



Diam 24 one design

MANUEL DU PROPRIETAIRE

OWNER'S MANUAL



INTRODUCTION

Vous venez de prendre livraison de votre Diam 24 one design.

ADH inotec et l'équipage du chantier vous souhaite la bienvenue à bord.

Le Diam 24 one design est un trimaran Day boat, orienté sportboat, destiné aux navigateurs ayant déjà une expérience de la navigation de plaisance à la voile et plus particulièrement aux régatiers.

Ce guide a été établi pour vous aider à utiliser votre Diam 24 one design avec plaisir, confort sécurité, et vous fournir des indications claires, simples et précises sur la manière de gréer et dégréer votre bateau, de l'utiliser et de l'entretenir.

Lisez attentivement ce guide d'utilisation du propriétaire et familiarisez-vous avec votre Diam 24 one design avant de l'utiliser.



Remarque !

Ce guide d'utilisation n'est pas un cours sur la sécurité en navigation.

La mer est une source d'enseignement. La prudence basée sur une connaissance de ses propres limites et celles de son bateau est l'apanage du marin accompli.

Même lorsque votre bateau y est adapté, les conditions de mer et de vent correspondant aux catégories de conception A, B, C peuvent varier, allant de conditions sévères à de fortes tempêtes, sujettes aux dangers de vagues et de fortes rafales anormales et sont par conséquent des conditions dangereuses, dans lesquelles seules un équipage expérimenté, en bonne forme et entraîné, manœuvrant un bateau bien entretenu, peut naviguer de manière satisfaisante.

Assurez-vous que les conditions de mer et de vent vont correspondre à la catégorie de votre bateau, et que vous-même et votre équipage êtes capables de manœuvrer le bateau dans ces conditions. Consultez toujours une prévision météorologique avant toute sortie en mer.

Conservez ce guide d'utilisation / manuel du propriétaire dans un endroit sûr.

INTRODUCTION

You just received your Diam 24 One Design ("Diam 24 od").

ADH Inotec and its team are pleased to welcome you aboard!

The "Diam 24 od" is a sport-oriented day boat trimaran intended for sailors with leisure boating experience, and especially racers.

This Owner's Manual is designed to help you enjoy your "Diam 24 od" comfortably and safely, in providing you with clear, simple and accurate instructions on how to fit out, unrig, use and maintain your boat.

Please read this Owner's Manual carefully and familiarize yourself with the boat's features before using it.



Caution !

This Owner's Manual is not a safety handbook for sailors.

The sea teaches many lessons. An accomplished sailor always remains cautious and aware of his/her own limitations, as well as those of his/her boat.

Bear in mind that weather and sea conditions suitable for the A, B and C design categories may vary and get worse, ranging from severe conditions to violent storms associated with high waves and abnormal wind gusts. Therefore, even if your boat seems suited to the circumstances, do not forget that only an experienced, physically fit and well-trained crew sailing a well-maintained boat is able to sail properly.

Accordingly, first ensure that the weather and sea conditions are suitable for your boat and that you and your crew are able to operate the boat in such conditions. Always check the weather forecasts before putting out to sea.

Please keep this Owner's Manual in a safe place.

QUELQUES REMARQUES PRATIQUES

Emplacement des informations concernant le bateau

Plaque constructeur : Une partie des informations est indiquée sur la plaque du constructeur fixée sur le bateau. Les explications de ces informations sont données dans le chapitre approprié de ce manuel.

Identification du bateau : L'identification du bateau se trouve sur le certificat de construction livré avec le bateau et gravée : CIN FR ADH _ _ _ _ _

Signification des logos de mise en garde



DANGER : Indique l'existence d'un risque intrinsèque extrême pouvant donner une probabilité élevée de décès ou de blessures graves si des précautions appropriées ne sont pas prises.



CONSEILS ET RECOMMANDATIONS : Indique une recommandation ou un conseil pour effectuer les gestes ou manœuvres appropriés en fonction de l'action

SOME USEFUL TIPS

Location of the Boat Information

- **Builder's Plate:** Part of the information is mentioned on the builder's plate attached to the boat. This information is detailed in the relevant section of this Owner's Manual.

- **Boat Identification:** You will find the boat identification on the builder's certificate delivered with the boat and engraved as follows: CIN FR ADH _ _ _ _ _.

Meaning of the Warning Signs



- **DANGER:** this sign indicates an extreme inherent risk which may be associated with a high probability of death or serious injury if proper precautions are not taken.



- **ADVICE & RECOMMENDATIONS:** this sign indicates a recommendation or advice to comply with procedures or maneuvers which are adapted to the situation at hand.

SOMMAIRE/TABLE OF CONTENTS

1. CARACTERISTIQUES GENERALES – <i>GENERAL FEATURES</i>	5
1.1. Caractéristiques techniques – <i>Technical Features</i>	5
1.2. Homologation (ISO.DIS 8666) – <i>Certification (ISO. DIS 8666)</i>	5
1.3. Catégorie de navigation – <i>Sailing Category</i>	6
2. SECURITE – <i>SAFETY</i>	7
2.1. Recommandations - <i>Recommendation</i>	7
3. DESCRIPTIF DETAILLE DU BATEAU – <i>DETAILED DESCRIPTION OF THE BOAT</i>	8
3.1. Descriptif plateforme, voiles, appendices et accessoires	8
(Livrés avec le bateau) – <i>Platform, Sails, Appendages & Accessories</i>	8
(All these items are delivered with the boat)	8
3.2. Entretien – <i>Maintenance</i>	12
4. MOTEUR – <i>ENGINE</i>	13
4.1. Précaution d'utilisation – <i>Precautions for use</i>	13
4.2. Équipement et éléments de commande – <i>Equipment and operating elements</i>	13
4.3. DEC - <i>Conformity Declaration</i>	14
4.4. Mise en service – <i>Starting up</i>	14
4.5. Notice d'utilisation – <i>Operation</i>	15
4.6. Les codes des principales pannes – <i>Main error messages</i>	16
5. INSTRUCTIONS DE MONTAGE et DEMONTAGE DU D24od	18
5. ASSEMBLING & DISASSEMBLING YOUR DIAM 24 OD	18
5.1. MONTAGE DU DIAM 24od – <i>NECESSARY TOOLS</i>	18
5.2. ASSEMBLAGE DE LA PLATEFORME – <i>ASSEMBLING THE PLATFORM</i>	18
5.3. MATAGE – <i>STEPPING THE MAST</i>	25
6. NAVIGATION AVEC VOTRE Diam24od – <i>SAILING YOUR Diam 24od</i>	29
6.1. Préparation à terre – <i>Getting ready onshore</i>	29
6.2. Mise à l'eau sur une cale – <i>Launching your boat a slipway and pulling it a shore</i>	29
6.3. Hisser la grand-voile – <i>Hoisting the mainsail</i>	30
6.4. Hisser le gennaker – <i>Hoisting the gennaker</i>	30
6.5. Affaler le gennaker – <i>Lowering the gennaker</i>	30
6.6. Affaler la grand-voile – <i>Lowering the mainsail</i>	30
6.7. Rouler le foc – <i>Unfurling & furling the jib</i>	31
6.8. Sortir de l'eau – <i>Getting out of the water</i>	31
6.9. Démontage du Diam24od – <i>Diam 24od Disassembling</i>	31

SOMMAIRE/TABLE OF CONTENTS

1. CARACTERISTIQUES GENERALES – <i>GENERAL FEATURES</i>	5
1.1. Caractéristiques techniques – <i>Technical Features</i>	5
1.2. Homologation (ISO.DIS 8666) – <i>Certification (ISO. DIS 8666)</i>	5
1.3. Catégorie de navigation – <i>Sailing Category</i>	6
2. SECURITE – <i>SAFETY</i>	7
2.1. Recommandations - <i>Recommendation</i>	7
3. DESCRIPTIF DETAILLE DU BATEAU – <i>DETAILED DESCRIPTION OF THE BOAT</i>	8
3.1. Descriptif plateforme, voiles, appendices et accessoires	8
(Livrés avec le bateau) – <i>Platform, Sails, Appendages & Accessories</i>	8
(All these items are delivered with the boat)	8
3.2. Entretien – <i>Maintenance</i>	12
4. MOTEUR – <i>ENGINE</i>	13
4.1. Précaution d'utilisation – <i>Precautions for use</i>	13
4.2. Équipement et éléments de commande – <i>Equipment and operating elements</i>	13
4.3. DEC - <i>Conformity Declaration</i>	14
4.4. Mise en service – <i>Starting up</i>	14
4.5. Notice d'utilisation – <i>Operation</i>	15
4.6. Les codes des principales pannes – <i>Main error messages</i>	16
5. INSTRUCTIONS DE MONTAGE et DEMONTAGE DU D24od	18
5. ASSEMBLING & DISASSEMBLING YOUR DIAM 24 OD	18
5.1. MONTAGE DU DIAM 24od – <i>NECESSARY TOOLS</i>	18
5.2. ASSEMBLAGE DE LA PLATEFORME – <i>ASSEMBLING THE PLATFORM</i>	18
5.3. MATAGE – <i>STEPPING THE MAST</i>	25
6. NAVIGATION AVEC VOTRE Diam24od – <i>SAILING YOUR Diam 24od</i>	29
6.1. Préparation à terre – <i>Getting ready onshore</i>	29
6.2. Mise à l'eau sur une cale – <i>Launching your boat a slipway and pulling it a shore</i>	29
6.3. Hisser la grand-voile – <i>Hoisting the mainsail</i>	30
6.4. Hisser le gennaker – <i>Hoisting the gennaker</i>	30
6.5. Affaler le gennaker – <i>Lowering the gennaker</i>	30
6.6. Affaler la grand-voile – <i>Lowering the mainsail</i>	30
6.7. Rouler le foc – <i>Unfurling & furling the jib</i>	31
6.8. Sortir de l'eau – <i>Getting out of the water</i>	31
6.9. Démontage du Diam24od – <i>Diam 24od Disassembling</i>	31

1. CARACTERISTIQUES GENERALES

Les caractéristiques suivantes sont celles de la version déclarée par le constructeur

1.1. Caractéristiques techniques

Identification/certification : à compléter par écrit

Votre bateau : Diam 24 one design

Son Nom :

N° de série :

CC :

Flotteur Tribord :

Flotteur Bâbord :

Safran Tribord :

Safran Bâbord :

Dérive :

Moteur installé : Torqeedo, composé d'un pylon, d'une batterie Lithium d'une commande

N° de série du moteur :

1.2. Homologation (ISO.DIS 8666)

Longueur hors tout : 7.25 m

Largeur du trimaran : 5.62 m

Mât : longueur 11,5 m x corde 210 mm x Epaisseur 100 mm

Motorisation : Moteur hors-bord, Torqeedo1003, Puissance entrée 1000watt, puissance propulsion 480 watt (équivalent 2 ch moteur essence)

Tirant d'eau : 1.6 m

Tirant d'air : 12.20 m

Déplacement à vide (navire complet avec son armement de sécurité) : 550 Kg

Charge maximum : 280 kg

1. GENERAL FEATURES

The following features are those of the version registered by the builder.

