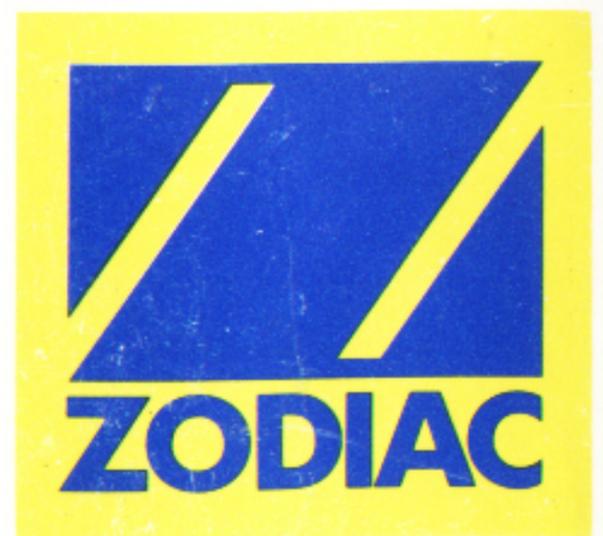


GRAND TOURISME

MARK I GT / II C GT
II GT



Vous êtes propriétaire d'un **ZODIAC**, nous vous remercions de votre confiance.

Nous vous conseillons de lire attentivement ce fascicule car nous serions obligés de dégager toute responsabilité en cas de non-respect des consignes qui y sont données.

NOTICE D'ENTRETIEN ET DE MONTAGE DE VOTRE ZODIAC

SOMMAIRE

	Pages		Pages
ZODIAC inventeur du pneumatique	4	Choix et réglage du moteur	24
Le Service Après-Vente	6	Conseils de navigation	28
Les distributeurs	7	Répartition de la charge	29
Description du bateau	8	Transport et grutage	30
Composition du bateau	10	Accessoires	32
Le montage	14	Dégonflage - Pliage	34
Le gonflage	18	Hivernage - Entretien	36
La pression	22	Réparation	38

ZODIAC, INVENTEUR DU BATEAU PNEUMATIQUE

ZODIAC, Groupe français, est le premier constructeur mondial de bateaux pneumatiques et emploie 2.000 personnes dans ses Usines.

Depuis plus de 80 ans, son activité concerne toutes les structures gonflables, des dirigeables aux ballons stratosphériques, et le Groupe est ainsi à même de développer les techniques de l'espace et de les appliquer à la fabrication des bateaux.

Zodiac équipe plus de 50 armées dans le monde, ainsi que la plupart des institutions de sauvetage (S.N.S.M, Gendarmerie, Surf Rescue en Australie...) et l'équipe du Commandant COUSTEAU, pour qui a été construit le plus grand bateau pneumatique du monde : l'Amphitrite (20 mètres de long).

Enfin, ZODIAC est le bateau de l'exploit : au cours de nombreux raids, votre bateau a déjà traversé l'Atlantique, l'Océan Indien, la Méditerranée, remonté l'Amazone, le Niger, le Yukon...

RECHERCHE ET FABRICATION

Les services de Recherche du Groupe ZODIAC travaillent dans deux directions :

— Les tissus, qui doivent avoir des qualités d'étanchéité, de résistance à l'abrasion (action du sable), aux ultra-violetts (action du soleil), aux hydrocarbures, de bon vieillissement.

Ils sont constitués d'un support (Nylon, polyester, Kevlar) enduit de néoprène, d'hypalon ou de plastomère.

— Les qualités intrinsèques du bateau pneumatique : rigidité, pression de gonflement élevée, simplicité de montage et comportement à la mer.

Ainsi, la carène du FUTURA est le fruit des recherches du Groupe. Cette carène qui équipe les plus grands bateaux réside en l'adjonction aux deux flotteurs principaux de deux flotteurs d'amortissement, assurant plus de confort, de maniabilité et de rigidité.

De nombreux prototypes sont essayés en permanence. Les bateaux sont fabriqués à ROCHEFORT SUR MER, par un personnel très qualifié, contrôlés très strictement, en cours et en fin de fabrication, tous testés en pression pendant 24 heures, et des essais systématiques sont effectués.

LE SERVICE APRES-VENTE

Le S.A.V. International ZODIAC est à votre disposition : pour cela, renseignez-vous auprès de votre Revendeur.

LISTE DES DISTRIBUTEURS

● AFRIQUE

AFRIQUE DU SUD : MARINE DISTRIBUTORS/ JOHAN-NESBOURG
CAMEROUN : SATICAM/DOUALA
CONGO : S.C.G.I./POINTE-NOIRE
COTE D'IVOIRE : S.I.V.O.A./ABIDJAN
DJIBOUTI : ETS MARILL/DJIBOUTI
GABON : GABOA/LIBREVILLE/PORT GENTIL
MADAGASCAR : SOMECA/TANANARIVE
MAROC : UNIVERS MOTORS/CASABLANCA
NIGERIA : CORNELS NIGERIA/LAGOS
REUNION : SOMECA/ SAINT-DENIS
SENEGAL : SOCOSAC/DAKAR
TUNISIE : RONDEAU S.A./TUNIS

● AMERIQUE

AMERIQUE DU NORD
CANADA : ZODIAC MALTON/ONTARIO
ETATS UNIS : ZODIAC OF NORTH AMERICA STEVENSVILLE/FORT LAUDERDALE/LOS ANGELES
SAINT-PIERRE ET MIQUELON : MARCEL DAGORT

● AMERIQUE CENTRALE ET AMERIQUE DU SUD

ARGENTINE : ZODIAC ARGENTINA/BUENOS AIRES
BRESIL : O VELEIRO MATERIAIS NAUTICOS/RIO DE JANEIRO
CHILI : MUNDO NAUTICO LTDA/SANTIAGO
COLOMBIE : OGANESSOF/BOGOTA
EQUATEUR : SODEREX/QUITO
GUYANE FRANCAISE : SOMUVA/CAYENNE
MEXIQUE : DRAGAS/MEXICO
PANAMA : COLON IMPORT & EXPORT/COLON FREE ZONE
PARAGUAY : PARECO/ASUNCION
PEROU : LOREDIESEL/LIMA/IQUITOS
URUGUAY : YACHT CLUB PUNTA DEL ESTE/PUNTA DEL ESTE/CARACO/MONTEVIDEO
VENEZUELA : DISTRIBUIDORA NAUTIQUE/CARACAS

● ANTILLES

BARBADES : MANNING WILKINSON/BRIDGETOWN
CURACAO : R.DOVALE/SPANISH WATER HOLIDAY/WILLEMSTAD
GUADELOUPE : ELECTRO NAUTIC/POINTE-A-PITRE
HAITI : L'ABEILLE/PORT-AU-PRINCE
MARTINIQUE : RENEPLISSONNEAU/FORT-DE-FRANCE
REPUBLIQUE DOMINICAINE : MUNDO SUBMARINO/SAINT DOMINGUE
SAINT BARTHELEMY : LOULOU'S MARINE
SAINT MARTIN : TEAM NUMBER ONE/MARIGOT

● EUROPE

ALLEMAGNE : ZODIAC DEUTSCHLAND/RATINGEN-DUSSELDORF
AUTRICHE : MICHAEL DENZEL/RENDEGG
BELGIQUE : OMNISPORT/BRUXELLES
CHYPRE : MERCURY DIVERS CO/LIMASSOL
DANEMARK : UNI SAFE APS/COPENHAGUE
ESPAGNE : ZODIAC ESPANOLA/BARCELONE
FINLANDE : BENSOW OY/HELSINKI
GIBRALTAR : H.SHEPPARD & CO/GIBRALTAR
GRANDE-BRETAGNE : ZODIAC U.K. LTD/NORTH-AMPTON

GRECE : ZODIAC HELLAS/VOULA-ATHENES
HOLLANDE : ZODIAC NEDERLAND/AMSTERDAM
ISLANDE : GUNNAR ASGEIRSSON/REYJAVIK
ITALIE : ZODIAC ITALIA/MILAN
LUXEMBOURG : KELLER BOATING/LUXEMBOURG
MALTE : RIPARD LARVAN & RIPARD/MALTE
NORVEGE : AQUA TEKNIKK/OSLO
PORTUGAL : MENDES DE ALMEIDA/LISBONNE
SUEDE : HARRY HANSSON MARIN CENTRUM/GOTE-BORG
SUISSE : JACK W. LAVANCHY/HETTlingen
YOUgoslavIE : BRODOTEHNIKA/BELGRADE

● ASIE AUSTRALE

AUSTRALIE : ZODIAC INFLATABLE BOATS/CAMPER DOWN SYDNEY
FIDJI : TRADEWINDS MARINE/LAMI-SUVA
NOUVELLE CALEDONIE : MARINE CORAIL/NOUMEA
PAPOUASIE-NOUVELLE GUINEE : MADANG MARINE CENTER/MADANG TAHITI : TAHITI SPORT/PAPEETE
WANATU : ESQUAL/PORT VILA

