



GAS :

Le circuit de gaz comprend un détendeur avec robinet de sécurité, une tuyauterie en cuivre et des raccords souples spécialement conçus pour le gaz, un second HOOD 38 à la cuisine et enfin une sécurité sur chaque feu et sur le four qui coupe le gaz si la flamme a été soufflée.

La bouteille est installée dans un coffre isolé avec une mise à la mer.

Avant de quitter le chantier, le HOOD 38 subit des dizaines d'heures de contrôle. Il est essayé en bassin d'essai et arrosé pendant douze heures consécutives car nous savons que certaines fuites n'apparaissent qu'au bout de plusieurs heures. Le moteur, les circuits électriques, le grément, les aménagements, les équipements ont été contrôlés, essayés, testés.

Après sa livraison nos différentes bases sont toutes à votre disposition pour assurer un vrai service après-vente quelque soit la région où vous avez acheté votre HOOD 38. Nous vous en donnons la liste en annexe.

Afin que le HOOD 38 vous donne une entière satisfaction nous vous demandons de respecter les quelques conseils suivants :

RÉSÉRVUAIRE D'EAU :

REGLAGE DU MAT :

Le HOOD 38 est équipé de 3 réservoirs d'eau :

- Sous banquette tribord carré.
- Sous banquette bâbord carré.

Pour un bon réglage, rider les galhaubans afin que le mât soit rigoureusement droit dans le plan transversal, puis le pataras afin qu'il le soit aussi dans le plan longitudinal. Rider ensuite les bas-haubans puis les bas-haubans arrière sans souquer. Leur rôle est simplement d'empêcher le mât de partir vers l'avant et ils ne doivent pas le tirer vers l'arrière.

Dans l'ordre décroissant des tensions à appliquer, on a ainsi de la plus forte à la plus faible : étai et pataras, puis galhaubans, bas-haubans et bas-haubans arrière.

Un bon réglage se termine toujours en mer lors d'un essai sous voiles.

2) Hivernage :

Si vous quittez votre bateau pour une longue période, prendre les précautions suivantes :

.../...

- Faire le plein d'eau au maximum.
- GAZ : incorporer des pastilles d'hydroclonazbee (disponibles en pharmacie).
- Vidanger complètement avant utilisation.

3) Nettoyage :

Le circuit de gaz comprend un détendeur avec robinet de sécurité, une tuyauterie en cuivre et des raccords souples spécialement conçus pour le gaz, un second robinet d'arrêt à la cuisine et enfin une sécurité sur chaque feu et sur le four qui coupe le gaz si la flamme a été soufflée.

La bouteille est installée dans un coffre isolé avec une mise à la mer.

Les raccords souples doivent être remplacés tous les ans en utilisant du tuyau normalisé.

Avant de quitter le bateau, fermer le robinet du détendeur et celui de la cuisine.

UTILISER EXCLUSIVEMENT " CAMPING GAZ ".

NE JAMAIS BRANCHER UN AUTRE TYPE DE GAZ SUR CE CIRCUIT.

RESERVOIRS D'EAU :

Le HOOD 38 est équipé de 3 réservoirs d'eau :

- Sous banquette tribord carré.
- Sous banquette babord carré.
- Sous plancher carré.

1) Remplissage :

La pompe électrique ne tire que dans le réservoir central situé sous le plancher du carré. Chaque réservoir est isolé du réservoir central par une vanne afin d'éviter les surpressions.

Le plein doit être fait sous faible pression et les vannes de communication entre les réservoirs fermées. Un équipier est en bas, ouvre les évents afin que l'air s'échappe facilement et ne les referme que lorsque l'eau va arriver à leur niveau.

2) Hivernage :

Si vous quittez votre bateau pour une longue période, prendre les précautions suivantes :

.../...

.../...

- Faire le plein d'eau au maximum.
- Incorporer des pastilles d'hydroclonazone (disponibles en pharmacie).
- Vidanger complètement avant utilisation.

3) Nettoyage : stanche 220 volts qui peut être branchée sur le courant du quai. Une prise 220 volts étanche est installée à cet effet dans le tableau électrique accessible par une petite trappe située au

Procédure à suivre :

- Déposer le réservoir.
- Rincer à grande eau additionnée de JAVEL ou rinçage au détergent.
- Rinçage à l'eau claire avant utilisation.

