



KINGFISHER

WELDED ADVENTURE BOATS



GFX OWNER'S MANUAL

3025 • 3225 • 3425 GFX OFFSHORE

TABLE OF CONTENTS

SECTION 1 – WELCOME ABOARD	1
SECTION 2 – Safety INFORMATION	2
PREPARATION	2
SAFE BOATING	2
IMPORTANT LABELS AND WARNINGS	3
GENERAL INFORMATION	3
WARNING LABELS	3
CAPACITY / CONFORMITY LABEL INFORMATION	4
EXHAUST EMISSIONS HAZARD	5
SECTION 3 – OPERATOR AND PASSENGER SAFETY	6
BOAT OPERATORS	6
SAFE BOATING PRACTICES	7
SECTION 4 – BOAT CHARACTERISTICS AND OPERATION	8
GETTING TO KNOW YOUR BOAT	8
SAFE OPERATION, CARE AND ATTENTION	9
OPERATING TIPS	9
POST OPERATION CHECKLIST	10
TRAILERING YOUR BOAT	11
TRAILER CHECKLIST	11
SECTION 5 – MAINTENANCE AND CARE	12
EXTERIOR MAINTENANCE	12
COMMON TYPES OF CORROSION	13
NEW COMPONENT INSTALLATION INSTRUCTION	15
INTERIOR MAINTENANCE	16
MAINTENANCE AND ADJUSTMENTS	17
STORAGE AND WINTERIZING	18
RE-COMMISSIONING BOAT AFTER STORAGE	19
SECTION 6 – SYSTEM AND OPTIONS	20
THRU HULL LOCATION	20
SYSTEMS	21
FUEL SYSTEM	21
ELECTRICAL SYSTEM	24
ANCHOR ROPE AND CHAIN REQUIREMENTS	27
OPTIONS AND FEATURES	29
BATTERIES	31
TRIM TAB OPERATION	32

BOW THRUSTER32

WATER AND PLUMBING33

FRESH WATER SYSTEMS35

SECTION 7 - TROUBLESHOOTING40

SECTION 8 – NAUTICAL TERMS43

SECTION 1 — WELCOME ABOARD

Please read this manual completely before operating your boat for the first time. It is a valuable reference and should help you answer most questions about caring for your boat, how to operate it and your responsibilities as the boat's operator.

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 other manuals that come with your boat's equipment and accessories. It is essential you read all manuals and become familiar with the care, maintenance and safe operation of all the equipment aboard your boat. KingFisher wants you to maximize your boating experience and to be safe every time. If you are missing manuals, see your KingFisher dealer for a replacement.

In Section 1 of this manual, you will find a place to record information such as your engine and boat serial number, and your dealership contact information. Keep this information with your boat for easy reference.

If you have any questions about your boat, consult your KingFisher dealer. If you have any questions about 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.

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:

QBSY _____

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 if your boat is so equipped.

SECTION 2 — SAFETY INFORMATION

PREPARATION

Before starting your voyage, ensure that you are familiar with applicable boating regulations for the region. These can be obtained from Transport Canada Office of Boating Safety or your local United States Coast Guard office.

Below is a safety checklist that should be performed every time you head out on the water

- ☐ Ensure your boat insurance and vessel license are complete and up to date
- ☐ Check your on-board safety equipment, including but not limited to:
 - Paddles
 - Class 5BC Fire extinguisher in good working condition
 - Bailing container
 - Watertight flashlight
 - 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)
 - Buoyant heaving line at least 15m in length
- ☐ Check the horn
- ☐ Check all lights
- ☐ Check your radio, cell phone and or signalling device
- ☐ Check your bilge pump
- ☐ Ensure every passenger has an approved, properly fitting personal floatation device
- ☐ Check all seats and ensure they are firmly attached
- ☐ Check battery and electrical system for damage or corrosion and spare fuses
- ☐ Check the steering for smooth operation through the full range of travel
- ☐ Ensure that all loose items are safely and securely stowed
- ☐ Check for any damage to the boat
- ☐ Check that the hull drain plugs are in place
- ☐ Check engine fluid levels
- ☐ Check your capacity rating and ensure your boat is not overloaded or overpowered
- ☐ Check bilge for water, fuel and oil
- ☐ Ensure you have a container to collect any garbage
- ☐ Check the weather report
- ☐ Always have someone along who can operate the boat if you become incapacitated
- ☐ Make sure you and your guests are wearing approved personal floatation devices
- ☐ Instruct your guests on safety procedures and equipment on board
- ☐ 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

SAFE BOATING

It is strongly recommended to read either “The Safe Boating Guide” (Fisheries and Oceans Canada, Coast Guard), or “A Boater’s Guide to the Federal Requirements 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 governing body to see if an operator license is required in your jurisdiction. Marine safety and boat handling courses such as those offered through Power Squadrons are also highly recommended.

IMPORTANT LABELS AND WARNINGS
For your safety, please do not remove any decals.

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. Any lost or damaged labels should be immediately replaced. 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.

WARNING LABELS

Be sure to familiarize yourself with the following warning labels:
NOTE: Your boat only includes the warning label if applicable.

Decal 1

Located on the starboard side rear deck tray and relates to the shore power system

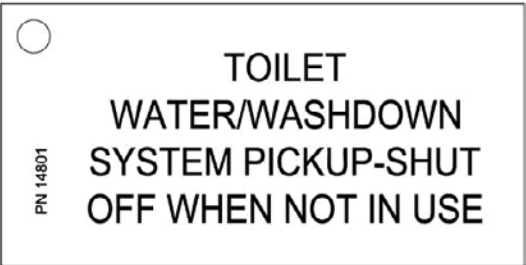
Fuel system inspection decal is located inside the bilge doors

Boarding ladder warning label is located on the rear swim platform

 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.	Operation of auxiliary engine and main engine concurrently may result in engine damage. Please consult owners manual on operation of fuel quick disconnect system.
	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	
To avoid serious Injury or death, do not use or try to access boarding ladder, swim platform or splash well when engines are running.		

Decal 2

Auxiliary and main engine operation warning decal is located above the auxiliary steering station

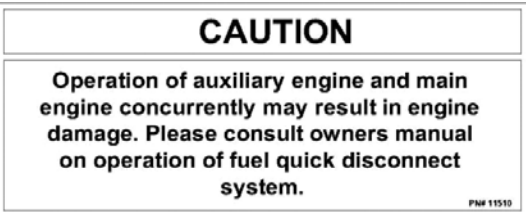


Decal 3

Winterization warning decal is attached to the sink faucet and should be removed after the system is flushed



Decal 4



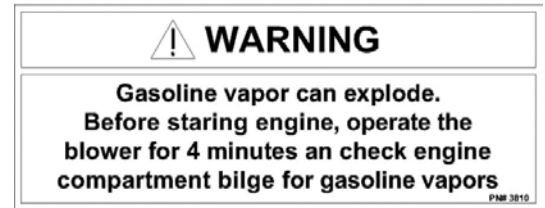
Decal 5

Auxiliary station visibility warning label is located above the rear helm station



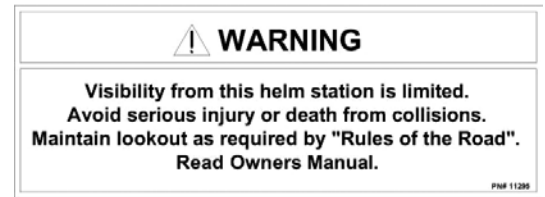
Decal 6

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



CAPACITY / CONFORMITY LABEL INFORMATION

Every vessel is supplied with a label indicating 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 8 or 9).

If your Conformity label is missing, please contact your KingFisher dealer with your Hull Identification Number (HIN) for a replacement

Decal 8

The Transport Canada Conformity label is located on the baitwell at the stern



Decal 9

The US Coast Guard Conformity label is located on the baitwell at the stern



EXHAUST EMISSIONS HAZARD

Decal 10

The Carbon Monoxide (CO) warning decal is located on the rear bait well

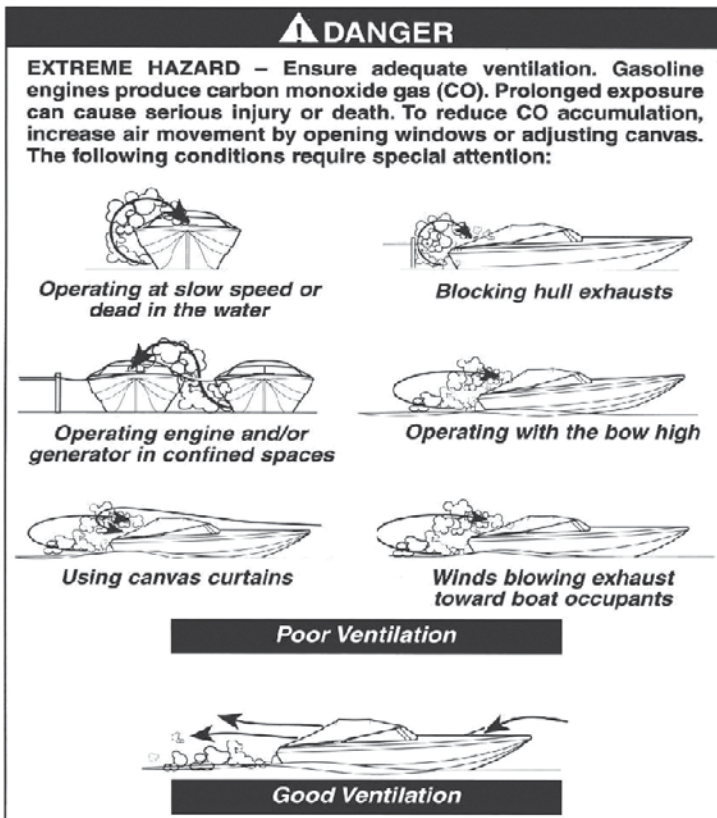


Carbon Monoxide Carbon monoxide (CO) is a poisonous gas that is colorless, odorless and about the same weight as air. It will distribute itself throughout spaces of the boat in dangerous concentrations, if proper ventilation is not provided. A person breathing these fumes will become seriously ill. Direct 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 (CO) This can be a result of fumes from your own engine or from neighboring boats. To prevent CO Poisoning ensure continuous movement of fresh air and do not run the boat fully enclosed You may wish to install one or more carbon monoxide detectors in the boat's enclosed cabin or cockpit.

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.

Ventilation Graphic



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 AND PASSENGER SAFETY

BOAT OPERATORS

The safe use and operation of this boat requires proper operating techniques, common sense, good judgment, and expertise. Operators must know the basics of marine navigation and boat handling. It is vital that operators are capable of safely navigating their vessel while upholding respect for others on the waterway.

It is the operator's responsibility to operate the boat safely in accordance with the law, common sense and good judgment. Check with your local governing body to see if an operator license is required in your jurisdiction. The boat 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.

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. Your KingFisher requires standard cleaning and maintenance to ensure many years of enjoyment. See **Section 5** for detailed maintenance requirements and instructions.

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

As the boat operator, 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 maneuver. 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 engine warranty.

Everyone who operates the boat must read this manual to gain a better understanding of KingFisher Boats components, best handling practices and to understand their responsibilities.

SAFE BOATING PRACTICES

Marine safety is of the utmost importance to keep yourself, your passengers and other boaters safe. The below tips are common sense and must be followed. Negligence can result in severe injury or death.

- Approved personal floatation devices of the correct 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.
- Always operate your boat at a safe speed for weather conditions. Slow down during periods of restricted visibility, choppy water and high winds.
- Do not operate the boat if any object is obstructing the line of sight forward of the steering station
- Gasoline vapors are explosive. Be careful when fueling to avoid spillage in the boat or water. Extinguish all smoking material and open flame while refueling or while within 15m of a refueling site. Avoid static electricity discharges and do not operate a cell phone while fueling
- 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
- Never sit on seat backs, gunnels or arm rest, and never stand on seats.
- Never consume alcohol and/or recreational drugs during or prior to operating any vessel.
- 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 void the warranty.
- 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 maneuver safely.
- 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 restart 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.



WARNING:

- 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

GETTING TO KNOW YOUR BOAT

Read the owners manual for all of your installed components completely. Locate your circuit breakers, switches and the location of in-line fuses for the bilge pumps and other accessories. Use the various component owner's 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.

Once you are familiar with the components of your boat, it's time to head to the water. 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.

Fuel and Oil

Consult your engine manufacturer's owner's manual for the proper type of fuel to use and any appropriate additives. Understand the difference between 2-stroke and 4-stroke and know what engines your boat is equipped with. 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. If equipped, your 2-stroke will have an oil tank on board under the deck with a deck fill, or directly on the engine itself. Never ignore low oil warnings and always ensure you have sufficient oil on board. 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.

Engine Trim

You can change the angle of the propeller shaft by adjusting the trim switch. Start from idle with the outboard tucked in/down all the way. While accelerating and planing, start to trim the outboard out/up. By trimming the outboard out/up, you will raise the bow of the boat. By doing this, it reduces drag and bow steering and increases speed and fuel economy. Find where your boat has optimal performance. Over trimming will reduce performance and could potentially damage your engine by cavitation.

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.

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 oil type can be found in the applicable steering manufacturer's owner's manual. The steering should only be adjusted by a qualified technician.

Consult your engine and control owner's manuals for instructions on operating your boat's 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 will 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 engine manufacturer's multi-function display. These gauges are capable of providing the operator with a comprehensive list of engine data and operating information such as: voltage, trim status, boat speed, steering angle, fuel level, oil, water, engine RPM and engine diagnostic alerts. Always be aware of your gauge reading. Low RPM's can mean a fouled prop. For full break down of capabilities related to your gauge, see the manufacturer's owner's manual. Stay current with corresponding software updates for your display. Contact your Kingfisher Dealer for more information.

SAFE OPERATION, CARE AND ATTENTION

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

- 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
- 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 center of the passenger carrying area of your boat

OPERATING TIPS

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 boat's fabric top in the down position. Perform all trailer checks.

Starting your Engine

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

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 transom platform and ladder if so equipped.

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, and 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. Once on the beach, 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. Do not lower the outboard until there is sufficient water to avoid engine damage. Hull damage as a result of beaching is not covered under warranty.

Night Operation and 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.

Auxiliary Engine Operation

When operating the vessel under the main engine power, always have the auxiliary motor tilted out of the water. Engine damage may occur if the auxiliary engine is in the water while in planning speeds.

POST OPERATION CHECKLIST

- ☐ 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 impeller 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.
- ☐ 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 owner's 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.

TRAILERING YOUR BOAT

Please defer to your state or provincial regulations for towing and licensing requirements

Gross Vehicle Weight Rating (GVWR)

Take careful consideration of the GVWR. Locate the decal with the GVWR information. It is usually found on the frame near the tongue of the trailer. The boat, engine(s), fuel, water and your boat's accessories and gear should never exceed this rating.

Trailer Setup

Setting up the correct trailer fit for your boat and vehicle is very important. An improper trailer setup can do cosmetic as well as visible and unseen structural damage to your boat. KingFisher strongly recommends having a technician from an authorized Kingfisher dealership ensure your trailer is properly set up. Damage due to trailering is not covered under warranty.

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.

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.



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.

TRAILER CHECKLIST

Before towing your boat complete the below checklist:

- ☐ Refer to local and regional laws to ensure that your trailer complies with regulations
- ☐ Read the trailer manufacturer's owner's manual
- ☐ 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
- ☐ Check for correct function of the trailer braking system
- ☐ Secure the bow of the boat to the trailer with the winch line and safety chain
- ☐ Tie down straps should be attached from the eyehooks in the transom to the rear of the trailer
- ☐ Attach the trailer's break-away chains to your vehicle. Properly secured chains cross over each other
- ☐ Secure the trailer tongue over the hitch on your vehicle using the release handle and locking pin on the trailer
- ☐ Tongue jack is in the full upright position
- ☐ Trailer electrical harness is plugged in and brake lights, turning indicators, side markers and parking lights are functional
- ☐ The boat should be level and sit squarely on the trailer
- ☐ 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
- ☐ Check the trailer for any loose fasteners, corrosion or damage
- ☐ Check the tires for proper inflation and wear
- ☐ Check your trailer wheel hubs periodically during your trip to ensure that they are not overheating

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

SECTION 5 — MAINTENANCE AND CARE

EXTERIOR MAINTENANCE

KingFisher uses marine grade products and takes extra caution during installation to ensure the longevity of your boat. However, after each voyage there is a need to thoroughly clean your vessel to minimize electrolytic action (galvanic corrosion). In addition to instructions found elsewhere in this manual and in literature specific to certain components, the following information is provided for general maintenance and repair. Because conditions vary widely in different areas and the frequency and type of use can differ greatly between owners, intervals for maintenance are not listed here.

Sacrificial Anodes

Sacrificial anodes are a highly active alloy material used to prevent less active alloys from corroding. Your Kingfisher hull is fitted with four 2.5lbs aluminum sacrificial bar anodes bolted to the stern of the boat. The boat's motor(s) will also be fitted with several sacrificial anodes. Careful inspection and replacement of worn anodes are essential to keep the hull in the best condition possible. Good practice is to change the anodes if they deteriorate by 40-50%. Failure to replace a worn anode will result in hull damage and will void your warranty. See your authorized Kingfisher dealer for sacrificial anode replacement information.

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. Rinse with fresh water after every salt water use. 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 non-biodegradable solvents. Do not discharge chemicals overboard. Regular periodic maintenance will maintain the overall appearance of your boat.

Paint 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 authorized Kingfisher dealer or an automotive body shop.

Oxidization and Corrosion

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, fiberglass, etc.

KingFisher 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 millimeter), 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 as long as proper care is taken.

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. See the **corrosion manual** for more information.

Warranty does not apply to:

Corrosion or damage resulting from fuel overfilling, the use or storage of harmful solvents or cleaners, electrolysis caused by reversed polarity connections or inadequate galvanic isolation, improper use of anti-fouling paint, or dissimilar metals and saltwater exposure. Salt water corrosion damage resulting from absence of zinc anodes, cathodic protection devices, improper or unattended storage or moorage.

Corrosion Information

Common Types of Corrosion

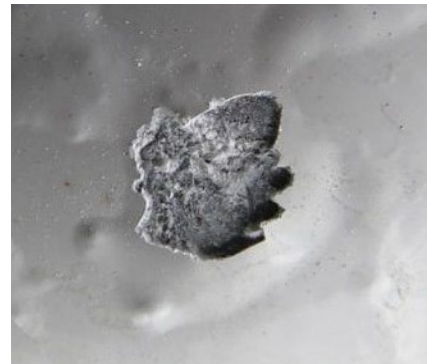
Galvanic Corrosion - Very common type of corrosion caused by contact between dissimilar metals. Often found between stainless steel and unprotected aluminum, but also other steel or alloys (fishing gear, coins, etc.) that find their way into the bilge or other hull compartments. Use of corrosion inhibitors/sealants, 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.

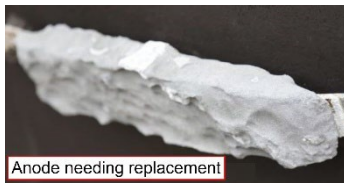
Anode Material	Salt Water	Brackish Water	Fresh Water
Zinc (Zn)	✓		
Aluminum (Al)	✓	✓	✓
Magnesium (Mg)			✓

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.



New anode



Anode needing replacement



Anode needing cleaning

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.

INTERIOR MAINTENANCE

Cabinets and Countertops

Laminate countertops are offered on all Kingfisher models. To keep the sapelli wood cabinets and laminate countertops in optimum condition, clean the cabinet as with a lint-free cloth slightly dampened with water and soap. Dry immediately with a lint-free cloth. Avoid using abrasive pads or powdered cleansers as these products may scratch and penetrate the surface, allowing moisture to enter and cause deterioration of the finish. Keep the surface dry by wiping up spills and water marks as they occur.