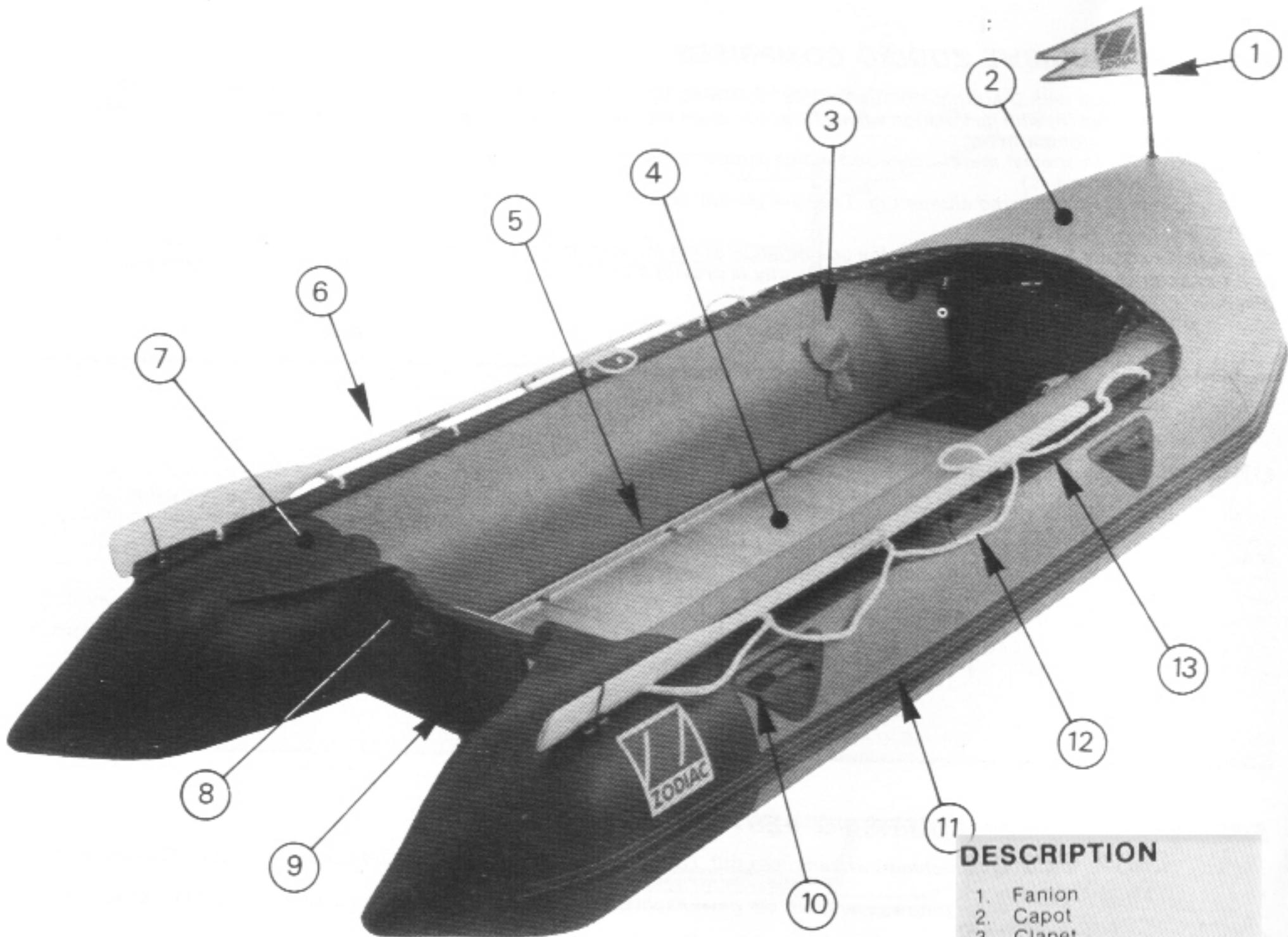
● MOYEN-ORIENT

ABU DHABI : ABU DHABI MARINE ST./ABU DHABI
ARABIE SAOUDITE : A.I. ALKHORAYEF SONS CO./RYADH/JEDDAH/DAMMAM/AL KHOBAR
BAHRAIN : BAHRAIN MARINE EQUIPMENT EST./BAHRAIN
DUBAI : GULF GENERAL TRADING EST./DUBAI
EGYPTE : ORASCOM/LE CAIRE/ALEXANDRIE
KOWEIT : AL RODAN TRADING & CONTRACTING EST./LIBAN : KYRIAKOS FRERES/BEYROUTH
OMAN : MOHSIN HAIDER DARWISH/MUSCAT
QATAR : MARINE & TRADING EST./DOHA
TURQUIE : ATAK LTD/ANKARA

● EXTREME-ORIENT

COREE DU SUD : KOREA CONTINENTAL CORP./SEOUL
HONG KONG : H.SKOTT & CO/HONG KONG
INDONESIE : NEPTUNE/DJAKARTA
JAPON : NICHIFUTSU BOEKI K.K./TOKYO
MALAISIE : MALAYSIAN OXYGEN BERHAD/KUALA LUMPUR
SINGAPOUR : VOSPER PRIVATE LTD./SINGAPOUR
SRI LANKA : JAFFERJEE/COLOMBO
THAÏLANDE : INTERNATIONAL MARINE/BANGKOK





DESCRIPTION

1. Fanion
2. Capot
3. Clapet
4. Plancher
5. Longeron
6. Avirons
7. Pare-eau
8. Tableau
9. Vide-vite
10. Poignée latérale
11. Bande anti-ragage
12. Ralingue latérale
13. Saisine

MARK II GT

DÉGONFLAGE-PLIAGE

- Enlever les avirons et les accessoires
- Enlever les clapets et leur bouchon (quille comprise) et les mettre dans leur pochette
- Enlever les longerons et le plancher
- Enlever très soigneusement le sable qui peut se trouver dans le bateau
- Monter dans le bateau, mettre les pieds le long des cornières de fond et ramener les flotteurs vers l'intérieur, en tirant sur les saisines
- Replier les cônes sur le tableau (fig.1)
- Enrouler le bateau autour du tableau jusqu'à la planche butée. Laisser au bateau le temps de se dégonfler (fig.2).
- Ramener l'avant sur la planche butée (fig.3)
- Replier l'arrière sur l'avant (le nez du bateau doit donc se trouver à l'intérieur) (fig.4)

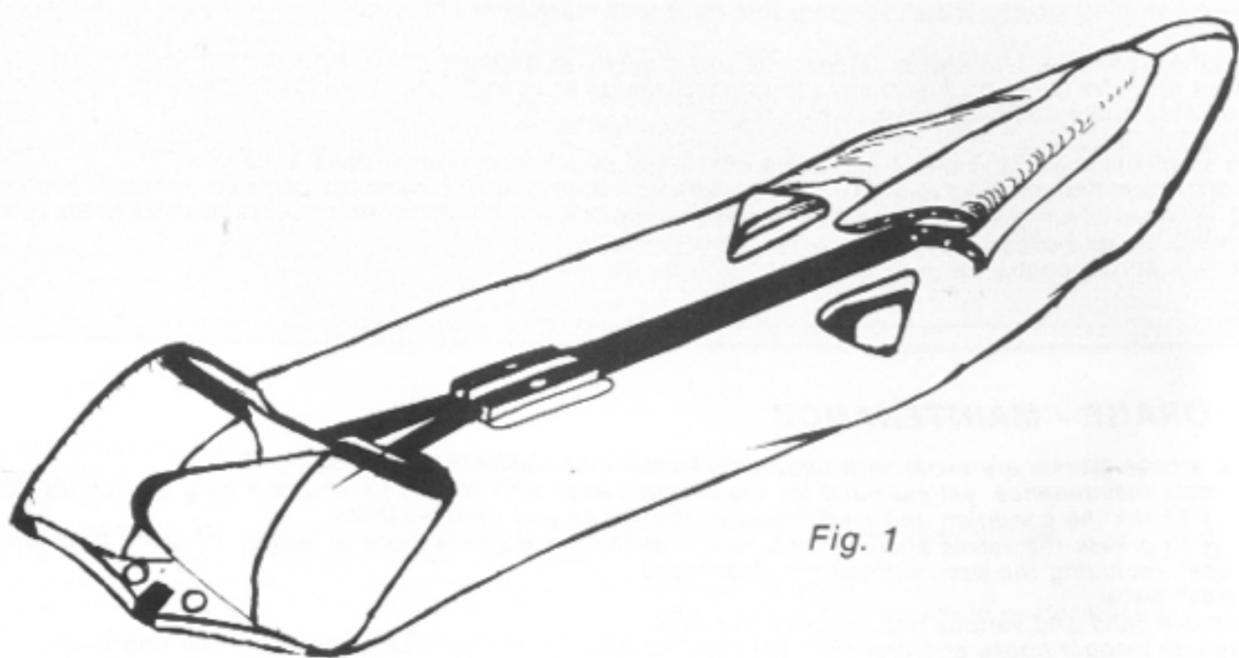


Fig. 1

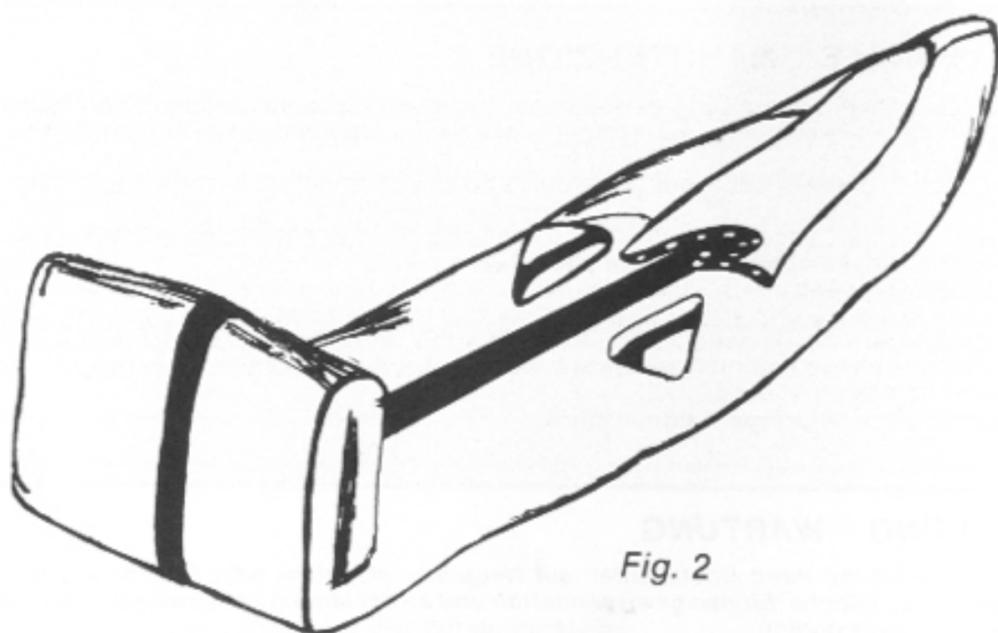


Fig. 2

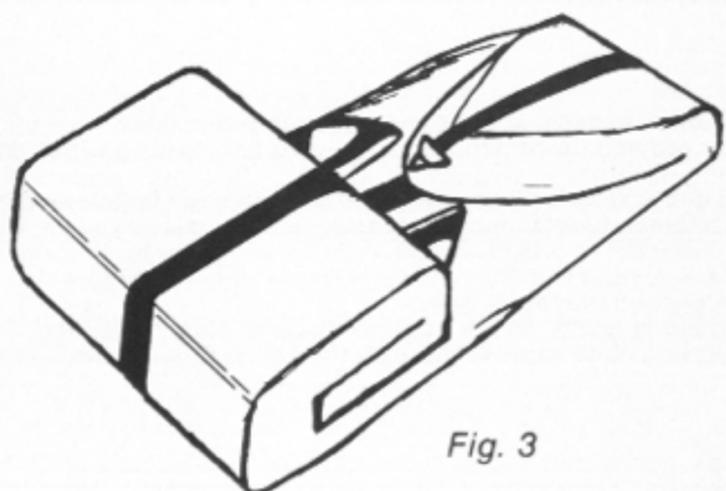


Fig. 3

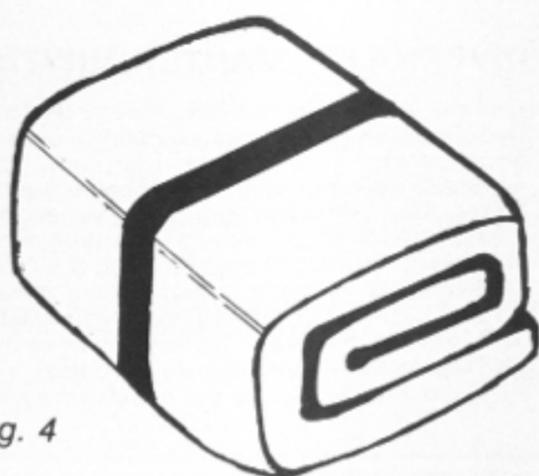


Fig. 4

HIVERNAGE - ENTRETIEN

Les bateaux actuels, dont les tissus sont à base de néoprène, hypalon ou plastomère, sont imputrescibles. Ils demandent un entretien simple, mais indispensable pour un propriétaire consciencieux, soucieux de la longévité de son bateau.

