne à bord ou pratiquant le ski nautique. Tous les bateaux d'une longueur supérieure à 4,9 m [16 pi] doivent également être équipés d'un dispositif jetable de type IV.

Les VFI sont conçus pour protéger et sauver des vies. Le pilote et les passagers doivent porter un VFI lorsque le bateau se déplace. Il est indispensable que les enfants et les non-nageurs portent constamment un VFI. Il vous incombe de vérifier que tous les passagers savent mettre et ajuster correctement leur VFI. En choisissant le type de VFI adapté à votre type de sortie, vous bénéficierez d'une expérience de navigation offrant une sécurité optimale. Quatre types de VFI à porter et un type à lancer sont disponibles pour les situations d'urgence.



TYPE I



TYPE II



TYPE III



TYPE IV



VFI TYPE V HYBRIDE DOIT
ÊTRE PORTÉ QUAND LE
BATEAU EST EN MOUVEMENT

- Type I** Ce VFI est le plus flottant et efficace sur toutes les eaux, en particulier les eaux libres et agitées.
- Type II** Pour les eaux calmes près du rivage sur la plupart des eaux intérieures où un sauvetage rapide est possible.
- Type III** Pour la plupart des activités en eaux intérieures où un sauvetage rapide est possible. Ils sont disponibles dans différents styles et certains sont conçus pour les sports nautiques.
- Type IV** Destiné aux eaux intérieures très fréquentées où les secours sont toujours disponibles. Seulement conçus pour être jetés à une personne dans l'eau, ils ne doivent jamais être portés.
- Type V** Conception gonflable pour des activités spéciales, peut remplacer un VFI de Type I, II ou III s'il est utilisé conformément aux conditions indiquées sur son étiquette et s'il est porté lorsque le bateau se déplace. Certains VFI de type V offrent une protection accrue contre l'hypothermie.

AVIS

- **Si un VFI de type V fait partie des exigences minimales, son port est obligatoire.**
- **Des VFI spéciaux sont disponibles pour le ski et d'autres sports nautiques. Ces VFI sont fabriqués avec des matériaux à haute résistance.**

Recommandations pratiques concernant les VFI :

- Montrez l'exemple et portez votre VFI. Exigez de vos passagers qu'ils portent leur VFI.
- Vérifiez que chaque VFI est bien ajusté. Ce contrôle est particulièrement important pour les enfants et les non-nageurs.
- Au début de chaque saison, vérifiez le bon état de vos VFI et testez leur flottabilité.

ÉQUIPEMENTS RECOMMANDÉS

Par mesure de précaution, un plaisancier responsable évitera les problèmes potentiels en installant à bord des équipements supplémentaires. Normalement, cet équipement dépend du plan d'eau et de la durée de la sortie. Votre concessionnaire peut vous aider :

- | | |
|--|--|
| ▪ Trousse et manuel de premiers secours | ▪ Hélice de rechange, écrou et rondelle |
| ▪ Ancre avec un cordage d'au moins 23 m [75 pi] | ▪ Fusibles de rechange |
| ▪ Lignes d'amarres et défenses | ▪ Cartes locales et compas de relèvement |
| ▪ Dispositif d'écopage
[seau, pompe à main, etc.] | ▪ Lampe de poche étanche |
| ▪ Combinaison aviron/crochet de bateau | ▪ Radio AM/FM portable avec bande météo |
| ▪ Signal de détresse visuel jour/nuit | ▪ Piles de rechange pour la lampe de poche et la radio |
| ▪ Lubrifiant | ▪ Lunettes de soleil et crème solaire |
| ▪ Trousse d'outils | ▪ Téléphone portable |

URGENCES

RAPPORTS

Après un accident, le pilote est tenu de faire un rapport aux autorités compétentes. En général, tout accident entraînant des pertes de vies humaines, des blessures ou des dommages supérieurs à 200 dollars doit faire l'objet d'une déclaration ou rapport de sinistre. Renseignez-vous auprès de votre agent d'assurance pour plus de détails.

PORTER ASSISTANCE

Le Code des États-Unis [article 46] stipule que le propriétaire ou le pilote d'une embarcation est dans l'obligation de porter assistance à tout individu ou embarcation en détresse, à condition que son propre bateau ne soit pas mis en danger. La loi sur la sécurité des bateaux de plaisance [Boating Safety Act] de 1971 protège le plaisancier « bon samaritain » qui apporte son aide de bonne foi et le dégage de toute responsabilité civile découlant de l'aide apportée.

INCENDIES

La plupart des incendies sont dus à l'accumulation d'essence et d'huile dans les fonds de cale après un ravitaillement et l'utilisation inconsiderée de produits fumants. Si un incendie se déclare, pointez l'extincteur vers la base des flammes avec un large mouvement de balayage. Si le feu persiste, ou s'il y a un risque d'explosion, sortez immédiatement du bateau, nagez à une distance minimale de 25 yd [23 m] contre le vent à partir du bateau. Utilisez des signaux visuels de détresse pour appeler à l'aide.



KC-0162.1

Les incendies liés au système d'alimentation en carburant entraînent généralement une explosion qui détruit complètement le bateau. Dans certains, le bateau brûle jusqu'à la ligne de flottaison et s'éteint de lui-même. La décision d'abandonner le bateau ou de rester pour lutter contre l'incendie est difficile à prendre. Elle dépend de nombreux facteurs. Préparez à l'avance un plan de lutte contre l'incendie. Il vous permettra de prendre des décisions plus rapides et mieux informées en cas d'incendie.

Le meilleur moyen d'éviter les incendies est de ravitailler en respectant toutes les mesures de sécurité, de tenir les sources de chaleur et de flammes à l'écart des produits inflammables, et d'entretenir régulièrement votre système électrique pour qu'il garde son état d'origine.

⚠ AVERTISSEMENT

L'essence flotte sur l'eau et peut continuer de brûler. Si vous devez abandonner le bateau, nagez suffisamment loin contre le vent à partir du bateau pour éviter le carburant qui pourrait se répandre à la surface de l'eau, afin d'éviter des blessures graves.

CHAVIREMENT ET SUBMERSION

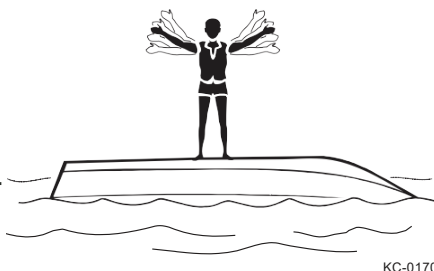
Un bateau peut chavirer ou être submergé au moment où l'on s'y attend le moins, par des sillages ou des vagues plus importantes frappant la proue, le plat-bord ou la poupe, ou une collision contre un objet ouvrant une voie d'eau dans la coque. Comme pour les incendies, essayez d'élaborer un plan à l'avance. La meilleure façon d'éviter ce type d'accident est de virer pour faire face aux vagues avec un angle d'assiette correctement réglé. Vous devez aussi rester vigilant pour éviter les collisions avec des objets immobiles dans l'eau.

⚠ AVERTISSEMENT

Lorsque le courant est fort, vous devez toujours amarrer à l'avant et jamais à l'arrière. Un courant faible peut déstabiliser le bateau, mais un courant fort pourra le tirer et le maintenir sous l'eau s'il est amarré à la poupe.

Si votre bateau chavire ou est complètement submergé :

- Éloignez-vous de l'hélice. Essayez d'arrêter le moteur pour éviter des blessures et des dégâts matériels.
- Si d'autres personnes se trouvaient à bord, essayez de les localiser. Vérifiez qu'elles sont conscientes et qu'elles savent/peuvent nager.
- Restez près du bateau. Votre Alumacraft est équipé d'un système de flottaison et il ne coulera pas.
- N'essayez pas de nager jusqu'au rivage, sauf s'il est très proche. Il est généralement plus éloigné qu'il n'y paraît.
- Si le bateau est retourné, essayez de grimper sur la quille et d'appeler à l'aide.



Si vous avez heurté quelque chose et que votre bateau commence à prendre l'eau :

- Essayez de colmater les fuites avec des tissus ou tout autre matériau disponible.
- Activez la pompe de cale et écopez avec des seaux.
- Dirigez-vous immédiatement vers le port le plus proche, ou échouez le bateau sur le rivage le plus proche.
- Si le bateau finit par être submergé, accrochez-vous à lui. Il ne coulera pas.

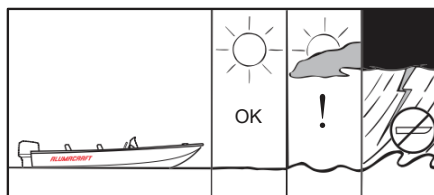
CONDITIONS DANGEREUSES

Chaque voie navigable présente des dangers qu'il convient d'éviter : manque de profondeur, souches d'arbres, rochers, etc. Renseignez-vous auprès des plaisanciers locaux et consultez une carte marine lorsque vous ne connaissez pas la zone.

CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Il est dangereux de se faire surprendre par le mauvais temps sur une grande étendue d'eau.

Dans de telles circonstances, votre bateau doit être équipé d'un équipement de communication, d'un émetteur-récepteur VHF-FM et/ou HF, en fonction de votre zone d'activité. Avant de vous aventurer, vérifiez toujours les conditions les plus récentes auprès des stations météorologiques locales, des Garde-côtes américains ou un service météorologique.



KC-0212.2

La radio est le meilleur moyen de recevoir des informations météorologiques rapidement et toutes circonstances.

Géré par le Service météorologique national, la station NOAA Weather Radio [NWR] diffuse en continu des annonces météorologiques pour toutes les eaux américaines sur 162,55 ou 162,40 mégahertz FM. Écoutez fréquemment votre radio pour avoir le temps de vous mettre à l'abri en cas d'orage ou tempête.

Si vous êtes pris au piège du mauvais temps, tournez pour faire face aux vagues et avancez lentement. Gardez tous les passagers en position basse, près du centre du bateau, et vérifiez que tous portent un VFI. Si vous devez continuer dans la même direction que les vagues pour aller au port, essayez de rester sur la vague et à la même vitesse qu'elle.

DÉVERSOIRS DE BARRAGE

Les eaux dans le déversoir d'un barrage sont dangereuses. Elles présentent un risque important de changements rapides et doivent être évitées.

HERBES AQUATIQUES

En général, les herbes sont une menace pour le moteur de votre bateau. Les herbes accumulées sur l'hélice peuvent faire vibrer le moteur et limiter l'entrée d'eau. Ces conditions peuvent causer une surchauffe du moteur. Si votre bateau entre dans une zone d'herbes épaisses, arrêtez le moteur. Vérifiez que l'hélice est complètement arrêtée. Éliminez complètement toutes les herbes sur l'hélice et l'entrée d'eau avant de continuer.

Dans certains cas, vous pouvez essayer d'éjecter les herbes : mettez au point mort et attendez que l'hélice arrête de tourner. Attendez un instant avant de mettre la marche arrière pour détacher les herbes autour de l'hélice.

LES HAUTS FONDS

La navigation en eaux peu profondes présente un certain nombre de dangers. Quelle que soit sa profondeur, l'eau peut cacher des souches, des bancs de sable, des rochers ou d'autres dangers sous-marins non signalés. Si le moteur heurte un obstacle sous-marin, vérifiez que le bateau et le moteur ne sont pas endommagés. Si le moteur vibre excessivement après avoir heurté un obstacle sous-marin, cela peut indiquer que l'hélice est endommagée.

EMPOISONNEMENT AU MONOXYDE DE CARBONE

Le monoxyde de carbone (CO) est un gaz incolore et inodore extrêmement dangereux. Le niveau de CO peut devenir dangereusement élevé même sur un bateau bénéficiant de la meilleure conception et de la meilleure construction. La ventilation du bateau doit donc être suffisamment efficace lorsque vous fermez la capote et/ou les rideaux latéraux. Vous devez garder un œil sur les émissions des autres bateaux amarrés ou ancrés à côté du vôtre. Sans oublier l'effet que vos propres gaz d'échappement peuvent avoir sur vos voisins.

Les sources de monoxyde de carbone incluent :

- Un obstacle bloque les gaz d'échappement.
- Les gaz d'échappement se déplacent le long d'un obstacle.
- Le bateau avance très lentement ou est stationnaire.
- Le bateau est trop haut sur l'eau à l'avant.
- Les gaz d'échappement d'autres bateaux s'accumulent dans une zone confinée.
- Fermeture de la capote et des rideaux latéraux sans une ventilation appropriée.

Pour réduire l'accumulation de CO, ventilez toujours l'intérieur du bateau en ouvrant les panneaux de pont, les fenêtres et/ou la capote pour laisser l'air circuler dans le bateau. Si vous pensez qu'une personne est victime d'une intoxication au CO, faites-la respirer profondément à l'air libre et trouvez le plus vite possible une assistance médicale.

DANGER

Le monoxyde de carbone (CO) est un gaz incolore, inodore et extrêmement dangereux. Tous les moteurs thermiques et appareils à combustion produisent des gaz d'échappement contenant du CO. Une exposition directe et prolongée au CO provoque des LÉSIONS CÉRÉBRALES ou la MORT. Les signes d'intoxication au CO incluant des nausées, des vertiges et de la somnolence.

MARQUEURS D'AVERTISSEMENT

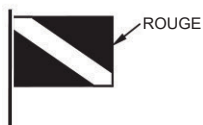
Il est très judicieux de demander aux plaisanciers locaux et aux autorités locales de vous indiquer les zones dangereuses [le cas échéant] et comment elles sont signalées. Les plaisanciers doivent connaître les drapeaux signalant la présence de plongeurs et contourner les zones de plongée. Faites attention aux nageurs, skieurs nautiques et évitez les zones interdites. Les zones de baignade et de nombreux dangers sous-marins peuvent ne pas être signalés, en particulier dans les eaux rurales où les sports nautiques sont peu pratiqués. Restez toujours vigilant et surveillez les autres embarcations lorsque le trafic est intense.



Des drapeaux de détresse indiquent qu'un autre plaisancier a besoin d'aide. Les balises de navigation servent à identifier les itinéraires navigables et signalent des dangers.



DRAPEAU DE PLONGEUR



UTILISÉ PAR LES PLONGEURS DE LOISIRS - INDIQUE LA POSITION DU PLONGEUR

DRAPEAU ALPHA



BATEAUX EFFECTUANT DES OPÉRATIONS DE PLONGÉE (INTERNATIONAL) – SANS INDICATION DE LA POSITION DU OU DES PLONGEURS

KC-0372.1

VITESSE DE MANŒUVRE DE SÉCURITÉ

La vitesse de manœuvre est la vitesse maximale à laquelle vous pouvez effectuer des virages brusques sans risquer de perdre le contrôle du bateau. Cette vitesse dépend des conditions météorologiques, de l'état de l'eau et de la maniabilité du bateau. Comme une automobile, chaque bateau se manie un peu différemment. Qu'il s'agisse d'une barre franche ou d'une console, la méthode de pilotage fait la différence. En outre, des vitesses minimales de sécurité sont définies selon les conditions de navigation. En cas de vent fort, il peut être nécessaire d'augmenter la vitesse pour avancer normalement, ou pour garder l'étrave haute et éviter que les vagues déferlent dans le bateau. Une expérimentation attentive dans différentes conditions vous permettra d'identifier la vitesse de navigation de sécurité optimale pour votre bateau.

PRÉCAUTIONS GÉNÉRALES

En tant que pilote Alumacraft, vous êtes responsable de votre sécurité, de celle de vos passagers et des autres plaisanciers. Veuillez prendre systématiquement les précautions générales suivantes chaque fois que vous utilisez votre bateau :

- Installez et utilisez tous les équipements de sécurité requis.
- Assurez-vous que tous les enfants et les passagers qui ne savent pas nager portent un VFI et que tous les autres passagers peuvent aisément y accéder.
- Assurez-vous que tous les passagers sont correctement assis avant de faire avancer le bateau.
- Embarquez les passagers et le matériel en toute sécurité, en répartissant uniformément les charges.
- Vous devez connaître la charge maximale autorisée et la puissance nominale de votre bateau. Ces limites ne doivent pas être dépassées.
- Faites le plein de carburant en toute sécurité comme indiqué dans la *Section 4 - Mise en route*.
- Si vous prévoyez de partir loin ou longtemps, communiquez à quelqu'un à terre un itinéraire et vos principaux sites d'intérêt.
- Ne prenez pas le risque de naviguer en cas d'orage ou de prévision de tempête.
- Le cordon d'arrêt d'urgence doit toujours être fixé sur un vêtement du pilote avant de démarrer le moteur.
- Restez toujours vigilant lorsque votre bateau fait route. Gardez une main sur la barre/gouvernail et une main sur l'accélérateur. Ne lâchez jamais la barre/gouvernail.
- Apprenez les règles nautiques décrites dans la *Section 2 - Règles de circulation sur l'eau* de ce manuel.
- Apprenez à jeter l'ancre et à vous amarrer correctement, comme décrit dans la *Section 4 - Mise en route*.
- La nuit, allumez les feux de navigation et réduisez la vitesse.
- Ne conduisez jamais votre bateau sous l'influence de l'alcool ou d'autres drogues.

AVERTISSEMENT

Ne conduisez jamais et ne laissez jamais une autre personne conduire le bateau sous l'influence de drogues ou d'alcool. Cinquante pour cent des accidents mortels en navigation de plaisance sont dus à l'alcool. La conduite d'un bateau sous l'influence de telles substances est une violation de la loi fédérale.

MOUSSE DE FLOTTAISON

Les bateaux construits après le 31 juillet 1973 doivent répondre aux normes de flottaison définies par les Garde-côtes américains. Il peut s'avérer nécessaire de retirer la mousse de flottaison pour effectuer des réparations ou des modifications. La mousse de flottaison doit impérativement être réinstallée dans sa position d'origine.

AVERTISSEMENT

Pour remplacer la mousse de flottaison, n'utilisez que de la mousse résistante à l'essence, dont la densité et la quantité sont équivalentes à celle d'origine. Une mousse de remplacement en quantité insuffisante ou d'une qualité inférieure peut s'avérer dangereuse.

AUTRES INFORMATIONS SUR LA NAVIGATION DE PLAISANCE

Plus vous en apprendrez sur la navigation de plaisance, plus vous aurez du plaisir, et plus vous serez en sécurité à bord de votre Alumacraft. Nous ajoutons ci-dessous une liste de quelques agences et organisations qui offrent des informations et des cours gratuits sur la navigation de plaisance.

- Conseil américain de la navigation de plaisance (ABYC)
- Croix Rouge américaine
- U.S. Coast Guard Auxiliary
- National Fishing and Wildlife Foundation
- U.S. Power Squadrons
- State Boating Offices
- Sport Fishing Institute

Vous pouvez acheter des cartes marines américaines dans tous les magasins du Government Printing Office et par l'intermédiaire d'agents. Visitez le site web <https://www.charts.noaa.gov/InteractiveCatalog/nrnc.shtml> pour obtenir des informations supplémentaires.

Les agences fédérales qui publient des cartes de navigation de plaisance incluent : U.S. Army Corps of Engineers, U.S. Forest Service, National Park Service et Tennessee Valley Authority. En outre, une liste gratuite de toutes les agences de navigation de l'État est disponible sur le site <https://www.nmma.org/>.

L'ENVIRONNEMENT

En tant que plaisancier, vous êtes sensible à la beauté de la nature et au calme des grands espaces. Les responsabilités de tout plaisancier incluent la protection de l'environnement naturel et la propreté des voies navigables

Ne mettez jamais rien dans l'eau que vous ne voudriez pas manger ou boire !

PRÉSERVER LES RESSOURCES DE PÊCHE

Nos ressources halieutiques sont sollicitées au-delà de leurs limites. La surpêche et la pollution exercent des contraintes excessives sur les populations de poissons. Apportez votre contribution en ne gardant que ce que vous mangerez, et remettez les autres prises à l'eau.

ESPÈCES ÉTRANGÈRES

Si vous remorquez votre bateau d'un lac à l'autre, vous risquez de transférer sans le savoir une espèce aquatique étrangère d'un lac à l'autre. Nettoyez soigneusement votre bateau sous la ligne de flottaison. Éliminez toutes les herbes et les algues. Vidangez la cale et les viviers avant de mettre le bateau à l'eau dans un autre plan d'eau. Pour plus d'informations, reportez-vous à la Section sur les Espèces aquatiques envahissantes [EAE].

DÉVERSEMENT DE CARBURANT ET D'HUILE

Tout carburant ou huile déversé dans une voie navigable pollue l'environnement et contamine dangereusement la faune. Ne jetez jamais de carburant ou d'huile dans l'eau. La loi l'interdit et vous risquez une amende. Vous avez deux types de déversements accidentels courants :

- Remplissage excessif du réservoir de carburant
- Rejet d'eau de cale contaminée

AVERTISSEMENT

Des vapeurs de chiffons accumulés dans la cale peuvent être extrêmement dangereuses. Ne stockez jamais à bord des chiffons qui ont servi à nettoyer des déversements de carburant ou de solvants. Éliminez tous les chiffons usagés de manière appropriée à terre.

ÉVACUATION ET MISE AU REBUT DES DÉCHETS

Le terme déchets désigne les ordures sous toutes leurs formes, plastiques, produits recyclables, déchets alimentaires, débris en bois, détergents, eaux usées et même des morceaux de poissons dans certaines zones. En réalité, presque tout ! Nous vous recommandons de revenir au port avec tout ce que vous avez emporté. Éliminez toujours tous vos déchets à terre.

Si vous disposez d'un dispositif sanitaire marin (toilettes marines), utilisez une installation de pompage agréée dans votre marina. Dans de nombreuses régions, l'évacuation des eaux usées dans l'eau est interdite, ou même la présence sur les bateaux d'un système facilitant une telle évacuation.

BRUIT EXCESSIF

Sur l'eau, les sources de bruits incluent les moteurs, les radios ou même des éclats de voix. Les autorités locales ont défini des limites sonores sur de nombreux plans d'eau. N'utilisez pas un système d'échappement traversant le tableau arrière, sauf si vous êtes loin de la côte. La musique et les conversations bruyantes peuvent porter sur une distance considérable sur l'eau, surtout la nuit.