Vinyl Floor Coverings

Remove ordinary dirt and smudges with a mild soap and water solution and a clean soft cloth or towel. Dry with a soft lint-free cloth or towel. Do not use abrasive powder, steel wool, or industrial strength or solvent cleaners. The use of upholstery “conditioners” or “protectants” is not recommended and should be avoided on all vinyl coated fabrics. For tough stains, Formula 409 All-Purpose Spray Cleaner or Fantastik Spray Cleaner is recommended by the vinyl manufacturer.

Kingleather Upholstery

The vinyl seats can be routinely washed with a soapy water solution. For tough stains, use Spray Nine. Protect the seat coverings with a 303 protectant.

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 drain plug
- ☐ Check bilge for oil, water and gasoline
- ☐ Check steering lines for wear and ease of function
- ☐ Check oil level in engine and power steering pump
- ☐ 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
- ☐ Confirm proper operation of galvanic isolator. See page 30 of this manual

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 and primer bulb (if equipped) for signs of wear, chafing and other deterioration. Replace any damaged fuel hoses immediately. Check the fuel filters. Change the filters once a season or after every 100hrs of operation.

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 and that the fluid isn't contaminated.

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 grey 50A circuit breaker coming off the main battery lead to your distribution panel. Inspect the fuses and the electrical system of your boat monthly. You can also find a panel of fuses under the main helm. 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 removing all the sidewalk screws and lifting the rear deck off.

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. Do not drill holes for routing cables *below* the water line. Extreme caution must be used when installing this type of transducer to avoid leakage and potential injury or death.



WARNING:

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

STORAGE AND WINTERIZING

KingFisher recommends your boat be winterized by an authorized 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 owner's 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.

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

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 circulates throughout the 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

Trailer

We recommend 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 braking system can be permanently damaged if not properly winterized and free of all water



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

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

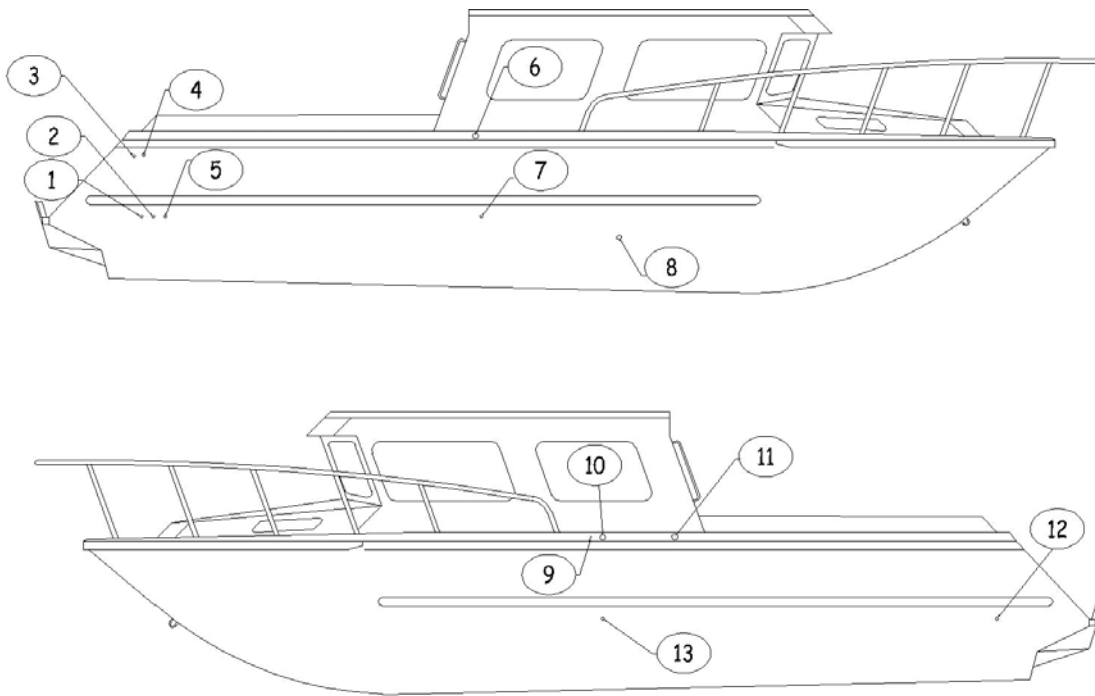
Miscellaneous Items Checklist:

- ☐ 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 owner's manual

Trailer:

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

SECTION 6 — SYSTEM AND OPTIONS



THRU HULL LOCATION

- 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

Note: Thru hull location may vary due to individual options selected.

IMPORTANT

Check with the Coast Guard and local authorities prior to discharging grey water overboard.

SYSTEMS

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.

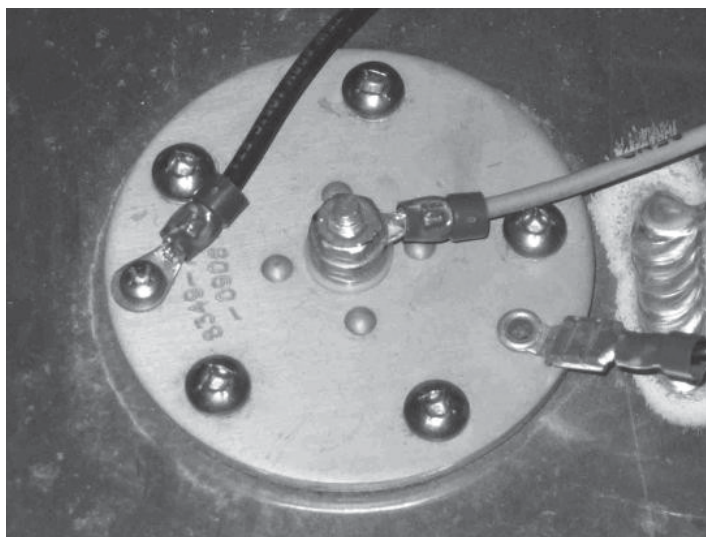
- Check to ensure that the steering system operates correctly and smoothly prior to each trip out on the water.
- Poor or erratic steering may be a sign that the oil level is low, or that fluid or air is leaking out of or into the system. Leaks can occur in the steering hoses, the cylinder, or at connection points. Do not attempt to operate your boat if you suspect a steering system problem.
- 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

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.

For recommended fuel please refer to your Engine Manufacturer's owner's 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.

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

Before operating the boat, check the 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.



Kicker Motor Fuel Quick Disconnect

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 around where the fuel filters reside.

When the kicker is not in use, always turn off the fuel supply shut off valve and tilt the engine up and out of the water.

Re-fueling the Boat

- Do not smoke when refueling
Keep away from all other ignition sources
- Stop engine and turn off ignition
- 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.
- All passengers must be out of the boat during refueling
- Open the gas cap and begin refueling
Refer to hull plan for location of gas cap
- When tank is filled to the appropriate level, replace the gas cap

Engine Oil and Fluid Levels

Engine oil and fuel levels specific to your engine model can be found in the engine manufacturer's owner's manual

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

For easy reference please mark down 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: _____

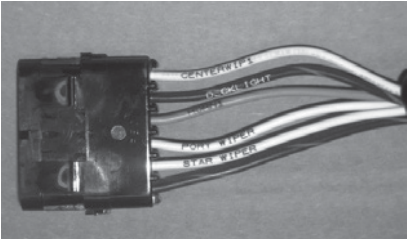
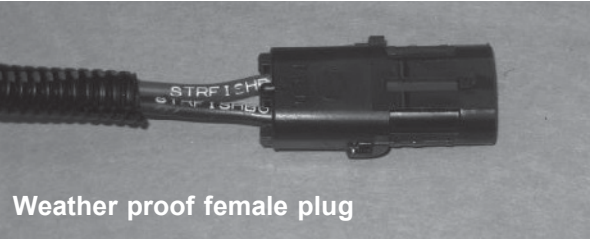


CAUTION

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 FUMES ARE INHALED, SEEK MEDICAL ATTENTION IF GASOLINE IS SWALLOWED, CONTACT A POISON CONTROL CENTER AND SEEK IMMEDIATE MEDICAL ATTENTION

ELECTRICAL SYSTEM

KingFisher Wiring Harness

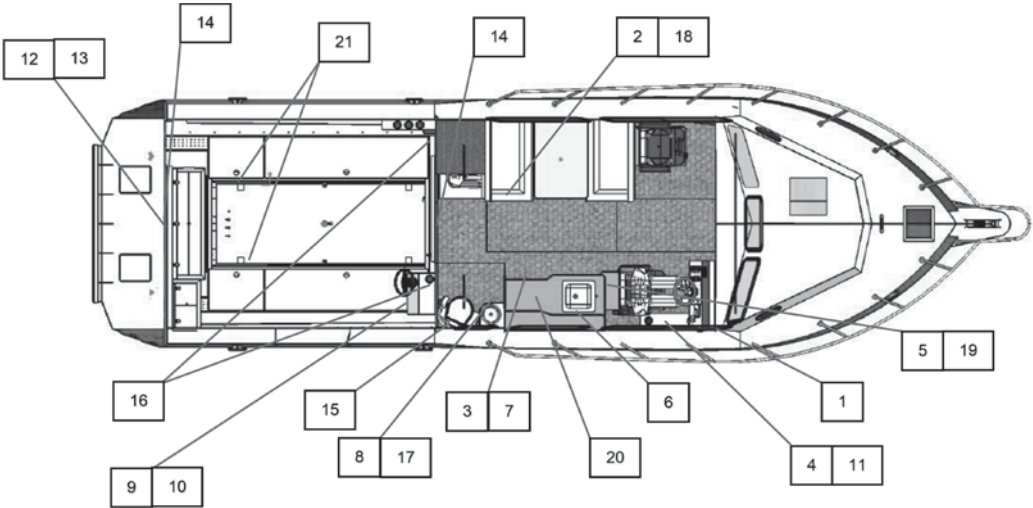


KingFisher’s standard main wiring harness has been spliced and fitted with female weather proof plugs for each option offered.

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.

3425 Diagram

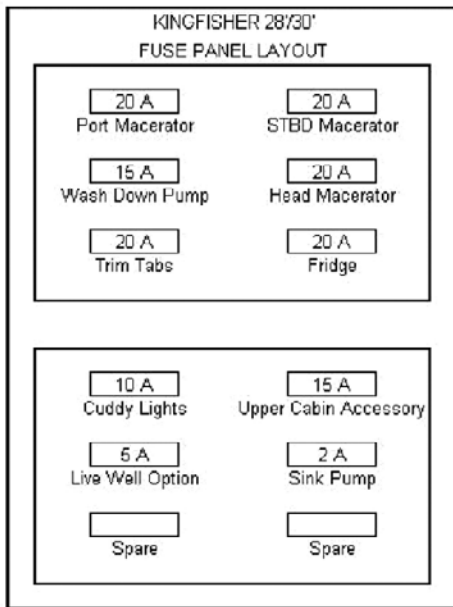
The following diagrams shows general wiring harness routings and plug locations for standard and optional features:



- | | |
|--|--|
| 1. Fuse panel and ground block | 12. Remote battery switches |
| 2. AC panel (option) | 13. Main fuse and bilge fuse(s) |
| 3. DC fridge switch | 14. Bilge pumps |
| 4. Galvanic isolator (in wall) | 15. Head stall light |
| 5. Carbon monoxide (CO) detector | 16. Deck lights |
| 6. Faucet | 17. Shower sump (under deck) (option) |
| 7. Fridge | 18. Invertor Controller (option) |
| 8. Toilet macerator switch | 19. Power invertor (under deck) (option) |
| 9. Washdown switch & fishbox switch | 20. Cook top (option) |
| 10. Fishbox macerator switch (28/30 only),
livewell switch (option) | 21. Fishbox macerator pumps |
| 11. Remote battery controller | |

Fuse Panel

A fuse panel label is located underneath 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

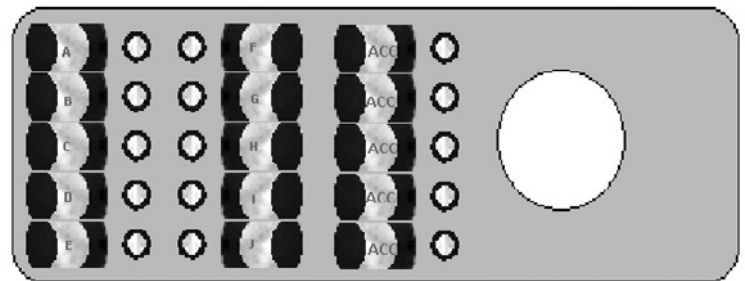
IMPORTANT: If a fuse burns out continually, consult your authorized KingFisher dealer.

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.

Dash Panel

- A Anchor/Nav light
- B Forward bilge
- C Aft bilge
- D Forward heat fan
- E Aft heat fan
- F Interior lights
- G Aft deck lights
- H Starboard and center wiper
- I Port wiper
- J Horn

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



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.

Navigation Lights & Horn

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

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.

Troubleshooting

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 Coast Guard for this and further safety regulations

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

If a component or appliance trips the breaker:

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

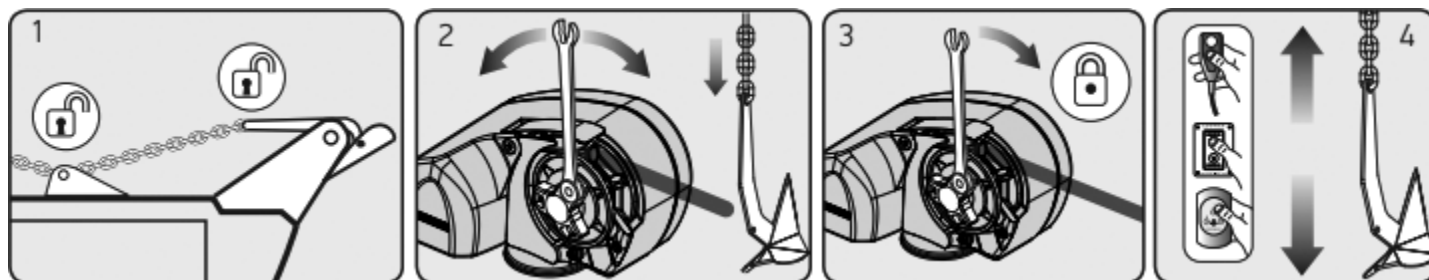
Note: If an appliance or component trips its breaker continually, do not use the appliance or component and refer to an authorized KingFisher dealer

ANCHOR ROPE AND CHAIN REQUIREMENTS

								
			D (mm)	D (inch)	P (mm)	P (inch)	W (mm)	W (inch)
Dual Gypsy	12 mm ($\frac{1}{2}$ ") 3 Strand and 8 Plait	6mm DIN 766	6	0.236	18.5	0.728	20.4	0.803
		7 mm DIN 766	7	0.276	22	0.866	23.8	0.937
		$\frac{1}{4}$ " ISO G4	7	0.276	21.3	0.840	24.4	0.962
		$\frac{1}{4}$ " BBB	7.14	0.281	22.1	0.870	25.2	0.992

Anchoring:

(a) Anchoring (manually controlled freefall):



- 1 Release any anchor locks
- 2 When safe, insert the Lewmar wrench in to the capstan drive cap. Rotate clockwise to grip the gypsy and anticlockwise to free the gypsy controlling the rate of descent of the anchor. Lock the clutch by turning the drive cap clockwise and engage the anchor locks
- 3 To return the windlass back to powered operation lock the clutch by rotating the capstan drive cap clockwise until tight and remove the wrench handle.
- 4 Engage the circuit breaker/isolator and press the up button
- 5 NOTE: If the clutch nut is not tight the internal clutch mechanism will rotate freely and not engage the drive to the capstan

a Anchoring (powered UP/DOWN):

To release anchor:

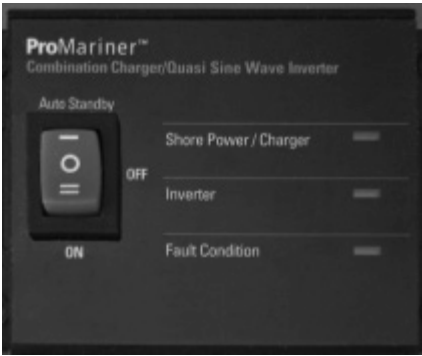
- 1 Check clutch nut is tight If the clutch nut is not tight the internal clutch will rotate freely and not engage the drive to the capstan.
- 2 Release any anchor locks
- 3 Engage the circuit breaker/isolator Press DOWN button

To retrieve anchor:

1. Press the UP button continuously to retrieve the anchor.

Note: If the clutch nut is not tight the internal clutch will rotate freely and not engage the drive to the capstan.

TruePower Combi 2000 Pure Sine Wave Series



Your new ProMariner TruePower Combi unit is current limiting with built in “smart” features to monitor vital functions and preclude damage to the charger and the installed system. The unit incorporates alarms, indicators and an auto shut-down feature for peace of mind and trouble free operation. This section contains descriptions of the LED indications and functions of controls. Turning the unit OFF and ON again will restart the unit after a fault, however, if the fault is still present, the unit will again shut down.

Inverter – The TruePower Combi serves as a Pure Sine wave or a Quasi (modified) Sine wave inverter, converting DC power to clean, reliable AC power.

Charger – The TruePower Combi also serves as a high efficiency automatic battery charger suitable for all commonly available battery types.

Transfer Switch – The TruePower Combi includes an internal, automatic 30 amp AC Transfer switch that senses the presence of AC shore/station power. Upon connection to a shore power/shore station source, the Combi will switch from INVERTER mode (providing AC power via DC battery source) to CHARGE mode, automatically. This switch, in compliance with ABYC E-11, disconnects the neutral AC lead from the AC ground when in shore/station power mode.

1. Remote Panel LED Indicators

	LED Color	Function When Illuminated
Shore Station/ Power Charger	Green	Shore/station power Connected/Charging
Inverter	Green	Inverter On/Shore/station power disconnected
Fault Condition	Red	Fault Condition, See Troubleshooting Section

NOTE: This panel is removable from the TruePower Combi unit to be located in an area of greater convenience. A dummy plate is included in the package. See the Installation section for more details on removal of the remote panel and installation of the dummy plate.

2. Three Position Rocker Switch (Inverter feature ONLY)

Switch Position	Action
Auto Standby	Power on with Standby mode. Loads connected below 20W will NOT activate the Inverter
Power Off	Both the Inverter and the charger disabled.
Power On, Without Auto Standby	Power to Inverter is enabled, Auto Standby disabled.
Resetting the Unit After a Fault	Cycle power Off, then On again, the unit will reset. The unit will continue to shut down if the fault is present. In this event, consult the Troubleshooting section of this manual.

OPTIONS AND FEATURES

Airtronic D2 Heater (Optional)

The Airtronic D2 is a compact diesel burning 7,500 BTU/hr air heater. These heaters provide hot air to the interior of the boat for passenger comfort and window defrosting. Various control options are available to operate the heater. It cycles through four heat outputs modes, (boost, high, med, low) in order to maintain a desirable temperature. In the event that the heat output required is less than what the “low” power mode is distributing the heater switches to “stand-by” mode.

Espar Hydronic Heater (Optional)

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.

Hot Water Tank

The hot water tank works in conjunction with the Espar D5 hydronic heater and the shore power. When the boat is plugged into shore power, the hot water tank runs off 120 AC voltage with the main breaker switched on and the hot water tank breaker switched on. When the boat is not plugged into shore power, the water gets heated by the coolant being circulated by the D5 Espar heater.