- Bateau dégonflé, vérifier le bon état et la propreté des clapets, et de leurs joints qui assurent l'étanchéité (Faire graisser les robinets par votre Agent environ une fois par an et changer les joints avec à peu près la même régularité)
- Gonfler le bateau, quille comprise, sans le plancher
- Le rincer au jet
- Enlever très soigneusement le sable et les divers débris qui peuvent se trouver dans le bateau
- ATTENTION : bien regarder dans les endroits d'accès difficile : sous la quille, dans les cornières, sous la planche butée.
- nettoyer le bateau au savon et à l'eau douce. Enlever les traces de goudron. En profiter pour repérer les fuites éventuelles au crayon gras (formation de bulles)
- Le faire sécher debout, contre un mur

— Le mettre en test de pression; pour cela :

- Gonfler le flotteur à 240 mb et la quille à 220 mb
- Remettre les bouchons des clapets
- Stabiliser la pression durant 1/2 heure aux valeurs ci-dessus et noter la température ambiante
- Reprendre la pression et la température au bout de cinq heures.
- Corriger la variation de pression en fonction de la variation de température : rajouter ou soustraire autant de fois 3 mb que de degrés dont la température a monté ou baissé
- Ne se préoccuper que des baisses de pression supérieures à 2 mb par heure (soit 10 mb pour 5 heures)

Toute baisse de pression anormale doit donner lieu à une vérification soignée ; des bateaux en excellent état nous sont renvoyés pour réparation alors qu'il manque un joint de clapet !

RÉPARATION DE PETITES CREVAISONS

Les conditions dans lesquelles on effectue la réparation sont très importantes :

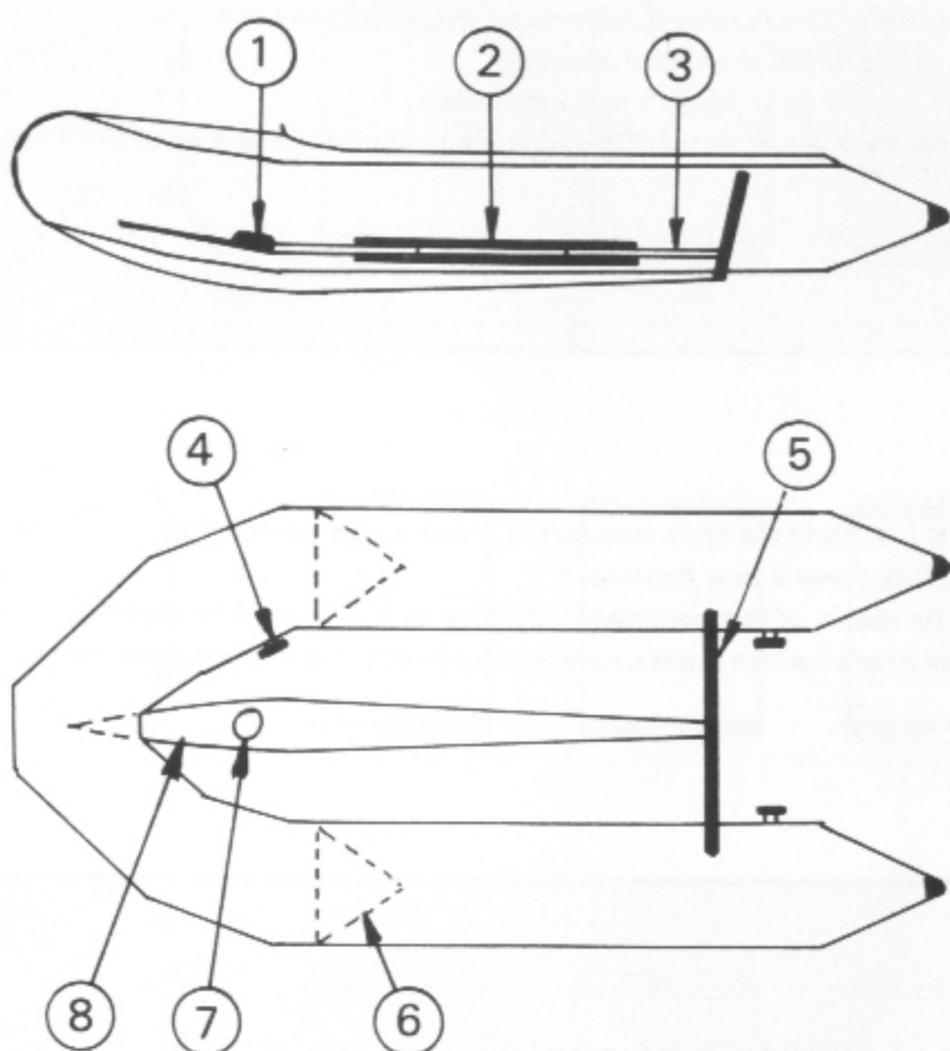
- Hygrométrie 60 %, température entre 18 et 25 °, local sec et à l'ombre, bateau dégonflé ou juste en forme
- Faut de respecter ces conditions, la qualité de la réparation serait compromise
- Découper une pièce ronde, débordant d'environ 5 cm autour de la déchirure
- Tracer l'emplacement de la pièce sur le bateau
- Poncer la pièce et son emplacement sans déborder, suffisamment en profondeur, mais sans découvrir la trame
- Dépoussiérer, et passer un solvant.
- Encoller les deux parties : passer sur chacune trois couches de colle, en laissant chaque couche sécher deux minutes
- Après le séchage de la troisième couche, poser la pièce, sans appuyer pour pouvoir rectifier un mauvais centrage
- Lisser fortement la pièce avec un objet arrondi (dos de ciseaux, par exemple) en commençant par le centre
- Nettoyer et laisser sécher 24 heures, avant de remonter le bateau

Pour les réparations plus importantes, consulter les Agents signalés par le panneau "POINT S.A.V"

UN ZODIAC GRAND-TOURISME EST COMPOSÉ :

- d'un flotteur comportant 3 compartiments étanches, séparés par des cloisons (6) ce flotteur est gonflé par les clapets (4)
- d'une quille gonflable (8), qui donne la forme et la souplesse voulues à l'étrave et constitue un compartiment supplémentaire, avec son clapet de gonflement (7)
- d'un tableau (5) en contre-plaqué marine spécial qui supporte le moteur
- d'une planche butée (1)
- d'un plancher (3) en aluminium anodisé serré entre le tableau arrière et la planche butée fixe, et maintenu par des longerons (2)

La souplesse de l'avant est déterminée par l'ensemble quille gonflable, volet avant, planche butée, premier élément de plancher, tandis que la rigidité est assurée par les longerons qui maintiennent l'arrière du plancher.



MARK I GT MARK II CGT

LE PLANCHER

Le plancher est composé de (fig.1) :

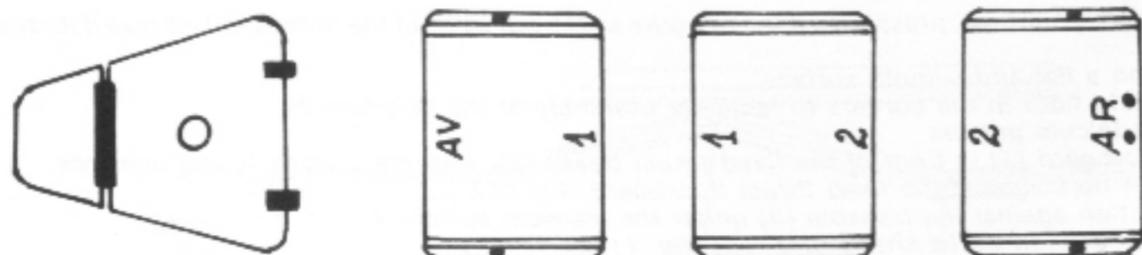
- Trois éléments pour le MARK I GT et le MARK II Compact GT, et un volet avant
- Quatre éléments pour le MARK II GT et un volet avant

Repérer l'ordre des éléments à l'aide de la figure 1 et du marquage

Le plancher est équipé d'un rail dans lequel viennent coulisser les chariots destinés à amarrer votre matériel (renseignez-vous auprès de votre revendeur) (Fig.2)

- 1 — Volet Avant
- 2 — Taquets
- 3 — Butée de longerons

MARK II CGT



MONTAGE

La première fois que vous montez votre bateau, mettez le en pression pendant 24 heures à 280 mb, sans le plancher : le bateau va prendre sa forme (pour le gonflage, voir page 18).

- 1) Dérouler la peau sur un sol plat et lisse
- 2) Mettre de la féculé dans les cornières pour faciliter la mise en place des éléments.
- ATTENTION : jamais de talc.
- 3) Introduire le volet avant (1) devant la planche butée (2), les taquets étant vers le haut
- 4) Mettre en place l'élément N°1 contre la planche butée (fig.2)
- 5) Glisser l'élément arrière contre le tableau (3) sous la barre de retenue de plancher (4) (fig.3)
- 6) Mettre les éléments centraux en forme de toit (fig.1)

ATTENTION : vérifier que tous les éléments soient parfaitement alignés

- 7) Aplatir ce toit en montant dans le bateau et en tirant les saisines pour éviter de coincer le tissu (fig.4)

