

LEADER 805



SPORTS & LOISIRS

MANUEL DU PROPRIÉTAIRE



JEANNEAU

SOMMAIRE

LEADER 805 FR
Mise à jour 05/2009
Indice D

Code : 084923

Nombre total de pages : 86

INTRODUCTION

HISTORIQUE DES MISES À JOUR

Chapitre 1 Page 5

CARACTÉRISTIQUES ET GARANTIE

Chapitre 2 Page 13

SÉCURITÉ

Chapitre 3 Page 23

COQUE

Chapitre 4 Page 29

PONT

Chapitre 5 Page 37

EMMÉNAGEMENTS

Chapitre 6 Page 43

PLOMBERIE

Chapitre 7 Page 55

CIRCUITS ÉLECTRIQUES

Plans en fin de chapitre

Chapitre 8 Page 63

MOTORISATION

Chapitre 9 Page 77

MISE À L'EAU

Chapitre 10..... Page 81

HIVERNAGE

NOTES PERSONNELLES

En fin de manuel

ANNEXES ET OPTIONS

En fin de manuel

HISTORIQUE DES MISES À JOUR

- Indice A.....20/04/2007
- Indice B.....Sommaire, Page 6, 19, 32, 43, 45, 50, 69 04/2008
- Indice C..... Sommaire, Page 6 03/2009
- Indice D Page 26 05/2009



INTRODUCTION

Une passion commune, la mer, nous réunit : nous, JEANNEAU, en tant que constructeur de bateaux et vous, qui voulez vivre votre passion au gré des flots.

Nous sommes heureux de vous souhaiter la bienvenue dans la grande famille des propriétaires de bateaux JEANNEAU et nous tenons à vous en féliciter.

Ce manuel a été établi pour vous aider à utiliser votre bateau avec plaisir, confort et sécurité. Il contient les détails du bateau, les équipements fournis ou installés, les systèmes et des indications pour son utilisation et son entretien.

Nous vous recommandons de lire le manuel attentivement avant de prendre la mer afin d'en tirer le maximum de satisfactions et d'éviter toute détérioration et surtout tout ennui ultérieur. Familiarisez-vous avec le navire avant de l'utiliser.

Soucieux de vous faire profiter au maximum des évolutions technologiques, des nouveaux équipements ou matériaux, de notre propre expérience, les bateaux sont régulièrement améliorés. C'est pourquoi, les caractéristiques et les renseignements ne sont pas contractuels, ils peuvent être modifiés sans avis préalable et sans obligation de mise à jour.

Conçu selon les exigences de la norme ISO 10 240, ce manuel à vocation générale peut parfois énumérer certains équipements ou accessoires et peut traiter de sujets qui n'entrent pas dans le standard de votre bateau. En cas de doute, il conviendra de vous reporter à l'inventaire remis lors de son acquisition.

Notre réseau de distributeurs agréés JEANNEAU sera à votre entière disposition pour vous aider à découvrir votre bateau et sera le plus apte à en assurer l'entretien.

Si c'est votre premier bateau ou si vous changez de type de bateau, lequel ne vous est pas familier, pour votre confort et sécurité, assurez-vous d'obtenir une expérience de prise en main et d'utilisation avant "d'assumer le commandement" du navire. Votre vendeur, votre fédération nautique internationale ou votre yacht club, sera très heureux de vous conseiller les écoles de mer locales ou les instructeurs compétents.

Même si tout a été prévu et conçu pour la sécurité du bateau et de ses utilisateurs, n'oubliez pas que la navigation est hautement dépendante des conditions météorologiques, de l'état de la mer et que seul un équipage expérimenté, en bonne forme physique, manoeuvrant un bateau bien entretenu, peut naviguer de façon satisfaisante.

Les conditions de mer et de vent correspondantes aux catégories de conception A, B ou C sont variables et restent ouvertes aux risques de vagues ou de rafales anormales. Une totale sécurité ne peut donc jamais être garantie, même si votre bateau répond aux exigences d'une catégorie.

Consultez toujours une prévision météorologique avant toute sortie en mer.
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 manoeuvrer le bateau dans ces conditions.

La mer et l'eau ne sont pas l'environnement naturel de l'homme et celui-ci se doit de respecter leurs lois et leurs forces.

Adaptez l'utilisation de votre bateau à son état qui se détériore avec le temps et l'usage.

N'importe quel bateau, aussi solide soit-il, peut être sévèrement endommagé s'il est mal utilisé. Cela n'est pas compatible avec une navigation sûre. Ajustez toujours la vitesse et la direction du bateau aux conditions de la mer.

La "COLREG", règlement international pour la prévention des abordages en mer, édité par l'Organisation Maritime Internationale, définit, dans le monde entier, les règles de barre et de route, les feux de navigation etc. Assurez-vous que vous connaissez ces règles et que vous avez à bord un fascicule qui les explique.

Dans de nombreux pays, un permis de conduire, une autorisation ou une formation sont demandés. Assurez-vous d'avoir cette autorisation légale avant d'utiliser le bateau.

Utilisez toujours les services d'un professionnel expérimenté pour l'entretien, le montage d'accessoires et les petites modifications. L'autorisation écrite du constructeur ou de son représentant légal est obligatoire pour les modifications altérant les caractéristiques du bateau, notamment la disposition verticale des masses (pose de radar, changement de moteur etc.).

Pour les équipements essentiels ou optionnels (moteur, électronique etc.) se référer à leur manuel respectif livré avec le bateau.

Les usagers du bateau sont avisés que :

- Tout l'équipage doit recevoir un entraînement approprié.
- Le bateau ne doit pas être chargé au-delà de la charge maximale recommandée par le constructeur, notamment en ce qui concerne le poids total des provisions, des équipements divers non fournis par le constructeur et des personnes à bord. La charge du bateau doit être correctement répartie.
- L'eau des cales doit être maintenue à son minimum.
- La stabilité est réduite lorsqu'il est ajouté du poids dans les hauts.
- En cas de gros temps, les panneaux, coffres et portes doivent être fermés pour minimiser le risque d'entrée d'eau.
- La stabilité peut être réduite lorsqu'on remorque un bateau.
- Les vagues déferlantes constituent des dangers importants pour la stabilité.
- Si votre bateau est équipé d'un radeau de survie, lisez attentivement son mode d'emploi. Le bateau doit avoir à bord tout le matériel de sécurité approprié (harnais, fusées, radeau de survie etc.) en fonction du type du bateau, du pays, des conditions météorologiques rencontrées etc.
- L'équipage doit être familiarisé avec l'utilisation de tout le matériel de sécurité et les manoeuvres de sécurité d'urgence (récupération d'un homme à la mer, remorquage etc.).
- Toute personne sur le pont doit porter un gilet de sauvetage ou une réserve de flottabilité. Notez que dans certains pays, il est obligatoire de porter en permanence une réserve de flottabilité homologuée.
- Une partie des informations est indiquée sur la plaque du constructeur fixée sur le bateau. Les explications de ces informations sont données dans les chapitres appropriés de ce manuel.

Gardez ce manuel en lieu sûr et transmettez-le au nouveau propriétaire si vous vendez le bateau.



CARACTÉRISTIQUES ET GARANTIE

VOTRE BATEAU

CONDITIONS GÉNÉRALES DE GARANTIE

CARACTÉRISTIQUES

Longueur hors tout	7,80 m/25' 7"
Largeur hors tout.....	2,95 m/9' 8"
Longueur coque.....	7,49 m/24' 7"
Largeur coque.....	2,95 m/9' 8"
Longueur flottaison Catégorie B.....	6,1 m/20'
Tirant d'eau Catégorie B.....	0,54 m/1' 9"
Tirant d'air (Sportop) Catégorie B	1,90 m/6' 3"

Déplacement lège Bi-moteurs	3 410 kg/7 518 lbs
(Poids à vide + Équipement de sécurité + Marge sur poids de construction)	
Déplacement lège Mono-moteur	2 890 kg/6 371 lbs
(Poids à vide + Équipement de sécurité + Marge sur poids de construction)	
Déplacement en charge maximale Bi-moteurs	4 830 kg/10 648 lbs
Déplacement en charge maximale Mono-moteur	4 310 kg/9 502 lbs
Charge maximale recommandée par le constructeur (Réservoirs pleins)	1 420 kg/3 131 lbs
Charge maximale recommandée par le constructeur (Réservoirs vides)	1 060 kg/2 337 lbs

Capacité d'eau	100 l/26.4 US gal
Capacité fuel.....	330 l/87.2 US gal

Capacité batteries

Bi-moteurs Version essence.....	2 x 110 Ah
Mono-moteur Version essence	1 x 110 Ah
Mono-moteur Version Diesel.....	2 x 110 Ah

Puissance moteur recommandée.....	2x230 CV (2x184 kW)
-----------------------------------	---------------------

Cabines.....	1
Couchettes	4
Catégorie CE.....	B
Architecte.....	Garroni /B.E. Jeanneau



Le moteur est le moyen principal de propulsion du LEADER 805.



Catégorie B :

Ce bateau est conçu pour naviguer dans des vents ne dépassant pas la force 8 Beaufort et dans des vagues de hauteur significative inférieure ou égale à 4 m.

De telles conditions peuvent se rencontrer dans des navigations au large, ou à proximité de côtes, lorsque l'on n'est pas protégé du vent et des vagues sur plusieurs centaines de milles nautiques.

Ces conditions peuvent également se rencontrer dans des mers intérieures de taille suffisante pour pouvoir donner la hauteur de vague en question.

La hauteur significative de vague est la hauteur moyenne du tiers supérieur des vagues, qui correspond approximativement à la hauteur de vague estimée par un observateur expérimenté. Certaines vagues auront une hauteur double de cette valeur.

Ce bateau est homologué pour la Communauté Européenne par l'ICNN, organisme notifié n°0607.

VOTRE BATEAU

Version

NOM DU BATEAU

NOM DU PROPRIÉTAIRE

ADRESSE

.....

.....

N° DE COQUE

N° DE SÉRIE

N° D'IMMATRICULATION

DATE DE LIVRAISON

N° DE CLÉ DE L'ENTRÉE

MARQUE DU MOTEUR

N° DE SÉRIE MOTEUR - TRIBORD

N° DE CLÉ MOTEUR - TRIBORD

N° DE SÉRIE MOTEUR - BÂBORD

N° DE CLÉ MOTEUR - BÂBORD

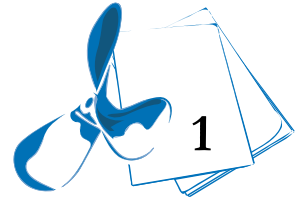
Votre agent



CHANTIERS JEANNEAU (Établissement de la société SPBI)
BP 529 - 85505 LES HERBIERS cedex - FRANCE
Tel. (33) 02 51 64 20 20 - Fax (33) 02 51 67 37 65
Internet : [http://www.jeanneau.com\(fr\)](http://www.jeanneau.com(fr)).