Shore Power System

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 boat's 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.

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 reset the breaker button before using the plug in.

Inverter/Battery Charger

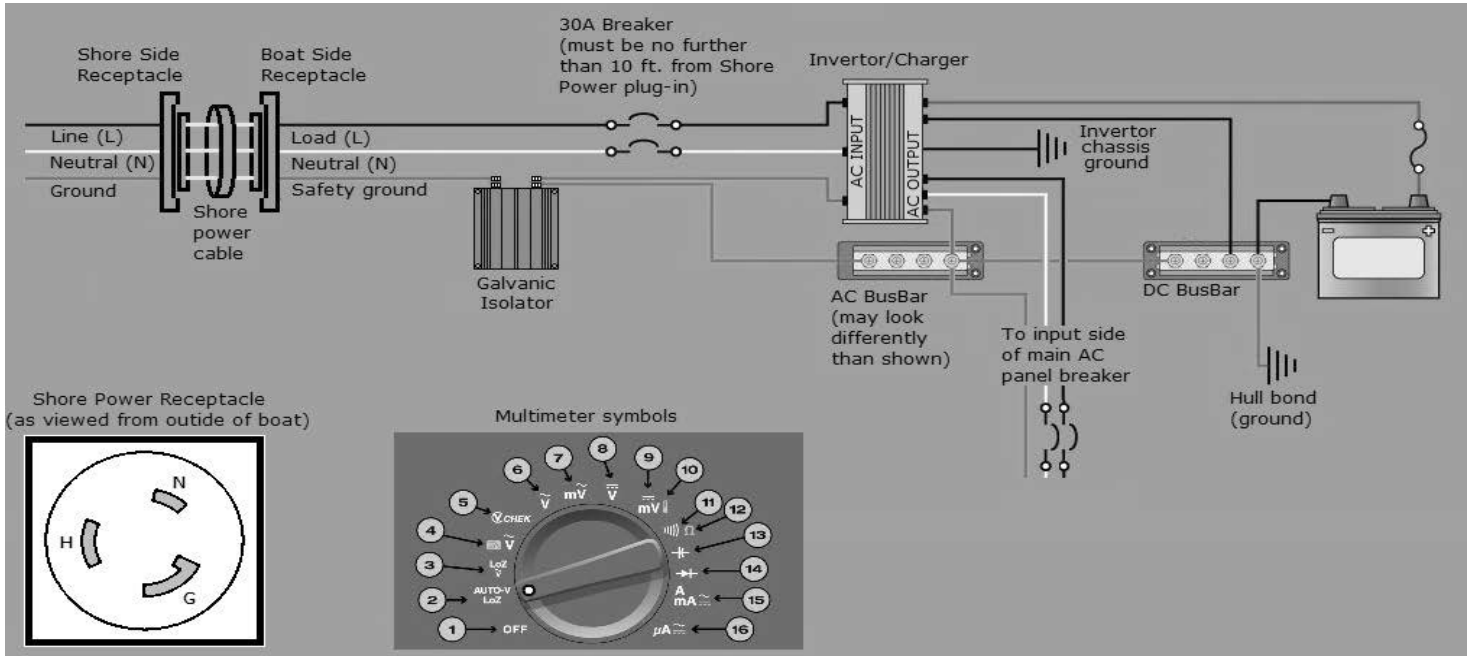
The Pro Mariner True Power 2000 is a combination inverter/battery charger, converting DC power to clean, reliable AC power to allow systems on board to function by DC battery power or by AC shore power. This inverter also has an integrated battery charging system that automatically starts charging all batteries on board when plugged into shore power.

When plugged in to shore power, the presence of AC current begins the charging cycle, as well as indicates to the whole system that the inverter is NO LONGER providing inverter power and is providing AC power as a pass-through.

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 owner's manual

AC/DC Fridge

An AC/DC fridge option is provided with the Dockside package. Both AC and DC power can be connected to the fridge at the same time. The unit will always run on AC when AC power is available. Should the AC be disconnected, there is a one-minute time delay before the unit continues to run on DC. If AC power is reintroduced, the unit immediately switches back to AC.

Start up: Turn the power on and set the thermostat between 3 and 4. You can make further adjustments after the box has cooled down. Allow the refrigerator to come down to temperature before putting product in. Setting the thermostat to a higher setting, i.e., 7, will not decrease the time required for the unit to cool down to its normal operating temperature. AC/DC units cool at the same rate on DC as on AC.

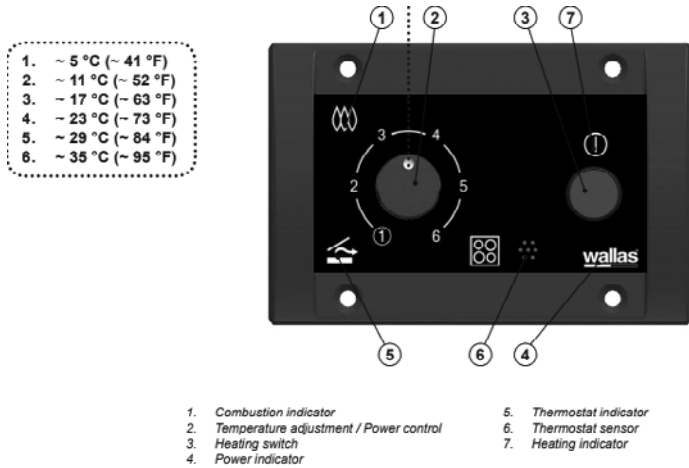
Two Burner Alcohol Stove

The ORIGO stove has a non-pressurized alcohol burner. The alcohol is absorbed into a non-flammable material in the canister. Remove the cutting board. Pull the stove top latch forward and lift the stovetop up. Caution should be taken while fueling the canister. Be sure the flame is completely extinguished. Remove each canister from the stove to fuel one at a time. It should be cool enough to be tangible with bare hands. Do not overfill the canister. Max capacity is 1 quart. Check the fuel level by tilting the canister vertically. Hold this position for 5-10 seconds. Once the fuel is visible in the non-flammable material at the bottom of the opening, the canister is full. The stove will operate if the canister is not filled to the max capacity. Be sure to clean up any spilt fuel. Close the stove top before lighting.

Lighting the burner: A hand-held butane BBQ lighter is recommended. Slide the control to the maximum opening. Stick the lighter in towards the canister and ignite.

Extinguishing the flame: Slide the control to the "Off" position. Wait a few moments. Confirm the flame is extinguished by opening it back to wide open. Repeat if flame is still burning. Wait until the stovetop is completely cooled off before replacing the cutting board.

Wallas 85DU Diesel Stove



Fueling: The diesel tank for this device is shared with the diesel D5 Espar heater. It is located mid ship, behind the cabin bulkhead on the port side. It is encased in an aluminum compartment with a hinged door.

Start up: To get the stove turned on, continuously press (3) for approximately 2 seconds, at which point, the power control indicator (4) illuminates, letting you know the stove is ready for use. The stove switches normal mode once the switch is released after holding for 2 seconds. At this point, the yellow heating indicator (7) illuminates. The red combustion indicator (1) will illuminate when the burner flame has been ignited and the flame is stabilized (About 5 minutes). The whole start up process takes approx 11 minutes.

Normal use: The heating level is adjusted by turning the knob (2). Avoid turning the knob rapidly as this may cause the unit to get sooty.

Heating/thermostat mode: Requires the blower lid assembly. When the lid is folded over the ceramic top, the heating mode can be activated by turning the control knob (2) to min-max-min-max while the yellow heating indicator (7) is illuminated. To confirm the heating mode has been activated, the yellow thermostat indicator (5) will be illuminated. Once passed the ignition phase, the temp is controlled by turning the knob. When the thermostat indicator is illuminated brightly, the desired temp has not been reached. When it dims, the desired temp has been achieved.

Returning to manual mode: Repeat the min-max-min-max procedure and the thermostat indicator will go out and the unit will return it to manual use mode.

Shut down: By pressing the heating switch (3) for approx 2 seconds at which point the yellow heating indicator light (7) will go out immediately. The red combustion indicator (1) will continue to blink for 5 minutes while the unit is cooling down. It cannot be restarted until it is cooled down and the red indicator stops flashing.

BATTERIES

The 3025/3225/3425 will be equipped with two starting batteries and two house batteries. Certain engine manufacturers recommend different types of batteries over others. Refer to the engine manufacturer recommendations for proper battery type and size. There will be one 24 series starting battery for each engine, located on the starboard side inside the bilge access area. The house batteries are located on the port side and will be 27 series, lead acid.

Battery Control Center

The battery control center main cluster is located in the bilge compartment. This system has a dedicated key switch, located on the Starboard side in the face of the cabinet. This key switch controls the starting and house battery switches. It allows the operator to conveniently operate all battery isolation with a simple turn of a key.

Once the engines have been started and the cranking batteries have reached the peak charge of 13.7/24.4 volts, the system will automatically switch to charging the house batteries. This ensures all batteries are being charged adequately.

Battery management key switch Located on dinette face



Battery Maintenance

- ❑ Keep battery cables tightly connected and corrosion free
- ❑ Ensure batteries are securely mounted at all times

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 battery terminals

Note: If the battery is to be stored for a prolonged 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.

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 owner's manual.

TRIM TAB OPERATION

The trim tab switch is located to the starboard side of the main steering wheel

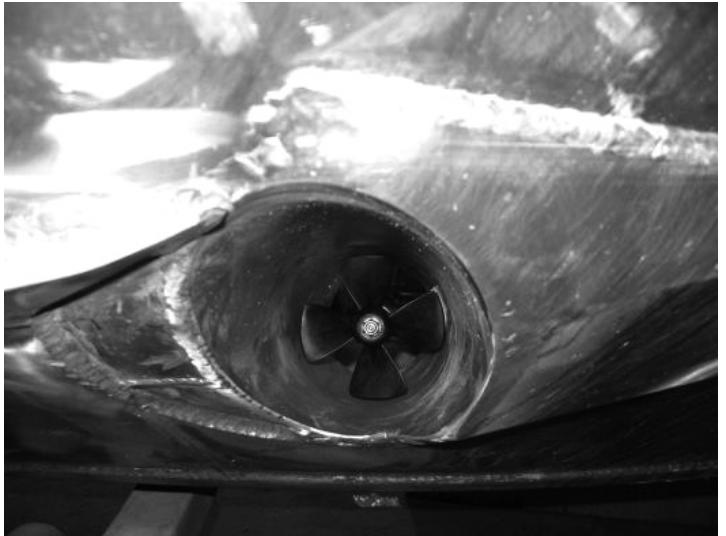


Please refer to the manufacturer's owners manual for operating and safety instruction

BOW THRUSTER

An optional bow thruster is available on the 3025/3225/3425 Offshore. The bow thruster is operated by way of a dashmounted 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 owner's manual

WATER AND PLUMBING

Bilge Pumps

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 backup 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 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

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.

There is a third bilge pump located inside the cabin door, under the vinyl floor board, just in front of the hot water tank. 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

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



- 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

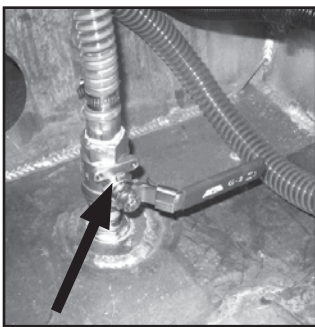
Important: If the backup pump fails to work, clean out the pump as described below. Check the main 10 amp fuse that is located on the bilge pumps positive lead to the battery and check that the battery system is fully charged and operational. After confirming the above, if the pump is still not working,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

Ball Valve Operation

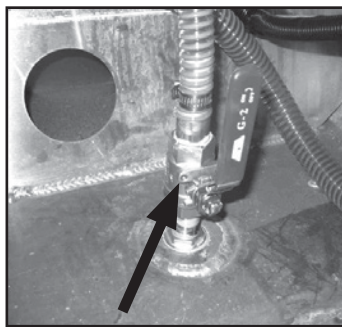
Every option that requires water to be drawn from the outside of the boat is fitted with a stainless steel ball valve. The valve is attached to the water pick up thru-hull and is opened by turning the handle 90 degrees.

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

Shut Position



Open Position



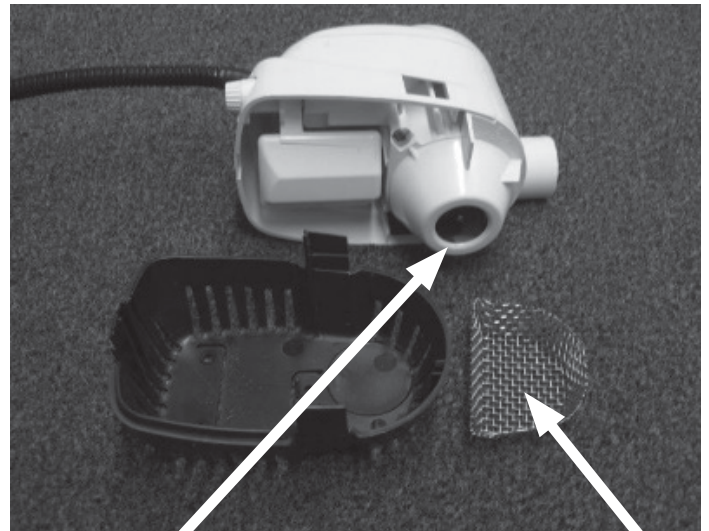
Cleaning a Bilge Pump

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.

- 1 Remove the top section of the bilge pump by pressing in the two tabs located at the sides of the pump body
- 2 Lift up on the pump body to expose the pick up and strainer basket



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



FRESH WATER SYSTEMS

There are two fresh water systems that may be offered

1. Cold fresh water system
2. Hot and cold fresh water system

Important: KingFisher Boats are delivered 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 40 USG fresh water holding tank. The system is supplied via an on-board pressurized water pump.

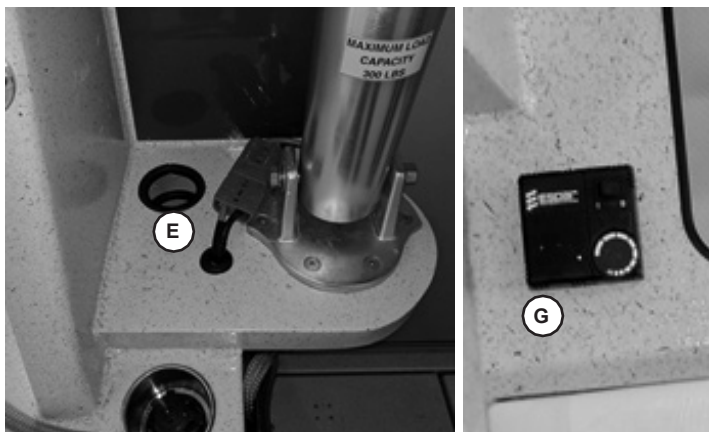
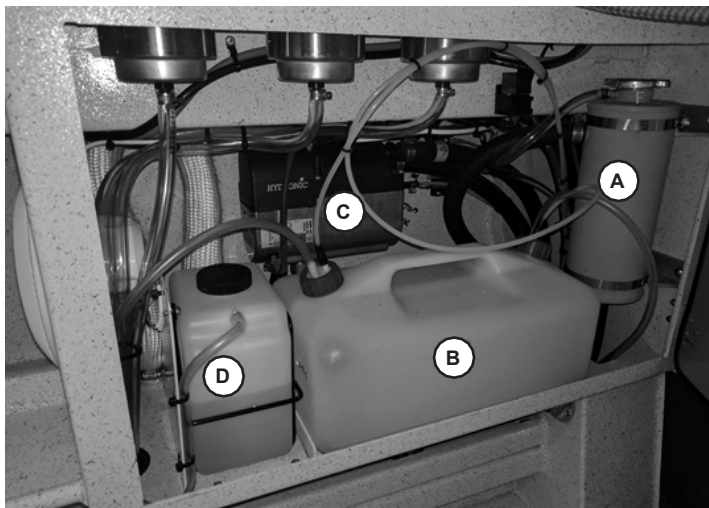
To operate the system:

- ❑ Fill the fresh water holding tank with fresh water. The holding tank is located below the floor just inside the aft cabin door.
- ❑ The deck fill cap is indicated in blue and is located on the starboard side gunnel, mid ship.
- ❑ Ensure that the battery switch is in the correct battery position (See battery switch).
- ❑ The pressure pump switch is located on the dinette switch plate.



Hot / Cold Water System with Heater / Defroster and Shower

The hot water system is heated by an Espar Hydronic diesel heater, which is located in an aluminum compartment on the port side behind the cabin bulkhead. The main power switch and thermostat are located on the other side of the bulkhead, inside the cabin.



- A Coolant reservoir
- B Diesel tank
- C D5 Hydronic heater
- D Coolant overflow tank
- E Rad Cap access
- F Rap Cap
- G Thermostat/ Main power switch

Periodic Heater Maintenance & Troubleshooting

In the event of a failure there are several items which should be checked before major troubleshooting is done:

- Remove rad cap and confirm coolant level is filled to the top of the reservoir. If coolant is low, add a 50/50 mix of automotive coolant
- Check coolant hoses and fuel lines for leaks
- Check electrical harnesses and connections for corrosion
- Run the heater for a minimum of 15 mins once a month, even when the boat is not in use
- Maintain the batteries and electrical connections in good condition. When the system senses insufficient power supply, the heater will not start
- Low and high voltage cut-outs will shut the heater down automatically
- Check circuit breakers and fuses
- Make sure there are no obstructions at the combustion intake and exhaust
- Make sure there is adequate fuel in the tank



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.

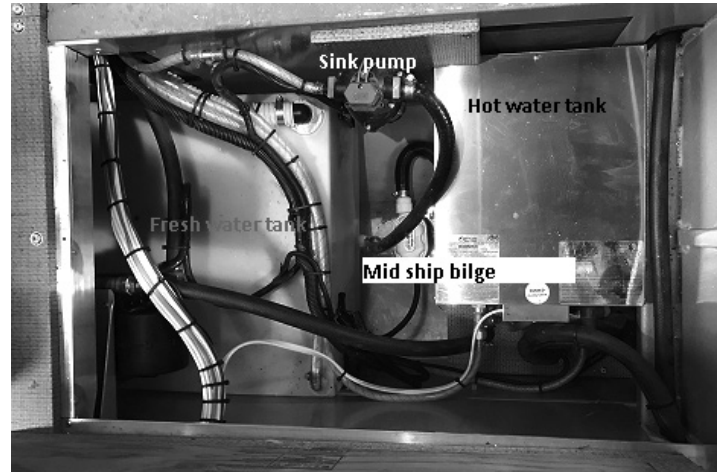
To avoid potentially dangerous onboard fuel spills, always remove the diesel tank out of the cabin area before filling it with fuel.

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.

Hot Water Tank

The hot water tank is located under the floor, just inside the cabin. 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 manual for operating and safety instructions.



Shower System

The showerhead is incorporated in the sink faucet and locks into the supplied bracket on the overhead shelf.

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



The shower drains directly into a sump pump which is located on the starboard side, below the floor under the fridge. 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 regularly.

To clean out the shower sump:

1. Expose the sump by removing the fridge and pulling up the access hatch
2. Remove the Philips screws in the four corners of the sump box lid and carefully remove the lid
3. Remove the sump inlet filter screen
4. Clean the screen of debris and foreign objects
5. Replace the screen
6. Test the pump function by lifting up on 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.