POMPE ELECTRIQUE D'EAU DOUCE SOUS PRESSION :

La pompe se trouve sous la couchette tribord du carré à l'avant.

Pour utiliser le circuit d'eau douce sous pression, le robinet de la pompe manuelle de secours doit être fermé. Ce robinet se trouve sous la pompe manuelle, dans le placard situé sous les éviers de la cuisine. Si le robinet reste ouvert, le circuit sous pression aspire de l'air par le bec de la pompe manuelle et se désamorce.

Après avoir enclenché le disjoncteur de la pompe au tableau électrique la pompe établit la pression puis s'arrête.

Si, tous les robinets étant fermés, la pompe fonctionne par à-coups à intervalles réguliers c'est qu'il existe une fuite dans le circuit : vérifier alors les colliers de serrage, les embouts de réservoirs, le tuyau et enfin les réservoirs eux-mêmes.

Si, tous les robinets étant fermés, la pompe fonctionne à sa vitesse normale sans s'arrêter, il y a de l'air dans le circuit : vérifier que les réservoirs ne sont pas vides, puis purger en ouvrant en grand tous les robinets et en les fermant un à un en commençant par le plus éloigné, dès que l'eau à un débit régulier.

+2 CHAUFFE-EAU (EQUIPEMENT OPTIONNEL)

L'eau chaude est obtenue par l'intermédiaire d'un ballon RARITAN d'une capacité de 45 litres. L'eau peut être réchauffée de deux façons distinctes :

.../...

.../...

- Par un serpentin à l'intérieur duquel circule l'eau du circuit de refroidissement du moteur. Lorsque le moteur tourne, on chauffe donc simultanément les 45 litres d'eau contenus dans le ballon RARITAN.
- Par une résistance 220 volts qui peut être branchée sur le courant du quai. Une prise 220 volts étanche est installée à cet effet dans le cockpit du bateau. Son disjoncteur est monté à l'intérieur du tableau électrique accessible par une petite trappe située au dessus du siège de la cabine arrière.

Un robinet de vidange situé à l'intérieur du compartiment moteur côté cuisine permet une vidange complète de l'installation pour un hivernage par des températures inférieures à 0°.

NE JAMAIS BRANCHER SUR LE 220 VOLTS DU QUAI LE BALLON RARITAN VIDE.

LA RESISTANCE SERAIT DETERIOREE.

CIRCUITS ELECTRIQUES :

Le HOOD 38 est équipé d'un circuit 12 volts et de 3 batteries de 80 ampères chacune.

Le bateau est livré avec un schéma électrique.

Le contacteur général situé sur le tableau électrique derrière l'échelle de descente a 4 positions :

. OFF : batteries coupées.

Position sur laquelle doit se trouver le contacteur lorsque l'on quitte le bateau pour éviter les pertes de courant.

. BOTH : Les 3 batteries sont couplées. Le moteur démarre sur les 3 batteries, l'alternateur recharge les 3 batteries à la fois et la consommation électrique tire sur les 3 batteries simultanément.

. 1 : Seule la première batterie est en circuit. Le moteur démarre sur cette batterie et ne recharge que celle-ci. On ne peut utiliser que le courant de cette batterie.

. 2 : Les batteries 2 et 3 sont couplées et en circuit. Le moteur démarre sur les batteries 2 et 3 et ne recharge que celles-là. La consommation électrique tire sur les batteries 2 et 3 simultanément.

Il y a deux façons d'utiliser les batteries pour conserver toujours une batterie pour le démarrage du moteur :

.../...

.../...

- Passage en position " BOTH " juste avant le démarrage du moteur, les trois batteries seront ainsi rechargées ensemble pendant que l'alternateur débitera. A l'arrêt du moteur, passer en position 1 (ou en position 2) selon la quantité d'électricité à utiliser jusqu'au prochain démarrage du moteur où l'on repassera en position "BOTH", etc... tours de winch.
- Utiliser uniquement la position 1 ou la position 2 afin de mettre en circuit alternativement la batterie 1 puis les batteries 2 et 3 couplées pour conserver en permanence la batterie 1 ou le groupe de batteries 2 + 3 chargées.

