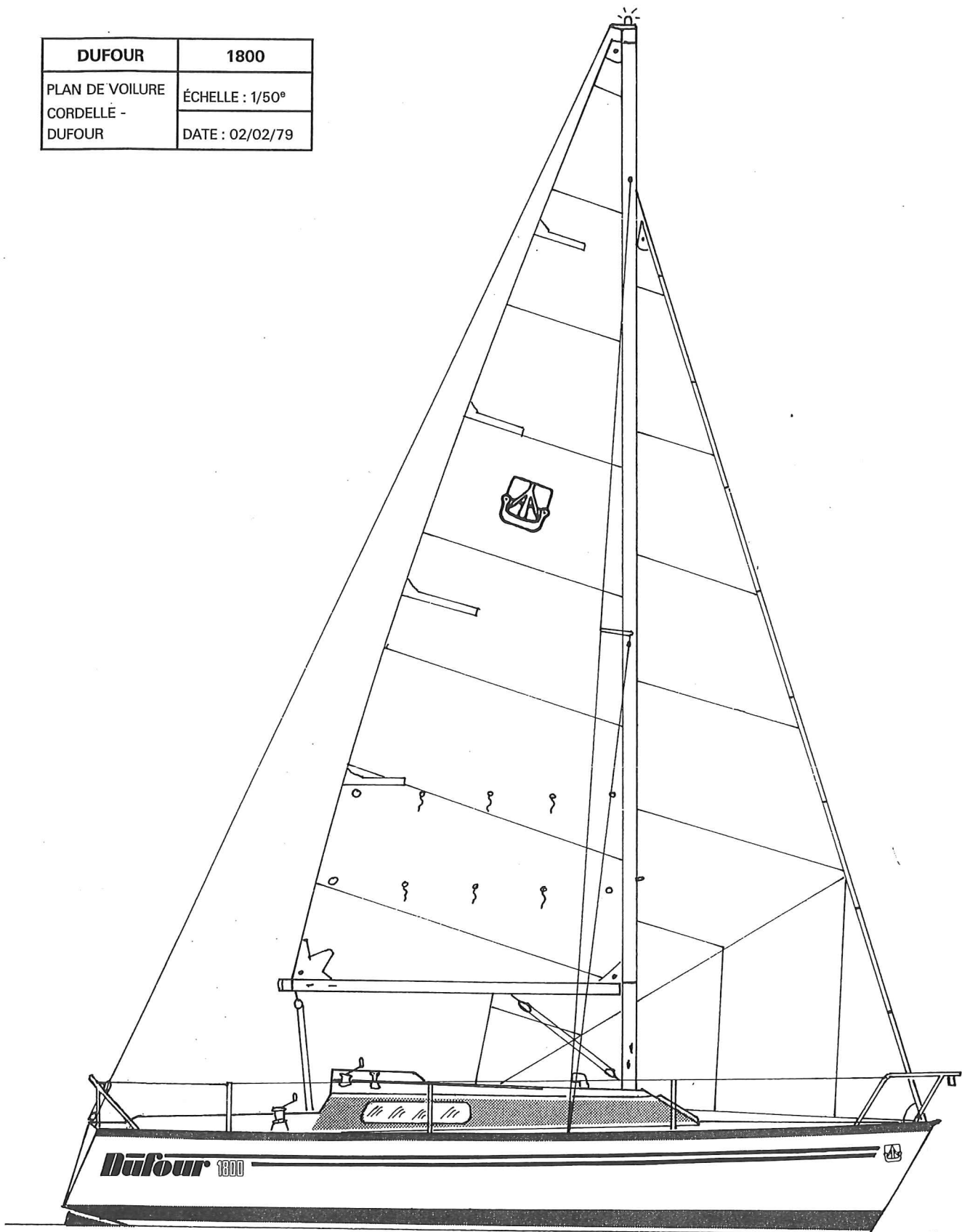


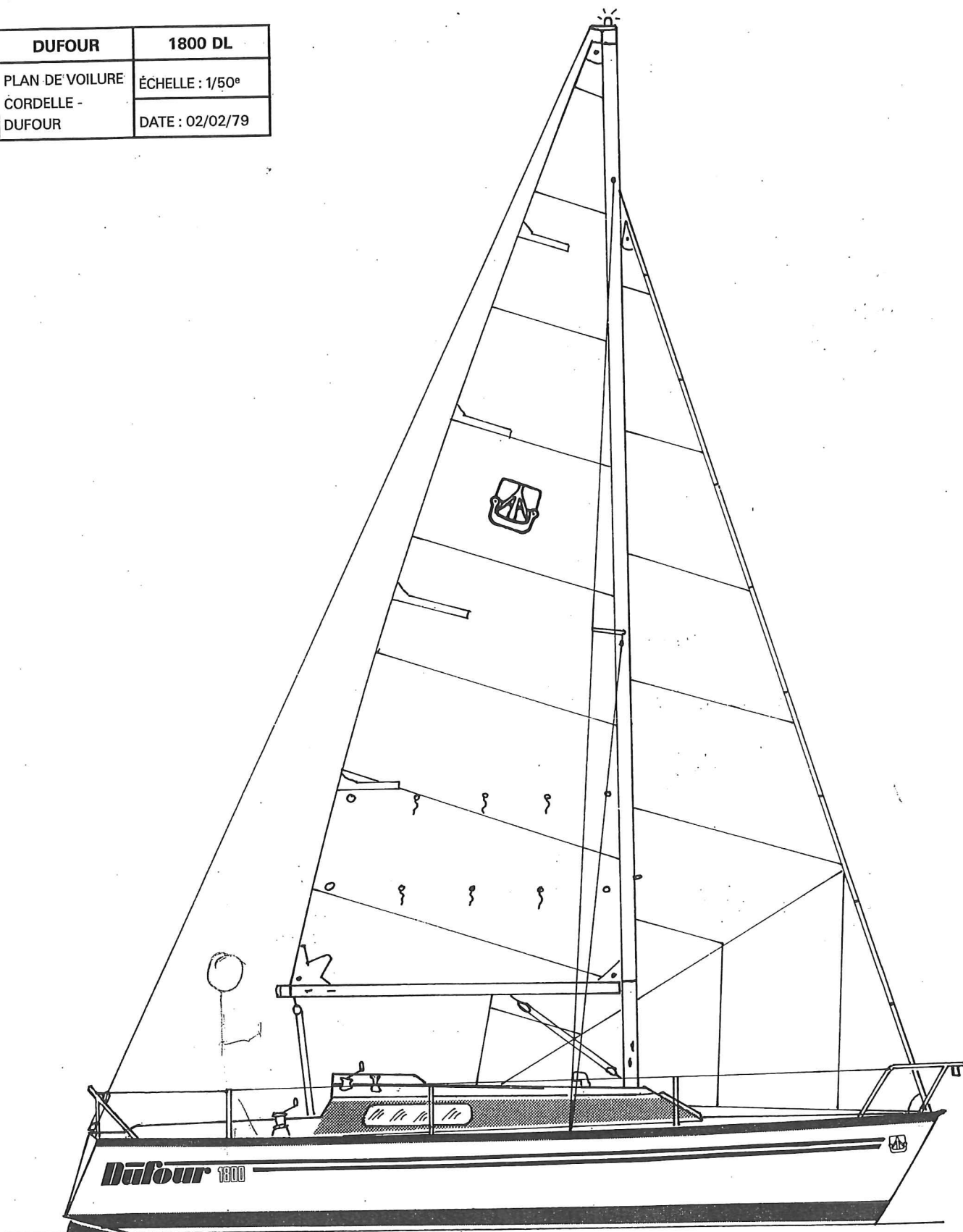
Dufour 1800

DUFOUR	1800
PLAN DE VOILURE CORDELLÉ - DUFOUR	ÉCHELLE : 1/50° DATE : 02/02/79



Dufour 1800 DL

DUFOUR	1800 DL
PLAN DE VOILURE	ÉCHELLE : 1/50 ^e
CORDELLE - DUFOUR	DATE : 02/02/79



Dufour 1800 DL

FICHE TECHNIQUE

Suppléments apportés au descriptif du Dufour 1800 standard.

DÉRIVE

En tôle galvanisée de 12 mm.

Poids : 25 kg.

Sa manœuvre s'opère par un câble de \varnothing 5 maxi, dont l'extrémité s'enroule sur un winch LEWMAR 6 (ou similaire), placé sur le pont.

TIRANT D'EAU

..... 0,75 m/1,35 m

Mêmes emménagements que le standard.

Même plan de voilure que le standard.

SPECIFICATIONS

The following are supplied in addition to the standard Dufour 1800.

CENTERBOARD

The galvanized centerboard is 12 mm thick.

Weight : 25 kg.

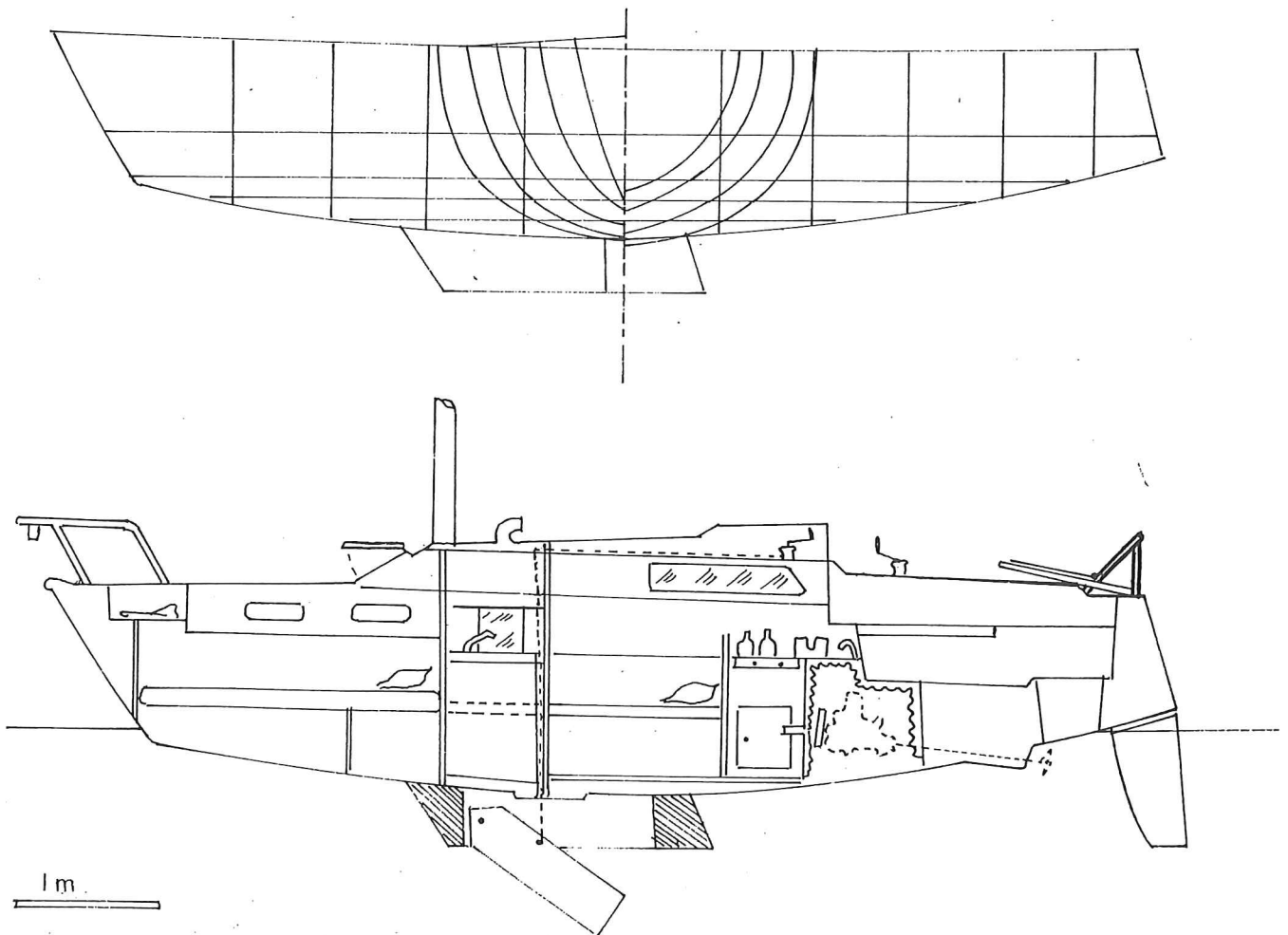
It works with a cable (\varnothing 5 maximum) the end of which is wound round a LEWMAR 6 winch (or similar) fixed on the deck.

DRAFT

..... 0,75 m/1,35 m

Same layout as for standard 1800.

Same sailplan as for standard 1800.



Le constructeur se réserve le droit de modifier le présent descriptif qui n'a pas valeur de document contractuel.

The builder reserves the right to change these specifications which in no case can be considered as a contract.

NOM	GUINDANT	BORDURE	CHUTE	SURFACE	TISSU
GRAND-VOILE	8,50	3,00		14,20	6,25
GENOIS MEDIUM	8,46	4,15	8,00	16,50	5,25
FOC 1	7,05	5,79	3,27	9,30	5,25
TOURMENTIN	4,05	2,85	2,40	3,30	5,25
SPINNAKER	8,34	4,64		35	,75

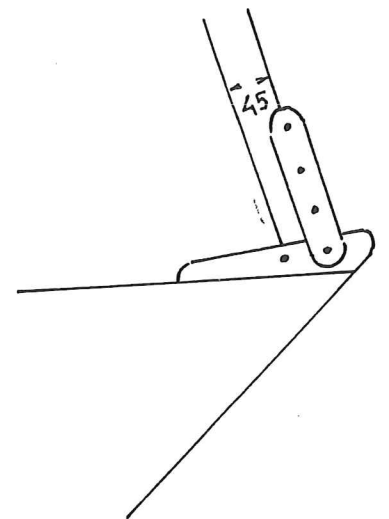
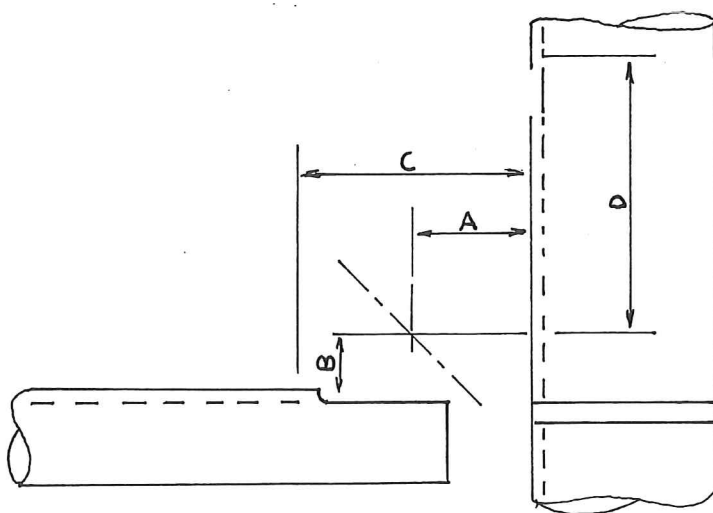
NOTES

- 1 – Les dimensions sont données en mètres, les poids en OZ (42 gr) au m².
- 2 – Les cotes indiquées sont les cotes maximum à l'intérieur desquelles les voiles doivent se tenir en navigation courante. Le voilier devra tenir compte de l'allongement des tissus.
- 3 – La planchette de tête et la longueur des lattes devront tenir compte des indications de la jauge.
- 4 – Les focs passent à l'extérieur des galhaubans.
- 5 – Le grammage des tissus est donné à titre indicatif.
- 6 – Pour les dimensions exactes des spis se reporter à la jauge du bateau.

