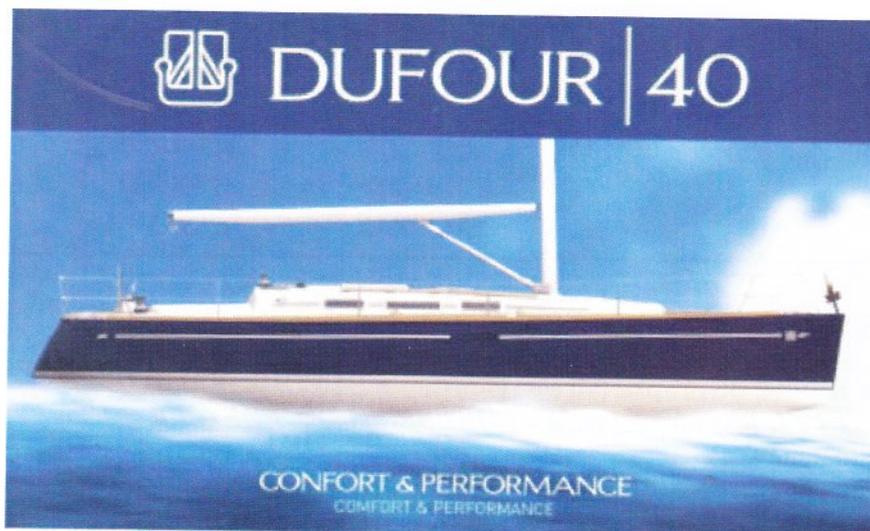




## MANUEL PROPRIETAIRE



## SOMMAIRE

Introduction

1. Catégorie de conception du navire
2. Caractéristiques techniques
3. Systèmes électriques
4. Installation gaz
5. Circuit d'épuisement et sanitaire
6. Envahissement
7. Protection contre le feu
8. Moteur
9. Installation carburant
10. Système de gouverne
11. Navigation
12. Protection contre la foudre
13. Protection de l'environnement
14. Armement de sécurité
15. Manutention, transport, mise à sec

## PLANS

- 1 Présentation
- 2 Aménagement
- 3 Accastillage
- 4 Voilure
- 5 Circuit de drisses et d'écoutes
- 6 Circuit 110V
- 7 Circuit 220V
- 8 Circuit de charge et de puissance
- 9 Tableau électrique 12V
- 10 Bornier tableau électrique 12V
- 11 Implantation électrique 12 V
- 12 Implantation électrique 220 V
- 13 Système de gouvernail
- 14 Circuit gaz
- 15 Evacuation du navire
- 16 Circuit eau douce
- 17 Circuit d'assèchement
- 18 Passes coque
- 19 Implantation mécanique
- 20 Holding tank (Option)
- 21 Charte pour la mer et les rivières
- 22 Page SNSM (Société Nationale pour le sauvetage en mer)

## INTRODUCTION

**DUFOUR YACHTS** est heureux de vous présenter ce manuel qui vous permettra de mieux connaître votre bateau.

Ce manuel a été établi pour vous aider à utiliser votre navire avec plaisir en toute sécurité.. Lisez le attentivement en particulier pour prévenir les risques d'incendie et d'envahissement, et familiarisez-vous avec le navire avant de l'utiliser.

Si c'est votre premier bateau ou si vous changez pour un type de navire avec lequel vous n'êtes pas familiarisé, pour votre confort et votre sécurité, assurez-vous d'obtenir une expérience de prise en main et d'utilisation avant d'assurer le commandement du navire. Votre vendeur, votre fédération nautique nationale ou votre club nautique sera très heureux de vous conseiller les écoles de mer locales ou les instructeurs compétents.