CONDITIONS GÉNÉRALES DE GARANTIE



Article 1

À la livraison du bateau, les parties signent le certificat de livraison remis par CHANTIERS JEANNEAU à cet effet, qui vaut accord de conformité de la part de l'acheteur-utilisateur.

La réception du bateau par l'acheteur-utilisateur faite sans réserve, vaut acceptation de l'état apparent du bateau en application des dispositions de l'article 1642 du Code Civil.

La mise en jeu de la garantie ne pourra être demandée que sous réserve :

- du retour au service Après-Vente de CHANTIERS JEANNEAU du volet du certificat de livraison et du coupon de garantie, lui revenant,
- de l'accomplissement des contrôles et révisions prescrits par CHANTIERS JEANNEAU, étant précisé que les éventuels frais tels que de manutentions, de transports, de stationnement, de convoyage, engagés pour la réalisation de ces opérations demeurent à la charge exclusive de l'acheteur-utilisateur.

Article 2

La garantie est valable 24 mois à dater du jour de la livraison du bateau au premier acheteur-utilisateur, et est strictement limitée, au choix du constructeur, au remplacement ou à la réparation gratuite de toutes les pièces reconnues défectueuses par les services techniques de ce dernier, et ce, sans indemnité d'aucune sorte.

Pour les organes et accessoires qui portent visiblement la marque d'un autre fournisseur, la garantie est limitée à la garantie offerte par ce fournisseur.

Article 3

À l'exception des prototypes, des bateaux RIGIFLEX, des bateaux exploités à titre professionnel ou spécialement conçus et/ou équipés pour la course, qui ne bénéficient d'aucune autre garantie contractuelle que celle précisée à l'article 2 ci-dessus, la structure de la coque, du pont et de la liaison entre ces éléments et celle de la quille à la coque, est garantie, contre tous vices de fabrication reconnus par les services techniques de CHANTIERS JEANNEAU, pendant une durée de 5 ans pour les voiliers monocoques et de 3 ans pour les bateaux à moteur et les voiliers multicoques.

Toutefois, tout événement portant atteinte à la structure et ne résultant pas d'un vice de fabrication garantie, qui aurait donné lieu ou non à réparation de la coque ou du pont, emporte annulation sans préjudice et sans délai de cette garantie.

Le délai commence à courir à partir de la première mise en service du bateau et au plus tard du dernier jour de l'année de son millésime, soit le 31 août de ladite année.

Cette garantie est strictement limitée à la réparation gratuite des vices de fabrication en nos usines ou par un atelier ou chantier habilité par nous et ce sans indemnité d'aucune sorte.

Article 4

Sont notamment exclus de la garantie précisée aux articles 1 et 2 ci-dessus :

- Les frais de transport du bateau et de toute pièce ainsi que les frais et/ou dommages éventuels consécutifs à l'impossibilité d'utilisation du bateau et/ou du matériel, qui sont à la charge de l'acheteur,
- Les détériorations ou avaries énumérées ci-après ainsi que leurs conséquences :
 - L'usure normale,
 - Les fissures, craquelures ou décoloration du gel-coat,
 - Les dommages résultant :
 - de transformations et modifications, ou réparations même partielles effectuées en dehors d'ateliers que nous avons habilités,
 - de l'inobservation des préconisations d'entretien précisées au livret remis avec le bateau, ou des règles de l'art,
 - d'une mauvaise utilisation, notamment d'un usage négligent, imprudent, abusif ou anormal,
 - de la participation à des compétitions,
 - de négligences quant à la prise de mesures conservatoires qui s'imposent,
 - d'un accident ou sinistre tel que notamment explosion, incendie, inondation, tempête, foudre, transport, émeute, vol, heurt,
 - de conditions de stockage ou de transport inadaptées.

Article 5

La mise en jeu de la garantie prolonge le délai de garantie pendant une période égale à celle nécessaire à la réalisation des seuls travaux effectués sous garantie, à la condition toutefois que lesdits travaux requièrent inévitablement une immobilisation du bateau d'au moins 7 jours consécutifs.

Article 6

Pour bénéficier de la garantie définie ci-dessus, l'acheteur-utilisateur devra présenter dûment remplis le certificat de livraison du bateau et le document de garantie chaque fois qu'il demandera à en bénéficier et, à peine de forclusion, notifier par écrit à son concessionnaire-vendeur, le défaut ou le vice, d'une manière précise et motivée dans un délai de 15 jours à compter de sa découverte.

Le concessionnaire-vendeur doit informer le constructeur dans un délai de 8 jours à compter de sa réception, de la réclamation de l'acheteur-utilisateur, sous peine de devoir supporter les conséquences résultant de son retard.



Article 7

Les concessionnaires, agents ou revendeurs de CHANTIERS JEANNEAU n'ont pas qualité pour modifier la garantie ci-dessus mais peuvent, pour leur propre compte et sous leur seule responsabilité, accorder d'éventuelles garanties supplémentaires qui ne peuvent en aucune manière engager le constructeur.

PRÉCAUTION AVANT TOUTE RÉPARATION

Contactez votre vendeur qui vous donnera les meilleurs conseils et les pièces détachées adaptées ou les matériaux pour les réparations que vous pouvez faire vous-même.

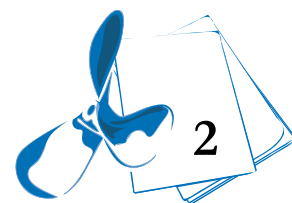
Il est préférable que les grandes réparations sur la coque ou sur le moteur soient faites par des professionnels. Votre vendeur est capable de faire ces réparations ou de mandater des personnes compétentes pour les faire.



DANGER

Contactez votre vendeur pour savoir ce qu'il est possible de faire et surtout ce que vous ne devez pas faire !

Vous pourriez mettre votre sécurité en danger et perdre votre garantie.



SÉCURITÉ

ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

CONSIGNES DE SÉCURITÉ RELATIVES AU CIRCUIT GAZ

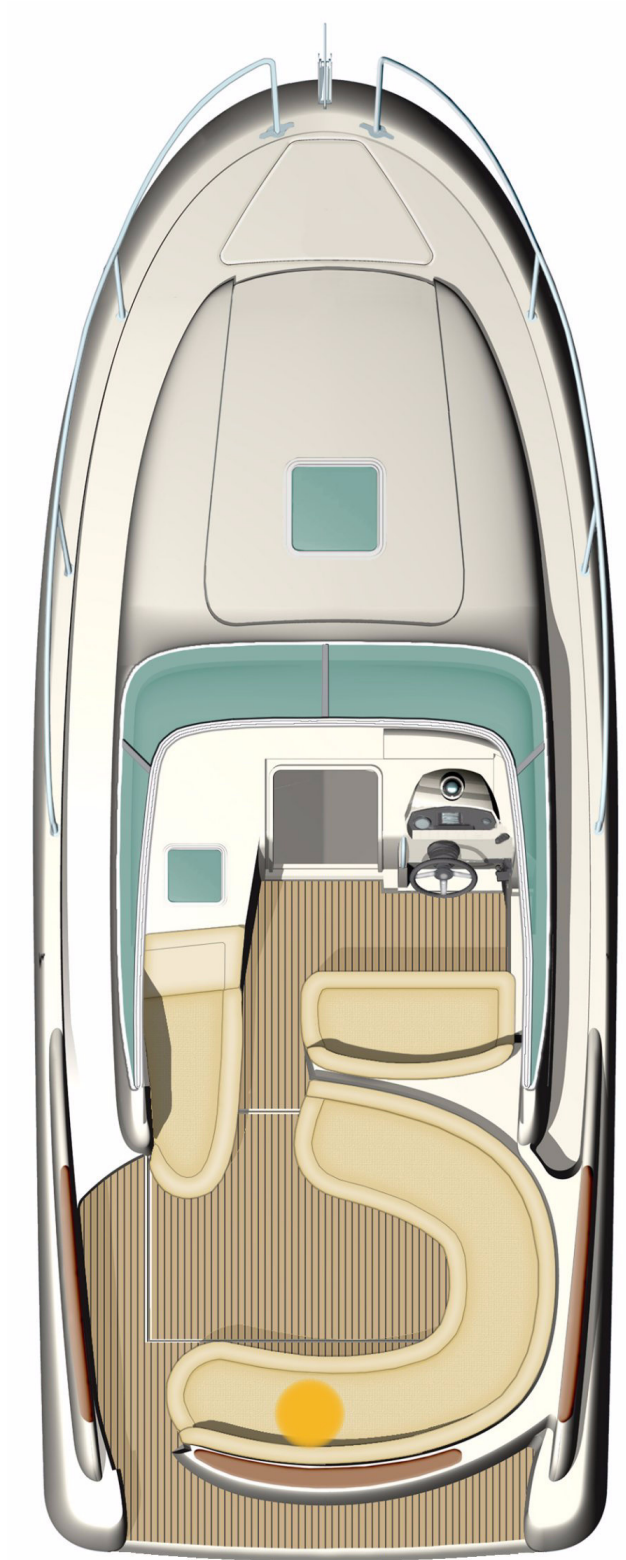
EMPLACEMENT DES EXTINCTEURS (ISO 9094-2)

LUTTE CONTRE L'INCENDIE

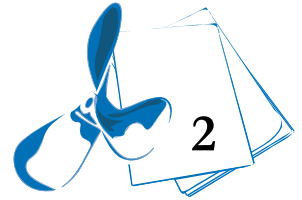
ASSÈCHEMENT

MANOEUVRE DE SECOURS

EMPLACEMENT RADEAU DE SURVIE



ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ



RADEAU DE SURVIE

Laisser accessible en permanence le radeau de survie.

RECOMMANDATION

Avant de prendre le départ, lire attentivement la procédure de mise à l'eau indiquée sur le radeau.