DESIGNATION	LUFF	FOOT	LEECH	AREA	CLOTH
MAINSAIL	8,50	3,00		14,20	6,25
MEDIUM GENOA	8,46	4,15	8,00	16,50	5,25
JIB N°1	7,05	5,79	3,27	9,30	5,25
STORM JIB	4,05	2,85	2,40	3,30	5,25
SPINNAKER	8,34	4,64		35	,75

NOTES :

1. The dimensions are in meters and millimeters, weights in oz (42 gr) to the sq m.
2. The measurements indicated are the maximum within which the sails must remain while sailing under normal conditions. The sailmaker should take stretching of his material into consideration.
3. The width of head-board, the length of the battens and the position of the highest batten must be in accordance with IOR rules.

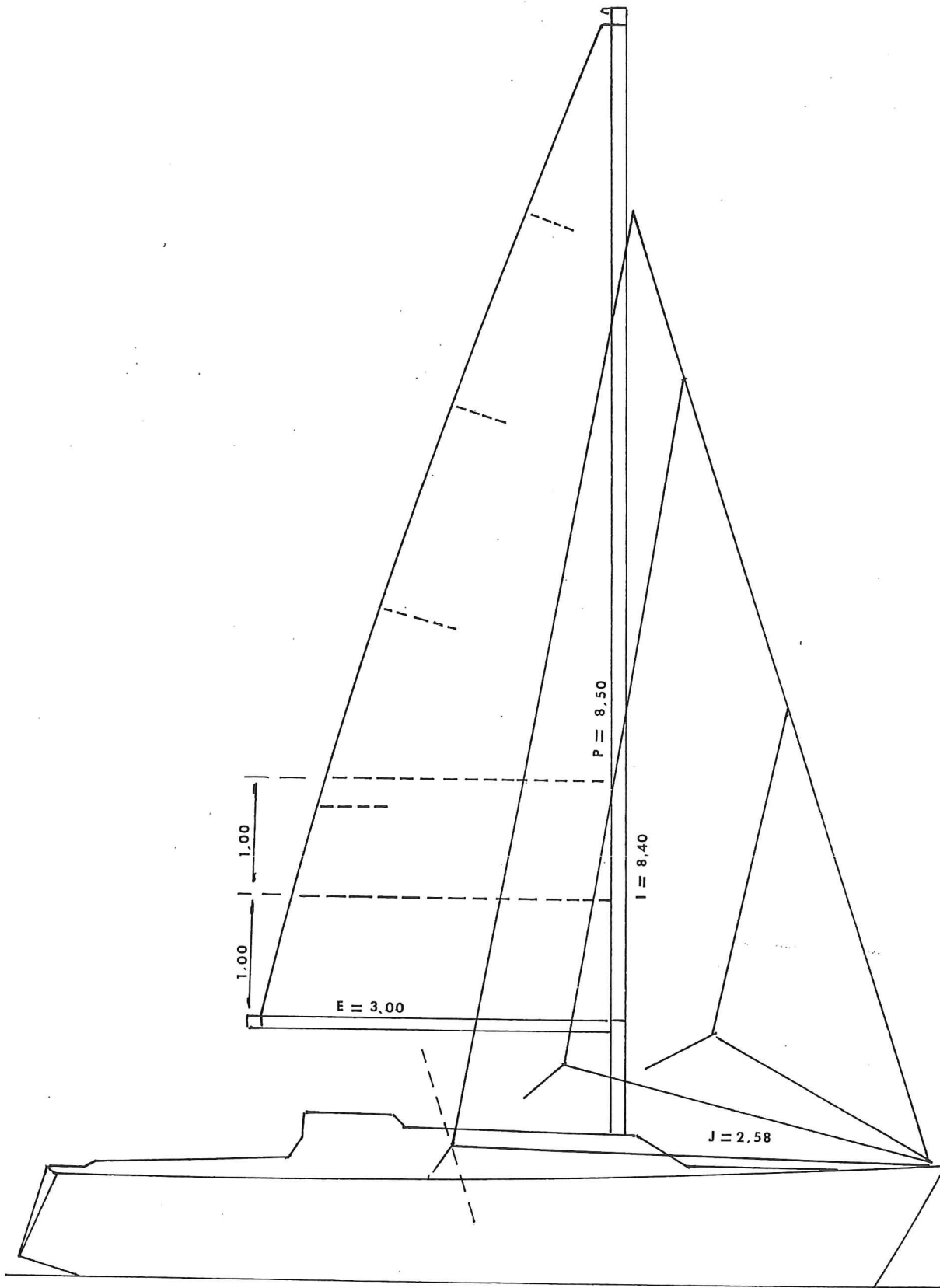


Côtes/Measurements mm	A	B	C	D
Mât/Mast	100	15		

DUFOUR

DUFOUR 1800

PLAN DE VOILURE/SCAIL PLAN
Echelle/Scale 1/50^e, 02 - 02 - 79



Les mesures de jauge sont théoriques./The measurements are theoretical.

A BABORD

1 couchette banquette (2,17 m x 0,60 m).
1 couchette supérieure avec abattant formant dossier.
Equipets le long du bordé.
Rangements sous la couchette.
Table à cartes fixe pupitre (l'utilisation de la table à cartes se fait en position assise).
Tableau de distribution électrique isolant chaque circuit.
Coupe batterie.
Batterie 12 v.
Table à diner amovible pouvant prendre position dans le carré et dans le cockpit.
1 compas.

CABINET DE TOILETTE,

séparé du carré par une porte coulissante.

A TRIBORD

Lavabo avec pompe à pied, armoire de toilette et rangements.

A BABORD

W.C. chimique et penderie.

POSTE AVANT, indépendant, avec :

1 couchette double (longueur 2 m, largeur maxi 1,70 m)
Vaste rangement sous les couchettes.
Réserve à eau de 95 litres.

L'installation électrique intérieure comporte :

1 plafonnier dans poste avant.
1 plafonnier dans toilettes.
1 plafonnier au-dessus de la table à diner.
1 plafonnier sur la cuisine.
1 plafonnier sur la table à cartes.

Les matelas des couchettes ont une épaisseur de 10 cm.
2 hublots dans l'hiloire de roof éclairent le carré.

MOUILLAGE ET SÉCURITÉ

Ancre 12 kg avec 10 mètres de chaîne de \varnothing 8.
Câblot nylon de 33 mètres \varnothing 14.
2 amarres nylon de 15 mètres \varnothing 10.
2 parebattages.
Pompe à cale fixe.
Peinture antifouling.

TO PORT

One berth (2,17 m x 0,60 m).
One quarter berth.
Lockers along the sides.
Stowage under the berths.
Fixed chart table with desk top (the chart table is to be used in sitting position).
Individually fused switch panel.
Battery switch.
12 v. battery.
Removable dining table which can be placed either in the cabin or in the cockpit.
1 compass.

INDEPENDENT TOILET COMPARTMENT

With sliding door to main cabin.

TO STARBOARD

Wash basin with foot-pump, mirror and lockers.

TO PORT

Chemical toilet.
Handing locker.

INDEPENDENT FOC'SLE with :

One double berth (2 m x 1,70 m maximum).
Storage under the berth.
Water tank (approx. 95 liters).

Interior electricals include :

one light in foc'sle.
One light in toilet compartment.
One light above the dining table.
One light in galley.
One light above chart table.

The mattresses are 10 cm thick.
2 portholes in the roof for the cabin.

MOORING AND SAFETY

12 kg anchor with 10 meters of \varnothing 8 mm chain.
33 meters of nylon warp \varnothing 14 mm.
Two 15 mm mooring lines \varnothing 10 mm.
2 fenders.
Bilge pump.
Antifouling paint.

en option : version moteur MD5.

en option : version dériveur DL (tirant d'eau : 0,75 m/1,35 m).

en option : version CS (tirant d'eau : 1,50m).

Le constructeur se réserve le droit de modifier le présent descriptif qui n'a pas valeur de document contractuel.
The builder reserves the right to change these specifications which in no case can be considered as a contract.

Dufour 1800

FICHE TECHNIQUE

ARCHITECTE

Laurent CORDELLE – DUFOUR

CONSTRUCTION

Coque en polyester contremoulée.
Pont sandwich polyester et balsa contremoulé.
Accastillage, ferrures de pont et boulonnerie en inox au molybdène.

COULEURS

Pont grège. Coque blanche.

CARACTÉRISTIQUES

Longueur coque _____ 7,65 m
Longueur flottaison _____ 6,70 m
Largeur maximum hors tout _____ 2,71 m
Tirant d'eau _____ 1,30/1,00 m
Tirant d'air _____ 10,80 m env.
Poids du lest fonte _____ 750 kg env.
Poids total _____ 1.800 kg env.
Hauteur sous capot _____ 1,75 m
 sous barrots dans les toilettes _____ 1,60 m

VOILES

Grand-Voile _____ 14,20 m²
Foc de route à ris _____ 9,30 m²
Tourmentin _____ 3,30 m²
Surface de voileure au près _____ 30,70 m²

Nombre de couchettes _____ 4
Jauge brute en douane : 4,87 tonneaux
Homologation de la MARINE MARCHANDE n° 1469
 pour la navigation en 3^{ème} catégorie.
Nombre de personnes autorisées 4 à 6.

SPECIFICATIONS

DESIGNER

Laurent CORDELLE – DUFOUR

CONSTRUCTION

GRP hull, double skin moulded.
Sandwich deck, double skin moulded in GRP balsa.
Fittings and bolts in stainless steel (molybden).

COLOURS

Beige deck. White hull.

CHARACTERISTICS

Length of hull _____ 7,65 m
L.W.L. _____ 6,70 m
Beam _____ 2,71 m
Draft _____ 1,30m or 1,00m
Bridge clearance _____ approx. 10,80 m
Ballast _____ approx. 750 kg
Displacement _____ approx. 1.800 kg
Headroom : main cabin _____ 1,75 m
 Toilet compartment _____ 1,60 m

SAILS

Main Sail _____ 14,20 sq m
Working Jib with reefing line _____ 9,30 sq m
Storm jib _____ 3,30 sq m
Sail area _____ 30,70 sq m

Berths _____ 4
This boat has been approved by the french Merchant
 Navy Commission of Safety.
Number of persons authorized on board : 4 to 6

DESCRIPTIF ET INVENTAIRE

ACCASTILLAGE DE PONT

Ferrure d'étrave avec davier à double réa et chaumard
Balcon avant inox.
Balcon arrière inox.
Chandeliers inox et filières.
Puits à chaînes et à ancre, autovideur.
2 taquets d'amarrage avant.
1 manche à air orientable, avec chicane.
1 panneau ouvrant teinté pour éclairage et ventilation poste avant.
2 mains courantes.
Rails d'écoute de foc avec chariots avale-tout.
2 winches LEWMAR 7 (ou similaires) et taquets pour écoute de foc.
Barre d'écoute.
Cockpit auto-vidueur.
2 coffres de rangement dans les bancs de cockpit avec fermeture.
Barre franche avec stick.
1 feu de tête de mât et feu de hune.
1 nable de remplissage du réservoir d'eau, avec empreinte «winch».
1 support dame de nage.
1 winch LEWMAR 7 (ou similaire) pour drisses de foc et de grand'voile.
1 bloqueur à came double pour drisses.

GRÉEMENT

Mât en alliage léger insonorisé avec drisses intérieures ramenées au cockpit.
Gréement dormant en inox avec embouts sertis, ridoirs inox.
2 manivelles de winches.
Drisses de foc et de grand'voile en textile pré-étiré ramenées au cockpit.
Balancine de grand'voile en tergal.
Ecoutes de foc en tergal.
Palan d'écoute de grand'voile en tergal avec taquet coinqueur.
Bôme en alliage léger avec bosses de ris intérieures et retour au vît de mulet.
Halebans de bôme avec taquet coinqueur.
Palan sur pataras.

AMÉNAGEMENTS INTÉRIEURS

CABINE, avec :

A TRIBORD :

1 couchette banquette (1,90 m x 0,60 m).
Equipets le long du bordé.
Rangements sous la couchette.
1 cuisine comprenant : 1 réchaud 2 feux sur cardan, 1 évier alimenté en eau douce par une pompe à pied, 1 plan de travail avec planche à découper, 1 vaisselier 1 glacière, equipets.

DESCRIPTION AND INVENTORY

DECK FITTINGS

Stem fitting with chain roller and jib tack fitting.
Stainless steel pulpit.
Stainless steel stanchions and life-lines.
Self-draining anchor and chain locker.
2 bow mooring cleats.
Swivelling ventilator.
1 tinted opening hatch in foc'sle.
2 hand-rails.
Jib sheet tracks with roller fairleads.
2 lewmar 7 winches (or similar) and cleats for jib sheet.
Main sheet track.
Self-draining cockpit.
2 storage lockers with access from cockpit and locking.
Tiller with extension.
Masthead lights.
Filling plate for water tank.
1 rowlock holder.
1 lewmar 7 winch (or similar) for jib and mainsail halyard.
1 double jamming cleat for halyards.

RIGGING

Light alloy mast, sound-deadened with internal halyards to cockpit.
Stainless steel standing rigging with swaged end fittings and stainless steel rigging screws.
2 winch handles.
Pre-stretched and mainsail halyards to cockpit.
Terylene topping lift.
Braided terylene jib sheet.
Terylene main sheet four parts tackle with clam cleat.
Light alloy boom with incorporated quick reefing device and clam cleat fitted on the gooseneck end.
Boom vang with clam cleat.
Four parts tackle on the backstay.

ACCOMMODATION.