**GARDEZ CE MANUEL EN LIEU SÛR ET TRANSMETTEZ LE AU NOUVEAU PROPRIETAIRE SI VOUS VENDEZ LE NAVIRE.**

***AVERTISSEMENT:*** *Nos bateaux sont régulièrement améliorés en fonction de l'expérience de nos clients et des recherches réalisées par le chantier, ainsi les spécifications données dans ce manuel propriétaire ne sont pas contractuelles et peuvent être modifiées sans préavis et sans obligation de mise à jour.*

*Ce manuel à pour but de couvrir un maximum de renseignements et donc il se peut que des équipements ou des paragraphes ne concernent pas votre bateau. En cas de doute, référez-vous à l'inventaire qui a du vous être fourni par votre vendeur lors de votre commande.*

## 1. CATEGORIE DE CONCEPTION DU NAVIRE

Votre **DUFOUR 40** rentre dans la catégorie de conception HAUTE MER (catégorie A). Dans des conditions normales d'utilisation, votre bateau est conçu pour naviguer dans des vagues d'une hauteur significative jusqu'à 7m et des vents de force beaufort 10 ou moins, et résister dans des conditions plus sévères.

Cette capacité à naviguer dépend également des compétences de l'équipage, de ses capacités physiques, de l'entretien du bateau et de l'armement.

**Soyez donc vigilant avant de prendre la mer.**

DUFOUR YACHTS ne peut garantir le parfait fonctionnement du navire dans des conditions de mer exceptionnelles (orage violent, ouragan, cyclone, trombe,...)

### CATEGORIES DE CONCEPTION

Catégories de Conception	Type de navigation	Force du vent (Beaufort)	Vitesse du vent	Hauteur significative De vague à considérer
A	En haute mer	Jusqu'à 10 compris	Jusqu'à 28 m/s	Jusqu'à 7 m
B	Au large	Jusqu'à 8 compris	Jusqu'à 21m/s	Jusqu'à 4 m compris
C	A proximité des côtes	Jusqu'à 6 compris	Jusqu'à 17 m/s	Jusqu'à 2 m compris
D	En eaux protégées	Jusqu'à 4 compris	Jusqu'à 13 m/s	Jusqu'à 0.3 m compris

## 2. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU BATEAU

### 2.1. Caractéristiques générales

Modèle:	<b>DUFOUR 40</b>
Architecture:	Umberto Felci
Catégorie de conception	A
N° de l'organisme notifié	CE/0607
Longueur hors tout:	12.32 m
Longueur de coque:	12.06 m
Longueur flottaison:	10.74 m
Bau maximum:	3.90 m
Tirant d'eau court / long:	1.60 / 2.10 m
Tirant d'air standard / option mâât long :	17.65 / 18.15 m
Poids du lest court / long :	2 800 / 2 700 kg
Déplacement lège:	7 800 / 7900 kg

Surface GV standard (environ)	41,60 m <sup>2</sup>
Surface génois enrouleur (environ)	40,75 m <sup>2</sup>

*Surfaces indiquées pour mât standard*

Capacité en eau hors chauffe eau (environ)	330 L
Capacité en gazole (environ)	160 L
Holding tank (selon option)	40 L/ 80L
Batterie moteur (selon version)	100Ah
Batterie de service (version standard)	100Ah
Moyen principal de propulsion	Voile
Puissance moteur maximale admissible à bord	41 kw

160 / 40  
130  
2 x 130

2.2. Charge maximum

	Catégorie		
	A	B	C
Nombre de personnes	8 pers	8 pers.	12 pers
Poids équipage (75 kg/personne)	600	600	900
Equipement de base de sécurité	91	91	91
Stock & cargaison	200	200	200
Capacité eau	350	350	120
Capacité carburant	130	130	130
Radeau de sauvetage (non compris dans kit standard)	69	69	69
Options chantier (Voir détail tableau ci-dessous)	590	590	590
Chargement divers	70	70	
<b>Charge maxi recommandée (kg) :</b> Indiquée sur la plaque signalétique.	<b>2100</b>	<b>2100</b>	<b>2100</b>

*Poids détaillé des options*

Mat enrouleur	Spi+ accastillage	Holding tank	Passavant teck	climatisation	Four micro ondes	Divers(etai largable, table cockpit, électronique, etc...)
<b>18 kg</b>	<b>30 kg</b>	<b>45 kg</b>	<b>150 kg</b>	<b>60 kg</b>	<b>17 kg</b>	<b>145 kg</b>
Chargeur	Guindeau électrique	Batterie supplémentaire	chauffage	Upgrade moteur		
<b>5 kg</b>	<b>20 kg</b>	<b>40 kg</b>	<b>20 kg</b>	<b>40 kg</b>		