MARK I GT MARK II CGT

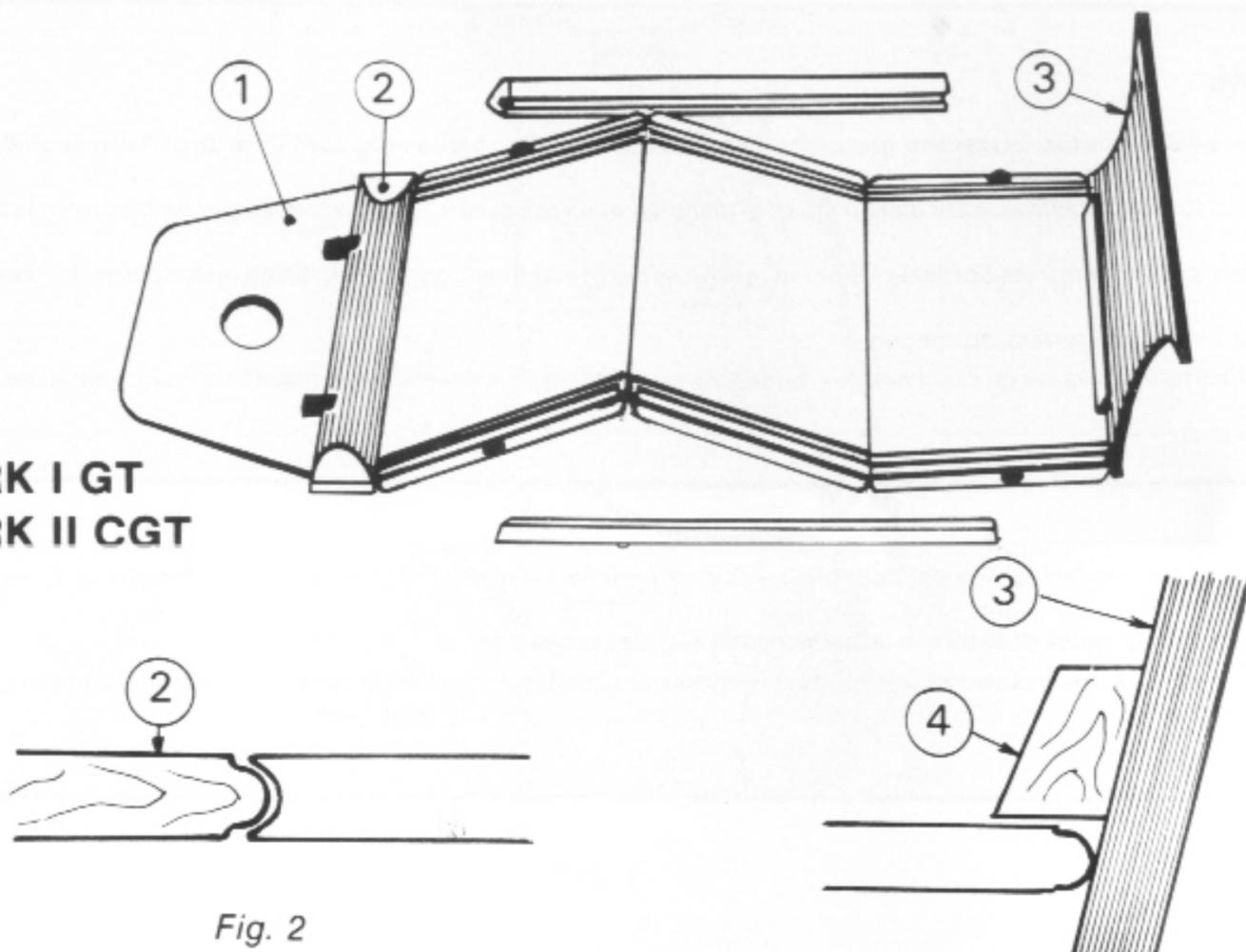


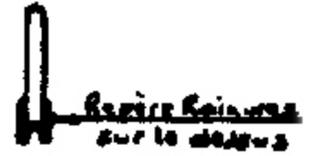
Fig. 2



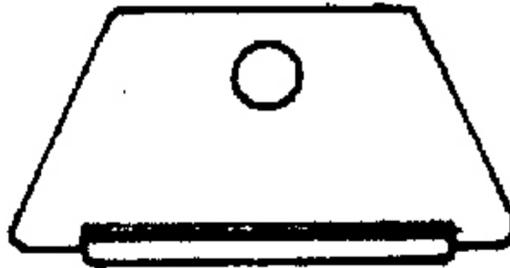
Fig. 4

PRINCIPE DE MONTAGE
DU PLANCHER MK1.GT
TYPE 1316

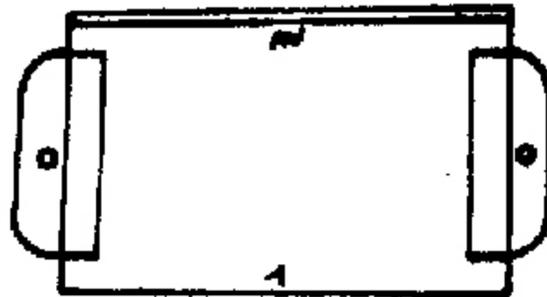
1°/Volet 1



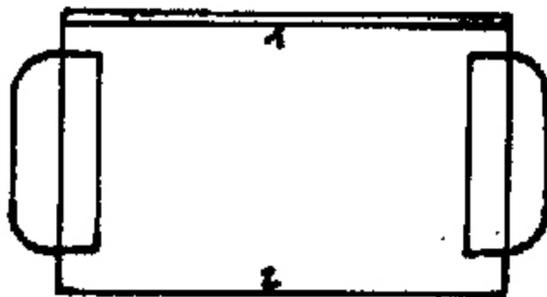
2°/Volet 2



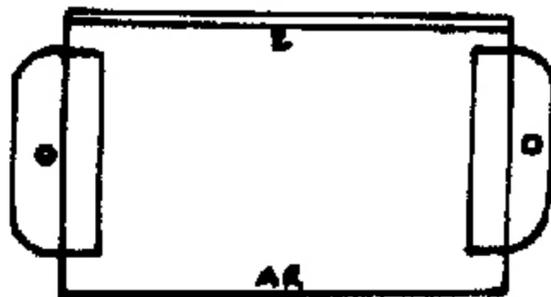
3°/Elément AV



5°/Elément Milieu



4°/Elément AR



6°/Pose des longerons



LONGERONS

Pour faciliter la mise en place des longerons, glisser les avirons sous le fond du bateau (fig. 1) à 20 cm de part et d'autre de l'axe du bateau.

ATTENTION : ne pas mettre l'aviron avant d'avoir aplati le plancher et ne pas mettre la partie métallique (toilet) au contact du fond pour ne pas l'endommager.

1) Positionner les longerons sur les bords du plancher, entre les butées noires (fig. 2). Le repérage du longeron doit rester sur le dessus

2) Bien engager l'avant et l'arrière du longeron

Grâce à la structure auto-serrante du plancher, les longerons se mettront définitivement en place lors du gonflage des flotteurs (fig. 3)

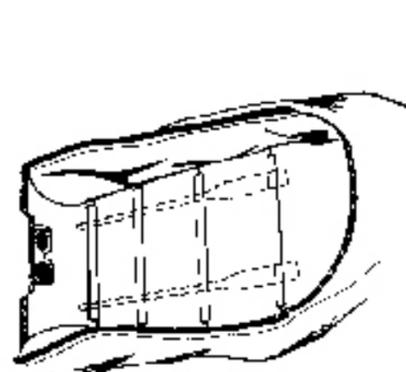


Fig. 1

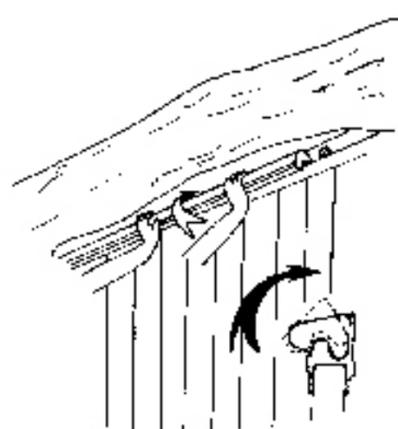


Fig. 2

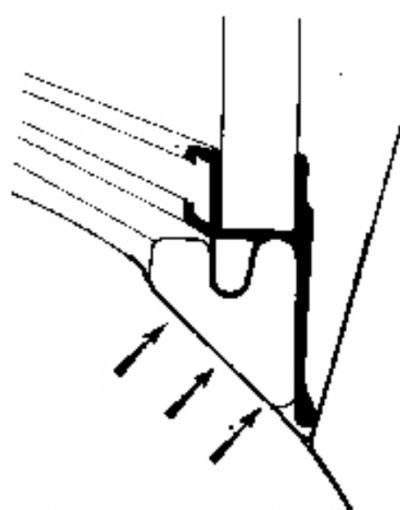


Fig. 3

17

SYSTÈME DE GONFLAGE

Le système de gonflage comprend :

— les clapets de gonflement avec leurs bouchons (fig. 1 a)

Les clapets n'ont qu'un rôle anti-retour et il est normal de constater une légère fuite avant que les bouchons ne soient mis. Seul le bouchon, avec son joint propre assure l'étanchéité totale.

— le soufflet avec son tuyau (fig. 1 b)

— le manomètre (fig. 1 c) qui s'emboîte sur les clapets. Il n'enregistre que des pressions comprises entre 100 et 300 mb. L'aiguille ne bougera donc pas au début du gonflage.

Le MARK II GT est équipé de robinets d'intercommunication (fig. 2) permettant de faire communiquer deux compartiments voisins (position "gonflage" : zone rouge) ou de les isoler (position "navigation" : zone verte).

Pour gonfler ou dégonfler le bateau, il convient donc de mettre tous les robinets en position "gonflage" (fig. 2 a).

La sécurité en navigation est obtenue lorsque tous les compartiments sont indépendants (robinets en position "navigation" - fig. 2 b).

Les robinets ont également un rôle de soupape de sécurité en cas de surpression, en laissant échapper l'excès d'air.



Fig. 1 b



Fig. 1 c

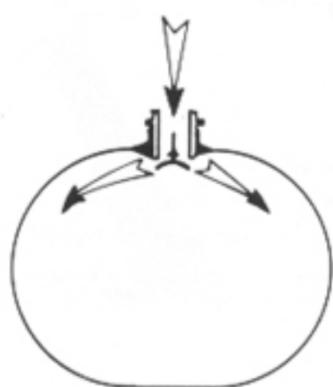


Fig. 1 a

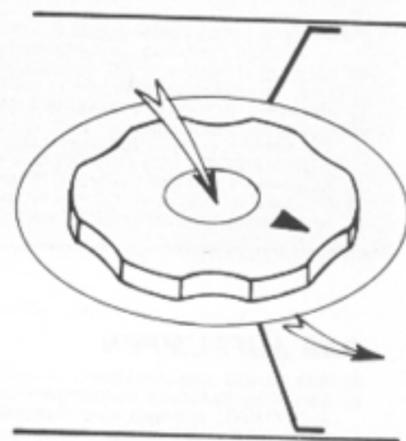
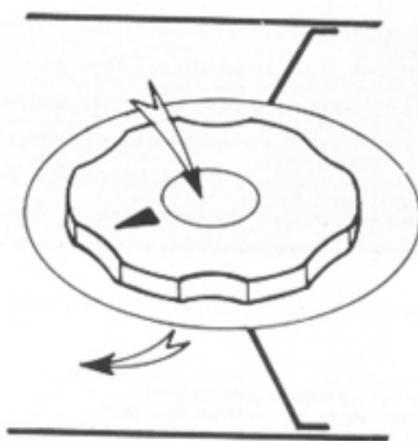
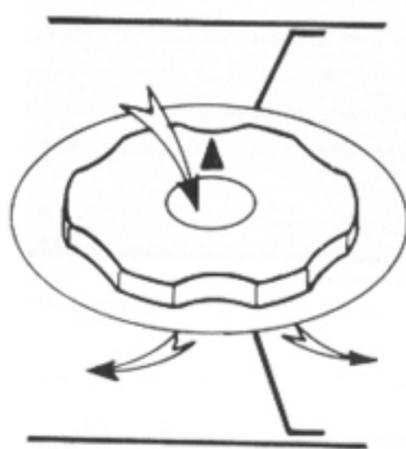
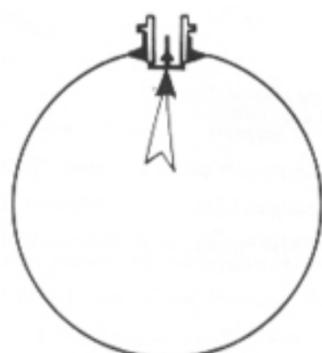