SILLAGE ET REMOUS

Soyez attentif aux zones SANS SILLAGE. Vous pouvez être tenu responsable de tout dommage ou blessure causé par votre sillage ou vos remous. Avant d'entrer dans une zone SANS SILLAGE, vous devez ralentir à la vitesse minimale permettant de manœuvrer.

ÉMISSIONS DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT

Toute augmentation des émissions de gaz d'échappement est une source de pollution supplémentaire pour l'eau et l'air. Votre moteur doit toujours être bien réglé. La coque de votre bateau doit être propre pour ne pas nuire au rendement du moteur et réduire ses performances. Pour plus d'informations, consultez votre concessionnaire et le manuel du moteur.

PEINTURES

Si vous laissez votre bateau dans une zone où la croissance d'organismes marins est un problème, l'utilisation d'une peinture anti-salissure peut réduire le taux de prolifération. Tenez compte des réglementations de protection de l'environnement qui peuvent imposer le choix de certaines peintures. Renseignez-vous auprès des autorités nautiques locales.

PRODUITS DE NETTOYAGE

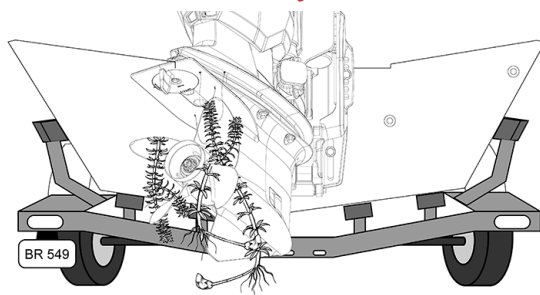
Les nettoyeurs ménagers doivent être utilisés avec modération et ne pas être versés dans l'eau. Ne mélangez jamais des nettoyeurs. Assurez-vous que les espaces clos sont bien ventilés. NE PAS utiliser de produits contenant des phosphates, du chlore, des solvants, des produits non biodégradables ou à base de pétrole. Les nettoyeurs à base d'agrumes sont excellents pour le nettoyage marin et sans danger pour vous et l'environnement. Pour plus d'informations, reportez-vous à la Section MAINTENANCE.



ESPÈCES AQUATIQUES ENVAHISSANTES (EAE)

Les espèces aquatiques envahissantes (EAE) sont des espèces végétales ou animales non indigènes qui menacent la diversité ou l'abondance des espèces indigènes. Elles menacent également l'écologie naturelle de la masse d'eau qu'elles infestent. Les EAE ont presque toujours un impact négatif sur l'environnement et la faune aquatiques, les activités récréatives ou commerciales.

Les exemples les plus courants d'EAE incluent le myriophylle en épi, l'hydrille, la lamproie marine, la moule zébrée, la carpe asiatique et les gobies. De nombreux autres exemples d'EAE existent dans les voies navigables du monde entier.



Un facteur typique des infestations d'EAE est que les espèces non indigènes sont introduites par l'activité humaine. Certaines EAE sont introduites par des opérations commerciales. Cependant, des EAE peuvent être introduites par des activités de navigation de plaisance. Le transport de bateaux de plaisance et d'équipements de sports nautiques d'une voie navigable à l'autre peut être un facteur important de propagation des EAE.

Il suffit de quelques petits morceaux d'organismes végétaux ou animaux accrochés à une hélice, à une remorque ou à un wakeboard pour transférer le matériel biologique suffisant et nécessaire pour établir une EAE dans une nouvelle voie navigable. Les premiers stades de reproduction de nombreuses EAE sont microscopiques. De petites quantités d'eau dans une cale, un vivier, une glacière ou piégées dans un compartiment peuvent contenir suffisamment d'organismes pour démarrer une infestation.

En tant que propriétaires de bateaux, nous DEVONS assumer nos responsabilités et participer activement à la prévention du transfert des EAE. Vérifier votre embarcation chaque fois que vous la sortez de l'eau! Dans de nombreux cas, la loi l'exige. Alors, vérifiez les règlements locaux des voies navigables que vous visitez.

NETTOYEZ, VIDANGEZ ET SÉCHEZ - TOUT, TOUT LE TEMPS ! Avant de quitter une voie navigable, suivez la procédure ci-dessous afin de prévenir la propagation des EAE.

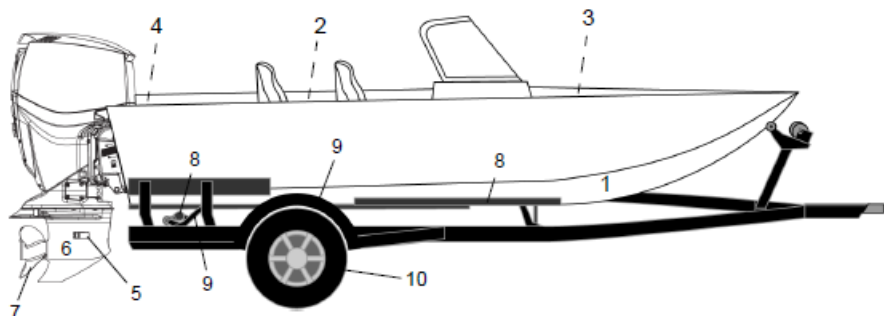
NETTOYEZ ! Inspectez et éliminez toutes les traces de boue, de plantes aquatiques, de poissons ou d'animaux sur le bateau, la remorque et tout équipement de sport nautique, avant son transport.

VIDANGEZ ! Évacuez toute l'eau du bateau, y compris le ballast, la cale, le vivier, le moteur et le carter d'engrenages. Jetez les appâts vivants non désirés à la poubelle.

SÉCHEZ ! Laissez le bateau sécher complètement avant d'arriver à un autre plan d'eau.

LISTE DE CONTRÔLE POUR DÉTECTER DES EAE

Utilisez la liste de contrôle suivante comme guide pour détecter la présence d'EAE.



ÉLÉMENTS À INSPECTER - BATEAU	RÉF. NO.	TERMINER [✓]
Coque	1	
Pont	2	
Vivier	3	
Puits arrière	4	
Raccords d'entrée et de sortie d'eau		
Ancres et lignes		
Échelle d'embarquement		
Transducteurs et autres dispositifs montés sur la coque		
ÉLÉMENTS À INSPECTER - ACCESSOIRES	RÉF. NO.	TERMINER [✓]
Matériel et lignes de pêche		
Seaux à appâts		
Épuisettes		
Équipement de sports nautiques (skis, planches à voile, etc.)		
Cordes de remorquage		
ÉLÉMENTS À INSPECTER - HORS-BORD(S)	RÉF. NO.	TERMINER [✓]
Filtres de prises d'eau	5	
Boîtier d'engrenages	6	
Hélice	7	
ÉLÉMENTS À INSPECTER - REMORQUES	RÉF. NO.	TERMINER [✓]
Glissières et/ou rouleaux	8	
Défenses et châssis	9	
Pneus et roues (y compris la roue de secours)	10	
Plaque d'immatriculation et supports		
Feux et câblage		

ÉTIQUETTES DE CONFORMITÉ

Plusieurs étiquettes de conformité sont apposées sur le bateau pour prouver qu'il est conforme aux normes fédérales en matière de navigation de plaisance et/ou d'émissions. Ces étiquettes peuvent inclure la plaque Capacité des Garde-côtes américains, l'avis de conformité canadien, l'étiquette de certification du California Air Resources Board, de l'Agence américaine de protection de l'environnement, la marque CE de l'Union européenne et la marque de conformité UKCA du Royaume-Uni. Ces différentes étiquettes sont apposées sur le bateau, selon les besoins. Elles ne doivent en aucun cas être altérées ou modifiées. Les lois fédérales exigent que ces étiquettes restent apposées et lisibles sur le bateau. Si ces étiquettes sont endommagées, elles doivent être remplacées immédiatement en contactant votre concessionnaire Alumacraft local.



Exemple de plaque Capacité des Garde-côtes américains



Exemple d'avis de conformité canadien pour les embarcations

La plaque Capacité des Garde-côtes américains indique le nombre de personnes, le poids maximal et la puissance maximale autorisés pour une embarcation spécifique. En vertu de la loi américaine sur la sécurité nautique (U.S. Coast Guard Federal Boat Safety Act) de 1971, les bateaux de moins de 20 pieds équipés d'un moteur in-bord, hors-bord ou mixte fabriqués après le 1er novembre 1972 doivent porter une plaque Capacité définissant les limites de charge maximales pour la sécurité de l'embarcation. Cette plaque doit être apposée de manière à être visible lorsque le pilote se prépare à appareiller. Les plaques Capacité ne doivent jamais être enlevées, modifiées ou altérées.

Dans de nombreux États, la législation interdit le transport de personnes et de matériel au-delà de la capacité indiquée ou l'installation d'un moteur dépassant la puissance maximale recommandée. En outre, votre police d'assurance peut être annulée si les limites indiquées sur la plaque Capacité ne sont pas respectées.

L'avis de conformité canadien est une déclaration du fabricant ou de l'importateur attestant qu'une embarcation a été construite conformément aux exigences de construction énoncées dans le Règlement sur les petits bâtiments. Le Règlement sur les petits bâtiments exige, avec quelques exceptions, qu'un avis de conformité soit apposé à un endroit bien en vue, visible depuis la barre sur toutes les embarcations de plaisance de moins de 24 mètres et, depuis le 29 avril 2011, sur toutes les embarcations autres que de plaisance dont la jauge brute n'est pas supérieure à 15, qui sont ou peuvent être équipées d'un ou de plusieurs moteurs. En vertu de cette loi, l'avis de conformité doit être apposé de façon permanente sur le bateau de plaisance.






CALIFORNIA AIR RESOURCES BOARD
(AGENCE POUR LA QUALITÉ DE L'AIR DE L'ÉTAT DE CALIFORNIE)
(CARB) INFORMATIONS SUR LE SYSTÈME DE CONTRÔLE DES ÉMISSIONS

La réglementation sur les moteurs marins à allumage commandé et les véhicules nautiques couvre tout moteur à allumage commandé utilisé pour propulser un véhicule nautique, y compris les véhicules nautiques à moteur, les moteurs hors-bord et les moteurs mixtes (par exemple, bateaux à hélice, bateaux à propulsion hydraulique, hydroglisseurs, aéroglisteurs). L'étiquette « California Emission Control System Information » (Informations sur le système californien de contrôle des émissions) fournit des informations sur la conformité des émissions par évaporation provenant du système d'alimentation en carburant. Cette étiquette indique la famille d'évaporateurs, l'année du modèle, le fabricant et le type de système de contrôle des émissions. Cette étiquette est obligatoire sur tout bateau neuf mis en vente dans l'État de Californie.

INFORMATIONS SUR LE SYSTÈME DE CONTRÔLE DES ÉMISSIONS	
CONFORME À LA RÉGLEMENTATION CALIFORNIENNE SUR LES ÉMISSIONS DE GAZ D'ÉCHAPPEMENT DES VÉHICULES NAUTIQUES À MOTEUR À ALLUMAGE COMMANDÉ 2022	
FABRICANT : ALUMACRAFT BOAT CO.	
FAMILLE DES ÉMISSIONS DE GAZ D'ÉCHAPPEMENT POUR LA CALIFORNIE NALUPVSSLACB	
	22160026465

PLAQUE DU CONSTRUCTEUR DE L'UNION EUROPÉENNE

La directive 2013/53/UE relative aux bateaux de plaisance définit des exigences minimales pour le commerce des bateaux, des véhicules nautiques à moteur, des moteurs marins et de leurs composants. Cette directive définit aussi des exigences minimales en matière de sécurité et d'environnement pour les bateaux de 2,5 m à 24 m et les véhicules nautiques à moteur, garantissant leur aptitude à la vente ou à l'utilisation en Europe. Sur tous les bateaux utilisés dans l'Union européenne, la plaque de constructeur doit être fixée de manière permanente, et séparée du numéro d'identification de l'embarcation. Exemple de plaque de constructeur :

ESCAPE 165 CS			
Alumacraft Boat Co.			CE
Catégorie	D		1521
Max		=	5
Max	 +  + 	=	560 kg
Max		=	37 kW
Ce[®]proof		315 W. St. Julien St., St. Peter, MN 56082, USA	
www.ceproof.com		22160010812	

MARQUE DE CERTIFICATION CE DE L'UNION EUROPÉENNE ET MARQUE DE CONFORMITÉ DU ROYAUME-UNI (UKCA)

Le symbole « CE » est présent sur de nombreux produits commercialisés sur le marché unique élargi de l'Espace économique européen (EEE). Le symbole « CE » signifie que les produits vendus dans l'EEE ont été évalués et sont conformes à des exigences élevées en matière de sécurité, de santé et de protection de l'environnement. En apposant le symbole CE sur un produit, son fabricant atteste que son produit est conforme à toutes les exigences légales en matière de marquage CE et qu'il peut être vendu dans l'ensemble de l'EEE. Cela s'applique également aux produits fabriqués dans d'autres pays et vendus dans l'EEE.

La marque UKCA [United Kingdom Conformity Assessment] est un nouveau marquage de produit britannique qui est maintenant exigé pour certains produits vendus au Royaume-Uni [Angleterre, Pays de Galles et Écosse]. Il s'applique à la plupart des produits qui nécessitaient auparavant le marquage CE.



Organisme notifié : 2810 & 1521

ÉTIQUETTE MOBILE DE LA PROPOSITION 65 DE L'ÉTAT DE CALIFORNIE

La Proposition 65 de la Californie, ou « Safe Drinking Water and Toxic Enforcement Act » [loi sur la sécurité de l'eau potable et les substances toxiques] de 1986, exige que divers avertissements spécifiques soient apposés sur les produits afin d'informer les consommateurs de l'exposition potentielle à certains produits chimiques identifiés par l'État de Californie comme étant cancérigènes ou nuisibles à la reproduction. Tous les bateaux vendus dans l'État de Californie doivent avoir une étiquette Proposition 65 indiquant les informations spécifiques de l'embarcation.



SECTION 2 : RÈGLES DE CIRCULATION SUR L'EAU

AVIS

Les règles de circulation sur l'eau doivent être respectées pour éviter les collisions entre bateaux. Tout comme le code de la route pour les automobiles, le pilote est légalement tenu de respecter toutes les règles de circulation sur l'eau.

AIDES À LA NAVIGATION

Les informations suivantes ne décrivent que les règles de base de la circulation sur l'eau. Pour plus d'informations, contactez les U.S. Coast Guard Auxiliary de votre région. Apprenez à reconnaître les différentes bouées et balises de jour, qui constitue la signalisation des voies navigables. Les États-Unis ont mis en place deux principaux systèmes de balisage : Uniform State Waterway Marking System (USWMS), utilisé sur les eaux intérieures et entretenu par chaque État. Le Federal Waterways Marking System (FWMS), utilisé sur les eaux côtières et les fleuves et entretenu par les Garde-côtes américains (USCG). En outre, le FWMS combine deux systèmes modifiés : le balisage « Western River Buoyage », et le balisage « Intracoastal Waterway Buoyage ». N'oubliez pas de vous informer auprès des autorités locales pour connaître le système de balisage utilisé dans la région. Le type de bouées et de balises de danger/d'avertissement dépend de la zone de juridiction. Vérifiez auprès des autorités locales chargées de la navigation de plaisance.

SYSTÈME USWMS

Dans le système Latéral USWMS, les chenaux bien définis sont balisés par des bouées rouges et noires. Le terme « Latéral » signifie que les deux côtés du chenal sont balisés et que le bateau doit passer entre les deux. Le système Cardinal USWMS est utilisé lorsqu'il n'y a pas de chenal bien défini ou lorsqu'un obstacle peut être abordé dans plusieurs directions. Système Cardinal :

- Passez au nord ou à l'est d'une bouée BLANCHE à pointe NOIRE.
- Passez au sud ou à l'ouest d'une bouée BLANCHE à pointe ROUGE.
- La bouée à rayures ROUGES et BLANCHES VERTICALES INDIQUE que le bateau doit passer sur le côté extérieur de la bouée (loin du rivage).

BALISES UNIFORMISÉES ET RÉGLEMENTAIRES DE L'ÉTAT

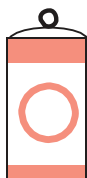
Les balises réglementaires de l'USWMS sont blanches avec des formes géométriques orange internationales. Toutes ces balises sont obligatoires.



NAVIGUER VERS LE
SUD OU L'OUEST



NAVIGUER VERS
LE NORD OU L'EST



ZONE
RÉGLEMENTÉE



DANGER



NAVIGUER À
TRIBORD VERS
L'AMONT



NAVIGUER À
BÂBORD VERS
L'AMONT



NE PAS PASSER
ENTRE LE RIVAGE
ET LA BOUÉE

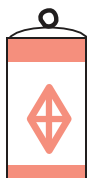


TOUT USAGE



CENTRE DU CHENAL

KC-0411.2



INTERDIT AUX
BATEAUX



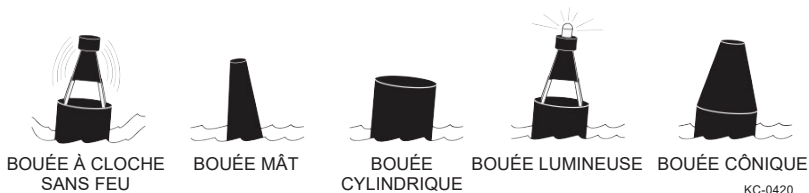
INFORMATION

KC-0411.3

SYSTÈME FWMS

Le système Latéral FWMS est utilisé sur les eaux navigables, à l'exception des rivières occidentales et des voies navigables intracôtières. Sur ces bouées, les marques sont orientées de manière à ce que l'entrée se fasse par la mer (le plaisancier se dirige vers le port). Cela signifie que les bouées rouges sont passées du côté tribord (droit) lorsque l'on passe de l'eau libre au port, et les bouées noires du côté bâbord (gauche).

Le côté droit (tribord) du chenal est signalé par des bouées ROUGES identifiées par des nombres pairs. Le côté gauche (bâbord) du chenal est signalé par des bouées VERTES identifiées par des nombres pairs.



Le milieu du chenal est signalé par des bouées ROUGES et BLANCHES à bandes verticales. Vous devez passer près de ces bouées.



Les obstacles, les jonctions de chenaux, etc. sont signalés par des bouées ROUGES et VERTES à bandes horizontales.

Une bande ROUGE en haut signifie que le chenal préféré est à gauche de la bouée. Une bande VERTE en haut signifie que le chenal préféré est à droite de la bouée.

Les balises de jour sont colorées et numérotées de la même manière que les bouées. Les balises de jour ROUGES, triangulaires, avec des numéros pairs, signalent le côté tribord du chenal. Les bouées de jour VERTES, carrées, portant des numéros impairs, signalent le côté bâbord du chenal.



Les bouées sont équipées de feux, de cloches et de klaxons pour la nuit ou en cas de mauvaise visibilité.

DROIT DE PASSAGE

AVIS

En général, les bateaux moins maniables ou les bateaux non motorisés ou à voile ont la priorité sur les bateaux plus agiles. De même, les bateaux plus petits doivent céder le passage. Vous devez vous tenir à l'écart du bateau qui a la priorité et passer derrière lui.

BATEAUX PRIORITAIRES

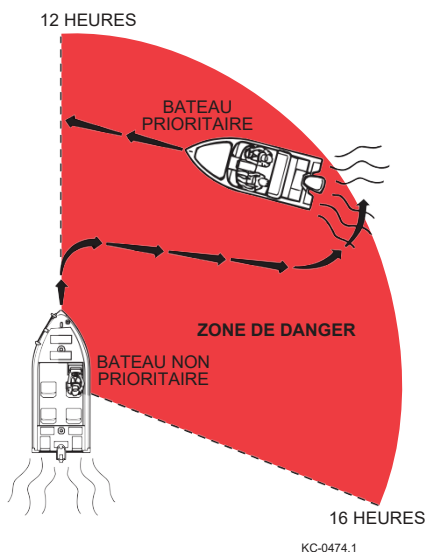
Les bateaux prioritaires ont la priorité et peuvent maintenir leur cap et leur vitesse. Les voiliers et les bateaux à rames ont la priorité sur les bateaux à moteur. Lorsqu'ils utilisent leur moteur, les voiliers sont considérés comme des bateaux à moteur. Les petits bateaux de plaisance doivent céder le passage aux grands bateaux commerciaux dans les chenaux étroits.

BATEAUX NON-PRIORITAIRES

Le bateau non-prioritaire est celui qui doit modifier sa trajectoire et sa vitesse pour ne pas gêner le bateau prioritaire.

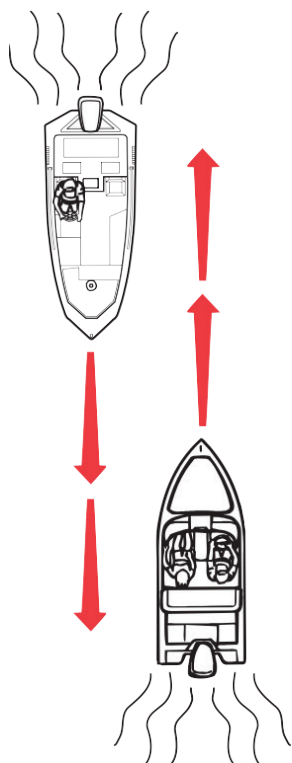
SITUATION DE CROISEMENT

Dans les situations de croisement, le bateau situé à droite, entre la position 12 heures et la position 16 heures, a la priorité. Il doit maintenir son cap et sa vitesse. Le bateau non-prioritaire se tient à l'écart et passe derrière le bateau prioritaire. Les bateaux qui montent et descendent une rivière ont priorité sur les bateaux qui la traversent.