NOTA : La charge maxi recommandée est à pondérer selon les options chantier montés à bord.. Elle devra être diminuée si d'autres options sont montées

### 3. SYSTEMES ELECTRIQUES

#### 3.1. Consignes de sécurité et d'utilisation du système électrique

##### **AVERTISSEMENT**

Toujours:

- Vérifier l'état des batteries (charge et niveau de l'électrolyte) et du système de charge avant de prendre la mer.
- Débrancher et déposer les batteries pour l'hivernage.
- Maintenir la tension des batteries à plus de 10,5V pendant l'hivernage.
- Emporter des ampoules de rechange pour tous les feux de navigation et l'éclairage intérieur. Respecter les puissances notamment pour les feux de navigation.
- Vérifier le fonctionnement des appareils de navigation.
- Vérifier le fonctionnement des feux de navigation avant les navigations de nuit

Ne jamais:

- Travailler sur une installation électrique sous tension.
- Modifier une installation et les schémas pertinents, sauf si cela est exécuté par un électricien qualifié en électricité marine.
- Changer ou modifier la capacité de rupture des appareils de protection contre les surintensités.
- Remplacer les appareils ou matériels électriques par des composants excédents la capacité prescrite sans recalibrer les conducteurs et leur protection.
- Laisser le navire sans surveillance quand l'installation électrique est sous tension, éventuellement à l'exception d'une pompe de cale automatique et des circuits de protection contre l'incendie ou le vol.

Si un fusible ou un disjoncteur ne cesse de sauter, il faut faire appel à un spécialiste afin de déterminer l'origine du court-circuit.

#### 3.2. Mise en place de nouveaux équipements

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1996, les équipements électriques sont soumis à la directive européenne "compatibilité électromagnétique" (Ref 89/336/CEE). Il est donc nécessaire d'installer de nouveaux équipements qui répondent à cette norme et qui portent le marquage CE. L'appareil doit être également livré avec un certificat de conformité et une notice d'utilisation.

N'utilisez que des appareils électriques à double isolation ou mis à la terre dans le cas d'une installation 220V ou 110V. Lors de la pose de ces appareils, respecter les consignes de montages (section des fils, protection).

Pour éviter d'avoir des problèmes de maintenance, portez mention au manuel des éventuelles modifications du schéma électrique.

### 3.3 Batteries

La capacité des batteries a été étudiée pour subvenir aux besoins en énergie des accessoires du bord. Pour éviter tout problème, il est nécessaire de veiller à la bonne charge et à l'entretien des batteries.

#### **ATTENTION**

- Lorsque que vous installez de nouveaux appareils électriques, veiller à ce que la consommation globale de ces appareils reste en rapport avec la capacité de vos batteries.
- Toujours débrancher la borne – de la batterie avant la borne +
- Ne jamais mettre en contact les deux bornes d'une batterie par l'intermédiaire d'objets conducteurs (Outils, etc...)
- Lors de la manipulation des batteries, éviter toute fuite de liquide électrolytique en les maintenant horizontalement. Porter des gants et des vêtements aptes à éviter tout risque de contact avec le liquide électrolytique en cas de fuite.
- En cas de projection d'électrolyte, rincer abondamment la partie du corps entrée en contact et consulter un médecin.

### 3.4 Guindeau électrique

#### **ATTENTION**

Lorsque vous utilisez le guindeau électrique, il est impératif de faire fonctionner votre moteur légèrement accéléré.

### 3.5 Installation 220/110 Volts

#### **DANGER**

L'installation 220V ou 110V du bord est protégée par un disjoncteur et muni d'un bloc différentiel. Le câblage d'accessoires de bord supplémentaire en 220V ou 110V doit être effectué par des professionnels avec recalibrage échéant du disjoncteur général.

