



KINGFISHER

WELDED ADVENTURE BOATS



OFFSHORE OWNER'S MANUAL

KINGFISHER
OWNER'S MANUAL



KingFisher Boats 8160 Highland Road, Vernon, BC V1B 3W6
Telephone: (250) 545-9171 Toll Free: 1 (888) 545-9181 Fax: (250) 545-4433
Email: admin@kingfisherboats.com Web Site: www.kingfisherboats.com

Welcome to the KingFisher Family.

Congratulations on the purchase of your new KingFisher boat. KingFisher incorporates the latest innovations in aluminum boat manufacturing. Almost 50 years of research, manufacturing experience, and listening to our customers has produced the boat you own today. You can be assured that your new KingFisher will provide you with years of worry free operation and enjoyment. With superior styling and performance, KingFisher is leading the industry in quality and design.

Thank you for choosing KingFisher

All of the component manufacturer's Owners Manuals referred to in this manual should be found at the back of this binder. If not, please contact your authorized KingFisher dealer.

TABLE OF CONTENTS

<u>Section 1 – Introduction</u>	<u>1</u>
<u>Important Identification Number Records</u>	<u>1</u>
<u>Section 2 – Safety Information</u>	<u>2</u>
<u>Pre-Trip Checklist</u>	<u>2</u>
<u>Warning Labels</u>	<u>3</u>
<u>Carbon Monoxide</u>	<u>6</u>
<u>Section 3 – Operator and Passenger Safety</u>	<u>8</u>
<u>Section 4 – Boat Characteristics and Operation</u>	<u>10</u>
<u>Section 5 – Maintenance and Care</u>	<u>16</u>
<u>Cleaning</u>	<u>16</u>
<u>Adjustments and Maintenance</u>	<u>17</u>
<u>Storage and Winterizing</u>	<u>18</u>
<u>Section 6 – Troubleshooting</u>	<u>22</u>
<u>Section 7 - Systems and Options</u>	<u>24</u>
<u>Thru-Hulls, Drains, and Steering</u>	<u>24</u>
<u>Fuel System and Engine Fluids</u>	<u>26</u>
<u>Electrical System</u>	<u>30</u>
<u>Water and Plumbing</u>	<u>39</u>
<u>Optional Systems and Features</u>	<u>59</u>
<u>Section 8 – Nautical Terms</u>	<u>64</u>
<u>Maintenance Log</u>	<u>65</u>

SECTION 1 – INTRODUCTION

By reading this manual carefully you will learn how to care for your boat, and what your responsibilities are as the boat's operator. Your KingFisher has a limited Lifetime Warranty which is detailed in Section 7 of this manual for reference.

Please take the time to complete and submit the Warranty Registration. Failure to submit the registration or neglect or improper care of your boat may void the warranty. The best way to protect your new KingFisher is to carry out regular maintenance and inspect your boat regularly as recommended in this guide.

This manual refers to the other manuals that come with your boat's equipment and accessories. It is essential that you read all of these manuals and become familiar with the care, maintenance, and safe operation of all the equipment aboard your boat. Westwinn wants you to get the most out of your boating experience, and to come home safely every time. If you are missing any manuals, see your KingFisher dealer or equipment retailer for a replacement.

In Section 1 of this manual you will find a place to record such information as your engine and boat serial numbers, and your dealership contact information. Keep this information with your boat for easy reference by yourself or qualified service personnel.

If you have any questions about your boat consult your KingFisher Dealer. If you have any questions about your regional and federal boating regulations, contact the local United States Coast Guard, Transport Canada Office of Boating Safety, or Canadian Coast Guard, Fisheries and Oceans Office.

Before you go boating it is wise to read your boat Owner's Manual and go through the pre-trip safety checklist found in Section 2. Ensuring that your boat is in perfect working order before beginning a voyage will allow you to get the most enjoyment out of your boat every time you use it.

Important Identification Number Records

Record your Serial numbers of your Hull and Motor(s). The Hull Identification Number or H.I.N .is located on the starboard side of the transom. Consult the engine manufacturer's owners manual for engine serial number location.

HULL IDENTIFICATION NUMBER: _____

MOTOR 1 SERIAL NUMBER: _____

MOTOR 2 SERIAL NUMBER: _____

KICKER SERIAL NUMBER: _____

Note: It is also recommended to record the Serial Numbers of other significant items such as your radar set, etc, if your boat is so equipped.

SECTION 2 - SAFETY INFORMATION

Pre-trip Safety Checklist

1. Ensure that you are familiar with all applicable boating regulations. These can be obtained from Transport Canada Office of Boating Safety or your local United States Coast Guard office.
2. Ensure that your boat insurance and vessel license are complete and up to date
3. Check your on-board safety equipment
 - Ensure your boat has paddles on board
 - Ensure you have a class 5BC Fire extinguisher in good working condition on board
 - Ensure that you boat has a container for bailing
 - Ensure you have a watertight flashlight on board in good working condition
 - Ensure your vessel has Type A, B, or C flares on board and that they are not expired.
(Vessels less than 6m must carry 3, and vessels over 6m must carry 6)
 - Ensure you have a buoyant heaving line on board at least 15m in length
 - Ensure the horn works
 - Check all lights and make sure they work
 - Check your radio, cell phone and or signalling device
 - Check your bilge pump
 - Ensure every passenger has an approved, properly fitting personal floatation device
4. Check all seats and ensure they are firmly attached
5. Check battery and electrical system for damage or corrosion, and spare fuses
6. Check the steering for smooth operation through the full range of travel
7. Ensure that all loose items are safely and securely stowed
8. Check for any damage to the boat
9. Check that the hull drain plugs are in place
10. Check engine fluid levels
11. Check your capacity rating and ensure your boat is not overloaded or overpowered
12. Check bilge for water, fuel and oil.
13. If your boat is equipped with an inboard motor you must run your blower for 4 minutes prior to starting the engine.
14. Ensure you have a container to collect any garbage
15. Check the weather report
16. Leave an itinerary of your trip or "Float Plan" with someone on shore and have them contact local Search and Rescue if you don't return at the appointed time
17. Always have someone along who can operate the boat if you become incapacitated
18. Make sure you & your guests are wearing approved personal floatation devices
19. Instruct your guests on safety procedures and equipment on board

IMPORTANT LABELS AND WARNINGS`

General Information

Your boat is supplied with a number of identification and warning labels. These labels are intended to inform and protect the boat operator and passengers. Should any of these labels be damaged or lost they should be replaced immediately. Failure to comply with the warnings can result in severe injury or death. Should you need replacement warning labels, conformity/capacity labels, or instruction labels, contact your dealership. Each label carries a Westwinn part number for easy identification.

Warning Labels

Be sure to familiarize yourself with the following warning labels:

***NOTE:** Not all models may carry all Warnings, depending on the options chosen.*

- Decal 1:** Is located in the starboard side rear deck tray and relates to the shore power system.
The Carbon Monoxide (CO) warning decal is located on the rear bait well.
The fuel system inspection decal is located inside the bilge doors.
The boarding ladder warning label is located on the rear swim platform.
- Decal 2:** The auxiliary and main engine operation warning decal is located above the auxiliary steering station.
- Decal 3:** The winterization warning decal is attached to the sink faucet and should be removed after the system is flushed.
- Decal 4:** The blower warning label is used on diesel inboard models only, and is installed on the starboard side of the engine box.
- Decal 5:** The auxiliary station visibility warning label is located above the rear helm station.
- Decal 6:** The water pickup shutoff label is located by the thru-hull petcock in the headstall, beside the toilet
- Decal 7:** The Watertight Closure decal is located near all doors or hatches which should be kept closed while underway, such as the cabin door.
- Decal 8:** The Transport Canada Conformity Label is located on the baitwell at the stern of the boat.
- Decal 9:** The US Coast Guard Conformity Label is located on the baitwell at the stern of the boat.

DO NOT remove any of the safety decals!

KINGFISHER

OWNER'S MANUAL

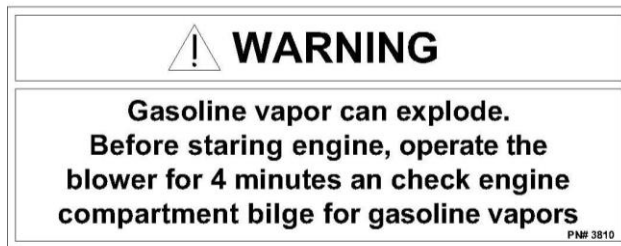
 WARNING		CAUTION
Avoid serious Injury or death from fire or explosion resulting from leaking fuel. Inspect fuel system for leaks at least once a year.	Carbon Monoxide (CO) is produced by all gasoline engine and generator sets. To avoid Injury or death from (CO), always provide adequate ventilation to cabin or covered areas on boat. If CO poisoning is suspected: - Shut down engine(s) and generators - Move victim (s) to fresh air - Contact Medical Help - Investigate source of CO and take corrective action	Operation of auxiliary engine and main engine concurrently may result in engine damage. Please consult owners manual on operation of fuel quick disconnect system.
To avoid serious Injury or death, do not use or try to access boarding ladder, swim platform or splash well when engines are running.		PN# 15417

Decal 1



Decal 2

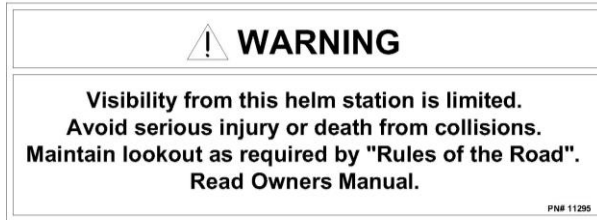
Decal 3



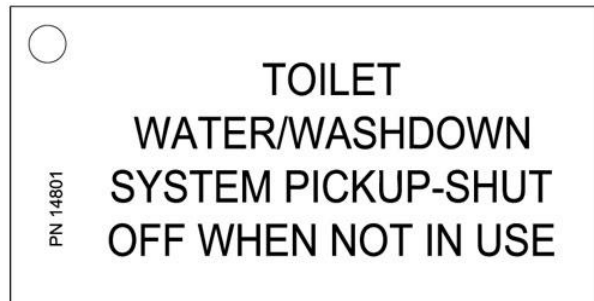
Decal 4

KINGFISHER

OWNER'S MANUAL



Decal 5



Decal 6



Decal 7

 Transport Canada Transports Canada	
BUILDER - CONSTRUCTEUR WESTWINN GROUP CORP.	MODEL-MODELE
THE MANUFACTURER CERTIFIES THAT THIS PRODUCT COMPLIES WITH THE PLEASURE CRAFT REQUIREMENTS OF THE CONSTRUCTION STANDARDS FOR SMALL VESSELS.	LE FABRICANT CERTIFIE QUE CE PRODUIT EST CONFORME AUX EXIGENCES RELATIVES AUX EMBARCATIONS DE PLAISANCE DE LA NORME DE CONSTRUCTION DES PETITS BATIMENS.
NO. #10 POYX	



Decal 8

Decal 9

Capacity / Conformity Label Information

Every vessel is supplied with a label indicating that it conforms to related federal requirements as of the date of manufacture. Vessels over 6 m (19' 8") in length are required to display a USSG or Transport Canada Conformity Label (Decal 11).

If you find that your Conformity label is missing, it can be replaced by your KingFisher dealer. When contacting the dealer please supply the Hull Identification Number (HIN) recorded in Section 1.

Safe Boating Information

It is strongly recommended to read the most recent edition of either "The Safe Boating Guide" (Fisheries and Oceans Canada, Coast Guard), or "Federal Requirements and Safety Tips for Recreational Boats" (US Coast Guard) prior to operating your boat. Similar publications may be available through other state or provincial bodies. Check with your local provincial or state regulations to see if a Pleasure Craft Operators card or other operator license is required within your jurisdiction. Marine safety and boat handling courses such as those offered through Power Squadrons are also highly recommended.

Exhaust Emissions Hazard

Carbon Monoxide (CO)



Carbon Monoxide Carbon monoxide (CO) is a poisonous gas that is colorless, odorless and about the same weight as air. It will distribute itself throughout spaces of the boat in dangerous concentrations, if proper ventilation is not provided. A person breathing these fumes will become seriously ill. Direct and prolonged exposure will cause brain damage or death. Always run the bilge blower whenever the engine is idling. Opening windows or hatches may improve ventilation.

Enclosed cabins or cockpits may accumulate carbon monoxide. **You can be overcome by fumes from your own engine or from neighboring boats.** Ensure continuous movement of fresh air. You may wish to install one or more carbon monoxide detectors in the boat's enclosed cabin or cockpit. Do not run boat with cabin fully enclosed.

CO diffuses in the air much more rapidly than easily detectable gases; you cannot rely on smell to recognize its presence. CO will be produced anytime materials containing carbon are burned. Common sources of CO are internal combustion engines and open flame devices such as cooking ranges, space heaters, and charcoal grills.

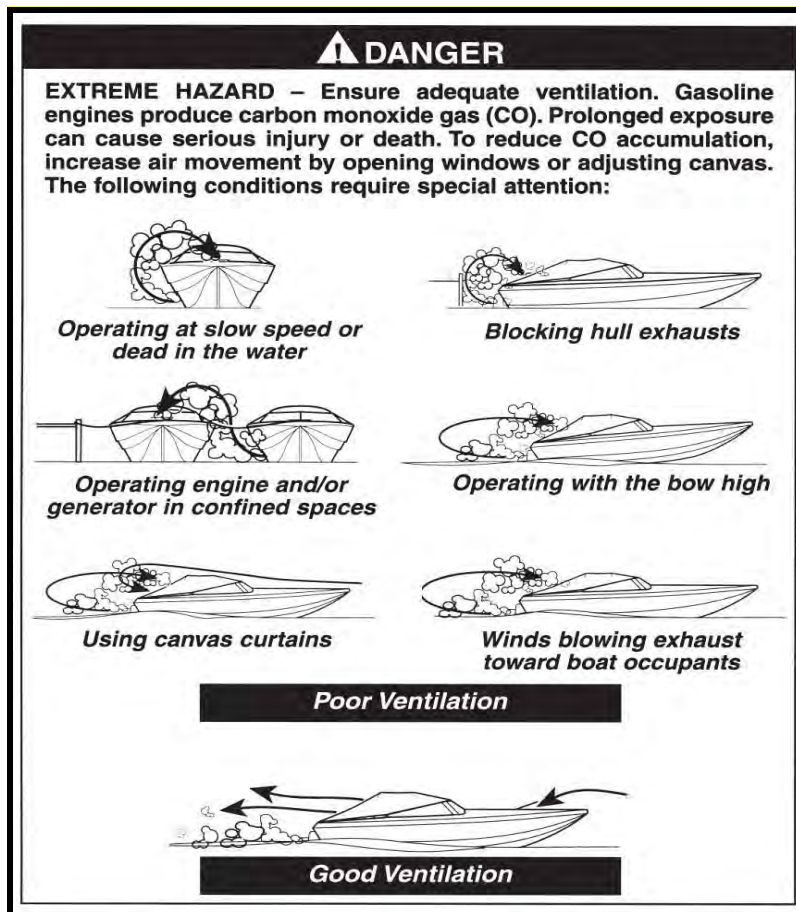
KINGFISHER

OWNER'S MANUAL

Symptoms of CO Poisoning include, but are not limited to, the following:

1. Watering and itchy eyes
2. Flushed appearance
3. Inattentiveness and the inability to think clearly
4. Ringing in the ears
5. Tightness in the chest
6. Headache and/or throbbing temples
7. Drowsiness and fatigue
8. Incoherence
9. Nausea and/or vomiting
10. Dizziness
11. Collapse
12. Convulsions

IMPORTANT: If someone is suffering from CO poisoning move the person to fresh air, administer oxygen, if available, and contact medical help. If the victim is not breathing, perform approved CPR procedures until medical help arrives and takes over.



SECTION 3 – OPERATOR & PASSENGER SAFETY

Who may operate the boat

The safe use and operation of this boat is dependent upon the use of proper operating techniques, as well as common sense, good judgment, and expertise. For boat operators, Proof of Competency is compulsory throughout Canada for all persons born after 1983. For persons born before 1983 Proof of Competency is required after August 2009.

Every operator must know the basics of marine navigation and boat handling. It is vital that the rules of the road and respect for others using the waterways be observed at all times.

Operators Responsibilities

As mentioned previously, it is the operator's responsibility to operate the boat safely in accordance with the law, common sense and good judgment. The Operator bears responsibility for the safety of the boat's passengers and others that may be in the immediate vicinity affected by the operation of the boat. In Canada it is compulsory to license your boat. Insurance, while not required everywhere, is also important to have.

The operator also has a responsibility to operate and maintain the boat and its equipment in accordance with the manufacturer's instructions. Failure to do so may result in damage to the boat or its equipment or void the warranty. Consult the owner's manuals supplied with the boat's installed equipment (such as the engine, etc) for correct maintenance and operating procedures. Your KingFisher requires a modest amount of maintenance in order to provide many years of enjoyment. See Section 5 for detailed maintenance requirements and instructions. Everyone who operates the boat must read this manual and understand their responsibilities.

Approved personal floatation devices of the appropriate size must be worn at all times by persons aboard the boat while it is in the water.

Turn off the engines while any passengers are entering or leaving the water, or anyone is swimming in the vicinity of the boat, to avoid serious injury or death.

Always operate your boat at a safe speed for weather conditions. Slow down during periods of restricted visibility, choppy water and high winds. Failure to do so may result in serious injury or death.

Do not operate the boat if any object is obstructing the line of sight forward of the steering station. Doing so may result in damage to the boat, severe injury, or death.

Gasoline vapours are explosive. Always be careful when filling the fuel tank to avoid spilling fuel in the boat and in the water around the boat. Extinguish all smoking material and open flame while refueling or while within 15m of a refueling site. For safety all passengers should leave the boat while it is being fuelled. Avoid static electricity discharges and do not operate a cell phone while fueling.

KINGFISHER

OWNER'S MANUAL

Before embarking on a boating trip, perform an inspection of all vital components of the boat and all safety equipment. Check for water or gasoline in the bilge. If there is gasoline in the bilge, evacuate everyone from the immediate area and contact your local fire department. Never use the bilge pump to pump out even a tiny amount of gasoline or oil from the bilge. Doing so may result in fire or explosion causing severe, permanent injury or death and will cause environmental damage.

Never sit on seat backs or arm rests, and never stand on seats. This can result in persons being ejected from the boat and lead to severe injury or death.

Never consume alcohol and/or recreational drugs during or prior to operating any vessel. It is illegal and could result in legal penalty, serious injury, or death.

Never attempt to modify your vessel's hull or structure without explicit instructions from the manufacturer or your dealership. Doing so may result in catastrophic structural failure that could cause severe injury or death. Modifying your hull will also void the warranty.

Always use handrails or grab handles where provided. Failure to do so may result in a fall causing injury or death.

As the master of your boat, one of your legal responsibilities is to come to the aid of other boaters or persons in the water that are in danger, provided it does not put you or your vessel in danger. Consult the manuals that come with your life saving equipment. When approaching persons in the water approach as slowly as possible. When in the vicinity of persons in the water, turn off your engine and use paddles to manoeuvre. Your boat is not designed to tow other boats. In an emergency, use your bow or transom eyes for towing purposes. Your deck cleats are not designed for towing and can fracture suddenly or pull out of the deck. Towing another vessel at speeds above 5 mph will put an unusually heavy load on your motor, possibly resulting in mechanical damage not covered under warranty.

In the event of engine failure, check all electrical, mechanical and plumbing connections to the engine. Ensure that there is sufficient fuel in the tank, and that there has been no fuel or oil leakage. Attempt to re-start the engine in accordance with the manufacturer's instructions. If the motor will not start wait for it to cool down and try again. If the motor will not start after several attempts, summon assistance.

In the event of fire, use your fire extinguisher in accordance with its instructions. All other persons should abandon the boat immediately in the event of fire if it is safe to do so. In the event of loss of steering, throttle or shift control system failure, turn off the engine and summon assistance. Use the paddles to make your way back to shore.



WARNINGS:

- DELIBERATE MISUSE OF YOUR BOAT AND EQUIPMENT CAN VOID YOUR WARRANTIES, AND POTENTIALLY RESULT IN SERIOUS INJURY OR DEATH
- FAILURE TO COMPLY WITH NAVIGATIONAL REGULATIONS AND RESTRICTIONS COULD RESULT IN FINES, SEVERE INJURY OR DEATH

SECTION 4 - BOAT CHARACTERISTICS AND OPERATION

Your boat will always turn more aggressively the faster that you are going. Always be aware of your surroundings and give yourself lots of room to manoeuvre safely.

Placing heavy objects over to one side of the boat or very far forward in your boat can result in poor boat performance; or in an extreme situation result in loss of control or capsizing of the boat. Always distribute any cargo evenly around the centre of the passenger carrying area of your boat.

Safe Operation, Care and Attention

Operating your boat with due care and attention requires that the operator be aware of the surrounding environment at all times.

- A sudden stop or change of direction can cause loss of control of the boat resulting in injury or death.
- Operate the boat defensively at all speeds and keep a safe distance from people, objects, and other watercraft.
- Following directly behind other boats or operating the boat in an erratic manner can lead to collision, injury and death.
- Operators should reduce speed and exercise extreme caution when operating the boat in shallow areas or where there might be submerged objects.
- Be aware of the weather conditions at all times. If wind and waves begin to rise or visibility begins to deteriorate, return to the dock or boat ramp. Operating the boat in bad weather can lead to injury or death.
- Operators should always ensure that a responsible person on shore knows your boating plans and a description of your boat, so that if you fail to arrive at your destination at the expected time help can be called for in a timely manner.

Night Operation/Anchoring

Your boat is equipped with navigation lights which must be turned on from dusk till dawn. The anchor or "all-round" light must be displayed while at anchor during the night in any area that experiences marine traffic. Never operate your boat after dusk if the navigation and anchor lights are not functioning properly.

Stern Drive and Outboard Trimming

If your boat is equipped with power trim, you can change the angle the propeller shaft by adjusting the trim switch. See your engine operating and maintenance manual for an explanation of the handling characteristics caused by trimming your stern drive or outboard.

Your boat is designed for quick acceleration, with a minimum amount of time spent in the transitional bow-up condition. Planing your boat is most easily and quickly accomplished by trimming the stern drive or outboard (if applicable) fully "down" or "in". However, once on plane, the stern drive or outboard should be trimmed "up" or out a little to avoid a called "plowing". Plowing can cause "bow-steering" or "over-steering" and increase fuel consumption. In this condition (plowing), if attempting a turn or encountering diagonal waves, a more abrupt turn than intended may result.

Steering and Controls

Your boat is equipped with hydraulic or powered hydraulic steering. The fluid level must be checked frequently to ensure that the hydraulic system is intact and that there is sufficient fluid in the lines for your steering system to function correctly. It is very important to use the manufacturer's recommended steering oil type. The correct oil type is shown on a decal located near the helm. Steering should only be adjusted by a qualified technician.

Consult your engine and control owners manuals for instructions on operating or adjusting your boats throttle and shift controls. Marine engines can only be started with the controls in the "Neutral" position. Always shift your controls to "Neutral" before starting the motor. If you **are** able to start your engine with the shifter in gear have your KingFisher dealer service the boat **immediately** to correct the problem. Your vessel may also be equipped with a safety lanyard. The lanyard consists of a clip attached to your boat's engine controls and a snap-hook that attaches to the operator's clothing. If the operator is ejected from the boat or collapses, the lanyard pulls the clip from the controls and shuts off the engine. Before starting the engine ensure that this lanyard is in place and the clip fits snugly into its receptacle. For other engine starting instructions consult your owner's manuals.

Instruments and Gauges

Your boat will likely be equipped with an electric fuel gauge, a tachometer and a voltmeter, or an electric fuel gauge and one or more multi-function gauges. Other gauges may also be installed by your dealership. For instructions on the use of any multi-function gauges, consult the gauge manufacturer's owners manual. Always be aware of your gauge readings. Low RPMs can mean a fouled prop, high RPMs can indicate prop damage or cavitation. Return to your dealership for service if either condition persists. Your voltmeter should read between 12 and 14.8V. If the reading is too high or too low your battery or engine electronics could be damaged. Return to your dealership for service.

Fuel and Oil

Consult your engine manufacturer's owner's manual for the proper type of fuel to use and any appropriate additives. Your 4-stroke engine may either have a wet-sump oil system which means that it has an oil filled crank case, or a dry-sump oil system which means it has an oil tank. In either case always check your oil before starting the motor. Consult your engine owner's manual for the location of your dipstick, the procedure for checking the oil level, and the correct type of oil to use.

Avoid filling your boat's fuel tank to its full capacity and never park your boat with a completely full fuel tank. Fuel expands when the surrounding air temperature increases. This can cause your fuel system to overflow. Spilled fuel creates a fire and explosion hazard, can cause severe irritation to skin and can damage the paint on your boat. Paint damage due to spilled fuel is not covered by your warranty.

Getting to Know Your Boat

Read all your owners manuals completely. Get to know where each of your switches and circuit breakers are on the dash, and the location of in-line fuses for the bilge pumps and other accessories. Use the various component owners manuals provided with your boat to learn where your check points are located, and what acceptable levels and conditions are at each point. Get to know where your shut-offs are for power, seawater, and fuel.

Starting your Engine

Consult your engine and control owner's manuals for proper engine starting, break-in, and shut-down procedures.

Learning to Operate Your Boat

Take it easy for the first little while until you know how your boat responds to the throttle, turning and encountering waves. The transition zone between planing and displacement speeds can be abrupt at times. Also, a boat's sensitivity to steering, wave impact and even wind at high speed can be unpredictable, because there is very little of the boat in contact with the water's surface to provide stability and control. Practice docking your boat carefully a few times to get the feel of your boat.

Your Passengers

The operator is responsible for the safety of all passengers. All passengers must be wearing an approved personal floatation device suitable for their weight. All passengers should be familiar with the location and use of all emergency equipment on board.

Boarding the boat

Never attempt to board a boat while the engine is running, whether from the water or from the shore or dock. When boarding from a dock or the shore, ensure that the boat is secured so that it cannot move away from you while you are boarding. Use a step if necessary to board comfortably. When boarding from the water, use the swim platform, and the ladder if so equipped. If the boat is not equipped with a dive ladder, use extra care entering the water from the boat or boarding the boat from the water.

Stopping

We recommend that operators avoid stopping the boat abruptly because the boat's wake can catch up with the boat and lift the rear of the boat suddenly. Slow the boat down gradually prior to stopping, and never use reverse gear as a brake.

Docking

Always enter marinas and dock areas at low speed ~ 5mph (8km/h) or as posted. Approach the dock head-on, turning the steering wheel sharply as you come closer to the dock, bringing the side of the boat you wish to dock on around to face the dock. Put the boat into reverse gear and turn the wheel or tiller in the opposite direction to pull the stern towards the dock, then put the boat in "Neutral". The boat should drift sideways, gently towards the dock. Practice this often, carefully and at low speeds. Take advantage of any assistance you may be offered when docking.

Leaving a Dock

When leaving a dock, check for traffic and start the engine in neutral. Then have a passenger or someone on shore untie the boat and push the boat away from the dock. Once the boat is clear of the dock by approximately 1m (3 ft) and is clear of any obstructions or other boats, put the boat in gear and proceed with caution at the slowest throttle setting until the boat is into open water.

Beaching

When beaching the boat, it is critical that the motor be turned off and the motor or leg tilted up so that the propeller does not strike sand or rocks on the beach. When approaching the shore for beaching, slow the boat down so that a sudden stop will not cause jarring to the passengers or damage to the boat. As you approach the beach and the water becomes shallower turn the motor off, tilt the drive up fully, and drift onto the beach. If you don't have enough momentum, use the paddles on your boat to assist you. Once on the beach, disembark from the boat over the bow and secure the boat to a fixed object on shore. Take care in tidal waters that the boat is not beached long enough for the tide to come in and carry your boat away, or for the tide to go out and leave your boat stranded.

When you're ready to leave the beach, have your passengers board the boat, untie your boat from shore, and push it into the water. If the bow is wedged onto the beach, moving passengers to the stern of the boat can help.. Do not lower the outboard until there is sufficient water to avoid engine damage.

Post Operation Checks

- After you are finished enjoying your boat for the day return to the dock or boat ramp and turn your motor off.
- Check propeller or impellor for nicks and tangled debris
- Check the bilge for gasoline and water
- Remove garbage from the boat
- Tilt the outboard and trolling motor to the secure traveling position
- Secure all loose items prior to trailering
- When the boat is removed from the water
- Wash the boat down with fresh water and pull the hull's drain plugs to remove any water from the boat, securely replacing them afterwards.
- Consult your engine owners manual for special instructions on purging water from your boat's exhaust system and flushing your boat's cooling system
- Perform any post operation maintenance specified in your engine owner's manual

Trailer Checklist

- Refer to local and regional laws to ensure that your trailer complies with regulations
- Check the trailer for any loose fasteners, corrosion or damage.
- Check the tires for proper inflation and wear.
- Check all trailer lights for function.
- Secure the bow of the boat to the trailer with the winch line and safety chain.
- Secure the transom of the boat to the trailer with the supplied tie-downs.
- Check the trailer hitch on your vehicle and make sure that it is the correct size and load rating for the trailer you are towing.
- Take down the fabric top and stow it securely.
- Check your trailer wheel hubs periodically during your trip to ensure that they are not overheating.
- Secure the trailer tongue over the hitch on your vehicle using the release handle and locking pin on the trailer.
- Attach the trailer's break-away chains to your vehicle. Properly secured chains cross over each other.

Trailer your Boat

Please see your dealer regarding state or provincial regulations.

Westwinn recommends bunk style trailers for all of our aluminum boats. Damage due to trailering is not covered under warranty.

Setting up the correct trailer fit for your boat and vehicle is very important. Your trailer retailer can ensure that your trailer is set up properly for your boat. An improper trailer setup can do cosmetic as well as visible and unseen structural damage to your boat. Westwinn strongly recommends having a technician from an authorized KingFisher dealership ensure your trailer is properly set up.

Before trailering your boat, become familiar with how your vehicle handles while towing a trailer. Practice making turns and get to know the turning clearance that you will require while towing. Practice backing up with your trailer and get to know how quickly your trailer will respond to small movements of your steering wheel. An empty parking lot is an excellent place to practice.

Before towing your boat, check the following:

- Read the trailer manufacturer's owners manual.
- Check for correct function of the trailer braking system. (refer to trailer manufacturer's owners manual.)
- The boat should be level and sit squarely on the trailer.
- The winch strap and safety chain should be securely fastened to the bow eye.
- Tie down straps should be attached from the eyehooks in the transom to the rear of the trailer (cinch style).
- When trailered correctly, the aft end of the bottom of the hull should line up as close as possible with the end of the trailer bunks.



CAUTION

Improper trailering may cause irreparable damage to your boat. If you are unsure about how to properly secure your boat, please contact your authorized KingFisher dealer.

Handling of the boat on and off the trailer as well as towing a trailer should never be attempted on a trial and error basis. If you are a novice boater or have not been boating in a while, please ask your dealer to show you the proper handling of the boat on and off the trailer. Use special care for boats equipped with bow pulpits and anchor systems.

For trailer maintenance parts and warranty information, please refer to the trailer manufacturer's owners manual.

Launching

When you arrive at the boat ramp remove the rear tie-downs from your boat and perform all pre-operation checks. Ensure the drain plug is in place. When safe to do so, back your trailer slowly down the ramp until the underside of the boat is touching the water. Stop your vehicle and set the parking brake. Disconnect the trailer safety chain from your boat and let out a few feet of winch line. Ensure you do not let out enough winch line to become tangled on your vehicle or the trailer. Back your trailer down the ramp until the boat is ready to float free. Set your parking brake. Disconnect your winch line from the boat and attach a long mooring line to the bow. Guide your boat off of the trailer and secure it to the shore using the mooring line or have someone on shore hold the line. Park your trailer and vehicle. Board your boat. Ensure that there is enough water under your boat before lowering the motor.

Loading

Tilt your outboard motor into the traveling position. Moor your boat on shore or have someone on shore hold the mooring line. Carefully back your trailer down the ramp when safe to do so until the trailer bunks are just underwater. Set your parking brake. Guide your boat onto the trailer as squarely between the trailer fenders as possible. Attach the trailer winch line to the bow eye of the boat, detach the mooring line and winch the boat the remainder of the way onto the trailer. Attach the safety chain to the bow eye of the boat. Remove your boat from the water and perform all post operation checks prior to leaving the parking lot. Attach the tie downs to the transom, stow all loose items securely and store the boats fabric top in the down position. Perform all trailer checks.

Outboard Engine Mounting Height

Proper outboard engine mounting height is critical to achieving optimal boat performance, handling, fuel efficiency, and overall operating characteristics. To determine the correct engine mounting height, position a straightedge along the bottom of the hull and extend it aft to the outboard motor's anti-ventilation (cavitation) plate. This provides the reference point for measuring engine height. For engines mounted on an aft motor pod or bracket: the anti-ventilation plate should be approximately 3/4 in. (19 mm) above the hull bottom for every foot (305 mm) of setback measured from the hull's trailing edge to the engine mounting location.

SECTION 5 - MAINTENANCE AND CARE

General

KingFisher uses marine grade aluminum in the construction of its boats. Special care must still be taken to minimize electrolytic action (galvanic corrosion) in any water environment. Avoid dissimilar metals coming in contact with aluminum surfaces (e.g. all ferrous metals including steel, brass, or copper fittings). If there is a need to attach fittings made of a dissimilar metal make sure that a non-wicking gasket or sealant is placed between the fitting and the boat hull. If the hull is drilled for any reason, a sealant such as a marine grade silicone should be used as a barrier between the hull and components.

Salt Water Operation and Care

The high electrically conductive nature of salt water intensifies corrosive action on aluminum. The hostility of the marine environment affects most materials - metals, wood, plastic, fibreglass, etc.

KingFisher boat hulls are manufactured with marine grade aluminum alloys such as 5086 - H32 and 5052 - H32. Marine grade aluminum alloys produce a natural protective film - either a whitish or darker surface layer - when exposed to oxygen or water. Although extremely thin, (approx. 5 to 10 millionths of a millimetre), this oxide film forms a corrosive-resistant barrier. Experience shows that large and small vessels constructed of these alloys can stay in constant saltwater service for decades.

Cleaning

Wash your boat with soap and fresh water the way you would wash a car. Power washing at more than 1000psi may cause paint to delaminate. Pull the hull drains if practical and allow the boat to dry thoroughly. Clean all surfaces and apply a coat of automotive or marine grade wax protectant two to three times annually to protect your painted finish from the elements, and to seal the metal where any paint scratches may have occurred. Always spot test new cleaners and waxes before using. Marine growth, barnacles and other debris deposits should be removed from the hull prior to storage.

Never use a metal brush of any kind on the exterior surface of your boat. Do not use abrasive or acidic cleaners on exposed aluminum.

Touch Ups:

For small scratches that need repainting, clean the area to be painted of wax, grease and dirt. Apply the touch up paint. When the paint is dry, (at least 24 hours) polish the area with an automotive cutting wax compound.

For larger scratches that need repainting, please see your authorised KingFisher dealer or an automotive body shop.

Cabinets and Countertops:

Laminate countertops are offered on all KingFisher models. To keep the maple cabinets and laminate countertops in optimum condition, clean them periodically with a damp rag and mild detergent or a wax based furniture polish.

NOTE: Any use of abrasives or harsh caustic cleaning products will permanently harm the finish of the cabinets and countertops.

Floor Coverings:

Treat vinyl covered floors the same way you would household vinyl. Periodic vacuuming of marine carpeting is recommended.

Seats & Windows:

Clean vinyl seats only with a cleaner specifically made for vinyl. For windows, any commercial window cleaner will work satisfactorily. Caution should be exercised to avoid spraying cleaner on painted areas of the boat as this can damage painted surfaces.

Maintenance and Adjustments

Periodic Inspection Checklist:

- Check entire fuel system for leaks.
- Check all engine mount fasteners for tightness.
- Check all deck fasteners for tightness.
- Inspect hull and motor mounts for cracks and other signs of fatigue such as deep scuffing. Check hull drain plug.
- Check bilge for oil, water and gasoline.
- Check steering lines or cables and shift cables for wear and ease of function.
- Check oil level.
- Test battery and check for damage or corrosion.
- Test all switches, lights, horn, and accessories.
- Check for burnt out lights.
- Check seat fasteners and swivels for tightness and wear.
- Inspect zinc hull anode and replace if required.

Inspecting the Fuel System:

The fuel system can be accessed through removable panels in the transom and in the deck. Remove the panels and check the fill fitting, the tank fittings and the vent lines at the filler cap and at the tank for signs of leakage. Also check the hoses for signs of wear, chafing and other deterioration. Replace any damaged fuel hoses immediately.

Inspecting the Steering:

Your boat will come with an owner's manual for the type of steering system that your boat is equipped with. Refer to this manual for information on proper maintenance. Never operate your boat with a damaged or improperly functioning steering system. Confirm that the hydraulic reservoir is full, and check all hoses and connections are leak-free.

Inspecting the Shift Cable/Throttle Cable:

Your boat will come with a manual for the type of engine controls fitted. Refer to this manual for information on proper maintenance. Never operate your boat with a damaged or improperly functioning set of controls, cables or linkages.