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 there is sufficient water in the water tank
- Confirm the battery switch is turned on
- Confirm the battery system is fully charged and functioning and that all wires leading to the batteries are secured firmly to the battery posts
- Check 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



Shower sump box



Remove filter screen



Tripping the float switch

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

Grey Water Holding Tank

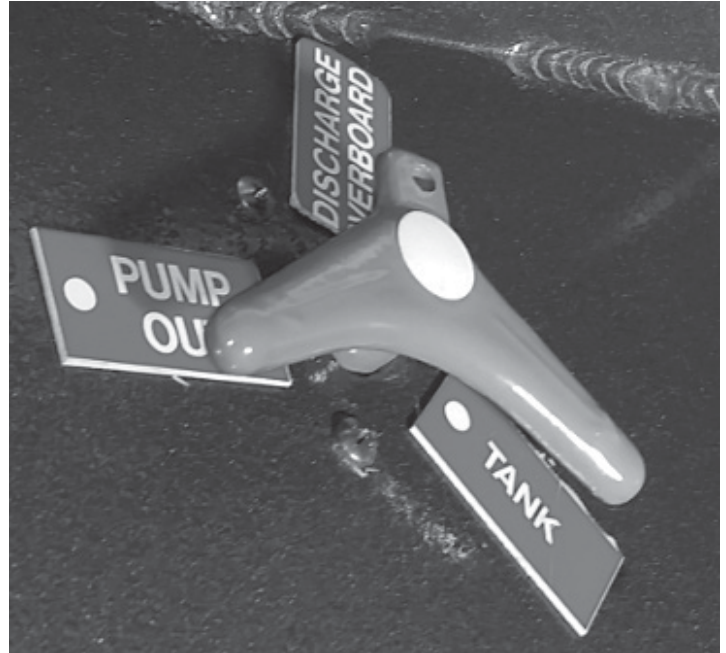
Head waste will flush directly into the black water holding tank. The tank is located on the starboard side, under the cabin floor. The black water holding tanks are black in color.

From the holding tank there are two choices,

1. 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.
2. The tank can also be sucked out from a dock side waste station. Position the “Y” valve to the dockside position; attach the pump out hose attachment to the outside fitting and operate the pump out station as directed.

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

“Y” Valve Operation and Holding Tank Contents Disposal



Y Valve Location

The “Y” valve is located in the head stall on the sink galley lower to the floor.

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 Pumps:

The fish lockers are located on port and starboard in the deck floor.

Each fish locker is fitted with a diaphragm evacuation pump. These pumps are operated by switches located on the rear helm.

- 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

Fish Box Troubleshooting

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 the battery system is fully charged and functioning and all wires leading to the batteries are secured firmly to the battery posts
- ☐ Confirm 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

Livewell and Wash down

Livewell or bait tank is located at the aft deck. The switch to turn on the aerator is located on the rear helm.

SECTION 7 - 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 troubleshooting information

Symptom	Probable Cause	Corrective Action
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
Boat persistently smells of gasoline	Fuel spilled into bilge/fuel system leak	Check bilge for gasoline/evacuate boat/ inspect fuel system for leaks

Symptom	Probable Cause	Corrective Action
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
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 issue	Loose wire Faulty sensor Burnt fuse Popped breaker Corroded wires/connections Dead battery	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 8 — NAUTICAL TERMS

Abeam	Object 90 degrees to centerline 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

SECTION 9 — MAINTENANCE LOG

Kingfisher Model: _____

Serial # (HIN): _____

Make of Motor: _____

Trailer: _____

Date	Maintenance	Description	Engine Hours



WARNING

Operating, servicing and maintaining a recreational marine vessel can expose you to chemicals including engine exhaust, carbon monoxide, phthalates, and lead, which are known to the State of California to cause cancer and birth defects or other reproductive harm. To minimize exposure, avoid breathing exhaust, service your vessel in a well-ventilated area and wear gloves or wash your hands frequently when servicing this vessel. For more information go to www.P65warnings.ca.gov/marine.



KINGFISHER

BATEAUX SOUDÉS POUR L'AVENTURE



MANUEL DU PROPRIÉTAIRE GFX

3025 • 3225 • 3425 GFX OFFSHORE

TABLE DES MATIÈRES

SECTION 1 – BIENVENUE À BORD	1
SECTION 2 – INFORMATIONS DE SÉCURITÉ	2
PRÉPARATION.....	2
SÉCURITÉ NAUTIQUE	2
ÉTIQUETTES ET AVERTISSEMENTS IMPORTANTS.....	3
INFORMATIONS GÉNÉRALES.....	3
ÉTIQUETTES D'AVERTISSEMENT	3
INFORMATIONS SUR LES ÉTIQUETTES DE CAPACITÉ/CONFORMITÉ.....	4
DANGER LIÉ AUX ÉMISSIONS D'ÉCHAPPEMENT.....	5
SECTION 3 – SÉCURITÉ DE L'OPÉRATEUR ET DES PASSAGERS	6
CONDUCTEURS DE BATEAUX.....	6
PRATIQUES DE NAVIGATION SÉCURITAIRE	7
SECTION 4 – CARACTÉRISTIQUES ET FONCTIONNEMENT DU BATEAU	8
APPRENDRE À CONNAÎTRE VOTRE BATEAU.....	8
SÉCURITÉ D'UTILISATION, ENTRETIEN ET PRÉCAUTIONS.....	9
CONSEILS D'UTILISATION	9
LISTE DE CONTRÔLE APRÈS UTILISATION	10
TRANSPORT DE VOTRE BATEAU	11
LISTE DE CONTRÔLE DE LA REMORQUE	11
SECTION 5 – ENTRETIEN ET SOINS	12
ENTRETIEN EXTÉRIEUR	12
TYPES COURANTS DE CORROSION	13
INSTRUCTIONS D'INSTALLATION DES NOUVEAUX COMPOSANTS.....	15
ENTRETIEN INTÉRIEUR	17
ENTRETIEN ET RÉGLAGES	18
STOCKAGE ETHIVERNAGE	19
REMISE EN SERVICE DU BATEAU APRÈS STOCKAGE.....	20
SECTION 6 – SYSTÈME E OPTIONS.....	21
EMPLACEMENT DU PASSAGE DECOQUE	21
SYSTÈMES.....	22
SYSTÈME DE CARBURANT.....	22
SYSTÈME ÉLECTRIQUE	25
EXIGENCES RELATIVES AUX CORDAGES ET CHÂÎNESD'ANCRAGE	28
OPTIONS ETCARACTÉRISTIQUES	30
BATTERIES	32
FONCTIONNEMENT DU VOLET DETRIM.....	33
PROPULSEURD'ÉPREUVE	33
EAU ET PLOMBERIE	34
SYSTÈMES D'EAUDOUCE	36
SECTION 7 - DÉPANNAGE.....	41
SECTION 8 – TERMES NAUTIQUES	44

SECTION 1 – BIENVENUE À BORD

Veillez lire attentivement ce manuel avant d'utiliser votre bateau pour la première fois. Il s'agit d'un document de référence précieux qui devrait vous aider à répondre à la plupart de vos questions concernant l'entretien de votre bateau, son utilisation et vos responsabilités en tant que conducteur.

Prenez le temps de remplir et de renvoyer le formulaire d'enregistrement de la garantie. Le fait de ne pas renvoyer ce formulaire, de négliger ou de 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 à d'autres manuels fournis avec l'équipement et les accessoires de votre bateau. Il est essentiel que vous lisiez tous les 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. KingFisher souhaite que vous profitiez au maximum de votre expérience de navigation et que vous soyez en sécurité à chaque fois. Si vous ne disposez pas de certains manuels, contactez votre revendeur KingFisher pour les obtenir.

Dans la section 1 de ce manuel, vous trouverez un espace pour noter des informations telles que le numéro de série de votre moteur et de votre bateau,

et les coordonnées de votre concessionnaire. Conservez ces informations à bord de votre bateau pour pouvoir les consulter facilement.

Si vous avez des questions concernant votre bateau, consultez votre

Concessionnaire KingFisher. Si vous avez des questions concernant la réglementation nautique

Bureau de la sécurité nautique de Transports Canada ou à la
Garde côtière, Bureau des pêches et des océans.

Avant de prendre la mer, 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. Assurez-vous que votre bateau est en parfait état de fonctionnement.

avant de commencer votre voyage vous permettra de profiter
profiter au maximum de votre bateau.

Numéros d'identification importants

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 d'utilisation du fabricant du moteur pour connaître l'emplacement du numéro de série du moteur.

NUMÉRO D'IDENTIFICATION DE LA COQUE :

Q B S Y _____

MOTEUR 1 NUMÉRO DE SÉRIE :

NUMÉRO DE SÉRIE DU MOTEUR 2 :

NUMÉRO DE SÉRIE DU MOTEUR AUXILIAIRE :

_____, veuillez contacter la Garde côtière américaine locale,

Remarque : il est également recommandé de noter les numéros de série des autres éléments importants si votre bateau en est équipé.

SECTION 2 – INFORMATIONS DE SÉCURITÉ

PRÉPARATION

Avant de commencer votre voyage, assurez-vous de bien connaître les règlements applicables à la navigation dans la région. 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.

Vous trouverez ci-dessous une liste de contrôle de sécurité à effectuer chaque fois que vous prenez la mer

- ☐ Assurez-vous que votre assurance bateau et votre permis de navigation sont en règle et à jour.
- ☐ Vérifiez votre équipement de sécurité à bord, notamment, mais sans s'y limiter :
 - Pagaies
 - Extincteur de classe 5BC en bon état de fonctionnement
 - Seau
 - Lampe torche étanche
 - Fusées de détresse de type A, B ou C à bord et dont la date de péremption n'est pas dépassée (les bateaux de moins de 6 m doivent en transporter 3, et ceux de plus de 6 m doivent en transporter 6)
 - Ligne de sauvetage flottante d'au moins 15 m de long
- ☐ Vérifier la corne de brume
- ☐ Vérifiez tous les voyants lumineux
- ☐ 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
- ☐ Vérifiez tous les sièges et assurez-vous qu'ils sont solidement fixés
- ☐ Vérifiez l'état de la batterie et du système électrique (dommages, corrosion) et vérifiez que vous disposez de fusibles de rechange
- ☐ Vérifiez que la direction fonctionne correctement sur toute sa course
- ☐ Assurez-vous que tous les objets non fixés sont rangés de manière sûre et sécurisée
- ☐ Vérifiez que le bateau ne présente aucun dommage.
- ☐ Vérifiez que les bouchons de vidange de la coque sont bien en place
- ☐ Vérifiez les niveaux des liquides du moteur
- ☐ Vérifiez la capacité nominale et assurez-vous que votre bateau n'est pas surchargé ou surpuissant

- ☐ Vérifiez qu'il n'y a pas d'eau, de carburant ou d'huile dans la cale
- ☐ Assurez-vous d'avoir un conteneur pour collecter les déchets
- ☐ Vérifiez les prévisions météorologiques
- ☐ Assurez-vous d'être accompagné d'une personne capable de piloter le bateau si vous veniez à être dans l'incapacité de le faire
- ☐ Assurez-vous que vous et vos invités portez des dispositifs de flottaison individuels homologués
- ☐ Informez vos invités des procédures de sécurité et de l'équipement à bord
- ☐ Laissez un itinéraire de votre voyage ou un « plan de navigation » à quelqu'un à terre et demandez-lui de contacter les services locaux service de recherche et de sauvetage local si vous ne revenez pas à l'heure prévue

SÉCURITÉ NAUTIQUE

Il est fortement recommandé de lire soit le « Guide de sécurité nautique navigation » (Pêches et Océans Canada, Garde côtière) ou le « Guide du plaisancier sur les exigences fédérales relatives aux bateaux de plaisance » (Garde côtière américaine) avant de prendre la mer. Des publications similaires peuvent être disponibles auprès d'autres organismes provinciaux ou régionaux. Renseignez-vous auprès de votre organisme local pour savoir si un permis de conducteur 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.

ÉTIQUETTES ET AVERTISSEMENTS IMPORTANTS

Pour votre sécurité, veuillez ne retirer aucun autocollant.

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. Toute étiquette perdue ou endommagée doit être immédiatement remplacée. Le non-respect des avertissements peut entraîner des blessures graves, voire mortelles. Si vous avez besoin d'étiquettes d'avertissement, d'étiquettes de conformité/capacité ou d'étiquettes d'instructions de remplacement, contactez votre concessionnaire.

ÉTIQUETTES D'AVERTISSEMENT

Assurez-vous de vous familiariser avec les étiquettes d'avertissement suivantes :

REMARQUE : votre bateau ne comporte que les étiquettes d'avertissement applicables.

Autocollant 1

Situé sur le plateau arrière du pont tribord, il concerne le système d'alimentation à quai.

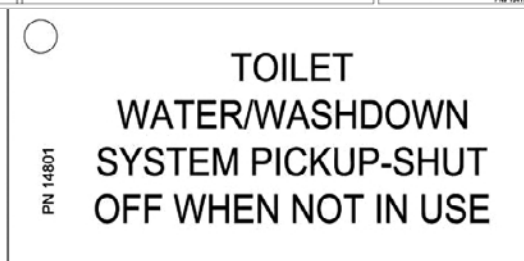
Autocollant d'inspection du système d'alimentation en carburant
Situé à l'intérieur des portes de cale

Étiquette d'avertissement relative à l'échelle d'embarquement
Situé sur la plate-forme de baignade arrière

 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.

Autocollant 2

Avertissement de fonctionnement du moteur auxiliaire et du moteur principal
L'autocollant est situé au-dessus du poste de pilotage auxiliaire

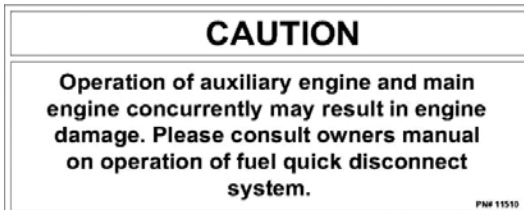


Autocollant 3

L'autocollant d'avertissement concernant l'hivernage est apposé sur le robinet de l'évier et doit être retiré après le rinçage du système

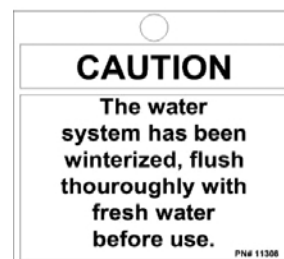


Autocollant 4



Autocollant 5

L'étiquette d'avertissement de visibilité du poste auxiliaire est située au-dessus du poste de pilotage arrière

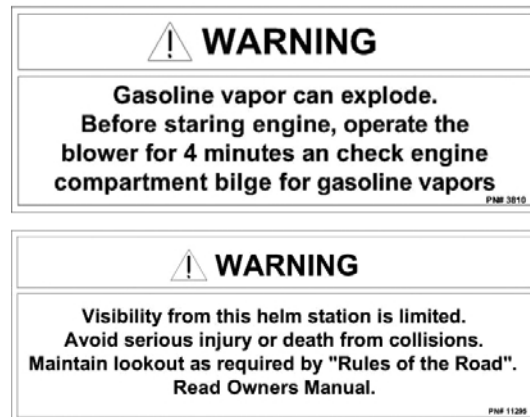


Autocollant 6

L'étiquette de fermeture de la prise d'eau se trouve près du robinet de vidange dans la cabine de toilettes, à côté des toilettes.

Autocollant 7

L'autocollant de fermeture étanche est situé près de toutes les portes ou trappes, qui doivent rester fermées pendant la navigation.



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 8 ou 9).

Si votre étiquette de conformité est manquante, veuillez contacter votre concessionnaire KingFisher en indiquant votre numéro d'identification de coque (HIN) afin d'obtenir un remplacement.

Autocollant 8

L'étiquette de conformité de Transports Canada se trouve sur le vivier à l'arrière du bateau.

AVIS DE CONFORMITÉ CANADIEN	
AVIS DE CONFORMITÉ CANADIEN	
	
WESTWINN GROUP ENTREPRISES INC (QBS)	
VERNON B C CANADA	
MODÈLE / MODEL:	3025 / 3225 / 3425
LE FABRICANT DÉCLARE QUE CE BATEAU EST CONFORME AUX EXIGENCES DE CONSTRUCTION DES BATEAUX DE PLAISANCE DU RÉGLEMENT SUR LES PETITS BATEAUX, TELS QU'ILS ÉTAIENT EN VIGUEUR LE JOUR OÙ LA CONSTRUCTION DU BATEAU A ÉTÉ COMMENCÉE OU LE JOUR OÙ IL A ÉTÉ IMPORTÉ.	
LE FABRICANT ATTESTE QUE CE BÂTIMENT EST CONFORME AUX EXIGENCES DE CONSTRUCTION DES EMBARCATIONS DE PLAISANCE DU RÉGLEMENT SUR LES PETITS BÂTIMENTS, EN VIGUEUR À LA DATE DU DÉBUT DE SA CONSTRUCTION OU À LA DATE DE SON IMPORTATION	
PN	

Autocollant 9

L'étiquette de conformité de la Garde côtière américaine se trouve sur le vivier à l'arrière.

ÉTIQUETTE DE CONFORMITÉ
3025 / 3225 / 3425
CE BATEAU EST CONFORME AUX NORMES DE SÉCURITÉ DE LA GARDE CÔTIÈRE AMÉRICAINE EN VIGUEUR LE LA DATE DE CERTIFICATION
FABRICANT :
WESTWINN GROUP ENTREPRISES INC
VERNON, C.-B., CANADA
PN

RISQUE LIÉ AUX ÉMISSIONS D'ÉCHAPPEMENT

Autocollant 10

L'autocollant d'avertissement concernant le monoxyde de carbone (CO) se trouve à l'arrière du vivier.

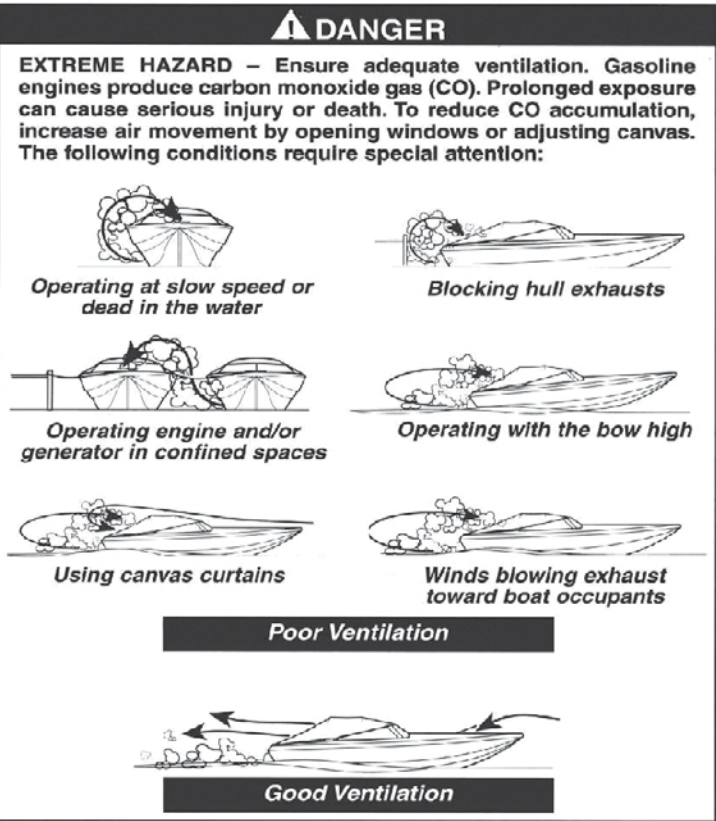


Carbon Monoxide Carbon monoxide (CO) is a poisonous gas that is colorless, odorless and about the same weight as air. It will distribute itself throughout spaces of the boat in dangerous concentrations, if proper ventilation is not provided. A person breathing these fumes will become seriously ill. Direct 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.