#### **DANGER**

Votre bateau est livré sans câble d'alimentation bateau/ quai et sans prise male coté borne de quai .Le câble devra être prévu pour une utilisation en extérieur. Sa section devra être adapté en fonction de sa longueur et de la puissance du disjoncteur principal (Voir schéma électrique). La prise devra être adaptée à la prise femelle du quai (Vous renseigner auprès d'un professionnel si nécessaire)Elle devra être le plus proche possible du type **IP 67 / IEC529**

- Couper l'alimentation à quai au niveau du dispositif de sectionnement installé à bord avant de brancher ou débrancher le câble d'alimentation bateau/quai.
- Brancher le câble d'alimentation bateau/ quai sur le bateau avant de le brancher sur la borne du quai
- Débrancher le câble d'alimentation bateau/ quai sur la borne du quai avant de le débrancher sur le bateau
- Bien fermer la protection de l'entrée d'alimentation à quai

## **4. INSTALLATION GAZ**

### 4.1 Conseil d'utilisation

- Lire attentivement les notices d'utilisation du réchaud et du détendeur .
- S'assurer de la conformité de la bouteille de gaz et du détendeur aux préconisations du réchaud (Débit, pression, type de gaz).
- S'assurer de la conformité de la bouteille de gaz à la réglementation en vigueur dans le pays d'utilisation.
- Les appareils brûlant du combustible consomment l'oxygène de la cabine et rejettent des produits de combustion dans le navire. Une ventilation est nécessaire lorsque les appareils fonctionnent. Ouvrez les hublots de roof lorsque vous cuisinez.
- Ne pas se servir du four comme chauffage.
- Ne pas obstruer l'accès rapide aux éléments de l'installation gaz (coffre bouteille, robinet d'arrêt).
- La bouteille de gaz doit toujours être entreposée dans son logement
- Ne jamais laisser le navire sans surveillance lorsque des appareils au gaz fonctionnent.
- Fermer l'ensemble des robinets du circuit quand le bateau n'est pas occupé (robinet d'arrêt, robinet détendeur), même quand la bouteille est considérée comme vide.
- Ne jamais fumer en descendant à l'intérieur du bateau lorsque celui-ci était fermé, assurez-vous de l'absence d'odeur de gaz.
- Si vous sentez une odeur de gaz, fermer les robinets du circuit et ceux du réchaud, ventiler le bateau, détecter la fuite avant de remettre l'installation en service.

### **AVERTISSEMENT**

Les vannes du circuit doivent être immédiatement fermées en cas d'urgence.

#### 4.2 Vérification du circuit

- Le circuit de gaz doit faire l'objet d'essais périodiques :
  - ° Fermer tous les robinets de la cuisinière.
  - ° Ouvrir le robinet d'alimentation du réchaud ainsi que celui du détendeur.
  - ° Vérifier l'étanchéité de tous les raccords au moyen d'un appareil de détection des fuites ou par application d'eau savonneuse.

<b>ATTENTION !</b>
--------------------

Ne pas utiliser de solutions contenant de l'ammoniaque.
---

<b>DANGER !</b>
-----------------

Ne jamais utiliser de flamme pour rechercher les fuites.
--

Il convient que les réparations et les modifications du circuit soient effectuées par une personne compétente.

Les tuyaux flexibles doivent être :

- contrôlés régulièrement, au moins une fois par an,
- remplacés si une date de péremption inscrite sur le tuyau est dépassée,
- remplacés cinq ans après la date de fabrication du tuyau qui peut être marquée sur celui-ci,
- remplacés en cas de détérioration.

#### 4.3. Changement de la bouteille de gaz

<b>DANGER !</b>
-----------------

- |   |
|---|
| - Fermer les robinets du réchaud ainsi que celui qui se trouve avant le réchaud.<br>- Ne pas fumer, ni utiliser de flamme nue pendant le remplacement de la bouteille de gaz. |
|---|

## 5. CIRCUIT D'ÉPUISEMENT ET SANITAIRE

### 5.1. Caractéristiques du système d'épuisement

Type de pompe	Débit théorique
Manuelle	39 L / 60 coups mn
Electrique	1.800 L / h

Lisez attentivement la notice d'utilisation et d'entretien de la pompe de cale qui accompagne votre bateau.