Inspecting the Circuit-Breakers and Fuses:

Your boat is equipped mainly with resettable circuit breakers. These will pop out if overloaded, and can be pushed back in with a fingertip to reset them. There is an in-line fusible link coming off the main battery lead to your distribution panel. It is a Type ATC 30A fuse. Have a spare available in case you need to replace it. Inspect the fuses and the electrical system of your boat monthly. Shut off the main electrical switch by your battery (or disconnect the battery) and inspect the accessories. Trace the circuits and inspect them for chafing and for broken or damaged wires, plugs, switches or connectors. Never bypass a fuse or circuit breaker. If you are unable to find the cause of the blown circuit, have your boat serviced by your KingFisher dealer.

Servicing Under the Deck:

Access to the bilge and fuel tank is gained by simply unscrewing the aluminum service panel on the aft deck. If it is necessary to replace the floorboard screws, ensure that you use high quality stainless steel screws.

Transducer Mounting Plates:

Transducer brackets are a standard design feature. They are intended to reduce the need to drill holes directly into the hull below the water line. The plates are located at the base of the transom, where the hull meets the rear of the boat. Simply attach your transducer(s) directly to this plate on the transom. Your hull also has a 1/2" thick plate mounted in the stern area of the bottom inside the hull which can be used to mount a thru – hull transducer. Extreme caution must be used when installing this type of transducer to avoid leakage and potential injury or death.

Sacrificial Anodes:

Your KingFisher hull is fitted with two sacrificial anodes welded to the stern of the boat. By welding on the anodes, KingFisher ensures that the best possibility contact with the hull has been achieved. The boat's motor(s) will also be fitted with sacrificial anodes. Careful inspection and replacement of worn anodes are essential to keep the hull in the best condition possible. Failure to replace a worn anode will result in hull damage and may void your warranty. See your authorized KingFisher dealer for sacrificial anode replacement information.

Storage and Winterizing

Westwinn recommends that your boat be winterized by an authorized KingFisher dealer. Your boat should be stored in a covered, well ventilated area to prevent fungus, mold and mildew. It is best to store it with a breathable cover over it to prevent corrosion and staining promoted by leaves, tree sap and other debris, and to prevent rainwater from accumulating inside the boat.

Engine:

Refer to engine manufacturer's owners manual for information and instructions on preparing your engine(s) for winter storage.

Fuel System:

Top off the fuel tank with fresh fuel to approximately 7/8 full, adding a fuel conditioner and stabilizer. Consult your KingFisher dealer for fuel conditioner and stabilizer purchase information). A 7/8 full fuel tank is less likely to develop condensation, reducing the risk of contaminating the fuel. This will also prevent the fuel from expanding and running out of the fuel vent hose. Running treated fuel through the engine during the engine winterization process will also help protect the fuel system.

NOTE: *The use of fuel conditioner and stabilizer eliminates the need to drain the fuel system. Consult your dealer if you prefer to drain the fuel system.*

Always store your boat in a well ventilated area. Unlike a car, your boat is not equipped with a vapour-tight fuel tank.



WARNING:

GASOLINE VAPORS CAN EXPLODE IF IGNITED, CAUSING SERIOUS INJURY OR DEATH.
INSPECT FUEL SYSTEM FOR LEAKS REGULARLY.

Batteries

The battery(s) should be removed for winter storage. Batteries can suffer permanent damage as a result of excessive or prolonged periods of discharge. Use terminal paste to prevent corrosion on the battery terminals and clamps.

1. Turn off the battery switch(es) and remove the battery(s).
2. Inspect each battery for cracks or leakage and ensure the battery terminals are free from corrosion and dirt. Clean the battery's casing and terminals with a mixture of baking soda and water (one tbsp of baking soda to one-cup water). Apply Dielectric grease or petroleum jelly to the battery terminals and to all exposed connectors.
3. If the battery is to be stored for a long period of time, store the battery in a cool, dark place. Check the specific gravity of the battery fluid at least once a month and recharge if the battery gets too low. Specific Gravity: 1.28 at 68 degrees F. Sparks, cigarettes, and open flame can lead to a hydrogen explosion. Your battery should be kept fully charged at all times.

WARNING:

BATTERIES CAN PRODUCE EXPLOSIVE HYDROGEN GAS.
BATTERY EXPLOSION CAN LEAD TO BURNS, INJURY AND DEATH
ALWAYS SERVICE BATTERIES IN A WELL VENTILATED AREA
KEEP AWAY FROM SPARK AND OPEN FLAME



Drain Plug:

Always remove the drain plug from the boat when storing it for long periods of time. This will ensure that any water that has collected in the bilge will drain. When storing the boat the bow should be slightly higher than the stern, this will help excess bilge water to drain fully. Inspect the drain plug when re installing it and replace it if necessary.

Fresh Water System:

Drain fresh water and grey water holding tanks. Once tanks have been drained, add RV anti-freeze and ensure that it is circulate throughout complete water system. Ensure that all fresh water has been flushed from all faucets and pumps and that antifreeze is present in all of the water lines.

Ensure that hot water system is drained, flushed and winterized with R.V. anti-freeze.



Use RV anti-freeze solution designated as safe for potable water systems. Do not use automotive or commercial ethylene glycol based or alcohol-based products.

Trailer:

We recommend that your trailer be winterized by an authorized KingFisher dealer or by a qualified technician. The trailer frame should be washed and internally flushed if used in salt water. Wheel bearings and breaking system can be permanently damaged if not properly winterized and free of all water.

Re-commissioning Boat After Storage**Engine:**

Refer to the engine operator's manual for detailed information on re-starting after winter storage.

Batteries Checklist:

- Terminal posts – clean with wire brush or steel wool
- Cable clamps – attach positive (+) cable first, then negative (-) cable
- Wiring – inspect for deterioration and service or replace as required

Steering System :

Have steering system checked by and an authorized KingFisher

dealer. Fuel System:

Inspect for fuel in the bilge, loose connections, worn hoses, and leaks.

Miscellaneous Items Checklist:

- Through hull fittings – Check to ensure water passage is unobstructed and hoses and fittings are serviceable.
- Navigation lights – Check for proper operation.
- Bilge pumps – Check all pumps and float switches for correct operation
- Wiring – Check for loose connections
- Switches – Check for proper operation of all equipment and components.
- Bilge blowers – Check for proper operation; turn blowers on and place hand over hull blower vent to make sure air is exiting from vent.
- Anchor lines and gear – Inspect and replace if necessary.
- Hull drain plugs – Installed.
- Bilge – Clean thoroughly.
- Engine fluids – Check for proper levels as described in the manufacturer's owners manual.

Trailer:

Refer to the trailer manufacturer's owners manual for re-commissioning of the trailer after storage.

SECTION 6 – TROUBLESHOOTING

The following trouble shooting information is a basic general guideline to possible issues. Always consult your authorized KingFisher dealer if issues persist. Check engine operator's manual for detailed engine trouble-shooting information

Troubleshooting chart

<u>Symptom</u>	<u>Probable Cause</u>	<u>Corrective Action</u>
Electrical system dead	Battery switch turned off/Main fuse blown	Turn main switch on / replace main fuse/ inspect electrical system for overload / short circuit
Wipers or Bilge Pump or Light won't work	Blown circuit breaker / fuse Pump plugged or hose disconnected	Inspect component and circuit Unplug pump or connect hose Have boat serviced
Fuel gauge not functioning	No fuel in tank Loose or disconnected wire Faulty gauge	Fill fuel tank Check sending unit wires Have the sending unit or gauge serviced
Tachometer not functioning	Loose wire Faulty sensor Faulty gauge	check sending unit wires Have the sensor or gauge serviced
Boat performance is poor or boat vibrates	Propeller or outboard leg is fouled Incorrect propeller Boat is overloaded or poor load distribution Motor is not trimmed properly Engine damage or problem Hull damage	Turn off engine and inspect prop and motor leg. Change prop Check and adjust boat loading. Check for water in bilge Adjust trim angle Consult your engine manual Inspect hull bottom for damage
Abnormal amount of water in boat	Boat has a leak Hull drain plug missing	Bail water out Turn bilge pump on Plug leak Insert hull drain plug/ call for help
Engine quits/won't start	Engine problems Dead battery	Consult engine owner's manual Replace battery / have boat serviced Use paddles / call for help
Engine coughs / sputters	Inadequate Fuel Supply Dirty spark plugs	Confirm fuel in tank, clear obstructed or pinched lines, clean fuel filters /strainers, check fuel filter/sediment bowl for water in fuel Replace spark plugs
Rough Ride	Excessive speed Engine trimmed incorrectly Poor load distribution	Reduce speed Adjust trim Adjust loading
Alarm buzzer sounding	Engine problems – low oil or overheating	Turn motor off immediately Consult engine owner's manual Have boat serviced

KINGFISHER

OWNER'S MANUAL

Boat persistently smells of gasoline	Fuel spilled into bilge/fuel system leak	Check bilge for gasoline/evacuate boat/inspect fuel system for leaks
--------------------------------------	--	--

<u>Symptom</u>	<u>Probable Cause</u>	<u>Corrective Action</u>
Engine runs hot	Low oil or coolant Broken / stretched belt Plugged water inlet Damaged water pump or thermostat	Check oil level/coolant level (after engine cool down) Replace broken/stretched cooling system belt Clear raw water intake Replace raw water pump Replace thermostat Replace water pump impeller
Engine stops suddenly	Ignition or battery problems Safety lanyard pulled	Check ignition wiring and fuse Check battery connections Check safety shut off lanyard Check engine manufacturer's operations manual for more detailed information
Boat persistently smells of gasoline	Fuel spilled into bilge/fuel system leak	Check bilge for gasoline/evacuate boat/inspect fuel system for leaks
Erratic Steering	Trim set incorrectly Steering system loose or low on fluid	Adjust motor/drive trim Tighten steering wheel Bleed hydraulic lines Check oil level

Electrical System

Trouble shooting an electrical problem:

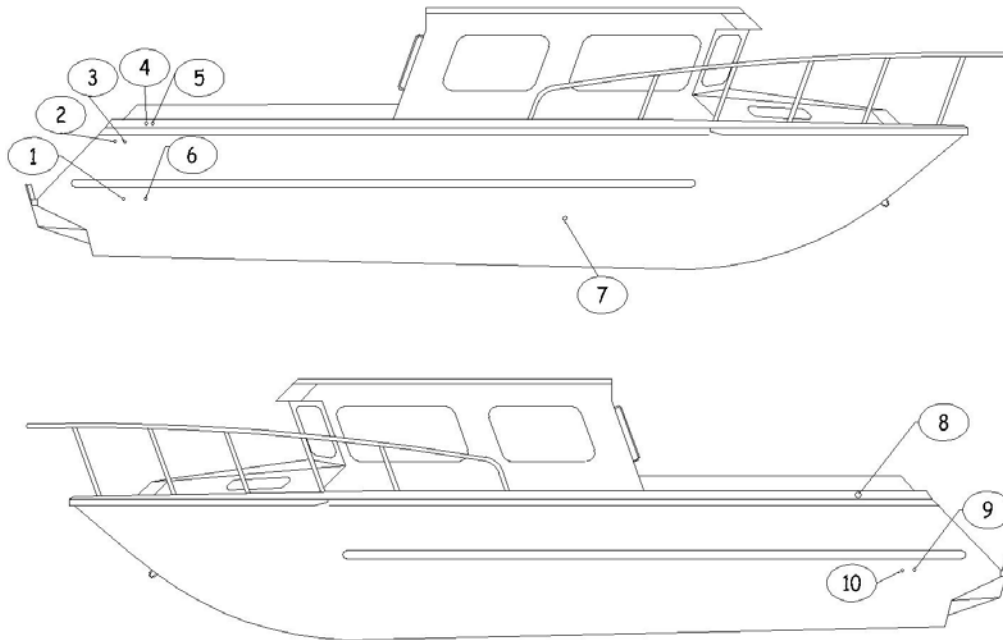
- Check the circuit breakers on the control panel
- Check the main fuse
- Check wire lead connections
- Check for clean battery terminals
- Check battery for sufficient charge

Consult an authorised KingFisher dealer if the problem persists.

SECTION 7 – SYSTEMS AND OPTIONS

Thru - Hulls

25' / 27' Thru-Hull layout

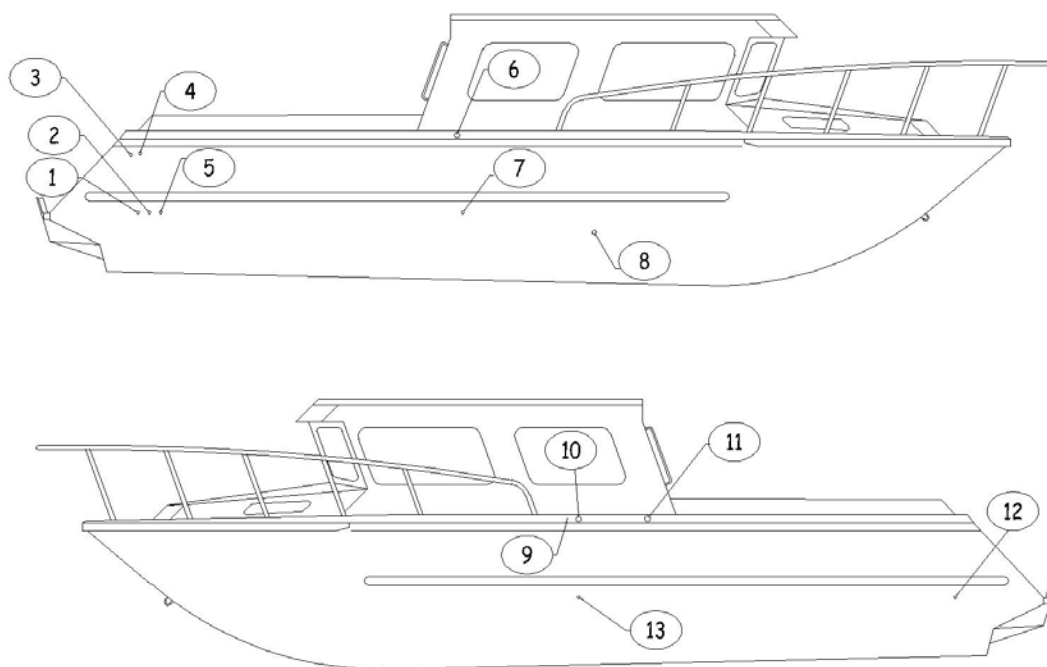


1. Baitwell drain
2. Bilge pump discharge
3. Bilge pump 2 discharge (25' / 27' only)
4. Grey water tank vent (25' / 27' only)
5. Grey water pump out (25' / 27' only)
6. Livewell discharge (Optional)
7. Sink drain (25' / 27' only)
8. Fresh water deckfill (25' / 27' only)
9. Fish box macerator discharge (25' / 27' only)
10. Grey water overboard discharge (25' / 27' only)

NOTE: On 24' / 25' / 27' models the fuel fill cap is located on the port side of the transom.

IMPORTANT: Check with the Coastguard and local authorities prior to discharging any grey water overboard.

28' / 30' Thru-Hull layout



1. Baitwell drain
2. Fish box macerator discharge
3. Main bilge pump discharge
4. Secondary bilge pump discharge
5. Livewell drain
6. Fresh water deckfill
7. Cabin bilge pump discharge
8. Sink drain
9. Grey water tank vent
10. Grey water pump out
11. Fuel fill
12. Starboard side fish box macerator
13. Grey water overboard discharge

IMPORTANT: Check with the Coastguard and local authorities prior to the discharging of grey water overboard.

NOTE: Through hull location may vary due to individual options selected.



WARNING

SEVERE INJURY OR DEATH MAY RESULT IF YOU IGNORE ANY OF THE FOLLOWING. Before operating your boat, become familiar with all controls. Consult your authorized Kingfisher dealer about any controls or functions that you do not understand.

Bilge Drain

The bilge drain is located at the lowest part of the bilge at the stern of the boat. When draining the bilge or storing the boat for longer periods of time, the drain plug should be removed. When replacing the drain plug it is advised that a small amount of marine sealant be applied to the threads before the plug is installed.

Steering system

The steering system requires checking each time that the boat is taken out on the water.

1. Check to ensure that the steering system operates correctly and smoothly prior to each trip out on the water.
2. Poor or erratic steering may be a sign that the oil level is low, or that fluid or air are leaking out of or into the system. Leaks can occur in the steering hoses, the cylinder, or at connection points. **Do not attempt to operate your boat if you suspect a steering system problem.**
3. Consult an authorized KingFisher dealer if the steering system is not functioning correctly. Only a qualified technician should adjust steering systems. Ensure that the steering system is lubricated at the beginning of the boating season and properly winterized at the end of the season.

Fuel System



CAUTION

When filling the gas tank care should be taken not to spill fuel onto the paint of your boat. Any fuel that may be spilled on the paint should be immediately wiped off. Keep tanks approximately 7/8" full during boating season to avoid condensation and fuel expansion. You may wish to have a fuel separator installed to prevent water from entering the engine(s).

If the fuel tank needs to be cleaned or water is found in the fuel system, refer the boat to an authorized KingFisher dealer.



WARNING

GASOLINE AND ITS VAPOURS ARE HIGHLY FLAMMABLE AND EXPLOSIVE. To avoid serious injury or death from fire or explosion, have fuel system inspected by an authorized KingFisher dealer, at least once per year.

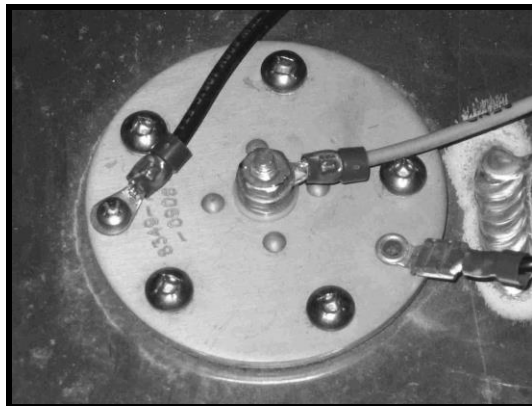
The fuel that comes from commercial fuel stations is stored in a cool underground tank. It will expand when it heats up as much as 3 to 4 gallons on a regular sized tank. The fuel can then spill over onto the boat through the filler vent. Paint that is damaged by fuel spillage is not covered under warranty.

Recommended Fuel:

For recommended fuel, consult the Engine manufacturer's owners handbook.

Fuel Sending Unit:

The fuel sending unit is a mechanical device that is located in the fuel tank. It sends a signal to the fuel gauge monitoring the amount of fuel that is present in the tank.



Fuel sending unit

On 24' Kingfishers the fuel sending unit is located underneath a 4" plastic deck plate screwed to the floor panel directly behind the cabin.

On 25' & 27' Kingfishers the fuel sending unit is accessed by removing the screwed on board directly below the cabin door.

On 28' & 30' Kingfishers the fuel sender is located beneath a 6" screw out access hatch in the rear deck plate.

NOTE: *The fuel sending unit will only give an accurate reading when the boat's fuel tank is level. Do not depend on the fuel gauge as your only means of determining fuel levels.*

Fuel Leak Check:



CAUTION

Before operating the boat, always check fuel system for leaks. Open the bilge doors and visually check all fuel hoses, vent hoses, fittings, and the tank for leaks. If no leaks are found, carry on with your pre-operation inspection. If a leak is found or strong gasoline odor is detected, **DO NOT START THE ENGINE**. Consult an authorized KingFisher dealer.

In the case of an inboard engine, the engine box will need to be removed to perform this inspection.

Engine Compartment Blower (2850 & 3050 Models Only):



WARNING

Fuel vapors are flammable and explosive. Before starting any inboard engine, operate the blower for 4 minutes and then check the engine compartment bilge for fuel or fuel vapors. The blower system draws fresh air from outside of the boat to the engine compartment.

To operate the engine compartment blower,

1. Turn on the dashboard mounted blower switch. Place your hand in front of the blower vent on the rear sides of the boat to confirm that the blower is functioning.
2. Run the blower for a minimum of four minutes and then open the engine cover to check for fuel vapors in the bilge.
3. If vapors are present, **DO NOT START THE BOAT**. Consult an authorized KingFisher dealer.

Kicker Motor Fuel Quick Disconnect Option:

A quick disconnect option is offered for the kicker fuel supply line. The quick disconnect is located on the starboard side of the transom.



The quick disconnect allows the fuel supply line to the kicker to be easily detached from the transom bulkhead. To do this, grasp the fitting located at the transom end of the kicker fuel supply hose and pull back firmly on the fittings collar.

The safety fuel shut off valve is clearly labeled and located behind the rear bilge doors.

When the kicker is not in use, always turn off the fuel supply shut off valve.

Re-fueling the Boat:

1. Do not smoke when refueling. Keep away from all other ignition sources.
2. Stop engine and turn off ignition.
3. Refuel in a well-ventilated area. If the boat is in the water, be sure it is securely moored prior to refueling. Avoid overfilling the tank as fuel expansion may result in a fuel spill. Gasoline spilled directly on the hull paint of your boat may result in paint damage that will not be covered by warranty.
4. All passengers must be out of the boat during refueling.
5. Open the gas cap and begin refueling. Refer to hull plan for location of gas cap.
6. When tank is filled to the appropriate level, replace the gas cap.



CAUTION

If gasoline spills onto your skin, immediately wash with soap and water. Change clothing if saturated with gasoline. If gasoline gets into your eyes or gasoline fumes are inhaled, seek medical attention. If gasoline is swallowed, contact a poison control center and seek immediate medical attention.

Engine oil and fluid levels:

For engine oil and other engine fluid levels, consult the engine manufacturer's owners manual.

For easy reference please note the engine manufacturer's recommended oil specifications here:

Main Engine(s) Crankcase Oil: _____

Main Engine(s) Gearcase Oil: _____

Main Engine(s) Power Trim Oil: _____

Kicker Motor Crankcase Oil: _____

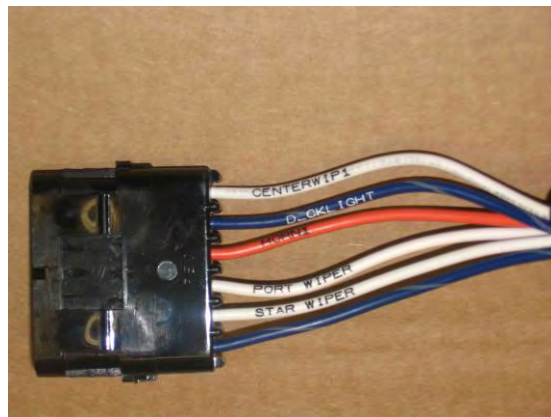
Kicker Motor Gearcase Oil: _____

Kicker Motor Power Trim Oil: _____

Electrical System

KingFisher Wiring Harness:

KingFisher's standard main wiring harness has been spliced and fitted with female weather proof plugs for each option offered.



Weather proof female plug

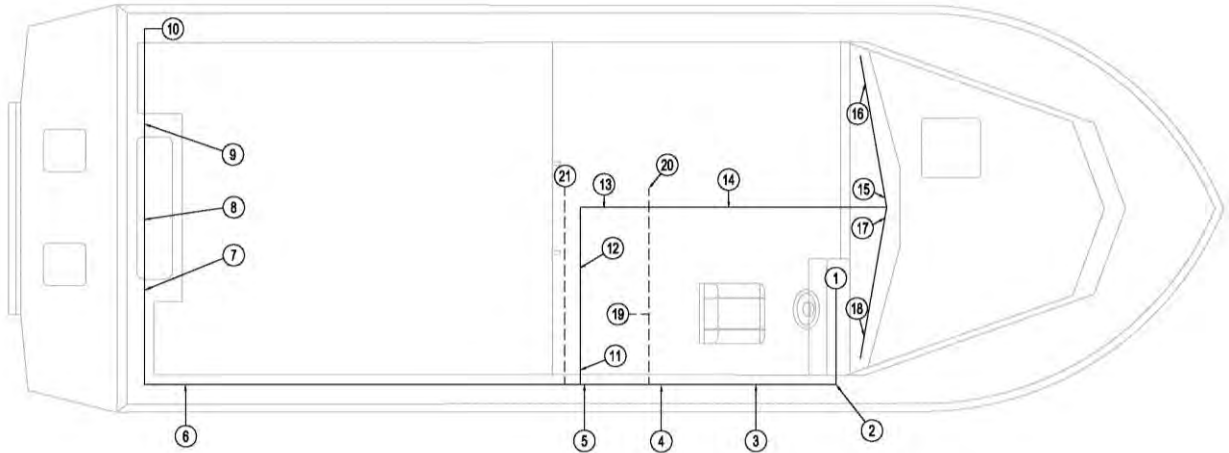
Each wire contained within the main harness is clearly labelled every 10 to 12 inches, with its intended option usage.

If a boat has not been factory installed with a specific KingFisher option, the wiring harness may still have been spliced and plugged to provide a connector to accommodate the installation of that option after the boat has left the factory.

KINGFISHER

OWNER'S MANUAL

The following diagrams shows general wiring harness routings and plug locations for standard and optional features:



1. fuse panel at ground block
2. cuddy light connection
3. AC panel lighting, DC fridge switch, galvanic isolator
4. carbon monoxide (CO) detector, electric faucet, fridge
5. toilet macerator switch
6. washdown switch, fishbox switch
7. washdown pump, toilet macerator (25/27 only), fishbox macerator (28/30 only)
8. battery switch, main fuse, bilge fuse
9. bilge pump, livewell pump (option), fishbox macerator, sink pump (25/27 only)
10. fishbox macerator switch (28/30 only), livewell switch (option)
11. head stall light, anchor light
12. deck light
13. center shroud lights
14. center shroud lights
15. center wiper, radio (option)
16. port wiper, port nav. light
17. horn
18. starboard wiper, starboard nav. light
19. shower sump (option)
20. sink pump (28/30 only), water system (option, 28/30 only)
21. macerator pump (28/30 only), cabin bilge (28/30 only)

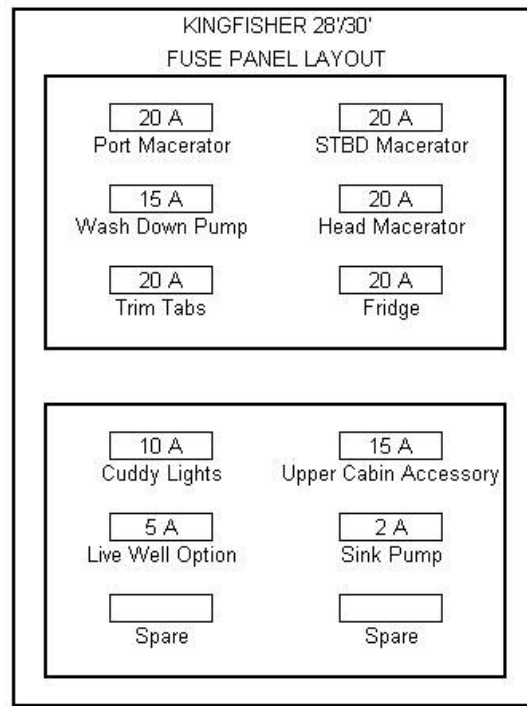
KINGFISHER

OWNER'S MANUAL

Fuse Panel:

The fuse panel is located on the carpeted bulkhead underneath the dash.

A fuse panel label is located under the dash console. This label shows the location of the fuses for each option.



Example of a fuse panel layout

When a fuse is suspected to be blown, the following procedure should be followed:

- Turn off the component or appliance
- Turn the battery switch to the off position
- Locate and remove the blown fuse
- Replace the blown fuse
- Turn on the battery switch to the desired location
- Turn on the component or appliance

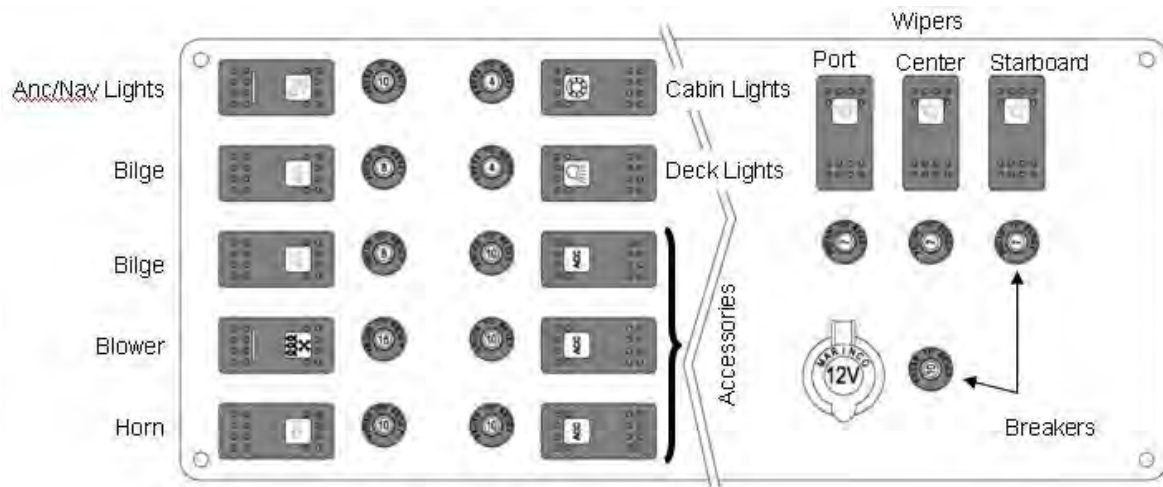
IMPORTANT: If a fuse burns out continually, consult your authorized KingFisher dealer.

NOTE: As part of the pre-trip safety check list, it is a good idea to make sure that there is a selection of spare fuses on board that can be used in case of emergency.

KINGFISHER

OWNER'S MANUAL

Dash panel:



28' / 30' Dash Shown

Breakers:

The breakers are located next to each of the dashboard switches and the 12v accessory plug in. When the breaker is tripped, the button will pop out. Simply press the breaker button back in to re-set. If the same breaker pops continually, consult an authorized KingFisher dealer.

NOTE: The dash layout may change depending on the boat model or options chosen.

Navigation Lights & Horn:

The correct function of the navigation lights and horn are critical to the safe operation of the boat.

If the navigation, anchor lights or horn are not operating correctly,

- Confirm that the battery system is fully charged and functioning and that all wires leading to the batteries are secured firmly to the battery posts.
- Check that the main 30 amp fuse and the fuse under the dash have not blown.
- Check that the bulbs in the lights are not blown.
- Once the above has been checked, if the lights or horn are not functioning correctly consult an authorized KingFisher dealer.

NOTE: If the boat is going to be operated at night or in poor visibility, the navigation light and the anchor light must be turned on. If the boat is being anchored at night or in poor visibility, the anchor light must be turned on. Check the local State or Provincial guidelines or with the U.S. or Canadian Coastguard for this and further safety regulations.

Heater (Optional):

25', 27', 28' and 30' boats may be fitted with an optional heater. The dash heater switch will operate the dashboard heater fan. The rear bus heater which is located below the port side countertop is operated by the Accessory 1 switch.

Blower:

All inboard models are fitted with an engine compartment blower. The blower is controlled by the dash mounted switch.

Cabin lights:

The cabin lights are controlled by the cabin light switch.

Deck lights:

The deck light illuminates the cockpit area of the boat and is operated by the deck light switch.

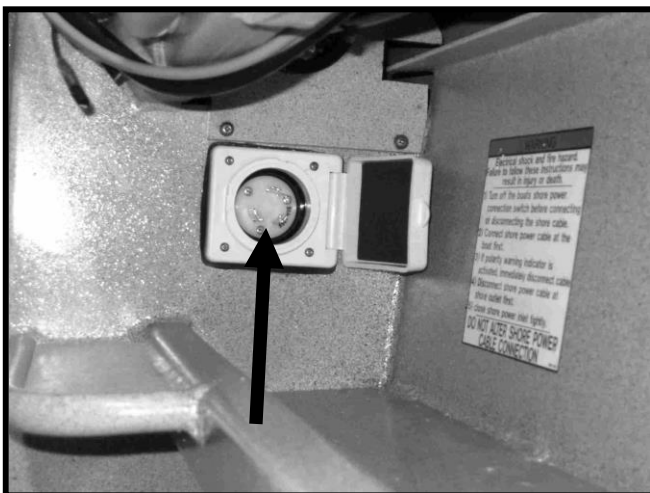
Wipers:

The wipers are controlled by operating their corresponding dash mounted switches.

Shore Power System (Optional):

This option is available on 25', 27', 28' and 30' Models. The shore power breaker panel is located to the starboard side of the helm seat.

The shore power option enables the boat user to run the boats electrical components without the use of the internal battery system. To hook up to shore power:



- Ensure that the AC main 30 amp switch on the shore power panel is turned off.
- Plug the shore power cord into the boat's shore power socket. The boat's plug in socket is located below the starboard side gunnel in the top side tray.
- Plug the shore power cord into the dock power supply.
- Turn on the shore panel AC main 30 amp switch.
- Check the shore power panel for reverse polarity warning lights.

These lights are located adjacent to the panel's breakers. If reverse polarity is indicated immediately disconnect the shore power cord, and consult an authorized KingFisher dealer.

A green light on the shore power breaker panel will be illuminated when the system is operational. Each breaker in the breaker panel is clearly labelled with its intended use.

If a component or appliance trips the breaker:

KINGFISHER

OWNER'S MANUAL

- Turn off the appliance or component
- Move the breaker switch back into the on position
- Turn on the component or appliance

NOTE: *If an appliance or component trips its breaker continually, do not use the appliance or component and refer to an authorized KingFisher dealer.*

The shore power system is installed with two 110v power receptacles. The first is located next to the breaker panel with the second located below the rear port side counter top. These receptacles are GFI protected and have a breaker button built into the front of the receptacle. If the GFI breaker trips, the button will pop out. Depress the button to re-set the breaker. There is also a test button located on the face of the GFI plug in, simply depress the test button until the built in breaker button pops out. This test should be carried out frequently to ensure that the circuit breaker is working correctly. Be sure to re-set the breaker button before using the plug in.

Galvanic Isolator:

Every boat that receives a shore power package also receives a galvanic isolator. The isolator works by interrupting galvanic circuits created with other boats and the dock when the boat shore power is plugged in and operational.

The galvanic isolator's operational indication lights are visible behind the helm seat through an access hole in the carpeted shore power panel mounting board.

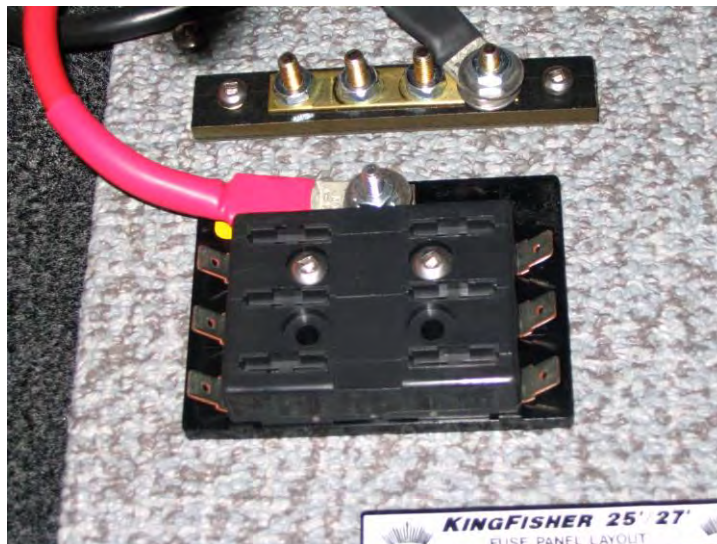
For operational instructions please refer to the manufacturer's owners manual.

Accessory Wire Harness (Optional):

An optional wiring upgrade is available on all KingFisher models.

This consists of a direct power feed from the battery switch to a fuse block and bus bar located underneath the dash.

The positive feed is fused with a 30 amp inline fuse located close to the battery switch, behind the bilge doors.



If components that are wired into the upgrade wiring system fail to operate:

- Confirm that the battery switch is turned on.
- Confirm that the battery system is fully charged and functioning and that all wires leading to the batteries are secured firmly to the battery posts.
- Check that the 30 amp inline fuse has not blown.
- Check that the component fuse has not blown, and that the component is not faulty.
- Once that all the above has been checked, if the component is still not operating, consult an authorized KingFisher dealer.

AC/DC Fridge:

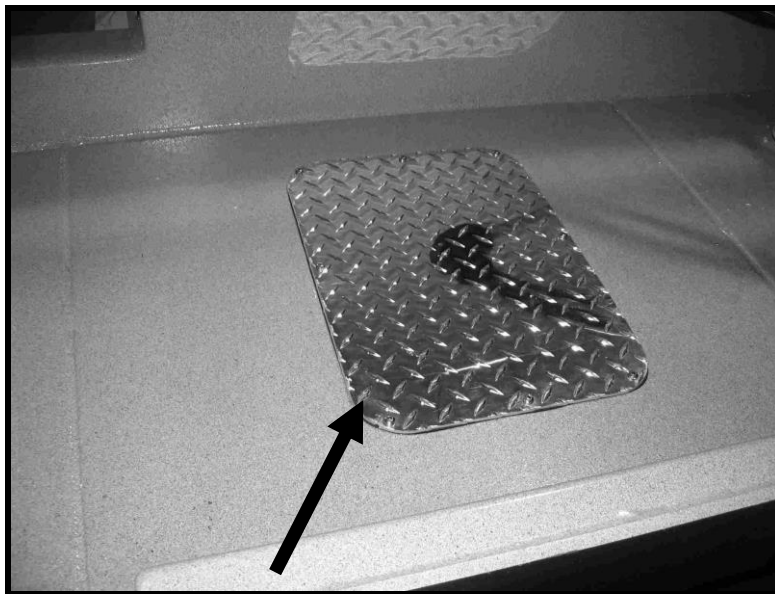
An AC/DC fridge option is provided with the shore power package. When the boat is moored and hooked up to shore power, simply plug the fridge into the GFI receptacle next to the breaker panel and the fridge will then run directly off of the shore power. Once the boat leaves the dock, unplug the fridge and it will automatically switch back to 12v power.