Les cabines ou cockpits fermés peuvent accumuler du monoxyde de carbone (CO). Cela peut être dû aux fumées provenant de votre propre moteur ou des bateaux voisins. Pour éviter tout risque d'intoxication au CO, assurez-vous que l'air frais circule en permanence et ne naviguez pas dans un espace entièrement fermé. Vous pouvez installer un ou plusieurs détecteurs de monoxyde de carbone dans la cabine ou le cockpit fermé du bateau.

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.

Graphique sur la ventilation



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

- 1 Larmoiement et démangeaisons oculaires
- 2 Rougeurs
- 3 Inattention et incapacité à penser clairement
- 4 Bourdonnements d'oreilles
- 5 Opression 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

CONDUCTEURS DE BATEAUX

L'utilisation et la conduite sécuritaires de ce bateau exigent des techniques d'utilisation appropriées, du bon sens, un bon jugement et une expertise. Les conducteurs doivent connaître les bases de la navigation maritime et du maniement des bateaux. Il est essentiel que les conducteurs soient capables de naviguer en toute sécurité tout en respectant les autres usagers des voies navigables.

Il incombe au conducteur de conduire le bateau en toute sécurité, conformément à la loi, au bon sens et au bon jugement. Vérifiez auprès de votre autorité locale si un permis de conduire est requis dans votre juridiction. Le conducteur du bateau est responsable de la sécurité des passagers du bateau et des autres personnes qui se trouvent à proximité immédiate et qui peuvent être affectées par la conduite du bateau.

L'opérateur a également la responsabilité d'utiliser et d'entretenir le bateau et son équipement conformément aux instructions du fabricant. Le non-respect de cette consigne peut entraîner des dommages au bateau ou à son équipement, ou annuler la garantie. Votre KingFisher nécessite un nettoyage et un entretien standard afin de garantir de nombreuses années d'utilisation. Reportez-vous à **la section 5** pour connaître les exigences et les instructions d'entretien détaillées.

L'opérateur 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.

En tant que conducteur du 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 vous mette pas en danger, vous ou votre bateau. Consultez les manuels fournis avec votre équipement de sauvetage. Lorsque vous vous approchez de 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 du moteur.

Toute personne qui utilise le bateau doit lire ce manuel afin de mieux comprendre les composants des bateaux KingFisher, les meilleures pratiques de maniement et leurs responsabilités.

PRATIQUES DE NAVIGATION SÉCURITAIRE

La sécurité maritime est d'une importance capitale pour assurer votre sécurité, celle de vos passagers et celle des autres plaisanciers. Les conseils ci-dessous relèvent du bon sens et doivent être suivis. Toute négligence peut entraîner des blessures graves, voire mortelles.

- 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.
- Conduisez toujours votre bateau à une vitesse adaptée aux conditions météorologiques. Ralentissez en cas de visibilité réduite, de mer agitée et de vents violents.
- Ne conduisez pas le bateau si un objet obstrue la ligne de vue à l'avant du poste de pilotage.
- Les vapeurs d'essence sont explosives. Soyez prudent lorsque vous faites le plein afin d'éviter tout déversement dans le bateau ou dans l'eau. Éteignez tout matériel fumant et toute flamme nue pendant le ravitaillement en carburant ou à moins de 15 mètres d'un site de ravitaillement. Évitez les décharges d'électricité statique et n'utilisez pas de téléphone portable pendant le ravitaillement en carburant.
- Vérifiez s'il y a de l'eau ou de l'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.
- Ne vous asseyez jamais sur les dossiers des sièges, les plats-bords ou les accoudoirs, et ne vous tenez jamais debout sur les sièges.
- Ne consommez jamais d'alcool et/ou de drogues récréatives pendant ou avant de conduire un bateau.
- 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, voire mortelles. La modification de la coque annulera la garantie.
- Votre bateau tournera toujours plus brusquement à mesure que vous augmenterez votre vitesse. Soyez toujours conscient de votre environnement et laissez-vous suffisamment d'espace pour manœuvrer en toute sécurité.
- 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 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 à ses 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 direction, de panne du système d'accélération ou de changement de vitesse, coupez le moteur et demandez de l'aide. Utilisez les rames pour regagner la rive.



AVERTISSEMENT :

- UNE UTILISATION ABUSIVE DÉLIBÉRÉE 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

APPRENDRE À CONNAÎTRE VOTRE BATEAU

Lisez le manuel d'utilisation de tous les composants installés.

Localisez précisément vos disjoncteurs, interrupteurs et fusibles en ligne pour les pompes de cale et autres accessoires. Utilisez les différents manuels d'utilisation fournis avec votre bateau pour savoir où se trouvent les points de contrôle et connaître 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.

Une fois que vous vous êtes familiarisé avec les composants de votre bateau, il est temps de prendre la mer. 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.

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. Comprenez la différence entre les moteurs à 2 temps et à 4 temps et sachez de quel type de moteur est équipé votre bateau. 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. S'il en est équipé, votre moteur à 2 temps disposera d'un réservoir d'huile à bord sous le pont avec un remplissage par le pont, ou directement sur le moteur lui-même. Ne négligez jamais les avertissements de niveau d'huile bas et assurez-vous toujours d'avoir suffisamment d'huile à bord. 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 votre 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 stationnez jamais votre bateau avec un réservoir de carburant complètement plein. Le carburant se dilate lorsque la température ambiante augmente, ce qui peut entraîner un débordement du système d'alimentation en carburant. Le carburant déversé 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 le carburant déversé ne sont pas couverts par votre garantie.

Assiette du moteur

Vous pouvez modifier l'angle de l'arbre d'hélice en réglant le commutateur de trim. Commencez au ralenti avec le moteur hors-bord rentré/abaissé à fond. Pendant l'accélération et le déjaugage, commencez à trimer le moteur hors-bord vers l'extérieur/vers le haut. En trimant le moteur hors-bord vers l'extérieur/vers le haut, vous soulevez la proue du bateau. Cela réduit la traînée et la direction de la proue et augmente la vitesse et l'économie de carburant. Trouvez le réglage qui offre les meilleures performances à votre bateau. Un trim excessif réduira les performances et pourrait endommager votre moteur par cavitation.

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.

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 de votre système de direction. pour fonctionner correctement. Il est très important d'utiliser le type d'huile de direction recommandé par le fabricant. Le type d'huile est indiqué dans le manuel d'utilisation du fabricant de la direction. 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 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 vitesse est en prise, demandez à votre concessionnaire Kingfisher de réparer immédiatement votre bateau afin de corriger le problème.

Votre bateau est également 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 en place et que le clip s'insère bien dans son réceptacle. Pour d'autres instructions de démarrage du moteur, consultez votre manuel d'utilisation.

Instruments et jauges

Votre bateau sera probablement équipé d'un écran multifonction fourni par le fabricant du moteur. Ces jauges fournissent au conducteur une liste complète de données sur le moteur et des informations de fonctionnement telles que : tension, état de l'assiette, vitesse du bateau, angle de barre, niveau de carburant, huile, eau, régime moteur et alertes de diagnostic moteur. Soyez toujours attentif aux indications de vos jauges. Un régime moteur bas peut signifier que l'hélice est encrassée. Pour une description complète des fonctionnalités de vos jauges, consultez le manuel d'utilisation du fabricant. Tenez à jour les mises à jour logicielles correspondantes pour votre écran. Contactez votre concessionnaire Kingfisher pour plus d'informations.

UTILISATION SÉCURITAIRE, ENTRETIEN ET ATTENTION

Pour utiliser votre bateau avec soin et attention, que le conducteur soit conscient de l'environnement qui l'entoure à tout moment

- Un arrêt ou un changement de direction soudain peut entraîner une perte de contrôle du bateau pouvant entraîner 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 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.
- Placer des objets lourds d'un seul côté du bateau ou très à l'avant peut nuire aux performances du bateau ou, dans des situations extrêmes, entraîner une perte de contrôle ou le chavirement du bateau. Répartissez toujours la charge de manière uniforme autour du centre de la zone de transport des passagers de votre bateau.

CONSEILS D'UTILISATION

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 cela est possible 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 le frein de stationnement. Détachez la corde du treuil du bateau et attachez une longue amarre à la proue. Guidez votre bateau hors de la remorque et amarrez-le à la rive à l'aide de l'amarre ou demandez à quelqu'un sur la rive de tenir la corde. Garez votre remorque et votre véhicule. Montez à bord de votre bateau. Assurez-vous qu'il y a suffisamment d'eau sous votre bateau avant de descendre le moteur.

Chargement

Inclinez votre moteur hors-bord en position de déplacement. 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 ligne du treuil de la remorque à l'œillet de proue du bateau, détachez la ligne 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 mobiles de manière sécurisée et rangez la capote du bateau en position basse. Effectuez toutes les vérifications de la remorque.

Démarrage du moteur

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

Embarquement à bord du bateau

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 un 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 plate-forme arrière et l'échelle si le bateau en est équipé.

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 l'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 prudence 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 l'approche de la plage, lorsque l'eau devient moins profonde, coupez le moteur, relevez complètement le moteur et laissez le bateau dériver vers la plage. Une fois sur la plage, amarrez le bateau à un objet fixe sur le rivage.

Dans les zones soumises aux marées, 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, faites monter vos passagers à bord, détachez votre bateau du rivage et poussez-le dans l'eau. N'abaissez pas le moteur hors-bord tant qu'il n'y a pas suffisamment d'eau pour éviter d'endommager le moteur. Les dommages causés à la coque par l'échouage ne sont pas couverts par la garantie.

Navigation de nuit et mouillage

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.

Fonctionnement du moteur auxiliaire

Lorsque vous utilisez le bateau à la puissance du moteur principal, veillez à ce que le moteur auxiliaire soit toujours hors de l'eau.

Le moteur auxiliaire peut être endommagé s'il se trouve dans l'eau lorsque le bateau atteint sa vitesse de croisière.

LISTE DE CONTRÔLE APRÈS UTILISATION

- ☐ Une fois que vous avez terminé de profiter de votre bateau pour la journée, retournez au quai ou à la rampe de mise à l'eau et coupez votre 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 l'avant pour les mettre en position de transport sécurisée.
- ☐ Fixez tous les objets non fixés avant de remorquer le bateau.
- ☐ 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.

TRANSPORT DE VOTRE BATEAU SUR REMORQUE

Veillez vous référer à la réglementation de votre État ou province pour connaître les exigences en matière de remorquage et d'immatriculation

Poids nominal brut du véhicule (PNBV)

Tenez compte du PNBV. Localisez l'autocollant indiquant le PNBV. Il se trouve généralement sur le châssis, près du timon de la remorque. Le bateau, le(s) moteur(s), le carburant, l'eau et les accessoires et équipements de votre bateau ne doivent jamais dépasser ce poids.

Configuration de la remorque

Il est très important de configurer correctement la remorque en fonction de votre bateau et de votre véhicule. Une configuration incorrecte de la remorque peut causer des dommages esthétiques ainsi que des dommages structurels visibles et invisibles à votre bateau. KingFisher recommande vivement de faire appel à un technicien d'un concessionnaire Kingfisher agréé pour s'assurer que votre remorque est correctement configurée. Les dommages causés par le remorquage ne sont pas couverts par la garantie.

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.

La manipulation du bateau sur et hors de la remorque ainsi que le remorquage d'une remorque ne doivent jamais être tentés par essais et erreurs. 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. Faites particulièrement attention aux bateaux équipés de balcons avant et de systèmes d'ancrage.



ATTENTION

Un remorquage incorrect peut causer des dommages irréparables à votre bateau. Si vous n'êtes pas sûr sur la manière de fixer correctement votre bateau, veuillez contacter votre concessionnaire Kingfisher agréé.

LISTE DE CONTRÔLE DE LA REMORQUE

Avant de remorquer votre bateau, vérifiez les points suivants :

- ☐ Consultez les lois locales et régionales pour vous assurer que votre remorque est conforme à la réglementation
- ☐ Lisez le manuel d'utilisation du fabricant de la remorque
- ☐ Vérifiez l'attelage de remorque de votre véhicule et assurez-vous qu'il est de la bonne taille et qu'il a la capacité de charge adéquate pour la remorque que vous tractez
- ☐ Vérifiez le bon fonctionnement du système de freinage de la remorque
- ☐ Fixez la proue du bateau à la remorque à l'aide du câble du treuil et de la chaîne de sécurité
- ☐ Les sangles d'arrimage doivent être fixées entre les crochets à œil du tableau arrière et l'arrière de la remorque
- Fixez les chaînes de sécurité de la remorque à votre véhicule.
Les chaînes correctement fixées se croisent
- ☐ 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
- ☐ Le cric de la flèche est en position complètement relevée
- ☐ Le faisceau électrique de la remorque est branché et les feux de freinage, les clignotants, les feux de position latéraux et les feux de stationnement fonctionnent correctement.
- ☐ Le bateau doit être à niveau et reposer bien droit sur la remorque.
- ☐ Lorsque le bateau est correctement remorqué, l'arrière de la coque doit être aligné aussi près que possible de l'extrémité des berceaux de la remorque
- ☐ 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 régulièrement les moyeux des roues de votre remorque pendant votre trajet afin de vous assurer qu'ils ne surchauffent pas

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

SECTION 5 – ENTRETIEN ET SOINS

ENTRETIEN EXTÉRIEUR

KingFisher utilise des produits de qualité marine et prend des mesures supplémentaires

Soyez prudent lors de l'installation afin de garantir la longévité de votre bateau. Cependant, après chaque voyage, il est nécessaire de nettoyer soigneusement votre bateau afin de minimiser l'action électrolytique (corrosion galvanique). En plus des instructions fournies ailleurs dans ce manuel et dans la documentation spécifique à certains composants, les informations suivantes sont fournies pour l'entretien et la réparation généraux. Étant donné que les conditions varient considérablement d'une région à l'autre et que la fréquence et le type d'utilisation peuvent différer considérablement d'un propriétaire à l'autre, les intervalles d'entretien ne sont pas indiqués ici.

Anodes sacrificielles

Les anodes sacrificielles sont un matériau en alliage hautement actif utilisé pour empêcher la corrosion des alliages moins actifs. La coque de votre Kingfisher est équipée de quatre anodes sacrificielles en aluminium de 2,5 livres boulonnées à l'arrière du bateau. Le ou les moteurs du bateau seront également équipés de plusieurs anodes sacrificielles. Une inspection minutieuse et le remplacement des anodes usées sont essentiels pour maintenir la coque dans le meilleur état possible. Il est recommandé de remplacer les anodes lorsqu'elles sont détériorées à 40-50 %. Le non-remplacement d'une anode usée entraînera des dommages à la coque et annulera votre garantie. Consultez votre concessionnaire Kingfisher agréé pour obtenir des informations sur le remplacement des anodes sacrificielles.

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 rayée. Rincez à l'eau douce après chaque utilisation en eau salée. Testez toujours les nouveaux nettoyants et cires avant de les utiliser. Les salissures marines, les bernacles et autres dépôts doivent être éliminés de la coque avant le stockage. N'utilisez jamais de brosse métallique sur la surface extérieure de votre bateau. N'utilisez pas de solvants abrasifs ou non biodégradables. Ne rejetez pas de produits chimiques par-dessus bord. Un entretien régulier permettra de conserver l'apparence générale de votre bateau.

Retouches de peinture

Pour les petites rayures qui nécessitent une nouvelle couche de peinture, nettoyez la zone à repeindre à l'aide d' afin d'éliminer toute trace de cire, de graisse et de saleté. Appliquez la peinture de retouche. Une fois la peinture sèche (au moins 24 heures), polissez la zone à l'aide d'une cire automobile.

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

Oxydation et corrosion

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 KingFisher sont fabriquées à partir d'alliages d'aluminium de qualité marine tels que le 5086 - H32 et le 5052 - H32. Les alliages d'aluminium de qualité marine produisent un film protecteur naturel, sous forme d'une couche superficielle blanchâtre ou plus foncée, lorsqu'ils sont exposés à l'oxygène ou à l'eau. Bien qu'extrêmement fine (environ 5 à 10 millièmes de millimètre), cette couche 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, à condition d'être entretenus correctement.

Évitez tout contact entre des métaux dissemblables et 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. Pour plus d'informations, consultez le **manuel sur la corrosion**.

La garantie ne s'applique pas :

La corrosion ou les dommages résultant d'un remplissage excessif de carburant, de l'utilisation ou du stockage de solvants ou de nettoyants nocifs, de l'électrolyse causée par des connexions à polarité inversée ou une isolation galvanique inadéquate, d'une utilisation inappropriée de peinture antisalissure, ou de l'exposition à des métaux dissemblables et à l'eau salée. Les dommages causés par la corrosion saline résultant de l'absence d'anodes en zinc, de dispositifs de protection cathodique, d'un stockage ou d'un amarrage inapproprié ou sans surveillance.

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.

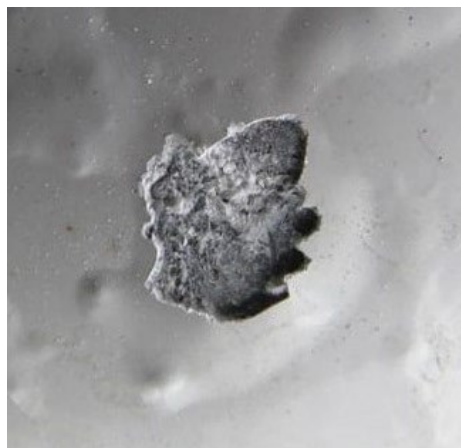
Corrosion par piqûres - Semblable à la corrosion caverneuse, le manque d'oxygène déclenche une réaction chimique contre la couche d'oxyde protectrice naturelle, provoquant une attaque localisée. De petits trous ou "piqûres" se forment, qui peuvent ensuite se transformer en cellules de corrosion auto-entretenues, 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.

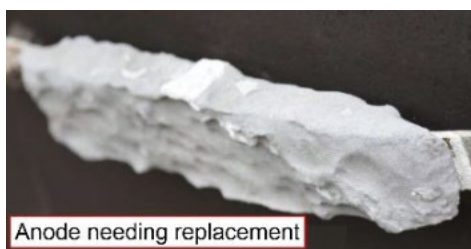
Les anodes sacrificielles sont un élément essentiel de votre système de protection cathodique. L'anode est fabriquée à partir d'un métal plus "actif" que le matériau de la coque qu'elle protège. Cela signifie que l'anode se corrodera à la place du matériau qu'elle protège. Il est essentiel de bien choisir 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.

ENTRETIEN INTÉRIEUR

Armoires et comptoirs

Tous les modèles Kingfisher sont équipés de plans de travail en stratifié. Pour conserver les armoires en bois de sapelli et les plans de travail en stratifié dans un état optimal, nettoyez les armoires à l'aide d'un chiffon non pelucheux légèrement humidifié avec de l'eau et du savon. Séchez immédiatement avec un chiffon non pelucheux. Évitez d'utiliser des tampons abrasifs ou des nettoyeurs en poudre, car ces produits peuvent rayer et pénétrer la surface, laissant ainsi l'humidité s'infiltrer et détériorer la finition. Gardez la surface sèche en essuyant les éclaboussures et les traces d'eau dès qu'elles apparaissent.

Revêtements de sol en vinyle

Éliminez les salissures et les taches ordinaires à l'aide d'une solution d'eau et de savon doux et d'un chiffon ou d'une serviette propre et doux. Séchez avec un chiffon ou une serviette doux non pelucheux. N'utilisez pas de poudre abrasive, de laine d'acier, de nettoyeurs industriels ou de solvants. L'utilisation de « conditionneurs » ou de « protecteurs » pour tissus d'ameublement n'est pas recommandée et doit être évitée sur tous les tissus recouverts de vinyle. Pour les taches tenaces, le fabricant de vinyle recommande le nettoyeur polyvalent en spray Formula 409 ou le nettoyeur en spray Fantastik.