#### **AVERTISSEMENT !**

- Assurez-vous que les pompes de cale sont en état de fonctionner avant de prendre la mer.
- Localisez la pompe à main et son levier,
- Localisez l'interrupteur de la pompe de cale électrique au tableau électrique
- Nettoyer régulièrement le puisard et les filtres des pompes
- Le système de pompe de cale n'est pas prévu pour assurer la flottabilité du bateau en cas d'avarie. Il est destiné à vider l'eau provenant d'embruns, d'une fuite de vanne ou tout autre fuite modérée.

### 5.2. Pompe d'eau douce sous pression

L'évier et les lavabos sont alimentés en eau douce par une pompe électrique. Un filtre est installé en amont de la pompe, il doit être nettoyé régulièrement

**Ne jamais faire tourner la pompe si le réservoir est vide. Basculer sur l'autre réservoir ou faire les pleins.**

La production d'eau chaude est assurée par un chauffe-eau branché sur le circuit de refroidissement du moteur et la prise électrique de quai.

Après vidange du chauffe-eau, veiller à ce que la résistance soit immergée avant de remettre sous tension.

### 5.3. Vannes

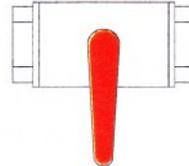
Les vannes sont du type ¼ de tour:

- position OUVERTE: levier dans le sens du corps de la vanne,
- position FERMÉE: levier perpendiculaire au corps de la vanne.

Vanne ouverte



Vanne fermée



#### **ATTENTION !**

- Ne jamais toucher au serrage des vannes sur la coque. En cas de fuite, consultez un professionnel.
- Par mauvais temps ou en quittant votre bateau, fermer toutes les vannes des circuits sanitaires.
- Garder les vannes fermées quant elles ne sont pas utilisées.
- Lors des hivernages, nettoyez et rincez les passe-coques et les vannes. Inspectez les accessoires en laiton; une légère corrosion superficielle est normale.
- En cas de corrosion plus sérieuse, consultez votre revendeur.

### 5.4. Fonctionnement des W-C marins

- Ouvrir la vanne d'admission d'eau mer.
- Ouvrir la vanne d'évacuation de la cuvette.
- Mettre le levier sur la position «FLUSH » (chasse d'eau).
- Manoeuvrer la pompe.
- Pour vider la cuvette et éviter tout mouvement d'eau à la gîte, positionner le levier sur « DRY BOWL » (assèchement de la cuvette).
- Manoeuvrer la pompe jusqu'à l'assèchement de la cuvette.
- Répéter ces opérations de chasse / assèchement de la cuvette autant de fois que nécessaire pour assurer une évacuation complète des tuyauteries.
- Lorsque les WC ne sont pas utilisés, mettre le levier sur la position « DRY BOWL », ou pour certain modèle sur la position « CLEF »
- **Fermer les vannes après utilisation, le W-C étant situé sous le niveau de la flottaison**
- Changer régulièrement les joints du WC

## **6. ENVAHISSEMENT**

Risques d'envahissement du navire:

- Vérifier la fermeture des hublots et des panneaux de pont ou de toute autre ouverture permettant l'envahissement avant chaque départ en navigation.
- Lors de la navigation sous voiles, fermer toutes les vannes, à l'exception de la prise d'eau moteur.
- Vérifier périodiquement:
  - L'étanchéité des passes coques, vannes et tuyaux.
  - Le bon écoulement des évacuations de cockpit.
- L'étanchéité du presse étoupe.

### **AVERTISSEMENT !**

Les capots de coffre de cockpit doivent être fermés et verrouillés avant tout départ en navigation. Cela est particulièrement important pour les coffres présentant un risque d'envahissement important (Exemple : coffre amovible de siège de barre TD, coffre de cockpit TD en version 2 cabines)