1.1 Technical Features

Identification/certification: TO BE COMPLETED IN WRITING

Your boat: Diam 24 One Design

Its Name:

Serial N°:

Builder's Certificate:

Starboard Float:

Port Float:

Starboard Rudder:

Port Rudder:

Daggerboard:

Original Engine: Torqeedo electric motor consisting of a shaft, a lithium battery and a remote control

Engine Serial N°:

1.2. Certification (ISO.DIS 8666)

Overall Length: 7.25 m

Width: 5.62 m

Mast: length 11.5 m x rope 210 mm x thickness 100 mm

Motorization: Torqeedo Travel 1003 S outboard engine, with 1,000 watt input power and 480 watt output power (2 horsepower equivalent)

Draft: 1.6 m

Air Draft: 12.20 m

Unloaded Displacement (complete boat including safety kit): 550 kg

Maximum Load: 280 kg

1.3. Catégorie de navigation

Les différentes catégories de navigation

Catégorie CE	Personnes maximum
B	8
C	8
D	8

Catégorie de conception	Force du vent (Échelle de Beaufort)	Hauteur significative de vague à considérer (En mètres H 1/3)
A - "En haute mer"	Plus de 8	Plus de 4
B - "Au large"	Jusqu'à 8 compris	Jusqu'à 4 compris
C - "A proximité de la côte"	Jusqu'à 6 compris	Jusqu'à 2 compris
D - "En eaux abritées"	Jusqu'à 4 compris	Jusqu'à 0,3 compris

Le Diam 24 one design est conforme à la directive 2003/44/CE et 2013/53/UE.

Il est classé en catégories C. Il peut transporter 4 personnes pour un poids maximum de 280 kg.

1.3. Sailing Category

The various sailing categories are as follows:

EU Design Category	Maximum Number of Persons
B	8
C	8
D	8

Design Category	Wind Force (Beaufort Scale)	Significant Wave Height (H 1/3, meters)
A - "Ocean"	exceeding 8	exceeding 4
B - "Offshore"	Up to and including 8	Up to and including 4
C - "Inshore"	Up to and including 6	Up to and including 2
D - "Sheltered Waters"	Up to and including 4	Up to and including 0.3

The Diam 24 One Design complies with Directive 2003/44/EC and Directive 2013/53/EU relating to recreational craft. [Directive 2013/53/EU effective as of January 18, 2016]

It is listed as a Category C boat and may carry 4 persons for a total weight of 280 kg.

2. SECURITE

2.1. Recommendations



- A terre et sur l'eau, restez toujours éloigné des fils électriques. Le contact du mât avec des fils électriques peut entraîner de graves blessures, voir la mort.
- Ne naviguez pas si vous avez absorbé de l'alcool ou des drogues.
- Naviguez toujours dans des conditions confortables où vous vous sentez à l'aise et en sécurité.
- Ne naviguez jamais dans des conditions dépassant vos compétences.
- Consultez systématiquement la météo marine avant de sortir.
- Si vous tombez à l'eau, restez en contact avec le bateau, même s'il a chaviré. Un voilier dérive plus vite qu'une personne qui nage.
- Portez des vêtements appropriés. Portez une combinaison sèche ou combi néoprène dans les eaux froides ou s'il fait froid.
- Si vous naviguez en combinaison sèche : assurez-vous de ne rien laisser sur le pont qui pourrait déchirer/accrocher votre combinaison sèche. Conformément à la législation en vigueur le port d'une combinaison sèche nécessite le port d'une brassière de sécurité de 100 newtons pour une navigation entre 2 et 6 milles d'un abri.
- Protégez-vous du soleil et de la chaleur. Hydratez-vous.
- Si vous avez un doute sur des règles de priorité en mer, laissez passer les autres.
- Lorsque vous n'êtes pas en train de naviguer, orientez toujours le bateau, le nez au vent qu'il soit sur l'eau ou sur la plage.
- En tant que chef de bord vous devez vous assurer que tout le monde à bord a lu et compris les règles de sécurité énoncées et portent une brassière de sauvetage.

2. SAFETY

2.1. Recommendations



- Whether on land and at sea, always keep away from electrical wires. Any contact between the mast and electrical wires may result in serious injury or death.
- Do not sail while under the influence of alcohol and/or drugs.
- Always sail in conditions in which you feel confident, comfortable and safe.
- Do not sail in conditions which are beyond your ability.
- Always check the weather forecasts before putting out to sea.
- If you fall overboard, remain in contact with the boat, even if it is capsized. A sailboat drifts away faster than a person can swim.
- Always wear appropriate clothes. Wear a drysuit or wetsuit in cold waters or cold weather conditions.
- If you are wearing a drysuit, remove from the deck all items which could tear or damage your drysuit. Pursuant to applicable regulations, if wearing a drysuit, you must also wear a 100-Newton lifejacket when sailing from 2 to 6 nautical miles from a shelter.
- Use appropriate sun / heat protections. Keep hydrated.
- If in doubt about the right of way rules, give way to others.
- When you are not sailing, always keep the boat pointed into the wind, whether in the water or not.
- As the skipper, you must ensure that everyone on board has read and understood all applicable safety rules and wears a lifejacket.

3. DESCRIPTIF DETAILLE DU BATEAU

3.1. Descriptif plateforme, voiles, appendices et accessoires
(Tous ces éléments sont livrés avec le bateau)

Matériaux de construction

Technique de construction : infusion

Coque centrale et flotteurs : structure sandwich en fibres de verre avec des renforts UD carbone, mousse pvc et résine polyester

Bras : structure sandwich fibres de verre avec renforts UD carbone, mousse pvc et résine époxy,

Appendices : structure sandwich en fibres de verre avec des renforts UD carbone, mousse pvc et résine polyester

Mât : carbone, époxy

Navigation

Charge maximum : 280 kg

Catégorie de navigation : C

3. DETAILED DESCRIPTION OF THE BOAT

3.1. Platform, Sails, Appendages & Accessories
(All these items are delivered with the boat)

Construction Materials

Building Technique: infusion.

Central hull and floats: glass fiber sandwich with UD carbon reinforcements, PVC foam and polyester resin.

Beams: glass fiber sandwich with UD carbon reinforcements, PVC foam and epoxy resin.

Appendages: glass fiber sandwich with UD carbon reinforcements, PVC foam and polyester resin.

Mast: carbon, epoxy.

Sailing

Maximum Weight: 280 kg

Design Category: C

Coque Centrale

- Emmagasinageur de Gennaker avec furler line (bout, 5 poulies, sandow). Chape bout dehors pour ancrage emmagasinageur.
- Enrouleur de foc + bout + taquet coinçeur sur goulotte et boule d'arrêt.
- Ecoute de foc diam 8mm, palan 4 brins Harken, dormant en spectra + tourelle Harken sur goulotte.
- 2 filets fixés sur coque centrale de part et d'autre, garcette + Dnoeuds + liaison entre les 2.
- 4 équerres de fixation bras et 4 gougeons pour ancrage avant.
- Trappe de descente coqueron (rangement avant) avec système de fermeture (sandow, crochet S et pontet).
- Puit de dérive avec système de blocage dérive (2 crochets, 1 sandow, cale inox et deux moquettes).
- Coffre arrière avec capot étanche fermeture 2 poignées.
- 1 Clapet, un sandow de fixation, un autocollant VPLP.
- 1 Plaque constructeur.
- 3 Vis de fixation chaise moteur.
- 2 Trampolines Tribord et Bâbord vissés à la coque dans cockpit, fixés sur CC
- 2 Sangles de maintien au vent, fixée sur le trampoline par une couture sur l'avant et 1 sangle se séparant en 2 fixé par deux bouts à l'arrière et un point central au milieu (loop en bout sur œillet).
- 2 Poches cockpit longitudinale avec 4 curseurs, à l'intérieur 1 poche plaquée pour drisse GV
- 4 Poches situées dessous trampoline, kit resalage + 4 échelons
- 4 bouts de fixation trampoline bras arrière (Rod /Champignon)
- 2 Rod avant + garcette, 2 Rod arrière
- 2 Sandow rattrape mou traveller, 5 Dnoeuds de fixation rapide pour fixation

Flotteurs x 2 (descriptif unitaire)

- Trou avant pour va et vient pare-battage et garcette poigné
- Vis fixation bras avant : pontet et sauterelle
- 1 Crochet de fixation trampoline avant
- 1 cadène pour transfilage hauban et fixation latérale trampoline
- 1 winch 2 vitesses sur platine + 1 manivelle
- Vis fixation bras arrière : pontet et sauterelle
- 1 crochet de fixation trampoline arrière
- Paire de femelot et son axe

Central Hull

- Gennaker furler and furler line (rope, 5 blocks, elastic) clevis bowsprit for furler fixing
- 2 hand finished forward netting structures
- Jib furler + line + cleat on gutter
- 1:4 - 8mm Jib sheet system, running rigging in spectra + swivel cleat on gutter
- 4 beam fixations and mooring anchorage brackets.
- Front storage hatch with locking system (elastic, S hooks, saddle).
- Daggerboard casing with locking system (2 hooks, 1 elastic, stainless steel bilge & 2 pads).
- Rear locker with waterproof panel 2 handles
- 1 valve, elastic fixing, VPLP sticker
- 1 manufacturer plate
- 3 fixing screws for engine support
- 2 trampolines starboard and port screwed to the hull on CC
- 2 straps sewed in front on trampoline and 1 strap split in 2 fixed with 2 lines at the rear and 1 center point (loop on eyelet)
- 2 longitudinal cockpit pockets with 4 cursors, inside 1 pocket for mainsail halyard
- 4 pockets under the trampoline, safety kit + 4 rungs
- 4 lines for trampoline fixing on rear beam
- 2 front rods + line, 2 rear rods
- 2 elastics shock cord to take up slack of main traveller, 5 Dknots for quick fixing