AVERTISSEMENT



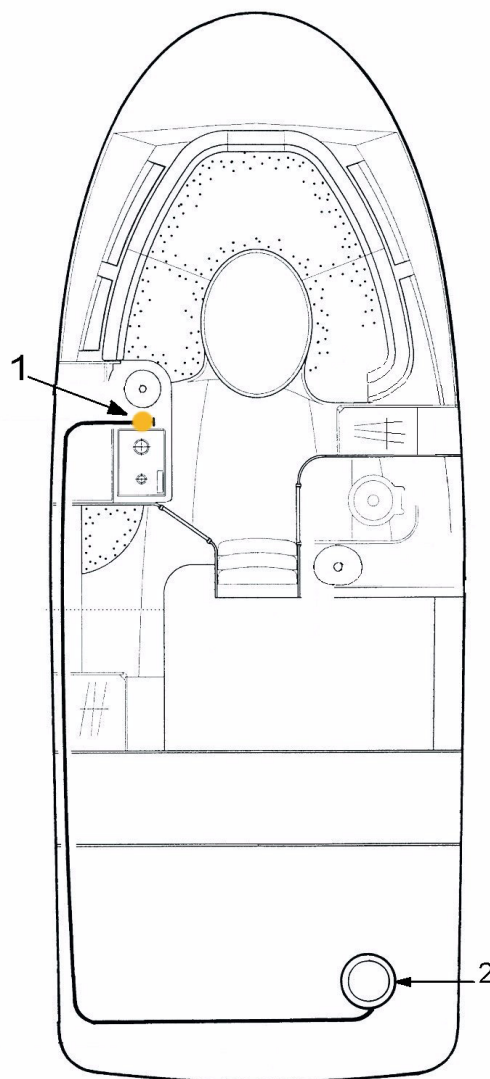
- Avant chaque départ, faire l'inventaire des équipements de sécurité obligatoires.
- Ne pas dépasser le nombre de personnes indiquées dans le chapitre "Caractéristiques".
- Sans tenir compte du nombre de personnes, le poids total des personnes et de l'équipement ne doit jamais dépasser la charge maximale recommandée par le constructeur.
- Utiliser les places assises prévues à cet effet.

RECOMMANDATION

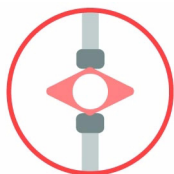
Fermer les portes de la timonerie en navigation par gros temps.

VANNE DE GAZ

- 1 - Vanne de gaz
- 2 - Boîte à gaz



Vanne ouverte



Vanne fermée

Emplacement des vannes

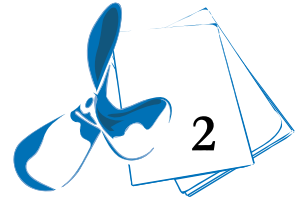
NOTA : Même emplacement pour les autres versions d'aménagement



AVERTISSEMENT

- Ne pas utiliser de solution contenant de l'ammoniaque.
- Ne jamais utiliser de flamme pour détecter les fuites.
- Ne pas fumer, ne pas utiliser de flamme nue pendant le remplacement de la bouteille de gaz.

CONSIGNES DE SÉCURITÉ RELATIVES AU CIRCUIT GAZ



SÉCURITÉ

Type de bouteille : "Camping-Gaz" (butane, pression de service 10 kg/cm², ou selon la norme en vigueur dans votre pays).

Fermer les vannes sur le circuit et sur la bouteille quand les appareils ne sont pas utilisés.

Fermer les vannes avant tout changement de bouteille et immédiatement en cas d'urgence.

Ne jamais laisser un appareil en fonctionnement sans surveillance.

Ne pas installer de matériaux inflammables au-dessus du réchaud (rideaux, papiers, serviettes etc.).

S'assurer que les vannes des appareils sont fermées avant d'ouvrir la vanne de la bouteille ou celle de la tuyauterie.

En cas d'odeur de gaz ou d'extinction accidentelle des flammes (malgré la coupure automatique de l'arrivée de gaz en cas d'extinction de la flamme) fermer les vannes des appareils. Créer un courant d'air pour évacuer les gaz résiduels. Rechercher l'origine du problème.

Tester régulièrement le système de gaz afin de détecter d'éventuelles fuites.

Vérifier toutes les connexions en utilisant une solution savonneuse ou solution de détergent, en fermant les vannes des appareils et en ouvrant la vanne de la bouteille.

Si une fuite est détectée, fermer la vanne de la bouteille et réparer avant toute nouvelle utilisation.

Les appareils consomment l'oxygène de la cabine et rejettent des produits de combustion. Ventiler le bateau pendant l'utilisation des appareils.

Ne pas obstruer les ouvertures de ventilation et laisser au moins la porte ouverte.

Ne pas utiliser le four ou le réchaud comme chauffage d'appoint.

Verrouiller le réchaud four hors utilisation pour éviter la détérioration des tuyaux en navigation.

Ne jamais gêner l'accès rapide aux composants du circuit de gaz.

Maintenir les bouteilles vides déconnectées et leurs vannes fermées.

Maintenir les protections, couvercles, capots et bouchons en place.

Stocker les bouteilles vides et de réserve sur le pont ou dans un coffre ventilé vers l'extérieur.

Ne pas utiliser le compartiment de la bouteille de gaz pour le rangement d'équipement. Utiliser uniquement le compartiment qui leur est imparti pour stocker les bouteilles de gaz.

Contrôler régulièrement et remplacer les tuyaux souples reliant la bouteille à une extrémité du circuit et le réchaud à l'autre, en fonction des normes et des règlements en vigueur dans votre pays.

Faire attention à ne pas détériorer le filetage de la bouteille sur lequel se monte le détendeur. Vérifier l'état du détendeur tous les ans et le changer si nécessaire. Utiliser des détendeurs identiques à ceux installés.

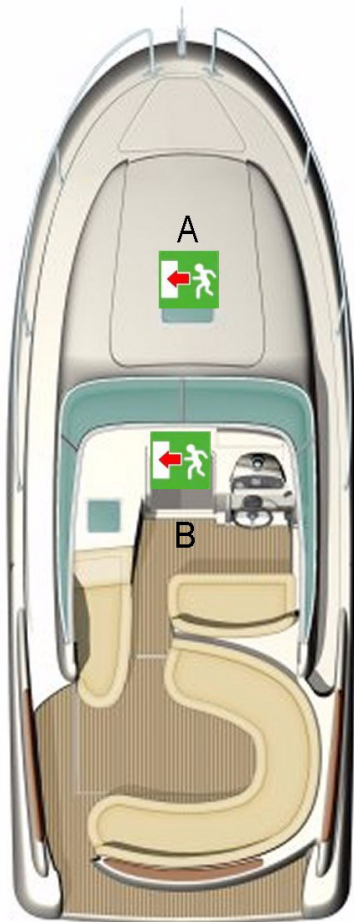
Faire effectuer les réparations par une personne compétente.

EMPLACEMENT DES EXTINCTEURS (ISO 9094-1)

D'autres emplacements sont possibles, les extincteurs devant se situer à moins de 5 m de toutes couchettes.

Un extincteur doit être placé obligatoirement à moins de 2 m de l'orifice extincteur.


Un extincteur ou une couverture anti-feu (ISO 1869) doit être placé à moins de 2 m de tout appareil à flamme. Un extincteur doit se trouver à moins de 1 m du poste de barre.



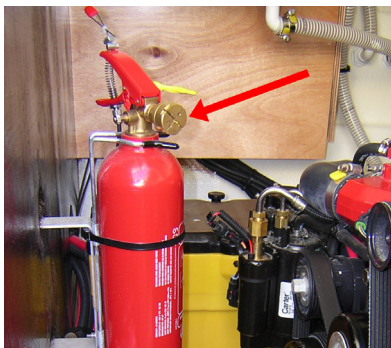
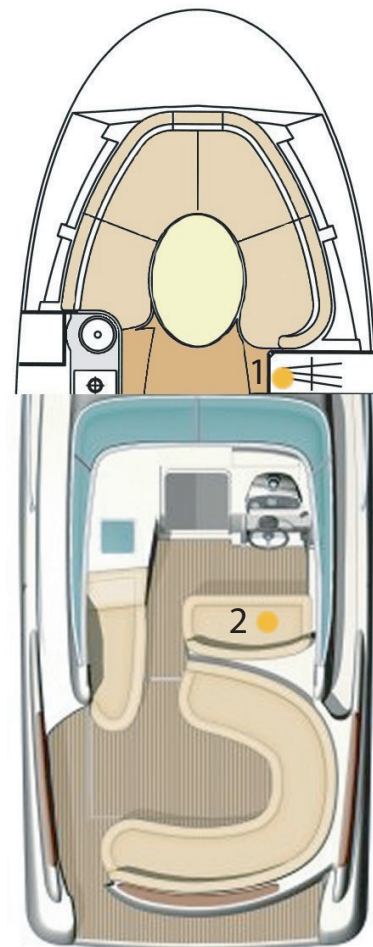
Extincteur, à l'unité, capacité minimale 5 A/34 B.

Pour le LEADER 805 :
10 A/68 B.

1. Penderie
2. Dessous assise pilote

 Issues de secours en cas d'incendie

- A. Panneau de pont de cabine - Avant
B. Entrée du carré



Buse extincteur

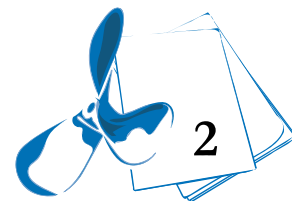
AVERTISSEMENT

Les extincteurs font partie de l'équipement obligatoire
Le propriétaire s'engage à placer les extincteurs mobiles uniquement conformément à la norme ISO 9094



2: tirette de projection de gaz inerte

LUTTE CONTRE L'INCENDIE



Répartir les extincteurs à des emplacements facilement accessibles et éloignés d'une source possible d'incendie

Le compartiment moteur est pourvu de 2 extincteurs fixes avec commande au poste de pilotage. Ces commandes permettent d'utiliser les extincteurs sans qu'il soit nécessaire d'ouvrir les panneaux d'accès habituels.

Le concessionnaire devra dégoupiller les 2 extincteurs à la réception du bateau.

PROCÉDURE À APPLIQUER EN CAS D'INCENDIE DE CALE MOTEUR :

- Arrêter les moteurs
- Couper l'alimentation électrique et l'alimentation en carburant
- Actionner les commandes à distance des extincteurs fixes
- Attendre une minute
- Ouvrir les panneaux d'accès pour procéder aux réparations.

SÉCURITÉ



Tirettes fuel



DANGER

Prévoir un extincteur à portée de main en cas de reprise de feu.