Sellerie Kingleather

Les sièges en vinyle peuvent être lavés régulièrement avec une solution d'eau savonneuse. Pour les taches tenaces, utilisez Spray Nine. Protégez les revêtements des sièges avec un produit protecteur 303.

ENTRETIEN ET RÉGLAGES

Liste de contrôle pour l'inspection périodique

- ☐ Vérifiez l'étanchéité de l'ensemble du système d'alimentation en carburant
- ☐ Vérifier le serrage de toutes les fixations du support moteur
- ☐ Vérifier le serrage de toutes les fixations du pont
- ☐ Inspecter la coque et les supports du moteur pour détecter les fissures et autres signes de fatigue tels que des éraflures profondes
- ☐ Vérifier le bouchon de vidange
- ☐ Vérifier l'absence d'huile, d'eau et d'essence dans la cale
- ☐ Vérifiez l'usure et le bon fonctionnement des câbles de direction
- ☐ Vérifiez le niveau d'huile dans le moteur et la pompe de direction assistée
- ☐ Testez la batterie et vérifiez qu'elle ne présente pas de dommages ou de corrosion
- ☐ Tester tous les interrupteurs, les feux, le klaxon et les accessoires
- ☐ Vérifiez si des ampoules sont grillées
- ☐ 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
- ☐ Vérifiez le bon fonctionnement de l'isolateur galvanique.
Voir page 30 de ce manuel

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 les tuyaux et la poire d'amorçage (le cas échéant) pour détecter tout signe d'usure, d'abrasion ou de détérioration. Remplacez immédiatement tout tuyau de carburant endommagé. Vérifiez les filtres à carburant. Remplacez les filtres une fois par saison ou toutes les 100 heures de fonctionnement.

Inspection de la 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 naviguez jamais avec un système de direction endommagé ou qui fonctionne mal. Vérifiez que le réservoir hydraulique est plein, que tous les tuyaux et raccords sont étanches et que le liquide n'est pas contaminé.

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 disjoncteur gris de 50 A est installé en série entre le câble principal de la batterie et votre panneau de distribution. Vérifiez chaque mois les fusibles et le système électrique de votre bateau. Vous trouverez également un panneau de fusibles sous la barre principale. Coupez l'interrupteur électrique principal situé 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

Pour accéder à la cale et au réservoir de carburant, retirez toutes les vis du trottoir et soulevez le pont arrière.

Plaques de montage du transducteur

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, à l'endroit où la coque rencontre l'arrière du bateau. Il suffit de fixer votre ou vos transducteurs directement sur cette plaque du tableau arrière. Ne percez pas de trous pour acheminer les câbles sous la ligne de flottaison. Il faut être extrêmement prudent lors de l'installation de ce type de transducteur afin d'éviter toute fuite et tout risque de blessure ou de mort.



AVERTISSEMENT :

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

STOCKAGE ET HIVERNAGE

KingFisher recommande de faire hiverner votre bateau par un concessionnaire 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

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 à 7/8 de sa capacité 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 de ventilation. 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.

Batteries

La ou les batteries doivent être retirées pour l'hivernage. e. Les batteries peuvent subir des dommages permanents à la suite de décharges excessives ou prolongées. Utilisez de la pâte pour bornes afin d'éviter la corrosion des bornes et des pinces de la batterie.

- 1 Coupez le(s) interrupteur(s) de la 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

Bouchon de vidange

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

Système d'eau douce

Videz les réservoirs d'eau potable et d'eaux usées. Une fois les réservoirs vidés, ajoutez de l'antigel pour camping-car et assurez-vous qu'il circule dans tout le système d'alimentation en eau. Assurez-vous que toute l'eau potable 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

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.



AVERTISSEMENT :

LES BATTERIES PEUVENT PRODUIRE DE L'HYDROGÈNE EXPLOSIF. L'EXPLOSION D'UNE BATTERIE PEUT ENTRAÎNER DES BRÛLURES, DES BLESSURES ET LA MORT. TOUJOURS ENTRETIENIR LES BATTERIES DANS UN ENDROIT BIEN VENTILÉ. TENIR À L'ÉCART DE TOUTE ÉTINCELLE OU FLAMME NUE.

REMISE EN SERVICE DU BATEAU APRÈS STOCKAGE

Moteur

Reportez-vous au manuel d'utilisation du moteur pour obtenir des informations détaillées sur le redémarrage après un stockage hivernal.

Liste de contrôle des batteries

- ☐ Bornes – nettoyez-les à l'aide d'une brosse métallique ou de laine d'acier
- ☐ Pincettes de câble – 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

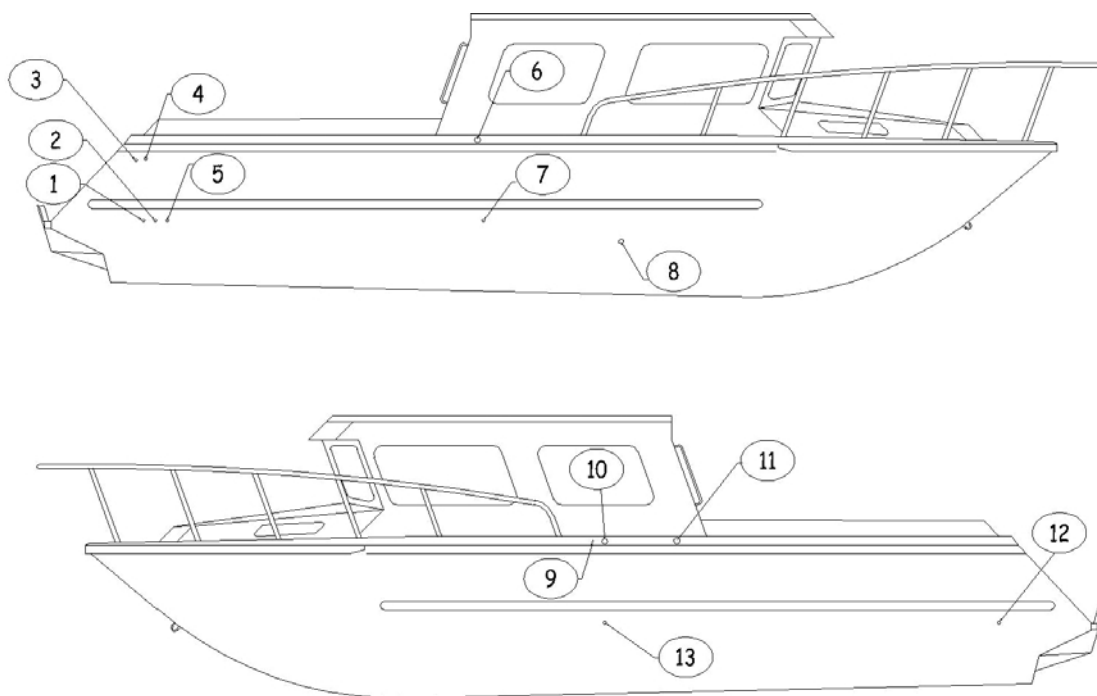
Liste de contrôle des éléments divers :

- ☐ Raccords traversants – 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
- ☐ Souffleurs de cale – Vérifiez leur bon fonctionnement ; allumez les ventilateurs et placez votre main sur l'évent du ventilateur de coque pour vous assurer que l'air sort bien de l'évent
- ☐ Lignes et équipement d'ancrage – Inspectez et remplacez si nécessaire
- ☐ Bouchons de vidange de la coque – Installés
- ☐ Cale – Nettoyer soigneusement
- ☐ Liquides moteur – Vérifiez que les niveaux sont corrects, comme indiqué dans le manuel d'utilisation du fabricant.

Remorque :

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

SECTION 6 – SYSTÈME ET OPTIONS



EMPLACEMENT À TRAVERS LA COQUE

- 1 Vidange du vivier
- 2 Évacuation du broyeur de la boîte 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 cabine
- 8 Vidange de l'évier
- 9 Évent du réservoir d'eaux grises
- 10 Pompage des eaux usées
- 11 Remplissage de carburant
- 12 Broyeur de poisson côté tribord
- 13 Rejet des eaux grises par-dessus bord

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

IMPORTANT

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

SYSTÈMES

Avant de mettre votre bateau en marche, familiarisez-vous avec toutes les commandes.

commandes. Consultez votre concessionnaire KingFisher agréé pour toute question concernant les commandes ou les fonctions 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. Lorsque vous vidangez la cale ou que vous remisez le bateau pour une longue période, le bouchon de vidange doit être retiré. Lorsque vous remettez le bouchon en place, il est conseillé d'appliquer une petite quantité de mastic marin sur le filetage avant de le visser.

Système de direction

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

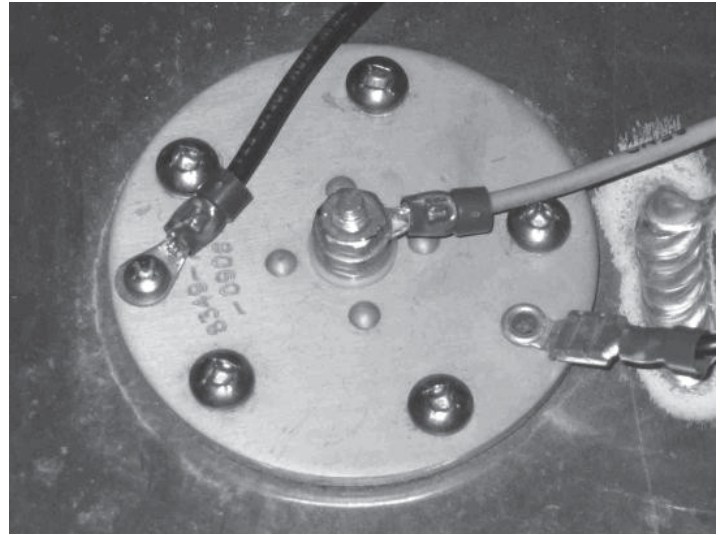
- Vérifiez que le système de direction fonctionne correctement et sans à-coups avant chaque sortie en mer.
- Une direction défaillante ou irrégulière peut être le signe d'un niveau d'huile insuffisant ou d'une fuite de liquide ou d'air dans le système. Des fuites peuvent se produire au niveau des flexibles 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.
- 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

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 de l'eau est détectée dans le système d'alimentation en carburant, confiez le bateau à un concessionnaire Kingfisher agréé

Pour connaître le carburant recommandé, veuillez vous reporter au manuel d'utilisation du fabricant de votre 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.

REMARQUE : le capteur de niveau de carburant ne fournit des mesures précises 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

Avant de mettre le bateau en marche, vérifiez l'absence de fuites dans le système d'alimentation en carburant. Ouvrez les trappes de cale et vérifiez visuellement l'absence de fuites au niveau de tous les tuyaux de carburant, des tuyaux de ventilation, des raccords et du 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.



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, à proximité des filtres à carburant.

When the kicker is not in use, always disconnect the fuel supply
3025 3225 3425 OWNERS MANUAL KING FISHER BOATS 21

fermez la vanne et inclinez le moteur vers le haut pour le sortir de l'eau.

Ravitaillement en carburant du bateau

- Ne pas fumer pendant le ravitaillement
Tenez-vous à l'écart de toute autre source d'inflammation
- Arrêtez le moteur et coupez le contact
- 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 pourrait 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.
- Tous les passagers doivent descendre du bateau pendant le ravitaillement.
- Ouvrez le bouchon du réservoir et commencez à faire le plein. Reportez-vous au plan de la coque pour connaître l'emplacement du bouchon du réservoir.
- Lorsque le réservoir est rempli au niveau approprié, remplacez le bouchon du réservoir.

Niveaux d'huile moteur et de liquide

Les niveaux d'huile moteur et de carburant spécifiques à votre modèle de moteur sont indiqués dans le manuel d'utilisation du fabricant du moteur.

Pour 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 :

Huile du carter du ou des moteurs principaux : _____

Huile du carter de boîte de vitesses du ou des moteurs principaux : _____

Huile du système de trim électrique du ou des moteurs principaux : _____

Huile du carter du moteur auxiliaire : _____

Huile pour carter d'engrenages du moteur auxiliaire : _____

Huile du moteur auxiliaire Power Trim : _____

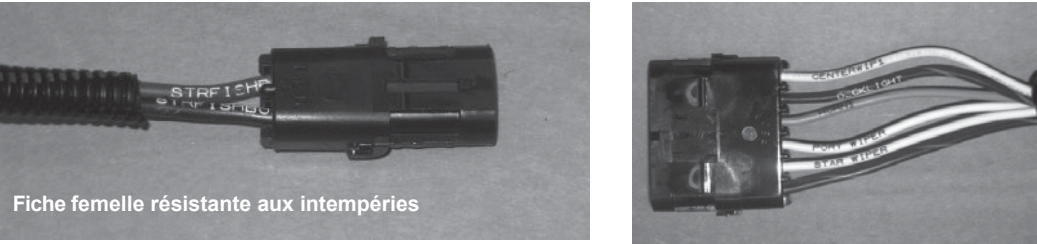


ATTENTION

SI DE L'ESSENCE SE RENVERSE SUR VOTRE PEAU, LAVEZ 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, CONSULTEZ UN MÉDECIN SI VOUS AVEZ AVALÉ DE L'ESSENCE, CONTACTEZ UN CENTRE ANTIPOISON ET CONSULTEZ IMMÉDIATEMENT UN MÉDECIN

SYSTÈME ÉLECTRIQUE

Faisceau de câbles KingFisher

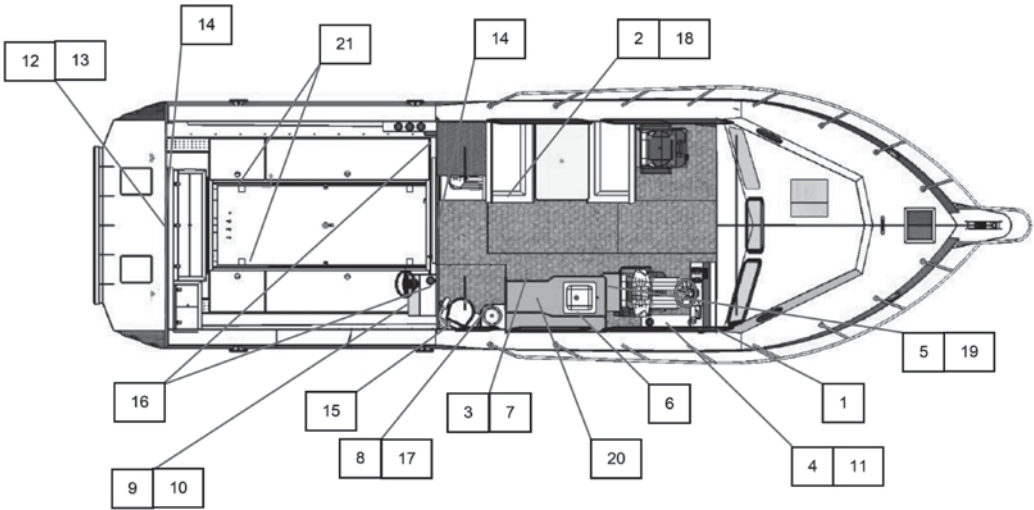


Le faisceau de câbles principal standard de KingFisher a été raccordé et équipé de fiches femelles résistantes aux intempéries pour chaque option proposée.

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.

Schéma 3425

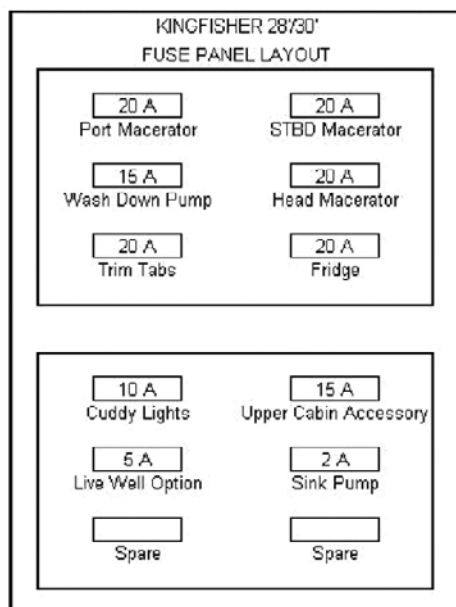
Les schémas suivants montrent le cheminement général du faisceau de câbles et l'emplacement des fiches pour les fonctionnalités standard et optionnelles :



- | | |
|--|--|
| 1. Panneau de fusibles et bloc de mise à la terre | 12. Interrupteurs de batterie à distance |
| 2. Panneau CA (option) | 13. Fusible principal et fusible(s) de cale |
| 3. Interrupteur du réfrigérateur CC | 14. Pompes de cale |
| 4. Isolateur galvanique (encastré) | 15. Éclairage de la cabine de toilettes |
| 5. Détecteur de monoxyde de carbone (CO) | 16. Éclairage du pont |
| 6. Robinet | 17. Bac de douche (sous le pont) (en option) |
| 7. Réfrigérateur | 18. Contrôleur d'onduleur (en option) |
| 8. Interrupteur du broyeur de toilettes | 19. Onduleur (sous le pont) (en option) |
| 9. Interrupteur de lavage et interrupteur du bac à poissons | 20. Plaque de cuisson (en option) |
| 10. Interrupteur du broyeur du bac à poissons (28/30 uniquement), interrupteur du vivier (en option) | 21. Pompes broyeuses pour bac à poissons |
| 11. Contrôleur de batterie à distance | |

Panneau de fusibles

Une étiquette du panneau de fusibles est située 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

Si vous pensez qu'un fusible a sauté, procédez comme suit :

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

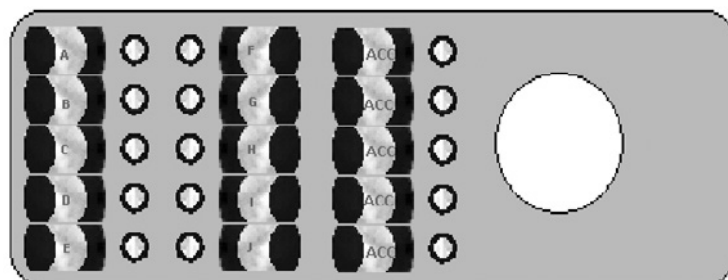
IMPORTANT : Si un fusible grille continuellement, consultez votre revendeur KingFisher agréé

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

- A Ancre/Feu de navigation
- B Sonde avant
- C Soute arrière
- D Ventilateur de chauffage avant
- E Ventilateur de chauffage arrière
- F Éclairage intérieur
- G Éclairage du pont arrière
- H Essuie-glace tribord et central I
Essuie-glace bâbord
- J Klaxon

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



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 concessionnaire Kingfisher agréé.

Feux de navigation et klaxon

Le bon fonctionnement des feux de navigation et du klaxon est essentiel à la sécurité du bateau.

Éclairage de la cabine

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

Éclairage du pont

Le feu de pont éclaire le cockpit du bateau et est commandé par l'interrupteur correspondant.

Essuie-glaces

Les essuie-glaces sont commandés par les interrupteurs correspondants situés sur le tableau de bord.

Dépannage

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 le klaxon ne fonctionnent pas correctement, consultez un concessionnaire KingFisher agréé.