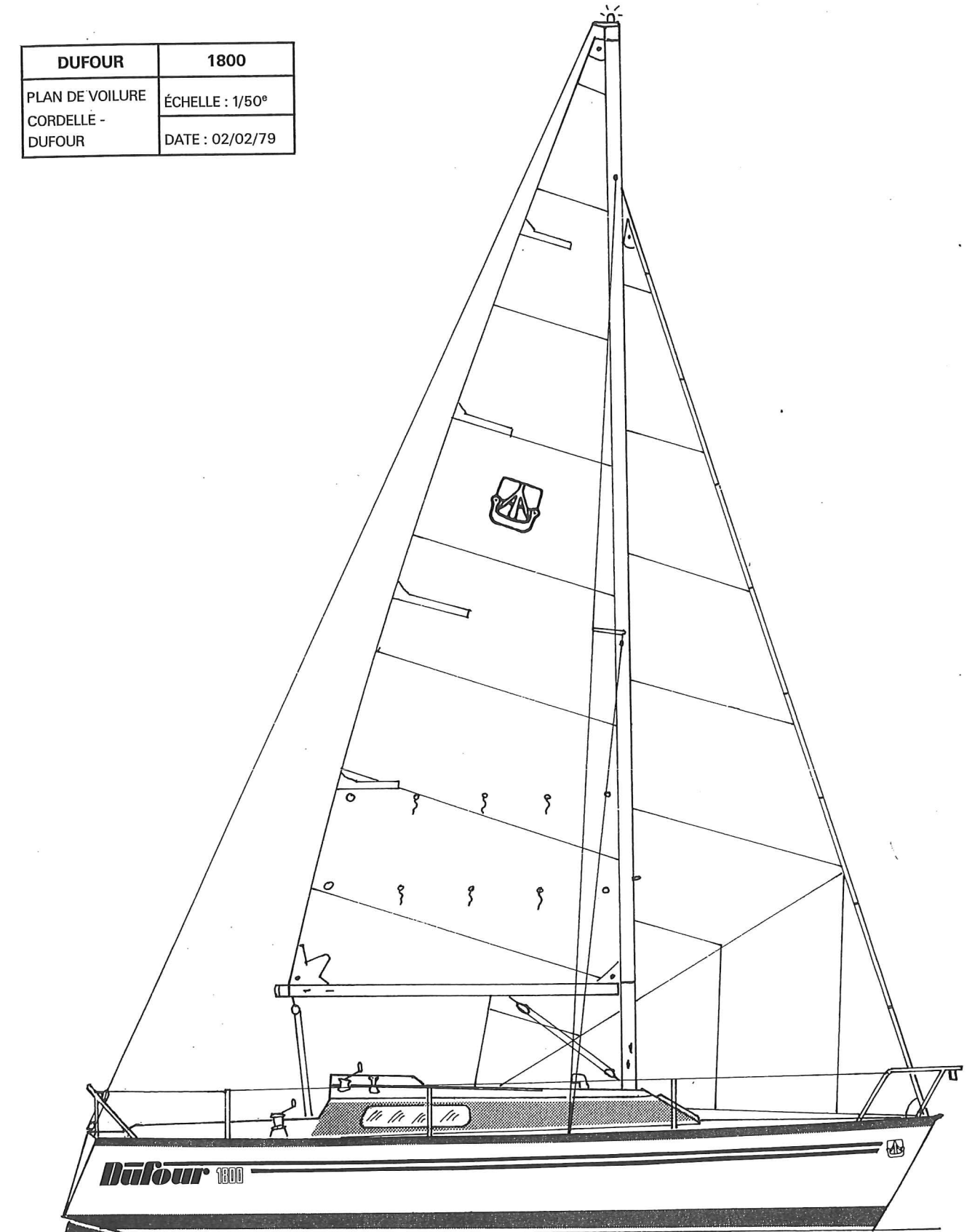
CABIN

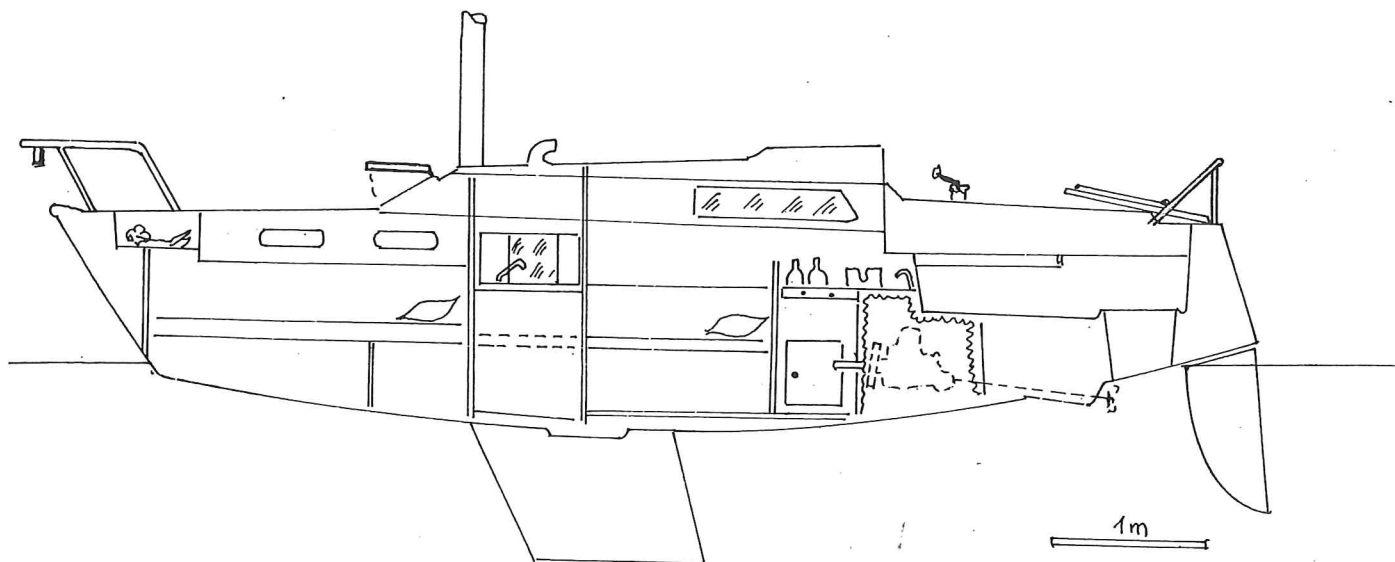
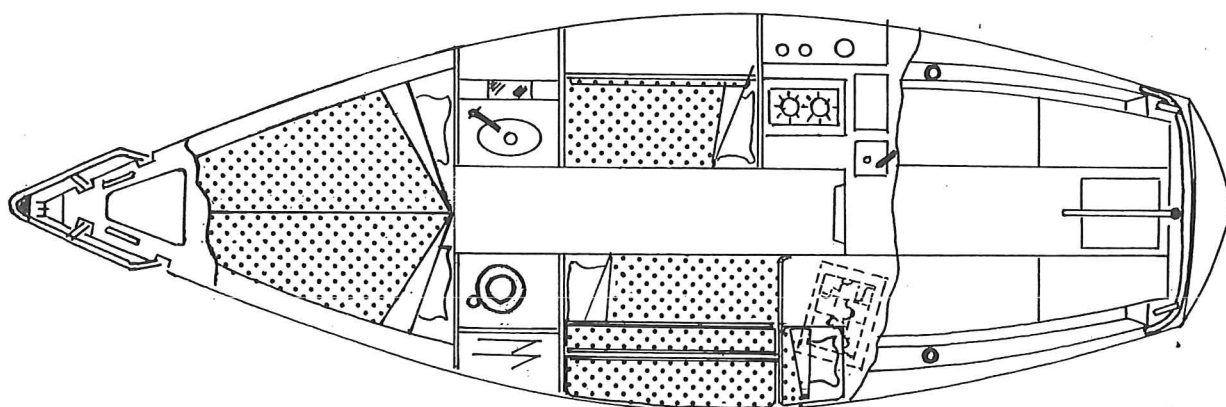
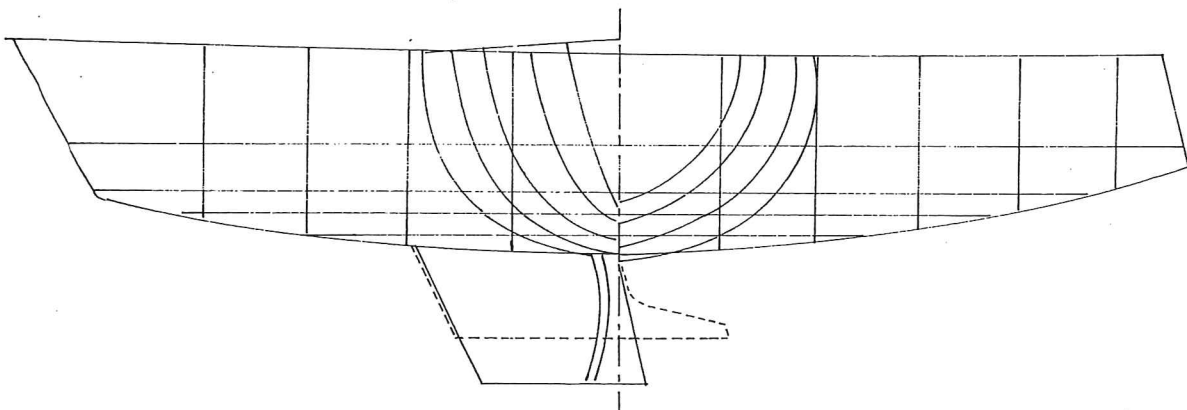
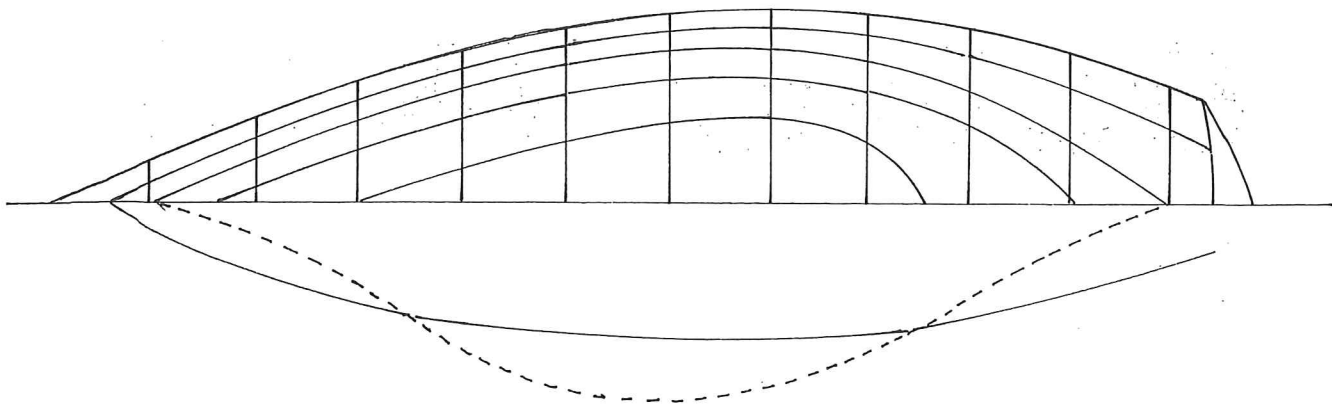
TO STARBOARD :

One berth (1,90 m x 0,60 m).
Lockers along the sides.
Stowage under the berth.
Galley with : one two-burners cooker on gimbals, sink with fresh water supplied by foot pump, working surface with carving board, one dish rack, one ice-box, stowage lockers.

Dufour 1800

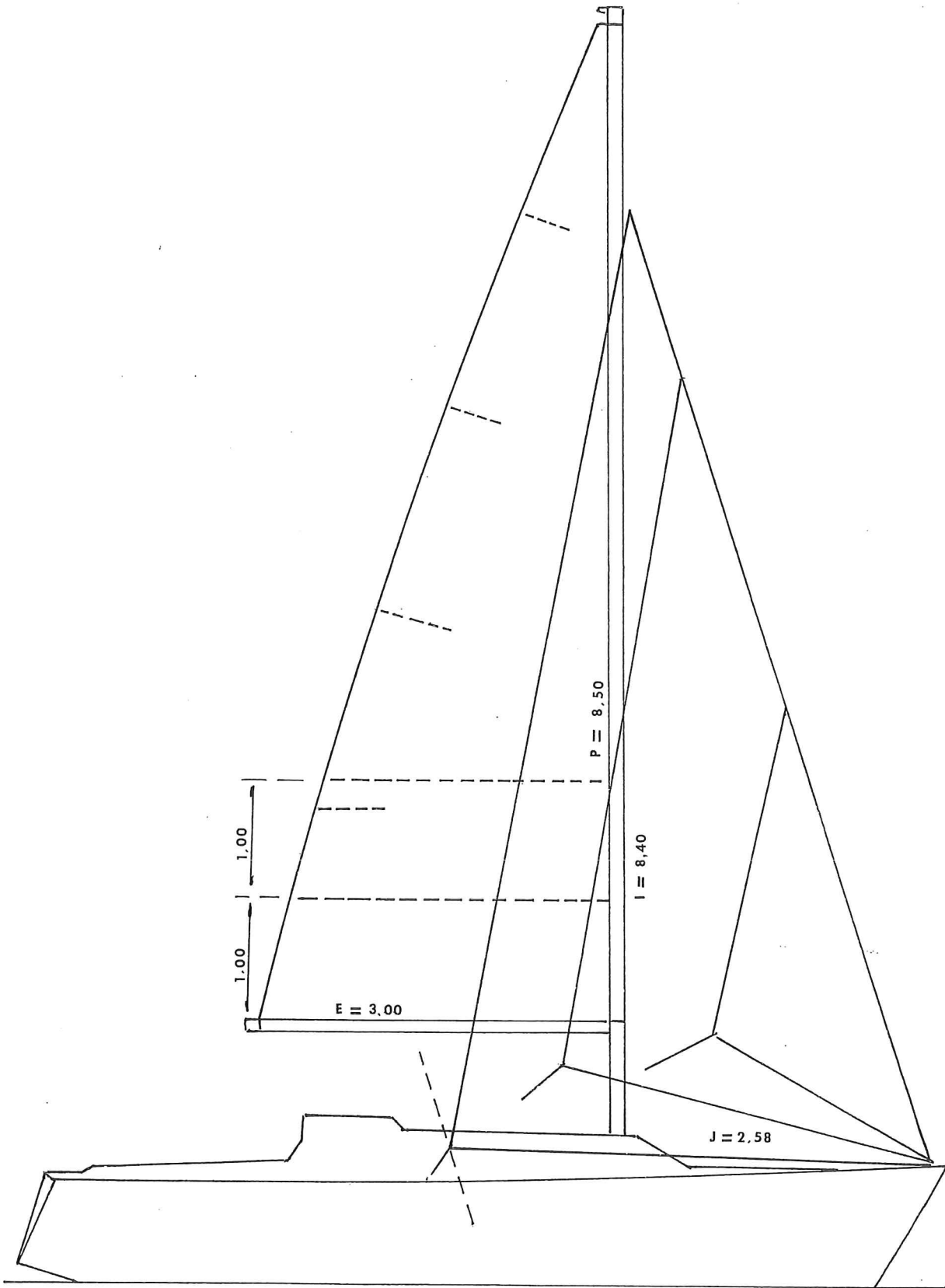
DUFOUR	1800
PLAN DE VOILURE CORDELLÉ - DUFOUR	ÉCHELLE : 1/50 ^e
	DATE : 02/02/79