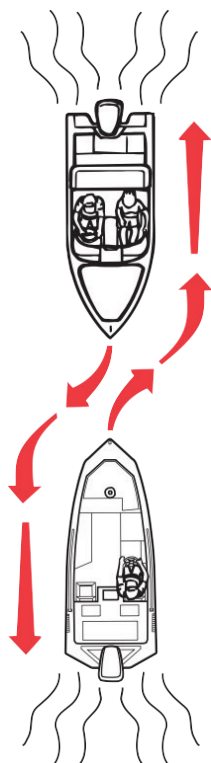


RENCONTRE FRONTALE

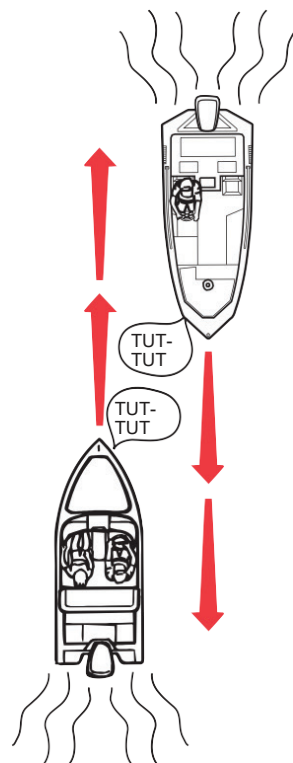
Dans cette situation, aucun des deux bateaux n'a la priorité. Les deux bateaux doivent réduire leur vitesse, virer à droite et se croiser bâbord sur bâbord. Toutefois, lorsque les deux bateaux se trouvent sur le côté gauche d'un chenal, ils doivent tous deux donner deux coups de klaxon brefs et se croiser tribord sur tribord.



CROISEMENT
BÂBORD SUR
BÂBORD



RENCONTRE
FACE À FACE

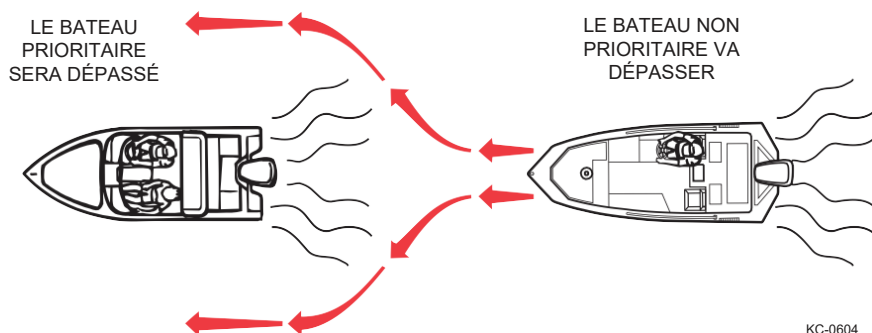


CROISEMENT
TRIBORD SUR
TRIBORD

KC-0584

DÉPASSEMENT

En cas de dépassement, le bateau rattrapé a la priorité et le bateau rattrapant doit se tenir à l'écart.



RÈGLE GÉNÉRALE DE PRÉCAUTION

La règle générale de précaution concernant la priorité est que si une collision semble inévitable, aucun des deux bateaux n'a la priorité. Les deux bateaux doivent agir pour éviter la collision.

NAVIGATION DE NUIT

Les bateaux doivent allumer leurs feux de navigation lorsqu'ils naviguent entre le coucher et le lever du soleil (les heures varient d'un État à l'autre). La navigation de nuit peut être dangereuse, en particulier par mauvais temps ou dans le brouillard. Toutes les règles de circulation sur l'eau s'appliquent aussi la nuit, mais il est préférable de ralentir et de se tenir à l'écart de tous les bateaux, quel que soit celui qui a la priorité. Protégez votre vision nocturne en évitant les éclairages forts. Si possible, demandez à un passager de vous aider à surveiller les autres bateaux, les dangers sur l'eau et les aides à la navigation. La nuit, les feux de position vous permettent de reconnaître la taille, la vitesse et la direction des autres bateaux. Un feu vert indique le côté tribord. Un feu rouge indique le côté bâbord. En général, si vous voyez un feu vert, vous avez la priorité. Si vous voyez un feu rouge, vous cédez le passage. Il est recommandé d'utiliser un projecteur ou une lampe de poche pour identifier les bouées et les dangers, tels que les souches et les rochers.

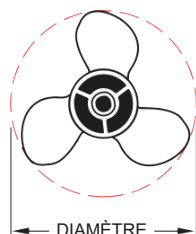
SECTION 3 : SYSTÈMES ET COMPOSANTS

AVIS

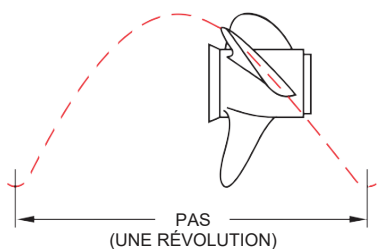
Certains problèmes liés à des commandes et instruments spécifiques sont abordés dans la Section 9 - Diagnostic des pannes.

HÉLICES

L'hélice convertit la puissance du moteur en poussée pour faire avancer le bateau. La sélection et l'entretien de l'hélice jouent un rôle déterminant dans le bon fonctionnement du bateau. Les hélices sont identifiées par deux chiffres, par exemple 13 x 19, et un matériau, comme l'aluminium ou l'acier inoxydable. Dans ces numéros, le premier indique le diamètre de l'hélice et le second son pas.



KC-1580.1



KC-1581.1

Le pas est l'angle des pales permettant de parcourir une distance théorique à chaque tour de l'hélice. Dans l'exemple ci-dessus, le pas est de 19. Cela signifie que chaque tour d'hélice fait avancer le bateau de 48,3 cm [19 po].

Ces informations sont indispensables pour choisir une hélice :

- Les modèles d'hélices sont très variés. Ils offrent des caractéristiques de fonctionnement spécifiques, incluant le pas, le nombre de pales, la surface de pale, le cup, le rake, etc. N'essayez pas de changer d'hélice avant d'avoir pu déterminer votre charge moyenne et vos besoins spécifiques. Votre concessionnaire est le mieux placé pour vous aider à choisir une hélice.
- Le régime du moteur doit se situer dans la plage de fonctionnement recommandée. Reportez-vous au manuel d'utilisation du moteur et à la Section Tachymètre, plus loin dans cette Section.
- Un pas d'hélice plus élevé réduit : la puissance par tr/mn, l'accélération, le bruit du moteur, et améliore généralement la consommation de carburant et la vitesse maximale.
- Un pas d'hélice plus faible augmente : la puissance par tr/mn, l'accélération, le bruit du moteur, la consommation de carburant et réduit la vitesse de pointe.

⚠ AVERTISSEMENT

Avant d'installer ou de retirer l'hélice :

- **Sélectionnez la position POINT MORT.**
- **Mettez l'interrupteur d'allumage sur la position Arrêt et retirez la clé.**

Une hélice à petit pas est préférable pour le ski nautique ou les charges lourdes. Un petit pas développera plus de poussée et permettra donc au bateau d'arriver plus vite au plané. Une hélice à pas plus élevé est préférable si le régime à plein régime dépasse la limite maximale recommandée. Voir Tachymètre, plus loin dans cette Section.

⚠ AVERTISSEMENT

NE TENEZ PAS l'hélice avec la main lorsque vous desserrez son écrou. Vous éviterez ainsi un risque de blessure grave. Placez un bloc de bois entre la plaque de cavitation et une pale de l'hélice pour l'empêcher de tourner.

SYSTÈME ÉLECTRIQUE

Votre Alumacraft est équipé d'un système électrique à courant continu de 12 volts [V], avec mise à la terre négative. Dans ce système 12V, une seule batterie de 12V fournit toute l'énergie électrique nécessaire. Le câble rouge positif est relié à l'alimentation. Le câble noir négatif est relié à la masse. La batterie principale alimente le démarrage du moteur et les systèmes du bateau. Vous pouvez ajouter une batterie pour moteur de pêche à la traîne et elle sera uniquement utilisée par ce moteur optionnel.

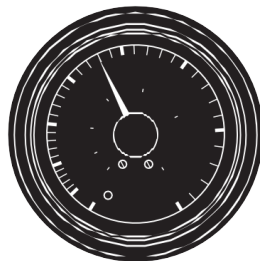
La batterie principale est rechargée par l'alternateur lorsque le moteur fonctionne. La batterie principale alimente le système électrique par l'intermédiaire du tableau de fusibles. Une batterie de moteur de pêche à la traîne ne peut en aucun cas être connectée à la batterie principale. Une batterie de moteur à la traîne doit être rechargée à terre avec un chargeur de batterie, comme indiqué dans la Section 6 - Maintenance et entreposage.

INSTRUMENTS DE LA CONSOLE

COMPTEUR DE VITESSE

Le compteur de vitesse de votre bateau affiche la vitesse du bateau en miles par heure [mph] et en kilomètres par heure [km/h]. En règle générale, il n'indique pas de vitesse inférieure à 16 km/h [10 mph]. À la vitesse maximale, la vitesse indiquée peut légèrement fluctuer. Ceci est normal, car la plupart des compteurs de vitesse marins fonctionnent avec la pression de l'eau.

Le compteur de vitesse vous aidera à déterminer le meilleur réglage de l'angle d'assiette. Il peut être utilisé conjointement avec le tachymètre pour déterminer le meilleur pas d'hélice pour votre moteur.



TACHYMÈTRE

Cette jauge affiche le régime du moteur en tours par minute (tr/mn). Elle vous permet de maintenir le moteur dans sa plage de régime appropriée. Le régime du moteur est aussi très utile pour régler l'angle d'assiette, choisir l'hélice appropriée, en conjonction avec le compteur de vitesse.

Pour déterminer si vous avez la bonne hélice en utilisant votre tachymètre comme guide, vérifiez d'abord dans le manuel du propriétaire quelle est la plage du régime optimal de votre moteur hors-bord (par exemple, entre 4800 et 5500 tr/min). Cette plage indique les régimes acceptables lorsque l'accélération est au maximum. Lorsque le moteur fonctionne en dessous de cette plage, il ne délivre pas sa performance maximale. Au-dessus de cette plage, vous risquez d'endommager gravement le moteur. Votre concessionnaire peut vous aider à choisir une hélice sûre pour votre moteur hors-bord, tout en étant adaptée à vos besoins et activités spécifiques en termes de performances. Si votre moteur est équipé d'un dispositif d'angle d'assiette et d'inclinaison, vous pouvez régler sa plage d'assiette à l'aide du tachymètre et du compteur de vitesse. Lorsque le bateau plane (déjauge) et progresse à vitesse constante, augmentez lentement l'angle d'assiette (trim) jusqu'à ce que vous atteigniez la vitesse maximale pour ce régime du moteur. Si vous augmentez trop l'angle d'assiette, le régime du moteur augmentera et la vitesse du bateau diminuera.



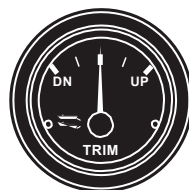
VOLTMÈTRE

Le voltmètre indique la tension de la batterie principale (ou de démarrage) en volts [V] CC. Lorsque le contact est mis et que le moteur ne tourne pas, le voltmètre doit indiquer une tension légèrement supérieure à 12 V. La tension doit être nettement supérieure à 12 V lorsque le moteur tourne à haut régime. Dans les deux cas, la charge est correcte. Si le voltmètre indique une des deux zones rouges (trop haut ou trop bas), signalez ce problème à votre concessionnaire.



JAUGE D'ASSIETTE [option]

Cette jauge mesure l'inclinaison du moteur hors-bord et indique la position relative de la proue, vers le haut ou vers le bas, lorsque le bateau est au plané. Cette jauge vous permet de contrôler l'angle d'assiette du bateau. Pour plus de détails, reportez-vous au manuel d'utilisation du moteur.



JAUGE À CARBURANT

Cette jauge indique le niveau de carburant restant sur les modèles équipés d'un réservoir de carburant permanent. Elle reçoit les signaux électriques de la sonde de carburant située à l'arrière du réservoir. Cette jauge fonctionne lorsque l'interrupteur d'allumage est sur la position RUN. La plupart des réservoirs de carburant des bateaux Alumacraft sont longs et peu profonds. Par conséquent, cette jauge est précise lorsque le bateau est à plat ou se déplace le plus horizontalement possible.



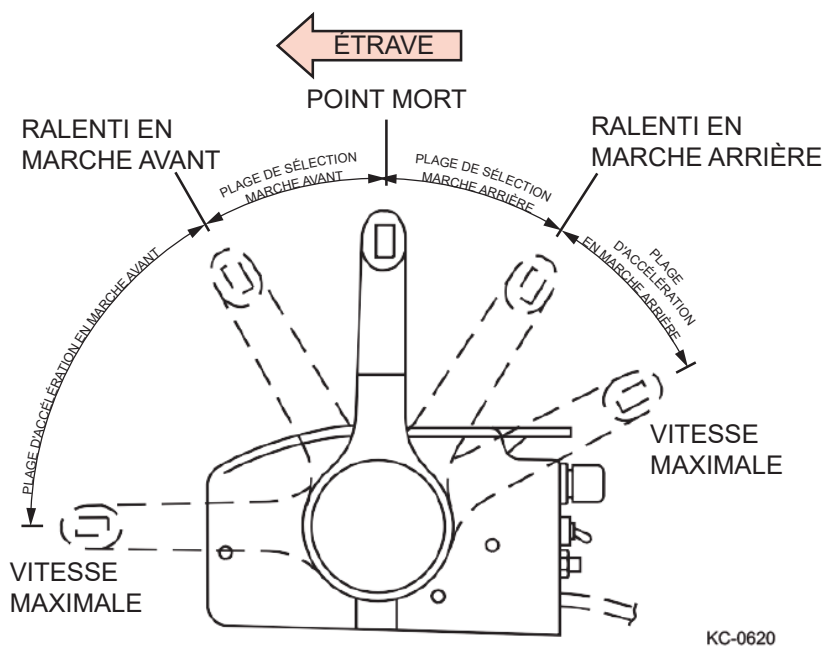
COMMANDES

COMMANDE DE CHANGEMENT DE VITESSE/ACCÉLÉRATEUR

La commande de changement de vitesse/accélérateur de votre bateau diffère d'un modèle à l'autre et peut dépendre du moteur hors-bord monté sur votre Alumacraft. La commande présentée ici illustre le fonctionnement le plus fréquent. Reportez-vous au manuel du moteur ou de la commande pour consulter des informations opérationnelles spécifiques.

AVIS

Pour éviter d'endommager le moteur, ne passez pas rapidement de la marche avant à la marche arrière. Restez au point mort ou au ralenti jusqu'à ce que le bateau ait perdu la majeure partie de son erre avant de passer à la marche arrière.

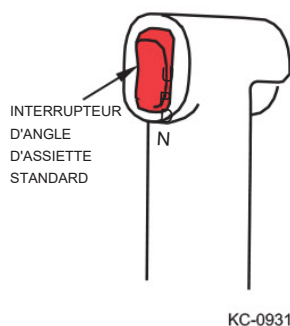


Cette commande à levier unique fonctionne à la fois comme changement de vitesse et comme accélérateur. Le levier se bloque automatiquement sur la position Point mort (mouvement simple de haut en bas) pour plus de sécurité lors du démarrage. Le levier peut uniquement sortir de la position Point mort si vous appuyez d'abord sur le bouton de déverrouillage du Point mort. Pour changer de vitesse, poussez le levier sur les premiers 15° de sa course. Poussez le levier pour mettre la marche avant. Tirez-le en arrière pour passer en marche arrière. En poussant le levier au-delà de 15°, vous passez de la plage de changement de vitesse à la plage d'accélération. Reportez-vous au manuel d'utilisation du moteur ou de la commande.

COMMUTATEUR DE CORRECTION D'ASSIETTE

Cet interrupteur active le système de correction d'assiette et d'inclinaison électrique (si installé). Selon le modèle, votre bateau peut avoir jusqu'à trois interrupteurs de correction d'assiette. Tous les bateaux équipés d'un système de correction d'assiette motorisé possèdent au moins un interrupteur situé sur la commande de changement de vitesse/accélérateur. Un interrupteur de correction d'assiette peut être installé sur le tableau avant (si équipé) pour autoriser un contrôle plus pratique du moteur hors-bord depuis le siège du pilote. En outre, certains modèles Alumacraft sont équipés d'un interrupteur de correction d'assiette situé à l'arrière, qui permet de modifier l'angle du moteur avant de remorquer le bateau.

Tout en surveillant la jauge d'assiette, activez le système de correction d'assiette et d'inclinaison en appuyant sur son interrupteur. Maintenez-le enfoncé jusqu'à ce que le moteur soit à l'angle désiré.



INTERRUPTEUR DE LA POMPE DE CALE

L'interrupteur de la pompe de cale, situé sur le tableau de bord ou le panneau de commande, active la pompe pour évacuer l'eau accumulée au fond du bateau. Pour activer la pompe, mettez l'interrupteur sur la position ON. S'il y a de l'eau dans la cale, la pompe l'évacue par la sortie sur le côté du bateau. Laissez la pompe fonctionner jusqu'à ce que la cale soit vide, puis arrêtez-la. Sur certains bateaux, un interrupteur automatique arrête la pompe de cale.

Pour éviter d'endommager la pompe, n'oubliez pas de l'arrêter car elle ne doit pas fonctionner à vide.

AVIS

N'oubliez pas d'arrêter la pompe lorsqu'il n'y plus d'eau au fond du bateau. Si la pompe continue de fonctionner lorsque la cale est sèche, son moteur sera endommagé et sa batterie se videra.

CARACTÉRISTIQUES DE SÉCURITÉ ET FONCTIONNELLES

FEUX DE NAVIGATION

La plupart des modèles sont équipés de feux de navigation escamotables. Ces feux doivent être allumés dès la tombée du soleil. L'interrupteur des feux de navigation se trouve sur le tableau de bord ou le panneau de commande. Il contrôle à la fois les feux de navigation et de mouillage. Ces feux sont conformes à toutes les réglementations américaines.

Si vous vous déplacez au moteur, placez l'interrupteur sur la position NAV pour allumer les feux rouge et vert à l'avant du bateau et le feu blanc de mouillage à l'arrière. Les jauges s'allument également lorsque l'interrupteur est sur la position NAV. La position ANC permet d'allumer uniquement le feu blanc à l'arrière du bateau pour le mouillage de nuit.

AVIS

Il est interdit de naviguer entre le coucher et le lever du soleil avec l'interrupteur sur la position ANC (feu de mouillage). Les feux de navigation sont nécessaires pour indiquer la direction et la priorité la nuit.

Pour monter l'un ou l'autre des feux de navigation, ouvrez le couvercle de la prise d'un quart de tour. Alignez le connecteur du feu sur la prise et insérez la hampe du feu. Les feux ne peuvent être insérés que dans un sens. Ne forcez pas. Vérifiez que le feu est bien en place. Ouvrez le couvercle d'un quart de tour supplémentaire pour verrouiller le feu dans son logement.

KLAXON

Si votre bateau est équipé d'un klaxon, il répond aux exigences de la législation américaine sur les dispositifs de signalisation sonore. Il est conçu pour un usage maritime. Le klaxon est actionné en appuyant sur le bouton rouge HORN. Vous pouvez aussi pivoter dans le sens horaire l'interrupteur du klaxon sur la console, ou sur le panneau de commande situé dans la Section hors-bord sur les modèles à barre franche [Tiller]. Certains modèles sont câblés pour installer un klaxon, mais il n'est pas inclus dans l'équipement standard. Utilisez le klaxon pour signaler votre présence aux autres bateaux et pour indiquer vos intentions à l'opérateur d'un pont élévateur ou d'une écluse.

BOUCHON DE VIDANGE

Le bouchon de vidange est situé dans la partie la plus basse du tableau arrière [la cale], sous la découpe du plancher. Ce bouchon doit impérativement être retiré après chaque sortie pour garantir qu'il ne reste pas d'eau dans la cale. L'eau confinée au fond du bateau peut causer la formation de champignons et la détérioration du plancher. Le bouchon doit aussi être retiré lorsque le bateau est entreposé à l'extérieur, que la bâche soit installée ou non, et lorsque le bateau est remorqué sous la pluie. Inclinez le bateau en relevant sa proue pour assurer une vidange complète de la coque.

⚠ ATTENTION

Pour éviter de créer une voie d'eau, remettez le bouchon de vidange en place avant de mettre le bateau à l'eau. Si vous oubliez de le remettre en place avant la mise à l'eau, remettez-le immédiatement en place et actionnez la pompe de cale.

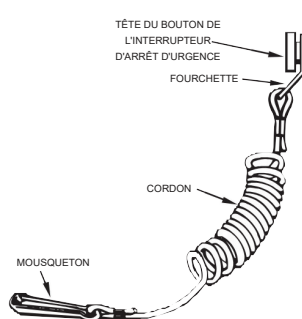
ACCESSOIRES DE PONT

La plupart des modèles Alumacraft sont équipés de quatre taquets. Ces taquets vous permettent d'attacher vos lignes de mouillage. Ces taquets ne doivent jamais être utilisés pour lever le bateau. Pour amarrer votre bateau pendant de longues périodes, utilisez les œillets en acier inoxydable situés à l'avant et à l'arrière.

CORDON ET INTERRUPTEUR D'ARRÊT D'URGENCE

L'interrupteur d'arrêt d'urgence et son cordon sont conçus pour arrêter instantanément le moteur si le pilote du bateau venait à passer par-dessus bord ou s'il s'éloigne accidentellement de la barre. Le cordon doit être constamment attaché au pilote lorsque le bateau est en mouvement. Si le pilote est projeté hors du siège ou s'éloigne trop de la barre, le cordon activera l'interrupteur qui coupera le moteur.

Pour attacher le cordon, ouvrez la tête du bouton et faites glisser la fourchette sous l'interrupteur de sécurité. Attachez le mousqueton situé à l'autre extrémité du cordon au poignet ou à un vêtement résistant du pilote, sa ceinture par exemple.



⚠ AVERTISSEMENT

Attachez le cordon d'arrêt d'urgence au pilote avant de démarrer le moteur. Vous éviterez ainsi que le bateau ne parte seul si le pilote tombe accidentellement dans l'eau. L'interrupteur d'arrêt ne peut être efficace que s'il est en bon état de fonctionnement. Respectez les instructions suivantes :

- **Ne jamais enlever ou modifier le cordon et/ou l'interrupteur d'arrêt d'urgence.**
- **Le cordon doit toujours être libre de tout obstacle qui pourrait gêner son fonctionnement.**

Une fois par mois : Vérifiez le bon fonctionnement de l'interrupteur. Lorsque le moteur tourne, tirez sur le cordon. Si le moteur ne s'arrête pas, demandez à votre concessionnaire de remplacer l'interrupteur.