Outer hulls x 2 (unit description)

- Hole in front for automatic fender positioning and rope handle.
- Fixing screws for front beam: saddle
- 1 hook fixing front trampoline
- 1 plate for lashing shroud & side trampoline
- 1 speed winch on plate + 1 winch handle.
- 1 hook fixing rear trampoline
- 1 pair of rudder gudgeons

Bras Avant

- Rail auto vireur avec ses 4 fixations + 2 butés à piston + 2 embouts d'extrémité + chariot et poulie d'écoute de foc
- 2 pions de centrage + 4 boulons M12
- Rotule pour fixation pied de mât + anneau friction renvoi drisse
- 14 Crochets de fixation sous Bras avant trampoline
- 2 Crochets fixation rapide des filets avant
- 2 Verrous de bras (fixation avec le flotteur) ancrage sauterelle
- 2 Cales de cône avec vis de fixation

Bras Arrière

- Chariot GV : pontet ancrage palan GV, 2 poulies de 40
- 2 taquets coinçeurs et son bout en continu de 8mm.
- Deux anneaux pour rattrape-mou au sandow sur trampoline
- 1 Rail de grand-voile + 2 butées composées de deux poulies doubles.
- Poulie 75 pour écoute de gennaker fixée sur poutre arrière avec sangle. Ecoutes de gennaker (2)
- 2 pions de centrage + 4 boulons M12
- 2 Crochet fixation trampoline sur face arrière
- 4 Clam cleat fixation trampoline sous bras
- 24 Champignons fixation trampoline sur bras arrière
- 2 Verrous de fixation bras flotteur (ancrage sauterelle)
- 2 cales de cône avec vis de fixation

Mât Carbone

- 1 Tube de mât manchonnable composé en deux parties et ses deux haubans textiles et du Loop d'étai et axe capelage
- 1 Tête de mât avec Réa de renvoi de drisse de GV, 1 Drisse de GV, Système de hook Commande en bas pour affalage (bout de 3mm)
- Cage de 2 réas, 1 Drisse de Gennaker : point de drisse circulaire et émerillon
- 1 Etai en câble inox avec hook de foc, émerillon, 1 drisse de foc anneau et manille. Garcette en spectra pour Cunningham de foc
- 2 Barres de flèche losange (Ancrage du losange intérieur du mât sur une vis sous pied de mat) pour démontage rapide du câble inox et fixation du losange à la sortie du tube
- 1 Rotateur de mat, 1 Vit mulet et axe de fixation bôme, Sortie commande gâchette hook GV
- Cunningham de GV 2X4 brins avec 2 poulies taquet, 3 poulies plaquées, 2 poulies doubles +dormant dynaligh, point fixe dormant sur la face avant
- Pied de mât (Drisse GV + Drisse génak + Commande Constrictor génak, vis de réglage tension losange
- Kit de matage composé d'un bout de 22 m, anneau friction point fixe et de deux bastaques de matage

Front Beam

- Self tacking traveler with 4 fixing screws + 2 spring loaded stoppers + end stops + cart and jib sheet block
- 2 centering pins + 4 nuts M12
- Bearing ball for mast foot fixing + friction ring halyard
- 14 fixing hooks under the front beam for trampoline fixing
- 2 quick fixing hooks for front nets
- 2 beam lockers
- 2 cone bilges with fixing screws

Rear beam

- Mainsail traveler: mainsail tackle fixing, 2 x 40mm blocks
- 2 clam cleats and 8mm running rope
- 2 rings to catch lash rope with elastic on trampoline
- 1 mainsail traveler + 2 end stops made of 2 double blocks
- Block 75 for gennaker sheet fixed with a strap on rear beam. 2 gennaker sheets.
- 2 centering pins + 4 nuts M12
- 2 fixing hooks for trampoline on rear
- 4 fixings clam cleats fixing trampoline under beam
- 24 mushroom-head buttons to fix trampoline on rear beam
- 2 fixing lockers beam outer hull
- 2 cone bilges with fixing screws

Carbon mast

- 1 tube made of 2 parts with textile shroud and stay loop & hound pin
- 1 mast head with sheave mainsail halyard, hook control system from bottom to lower mainsail (line 3mm)
- Casing with 2 sheaves, 1 gennaker halyard: circular halyard clew & swivel
- 1 stainless steel forestay with jib hook, swivel, 1 jib halyard with ring and shackle. Spectra line for jib Cunningham
- 2 spreaders (fixing of the diamond inside the mast by a screw located under the mast) for a quick dismantling of the stainless steel cable and fixing of the diamond at the tube end
- 1 mast rotator 1 gooseneck and boom pin, exit trigger control mainsail hook
- Mainsail Cunningham 2x4 with 2 blocks, 3 cheek blocks, 2 double blocks, dynalight, fixed point on front side
- Mast foot (mainsail halyard, gennaker halyard, gennaker constrictor control, adjusting screw for diamond tension)
- Mastng kit made of 22 m rope, friction ring and 2 "backstays"(i.e. masting shrouds)

Bôme

Tube en alu avec fixation pour vit mullet + clam-cleat, rotation de mat,
 Ancrage palan fin de Gv + palan fin 3 brins avec poulie winch et taquet + Poulie renvoi sur pontet +
 Palan Gv Harken 7 brins, sandow ancrage palan Gv sur bôme, estrope point d'écoute Gv.
 Bout réglage de bordure, embout de finition.

Système de Barre et Dérive

2 Safrans et castings, deux axes et élastiques pour fixation sur barre de liaison, range stick et 2 housses
 1 Barre de liaison en carbone et 2 sticks, 2 tendons
 1 Dérive sabre centrale, housse, et poigné bout pour relevage dérive

Voiles monotypes

Foc 3DI et lattes, housse
 Gennaker, sac
 GV en membrane et lattes carbonées

Moteur

Moteur de propulsion + Hélice + Chaise pour fixation sur bateau + Câble pour moteur + Remote
 (commande) + batterie + Clé magnétique le tout branché et avec produit anti humidité
 Chargeur (ayant déjà chargé la batterie) test On/Off

Mise à l'eau et bers

2 Bers de stockage des flotteurs avec 4 Roulettes
 1 mise à l'eau de cale pour coque centrale, 4 roues dont deux freinées et 1 bout
 2 Pouf D24 OD

Dimensions

Plateforme : Longueur : 24p soit 7.25 m, Largeur : 5.62 m, Tirant d'air : 12.20 mn Tirant d'eau : 1.6 m
 Mât : longueur 11,5 m x corde 210 mm x Epaisseur 100 mm
 Bôme : long 3,1m diam 60 mm
 Dérive : longueur 2m x corde 350mm, poids 12,5 à 13 Kg
 Poids : Déplacement lège 520 Kg
 Surface voiles : Gv : 24m², Solent 9m², Gennaker : 37m²

Boom

- Alu tube with gooseneck fixing + clam cleat, mast rotation
- Fixing of the light mainsail tackle + 3:1 tackle with block and cleat + return block on saddle + 7:1 Harken mainsail tackle, elastic for mainsail tackle fixing on boom, mainsail clew strope
- Rope for foot control, end finition

Tiller system & daggerboard

- 2 rudders & casings, 2 pins and elastic to fix on connection bar, stick holders and 2 covers
- 1 carbon tiller and 2 tiller extensions, 2 tendons
- 1 central daggerboard, cover, rope handle to lift up

Monotype sails

- 3DI jib with battens and bag
- Gennaker with bag
- Membrane mainsail with carbon battens

Engine

- Propulsion Motor + propeller + on board support + engine cable+ remote + battery + magnetic key – the whole connected with anti-damp product

Launching trolleys and berths

- 2 storage berths for the outer hulls with 4 wheels
- 1 ramp launching trolley for central hull, 4 wheels 2 of them self-brake and rope
- 2 D24OD cushions

Size

Platform: Length: 24p i.e. 7.25 m, Width: 5.62 m, Air draught: 12.20 mn Draught: 1.6 m
 Mast: Length: 11,5 m x rope 210 mm x Thickness 100 mm
 Boom: length 3,1m diameter 60 mm
 Dagger Board: Length 2m x rope 350mm, weight 12,5 to 13 Kg
 Weight: Light Displacement 520 Kg
 Sails Surface: GV: 24m², Solent: 9m², Gennaker: 37m²

3.2. Entretien

Comme pour tout voilier, quelques règles générales s'imposent :

- Rincer régulièrement à l'eau claire le bateau, ses voiles, ses équipements
- Démonter les winchs pour en extraire le sel
- Remplacer les pièces et éléments usés
- Protéger votre Diam 24 od des UV

Coques

- Passer les coques au polish régulièrement pour qu'elles conservent brillance et couleur.
- Éviter de laisser le bateau en eau salée au-delà de quelques jours sans anti-fouling pour éviter l'apparition d'un phénomène dit d'osmose.

Safran et barre

- Au retour à terre mettre les housses de protection sur les safrans après les avoir rincés.
- Vérifier l'usure de l'articulation des sticks carbonés

Accastillage

- Vérifier régulièrement le vissage

Gréement courant

- Vérifier régulièrement les poulies et réas
- Changez votre gréement courant tous les ans dans le cadre d'une utilisation extrême en régate

Gréement dormant

- Vérifier l'état d'oxydation des câbles, surtout à la liaison avec les sertissages
- Si un toron de câble est cassé, changez immédiatement la partie du gréement concerné
- Lubrifiez régulièrement les filetages des ridoirs
- Utilisez des clés pour le serrage, (pas une pince) : Tension Losange 17 ; Equilibre Losange Clé de 8 et de 13
- Vérifiez régulièrement les barres de flèche, notamment après avoir remanchonné, les remettre à l'horizontale avant de monter le mât
- Graisser le tendeur de losange et le ridoir d'équilibrage

Mât

- Enlever la tension dans le gréement lorsque le bateau ne sert pas afin de limiter le phénomène de fluage dans les câbles et de mémoire dans le carbone
- Vérifier l'état du gréement (fatigue des câbles, oxydation...)
- Changer systématiquement et immédiatement toute pièce dont l'usure est avancée

Voiles

- Rincer les voiles et les ranger sèches dans leur sac
- Stocker dans un endroit ventilé
- Éviter la chaleur, surtout pour les voiles peintes
- Détendre les lattes forcées pour des stockages de longue durée

3.2. Maintenance

Just like any other boat, a few general rules must be complied with:

- Rinse regularly your boat, sails and equipment.
- Disassemble the winches to remove salt.
- Replace any worn parts and elements.
- Protect your boat from UV rays.