Fig. 2 a

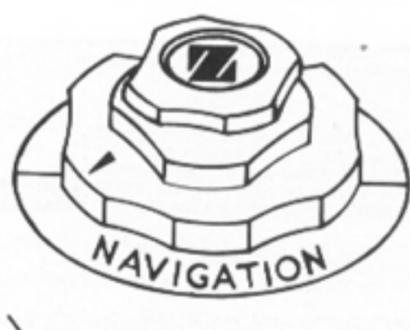


Fig. 2



Fig. 2 b

GONFLAGE

- 1) Visser tous les clapets dans leur logement
- 2) Gonfler le flotteur jusqu'à ce qu'il prenne forme, compartiment par compartiment.
ATTENTION : ne jamais mettre en pression un compartiment, les autres étant dégonflés.
Pour le MARK II GT, le gonflage se fait à partir d'un seul clapet, tous les robinets étant en position gonflage (zone rouge)
- 3) Accessoires :
 - si vous avez un fourre-tout ouvert, placer dès maintenant la patte de fixation sous l'embase de fanion sous le capot
 - si vous avez un fourre-tout sac, l'enfiler sur l'arceau
- 4) Monter l'arceau (1) en introduisant les tétons (2) dans les logements prévus (3) et fixer le bouton pression (4) du capot (5) sur l'arceau (fig.2a-2b-2c)
- 5) Mettre le bateau en pression à 240 mb compartiment par compartiment, et emboîter le manomètre dans le clapet du compartiment pour ajuster la pression. (fig.1)
Pour le MARK II GT : gonfler le bateau à partir d'un clapet et ajuster la pression, le manomètre emboîté dans un autre clapet (fig.1)
ATTENTION : l'aiguille commence à bouger à partir de 100 mb
- 6) Visser les bouchons des clapets. Remettre les robinets en position navigation, zone verte (MARK II GT)
- 7) Gonfler la quille à 220 mb et visser le bouchon de clapet
- 8) S'assurer que tous les bouchons des clapets sont serrés, mais sans excès. Eux seuls assurent l'étanchéité finale.

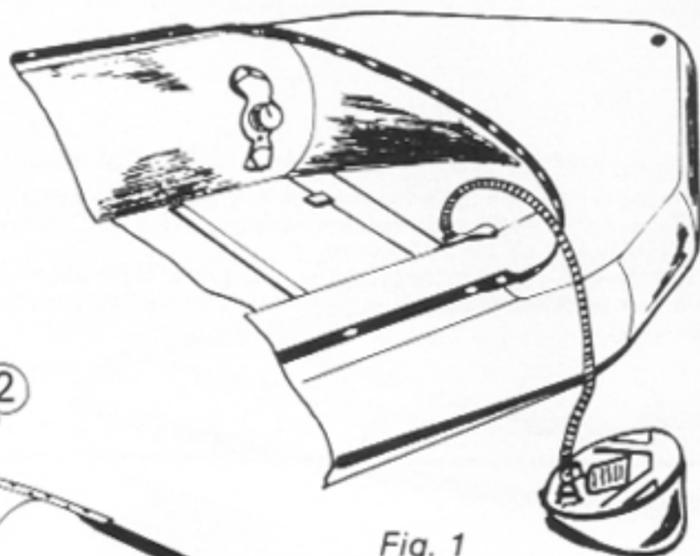


Fig. 1

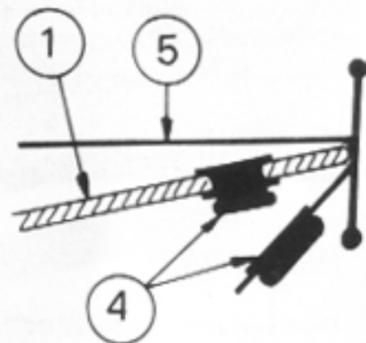


Fig. 2 c

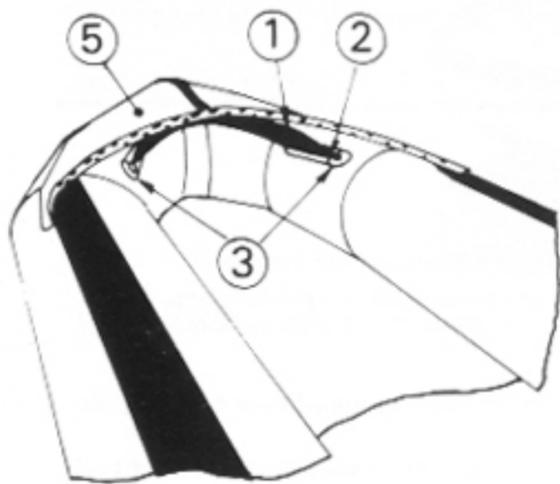


Fig. 2 a

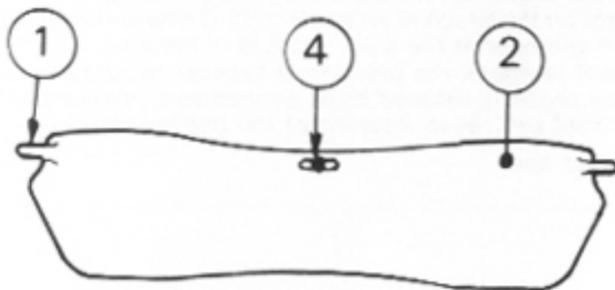


Fig. 2 b

Avirons : Les assembler, positionner le tolet dans son support, et mettre en place la goupille. Attacher le sandow de repos.

Vide-vite : Ils vous permettent d'évacuer l'eau que vous auriez pu embarquer, même à faible vitesse. Il est bon de remettre les bouchons quand le bateau est au mouillage ou sur la plage.

Fanion : Visser le mât, sans aller à fond : le mettre dans l'axe du bateau, et visser le contre-écrou sur le bateau.

PRESSION

Les pressions doivent être respectées, tant pour le flotteur (240 mb) que pour la quille (220 mb), et fréquemment vérifiées.

ATTENTION : La température influence fortement la pression. Une variation de 1° entraîne une variation dans le même sens de 3 mb. Si votre bateau est en plein soleil sur la plage, à près de 35° en le mettant dans une eau à 15°C, la pression baissera de 60 mb (fig.1), un phénomène analogue se produit en début et en fin de journée.

Il est donc important de vérifier la pression chaque fois que la température à laquelle il est soumis varie.

Naviguez toujours avec un bateau bien gonflé, une pression mal ajustée réduira la longévité de votre bateau. Par exemple, une quille mal gonflée provoquera l'usure du fond (fig.2)

Figure 2a : quille bien gonflée.

Figure 2b : quille mal gonflée

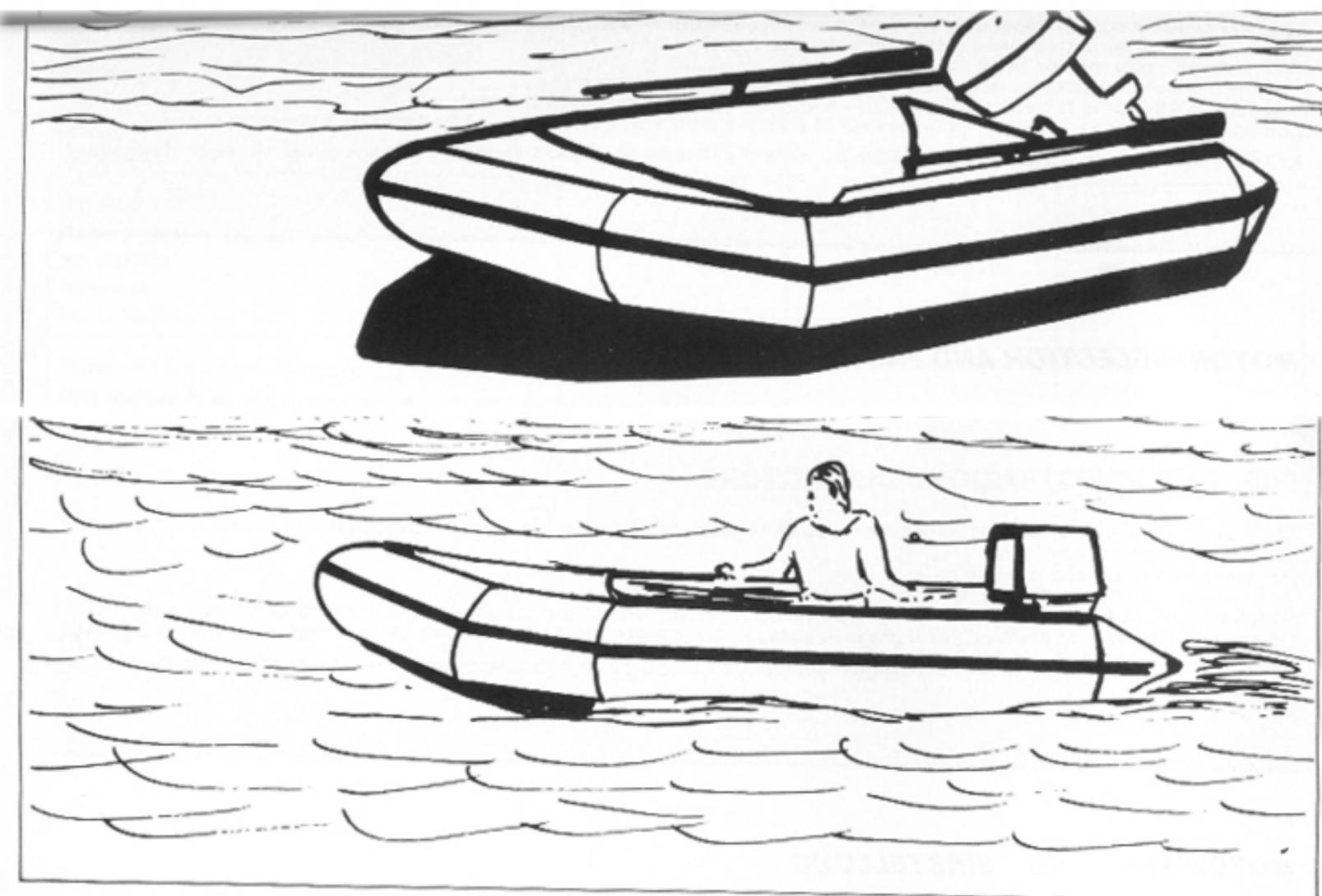
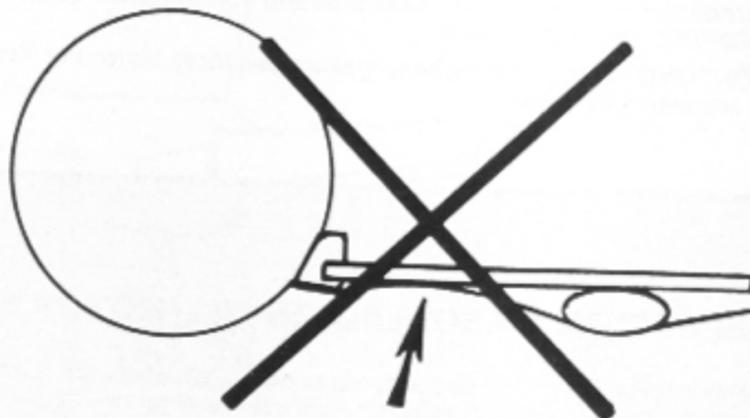
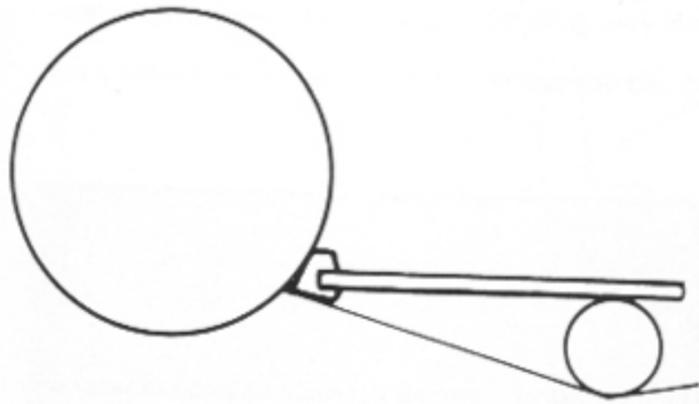