Il est de la responsabilité du propriétaire ou du chef de bord de :

- Équiper le bateau en extincteurs.
- Faire vérifier les extincteurs conformément aux prescriptions indiquées.
- Remplacer les extincteurs par d'autres de capacité égale ou supérieure, si les extincteurs sont expirés ou déchargés
- Informer l'équipage de :
 - la position et le fonctionnement des extincteurs,
 - La position des issues de secours.
- S'assurer que les extincteurs sont accessibles quand le bateau est occupé.

Ne pas stocker les produits combustibles dans le compartiment moteur.

Si des produits non combustibles sont conservés dans le compartiment moteur, ils doivent être fixés pour empêcher leur chute sur la machine et ne pas obstruer l'accès.

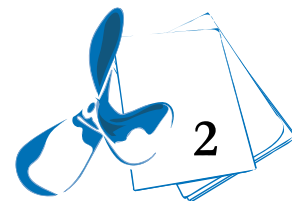
Les sorties autres que les portes ou panneaux de la descente principale équipés d'échelles installées en permanence doivent être identifiées à l'aide d'un symbole.

AVERTISSEMENT

Ne jamais :



- Obstruer les passages vers les issues de secours.
- Obstruer les commandes de sécurité (vannes de fuel, vannes de gaz, interrupteurs électriques).
- Obstruer des extincteurs placés dans des équipets.
- Laisser le navire inoccupé avec un réchaud ou un chauffage allumé.
- Utiliser des lampes à gaz dans le navire.
- Modifier les systèmes du navire (électrique, gaz ou carburant).
- Remplir un réservoir ou changer une bouteille de gaz pendant le fonctionnement d'un moteur, un réchaud ou chauffage.
- Fumer en manipulant des carburants ou du gaz.



Garder les fonds propres. Vérifier la présence de vapeur de fuel et de gaz à intervalles réguliers.

N'utiliser que des pièces de remplacement compatibles pour les extincteurs. Les pièces doivent comporter les mêmes indications ou être équivalentes techniquement pour leur résistance au feu.



AVERTISSEMENT

N'utiliser les extincteurs au **CO₂** que pour combattre les **feux électriques**.

Évacuer la zone immédiatement après la décharge pour éviter l'asphyxie.

Aérer avant d'entrer.

SÉCURITÉ

ASSÈCHEMENT

POMPE DE CALE ÉLECTRIQUE

La mise sous tension de la pompe de cale électrique s'effectue au tableau de bord.

POMPE DE CALE DE SECOURS

La pompe de cale manuelle est située dans le cockpit.

MANOEUVRE DE SECOURS

En cas d'avarie du système de direction, il est impossible de contrôler les manoeuvres du bateau en utilisant les commandes de propulsion en opposition totale ou partielle.



COQUE

CONSTRUCTION

ENTRETIEN DE LA COQUE

CARÉNAGE

NOTICE DE RÉPARATION DU GEL-COAT

CONSTRUCTION



Votre bateau est construit en stratifié polyester.

Votre bateau possède un contre moule de coque structurel.

Le pont est en sandwich balsa avec inserts en bois dur aux emplacements des pièces d'accastillage.

La liaison pont-coque est réalisée par un collage mastic polyuréthane et renforcée par la fixation du liston.

COQUE

ENTRETIEN DE LA COQUE

Les matériaux et les équipements de votre bateau ont été sélectionnés pour leur niveau de qualité et leurs performances, mais aussi pour leur facilité d'entretien. Il conviendra néanmoins d'assurer un minimum d'entretien pour protéger votre bateau des agressions extérieures (sel, soleil, électrolyse etc.).

Nettoyer votre bateau à terre de préférence.

Utiliser le moins possible d'agents de nettoyage.

Ne pas utiliser de solvants ou d'agents détergents agressifs (voir page suivante).

Ne pas rejeter de produit de nettoyage dans l'eau.

PRÉCAUTION

L'emploi du nettoyeur à haute pression est fortement déconseillé.

L'emploi de l'eau chaude ou de la vapeur est à proscrire.

CARÉNAGE



Surface anti-fouling : 18.5 m² - (Les mesures s'entendent "bateau léger")

PRÉCAUTION

- Consulter la capitainerie pour prendre connaissance des conditions d'utilisation de l'eau et de l'aire d'entretien pour nettoyer votre bateau.
- Il est nécessaire de se rapprocher de votre concessionnaire en ce qui concerne les réparations de gel-coat.

PRÉCAUTION

- Lors de l'application de l'anti-fouling, ne pas recouvrir les capteurs d'instrumentation électronique, ni les anodes.

CONSEIL - RECOMMANDATION

- Lors du carénage, vérifier les anodes sur les embases moteur.
- Voir chapitre "Motorisation".

La carène de votre bateau devra être recouverte d'une peinture anti-fouling qui empêchera la végétation marine d'y adhérer.

La nature de l'eau où évolue le bateau déterminera le choix de l'anti-fouling ainsi que la fréquence de carénages. N'hésitez pas à prendre conseil auprès de vos professionnels.

Se reporter au chapitre 9 pour les procédures de mise à l'eau.

Avant l'application de l'anti-fouling, ne jamais :

- Faire de sablage.
- Employer des solvants autres que l'alcool éthylique.
- Utiliser de détergents sous pression.
- Utiliser des grattoirs.
- Effectuer des ponçages autres que par une légère abrasion à la main avec un papier à l'eau de grain 400 ou plus (lors de la première application).

Si un nettoyage de l'anti-fouling doit se faire au jet à haute pression :

- La température de l'eau sera maximum de 15 °C.
- La pression maximale du jet sera de 150 bars.
- La distance minimale entre la buse et la coque sera de 10 centimètres.

Respectez scrupuleusement les préconisations du fournisseur lors de l'application de l'anti-fouling.

Toutes ces opérations de carénage pourront être effectuées par votre concessionnaire.

NOTICE DE RÉPARATION DU GEL-COAT



COQUE

PROPORTIONS

Nos produits sont accélérés, il suffit d'ajouter le catalyseur (liquide incolore). La proportion la plus courante est de 2 %.

La prise en gel (temps de travail) est d'environ 1/2 h, le durcissement est d'environ 10 h.

MISE EN OEUVRE

- Pour boucher un trou de bulle ou une éraflure, poncer et nettoyer la surface à l'acétone.
- Préparer la quantité de gel-coat nécessaire, sur une plaque de verre de préférence.
- Avec une spatule ou une pointe, appliquer le produit en une couche suffisamment épaisse pour permettre un ponçage ultérieur.
- Pour égaliser les petites retouches sur surfaces lisses, coller sur le gel-coat frais un scotch (ou mieux, un mylar).
- Décoller le scotch après durcissement.

Pour obtenir une finition très brillante, poncer très fin, à l'abrasif à l'eau et lustrer.



AVERTISSEMENT

Pour bien réussir vos travaux, respecter les conditions suivantes :

- Temps sec.
- Température entre 15° C et 25° C.



DANGER

Le catalyseur est un produit dangereux :

- Ne pas laisser à la portée des enfants.
- Ne pas mettre en contact avec la peau et les muqueuses.
- Se laver à l'eau savonneuse et se rincer abondamment.

STOCKAGE

Pour une bonne conservation, stocker les composants dans un endroit frais, à l'abri de l'humidité et de la lumière.

Conserver les composants 6 mois au maximum.

Les polyesters sont inflammables, prendre les précautions d'usage.

NETTOYAGE DES OUTILS

Pour tout nettoyage des outils, utiliser de l'acétone.



PONT

NAVIGATION

AMARRAGE

REMORQUAGE

MOUILLAGE

RADAR

ENTRETIEN DU PONT

PLAN DE PONT



- A. Taquets d'amarrage
- B. Remorquage
- C. Échelle de bain



NAVIGATION



DANGER

Porter son gilet de sauvetage.
Par gros temps, porter son harnais de sécurité et s'attacher au bateau.
En navigation, fermer et verrouiller la ou les portes d'accès à la jupe arrière.

PONT

AMARRAGE

Pour les manoeuvres d'amarrage, le bateau doit disposer d'aussières en quantité et dimensions suffisantes et adaptées à l'environnement.

- Manoeuvrer toujours au moteur.
- Tenir compte du courant et du vent pour les manoeuvres.
- Protéger au maximum le bateau avec des pare battages de bonnes dimensions.
- Conserver toujours les amarres claires et à poste.
- Manoeuvrer à vitesse réduite.



DANGER

Ne pas chercher à arrêter le bateau à l'aide du pied, de la main ou d'une gaffe.

APRÈS L'AMARRAGE

- Protéger les aussières du ragage à l'aide de fourreaux plastique.
- Tenir compte le cas échéant des variations de hauteur d'eau.

REMORQUAGE

REMORQUEUR

- Effectuer les remorquages à vitesse réduite et en évitant les à-coups.
- Rester particulièrement vigilant lors des envois ou des réceptions de bout de remorquage (risque de prise de bout dans l'hélice).

NOTA : La stabilité peut être réduite lorsqu'on remorque un bateau.

REMORQUÉ

- Rester à la barre en veillant à ne pas s'écarter du sillage du remorqueur.

MOUILLAGE

En règle générale, mouiller au minimum 3 fois la profondeur d'eau.

- Mettre le bateau bout au vent et sans vitesse.
- Laisser filer la chaîne en reculant lentement.
- Assurer le câblot sur le taquet.

PRÉCAUTION

Avant d'établir un mouillage, vérifier la profondeur, la force du courant et la nature des fonds.

PRÉCAUTION

Effectuer les manoeuvres de mouillage à l'aide du guindeau moteur en marche pour ne pas décharger les batteries.

REMONTÉE DU MOUILLAGE

- Serrer le frein du barbotin.
- Vérifier que la chaîne est en position sur le barbotin.
- Remonter lentement, au moteur, sur l'ancre (ne pas se servir du guindeau pour treuiller le bateau).
- Remonter complètement la ligne de mouillage.
- Contrôler visuellement les derniers mètres jusqu'au contact de l'ancre avec le davier.
- Pour un simple changement de mouillage, vérifier la position de l'ancre sur la ferrure d'étrave
- Pour les guindeaux électriques, couper l'alimentation sitôt la chaîne en tension.

MOUILLAGE ARRIÈRE

Les manoeuvres de mouillage arrière s'effectuent moteur débrayé.