Batteries:

Battery location: 25' / 27' Models

The batteries are located in a 25' or 27' KingFisher, inside the motor pod and are accessed through the bilge doors or by unscrewing the rear platform checker plate covers. The third battery in the triple battery management system option is also located within the motor pod.

NOTE: When re-installing the checker plate motor pod covers, care should be taken to ensure that the covers are sealed to the motor pod. The foam sealant tape around the edge of the cover plates may need replacing if a full seal cannot be achieved.



Motor pod battery access.

28' / 30' Models

The battery locations in a 28' or 30' KingFisher are located either side of the boat directly behind the bilge doors.

Inboard engines

The batteries on a diesel inboard are located, along with the battery switch, in a box recessed into the port side cabin door bulkhead. Access is gained through a hatch from the rear deck. A third battery in the triple battery management system option is located inside a sealed vented box beneath the cuddy platform

NOTE: All Kingfishers are pre-wired to accept 2 Group 24 batteries as standard. If boat owners choose to install their own battery system, the battery locations on 25', 27', 28' & 30' models can accommodate up to four Group 24 gel cell batteries.

Battery Switch:

The battery switch on 25', 28' and 30' Kingfishers is located directly behind the bilge doors. The battery switch on an inboard diesel is located in the recessed battery box in the port side, cabin door bulkhead.

The battery switch has four settings:

- OFF
- BATTERY 1
- ALL (both)
- BATTERY 2



When the switch is in the BATTERY 1 position the boat's electrical systems are only drawing power from BATTERY 1. When the switch is turned to the ALL position then both BATTERY 1 and BATTERY 2 are supplying the boat's electrical systems.

When the switch is turned to BATTERY 2 the electrical systems of the boat are drawing power from battery 2 only. When the battery switch is turned off, the only draw to the battery are emergency systems such as the floats on the bilge

pumps which are hooked directly to one of the batteries.

Please check with your authorized KingFisher dealer as to how the boats engine(s) have been hooked up to the battery system.

Three Bank Battery Management System (Optional):

An optional three bank battery system is available on all KingFisher models. With the three bank system, the house battery is isolated but receives a charge from the engine(s) through a voltage sensitive relay.



Three bank battery system switches

Battery Maintenance

1. Keep the battery cables tightly connected and corrosion free.
2. Make sure that the batteries are securely mounted at all times.
3. If the boat is not used for a month or more,
 - Remove the batteries
 - Clean the battery's casing and terminals with a mixture of baking soda and water (one tbsp of baking soda to one-cup water)
 - Apply Dielectric grease or petroleum jelly to the battery terminals

NOTE: If the battery is to be stored for a long period of time, store the battery in a cool, dark place. Check the specific gravity of the battery fluid at least once a month and recharge the battery if required.



CAUTION

The presence of stray electrical currents from batteries hastens the electrolytic process. Batteries should be disconnected for storage or when not in use.

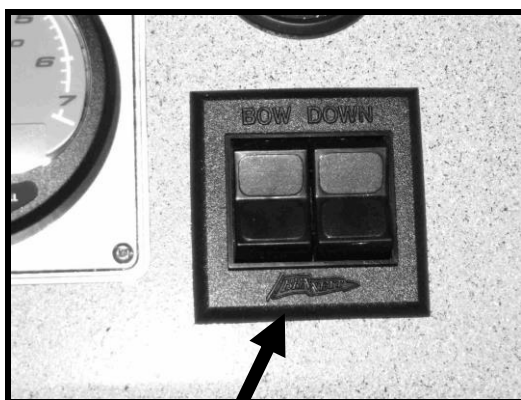
Battery Chargers:

The optional charger is located behind the rear starboard side inspection panel and is set up to charge all batteries when the shore power is plugged in.

Please refer to the manufacturer's owners manual for operating and safety instruction.

Trim Tab Operation:

The trim tab switch is located to the starboard side of the main steering wheel. The trim tab pump is located behind the starboard side bilge door or in the case of a 24', behind the bilge curtain.



Trim tab switch mounted on the dash



Trim tab pump

Please refer to the manufacturer's owners manual for operating and safety instruction.

WATER AND PLUMBING

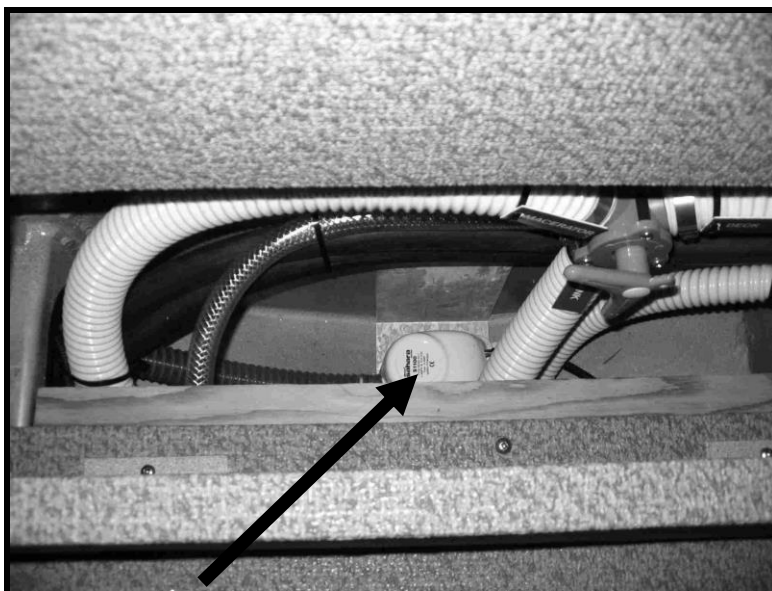
Bilge Pumps:

NOTE: *The bilge pump will only reduce the water level to 3/4" from the bottom of the hull. Some water will always be left in the bottom of the hull. Do not run the bilge pump dry for prolonged periods of time. Never depend upon an automatic system as the only guarantee to keep water out of your boat, periodical manual checking of the bilge water level must be done. Bilge pumps should always be checked for correct operation each time the boat is operated.*

There are 2 bilge pumps located in the stern portion of the bilge directly behind the fuel tank. The first of these two bilge pumps is located at the lowest point of the bilge, below the battery trays. The second pump is installed approximately 3" up the side of one of the main stringers behind the fuel tank. This bilge pump is installed as a back up emergency pump. If the pump located in the bilge becomes clogged or malfunctions, the second back up pump will kick in if the bilge water level rises and trips its float switch.

NOTE: *The second bilge pump location is designed to minimize the possibility of the pump becoming clogged with foreign objects and debris that may accumulate in the bilge of the boat.*

In a 28' or 30' KingFisher there is a third bilge pump located under the rear step in the main cabin of the boat. This third pump can be accessed by lifting up the hinged cabin step. This pump clears bilge water from inside the cabin. It is important not to forget to clean out all bilge pumps and check for correct operation as part of your pre-trip safety check.



Cabin Bilge Pump

Bilge Pump Operation:



CAUTION

Do not operate the pump dry for longer than a few seconds as this may seriously damage the pump.

The main bilge pump(s) is controlled by means of a switch located on the dash and secondly, by an integral float switch that will be tripped by rising water levels. The battery switch will need to be in the Battery 1, Battery 2 or the "All" position for switched power at the dash to trip the pump. The float switch power to all bilge pumps is hooked up directly to the battery bypassing the battery switch.

To test the operation of the pumps:

- Turn the small knob located on the back of the bilge pump, this lifts up on the float paddle and trips the pump



Float Switch Test Knob

- Once the float switch is tripped, the pump will turn on. Once correct operation is confirmed, release the knob
- Turn on the battery switch to Battery 1, Battery 2 or to the All position
- Switch on the bilge pump switch at the dash and check that the pump has tripped, once correct operation is confirmed turn off the switch

Back Up Bilge Pump:

The back up bilge pumps is located approximately 3" up onto the port side stringer at the rear of the bilge. This bilge pump is an emergency back up pump and is wired directly to the battery only. This pump is tripped by an internal float switch only. To test this pump,

- Turn the small knob located on the back of the bilge pump, this lifts up on the float paddle and trips the pump
- Once the switch is tripped, the pump will turn on. Once correct operation is confirmed, release the knob

IMPORTANT: If the back up pump fails to work, clean out the pump as described in the 'cleaning a bilge pump section'. Check the main 10 amp fuse that is located on the bilge pumps positive lead to the battery and check that the battery system is fully charged and operational. After confirming the above, if the pump is still not working, **DO NOT OPERATE THE BOAT**, consult a KingFisher dealer.

Cleaning a Bilge Pump

IMPORTANT: Before each time that the boat is operated, the bilge pumps should be cleaned out thoroughly, tested and checked for any signs of wear or damage.

- Remove the top section of the bilge pump by pressing in the two tabs located at the sides of the pump body.



Depress both sides.

- Lift up on the pump body to expose the pick up and strainer basket.

KINGFISHER

OWNER'S MANUAL



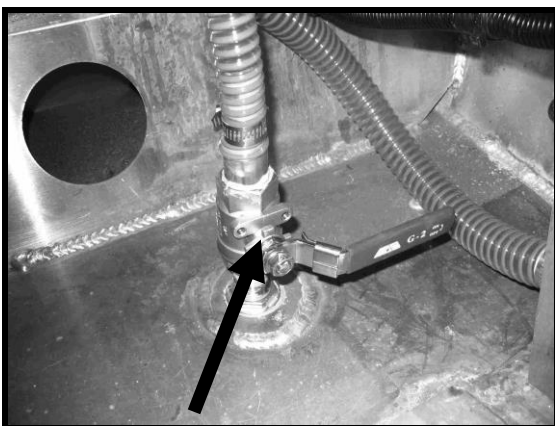
Pick Up

Strainer Basket

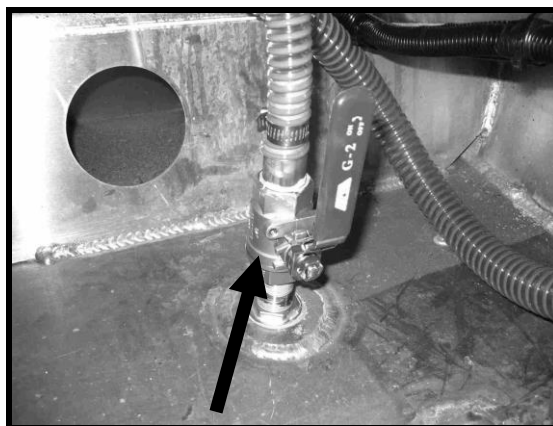
- Clean out strainer basket and the pick up of all debris
- Replace the bilge pump if the pump is showing any signs of wear or damage.
- Re-assemble the bilge pump and test as described in the bilge pump operation

Ball Valve Operation:

Every option that requires water to be drawn from the outside of the boat is fitted with a stainless steel ball valve. The valve is attached to the water pick up thru-hull and is opened by turning the handle 90 degrees.



Ball valve in shut position



Ball valve in open position

IMPORTANT: When not in use, any water pick up ball valve should be in the shut or off position.

Fresh Water Systems:

There are two fresh water systems that may be offered;

- Cold fresh water system
- Hot and cold fresh water system



WARNING

Each KingFisher is delivered fully winterized. All water system components are treated with RV anti-freeze. These components **MUST** be flushed out with fresh water thoroughly before use.

Cold Fresh Water System:

The cold fresh water system consists of a fresh water holding tank and a demand pump that is operated by the turning on of the sink tap.

To operate the system:

- Fill the fresh water holding tank with fresh water. The holding tank in a 24' / 25' model is located underneath the deck plate on the port side of the boat. On a 28' / 30' boat it is located to the front of the cabin underneath the floor.
- The deck fill cap on the 28' / 30' models is clearly marked "water" and is located approximately at the mid point of the boat on the port side gunnel. On the 25' / 27' models it is located on the rear port side gunnel. On all models the deck fill cap is blue in colour.
- Ensure that the battery switch is in the correct battery position. (See battery switch)
- Turn on the sink faucet, wait a few seconds for the demand pump to prime and supply water.

The demand pump on a 25'/27' is located at the back of the water tank and is accessed through the bilge doors or by removing the deck plate.

On a 28'/30', the pump is located beneath the center of the main cabin floor and is accessed by removing the screw out deck port.

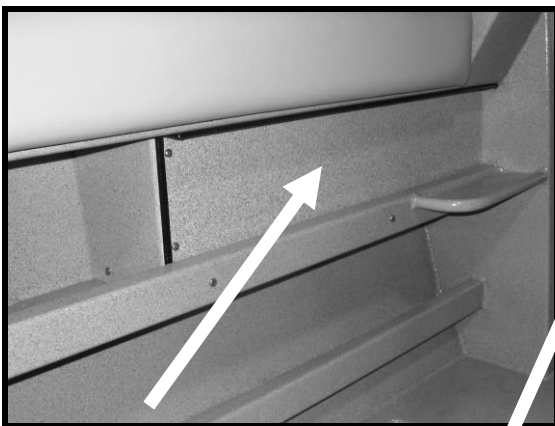
- When the sink is emptied, the wastewater will be drained overboard by means of a through hull located half way down the boat on the starboard side.
- If the sink pump fails to work, confirm that the battery switch is turned on.
- Check the main 30amp fuse and check the fuse under the dash.
- Confirm that the battery system is fully charged and functioning and that all wires leading to the batteries are secured firmly to the battery posts.
- Check that the demand pump fuse under the dash has not blown.
- Once the above has been checked, if the sink pump is still not working, consult a KingFisher dealer.

KINGFISHER

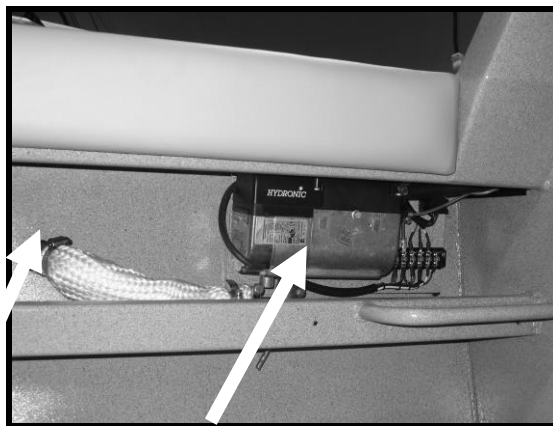
OWNER'S MANUAL

Hot / Cold Water System with Heater / Defroster & Shower:

The hot water system is heated by an Espar Hydronic diesel heater, which is located behind an aluminum plate in the port side rear deck tray.



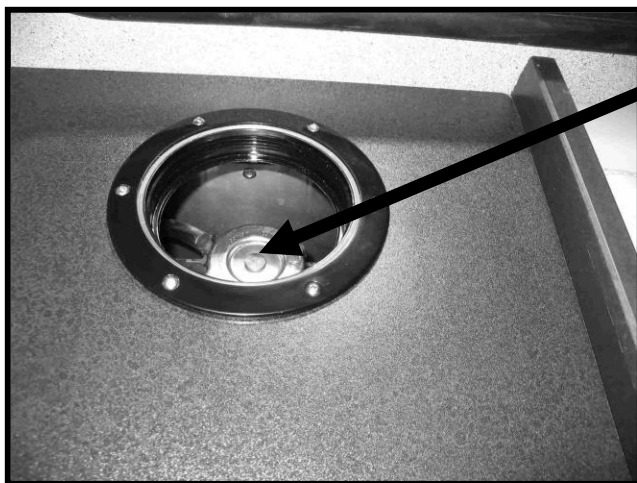
Heater Cover



Espar Hydronic heater cover removed.

The Espar Hydronic heater not only provides hot water but also cabin heat by ducting hot air via fan heaters into the cabin, cuddy and dashboard vents. The Espar Hydronic heater works by circulating heated water in a closed loop through a heat exchanger in the hot water tank and then in turn through two different radiator blower units located below the rear counter top and underneath the dash footrest. The blowers for these units are operated by switches on the dash.

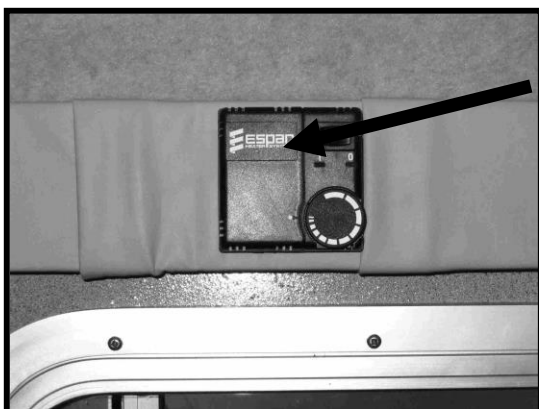
The reservoir tank for the Espar Hydronic system is located behind a 4" screw out port in the rear countertop.



Reservoir Tank Fill Cap

KINGFISHER

OWNER'S MANUAL



Espar Thermostat

The Espar thermostat is located on the upper port side trim board above the dinette table.

The diesel fuel tank for the Espar systems is located below the rear port side countertop in a 25' or a 27' model. In the 28' and 30' models it is located to the starboard side of the helm seat cabinet, just below the fuse panel.



To fill the diesel fuel tank:

- Expose the tank by removing the carpeted cover board covering the tank. To do this, simply pull up on the nylon loops attached to the side of the board
 - Undo the rubber bungee cord that secures the tank to the mounting frame
 - Unscrew the fuel fill cap
 - Remove the tank from the cabin
 - Fill the tank 7/8 full with fuel
- Carefully replace the tank in the mounting frame and secure it with the bungee cord
 - Tightly screw on the fuel cap

CAUTION

Care should be taken not to overfill the diesel fuel tank as fuel may expand and overflow out of the tank or fittings. Only fill the fuel tank to 7/8 of the tank's capacity. To avoid potentially dangerous onboard fuel spills, always remove the diesel tank out of the cabin area before filling it with fuel.

If diesel fuel spills onto your skin, immediately wash with soap and water. Change clothing if saturated with diesel fuel. If diesel fuel gets into your eyes or diesel fumes are inhaled, seek medical attention. If diesel fuel is swallowed, seek medical attention.

Refer to the Espar Hydronic heater manufacturer's owners manual for operating and safety instructions.

Shower System:

The showerhead is located behind the flip down door at the rear of the shower stall.

The water pick-up and ball valve for the toilet is clearly labelled and located behind the fuel tank, below the bilge doors.



Showerhead

The shower drains directly into a sump pump which is located on the 28' and 30' models, underneath the bottom draw of the drawer cabinet. On the 25' and 27' models, the sump is located below the cabin door, behind a vinyl covered board. The sump contains a small pump which is tripped by the way of a float switch. When the pump is tripped, the waste water is directed overboard by way of a through hull.

IMPORTANT: To maintain sump operation it is necessary to clean out the filter screen in the sump box on a regular basis.

To clean out the shower sump;

Expose the sump by, in the 28' and 30' models, removing the bottom draw of the drawer cabinet. On 25' and 27' models, unscrew and remove the vinyl covered board located beneath the cabin door.

- Remove the Philips screws in the four corners of the sump box lid and carefully remove the lid

KINGFISHER

OWNER'S MANUAL

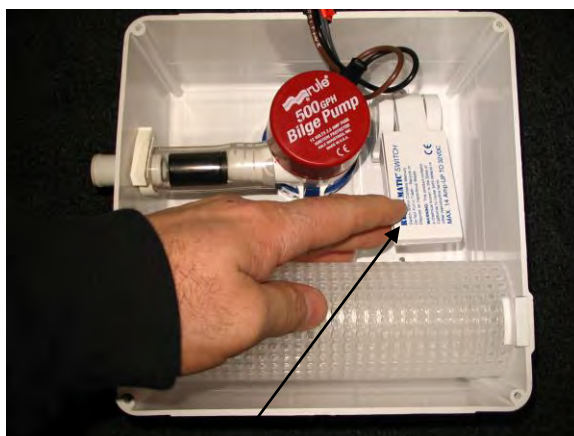


Shower sump box.



Remove filter screen.

- Remove the sump inlet filter screen
- Clean the screen of debris and foreign objects
- Replace the screen.
- Test the pump function by lifting up on the float switch



Tripping the float switch

NOTE: Do not activate the pump dry for longer than a second or two as this may damage the pump rendering it inoperable.

When operating the shower system the water pressure pump switch must be turned on. The water pressure switch is located in the top draw front of the cabinet adjacent to the head stall.



Pressure pump switch

NOTE: Always ensure that there is sufficient water in the fresh water tank to allow water to be drawn by the pressure pump prior to operating the shower system. Running the system dry may cause severe damage and render the system inoperable.

If the pump fails to activate:

- Confirm that there is sufficient water in the water tank
- Confirm that the battery switch is turned on
- Confirm that the battery system is fully charged and functioning and that all wires leading to the batteries are secured firmly to the battery posts
- Check that the main 30 amp fuse and the fuse under the dash have not blown
- Once the above has been checked, if the shower pump is still not working, consult a KingFisher dealer

Hot water tank

The hot water tank is located behind the helm seat box in the 28' / 30' models and below the rear starboard side countertop in the 25' / 27' models. The fresh water in the hot water tank can be heated either by the Espar Hydronic system or by AC shore power. The hot water tank is hard wired into the shore power system and will automatically run off of the shore power source once that the power supply is connected.

Refer to the hot water tank manufacturer's owners manual for operating and safety instructions.

Head (Toilet):

The water supply for the head is drawn via a ball valve fitting directly from the outside water. To operate the head,

- Before use, make sure that there is enough water in the toilet bowl to prevent the toilet paper becoming compacted at the bottom of the bowl. To do this:
- Open the water pick up ball valve which is clearly labelled and located in the bilge of the boat, behind the fuel tank
- Ensure that the Flush Control Lever is set to open
- Pump the toilet handle with long smooth strokes until adequate water has flown into the toilet bowl
- During use, pump as necessary to keep contents of the bowl low enough for comfort
- Pump as much water in the bowl as necessary to flush the contents into the holding tank
- Once the toilet bowl is clear, close the ball valve and turn the Flush Control Lever to the closed position

Pro series head option.

The Pro series head system components including the toilet, 'Y' valve and waste tank are contained within the same seat box. The macerator pump is bolted to the back of the seat box.



The Pro series head option operates in the same way as the system as the weekender package head systems.

The macerator switch is located in the top RH corner of the head box next to the 'Y' valve handle. The waste tank capacity in the Pro series head is 6 gallons.

The water pick up is clearly marked and located beneath the bilge doors in the stern of the boat.

The Pro head water pick up line has been fitted with a one way check valve. This check valve is located on the water pick up line close to the ball and should be cleaned and serviced annually.

Grey water Holding Tank:

The head waste will flush directly into the grey water holding tank. On a 25' / 27' boat the holding tank is located beneath the rear deck plate on the starboard side. On a 28' / 30' the holding tank is located underneath the floor of the main cabin towards the stern of the boat. The grey water holding tanks are grey in color.

The Pro style waste water holding tank is located within the head box, to the right hand side of the toilet.

From the holding tank there are two choices,

- Firstly, the holding tank can be pumped out through the Waste Pump Out. See Hull Layout for pump out deck location. To do this simply turn the "Y" valve to the "Pump Out" location and ensure that the toilet lever is in the open or up position.



Toilet lever

Secondly, the waste tank contents can be directed overboard. See Hull Layout for discharge location. To do this simply turn the "Y" valve to the "Discharge overboard" location and turn on the toilet macerator pump. Once that the tank has been emptied be sure to turn off the macerator pump.

NOTE: It is only necessary to turn on the macerator pump when pumping the contents of the waste tank overboard.

KINGFISHER

OWNER'S MANUAL

“Y” Valve Operation and Holding Tank Contents Disposal:



28' / 30' Y Valve Location

The “Y” Valve has two functions. It can direct the holding tank contents overboard by way of a thru-hull (See Hull Layout for thru-hull location). The valve can also be switched to allow the holding tank to

be pumped out via the deck fill. (See Hull Layout for waste pump out location and ensure that the Flush Control Lever is set to open.) The “Y” Valve is located in the 28' and 30' models, underneath the hinged step lid on the rear cabin step. On the 25' and 27" models, it is located behind the starboard side bilge door. On Pro series head system the “Y” valve is located within the head box.

IMPORTANT: Be sure to check with local authorities or Coast Guard regarding state or provincial overboard waste discharge regulations.

IMPORTANT: Take care not to allow any foreign object or materials to enter the waste system



CAUTION

Plastic parts may crack and the enamel coating on the seat and lid may blister if they come into contact with aggressive chemical agents such as Acetone or Bleach. Do not use abrasive pads on any part of the toilet and do not use cream cleaners on any part of the toilet except for the toilet bowl.

Cleaning the Toilet:

- To clean the bowl, use any liquid or cream ceramic cleaner.
- To clean the rest of the toilet, including the seat and lid, use a non-abrasive liquid cleaner. Polish with a dry cloth only.
- To disinfect the toilet, use a liquid disinfectant diluted in accordance with the manufacturer's instructions. You may apply it to all parts of the toilet using a sponge or soft brush as necessary.



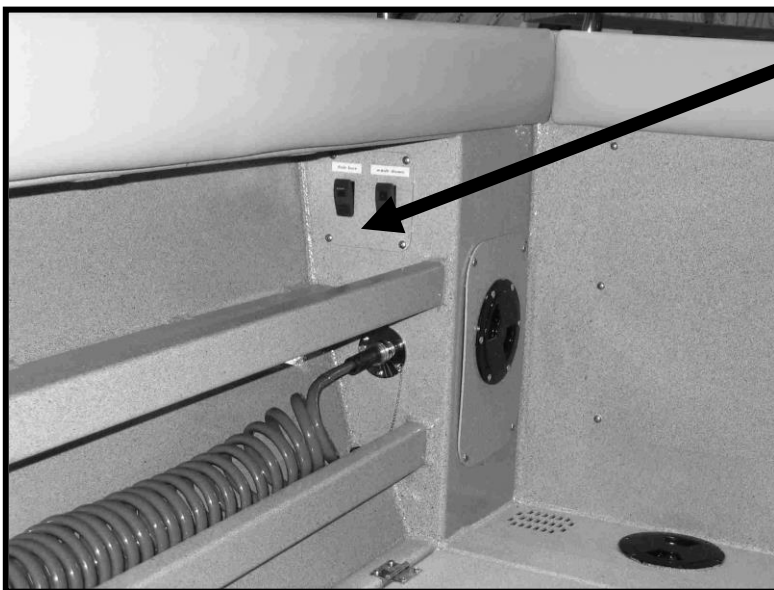
CAUTION

Do not use thick liquid toilet cleansers or undiluted bleach. They may damage the valves, gaskets, seals and the enamel coating of the seat and lid.

Fish Box Diaphragm Pumps:

The fish lockers are located in the rear deck of the boat. On the 28' / 30' KingFisher models, there are two fish lockers, in the 25' / 27' there is a single locker.

Each fish locker is fitted with a diaphragm evacuation pump. These pumps are operated by switches located under the rear gunnel of the boat. On a 28' / 30', each switch is located on its corresponding fish locker side. On a 25' / 27', the switch is located underneath the port side rear gunnel.



Fish Box Diaphragm Pump Switch.

- When a fish locker needs to be drained, simply turn on the battery switch and then operate the pump switch until the locker has drained fully.
- Once the locker has drained, turn off the pump switch.



CAUTION

Never run the pump(s) dry for long periods of time as this will result in serious damage to the pump.

The waste from the fish lockers is evacuated out of through hulls located at the rear of the boat. If the pump(s) do not work correctly,

- Confirm that the battery system is fully charged and functioning and that all wires leading to the batteries are secured firmly to the battery posts
- Confirm that the battery switch is turned on.
- Check that the main 30 amp fuse and the fuse under the dash have not blown.
- Once the above has been checked, if the pump is still not working, consult a KingFisher dealer.

Other Optional Features:

The following features are optional features and may not be offered on all KingFisher models.

Interior Upholstery Options:

In the 28' and 30', KingFisher models the port side interior seats can be extended to allow for more seating room. This is done by firmly pulling on the seat's nylon loops towards the center of the boat. This will extend the seating by approximately 12". If the seats are hard to pull out into their extended position,

- Open the cabinet doors and loosen the seat mounting screws by one full turn.
- Pull on the nylon loops to confirm correct operation of the slider. If the seat is still hard to slide, repeat the above process.



Pull loops towards the center of the boat.

On the 25' / 27' models, the rear seat can **only** be moved this way.

The interior upholstery in the 25', 27', 28' and 30' can be easily converted into a berth.

- Firstly, in a 28' or 30' remove the forward starboard side backrest and stow it securely.
- Lift up the table and remove the table leg. Stow the leg securely.
- Place the table down onto the two wooden supports located on the side of the galley cabinets.
- Place the table cushion on top of the table to complete the berth.

KINGFISHER

OWNER'S MANUAL



Forward back rest



Back rest removed.



Table Wooden berth support



Table in full berth position.

For 25' and 27' models

- Instead of removing the forward backrest, simply tip the backrest all the way forward so that it lies flat with the forward seat.



- Remove the table leg, place the table in the down position and lay the table cushion on top of the table.

The back rest on the 25' and 27' models can be turned around so that the seat faces the table. To do this,

Lift up slightly on the back rest and push the legs of the backrest firmly towards the bow of the boat.

Lift up on the backrest and remove it from the seat cabinet.

Rotate the backrest 180 degrees and re-insert it into the cabinet through the slots on the seat cushion. Line up the slots in the backrest legs with the stainless steel pivot bar that is visible in the cabinet through the seat cushion slots.

Once that the backrest leg slots have been positioned over the pivot bar, slide the bottom of the legs toward the bow of the boat.

The backrest will locate into position when the legs are pushed all the way forward.

Live well

To operate the live well:

- Firmly insert the supply end of the live well drain tube into the drain in the live well.
- Ensure that the ball valve on the live well water pick up is open. The ball valve is located in front of the main bilge pump slightly to the port side.

IMPORTANT: Whenever the live well is not being used, the water pick up ball valve should be in the off position.

- Ensure that battery power is turned on.
- Turn on the live well pump by operating the switch located underneath the port side rear gunnel.
- The water level in the live well will climb up the drain tube until it can drain into the top of the tube and out of the boat. Water will continually pour into the live well and drain out of the drain tube until the live well pump is turned off. Water from the drain tube is evacuated out of a through hull located at the rear of the boat (see through hull layout).

To empty the live well of water, simply turn off the pump and remove the tube.

If the live well pump fails to work,

- Confirm that the battery switch is turned on.
- Confirm that the battery system is fully charged and functioning and that all wires leading to the batteries are secured firmly to the battery posts.
- Check that the main 30 amp fuse and the fuse under the dash have not blown.
- Once the above has been checked, if the live well pump is still not working, close the ball valve and consult a KingFisher dealer.

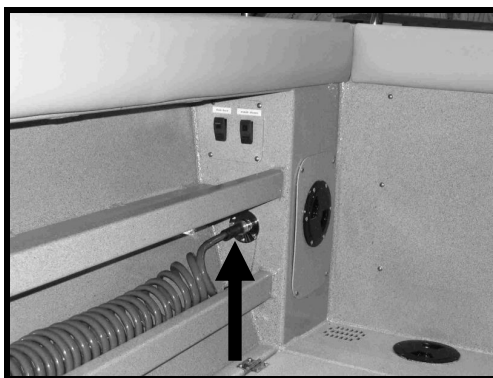
Wash Down System

To operate the wash down pump:

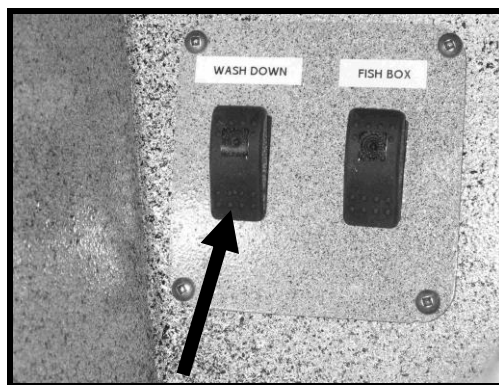
- Ensure that the ball valve on the wash down water pick up is open. This is clearly marked and located behind the fuel tank, below the bilge doors.

IMPORTANT: Whenever the wash down system is not being used, the water pick up ball valve should be in the off position.

- Ensure that battery power is turned on.
- Remove the cap from the wash down hose fitting located above the lower tray in the rear starboard gunnel.



Wash down hose fitting.



Wash down switch.

- Attach the hose to the wash down fitting and attach the hose nozzle to the other end of the hose.
- Turn on the wash down pump by operating the switch located underneath the starboard side rear gunnel.
- Hold the hose nozzle open and wait a few seconds for the wash down pump to prime and supply water.

If the wash down pump fails to work correctly:

- Confirm that the battery switch is turned on.
- Confirm that the battery system is fully charged and functioning and that all wires leading to the batteries are secured firmly to the battery posts.
- Check that the main 30 amp fuse and the fuse under the dash have not blown.
- Once the above has been checked, if the wash down pump is still not working, close the ball valve and consult an authorized KingFisher dealer.

Carbon Monoxide Detector

NOTE: THE USE OF A CARBON MONOXIDE DETECTOR IS STRONGLY RECOMMENDED IN ANY CABIN OR ENCLOSED AREA.

The optional carbon monoxide (CO) detector is located to the starboard side of the helm seat, just below the gunnel pad.

To test the operation of the detector:

- Turn on the main battery switch and ensure that green light on the front the detector is on. This shows that the detector is correctly powered.
- Press in the test switch on the front of the CO detector, an alarm will sound if it is functioning correctly.

Consult the CO detector manufacturer's owners manual for additional important safety information.

Refer to the carbon dioxide section of section 1, safety information, for symptoms of carbon dioxide poisoning.

NOTE: All Carbon Monoxide Detectors have a shelf life and must be replaced within the manufacturers suggested replacement time.

Espar Airtronic Heater / Defroster

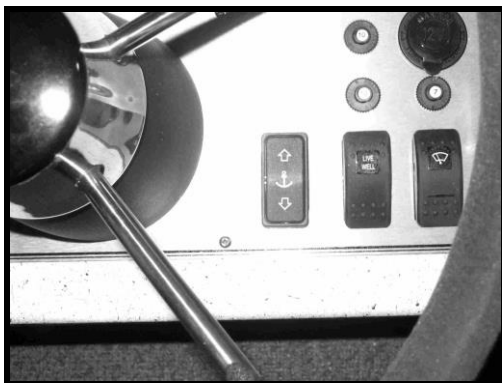
The Espar Airtronic heater defroster system works by ducting heated air through out the cabin. The Espar Airtronic system provides instant heat when the unit is operated. The Espar Airtronic heater is located underneath the starboard side rear countertop. The diesel fuel tank for the heater is located behind the helm seat box. As with the Hydronic system, the thermostat is located on the port side upper trim board above the table.

Refer to the Espar Airtronic heater manufacturer's owners manual for operating and safety instructions.

SECTION 9 – NAUTICAL TERMS

Windlass System

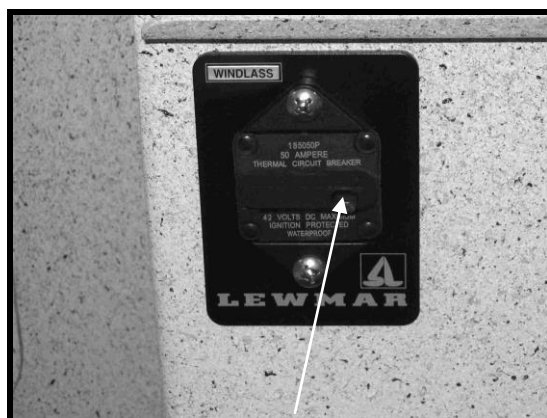
The windlass anchoring system can be operated from a main switch mounted on the dash or from the two foot switches located on the bow of the boat adjacent to the winch. The system is fitted with an overload breaker located on the starboard side of the bait well.



Dash switch



Deck switches



Breaker

Refer to the Windlass system manufacturer's owners manual for operating and safety instructions.

Alcohol stove

Refer to the Alcohol stove manufacturer's owners manual for operational and safety instructions.

Wallace diesel stove / Cabin heater

The diesel fuel tank for the Wallace stove is located on 28' and 30' models, behind a carpeted access hatch located to the outside of the helm seat box. On the 25' and 27' models the fuel tank is located beneath the rear port side countertop.

To fill the fuel tank,

- Undo the rubber bungee cord that secures the tank the mounting frame.
- Unscrew the fuel cap.
- Remove the tank from the cabin.
- Fill the tank 7/8 full with fuel.
- Carefully replace the tank in the mounting frame and secure it with the bungee cord.
- Tightly screw on the fuel cap.