Fig. 1



CHOIX ET RÉGLAGE DU MOTEUR

Le choix de votre moteur dépend de l'utilisation envisagée (promenade, ski nautique, plongée) mais sa puissance ne doit en aucun cas dépasser la puissance maximum autorisée (fig.1).

Pour amarrer votre moteur, vous pouvez :

- l'amarrer avec un bout au pontet de sécurité de la plaque métallique (fig.2)
- le boulonner sur le tableau (ATTENTION : consulter impérativement votre Agent).

Commande à distance : des œilletons placés sur la ralingue permettent d'adapter une commande à distance ZODIAC

ATTENTION : bloquer les presses de fixation du moteur à la main et toujours vérifier le blocage après 15 mn de navigation.

PUISSANCE CONSEILLÉE

RECOMMENDED H.P.

POTENZA CONSIGLIATA

EMPFOLHENE MOTORLEISTUNG

POTENCIA ACONSEJADA

	MARK I GT	MARK II C GT	MARK II GT
Promenade Pleasure trip Escursione Spazierfahrt Paseo	6 CV / 4,4 kW	6 CV / 4,4 kW	9,9 CV / 7,3 kW
Ski Nautique Water skiing Sci nautico Wasserski Esquí Náutico	---	25 CV / 18,4 kW	30 CV / 22,1 kW
Puissance maximum autorisée Maximum H.P. allowed Potenza massima autorizzata Maximal zulässige Leistung Potencia máxima autorizada	25 CV / 18,4 kW	40 CV / 29,4 kW	55 CV / 40,5 kW

Les puissances maxima ne tiennent pas compte des législations plus restrictives de certains pays.

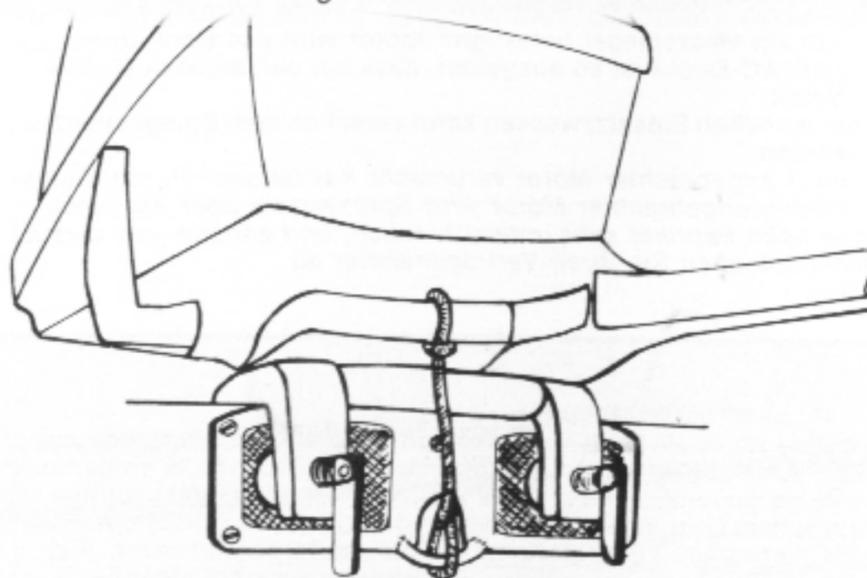
The maximum H.P. do not take into account specific legislations in force in certain countries.

I massimi di potenza non tengono conto delle leggi vigenti in ciascun Paese.

Die maximal zulässigen Leistungsangaben beinhalten nicht mögliche gesetzliche Beschränkungen in manchen Ländern.

Las potencias máximas no tienen en cuenta las legislaciones más restrictivas de ciertos países.

Fig. 1



RÉGLAGE

— Votre moteur doit être dans l'axe du bateau, c'est à dire au milieu du tableau (1).

— L'axe de l'hélice doit être parallèle à la surface de l'eau, lorsque le bateau navigue à plat rapidement.

Ce réglage s'obtient, en règle générale, en plaçant l'aiguille (2) au 2ème trou à partir du tableau.

ATTENTION : ● un moteur trop éloigné du tableau fera cabrer le bateau (fig.2 A)

● un moteur trop près du tableau freinera le bateau (fig.2 B)

— Le tableau des ZODIAC est conçu de telle sorte que, pour la plupart des moteurs, la plaque anti-cavitation (3) arrive 20 mm sous le bas du tableau.

Pour certains moteurs, ou certaines utilisations, une cale en bois (4) de 0,5 à 2 cm peut être posée entre le haut du tableau et le moteur.

ATTENTION : ● un moteur trop haut s'emballera dans les virages (cavitation)

● un moteur trop bas provoquera des entrées d'eau dans les presses

Le réglage du moteur est très variable suivant les marques, et des essais vous permettront d'obtenir le meilleur rendement. Si cela est nécessaire, prenez contact auprès de votre Agent.

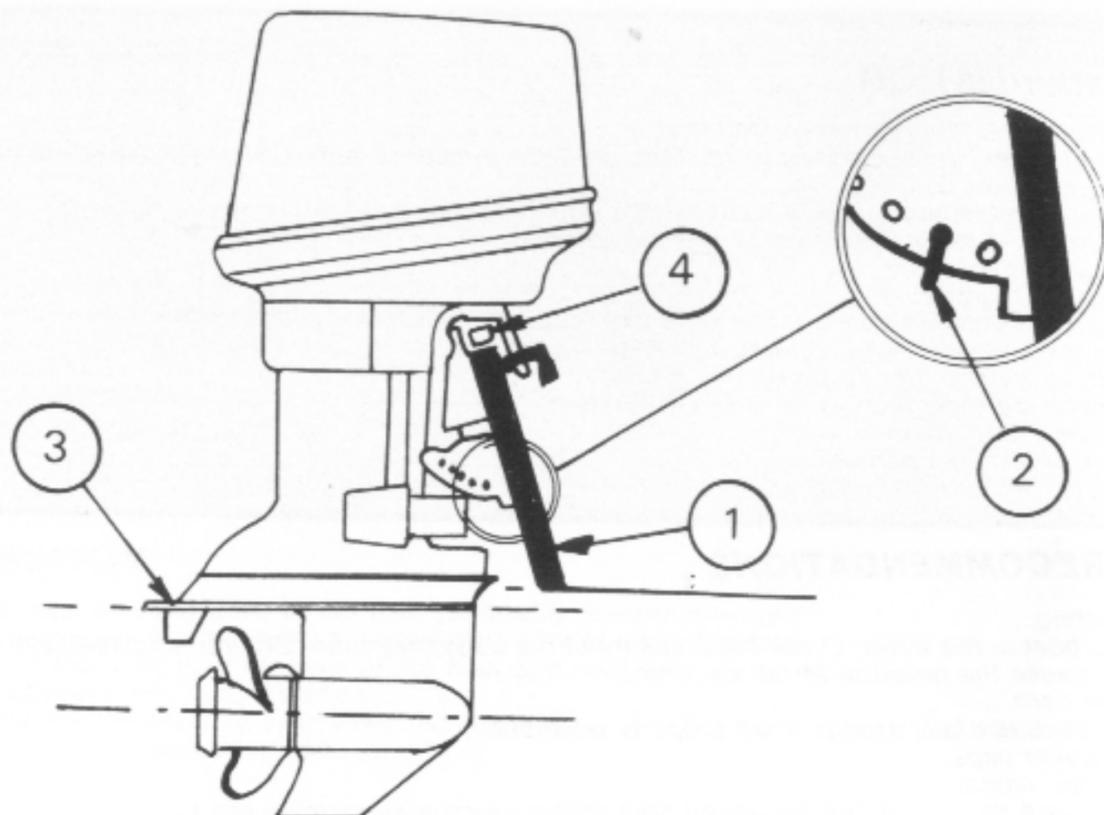


Fig. 1

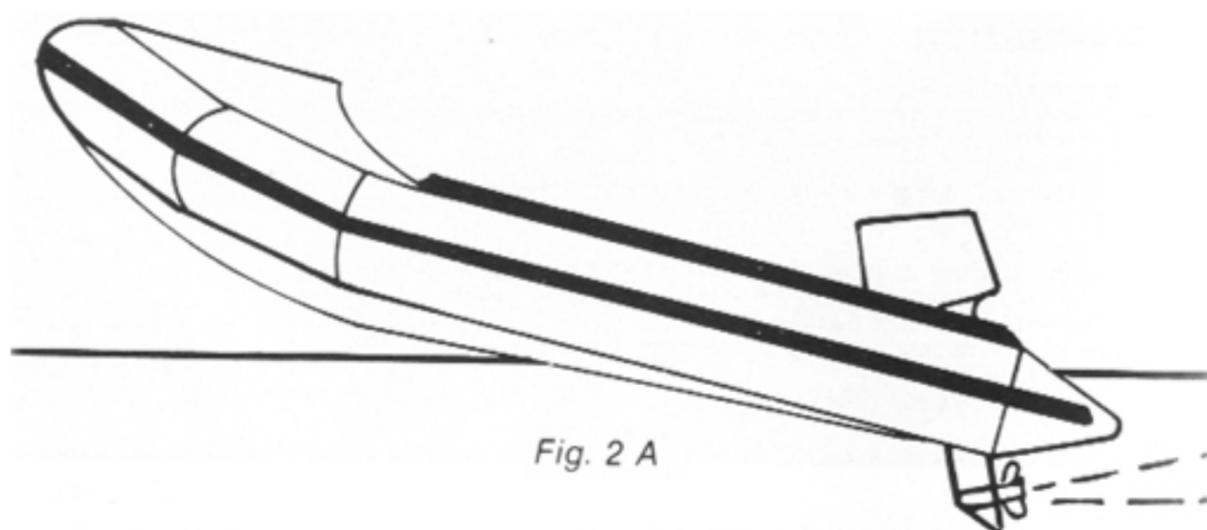


Fig. 2 A



Fig. 2 B

CONSEILS DE NAVIGATION

Vérifications avant le départ :