LA LOI FÉDÉRALE AMÉRICAINE REND OBLIGATOIRE L'UTILISATION D'UN CORDON D'ARRÊT D'URGENCE.

MAINS COURANTES ET POIGNÉES

La plupart des modèles sont équipés de poignées et/ou de mains courantes pour le pilote et les passagers lorsque la vitesse est supérieure à 8 km/h [5 mph]. Ces dispositifs sont conçus pour votre sécurité et celle des passagers. Ils doivent être utilisés lorsque le bateau dépasse cette vitesse. Certains bateaux de pêche à coque ouverte ne sont pas équipés de mains courantes ou de poignées. Sur ces modèles, les plats-bords extérieurs doivent être utilisés lorsque la vitesse est supérieure à 8 km/h [5 mph].

CONFORT ET COMMODITÉ

SIÈGES À PIÉDESTAL

AVERTISSEMENT

Ne vous asseyez jamais sur les sièges de pêche à la proue ou à la poupe lorsque le moteur est en marche. Les passagers qui s'assoient sur des sièges situés sur des plateformes élevées lorsque le moteur tourne à une vitesse supérieure à celle de la pêche à la traîne pourraient être projetés par-dessus bord, risquant des blessures graves voire mortelles. Les sièges de la plateforme situés à l'avant restreignent la visibilité du pilote et doivent être retirés selon les besoins.

Les sièges à piédestal de la plupart des bateaux Alumacraft sont dotés d'une colonne avec un mécanisme de base. Ils peuvent être facilement retirés et placés ailleurs sur le bateau. Pour retirer un siège à piédestal, il suffit d'appuyer sur la languette en plastique insérée dans la rainure à la base du siège avant de soulever la colonne verticalement. Pour installer un siège, insérez le plastique dans l'ouverture de la base du siège, en alignant la languette de blocage sur la rainure de la base. Poussez le siège vers le bas jusqu'à ce que la languette de blocage soit fermement engagée dans la rainure.

Les sièges à piédestal réglables peuvent être relevés ou abaissés en desserrant le bouton de réglage inférieur sur la colonne. Allongez ou raccourcissez la colonne à la longueur souhaitée. Resserrez le bouton de réglage. Ne pas lever la colonne trop haut. Desserrez le bouton de réglage supérieur pour faire pivoter le siège. Il doit toujours être serré lorsque le bateau fait route. Sur la plupart des bateaux Alumacraft, une goupille de verrouillage et un levier permettent de bloquer le siège à piédestal en position. **NE PAS** déverrouiller le siège lorsque la vitesse est supérieure à 8 km/h [5 mph]. Le pilote et/ou les passagers pourraient d'être projetés par-dessus bord, risquant des blessures graves voire mortelles.

AVERTISSEMENT

La position du siège central n'est pas conçue pour être occupée lorsque la vitesse est supérieure à 8 km/h [5 mph]. Aucune poignée de maintien n'est disponible. Prenez toutes les précautions pour éviter d'être projeté hors du siège et de vous blesser.

Des modèles de sièges standard et optionnels sont équipés d'un vérin en acier qui permet de régler les sièges grâce à une cartouche d'azote sous pression. Ce mécanisme permet de sélectionner la hauteur du siège en appuyant sur le levier de réglage et en laissant le siège monter, ou en s'asseyant dessus pour le faire descendre. Dès que vous relâchez ce levier, le siège reste bloqué à la hauteur choisie.

AVERTISSEMENT

Le vérin du siège à piédestal est sous haute pression. Pour éviter des blessures graves ou mortelles, n'essayez jamais de démonter ou de modifier ce vérin de quelque manière que ce soit.

AVERTISSEMENT

Ne déplacez jamais une base de siège. Les bases de siège doivent être fixées au plancher du bateau à l'aide d'une plaque d'appui. Sans plaque d'appui, le siège pourrait s'arracher, causant des blessures graves, voire mortelles.

Certains modèles sont équipés de sièges à piédestal avec goupille. Ils peuvent être déplacés simplement en tirant vers le haut pour sortir le siège puis sa colonne. Utilisez un siège simple à colonne courte lorsque vous souhaitez vous asseoir à une hauteur spécifique. Lorsque le bateau doit être remorqué, ou utilisé à une vitesse supérieure à celle de la pêche à la traîne, les colonnes de siège à piédestal doivent être retirées des plateformes de pêche à la proue et à la poupe, puis rangées afin de ne pas obstruer la vue du pilote. Les sièges peuvent être montés directement dans les supports de plancher sans la colonne, pour s'asseoir au niveau du plancher.

AVIS

Pour que le pilote bénéficie d'une bonne visibilité, les sièges de proue et les montants doivent être correctement rangés avant le départ du bateau.

COMPARTIMENTS DE RANGEMENT

AVERTISSEMENT

Vérifiez l'étiquetage dans tous les compartiments pour éviter tout risque d'accumulation de fumées et/ou de combustion spontanée. Dans la plupart des cas, leur ventilation n'est pas adaptée au stockage de carburant.

Votre bateau Alumacraft peut inclure différents compartiments de rangement. Certains modèles sont équipés de compartiments de rangement verrouillables et des compartiments pour cannes à pêche. Les serrures de tous ces compartiments s'ouvrent avec la même clé. Sur les bateaux équipés d'une boîte à gants, cette serrure s'ouvre avec une clé spécifique. La plupart des modèles incluent des zones de rangement à sec. Certains offrent des compartiments de rangement à sec qui peuvent être utilisés comme glacières avec isolation thermique. Ces compartiments constituent des barrières très efficaces contre l'humidité,

qui ne peut pas pénétrer ni sortir. Par conséquent, si vous laissez quelque chose de mouillé ou d'humide dans l'un de ces compartiments, il risque de moisir plutôt rapidement. N'oubliez pas de les retirer après chaque sortie. Ouvrez tous les compartiments jusqu'à ce qu'ils soient complètement secs.

Certains modèles sont équipés d'un compartiment spécialement conçu pour ranger et protéger des appareils électroniques, tels que des détecteurs de poissons et des appareils GPS, lorsqu'ils ne sont pas utilisés. Sur les modèles à barre franche, vous pouvez installer et câbler en permanence certains accessoires électroniques dans ce compartiment.

Les bacs à matériels de pêche fournis avec la plupart des modèles sont très pratiques pour ranger des leurres, hameçons et autres accessoires de pêche. Leurs plateaux amovibles facilitent le nettoyage. Sur certains, des couvercles à pression permettent de les utiliser comme boîtes à pêche. N'oubliez pas de fermer tous les plateaux et compartiments de rangement avant tout parcours à grande vitesse.

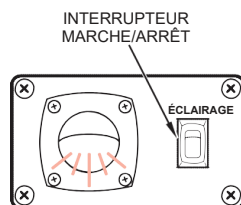
Sur les bateaux équipés d'un puits anti-éclaboussures, le rideau de tableau arrière ou les panneaux coulissants de poupe séparent l'intérieur du bateau de la zone située sous le puits anti-éclaboussures. Cette zone peut également être utilisée pour le rangement, mais la cale doit rester ouverte.

PORTS D'ACCÈS

Votre bateau peut être équipé de ports ronds et scellés qui permettent d'accéder aux fonds de cale et aux sondes de carburant. Pour retirer le couvercle d'un port, retirez les vis cruciformes (le cas échéant). Utilisez un tournevis à lame plate pour ouvrir le couvercle.

ÉCLAIRAGE INTÉRIEUR/VIVIER

La plupart des modèles sont équipés d'un éclairage intérieur et de vivier. Tous nos éclairages intérieurs et de vivier sont commandés à partir de la console. N'oubliez pas : la batterie se décharge lorsque des lampes sont allumées sans que le moteur tourne.



KC-0935

⚠ ATTENTION

Si les éclairages doivent rester allumés pendant une période prolongée, démarrez le moteur lorsque la charge de la batterie est encore suffisante.

VOLANT INCLINABLE

Certains modèles sont équipés de série d'un volant inclinable, qui peut être relevé ou abaissé en passant la main sous le volant et en débloquant le verrou d'inclinaison. Bougez le volant vers le haut ou le bas pour sélectionner la position la plus confortable. Bloquez le verrou d'inclinaison.

⚠ ATTENTION

Ne réglez jamais le volant inclinable lorsque le bateau est en mouvement. Vous risquez de perdre le contrôle du bateau.

SYSTÈME DE DIRECTION ANTI-RETOUR

Certains modèles sont équipés d'un système de direction anti-retour [No-Feedback ou NFB] avec un seul câble. Ce mécanisme anti-retour minimise le retour du couple de l'hélice sur la barre. Le contrôle global du bateau est ainsi amélioré car le mécanisme anti-retour réduit sa tendance naturelle à virer d'un côté sous l'effet du couple engendré par l'hélice. Alumacraft recommande que tous les bateaux conçus pour recevoir une motorisation hors-bord supérieure à 115 ch soient équipés d'un système de direction anti-retour à deux câbles.

AVIS

Certains modèles conçus pour des moteurs hors-bord de plus de 150 CV peuvent également être équipés d'une direction hydraulique. Le manuel d'utilisation du moteur peut contenir des informations sur la réduction du couple moteur par le réglage de la correction d'assiette.

CHAÎNE STÉRÉO

Vous trouverez les instructions de votre chaîne stéréo marine dans son manuel d'utilisation. Pour maintenir votre chaîne stéréo en état de marche, fermez toujours le couvercle du boîtier de la chaîne stéréo lorsque vous ne l'utilisez pas. Votre chaîne stéréo continue de fonctionner lorsque la clé d'allumage est sur la position OFF. N'oubliez donc pas de l'éteindre pour éviter de décharger la batterie.

CAPOTES ET HOUSSES

Certains modèles sont équipés d'une capote. La capote est normalement rangée dans la zone arrière. Elle est commodément protégée par la housse en vinyle. Pour utiliser votre capote, sortez-la du compartiment de rangement arrière. Insérez ses arcs de soutien dans les fixations du pont et verrouillez-les à l'aide de la goupille.

Fixez la capote à l'avant et sur les côtés du pare-brise. Fixez la sangle de maintien sur le plat-bord et votre capote est en place. Pour retirer la capote, il suffit d'inverser cette procédure.

Des housses d'amarrage/transport sont disponibles pour tous les modèles Alumacraft. Ces housses sont conçues pour couvrir votre bateau lorsqu'il est remorqué ou entreposé à l'extérieur. Veuillez contacter votre concessionnaire Alumacraft pour obtenir des informations sur le processus de commande. Toutes les capotes et les housses doivent être sèches avant d'être rangées. Étendez la housse ou déployez la capote dans un endroit sec jusqu'à ce qu'elles soient complètement sèches. Vous éviterez ainsi que la moisissure ne vienne tacher ou endommager votre capote ou votre housse.

AVIS

Les capotes et les housses ne sont pas conçues pour résister à une accumulation de neige. Prenez les précautions nécessaires pour éviter que la neige s'accumule sur une housse ou capote, et que ce poids la détériore.

PARE-BRISE

Certains modèles sont équipés d'un pare-brise traversant. La partie centrale du pare-brise s'ouvre pour permettre l'accès à la proue. Pour ouvrir la partie centrale, tournez les deux loquets et ouvrez la fenêtre avec précaution. S'ouvrant à bâbord, la fenêtre repose sur des amortisseurs en caoutchouc montés sur la fenêtre de la console bâbord. N'oubliez pas de verrouiller à nouveau les deux verrous après avoir fermé la fenêtre. Le pare-brise ne peut pas s'ouvrir lorsque la capote est en place.

La plupart des modèles à console latérale peuvent être équipés d'un pare-brise amovible en option. Ces pare-brise peuvent être enlevés et réinstallés avec les goupilles ou les boutons de fixation. Contactez votre concessionnaire Alumacraft pour obtenir des informations sur le processus de commande.

ATTENTION

Pour éviter les accidents, la fenêtre doit être verrouillée avant de faire route. Fermez les deux verrous.

SYSTÈME D'ALIMENTATION

Chaque fois que vous faites le plein, inspectez les conduites de carburant, les raccords et les réservoirs pour vérifier leur étanchéité, qu'il n'y a aucune trace de fuite ou de détérioration. Au moins une fois par an, procédez à une inspection approfondie des composants du système d'alimentation en carburant, en particulier tous ceux qui ne sont pas visibles lors des inspections de routine. Remplacez tout composant détérioré.

Les réservoirs de carburant portables doivent être fréquemment contrôlés, pour vérifier l'absence de fuites au niveau des joints et sur les raccords entre le moteur et le réservoir. Les réservoirs portables doivent être placés à plat sur le pont pour éviter tout mouvement. Ils ne doivent pas être appuyés sur des conduites de carburant.

AVERTISSEMENT

N'essayez pas de réparer un réservoir ou un tuyau de carburant qui fuit, remplacez-le.

Si vous êtes certain que le carburant ne contient pas d'alcool, gardez vos réservoirs pleins pendant l'entreposage du bateau, ou les périodes de moindre utilisation. Vous éviterez ainsi les risques associés à la condensation de la vapeur d'eau et leurs conséquences pour votre moteur. En effet, les carburants contenant de l'alcool absorbent très bien l'humidité. Elle se sépare du carburant sous l'effet des basses températures hivernales et engendre de la corrosion. Si votre carburant contient de l'alcool, les réservoirs doivent être vides pendant l'entreposage. Les fuites d'essence créent un risque d'incendie et d'explosion. La ventilation naturelle pendant la navigation élimine les vapeurs, à condition qu'il n'y ait pas de fuite de carburant pour les renouveler. Dans certaines conditions de vent, les vapeurs peuvent persister plus longtemps dans le bateau. Il est conseillé d'ouvrir toutes les écoutilles pour aérer les compartiments avant de démarrer et de les laisser ouvertes jusqu'à ce que le bateau fasse route. Ne peignez pas les réservoirs de carburant en aluminium avec des produits anti-salissures contenant du cuivre. L'action galvanique de deux métaux en contact peut provoquer d'importants dégâts.

Les moteurs hors-bord à deux temps doivent uniquement être lubrifiés avec des huiles TC-W II ou TC-W3™ certifiées par la NMMA. Cette règle s'applique également aux motomarines. Consultez le manuel du propriétaire pour appliquer les recommandations spécifiques du fabricant.

CARBURANT

À la pompe à essence, vous devez vérifier le type d'essence avant tout ravitaillement. N'utilisez aucun carburant contenant plus de 10 % d'alcool, ni aucun dérivé d'alcool, tel que l'éthanol. En général, les informations relatives à la teneur en alcool ou en éthanol de l'essence sont affichées sur la pompe. Si ce n'est pas le cas, demandez toujours avant de faire le plein. Des niveaux élevés d'alcool dans l'essence peuvent endommager les réservoirs, les tuyaux et autres composants. Des composants et structures ainsi affaiblies peuvent provoquer des fuites, avec des risques d'incendie et d'explosion. Inspectez régulièrement le système d'alimentation en carburant de votre bateau pour détecter les fuites, l'affaiblissement, le durcissement, le gonflement ou la corrosion des composants, en particulier sur les réservoirs, les conduites, les raccords, les filtres et les carburateurs. Si vous voyez des traces de fuite sur un composant, remplacez-le immédiatement. Consultez le manuel du propriétaire du moteur pour plus d'informations.

Remarque : Si le carburant ne peut être pompé dans le réservoir à un rythme raisonnable, contactez votre concessionnaire Alumacraft.

Le mélange de carburants varie selon les pays et les régions. Votre moteur a été conçu pour fonctionner avec les carburants recommandés. Cependant, vous devez tenir compte des informations suivantes :

- Les carburants contenant de l'alcool attirent et retiennent l'humidité, ce qui peut entraîner la séparation des phases du carburant et occasionner des problèmes de performances du moteur ou endommager ce dernier.
- L'utilisation de carburant contenant de l'alcool au-delà du pourcentage spécifié par la réglementation gouvernementale peut entraîner les problèmes suivants dans les moteurs hors-bord et les composants du circuit de carburant :
 - bouchon de vapeur ou panne d'alimentation en carburant ;
 - difficultés de démarrage et de fonctionnement ;
 - détérioration des pièces en caoutchouc ou plastique ;
 - corrosion des pièces métalliques ;
 - dommages causés aux parties internes du moteur.

Demandez à votre concessionnaire de vérifier s'il y a des fuites de carburant ou d'autres anomalies dans le circuit de carburant si vous pensez que la présence d'alcool dans l'essence dépasse les limites réglementaires définies par le gouvernement.

Reportez-vous au manuel de votre moteur hors-bord pour connaître les indices d'octane recommandés pour votre moteur. Au minimum, il convient d'utiliser de l'essence sans plomb avec un indice d'octane AKI $(R+M)/2$ de 87, sauf indication contraire.

BIOBUTANOL (Bu16)

Le biobutanol est un alcool à quatre atomes de carbone produit à partir de sources d'énergie renouvelables végétales par un processus de fermentation semblable à la production de la bière et du vin. Le biobutanol possède une teneur énergétique renouvelable supérieure à l'éthanol tout en restant compatible avec les véhicules, les bateaux et les infrastructures courants. Le biobutanol ne déclenche pas de séparation des phases en présence d'eau comme l'éthanol. Il est en outre moins corrosif pour les composants du circuit d'alimentation comme les réservoirs, raccords et tuyaux du carburant. Les carburants contenant du biobutanol (iso-butanol ou n-butanol) peuvent être utilisés dans tous les moteurs Alumacraft. Le mélange de biobutanol (Bu16 - jusqu'à 16,1 % en volume) a été approuvé par l'Association nationale des constructeurs de navires (NMMA). Des informations détaillées sont disponibles sur le site <https://www.abetterbiofuel.com/>

UTILISATION EN AMÉRIQUE DU NORD

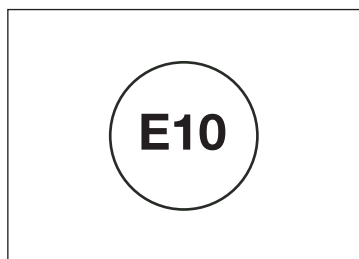
AVIS - N'utilisez PAS d'essence étiquetée E85. N'utilisez jamais d'autres carburants. L'utilisation d'essence sans plomb contenant de l'alcool au-dessus du pourcentage spécifié par la réglementation locale n'est pas recommandée. L'utilisation d'essence étiquetée E15 est interdite par la réglementation de l'EPA aux États-Unis.

UTILISATION À L'EXTÉRIEUR DE L'AMÉRIQUE DU NORD

L'utilisation d'essence sans plomb contenant de l'alcool au-dessus du pourcentage spécifié par la réglementation locale n'est pas recommandée.

UTILISATION DANS L'UNION EUROPÉENNE

Directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. Cette directive prévoit une classification harmonisée au sein de l'Europe pour aider les consommateurs à déterminer la compatibilité des carburants fournis aux points de ravitaillement avec les moteurs. Tous les modèles Alumacraft sont compatibles avec des mélanges de carburants contenant jusqu'à 10 % d'éthanol (E10). L'autocollant représenté ci-dessous doit être présent à proximité du bouchon de remplissage de carburant sur toutes les embarcations de plaisance.



SECTION 4 : MISE EN ROUTE

⚠ AVERTISSEMENT

Vous devez lire attentivement et comprendre ce manuel et le manuel du moteur. Vous devez comprendre toutes les commandes et les instructions d'utilisation avant d'utiliser votre bateau. Toute utilisation incorrecte peut être extrêmement dangereuse.

LUBRIFICATION

Tous les moteurs hors-bord nécessitent une huile de qualité pour lubrifier leurs composants internes. Pour certains moteurs hors-bord, l'huile doit être mélangée au carburant, tandis que pour d'autres, l'huile est directement ajoutée dans le moteur. Lisez attentivement le manuel d'utilisation de votre moteur hors-bord. Vous devez respecter toutes les instructions et les spécifications.

RAVITAILLEMENT

⚠ AVERTISSEMENT

Pour éviter tout risque explosion lors du ravitaillement, coupez le contact et éteignez tous les matériaux fumants et les sources de flammes. Ne fumez jamais et n'allumez jamais d'allumettes ou de briquets lorsque vous faites le plein.

Deux types de systèmes d'alimentation en carburant sont utilisés : les réservoirs portables et les réservoirs intégrés. Les réservoirs portables sont fournis par le fabricant du moteur. Ils doivent uniquement être remplis à l'extérieur du bateau. Évitez de trop remplir le réservoir portable afin d'éviter que le carburant ne s'écoule par l'évent lorsque le bateau fait route.

Sur les modèles équipés, les réservoirs intégrés sont dotés d'un bouchon de remplissage situé dans le puits anti-éclaboussures ou sur la partie supérieure du pont latéral tribord. Chaque réservoir intégré a un reniflard situé dans le puits anti-éclaboussures ou sur le côté du bateau. Vérifiez fréquemment que ces reniflards sont toujours dégagés.

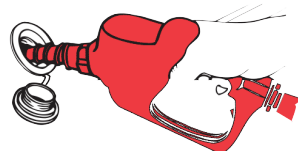
AVIS

Reportez-vous au Guide supplémentaire sur la sécurité des réservoirs de carburant portables.

RAVITAILLEMENT

Lorsque vous faites le plein du réservoir principal, suivez les étapes suivantes :

1. Éteignez cigarettes, pipes, réchauds et tout autre source de flammes.
2. Vérifiez que le courant est coupé. N'actionnez aucun interrupteur électrique.



3. Fermez toutes les écoutilles. Les vapeurs d'essence sont plus lourdes que l'air et s'écoulent vers le point le plus bas.
4. Allez dans un endroit bien ventilé et retirez le bouchon du réservoir de carburant. Comme le contenu peut être sous pression, retirez le bouchon avec précaution.
5. Insérez le pistolet d'alimentation.
6. Après avoir rempli le réservoir à environ 25 % de sa capacité, arrêtez la pompe. Inspectez le moteur et la zone du réservoir pour rechercher des fuites éventuelles ou d'autres problèmes.
7. Si aucun problème n'est détecté, continuez le remplissage.
8. Arrêtez avant que le carburant déborde du réservoir. Vous devez laisser un espace minimum dans le réservoir pour la dilatation thermique.
9. Serrez au maximum le bouchon du réservoir pour terminer.
10. Vérifiez le niveau d'huile du moteur.