CAUTION

To avoid potentially dangerous onboard fuel spills, always remove the diesel tank out of the cabin area before filling it with fuel.



CAUTION

Care should be taken not to overfill the diesel fuel tank as fuel may expand and overflow out of the tank or fittings. Only fill the fuel tank to 7/8 of the tank's capacity.



CAUTION

If diesel fuel spills onto your skin, immediately wash with soap and water. Change clothing if saturated with diesel fuel. If diesel fuel gets into your eyes or diesel fumes are inhaled, seek medical attention. If diesel fuel is swallowed, seek medical attention.

Prior to operating the Wallace system check that:

- The battery switch is turned on.
- Confirm that the battery system is fully charged and functioning and that all wires leading to the batteries are secured firmly to the battery posts.

Refer to the Wallace stove manufacturer's owners manual for operating and safety instructions.

KINGFISHER

OWNER'S MANUAL

Cold Air Defroster

The cold air defroster fan is located either on the inside of the dash support leg or behind a carpeted panel directly below the dash foot rest.



Cold air defroster fan

To operate the fan:

- Ensure that the battery power is turned on.
- Open and direct the dash mounted defroster vents



Defroster vents

- Turn on the fan switch located to the left hand side of the steering wheel

If the cold air defroster fails to work:

- Confirm that the battery switch is turned on
- Confirm that the battery system is fully charged and functioning and that all wires leading to the batteries are secured firmly to the battery posts
- Check that the main 30amp battery fuse has not blown
- Check that the blower fuse underneath the dash has not blown
- Once that all the above has been checked, if the blower is still not operating, consult your authorized KingFisher dealer

Bilge Alarm

The bilge alarm monitors the level of bilge water under the rear deck area or the boat.

NOTE. *In the 28' and 30' KingFisher models, there is a watertight bulkhead between the cabin area and the stern area of the boat. The bilge alarm in these models will not monitor bilge water levels below the cabin floor only bilge water levels in the stern, below the deck area.*

The bilge alarm will sound when the bilge alarm float switch is tripped by rising bilge water levels. The float switch is wired directly to the battery. A test to confirm the correct operation of the bilge alarm as part of every Pre-trip safety inspection is strongly recommended.

To test the bilge alarm:

- Locate the bilge alarm float switch that is installed on the starboard side stringer behind the fuel tank.



Bilge alarm float switch test lever

- Locate the float switch test lever.
- Press down on the float switch test lever until the alarm sounds. Release the lever upon confirmation of correct operation.

If the bilge alarm fails to sound:

- Check that the bilge alarm wires are secured firmly to the battery posts.
- Check that the inline fuse from the float switch to the battery has not blown.
- Once that all the above has been checked, repeat the test and if the bilge alarm is still not operating, consult your KingFisher dealer.

There are many possible causes of excessive water accumulating in the bilge area. If the bilge alarm sounds, the following process is recommended:

KINGFISHER

OWNER'S MANUAL

- Open the bilge doors.
- Turn all water pick up ball valves to the closed positions.
- Confirm that the main bilge pump is working by checking if bilge water is being expelled through the main bilge pump discharge through hull, which is located at the rear starboard side of the boat.

If bilge water is not being discharged:

- Locate the main bilge pump, clean out the water pick up and strainer as described in Section 4 under 'Cleaning out a bilge pump'.
- Confirm that the battery switch is turned on.
- Confirm that the battery system is functioning and that all wires leading to the batteries are secured firmly to the battery posts.
- Check that the inline bilge pump fuse has not blown.

If after these checks the bilge pump is still not operating but bilge water level has not risen, proceed to port for the necessary repairs.

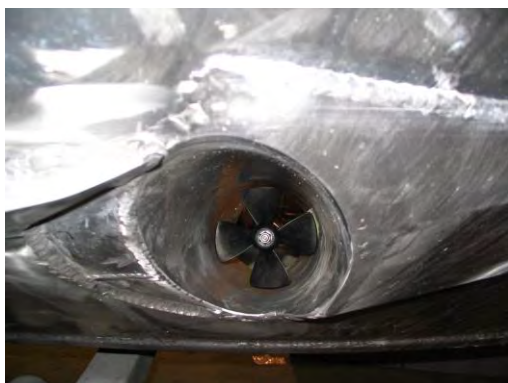
If the bilge pump is still not operable and the bilge water levels continue to climb, proceed to port promptly while a second person attempts to find and control the source of the incoming bilge water. Ensure that all of the boat's occupants are wearing their personal flotation devices.

Prepare to use your manual bailing device or manual bilge pump.

Bow Thruster

An optional bow thruster is available on the 28' and 30' models. The bow thruster is operated by way of a dash mounted joy stick.

The bow thruster motor and tube are located beneath the cuddy platform. The main 250-amp fuse for the bow thrusters is located at the stern of the boat beside the battery switch



Bow Thruster prop



Joy stick

For bow thruster operational instructions please refer to the manufacturer's owners manual.

SECTION 8 – NAUTICAL TERMS

Abeam	Object 90 degrees to centreline on either side of the boat
Abaft	A point on a boat that is aft of another
Aft	Toward the rear or stern of the boat
Beam	The width of a boat.
Bow	The fore part of a boat
Bulkhead	Vertical partition in a boat
Chine	Meeting juncture of side and bottom of boat.
Chock	Deck fitting, used as guide for mooring or anchor Lines. Also, a wedge to stop wheels from rolling
Cleat	Deck fitting with arms or horns on which lines may be made fast
Cockpit	An open space from which a boat is operated
Deck	Upper structure that covers the hull between gunnels
Draft	Depth of water required to float boat and its propulsion system
Fathom	Six feet
Fenders	Rope or plastic pieces hung over the side to protect the hull from chafing
Freeboard	Height of exposed hull from water line to deck
Ground Tackle	General term referring to anchors, anchor lines, etc
Gunnel/Gunwale	Meeting juncture of hull and deck; or the highest edge of the hull side
Hatch	A deck opening providing access to the space below
Head	Toilet or toilet room
Helm	The tiller, wheel and other steering gear
Keel	The lowest external portion of the hull
Knot	Nautical mile per hour; one nautical mile is 1851.96m (6,076 ft.); a land mile is 1609.34m (5,280 ft.)
Lee	The direction toward which the wind blows
Port	To the left side of the boat facing forward
Porthole	A hinged window in the boat's cabin or hull
Scupper	An opening in a deck or cockpit permitting water to drain overboard
Stanchion	A fixed, upright post used for support (of rails or lifelines)
Starboard	To the right side of the boat facing forward
Stern	The after portion of the boat
Stern Drive	Inboard / outboard propulsion unit
Transom	The transverse part of the stern
Windward	The direction from which the wind is blowing

KINGFISHER

OWNER'S MANUAL

MAINTENANCE LOG

KingFisher Model: _____

Serial # (HIN): _____

Make of Motor: _____ HP: _____

Trailer: _____

Date	Maintenance	Description	Engine Hours

KINGFISHER

OWNER'S MANUAL

MAINTENANCE LOG

KINGFISHER Model: _____

Serial #: _____

Make of Motor: _____ HP: _____

Trailer: _____

Date	Maintenance	Description	Engine Hours

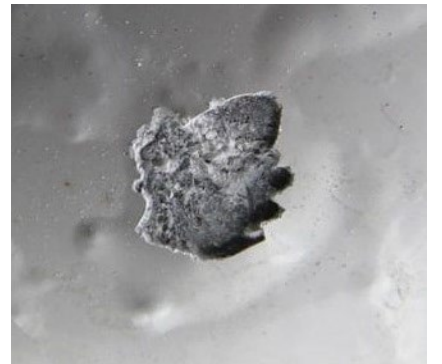
Corrosion Information

Common Types of Corrosion

Galvanic Corrosion - Very common type of corrosion caused by contact between dissimilar metals. Often found between stainless steel and unprotected aluminum, but also other steel or alloys (fishing gear, coins, etc.) that find their way into the bilge or other hull compartments. Use of corrosion inhibitors/sealants, and/or electrically isolating the dissimilar metals will prevent galvanic corrosion. Avoid any inhibitor or sealant with graphite or copper, as these will react with the aluminum and cause further damage. Compounds with zinc are acceptable and preferred.



Crevice Corrosion – Corrosion caused by stagnant water (salt, brackish, or fresh water), at the interface, or immediately adjacent to two joining surfaces. The stagnant water causes a lack of oxygen, which triggers an electrochemical reaction attacking the natural protective oxide layer of the base metal. Eliminate or seal small gaps, or keep water flowing or draining freely to prevent crevice corrosion.



Pitting Corrosion – Similar to Crevice corrosion, where a lack of oxygen triggers a chemical reaction against the natural protective oxide layer, causing a localized attack. Small holes or “pits” form, which can then progress into self-sustaining corrosion cells further accelerating material loss. Avoid stagnant water situations. Keep water flowing or draining freely to prevent stagnation.

Poultice Corrosion – Corrosion caused by wet or moist debris against a metallic (aluminum) surface. The moist debris creates an acidic solution that attacks the aluminum base metal. This is further accelerated with wet/dry cycling, and presents very similar to pitting corrosion. Keep all drains and compartments free of debris.



Electrolysis Corrosion – Corrosion caused by a stray current from an external source. This external source can be from an incorrectly installed electrical component on your vessel, from another vessel in the marina, or from an AC shore power ground connection. Ensure proper electrical component installation, and/or install appropriate cathodic protection device such as a galvanic isolator if storing in marinas with shore power.

Identifying and Managing Corrosion

After every voyage you must pay special attention to the overall cleanliness of your vessel. Salt or brackish water must be cleaned and rinsed with fresh water. Places like under your cutting board, aft helm, and nylon downrigger mounts are examples of points of contact that are not watertight and should be rinsed well with clean fresh water after every use. For best results, an initial spray well help loosen any dried salt crystals, followed up by a thorough heavy clean and rinse working from the top down.

Bilge compartments must also be kept as clean as possible by flushing with clean fresh water every time you return to dock. Make sure all internal drain paths are free from scum build-up and loose debris. If you notice a white powder forming in crevasses, it's a sign this area has been overlooked in previous cleaning attempts. Clean this powder with a stainless brush so the aluminum can once again form a new oxide layer. This type of corrosion will require immediate attention to stop further growth and should not be delayed.

Chipped paint from stones while trailering, or a scratch from a loose deck board will also have a negative effect when in contact with saltwater. Exposed aluminum in your paint finish will allow moisture in between the paint and hull. This will cause paint to blister and peel. It is important to seal any exposed areas to prevent corrosion from forming and spreading.

Blistering and peeling paint around fasteners and fittings or chalky white powder is a sign that galvanic corrosion may be taking place. These are areas not properly rinsed from previous trips or areas where movement of a loosened fastener has allowed water to enter and make contact between the stainless fastener and bare aluminum. This component must be removed and the corrosion must be eliminated by light sanding at a minimum. The affected area will then need to be recoated with matching paint. The component should then be reinstalled using the “**New Component Installation Instructions**”.

Sacrificial Anodes

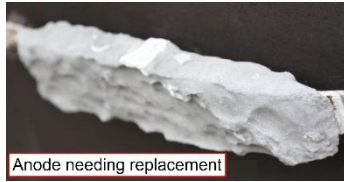
Sacrificial anodes only protect your boat while submerged in the water. Once on dry land, proper cleaning is essential.

Sacrificial anodes are an essential part of your cathodic protection system. The anode is made from a metal that is more "active" than the hull material it is protecting. This means the anode will corrode instead of the material it is protecting. Proper anode material selection is crucial for proper protection. The water in which your boat will be in dictates the proper anode material. The most versatile anode material is aluminum. Aluminum anodes have a different material composition than the aluminum in the hull of your boat, allowing the anode to provide the proper protection.

Anode Material	Salt Water	Brackish Water	Fresh Water
Zinc (Zn)	✓		
Aluminum (Al)	✓	✓	✓
Magnesium (Mg)			✓

Do not use magnesium anodes in saltwater. They will provide *overprotection*, resulting in more severe damage than no protection at all.

Anodes require inspection and maintenance to keep them at their peak effectiveness. Repeated cleanings throughout the season with a wire brush may be required to remove any buildup that may form. Do NOT paint your anodes, this will make them ineffective. Anodes should be inspected and cleaned every two months. As anodes are consumed, they lose their protection level. You should change your anodes after they have corroded to half their original size, or when you've accumulated twelve months of immersion in saltwater. When anodes are cleaned or replaced, it must also be verified that they have good continuity with the hull. Cleaning paint or buildup from the anode mounting area will ensure a proper electrical bond. Once installed, confirm with a multi-meter set to the lowest ohms (Ω) scale. There should be less than one ohm resistance between the anode and hull material. Zero ohms is preferred.



Galvanic Protection from Shore Power

A galvanic isolator is present on all models equipped with a minimum 30A shore power system, and is installed just after the vessel's shore power connection. Signals can pass through this galvanically isolated circuit, but stray currents, such as differences in ground potential or currents induced by AC and DC power are blocked.

Stainless Steel

Stainless steel is an iron-based steel, containing chromium, nickel and other alloys. It is corrosion *resistant*, not corrosion proof. Similar to bare aluminum, it develops a protective oxide layer, and if this layer is compromised by stagnant moisture, it can start the same corrosion process as with aluminum. Another thing to consider with stainless steel is the use of steel tooling on or around the stainless steel. Any abrasions or scratches on stainless steel caused by non stainless steel tooling, will result in surface "rust" from the iron transfer from the tooling into the stainless surface. Keep water flowing or draining freely to prevent stagnation, polish out any tooling marks or abrasions.

New Component Installation Instructions

If a fixture or addition to your boat becomes loose, it increases the risk of corrosion. Check your fixtures regularly. To safely and effectively install or replace components, follow the below instructions.

1. Locate component, ensuring there are no obstructions on the back side of the mounting location
2. Drill and debur holes. Clean up all metal filings.
3. Apply generous amount of corrosion inhibitor (Eck Corrosion Prevention Coating, or equivalent) between all flat surfaces.
4. Apply generous amount of corrosion inhibitor to screw threads, rivets, or stainless to aluminum interfaces.
5. Assemble and clean away any excess squish-out.
6. For best results, follow corrosion inhibitor manufactures recommended installation instructions.



KINGFISHER

BATEAUX SOUDÉS POUR L'AVENTURE



MANUEL DU PROPRIÉTAIRE OFFSHORE



KingFisher Boats 8160 Highland Road, Vernon, BC V1B 3W6 Téléphone : (250) 545-9171 Numéro

sans frais : 1 (888) 545-9181 Télécopieur : (250) 545-4433

Courriel : admin@kingfisherboats.com Site Web : www.kingfisherboats.com

Bienvenue dans la famille KingFisher.

Félicitations pour l'achat de votre nouveau bateau KingFisher. KingFisher intègre les dernières innovations en matière de fabrication de bateaux en aluminium. Près de 50 ans de recherche, d'expérience dans la fabrication et d'écoute de nos clients ont permis de créer le bateau que vous possédez aujourd'hui. Vous pouvez être assuré que votre nouveau KingFisher vous procurera des années de plaisir et d'utilisation sans souci. Avec son style et ses performances supérieurs, KingFisher est à la pointe de l'industrie en matière de qualité et de conception.

Merci d'avoir choisi KingFisher.

Tous les manuels d'utilisation des fabricants de composants mentionnés dans ce manuel se trouvent à la fin de ce classeur. Si ce n'est pas le cas, veuillez contacter votre revendeur KingFisher agréé.

TABLE DES MATIÈRES

Section 1 – Introduction	1
Numéros d'identification importants	_ 1
Section 2 – Informations de sécurité	2
Liste de contrôle avant le départ	2
Étiquettes d'avertissement	3
Monoxyde de carbone	6
Section 3 – Sécurité de l'opérateur et des passagers	8
Section 4 – Caractéristiques et fonctionnement du bateau	10
Section 5 – Entretien et maintenance	16
Nettoyage	16
Réglages et entretien	17
Entreposage et préparation pour l'hiver	18
Section 6 – Dépannage	22
Section 7 – Systèmes et options	24
Passe-coques, drains et direction	24
Système d'alimentation en carburant et fluides moteur	26
Système électrique	30
Eau et plomberie	39
Systèmes et fonctionnalités en option	59
Section 8 – Termes nautiques	64
Journal d'entretien	65

SECTION 1 – INTRODUCTION

En lisant attentivement ce manuel, vous apprendrez comment entretenir votre bateau et quelles sont vos responsabilités en tant que conducteur. Votre KingFisher bénéficie d'une garantie à vie limitée, détaillée à la section 7 de ce manuel à titre de référence.

Veuillez prendre le temps de remplir et d'envoyer le formulaire d'enregistrement de garantie. Le fait de ne pas envoyer ce formulaire ou de négliger ou mal entretenir votre bateau peut entraîner l'annulation de la garantie. La meilleure façon de protéger votre nouveau KingFisher est d'effectuer un entretien régulier et d'inspecter votre bateau régulièrement, comme recommandé dans ce guide.

Ce manuel fait référence aux autres manuels fournis avec l'équipement et les accessoires de votre bateau. Il est essentiel que vous lisiez tous ces manuels et que vous vous familiarisiez avec l'entretien, la maintenance et le fonctionnement en toute sécurité de tous les équipements à bord de votre bateau. Westwinn souhaite que vous profitiez au maximum de votre expérience de navigation et que vous rentriez chez vous en toute sécurité à chaque fois. Si vous ne disposez pas de certains manuels, adressez-vous à votre concessionnaire KingFisher ou à votre revendeur d'équipement pour les obtenir.

Dans la section 1 de ce manuel, vous trouverez un espace pour noter des informations telles que les numéros de série de votre moteur et de votre bateau, ainsi que les coordonnées de votre concessionnaire. Conservez ces informations avec votre bateau afin de pouvoir les consulter facilement ou de les communiquer au personnel de service qualifié.

Si vous avez des questions concernant votre bateau, consultez votre concessionnaire KingFisher. Si vous avez des questions concernant les réglementations régionales et fédérales en matière de navigation, contactez la garde côtière américaine locale, le Bureau de la sécurité nautique de Transports Canada ou la Garde côtière canadienne, le Bureau des pêches et des océans.

Avant de partir en bateau, il est recommandé de lire le manuel d'utilisation de votre bateau et de passer en revue la liste de contrôle de sécurité avant le départ qui se trouve à la section 2. En vous assurant que votre bateau est en parfait état de fonctionnement avant de commencer votre voyage, vous pourrez profiter pleinement de votre bateau à chaque utilisation.

Numéros d'identification importants à noter

Notez les numéros de série de votre coque et de votre ou vos moteurs. Le numéro d'identification de la coque ou H.I.N. se trouve sur le côté tribord du tableau arrière. Consultez le manuel du propriétaire du fabricant du moteur pour connaître l'emplacement du numéro de série du moteur.

NUMÉRO D'IDENTIFICATION DE LA COQUE : _____

NUMÉRO DE SÉRIE DU MOTEUR 1 : _____

NUMÉRO DE SÉRIE DU MOTEUR 2 : _____

NUMÉRO DE SÉRIE DU KICKER : _____

Remarque : Il est également recommandé d'enregistrer les numéros de série d'autres éléments importants tels que votre radar, etc., si votre bateau en est équipé.

SECTION 2 - INFORMATIONS DE SÉCURITÉ

Liste de contrôle de sécurité avant le départ

1. Assurez-vous de bien connaître toutes les réglementations applicables en matière de navigation. Vous pouvez vous les procurer auprès du Bureau de la sécurité nautique de Transports Canada ou de votre bureau local de la Garde côtière américaine.
2. Assurez-vous que votre assurance bateau et votre permis de navigation sont en règle et à jour.
3. Vérifiez votre équipement de sécurité à bord.
 - Assurez-vous que votre bateau dispose de pagaies à bord.
 - Assurez-vous d'avoir à bord un extincteur de classe 5BC en bon état de fonctionnement.
 - Assurez-vous que votre bateau dispose d'un récipient pour écoper.
 - Assurez-vous d'avoir à bord une lampe torche étanche en bon état de fonctionnement.
 - Assurez-vous que votre bateau dispose de fusées de détresse de type A, B ou C à bord et qu'elles ne sont pas périmées. (Les bateaux de moins de 6 m doivent en transporter 3, et ceux de plus de 6 m doivent en transporter 6).
 - Assurez-vous d'avoir à bord une ligne de sauvetage flottante d'au moins 15 m de long.
 - Assurez-vous que la corne de brume fonctionne
 - Vérifiez tous les feux et assurez-vous qu'ils fonctionnent
 - Vérifiez votre radio, votre téléphone portable et/ou votre dispositif de signalisation
 - Vérifiez votre pompe de cale
 - Assurez-vous que chaque passager dispose d'un dispositif de flottaison individuel homologué et bien ajusté
4. Vérifiez tous les sièges et assurez-vous qu'ils sont solidement fixés
5. Vérifiez que la batterie et le système électrique ne présentent pas de dommages ou de corrosion, et vérifiez les fusibles de rechange
6. Vérifiez que la direction fonctionne correctement sur toute sa course
7. Assurez-vous que tous les objets non fixés sont rangés de manière sûre et sécurisée
8. Vérifiez si le bateau présente des dommages
9. Vérifiez que les bouchons de vidange de la coque sont bien en place
10. Vérifiez les niveaux des liquides du moteur
11. Vérifiez la capacité nominale et assurez-vous que votre bateau n'est pas surchargé ou surpuissant
12. Vérifiez qu'il n'y a pas d'eau, de carburant ou d'huile dans la cale.
13. Si votre bateau est équipé d'un moteur in-bord, vous devez faire fonctionner votre ventilateur pendant 4 minutes avant de démarrer le moteur.
14. Assurez-vous d'avoir un conteneur pour collecter les déchets
15. Vérifiez les prévisions météorologiques
16. Laissez votre itinéraire ou votre « plan de navigation » à quelqu'un à terre et demandez-lui de contacter les services locaux de recherche et de sauvetage si vous ne revenez pas à l'heure prévue.
17. Assurez-vous d'être toujours accompagné d'une personne capable de piloter le bateau si vous veniez à être dans l'incapacité de le faire.
18. Assurez-vous que vous et vos invités portez des dispositifs de flottaison individuels homologués.
19. Informez vos passagers des procédures de sécurité et du matériel de bord.

ÉTIQUETTES ET AVERTISSEMENTS IMPORTANTS

Informations générales

Votre bateau est équipé d'un certain nombre d'étiquettes d'identification et d'avertissement. Ces étiquettes ont pour but d'informer et de protéger le conducteur du bateau et les passagers. Si l'une de ces étiquettes est endommagée ou perdue, elle doit être remplacée immédiatement. Le non-respect des avertissements peut entraîner des blessures graves, voire mortelles. Si vous avez besoin de remplacer des étiquettes d'avertissement, de conformité/capacité ou d'instructions, contactez votre concessionnaire. Chaque étiquette porte un numéro de pièce Westwinn pour faciliter son identification.

Étiquettes d'avertissement

Assurez-vous de bien connaître les étiquettes d'avertissement suivantes :

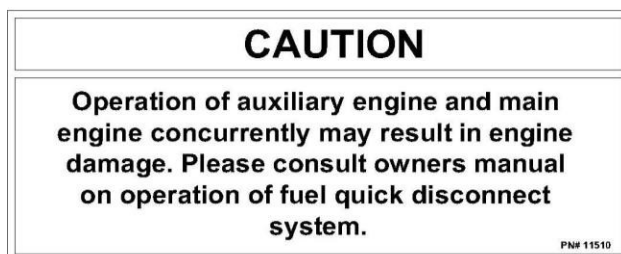
REMARQUE : tous les modèles ne comportent pas nécessairement tous les avertissements, selon les options choisies.

- Autocollant 1 :** Elle est située dans le bac arrière du pont tribord et concerne le système d'alimentation à quai.
L'autocollant d'avertissement concernant le monoxyde de carbone (CO) est situé sur le vivier arrière.
L'autocollant d'inspection du système d'alimentation en carburant est situé à l'intérieur des portes de cale.
L'étiquette d'avertissement relative à l'échelle d'embarquement se trouve sur la plate-forme de baignade arrière.
- Autocollant 2 :** L'autocollant d'avertissement relatif au fonctionnement du moteur auxiliaire et du moteur principal est situé au-dessus du poste de pilotage auxiliaire.
- Autocollant 3 :** L'autocollant d'avertissement concernant l'hivernage est apposé sur le robinet de l'évier et doit être retiré après le rinçage du système.
- Autocollant 4 :** L'étiquette d'avertissement du ventilateur est utilisée uniquement sur les modèles à moteur diesel inboard et est installée sur le côté tribord du compartiment moteur.
- Autocollant 5 :** L'étiquette d'avertissement de visibilité du poste auxiliaire est située au-dessus du poste de pilotage arrière.
- Autocollant 6 :** L'étiquette d'arrêt de la prise d'eau est située près du robinet de vidange dans la cabine de toilettes, à côté des toilettes.
- Autocollant 7 :** L'autocollant « Watertight Closure » (fermeture étanche) est situé près de toutes les portes ou trappes qui doivent rester fermées pendant la navigation, comme la porte de la cabine.
- Autocollant 8 :** L'étiquette de conformité de Transports Canada est située sur le vivier à l'arrière du bateau.
- Autocollant 9 :** L'étiquette de conformité de la Garde côtière américaine est située sur le vivier à l'arrière du bateau.

NE RETIREZ AUCUNE des étiquettes de sécurité !

 WARNING		CAUTION
Avoid serious Injury or death from fire or explosion resulting from leaking fuel. Inspect fuel system for leaks at least once a year.	Carbon Monoxide (CO) Is produced by all gasoline engine and generator sets. To avoid Injury or death from (CO), always provide adequate ventilation to cabin or covered areas on boat. If CO poisoning is suspected: - Shut down engine(s) and generators - Move victim (s) to fresh air - Contact Medical Help - Investigate source of CO and take corrective action	Operation of auxiliary engine and main engine concurrently may result in engine damage. Please consult owners manual on operation of fuel quick disconnect system.
To avoid serious Injury or death, do not use or try to access boarding ladder, swim platform or splash well when engines are running.		PN# 15417

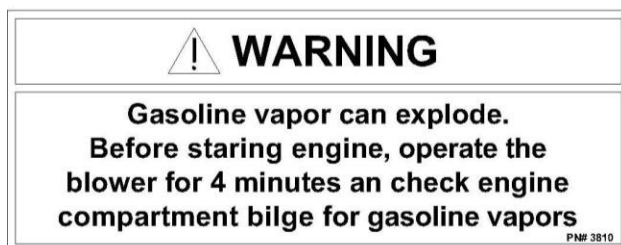
Autocollant 1



Autocollant 2



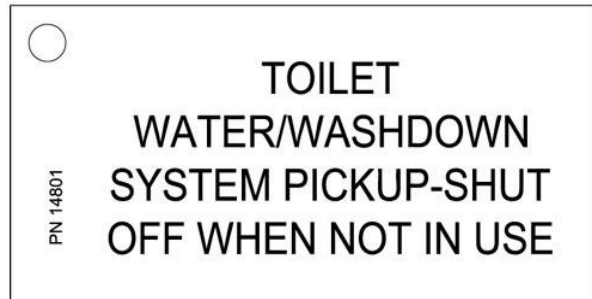
Autocollant 3



Autocollant 4



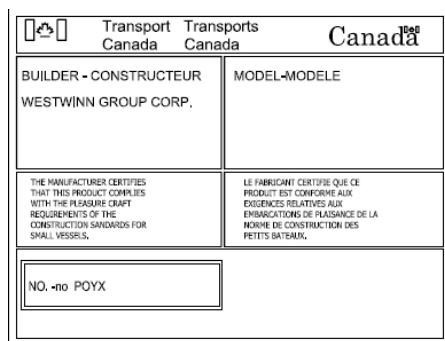
Autocollant 5



Autocollant 6



Autocollant 7



Autocollant 8

Autocollant 9

Informations sur l'étiquette de capacité/conformité

Chaque bateau est muni d'une étiquette indiquant qu'il est conforme aux exigences fédérales en vigueur à la date de fabrication. Les bateaux de plus de 6 m (19 pi 8 po) de longueur doivent afficher une étiquette de conformité USSG ou Transports Canada (autocollant 11).

Si vous constatez que votre étiquette de conformité est manquante, elle peut être remplacée par votre concessionnaire KingFisher. Lorsque vous contactez le concessionnaire, veuillez fournir le numéro d'identification de la coque (HIN) inscrit dans la section 1.

Informations sur la sécurité nautique

Il est fortement recommandé de lire la dernière édition du « Guide de sécurité nautique » (Pêches et Océans Canada, Garde côtière) ou des « Exigences fédérales et conseils de sécurité pour les bateaux de plaisance » (Garde côtière américaine) avant d'utiliser votre bateau. Des publications similaires peuvent être disponibles auprès d'autres organismes provinciaux ou étatiques. Vérifiez les réglementations provinciales ou étatiques locales pour savoir si une carte de conducteur d'embarcation de plaisance ou un autre permis de conduite est requis dans votre juridiction. Les cours sur la sécurité maritime et la conduite des bateaux, tels que ceux proposés par les Power Squadrons, sont également fortement recommandés.

Risques liés aux émissions d'échappement

Monoxyde de carbone (CO)



DANGER

Monoxyde de carbone Le monoxyde de carbone (CO) est un gaz toxique incolore, inodore et dont le poids est similaire à celui de l'air. Il se répand dans tout l'espace du bateau à des concentrations dangereuses si la ventilation n'est pas adéquate. Une personne qui respire ces fumées tombera gravement malade. Une exposition directe et prolongée peut entraîner des lésions cérébrales ou la mort. Faites toujours fonctionner le ventilateur de cale lorsque le moteur tourne au ralenti. L'ouverture des fenêtres ou des écoutilles peut améliorer la ventilation.

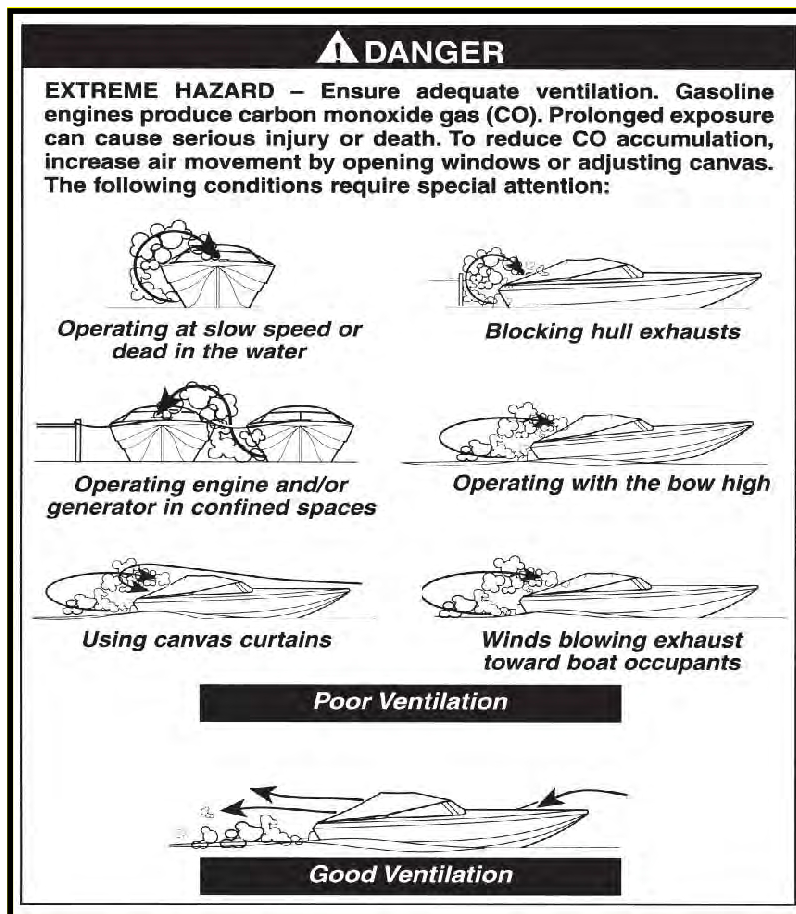
Les cabines ou cockpits fermés peuvent accumuler du monoxyde de carbone. **Vous pouvez être intoxiqué par les fumées provenant de votre propre moteur ou des bateaux voisins.** Assurez-vous que l'air frais circule en permanence. Vous pouvez installer un ou plusieurs détecteurs de monoxyde de carbone dans la cabine ou le cockpit fermé du bateau. Ne naviguez pas avec la cabine complètement fermée.

Le CO se diffuse dans l'air beaucoup plus rapidement que les gaz facilement détectables ; vous ne pouvez pas vous fier à l'odeur pour reconnaître sa présence. Le CO est produit chaque fois que des matériaux contenant du carbone sont brûlés. Les sources courantes de CO sont les moteurs à combustion interne et les appareils à flamme nue tels que les cuisinières, les radiateurs et les barbecues au charbon de bois.

Les symptômes d'une intoxication au CO comprennent, sans s'y limiter, les suivants :

1. Larmolement et démangeaisons des yeux
2. Rougeurs
3. Inattention et incapacité à penser clairement
4. Bourdonnements dans les oreilles
5. Oppression thoracique
6. Maux de tête et/ou pulsations dans les tempes
7. Somnolence et fatigue
8. Incohérence
9. Nausées et/ou vomissements
10. Vertiges
11. Évanouissement
12. Convulsions

IMPORTANT : Si une personne souffre d'une intoxication au CO, déplacez-la à l'air frais, administrez-lui de l'oxygène, si possible, et appelez les secours médicaux. Si la victime ne respire pas, pratiquez les gestes de premiers secours approuvés jusqu'à l'arrivée des secours médicaux.



SECTION 3 – SÉCURITÉ DE L'OPÉRATEUR ET DES PASSAGERS

Qui peut conduire le bateau

L'utilisation et la conduite sécuritaires de ce bateau dépendent de l'application de techniques de conduite appropriées, ainsi que du bon sens, du discernement et de l'expertise. Pour les conducteurs de bateaux, une preuve de compétence est obligatoire partout au Canada pour toutes les personnes nées après 1983.

Pour les personnes nées avant 1983, un certificat de compétence est requis depuis août 2009.

Tout conducteur doit connaître les bases de la navigation maritime et du maniement des bateaux. Il est essentiel de respecter en tout temps les règles de navigation et de faire preuve de respect envers les autres utilisateurs des voies navigables.

Responsabilités des conducteurs

Comme mentionné précédemment, il incombe à l'opérateur de conduire le bateau en toute sécurité, conformément à la loi, au bon sens et au bon jugement. L'opérateur est responsable de la sécurité des passagers du bateau et des autres personnes qui se trouvent à proximité immédiate et qui pourraient être affectées par la conduite du bateau. Au Canada, il est obligatoire d'obtenir un permis pour conduire un bateau. Bien qu'elle ne soit pas obligatoire partout, il est également important de souscrire une assurance.

Le conducteur a également la responsabilité d'utiliser et d'entretenir le bateau et son équipement conformément aux instructions du fabricant. Le non-respect de ces instructions peut entraîner des dommages au bateau ou à son équipement, ou annuler la garantie. Consultez les manuels d'utilisation fournis avec l'équipement installé sur le bateau (tel que le moteur, etc.) pour connaître les procédures d'entretien et d'utilisation correctes. Votre KingFisher nécessite un entretien modéré afin de vous procurer de nombreuses années de plaisir. Voir la section 5 pour les exigences et les instructions d'entretien détaillées. Toute personne qui utilise le bateau doit lire ce manuel et comprendre ses responsabilités.

Les personnes à bord du bateau doivent porter en permanence des dispositifs de flottaison individuels homologués et de taille appropriée lorsque le bateau est à l'eau.

Coupez les moteurs lorsque des passagers entrent ou sortent de l'eau, ou lorsque quelqu'un nage à proximité du bateau, afin d'éviter toute blessure grave ou mortelle.

Conduisez toujours votre bateau à une vitesse adaptée aux conditions météorologiques. Ralentissez lorsque la visibilité est réduite, que la mer est agitée ou que le vent souffle fort. Le non-respect de cette consigne peut entraîner des blessures graves, voire mortelles.

Ne conduisez pas le bateau si un objet obstrue la ligne de vue à l'avant du poste de pilotage. Cela pourrait endommager le bateau, causer des blessures graves ou entraîner la mort.

Les vapeurs d'essence sont explosives. Soyez toujours prudent lorsque vous remplissez le réservoir de carburant afin d'éviter de renverser du carburant dans le bateau et dans l'eau autour du bateau. Éteignez tous les articles de fumeurs et les flammes nues pendant le ravitaillement en carburant ou à moins de 15 mètres d'un site de ravitaillement. Pour des raisons de sécurité, tous les passagers doivent quitter le bateau pendant le ravitaillement en carburant. Évitez les décharges d'électricité statique et n'utilisez pas de téléphone portable pendant le ravitaillement en carburant.

Avant de partir en excursion en bateau, inspectez tous les composants essentiels du bateau et tous les équipements de sécurité. Vérifiez qu'il n'y a pas d'eau ou d'essence dans la cale. S'il y a de l'essence dans la cale, évacuez toutes les personnes se trouvant à proximité immédiate et contactez les pompiers locaux. N'utilisez jamais la pompe de cale pour pomper ne serait-ce qu'une petite quantité d'essence ou d'huile de la cale. Cela pourrait provoquer un incendie ou une explosion entraînant des blessures graves et permanentes, voire la mort, et causer des dommages à l'environnement.