On ne passera alors de la position 1 à la position 2 que lorsque la batterie 1 sera chargée et de la position 2 à la position 1 que lorsque les batteries 2 et 3 seront chargées.

Le contrôle du voltage, de la charge et de la décharge se fait grâce à l'ampèremètre et au voltmètre situés sur le tableau électrique. L'indication fournie par ces deux appareils correspond à la position du contacteur général. Si celui-ci est en position 1 les paramètres affichés par l'ampèremètre et le voltmètre ne concernent que la batterie 1. Si le contacteur est en position 2 le voltmètre et l'ampèremètre ne donnent que des indications concernant les batteries 2 et 3 couplées, etc...

Une batterie, pour rester en état, doit être déchargée puis rechargée puis à nouveau déchargée, etc...

Il faut donc bien faire travailler alternativement les batteries. Surveiller le niveau de l'électrolyte et ne rajouter que de l'eau distillée. En période chaude, en Méditerranée par exemple, le niveau doit être surveillé toutes les semaines au minimum.

NE JAMAIS MANIPULER LE CONTACTEUR GENERAL LORSQUE LE MOTEUR TOURNE,
LE REGULATEUR POURRAIT ETRE MIS DEFINITIVEMENT HORS D'USAGE.

DERIVE :

La dérive se manoeuvre par l'intermédiaire d'un câble inox de 6 mm qui remonte dans un tube situé derrière l'échelle de descente sur un winch-enrouleur spécial. Ce winch est en effet auto-coinceur : le tambour ne peut tourner que si la manivelle tourne et que le câble est en tension. Le seul fait de cesser de tourner la manivelle bloque donc le câble dans sa position.

La révision des vingt heures n'est plus prise en charge par le constructeur du moteur depuis plusieurs années et .../... (minime) doit être supporté par le propriétaire du bateau.

.../...

Nous avons essayé sans succès un marquage du câble par plusieurs types de peinture différentes, par des adhésifs, par du vernis à ongle par des fils de cuivre glissés sous un toron du câble, etc... sans succès. Le passage dans les réas détruit en effet rapidement le marquage. La meilleure solution pour repérer la position de la dérive est le comptage des tours de winch.

FAIRE TRES ATTENTION EN REMONTANT LA DERIVE AU MAXIMUM ET NE PAS INSISTER SUR LA MANIVELLE DE WINCH LORSQUE LA DERIVE EST ARRIVEE EN

BUTEE EN POSITION HAUTE A L'INTERIEUR DU PUIT : LA DEMULTIPLICATION DONC LA PUISSANCE DU WINCH EST TELLE QU'ELLE POURRAIT ENTRAINER DES RUPTURES.

Un régime de 1 200 tours est suffisant pour charger les batteries.

Prendre l'habitude de maintenir son moteur en parfait état de propreté, ce qui est la meilleure manière de déceler une fuite anormale.

ANTENNE ET INSTALLATION ELECTRONIQUE :

Utiliser le moteur en régime de croisière entre 2 200 et 2 500 tours. Vous augmenterez sa durée de vie.

Jeter fréquemment un oeil sur le témoin de pression d'huile et le manomètre de température d'eau. Ce doit être le réflexe de tout barreur.

Une antenne de réception radio est réalisée par une isolation du pataras en tête de mât. L'extrémité du câble d'antenne est ramenée à la table à cartes.

Une gaine passe-fils permet le cablage des instruments électroniques du pied de mât à la table à cartes.

Le plafond de la cabine arrière se dépose pour donner accès à la console à instruments et permettre la pose des répéteurs.

La mise à l'air libre du réservoir de fuel se fait par un évent situé dans le compartiment de bouteilles de gaz qui se trouve à tribord dans l'hiloire de cockpit.

MOTEUR :

réserveur fuel (quantité) à 140 litres
L'accès au puisard se trouve sous le plancher de la cabine arrière. La pompe de cale électrique se trouve à proximité du réservoir de fuel accessible par le coffre babord du cockpit.