Hulls

- Apply regularly boat polish/wax on your boat hulls to restore their color and shine.
- Avoid leaving your boat in salt water without anti-fouling paint for more than a few days to prevent osmosis.

Rudder & Tiller

- When ashore, rinse the rudders and slip them into their protective covers.
- Check the joints of the carbon tiller extensions for wear.

Fittings

- Make sure the screws and bolts are firmly screwed, on a regular basis.

Running Rigging

- Check the blocks and sheaves regularly.
- Replace your running rigging every year if the boat is used under extreme racing conditions.

Standing Rigging

- Check the cables for oxidization, especially at the crimping level.
- If a cable strand is damaged, immediately replace the whole cable.
- Lubricate the turnbuckle threads on a regular basis.
- Use wrenches (instead of pliers) for tightening the diamond (wrench # 17 for the diamond tension; wrenches # 8 and 13 for the diamond balance).
- Regularly check the spreaders and make sure they are horizontal, especially after assembling the mast.
- Lubricate the diamond tightener and the balancing turnbuckle.

Mast

- Loosen the tension of the rigging when you are not sailing so as to reduce any creep in cables and deformations of equipment due to carbon memory.
- Check the general condition of the rigging (cable fatigue, oxidization, etc.).
- Always replace a severely worn part immediately.

Sails

- Rinse the sails and put them back in their bag once dry.
- Store the sails in a well ventilated area.
- Keep the sails, especially painted ones, away from heat.
- Loosen the full batten before a long-term storage.

4. MOTEUR

Préalable :

Cette notice est résumée des principales informations concernant le moteur. Pour plus d'éléments, consultez la notice du constructeur *jointe* en annexe 1.

4.1. Précaution d'utilisation



Champ magnétique (clef magnétique) : distance à respecter avec les stimulateurs cardiaques et autres implants médicaux : 50 cm au minimum.



La clé magnétique peut également influencer les instruments électroniques et magnétiques (p. ex. boussole) : vérifiez l'absence de perturbation sur les instruments à bord avant le départ.

Ne collez pas et n'attachez pas la clé magnétique à la barre.

Attachez le cordon de la clé magnétique à votre poignée ou à votre gilet de sauvetage.

Vérifiez le bon fonctionnement de la clé magnétique avant chaque départ.

Période d'inspection ou mise au déchet de la batterie.

Distance à respecter avec les cartes magnétiques (ex. : cartes de crédit) et autres supports d'informations sensibles au magnétisme : 50 cm au minimum.

Quand vous montez votre hors-bord, veillez à vous trouver vous-même dans une position stable.

Montez toujours le moteur hors-bord sans la batterie et la barre de commande.

N'intégrez-les qu'une fois le hors-bord monté.

Attention, risque de contusion : faites attention à vos mains et à vos doigts !

4.2. Équipement et éléments de commande

Le moteur contiendra les pièces suivantes :

- Moteur
- Batterie
- Barre de commande
- Clé magnétique ON/OFF
- Boulon de fixation (pour fixer la direction)
- Targette (pour fixer la batterie)
- Chargeur secteur avec câble secteur Euro, câble secteur US

4. ENGINE

Preliminary note:

The electric outboard engine of your boat is a Travel 1003 S manufactured by TORQEEDO. The instructions below summarize the main information relating to the Travel 1003 S. For more information, please read the manufacturer's instructions attached hereto as Exhibit 1.

4.1. Precautions for use



Magnetic field (magnetic key): keep the magnetic key away from pacemarkers and other medical implants (min. distance 50 cm / 20 inches).



The magnetic key may also affect electronic and magnetic instruments (e.g. compass) – check for disturbance of on-board instruments before putting out to sea.

- Do not fasten the magnetic key to the tiller. Instead, tie it to your wrist or your life vest.
- Always check the proper functioning of the magnetic key before putting out to sea.
- Keep the magnetic key away from magnetic cards (e.g. credit cards) and other magnetically sensitive data media (min. distance 50 cm / 20 inches).
- Check the inspection deadline and expiry date of the battery.
- When mounting the motor, ensure that you are in a secure position.
- Always mount the motor without the battery and the tiller. Only install these items once the motor is mounted.
- Beware not to harm your hands or fingers!

4.2. Equipment and operating elements

The Travel 1003 S engine includes the following parts:

- Motor
- Battery
- Tiller
- Magnetic kill switch ON/OFF
- Small fixing pin (to fix the steering)
- Large fixing pin (to fix the battery)
- Charger (incl. European and US main cable)

4.3. DEC

Déclaration de conformité CE a la directive relative aux machines 2006/42/CE, annexe IIA

Le constructeur TORQUEEDO certifie que le modèle 1003 S répond dans sa conception aux consignes fondamentales de salubrité et de sécurité fixées par les directives CE suivantes :

Directive relative aux machines 2006/42/CE

Directive relative à la compatibilité électromagnétique 2004/108/CE

Directive relative aux bateaux de sport 94/25/CE

Normes harmonisées appliquées :

- DIN EN ISO 12100-1 :2004
Sécurité des machines – Notions fondamentales, principes généraux de conception, partie 1 : Terminologie de base, méthodologie
- DIN EN ISO 12100-2 :2004
Sécurité des machines – Notions fondamentales, principes généraux de conception, partie 2 : Principes techniques
- DIN EN 55012-1 :2010-04 (VDE 0879-1)
Véhicules, bateaux et engins entraînés par des moteurs à combustion interne — Caractéristiques de perturbation radioélectrique
- DIN EN 61000-6-1 :2010-10 (VDE 0839-6-1)
Compatibilité électromagnétique (CEM) – Partie 6-1 : Normes génériques – compatibilité électromagnétique des environnements résidentiels, commerciaux et d'industrie légère.

4.4. Mise en service

Avant la première mise en service ou après un entreposage de plusieurs mois, il est recommandé de charger la batterie à 100 % afin de calibrer l'affichage de son état de charge (99% de charge n'est pas suffisant pour le calibrage).

Veillez à ne pas écraser, coincer ni endommager les câbles.

Veillez à ce que les écrous-raccords des fiches soient placés bien droits et à ne pas endommager le filetage en les serrant.

4.3. Conformity Declaration

TORQUEEDO, as manufacturer of the engine, certifies that the design of the Travel 1003 S electric outboard engine is in compliance with the material protection requirements set forth in the following European directives:

Directive 2014/30/EU on the harmonization of the laws of the Member-States relating to electromagnetic compatibility.

Applied harmonized standards:

- **EN 61000-6-2:2005** – Electromagnetic compatibility (EMC) – Part 6-2: Generic standards – Immunity for industrial environments (IEC 61000-6-2:2005),
- **EN 61000-6-3:2007 + A 1:2011** – Electromagnetic compatibility (EMC) – Part 6-3: Generic standards – Emission standard for residential, commercial and light-industrial environments (IEC 61000-6-3:2006 + A1:2010).

Directive 2006/42/EC on machinery and amending Directive 95/16/EC (recast).

Applied harmonized standards:

- **EN ISO 12100:2010** – Safety of machinery – General principles for design – Risk assessment and risk reduction (ISO 12100:2010).

4.4. Starting up

When you are using the battery for the first time or after several months of storage, charge it up to 100% to calibrate the battery meter (charging the battery up to 99% is not sufficient for the calibration).

Ensure that the cables are not squashed or damaged.

Ensure that the cable connectors are seated properly into the cable receptacles and do not cross thread the locking collars.

4.5. Notice d'utilisation

La commande : Pour démarrer le moteur, allumez-le bouton On/Off, mettez la clé magnétique et tournez la poignée de la commande depuis sa position d'arrêt dans la direction voulue.

La barre de commande est dotée d'un écran intégré, en l'occurrence d'un ordinateur de bord et de trois touches :

- **« Marche/Arrêt »** : En l'actionnant la touche pendant 1 seconde, vous mettez le moteur en marche. En appuyant de nouveau pendant 3 secondes, vous éteignez le moteur. Vous pouvez éteindre le moteur quel que soit son état de marche. Au bout d'une heure sans activité, le moteur s'arrête automatiquement. Il suffit d'appuyer de nouveau sur la touche pour le remettre en marche.
- **« Setup »** : Permet de paramétrer les unités de l'affichage. Vous accédez au menu en appuyant sur la touche « setup ». Vous pouvez d'abord sélectionner les unités pour l'affichage de l'autonomie restante. En appuyant sur la touche du milieu vous sélectionnez parmi les indications en kilomètres, milles marins et heures. Validez votre sélection en appuyant une nouvelle fois sur la touche « setup ».
- **« Cal »** : Cette touche signifie calibrage. L'indication « cal » sur la touche du milieu signifie « calibration » ou calibrage. Si un message de défaut apparaît sur l'écran, vous pouvez recalibrer la barre de commande à l'aide de cette touche. Vous trouverez des détails sur ce point au chapitre « autres affichage ».

Affichage statut batterie : vous avez le choix entre « État de charge de la batterie en pourcentage » et « Tension en volts ». Sélectionnez de nouveau l'affichage voulu en appuyant sur la touche « cal ». En appuyant une nouvelle fois sur la touche « setup », vous validez votre choix et quittez le menu « setup ».

État de charge de la batterie en pourcentage.

Autonomie restante à la vitesse actuelle Vitesse fond

Consommation actuelle de puissance en watts.

Drive slowly (Avancer lentement) : S'affiche lorsque la capacité de la batterie est < 30%.

Charging (En rechargement) : S'affiche pendant la recharge.

Le module GPS intégré à la batterie recherche les signaux de satellites afin de déterminer la vitesse. Tant qu'aucun signal GPS n'est reçu, il s'affiche dans le deuxième champ « l'autonomie restante à la vitesse actuelle » (indication de la durée) ainsi que le symbole d'une horloge.

4.5. Operation

Tiller Handle: To start the motor, switch it on, apply the magnetic key and turn the tiller handle from the stop-position into the desired direction.

The tiller has an integrated display or on-board computer, and three buttons:

- **“On/Off”**: if you press the “On/Off” button for 1 second, you switch the motor on. Pressing again the button for 3 seconds switches the motor off. You can switch the motor off in any operating mode. If there is no activity for one hour, the motor switches off automatically. Press the button again to switch it back on.
- **“Setup”**: use this button to set the units for the display. First you can select the units in which the remaining range is displayed. Press the “Cal” button to switch between the information in kilometers, statutory miles, nautical miles and hours. You confirm your selection by pressing “setup” again.
- **“Cal”**: the “Cal” label on the middle button stands for “calibration”. If the display shows a relevant error message, you can recalibrate the tiller with the aid of this button. For details, please refer to the “Error messages/Trouble shooting” chapter.