Ne vous asseyez jamais sur les dossiers ou les accoudoirs des sièges et ne vous tenez jamais debout sur les sièges. Cela pourrait entraîner la projection de personnes hors du bateau et causer des blessures graves, voire mortelles.

Ne consommez jamais d'alcool et/ou de drogues récréatives pendant ou avant de conduire un bateau. Cela est illégal et peut entraîner des sanctions légales, des blessures graves ou la mort.

N'essayez jamais de modifier la coque ou la structure de votre bateau sans les instructions explicites du fabricant ou de votre concessionnaire. Cela pourrait entraîner une défaillance structurelle catastrophique pouvant causer des blessures graves ou la mort. La modification de la coque annulera également la garantie.

Utilisez toujours les mains courantes ou les poignées prévues à cet effet. Le non-respect de cette consigne peut entraîner une chute pouvant causer des blessures ou la mort.

En tant que capitaine de votre bateau, l'une de vos responsabilités légales est de porter secours aux autres plaisanciers ou aux personnes en danger dans l'eau, à condition que cela ne mette pas votre bateau ou vous-même en danger. Consultez les manuels fournis avec votre équipement de sauvetage. Lorsque vous approchez des personnes dans l'eau, avancez aussi lentement que possible. Lorsque vous êtes à proximité de personnes dans l'eau, coupez votre moteur et utilisez des pagaies pour manœuvrer. Votre bateau n'est pas conçu pour remorquer d'autres bateaux. En cas d'urgence, utilisez les anneaux d'étrave ou de tableau arrière pour le remorquage. Les taquets de pont ne sont pas conçus pour le remorquage et peuvent se briser soudainement ou s'arracher du pont. Le remorquage d'un autre bateau à une vitesse supérieure à 5 mph (8 km/h) exercera une charge inhabituellement lourde sur votre moteur, ce qui pourrait entraîner des dommages mécaniques non couverts par la garantie.

En cas de panne moteur, vérifiez toutes les connexions électriques, mécaniques et hydrauliques du moteur. Assurez-vous qu'il y a suffisamment de carburant dans le réservoir et qu'il n'y a pas eu de fuite de carburant ou d'huile. Essayez de redémarrer le moteur conformément aux instructions du fabricant. Si le moteur ne démarre pas, attendez qu'il refroidisse et réessayez. Si le moteur ne démarre pas après plusieurs tentatives, demandez de l'aide.

En cas d'incendie, utilisez votre extincteur conformément aux instructions. Toutes les autres personnes doivent immédiatement abandonner le bateau en cas d'incendie si cela peut se faire en toute sécurité. En cas de perte de contrôle de la direction, de l'accélérateur ou du système de changement de vitesse, coupez le moteur et appelez à l'aide. Utilisez les pagaies pour regagner la rive.



AVERTISSEMENTS :

- UNE UTILISATION ABUSIVE DE VOTRE BATEAU ET DE VOTRE ÉQUIPEMENT PEUT ANNULER VOS GARANTIES ET ENTRAÎNER DES BLESSURES GRAVES, VOIRE LA MORT.
- LE NON-RESPECT DES RÈGLES ET RESTRICTIONS DE NAVIGATION PEUT ENTRAÎNER DES AMENDES, DES BLESSURES GRAVES OU LA MORT

SECTION 4 - CARACTÉRISTIQUES ET FONCTIONNEMENT DU BATEAU

Plus vous naviguez vite, plus votre bateau viendra brusquement. Soyez toujours conscient de votre environnement et laissez-vous suffisamment d'espace pour manœuvrer en toute sécurité.

Placer des objets lourds d'un seul côté du bateau ou très à l'avant peut nuire à ses performances ou, dans des situations extrêmes, entraîner une perte de contrôle ou un chavirement. Répartissez toujours la charge de manière uniforme au centre de la zone de transport des passagers de votre bateau.

Conduite sûre, entretien et vigilance

Pour utiliser votre bateau avec soin et attention, le conducteur doit être conscient de son environnement à tout moment.

- Un arrêt ou un changement de direction soudain peut entraîner une perte de contrôle du bateau et causer des blessures ou la mort.
- Conduisez le bateau de manière prudente à toutes les vitesses et maintenez une distance de sécurité avec les personnes, les objets et les autres embarcations.
- Suivre de trop près d'autres bateaux ou manœuvrer le bateau de manière imprévisible peut entraîner des collisions, des blessures et la mort.
- Les conducteurs doivent réduire leur vitesse et faire preuve d'une extrême prudence lorsqu'ils naviguent dans des zones peu profondes ou où il pourrait y avoir des objets submergés.
- Soyez attentif aux conditions météorologiques à tout moment. Si le vent et les vagues commencent à se lever ou si la visibilité commence à se détériorer, retournez au quai ou à la rampe de mise à l'eau. Conduire le bateau par mauvais temps peut entraîner des blessures ou la mort.
- Les opérateurs doivent toujours s'assurer qu'une personne responsable à terre connaît leur itinéraire et la description de leur bateau, afin que, s'ils n'arrivent pas à destination à l'heure prévue, les secours puissent être appelés en temps utile.

Navigation de nuit/ancrage

Votre bateau est équipé de feux de navigation qui doivent être allumés du crépuscule à l'aube. Le feu de mouillage ou « feu tout autour » doit être allumé lorsque vous mouillez pendant la nuit dans toute zone où il y a du trafic maritime. Ne naviguez jamais après le crépuscule si les feux de navigation et de mouillage ne fonctionnent pas correctement.

Trim de l'hélice et du moteur hors-bord

Si votre bateau est équipé d'un trim électrique, vous pouvez modifier l'angle de l'arbre d'hélice en réglant le commutateur de trim. Consultez le manuel d'utilisation et d'entretien de votre moteur pour obtenir des explications sur les caractéristiques de maniabilité résultant du trim de votre moteur in-bord ou hors-bord.

Votre bateau est conçu pour accélérer rapidement, avec un temps minimal passé en phase de transition avant relevé. Pour faire planer votre bateau, le plus simple et le plus rapide est de régler le moteur sterndrive ou hors-bord (le cas échéant) complètement « vers le bas » ou « vers l'intérieur ». Cependant, une fois que le bateau plane, le moteur sterndrive ou hors-bord doit être réglé légèrement « vers le haut » ou « vers l'extérieur » pour éviter ce qu'on appelle le « labour ». Le labour peut provoquer un « braquage de la proue » ou un « surbraquage » et augmenter la consommation de carburant. Dans cette situation (labour), si vous tentez un virage ou rencontrez des vagues diagonales, le virage peut être plus brusque que prévu.

Direction et commandes

Votre bateau est équipé d'une direction hydraulique ou hydraulique assistée. Le niveau de liquide doit être vérifié fréquemment afin de s'assurer que le système hydraulique est intact et qu'il y a suffisamment de liquide dans les conduites pour que votre système de direction fonctionne correctement. Il est très important d'utiliser le type d'huile de direction recommandé par le fabricant. Le type d'huile approprié est indiqué sur un autocollant situé près de la barre. La direction ne doit être réglée que par un technicien qualifié.

Consultez les manuels d'utilisation de votre moteur et de vos commandes pour obtenir des instructions sur le fonctionnement ou le réglage des commandes d'accélération et de changement de vitesse de votre bateau. Les moteurs marins ne peuvent être démarrés que lorsque les commandes sont en position « neutre ». Placez toujours vos commandes en position « neutre » avant de démarrer le moteur. Si vous parvenez à démarrer votre moteur alors que le levier de vitesses est en prise, demandez à votre concessionnaire KingFisher de réparer **immédiatement** votre bateau afin de corriger le problème. Votre bateau peut également être équipé d'une lanière de sécurité. La lanière se compose d'un clip fixé aux commandes du moteur de votre bateau et d'un mousqueton qui s'attache aux vêtements du conducteur. Si le conducteur est éjecté du bateau ou s'effondre, la lanière tire le clip des commandes et coupe le moteur. Avant de démarrer le moteur, assurez-vous que cette lanière est bien en place et que le clip s'insère parfaitement dans son logement. Pour d'autres instructions de démarrage du moteur, consultez votre manuel d'utilisation.

Instruments et jauges

Votre bateau sera probablement équipé d'une jauge de carburant électrique, d'un tachymètre et d'un voltmètre, ou d'une jauge de carburant électrique et d'un ou plusieurs indicateurs multifonctions. D'autres indicateurs peuvent également être installés par votre concessionnaire. Pour obtenir des instructions sur l'utilisation des indicateurs multifonctions, consultez le manuel d'utilisation du fabricant. Soyez toujours attentif aux indications de vos indicateurs. Un régime moteur bas peut indiquer un hélice encrassée, tandis qu'un régime moteur élevé peut indiquer un dommage à l'hélice ou une cavitation. Si l'un ou l'autre de ces problèmes persiste, retournez chez votre concessionnaire pour faire réparer votre bateau. Votre voltmètre devrait indiquer une valeur comprise entre 12 et 14,8 V. Si la valeur est trop élevée ou trop basse, votre batterie ou le système électronique du moteur pourraient être endommagés. Retournez chez votre concessionnaire pour faire réparer votre bateau.

Carburant et huile

Consultez le manuel d'utilisation du fabricant de votre moteur pour connaître le type de carburant à utiliser et les additifs appropriés. Votre moteur à 4 temps peut être équipé d'un système de lubrification à carter humide, ce qui signifie qu'il dispose d'un carter rempli d'huile, ou d'un système de lubrification à carter sec, ce qui signifie qu'il dispose d'un réservoir d'huile. Dans les deux cas, vérifiez toujours votre niveau d'huile avant de démarrer le moteur. Consultez le manuel d'utilisation de votre moteur pour connaître l'emplacement de la jauge, la procédure de vérification du niveau d'huile et le type d'huile à utiliser.

Évitez de remplir le réservoir de carburant de votre bateau à pleine capacité et ne garez jamais votre bateau avec un réservoir de carburant complètement plein. Le carburant se dilate lorsque la température ambiante augmente. Cela peut entraîner un débordement de votre système d'alimentation en carburant. Le carburant renversé présente un risque d'incendie et d'explosion, peut provoquer de graves irritations cutanées et endommager la peinture de votre bateau. Les dommages causés à la peinture par du carburant renversé ne sont pas couverts par votre garantie.

Apprenez à connaître votre bateau

Lisez attentivement tous vos manuels d'utilisation. Familiarisez-vous avec l'emplacement de chacun des interrupteurs et disjoncteurs sur le tableau de bord, ainsi qu'avec l'emplacement des fusibles en ligne pour les pompes de cale et autres accessoires. Utilisez les différents manuels d'utilisation des composants fournis avec votre bateau pour savoir où se trouvent les points de contrôle et quels sont les niveaux et conditions acceptables à chaque point. Familiarisez-vous avec l'emplacement des vannes d'arrêt pour l'alimentation électrique, l'eau de mer et le carburant.

Démarrage du moteur

Consultez les manuels d'utilisation du moteur et des commandes pour connaître les procédures appropriées de démarrage, de rodage et d'arrêt du moteur.

Apprendre à utiliser votre bateau

Allez-y doucement au début, jusqu'à ce que vous sachiez comment votre bateau réagit à l'accélérateur, aux virages et aux vagues. La transition entre la vitesse de déjaugage et la vitesse de déplacement peut parfois être brutale. De plus, la sensibilité d'un bateau à la direction, à l'impact des vagues et même au vent à grande vitesse peut être imprévisible, car très peu de parties du bateau sont en contact avec la surface de l'eau pour assurer sa stabilité et son contrôle. Entraînez-vous à accoster votre bateau avec précaution à plusieurs reprises afin de vous familiariser avec celui-ci.

Vos passagers

Le conducteur est responsable de la sécurité de tous les passagers. Tous les passagers doivent porter un dispositif de flottaison individuel homologué et adapté à leur poids. Tous les passagers doivent connaître l'emplacement et l'utilisation de tous les équipements de secours à bord.

Embarquement

N'essayez jamais de monter à bord d'un bateau lorsque le moteur tourne, que ce soit depuis l'eau, depuis le rivage ou depuis le quai. Lorsque vous montez à bord depuis un quai ou depuis le rivage, assurez-vous que le bateau est bien amarré afin qu'il ne puisse pas s'éloigner de vous pendant que vous montez à bord. Utilisez une marche si nécessaire pour monter à bord confortablement. Lorsque vous montez à bord depuis l'eau, utilisez la plateforme de baignade et l'échelle si le bateau en est équipé. Si le bateau n'est pas équipé d'une échelle de plongée, soyez particulièrement prudent lorsque vous entrez dans l'eau depuis le bateau ou lorsque vous montez à bord depuis l'eau.

Arrêt

Nous recommandons aux opérateurs d'éviter d'arrêter le bateau brusquement, car le sillage du bateau peut le rattraper et soulever soudainement l'arrière du bateau. Ralentissez progressivement le bateau avant de vous arrêter et n'utilisez jamais la marche arrière comme frein.

Accostage

Entrez toujours dans les marinas et les zones d'amarrage à faible vitesse, environ 8 km/h, ou selon les indications affichées. Approchez-vous du quai de face, en tournant brusquement le volant à mesure que vous vous en approchez, afin que le côté du bateau que vous souhaitez amarrer soit face au quai. Mettez le bateau en marche arrière et tournez le volant ou la barre dans la direction opposée pour tirer la poupe vers le quai, puis mettez le bateau au point mort. Le bateau devrait dériver latéralement, doucement vers le quai. Entraînez-vous souvent, avec précaution et à faible vitesse. Profitez de toute aide qui vous est offerte lors de l'accostage.

Quitter un quai

Lorsque vous quittez un quai, vérifiez qu'il n'y a pas de trafic et démarrez le moteur au point mort. Demandez ensuite à un passager ou à une personne à terre de détacher le bateau et de le pousser loin du quai. Une fois que le bateau s'est éloigné d'environ 1 mètre du quai et qu'il n'y a plus d'obstacles ni d'autres bateaux, mettez le bateau en marche et avancez prudemment à la vitesse la plus lente jusqu'à ce que le bateau soit en pleine mer.

Échouage

Lorsque vous échouez le bateau, il est essentiel d'éteindre le moteur et de relever le moteur ou le pied afin que l'hélice ne heurte pas le sable ou les rochers sur la plage. Lorsque vous approchez du rivage pour échouer, ralentissez le bateau afin qu'un arrêt brusque ne provoque pas de secousses pour les passagers ou n'endommage pas le bateau. À mesure que vous approchez de la plage et que l'eau devient moins profonde, éteignez le moteur, relevez complètement le pied et dérivez vers la plage. Si vous n'avez pas assez d'élan, utilisez les rames de votre bateau pour vous aider. Une fois sur la plage, débarquez du bateau par la proue et amarrez le bateau à un objet fixe sur le rivage.

Dans les eaux soumises à la marée, veillez à ce que le bateau ne reste pas échoué trop longtemps, afin que la marée montante ne l'emporte pas ou que la marée descendante ne le laisse pas échoué.

Lorsque vous êtes prêt à quitter la plage, demandez à vos passagers de monter à bord, détachez votre bateau du rivage et poussez-le dans l'eau. Si la proue est coincée sur la plage, il peut être utile de déplacer les passagers vers la poupe du bateau. Ne descendez pas le moteur hors-bord tant qu'il n'y a pas suffisamment d'eau pour éviter d'endommager le moteur.

Vérifications après utilisation

- Une fois que vous avez fini de profiter de votre bateau pour la journée, retournez au quai ou à la rampe de mise à l'eau et coupez le moteur.
- Vérifiez que l'hélice ou la turbine ne présente pas d'entailles ni de débris emmêlés.
- Vérifiez qu'il n'y a pas d'essence ou d'eau dans la cale.
- Retirez les déchets du bateau.
- Inclinez le moteur hors-bord et le moteur électrique vers la position de transport sécurisée.
- Fixez tous les objets non fixés avant de remorquer
- Lorsque le bateau est sorti de l'eau
- Lavez le bateau à l'eau douce et retirez les bouchons de vidange de la coque pour évacuer toute l'eau du bateau, puis remettez-les en place de manière sécurisée.
- Consultez le manuel d'utilisation de votre moteur pour obtenir des instructions spéciales sur la purge de l'eau du système d'échappement de votre bateau et le rinçage du système de refroidissement de votre bateau
- Effectuez toutes les opérations d'entretien après utilisation spécifiées dans le manuel d'utilisation de votre moteur

Liste de contrôle pour la remorque

- Reportez-vous aux lois locales et régionales pour vous assurer que votre remorque est conforme à la réglementation.
- Vérifiez que la remorque ne présente pas de fixations desserrées, de corrosion ou de dommages.
- Vérifiez que les pneus sont correctement gonflés et qu'ils ne sont pas usés.
- Vérifiez que tous les feux de la remorque fonctionnent correctement.
- Fixez la proue du bateau à la remorque à l'aide du câble du treuil et de la chaîne de sécurité.
- Fixez le tableau arrière du bateau à la remorque à l'aide des sangles fournies.
- Vérifiez l'attelage de remorque de votre véhicule et assurez-vous qu'il est de la bonne taille et qu'il supporte la charge de la remorque que vous tractez.
- Retirez la capote en tissu et rangez-la soigneusement.
- Vérifiez régulièrement les moyeux des roues de votre remorque pendant votre trajet afin de vous assurer qu'ils ne surchauffent pas.
- Fixez le timon de la remorque sur l'attelage de votre véhicule à l'aide de la poignée de déverrouillage et de la goupille de verrouillage de la remorque.
- Fixez les chaînes de sécurité de la remorque à votre véhicule. Les chaînes correctement fixées se croisent.

Remorquage de votre bateau

Veillez consulter votre concessionnaire pour connaître les réglementations en vigueur dans votre état ou votre province.

Westwinn recommande des remorques à berceaux pour tous ses bateaux en aluminium. Les dommages causés par le transport sur remorque ne sont pas couverts par la garantie.

Il est très important de bien régler la remorque en fonction de votre bateau et de votre véhicule. Votre revendeur de remorques peut s'assurer que votre remorque est correctement réglée pour votre bateau. Un mauvais réglage de la remorque peut causer des dommages esthétiques ainsi que des dommages structurels visibles et invisibles à votre bateau. Westwinn recommande vivement de faire appel à un technicien d'un concessionnaire KingFisher agréé pour s'assurer que votre remorque est correctement réglée.

Avant de remorquer votre bateau, familiarisez-vous avec la conduite de votre véhicule lorsqu'il tracte une remorque. Entraînez-vous à prendre des virages et familiarisez-vous avec l'espace de manœuvre nécessaire pour tourner lorsque vous tractez une remorque. Entraînez-vous à reculer avec votre remorque et familiarisez-vous avec la réactivité de votre remorque aux petits mouvements du volant. Un parking vide est un excellent endroit pour s'entraîner.

Avant de tracter votre bateau, vérifiez les points suivants :

- Lisez le manuel d'utilisation du fabricant de la remorque.
- Vérifiez le bon fonctionnement du système de freinage de la remorque. (Reportez-vous au manuel d'utilisation du fabricant de la remorque.)
- Le bateau doit être à niveau et reposer correctement sur la remorque.
- La sangle du treuil et la chaîne de sécurité doivent être solidement fixées à l'œillet avant.
- Les sangles d'arrimage doivent être fixées aux crochets à œil du tableau arrière et à l'arrière de la remorque (type cinch).
- Lorsque le remorquage est effectué correctement, l'extrémité arrière du fond de la coque doit être alignée aussi près que possible de l'extrémité des berceaux de la remorque.



ATTENTION

Un remorquage incorrect peut causer des dommages irréparables à votre bateau. Si vous n'êtes pas sûr de la manière de sécuriser correctement votre bateau, veuillez contacter votre revendeur KingFisher agréé.

La manipulation du bateau sur et hors de la remorque ainsi que le remorquage d'une remorque ne doivent jamais être effectués à tâtons. Si vous êtes un plaisancier novice ou si vous n'avez pas navigué depuis un certain temps, demandez à votre concessionnaire de vous montrer comment manipuler correctement le bateau sur et hors de la remorque. Soyez particulièrement vigilant avec les bateaux équipés de balcons avant et de systèmes d'ancrage.

Pour obtenir des informations sur les pièces d'entretien de la remorque et la garantie, veuillez vous reporter au manuel d'utilisation du fabricant de la remorque.

Mise à l'eau

Lorsque vous arrivez à la rampe de mise à l'eau, retirez les attaches arrière de votre bateau et effectuez toutes les vérifications préalables à la mise en service. Assurez-vous que le bouchon de vidange est bien en place. Lorsque vous pouvez le faire en toute sécurité, reculez lentement votre remorque sur la rampe jusqu'à ce que le dessous du bateau touche l'eau. Arrêtez votre véhicule et serrez le frein de stationnement. Détachez la chaîne de sécurité de la remorque de votre bateau et déroulez quelques mètres de câble de treuil. Veillez à ne pas dérouler trop de câble afin qu'il ne s'emmêle pas autour de votre véhicule ou de la remorque. Reculez votre remorque sur la rampe jusqu'à ce que le bateau soit prêt à flotter librement. Serrez votre frein de stationnement. Détachez votre câble de treuil du bateau et attachez une longue amarre à la proue. Guide ton bateau hors de la remorque et fixe-le à la rive à l'aide de la ligne d'amarrage ou demande à quelqu'un sur la rive de tenir la ligne. Gare ta remorque et ton véhicule. Monte à bord de ton bateau. Assure-toi qu'il y a suffisamment d'eau sous ton bateau avant de descendre le moteur.

Chargement

Inclinez votre moteur hors-bord en position de transport. Amarrez votre bateau à quai ou demandez à quelqu'un à terre de tenir la ligne d'amarrage. Reculez prudemment votre remorque sur la rampe lorsque cela est possible en toute sécurité, jusqu'à ce que les berceaux de la remorque soient juste sous l'eau. Serrez votre frein de stationnement. Guidez votre bateau sur la remorque en le plaçant aussi droit que possible entre les ailes de la remorque. Attachez la corde du treuil de la remorque à l'œillet de proue du bateau, détachez la corde d'amarrage et hissez le bateau sur la remorque à l'aide du treuil. Attachez la chaîne de sécurité à l'œillet de proue du bateau. Retirez votre bateau de l'eau et effectuez toutes les vérifications post-opérationnelles avant de quitter le parking. Attachez les sangles au tableau arrière, rangez tous les objets lâches de manière sécurisée et rangez la capote du bateau en position basse. Effectuez toutes les vérifications de la remorque.

Hauteur de montage du moteur hors-bord

La hauteur de montage du moteur hors-bord est déterminante pour obtenir des performances, une maniabilité, une efficacité énergétique et des caractéristiques de fonctionnement globales optimales. Pour déterminer la hauteur de montage correcte, placez une règle droite le long du fond de la coque et prolongez-la vers l'arrière jusqu'à la plaque anti-ventilation (ou plaque de cavitation) du moteur hors-bord. Cela fournit le point de référence pour mesurer la hauteur du moteur. Pour les moteurs montés sur un support déporté (bracket) ou un caisson arrière : la plaque anti-ventilation doit se situer environ 19 mm (3/4 po) au-dessus du fond de la coque pour chaque tranche de 305 mm (1 pied) de recul, mesurée entre le bord de fuite de la coque et l'emplacement de montage du moteur.

SECTION 5 - ENTRETIEN ET SOINS

Généralités

KingFisher utilise de l'aluminium de qualité marine dans la construction de ses bateaux. Il convient toutefois de prendre des précautions particulières pour minimiser l'action électrolytique (corrosion galvanique) dans tout environnement aquatique. Évitez que des métaux dissemblables entrent en contact avec les surfaces en aluminium (par exemple, tous les métaux ferreux, y compris l'acier, le laiton ou les raccords en cuivre). S'il est nécessaire de fixer des raccords en métal différent, veillez à placer un joint ou un produit d'étanchéité non absorbant entre le raccord et la coque du bateau. Si la coque est percée pour une raison quelconque, un produit d'étanchéité tel que du silicone de qualité marine doit être utilisé comme barrière entre la coque et les composants.

Utilisation et entretien en milieu salin

La forte conductivité électrique de l'eau salée intensifie l'action corrosive sur l'aluminium. L'hostilité de l'environnement marin affecte la plupart des matériaux : métaux, bois, plastique, fibre de verre, etc.

Les coques des bateaux KingFisher sont fabriquées à partir d'alliages d'aluminium de qualité marine tels que le 5086

- H32 et 5052 - H32. Les alliages d'aluminium de qualité marine produisent un film protecteur naturel
- une couche superficielle blanchâtre ou plus foncée lorsqu'ils sont exposés à l'oxygène ou à l'eau. Bien qu'extrêmement mince (environ 5 à 10 millièmes de millimètre), ce film d'oxyde forme une barrière résistante à la corrosion. L'expérience montre que les bateaux de grande et petite taille construits à partir de ces alliages peuvent rester en service constant en eau salée pendant des décennies.

Nettoyage

Lavez votre bateau avec du savon et de l'eau douce comme vous le feriez pour une voiture. Un lavage à haute pression à plus de 1000 psi peut provoquer le décollement de la peinture. Retirez les drains de la coque si possible et laissez le bateau sécher complètement. Nettoyez toutes les surfaces et appliquez une couche de cire protectrice de qualité automobile ou marine deux à trois fois par an afin de protéger la peinture des intempéries et de sceller le métal aux endroits où la peinture pourrait être éraflée. Testez toujours les nouveaux nettoyants et cires avant de les utiliser. Les salissures marines, les bernacles et autres dépôts doivent être retirés de la coque avant le remisage.

N'utilisez jamais de brosse métallique, quelle qu'elle soit, sur la surface extérieure de votre bateau. N'utilisez pas de nettoyants abrasifs ou acides sur l'aluminium exposé.

Retouches :

Pour les petites rayures qui nécessitent une nouvelle peinture, nettoyez la zone à peindre afin d'éliminer la cire, la graisse et la saleté. Appliquez la peinture de retouche. Une fois la peinture sèche (au moins 24 heures), polissez la zone avec un composé de cire de coupe pour automobile.

Pour les rayures plus importantes qui nécessitent une nouvelle peinture, veuillez vous adresser à votre revendeur KingFisher agréé ou à un carrossier automobile.

Armoires et plans de travail :

Tous les modèles KingFisher sont équipés de plans de travail stratifiés. Pour maintenir les armoires en érable et les plans de travail stratifiés en parfait état, nettoyez-les régulièrement à l'aide d'un chiffon humide et d'un détergent doux ou d'un polish pour meubles à base de cire.

REMARQUE : L'utilisation d'abrasifs ou de produits nettoyants caustiques agressifs endommagera de façon permanente le fini des armoires et des comptoirs.

Revêtements de sol :

Traitez les revêtements de sol en vinyle de la même manière que vous traiteriez le vinyle domestique. Il est recommandé de passer régulièrement l'aspirateur sur les moquettes marines.

Sièges et fenêtres :

Nettoyez les sièges en vinyle uniquement avec un produit nettoyant spécialement conçu pour le vinyle. Pour les fenêtres, n'importe quel nettoyant pour vitres disponible dans le commerce fera l'affaire. Veillez à ne pas vaporiser de produit nettoyant sur les parties peintes du bateau, car cela pourrait endommager les surfaces peintes.

Entretien et réglages

Liste de contrôle pour l'inspection périodique :

- Vérifiez l'étanchéité de l'ensemble du système d'alimentation en carburant.
- Vérifiez le serrage de toutes les fixations du support moteur.
- Vérifiez le serrage de toutes les fixations du pont.
- Inspectez la coque et les fixations du moteur pour détecter d'éventuelles fissures et autres signes de fatigue tels que des éraflures profondes. Vérifiez le bouchon de vidange de la coque.
- Vérifiez qu'il n'y a pas d'huile, d'eau ou d'essence dans la cale.
- Vérifiez l'usure et le bon fonctionnement des câbles de direction et des câbles de changement de vitesse.
- Vérifiez le niveau d'huile.
- Testez la batterie et vérifiez qu'elle ne présente pas de dommages ou de corrosion.
- Testez tous les interrupteurs, les feux, le klaxon et les accessoires.
- Vérifiez qu'aucun feu n'est grillé.
- Vérifiez le serrage et l'usure des fixations et des pivots des sièges.
- Inspectez l'anode en zinc de la coque et remplacez-la si nécessaire.

Inspection du système d'alimentation en carburant :

Le système d'alimentation en carburant est accessible par des panneaux amovibles situés dans le tableau arrière et sur le pont. Retirez les panneaux et vérifiez le raccord de remplissage, les raccords du réservoir et les conduites de ventilation au niveau du bouchon de remplissage et du réservoir pour détecter tout signe de fuite. Vérifiez également l'état des tuyaux pour détecter tout signe d'usure, de frottement ou de détérioration. Remplacez immédiatement tout tuyau de carburant endommagé.

Inspection du système de direction :

Votre bateau est livré avec un manuel d'utilisation correspondant au type de système de direction dont il est équipé. Reportez-vous à ce manuel pour obtenir des informations sur l'entretien approprié. Ne conduisez jamais votre bateau avec un système de direction endommagé ou qui fonctionne mal. Vérifiez que le réservoir hydraulique est plein et que tous les tuyaux et raccords sont étanches.

Inspection du câble de changement de vitesse/câble d'accélérateur :

Votre bateau est livré avec un manuel d'utilisation correspondant au type de commandes moteur dont il est équipé. Reportez-vous à ce manuel pour obtenir des informations sur l'entretien approprié. Ne conduisez jamais votre bateau avec des commandes, des câbles ou des tringleries endommagés ou qui fonctionnent mal.

Inspection des disjoncteurs et des fusibles :

Votre bateau est principalement équipé de disjoncteurs réarmables. Ceux-ci se déclenchent en cas de surcharge et peuvent être réenclenchés d'une simple pression du doigt. Un fusible en ligne est relié au câble principal de la batterie et à votre panneau de distribution. Il s'agit d'un fusible de type ATC 30A. Ayez-en un de rechange à disposition au cas où vous devriez le remplacer. Inspectez les fusibles et le système électrique de votre bateau tous les mois. Coupez l'interrupteur électrique principal près de votre batterie (ou déconnectez la batterie) et inspectez les accessoires. Suivez les circuits et inspectez-les pour détecter tout frottement et tout fil, prise, interrupteur ou connecteur cassé ou endommagé. Ne contournez jamais un fusible ou un disjoncteur. Si vous ne parvenez pas à trouver la cause du circuit grillé, faites réviser votre bateau par votre concessionnaire KingFisher.

Entretien sous le pont :

L'accès à la cale et au réservoir de carburant se fait simplement en dévissant le panneau de service en aluminium situé sur le pont arrière. S'il est nécessaire de remplacer les vis du plancher, veillez à utiliser des vis en acier inoxydable de haute qualité.

Plaques de montage des transducteurs :

Les supports de transducteur sont une caractéristique standard de conception. Ils sont destinés à réduire la nécessité de percer des trous directement dans la coque sous la ligne de flottaison. Les plaques sont situées à la base du tableau arrière, là où la coque rejoint l'arrière du bateau. Il suffit de fixer votre ou vos transducteurs directement sur cette plaque située sur le tableau arrière. Votre coque est également équipée d'une plaque de ½ pouce d'épaisseur montée à l'arrière du fond à l'intérieur de la coque, qui peut être utilisée pour monter un transducteur traversant. Il convient d'être extrêmement prudent lors de l'installation de ce type de transducteur afin d'éviter toute fuite et tout risque de blessure ou de décès.

Anodes sacrificielles :

La coque de votre KingFisher est équipée de deux anodes sacrificielles soudées à la poupe du bateau. En soudant les anodes, KingFisher garantit un contact optimal avec la coque. Le ou les moteurs du bateau seront également équipés d'anodes sacrificielles. Il est essentiel d'inspecter soigneusement et de remplacer les anodes usées afin de maintenir la coque dans le meilleur état possible. Le fait de ne pas remplacer une anode usée entraînera des dommages à la coque et pourra annuler votre garantie. Consultez votre revendeur agréé KingFisher pour obtenir des informations sur le remplacement des anodes sacrificielles.

Entreposage et hivernage

Westwinn recommande de faire préparer votre bateau pour l'hiver par un concessionnaire KingFisher agréé. Votre bateau doit être entreposé dans un endroit couvert et bien ventilé afin d'éviter la formation de champignons, de moisissures et de mildiou. Il est préférable de le recouvrir d'une housse respirante afin d'éviter la corrosion et les taches causées par les feuilles, la sève des arbres et autres débris, et d'empêcher l'accumulation d'eau de pluie à l'intérieur du bateau.

Moteur :

Consultez le manuel d'utilisation du fabricant du moteur pour obtenir des informations et des instructions sur la préparation de votre ou vos moteurs pour le stockage hivernal.

Système d'alimentation en carburant :

Remplissez le réservoir de carburant avec du carburant frais jusqu'à environ 7/8 de sa capacité, en ajoutant un conditionneur et un stabilisateur de carburant. Consultez votre concessionnaire KingFisher pour obtenir des informations sur l'achat de conditionneur et de stabilisateur de carburant. Un réservoir de carburant rempli aux 7/8 est moins susceptible de développer de la condensation, ce qui réduit le risque de contamination du carburant. Cela empêchera également le carburant de se dilater et de s'écouler par le tuyau d'aération. Le fait de faire circuler du carburant traité dans le moteur pendant le processus d'hivernage du moteur contribuera également à protéger le système d'alimentation en carburant.

REMARQUE : l'utilisation d'un conditionneur et d'un stabilisateur de carburant élimine la nécessité de vidanger le système d'alimentation en carburant. Consultez votre concessionnaire si vous préférez vidanger le système d'alimentation en carburant.

Rangez toujours votre bateau dans un endroit bien ventilé. Contrairement à une voiture, votre bateau n'est pas équipé d'un réservoir de carburant étanche aux vapeurs.



AVERTISSEMENT :

LES VAPEURS D'ESSENCE PEUVENT EXPLOSER SI ELLES SONT INFLAMMÉES, PROVOQUANT DES BLESSURES GRAVES, VOIRE LA MORT. INSPECTEZ RÉGULIÈREMENT LE SYSTÈME D'ALIMENTATION EN CARBURANT POUR DÉTECTER LES FUITES.

Batteries

La ou les batteries doivent être retirées pour le remisage hivernal. Les batteries peuvent subir des dommages irréversibles en cas de décharge excessive ou prolongée. Utilisez une pâte pour bornes afin d'éviter la corrosion des bornes et des pinces de la batterie.

1. Coupez le ou les interrupteurs de batterie et retirez la ou les batteries.
2. Inspectez chaque batterie pour détecter d'éventuelles fissures ou fuites et assurez-vous que les bornes de la batterie ne présentent pas de corrosion ni de saleté. Nettoyez le boîtier et les bornes de la batterie avec un mélange de bicarbonate de soude et d'eau (une cuillère à soupe de bicarbonate de soude pour une tasse d'eau). Appliquez de la graisse diélectrique ou de la vaseline sur les bornes de la batterie et sur tous les connecteurs exposés.
3. Si la batterie doit être stockée pendant une longue période, conservez-la dans un endroit frais et sombre. Vérifiez la densité du liquide de la batterie au moins une fois par mois et rechargez-la si elle est trop faible. Densité : 1,28 à 68 degrés F. Les étincelles, les cigarettes et les flammes nues peuvent provoquer une explosion d'hydrogène. Votre batterie doit être maintenue complètement chargée à tout moment.

AVERTISSEMENT :

LES BATTERIES PEUVENT PRODUIRE DE L'HYDROGÈNE GAZEUX EXPLOSIF.
L'EXPLOSION D'UNE BATTERIE PEUT PROVOQUER DES BRÛLURES, DES BLESSURES ET
LA MORT. TOUJOURS ENTRETIENIR LES BATTERIES DANS UN ENDROIT BIEN VENTILÉ.
TENIR À L'ÉCART DES ÉTINCELLES ET DES FLAMMES NUES.



Bouchon de vidange :

Retirez toujours le bouchon de vidange du bateau lorsque vous le remisez pour une longue période. Cela permettra d'évacuer toute l'eau qui s'est accumulée dans la cale. Lorsque vous remisez le bateau, la proue doit être légèrement plus haute que la poupe, ce qui permettra à l'excès d'eau de cale de s'écouler complètement. Inspectez le bouchon de vidange lorsque vous le réinstallez et remplacez-le si nécessaire.

Système d'eau douce :

Vidangez les réservoirs d'eau douce et d'eaux usées. Une fois les réservoirs vidangés, ajoutez de l'antigel pour camping-car et assurez-vous qu'il circule dans tout le système d'eau. Assurez-vous que toute l'eau douce a été évacuée de tous les robinets et pompes et que l'antigel est présent dans toutes les conduites d'eau.

Assurez-vous que le système d'eau chaude est vidangé, rincé et préparé pour l'hiver avec de l'antigel pour camping-car.



ATTENTION

Utilisez une solution antigel pour camping-car conçue pour les systèmes d'eau potable. N'utilisez pas de produits à base d'éthylène glycol ou d'alcool destinés à un usage automobile ou commercial.