- Amarrer le câblot sur le taquet d'amarrage à la longueur souhaitée.
- Laisser filer le mouillage lentement.
- Prendre garde de ne pas endommager hélice ou safran



AVERTISSEMENT



Les manoeuvres au guindeau sont dangereuses :

- Tenir en permanence la ligne de mouillage claire et peu encombrée.
- Effectuer les manoeuvres prudemment, avec des gants et toujours chaussé.
- Si votre bateau est équipé de l'option double commande, s'assurer de n'utiliser **qu'une seule** commande à la fois.

ENTRETIEN

RECOMMANDATION

Rincer le guindeau et la ligne de mouillage à l'eau douce après chaque sortie en mer.
Se reporter à la notice du constructeur pour l'entretien de début ou de fin de saison du guindeau.

ENTRETIEN DU PONT



Nettoyer votre bateau à terre de préférence.

Utiliser le moins possible d'agents de nettoyage.

Ne pas utiliser de solvants ou d'agents détergents agressifs (Se reporter au chapitre 3 "Coque").

Ne pas rejeter de produit de nettoyage dans l'eau.

Brosser régulièrement le pont à l'aide d'un dégraissant-shampooing et à l'eau douce.

CONSEIL : N'utiliser que des produits du type de ceux qui sont contenus dans la valise d'entretien livrée avec le bateau.

ACCASTILLAGE

- Rincer abondamment à l'eau douce tous vos équipements.
- Nettoyer et polir avec le "Rénovateur chrome et inox Jeanneau" (fourni dans la valise d'entretien) les aciers inoxydables qui présentent des petites piqûres ou alvéoles d'oxydation.

BOISERIES EXTÉRIEURES EN TECK / PONT TECK

Nettoyer régulièrement les boiseries à l'eau douce et à l'aide d'une éponge (si besoin, ajouter un savon non agressif).

PLEXIGLAS

- Rincer le plexiglas à l'eau douce.
- Lustrer avec un chiffon doux imprégné d'huile de paraffine.
- Utiliser une pâte à polir pour les rayures.

PRÉCAUTION

Ne pas utiliser de solvant, alcool, acétone sur le plexiglas.

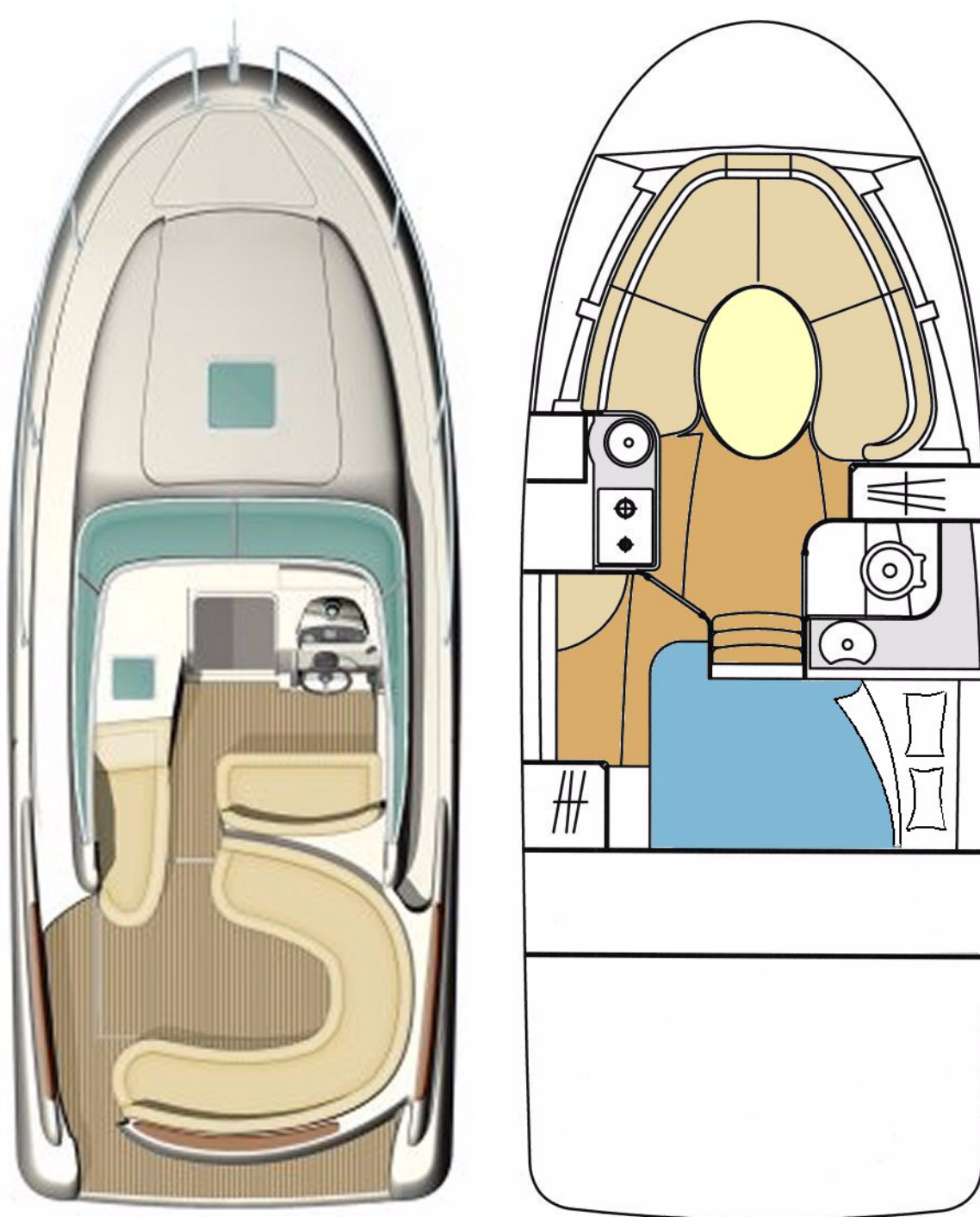


EMMÉNAGEMENTS

ENTRETIEN

TISSUS

EMMÉNAGEMENTS



ENTRETIEN



INTÉRIEUR

- Profiter du beau temps pour aérer les coussins de banquettes et couchettes.
- Relever les coussins en cas d'absence prolongée.
- Protéger l'intérieur du bateau des rayons UV à l'aide des rideaux d'occultation.
- Ramasser soigneusement les miettes de pain.
- Veiller à la propreté et à l'assèchement des fonds.

VERNIS INTÉRIEUR

- Rincer le vernis intérieur à l'eau douce additionnée de dégraissant-shampooing.
- Polir le vernis intérieur à l'aide d'une peau de chamois.

RECOMMANDATION

Nettoyer votre bateau à terre de préférence.
Utiliser le moins possible d'agents de nettoyage.
Ne pas rejeter de produit de nettoyage dans l'eau.

TISSUS

CONSEIL : Repérer chaque housse et mousse lors du démontage.

DÉTACHAGE

- Ôter le maximum de la tache à l'aide d'une lame de couteau (agir du bord vers le centre).
- Tamponner à l'aide d'un chiffon propre.
- Détacher avec un solvant à l'aide d'un chiffon propre. Ne jamais verser le solvant directement sur la tache.
- Frotter avec un chiffon propre et sec.
- Brosser le tissu à contresens.
- Passer l'aspirateur lorsque le tissu est sec.

TISSUS P.V.C. OU TISSUS ENDUITS

- Utiliser une éponge et de l'eau savonneuse (type savon de Marseille).
- Pour les taches rebelles, essuyer par tamponnage, sans frotter, avec un tissu imprégné de white-spirit.

PRÉCAUTION

Pour les tissus PVC, proscrire tout solvant ou produit à base de solvant (alcool pur, acétone, trichloréthylène).

JACQUARD 100% POLYESTER / DRALON

Si le tissu n'est pas démontable : Passer l'aspirateur, nettoyer avec de la mousse synthétique en se reportant à la notice d'utilisation du fournisseur sur le produit.

Si le tissu est démontable : Laver à la main avec une lessive courante à 30°.

Dans les deux cas, le nettoyage à sec est possible. Nettoyer rapidement les taches avec un chiffon humide.

JACQUARD COTON

- Nettoyer à sec.
- Ne pas repasser.
- Ne pas employer de chlore.
- Détacher avec de l'essence rectifiée.



ALCANTARA

- Laver à l'eau tiède avec un savon au pH neutre.
- Laisser sécher naturellement.

Nettoyer à sec au perchloréthylène.

CUIR

- Utiliser une crème spéciale cuir pour l'entretien courant.
- Ne pas utiliser de produits à base de silicone.
- Nettoyer à l'aide d'une éponge et d'eau savonneuse.
- Détacher les traces de stylo à bille avec de l'alcool à brûler.
- Détacher les tâches de graisse en utilisant de la terre de Sommières.

ENTRETIEN

RECOMMANDATION

Le constructeur a testé et agréé un certain nombre de produits d'entretien et de rénovation biodégradables offrant une garantie de protection des matériaux et de l'environnement. Les fiches techniques correspondantes sont disponibles auprès de votre agent JEANNEAU.