Lire attentivement le manuel d'utilisation du fabricant.

Après les vingt premières heures le moteur doit être impérativement révisé par un agent du constructeur. Cette révision engage la garantie du constructeur du moteur mais inversement l'en dégage si elle n'est pas effectuée.

La révision des vingt heures n'est plus prise en charge par le constructeur du moteur depuis plusieurs années et le coût (minime) doit être supporté par le propriétaire du bateau.

.../...

.../...

Les vidanges moteur ont lieu ensuite toutes les 50 heures de marche.

Il est conseillé de changer le filtre à huile toutes les cent heures et le filtre gaz-oil toutes les deux cents heures ou une fois par saison, en contrôlant régulièrement le filtre décanteur et en purgeant si nécessaire.

CONTROLLER UN MOIS APRES LA LIVRAISON LE SERRAGE DES SILENT-BLOCKS ET LES BOULONS D'ACCOUPLLEMENT DE L'ARBRE D'HELICE SUR L'INVERSEUR. ENSUITE, LES CONTROLLER A NOUVEAU REGULIEREMENT.

Contrôler le niveau d'huile avant chaque mise en route ainsi que le niveau d'eau dans l'échangeur.

Contrôler le niveau d'huile de l'inverseur toutes les 20 heures.

Un régime de 1 200 tours est suffisant pour charger les batteries.

Prendre l'habitude de maintenir son moteur en parfait état de propreté, ce qui est la meilleure manière de déceler une fuite anormale.

Utiliser le moteur en régime de croisière entre 2 200 et 2 500 tours. Vous augmenterez sa durée de vie.

Jeter fréquemment un oeil sur le témoin de pression d'huile et le manomètre de température d'eau. Ce doit être le réflexe de tout barreur et peut un jour sauver la vie du moteur et éviter des frais importants.

Apprendre à purger " les yeux fermés " le circuit de fuel en cas de désamorçage du circuit ou de présence d'eau (voir manuel d'instruction du moteur).

Mouiller avec un seau d'eau de mer ou d'eau douce les tecks du pont autour du nable de fuel avant de faire le plein. Ceci vous évitera de les tacher si le réservoir déborde.

La mise à l'air libre du réservoir de fuel se fait par un évent situé dans le compartiment des bouteilles de gaz qui se trouve à tribord dans l'hiloire de cockpit.

L'accès au puisard se trouve sous le plancher de la cabine arrière. La pompe de cale électrique se trouve à proximité du réservoir de fuel accessible par le coffre babord du cockpit.

VANNES :

BABORD & ROUPE :

Les vannes de votre HOOD 38 sont toutes de première qualité car c'est un élément de sécurité important et trop souvent négligé. Leurs commandes sont du type " quart de tour " afin de simplifier la manoeuvre.

.../...

.../...

CONTROLLER REGULIEREMENT :

Ne pas oublier de toutes les fermer en quittant le bord.

1) LA TENSION DES DROSSES
- SOUS LE PLANCHER DU COCKPIT :

2 vanes pour les deux dalots de cockpit

- SOUS LES EVIERS CUISINE :

1 vanne pour l'évacuation des évier

1 vanne pour la pompe manuelle eau de mer

- SOUS LE PLANCHER SITUE ENTRE LE SIEGE TABLE A CARTES (ET LE COFFRE DU MOTEUR :

1 vanne de circuit de refroidissement du moteur (vérifier que le point d'amarrage ne vienne rager sur la ferrure d'étrave.

- SOUS LE LAVABO DE LA TOILETTE AVANT :

1 vanne pour l'évacuation W. C.

1 vanne pour l'évacuation lavabo

1 vanne pour l'arrivée d'eau W. C. (sans la plier mais la plier pour la stocker quand elle est sèche.

- SOUS LE LAVABO DE LA TOILETTE ARRIERE :

1 vanne pour l'évacuation W. C.

1 vanne pour l'évacuation lavabo

1 vanne pour l'arrivée d'eau W. C.

Il y a en plus 3 passe-coques situés au dessus de la flottaison :

- Echappement moteur situé sous le tableau arrière
- Pompe de cale électrique sous le tableau arrière
- Pompe de cale manuelle sous le tableau arrière.