## **7. PROTECTION CONTRE LE FEU**

### 7.1. Installation

- Les extincteurs sont soumis aux réglementations nationales, de ce fait votre bateau est livré sans.
- Nous vous invitons à équiper votre bateau d'extincteurs, conformément à la norme ISO 9094-1, aux conditions ci-dessous :
  - a) Capacité minimale par extincteur : 5A/34B,
  - b) Capacité combinée minimale des extincteurs : 10A/68B,
  - c) 1 extincteur à moins de :
    - 1 m pour bateau < 10 m ou 2 m pour bateau > 10 m du cockpit
    - 2 m de l'orifice de décharge pour noyer le moteur,
  - d) 1 extincteur à moins de 2 m du réchaud,
  - e) 1 extincteur à moins de 5 m des couchettes.
  - f) Les extincteurs au dioxyde de carbone ne peuvent être placés que dans les locaux d'habitation où des liquides inflammables sont présents (Ex. : cuisine) ou contenant des équipements électriques sous tension. Il ne doit y avoir qu'un seul extincteur au CO<sub>2</sub> par zone de risque et sa capacité maximale ne doit pas être supérieure à 2 kg.

Seules des pièces de remplacement compatibles doivent être utilisées pour les systèmes anti-feu. Elles doivent comporter les mêmes indications et être équivalentes techniquement.

## 7.2. Consignes de sécurité

### ATTENTION

Il est de la responsabilité du propriétaire/chef de bord:

- De faire vérifier les équipements de lutte contre l'incendie conformément aux prescriptions du constructeur et de la réglementation de votre pays.
- De remplacer le matériel de lutte contre l'incendie s'il est périmé ou déchargé, par des appareils d'extinction de capacité égale ou supérieure.
- D'indiquer aux membres d'équipage:
  - L'emplacement et le fonctionnement du matériel de lutte contre l'incendie
  - **L'emplacement de l'orifice de décharge du compartiment moteur**

(situé sur la descente).

- De s'assurer que le matériel de lutte contre l'incendie est facilement accessible lorsque le navire est occupé.

**Ne jamais:**

- Obstruer les passages vers les issues de secours (panneaux de pont).
- Obstruer les commandes de sécurité (vanne(s) de gaz, vanne(s) de carburant, interrupteurs électriques).
- Obstruer les rangements contenant des extincteurs.
- Laisser le navire inoccupé avec un réchaud ou un chauffage allumé.
- Utiliser de lampe à gaz dans le navire.
- Remplir un réservoir de carburant ou changer une bouteille de gaz quand le moteur, le réchaud ou un chauffage fonctionne.
- Fumer en manipulant des carburants ou du gaz.
- Accrocher des rideaux pendant librement à proximité du réchaud ou d'autre appareil à flamme ouverte.
- Stocker de produits combustibles dans le compartiment moteur.

Garder toujours les cales propres et vérifier qu'il n'y a pas présence de vapeur de fuel ou gaz.

### AVERTISSEMENT

- Si un extincteur fonctionnant au CO<sub>2</sub> est installé, l'information suivante doit être affichée près de son emplacement :  
**« Cet extincteur contient du CO<sub>2</sub> – Ne l'utiliser que pour combattre des feux d'origine électriques ou des feux de cuisine. Pour éviter l'asphyxie après décharge, quitter la zone immédiatement. Ventiler avant d'entrer. »**
- Après l'extinction d'un feu, ne pas ouvrir immédiatement le compartiment moteur pour éviter tout dégagement de fumées toxiques et projection de produits incandescents (huile, eau).

## 8 MOTEUR

Il est nécessaire d'effectuer un entretien régulier en suivant les préconisations du motoriste. Lisez attentivement la notice d'utilisation du moteur qui accompagne le bateau. N'hésitez pas à consulter votre revendeur ou un professionnel qualifié.

Suivez en particulier les instructions relatives à l'hivernage.

En l'absence de précisions, procéder de la façon suivante :

- Fermer la vanne de prise d'eau moteur,
- Débrancher le tuyau de la vanne de prise d'eau moteur,
- Vidanger le circuit eau de mer,
- Plonger le tuyau dans un bidon de liquide permanent  $-25^{\circ}$ ,
- Faire tourner le moteur jusqu'au rejet du liquide par l'échappement,
- Rebrancher le tuyau sur la vanne à la fin de l'opération,
- Mettre une affiche au tableau électrique et aux coupes-batteries indiquant que la vanne de prise d'eau moteur est fermée.