DUFOUR
DUFOUR 1800

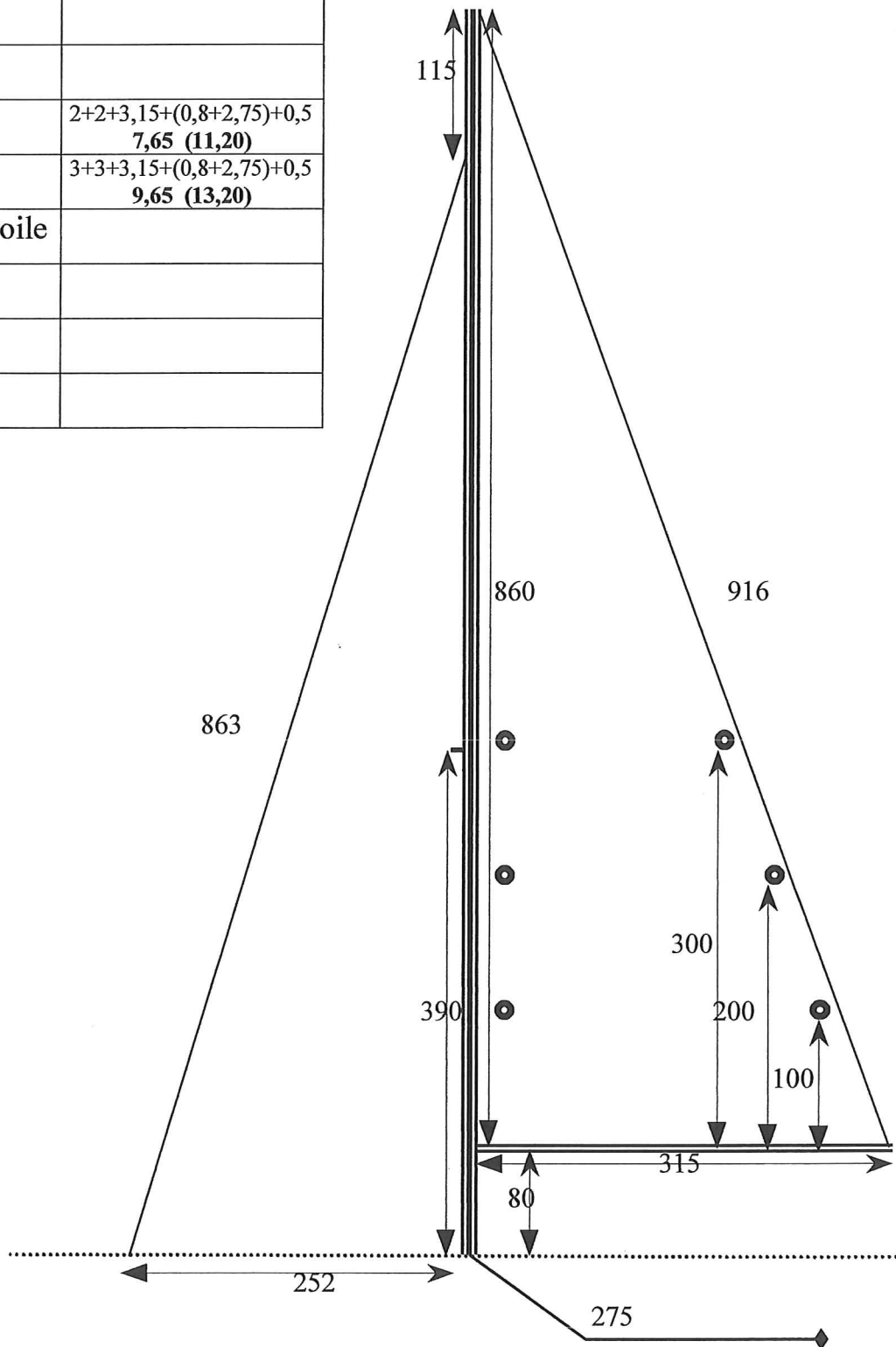
PLAN DE VOILURE/SCAII PLAN
Echelle/Scale 1/50°, 02 - 02 - 79



Les mesures de jauge sont théoriques./The measurements are theoretical.

DUFOUR 1800 CS

Drisse de grand voile	$8,60+9,40+2,75+0,50$ 21,25
Drisse de Génois	$8,63+8,25+2,75+0,50$ 20,13
Drisse de Spi	$3,90+3,10+2,75+0,50$ 10,25
Balancine	$9,92+8,40(+3,55)+0,50$ 18,82 (22,37)
Halebass	
Halehaut	
Bosse de ris (2)	$2+2+3,15+(0,8+2,75)+0,5$ 7,65 (11,20)
Bosse de ris (3)	$3+3+3,15+(0,8+2,75)+0,5$ 9,65 (13,20)
Écoute de Grand voile	
Écoute de génois	
Bras de spi	
Pataras	



05-34-51-37.06

SOMMAIRE

Introduction	2	MOTEUR	
Garantie	3	Première mise en route	9
La responsabilité de votre agent DUFOUR ..	3	Démarrage à froid	9
		Démarrage à chaud	9
MISE A L'EAU		Contrôle après mise en route	9
Manutention	4	Arrêt moteur	10
Disposition du gréement	4	Graissage	10
Chandeliers et filières	4	Précaution contre le gel	10
Mâtage	4	Précaution anti-couple électrolytique	10
Réglage du mât	5	Indicateur de charge	10
Installation et manœuvre du gréement courant	5		
		VOILES	
ECHOUAGE ET BEQUILLAGE	6	Génois	10
		Grand-voile :	
AMENAGEMENTS INTERIEURS		réglage	10
Table de repas	6	étarquage	10
Accès au moteur par la cabine	6	prise de ris	10
		Spinnaker :	
SECURITE		pliage	10
Puits à chaîne	7	gréement du tangon	11
		envoi	11
CIRCUIT D'EAU		amenée	11
Réserve à eau	7	Réglage des voiles et du mât en fonction de la direction du vent	11
Toilettes	7	Combinaisons de voilures en fonction de la force du vent	11
Lavabo	7	Plan de voilure	15
Glacière	7		
Pompe de cale	7	ENTRETIEN	
Hivernage du circuit d'eau	7	Principes généraux de construction	17
AERATION	7	Réparation d'une éraflure	17
		Peinture sous-marine	17
GAZ		Nettoyage des superstructures	17
Réchaud	7	Teck	17
		Vernis intérieurs	17
CIRCUIT ELECTRIQUE		Accastillage	17
Batterie, coupe circuit	8	Voiles	17
Tableau électrique	8	Remplacement d'une drisse intérieure	17
Consommation	8	Tableau d'entretien périodique	19
Puits moteur	8		
CIRCUIT DE COMBUSTIBLE		EQUIPEMENTS OPTIONNELS	20
Réservoir	8	TRANSPORT	20
Robinet d'arrêt	8	SERVICE APRES-VENTES	20
Filtre décanteur	8	SCHEMAS	
Précaution à prendre au remplissage	8	Circuit d'eau douce et de fuel	
		SCHEMAS	
		Circuit d'eau douce et de fuel	21
		Circuit électrique	22
		Encombrement	23
		MONTAGE DU GREEMENT DORMANT (notice N° 1)	24
		CHECK LIST DE MISE EN MAINS	25

Cher propriétaire,

En choisissant un bateau DUFOR, vous nous témoignez toute votre confiance. Vous pouvez être assuré que tout le personnel de DUFOR a œuvré pour que vous retiriez le maximum de satisfactions de votre acquisition.

Chaque bateau DUFOR est fabriqué avec les meilleurs matériaux. Il demande quelques soins que cette notice se propose de vous exposer. Il vous donnera alors ce que vous attendez de lui, peut-être même plus.

Des brochures annexées vous apporteront de plus amples renseignements sur l'équipement optionnel.

Nous vous souhaitons une bonne navigation.

Il est recommandé pendant les 25 premières heures de marche, de faire tourner le moteur à mi-régime pour en parfaire le rodage, ensuite monter progressivement en charge.

Vous trouverez les instructions détaillées concernant ce moteur dans la notice du constructeur qui est placée dans un étui plastique avec le bon de garantie. Nous tenons, cependant, à vous rappeler les quelques points suivants :

PREMIERE MISE EN ROUTE

- lire attentivement la notice de votre moteur
- vérifier les niveaux
 - d'eau dans la batterie
 - de carburant
 - d'huile dans le réducteur
 - d'huile dans le moteur : (le moteur étant en position inclinée, la contenance maximum du carter correspondra sur la jauge d'huile à un niveau situé entre le minimum et le maximum)
- vérifier la propreté du filtre décanteur
- vérifier la fermeture des purges de circulation d'eau sur le moteur et le silencieux (voir notice constructeur) (fig. 13)
- vérifier la rotation de l'arbre d'hélice, à la main
- vérifier la fixation des colliers des tuyauteries d'eau, du tuyau d'échappement et des tuyauteries de fuel.

DEMARRAGE A FROID

- ouvrir la vanne de prise d'eau du circuit de refroidissement située en bas et à babord de l'escalier de descente en amenant son levier dans le sens longitudinal du bateau
 - ouvrir le circuit de fuel
 - mettre le commutateur sur la position 2 (la lampe témoin rouge du ventilateur de cale s'allume. Vérifier le fonctionnement de ce dernier à l'oreille)
 - débrayer la commande d'inverseur de marche. Pour ce faire, le levier a) étant en position verticale, enfoncer le bouton poussoir rouge (voir Fig. 10) et mettre des gaz (levier a) vers l'avant à 60° environ.
- Suivre les indications données dans le manuel d'utilisation délivré par le constructeur du moteur.
- réduire les gaz jusqu'à obtenir une vitesse de rotation d'environ 1200 t/mn pour permettre au moteur d'acquies sa température de fonctionnement.

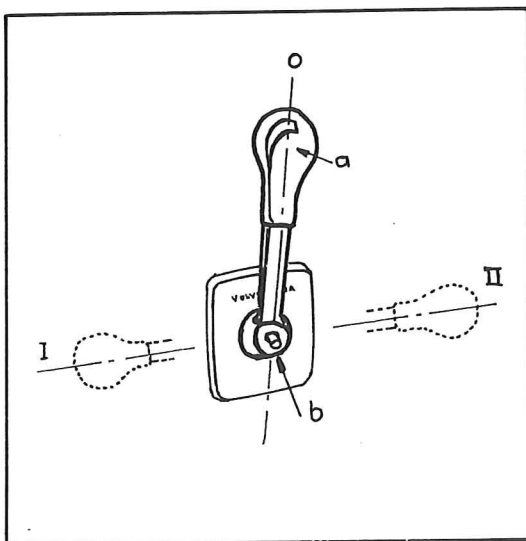


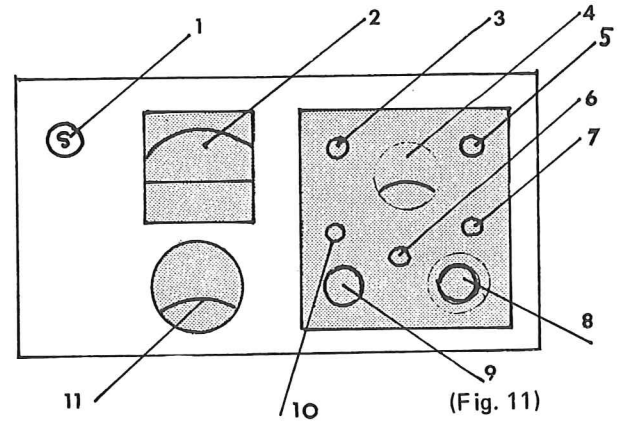
Fig. 10

DEMARRAGE A CHAUD

- fermer l'interrupteur de batterie sur position 2 (écouter le ventilateur)
- s'assurer que la commande d'embrayage est au point mort
- mettre des gaz, aux 2/3
- actionner le démarreur, réduire les gaz dès le démarrage.

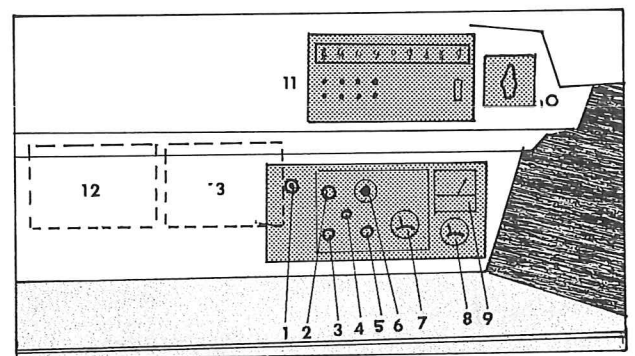
CONTROLE APRES MISE EN ROUTE

- les voyants de charge et de pression d'huile doivent être éteints



Légende du tableau moteur Volvo

1. Stop
2. Indicateur de charge
3. Voyant ventilateur
4. Jauge fuel
5. Disponible
6. Voyant huile
7. Voyant charge
8. Contact-Démarreur
9. Alarme sonore
10. Voyant température eau
11. Ampèremètre



(Fig. 12)

Légende du tableau moteur Renault Couach

1. Tirette de stop
2. Contact
3. Voyant ventilateur
4. Mise en service indicateur charge
5. Démarreur
6. Contact alternateur
7. Température
8. Jauge fuel
9. Indicateur de charge
10. Commutateur général
11. Tableau électrique
12. et 13. Emplacement pour d'éventuels boîtiers sondeur et speedomètre

- vérifier le débit de l'eau de refroidissement moteur à la sortie de l'échappement
- le voyant du ventilateur de cale moteur doit être allumé.

Pour réembrayer la commande inverseur de marche lorsque le moteur a suffisamment chauffé, ramener le levier a) en position verticale tout en réappuyant sur le bouton poussoir rouge b) qui ressortira au point mort.