Remorque :

Nous vous recommandons de faire préparer votre remorque pour l'hiver par un concessionnaire KingFisher agréé ou par un technicien qualifié. Le châssis de la remorque doit être lavé et rincé à l'intérieur s'il a été utilisé dans de l'eau salée. Les roulements de roue et le système de freinage peuvent être endommagés de manière irréversible s'ils ne sont pas correctement préparés pour l'hiver et vidés de toute trace d'eau.

Remise en service du bateau après le remisage

Moteur :

Reportez-vous au manuel d'utilisation du moteur pour obtenir des informations détaillées sur la remise en service après un stockage hivernal.

Liste de contrôle des batteries :

- Bornes : nettoyez-les à l'aide d'une brosse métallique ou de laine d'acier.
- Serre-câbles – fixez d'abord le câble positif (+), puis le câble négatif (-)
- Câblage – vérifiez l'état de détérioration et entretenez ou remplacez si nécessaire

Système de direction :

Faites vérifier le système de direction par un concessionnaire KingFisher agréé. **Système**

d'alimentation en carburant :

Vérifiez la présence de carburant dans la cale, les connexions desserrées, les tuyaux usés et les fuites.

Liste de contrôle des éléments divers :

- Passages d'étambot – Vérifiez que le passage de l'eau n'est pas obstrué et que les tuyaux et les raccords sont en bon état.
- Feux de navigation – Vérifiez leur bon fonctionnement.
- Pompes de cale – Vérifiez le bon fonctionnement de toutes les pompes et interrupteurs à flotteur.
- Câblage – Vérifiez qu'il n'y a pas de connexions desserrées.
- Interrupteurs – Vérifiez le bon fonctionnement de tous les équipements et composants.
- Ventilateurs de cale – Vérifiez leur bon fonctionnement ; allumez les ventilateurs et placez votre main sur l'évent du ventilateur de la coque pour vous assurer que l'air sort bien de l'évent.
- Amarres et équipement d'ancrage – Inspectez-les et remplacez-les si nécessaire.
- Bouchons de vidange de la coque – Installés.
- Cale – Nettoyez soigneusement.
- Liquides moteur – Vérifiez que les niveaux sont corrects, comme indiqué dans le manuel d'utilisation du fabricant.

Remarque :

Reportez-vous au manuel d'utilisation du fabricant de la remorque pour la remise en service de la remorque après stockage.

SECTION 6 – DÉPANNAGE

Les informations de dépannage suivantes constituent des directives générales de base pour les problèmes éventuels. Consultez toujours votre concessionnaire KingFisher agréé si les problèmes persistent. Consultez le manuel d'utilisation du moteur pour obtenir des informations détaillées sur le dépannage du moteur.

Tableau de dépannage

Symptôme	Cause probable	Mesure corrective
Système électrique hors service	Interrupteur de batterie désactivé/fusible principal grillé	Allumez l'interrupteur principal / remplacez le fusible principal / vérifiez que le système électrique n'est pas en surcharge / qu'il n'y a pas de court-
Les essuie-glaces, la pompe de cale ou l'éclairage ne fonctionnent pas	Disjoncteur ou fusible grillé Pompe bouchée ou tuyau déconnecté	Inspecter les composants et le circuit Débrancher la pompe ou raccorder le tuyau Faire réviser le bateau
La jauge de carburant ne fonctionne pas	Pas de carburant dans le réservoir Fil desserré ou déconnecté Jauge défectueuse	Remplir le réservoir de carburant Vérifier les fils de l'unité d'envoi Faire réparer le capteur ou la jauge
Le tachymètre ne fonctionne pas	Fil desserré Capteur défectueux Jauge défectueuse	Vérifier les fils du capteur Faites réviser le capteur ou la jauge
Les performances du bateau sont médiocres ou le bateau vibre	L'hélice ou le pied du moteur hors-bord est encrassé Hélice incorrecte Le bateau est surchargé ou la répartition du poids est mauvaise Le moteur n'est pas correctement réglé Le moteur est endommagé ou présente un problème La coque est endommagée	Coupez le moteur et inspectez l'hélice et le pied du moteur. Remplacer l'hélice Vérifiez et ajustez la charge du bateau. Vérifiez s'il y a de l'eau dans la cale Réglez l'angle d'assiette Consultez le manuel du moteur Inspectez le fond de la coque pour détecter d'éventuels dommages
Quantité anormale d'eau dans le bateau	Le bateau prend l'eau Bouchon de vidange de la coque manquant	Vider l'eau Allumez la pompe de cale Colmatez la fuite Insérer le bouchon de vidange de la coque/appeler à l'aide
Le moteur cale/ne démarre pas	Problèmes de moteur Batterie déchargée	Consultez le manuel d'utilisation du moteur. Remplacez la batterie / faites réviser le bateau. Utilisez les rames / appelez à l'aide.
Le moteur tousse / crachote	Alimentation en carburant insuffisante Bougies d'allumage encrassées	Vérifiez qu'il y a du carburant dans le réservoir, débouchez ou débloquez les conduites obstruées, nettoyez les filtres à carburant /filtres, vérifiez le filtre à carburant/le bac à sédiments pour détecter la présence d'eau dans le carburant Remplacer les bougies
Conduite difficile	Vitesse excessive Moteur mal réglé Mauvaise répartition de la charge	Réduire la vitesse Régler l'assiette Ajuster la charge
Alarme sonore	Problèmes moteur – niveau d'huile insuffisant ou surchauffe	Coupez immédiatement le moteur Consultez le manuel d'utilisation du moteur Faites réviser le bateau

Le bateau dégage une odeur persistante d'essence	Déversement de carburant dans la cale/fuite du système d'alimentation en carburant	Vérifier la présence d'essence dans la cale/évacuer le bateau/inspecter le système d'alimentation en carburant pour détecter d'éventuelles fuites
--	--	---

<u>Symptôme</u>	<u>Cause probable</u>	<u>Mesure corrective</u>
Le moteur surchauffe	Niveau d'huile ou de liquide de refroidissement insuffisant Courroie cassée/étirée Entrée d'eau bouchée Pompe à eau ou thermostat endommagé	Vérifier le niveau d'huile/de liquide de refroidissement (après refroidissement du moteur) Remplacer la courroie du système de refroidissement cassée/étirée Nettoyer l'arrivée d'eau brute Remplacer la pompe à eau brute Remplacer le thermostat Remplacer la turbine de la pompe à eau
Le moteur s'arrête soudainement	Problèmes d'allumage ou de batterie Lanière de sécurité tirée	Vérifier le câblage d'allumage et le fusible Vérifier les connexions de la batterie Vérifier la lanière d'arrêt de sécurité Consulter le manuel d'utilisation du fabricant du moteur pour plus d'informations
Le bateau dégage une odeur persistante d'essence	Déversement de carburant dans la cale/fuite du système d'alimentation en carburant	Vérifier la présence d'essence dans la cale/évacuer Vérifiez le bateau/inspectez le système d'alimentation en carburant pour détecter d'évent
Direction irrégulière	Réglage incorrect du trim Système de direction desserré ou manque de liquide	Régler le moteur/l'assiette de propulsion Serrer le volant Purger les conduites hydrauliques Vérifier le niveau d'huile

Système électrique

Dépannage d'un problème électrique :

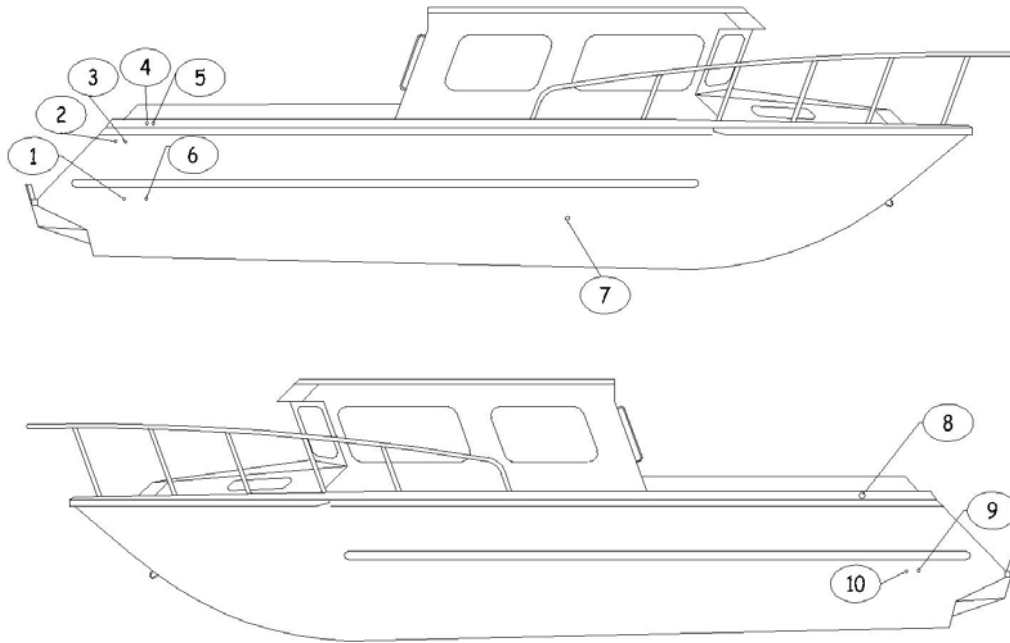
- Vérifier les disjoncteurs sur le panneau de commande
- Vérifiez le fusible principal
- Vérifiez les connexions des fils électriques
- Vérifiez que les bornes de la batterie sont propres
- Vérifiez que la batterie est suffisamment chargée

Si le problème persiste, consultez un concessionnaire KingFisher agréé.

SECTION 7 – SYSTÈMES ET OPTIONS

Thru - Coques

Disposition des passe-coques 25' / 27

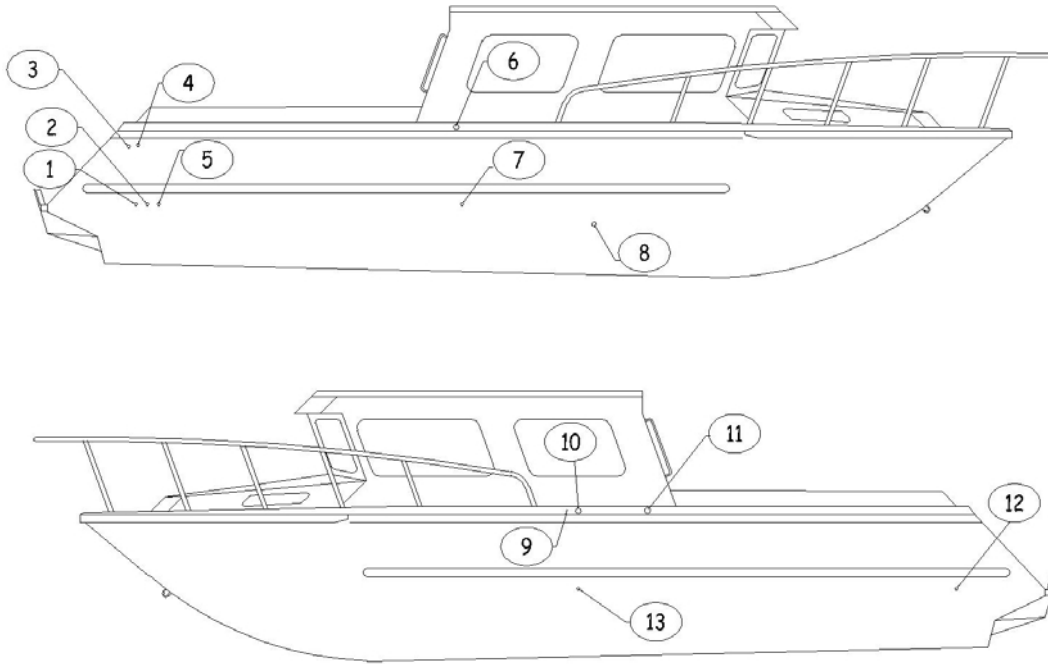


1. Vidange du vivier
2. Évacuation de la pompe de cale
3. 2 évacuations de la pompe de cale (25' / 27' uniquement)
4. Évent du réservoir d'eaux usées (25' / 27' uniquement)
5. Pompe de vidange des eaux grises (25' / 27' uniquement)
6. Vidange du vivier (en option)
7. Évacuation de l'évier (25' / 27' uniquement)
8. Remplissage d'eau douce sur le pont (25 pi / 27 pi uniquement)
9. Évacuation du broyeur de la glacière (25' / 27' uniquement)
10. Évacuation des eaux usées par-dessus bord (25' / 27' uniquement)

REMARQUE : sur les modèles 24' / 25' / 27', le bouchon du réservoir de carburant est situé sur le côté bâbord du tableau arrière.

IMPORTANT : vérifiez auprès des garde-côtes et des autorités locales avant de rejeter des eaux usées par-dessus bord.

Disposition du passe-coque 28' / 30'



1. Vidange du vivier
2. Évacuation du broyeur de la glacière à poissons
3. Évacuation de la pompe de cale principale
4. Évacuation de la pompe de cale secondaire
5. Vidange du vivier
6. Remplissage d'eau douce sur le pont
7. Évacuation de la pompe de cale de la cabine
8. Écoulement de l'évier
9. Évent du réservoir d'eaux usées
10. Pompage des eaux usées
11. Remplissage de carburant
12. Broyeur de poisson côté tribord
13. Rejet des eaux grises par-dessus bord

IMPORTANT : vérifiez auprès des garde-côtes et des autorités locales avant de rejeter les eaux grises par-dessus bord.

REMARQUE : l'emplacement du passe-coque peut varier en fonction des options sélectionnées.



AVERTISSEMENT

LE NON-RESPECT DES CONSIGNES SUIVANTES PEUT ENTRAÎNER DES BLESSURES GRAVES, VOIRE MORTELLES.

CONSIGNES SUIVANTES. Avant d'utiliser votre bateau, familiarisez-vous avec toutes les commandes. Consultez votre concessionnaire Kingfisher agréé pour toute commande ou fonction que vous ne comprenez pas.

Vidange de cale

Le drain de cale est situé dans la partie la plus basse de la cale, à l'arrière du bateau. Lors du vidage de la cale ou du stockage du bateau pendant de longues périodes, le bouchon de vidange doit être retiré. Lors du remplacement du bouchon de vidange, il est conseillé d'appliquer une petite quantité de mastic marin sur le filetage avant de le remettre en place.

Système de direction

Le système de direction doit être vérifié à chaque fois que le bateau est mis à l'eau.

1. Vérifiez que le système de direction fonctionne correctement et sans à-coups avant chaque sortie en mer.
2. Une direction défailante ou irrégulière peut être le signe d'un niveau d'huile insuffisant ou d'une fuite de liquide ou d'air dans le système. Des fuites peuvent se produire au niveau des flexibles de direction, du cylindre ou des points de raccordement. **N'essayez pas de faire fonctionner votre bateau si vous soupçonnez un problème au niveau du système de direction.**
3. Consultez un concessionnaire KingFisher agréé si le système de direction ne fonctionne pas correctement. Seul un technicien qualifié est habilité à régler les systèmes de direction. Assurez-vous que le système de direction est lubrifié au début de la saison nautique et correctement préparé pour l'hiver à la fin de la saison.

Système d'alimentation en carburant



ATTENTION

Lors du remplissage du réservoir d'essence, veillez à ne pas renverser de carburant sur la peinture de votre bateau. Tout carburant renversé sur la peinture doit être immédiatement essuyé. Maintenez les réservoirs remplis à environ 7/8" pendant la saison de navigation afin d'éviter la condensation et l'expansion du carburant. Vous pouvez faire installer un séparateur de carburant pour empêcher l'eau de pénétrer dans le(s) moteur(s).

Si le réservoir de carburant doit être nettoyé ou si vous constatez la présence d'eau dans le système d'alimentation en carburant, confiez votre bateau à un concessionnaire KingFisher agréé.



AVERTISSEMENT

L'ESSENCE ET SES VAPEURS SONT HAUTEMENT INFLAMMABLES ET EXPLOSIVES. Pour éviter blessures graves ou mortelles causées par un incendie ou une explosion, faites inspecter le système d'alimentation en carburant par un concessionnaire KingFisher agréé, au moins une fois par an.

Le carburant provenant des stations-service commerciales est stocké dans un réservoir souterrain frais. Il se dilate lorsqu'il chauffe, jusqu'à 3 ou 4 gallons dans un réservoir de taille normale. Le carburant peut alors se déverser sur le bateau par l'évent du réservoir.

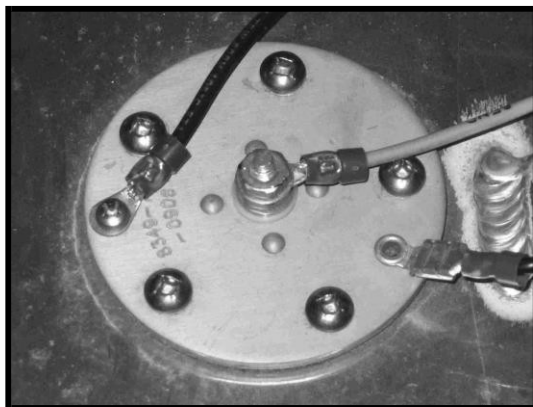
La peinture endommagée par un déversement de carburant n'est pas couverte par la garantie.

Carburant recommandé :

Pour connaître le carburant recommandé, consultez le manuel d'utilisation du fabricant du moteur.

Capteur de niveau de carburant :

Le capteur de niveau de carburant est un dispositif mécanique situé dans le réservoir de carburant. Il envoie un signal à la jauge de carburant qui surveille la quantité de carburant présente dans le réservoir.



Capteur de niveau de carburant

Sur les Kingfishers 24 pieds, l'unité d'alimentation en carburant est située sous une plaque en plastique de 4 pouces vissée au panneau de plancher directement derrière la cabine.

Sur les Kingfishers 25 et 27 pieds, l'unité d'alimentation en carburant est accessible en retirant la plaque vissée directement sous la porte de la cabine.

Sur les Kingfishers 28' et 30', le capteur de niveau de carburant est situé sous une trappe d'accès vissée de 6 pouces dans la plaque du pont arrière.

REMARQUE : le capteur de niveau de carburant ne donne une lecture précise que lorsque le réservoir de carburant du bateau est à niveau. Ne vous fiez pas uniquement à la jauge de carburant pour déterminer le niveau de carburant.

Vérification des fuites de carburant :



ATTENTION

Avant de mettre le bateau en marche, vérifiez toujours l'étanchéité du système d'alimentation en carburant. Ouvrez les trappes de cale et vérifiez visuellement l'étanchéité de tous les tuyaux de carburant, tuyaux de ventilation, raccords et réservoir. Si vous ne constatez aucune fuite, poursuivez votre inspection préalable à la mise en marche. Si vous constatez une fuite ou détectez une forte odeur d'essence, **NE DÉMARREZ PAS LE MOTEUR**. Consultez un concessionnaire KingFisher agréé.

Dans le cas d'un moteur in-bord, il faudra retirer le carter moteur pour effectuer cette inspection.

Ventilateur du compartiment moteur (modèles 2850 et 3050 uniquement) :



AVERTISSEMENT

Les vapeurs de carburant sont inflammables et explosives. Avant de démarrer un moteur in-bord, faites fonctionner le ventilateur pendant 4 minutes, puis vérifiez qu'il n'y a pas de carburant ou de vapeurs de carburant dans le compartiment moteur. Le système de ventilation aspire l'air frais de l'extérieur du bateau vers le compartiment moteur.

Pour faire fonctionner le ventilateur du compartiment moteur,

1. Activez l'interrupteur du ventilateur situé sur le tableau de bord. Placez votre main devant la bouche d'aération du ventilateur à l'arrière du bateau pour vérifier que le ventilateur fonctionne.
2. Faites fonctionner le ventilateur pendant au moins quatre minutes, puis ouvrez le capot du moteur pour vérifier la présence de vapeurs de carburant dans la cale.
3. Si des vapeurs sont présentes, **NE DÉMARREZ PAS LE BATEAU**. Consultez un concessionnaire KingFisher agréé.

Option de déconnexion rapide du carburant du moteur auxiliaire :

Une option de déconnexion rapide est proposée pour la conduite d'alimentation en carburant du kicker. La déconnexion rapide est située sur le côté tribord du tableau arrière.



Le raccord rapide permet de détacher facilement la conduite d'alimentation en carburant du kicker de la cloison du tableau arrière. Pour ce faire, saisissez le raccord situé à l'extrémité du tuyau d'alimentation en carburant du kicker au niveau du tableau arrière et tirez fermement sur le collier du raccord.

La vanne d'arrêt de sécurité du carburant est clairement identifiée et située derrière les portes arrière de la cale.

Lorsque le kicker n'est pas utilisé, fermez toujours la vanne d'arrêt d'alimentation en carburant.

Ravitaillement en carburant du bateau :

1. Ne fumez pas pendant le ravitaillement. Éloignez-vous de toute autre source d'inflammation.
2. Arrêtez le moteur et coupez le contact.
3. Faites le plein dans un endroit bien ventilé. Si le bateau est dans l'eau, assurez-vous qu'il est solidement amarré avant de faire le plein. Évitez de trop remplir le réservoir, car l'expansion du carburant peut entraîner un déversement. L'essence déversée directement sur la peinture de la coque de votre bateau peut endommager la peinture, ce qui n'est pas couvert par la garantie.
4. Tous les passagers doivent descendre du bateau pendant le ravitaillement en carburant.
5. Ouvrez le bouchon du réservoir et commencez le ravitaillement. Reportez-vous au plan de la coque pour localiser le bouchon du réservoir.
6. Lorsque le réservoir est rempli au niveau approprié, remplacez le bouchon du réservoir.



ATTENTION

Si de l'essence se renverse sur votre peau, lavez-vous immédiatement à l'eau et au savon. Changez de vêtements s'ils sont imprégnés d'essence. Si de l'essence entre en contact avec vos yeux ou si vous inhalez des vapeurs d'essence, consultez un médecin. Si vous avalez de l'essence, contactez un centre antipoison et consultez immédiatement un médecin.

Niveaux d'huile moteur et de liquide :

Pour connaître les niveaux d'huile moteur et d'autres liquides moteur, consultez le manuel d'utilisation du fabricant du moteur.

Pour faciliter la consultation, veuillez noter ici les spécifications d'huile recommandées par le fabricant du moteur :

Moteur(s) principal(aux) Huile de carter :

Huile pour carter d'engrenages du ou des moteurs principaux :

Huile pour le système de trim électrique du ou des moteurs principaux :

Huile du carter du moteur auxiliaire :

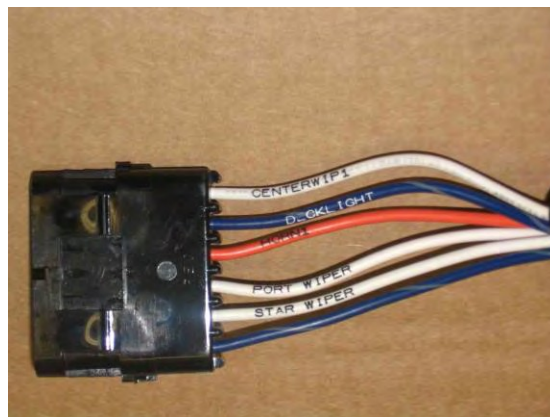
Huile pour carter de démarreur :

Huile pour système de trim électrique du moteur auxiliaire :

Système électrique

Faisceau de câbles KingFisher :

Le faisceau de câbles principal standard de KingFisher a été raccordé et équipé de fiches femelles résistantes aux intempéries pour chaque option proposée.

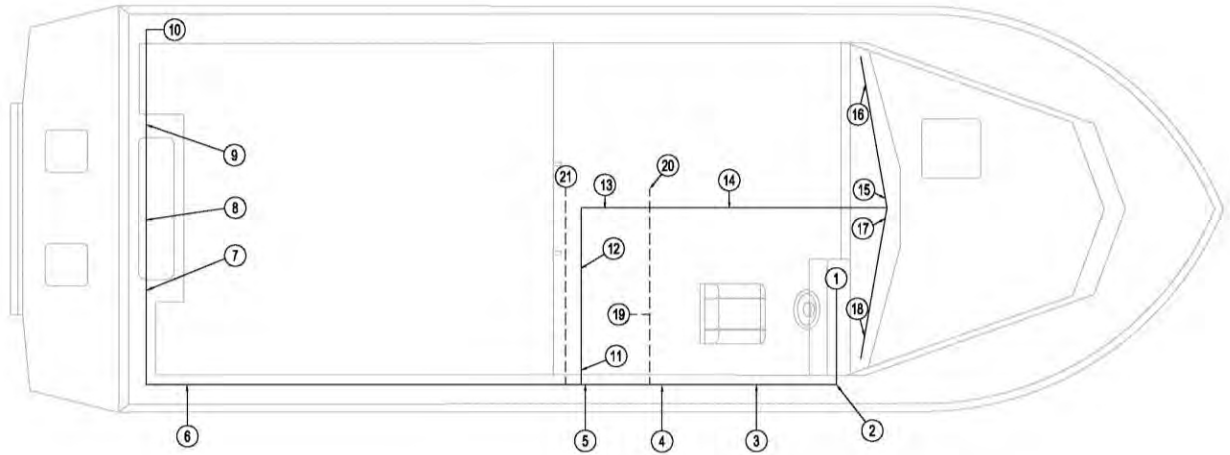


Fiche femelle résistante aux intempéries

Chaque fil contenu dans le faisceau principal est clairement étiqueté tous les 10 à 12 pouces, avec l'option d'utilisation prévue.

Si un bateau n'a pas été équipé en usine d'une option KingFisher spécifique, le faisceau de câbles peut néanmoins avoir été raccordé et branché afin de fournir un connecteur permettant l'installation de cette option après la sortie du bateau de l'usine.

Les schémas suivants montrent le cheminement général du faisceau de câbles et l'emplacement des fiches pour les équipements standard et optionnels :

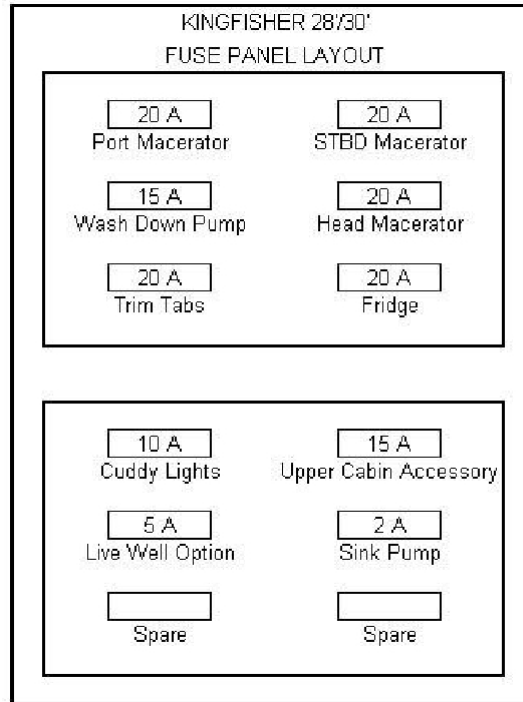


1. panneau de fusibles au bloc de masse
2. connexion de l'éclairage de la cabine
3. éclairage du panneau CA, interrupteur du réfrigérateur CC, isolateur galvanique
4. détecteur de monoxyde de carbone (CO), robinet électrique, réfrigérateur
5. interrupteur du broyeur des toilettes
6. interrupteur de lavage, interrupteur du bac à poissons
7. pompe de lavage, broyeur de toilettes (25/27 uniquement), broyeur de bac à poissons (28/30 uniquement)
8. interrupteur de batterie, fusible principal, fusible de cale
9. pompe de cale, pompe de vivier (en option), broyeur de bac à poissons, pompe d'évier (25/27 uniquement)
10. interrupteur du broyeur du vivier (28/30 uniquement), interrupteur du vivier (en option)
11. éclairage de la cabine de toilettes, feu de mouillage
12. éclairage de pont
13. feux de hauban central
14. Éclairage du hauban central
15. Essuie-glace central, radio (en option)
16. essuie-glace bâbord, feu de navigation bâbord
17. klaxon
18. essuie-glace tribord, feu de navigation tribord
19. bac de douche (en option)
20. pompe d'évier (28/30 uniquement), système d'eau (en option, 28/30 uniquement)
21. pompe broyeuse (28/30 uniquement), cale de cabine (28/30 uniquement)

Panneau de fusibles :

Le panneau des fusibles se trouve sur la cloison recouverte de moquette sous le tableau de bord.

Une étiquette du panneau de fusibles se trouve sous la console du tableau de bord. Cette étiquette indique l'emplacement des fusibles pour chaque option.



Exemple de disposition d'un panneau de fusibles

Lorsque vous soupçonnez qu'un fusible a sauté, procédez comme suit :

- Éteignez le composant ou l'appareil
- Mettez le commutateur de batterie en position d'arrêt
- Localisez et retirez le fusible grillé
- Remplacez le fusible grillé
- Mettez l'interrupteur de la batterie en position.
- Allumez le composant ou l'appareil

IMPORTANT : Si un fusible grille continuellement, consultez votre concessionnaire KingFisher agréé.

REMARQUE : dans le cadre de la liste de contrôle de sécurité avant le départ, il est recommandé de s'assurer qu'il y a une sélection de fusibles de rechange à bord qui peuvent être utilisés en cas d'urgence.

Tableau de bord :

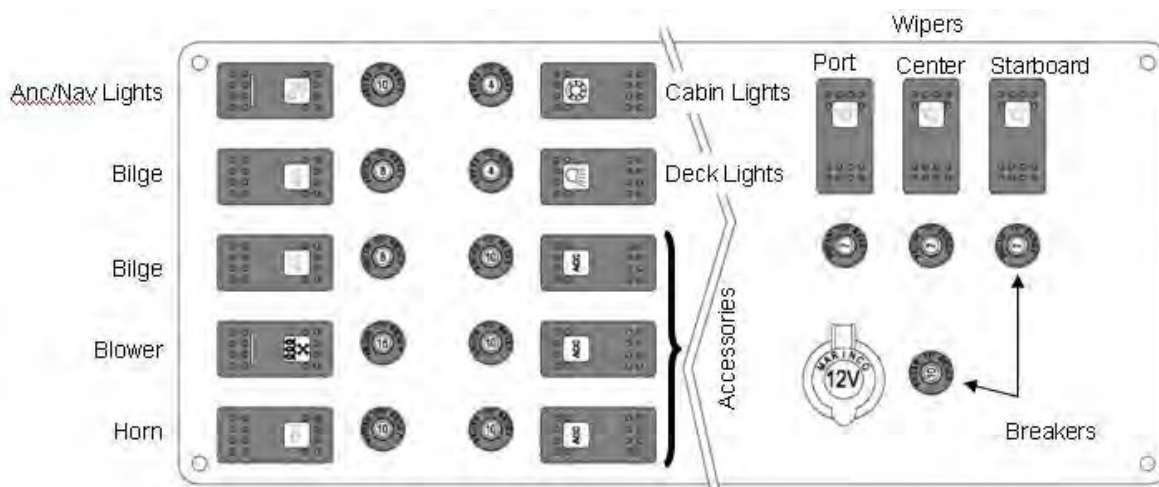


Tableau de bord 28' / 30' illustré

Disjoncteurs :

Les disjoncteurs sont situés à côté de chacun des interrupteurs du tableau de bord et de la prise accessoire 12 V. Lorsque le disjoncteur se déclenche, le bouton ressort. Il suffit d'appuyer sur le bouton du disjoncteur pour le réenclencher. Si le même disjoncteur se déclenche continuellement, consultez un revendeur KingFisher agréé.

REMARQUE : La disposition du tableau de bord peut varier en fonction du modèle du bateau ou des options choisies.

Feux de navigation et klaxon :

Le bon fonctionnement des feux de navigation et de l'avertisseur sonore est essentiel à la sécurité du bateau.

Si les feux de navigation, les feux de mouillage ou l'avertisseur sonore ne fonctionnent pas correctement,

- vérifiez que le système de batterie est complètement chargé et fonctionne correctement, et que tous les câbles reliés aux batteries sont bien fixés aux bornes.
- Vérifiez que le fusible principal de 30 ampères et le fusible situé sous le tableau de bord ne sont pas grillés.
- Vérifiez que les ampoules des feux ne sont pas grillées.
- Une fois les points ci-dessus vérifiés, si les feux ou l'avertisseur sonore ne fonctionnent pas correctement, consultez un concessionnaire KingFisher agréé.

REMARQUE : si le bateau doit être utilisé de nuit ou dans des conditions de mauvaise visibilité, les feux de navigation et le feu de mouillage doivent être allumés. Si le bateau est ancré de nuit ou dans des conditions de mauvaise visibilité, le feu de mouillage doit être allumé. Vérifiez les directives locales de votre État ou de votre province ou auprès des garde-côtes américains ou canadiens pour connaître cette réglementation et d'autres règles de sécurité.

Chauffage (en option) :

Les bateaux de 25, 27, 28 et 30 pieds peuvent être équipés d'un chauffage en option. L'interrupteur du chauffage situé sur le tableau de bord permet d'actionner le ventilateur du chauffage. Le chauffage arrière, situé sous le comptoir bâbord, est actionné par l'interrupteur Accessory 1.

Ventilateur :

Tous les modèles à moteur in-bord sont équipés d'un ventilateur dans le compartiment moteur. Le ventilateur est commandé par l'interrupteur monté sur le tableau de bord.

Éclairage de la cabine :

Les lumières de cabine sont commandées par l'interrupteur d'éclairage de cabine.

Éclairage du pont :

L'éclairage du pont illumine le cockpit du bateau et est commandé par l'interrupteur d'éclairage du pont.

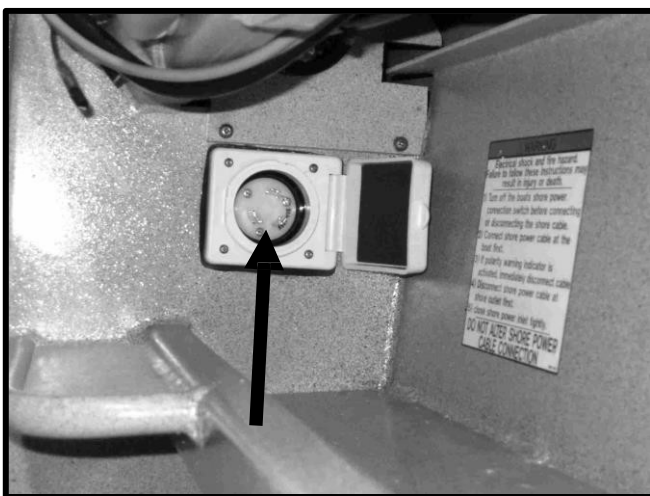
Essuie-glaces :

Les essuie-glaces sont commandés à l'aide des interrupteurs correspondants situés sur le tableau de bord.

Système d'alimentation à quai (en option) :

Cette option est disponible sur les modèles 25, 27, 28 et 30 pieds. Le panneau de disjoncteurs d'alimentation à quai est situé à tribord du siège du pilote.

L'option d'alimentation à quai permet à l'utilisateur du bateau de faire fonctionner les composants électriques du bateau sans utiliser le système de batterie interne. Pour se connecter à l'alimentation à quai :



- Assurez-vous que l'interrupteur principal CA de 30 ampères du panneau d'alimentation à quai est éteint.
- Branchez le cordon d'alimentation à quai dans la prise d'alimentation à quai du bateau. La prise du bateau est située sous le plat-bord tribord, dans le plateau supérieur.
- Branchez le cordon d'alimentation à quai dans la prise d'alimentation du quai.
- Activez l'interrupteur principal CA 30 ampères du panneau de quai.
- Vérifiez si les voyants d'alerte de polarité inversée du panneau d'alimentation à quai sont allumés.

Ces voyants sont situés à côté des disjoncteurs du panneau. Si une inversion de polarité est indiquée, débranchez immédiatement le cordon d'alimentation à quai et consultez un revendeur KingFisher agréé.

Un voyant vert s'allume sur le panneau des disjoncteurs du panneau d'alimentation à quai lorsque le système est opérationnel. Chaque disjoncteur du panneau est clairement étiqueté avec son utilisation prévue.

Si un composant ou un appareil déclenche le disjoncteur :

- Éteignez l'appareil ou le composant.
- Remettez le disjoncteur en position marche
- Allumez le composant ou l'appareil

REMARQUE : Si un appareil ou un composant déclenche continuellement son disjoncteur, ne l'utilisez pas et consultez un revendeur KingFisher agréé.

Le système d'alimentation à quai est équipé de deux prises de courant de 110 V. La première est située à côté du panneau de disjoncteurs et la seconde sous le comptoir arrière bâbord. Ces prises sont protégées par un disjoncteur différentiel et sont équipées d'un bouton de réarmement intégré à l'avant. Si le disjoncteur différentiel se déclenche, le bouton ressort. Appuyez sur le bouton pour réarmer le disjoncteur. Il y a également un bouton de test situé sur la face avant de la prise GFI. Il suffit d'appuyer sur le bouton de test jusqu'à ce que le bouton du disjoncteur intégré sorte. Ce test doit être effectué fréquemment pour s'assurer que le disjoncteur fonctionne correctement. Veillez à réinitialiser le bouton du disjoncteur avant d'utiliser la prise.