PLOMBERIE

REPLISSAGE DU RÉSERVOIR D'EAU

CIRCUIT D'EAU DOUCE

CIRCUIT GAZ

CIRCUIT D'EAU D'ÉVACUATION

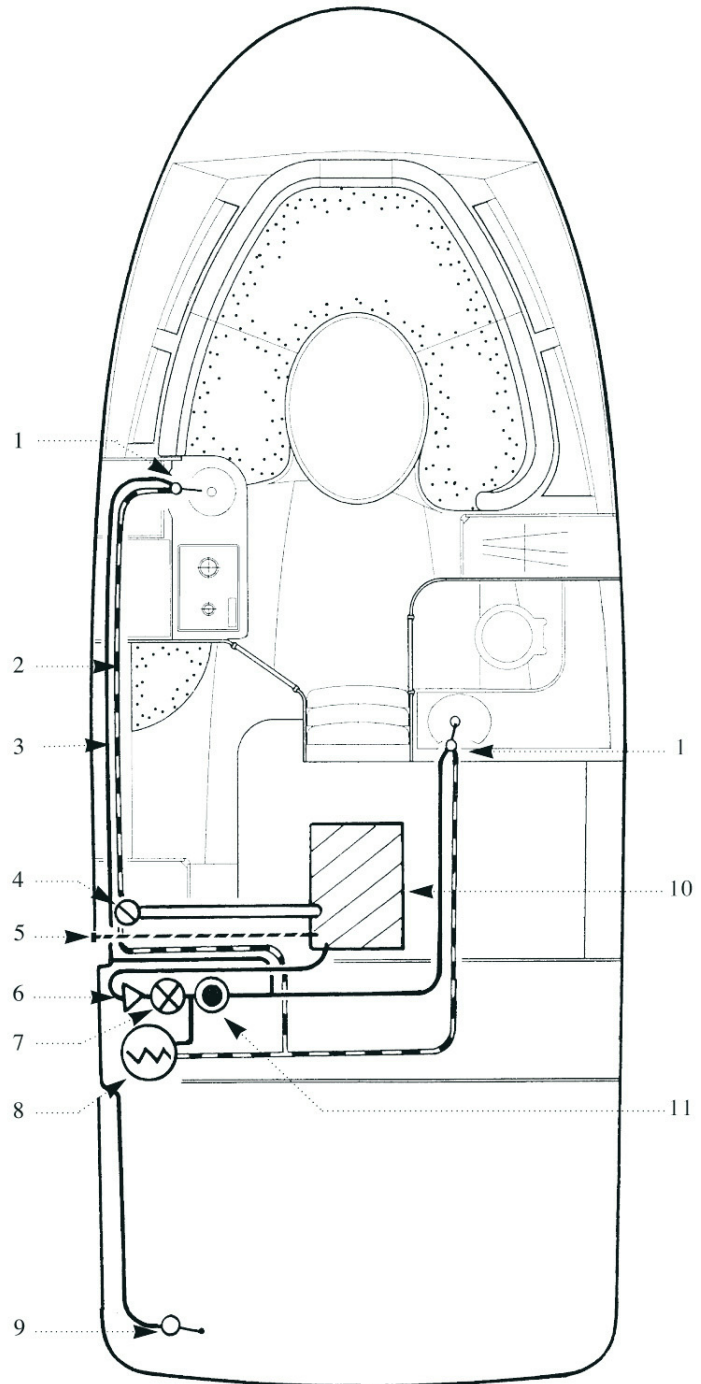
EAUX NOIRES

PLANS EN FIN DE MANUEL

CIRCUIT D'EAU DOUCE

Accès par trappe dans cabine latérale

- 1 - Mitigeur
- 2 - Tuyaux eau chaude
- 3 - Tuyau eau froide
- 4 - Nable de remplissage réservoir
- 5 - Évent
- 6 - Filtre eau douce
- 7 - Groupe d'eau sous pression
- 8 - Chauffe-eau
- 9 - Douchette
- 10 - Réservoir
- 11 - Vase d'expansion



REPLISSAGE DU RÉSERVOIR D'EAU



Pour prévenir toute erreur de manipulation, ne pas effectuer les remplissages d'eau et de carburant en même temps.

Lors des remplissages, éviter toute manutention de produit polluant à proximité des nables.

Ouvrir et fermer les bouchons de nable à l'aide de la clé appropriée.

Vérifier l'état des joints des bouchons de nable lors du remplissage.

Les réservoirs sont équipés de sorties de trop plein avec mise à air libre.

Ne jamais enfoncer le tuyau de remplissage d'eau profondément dans le circuit afin d'éviter toute surpression dans les circuits.

ENTRETIEN

RECOMMANDATION

- Surveiller la qualité de l'eau pour le remplissage. Vérifier si l'eau est potable.
- Il est possible de stériliser les réservoirs à l'aide d'une pastille de clonazone (vente en pharmacie).
- En cas d'inactivité prolongée, purifier réservoirs et canalisations avec de l'acide acétique (ou du vinaigre blanc).
- Des trappes de visite équipent les réservoirs et permettent le nettoyage intérieur.
- Ne pas utiliser de produits à base de chlore (risque d'altération de la qualité de l'inox des réservoirs).
- Pour l'hivernage, consulter le chapitre 11.

NOTA : La capacité du ou des réservoirs d'eau douce indiquée en page "Caractéristiques" peut ne pas être totalement utilisable en fonction de l'assiette et du chargement du bateau.



AVERTISSEMENT

La capacité nominale des réservoirs ne peut être totalement utilisable en fonction de l'assiette et du chargement du bateau. Il est recommandé de conserver une réserve de 20%.

PASSE-COQUE



Passe-coque **fermé**



Passe-coque **ouvert**

CIRCUIT D'EAU DOUCE



PRÉCAUTION

- Ne jamais faire fonctionner l'appareillage de circuit d'eau lorsque la vanne est fermée ou lorsque le réservoir est vide (risque de détérioration du matériel électrique).
- Surveiller l'état du filtre à eau (voir les prescriptions du constructeur).
- Fermer les robinets des réservoirs vides.

CIRCUIT GAZ

Se reporter au chapitre 2, "Sécurité".

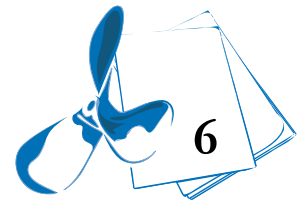
Voir circuit gaz en fin de manuel.

Lors du démontage de la bouteille, recapuchonner la partie filetée du détendeur (pour éviter la corrosion).

RECOMMANDATION

Fermer le coupe-circuit gaz et le robinet du détendeur en dehors des périodes d'utilisation du réchaud.

CIRCUIT D'EAU D'ÉVACUATION



L'écoulement des eaux usées de l'évier, des lavabos et des WC est assuré par des passe-coques munis de vannes quart de tour (vanne fermée lorsque la poignée de la vanne est perpendiculaire au tuyau, vanne ouverte lorsque la poignée de la vanne est dans l'axe du tuyau).

Toutes les varangues possèdent des trous (anguillers) pour l'écoulement de l'eau.

Une gatte étanche sous le moteur reçoit les éventuelles fuites d'huile.

Un puisard principal situé au-dessus du lest reçoit l'eau provenant du plancher.

Le puisard est vidé partiellement par une pompe électrique ou par la pompe manuelle. Assécher régulièrement le puisard à l'aide d'une éponge.

ENTRETIEN

RECOMMANDATION

- Vérifier régulièrement le bon fonctionnement et l'étanchéité des vannes et des passe-coques.
- Fermer les vannes lorsque le circuit d'eau n'est pas utilisé.
- Vérifier visuellement le débit des pompes à eau.
- Contrôler le serrage des colliers et des raccords de tuyauterie souple.
- Surveiller l'état des joints.
- S'assurer périodiquement de la parfaite propreté de la crépine et de la cale.
- Couper immédiatement le circuit électrique dans le cas où une pompe fonctionne alors que toutes les alimentations en eau sont fermées.
- Contrôler le circuit d'eau et neutraliser la panne.

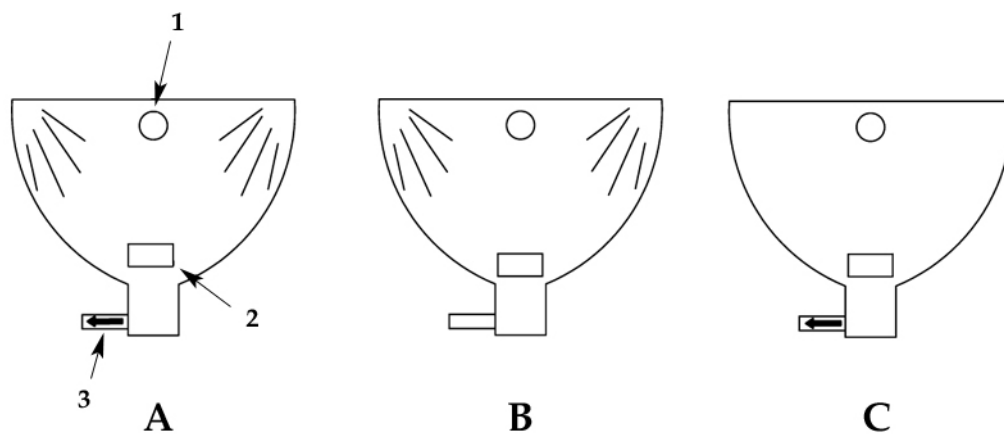
AVERTISSEMENT



Le système de pompe de cale n'est pas conçu pour assurer la flottabilité du bateau en cas d'avarie.

Le système de pompe de cale est destiné à vider l'eau provenant d'embruns ou de fuites, mais absolument pas d'une brèche dans la coque résultant d'une avarie.

WC ÉLECTRIQUE



A - Lavage et évacuation
B - Lavage
C - Évacuation

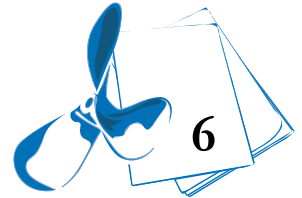
1 - Alimentation eau
2 - Alimentation électrique
3 - Évacuation



AVERTISSEMENT

La capacité nominale des réservoirs ne peut être totalement utilisable en fonction de l'assiette et du chargement du bateau. Il est recommandé de conserver une réserve de 20%.

FONCTIONNEMENT DES ÉQUIPEMENTS SANTAIRES



UTILISATION DES LAVABOS ET DE LA DOUCHE

- Fermer les vannes et les robinets après utilisation.
- Actionner l'interrupteur de pompe pour évacuer l'eau de la douche.

RECOMMANDATION

Lors des stationnements au port, utiliser (si elles existent) les installations sanitaires de la capitainerie.
L'interdiction de rejet des eaux usées dans certains ports ou pays nécessite l'usage du réservoir à matières fécales (RMF).

UTILISATION DES WC MARINS ÉQUIPÉS DE RÉSERVOIR DE MATIÈRES FÉCALES (RMF) - OPTION



AVERTISSEMENT

Renseignez-vous sur la législation en vigueur dans votre pays ou dans votre port, concernant le rejet des matières fécales en mer.

Ouvrir la vanne de prise d'eau (poignée de vanne dans l'axe du tuyau).

Pour un rejet direct à la mer : Ouvrir la vanne d'évacuation.

Pour un stockage des matières fécales dans le réservoir : S'assurer que la vanne d'évacuation est fermée (poignée de vanne perpendiculaire au tuyau).

Pour vider la cuvette, placer le levier de commande de la pompe en position inclinée (FLUSH) et actionner la pompe.

Pour assécher la cuvette, mettre le levier en position verticale (DRY) et actionner la pompe.

Pour éviter de boucher les WC :

- N'utiliser que du papier absorbant .
- Prévoir un rinçage régulier du système à l'eau douce.