ARRET MOTEUR

- ramener la manette des gaz à 0
- tirer la commande de stop (située dans le tableau de bord) jusqu'à ce que le moteur s'arrête
- couper le contact et l'interrupteur de batterie. Ne jamais couper le contact avant l'arrêt du moteur (détérioration de l'alternateur). Inversement ne pas laisser le contact une fois le moteur arrêté
- pour un arrêt prolongé : fermer le robinet de fuel et la vanne de prise d'eau..

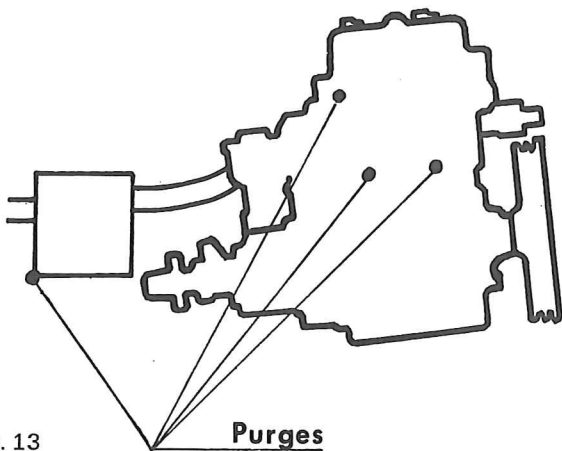


Fig. 13

GRAISSAGE

– Moteur :

Vous reporter au plan d'entretien du manuel VOLVO PENTA ou COUACH.

L'huile contenue dans votre moteur à la livraison est du type S D X (viscosité 20 ou 30 selon la saison).

– Tube d'étambot :

Vérifier périodiquement l'étanchéité du presse étoupe et en cas de fuite, le resserrer légèrement.

– Commandes :

Tous les mois procéder aux opérations suivantes :

- graissage des chapes d'articulation des commandes de gaz et d'inverseur avec une graisse aux silicones
- huiler très légèrement les câbles de commande.

PRECAUTIONS CONTRE LE GEL

– Moteur :

Vous reporter aux instructions du manuel VOLVO, ou COUACH

– s'assurer qu'il n'existe aucun point bas sous une purge. Au besoin débrancher le tuyau fixé sur la vanne de prise d'eau et faire tourner le moteur quinze secondes.

– Pot d'échappement :

– ouvrir la purge (boulon situé à la partie basse, fig. 13)

– calfeutrer la sortie de coque pour éviter l'eau de condensation.

PROTECTION ANTI-COUPLE ELECTROLYTIQUE

L'hélice est protégée des couples électrolytiques par une bague de zinc. Il est nécessaire de la vérifier à chaque carénage et très certainement de la changer chaque année.

INDICATEUR DE CHARGE

Cet indicateur de charge de batterie gradué en pourcentage vous indique l'état de votre batterie, quand le moteur est arrêté :

- fermer l'interrupteur de batterie sur position 2
- laisser la clé de contact du moteur sur 0
- pousser le bouton 4 du tableau moteur

VOILES

GENOIS :

Le génou livré en option est un « médium » (5 oz ou 200 g par m²).

Son rendement le meilleur est entre 6 nœuds de vent apparent et 17 nœuds.

Par brise légère, on doit chercher à creuser la voile, en mollissant l'étauillage de la drisse, et en avançant sur le rail, l'avale tout d'écoute.

Quand la brise force, pour soulager le bateau, il est recommandé d'étauiller très énergiquement la drisse et de reculer l'avale tout de l'écoute, jusqu'à la limite du fassellement de la chute. De cette façon, on avance le creux du foc et on ouvre la chute ce qui facilite l'écoulement des filets d'air.

GRAND VOILE :

Réglage : il est nécessaire d'égaliser les tensions entre le guindant et la bordure pour éviter la formation de plis.

Etauillage sur la bôme : il s'effectue à l'aide du textile sortant sous la bôme à proximité du vit de mulet et venant se bloquer dans un taquet coinqueur intégré à la bôme.

Prise de ris sous voile, ordre des opérations :

les bosses de ris sont toujours à poste comme indiqué au paragraphe installation du gréement courant.

1. mollir le halebas de bôme et l'écoute de grand-voile
2. amener la grand-voile d'environ 1,50 m, pour capeler l'œil de point d'amure de la bande de ris dans le crochet situé sur le vit de mulet
3. tirer la bosse de ris, l'étauiller soigneusement, coincer la bosse dans le taquet coinqueur sous l'extrémité avant de la bôme
4. rétauiller la drisse de grand-voile
5. reborder l'écoute de grand-voile et le halebas de bôme
6. nouer les garcettes de ris autour de la bôme

SPINNAKER :

1. Pliage :

a) prendre un point d'écoute du spi, et plier en accordéon la ralingue en remontant vers le point de drisse. Une fois celui-ci atteint, redescendre vers le 2e point d'écoute.

b) garder dans les bras les trois points et les deux ralingues du spi. Introduire tout l'ensemble de la voile dans le sac, en conservant sur le dessus du sac, ralingues, points d'écoute et point de drisse.

2. Gréement du tangon :

Poser le sac du spi dans le balcon avant et amarrer le fond avec une garcette au balcon.

Mettre en place le tangon, l'extrémité dans l'œil situé sur le mât et l'autre extrémité reposant sur le balcon avant, au vent.

Placer le halebas et la balancine.

Mettre en place le bras de spi en le faisant coulisser dans l'œil du tangon (fig. 14).

Monter le tangon horizontalement à environ 1,80 m du pont.

Accrocher les mousquetons des bras dans les points d'écoute du spi.

Accrocher la drisse.

Les bras de spi doivent passer à l'intérieur des filières pour éviter de faire travailler anormalement les chandeliers.



Fig. 14

3. Envoi :

Un équipier doit se trouver dans le balcon avant et aider le spi à sortir du sac en suivant progressivement la ralingue au vent avec ses deux mains.

On prendra garde à ne pas faire porter le spi avant que la drisse soit tournée sur le taquet.

Pour faire porter le spi, brasser au vent si vous êtes vent arrière, et border sous le vent au large.

4. Amenée du spi :

Pour faciliter la manœuvre il est recommandé au barreur de se mettre au grand large ou au vent arrière.

Larguer complètement le bras au vent. Celui-ci coulissera à travers l'œil du tangon, et le spi viendra se mettre en drapeau sous la grand-voile. Un équipier rentrera le spi sans difficulté en l'attrapant sous la bôme, derrière la grand-voile, et en l'étouffant avec les deux bras.

Ne jamais faire cette manœuvre sur l'avant du mât. Ne pas loffer avant que la voile soit complètement rentrée.

Décrocher du spi les mousquetons de drisse, d'écoute et de bras.

Prendre les deux mousquetons d'écoute et de bras sur celui de la drisse de spi. En embrayant le bras, les trois mousquetons reviennent au balcon avant.

Mollir la balancine de tangon pour l'amener sur le pont.

Toute cette manœuvre peut être exécutée après avoir envoyé le gènois en place.

REGLAGE DES VOILES ET DU MAT EN FONCTION DE LA DIRECTION DU VENT

Le tableau annexé aux pages 12 et 13 suivantes indique les réglages à exécuter pour un vent de force 1 à 3. Il vous donne également quelques conseils de conduite et tactique de barre.

COMBINAISONS DE VOILURE EN FONCTION DE LA FORCE DU VENT

Le tableau de la page 14 indique quelle voilure porter en fonction du vent réel et des allures. Tout chef de bord adaptera cette voilure en tenant compte de la coupe de ses voiles, de leur degré d'usure, de la compétence de son équipage. Un bateau surtoilé est inconfortable.

VENT FAIBLE A MODERE	AU PRES	LARGUE	GRAND LARGUE	VENT ARRIERE
<p>Angle d'incidence Tension d'écoute Creux Couloir Rapport guindant - chute - bordure Tension de la drisse</p> <p>FOC</p>	<p>Faible Modérée Important à modéré Etroit Guindant uniforme ne pas fermer la chute Faible à modérée</p>	<p>Proche du dévent Bien choquée Important Etroit Ne pas vriller la chute Faible</p>	<p>Perpendiculaire au vent Bien choquée Important Ouvert Faible tension sur la chute - vrillage modéré Lâche</p>	<p>Croisé ou tangonné au vent Molle Important Faible tension sur la chute - léger vrillage Lâche</p>
<p>Angle d'ouverture bôme Position barre d'écoute Tension d'écoute Position du creux maxi Valeur du creux Tension guindant Tension bordure Tension du halebas Vrillage</p> <p>GRAND VOILE</p>	<p>Dans l'axe Au vent Modérée En AR du creux d'origine Important à modéré Modérée Modérée Nulle Chute droite mais peu tendue</p>	<p>Ouvert Sous le vent Choquée En AR du creux d'origine Très important Faible Faible Modérée Vrillage faible (0 à 15°)</p>	<p>Perpendiculaire au vent Sous le vent Bien choquée Neutre (creux d'origine) Important Choquée Choquée Modérée Pas de vrillage</p>	<p>Perpendiculaire au vent Sous le vent Bien choquée Milieu Important Choquée Choquée Modérée Pas de vrillage</p>
<p>Position de la têtère Drisse Angle du tangon Hauteur du tangon Réglage d'écoute Meilleur point d'écoute Creux</p> <p>SPI</p>	<p>En tête de mât Tendue 0 à 20° de l'axe Bas à moyen Choquer à déventer et reprendre légèrement AR ou bout de bôme Modéré</p>	<p>En tête de mât Tendue Perpendiculaire au vent ou plus en arrière Moyen Choquer à déventer la tête</p>	<p>En tête de mât Tendue Perpendiculaire au vent ou plus en arrière Moyen Choquer à déventer la tête Tableau arrière Modéré</p>	<p>En tête de mât Tendue Ligne point d'amure - point d'écoute - auvent Moyen Choquer à déventer la tête Tableau arrière Important</p>

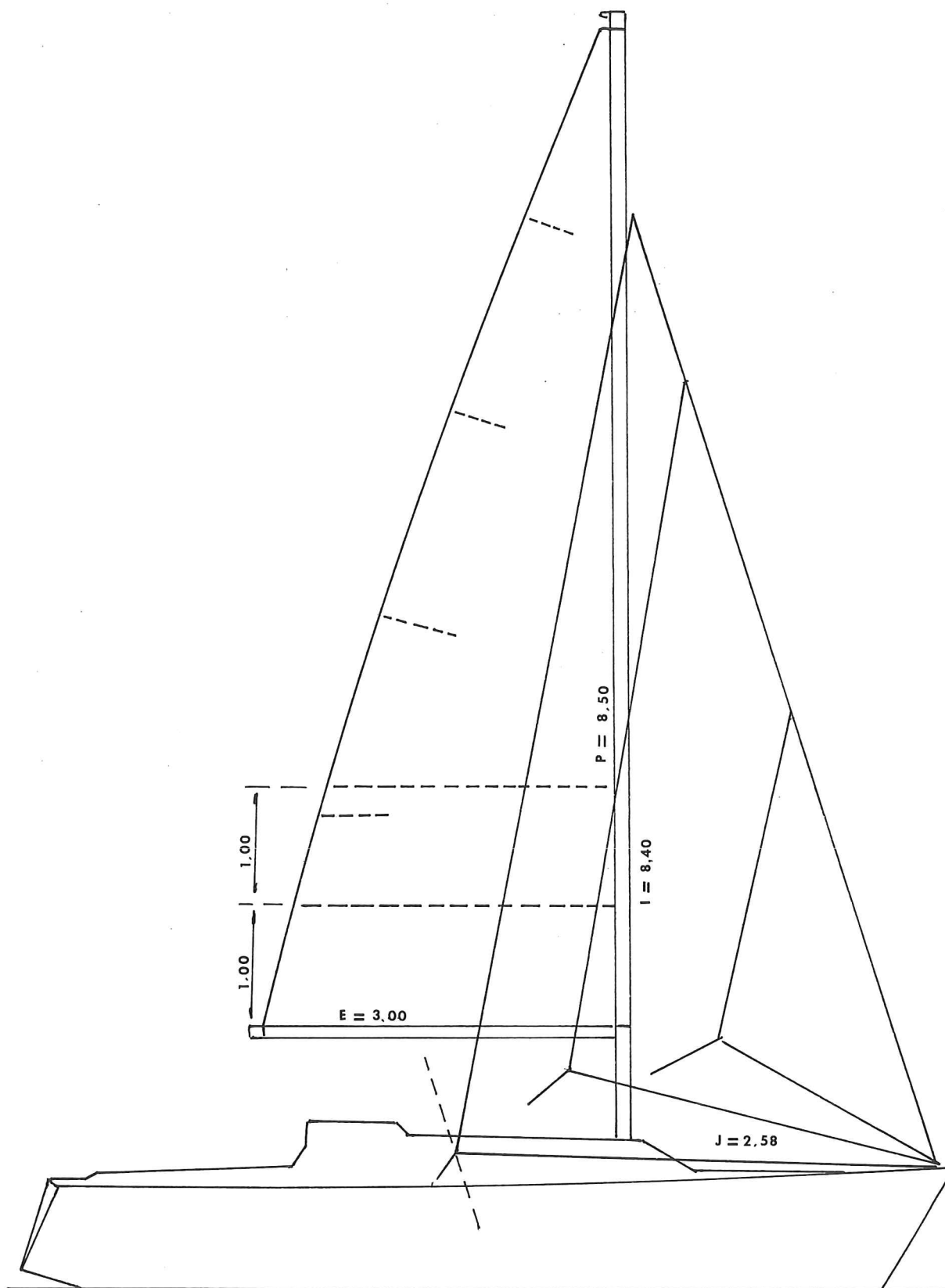
VENT FAIBLE A MODERE	AU PRES	LARGUE	GRAND LARGUE	VENT ARRIERE
<p>Quête du mât Cintrage du mât Tension du pataras Position de l'équipage</p> <p>Gîte maxi. Barre</p> <p>GÉNÉRALITÉS</p>	<p>Sur l'arrière Faible ou nul Faible à modérée Sous le vent au milieu</p> <p>10° Neutre ou légèrement au vent</p>	<p>Sur l'arrière Nul Mollie Dans l'axe, au milieu</p> <p>5 à 10° Neutre</p>	<p>Mât droit Nul Mollie Sous le vent légèrement</p> <p>AR 5 à 10° Neutre sinon légère</p>	<p>Sur l'avant Nul Mollie Au milieu à l'intérieur</p> <p>5° Neutre sinon légère</p>
<p>TACTIQUES DE BARRE</p>	<p>Barrer en faisant en sorte de garder un angle constant par rapport au vent. Barrer à l'aide de pennons montés sur le guindant des génois. Loffer dans les risées, abattre dans les accalmies.</p>	<p>Ne pas loffer au-dessus de la route. Barrer directement sur la marque. Si le vent force, loffer assez tôt. Barrer à l'aide des pennons.</p>	<p>Abattre dans les risées, loffer dans les accalmies. Si le vent a tendance à mollir, laisser porter assez tôt. Suivre la girouette de tête de mât. Minimum de coups de barre.</p>	<p>Loffer dans les accalmies, abattre dans les risées. La tactique d'auloffées et d'empannage, peut faire gagner en vitesse. Suivre la girouette de tête de mât. Minimum de coups de barre.</p>
<p>SE RAPPELER</p>	<p>Equilibre très important. Barrer au dévent du génois. Eviter de raidir la chute du foc et de la grand-voile. Dans les risées, ajuster seulement la grand-voile.</p>	<p>Forme des voiles très importante Barrer au dévent du génois. On peut porter le génois (ou reacher) et spi. Angle de vent apparent > 60°</p>	<p>Surface de voilure très importante. Tangon perpendiculaire au mât. Manœuvrer calmement. Eviter le roulis excessif.</p>	<p>Surface de voilure maxi. Laisser les vagues guider le bateau. Eviter le roulis excessif. Rentrer un peu la grand-voile pour bien faire porter le spi.</p>

COMBINAISONS DE VOILURE

Elles sont données ici à titre indicatif et devront être modifiées suivant l'état de la mer.