Display of battery charge status: you can choose between “Charge status in percent” and “Voltage”. Select the information to be displayed by pressing the “Cal” button and confirm your choice by pressing the “Setup” button again. By confirming, you are leaving the setup menu.

Battery charge status in percent

Remaining range at current speed

Speed over ground

Current consumption in Watt

“Drive slowly” is displayed when the battery capacity is < 30%.

“Charging” is displayed when charging.

The GPS module integrated to the battery pack searches for satellite signals to determine the speed. If no GPS signal is received, the display switches in the second field from “Remaining range at current speed” (distance) to “Remaining time at current speed” (time). In addition, a clock is displayed.

4.6. Les codes des principales pannes

Error : en cas de défaut, le symbole Error s'affiche dans le champ inférieur en même temps qu'un code d'erreur. Ce code indique le composant concerné ainsi que le défaut de ce composant.

Vous trouverez le détail sur les codes des erreurs dans la notice d'utilisation du moteur : « Messages des défauts/Recherche des défauts ». Ci-dessous sont présentés les principaux.

Si l'état de charge passe en dessous de 30%, un signal sonore retentit 3 fois. Ce signal sonore sera de nouveau émis quand l'état de charge passera en dessous de 20% en l'occurrence en dessous de 10%. Il sera également émis au démarrage si l'état de charge est inférieur à 30%.

- | | |
|-----|--|
| E02 | Température élevée du stator (surchauffe du moteur)
Après un bref délai (10 minutes environ), le moteur peut marcher à bas régime. Retourner le moteur au chantier. |
| E05 | Blocage du moteur / de l'hélice. Débranchez le câble du moteur de la batterie. Débloquez et faites effectuer un tour à l'hélice à la main. Rebranchez le câble. |
| E06 | Tension trop faible au moteur. Faible état de charge de la batterie. Le moteur peut le cas échéant continuer à marcher lentement à partir de la position d'arrêt. |
| E07 | Courant de surcharge au moteur continuez votre route à faible puissance. Contacter le chantier. |
| E08 | Surchauffe du circuit imprimé. Après un bref délai (10 minutes environ), le moteur peut marcher à bas régime. Retourner le moteur au chantier. |
| E21 | Calibrage défectueux de la barre de commande : Effectuez un nouveau calibrage.
<ul style="list-style-type: none"> ○ Appuyez 10 secondes sur la touche « cal ». ○ « cal up » s'affiche à l'écran : poussez la barre de commande à plein régime vers l'avant et appuyez ensuite sur la touche « cal ». ○ L'afficheur indique « cal stp » : Amenez la barre de commande en position médiane (d'arrêt) puis appuyez sur la touche « cal ». ○ L'écran affiche « cal dn » : Poussez la barre de commande à plein régime en marche arrière et appuyez ensuite sur la touche « cal ». |
| E22 | Capteur magnétique défectueux. Effectuez un nouveau calibrage (voir E21) |
| E23 | Plage de valeur erronée. Effectuez un nouveau calibrage (voir E21) |
| E30 | Défaut de communication du moteur : vérifiez la connexion du câble moteur. Vérifiez si le câble du moteur est endommagé. |
| E32 | Défaut de communication de la barre de commande. Vérifiez la connexion de la barre de commande Vérifiez le câble. |
| E33 | Défaut de communication générale. Vérifiez les connexions et les câbles. Éteignez le moteur puis remettez-le en marche. |

4.6 Main error messages

If an error occurs, the "Error" icon and a code are displayed in the bottom field. The code informs about the component causing the error and the error itself.

Details of the error codes can be found in the motor's user manual: « Error messages/Trouble shooting ». Below are the main ones.

If the charge level falls below 30%, 3 beeps are emitted. The beep is repeated if the charging status falls below 20% and 10%. The beep is also emitted if the motor is turned on while the battery charge status is below 30%.

- | | |
|-----|--|
| E02 | Stator over-temperature (motor overheating)
Motor can be used again after a short wait (about 10 minutes). Return the motor to the shipyard. |
| E05 | Motor/Propeller blocked. Disconnect motor cable from battery, then loosen blockage and turn propeller one revolution by hand. Reconnect motor cable. |
| E06 | Voltage in the motor too low.
Low battery charging status. Motor can potentially be used again slowly from the stop position. |
| E07 | Motor overcurrent. Continue at low output. Contact the shipyard. |
| E08 | Circuit board overheating.
Motor can be used again after a short wait (about 10 minutes). Return the motor to the shipyard. |
| E21 | Tiller calibration defective.
<ul style="list-style-type: none"> ○ Re-calibrate: press "Cal" button for 10 seconds. ○ The display shows "Cal up": press tiller forward to full gas, then press the "Cal" button. ○ The display shows "Cal stp": return tiller to central position, then press the "Cal" button. ○ The display shows "Cal dn": press tiller backward to full gas, then press the "Cal" button. |
| E22 | Magnetic sensor defective.
Re-calibrate (refer to E21). |
| E23 | Value range false.
Re-calibrate (refer to E21). |
| E30 | Motor communication error.
Check the motor cable's plug-in connection. Check the motor cable for damage. |
| E32 | Tiller communication error.
Check the tiller's plug-in connections. Check the cable. |
| E33 | General Communication error.
Check the plug-in connections and cables. Switch the motor off and on again. |

E41 Mauvaises tensions de recharge. Utilisez un chargeur secteur Torqeedo. Si ce défaut survient malgré l'utilisation
et d'un chargeur secteur de Torqeedo, attendez quelques heures que la batterie résorbe cette surcharge en interne.
E42 Si le défaut persiste. Contacter le chantier

E43 Batteries vides - Rechargez la batterie. Vous pouvez éventuellement continuer de faire marcher le moteur à
régime lent à partir de la position d'arrêt.

E45 Courant de surcharge batterie : Arrêtez le moteur puis remettez-le en marche. Après ce défaut, l'indication de
l'état de charge de la batterie et de l'autonomie ne sont plus fiable tant que la batterie n'a pas été rechargée à
fond.

E46 Défaut de température de service de la batterie : Cellules de la batterie en dehors de la température de service
située entre -20°C et +60°C. Après stabilisation de la température, vous pouvez de nouveau faire marcher le
moteur.

E48 Défaut de température au rechargement. Laissez refroidir la batterie, le rechargement reprendra à une
température des cellules entre 0°C et +45°C.

Rien ne s'affiche à l'écran, Absence de clignotement pendant le chargement

La batterie ne se recharge pas.

Fonctionnement inhabituel / situation d'urgence

Mettre la barre de commande en position d'arrêt.

Retirer la clé magnétique

Débrancher le câble moteur de la batterie (interrupteur principal)



Un feu de lithium ne peut pas s'éteindre à l'eau : si possible étouffez le feu avec du sable.

Voir aussi l'annexe : « Notes sur l'usage des moteurs D24od, Torqeedo »

E41 Incorrect charging voltage.
and Use a Torqeedo power supply. If the error occurs in spite of using a Torqeedo power supply, wait until the battery
E42 dissipates the overcharge. Should the error persist, contact the shipyard.

E43 Battery empty.
Charge battery. Motor can potentially be used again slowly from the stop position.

E45 Battery overcurrent.
Switch motor off and on again. If this error occurs, the battery status indicator and range display can no longer
operate until the battery has been fully charged again.

E46 Battery operating temperature error.
Battery cells outside operating temperature between -20°C and +60°C (-4°F to 140°F). The motor can be used
again when the temperature has stabilized.

E48 Charging temperature error.
Charging will continue when the cell temperature is between 0°C and + 45°C (32°F to 113°F).

No blinking during charge process, no function of tiller-display during charge process.

The battery is not charging.

Unusual Functions / Emergency situations

Turn tiller to stop position.

Remove magnetic kill switch.

Remove motor cable from battery (main switch).



Water cannot extinguish a lithium fire – if possible, cover the battery with sand.

Please also read the exhibit entitled "The Torqeedo Engine of the Diam 24 OD"

5. INSTRUCTIONS DE MONTAGE et DEMONTAGE DU D24OD

5. ASSEMBLING & DISASSEMBLING YOUR DIAM 24 OD

6.1. OUTILS NECESSAIRES

Clefs plates de 8, 13, 17, 19

Une pince pour les manilles

Un tensiomètre étalonné pour câble inox de diamètre 5mm

D poufs

Kit de matage

Manivelle de winch

Il est nécessaire d'au moins être 2 personnes, idéalement 3.

6.2. ASSEMBLAGE DE LA PLATEFORME

Avant d'assembler le bateau, vous devez le décharger de la remorque.

Initialement, le Diam 24 OD désassemblé est placé sur sa remorque de la manière suivante :

- La coque centrale est sur sa mise à l'eau de cale
- Le mât est en deux parties sur ses bers de rangement fixé aux équerres de fixation des bras de liaison et les bras avant et arrière sur les côtés de la mise à l'eau.
- Les deux bras sont positionné de chaque côté de la mise à l'eau de cale
- Les deux flotteurs (tribord et bâbord) sur leur ber de stockage.
- Les deux Dpoufs (cubes de calage sous flotteurs)



Nous vous recommandons de ne pas assembler votre Diam 24od sur le sable ! Cependant, si vous n'avez pas le choix, faites bien attention de ne pas mettre du sable dans les liaisons, dans l'accastillage, dans les roulettes des bers...

1- Les flotteurs

- Descendre les flotteurs de la remorque, les mettre de côté sur leurs bers en mousse.
- Bloquer les roulettes frein
- Attention au vent les flotteurs peuvent facilement se faire emporter.
- Attention les étraves sont fines et fragiles

2- La coque centrale

Descendre la coque centrale sur son ber à roulette de la remorque.

5.1. NECESSARY TOOLS

- Combination wrenches #8, 13, 17, 19
- A pair of pliers (for the shackles)
- A calibrated tension gauge for stainless steel cables with a 5 mm diameter
- D pouf/cushions
- Mastng kit
- Winch handle

Note that at least 2 persons are necessary, ideally 3.

To disassemble your Diam 24 od, you must follow all the steps detailed below in reverse order.

5.2. ASSEMBLING THE PLATFORM

Before assembling the boat, you must unload the boat from its trailer.