PRÉCAUTION

Fermer les vannes après chaque usage et surtout lorsque personne n'est à bord.



Pour vider le réservoir :

- Dans une zone autorisée, ouvrir la vanne d'évacuation.
- Dans un port équipé d'un système d'aspiration de déchets organiques, introduire le tuyau d'aspiration dans le réservoir par le nable de pont. Enclencher la pompe du système d'aspiration. L'ouverture et la fermeture des nables s'effectuent à l'aide d'une clé appropriée. Lorsque le réservoir est vidé, vérifier l'état du joint du bouchon et refermer le nable.

PRÉCAUTION

Contrôler régulièrement le niveau à l'intérieur du réservoir. Une trop forte pression due à un niveau trop élevé peut provoquer des fuites ou des désagréments plus prononcés.



CIRCUITS ÉLECTRIQUES

COUPE-BATTERIES

BATTERIES

CIRCUIT 230 V

PRISE DE QUAI

ÉLECTRONIQUE

PLANS ET SCHÉMAS (EN FIN DE CHAPITRE)

COUPE-BATTERIES



Coupe batterie moteur



COUPE-BATTERIES



L'électricité de bord est en 12 V continu.

Le système électrique est constitué de batteries de service. Les batteries alimentent toutes les fonctions du bord. Les moteurs ont leur propre batterie.

Effectuer la mise sous tension en tournant les coupe-batteries (12 V).

PRÉCAUTION

Fermer tous les coupe-batteries lorsque le bateau est inoccupé.

BATTERIES

La charge des batteries s'effectue au moyen de l'alternateur accouplé au moteur.

PRÉCAUTION

Ne jamais faire tourner le moteur avec le circuit de charge de batteries débranché (risque de destruction de l'alternateur).

Maintenir les batteries en état de charge suffisante (indispensable pour leur assurer une durée de vie correcte).

Ne jamais décharger les batteries au-delà de 70 % de la capacité nominale.

Afin de commencer la navigation avec des batteries correctement chargées, profiter des séjours à quai pour utiliser le chargeur (Option).

Toujours vérifier l'état des batteries et du système de charge avant de prendre la mer.



ENTRETIEN

RECOMMANDATION

- Maintenir les batteries propres et sèches pour éviter les risques d'usure prématurée.
- Vérifier périodiquement le niveau de l'électrolyte. Rajouter au besoin de l'eau distillée.
- Faire contrôler le degré d'acidité de la batterie après une longue période de non utilisation.
- Serrer et entretenir les cosses sur bornes en les graissant régulièrement.
- Débrancher et déposer les batteries pour l'hivernage ou pour de longues périodes d'inactivité.



AVERTISSEMENT

- Manipuler les batteries avec précaution (se reporter aux prescriptions du constructeur).
- En cas de projection d'électrolyte, rincer abondamment la partie du corps entrée en contact.
- Consulter un médecin.

PRISE DE QUAI



CIRCUIT 230 V



Utiliser (dans la mesure du possible) des appareils électriques à double isolation ou à trois conducteurs (Neutre-Phase-Terre).

Relier les enveloppes ou boîtiers métalliques des appareils électriques installés au conducteur de protection du navire (conducteur vert à bandes jaunes).

PRISE DE QUAI



DANGER

Ne jamais laisser l'extrémité du câble d'alimentation bateau/quai pendre dans l'eau :
Il peut en résulter un champ électrique susceptible de blesser ou de tuer des nageurs situés à proximité.

RECOMMANDATION

Pour réduire les risques de choc électrique et d'incendie :

- Avant de brancher ou débrancher le câble d'alimentation bateau/quai, couper le dispositif de sectionnement raccordé à l'alimentation à quai.
- Brancher le câble d'alimentation bateau/quai dans le navire avant de le brancher à la prise de quai.
- Débrancher le câble d'alimentation bateau/quai d'abord côté quai. Fermer la protection de la prise d'alimentation à quai.
- Ne pas modifier les raccords du câble d'alimentation bateau/quai.

ÉLECTRONIQUE

Un réseau de gaines est disponible afin de pouvoir compléter l'équipement du bateau.

Ne pas placer d'instruments ou répéteurs électroniques à moins de 1,50 m des hauts-parleurs de l'installation radio.



MOTORISATION ET DIRECTION

DIRECTION

RÉSERVOIRS DE CARBURANT

FILTRE À CARBURANT

VANNE DE SECTIONNEMENT DU CIRCUIT DE FUEL

MOTEUR

PRESSE-ÉTOUPE

ANODE

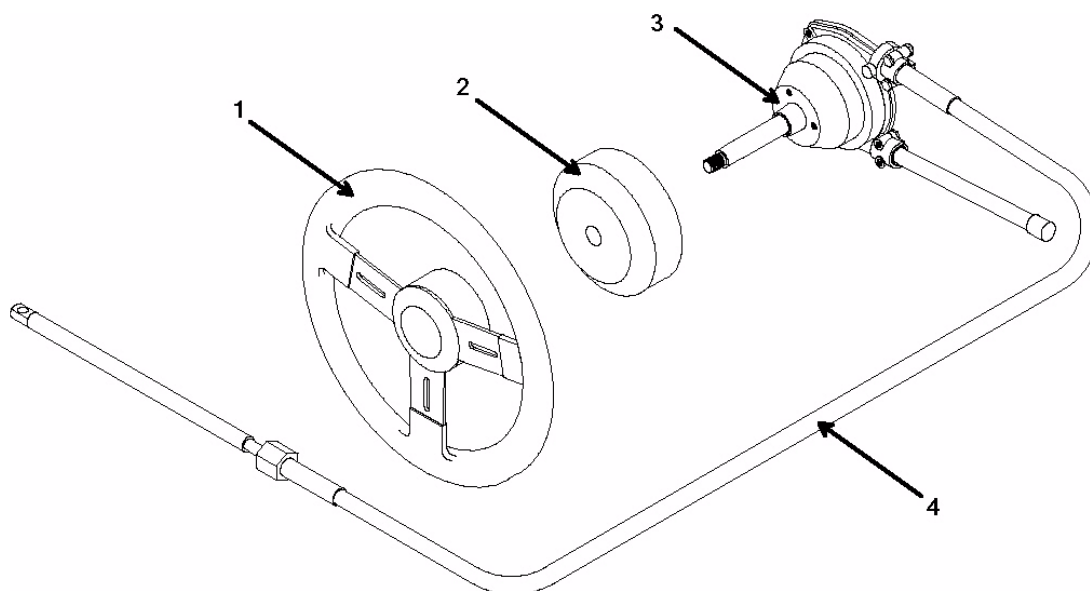
VISIBILITÉ AU NIVEAU DU POSTE DE PILOTAGE

TABLEAU DE BORD / LEVIER DE COMMANDE



DIRECTION- VERSION ESSENCE

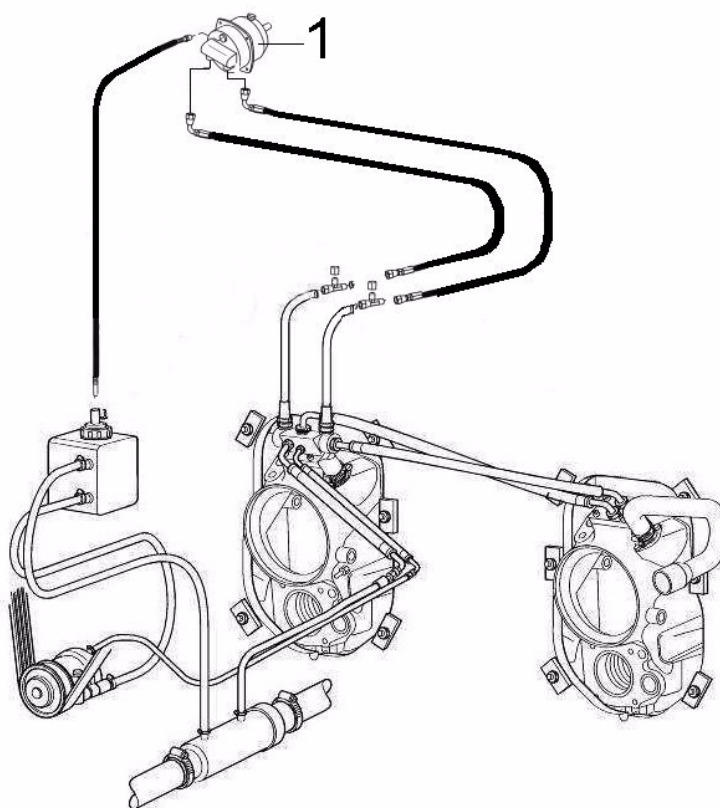
- 1 - Volant
- 2 - Cloche crémaillère
- 3 - Crémaillère
- 4 - Câble de direction