AVIS

Chaque fois que vous faites le plein, vérifiez que les conduites de carburant ne présentent aucune trace de fuite, de détérioration, d'usure, et qu'aucune n'est cassante.

EMBARQUEMENT

Ne pas sauter dans le bateau. Toujours monter à bord en marchant avec précaution. Éviter de marcher sur des surfaces humides ou glissantes. Monter à bord une personne à la fois. Ne pas monter à bord en transportant des objets. Déposez-les sur le quai, montez à bord, puis reprenez-les.

AVIS

Pour remonter à bord du bateau dans l'eau, veuillez vous reporter au document supplémentaire sur les méthodes appropriées pour remonter à bord. Ce document fait partie de la trousse du propriétaire.

RÉPARTITION DU POIDS

Dans la plupart des bateaux, la charge embarquée doit être répartie pour obtenir le meilleur équilibre de bâbord à tribord pour assurer un comportement sûr du bateau, en particulier pendant le déjaugage. Les passagers doivent se placer à bord de manière à maintenir une répartition uniforme de la charge en fonction de leur poids, de la taille du moteur, des accessoires installés, de l'équipement, etc. Selon la charge embarquée, il peut être nécessaire de répartir le poids uniformément de tribord à bâbord, ainsi que de l'avant à l'arrière.



Bonne répartition de la charge KC-1320.1



Mauvaise répartition (trop chargée sur l'étrave) KC-1330.1



Mauvaise répartition (trop chargée à tribord) KC-1340.1

AVIS

Consultez le supplément sur le positionnement désigné des sièges pour de plus amples informations sur les places assises pendant la navigation.

CAPACITÉ

Le programme de l'Association nationale des constructeurs de navires (NMMA) stipule une charge nominale maximale pour les bateaux jusqu'à 26 pieds, qui est indiquée sur la plaque d'homologation. La charge maximale des bateaux de moins de 20 pieds est déterminée par l'USCG. La capacité maximale autorisée selon le nombre de personnes/charge est déterminée par diverses formules de l'USCG. La capacité réelle est déterminée par le nombre de places assises disponibles sur le bateau. Le nombre de places acceptables détermine le nombre de passagers, et non la charge totale maximale autorisée.

GARDE-CÔTES DES ÉTATS-UNIS
CAPACITÉS MAXIMALES

6 PERSONNES OU 846 LBS (383,7 KG)

1480 LBS (671,3 KG), PERSONNES, MOTEUR, ÉQUIPEMENTS MOTEUR 75 CHEVAUX

CE BATEAU EST CONFORME AUX NORMES DE SÉCURITÉ DES GARDE-CÔTES DES ÉTATS-UNIS EN VIGUEUR À LA DATE DE CERTIFICATION
CONFORME AUX NORMES SUR LES ÉMISSIONS DE GAZ D'ÉCHAPPEMENT DE L'AGENCE AMÉRICAINE EPA EN UTILISANT DES COMPOSANTS CERTIFIÉS.

FABRICANT : ALUMACRAFT BOAT CO.
MODÈLE : VOYAGEUR 175 ST. PETER, MN

LA CONFORMITÉ DE LA CONCEPTION AVEC LES EXIGENCES DE LA NMMA EST VÉRIFIÉE.
FABRICANT RESPONSABLE DU CONTRÔLE DE LA PRODUCTION.

 ASSOCIATION NATIONALE DES CONSTRUCTEURS DE NAVIRES (NMMA)

AVIS

La puissance maximale utilisable en toute sécurité est indiquée sur la plaque Capacité apposée sur les bateaux à moteur hors-bord. La législation nautique interdit de dépasser la puissance maximale autorisée.

⚠ AVERTISSEMENT

Ne dépassez en aucun cas les capacités maximales certifiées par l'USCG. Toute surcharge réduit le franc-bord et augmente le risque de submersion, en particulier lorsque la mer est agitée. La surcharge limite la réactivité du bateau, augmente la difficulté des manœuvres et les ralentit.

Il est extrêmement dangereux de surmotoriser un bateau à moteur hors-bord.
La surmotorisation rend le bateau instable et peut entraîner une perte de contrôle.

LISTE DE VÉRIFICATION PRÉ-UTILISATION

Avant de mettre le bateau à l'eau, effectuez toujours les contrôles préalables suivants :

- Vérifiez les bulletins météorologiques, l'état du vent et de l'eau.
- Vérifiez que l'équipement de sécurité requis est correct et disponible à bord.
- Vérifiez que l'extincteur est complètement chargé.
- Vérifiez que le bouchon de vidange est correctement fermé.
- Vérifiez que le filtre à carburant ne contient pas d'eau.
- Vérifiez qu'il n'y a pas de fuite de carburant, d'huile ou d'eau dans le compartiment de la cale.
- Vérifiez que tous les tuyaux et raccords ne fuient pas et sont en bon état.
- Vérifiez que l'hélice n'est pas endommagée.
- Vérifiez que la prise d'eau de refroidissement du moteur n'est pas obstruée.
- Vérifiez que les bornes de la batterie sont propres et bien serrées.
- Vérifiez le bon fonctionnement des circuits électriques (feux, pompes, klaxon, etc.).
- Vérifiez que la commande d'accélérateur/changement de vitesse est au point mort.
- Vérifiez le bon fonctionnement du système de direction.
- Vérifiez que toutes les opérations de maintenance nécessaires ont été effectuées.

DÉMARRAGE

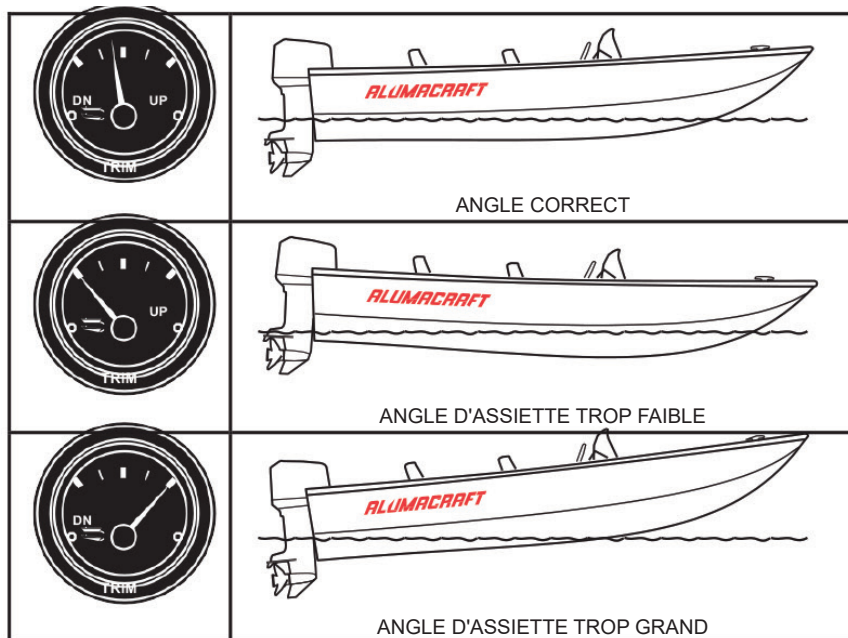
Suivez les étapes ci-dessous pour démarrer votre moteur.

1. Ouvrez la vis de purge du réservoir [réservoirs portables].
2. Raccordez la conduite de carburant au réservoir [réservoirs portables].
3. Appuyez plusieurs fois sur la poire d'amorçage du carburant jusqu'à ce qu'elle soit ferme.
4. Assurez-vous que l'interrupteur/cordon d'arrêt d'urgence du moteur est en place et attaché au pilote.
5. Placez le levier de commande du changement de vitesse/de l'accélérateur au point mort.
6. Tournez la clé de contact dans le sens horaire jusqu'à la position de démarrage.
Dès que le moteur tourne, relâchez la clé.
7. Poussez la poignée de commande vers l'avant pour avancer, tirez-la vers l'arrière pour faire marche arrière.

ANGLE D'ASSIETTE

L'angle d'assiette est la relation angulaire entre l'unité de propulsion et le tableau arrière du bateau. Cet angle augmente ou diminue la distance horizontale entre le fond de coque et l'hélice. L'assiette du bateau en cours de navigation a un impact très important sur les performances et le rendement énergétique. Pour obtenir les meilleurs résultats, le bateau doit être à plat et réglé de manière à réduire la surface mouillée. Plus le bateau sort de l'eau, plus la vitesse augmente, plus la consommation diminue. Les moteurs équipés d'un système de correction d'assiette manuel doivent être réglés pour obtenir le meilleur fonctionnement global en fonction de la charge et des conditions prévisibles. Les moteurs équipés d'un système de correction d'assiette électrique peuvent être réglés en continu pour obtenir les meilleurs résultats.

Si l'angle d'assiette du moteur est trop faible (trim trop négative), l'hélice est trop près du fond de coque, la vitesse diminue, la consommation augmente et le bateau risque de ne pas se comporter correctement. Cependant, cela permet un meilleur démarrage à l'arrêt. La proue étant poussée vers le bas, elle améliore la visibilité. Si l'angle d'assiette du moteur est grand (trim trop positive) l'hélice est trop loin du fond de coque, alors le couple de direction risque d'augmenter, le bateau peut être difficile à stabiliser au déjaugage et peut taper.



KC-1151.1

AVERTISSEMENT

Ne choisissez pas un angle d'assiette trop grand, car le bateau pourrait commencer à « marsouiner » [taper de haut en bas]. Ce phénomène réduit le contrôle et la visibilité.

Pour utiliser efficacement le réglage électrique de l'assiette, commencez toujours par un trim négatif. Au fur et à mesure que le bateau déjauge, augmentez progressivement l'angle d'assiette. L'expérience est le meilleur formateur pour utiliser le réglage de l'angle d'assiette avec efficacité.

DIRECTION

Évitez de prendre des virages trop serrés à grande vitesse. Il est toujours judicieux de réduire l'angle d'assiette du moteur et de réduire l'accélération dans les virages. Lorsque vous rencontrez des vagues ou des sillages importants, virez pour faire face directement au sillage ou la vague et vous bénéficierez d'une meilleure stabilité.

Liste de vérification d'utilisation

Lors de l'utilisation de votre bateau, respectez les consignes suivantes :

- Vérifiez fréquemment les jauges pour détecter tout signe de comportement anormal.
- Vérifiez que les commandes fonctionnent en douceur.
- Vérifiez qu'il n'y a pas de vibrations excessives.

ARRÊTER LE BATEAU

1. Ramenez lentement le levier de changement de vitesse/accélérateur sur la position de ralenti. Si le bateau a été conduit pendant une longue période à grande vitesse, laissez le moteur refroidir pendant 2 à 3 minutes au ralenti.
2. Mettez la clé d'allumage sur la position OFF.
3. Si vous avez rencontré des problèmes pendant une sortie, faites inspecter le bateau par votre concessionnaire et commandez les réparations nécessaires bien avant votre prochaine sortie.

AVERTISSEMENT

N'utilisez pas l'interrupteur d'arrêt d'urgence du moteur pour effectuer un arrêt normal. Vous risqueriez de ne pas pouvoir redémarrer le moteur rapidement, ou de créer une situation de submersion dangereuse avec un reflux soudain par-dessus le tableau arrière. L'arrêt normal est une fonction de la clé de contact.

ANCRAGE

Vous trouverez de nombreux types d'ancres sur le marché. Le choix de l'ancre est déterminé par de nombreux facteurs. En général, une ancre tient mieux dans un mélange de boue et d'argile ou dans du sable dur. Une ancre Danforth légère est recommandée pour la navigation de plaisance en général. Pour plus d'informations sur les ancres, consultez votre concessionnaire.



ANCRE
DANFORTH

KC-1571

AVERTISSEMENT

Vous devez toujours ancrer à la proue et JAMAIS à la poupe. Un courant faible rendra le bateau instable. Un courant fort peut tirer un bateau ancré par l'arrière sous l'eau et l'y maintenir.

Pour jeter l'ancre, il est utile de garder à l'esprit quelques règles :

- Vérifiez que le cordage est attaché à l'ancre. Attachez l'autre extrémité au taquet avant ou à l'œil de proue.
- Dirigez le bateau face au vent ou au courant au-dessus de l'endroit où vous souhaitez jeter l'ancre.
- Arrêtez le bateau avant de mettre l'ancre à l'eau.
- Lorsque l'ancre touche le fond, reculez lentement le bateau en maintenant la tension sur le cordage. Laissez filer la ligne d'ancrage sur une longueur 8 à 10 fois supérieure à la profondeur de l'eau. Par exemple, si vous êtes dans 3,0 m [10 pi] d'eau, laissez filer la ligne d'ancrage entre 24 et 30 m [80 - 100 pi].
- Attachez la ligne d'ancrage au taquet d'étrave. Tirez sur le cordage pour vous assurer que l'ancre est solidement accrochée.
- Vérifiez de temps en temps votre position par rapport au rivage. Si l'ancre dérape et que vous dérivez, changez sa position.

AMARRAGE

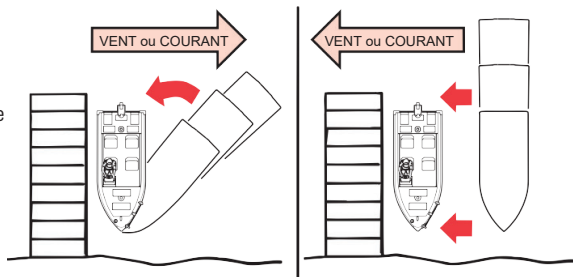
Entraînez-vous à accoster et amarrer avant de le faire réellement pour la première fois. Utilisez un flotteur, par exemple une bouteille en plastique avec une cordage et un petit poids, comme repère d'amarrage.

AVERTISSEMENT

Ne tentez jamais d'empêcher le bateau de heurter le quai avec votre main, votre bras ou une autre partie de votre corps. Le mouvement du bateau pourrait vous blesser.

Respectez les consignes suivantes lors de l'amarrage :

- Approchez le quai par le côté bâbord du bateau, si possible.
- Arrêtez-vous à une courte distance du quai, puis avancez lentement.
- Préparez les défenses, les amarres et l'équipage.
- Observez l'effet du vent et du courant sur votre bateau. Approchez du quai en orientant le bateau face au vent, si possible. Si le vent ou le courant vous éloigne du quai, réduisez l'angle d'approche. Si vous devez vous approcher du quai sous le vent ou dans le courant, adoptez une vitesse lente et un angle réduit. Soyez prêt à faire marche arrière pour vous arrêter et maintenir votre position.
- S'il n'y a ni vent ni courant, approchez du quai à un angle de 10 à 20 degrés.
- Si possible, lancez un cordage à une personne sur le quai et demandez-lui d'attacher cette amarre d'avant.
- Une fois la proue attachée au quai, faites pivoter la poupe avec le moteur ou tirez-la à l'aide d'un crochet.



KC-1123.1

Avant d'amarrer le bateau, placez suffisamment de défenses pour le protéger. Si possible, amarrez votre bateau avec la proue orientée face aux vagues avec un cordage en nylon double tresse de bonne qualité. Attachez uniquement vos cordages aux œillets d'amarrage. N'attachez jamais un cordage à une main courante ou à la structure du pare-brise. Laissez un peu de mou dans les cordages pour tenir compte du mouvement des vagues ou de l'action de la marée, le cas échéant.

Respectez les consignes suivantes au moment du départ :

- Passez très lentement en marche avant et restez au ralenti.
- Lorsque la poupe s'éloigne du quai, orientez le moteur pour l'éloigner du quai.
- Larguez l'amarre de proue et reculez.
- Si le vent ou le courant vous éloigne du quai, larguez toutes les amarres et laissez dériver jusqu'à ce que vous soyez suffisamment à l'écart.

LISTE DE VÉRIFICATION POST-UTILISATION

Après avoir sorti votre bateau de l'eau, procédez comme suit :

- Remplissez le réservoir de carburant pour éviter l'humidité due à la condensation.
- Vérifiez qu'il n'y a pas de fuite de carburant, d'huile ou d'eau.
- Vérifiez que l'hélice n'est pas endommagée.
- Retirez le bouchon de vidange et laissez l'eau s'écouler complètement.
- Le cas échéant, laissez le bateau sécher complètement avant de remettre les housses en place.

SECTION 5 : REMORQUAGE

Cette Section fournit des informations sur le choix de la remorque et la procédure de remorquage en général. Elle explique comment choisir la bonne remorque pour votre bateau Alumacraft, monter l'attelage et les chaînes de sécurité, reculer la remorque, préparer la mise à l'eau, mettre à l'eau et charger la remorque. Vous trouverez également une liste de vérification pour le remorquage.

CHOISIR LA BONNE REMORQUE

Le choix d'une remorque inadaptée est la cause la plus fréquente de la détérioration des coques de bateaux. Si vous avez acheté votre bateau sans une remorque, vous devez en choisir une qui sera adaptée au poids et à la conception de la coque de votre bateau. Tenez compte de la fréquence des remorquages dont vous aurez besoin, des routes que vous emprunterez, de la cargaison supplémentaire qui sera transportée dans votre bateau et des types de débarcadère que vous utiliserez.

Une suspension adaptée à la charge et des ressorts à lames plus longs assureront un transport plus souple et plus respectueux de votre bateau. N'oubliez pas que votre bateau passera la majeure partie de son temps sur la remorque. Il est donc indispensable qu'elle offre la capacité appropriée. Par exemple, si le bateau a une masse totale de 454 kg (1000 lb) et que vous choisissez une remorque d'une capacité de 544 kg (1200 lb), elle ne suffira pas lorsque vous ajouterez un moteur hors-bord, de l'essence et des équipements. En outre, une remorque d'une capacité excessive pour votre bateau rendra sa conduite difficile sur route, soumettant la coque à des contraintes, affaiblissant les fixations structurelles et desserrant les rivets. Alumacraft recommande de choisir une remorque dont la capacité **est supérieure de 30 % à la masse totale du bateau, du moteur et de l'équipement.**

Évitez les roues de petit diamètre si vous devez remorquer votre bateau sur de longues distances et/ou des routes mal surfacées. Plus votre bateau est bas sur la remorque, plus il sera facile à remorquer, à charger et à mettre à l'eau. Pour faire votre choix, notez que les remorques à rouleaux offrent d'excellentes caractéristiques de chargement, mais pas un soutien maximal pour la coque. Les remorques à glissières ou sommiers assurent un soutien de coque optimal. Si la coque de votre bateau est profonde, vous pouvez envisager une remorque auto-centrante, sans immersion (drive-on/drive off) Votre concessionnaire Alumacraft peut vous aider à faire votre choix.

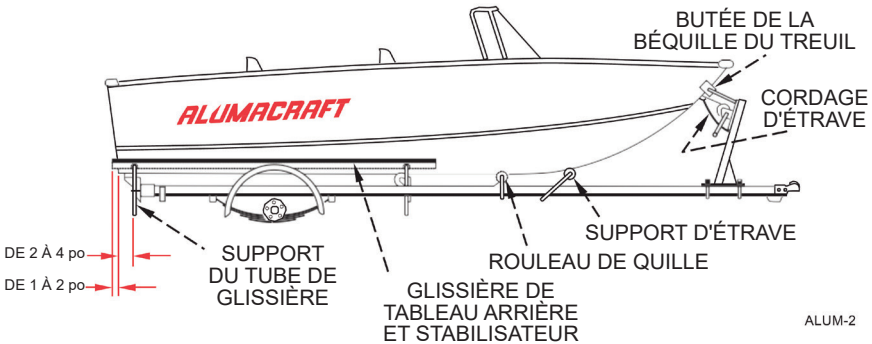
AVIS

Si la remorque que vous envisagez n'offre pas un support adéquat pour le tableau arrière, la quille, le treuil et la proue, et ne permet pas de stabiliser correctement le bateau conformément aux directives suivantes, la garantie sur la coque du bateau sera annulée.

SUPPORT DU TABLEAU ARRIÈRE

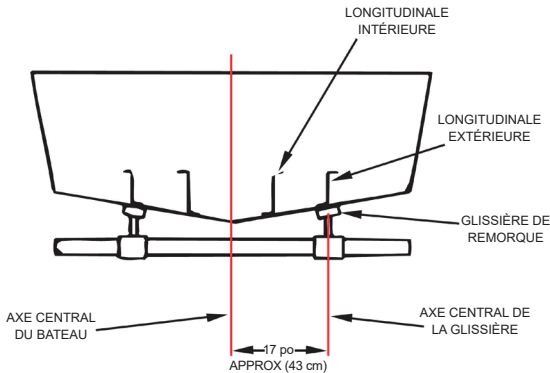
Le support du tableau arrière doit supporter plus de la moitié du poids total du bateau, du moteur et de l'équipement.

REMORQUES À GLISSIÈRES



Placez les glissières recouvertes de moquette aussi loin que possible l'une de l'autre. Tirez le bateau sur la remorque jusqu'à ce que la glissière principale soit à environ 5 à 10,2 cm [2 à 4 po] du tableau arrière et que les glissières dépassent de 2,5 à 5,1 cm [1 à 2 po] du tableau arrière. Si le bateau est chargé plus loin que cela, l'excès de poids peut faire brutalement déraiper les supports de glissières et endommager la coque. La garantie est alors annulée.

Pour positionner et régler les supports de glissières de la remorque sur un bateau à structure longitudinale, les glissières doivent être placées directement sous ses longerons extérieurs. La position des longerons extérieurs peut être identifiée en repérant la deuxième rangée de rivets à partir de la quille centrale sur le fond de la coque. Sur la plupart des bateaux, cette distance est d'environ 43 cm [17 po] à partir de la ligne médiane.



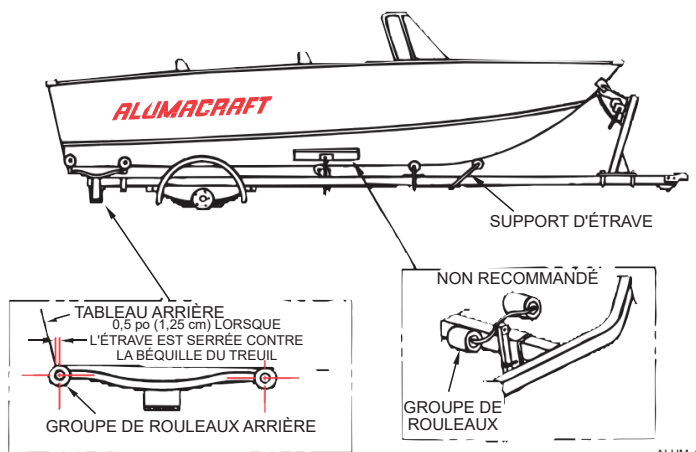
ALUM-3

Les bateaux Alumacraft à structure longitudinale incluent les modèles Escapes, Classics, Voyageurs, Edge/FSX, Trophy et Tournament.