Initially, the disassembled Diam 24 OD is placed on its trailer as follows:

- the central hull is placed on the launching trolley
- the two-section mast (disassembled) rests on its cradles which are fixed on the cross beam fastening brackets (cross beam/central hull interlocking system)
- the front and rear cross beams are positioned on each side of the launching trolley
- Each float (starboard and port) is placed on its cradles.
- Two D pouffes are also provided.



We recommend not to assemble your Diam 24 OD on a beach! However, if you have no other choice, make sure the joints, fittings and cradle wheels are free from sand...

1 - Floats

- Unload the floats from the trailer and put them aside on their cradles.
- Lock the wheel brakes.
- Be careful if it is windy as the floats may easily be blown away.
- Caution! The float stems are thin and fragile.

2 – Central hull

- Unload the central hull and its launching trolley from the trailer.

3- Manchonner le mât

Pour assembler le mât, laisser la partie haute du mât sur les bers de stockage (fixés sur la coque centrale) et prendre la partie basse pour l'insérer dans la partie haute.



Faire attention de ne pas faire de tours avec les drisses et commande du hook de gv.

- Connecter les câbles de losange au tendeur.
- Utiliser une clé plate de 17 et un tensiomètre étalonné pour câble en inox de diamètre 5 mm (Charge du câble de 10% à 20% de sa charge de rupture, soit 200 à 400 DaN).
- Vérifier la position des extrémités des Barres de flèche sur le losange, les mettre perpendiculairement au mat.
- Désangler la partie haute du mât de la coque centrale.
- Poser le mât à terre à côté de votre Diam 24 od sur deux pare battage.



Le mât est prêt à être installé.

Remarque : Dans le cas d'une 1^{ère} navigation, puis régulièrement, vérifier l'équilibrage de la longueur des losanges, poser le mat sur sa face avant, à l'aide de l'œil regarder si la ralingue est droite. Equilibrez en raccourcissant ou rallongeant le côté réglable du losange.

3 – Mast

To assemble the mast, leave its upper section on its cradle (fixed on the central hull) and take the lower section of the mast to insert it in the upper section.



Make sure the halyards and hook control line are not tangled, twisted or wrapped around the mast.

- Connect the diamond cables to the tightener.
- Using a #17 combination wrench and a tension gauge calibrated for stainless steel cables with a 5 mm diameter (cable load must be between 10% and 20% of its breaking load, i.e. from 200 to 400 daN), tighten the diamond.
- Check the position of the spreader ends on the diamond and make sure they are perpendicular to the mast.
- Unfasten the upper section of the mast from the central hull.
- Lay the mast on the ground, on two fenders.



The mast is ready to be stepped

Note: When assembling the Diam 24 od for the first time and periodically thereafter, control the balance of the diamond: place the mast on the ground on its fore side and make sure that the luff groove is straight (a visual check is sufficient). You may even it out by extending or shortening the diamond's adjustable part.

4- Mise en place des bras

Désangler les bras fixés pour le transport à droite et gauche de la coque centrale sur le ber de mise à eau de cale. Prendre les 8 goujons fournis dans la descente de coque centrale.



Ne pas poser les goujons dans le sable ! Ils sont graissés, les inserts sont en inox, il y a un risque de grippage si la graisse prend, prendre l'habitude de les ranger dans une bouteille d'eau vide, penser à les graisser régulièrement.

Commencer par le bras avant puis faire de même avec le bras arrière :

- Prendre à deux personnes le bras avant, stocker le long du ber de coque centrale,
- Le bras doit être placé sur les équerres fixées de chaque côté de la coque centrale (système de verrouillage bras/coque centrale), chaque goupille de centrage de s'insérer dans l'encoche correspondante de la coque centrale.
- Visser les 4 goujons sur chaque équerre, au début manuellement puis utiliser une clé plate de 19. **Nous vous recommandons de serrer très fort**



Remarque : Lors du positionnement du bras avant, veillez à ce que le pied de mât soit orienté vers l'arrière de la coque centrale et la rotule de mât orientée vers le haut. En ce qui concerne la traverse arrière, veillez à ce que les boutons champignon utilisés pour l'arrimage du trampoline soient orientés vers l'arrière du bateau.

5- Assemblage Bras, flotteurs

Une fois les bras en place, les flotteurs peuvent être attachés aux bras, l'un après l'autre :

- Mettre les freins sur la remorque de la coque centrale.
- Placer l'un des flotteurs (du bon côté Winch à l'intérieur) sous l'extrémité de son bras.
- Commencer par desserrer l'écrou long des verrous.
- Vérifier la position des K d'extrémité des bras.



Chaque flotteur doit être soulevé par deux personnes, un placé à l'étrave et l'autre au niveau du tableau arrière. Si seul deux personnes sont présentes, anticipez et placez un Dpouf au niveau de l'arrière de façon à pouvoir le glisser avec le pied sous le flotteur.

Glisser les extrémités du bras dans les empreintes présentes à cette effet dans les flotteurs.

4- Interlocking the cross beams with the central hull

To fix the cross beams on the central hull, unfasten them from each side of the launching trolley and take the 8 locking bolts stored in the companionway of the central hull.



Do not put the bolts in the sand! As these bolts are greased, the sand could jam the locking system. Store these bolts in an empty water bottle and lubricate them periodically.

Start with the front cross beam and then proceed with the rear one similarly:

- Two persons lift the cross beam, each of them positioned at the level of the beam curve.
- The cross beam need to be placed on the fastening brackets fixed on each side of the central hull (cross beam/central hull interlocking system) with each cross beam centering pin fitting in its related notch in the central hull.
- Screw the 4 locking bolts in each fastening bracket, first manually and then using a #19 combination wrench. **We recommend a very tight screwing.**



Note: When positioning the front cross beam, make sure that the mast step faces the stern of the central hull and the mast ball faces upward. As regards the rear cross beam, ensure that the mushroom-head buttons used for lashing the trampoline face the stern of the boat.

5- Interlocking the cross beams with the floats

Once the cross beams are fixed on the central hull, the floats may be attached to the beams.

- Make sure the brakes of the central hull trolley are locked.
- Position the float along the central hull, under the end of each cross beam and make sure the winch is placed on the inboard side of the float.
- First, loosen the long bolt of the cross beam/float interlocking system.
- Check the position of the K pads on each cross beam end.

Two persons, one being placed at the bow and the other one at the stern must lift the float; if only two persons are present, anticipate placing a Dpouf nearby the transom, so as to be able to slide it with a foot under the float stern.

Fit each cross beam end in the relevant interlocking recess of the float.





Une fois en position, la personne à l'arrière du flotteur enclenche le verrou d'une main, glisse le pouf avec un pied, puis laisse le flotteur descendre et se poser sur le Dpouf, la personne à l'avant accompagne le mouvement, souvent le flotteur se pose sur les patins du ber. ATTENTION la personne à l'avant ne doit pas lâcher le flotteur.

La personne qui se trouvait à l'arrière peut une fois le verrou et le Dpouf mis, se déplacer pour mettre en place le verrou du bras avant. La personne de l'avant peut à son tour lâcher le flotteur.

Remarque : Cette procédure est à répéter pour chaque côté. Cependant, pour le 1^{er} côté, il est possible de procéder à l'emboîtement des bras et du flotteur en basculant la coque centrale sans porter le flotteur. Pour cela il faut amener le flotteur sous les extrémités des bras, basculer la coque centrale, mettre le verrou. Pour que cette technique fonctionne bien il faut que le flotteur soit bien angulé par rapport au bras.



Lorsque les deux flotteurs sont attachés aux bras, le bateau est en équilibre sur sa coque centrale



Once the float is positioned properly, the person at the stern locks the rear locking bolt with one hand and slides the Dpouf under the float with his/her foot. Then both persons may simultaneously lower the float and lay it on the Dpouf. LOOK OUT the person at the bow mustn't release the float.

Finally, the person at the stern may go and lock the front locking bolt, releasing the other person securing the bow.

Note: The process described above must be followed for both floats. However, for the first float, it is possible to tilt the central hull without whip up the float. To do so, it is necessary to fit each cross beam end in its float recess, tilt the central hull and lock the interlocking system. Be careful to incline the float properly to insert the cross beam end smoothly.



Once the two floats are attached to the cross beams, the boat balances on its central hull.



Ne pas serrer les verrous trop fort !

Mettre son pouce sur la ligne entre le flotteur et le bras, afin de sentir le déplacement de l'un par rapport à l'autre, puis serrer chaque verrou avec une clé de 13. Arrêter quand le serrage se durcit et que le déplacement du bras dans l'empreinte du flotteur cesse.

Remarque : les verrous servent à maintenir les flotteurs aux extrémités des bras, cependant, c'est le mat et sa tension ainsi que la poussée du flotteur qui maintiendra bien en place l'emboîtement.

6- Mise en place du système de barre

Prendre le safran bâbord et tribord rangés sur les trampolines dans la coque centrale.

Sans retirer leur housse de protection, positionner les safrans sur leurs flotteurs respectifs (Tribord la barre va vers la gauche et bâbord la barre va vers la droite).

Enlever la tige de fémelot, poser l'extrémité de la lame de safran au sol, présenter les castings en face des fémelots glisser la tige de fémelot du haut vers le bas.

Bloquer la tige avec l'élastique fixé sur le casting.



Mettre les safrans en position bloqués vertical.

Mettre la barre de liaison.



Mettre de la graisse sur les tiges de fémelot

Remarque : Quand vous pousser la lame en position verticale le verrou de l'adjustarm peut sortir de l'ergot et la lame tombe.



Do not screw the locking bolts too tightly!

Put your thumb on the bond line between the cross beam and the float so as to feel any shift of the two parts, and tighten each bolt, using a #13 wrench. Stop screwing when it feels tight and the cross beam stops moving in the float recess.

Note: the locking bolts do allow fixing the floats at the ends of the cross beams, however it is the mast tension (shrouds) and the water pressure on the float, which will lock the two parts together firmly.

6- Steering system

The starboard and port rudders are stored on the trampolines, in the central hull.

Without removing their protective cover, position them on their respective float (with the tiller to the left for the starboard rudder and the tiller to the right for the port rudder).

Remove the gudgeon rod and put the lower end of each rudder blade on the ground before aligning its castings with the gudgeons and inserting the rod downward.

Fasten each rod with the rubber band attached to the casting.

Block the rudders in a vertical position (upward).



Install the tiller bar.



Lubricate the gudgeon rods.