Isolateur galvanique :

Chaque bateau équipé d'un kit d'alimentation à quai reçoit également un isolateur galvanique. L'isolateur fonctionne en interrompant les circuits galvaniques créés avec d'autres bateaux et le quai lorsque l'alimentation à quai du bateau est branchée et opérationnelle.

Les voyants de fonctionnement de l'isolateur galvanique sont visibles derrière le siège du pilote à travers un trou d'accès dans le panneau de montage du panneau d'alimentation à quai recouvert de moquette.

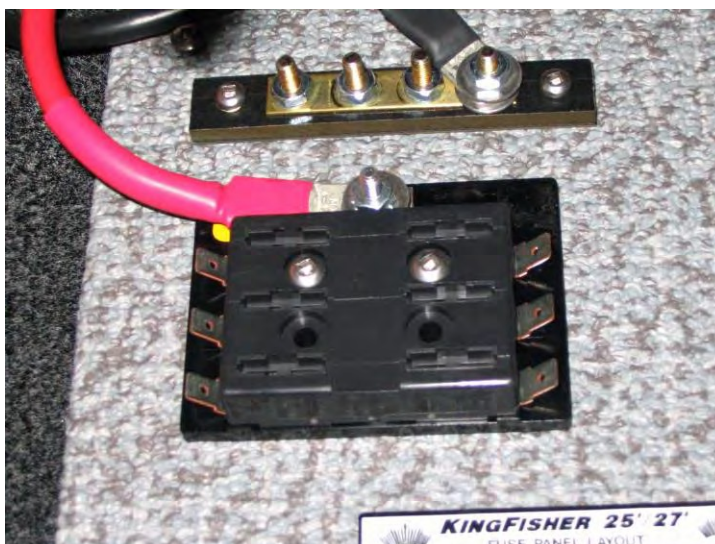
Pour les instructions d'utilisation, veuillez vous reporter au manuel d'utilisation du fabricant.

Faisceau de câbles accessoire (en option) :

Une mise à niveau optionnelle du câblage est disponible sur tous les modèles KingFisher.

Elle consiste en une alimentation électrique directe depuis le commutateur de batterie vers un bloc de fusibles et une barre omnibus situés sous le tableau de bord.

Le circuit positif est protégé par un fusible en ligne de 30 ampères situé près du commutateur de batterie, derrière les portes de cale.



Si les composants raccordés au système de câblage amélioré ne fonctionnent pas :

- Vérifiez que l'interrupteur de batterie est activé.
- Vérifiez que le système de batterie est complètement chargé et fonctionne correctement, et que tous les fils reliés aux batteries sont bien fixés aux bornes.
- Vérifiez que le fusible en ligne de 30 ampères n'a pas sauté.
- Vérifiez que le fusible du composant n'a pas sauté et que le composant n'est pas défectueux.
- Une fois que tous les points ci-dessus ont été vérifiés, si le composant ne fonctionne toujours pas, consultez un revendeur KingFisher agréé.

Réfrigérateur CA/CC :

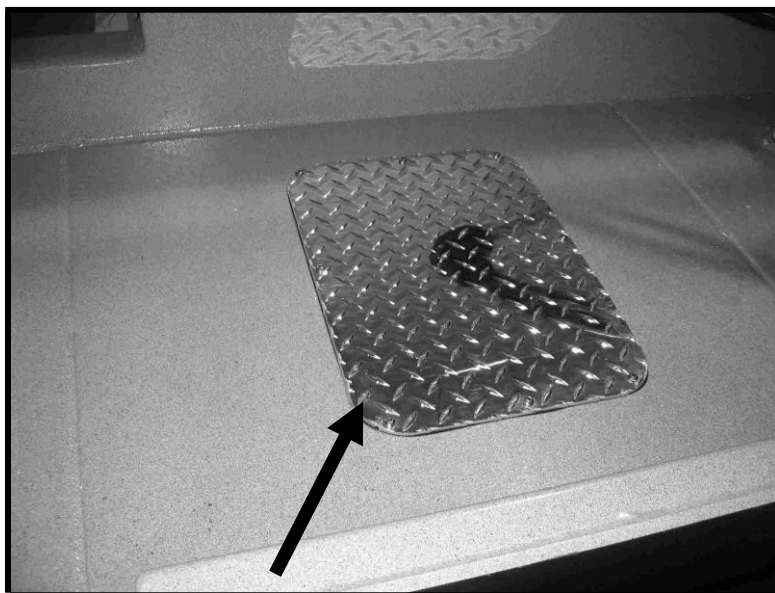
Une option de réfrigérateur AC/DC est fournie avec le kit d'alimentation à quai. Lorsque le bateau est amarré et raccordé à l'alimentation à quai, il suffit de brancher le réfrigérateur dans la prise GFI située à côté du panneau de disjoncteurs pour que celui-ci fonctionne directement à partir de l'alimentation à quai. Une fois que le bateau quitte le quai, débranchez le réfrigérateur et celui-ci repassera automatiquement en alimentation 12 V.

Batteries :

Emplacement des batteries : modèles 25' / 27'

Les batteries sont situées dans un KingFisher de 25 ou 27 pieds, à l'intérieur du compartiment moteur, et sont accessibles par les portes de cale ou en dévissant les couvercles en tôle larmée de la plate-forme arrière. La troisième batterie du système de gestion à trois batteries en option est également située dans le compartiment moteur.

REMARQUE : lors de la réinstallation des couvercles en tôle larmée du compartiment moteur, veillez à ce que les couvercles soient bien scellés au compartiment moteur. Il peut être nécessaire de remplacer le ruban d'étanchéité en mousse autour du bord des plaques de recouvrement si une étanchéité parfaite ne peut être obtenue.



Accès à la batterie du compartiment moteur.

Modèles 28' / 30

Les emplacements des batteries dans un KingFisher 28' ou 30' se trouvent de chaque côté du bateau, directement derrière les portes de cale.

Moteurs in-bord

Les batteries d'un moteur diesel inboard sont situées, avec le commutateur de batterie, dans un boîtier encastré dans la cloison de la porte de la cabine bâbord. L'accès se fait par une trappe depuis le pont arrière. Une troisième batterie dans le système de gestion triple batterie en option est située à l'intérieur d'un boîtier ventilé et étanche sous la plate-forme du cuddy.

REMARQUE : tous les Kingfishers sont pré-câblés pour accepter 2 batteries de groupe 24 en standard. Si les propriétaires de bateaux choisissent d'installer leur propre système de batterie, les emplacements des batteries sur les modèles 25, 27, 28 et 30 pieds peuvent accueillir jusqu'à quatre batteries à gel de groupe 24.

Interrupteur de batterie :

Le commutateur de batterie des Kingfishers 25', 28' et 30' est situé directement derrière les portes de cale. Le commutateur de batterie d'un moteur diesel in-bord est situé dans le compartiment de batterie encastré dans la cloison de la porte de cabine, côté bâbord.

L'interrupteur de batterie dispose de quatre positions :

- ARRÊT
- BATTERIE 1
- TOUTES (les deux)
- BATTERIE 2



Lorsque le commutateur est en position BATTERIE 1, les systèmes électriques du bateau sont alimentés uniquement par la BATTERIE 1. Lorsque le commutateur est en position TOUTES, les systèmes électriques du bateau sont alimentés à la fois par la BATTERIE 1 et la BATTERIE 2.

Lorsque le commutateur est en position BATTERIE 2, les systèmes électriques du bateau sont alimentés uniquement par la batterie 2. Lorsque le commutateur de batterie est désactivé, seuls les systèmes d'urgence, tels que les flotteurs des pompes de cale

qui sont directement reliés à l'une des batteries.

Veuillez vérifier auprès de votre concessionnaire KingFisher agréé comment le ou les moteurs du bateau ont été raccordés au système de batterie.

Système de gestion de trois batteries (en option) :

Un système de batterie à trois bancs est disponible en option sur tous les modèles KingFisher. Avec le système à trois bancs, la batterie domestique est isolée mais reçoit une charge du ou des moteurs via un relais sensible à la tension.



Commutateurs du système à trois batteries

Entretien des batteries

1. Veillez à ce que les câbles de batterie soient bien connectés et exempts de corrosion.
2. Assurez-vous que les batteries sont solidement fixées à tout moment.
3. Si le bateau n'est pas utilisé pendant un mois ou plus,
 - Retirez les batteries
 - Nettoyez le boîtier et les bornes de la batterie avec un mélange de bicarbonate de soude et d'eau (une cuillère à soupe de bicarbonate de soude pour une tasse d'eau)
 - Appliquez de la graisse diélectrique ou de la vaseline sur les bornes de la batterie.

REMARQUE : Si la batterie doit être stockée pendant une longue période, conservez-la dans un endroit frais et sombre. Vérifiez la densité du liquide de la batterie au moins une fois par mois et rechargez la batterie si nécessaire.



ATTENTION

La présence de courants électriques parasites provenant des batteries accélère le processus électrolytique. Les batteries doivent être déconnectées pour le stockage ou lorsqu'elles ne sont pas utilisées.

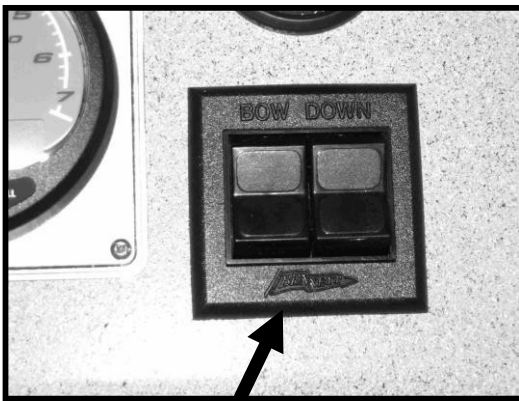
Chargeurs de batterie :

Le chargeur en option est situé derrière le panneau d'inspection arrière tribord et est configuré pour charger toutes les batteries lorsque l'alimentation à quai est branchée.

Veuillez vous reporter au manuel d'utilisation du fabricant pour connaître les instructions d'utilisation et de sécurité.

Fonctionnement des volets compensateurs :

L'interrupteur des volets compensateurs est situé à tribord du volant principal. La pompe des volets compensateurs est située derrière la porte de cale tribord ou, dans le cas d'un 24 pieds, derrière le rideau de cale.



Commutateur de volets compensateurs monté sur le tableau de bord Pompe du compensateur

Veuillez consulter le manuel d'utilisation du fabricant pour connaître les instructions d'utilisation et de sécurité.

EAU ET PLOMBERIE

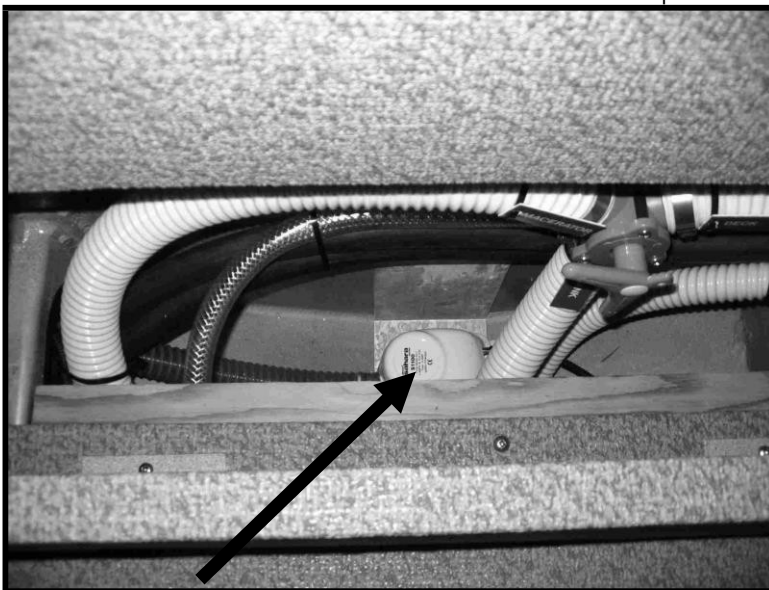
Pompes de cale :

REMARQUE : La pompe de cale ne réduira le niveau d'eau qu'à 3/4" du fond de la coque. Il restera toujours un peu d'eau au fond de la coque. Ne faites pas fonctionner la pompe de cale à sec pendant de longues périodes. Ne comptez jamais sur un système automatique comme seule garantie pour empêcher l'eau de pénétrer dans votre bateau, vous devez vérifier manuellement le niveau d'eau de cale à intervalles réguliers. Le bon fonctionnement des pompes de cale doit toujours être vérifié à chaque utilisation du bateau.

Il y a deux pompes de cale situées dans la partie arrière de la cale, juste derrière le réservoir de carburant. La première de ces deux pompes de cale est située au point le plus bas de la cale, sous les bacs à batterie. La deuxième pompe est installée à environ 7,6 cm au-dessus du côté de l'un des longerons principaux, derrière le réservoir de carburant. Cette pompe de cale est installée comme pompe de secours. Si la pompe située dans la cale se bouche ou tombe en panne, la deuxième pompe de secours se met en marche lorsque le niveau d'eau dans la cale augmente et déclenche son interrupteur à flotteur.

REMARQUE : L'emplacement de la deuxième pompe de cale est conçu pour minimiser le risque que la pompe se bouche avec des objets étrangers et des débris qui peuvent s'accumuler dans la cale du bateau.

Dans un KingFisher de 28 ou 30 pieds, une troisième pompe de cale est située sous la marche arrière de la cabine principale du bateau. Cette troisième pompe est accessible en soulevant la marche articulée de la cabine. Cette pompe évacue l'eau de cale de l'intérieur de la cabine. Il est important de ne pas oublier de nettoyer toutes les pompes de cale et de vérifier leur bon fonctionnement dans le cadre de votre contrôle de sécurité avant le départ.



Pompe de cale de cabine

Fonctionnement de la pompe de cale :



ATTENTION

Ne faites pas fonctionner la pompe à sec pendant plus de quelques secondes, car cela pourrait l'endommager gravement.

La ou les pompes de cale principales sont commandées par un interrupteur situé sur le tableau de bord et, en second lieu, par un interrupteur à flotteur intégré qui se déclenche lorsque le niveau d'eau monte. L'interrupteur de batterie doit être en position Batterie 1, Batterie 2 ou « Toutes » pour que l'alimentation commutée au niveau du tableau de bord déclenche la pompe. L'alimentation de l'interrupteur à flotteur de toutes les pompes de cale est directement reliée à la batterie, sans passer par l'interrupteur de batterie.

Pour tester le fonctionnement des pompes :

- Tournez le petit bouton situé à l'arrière de la pompe de cale, cela soulève la palette du flotteur et déclenche la pompe.



Bouton de test du commutateur à flotteur

- Une fois que le commutateur à flotteur est déclenché, la pompe se met en marche. Une fois le bon fonctionnement confirmé, relâchez le bouton.
- Mettez l'interrupteur de batterie sur Batterie 1, Batterie 2 ou sur la position Tout.
- Activez l'interrupteur de la pompe de cale sur le tableau de bord et vérifiez que la pompe s'est déclenchée. Une fois le bon fonctionnement confirmé, désactivez l'interrupteur.

Pompe de cale de secours :

La pompe de cale de secours est située à environ 7,5 cm au-dessus du longeron bâbord, à l'arrière de la cale. Cette pompe de cale est une pompe de secours d'urgence et est directement reliée à la batterie uniquement. Cette pompe est déclenchée uniquement par un interrupteur à flotteur interne. Pour tester cette pompe,

- tournez le petit bouton situé à l'arrière de la pompe de cale, ce qui soulève la palette du flotteur et déclenche la pompe.
- Une fois l'interrupteur déclenché, la pompe se met en marche. Une fois le bon fonctionnement confirmé, relâchez le bouton.

IMPORTANT : Si la pompe de secours ne fonctionne pas, nettoyez la pompe comme décrit dans la section « Nettoyage d'une pompe de cale ». Vérifiez le fusible principal de 10 ampères situé sur le câble positif de la pompe de cale relié à la batterie et vérifiez que le système de batterie est complètement chargé et opérationnel. Après avoir vérifié les points ci-dessus, si la pompe ne fonctionne toujours pas, **N'UTILISEZ PAS LE BATEAU** et consultez un revendeur KingFisher.

Nettoyage d'une pompe de cale

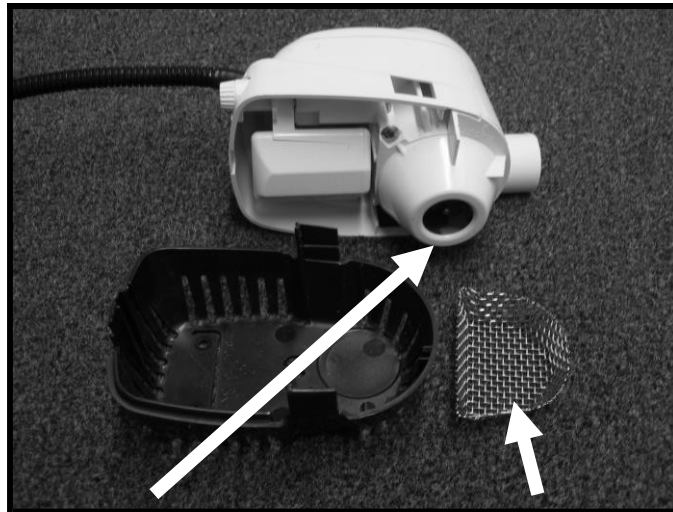
IMPORTANT : Avant chaque utilisation du bateau, les pompes de cale doivent être nettoyées à fond, testées et vérifiées afin de détecter tout signe d'usure ou de dommage.

- Retirez la partie supérieure de la pompe de cale en appuyant sur les deux languettes situées sur les côtés du corps de la pompe.



Appuyez sur les deux côtés.

- Soulevez le corps de la pompe pour exposer le collecteur et le panier filtrant.



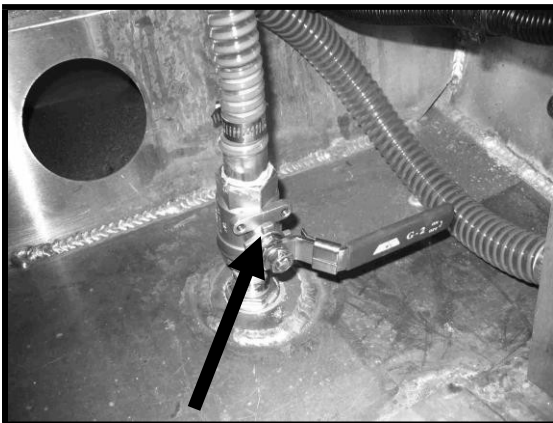
Capteur

Panier filtrant

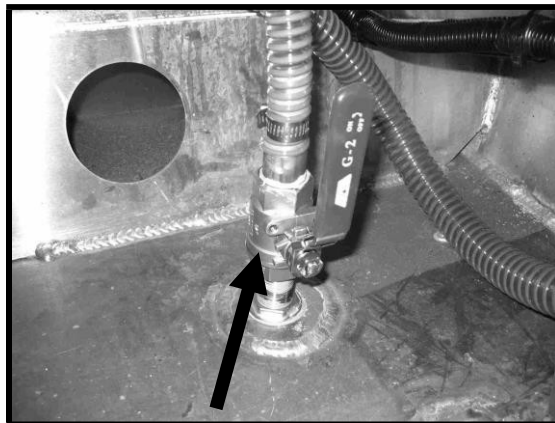
- Nettoyez le panier filtrant et le collecteur pour éliminer tous les débris.
- Remplacez la pompe de cale si celle-ci présente des signes d'usure ou de détérioration.
- Remontez la pompe de cale et testez-la comme décrit dans la section « Fonctionnement de la pompe de cale ».

Fonctionnement du robinet à boisseau sphérique :

Toutes les options nécessitant le prélèvement d'eau à l'extérieur du bateau sont équipées d'un robinet à boisseau sphérique en acier inoxydable. Le robinet est fixé à la prise d'eau traversant la coque et s'ouvre en tournant la poignée à 90 degrés.



Robinet à boisseau sphérique en position fermée



Vanne à bille en position ouverte

IMPORTANT : lorsqu'il n'est pas utilisé, tout robinet à boisseau sphérique d'arrivée d'eau doit être en position fermée ou d'arrêt.

Systèmes d'eau douce :

Deux systèmes d'eau douce peuvent être proposés :

- Système d'eau fraîche froide
- Système d'eau chaude et froide



AVERTISSEMENT

Chaque KingFisher est livré entièrement préparé pour l'hiver. Tous les composants du système d'eau sont traités avec un antigel pour camping-car. Ces composants **DOIVENT** être rincés à fond à l'eau douce avant utilisation.

Système d'eau fraîche froide :

Le système d'eau douce froide se compose d'un réservoir d'eau douce et d'une pompe à la demande qui se met en marche lorsque le robinet de l'évier est ouvert.

Pour faire fonctionner le système :

- Remplissez le réservoir d'eau douce avec de l'eau douce. Le réservoir d'un modèle 24' / 25' est situé sous la plaque du pont, sur le côté bâbord du bateau. Sur un bateau 28' / 30', il est situé à l'avant de la cabine, sous le plancher.
- Le bouchon de remplissage du pont sur les modèles 28' / 30' est clairement marqué « water » (eau) et se trouve approximativement au milieu du bateau, sur le plat-bord bâbord. Sur les modèles 25' / 27', il se trouve à l'arrière du plat-bord bâbord. Sur tous les modèles, le bouchon de remplissage du pont est de couleur bleue.
- Assurez-vous que l'interrupteur de la batterie est dans la bonne position. (Voir interrupteur de la batterie)
- Ouvrez le robinet de l'évier, attendez quelques secondes que la pompe à la demande s'amorce et fournisse de l'eau.

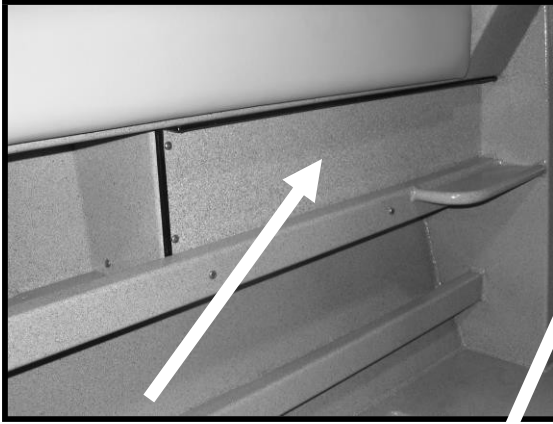
La pompe à la demande sur un 25'/27' est située à l'arrière du réservoir d'eau et est accessible par les portes de cale ou en retirant la plaque du pont.

Sur un 28'/30', la pompe est située sous le centre du plancher de la cabine principale et est accessible en retirant le hublot de pont à vis.

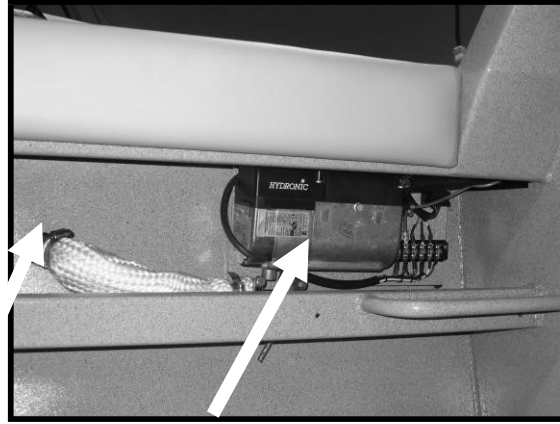
- Lorsque l'évier est vidé, les eaux usées sont évacuées par-dessus bord au moyen d'un passe-coque situé à mi-hauteur du bateau, sur le côté tribord.
- Si la pompe de l'évier ne fonctionne pas, vérifiez que l'interrupteur de la batterie est bien enclenché.
- Vérifiez le fusible principal de 30 ampères et le fusible situé sous le tableau de bord.
- Vérifiez que le système de batterie est complètement chargé et fonctionne correctement, et que tous les fils reliés aux batteries sont bien fixés aux bornes.
- Vérifiez que le fusible de la pompe à la demande situé sous le tableau de bord n'a pas sauté.
- Une fois que vous avez vérifié les points ci-dessus, si la pompe de l'évier ne fonctionne toujours pas, consultez un revendeur KingFisher.

Système d'eau chaude/froide avec chauffage/dégivrage et douche :

Le système d'eau chaude est chauffé par un chauffage diesel Espar Hydronic, situé derrière une plaque en aluminium dans le bac arrière bâbord du pont.



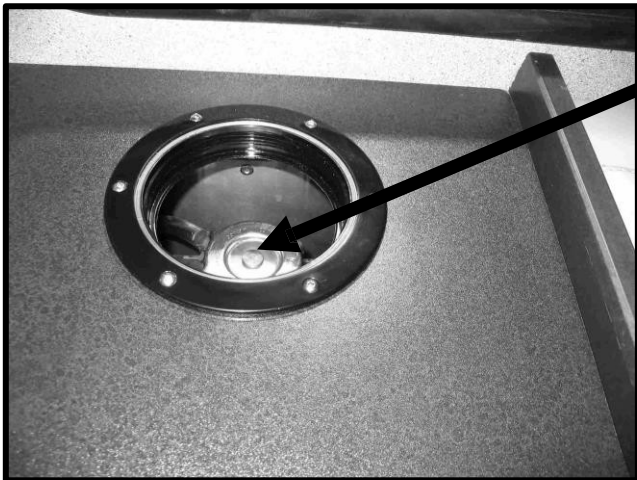
Couvercle du chauffage



Couvercle du chauffage Espar Hydronic retiré.

Le chauffage Espar Hydronic fournit non seulement de l'eau chaude, mais aussi du chauffage dans la cabine en acheminant l'air chaud via des ventilateurs chauffants vers les bouches d'aération de la cabine, de la cabine de couchage et du tableau de bord. Le chauffage Espar Hydronic fonctionne en faisant circuler l'eau chauffée dans un circuit fermé à travers un échangeur de chaleur dans le réservoir d'eau chaude, puis à travers deux ventilateurs de radiateur différents situés sous le plan de travail arrière et sous le repose-pieds du tableau de bord. Les ventilateurs de ces unités sont actionnés par des interrupteurs situés sur le tableau de bord.

Le réservoir du système Espar Hydronic est situé derrière un orifice à vis de 4 pouces dans le comptoir arrière.



Bouchon de remplissage du réservoir



Thermostat Espar

Le thermostat Espar est situé sur le panneau supérieur bâbord, au-dessus de la table de coin repas.

Le réservoir de carburant diesel pour les systèmes Espar est situé sous le comptoir arrière bâbord dans les modèles 25 et 27 pieds. Dans les modèles 28 et 30 pieds, il est situé à tribord du coffre du siège du pilote, juste en dessous du panneau de fusibles.



Pour remplir le réservoir de carburant diesel :

- Exposez le réservoir en retirant le panneau recouvert de moquette qui le recouvre. Pour ce faire, il suffit de tirer sur les boucles en nylon fixées sur le côté du panneau.
- Détachez le cordon élastique en caoutchouc qui fixe le réservoir au cadre de montage.
- Dévissez le bouchon de remplissage de carburant.
- Retirez le réservoir de la cabine.
- Remplissez le réservoir aux trois quarts.

- Remettez soigneusement le réservoir dans le cadre de montage et fixez-le à l'aide du cordon élastique.
- Vissez fermement le bouchon du réservoir



ATTENTION

Veillez à ne pas trop remplir le réservoir de carburant diesel, car le carburant peut se dilater et déborder du réservoir ou des raccords. Ne remplissez le réservoir de carburant qu'aux 7/8 de sa capacité.

Pour éviter tout risque de déversement dangereux de carburant à bord, retirez toujours le réservoir de diesel de la cabine avant de le remplir.

Si du carburant diesel se renverse sur votre peau, lavez-vous immédiatement à l'eau et au savon. Changez de vêtements s'ils sont imprégnés de carburant diesel. Si du carburant diesel entre en contact avec vos yeux ou si vous inhalez des vapeurs de diesel, consultez un médecin. Si vous avez avalé du carburant diesel, consultez un médecin.

Reportez-vous au manuel d'utilisation du fabricant du chauffage hydronique Espar pour connaître les instructions d'utilisation et de sécurité.

Système de douche :

La pomme de douche se trouve derrière la porte rabattable à l'arrière de la cabine de douche.

La prise d'eau et le robinet à bille pour les toilettes sont clairement indiqués et situés derrière le réservoir de carburant, sous les portes de cale.



Pomme de douche

La douche se vide directement dans une pompe de puisard qui se trouve sur les modèles 28 et 30 pieds, sous le tiroir inférieur du meuble à tiroirs. Sur les modèles 25 et 27 pieds, le puisard est situé sous la porte de la cabine, derrière un panneau recouvert de vinyle. Le puisard contient une petite pompe qui est déclenchée par un interrupteur à flotteur.

Lorsque la pompe se déclenche, les eaux usées sont évacuées par un passe-coque.

IMPORTANT : pour maintenir le bon fonctionnement du puisard, il est nécessaire de nettoyer régulièrement le filtre situé dans le boîtier du puisard.

Pour nettoyer le puisard de la douche :

Exposez le puisard en retirant, sur les modèles 28 et 30 pieds, le tiroir inférieur du meuble à tiroirs. Sur les modèles 25 et 27 pieds, dévissez et retirez le panneau recouvert de vinyle situé sous la porte de la cabine.

- Retirez les vis Philips aux quatre coins du couvercle du bac de récupération et retirez délicatement le couvercle

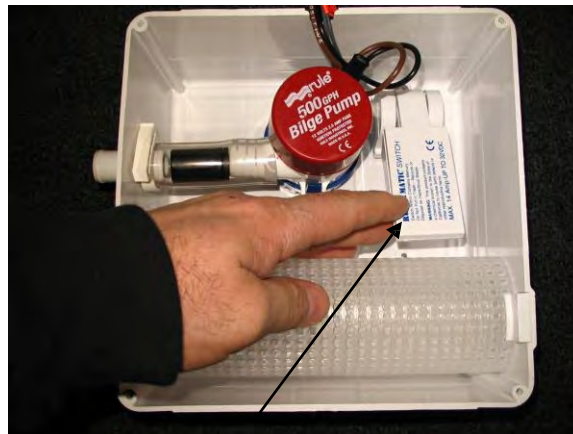


Bac de douche.



Retirez le tamis filtrant.

- Retirez le filtre d'entrée du puisard
- Nettoyez le tamis pour éliminer les débris et les corps étrangers
- Remettez le filtre en place.
- Testez le fonctionnement de la pompe en soulevant l'interrupteur à flotteur.



Déclenchement du flotteur

REMARQUE : N'activez pas la pompe à sec pendant plus d'une ou deux secondes, car cela pourrait l'endommager et la rendre inutilisable.

Lorsque vous utilisez le système de douche, le commutateur de la pompe à pression d'eau doit être activé. Le commutateur de pression d'eau est situé dans le tiroir supérieur à l'avant de l'armoire, à côté de la cabine de douche.



Interrupteur de la pompe à pression

REMARQUE : assurez-vous toujours qu'il y a suffisamment d'eau dans le réservoir d'eau douce pour permettre à la pompe à pression de puiser de l'eau avant d'utiliser le système de douche. Le fonctionnement à sec du système peut causer de graves dommages et le rendre inutilisable.

Si la pompe ne s'active pas :

- Vérifiez qu'il y a suffisamment d'eau dans le réservoir d'eau.
- Vérifiez que l'interrupteur de la batterie est activé.
- Vérifiez que le système de batterie est complètement chargé et fonctionne correctement, et que tous les fils reliés aux batteries sont bien fixés aux bornes.
- Vérifiez que le fusible principal de 30 ampères et le fusible situé sous le tableau de bord ne sont pas grillés.
- Une fois les points ci-dessus vérifiés, si la pompe de douche ne fonctionne toujours pas, consultez un revendeur KingFisher.

Réservoir d'eau chaude

Le réservoir d'eau chaude est situé derrière le coffre du siège du pilote dans les modèles 28' / 30' et sous le comptoir arrière tribord dans les modèles 25' / 27'. L'eau douce du réservoir d'eau chaude peut être chauffée soit par le système Espar Hydronic, soit par le courant alternatif du quai. Le réservoir d'eau chaude est relié au système d'alimentation à quai et fonctionne automatiquement à partir de la source d'alimentation à quai dès que l'alimentation électrique est connectée.

Reportez-vous au manuel d'utilisation du fabricant du réservoir d'eau chaude pour connaître les instructions d'utilisation et de sécurité.

Toilettes :

L'alimentation en eau des toilettes est assurée par un robinet à boisseau sphérique directement raccordé à l'eau extérieure. Pour utiliser les toilettes,

- Avant utilisation, assurez-vous qu'il y a suffisamment d'eau dans la cuvette des toilettes pour éviter que le papier toilette ne se compacte au fond de la cuvette. Pour ce faire :
- Ouvrez le robinet à boisseau sphérique d'alimentation en eau, clairement identifié et situé dans la cale du bateau, derrière le réservoir de carburant.
- Assurez-vous que le levier de commande de la chasse d'eau est en position ouverte
- Actionnez la poignée des toilettes avec des mouvements longs et réguliers jusqu'à ce qu'une quantité d'eau suffisante s'écoule dans la cuvette.
- Pendant l'utilisation, pompez autant que nécessaire pour maintenir le niveau d'eau dans la cuvette suffisamment bas pour assurer votre confort.
- Pompez autant d'eau que nécessaire dans la cuvette pour évacuer le contenu dans le réservoir de stockage.
- Une fois la cuvette des toilettes vidée, fermez le robinet à bille et placez le levier de commande de chasse d'eau en position fermée.

Option de tête de la série Pro.

Les composants du système de la série Pro, notamment les toilettes, la vanne en Y et le réservoir de stockage, sont contenus dans le même boîtier. La pompe broyeuse est boulonnée à l'arrière du boîtier.



L'option de tête de série Pro fonctionne de la même manière que les systèmes de tête du pack Weekender.

L'interrupteur du broyeur est situé dans le coin supérieur droit du coffret de tête, à côté de la poignée de la vanne en Y. La capacité du réservoir à déchets de la tête de la série Pro est de 6 gallons.

La prise d'eau est clairement indiquée et située sous les portes de cale à l'arrière du bateau.

La conduite d'alimentation en eau de la tête Pro est équipée d'un clapet anti-retour. Ce clapet anti-retour est situé sur la conduite d'alimentation en eau, près de la boule, et doit être nettoyé et entretenu chaque année.

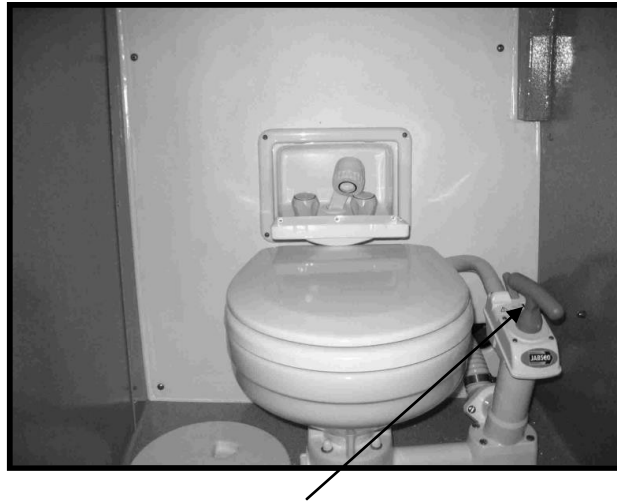
Réservoir de stockage des eaux grises :

Les déchets sanitaires seront directement évacués vers le réservoir d'eaux usées. Sur un bateau de 25/27 pieds, le réservoir est situé sous la plaque arrière du pont, côté tribord. Sur un bateau de 28/30 pieds, le réservoir est situé sous le plancher de la cabine principale, vers la poupe du bateau. Les réservoirs d'eaux usées sont de couleur grise.

Le réservoir de stockage des eaux usées de type Pro est situé dans le coffre de toilettes, à droite des toilettes.

À partir du réservoir de stockage, deux options s'offrent à vous.

- Tout d'abord, le réservoir de stockage peut être vidé à l'aide de la pompe de vidange. Voir la disposition de la coque pour connaître l'emplacement de la pompe de vidange sur le pont. Pour ce faire, il suffit de tourner la vanne en « Y » vers la position « Pump Out » (vidange) et de s'assurer que le levier des toilettes est en position ouverte ou relevée.



Lever des toilettes

Deuxièmement, le contenu du réservoir d'eaux usées peut être évacué par-dessus bord. Voir le plan de la coque pour connaître l'emplacement de l'évacuation. Pour ce faire, il suffit de tourner la vanne en « Y » vers la position « Discharge overboard » (évacuation par-dessus bord) et d'activer la pompe de broyage des toilettes. Une fois le réservoir vidé, veillez à éteindre la pompe de broyage.

REMARQUE : il n'est nécessaire d'activer la pompe de broyage que lorsque vous pompez le contenu du réservoir d'eaux usées par-dessus bord.