FORCE DU VENT	AU PRES	LARGUE	GRAND LARGUE	VENT ARRIERE
Force 0 à 3 0 à 16 nœuds	Grand-voile + génois léger ou médium.	Grand-voile + génois léger ou reacher + spi. (Vent apparent < 10 nœuds angle > 60° de l'axe).	Grand-voile + reacher ou génois + spi.	Grand-voile + Spi.
Force 4 à 5 16 à 25 nœuds	GV 1 ris + Foc n°1	GV + Foc n 1	GV + génois médium	GV + spi ou génois
Force 6 25/30 nœuds	GV 2 ris + Foc n°1	GV 2 ris + Foc 1 arisé	GV 1 ris + Foc 1	GV 1 ris + Foc 1
Force 7 30/35 nœuds	GV 2 ris + Tourmentin	GV 2 ris + Tourmentin	GV 2 ris + Tourmentin	GV 2 ris

DUFOUR
DUFOUR 1800
PLAN DE VOILURE
échelle 1/50e
le 2-02-1979

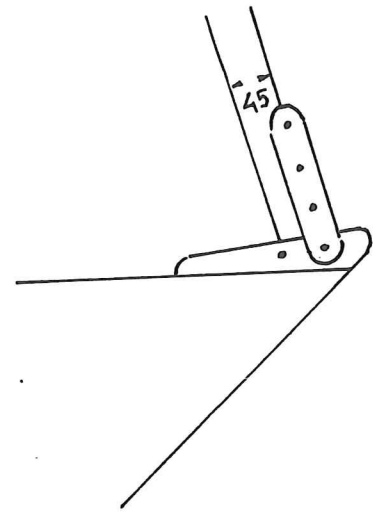
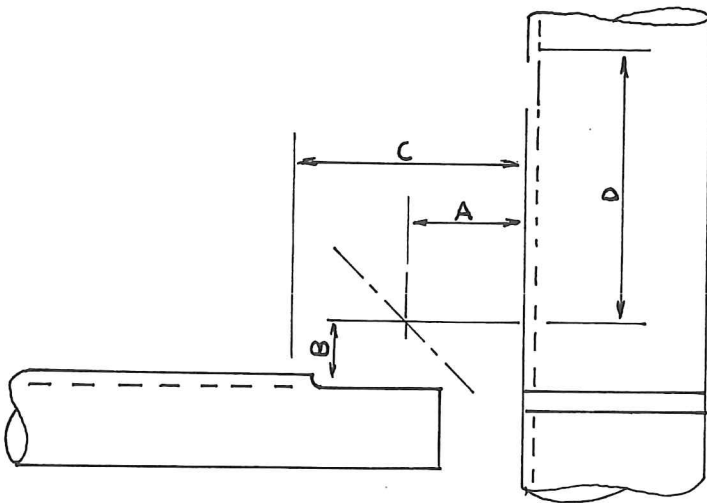


Les mesures de jauge sont théoriques

NOM	GUINDANT	BORDURE	CHUTE	SURFACE	TISSU
GRAND-VOILE	8,50	3,00		14,20	6,25
GENOIS MEDIUM	8,46	4,15	8,00	16,50	5,25
FOC 1	7,05	5,79	3,27	9,30	5,25
TOURMENTIN	4,05	2,85	2,40	3,30	5,25
SPINNAKER	8,34	4,64		35	,75

NOTES

- 1 – Les dimensions sont données en mètres, les poids en OZ (42 gr) au m².
- 2 – Les cotes indiquées sont les cotes maximum à l'intérieur desquelles les voiles doivent se tenir en navigation courante. Le voilier devra tenir compte de l'allongement des tissus.
- 3 – La planchette de tête et la longueur des lattes devront tenir compte des indications de la jauge.
- 4 – Les focs passent à l'extérieur des galhaubans.
- 5 – Le grammage des tissus est donné à titre indicatif.
- 6 – Pour les dimensions exactes des spis se reporter à la jauge du bateau.



Cotes en m/m	A	B	C	D
Mât Z. Diffusion	100	15		

ENTRETIEN

PRINCIPES GENERAUX DE CONSTRUCTION :

— La coque est réalisée en stratifié de polyester contremoulé. A l'intérieur du contre-moule sont placés les tasseaux qui reçoivent l'extrémité des vis fixant les aménagements.

— Le pont est traité suivant une technique identique mais en interposition entre moule et contre-moule d'une mousse de polyuréthane ou de balsa, et à divers endroits indiqués sur le schéma (fig. 15) de cales en bois pour fixation d'accessoires. Tout boulonnage en dehors de ces zones entraînerait un écrasement du sandwich et des fuites.

— Le lest est fixé à la coque par quatorze boulons d'acier inox de 14 mm avec interposition d'une couche de stratifié. Le raccordement final est opéré avec des tissus de verre. Il est tout-à-fait normal de voir apparaître au bout de peu de temps une légère fissure à la jonction lest/coque. Celle-ci est due à la différence des coefficients d'élasticité de la fonte et du polyester et sera aisément rebouchée par une couche d'antifouling.

— Le polyester ne nécessite aucun entretien particulier.

REPARATION D'UNE ERAFLURE OU D'UNE BULLE :

1° Nettoyer l'endroit abîmé (le dégraisser éventuellement à l'aide d'un diluant), dépolir à l'aide de papier de verre sur 1 cm environ l'extérieur de cet endroit.

2° Préparation et application du gel coat. Prendre suivant l'importance de la réparation, la quantité de gel coat nécessaire. Mettre 1 % de solution P 10, bien mélanger. Mettre ensuite 1 % de catalyseur et mélanger le tout. Appliquer le gel coat ainsi préparé, sur l'endroit abîmé avec une spatule afin de ne pas faire de trop grosses surépaisseurs. Laisser ainsi le gel coat se polymériser pendant 3 à 4 heures suivant la température (à noter que pour obtenir un bon résultat, il faut que l'air soit sec et la température d'environ 12°).

3° Ponçage et finition de la réparation : A l'aide d'abrasif à l'eau et d'une cale à poncer, affleurer le gel coat (commencer avec un grain 360 et terminer avec un grain 600). Toutes les aspérités disparues au ponçage, passer une pâte à polir, l'appliquer sur la surface à l'aide d'un chiffon, bien frotter cet endroit en décrivant des circonférences de préférence. Toutefois, si l'on possède une polisseuse, le brillant apparaît très vite. Ayant obtenu le brillant, passer un polish (genre polish de voiture), bien frotter et essuyer.

4° Pour les réparations concernant le stratifié proprement dit il est préférable de faire appel à un spécialiste.

— PEINTURE SOUS-MARINE :

La peinture utilisée au neuvage est du type : Extra Strong Hard Racing Anti-Fouling de chez International. Il est nécessaire de brosser la carène tous les deux mois environ lorsque le bateau séjourne en eau sale et chaude. En principe elle doit être refaite chaque année. Pour une bonne efficacité cette peinture doit être appliquée au moins 48 h avant la mise à l'eau et au plus tôt deux mois avant celle-ci. Le diluant à utiliser avec ce produit pouvant faciliter l'application est le V.5000 International à l'exclusion de tout autre.

— NETTOYAGE DES SUPERSTRUCTURES ET DES ANTI-DERAPANTS :

Nous conseillons une lessive non moussante genre St-Marc ou Spic.

— TECK :

Le teck peut se passer d'entretien sans nuire à sa conservation, en ce cas, il prend rapidement une teinte grisâtre. Si vous désirez lui garder le ton chaud qu'il avait à la livraison il suffit de l'entretenir avec l'huile de lin siccative. Si vous avez négligé cette précaution, passez du « color-back » au pinceau pour le décaper. Brossez à la brosse métallique. Lessivez le bois avant de le huiler.

— VERNIS INTERIEURS :

Ce sont des vernis polyuréthane satinés et tout raccord devra être fait avec un produit de même composition.

— ACCASTILLAGE :

Seuls les winches nécessitent un graissage périodique (employer une graisse peu épaisse, au sulfure de molybdène).

La rotation des réas doit être vérifiée. Au besoin utiliser un aérosol genre « dégripoil » pour les débloquer.

Tous les chariots doivent coulisser librement sur leurs rails.

— VOILES :

Les voiles doivent être l'objet de beaucoup de soins. Les sécher et plier après utilisation. Vérifiez les coutures, les points de raguage. Enlevez les taches de goudron ou de rouille avec les produits correspondants. Suivez les mousquetons. En fin de saison, nettoyez les voiles à l'eau douce et confiez-les au voilier si des réparations sont nécessaires.

Evitez de plier les câbles et estropes en acier. Ne laissez pas battre vos voiles dans le vent quand vous les séchez.

— REMPLACEMENT D'UNE DRISSE INTERIEURE (foc ou Grand-voile) :

1° Monter un équipier en tête de mât sur une chaise de calfat. Il devra se munir d'une drisse de pavillon d'environ 2 mm de diamètre lestée à

une extrémité par quelques écrous ou un plomb d'une centaine de grammes. Introduire cette drisse lestée sur le réa de tête de mât correspondant à la drisse à remplacer et la faire descendre jusqu'à ce que son extrémité passe devant la sortie.

2° Confectionner un crochet, l'introduire par la sortie de drisse et accrocher la ligne pour la faire sortir.

3° Surlier la 2° extrémité de la ligne passant dans le mât avec celle du textile de la nouvelle drisse. Scotcher cette surliure pour qu'elle passe plus facilement en tête de mât.

4° L'équipier placé en haut du mât aidera la drisse à coulisser jusqu'à ce qu'elle ressorte en bas.

SCHEMA DES BOIS NOYES

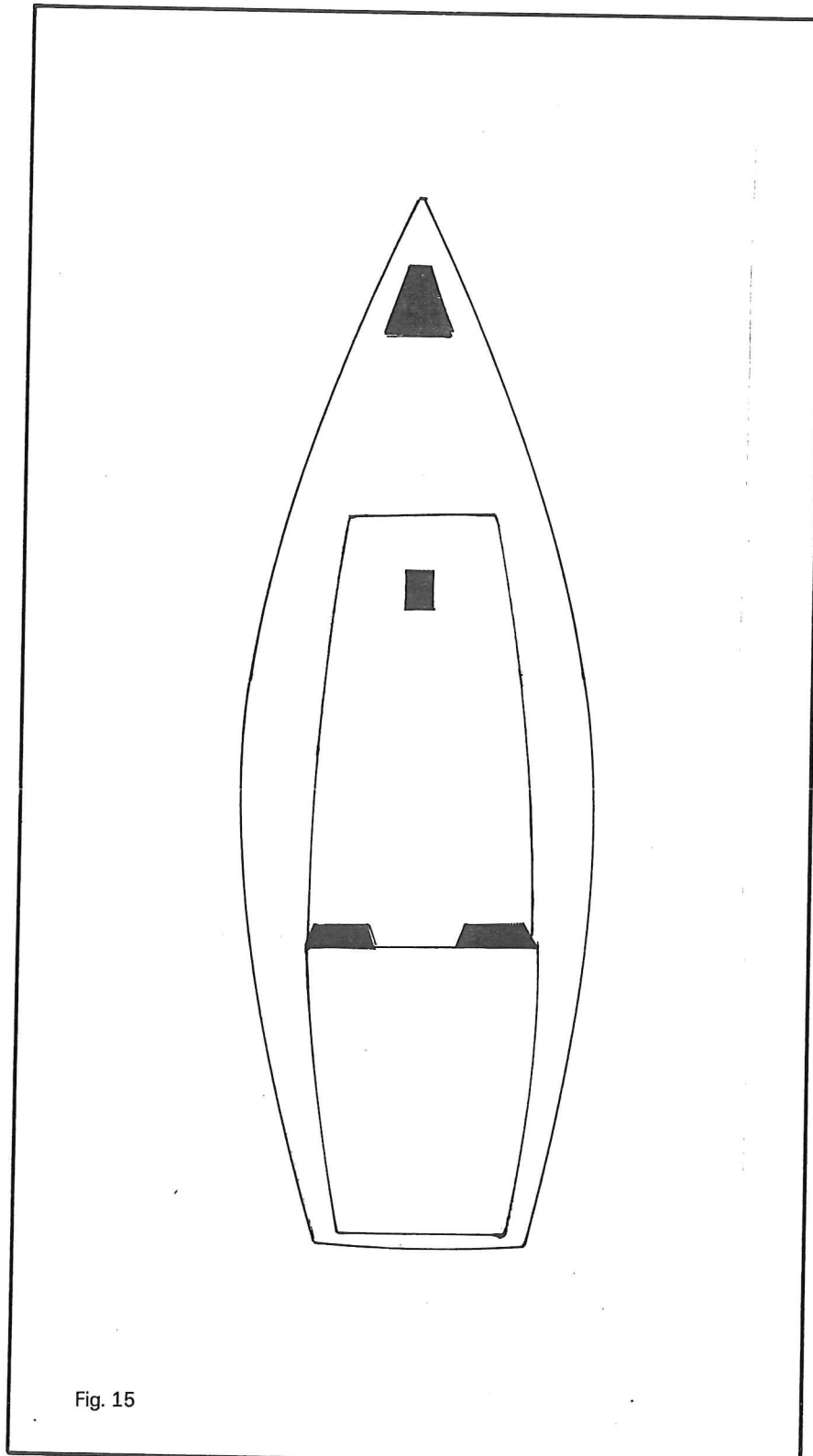


TABLEAU D'ENTRETIEN PERIODIQUE

	Après les 1 ^{ers} huit jours	Tous les 2 mois	Hivernage	Observations
Peinture sous-marine		A N	A N	à refaire tous les ans
Aileron		A N	A N	vérifier le jeu dans la crapaudine
Safran		A N	A N	vérifier le jeu dans le tube de jaumière
Bague de tube d'étambot		A	A	vérifier le jeu de la bague (0,5 à 1 mm)
Anode en zinc		A N	A N	contrôler à toute occasion
Hélice		A N	A N	
Aménagements intérieurs			N	
Cale		V	V N	
Vannes	E A	E	N G	graisse graphitée
Pompes	E A		N V	
Réservoirs d'eau	E		N V	
Tuyauteries	E		N V	
Feux	E A	E A	E N	vérifier les contacts des lampes
Charge batterie	A	A	A	tous les mois en hiver
Filtre à eau			A V	cartouche à changer tous les 2 ans
Filtre fuel			A V	cartouche à changer tous les ans
Filtre air			A	
Pot d'échappement	E A R		V	avec la révision des 20 heures
Boulons du bâti moteur	A R		A R	avec la révision des 20 heures
Presse étoupe	E	E	E	graisser toutes les 5 heures de marche
Accastillage de pont	R		R N	
Mât bôme tangon	A	A	A N	
Gréement dormant	R	R	A N S	
Gréement courant	A	A	A N	épissures, cables, mousquetons
Réas et poulies	A	A	A N S	
Winches			G	graisse au sulfure de molybdène
Voiles	A	A	A N	

A : contrôler l'état – E : Vérifier l'étanchéité – G : graisser – N : nettoyer à l'eau douce – R : vérifier le serrage – S : suifer
V : vidanger

Etablissez, dans votre intérêt, la liste des travaux d'entretien, des réparations, des matériels à expédier pour contrôle, vérification et remise en état et transmettez cette liste à votre agent DUFOR, au désarmement du bateau.