Ces recommandations ne s'appliquent à aucun des modèles conçus avec une structure en nervure. Contactez le service après-vente Alumacraft si vous avez d'autres questions.

REMORQUES À GLISSIÈRES ET ROULEAUX

Espacez les groupes de rouleaux arrière de manière à ce qu'ils ne touchent pas les virures de la coque du bateau. Tirez le bateau sur la remorque jusqu'à ce que l'extrémité du tableau arrière soit au même niveau que les rouleaux arrière. Vérifiez que les rouleaux tournent et suivent la forme de la coque lorsque vous tirez le bateau sur les groupes de rouleaux arrière. Les rouleaux doivent être en contact total avec la coque, sinon ils risquent de provoquer des dommages non couverts par la garantie. Assurez-vous que l'espace entre les défenses et la coque est suffisant. Si la coque est trop proche, réglez le groupe de rouleaux arrière vers le haut pour obtenir un espace d'environ 3,8 cm [1,5 po] entre la défense et la coque.



AVIS

Alumacraft ne recommande pas d'utiliser des groupes de rouleaux pour la stabilité. Dans la plupart des cas, les réglages ne sont pas effectués correctement et sont difficiles à maintenir. Avec le temps, le bateau "descend" dans les rouleaux et les réglages des groupes de rouleaux ne sont pas corrigés. Un mauvais réglage de la remorque entraîne l'annulation de la garantie.

SUPPORT DE QUILLE

Quelle que soit le type de remorque, vérifiez en premier lieu que la quille repose bien sur le rouleau de quille et qu'à ce moment-là elle n'est pas en contact avec d'autres rouleaux. Réglez le rouleau de quille de manière à laisser un espace d'au moins 2,5 cm [1 po] entre le châssis de la remorque et la quille. Remontez les autres rouleaux pour qu'ils entrent en contact avec la quille. Ces rouleaux supplémentaires sont utilisés pendant le chargement et le déchargement. Ils ne doivent porter que peu de poids. Dans la mesure du possible, les rouleaux doivent être placés sur les membrures transversales du bateau.

AVIS

Lorsque vous montez votre bateau sur la remorque, les glissières et les rouleaux doivent être partiellement immergés dans l'eau. Sinon vous risquez d'endommager la coque.

BÉQUILLE DU TREUIL ET SUPPORT D'ÉTRAVE

Réglez la butée de la béquille du treuil directement au-dessus de l'œil de proue et tendez le câble du treuil. Lorsque le câble du treuil est tendu, une légère traction vers le bas doit être perceptible sur le bateau. Le bateau étant reculé d'environ 10,2 cm [4 po] par rapport au support d'étrave du treuil, positionnez le support d'étrave entre la quille et le timon d'attelage. Lorsque le bateau est appuyé contre la butée de la béquille du treuil, le support d'étrave supporte une partie du poids avant du bateau et il empêche le treuil de tirer le bateau vers le bas.

STABILISATION DU BATEAU

Pour toutes les remorques à glissières, ajustez les stabilisateurs de glissières avant, protégées par un rembourrage textile, jusqu'à la coque. Ces glissières avant servent uniquement à assurer la stabilité. Elles doivent être suffisamment proches pour empêcher le bateau de pencher.

REMRQUES À ROULEAUX POUR QUILLE AUTO-CENTRANTE

Compte tenu des nombreux styles de remorques sur le marché, Alumacraft sait que certains clients préfèrent les remorques à rouleaux parce qu'elles facilitent la mise à l'eau et le chargement. Les remorques équipés de rouleaux pour quille auto-centrante sur la partie avant de la remorque sont parfaitement acceptables en combinaison avec des systèmes de rouleaux arrière. Pour des raisons de durabilité, Alumacraft recommande de choisir le polyéthylène pour le rouleau de quille et le rouleau de support du bateau.

ARRIMAGE DU BATEAU SUR LA REMORQUE

Alumacraft exige que le bateau soit solidement arrimé à la remorque pour éviter que des secousses verticales le fasse rebondir et endommagent la coque. Alumacraft recommande d'attacher deux sangles d'arrimage sur l'arrière de la remorque et sur les œillets en acier inoxydable du tableau arrière. Ces sangles doivent permettre un serrage facile pendant l'arrimage et un desserrage facile avant la mise à l'eau.

Alumacraft exige également que le bateau soit arrimé à la remorque par un cordage allant de l'œil de proue au câble du treuil PLUS un arrimage de proue attaché au support du treuil ou au timon d'attelage. L'arrimage de proue peut être une courte sangle de serrage, ou une chaîne courte munie d'un crochet à haute résistance.

REMORQUAGE

Les lois sur les remorques, leur éclairage, leur immatriculation, leurs freins, le poids total en charge, etc. varient considérablement d'un État à l'autre. Veuillez contacter le département des véhicules à moteur de votre État [et celui des États que vous traverserez] pour connaître les lois que vous devrez respecter.

⚠ AVERTISSEMENT

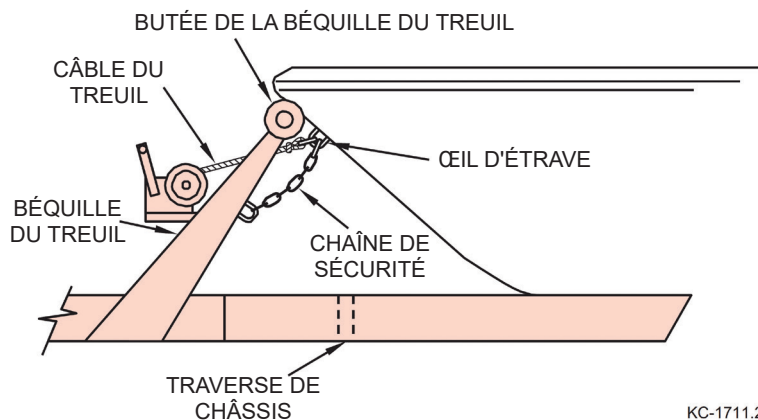
Le véhicule tracteur doit avoir la puissance nécessaire pour tirer la charge. Le remorquage d'une charge supérieure à la capacité du véhicule tracteur peut entraîner une perte de contrôle.

AVIS

Vérifiez l'étiquette de certification sur le côté avant gauche de votre remorque. L'étiquette doit indiquer le poids total autorisé en charge (PTAC), qui correspond à la capacité de charge plus le poids de la remorque elle-même. Assurez-vous que le poids total de votre bateau, du moteur, de l'équipement et de la remorque ne dépassera pas le PTAC.

Vous trouverez ci-dessous une liste de vérification pour remorquer votre bateau :

- Reportez-vous à la législation locale, ou de votre État, pour connaître les exigences relatives aux freins et à la charge par essieu. Vérifiez le bon fonctionnement des freins et le niveau de leur liquide avant départ.
- Vérifiez que tous les éléments du train de roulement et de la suspension de la remorque sont correctement serrés.
- Vérifiez que les pneus sont correctement gonflés. Les pneus sous-gonflés chauffent rapidement, risquent d'être endommagés et peuvent provoquer une panne.
- Vérifiez les roulements et les écrous de roue avant chaque voyage.



KC-1711.2

- Votre bateau doit être arrimé à la remorque par un cordage allant de l'œil de proue au câble du treuil PLUS une chaîne de sécurité allant de la béquille du treuil à l'œil de proue. L'arrière de votre bateau doit être arrimé à la remorque à partir des œillets de poupe.
- Vérifiez que les feux arrière et les clignotants fonctionnent avant le remorquage.
- Si le poids au timon est trop élevé ou trop faible, vous aurez des difficultés à piloter le véhicule de remorquage parce vous manquerez d'adhérence sur ses roues avant ou arrière. En règle générale, le poids au timon doit représenter 5 à 10 % du poids du bateau et de la remorque.
- Les capotes de bateaux ne sont pas conçues pour circuler à grande vitesse. Avant le remorquage, enlevez la capote, les rideaux latéraux et la housse arrière.
- Emportez un pneu de rechange pour votre remorque et votre véhicule tracteur, ainsi que les outils nécessaires pour les changer.
- Consultez le manuel d'utilisation du moteur pour connaître les précautions à prendre en matière de remorquage.
- Pour les longs trajets, emportez des roulements de roue, des joints et des bagues de rechange.
- Pendant le voyage, vérifiez les moyeux de roue à chaque moment de repos, ou pour faire le plein de carburant. Si un moyeu est anormalement chaud, son roulement doit être inspecté avant de repartir.
- Restez toujours dans votre voie, sans couper les virages, sur autoroutes, routes ou rues. De même, traversez lentement les voies ferrées.
- Ne remorquez jamais votre bateau avec le moteur complètement incliné vers le haut. Le tableau arrière serait alors soumis à des contraintes excessives. Si la garde au sol est insuffisante et vous oblige à relever le moteur, soutenez-le en position haute avec une barre fixée sur la remorque. Son poids sera alors réparti sur la remorque et pas seulement sur le tableau arrière. Les moteurs hors-bord doivent être arrimés pour éviter qu'ils bougent ou pivotent sous l'effet des secousses. Des secousses continues peuvent exercer des contraintes excessives sur le système de direction du bateau.
- Avant de reculer votre remorque dans l'eau, débranchez la prise d'éclairage du véhicule tracteur pour éviter les courts-circuits et de griller les ampoules.

MISE À L'EAU

Avant de mettre votre bateau à l'eau, prenez le temps de regarder comment se déroulent d'autres mises à l'eau. Vous pourriez ainsi vous éviter des problèmes sur la rampe et compenser les effets du vent et du courant. Par courtoisie pour les autres usagers, vous pouvez préparer votre mise à l'eau à l'écart de la rampe, surtout en période d'affluence. Préparation de la mise à l'eau :

1. Retirez la housse du bateau, le cas échéant.
2. Vérifiez que le bouchon de vidange est en place.
3. Retirez les lignes d'arrimage à l'arrière du bateau.
4. Attachez les amarres de proue et de poupe et les défenses si nécessaire.
5. Débranchez la prise d'éclairage de la remorque sur le véhicule tracteur.

JOURNAL DE SERVICE/MAINTENANCE

DATE	RELEVÉ HORAIRE	SERVICE/RÉPARATION RÉALISÉE



SECTION 6 : MAINTENANCE ET ENTREPOSAGE

Votre nouvel Alumacraft vous offrira des années de service fiable s'il est correctement entretenu et stocké. Cette Section explique comment maintenir votre bateau en parfait état. Elle comprend des informations sur l'entretien esthétique du bateau et ses composants ainsi que des réparations mineures.

ENTRETIEN ESTHÉTIQUE DE VOTRE BATEAU

COQUE EN ALUMINIUM

La coque Alumacraft en alliage d'aluminium marin de haute qualité donne à votre bateau une beauté inaltérable et une longévité impressionnante. Sa finition en uréthane résistante à la corrosion maintiendra son éclat et son élégance pendant de nombreuses années. Pour conserver ces avantages esthétiques, rincez systématiquement votre bateau à l'eau douce dès qu'il sort de l'eau salée, polluée ou saumâtre et s'il a été transporté sur des routes salées. Si votre bateau est souvent exposé à de telles conditions, nous vous recommandons de faire installer une anode de zinc sur le tableau arrière par votre concessionnaire. Elle prévient la corrosion galvanique (électrolyse) des parties métalliques en contact avec l'eau.

De temps en temps, lavez la coque avec un détergent doux et de l'eau tiède. N'utilisez aucun nettoyant abrasif ou des solvants, car ils pourraient endommager la finition. Dans des conditions extrêmes, vous pouvez utiliser des nettoyants spécialisés pour éliminer les dépôts organiques marins, algues et autres colonisations sur la coque. Demandez conseil à votre concessionnaire. L'application occasionnelle d'une cire automobile de qualité contribuera à préserver la finition d'origine de votre bateau.

MOTEUR HORS-BORD

Comme toutes les pièces métalliques de votre bateau, votre moteur hors-bord est sensible à l'électrolyse. Généralement installées sur la partie inférieure du moteur, plusieurs anodes sacrificielles en zinc le protègent contre la corrosion. Avec le temps, ces anodes s'usent et doivent être remplacées. Reportez-vous au manuel d'utilisation de votre moteur pour connaître leur emplacement exact. Inspectez régulièrement ces anodes et remplacez-les lorsque cela devient nécessaire. Votre concessionnaire Alumacraft peut se charger de ce service.

REMBOURRAGE EN VINYLE

Un lavage régulier avec du savon à vaisselle et de l'eau tiède ou un nettoyant pour vinyle automobile sans solvant suffit pour entretenir les coussins, la capote et les revêtements en vinyle. Lubrifiez périodiquement les boutons-pression de la capote avec de la vaseline pour éviter la corrosion. Pour les taches tenaces sur le vinyle, telles que la colle et la rouille, utilisez un nettoyant à base d'agrumes. Rincez avec du savon à vaisselle et de l'eau tiède. Pour les taches d'encre, déposez un peu d'alcool dénaturé sur la tache et essuyez.

Pour éviter la formation de moisissures, il est indispensable de bien sécher les tissus d'ameublement et de laisser sécher les éléments intérieurs en mousse avant de couvrir le bateau. Si vous voyez de la moisissure sur des tissus d'ameublement, vous pouvez l'éliminer avec le mélange suivant et un rinçage à l'eau chaude :

- 1 cuillère à café d'ammoniaque
- 1/4 de tasse de peroxyde d'hydrogène
- 3/4 de tasse d'eau distillée

Un mélange d'eau et d'ammoniaque à 4:1 tue efficacement les bactéries responsables des moisissures. Vous pouvez appliquer un produit anti-moisissure, si nécessaire.

Évitez d'utiliser des produits tels que Armor All, 409, ou des cires qui peuvent contenir des solvants susceptibles d'endommager le revêtement protecteur du vinyle. N'utilisez jamais de nettoyeurs industriels, d'abrasifs en poudre ou de la laine d'acier qui risquent de rayer et décolorer. Certains produits, comme la crème solaire, le cirage et les feuilles mouillées, peuvent laisser des taches permanentes.

Bien que cela ne soit pas toujours pratique, le fait de minimiser le contact de votre bateau avec les rayons UV nocifs et de ranger les sièges amovibles et les auvents à l'intérieur pendant la basse saison augmentera la longévité du revêtement en vinyle.

MOQUETTES

Un nettoyage occasionnel à l'aspirateur et à l'eau tiède avec un détergent doux ou un nettoyant ménager pour tapis suffit pour entretenir les moquettes. Rincez soigneusement avec un tuyau d'arrosage pour évacuer le détergent qui s'écoulera dans la cale. Vous avez alors une excellente opportunité pour nettoyer la cale. Laissez la moquette sécher au soleil pour éviter toute moisissure ou odeur d'humidité.

PARE-BRISE

Un pare-brise propre est à la fois très utile et agréable. Si votre bateau est équipé d'un pare-brise en verre, l'application d'un nettoyant pour vitres de qualité à l'aide d'un chiffon doux éliminera la plupart des salissures. Les pare-brise en plastique ou en plexiglas fumé nécessitent toutefois des précautions particulières pour prévenir les rayures. Utilisez uniquement une solution savonneuse douce et un chiffon humide. Les détergents puissants, les solvants, les produits chimiques ou les chiffons secs rayent les pare-brise en plastique. Si votre pare-brise est fissuré ou excessivement rayé, vous pouvez le faire remplacer par votre concessionnaire Alumacraft.

MAINTENANCE ET ENTREPOSAGE

Vous préférerez probablement confier la maintenance périodique à votre concessionnaire Alumacraft. Cependant, vous pouvez effectuer vous-même de nombreux petits travaux de maintenance.

BATTERIES

AVERTISSEMENT

Les batteries contiennent de l'acide sulfurique qui peut provoquer de graves brûlures. Lorsque vous manipulez des batteries, portez des vêtements de protection appropriés afin d'éviter tout contact de l'acide avec la peau, les yeux, etc.

AVERTISSEMENT

Les batteries produisent de l'hydrogène gazeux explosif. N'essayez en aucun cas de démarrer votre moteur avec des câbles de démarrage. Éloignez des batteries toutes les sources d'étincelles, de flammes et les matériaux fumants. Le risque qu'une étincelle sur la borne de la batterie enflamme les vapeurs d'essence ou d'hydrogène est trop important. Ouvrez toujours le compartiment de la batterie ou sortez-la du bateau pour bénéficier d'une ventilation adéquate. Une explosion peut entraîner la cécité ou d'autres blessures graves.

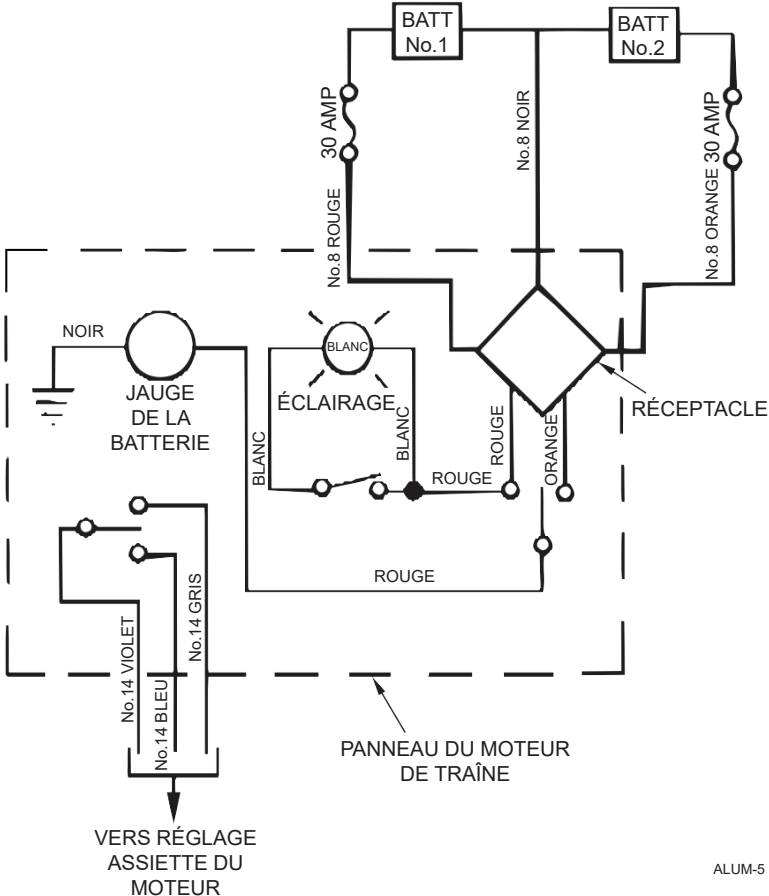
S'il est équipé d'un système de démarrage électrique, votre bateau a au moins une batterie de démarrage automatiquement chargée par l'alternateur du moteur hors-bord. Cette batterie n'a donc pas besoin d'être rechargée à l'aide d'un chargeur externe. En revanche, les batteries des moteurs de pêche à la traîne sont indépendantes du système électrique du bateau. Elles doivent être rechargées à terre avec un chargeur de batterie. Il est conseillé de recharger lentement et souvent une batterie à décharge profonde à l'aide d'un chargeur à cycle profond. Si vous laissez une batterie reposer après utilisation sans la recharger, vous raccourcirez sa durée de vie. De même si vous la rechargez rapidement. Il est préférable d'utiliser une recharge lente et prolongée.

Sur certains modèles, vous pouvez charger la batterie des moteurs de pêche à la traîne en utilisant la prise située sur le panneau avant. Pour cela, installez sur votre chargeur un type de fiche compatible avec la prise du cordon d'alimentation de votre moteur de pêche à la traîne. Ces fiches sont disponibles auprès de votre concessionnaire Alumacraft. Sur la plupart des modèles, ce système permet de brancher deux batteries à décharge profonde en série pour obtenir une tension de 24 V, ou en parallèle pour une tension de 12 V avec deux batteries.

AVIS Alumacraft propose des bacs et des supports de batteries adaptés aux recommandations des fabricants des motorisations et des moteurs à la traîne les plus courants. Utilisez toujours le type et la taille de batterie appropriés, conformément aux recommandations de son fabricant. Utilisez toujours un bac à batterie et un support de taille appropriée pour chaque batterie.

Les batteries ne doivent pas être connectées par des cavaliers ou des câbles autres que le câble rouge n° 8 marqué BATT 1 à la batterie 1, le câble orange n° 8 marqué BATT 2 à la batterie 2, et un câble noir de mise à la terre à chacune des bornes négatives. Reliez ces câbles aux batteries comme indiqué. Cela permettra d'obtenir une tension de 12 ou 24 V à partir de la prise, selon que les batteries sont câblées en parallèle ou en série. Pour la charge, branchez le connecteur mâle du chargeur dans la prise et les deux batteries se chargeront en même temps. Notez que pendant cette opération, les batteries et le câblage ne sont pas protégés par des fusibles.

En plus de maintenir vos batteries chargées, vérifiez fréquemment que leurs bornes ne sont pas corrodées. Si nécessaire, nettoyez les bornes avec une brosse métallique et une solution de bicarbonate de soude et d'eau. Vérifiez le niveau de liquide dans les cellules. En général, un niveau d'environ 6,4 à 19,1 mm [0,25 à 0,75 po] au-dessus des plaques est suffisant. Si nécessaire, faites l'appoint avec de l'eau distillée. Si vos batteries sont scellées, aucune vérification ni remplissage est nécessaire.



ALUM-5



FUSIBLES

⚠ AVERTISSEMENT

Ne dépassez jamais la capacité recommandée d'un fusible. Ne contournez jamais la protection assurée par les fusibles. Remplacez toujours les fusibles par des fusibles identiques (type et calibre). La défaillance répétée d'un fusible signale un problème grave qui nécessite une attention immédiate. Toute erreur dans la sélection des fusibles peut causer des détériorations importantes du système électrique ou des blessures graves.