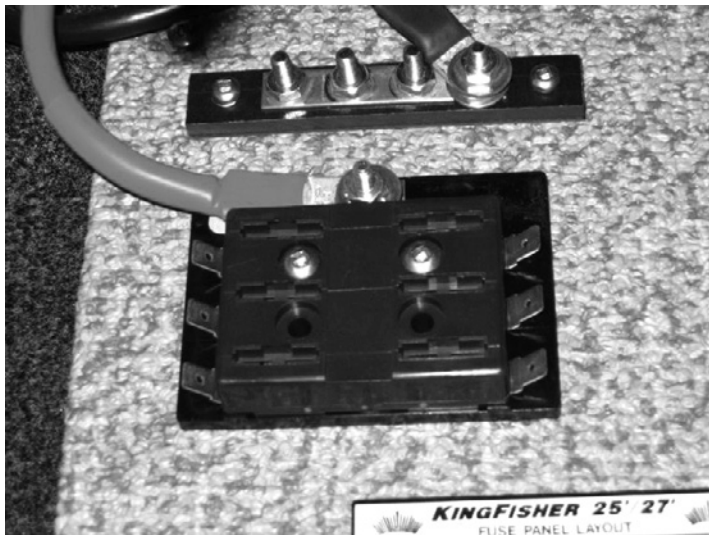
Remarque : si le bateau doit être utilisé de nuit ou dans des conditions de mauvaise visibilité, les feux de navigation et le feu de mouillage doivent être allumés. Si le bateau est ancré de nuit ou dans des conditions de mauvaise visibilité, le feu de mouillage doit être allumé. Vérifiez les directives 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.

Faisceau de câbles accessoire (en option)

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

Il s'agit d'une alimentation électrique directe entre le commutateur de batterie et un bloc de fusibles et une barre omnibus situés sous le tableau de bord.

L'alimentation positive est protégée par un fusible en ligne de 30 ampères situé près du commutateur de batterie, derrière les portes de cale.



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

- ☐ Vérifiez que le commutateur 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 solidement 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 vous avez vérifié tous les points ci-dessus, si le composant ne fonctionne toujours pas, consultez un revendeur Kingfisher agréé

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

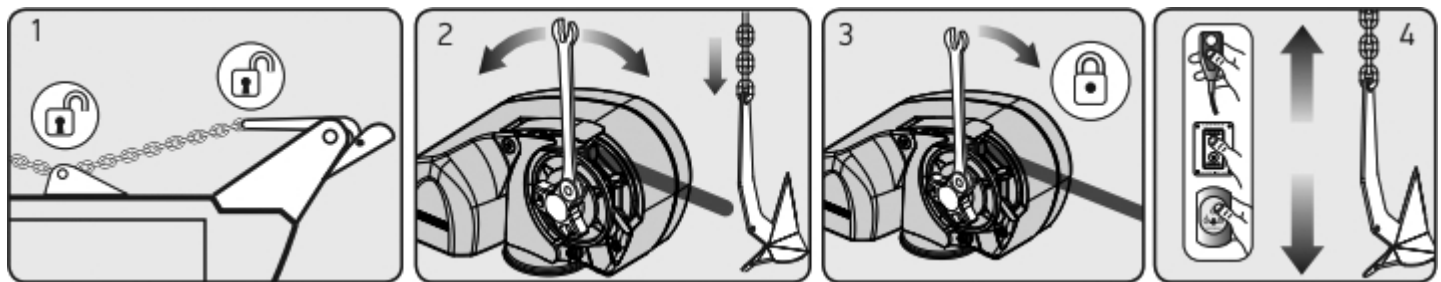
Remarque : si un appareil ou un composant déclenche continuellement son disjoncteur, ne l'utilisez pas et consultez un revendeur KingFisher agréé.

EXIGENCES RELATIVES AUX CORDAGES ET CHÂÎNES D'ANCRAGE

								
			D (mm)	D (inch)	P (mm)	P (inch)	W (mm)	W (inch)
		6mm DIN 766	6	0.236	18.5	0.728	20.4	0.803
		7 mm DIN 766	7	0.276	22	0.866	23.8	0.937
		1/4" ISO G4	7	0.276	21.3	0.840	24.4	0.962
		1/4" BBB	7.14	0.281	22.1	0.870	25.2	0.992

Ancrage :

(a) Ancrage (chute libre contrôlée manuellement) :



- 1 Libérez tous les verrous d'ancrage.
- 2 Une fois en sécurité, insérez la clé Lewmar dans le capuchon d'entraînement du cabestan. Tournez dans le sens horaire pour saisir le gypsy et dans le sens antihoraire pour libérer le gypsy contrôlant la vitesse de descente de l'ancre. Verrouillez l'embrayage en tournant le capuchon d'entraînement dans le sens horaire et engagez les verrous d'ancrage.
- 3 Pour remettre le guindeau en mode électrique, verrouillez l'embrayage en tournant le capuchon d'entraînement du cabestan dans le sens horaire jusqu'à ce qu'il soit bien serré, puis retirez la poignée de la clé.
- 4 Engagez le disjoncteur/isolateur et appuyez sur le bouton « up » (haut).
- 5 REMARQUE : si l'écrou de l'embrayage n'est pas serré, le mécanisme d'embrayage interne tournera librement et n'engagera pas l'entraînement du cabestan.

Ancrage (moteur UP/DOWN) :

Pour libérer l'ancre :

- 1 Vérifiez que l'écrou d'embrayage est bien serré. Si l'écrou d'embrayage n'est pas serré, l'embrayage interne tournera librement et n'engagera pas l'entraînement du cabestan.
- 2 Libérez tous les verrous d'ancrage
- 3 Engagez le disjoncteur/isolateur Appuyez sur le bouton DOWN

Pour remonter l'ancre :

1. Appuyez en continu sur le bouton UP pour remonter l'ancre.

Remarque : si l'écrou d'embrayage n'est pas serré, l'embrayage interne tournera librement et n'engagera pas l'entraînement vers le cabestan.



Votre nouvel appareil ProMariner TruePower Combi est équipé d'un limiteur de courant et de fonctions « intelligentes » intégrées qui surveillent les fonctions vitales et empêchent tout dommage au chargeur et au système installé. L'appareil comprend des alarmes, des indicateurs et une fonction d'arrêt automatique pour une tranquillité d'esprit et un fonctionnement sans souci. Cette section contient des descriptions des indications LED et des fonctions des commandes. Mettre l'appareil hors tension puis à nouveau sous tension le redémarrera après un dysfonctionnement. Cependant, si le dysfonctionnement persiste, l'appareil s'éteindra à nouveau.

Onduleur – Le TruePower Combi sert d'onduleur à onde sinusoïdale pure ou quasi sinusoïdale (modifiée), convertissant le courant continu en courant alternatif propre et fiable.

Chargeur – Le TruePower Combi sert également de chargeur de batterie automatique à haut rendement, adapté à tous les types de batteries couramment disponibles.

Combi comprend un commutateur de transfert CA interne et automatique de 30 ampères qui détecte la présence d'une alimentation CA à quai/en station. Lorsqu'il est connecté à une source d'alimentation à quai/en station, le Combi passe automatiquement du mode ONDULEUR (fournissant une alimentation CA via une source de batterie CC) au mode CHARGE. Ce commutateur, conforme à la norme ABYC E-11, déconnecte le conducteur neutre CA de la terre CA lorsqu'il est en mode alimentation à quai/station.

1. Remote Panel LED Indicators

	LED Color	Function When Illuminated
Shore Station/ Power Charger	Green	Shore/station power Connected/Charging
Inverter	Green	Inverter On/Shore/station power disconnected
Fault Condition	Red	Fault Condition, See Troubleshooting Section

NOTE: This panel is removable from the TruePower Combi unit to be located in an area of greater convenience. A dummy plate is included in the package. See the Installation section for more details on removal of the remote panel and installation of the dummy plate.

2. Three Position Rocker Switch (Inverter feature ONLY)

Switch Position	Action
Auto Standby	Power on with Standby mode. Loads connected below 20W will NOT activate the Inverter
Power Off	Both the Inverter and the charger disabled.
Power On, Without Auto Standby	Power to Inverter is enabled, Auto Standby disabled.
Resetting the Unit After a Fault	Cycle power Off, then On again, the unit will reset. The unit will continue to shut down if the fault is present. In this event, consult the Troubleshooting section of this manual.

OPTIONS ET CARACTÉRISTIQUES

Chauffage Airtronic D2 (en option)

L'Airtronic D2 est un chauffage à air compact fonctionnant au diesel d'une puissance de 7 500 BTU/h. Ces chauffages fournissent de l'air chaud à l'intérieur du bateau pour le confort des passagers et le dégivrage des vitres. Diverses options de commande sont disponibles pour faire fonctionner le chauffage. Il passe par quatre modes de puissance de chauffage (boost, haut, moyen, bas) afin de maintenir une température souhaitable. Si la puissance de chauffage requise est inférieure à celle fournie par le mode « bas », le chauffage passe en mode « veille ».

Chauffage hydronique Espar (en option)

Le chauffage hydronique Espar 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 hydronique Espar fonctionne en faisant circuler l'eau chauffée dans un circuit fermé boucle fermée à travers un échangeur de chaleur dans le réservoir d'eau chaude, puis à travers deux ventilateurs de radiateur différents situés sous le comptoir 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.

Réservoir d'eau chaude

Le réservoir d'eau chaude fonctionne en conjonction avec le chauffage hydronique Espar D5 et l'alimentation à quai. Lorsque le bateau est branché à l'alimentation à quai, le réservoir d'eau chaude fonctionne sur une tension de 120 V CA, le disjoncteur principal et le disjoncteur du réservoir d'eau chaude étant activés. Lorsque le bateau n'est pas branché à l'alimentation à quai, l'eau est chauffée par le liquide de refroidissement circulant dans le chauffage Espar D5.

Système d'alimentation à quai

Le panneau de disjoncteurs du courant de quai est situé à tribord du siège du pilote. L'option courant de 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 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 électrique du quai.
- ☐ Activez l'interrupteur principal CA 30 ampères du panneau d'alimentation à quai
- ☐ Vérifiez que les voyants d'alerte de polarité inversée du panneau d'alimentation à quai ne sont pas 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 quai lorsque le système est opérationnel. Chaque disjoncteur du panneau est clairement étiqueté avec son utilisation prévue.

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 disjoncteur intégré à l'avant de la prise. Si le disjoncteur différentiel se déclenche, le bouton sortira. Appuyez sur le bouton pour réinitialiser le disjoncteur. Il y a également un bouton de test situé sur la face avant de la prise du disjoncteur différentiel. 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. Veuillez à réinitialiser le bouton du disjoncteur avant d'utiliser la prise.

Onduleur/chargeur de batterie

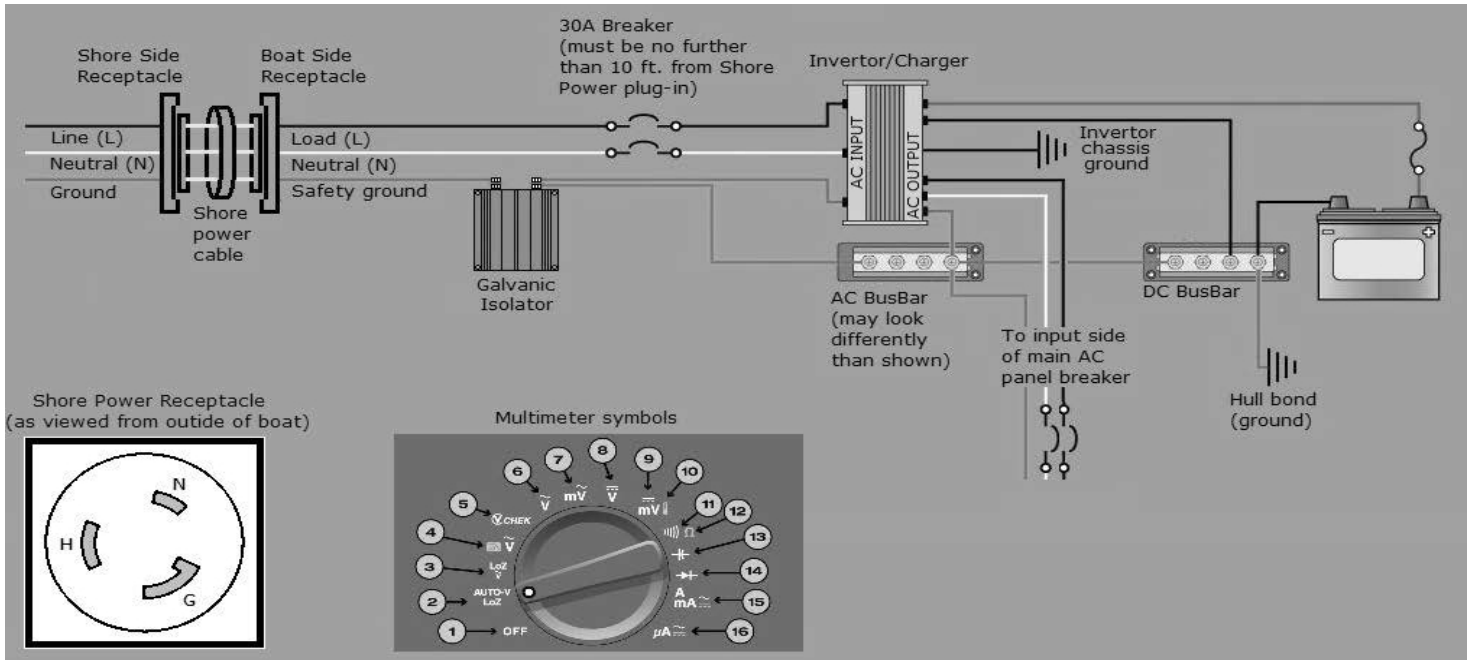
Le Pro Mariner True Power 2000 est un onduleur/chargeur de batterie combiné qui convertit le courant continu en courant alternatif propre et fiable afin de permettre aux systèmes à bord de fonctionner à l'aide de l'alimentation par batterie à courant continu ou de l'alimentation par courant alternatif à quai. Cet onduleur dispose également d'un système de charge de batterie intégré qui commence automatiquement à charger toutes les batteries à bord lorsqu'il est branché à l'alimentation à quai.

Lorsqu'il est branché sur le courant de quai, la présence de courant alternatif déclenche le cycle de charge et indique à l'ensemble du système que l'onduleur ne fournit PLUS d'alimentation par onduleur et fournit du courant alternatif en tant que passage.

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.

Réfrigérateur CA/CC

Une option de réfrigérateur AC/DC est fournie avec le pack Dockside. L'alimentation AC et DC peut être connectée au réfrigérateur en même temps. L'appareil fonctionnera toujours en AC lorsque l'alimentation AC est disponible. Si l'alimentation AC est déconnectée, il y a un délai d'une minute avant que l'appareil continue de fonctionner sur courant continu. Si l'alimentation CA est rétablie, l'appareil repasse immédiatement en mode CA.

Démarrage : mettez l'appareil sous tension et réglez le thermostat entre 3 et 4. Vous pouvez effectuer d'autres réglages une fois que le réfrigérateur a refroidi. Laissez le réfrigérateur atteindre la température souhaitée avant d'y placer des produits. Régler le thermostat sur une valeur plus élevée, par exemple 7, ne réduira pas le temps nécessaire à l'appareil pour atteindre sa température de fonctionnement normale. Les appareils AC/DC refroidissent à la même vitesse en DC qu'en AC.

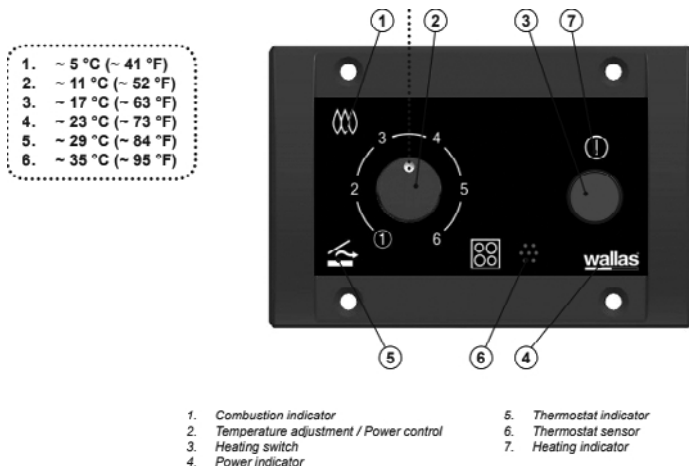
Réchaud à alcool à deux brûleurs

Le réchaud ORIGO est équipé d'un brûleur à alcool non pressurisé. L'alcool est absorbé par un matériau ininflammable dans la cartouche. Retirez la planche à découper. Tirez le loquet du réchaud vers l'avant et soulevez le réchaud. Soyez prudent lorsque vous remplissez la cartouche. Assurez-vous que la flamme est complètement éteinte. Retirez chaque cartouche du réchaud pour la remplir une à la fois. Elle doit être suffisamment froide pour pouvoir être manipulée à mains nues. Ne remplissez pas trop la cartouche. La capacité maximale est de 1 litre. Vérifiez le niveau de combustible en inclinant la cartouche à la verticale. Maintenez cette position pendant 5 à 10 secondes. Une fois que le combustible est visible dans le matériau ininflammable au fond de l'ouverture, la cartouche est pleine. Le réchaud fonctionnera même si la cartouche n'est pas remplie à sa capacité maximale. Veillez à nettoyer tout combustible renversé. Fermez le couvercle du réchaud avant de l'allumer.

Allumage du brûleur : il est recommandé d'utiliser un briquet à butane pour barbecue. Faites glisser le bouton de commande jusqu'à l'ouverture maximale. Approchez le briquet de la cartouche et allumez-la.

Extinction de la flamme : Faites glisser le bouton de commande en position « Off ». Attendez quelques instants. Vérifiez que la flamme est bien éteinte en ouvrant à nouveau complètement le bouton. Répétez l'opération si la flamme brûle toujours. Attendez que le dessus du réchaud soit complètement refroidi avant de replacer la planche à découper.

Réchaud diesel Wallas 85DU



Alimentation en carburant : Le réservoir diesel de cet appareil est commun avec celui du chauffage diesel D5 Espar. Il est situé au milieu du navire, derrière la cloison de la cabine, sur le côté bâbord. Il est enfermé dans un compartiment en aluminium muni d'une porte à charnières.

Démarrage : pour allumer le poêle, appuyez en continu sur (3) pendant environ 2 secondes. L'indicateur de commande d'alimentation (4) s'allume alors pour vous signaler que le poêle est prêt à l'emploi. Le poêle passe en mode normal une fois que vous relâchez le bouton après l'avoir maintenu enfoncé pendant 2 secondes. À ce stade, le voyant jaune de chauffage (7) s'allume. Le voyant rouge de combustion (1) s'allume lorsque la flamme du brûleur s'est allumée et s'est stabilisée (environ 5 minutes). L'ensemble du processus de démarrage dure environ 11 minutes.

Utilisation normale : le niveau de chauffage se règle en tournant le bouton (2). Évitez de tourner le bouton trop rapidement, car cela pourrait encrasser l'appareil.

Mode chauffage/thermostat : nécessite le couvercle du ventilateur. Lorsque le couvercle est rabattu sur la plaque en céramique, le mode chauffage peut être activé en tournant le bouton de commande (2) sur min-max-min-max pendant que le voyant jaune de chauffage (7) est allumé. Pour confirmer que le mode chauffage a été activé, le voyant jaune du thermostat (5) s'allume. Une fois la phase d'allumage terminée, la température est contrôlée en tournant le bouton. Lorsque le voyant du thermostat est allumé, la température souhaitée n'a pas été atteinte. Lorsqu'il s'éteint, la température souhaitée a été atteinte.

Retour au mode manuel : répétez la procédure min-max-min-max et le voyant du thermostat s'éteindra et l'appareil reviendra en mode manuel.