Fonctionnement de la vanne en Y et élimination du contenu du réservoir de rétention :



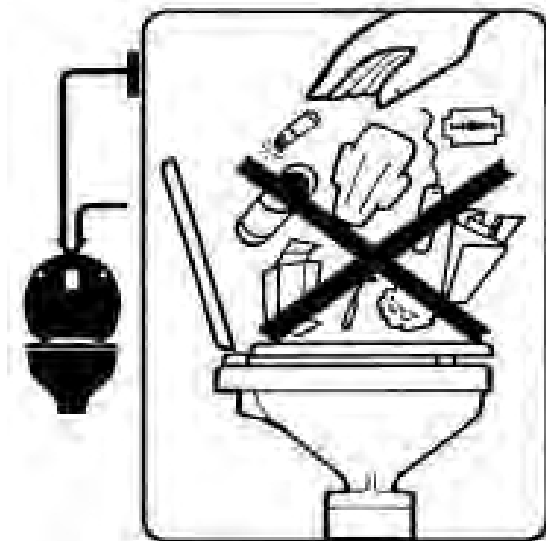
Emplacement de la vanne en Y 28' / 30'

La vanne en « Y » a deux fonctions. Elle peut diriger le contenu du réservoir de rétention par un passe-coque (voir le plan de la coque pour l'emplacement du passe-coque). La vanne peut également être commutée pour permettre au réservoir de rétention d'être

vidangé via le remplissage du pont. (Voir le plan de la coque pour connaître l'emplacement de la pompe de vidange et s'assurer que le levier de commande de chasse d'eau est en position ouverte.) La vanne en Y se trouve sur les modèles 28 et 30 pieds, sous le couvercle à charnière de la marche arrière de la cabine. Sur les modèles 25 et 27 pieds, elle se trouve derrière la porte de cale tribord. Sur le système de toilettes de la série Pro, la vanne en Y est située dans le boîtier des toilettes.

IMPORTANT : assurez-vous de vérifier auprès des autorités locales ou des garde-côtes les réglementations nationales ou provinciales en matière de rejet des déchets par-dessus bord.

IMPORTANT : veillez à ce qu'aucun objet ou matériau étranger ne pénètre dans le système d'évacuation des déchets.



ATTENTION

Les pièces en plastique peuvent se fissurer et le revêtement émaillé du siège et du couvercle peut cloquer s'ils entrent en contact avec des agents chimiques agressifs tels que l'acétone ou l'eau de Javel. N'utilisez pas de tampons abrasifs sur les toilettes et n'utilisez pas de nettoyeurs en crème sur les toilettes, à l'exception de la cuvette.

Nettoyage des toilettes :

- Pour nettoyer la cuvette, utilisez un nettoyant liquide ou en crème pour céramique.
- Pour nettoyer le reste des toilettes, y compris le siège et le couvercle, utilisez un nettoyant liquide non abrasif. Polissez uniquement avec un chiffon sec.
- Pour désinfecter les toilettes, utilisez un désinfectant liquide dilué conformément aux instructions du fabricant. Vous pouvez l'appliquer sur toutes les parties des toilettes à l'aide d'une éponge ou d'une brosse douce si nécessaire.



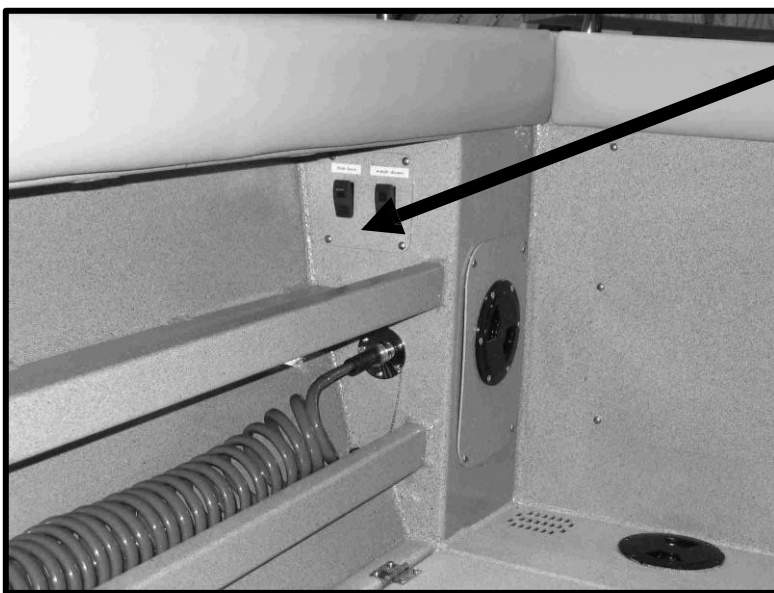
ATTENTION

N'utilisez pas de nettoyants liquides épais pour toilettes ni d'eau de Javel non diluée. Ils pourraient endommager les valves, les joints, les garnitures et le revêtement en émail du siège et du couvercle.

Pompes à membrane pour bacs à poissons :

Les coffres à poissons sont situés à l'arrière du bateau. Les modèles KingFisher 28' / 30' sont équipés de deux coffres à poissons, tandis que les modèles 25' / 27' n'en ont qu'un seul.

Chaque coffre à poissons est équipé d'une pompe d'évacuation à membrane. Ces pompes sont actionnées par des interrupteurs situés sous le plat-bord arrière du bateau. Sur les modèles 28' / 30', chaque interrupteur est situé du côté du coffre à poissons correspondant. Sur les modèles 25' / 27', l'interrupteur est situé sous le plat-bord arrière bâbord.



Interrupteur pour pompe à membrane pour bac à poissons.

- Lorsque vous devez vider un compartiment à poissons, il suffit d'activer l'interrupteur de la batterie, puis d'actionner l'interrupteur de la pompe jusqu'à ce que le compartiment soit complètement vide.
- Une fois le compartiment vidé, éteignez l'interrupteur de la pompe.



ATTENTION

Ne faites jamais fonctionner la ou les pompes à sec pendant de longues périodes, car cela pourrait les endommager gravement.

Les déchets provenant des compartiments à poissons sont évacués par des passe-coques situés à l'arrière du bateau. Si la ou les pompes ne fonctionnent pas correctement,

- vérifiez que le système de batterie est complètement chargé et fonctionne correctement, et que tous les câbles reliés aux batteries sont solidement fixés aux bornes.
- Vérifiez que le commutateur de batterie est activé.
- Vérifiez que le fusible principal de 30 ampères et le fusible situé sous le tableau de bord ne sont pas grillés.
- Une fois les points ci-dessus vérifiés, si la pompe ne fonctionne toujours pas, consultez un revendeur KingFisher.

Autres caractéristiques en option :

Les caractéristiques suivantes sont facultatives et peuvent ne pas être proposées sur tous les modèles KingFisher.

Options de sellerie intérieure :

Sur les modèles KingFisher 28' et 30', les sièges intérieurs côté bâbord peuvent être rallongés pour offrir plus d'espace. Pour ce faire, tirez fermement sur les boucles en nylon du siège vers le centre du bateau. Cela permettra de rallonger le siège d'environ 12 pouces. Si les sièges sont difficiles à tirer pour les rallonger,

- ouvrez les portes des placards et desserrez les vis de fixation des sièges d'un tour complet.
- Tirez sur les boucles en nylon pour vérifier le bon fonctionnement du curseur. Si le siège est toujours difficile à faire glisser, répétez le processus ci-dessus.



Tirez les boucles vers le centre du bateau. Sur les modèles

25' / 27', le siège arrière **ne** peut être déplacé **que** de cette manière.

La sellerie intérieure des modèles 25', 27', 28' et 30' peut être facilement transformée en couchette.

- Tout d'abord, dans un modèle 28' ou 30', retirez le dossier avant côté tribord et rangez-le en toute sécurité.
- Soulevez la table et retirez le pied de table. Rangez le pied en toute sécurité.
- Placez la table sur les deux supports en bois situés sur le côté des armoires de la cuisine.
- Placez le coussin de table sur la table pour compléter la couchette.



Dossier avant



Dossier retiré.



Table Support de couchette en bois



Table en position de couchette complète.

Pour les modèles 25' et 27'

- Au lieu de retirer le dossier avant, inclinez-le simplement vers l'avant afin qu'il soit à plat avec le siège avant.



- Retirez le pied de la table, placez la table en position basse et posez le coussin de table sur la table.

Le dossier des modèles 25' et 27' peut être retourné afin que le siège soit face à la table. Pour ce faire, soulevez légèrement le dossier et poussez fermement les pieds du dossier vers la proue du bateau.

Soulevez le dossier et retirez-le du coffre du siège.

Faites pivoter le dossier de 180 degrés et réinsérez-le dans le compartiment à travers les fentes du coussin du siège. Alignez les fentes des pieds du dossier avec la barre pivotante en acier inoxydable visible dans le compartiment à travers les fentes du coussin du siège.

Une fois que les fentes des pieds du dossier ont été positionnées sur la barre pivotante, faites glisser le bas des pieds vers la proue du bateau.

Le dossier se mettra en place lorsque les pieds seront poussés complètement vers l'avant.

Vivier

Pour utiliser le vivier :

- Insérez fermement l'extrémité souple du tuyau de vidange du vivier dans le drain du vivier.
- Assurez-vous que le robinet à boisseau sphérique situé sur le système d'alimentation en eau du vivier est ouvert. Le robinet à boisseau sphérique est situé à l'avant de la pompe de cale principale, légèrement vers bâbord.

IMPORTANT : lorsque le vivier n'est pas utilisé, le robinet à boisseau sphérique de la prise d'eau doit être en position fermée.

- Assurez-vous que la batterie est sous tension.
- Activez la pompe du vivier en actionnant l'interrupteur situé sous le plat-bord arrière bâbord.
- Le niveau d'eau dans le vivier montera dans le tuyau d'évacuation jusqu'à ce qu'il puisse s'écouler par le haut du tuyau et hors du bateau. L'eau continuera à s'écouler dans le vivier et à s'évacuer par le tuyau d'évacuation jusqu'à ce que la pompe du vivier soit arrêtée. L'eau provenant du tuyau d'évacuation est évacuée par un passe-coque situé à l'arrière du bateau (voir le schéma du passe-coque).

Pour vider le vivier, il suffit d'éteindre la pompe et de retirer le tube. Si la pompe du vivier ne fonctionne pas,

- Vérifiez que l'interrupteur de la batterie est en position marche.
- Vérifiez que le système de batterie est complètement chargé et fonctionne correctement, et que tous les fils reliés aux batteries sont bien fixés aux bornes.
- Vérifiez que le fusible principal de 30 ampères et le fusible situé sous le tableau de bord ne sont pas grillés.
- Une fois les points ci-dessus vérifiés, si la pompe du vivier ne fonctionne toujours pas, fermez le robinet à bille et consultez un revendeur KingFisher.

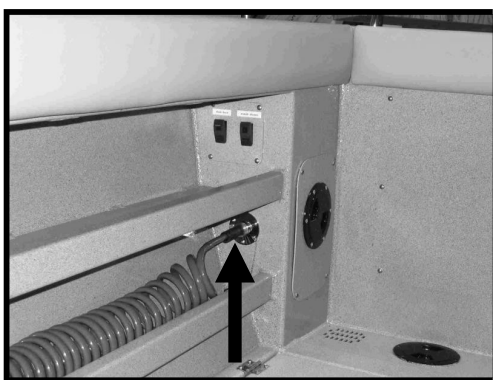
Système de lavage

Pour faire fonctionner la pompe de lavage :

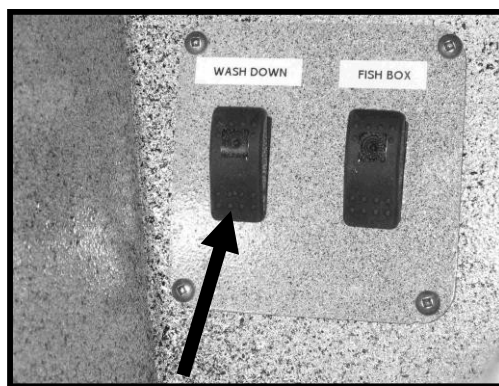
- Assurez-vous que le robinet à boisseau sphérique situé sur le collecteur d'eau de lavage est ouvert. Il est clairement indiqué et situé derrière le réservoir de carburant, sous les portes de cale.

IMPORTANT : lorsque le système de lavage n'est pas utilisé, le robinet à bille de prise d'eau doit être en position fermée.

- Assurez-vous que la batterie est sous tension.
- Retirez le bouchon du raccord du tuyau de lavage situé au-dessus du plateau inférieur dans le plat-bord arrière tribord.



Raccord du tuyau de lavage.



Interrupteur de lavage.

- Fixez le tuyau au raccord de lavage et fixez la buse à l'autre extrémité du tuyau.
- Allumez la pompe de lavage en actionnant l'interrupteur situé sous le plat-bord arrière tribord.
- Maintenez la buse du tuyau ouverte et attendez quelques secondes que la pompe de lavage amorce et fournisse de l'eau.

Si la pompe de lavage ne fonctionne pas correctement :

- Vérifiez que l'interrupteur de la batterie est en position marche.
- Vérifiez que le système de batterie est complètement chargé et fonctionne correctement, et que tous les câbles reliés aux batteries sont bien fixés aux bornes.
- Vérifiez que le fusible principal de 30 ampères et le fusible situé sous le tableau de bord ne sont pas grillés.
- Une fois les points ci-dessus vérifiés, si la pompe de lavage ne fonctionne toujours pas, fermez le robinet à bille et consultez un revendeur KingFisher agréé.

Détecteur de monoxyde de carbone

REMARQUE : L'UTILISATION D'UN DÉTECTEUR DE MONOXYDE DE CARBONE EST FORTEMENT RECOMMANDÉE DANS TOUTE CABINE OU ZONE FERMÉE.

Le détecteur de monoxyde de carbone (CO) en option est situé à tribord du siège du pilote, juste en dessous du coussin de banquette.

Pour tester le fonctionnement du détecteur :

- Allumez l'interrupteur principal de la batterie et assurez-vous que le voyant vert à l'avant du détecteur est allumé. Cela indique que le détecteur est correctement alimenté.
- Appuyez sur le bouton de test situé à l'avant du détecteur de CO. Une alarme retentit si le détecteur fonctionne correctement.

Consultez le manuel d'utilisation du fabricant du détecteur de CO pour obtenir des informations supplémentaires importantes en matière de sécurité.

Reportez-vous à la section sur le dioxyde de carbone de la section 1, informations de sécurité, pour connaître les symptômes d'une intoxication au dioxyde de carbone.

REMARQUE : tous les détecteurs de monoxyde de carbone ont une durée de vie limitée et doivent être remplacés dans les délais recommandés par le fabricant.

Chauffage/dégivreur Espar Airtronic

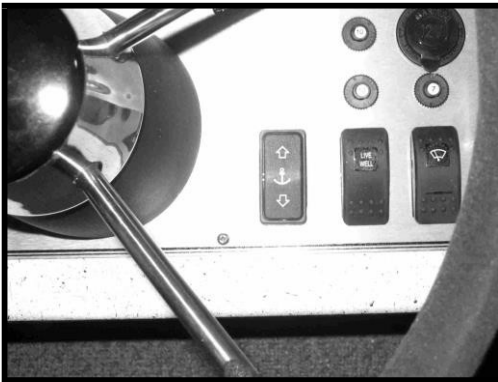
Le système de chauffage et de dégivrage Espar Airtronic fonctionne en diffusant de l'air chaud dans toute la cabine. Le système Espar Airtronic fournit une chaleur instantanée lorsque l'appareil est en marche. Le chauffage Espar Airtronic est situé sous le comptoir arrière tribord. Le réservoir de carburant diesel du chauffage est situé derrière le coffre du siège du pilote. Comme pour le système Hydronic, le thermostat est situé sur la planche de garniture supérieure bâbord, au-dessus de la table.

Consultez le manuel d'utilisation du fabricant du chauffage Espar Airtronic pour connaître les instructions d'utilisation et de sécurité.

SECTION 9 – TERMES NAUTIQUES

Système de guindeau

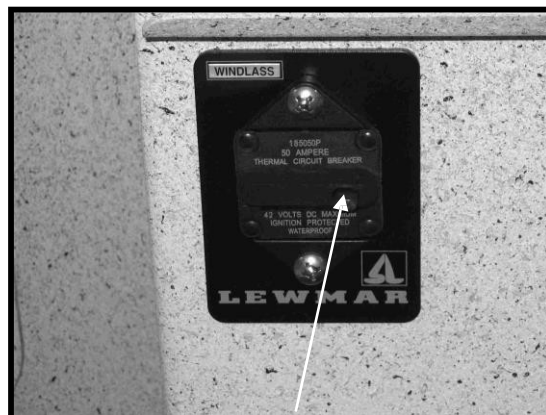
Le système d'ancrage du guindeau peut être actionné à partir d'un interrupteur principal situé sur le tableau de bord ou à partir des deux interrupteurs à pédale situés à l'avant du bateau, à côté du treuil. Le système est équipé d'un disjoncteur de surcharge situé sur le côté tribord du vivier.



Interrupteur du tableau de bord



Interrupteurs de pont



Disjoncteur

Reportez-vous au manuel d'utilisation du fabricant du système de guindeau pour connaître les instructions d'utilisation et de sécurité.

Réchaud à alcool

Consultez le manuel d'utilisation du fabricant du réchaud à alcool pour connaître les instructions d'utilisation et de sécurité.

Réchaud diesel Wallace / Chauffage de cabine

Le réservoir de carburant diesel du réchaud Wallace se trouve sur les modèles 28 et 30 pieds, derrière une trappe d'accès recouverte de moquette située à l'extérieur du coffre du siège du pilote. Sur les modèles 25 et 27 pieds, le réservoir de carburant se trouve sous le comptoir arrière bâbord.

Pour remplir le réservoir de carburant,

- Détachez le cordon élastique en caoutchouc qui fixe le réservoir au cadre de montage.
- Dévissez le bouchon du réservoir.
- Retirez le réservoir de la cabine.
- Remplissez le réservoir aux 7/8 de sa capacité.
- Remettez soigneusement le réservoir dans son cadre de fixation et fixez-le à l'aide du cordon élastique.
- Vissez fermement le bouchon du réservoir.



ATTENTION

Pour éviter tout risque de déversement dangereux de carburant à bord, retirez toujours le réservoir de diesel de la cabine avant de le remplir.



ATTENTION

Veillez à ne pas trop remplir le réservoir de carburant diesel, car le carburant peut se dilater et déborder du réservoir ou des raccords. Ne remplissez le réservoir de carburant qu'aux 7/8 de sa capacité.

Avant d'utiliser le système Wallace, vérifiez que :

- Le commutateur de batterie est activé.



ATTENTION

Si du carburant diesel est renversé sur votre peau, lavez-la immédiatement à l'eau et au savon. Changez de vêtements s'ils sont imprégnés de carburant diesel. Si du carburant diesel entre en contact avec vos yeux ou si vous inhalez des vapeurs de diesel, consultez un médecin. Si vous avalez du carburant diesel, consultez un médecin.

- Le système de batterie est complètement chargé et fonctionne correctement, et que tous les fils reliés aux batteries sont solidement fixés aux bornes.

Reportez-vous au manuel d'utilisation du fabricant du poêle Wallace pour connaître les instructions d'utilisation et de sécurité.

Dégivreur à air froid

Le ventilateur du dégivreur à air froid est situé soit à l'intérieur du pied de support du tableau de bord, soit derrière un panneau recouvert de moquette, directement sous le repose-pieds du tableau de bord.



Ventilateur de dégivrage à air froid

Pour faire fonctionner le ventilateur :

- Assurez-vous que l'alimentation de la batterie est activée.
- Ouvrez et dirigez les bouches d'aération du dégivreur montées sur le tableau de bord.



Buses de dégivrage

- Activez l'interrupteur du ventilateur situé à gauche du volant.

Si le dégivreur à air froid ne fonctionne pas :

- Vérifiez que le commutateur de la batterie est activé.
- Vérifiez que la batterie est complètement chargée et en état de marche, et que tous les câbles reliés à la batterie sont bien fixés aux bornes
- Vérifiez que le fusible principal de 30 ampères de la batterie n'a pas sauté.
- Vérifiez que le fusible du ventilateur situé sous le tableau de bord n'a pas sauté.
- Une fois que vous avez vérifié tous les points ci-dessus, si le ventilateur ne fonctionne toujours pas, consultez votre revendeur KingFisher agréé.

Alarme de cale

L'alarme de cale surveille le niveau d'eau de cale sous la partie arrière du pont ou du bateau.

REMARQUE. Sur les modèles KingFisher 28 et 30 pieds, une cloison étanche sépare la cabine de la poupe du bateau. L'alarme de cale de ces modèles ne surveille pas le niveau d'eau de cale sous le plancher de la cabine, mais uniquement le niveau d'eau de cale dans la poupe, sous le pont.

L'alarme de cale se déclenche lorsque le niveau d'eau dans la cale augmente et actionne le flotteur de l'alarme. Le flotteur est directement relié à la batterie. Il est fortement recommandé de vérifier le bon fonctionnement de l'alarme de cale lors de chaque inspection de sécurité avant départ.

Pour tester l'alarme de cale :

- Localisez le flotteur de l'alarme de cale installé sur le longeron tribord derrière le réservoir de carburant.



Levier de test du flotteur de l'alarme de cale

- Localisez le levier de test du flotteur.
- Appuyez sur le levier de test du flotteur jusqu'à ce que l'alarme retentisse. Relâchez le levier après avoir vérifié le bon fonctionnement.

Si l'alarme de cale ne retentit pas :

- Vérifiez que les fils de l'alarme de cale sont bien fixés aux bornes de la batterie.
- Vérifiez que le fusible en ligne entre le contacteur à flotteur et la batterie n'a pas sauté.
- Une fois que vous avez vérifié tous les points ci-dessus, répétez le test et si l'alarme de cale ne fonctionne toujours pas, consultez votre revendeur KingFisher.

Il existe de nombreuses causes possibles à une accumulation excessive d'eau dans la cale. Si l'alarme de cale se déclenche, la procédure suivante est recommandée :

- Ouvrez les portes de cale.
- Fermez toutes les vannes à bille de prélèvement d'eau.
- Vérifiez que la pompe de cale principale fonctionne en vérifiant si l'eau de cale est expulsée par le tuyau d'évacuation de la pompe de cale principale situé à l'arrière tribord du bateau.

Si l'eau de cale n'est pas évacuée :

- Localisez la pompe de cale principale, nettoyez le collecteur d'eau et le filtre comme décrit dans la section 4 sous « Nettoyage d'une pompe de cale ».
- Vérifiez que le commutateur de batterie est en position marche.
- Vérifiez que le système de batterie fonctionne et que tous les fils reliés aux batteries sont bien fixés aux bornes.
- Vérifiez que le fusible de la pompe de cale en ligne n'a pas sauté.

Si, après ces vérifications, la pompe de cale ne fonctionne toujours pas mais que le niveau d'eau de cale n'a pas augmenté, rendez-vous au port pour effectuer les réparations nécessaires.

Si la pompe de cale ne fonctionne toujours pas et que le niveau d'eau de cale continue de monter, rendez-vous rapidement au port pendant qu'une deuxième personne tente de trouver et de contrôler la source de l'eau qui s'infiltré dans la cale. Assurez-vous que tous les occupants du bateau portent leur équipement de flottaison individuel.

Préparez-vous à utiliser votre dispositif d'assèchement manuel ou votre pompe de cale manuelle.

Propulseur d'étrave

Un propulseur d'étrave en option est disponible sur les modèles 28' et 30'. Le propulseur d'étrave est actionné à l'aide d'un joystick monté sur le tableau de bord.

Le moteur et le tube du propulseur d'étrave sont situés sous la plate-forme du coffre. Le fusible principal de 250 ampères pour les propulseurs d'étrave est situé à l'arrière du bateau, à côté du commutateur de batterie.



Hélice du propulseur d'étrave



Joystick

Pour les instructions d'utilisation du propulseur d'étrave, veuillez vous reporter au manuel d'utilisation du fabricant.

SECTION 8 – TERMES NAUTIQUES

À l'amure	Objet situé à 90 degrés par rapport à l'axe central, de chaque côté du bateau
À l'arrière	Point situé à l'arrière d'un autre point sur un bateau
À l'arrière	Vers l'arrière ou la poupe du bateau
Largeur	La largeur d'un bateau.
Proue	Partie avant d'un bateau
Cloison	Cloison verticale dans un bateau.
Bouchain	Point de jonction entre le côté et le fond du bateau.
Cale	Accessoire de pont utilisé comme guide pour les amarres ou les lignes d'ancrage. Également, cale servant à empêcher les roues de rouler.
Taquet	Accastillage de pont muni de bras ou de cornes sur lesquels les cordages peuvent être fixés.
Cockpit	Espace ouvert à partir duquel le bateau est manœuvré.
Pont	Structure supérieure qui recouvre la coque entre les plats-bords
Tirant	Profondeur d'eau nécessaire pour faire flotter un bateau et son système de propulsion
Soute	Six pieds
Défenses	Morceaux de corde ou de plastique suspendus sur le côté pour protéger la coque contre les frottements
Franc-bord	Hauteur de la coque exposée entre la ligne de flottaison et le pont
Matériel d'amarrage	Terme général désignant les ancrs, les lignes d'ancrage, etc.
Bordé	Point de jonction entre la coque et le pont ; ou bord supérieur de la coque
Trappe	Ouverture dans le pont donnant accès à l'espace situé en dessous
Tête	Toilettes ou salle de bains
Barre	Barre, roue et autres dispositifs de direction
Quille	La partie externe la plus basse de la coque
Nœud	Mille marin par heure ; un mille marin équivaut à 1 851,96 m (6 076 pieds) ; un mille terrestre équivaut à 1 609,34 m (5 280 pieds)
Sous le vent	Direction dans laquelle souffle le vent
Bâbord	À gauche du bateau, vu de l'avant
Hublot	Fenêtre à charnières dans la cabine ou la coque du bateau
Dalot	Ouverture dans le pont ou le cockpit permettant à l'eau de s'écouler par-dessus bord
Chandelier	Poteau fixe et vertical utilisé comme support (pour les rails ou les lignes de vie).
Tribord	À droite du bateau, vu de l'avant
Poupe	Partie arrière du bateau
Propulsion arrière	Unité de propulsion in-bord/hors-bord
Tableau arrière	Partie transversale de la poupe
Au vent	Direction d'où souffle le vent

JOURNAL D'ENTRETIEN

Modèle KingFisher : _____

Numéro de série (HIN) : _____

Marque du moteur : _____ Puissance : _____

Remorque : _____

Date	Entretien	Description	Heures moteur

JOURNAL DE MAINTENANCE

KINGFISHER Modèle : _____

Numéro de série : _____

Marque du moteur : _____ Puissance : _____

Remorque : _____

Date	Entretien	Description	Heures moteur

Types courants de corrosion

Corrosion galvanique - Type de corrosion très courant causé par le contact entre des métaux différents. On la rencontre souvent entre l'acier inoxydable et l'aluminium non protégé, mais aussi avec d'autres aciers ou alliages (matériel de pêche, pièces de monnaie, etc.) qui se retrouvent dans la cale ou dans d'autres compartiments de la coque. L'utilisation d'inhibiteurs de corrosion/de produits d'étanchéité et/ou l'isolation électrique des métaux dissemblables préviendront la corrosion galvanique. Évitez tout inhibiteur ou produit d'étanchéité contenant du graphite ou du cuivre, car ceux-ci réagissent avec l'aluminium et causent d'autres dommages. Les composés à base de zinc sont acceptables et préférables.

Corrosion caverneuse - Corrosion causée par de l'eau stagnante (salée, saumâtre ou douce), à l'interface ou à proximité immédiate de deux surfaces d'assemblage. L'eau stagnante provoque un manque d'oxygène qui déclenche une réaction électrochimique attaquant la couche d'oxyde protectrice naturelle du métal de base. Éliminez ou scellez les petites fentes, ou veillez à ce que l'eau circule ou s'écoule librement pour éviter la corrosion caverneuse.

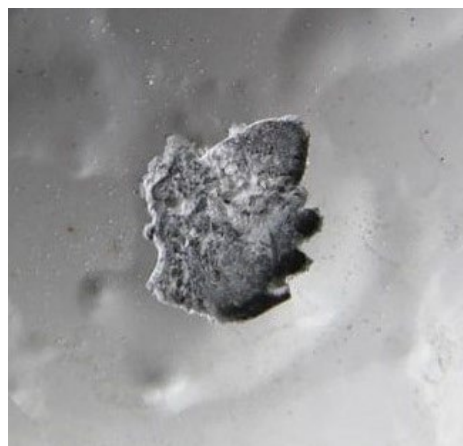
Corrosion par piqûres - Semblable à la corrosion caverneuse, le manque d'oxygène déclenche une réaction chimique contre la couche d'oxyde protectrice naturelle, provoquant une attaque localisée. De petits trous ou "piqûres" se forment, qui peuvent ensuite se transformer en cellules de corrosion auto-entretenues, accélérant encore la perte de matériau. Évitez les situations d'eau stagnante. Faites en sorte que l'eau coule ou s'écoule librement pour éviter la stagnation.

Corrosion par cataplasme - Corrosion causée par des débris humides ou mouillés contre une surface métallique (aluminium). Les débris humides créent une solution acide qui attaque le métal de base de l'aluminium. Ce phénomène est encore accéléré par les cycles humide-sec et ressemble beaucoup à la corrosion par piqûres. Veillez à ce que les drains et les compartiments soient exempts de débris.

Corrosion par électrolyse - Corrosion causée par un courant vagabond provenant d'une source externe. Cette source externe peut provenir d'un composant électrique mal installé sur votre bateau, d'un autre bateau dans la marina ou d'une connexion à la terre de l'alimentation de quai en courant alternatif. Veillez à ce que les composants électriques soient correctement installés et/ou installez un dispositif de protection cathodique approprié, tel qu'un isolateur galvanique, si vous entreposez votre bateau dans une marina équipée d'une prise de courant de quai.

Identifier et gérer la corrosion

Après chaque voyage, vous devez accorder une attention particulière à la propreté générale de votre navire. L'eau salée ou saumâtre doit être nettoyée et rincée à l'eau douce. Les endroits comme le dessous de la planche à découper, la barre arrière et les supports de downrigger en nylon sont des exemples de points de contact qui ne sont pas étanches et qui doivent être bien rincés à l'eau douce après chaque utilisation. Pour de



meilleurs résultats, une première pulvérisation permet de décoller les cristaux de sel séchés, suivie d'un grand nettoyage et d'un rinçage complet, du haut vers le bas.

Les compartiments de cale doivent également être maintenus aussi propres que possible en les rinçant à l'eau douce chaque fois que vous revenez à quai. Assurez-vous que toutes les voies d'évacuation internes sont exemptes d'accumulation d'écume et de débris. Si vous remarquez qu'une poudre blanche se forme dans les crevasses, c'est le signe que cette zone a été négligée lors des précédentes tentatives de nettoyage. Nettoyez cette poudre à l'aide d'une brosse en acier inoxydable afin que l'aluminium puisse former une nouvelle couche d'oxyde. Ce type de corrosion nécessite une intervention immédiate pour enrayer la progression et ne doit pas être retardé.

Une peinture écaillée par des pierres lors du remorquage ou une éraflure causée par une planche de pont mal fixée auront également un effet négatif au contact de l'eau salée. L'aluminium exposé dans votre peinture permet à l'humidité de s'infiltrer entre la peinture et la coque. La peinture peut alors se boursoufler et s'écailler. Il est important de sceller toutes les zones exposées pour empêcher la corrosion de se former et de s'étendre.

La formation de cloques et l'écaillage de la peinture autour des fixations et des raccords, ou la présence d'une poudre blanche crayeuse, sont des signes de corrosion galvanique. Il s'agit de zones qui n'ont pas été correctement rincées lors de voyages précédents ou de zones où le mouvement d'une fixation desserrée a permis à l'eau de pénétrer et d'établir un contact entre la fixation en acier inoxydable et l'aluminium nu. Ce composant doit être enlevé et la corrosion doit être éliminée par un léger ponçage au minimum. La zone affectée devra ensuite être recouverte d'une peinture assortie. Le composant doit ensuite être réinstallé en suivant les "Instructions d'installation d'un nouveau composant".

Anodes sacrificielles

Les anodes sacrificielles ne protègent votre bateau que lorsqu'il est immergé dans l'eau. Une fois sur la terre ferme, il est essentiel de les nettoyer correctement.

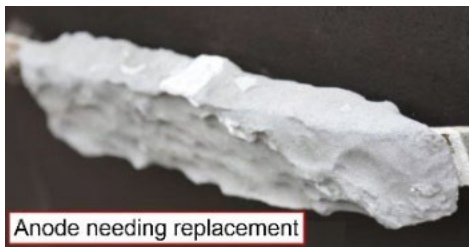
Les anodes sacrificielles sont un élément essentiel de votre système de protection cathodique. L'anode est fabriquée à partir d'un métal plus "actif" que le matériau de la coque qu'elle protège. Cela signifie que l'anode se corrodera à la place du matériau qu'elle protège. Il est essentiel de bien choisir le matériau de l'anode pour assurer une bonne protection. Le choix du matériau de l'anode dépend de l'eau dans laquelle votre bateau va naviguer. Le matériau d'anode le plus polyvalent est l'aluminium. Les anodes en aluminium ont une composition différente de celle de l'aluminium de la coque de votre bateau, ce qui permet à l'anode de fournir une protection adéquate.

Matériau de l'anode	Eau salée	Eau saumâtre	Eau douce
Zinc (Zn)	✓		
Aluminium (Al)	✓	✓	✓
Magnésium (Mg)			✓

N'utilisez pas d'anodes en magnésium dans l'eau salée. Elles offrent une surprotection, ce qui entraîne des dommages plus graves que l'absence de protection.

Les anodes doivent être inspectées et entretenues pour conserver leur efficacité maximale. Des nettoyages répétés tout au long de la saison à l'aide d'une brosse métallique peuvent s'avérer nécessaires pour éliminer toute accumulation qui pourrait se former. Ne peignez PAS vos anodes, cela les rendrait inefficaces. Les anodes doivent être inspectées et nettoyées tous les deux mois. Au fur et à mesure que les anodes se

consument, elles perdent leur niveau de protection. Vous devez remplacer vos anodes lorsqu'elles sont corrodées à la moitié de leur taille d'origine ou lorsque vous avez accumulé douze mois d'immersion dans l'eau salée. Lorsque les anodes sont nettoyées ou remplacées, il faut également vérifier qu'elles ont une bonne continuité avec la coque. Le nettoyage de la peinture ou des accumulations sur la zone de montage de l'anode permet d'assurer une liaison électrique correcte. Une fois l'anode installée, vérifiez-la à l'aide d'un multimètre réglé sur la plus petite échelle d'ohms (Ω). La résistance entre l'anode et le matériau de la coque doit être inférieure à un ohm. Une résistance de zéro ohm est préférable.



Protection galvanique contre le courant de quai

Un isolateur galvanique est présent sur tous les modèles équipés d'un système d'alimentation à quai d'au moins 30 A, et est installé juste après la connexion à l'alimentation à quai du navire. Les signaux peuvent passer par ce circuit isolé galvaniquement, mais les courants vagabonds, tels que les différences de potentiel de terre ou les courants induits par le courant alternatif et le courant continu, sont bloqués.

Acier inoxydable

L'acier inoxydable est un acier à base de fer, contenant du chrome, du nickel et d'autres alliages. Il résiste à la corrosion, mais n'est pas à l'épreuve de la corrosion. Comme l'aluminium nu, il développe une couche d'oxyde protectrice et si cette couche est compromise par une humidité stagnante, elle peut déclencher le même processus de corrosion que l'aluminium. Un autre élément à prendre en compte avec l'acier inoxydable est l'utilisation d'outils en acier sur ou autour de l'acier inoxydable. Toute abrasion ou rayure de l'acier inoxydable causée par des outils qui ne sont pas en acier inoxydable entraînera une "rouille" superficielle due au transfert du fer de l'outil à la surface de l'acier inoxydable. Veillez à ce que l'eau coule ou s'écoule librement afin d'éviter toute stagnation, et polissez les marques d'outils ou les abrasions.

Instructions pour l'installation d'un nouveau composant

Si un accessoire ou un ajout à votre bateau se détache, cela augmente le risque de corrosion. Vérifiez régulièrement vos fixations. Pour installer ou remplacer des composants de manière sûre et efficace, suivez les instructions ci-dessous.

1. Placer le composant en veillant à ce qu'il n'y ait pas d'obstacles à l'arrière de l'emplacement de montage.
2. Percez et ébavurez les trous. Nettoyer toutes les limailles métalliques.
3. Appliquer une bonne quantité d'inhibiteur de corrosion (revêtement anticorrosion Eck ou équivalent) entre toutes les surfaces planes.
4. Appliquer une quantité généreuse d'inhibiteur de corrosion sur les filets de vis, les rivets ou les interfaces entre l'acier inoxydable et l'aluminium.
5. Assembler et nettoyer l'excédent d'écrasement.
6. Pour de meilleurs résultats, suivre les instructions d'installation recommandées par les fabricants d'inhibiteurs de corrosion.



BUILDING GREAT BOATS SINCE 1959.

CONSTRUCTEUR DE BATEAUX EXCEPTIONNELS DEPUIS 1959.

Center of Excellence / Centre d'excellence

8160 Highland Road
Vernon, BC V1B 3W6
TF: 1-888-545-9171

kingfisherboats.com