### **ATTENTION**

- Ne pas naviguer sous voiles et moteur si l'angle de gîte est supérieur à  $10^{\circ}$
- Tout changement de motorisation doit respecter les capacités du bateau et être réalisé par un motoriste spécialisé en mécanique marine.

#### 8.1. Mise à l'eau du bateau / réglages

### **ATTENTION**

- S'assurer que la vanne de prise d'eau du circuit de refroidissement est ouverte, et qu'il y a bien de l'eau qui sort de l'échappement moteur.
- Bateaux équipés de presse étoupe à joint tournant : purger l'air du presse étoupe après chaque mise à l'eau.

Vérifier régulièrement l'état des anodes et s'assurer qu'elles sont adaptées au milieu environnant (eau douce, eau salée).

#### 8.2. Emission des gaz d'échappement

### **DANGER !**

Les moteurs à combustion produisent du monoxyde de carbone. Une exposition prolongée aux gaz d'échappements peut causer des séquelles graves, voire entraîner la mort.

### 8.3. Sécurité

#### **DANGER !**

- Le moteur ne doit pas être en marche lorsque des baigneurs évoluent près du bateau afin d'éviter tous risques de blessures graves par l'hélice.
- Le moteur doit si possible être à l'arrêt pour toute opération de maintenance ou de contrôle du moteur. Sinon, une vigilance particulière devra être portée aux organes en mouvement ( Courroies, etc...) afin d'éviter tout risque de blessures.

## 9. INSTALLATION CARBURANT

Les tuyaux souples pour carburant doivent être :

- remplacés par des tuyaux portant le même marquage,
- remplacés en cas de détérioration.

#### **ATTENTION !**

- La capacité nominale en carburant n'est pas totalement utilisable en fonction de l'assiette et du chargement de votre bateau. Par sécurité, conservez une réserve de 20%.

**Ne jamais:**

- Entreposer de matière inflammable dans des espaces non ventilés.
- Fumer pendant le remplissage des réservoirs.
- Obstruer les orifices de ventilation (évent, grille d'aération moteur).
- Modifier l'installation sauf si cela est exécuté par un technicien qualifié dans ce domaine.

## 10. SYSTEME DE GOUVERNE

Le système de gouverne est un élément essentiel pour la sécurité et le confort de votre navire.

### 10.1 Barre à roue

Le **Dufour 40** est équipé d'une barre à roue avec système à drosses et chaînes.

Contrôles périodiques à effectuer:

- Contrôler le jeu des différents éléments (mèche safran/paliers, tension et usure des drosses).

En cas de doute ou problème, consulter votre revendeur.

## 10.2. Barre franche de secours

### **ATTENTION**

- Le **Dufour 40** est équipé d'une barre franche de secours qui doit rester facilement accessible, nous vous conseillons de la stocker dans un coffre de cockpit proche du nable.
- Elle n'est conçue que pour naviguer à vitesse réduite en cas d'avarie de la barre.

Pour l'utiliser:

- Dévisser le bouchon de nable situé en fond de cockpit ,
- Mettre en place la barre sur la tête de mèche du safran .

## 11. NAVIGATION

### **AVERTISSEMENT**

- Dans toutes les situations, adapter la vitesse de votre bateau aux conditions environnantes et conservez une marge de sécurité. Faites particulièrement attention:
  - A l'état de la mer, aux courants, à la force du vent.
  - Au trafic.
  - Aux manœuvres de port.
  - Aux passages dans les zones de mouillage.
- Observer les règles de priorité telles qu'elles sont définies par les règles de route et imposées par le COLREG
- Assurer vous de toujours disposer d'une distance suffisante pour vous arrêter ou manœuvrer si nécessaire afin d'éviter une collision
- Respecter les zones de limitations de vitesse .
- Par courtoisie et par sécurité pour les autres navires, veiller à ne pas produire un sillage important à proximité d'autres embarcations

### **AVERTISSEMENT**

- Vous devez équiper votre bateau de lignes de vie. Des points d'ancrage sont prévus sur le pont. Référez-vous au plan d'accastillage de votre bateau.
- La stabilité de votre bateau a été étudiée en tenant compte des options catalogue chantier. Tout changement dans la disposition des masses à bord (par exemple : l'addition d'un radar, le changement d'un moteur etc...) peut affecter la stabilité, l'assiette et les performances de votre bateau.
- Le remorquage d'un bateau entraîne une surcharge importante, ayant une incidence défavorable sur la stabilité de votre bateau.
- **Ne jamais :**
  - Soulever de poids importants à l'aide de la bôme.