Tous les circuits électriques sont protégés contre les surcharges par des fusibles. Dans la plupart des cas, il suffit de remplacer un fusible lorsqu'un élément électrique, klaxon ou lampe ne fonctionne pas. En cas de surcharge, localisez d'abord le panneau de fusibles. Sur la plupart des bateaux équipés d'une console, le panneau de fusibles (Fig. 1) se trouve sur le côté de la console. Sur les bateaux à barre franche, le panneau est probablement situé dans la partie arrière du bateau. Certains appareils électriques, comme la chaîne stéréo, ont un fusible supplémentaire situé à l'intérieur d'un porte-fusible en ligne près de l'appareil lui-même. Localisez le fusible grillé et remplacez-le par un fusible de même style et de même intensité. Si un fusible saute plusieurs fois, faites vérifier le système électrique par votre concessionnaire Alumacraft.

Sur certains modèles, des disjoncteurs (Fig. 2) sont installés sur le **faisceau principal du bateau et sur le(s) faisceau(x) des moteurs de pêche à la traîne**. Réinitialisez les disjoncteurs manuels en appuyant sur leur bouton de réinitialisation. Les disjoncteurs automatiques se réenclenchent automatiquement en cas de surcharge.

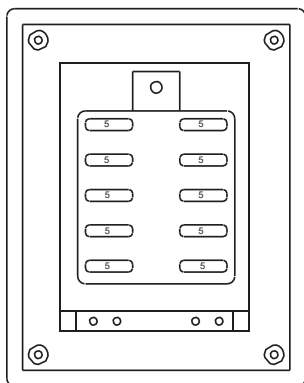


TABLEAU DE FUSIBLES
TYPE AUTOMOBILE

ALUM-6

Fig. 1

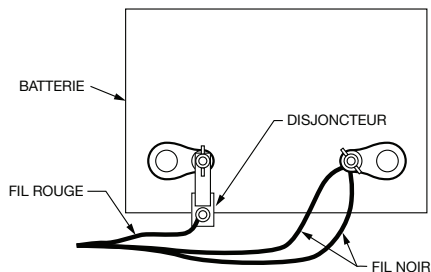


Fig. 2

AVIS

La plupart des appareils électriques n'utilisent pas de fusible de plus de 5 ampères. Si vous trouvez un fusible de plus de 5 ampères, autre qu'un accessoire, consultez votre concessionnaire Alumacraft pour déterminer le calibre correct du fusible.

ÉCLAIRAGE À DIODES ÉLECTROLUMINESCENTES (DEL)

Vous trouverez des lampes DEL de remplacement chez votre concessionnaire Alumacraft.

VIS ET BOULONS

Les vibrations et les chocs de l'environnement marin peuvent desserrer les vis et les boulons. Vérifiez que toutes les vis et tous les boulons visibles sont bien serrés. Si ce n'est pas le cas, serrez-les à fond. Vérifiez les vis des sièges, les vis et les boulons du tableau de bord et toutes les vis des charnières. Ouvrez tous les panneaux et les écoutes et vérifiez les vis à l'intérieur. Ouvrez le rideau du tableau arrière et vérifiez toutes les vis. Un serrage d'une force excessive doit être évité. Si vous trouvez une vis qui tourne sans serrer, consultez votre concessionnaire Alumacraft.

POMPE DE CALE

La pompe de cale doit être vérifiée et nettoyée périodiquement pour assurer son bon fonctionnement. Si la pompe fonctionne sans sortir l'eau de la cale, arrêtez-la, retirez le filtre, vérifiez qu'il n'est pas bouché. Remettez la pompe en marche et vérifiez que son rotor fonctionne. Si c'est le cas, arrêtez la pompe, remettez le filtre en place et redémarrez-la.

ACCESSOIRES DE FIXATION

Vous devez choisir des accessoires et des fixations en plastique, en aluminium ou en acier inoxydable. N'utilisez pas d'articles en cuivre, en laiton, en bronze, en fer ou en acier ordinaire. Si le montage d'un accessoire nécessite de percer la coque et que vous n'avez pas les compétences nécessaires, demandez à votre concessionnaire Alumacraft de le faire. Si vous devez fixer des accessoires ou des transducteurs sous la ligne de flottaison, toutes les vis ou boulons doivent être étanchéisés avec un produit d'étanchéité marin spécialement conçu pour être utilisé sous la ligne de flottaison. Il est toujours préférable d'utiliser des boulons, des écrous et des rondelles en acier inoxydable pour tous les montages sur un bateau. Lorsque cela n'est pas possible, utilisez des vis autotaraudeuses en acier inoxydable et du mastic.

LAISSER LE BATEAU À QUAI

Si votre bateau doit rester dans l'eau, protégez-le contre les intempéries et les effets néfastes du soleil avec une bâche de mouillage. Si possible, relevez le moteur hors de l'eau. Vous devez prendre des dispositions pour sortir périodiquement le bateau de l'eau afin d'éliminer les algues et autres organismes marins.

AVIS

Il est particulièrement important de garder le fond de la coque propre. Un bateau propre est plus performant et plus économe en énergie.

Si le bateau doit resté amarré dans de l'eau salée ou saumâtre, sortez-le souvent pour l'inspecter et vérifier qu'il n'y a pas de piqûres ou de corrosion. Rincez la coque à l'eau douce si vous avez navigué en eau salée ou saumâtre.

Si vous décidez d'appliquer une protection anti-salissure sur la coque, n'utilisez pas de peintures ou de composés à base de métal. Aucune peinture ou revêtement contenant du cuivre, du mercure, de l'arsenic ou du plomb ne doit être appliquée sur une coque en aluminium. Si vous souhaitez ajouter une protection anti-contamination organique sur la coque, choisissez une peinture anti-salissure contenant une base d'organoétain, telle que l'oxyde de tributylétain.

RANGEMENT

Sans une préparation correcte, l'entreposage pendant de longues périodes aura des effets négatifs sur l'apparence et les performances de votre bateau. Pour un entreposage sans risque pendant la saison morte, suivez nos recommandations :

- Nettoyez l'extérieur et l'intérieur du bateau. Vérifiez que le bateau et toutes les écoutes soient complètement secs.
- Cirez l'extérieur du bateau.
- Retirez toutes les batteries et placez-les dans un espace chauffé. Chargez les batteries une fois par mois pendant la période d'entreposage.

AVIS

Ne stockez pas une batterie sur du béton, car le béton peut s'infiltrer à l'intérieur et l'endommager.

- Retirez tout le matériel du bateau.
- Retirez le moteur électrique de pêche à la traîne et rangez-le dans un espace chauffé.
- Vérifiez que le vivier et le réservoir à appâts ne contiennent pas d'eau.
- Retirez le bouchon et vidangez la cale. Utilisez une éponge pour sécher complètement tout le fond du coque.
- Faites fonctionner l'aérateur et la pompe de cale momentanément pour vous assurer que toutes les conduites sont vides.
- Levez la proue beaucoup plus haut que la poupe pour évacuer totalement l'eau dans tous les tuyaux.
- Entrez le bateau de préférence dans un garage ou espace intérieur. Si ce n'est pas possible, le bateau doit être protégé par une bâche intégrale. Vous ne pouvez utiliser un film thermorétractable commercial que s'il est ventilé.
- Les petits bateaux peuvent être vidés/déshabillés et stockés à l'extérieur. Dans ce cas, le bateau doit être stocké à l'envers, ou incliné avec la proue haute pour évacuer l'excès d'eau.
- Ne stockez jamais le bateau directement sur du béton. Utilisez toujours du bois ou du carton entre la coque et le béton.

SORTIE D'ENTREPOSAGE

Après avoir sorti votre bateau de son entreposage, réalisez toutes les opérations de la liste ci-dessous avant de le mettre à l'eau.

- Vérifiez les dates de péremption des équipements de sécurité, tels que fusées de détresse et extincteurs.
- Vérifiez tous les feux du bateau et de la remorque.
- Vérifiez que votre police d'assurance bateau est à jour.
- Vérifiez le lubrifiant du moteur et vérifiez qu'il n'y a pas d'eau émulsionnée dans l'huile. Si c'est le cas, ne démarrez pas le moteur et contactez votre concessionnaire.
- Graissez tous les raccords zerk conformément au manuel du moteur.
- Vérifiez que vous n'avez aucune fuite sur le système d'alimentation en carburant, réservoir, raccords, conduites.
- Branchez la ou les batteries et vérifiez toutes les connexions électriques. Inspectez la tringlerie du système de direction et vérifiez que le volant tourne librement.
- Inspectez tous les tuyaux, raccords et passe-coque, vivier, réservoir à appâts, pompe de cale.
- Rincez tous les tuyaux à contre-courant pour éliminer les débris accumulés.
- Si vous détectez des problèmes, reportez-vous à la Section 9 - Diagnostic des pannes ou contactez votre concessionnaire Alumacraft avant d'utiliser votre bateau.



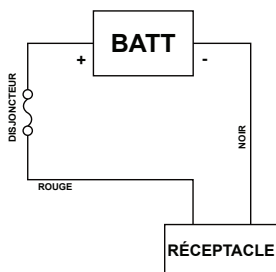
SECTION 7 : CARACTÉRISTIQUES POUR LA PÊCHE

MOTEUR DE PÊCHE À LA TRAÎNE

Si votre bateau est équipé d'origine d'un moteur de pêche à la traîne, il est conçu pour assurer une propulsion silencieuse et des manœuvres précises pendant que vous pêchez. Ce moteur est alimenté par une ou plusieurs batteries à décharge profonde. Elles doivent donc être rechargées pour bénéficier des performances optimales du moteur de pêche à la traîne. La technique de charge est décrite dans la **Section 6 - Maintenance et entreposage**.

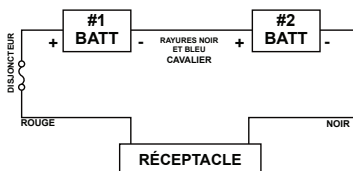
Consultez le manuel d'utilisation de votre moteur de pêche à la traîne pour obtenir des informations sur l'installation, la maintenance et le fonctionnement.

CONFIGURATION DU SYSTÈME D'ALIMENTATION DU MOTEUR DE PÊCHE À LA TRAÎNE



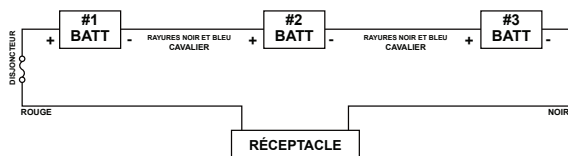
12V
SYSTÈME DE PÊCHE
À LA TRAÎNE

2-16-007-0002 REV. 2



12/24V
SYSTÈME DE PÊCHE
À LA TRAÎNE

2-16-007-0005 REV. 1



12/24/36V
SYSTÈME DE PÊCHE À LA TRAÎNE

22160009211 REV. A

INTERRUPTEUR D'ASSIETTE ET D'INCLINAISON

Certains modèles sont équipés d'un interrupteur d'angle d'assiette et d'inclinaison qui permet au pêcheur assis à la proue de lever et d'abaisser le moteur hors-bord. Cette caractéristique est très utile lorsque l'eau est peu profonde ou pour éviter de toucher des souches ou des rochers submergés. Poussez l'interrupteur vers le haut pour lever le moteur et vers le bas pour l'abaisser.

VIVIERS

AVIS

Aucun produit nettoyant, savon ou détergent, ne doit jamais pénétrer dans un vivier ou un réservoir à appâts. Leur résidu peut être nocifs pour les poissons et les appâts.

AVIS

Pour éviter que le gel n'endommage le vivier ou le réservoir à appâts, ils doivent être totalement vidés avant la baisse des températures. L'eau qui gèle se dilate et peut faire éclater les tuyaux.

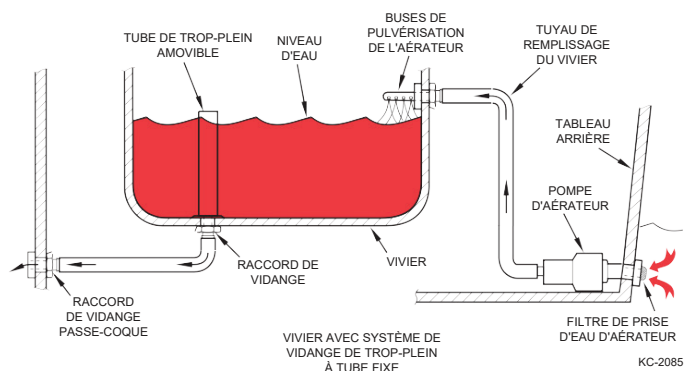
AVIS

Par temps froid et sans être aérés, les poissons ou les appâts peuvent rester en vie toute la journée. Cependant, pour rester vivants et frais, ils doivent être aérés fréquemment par temps chaud.

Votre bateau Alumacraft peut être équipé de l'un des types de viviers suivants :

VIVIER AÉRÉ

Tous les viviers aérés ont au moins un orifice de vidange et un aérateur. Le modèle conventionnel est équipé d'un trop-plein et d'un orifice de vidange avec un bouchon en caoutchouc au fond du vivier. Les viviers à tube vertical fonctionnent de la même manière, mais un tube rigide est monté sur l'orifice de vidange au fond du vivier pour le trop-plein et l'évacuation. Lorsque le niveau de l'eau atteint le haut du tube, l'excédant sort du tube par l'orifice de vidange.



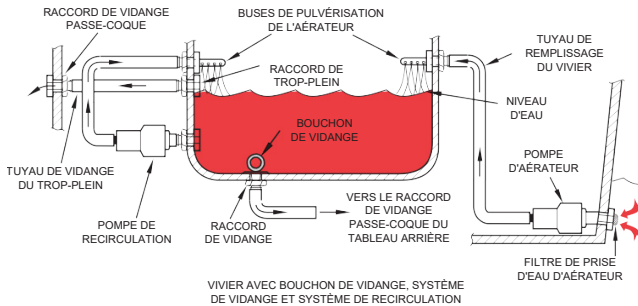
Pour utiliser le vivier aéré, mettez d'abord en place le bouchon de vidange ou le tube vertical. Activez l'interrupteur AÉRATEUR sur le tableau de bord ou la proue pour pomper l'eau dans la buse de pulvérisation et remplir le vivier. Arrêtez la pompe lorsque le vivier est suffisamment rempli. Remarque : le vivier se remplit uniquement à l'arrêt ou à vitesse lente. Ce fonctionnement est standard.

Ne laissez jamais la pompe tourner à sec, car cela l'endommagerait. Lorsque le vivier contient des poissons, mettez périodiquement l'aérateur en marche pendant 3 à 5 minutes pour ajouter de l'eau fraîche. Pour vidanger le vivier, retirez le bouchon en caoutchouc ou le tube vertical.

VIVIER AÉRÉ À RECIRCULATION

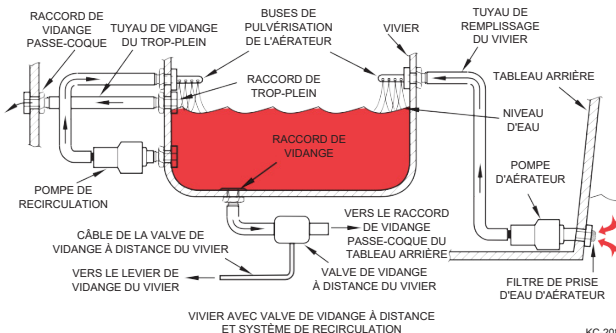
Les viviers aérés à recirculation sont de deux types. Certains modèles équipés de vannes spéciales près de la seule pompe permettent de contrôler à distance les fonctions de remplissage et de vidange. Sur certains modèles à deux pompes, une manipulation manuelle du bouchon de vidange est nécessaire pour remplir et vider le vivier.

Sur les systèmes à deux pompes, une pompe remplit le vivier et l'autre le vidange. La tête d'aération permet d'ajouter de l'oxygène dans l'eau. Avec ce type de système, le bouchon de vidange doit être manuellement ouvert pour vidanger et fermé pour remplir. La pompe de recirculation est actionnée par un interrupteur monté sur le tableau de bord. Chacun de ces systèmes est équipé d'un trop-plein.



KC-2086

Les systèmes dotés d'une commande à distance sont entièrement automatiques. Placez la commande par câble sur la position FILL et activez la pompe du vivier pour remplir le système. Laissez la commande par câble dans cette position jusqu'à ce que vous souhaitiez vidanger le système. Chaque fois que la pompe fonctionne, une partie de l'eau de vidange est mélangée à de l'eau douce pour ajouter de l'oxygène à l'eau du vivier. Évitant les pertes d'eau, elle permet à la pompe de recirculer l'eau du vivier lorsque le bateau avance rapidement ou est déjaugé. Pour vidanger le vivier, arrêtez la pompe et placez la commande en position EMPTY (vider).



KC-2087

VIVIER AÉRÉ À DOUBLE RECIRCULATION

Certains grands bateaux sont équipés de deux viviers aérés à recirculation. Pour utiliser seulement le vivier arrière, fermez la vanne d'aération du vivier avant. Tout le débit de la pompe sera dévié vers le vivier arrière. Pour utiliser les deux viviers en même temps, vous devez régler la vanne du vivier arrière afin de répartir le débit entre les deux vannes d'aération. Pour utiliser seulement le vivier avant, fermez la vanne du vivier arrière, afin de dériver toute l'eau vers le vivier avant. Pour vidanger le vivier avant, ouvrez son bouchon de vidange. L'eau de ce vivier n'est pas recirculée par la pompe, mais elle s'écoule directement hors du bateau.

MINUTERIES D'AÉRATEUR

Sur certains modèles, une minuterie est intégrée dans le système d'aération. L'interrupteur AERATOR sur le tableau de bord offre trois positions : MAN [manuel], OFF [au centre, pour désactiver la minuterie] et AUTO [automatique]. La position MAN permet au pilote d'activer ou de désactiver lui-même la pompe. Sur la position AUTO, la minuterie contrôle le fonctionnement de la pompe. Les minuteries à intervalle fixe ne permettent pas de régler la durée d'arrêt de l'aérateur. La minuterie est pré-réglée pour fonctionner pendant une minute et s'arrêter pendant trois minutes.

AVIS

Lorsque vous utilisez deux viviers aérés à recirculation, n'utilisez pas le mode recirculation pour les deux viviers lorsque le bateau avance à grande vitesse. ou est déjaugé. Dans ce cas, toute l'eau pourrait être pompée du vivier arrière vers le vivier avant.

RÉSERVOIRS D'APPÂTS

Votre Alumacraft peut être équipé d'un ou plusieurs réservoirs à appâts ou de réservoirs à appâts amovibles montés dans les viviers. Les réservoirs à appâts sont en fait des viviers miniatures qui permettent de conserver des vairons, sangsues et autres appâts aquatiques frais et vivants. Le réservoir à appâts est alimenté en eau par la pompe de l'aérateur du vivier. Pour remplir rapidement les réservoirs à appâts, réglez la vanne du vivier au débit minimum. Le réglage de l'aérateur du vivier doit maintenir le débit de manière à éviter tout écoulement par le trop-plein ou le tube vertical. N'oubliez pas d'aérer régulièrement le ou les réservoirs à appâts. La minuterie de l'aérateur du vivier contrôle également l'aération des réservoirs d'appât. Fermez la vanne du réservoir à appâts lorsqu'il n'est plus utilisé.

Vérifiez que tous les appâts ont été retirés des réservoirs à appâts avant de vidanger. Retirez le bouchon de vidange ou le tube vertical. Remettez le bouchon ou le tube vertical en place avant de remplir un réservoir.

Le système des réservoirs à appâts aère l'eau en pompant continuellement de l'eau douce. La tête de pulvérisation produit plusieurs petits jets qui éclaboussent l'eau, permettant ainsi de renouveler l'oxygène dans le réservoir. Pour remplir le réservoir à appâts, ouvrez sa vanne et activez sa pompe. Le niveau d'eau ne peut pas dépasser la hauteur du trop-plein. Pour vider le réservoir à appâts, arrêtez sa pompe. Retirez son bouchon de vidange ou son tube vertical.

SECTION 8 : DIAGNOSTIC DES PANNES

Cette Section vous aidera à détecter et à corriger de petits problèmes mécaniques, électriques et de tuyauterie. Si vous détectez un problème au niveau du moteur, reportez-vous au manuel du moteur. Certains problèmes peuvent nécessiter des outils spécialisés ; consultez votre concessionnaire Alumacraft.