Note: When pushing the rudder blade into the upward vertical position, the adjustarm lock pin may pop off causing the blade to fall.

7- Mise en place des trampolines

Le bateau comprend deux trampoline, 1 bâbord et 1 tribord, ils sont fixés à la coque centrale par des vis pour qu'ils ne soient démontables qu'en cas de réparations.

Commencer par déplier les trampolines.

Pour chaque trampoline, commencer par l'avant du trampoline.



Mettre le Dnoeud Transversal/avant, il aligne les trous des crochets sous le bras



Mettre le rod avant dans les crochets du bras avant en commençant de la Coque centrale vers le flotteur, pour le premier utilisé l'écoute de foc (prendre dans la poignée).



Continuer à la main jusqu'à l'installation complète du rod avant

Mettre le second Dnoeud longi/avant, c'est un point fixe.

7- Trampolines

The boat comprises two trampolines (starboard and port) which are attached to the sides of the central hull by screws so that they can be removed for possible repairs.

Unfold the trampolines.

Start with the front side of each trampoline.



Each trampoline is provided with a pre-inserted rod in the hem of its fore edge.



First attach the trampoline Dknot corresponding to the upper Dknot cleat fixed on the front cross beam so as to straighten the trampoline front edge and align its holes with the hooks under the beam.

Insert the trampoline rod into the hooks under the front cross beam, starting from the central hull toward the float; to facilitate the fastening on the first hook, use the jib sheet and make a loop to use it as a handle.



Once the rod is fastened, attach the other front trampoline Dknot to the lower Dknot cleat fixed on the float (just where the front cross beam and float interlock).



Passer à l'arrière du trampoline

Mettre le D-nœud transversal/arrière

Passer les transfilages arrière pour tendre le trampoline sur les champignons et les arrêter dans les taquets rapides.

Mettre le D-nœud longi/arrière

Puis finir par le Dnoeud central au niveau de la cadène de hauban,

tendre le trampoline par le côté



Attention la tension du trampoline est prévue pour être réalisée par la main de l'homme.

Fixer la poulie de point d'écoute de gennaker à la sangle de point de tire.

Fixer l'anneau du chariot de GV au sandow de rattrape mou sur le trampoline.



Quand vous réassemblez votre bateau, penser à faire passer les poulies d'écoute de gennaker sous le trampoline au moment de passer les transfilages.



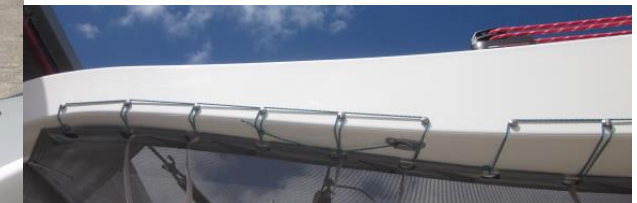
Proceed with the rear side of each trampoline.

-Attach the trampoline Dknot corresponding to the upper Dknot cleat fixed on the rear cross beam.

- Lace the rear edge of the trampoline around the mushroom-head buttons fixed on the rear cross beam and block the lashing line in the clam cleat under the beam.

- Once the lashing is complete, attach the other rear trampoline Dknot to the lower Dknot cleat fixed on the float (just where the rear cross beam and float interlock).

- Finally, finish tensioning the trampoline by attaching the side trampoline Dknot to the shroud chainplate.



Look out! The trampoline is designed to be tightened manually.

- Fix the mainsail traveller ring on the pre-installed anti-slack shock cord sticking out of the trampoline.

- Attach the gennaker sheet lead block to the pre-installed sheet lead strap wrapped on the curved part of the rear cross beam.



When re-assembling your boat, make sure not to leave the gennaker sheet lead block under the trampoline when lashing it (if you had left this block in place).



5.3. MATAGE

1-Préparation du matage

Poser le mât sur le bateau : engager le pied de mât sur la boule du bras avant et poser l'extrémité haute du mât sur le trépied de matage. Le mât doit bien être dans l'axe longitudinal du bateau.



Sortir la drisse de Gv lové dans le haut du tube, la fixer à une sangle de rappel du trampoline.

Mettre en place l'étau et l'émerillon, bien serrer la manille, scotcher le manillon et l'axe rapide. Fixer l'étau sur le bas du mat

Remarque : si la drisse de foc n'est pas claire il est plus facile de faire une fois le bateau maté.

Délover les haubans, les mettre en place sur leurs cadènes.

Frapper le kit de « matage/démâtage » : Le bout et les 2 bastaques sur l'émerillon de la drisse de gennaker, elle-même à son point de drisse haut.

Reprendre le mou de la drisse de gennaker au pied de mat, faire une ½ clé d'arrêt et de sureté à la sortie du pied mat.



Fixer les bastaques sur les Dnoeuds Transversal/avant.

Bien raidir les bastaques à l'aide des petits palans et cela mat dans l'axe.



- Fix the upper end of the forestay, with its swivel and shackle (tightly screwed), on its attachment point up the mast; wrap tape around the shackle pin and quick-lock pin; then, fasten the lower end of the forestay to the mast base.

Remove the mainsail halyard stored in the upper section of the mast tube and tie it (loose) to a hiking strap on the trampoline.



Note: We recommend fastening the jib halyard to the forestay. However, if the jib halyard is not clear, it will be easier to attend to it once the mast is stepped.

Uncoil the shrouds and fix them (loose) on their chainplates.

Fasten the "Masting Kit": attach the masting line (22m) to the gennaker halyard and pull the halyard to its highest position; tighten the gennaker halyard and tie it with a half-hitch to the mast base for safety; fasten the masting friction ring to the "bowprit" (dyneema strap) and guide the masting line through it;



Attach the masting shrouds (aka "backstays", i.e. two side lines allowing to center the mast and preventing it from falling sideways) to the upper Dknot fixed on the front cross beam so as to create a small tackle, i.e. run the masting shroud line through the Dknot loop and then through the shroud loop and then back to the Dknot to be able to tighten it more easily.



Le mât doit être bien dans l'axe longitudinal du bateau, les bastaques bien tendues, attention de ne pas faire tomber le mât en tendant les bastaques une à une. Le risque est de voir le mât tomber du côté où l'on tend la bastaque du bout de matage.

Passer le renvoi du bout de matage dans le bout-dehors (anneau de friction avec loops).

Passer le bout de matage sous le trampoline et autour du winch tribord, poser la manivelle dessus.

Faites une dernière inspection avant le matage : Drisse de Gv, Drisse de gennaker et fixation du kit, point de Capelage et sandow, passage des bastaques et des haubans,

Barre de flèche perpendiculaire, fixation des losanges sur les barres de flèches, mât bien dans l'axe, tension dans les bastaques, nœud des palans de bastaques.

Poser au sol 3 marches à l'arrière de la coque centrale à l'aide de vos pare-battages, de manière à pouvoir monter dans la coque centrale tout en accompagnant le redressement du mât.

2- Redresser le mat

Minimum 2 personnes, idéalement 3

La personne la plus grande porte le mât à bout de bras, dos bien droit, en avançant le long du mât vers l'arrière de la coque centrale.

L'autre reprend le mou au winch en accompagnant la montée avec le bout de matage.



The mast must be perfectly aligned with the boat centerline and the masting shrouds ("backstays") must be firmly tightened. When tightening these lines, proceed smoothly and progressively as a sudden tension of the starboard or port masting shroud could cause the mast to rotate brutally and possibly fall.

Guide the loose end of the masting line through the friction ring fixed on the bowsprit, and then under the trampoline; finally, fasten the masting line around the winch (starboard winch preferably) and insert the winch handle.

Before stepping the mast, carry out a last check: the mainsail and gennaker halyards, masting line, masting shrouds ("backstays") and shrouds are clear and properly fastened; the spreaders are perpendicular to the mast; the diamond is properly fastened on the spreaders; the mast is well aligned; the masting shrouds ("backstays") are tightened and stopped with a knot.

Put 2 or 3 steps on the ground, just behind the central hull stern to make it easier to climb on the central hull when raising the mast.

2 – Raising the mast

Remember that 2 persons (ideally 3) are necessary.

The tallest person raises the mast above his/her head and progresses along the mast in moving toward the central hull stern, while the other person takes up the slack in the masting line (prior wrapped around the winch) as the mast is lifted progressively.



La personne qui porte le mât monte sur la jupe arrière de la coque centrale, passe au-dessus du bras en posse ses pieds sur les bords haut du cockpit.



À ce moment l'angle (point de tir/Mat) est suffisamment ouvert pour que la personne au winch puisse être efficace.

L'autre accompagne au winch.

 Ne pas dépasser la verticalité du mât pour éviter au mât de tomber vers l'avant.

Mettre l'étai en place sur l'enrouleur de foc.

Tendre les haubans.

Démonter le kit de matage et le ranger, lover individuellement les 3 bouts pour faciliter la mise en œuvre.



The person supporting the mast climbs (using the steps) on the central hull stern, steps over the rear cross beam and places his/her feet on the highest part of the cockpit;



At this stage, the mast angle (mast/line lead) is sufficient to allow the other person to efficiently winch and accompany the raising of the mast.



Caution! Do not pull the masting line past the vertical position to prevent the mast from falling forward.

Attach the forestay to the jib furler drum.

Tighten the shrouds (i.e. the "real" shrouds, not the masting shrouds aka "backstays").

Remove the "Masting Kit" (masting line and masting shrouds aka "backstay") and put it away; we recommend to coil the 3 masting ropes individually to facilitate their later use.



3- Réglage du mat

Il n'y a pas de réglage de quète.

Vérifier à l'aide de la drisse de Gv que le mat est bien centré en verticalité latérale.

Mettre de la tension dans les haubans à l'aide des winchs.

Arrêter les transfilages des haubans. Faire de nombreux tours-morts avant de faire les ½ clés.

Remarque : La tension des haubans varie selon la force du vent.

Au 1^{er} montage, les haubans vont se mettre en place ainsi que les emboîtements bras/flotteurs, il est conseillé qu'à l'aide des winchs vous mettiez le maximum de tension possible.

Monter la bôme au vit mullet, passer le bout du rotateur.

Fixer la poulie de renvoi des drisses au bas du pied de mât.

Attacher le palan sur le chariot de Gv (bras arrière).

Hisser le Foc avec la drisse restée sur étai, le hooker, fixer le point d'amure, l'écoute de foc au point d'écoute, puis le rouler.



L'enrouleur de foc doit toujours tourner dans le sens horaire (sens des aiguilles d'une montre) quand il se roule (sens de torsion du câble).