Arrêt : appuyez sur le bouton de chauffage (3) pendant environ 2 secondes, le voyant jaune du chauffage (7) s'éteindra immédiatement. Le voyant rouge de combustion (1) continuera à clignoter pendant 5 minutes pendant que l'appareil refroidit. Il ne peut pas être redémarré tant qu'il n'est pas refroidi et que le voyant rouge ne cesse de clignoter.

PILES

Les modèles 3025/3225/3425 seront équipés de deux batteries de démarrage et deux batteries de service. Certains fabricants de moteurs recommandent certains types de batteries plutôt que d'autres. Reportez-vous aux recommandations du fabricant du moteur pour connaître le type et la taille de batterie appropriés. Il y aura une batterie de démarrage de série 24 pour chaque moteur, située à tribord à l'intérieur de la zone d'accès à la cale. Les batteries de service sont situées à bâbord et seront de série 27, au plomb-acide.

Centre de contrôle des batteries

Le groupe principal du centre de contrôle des batteries est situé dans le compartiment de cale. Ce système dispose d'un interrupteur à clé dédié, situé à tribord, sur la face avant de l'armoire. Cet interrupteur à clé contrôle les interrupteurs des batteries de démarrage et de service. Il permet à l'opérateur de commander facilement l'isolation de toutes les batteries d'un simple tour de clé.

Une fois que les moteurs ont été démarrés et que les batteries de démarrage ont atteint leur charge maximale de 13,7/24,4 volts, le système passe automatiquement à la charge des batteries domestiques. Cela garantit que toutes les batteries sont chargées de manière adéquate.

Interrupteur à clé de gestion des batteries Situé sur la façade de la dinette



Entretien des batteries

- ☐ Veillez à ce que les câbles de batterie soient bien connectés et exempts de corrosion.
- ☐ Assurez-vous que les batteries sont solidement fixées à tout moment. 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 période prolongée, 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.

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.

FONCTIONNEMENT DES VOILETS DE TRIM

Le commutateur des volets compensateurs est situé à tribord du volant principal



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

PROPULSEUR D'ÉTRAVE

Un propulseur d'étrave est disponible en option sur les modèles 3025/3225/3425 Offshore. 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 plateforme du cuddy. 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 de poue



Joystick

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

EAU ET PLOMBERIE

Pompes de cale

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 (3 pouces) sur le 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 : la pompe de cale ne réduira le niveau d'eau qu'à 3/4 de pouce 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 la cale à intervalles réguliers. Le bon fonctionnement des pompes de cale doit toujours être vérifiées pour s'assurer de leur bon fonctionnement à chaque utilisation du bateau.

Remarque : la deuxième pompe de cale est conçue pour minimiser le risque d'obstruction par des corps étrangers et des débris qui peuvent s'accumuler dans la cale du bateau.

Une troisième pompe de cale est située à l'intérieur de la porte de la cabine, sous le plancher en vinyle, juste devant le réservoir d'eau chaude. 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

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 vers toutes les pompes de cale est directement à la batterie, sans passer par l'interrupteur de l'.

Pour tester le fonctionnement des pompes :

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



- Une fois que l'interrupteur à flotteur est déclenché, la pompe se met en marche. Une fois le bon fonctionnement confirmé, relâchez le bouton
- Mettez le commutateur 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. 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, cela 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.

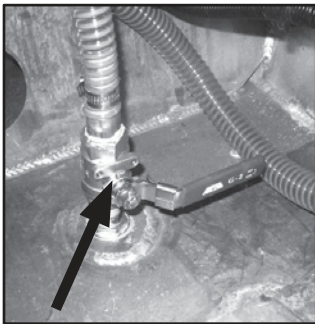
Important : si la pompe de secours ne fonctionne pas, nettoyez la pompe comme décrit ci-dessous. Vérifiez le fusible principal de 10 ampères situé sur le câble positif de la pompe de cale vers la batterie et vérifiez que le système de batterie est complètement chargé et opérationnel. Après avoir vérifié les points ci-dessus, si la pompe ne fonctionne toujours pas, N'UTILISEZ PAS LE BATEAU et consultez un revendeur KingFisher.

Fonctionnement du robinet à boisseau sphérique

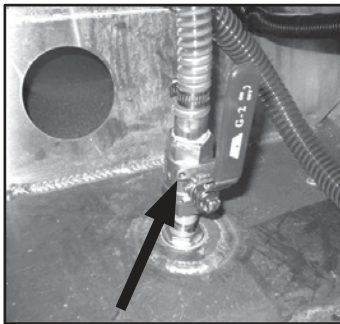
Chaque option nécessitant de puiser de l'eau à l'extérieur du bateau est équipée d'un robinet à bille en acier inoxydable. Le robinet est fixé à la prise d'eau traversante et s'ouvre en tournant la poignée à 90 degrés.

Important : lorsqu'il n'est pas utilisé, tout robinet à bille de prise d'eau doit être en position fermée ou d'arrêt.

Position fermée



Position ouverte



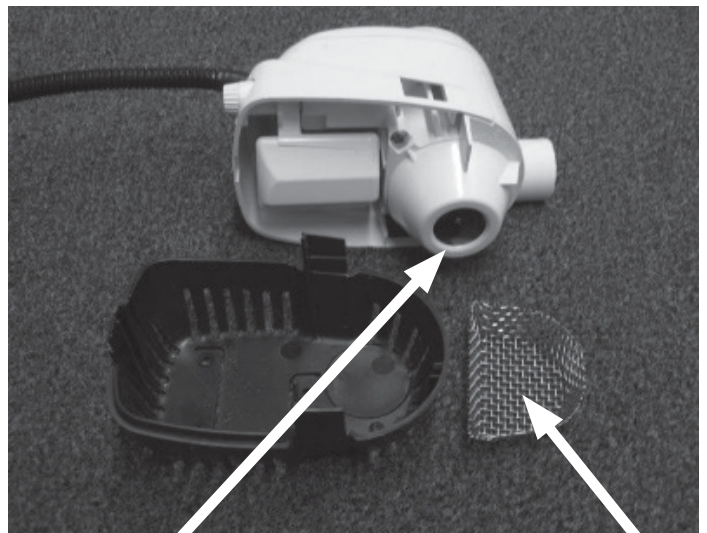
Nettoyage d'une pompe de cale

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.

- 1 Retirez la partie supérieure de la pompe de cale en appuyant sur les deux languettes situées sur les côtés du corps de la pompe.
- 2 Soulevez le corps de la pompe pour exposer le collecteur et le panier filtrant.



- 3 Nettoyez tous les débris du panier filtrant et du collecteur.
- 4 Remplacez la pompe de cale si elle présente des signes d'usure ou de détérioration.
- 5 Remontez la pompe de cale et testez-la comme décrit dans la section « Fonctionnement de la pompe de cale ».



SYSTÈMES D'EAU DOUCE

Deux systèmes d'eau douce peuvent être proposés

1. Système d'eau douce froide
2. Système d'eau douce chaude et froide

Important : les bateaux KingFisher sont livrés prêts 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 froide

Le système d'eau douce froide comprend un réservoir d'eau douce de 40 gallons américains. Le système est alimenté par une pompe à eau pressurisée embarquée.

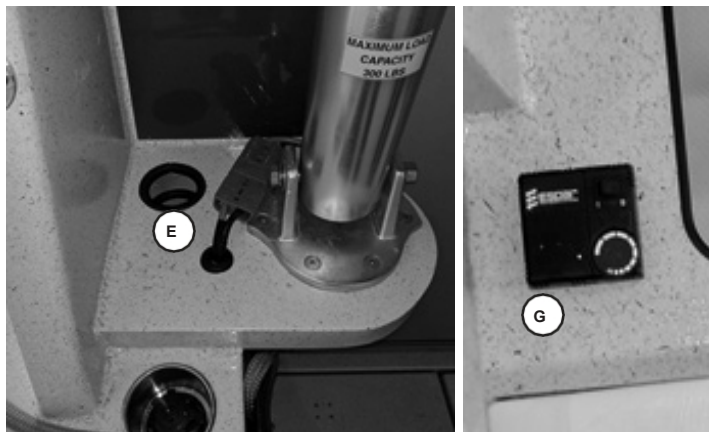
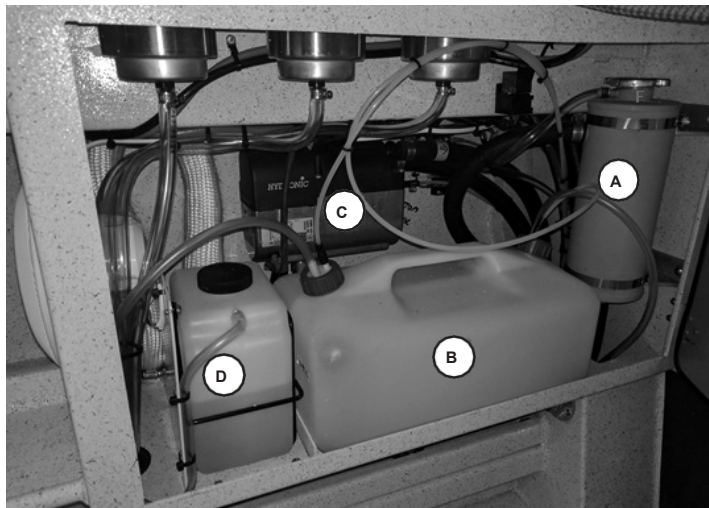
Pour faire fonctionner le système :

- ☐ Remplissez le réservoir d'eau douce avec de l'eau douce. Le réservoir est situé sous le plancher, juste à l'intérieur de la porte de la cabine arrière.
- ☐ Le bouchon de remplissage du pont est indiqué en bleu et se trouve sur le plat-bord tribord, au milieu du navire
- ☐ Assurez-vous que le commutateur de batterie est dans la bonne position (voir commutateur de batterie)
- ☐ L'interrupteur de la pompe à pression se trouve sur la plaque de commutation de la dinette



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

Le système d'eau chaude est chauffé par un chauffage diesel Espar Hydronic, situé dans un compartiment en aluminium sur le côté bâbord, derrière la cloison de la cabine. L'interrupteur d'alimentation principal et le thermostat sont situés de l'autre côté de la cloison, à l'intérieur de la cabine.



- A Réservoir de liquide de refroidissement
- B Réservoir diesel
- C D5 Réchauffeur hydronique
- D Réservoir de trop-plein de liquide de refroidissement
- E Accès au bouchon du radiateur
- F Bouchon Rap Cap
- G Thermostat/Interrupteur principal

Entretien périodique du chauffage et dépannage

En cas de panne, plusieurs éléments doivent être vérifiés avant de procéder à un dépannage approfondi :

- Retirez le bouchon du radiateur et vérifiez que le niveau de liquide de refroidissement est au maximum du réservoir. Si le niveau est bas, ajoutez un mélange 50/50 de liquide de refroidissement automobile.
- Vérifiez l'étanchéité des tuyaux de liquide de refroidissement et des conduites de carburant
- Vérifiez que les faisceaux électriques et les connexions ne présentent pas de corrosion.
- Faites fonctionner le chauffage pendant au moins 15 minutes une fois par mois, même lorsque le bateau n'est pas utilisé.
- Maintenez les batteries et les connexions électriques en bon état. Lorsque le système détecte une alimentation électrique insuffisante, le chauffage ne démarre pas.
- Les disjoncteurs basse et haute tension arrêteront automatiquement le chauffage.
- Vérifiez les disjoncteurs et les fusibles
- Assurez-vous qu'il n'y a pas d'obstruction au niveau de l'admission et de l'échappement de combustion
- Assurez-vous que le réservoir contient suffisamment de carburant.



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.

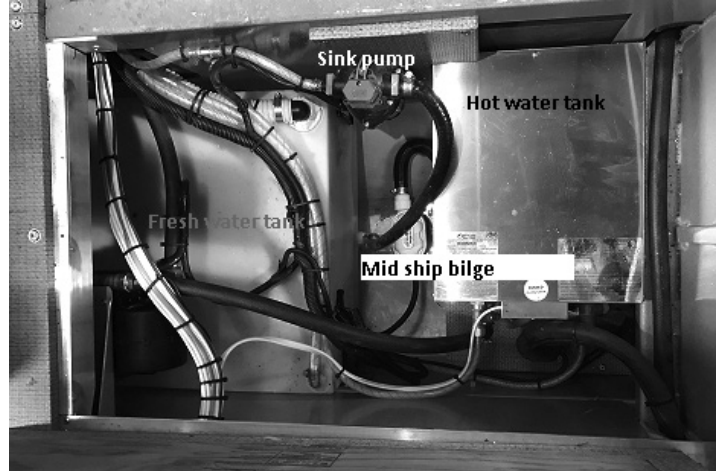
Pour éviter tout risque de déversement dangereux de carburant à bord, retirez toujours le réservoir de diesel de la cabine avant de le remplir.

Si du carburant diesel 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.

Réservoir d'eau chaude

Le réservoir d'eau chaude est situé sous le plancher, juste à l'intérieur de la cabine. L'eau douce contenue dans le 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 électrique du quai et fonctionne automatiquement à partir de la source d'alimentation du quai dès que l'alimentation électrique est connectée.

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



Système de douche

La pomme de douche est intégrée au robinet de l'évier et se fixe dans le support fourni sur l'étagère supérieure.

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.



La douche se vide directement dans une pompe de puisard située à tribord, sous le plancher, sous le réfrigérateur. 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-dessus bord via un passe-coque.

Important : pour assurer le bon fonctionnement du puisard, il est nécessaire de nettoyer régulièrement le filtre situé dans le caisson du puisard.

Pour nettoyer le puisard de la douche :

1. Exposez le puisard en retirant le réfrigérateur et en soulevant la trappe d'accès.
2. Retirez les vis Philips aux quatre coins du couvercle du bac du puisard et retirez délicatement le couvercle.
3. Retirez le filtre de l'entrée du puisard
4. Nettoyez le tamis pour éliminer les débris et les corps étrangers.
5. Remettez le filtre en place.
6. Testez le fonctionnement de la pompe en soulevant l'interrupteur à 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.

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 rendre le système inutilisable.

Si la pompe ne s'active pas :

- Vérifiez que le réservoir d'eau contient suffisamment d'eau.
- 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 douche ne fonctionne toujours pas, consultez un revendeur KingFisher.



Boîtier de puisard de douche



Retirez le filtre.



Déclenchement du flotteur

Tête (toilettes)

L'alimentation en eau de la tête est assurée par un raccord à bille directement depuis l'eau extérieure.

Pour faire fonctionner 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 de longs mouvements 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 contenu de la cuvette à un niveau suffisamment bas pour plus de 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 la chasse d'eau en position fermée.

Réservoir de stockage des eaux grises

Les déchets sanitaires seront directement évacués dans le réservoir de stockage des eaux noires. Le réservoir est situé à tribord, sous le plancher de la cabine. Les réservoirs de stockage des eaux noires sont de couleur noire.

Depuis le réservoir de stockage, deux options s'offrent à vous.

1. Tout d'abord, le réservoir de rétention peut être vidé à l'aide de la pompe de vidange. Voir le plan 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 sur la position « Pump Out » (vidange) et de s'assurer que le levier des toilettes est en position ouverte ou relevée.
2. Le réservoir peut également être vidé à partir d'une station de vidange située sur le quai. Placez la vanne en Y en position « quai », fixez le tuyau de vidange au raccord extérieur et actionnez la station de vidange comme indiqué.

Remarque : il n'est nécessaire d'activer la pompe broyeuse que lorsque vous vidangez 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

La vanne en Y est située dans la cabine de toilettes, sous l'évier de la cuisine, près du sol.

Important : assurez-vous de vérifier auprès des autorités locales ou des garde-côtes les réglementations nationales ou provinciales relatives au 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 en émail 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 émaillé du siège et du couvercle.

Pompes pour bacs à poissons :

Les coffres à poissons sont situés à bâbord et à tribord dans le plancher du pont.

Chaque coffre à poissons est équipé d'une pompe d'évacuation à membrane. Ces pompes sont actionnées par des interrupteurs situés sur la barre arrière.

- Lorsqu'un coffre à poissons doit être vidé, il suffit d'activer l'interrupteur de la batterie, puis d'actionner l'interrupteur de la pompe jusqu'à ce que le coffre soit complètement vidé.
- Une fois le compartiment vidé, éteignez l'interrupteur de la pompe.

Dépannage des bacs à poissons

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 bien 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.

Livewell et Wash down

Le vivier ou le réservoir à appâts est situé sur le pont arrière.

L'interrupteur permettant d'activer l'aérateur se trouve sur la barre arrière.

SECTION 7 - DÉPANNAGE

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

Symptôme	Cause probable	Action 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 / ne présente pas de court-circuit
Les essuie-glaces, la pompe de cale ou l'éclairage ne fonctionnent pas	Disjoncteur / fusible grillé Pompe bouchée ou tuyau déconnecté	Inspecter le composant 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 Moteur endommagé ou défectueux Coque endommagée	Coupez le moteur et inspectez l'hélice et le pied du moteur Changez 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 Bouchez la fuite Insérez le bouchon de vidange de la coque/appelez à l'aide
Le moteur cale/ne démarre pas	Problèmes de moteur Batterie déchargée	Consulter le manuel d'utilisation du moteur Remplacer la batterie/faire réviser le bateau. Utiliser les rames/appeler à l'aide
Le moteur tousse / crachote	Alimentation en carburant insuffisante Bougies d'allumage encrassées	Vérifiez le niveau de carburant dans le réservoir, débouchez ou débloquez les conduites obstruées, nettoyez les filtres à carburant/les crépines, vérifiez la présence d'eau dans le filtre à carburant/le bol de décantation Remplacer les bougies
Conduite difficile	Vitesse excessive Moteur mal réglé Mauvaise répartition de la charge	Réduire la vitesse et ajuster 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

Symptôme	Cause probable	Mesure corrective
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 Cordon de sécurité tiré	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
Direction irrégulière	Réglage incorrect du trim Système de direction desserré ou manque de liquide	Régler le trim du moteur/de la transmission Serrer le volant Purger les conduites hydrauliques. Vérifier le niveau d'huile
Problème électrique	Fil desserré Capteur défectueux Fusible grillé Disjoncteur déclenché Fils/connexions corrodés Batterie déchargée	Vérifiez 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 revendeur KingFisher agréé.

SECTION 8 – TERMES NAUTIQUES

Au vent	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	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	Accastillage 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 d'eau	Profondeur d'eau nécessaire pour faire flotter le bateau et son système de propulsion
Soute	Six pieds
Défenses	Corde ou morceaux 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 ancres, 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
Salle de bain	Toilettes ou salle de bains
Barre	Barre franche, 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, face à l'avant
À l'arrière	La 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

SECTION 9 – JOURNAL D'ENTRETIEN

Modèle Kingfisher : _____

Numéro de série (HIN) : _____

Marque du moteur : _____

Remarque : _____

Date	Entretien	Description	Heures moteur



WARNING

L'utilisation, l'entretien et la maintenance d'un bateau de plaisance peuvent exposer vous expose à des produits chimiques, notamment les gaz d'échappement, le monoxyde de carbone, les phtalates et le plomb, qui sont reconnus par l'État de Californie comme pouvant causer le cancer, des malformations congénitales ou d'autres troubles de la reproduction. Pour minimiser l'exposition, évitez de respirer les gaz d'échappement, entretenez votre bateau dans un endroit bien ventilé et portez des gants ou lavez-vous les mains fréquemment lorsque vous effectuez l'entretien de ce bateau. Pour plus d'informations, consultez le site www.P65warnings.ca.gov/marine.



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