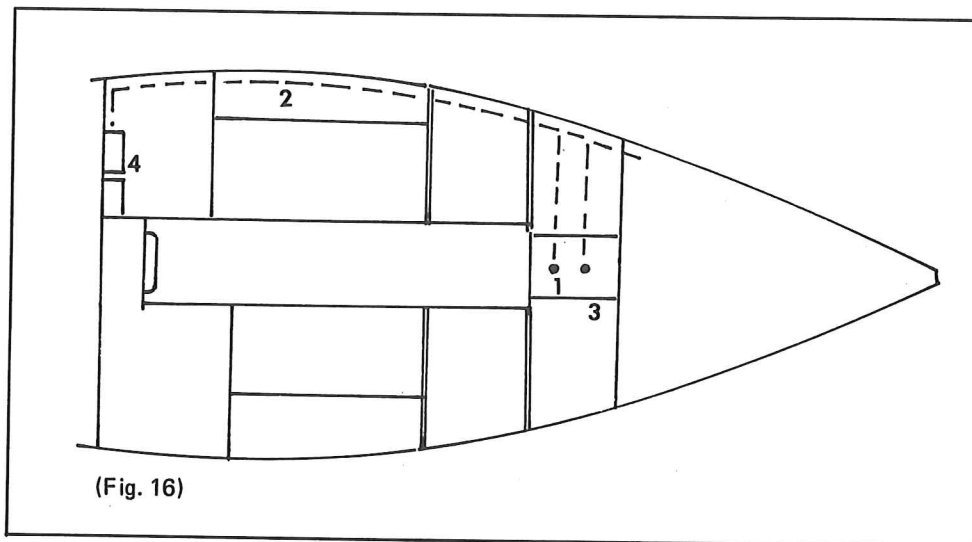
ÉQUIPEMENTS OPTIONNELS

Un certain nombre d'équipements peuvent être montés sur votre bateau par notre service personnalisation ou votre agent DUFOUR. En voici quelques-uns :

- Sondeur, speedomètre, loch
- Girouette, anémomètre
- Récepteur radio.

INDICATIONS POUR LE MONTAGE DE SPEEDOMETRE ET SONDEUR :

La coque sera percée aux endroits indiqués ① du plan (fig. 16) pour la pose du puits et de la sonde. Le circuit des fils est aussi indiqué ②. Une cloison supplémentaire ③ destinée à la protection des capteurs. Les boîtiers ④ seront placés au-dessus de la table à cartes.



(Fig. 16)

TRANSPORT

Sur la route, le DUFOUR 1800 circule en transport exceptionnel. Sa hauteur sur ber est de 2,50 m environ (lest court échouable) ou de 3,20 m (lest standard).

La plateforme routière ne devrait pas dépasser un mètre de hauteur.

Pour effectuer l'expédition, il est nécessaire de démonter les chandeliers et les balcons.

Dans le cas d'un transport par cargo, le cubage estimé est de 52 m³ (lest court), 58 m³ (lest standard).

SERVICE APRÈS-VENTE

Malgré ces conseils, un ennui peut toujours survenir. Si vous n'avez pas d'agent Dufour dans votre région, notre service après-vente est à votre disposition pour régler tout problème concernant votre bateau.

A réception de lettre de commande, nous pourrons vous expédier tout accessoire en remplacement ou en complément, contre-remboursement.

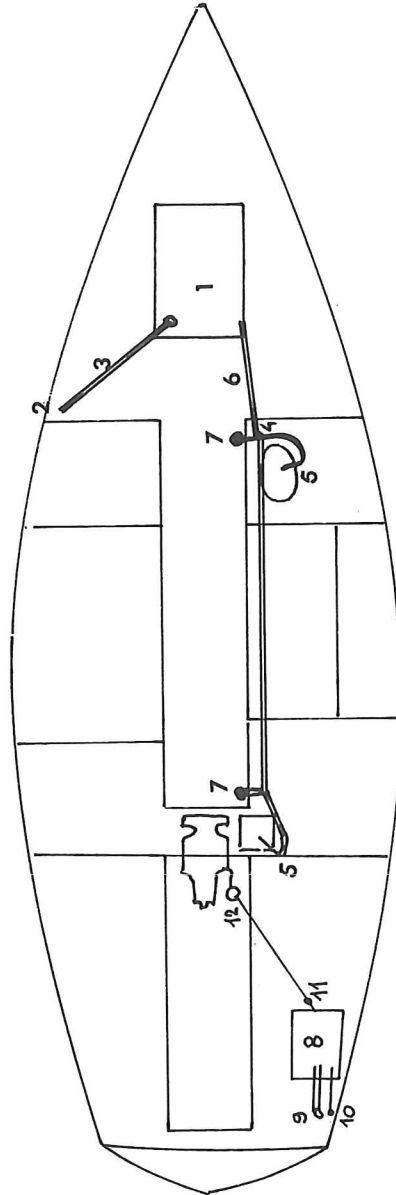
Pour toute commande, nous préciser le N° de série du bateau.

S'il s'agit de gel-coat, donner la teinte exacte.

S'il s'agit de pièces détachées, nous donner des indications détaillées ainsi que la marque de la pièce si possible.

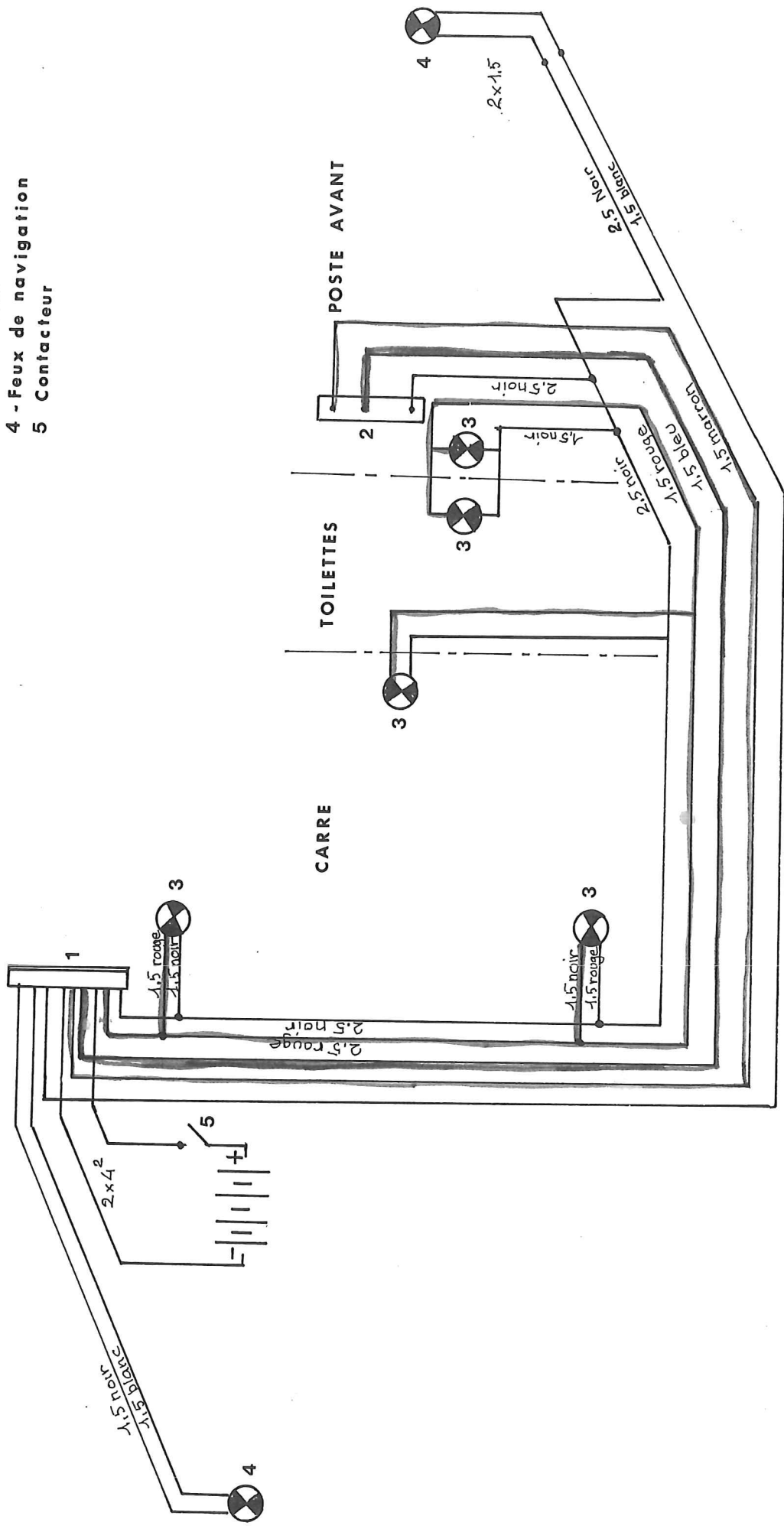
CIRCUIT EAU DOUCE & FUEL

- 1 Reservoir eau
- 2 Nable
- 3 Remplissage
- 4 Té de raccordement
- 5 Bec verseur
- 6 Alimentation
- 7 Pompe a pied
- 8 Reservoir fuel
- 9 Nable
- 10 Event
- 11 Robinet d arrêt
- 12 Filtre



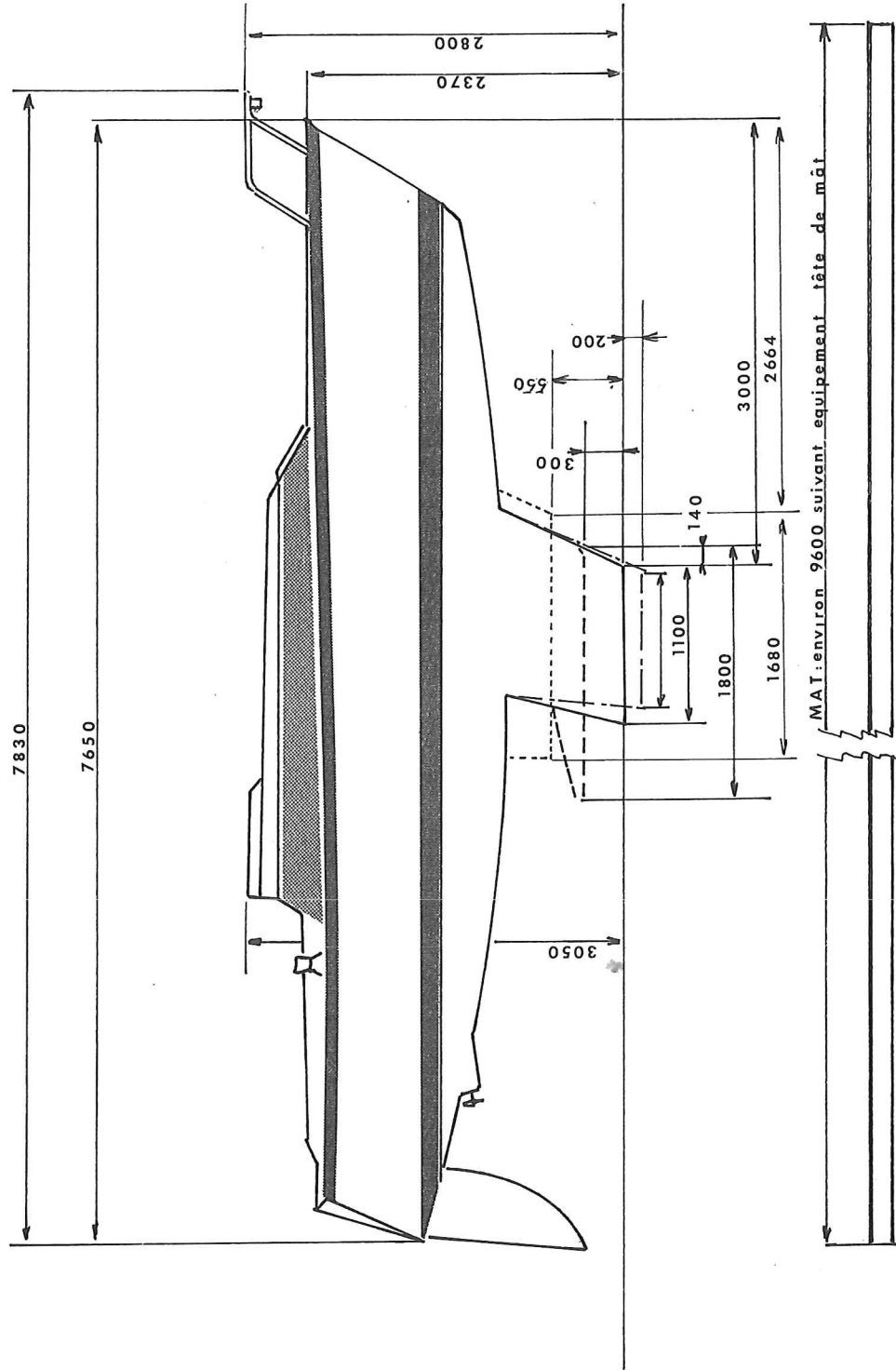
CIRCUIT ÉLECTRIQUE

- 1 - Tableau de distribution
- 2 - Bornier de pied de mat
- 3 - Plafonnier
- 4 - Feux de navigation
- 5 - Contacteur



ENCOMBREMENT

- STANDARD
- - - COURT
- · - CS
- · · - DL



REPLACEMENT DE LA COMMANDE DE DÉRIVE

Celle-ci constituée d'un câble inox \varnothing 4 passe sur des réas placés à l'intérieur du tube étanche D pour aboutir sur le pont au renvoi E puis au winch F. La réduction des frottements ainsi obtenue assure une bonne longévité au câble.