- En mettant le bateau à l'eau, vérifier la pression du flotteur (240 mb) et de la quille (220 mb). Une baisse de la température de 1°C fait en effet baisser la pression de 3 mb.
- Vérifier les bouchons de clapets
- Vérifier que le plancher et les longerons sont bien en place
- Enlever les bouchons de vide-vite
- Resserer les presses du moteur

Pour le MARK II : isoler les compartiments (zone verte des robinets d'intercommunication)

Matériel à embarquer (référez-vous à la réglementation de votre pays) :

- autant de gilets de sauvetage que de personnes à bord
- le gonfleur, la trousse de réparation et les outils du moteur
- le matériel de sécurité obligatoire
- les papiers du bateau, et votre permis

RÉPARTITION DE LA CHARGE

D'une manière générale, la charge doit être répartie dans l'axe, et plutôt vers l'arrière du bateau.

- Déjaugage : si le bateau se cabre, il est bon que le pilote ou le passager se porte légèrement vers l'avant
- Par mer forte de l'avant : charger l'avant du bateau et bien négocier les vagues
- Par mer forte de l'arrière : charger l'arrière

Un ZODIAC est pratiquement insubmersible, même rempli d'eau, si après un accident (ex : passage sur un parc à huîtres) un compartiment se dégonfle, le ramener vers l'intérieur du bateau, et rentrer à vitesse réduite.

EN ROUTE :

respectez les règlements et usages

- N'oubliez pas que l'hélice est un danger pour les baigneurs et les plongeurs
- Ayez votre coupe-circuit
- Vérifiez le serrage des presses

MOUILLAGE ET REMORQUAGE

Ne jamais amarrer votre bateau par la poignée avant, mais faites poser un anneau D de chaque côté sur l'avant.

TRANSPORT SUR REMORQUE ET GRUTAGE

TRANSPORT DU BATEAU SUR REMORQUE (fig.1)

- Le bateau doit être bien gonflé
- Le bas du tableau doit bien reposer sur la remorque
- Mettre le moteur en position basse (navigation).
- Les sangles doivent être parfaitement serrées pour éviter tout frottement du bateau sur la remorque

ATTENTION : ne jamais se servir de la poignée avant pour monter le bateau sur la remorque, mais faites poser un anneau D de chaque côté à l'avant.

MISE SUR BOSSOIRS OU GRUTAGE (fig.2)

Pour suspendre le bateau, se servir des deux trous de la planche butée et des deux trous du tableau