3 – Tuning the mast

Note that there is no mast rake on the Diam 24 OD.

Using the mainsail halyard, check that the mast is well centered and vertical both longitudinally and laterally.

Adjust the tension of the shrouds using the winches.

Finish the lacing of the shrouds with many round turns stopped by several half-hitches.

Note: the tension of the shrouds depends on the wind force. However, when assembling your Diam 24 OD for the first time, we recommend that you tighten the shrouds as much as possible as the ropes will slacken/extend due to creep.

Lift the boom up to the gooseneck, and connect the rotator line to the boom.

Fasten the mastfoot block.

Fasten the mainsheet assembly on the mainsail traveler fixed on the rear cross beam.

Hoist the jib using the halyard (previously fastened to the forestay) and hook it. Attach the jib tack to the furler and reeve the jib sheet through the jib clew block, before furling the foresail.



Caution! The jib furler must always rotate clockwise when furling (cable twist direction).

Votre Diam 24od est prêt à naviguer !

Your Diam 24 OD is now ready to sail !

6. NAVIGATION AVEC VOTRE Diam24od

6. SAILING YOUR Diam24od

6.1. Préparation à terre

S'assurer d'avoir ses équipements de sécurité, sa GV, sa dérive, ses manivelles, les pare-battages.
Mettre le gennaker en place, point d'amure sur l'emmagasineur, point de drisse et écoute, l'enrouler et le ranger dans l'une des poches latérales du trampoline.
Poser le moteur sur le trampoline (la clé magnétique se met en place qu'au dernier moment).
Enlever les housses et laisser les poufs à terre.
Fixer un seul des filets avant de la coque centrale sur le bras avant à l'aide des D-nœuds.

6.2. Mise à l'eau sur une cale

Ouvrir les freins des roues avant de la mise à eau (chariot de la coque centrale).
La manœuvre s'effectue à trois personnes, l'une donne la direction en prenant le bateau par le bout-dehors (avant de la coque centrale) et les 2 autres se mettent de chaque côté aux haubans et gèrent la gîte du bateau selon la prise du mât dans le vent en s'appuyant sur le flotteur.
Reculer le bateau dans l'eau jusqu'à ce que l'étrave de la coque centrale vienne au-dessus du bord de l'eau.
Les 2 personnes (des côtés) laissent passer le bateau devant eux afin d'être au niveau des étraves des flotteurs.
Ils lèvent les étraves (environ 40 à 60 cm) le bateau flotte sur ses arrières, la personne du centre peut enlever la mise à eau (de cale ou de plage).
Une personne range la mise à l'eau dans un endroit qui ne pas déranger pas, hors de l'emprise de la marée.
Pendant ce temps, les autres tiennent le bateau perpendiculaire à la cale.
Monter par l'avant de la coque centrale du côté où le filet n'est pas accroché.
Mettre le moteur en place et vérifier qu'il est en état de marche (essais).
Descendre les safrans sans les faire tomber, les laisser flotter.
Partir en marche arrière, faire monter les 2 équipés par l'étrave de la coque centrale.
Remettre le filet une fois que tout le monde est à bord.
Le bateau est prévu pour ne pas se mouiller au-dessus du haut des mollets et en dessous des genoux.
Mettre en place la dérive le plus tôt possible afin que le bateau puisse changer de direction.



Lors de la marche arrière, les équipiers doivent rester à l'avant du bateau, pour faciliter la manœuvre.



Sans dérive le bateau glisse sur l'eau et ne change pas de direction, son rayon giratoire est important (étant lié à sa largeur), il tourne plus facilement en s'appuyant sur son flotteur intérieur.

6.1. Getting ready onshore

Make sure that the safety kit and other equipment, as well as the mainsail, daggerboard, winch handles and fenders are in the boat.
Install the gennaker with its head tied to its halyard, its tack fixed to the furler and its sheet through its clew blocks; furl it, fold it and then store it in one of the side pockets of the trampoline.
Lay the motor on the trampoline (only install the magnetic key just before putting out to sea).
Remove all protective covers, "Dpouf" and other protections.
Fasten one of the gennaker triangular nets between the front cross beam and the central hull.

6.2. Launching your boat from a slipway and pulling it ashore

Ideally 3 persons are necessary.

To be able to move your boat, release the brakes of the front wheels of the launching trolley.
One (steering) person grabs the boat by its "bowsprit" and the two others stand next to each shroud, to monitor the boat balance by leaning on the float (especially if it is windy).
Push the boat backwards until its stern is just above the water.
The two persons on each side of the boat move to lift both float bows (up to 40 to 60 cm), allowing the boat stern to float, and the third person may remove the launching trolley.
The boat should be maintained perpendicularly to the slipway.
Store the launching trolley in a safe (beware of the tide) and suitable area.
Climb onto the front of the central hull (normally, the boat is designed to avoid getting wet above the knees).
Install the engine and test it.
Carefully lower the rudders and let them float without locking them.
Once the whole crew is on-board from the front, take away backwards in reverse gear.
Fasten the second gennaker triangular net.
Lower the daggerboard as soon as possible to facilitate the steering.



In reverse gear, the crew must remain at the front of the boat to facilitate the manoeuvre.



Without its daggerboard, the boat will slide on the water surface without altering its course. Due to its breadth, the boat will turn more easily if you lean on its inner float.

6.3. Hisser la grand-voile

Frapper la drisse sur l'anneau de tête, faire attention de pas faire de tour dans le mouflage.

Faire attention à ce que le manillon de la manille soit en contact avec l'anneau de tête et non avec la drisse. (Lorsque que l'on envois ou affale la GV, la drisse peut desserrer le manillon, risque de perdre la manille).

Se mettre face au vent et se maintenir face au vent.

Engager la ralingue textile dans la gorge, hisser.

Quand la grand-voile arrive en haut, fermer le hook en tirant la commande.

Passer le Cunningham, en prendre.

Lover la drisse, la ranger dans une sous-poche des grandes poches de trampoline.

Accrocher le loop du point d'écoute en passant dans l'œillet puis dans la manille du palan et encore dans l'œillet et bloquer le T-Bone dans le loop.

Passer le réglage de bordure dans l'œillet, puis dans la fente d'extrémité de bôme à votre réglage.

Border la grand-voile.

6.4. Hisser le gennaker

Ouvrir le sac, Tirer sur la drisse, étarquer avec le winch tribord.

Lover la drisse, la ranger dans l'une des poches latérales.

Dérouler en tirant sur l'écoute, border avec le winch.

6.5. Affaler le gennaker

L'enrouler à l'aide de la furler line (bout de commande de l'emmagasineur de gennaker), mettre un peu de tension dans l'écoute, faire 2 à 3 tours pour l'assurer.

Ouvrir le constricteur au pied de mat et tirer sur le gennaker en l'affalant sur le trampoline, le ranger dans la poche latérale.

6.6. Affaler la grand-voile

Mettre claire la drisse.

Libérer le Cunningham.

Ouvrir le Hook.

A toutes les allures, tirer sur la drisse à la main, la Gv descend.

Tirer sur le guindant.

Etouffer la GV.

Ranger la Gv en la roulant.

6.3. Hoisting the mainsail

· Reeve the mainsail halyard through the mainsail head ring and make sure not to twist the tackle.

· Bring the boat into the wind and maintain this position.

· Insert the luff rope in the luff groove and hoist.

· Once the sail is up, lock the hook by pulling the hook line.

· Install the Cunningham and tighten it.

· Coil the loose end of the mainsail halyard and store it in one of the large pockets sewed on the trampoline.

· Fasten the mainsheet assembly to the clew strap by reeving the "T-bone" fastening system (i.e. a rope with a loop at one end and a "dog bone" at the other end) through the clew strap, then through the upper shackle of the mainsheet assembly and then back to the clew strap. Finally, lock the "T-bone" system (insert the "dog-bone" in the loop).

· Guide the outhaul (line fixed on the boom) through the mainsail eyelet (clew) and then pull it through the boom end slot to tighten it until a proper tuning is achieved.

· Bear away and sheet the mainsail to obtain a proper tuning.

6.4. Hoisting the gennaker

To hoist the gennaker, open its bag and pull the halyard, before tightening it using the starboard winch.

Coil the loose end of the gennaker halyard and store it in one of the side pockets sewed on the trampoline.

Unfurl the gennaker by pulling on its sheet and then tighten with the winch.

6.5. Lowering the gennaker

Release the gennaker sheet and furl the gennaker by pulling the endless furler line, tighten slightly the gennaker sheet and add 2 or 3 additional turns to secure it.

"Open" the constrictor rope clutch (line at the mast foot) and pull down the gennaker onto the trampoline before storing it in the side pocket sewed on the trampoline.

6.6. Lowering the mainsail

Make sure that the mainsail halyard is clear.

Release the Cunningham.

Open the hook.

Pull the halyard manually, whatever the point of sail, the mainsail will come down.

Pull the luff rope.

Smother the sail.

Furl and store it.

6.7. Rouler & dérouler le foc

Dérouler le foc

Décrocher la commande de l'enrouleur du taquet et tirer sur l'écoute de foc manuellement.

Rouler le foc

Choquer l'écoute de foc et tirer sur la commande de l'enrouleur. Ensuite, resserrez légèrement l'écoute de foc et ajoutez 2 ou 3 tours pour la fixer, puis bloquer la commande de l'enrouleur dans le taquet.

6.8. Sortir de l'eau

Procéder à l'inverse de la mise à l'eau.

6.9. Démontage du Diam24od

Procéder à l'inverse du montage.

Fiches techniques jointes en annexe :

- Process parallélisme safran
- Montage du Hook de foc
- Sandow et barre
- Moteur Torqueedo
- Palan GV
- Blocage Tige Femelot

6.7. Unfurling & furling the jib

Unfurling the Jib

Release the furler line from its cleat and pull the jib sheet manually.

Furling the Jib

Release the jib sheet and furl the jib by pulling the furler line. Then tighten the jib sheet slightly and add 2 or 3 turns to secure it. Cleat the furler line.

6.8. Getting out of the water

Proceed in reverse order to the launching.

6.9. Diam24od Disassembling

Proceed in reverse order to the assembling.

Technical Notes attached:

- Setting the parallelism of the rudders
- The Jib Hook
- Locking arm elastic
- Genaker roller furler
- Use of the Torqueedo electric motor
- Reeving MainSheet and the spectra stop on the mainsail clew
- Securing the Rudder Pintle