Il peut cependant être nécessaire de le remplacer. Deux cas peuvent se présenter :

1. Renouvellement préventif

Sectionner le câble immédiatement en arrière de la chape de fixation à la dérive et y fixer un messenger qui permettra ensuite l'introduction du câble définitif.

2. Remplacement après rupture

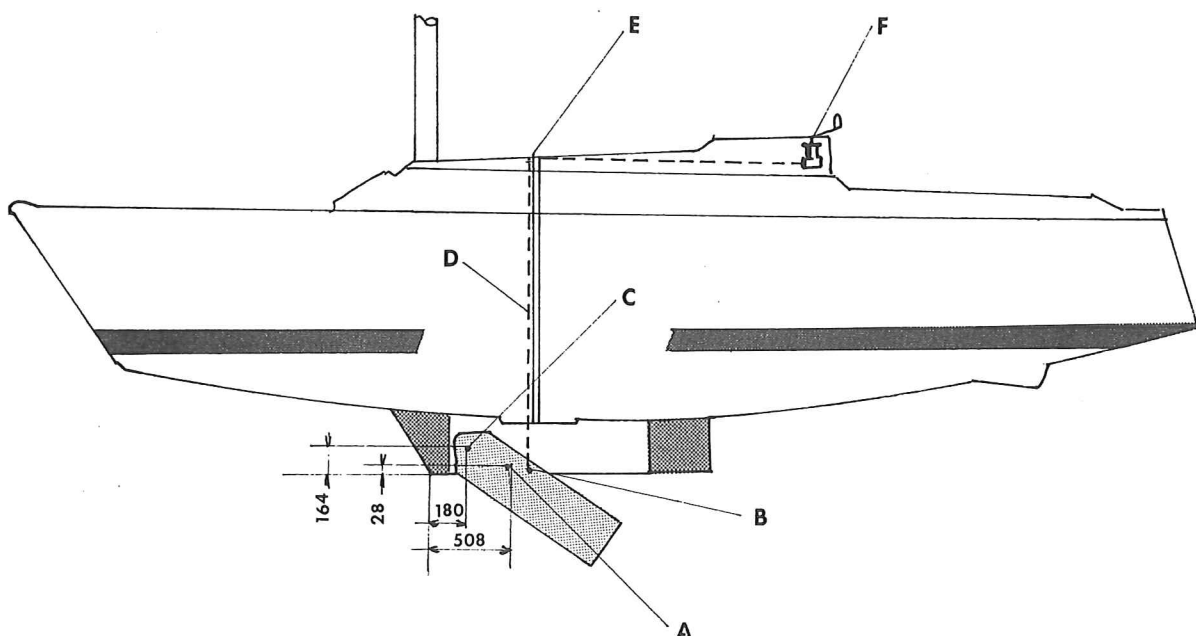
Il sera plus aisé de déposer au préalable la dérive.

L'axe de cette dernière étant localisé d'après les côtes ci-contre du plan, percer de chaque côté le bouchon de mastic polyester de 25 mm de profondeur environ et de 21 mm de diamètre qui bloque l'axe en position. Celui-ci pourra être alors chassé de son logement.

Le câble inox sera alors enfilé par l'orifice existant au fond du puits de dérive, jusqu'à ce qu'il débouche sur le pont.

En A existent de chaque côté du lest des tiges de nylon Technyl \varnothing 20 destinées à limiter le jeu latéral. Leur usure doit être pratiquement nulle. Si cependant un remplacement s'avérait nécessaire, procéder comme pour l'axe de dérive.

DERIVEUR LESTE



MONTAGE DU GREEMENT DORMANT

Avant mâtage il faut équiper le mât de son gréement dormant, livré séparément afin d'éviter que le frottement de haubannage sur l'espar n'endommage son anodisation en cours de manutentions ou de transport. Pour ce faire :

1 - Poser le mât sur plusieurs tréteaux ; retirer son emballage.

2 - Drisses de foc et de grand'voile : seuls leur mousqueton (foc) et leur manille (grand'voile) dépassent des réas de tête de mât. Libérer leur partie textile et allonger les drisses le long du mât, à l'extérieur.

3 - Feu de tête de mât : débranché après essai au chantier. Pour le reconnecter au circuit, brancher :
- son fil noir sur la vis à grosse tête (masse -)
- son fil bleu sur la vis à petite tête (+).

4 - Girouette : la fixer sur son support placé sur le côté droit en tête de mât.

5 - Gréement dormant :

a) étaï : le fixer sur la latte inox située en tête de mât, du côté du rail de tangon.

b) pataras : le fixer sur la latte inox située en tête de mât, du côté opposé à celle où vient d'être fixé l'étaï (côté gorge de grand'voile).

c) galhaubans : ouvertures pratiquées dans le mât, de chaque côté, au plus près de la ferrure de tête de mât.

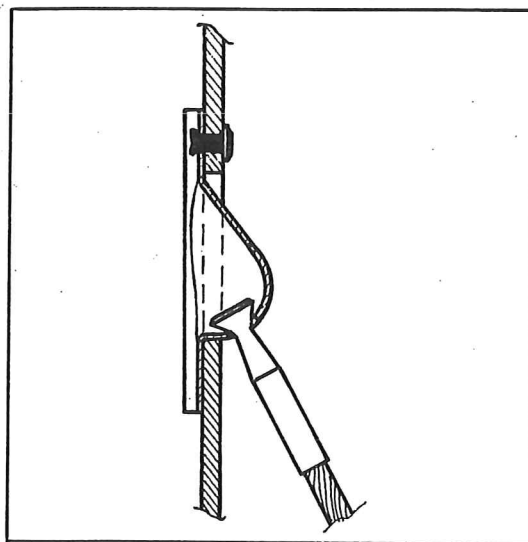
- engager la coquille inox dans l'ouverture,
- contrôler son appui sur la face interne du mât en tirant sur le galhauban,

- poser un rivet pop en aluminium (diamètre 5 mm, longueur 12 mm) dans le trou supérieur de la coquille tout en tirant sur celle-ci à l'aide du galhauban vers le pied du mât.

- allonger le galhauban le long de l'espar,
- retourner le mât et opérer de même que ci-dessus pour le second galhauban.

d) bas-haubans AR : mêmes opérations que pour les galhaubans, en utilisant les ouvertures situées le plus près des barres de flèche.

e) bas-haubans AV : mêmes opérations que précédemment en utilisant cette fois les ouvertures situées de chaque côté du pontet de balancine de tangon.



(Fig. 17)

CHECK LIST DE MISE EN MAINS

1° Descendre dans la cabine et contrôler l'inventaire du matériel contenu dans les caisses de carton en indiquant le rôle et la place souhaitable de ce matériel.

2° Electricité :

- rôle et usage du commutateur de batterie
- tableau électrique avec rôle de chacune des touches
- contrôleur de pourcentage de charge.

3° Moteur :

- utilisation (manette et boutons de commande au cockpit des gaz et de l'embrayage)
- vanne de circulation d'eau
- démarrage après divers contrôles indiqués dans le manuel de conduite du constructeur du moteur
- rôdage
- graissage ligne d'arbre
- indiquer l'emplacement de la jauge du carter d'huile
- rappeler contenance du réservoir de fuel ou essence et montrer le bouchon de remplissage.

4° Circuit d'eau douce :

- bouchon de remplissage
- emplacement du réservoir et de la purge d'air
- emplacement du filtre
- pompe à pied
- montrer les vannes de coque : évacuation lavabo et évier.

5° W.C. :

- fonctionnement
- montrer les vannes : aspiration chasse d'eau et évacuation des matières.

6° Circuit des gaz :

- mise en place de la bouteille
- allumage
- rappeler les précautions d'usage.

7° Accessoires :

- mise en place table de repas
- mise en place couchette double.

8° Pompe de cale :

- montrer le fonctionnement
- montrer la possibilité de nettoyage en cas d'obstruction
- prévenir de la redescente par gravité de 2 à 3 l d'eau dans les fonds après asséchement (eau contenue dans les tuyauteries et pompe).

9° Fonctionnement des appareils de navigation :

- speedomètre : montrer comment nettoyer l'hélice
- compas : rappeler qu'il n'est pas compensé et peut avoir une erreur très importante, montrer également l'éclairage
- radio et sondeur : montrer le fonctionnement.

10° Remonter sur le pont :

- mettre en place le mouillage dans son coffre
- contrôler réglage du mât et prévenir de la nécessité de reprendre ce réglage après quelques heures de navigation
- régler avec le client les poulies de prise de ris et expliquer processus de prise de ris même au plaisancier le plus expérimenté
- rappeler la nécessité de verrouiller les manivelles winches pour chaque utilisation et conseiller le retrait de la manivelle après chaque usage
- expliquer utilisation du palan de pataras

11° Conseils d'évolutions et de manœuvre au moteur

12° Conseils de réglage et de réduction de voilure

13° Pour navigation en Atlantique conseils et précautions d'échouage

Cette notice ne tient pas compte des modifications intervenues depuis sa rédaction, le droit d'apporter à ses modèles, sans préavis, toutes améliorations qu'elle jugerait utiles.

DUFOUR se réservant

Cette brochure est la propriété exclusive de DUFOUR
Reproduction même partielle, interdite.

NOM	GUINDANT	BORDURE	CHUTE	SURFACE	TISSU
GRAND-VOILE	8,50	3,00		14,20	6,25
GENOIS MEDIUM	8,46	4,15	8,00	16,50	5,25
FOC 1	7,05	5,79	3,27	9,30	5,25
TOURMENTIN	4,05	2,85	2,40	3,30	5,25
SPINNAKER	8,34	4,64		35	,75

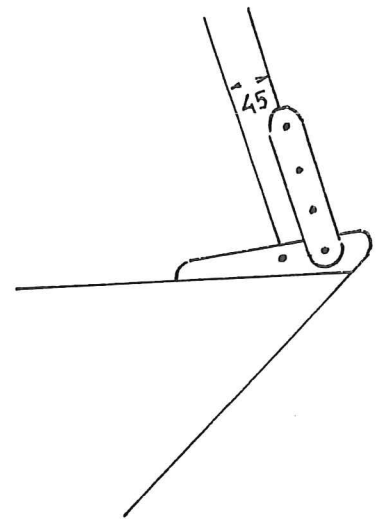
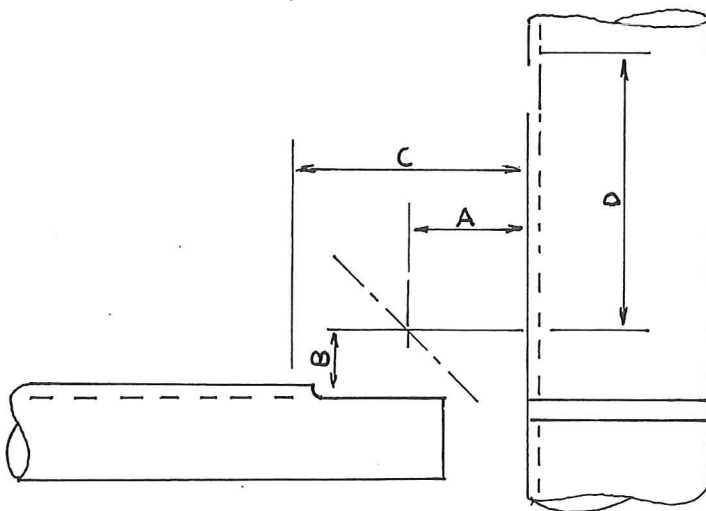
NOTES

- 1 – Les dimensions sont données en mètres, les poids en OZ (42 gr) au m².
- 2 – Les cotes indiquées sont les cotes maximum à l'intérieur desquelles les voiles doivent se tenir en navigation courante. Le voilier devra tenir compte de l'allongement des tissus.
- 3 – La planchette de tête et la longueur des lattes devront tenir compte des indications de la jauge.
- 4 – Les focs passent à l'extérieur des galhaubans.
- 5 – Le grammage des tissus est donné à titre indicatif.
- 6 – Pour les dimensions exactes des spis se reporter à la jauge du bateau.

DESIGNATION	LUFF	FOOT	LEECH	AREA	CLOTH
MAINSAIL	8,50	3,00		14,20	6,25
MEDIUM GENOA	8,46	4,15	8,00	16,50	5,25
JIB N°1	7,05	5,79	3,27	9,30	5,25
STORM JIB	4,05	2,85	2,40	3,30	5,25
SPINNAKER	8,34	4,64		35	,75

NOTES :

1. The dimensions are in meters and millimeters, weights in oz (42 gr) to the sq m.
2. The measurements indicated are the maximum within which the sails must remain while sailing under normal conditions. The sailmaker should take stretching of his material into consideration.
3. The width of head-board, the length of the battens and the position of the highest batten must be in accordance with IOR rules.



Côtes/Measurements mm	A	B	C	D
Mât/Mast	100	15		

DUFOUR 1800 CS

Drisse de grand voile	$8,60+9,40+2,75+0,50$ 21,25
Drisse de G�nois	$8,63+8,25+2,75+0,50$ 20,13
Drisse de Spi	$3,90+3,10+2,75+0,50$ 10,25
Balancine	$9,92+8,40(+3,55)+0,50$ 18,82 (22,37)
Halebas	
Halehaut	
Bosse de ris (2)	$2+2+3,15+(0,8+2,75)+0,5$ 7,65 (11,20)
Bosse de ris (3)	$3+3+3,15+(0,8+2,75)+0,5$ 9,65 (13,20)
�coute de Grand voile	
�coute de génois	
Bras de spi	
Pataras	