TABLE DES MATIÈRES

Problèmes de fonctionnement généraux.....	77
Direction	79
Fuites	79
Électricité	80
Tuyauterie	82
Code couleur du schéma électrique marin	83
Schéma électrique standard	84

TABLEAU DE DIAGNOSTIC DES PANNES

GÉNÉRALITÉS	
PROBLÈME	ACTIONS
À l'arrêt, le bateau gîte à bâbord ou à tribord	<ol style="list-style-type: none"> 1. Redistribuez la charge, déplacez les passagers sur d'autres sièges 2. Vérifiez s'il y a de l'eau dans la cale, actionnez la pompe de cale
Le bateau gîte ou roule en ligne droite lorsqu'il est lourdement chargé	<ol style="list-style-type: none"> 1. La charge n'est pas uniformément répartie 2. L'angle d'assiette du moteur est trop faible 3. Eau sous le plancher du cockpit
Le bateau marsouine [l'étrave monte et descend en ligne droite]	<ol style="list-style-type: none"> 1. L'angle d'assiette du moteur est trop important 2. Charge excessive sur l'arrière 3. La coque a un giron, c'est-à-dire une courbe convexe dans le sens de la longueur
Le bateau plonge du nez et s'accroche dans les virages	<ol style="list-style-type: none"> 1. L'hélice est trop très du fond de coque, augmentez l'angle d'assiette pour l'éloigner 2. Trop de poids à l'avant 3. La coque a une courbe concave dans le sens de la longueur
Vitesse maximale trop faible avec une charge légère	<ol style="list-style-type: none"> 1. Excès d'eau dans la cale ou sous le plancher 2. Le bateau est sous-motorisé 3. Le moteur est endommagé 4. Hélice inadaptée ou des herbes bloquent l'hélice 5. Mauvais réglage de l'angle d'assiette 6. Dépôts organiques marins sur la coque ou le moteur hors-bord

GÉNÉRALITÉS (SUITE)

PROBLÈME	ACTIONS
Vitesse maximale trop faible avec une charge importante	<ol style="list-style-type: none"> 1. Excès d'eau dans la cale ou sous le plancher. 2. Le bateau est sous-motorisé 3. Le moteur est endommagé 4. Hélice inadaptée ou des herbes bloquent l'hélice 5. Mauvais réglage de l'angle d'assiette 6. Dépôts organiques marins sur la coque ou le moteur hors-bord
Le bateau est malmené dans les vagues	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vitesse excessive pour les conditions 2. Mauvais réglage de l'angle d'assiette 3. Trop de poids sur l'arrière
Le bateau met trop de temps à déjauger avec une charge importante	<ol style="list-style-type: none"> 1. Hélice incorrecte 2. Mauvais réglage de l'angle d'assiette 3. Charge excessive sur l'arrière 4. Eau sous le plancher du cockpit
Le bateau mouille les passagers	<ol style="list-style-type: none"> 1. Trop de poids sur l'avant 2. L'hélice est trop près du fond de coque, augmentez l'angle d'assiette 3. Surcharge
Perte de vitesse	<ol style="list-style-type: none"> 1. Eau sous le plancher du cockpit 2. Dépôts organiques marins sur la coque ou l'unité inférieure 3. Herbes accumulées sur l'hélice 4. Hélice endommagée
Inclinaison excessive dans les virages	<ol style="list-style-type: none"> 1. Surcharge, mauvaise répartition du poids 2. Trop chargé sur l'avant 3. L'angle d'assiette du moteur est trop faible 4. Surmotorisé 5. La coque a une courbe concave dans le sens de la longueur
Cavitation excessive	<ol style="list-style-type: none"> 1. Hélice incorrecte 2. Le moteur est monté trop haut sur le tableau arrière 3. L'angle d'assiette du moteur est trop important 4. Trop chargé sur l'avant 5. Eau sous le plancher du cockpit 6. Surmotorisé 7. Les passe-coques perturbent l'écoulement de l'eau 8. Herbes accumulées sur l'hélice

DIRECTION

PROBLÈME	ACTIONS
Direction trop vague/ imprécise	<ol style="list-style-type: none"> 1. Support du câble sur le tableau arrière desserré ou très usé 2. Volant desserré sur le gouvernail 3. Fixations usées ou desserrées sur la barre ou l'unité d'entraînement 4. Câble de poussée/traction usé
Direction raide ou fonctionnement anormalement dur, saccadé ou erratique	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dépôts corrosifs à l'extrémité, à l'intérieur de la gaine du câble, ou à l'intérieur du tube d'inclinaison du moteur 2. Conduit de câble écrasé ou plié 3. Support de câble coudé à l'extrémité 4. Dispositif de friction de barre trop serré 5. Corrosion interne ou câble endommagé 6. L'assiette du moteur et du bateau n'est pas correctement réglée 7. Support de tableau arrière mal monté, plié ou déformé 8. Tringlerie du moteur pliée ou déformée, interférences possibles avec le fonctionnement du moteur.
Le système de direction ne tourne pas	<ol style="list-style-type: none"> 1. Accumulation de produits corrosifs sur l'extrémité des câbles. AVERTISSEMENT ! Si le système ne peut pas être facilement libéré, remplacez les câbles de direction 2. Système gravement endommagé à la barre ou aux extrémités des câbles

FUITES

PROBLÈME	ACTIONS
Fuites dans le bateau (vérifications dans l'eau)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Inspectez visuellement et recherchez des traces de fuite sur les orifices des boulons de montage du moteur, du tube collecteur du compteur de vitesse et des vis du transducteur. 2. Retirez le boulon ou la vis concernée (hors de l'eau). Appliquez du mastic au silicone dans le trou, remettez le boulon ou la vis en place, serrez. Vérifiez à nouveau. 3. Vérifiez que les raccords de vidange du vivier et les raccords de la pompe d'aérateur dans la zone du tableau arrière ne présentent aucun signe de fuite. 4. Inspectez les joints des raccords de tuyaux et resserrez les colliers si nécessaire.

FUITES (SUITE)

PROBLÈME	ACTIONS
Fuites dans le bateau (contrôles hors de l'eau)	<ol style="list-style-type: none"> 1. De l'eau s'est accumulée dans la cale arrière. Commencez par vidanger l'eau accumulée en ouvrant le bouchon de vidange du tableau arrière. Levez légèrement la proue pour permettre à l'eau de la cale de s'écouler par l'ouverture du bouchon de vidange du tableau arrière. Bouchez les viviers, remplissez-les d'eau et recherchez des traces de fuite au niveau des raccords et des tuyaux. 2. En cas de fuite, recherchez sa source. Faites la réparation nécessaire. 3. Vidangez l'eau des viviers et des réservoirs à appâts. Vérifiez que les parois intérieures ne présentent aucune perforation. 4. Vérifiez le bouchon de vidange au fond des viviers et resserrez-le si nécessaire. 5. Vérifiez que les tuyaux du système ne sont pas coupés ou percés. 6. Contactez votre concessionnaire Alumacraft.

ÉLECTRIQUE

PROBLÈME	ACTIONS
Les feux, le klaxon ou les pompes ne fonctionnent pas.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Batterie déchargée. 2. Vérifiez si le fusible principal est grillé près de la borne positive de la batterie. 3. Vérifiez si un fusible de composant est grillé sur le panneau des fusibles. 4. Vérifiez les connexions des bornes de la batterie pour garantir un contact électrique optimal. 5. Inspectez l'interrupteur d'allumage et vérifiez que les fils sont correctement connectés. 6. Contactez votre concessionnaire Alumacraft.
Les témoins lumineux et les jauges fonctionnent de manière irrégulière ou illogique.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vérifiez le câble de masse. 2. Vérifiez les connexions de la batterie 3. Contactez votre concessionnaire Alumacraft.
La minuterie de l'aérateur ne fonctionne pas	<p>Les minuteries à intervalle fixe ne permettent pas de régler la durée d'arrêt de l'aérateur Le temps d'arrêt est préréglé à environ 3 minutes, le temps de marche à environ 1 minute.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vérifiez le câble de masse. 2. Vérifiez les connexions de la batterie 3. Vérifiez que le câble rouge est correctement connecté à l'arrière de l'interrupteur. 4. Contactez votre concessionnaire Alumacraft.

ÉLECTRICITÉ (SUITE)

PROBLÈME	ACTIONS
La jauge de carburant affiche une valeur incorrecte ou n'affiche rien.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Assurez-vous que le bateau est de niveau (la jauge de carburant n'est précise que lorsque le bateau est de niveau). 2. Vérifiez la mise à la terre de la sonde et la mise à la terre de la jauge de carburant. 3. Vérifiez les connexions de la batterie et que le contact est mis. 4. La jauge de carburant ne réagit pas lorsque le contact est mis. Mauvaise connexion de la sonde (câble rose).
Problèmes de tachymètre	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vérifiez les connexions de la batterie. 2. Vérifiez que la masse est bonne. 3. Assurez-vous que le commutateur du tachymètre (à l'arrière du tachymètre) est bien réglé pour votre moteur (2 cylindres, 3 cylindres, 4 cylindres, etc.). 4. Vérifiez que le fil de signal est correctement connecté. 5. Contactez votre concessionnaire Alumacraft.
Le compteur de vitesse ne réagit pas ou se bloque pendant l'utilisation.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Desserrez légèrement le(s) écrou(s) qui maintient(nent) la fixation arrière du compteur. Vérifiez que le compteur de vitesse fonctionne correctement et qu'il est fermement maintenu sur le panneau. 2. Si le compteur de vitesse continue de coller, suivez son tuyau depuis la tête du compteur de vitesse jusqu'à la sonde extérieure (tube de Pitot) et vérifiez sur toute sa longueur qu'aucun coude ou pincement ne peut gêner le flux d'air dans les deux sens. Vérifiez également que l'orifice d'entrée du tube de Pitot n'est pas obstrué. Remarque : De l'air comprimé à une pression maximale de 1,4 bar (20 psi) peut être utilisé pour vérifier le fonctionnement du compteur de vitesse. 3. Si ce compteur ne réagit pas du tout, vérifiez si les connexions au tube de Pitot et à l'arrière de l'indicateur de vitesse sont desserrées. Si une ou des connexions sont desserrées, sortez le tuyau hors du tube de Pitot ou de la tête du compteur de vitesse. Coupez le tuyau d'environ 0,5 po (12,7 mm) à l'aide d'un couteau bien aiguisé et remettez-le en place. Il n'est pas recommandé d'utiliser de l'adhésif, car il pourrait pénétrer dans le mécanisme du compteur de vitesse et l'endommager. 4. Contactez votre concessionnaire Alumacraft.

ÉLECTRICITÉ (SUITE)

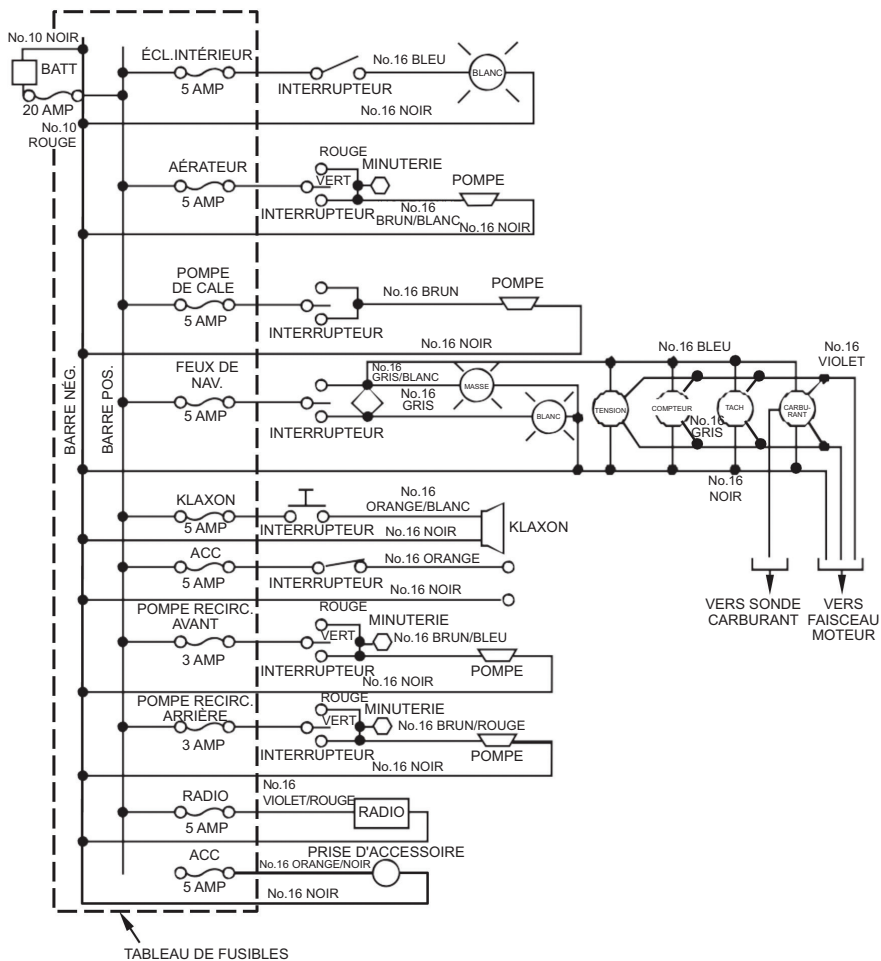
PROBLÈME	ACTIONS
La jauge de carburant se bloque ou ne réagit pas.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Desserrez légèrement les écrous qui maintiennent sa fixation arrière et vérifiez son fonctionnement. Vérifiez que la jauge fonctionne correctement et qu'elle est fermement fixée dans le panneau. 2. Vérifiez les connexions de la batterie et que l'interrupteur d'allumage est sur la position ON. 3. Vérifiez la connexion à la terre. 4. Contactez votre concessionnaire Alumacraft.

TUYAUTERIE

PROBLÈME	ACTIONS
La pompe tourne, mais n'a aucun effet.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Assurez-vous que les vannes applicables sont ouvertes. 2. Retirez le filtre de la pompe et vérifiez qu'elle n'est pas obstruée. Éliminez les obstructions et redémarrez la pompe. Assurez-vous que le rotor de la pompe fonctionne et remontez-la. 3. Vérifiez que les tuyaux d'entrée et de sortie ne sont pas bouchés. Retirez les obstructions éventuelles. 4. Contactez votre concessionnaire Alumacraft.

CODE COULEUR DU SCHÉMA ÉLECTRIQUE MARIN

COULEUR	FONCTION
ROUGE	Alimentation principale, positif 2V
NOIR	Masse commune, négatif 12V
VIOLET	Alimentation de la clé d'allumage
GRIS	Fusible vers le feu de poupe, le transmetteur de tachymètre
GRIS/BLANC	Fusible pour le feu de proue
MARRON	Fusible pour la pompe de cale
BRUN/BLANC	Fusible pour la pompe de l'aérateur
BLEU	Lampes de courtoisie intérieures
VERT	Fil de liaison du système d'alimentation en carburant
JAUNE/ROUGE	Circuit de démarrage
ROSE	Sonde carburant vers la jauge
BRUN/ROUGE	Pompe de recirculation
BRUN/BLEU	Pompe de recirculation
ORANGE/BLANC	Klaxon
ORANGE	accessoire
VIOLET/ROUGE	Radio



ALUM-7

SECTION 9 : GLOSSAIRE

CE GLOSSAIRE LISTE DES TERMES NAUTIQUES COURAMMENT UTILISÉS DANS LE MANUEL. IL EST FOURNI À TITRE DE RÉFÉRENCE.

À BORD - Dans ou sur le bateau.

À FLOT - Le bateau est sur l'eau

AIDES À LA NAVIGATION - Objets reconnaissables sur terre ou en mer tels que les bouées, les tours ou les feux qui sont utilisés pour marquer des positions et identifier les eaux sûres et les eaux dangereuses.

AMARRAGE - Une ancre, une chaîne ou un dispositif similaire qui maintient un bateau sur une position donnée.

ANCRE - [1] Une pièce de fonte façonnée pour s'agripper au fond et retenir le bateau. [2] Ancrer : action de jeter l'ancre.

ARRIÈRE - Partie arrière du bateau ou poupe.

AVANT - Partie avant ou proue du bateau. Contraire de l'arrière ou de la poupe.

AXE LONGITUDINAL - Une ligne imaginaire qui va de l'avant à l'arrière en suivant la quille du bateau.

BÂBORD - Le côté gauche d'un bateau lorsqu'on fait face à la proue [depuis l'intérieur du bateau].

BALANCE - Équilibre du bateau d'avant en arrière et d'un côté à l'autre lorsqu'il est chargé.

BARRE - Dispositif de commande du gouvernail ou zone de commande.

BARROT - Largeur maximale de la coque.

BATEAU NON-PRIORITAIRE - Terme désignant le bateau qui doit céder le passage aux bateaux ayant la priorité.

BATEAU PRIORITAIRE - Terme désignant le bateau ayant le droit de passage.

BATEAU PRIVILÉGIÉ - Le bateau qui doit maintenir son cap et sa vitesse à moins qu'il ne devienne évident que le bateau cédant ne prenne pas les mesures appropriées. Aussi appelé bateau prioritaire.

BATEAU SANS DROIT DE PASSAGE - [1] Terme désignant le bateau qui doit prendre toutes les actions nécessaires pour se maintenir à bonne distance du bateau prioritaire dans les situations de rencontre ou de croisement. [2] Le bateau qui doit céder le passage.

BATTERIE DE DÉMARRAGE - La batterie principale utilisée pour démarrer le moteur et alimenter les circuits électriques.

BATTERIES À CYCLE PROFOND - Batteries spéciales à longue durée de vie qui peuvent être déchargées et rechargées à plusieurs reprises sans perte significative de puissance.

BOUCHAIN - La zone du bateau où le côté [la muraille] croise [rencontre] le fond.

BRASSE - Unité de profondeur ou de mesure ; 1 brasse [fathom] équivaut à 6 pieds ou 1,83 m.

CALE - La section intérieure la plus basse de la coque.

CARTE MARINE - Cartes maritimes indiquant les profondeurs, les bouées, les aides à la navigation, etc.

CHAVIRER - Le bateau se retourne sens dessus dessous.

CLOISON - Paroi verticale à l'intérieur du bateau.

CONSOLE - Également appelé barre. La partie du bateau où se trouve le volant.

COQUE - Ensemble de la membrure et du revêtement extérieur du bateau.

COQUE PLANANTE - Une coque conçue pour se soulever [déjauger], réduisant ainsi la friction sur l'eau et augmentant l'efficacité.

CORROSION ÉLECTROLYTIQUE - Les métaux joints et au contact de l'eau se détériorent plus vite sous l'effet de la corrosion galvanique.

COURANT - Eau se déplaçant dans une direction horizontale.

CRIC ROULANT - Le cric roulant à l'avant de la remorque sert à positionner l'attelage lors de l'accrochage de la remorque..

DÉFENSES - Objets placés le long du bateau pour le protéger en cas de contact avec le quai ou un autre bateau.

DROIT DE PASSAGE - Priorité dans les situations de rencontre ou de croisement. Droit accordé au bateau prioritaire.

Eaux LIMITROPHES - Une étendue d'eau entre deux zones de juridiction ; par exemple, un fleuve entre deux États.

ÉCHOUER - Le bateau touche le fond.

ÉCOPER - Évacuer l'eau du fond du bateau à l'aide d'une pompe, d'un seau, d'une éponge, etc.

EMBARQUEMENT - Entrer dans un bateau

EN MOUVEMENT - Le bateau est en mouvement, c'est-à-dire qu'il n'est ni amarré ni ancré.

ÉTRAVE - La partie la plus en avant du bateau

FAIRE ROUTE - Progresser sur l'eau de manière contrôlée.

FRANC-BORD - Distance entre l'eau et le plat-bord.

FREIN DE REMORQUE À INERTIE - Type de système de freinage de la remorque conçu pour se déclencher automatiquement lorsque les freins du véhicule de remorquage sont actionnés.

FUSIBLE EN LIGNE - Type de fusible monté dans le fil d'alimentation d'un circuit de courant continu (CC), généralement près de la batterie.

GÎTE - Inclinaison d'un bateau sur un bord.

GLISSIÈRES - Supports de coque recouverts de tapis montés sur la remorque.

HYPOTHERMIE - État physique dans lequel le corps humain perd de la chaleur plus rapidement qu'il ne peut en produire.

LARGUER LES AMARRES - Détacher les amarres en prévision du départ.

MARSOUINAGE - L'étrave rebondit de haut en bas parce que l'angle d'assiette est trop important.

MILIEU DU BATEAU - Centre du bateau comme repère de la barre.

PLAQUE CAPACITÉ - Une plaque indiquant la charge maximale autorisée du bateau et la puissance nominale du moteur. Elle est située bien en vue de la barre.

PLAT-BORD - Rambarde ou bord supérieur de la partie latérale de la coque.

PONT - Surface ouverte du bateau où les passagers marchent.

POUPE - La partie extérieure à l'arrière du bateau.

PUITS ANTI-ÉCLABOUSSURES - La partie située juste à l'avant du tableau arrière sur un bateau équipé d'un moteur hors-bord.

QUILLE - La partie la plus basse du bateau, entre l'avant et l'arrière, sur toute sa longueur.

QUILLE DE ROULIS - Plans minces et surélevés parallèles à la quille, ou extrusions en aluminium s'étendant sur une partie de la coque, sert à amortir les oscillations dues au roulis.

RANGER - Ordonner la charge à bord.

RÈGLES DE CIRCULATION SUR L'EAU - Règles de prévention des collisions sur l'eau.

RELÈVEMENT - Position relative ou direction d'un objet par rapport au bateau.

RÉSERVOIR À APPÂTS - Un vivier miniature conçu pour emporter et maintenir en vie et en bonne santé des appâts vivants.

SIGNAL DE DÉTRESSE VISUEL - Dispositif utilisé pour signaler un besoin d'assistance, tel que drapeaux, feux et fusées éclairantes..

SILLAGE - Les vagues qu'un bateau laisse derrière lui lorsqu'il avance sur l'eau.

SONDE DE CARBURANT - Dispositif électrique monté à l'extérieur d'un réservoir de carburant intégré et qui contrôle la jauge de carburant sur le tableau de bord.

TABLEAU ARRIÈRE - La poutre transversale de la poupe.

TAQUET - Un accessoire de pont avec des oreilles permettant de bloquer un cordage.

TIRANT D'EAU - La profondeur du bateau sous la ligne de flottaison, mesurée verticalement jusqu'à la partie la plus basse de la coque.

WC MARIN - Système sanitaire spécialement conçu pour les bateaux

TRANSDUCTEUR - Dispositif qui envoie/reçoit les signaux du sondeur de profondeur.

TRIBORD - Le côté droit du bateau lorsque l'on regarde vers la proue (depuis l'intérieur du bateau).

TUBE COLLECTEUR DU COMPTEUR DE VITESSE - Aussi appelé tube de Pitot. Dispositif en plastique monté sur le tableau extérieur inférieur et s'étendant sous le fond du bateau. Il est relié à l'indicateur de vitesse par un tube flexible en plastique.

TUBE DE PITOT - Tube collecteur de la pression d'eau pour fournir le signal requis au compteur de vitesse.

V-PAD - Une coque en V modifiée avec une petite zone plate à l'arrière de la quille.

VERS L'ARRIÈRE - Vers la proue.

VFI - Vêtement de flottaison individuel.

VITESSE SANS SILLAGE - Vitesse à laquelle un bateau se déplace en produisant un sillage imperceptible, généralement à moins de 8 km/h (5 mph).

VOIE NAVIGABLE - Une étendue d'eau navigable.

EXPLOREZ UN MONDE DE NOUVELLES AVENTURES AVEC TOUS NOS PRODUITS BRP. BRP.COM



ski-doo LYNX SEADOO CAN-AM ROTAX ALUMACRAFT Manitou QUINTREX