## **12. PROTECTION CONTRE LA Foudre**

Votre bateau est protégé contre la foudre. Le gréement est relié électriquement à la masse. Il est toutefois nécessaire pour votre sécurité de respecter certaines précautions.

### 12.1. Maintenance

Si le navire a été atteint par la foudre :

- l'installation de protection doit être inspectée pour déceler les dégâts matériels et vérifier l'intégrité du dispositif ainsi que la continuité de la mise à la masse.
- les compas, les dispositifs électriques et électroniques doivent être examinés afin de déterminer si des dégâts ou des changements d'étalonnage se sont produits.

### 12.2. Protection des personnes pendant un orage

#### **AVERTISSEMENT**

Lors d'un orage, il est préférable de respecter les consignes suivantes :

- Les personnes doivent se tenir autant que possible à l'intérieur du navire.
- Les personnes ne doivent pas se trouver dans l'eau ni laisser pendre leurs bras et leurs jambes dans l'eau.
- Tout en assurant un contrôle satisfaisant du navire et de la navigation, les personnes ne doivent toucher à aucune partie raccordée à une installation de protection contre la foudre, surtout pas de manière à relier ces parties.
- Il est souhaitable que les personnes évitent tout contact avec les parties métalliques du gréement, les espars, les pièces d'accastillage et les filières.

## **13. PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET SECURITE**

Nous vous invitons à vous tenir informés des règlements locaux de respect de l'environnement, et à respecter les réglementations internationales contre la pollution en milieu marin (MARPOL) ainsi que les codes de bonne pratique.

#### **ATTENTION !**

- La plupart des produits d'entretien, des huiles moteurs et des hydrocarbures ne sont pas neutres pour l'environnement, il faut donc les décharger dans des lieux réglementés (renseignez-vous auprès de la capitainerie).
- Certains produits peuvent également présenter des risques pour votre sécurité et celle des autres, c'est pourquoi il est important de lire et de respecter les conseils d'utilisation.
- Les substances utilisées doivent être étiquetées et stockées dans un endroit approprié et ventilé du bateau.

#### **14. ARMEMENT DE SECURITE**

L'armement de sécurité obligatoire n'est pas harmonisé au sein de la communauté européenne. Il convient de vous informer quant aux prescriptions nationales en vigueur pour les navires marqués CE.

En France, les navires de plaisance revêtus du marquage CE doivent posséder à bord le matériel d'armement et de sécurité prévu pour la catégorie de navigation retenue par le plaisancier dans les limites suivantes :

Catégorie de conception	Catégories de navigation possibles
A	1.2.3.4.5.6
B	2.3.4.5.6
C	4.5.6
D	6

Si votre bateau est équipé d'un radeau de survie, lisez attentivement son manuel d'utilisation . L'équipage doit être familiarisé avec l'utilisation de tout le matériel de sécurité (harnais, fusée, radeau de survie, etc...), les écoles de voiles et les clubs organisent régulièrement des sessions d'entraînement .

#### **15. MANUTENTIONS, TRANSPORT, MISE A SEC**

Lors des grutages, veillez à ce que les élingues soient correctement positionnées et qu'elles ne portent pas sur l'hélice, la sail-drive ou une sonde fragile.

Les portiques de levage seront assez larges ou équipés d'écarteurs de manière à ne pas exercer sur les listons d'efforts transversaux excessifs.

Evitez que les élingues portent sur les filières. Lors des transports ou des mises à sec, il convient que la quille soit bien en appui sur sa semelle et supporte l'essentiel des poids du bateau.

Les patins de ber doivent être positionnés au niveau d'éléments structurels et n'exercer que la pression nécessaire au bon équilibre du bateau.

Profitez des sorties d'eau pour inspecter l'hélice, le safran, les passe coques et les sondes.