Avant de naviguer, nous vous recommandons de fermer les vanes des toilettes, la vanne d'évacuation des évier de la cuisine, ainsi que les clapets d'arrivée d'eau sur les cuvettes de W. C. afin d'éviter les remontées d'eau lors des bords de près avec une forte gîte.

Prendre également la précaution de vider non seulement les cuvettes mais aussi le contenu du tuyau d'évacuation.

Ne pas hésiter à manoeuvrer souvent les vanes afin d'éviter qu'elles ne finissent par se bloquer.

Si le gel-coat est profondément rayé ou en présence de " coups " confier la réparation à un spécialiste.

BARRE A ROUE :

La tension des câbles doit être contrôlée et vérifiée et peut être reprise après une semaine d'utilisation. Le jeu des drosses ne doit pas être supérieur à la moitié de la profondeur des gorges des poulies de renvoi mais un léger jeu doit exister.

.../...

.../...

CONTROLLER REGULIEREMENT :

- 1) LA TENSION DES DROSSES
- 2) LE SERRAGE DU SECTEUR SUR LA MECHE DE SAFRAN.

VOILES : ~~er les émulsions pour le nettoyage des hydrocarbures et rincer~~
~~abondamment car aux vidanges d'huile moteur et inverseur et aux rôt~~
~~mortgages du circuit de fuel, il y a des écoulements dans les fonds~~
~~qui peuvent endommager les clapets et les membranes de pompe de cale.~~

Amurer le génois sur une manille longue afin d'éviter que le point d'amure ne vienne raguer sur la ferrure d'étrave.

MANIFESTES :
Ne pas laisser la grand'voile ferlée sans taud de bôme mais ranger les voiles dans leur sac car elles sont sensibles aux ultra-violets.

Ranger une voile humide sans son sac sans la plier mais la plier pour la stocker quand elle est sèche.

Faire réviser le jeu de voiles en fin de chaque saison.

ENTRETIEN DU POLYESTER :

Coque :

Chaque année, nous conseillons, lors d'un carénage, de bien nettoyer la coque et de passer le gel-coat au polish pour lui redonner son brillant.

Pour l'entretien courant du gel-coat en bon état, il faut laver à l'éponge et au TEEPOL par exemple puis rincer abondamment.

Pour l'entretien d'un gel-coat mat ou légèrement rayé il faut laver à l'éponge au CIF par exemple et polir ensuite avec des pâtes à polir.

Si le gel-coat est profondément rayé ou en présence de " coups " confier la réparation à un spécialiste.

Pont :

Les parties blanches se nettoient facilement à l'acétone.

ATTENTION : NE PAS METTRE D'ACETONE SUR LE GEL COAT GRIS ANTIDERAPANT SUR LES CAPOTS DE PONT, HUBLOTS, COMPAS, etc...

.../...

NETTOYAGE DES FONDS :

Utiliser les émulsions pour le nettoyage des hydrocarbures et rincer abondamment car aux vidanges d'huile moteur et inverseur et aux réamorçages du circuit de fuel, il y a des écoulements dans les fonds qui peuvent endommager les clapets et les membranes de pompe de cale

MENUISERIES :

Extérieur :

Tous les éléments sont en teck massif et peuvent rester sans aucun traitement. La couleur blonde du teck neuf va devenir un peu plus grise.

On redonne au teck sa couleur en le ponçant ou en le nettoyant avec un produit du type TIP TOP TECK avec la précaution de ne pas laisser des traces sur le bois ni attaquer le polyester. Pour l'entretien courant brosser le teck à l'eau claire.

Nous déconseillons les huiles de teck, le BONDEX ou les autres produits du même genre.

Intérieur :

Les menuiseries intérieures sont réalisées en contre-plaqué teck et en teck massif qui ont été vernis, puis très légèrement poncés et enfin cirés. C'est ce qui donne au teck cette couleur blonde satinée.

Le seul entretien consiste à cirer les meubles et les cloisons avec une cire liquide de bonne qualité.

Les premiers mois vos menuiseries apprécieront d'être cirés fréquemment.