ATTENTION : le bateau doit être soulevé le moins chargé possible

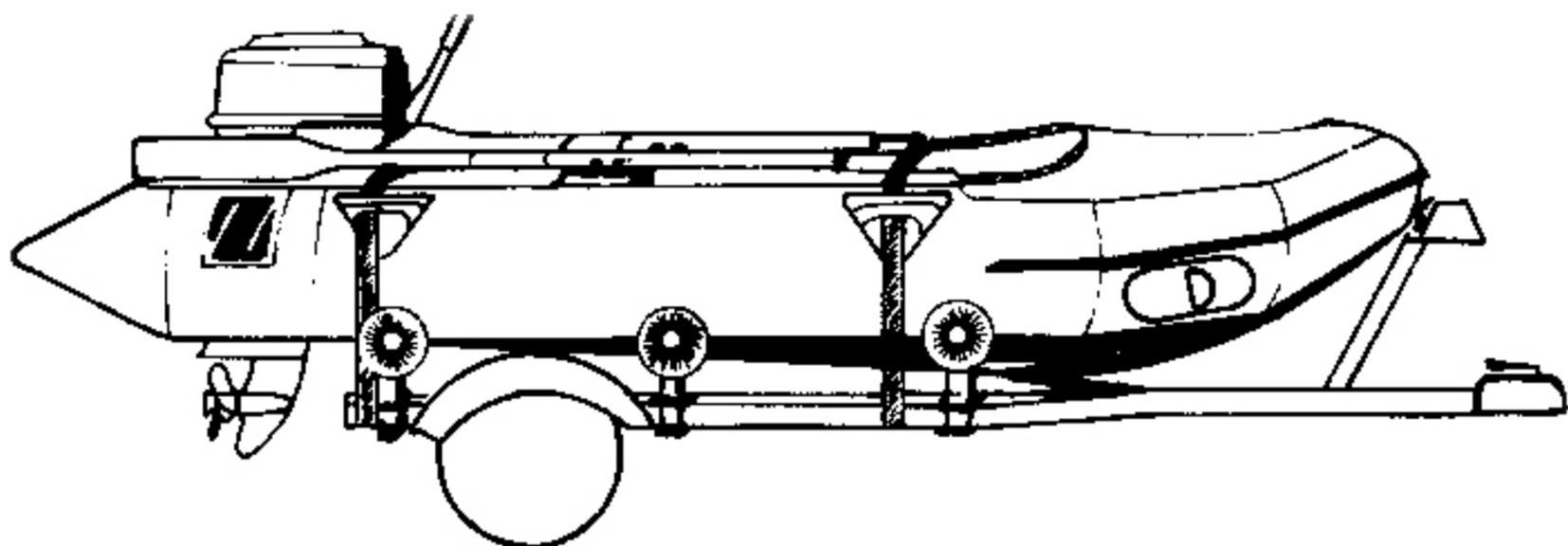


Fig. 1

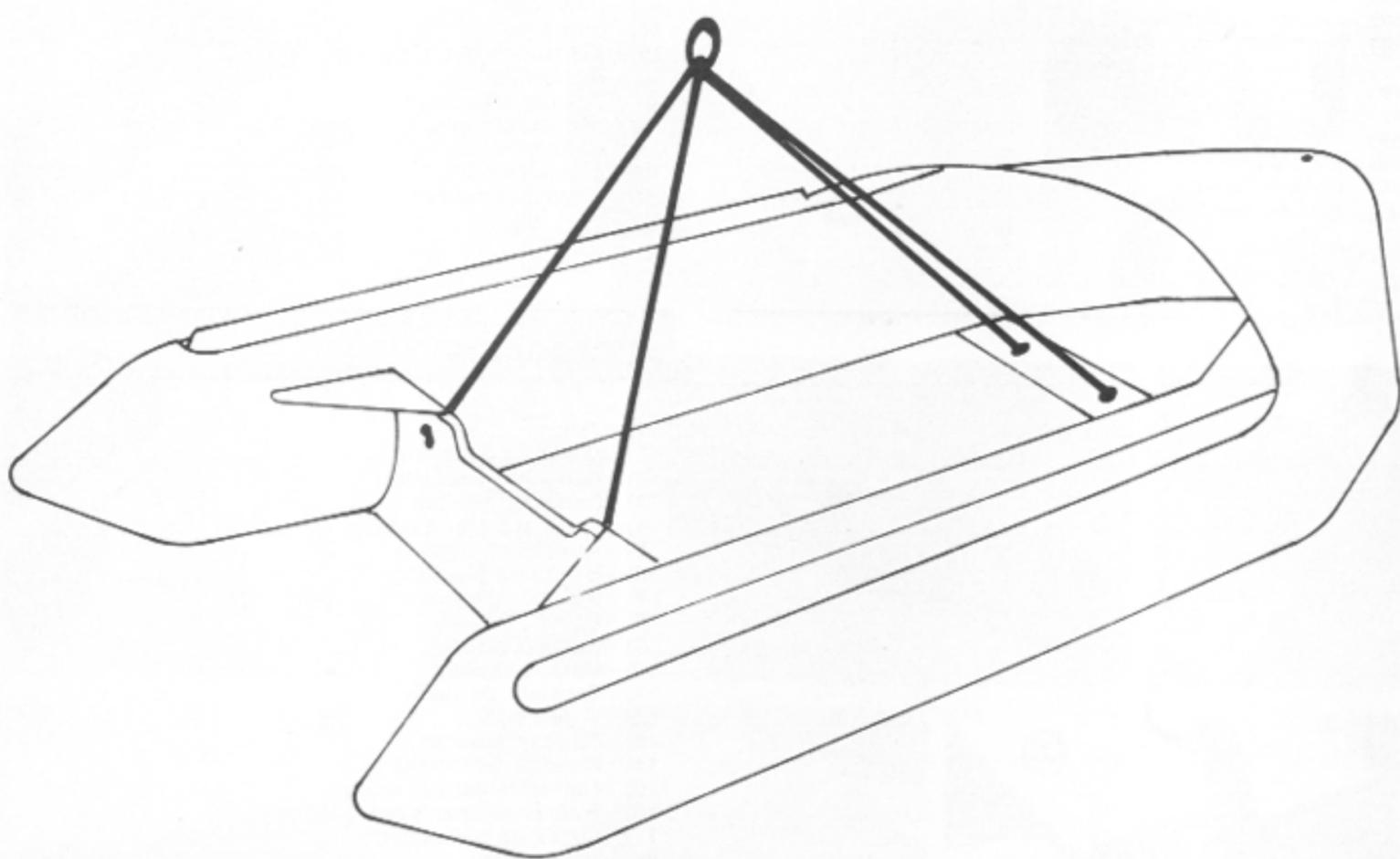
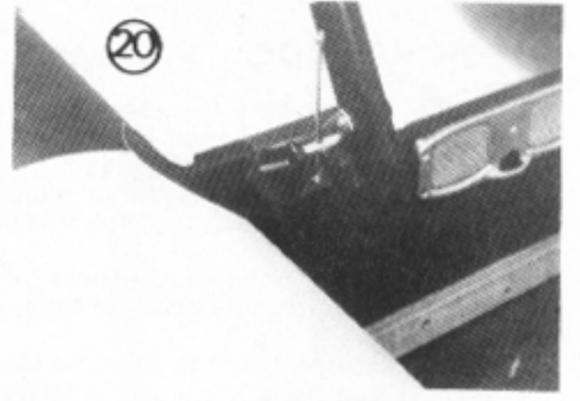
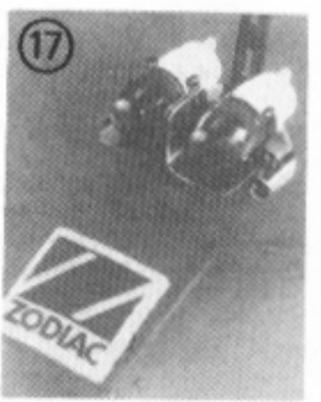
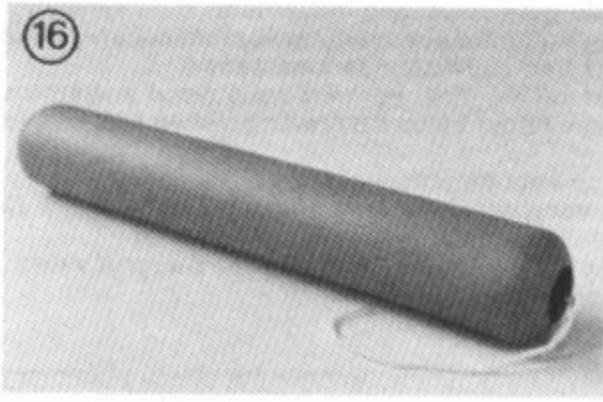
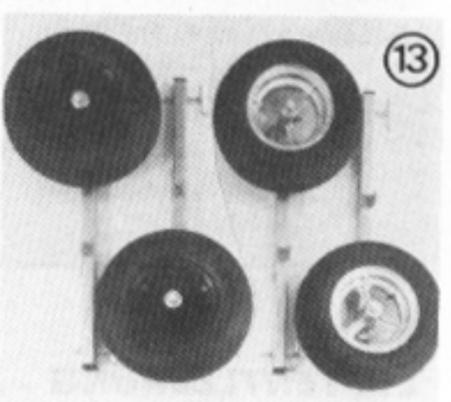
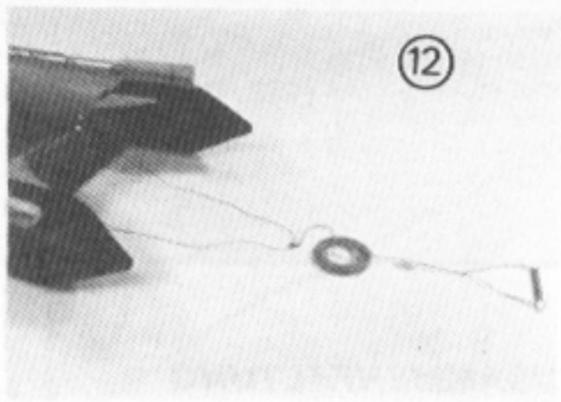
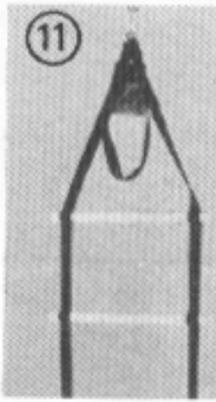
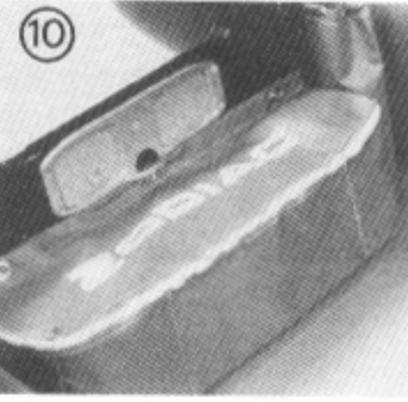
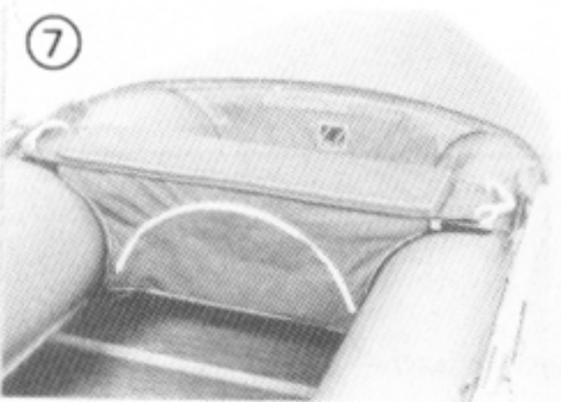
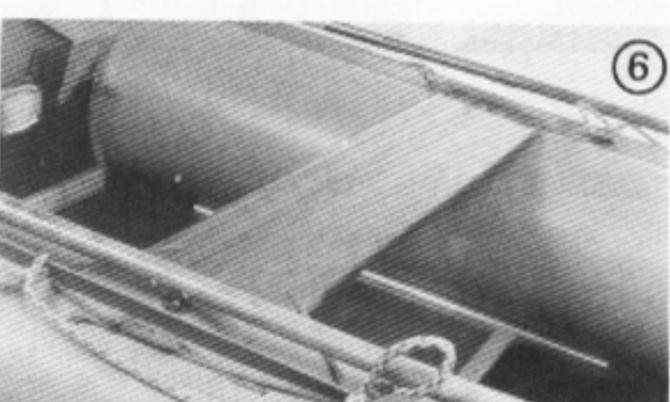
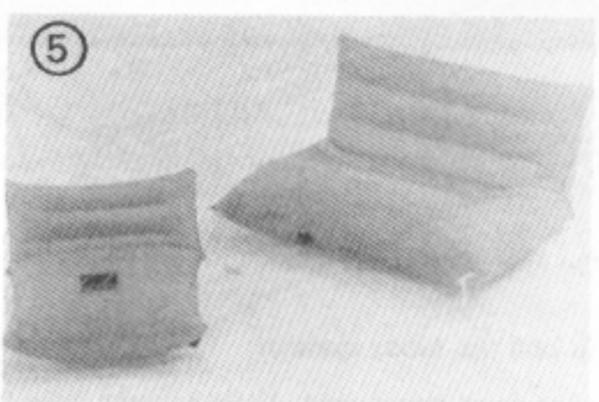
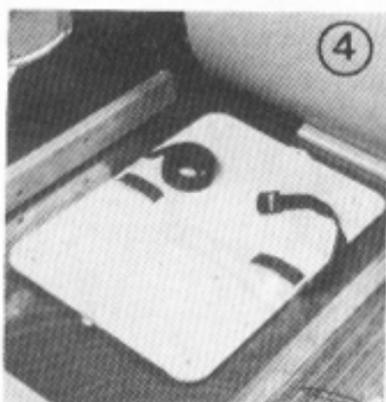
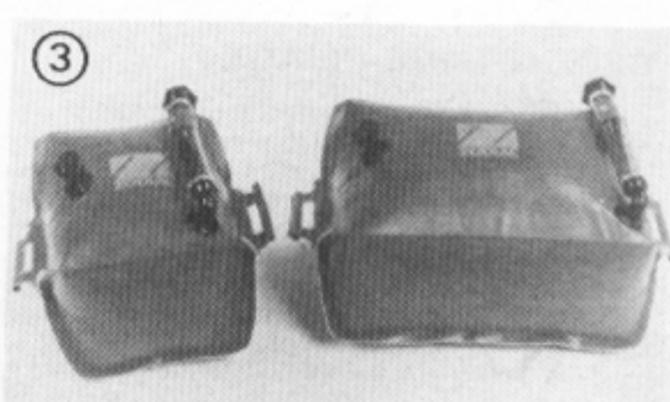
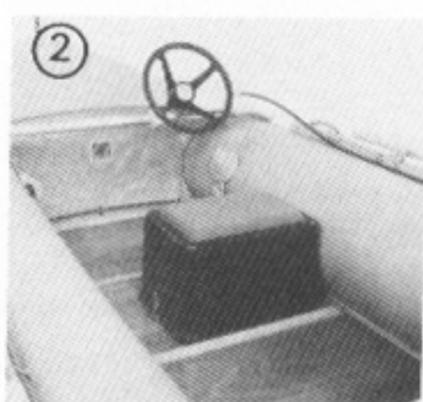
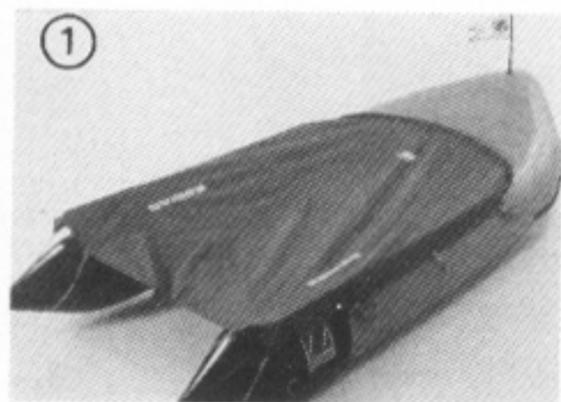
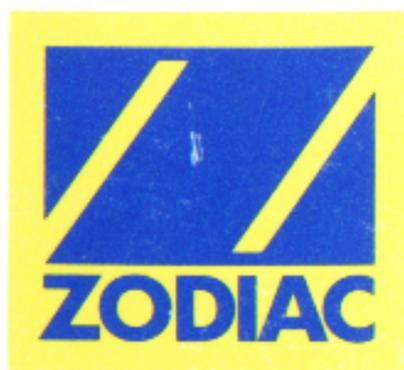


Fig. 2

ACCESSOIRES

- 1) Bâche
 - 2) Commande à distance
 - 2) Banquette réservoir
 - 3) Réservoir souple
 - 4) Plaque support-réservoir
 - 5) Siège gonflable
 - 6) Banquette pêcheur
 - 7) Fourre-tout banquette
 - 8) Sac ZODIAC
 - 9) Fourre-tout central
 - 10) Fourre-tout arrière
 - 11) Echelle de bords
 - 12) Vé de ski nautique
 - 13) Roues arrière
 - 14) Roues avant
 - 15) Diable pour moteur
 - 16) Rouleau de manœuvre
 - 17) Feux de navigation
 - 18) Pare-brise
 - 18) Pochette imperméable
 - 19) Tendoline
 - 20) Support canne à pêche
- Pieuvre de levage
— Ancre flottante





58, boulevard Galliéni - 92130 ISSY-LES-MOULINEAUX
Tél. 16 (1) 554.92.80 - Télex 270 569 F