MOTORISATION

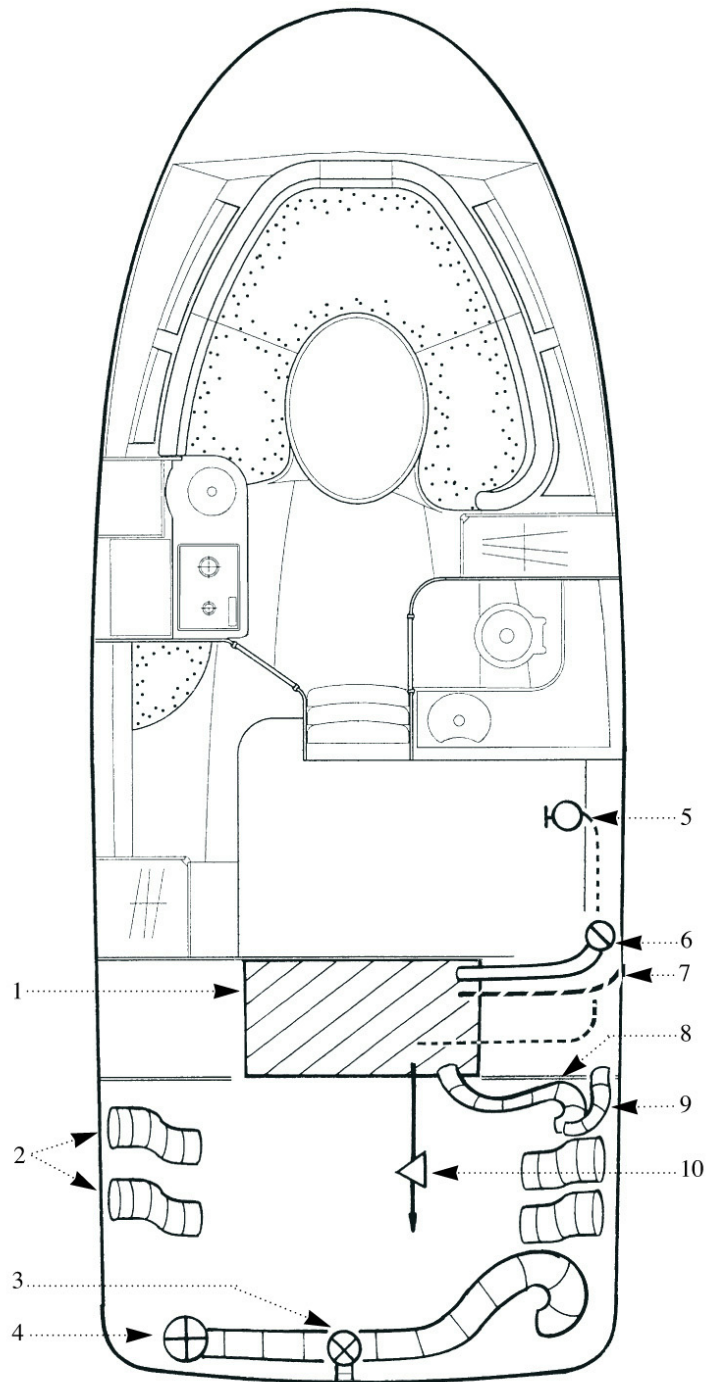
DIRECTION- VERSION DIESEL

- 1 - Pompe hydraulique



INSTALLATION MOTEUR

- 1 - Réservoirs de carburant
- 2 - Ventilateur de cale moteur
- 3 - Pompe de cale
- 4 - Ventilateur de cale moteur
- 5 - Vannes d'alimentation moteur
- 6 - Tuyau et nable de remplissage carburant
- 7 - Évent du réservoir
- 8 - Aération compartiment réservoir
- 9 - Ventilation compartiment batterie
- 10 - Filtre à carburant



RÉSERVOIRS DE CARBURANT



REEMPLISSAGE

Prendre les précautions générales précisées au chapitre 5 concernant le remplissage du réservoir d'eau.

Remplir le réservoir de carburant en utilisant le nable. Afin de préserver le pont d'éventuelles projections de carburant, mouiller le pourtour du nable avec de l'eau de mer avant de retirer le bouchon. En cas de projections, rincer le pont abondamment (bouchon de nable en place).



DANGER

Arrêter le moteur et éteindre les cigarettes pendant le remplissage du réservoir de carburant.

Le niveau de carburant est transmis par la jauge à l'indicateur situé sur le tableau moteur.

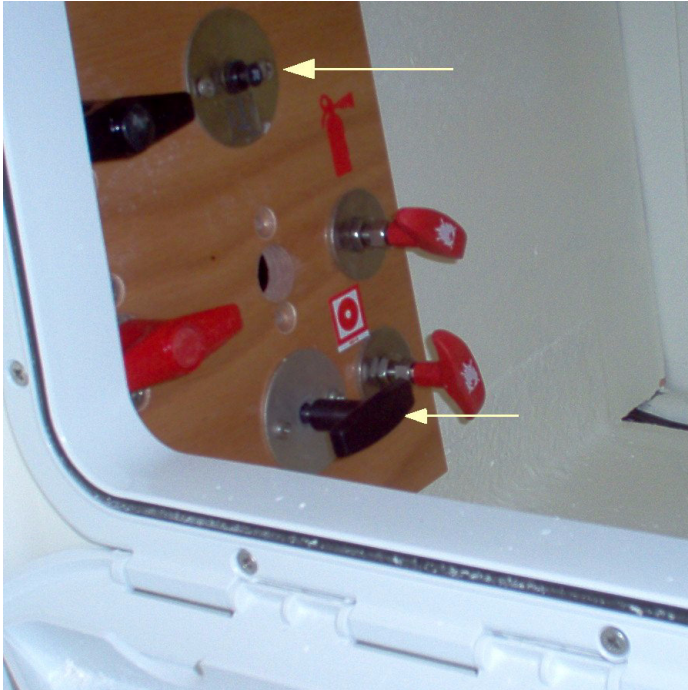
ENTRETIEN

RECOMMANDATION

- Veiller périodiquement au bon état du joint torique du nable de remplissage (pour éviter les entrées d'eau).
- Ne pas fermer le robinet de carburant entre chaque utilisation (sauf absence prolongée).
- Tenir le réservoir le plus plein possible (pour éviter la condensation).
- Tous les 5 ans, nettoyer le réservoir des boues qui peuvent s'y déposer.
- Ne pas utiliser de produits à base de chlore (risque d'altération de la qualité de l'inox des réservoirs).
- Vérifier annuellement l'état du circuit de carburant (tuyau, vannes etc.).
- Faire intervenir un professionnel pour les travaux sur les parties endommagées du circuit de carburant.

NOTA : La capacité du ou des réservoirs de carburant indiquée en page "Caractéristiques" peut ne pas être totalement utilisable en fonction de l'assiette et du chargement du bateau. Conserver toujours une réserve de 20 % de carburant.


VANNE DE SECTIONNEMENT DU CIRCUIT DE FUEL






VANNE DE SECTIONNEMENT DU CIRCUIT DE FUEL

Pour les procédures en cas d'incendie, se reporter au chapitre 2.



DANGER

Ne jamais obstruer la vanne de carburant.



AVERTISSEMENT

La capacité nominale des réservoirs ne peut être totalement utilisable en fonction de l'assiette et du chargement du bateau. Il est recommandé de conserver une réserve de 20%.

FILTRE À CARBURANT

Les problèmes de fonctionnement du moteur peuvent avoir différentes origines, dont le manque de propreté du carburant. La pompe à injection peut être rapidement mise hors d'usage par la présence d'eau.

L'eau provient soit de la condensation provoquée par un réservoir tenu insuffisamment rempli, soit par un nable de remplissage mal fermé ou ayant un joint détérioré.

Afin de prévenir toute infiltration d'eau, le carburant passe au travers de deux filtres :

- Un filtre fait partie intégrante du moteur, son rôle est de filtrer le carburant très finement. Pour toute intervention et fréquence de changements, se reporter à la notice moteur.
- Le second filtre est situé sur la canalisation reliant le réservoir au moteur, avec un rôle de décanteur d'eau et de préfiltre.

Effectuer la purge en desserrant (sans l'enlever) la vis moletée située à la base du bol de décantation. Laisser s'écouler dans une boîte jusqu'à ce que le carburant paraisse propre.

Répéter cette opération plusieurs fois par an. En déposant le bol, on accède au préfiltre qui doit être changé au moins une fois par an.



MOTEUR

RECOMMANDATION

Lire attentivement la notice fournie avec le bateau.

La notice vous donne des explications détaillées sur le fonctionnement du moteur et toutes les opérations permettant d'en faire bon usage.

PRÉCAUTION

Ne jamais faire tourner le moteur le bateau étant à sec.

ACCÈS AU MOTEUR

L'accès au moteur se fait par le panneau moteur dans le carré.

PRÉCAUTION

Arrêter le moteur avant l'ouverture du panneau moteur.

En cas d'intervention moteur en marche :

- Se tenir éloigné des courroies et des parties mobiles.
- Prendre garde aux vêtements amples, cheveux longs, bagues etc. (risque d'être happés).
- Porter des vêtements adéquats (gants, bonnet etc.).

PRISE D'EAU MOTEUR

La vanne de prise d'eau du moteur a un rôle capital pour le fonctionnement du moteur.

- Maintenir la crépine dessous la coque dans le meilleur état de propreté possible.
- Nettoyer la crépine à la brosse à chaque carénage du bateau.
- Ne pas obstruer la crépine avec de la peinture antifouling.

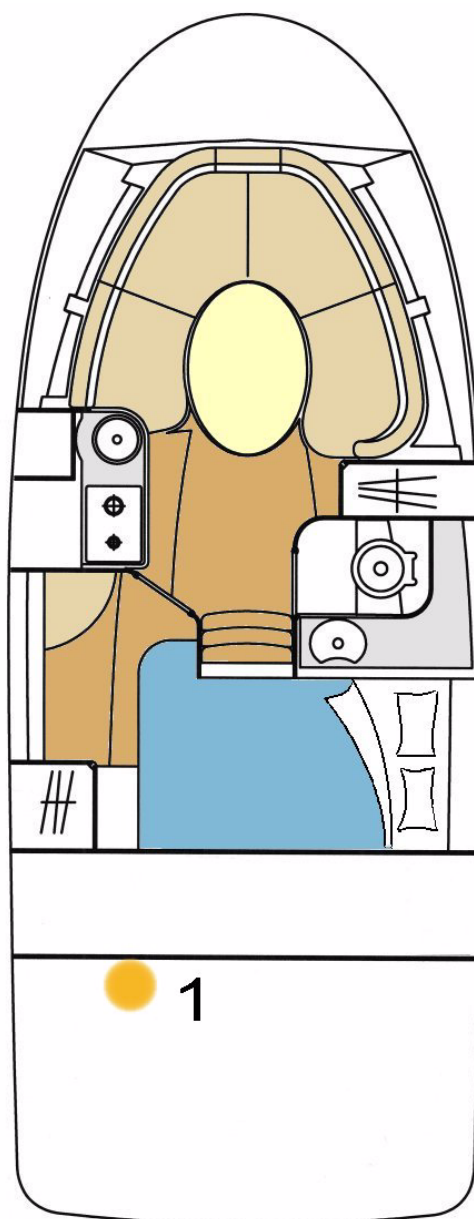
Cette vanne doit impérativement être ouverte avant la mise en route du moteur (risque de détérioration rapide du pot d'échappement et d'importants dégâts moteur).

CONSEIL : Prendre l'habitude de regarder aussitôt après la mise en route du moteur si l'eau est éjectée avec les gaz d'échappement

Si l'eau ne s'écoule pas :

- Arrêter immédiatement le moteur.
- Vérifier l'ouverture de la vanne.
- Fermer la vanne de prise d'eau en cas d'absence prolongée du bateau.

SONDES



1 - Sondeur - Loch et speedomètre
Accès par trappe dans cabine latérale



FONCTIONNEMENT MOTEUR

Avant de démarrer le moteur :

- Ouvrir le robinet de carburant.
- Ouvrir la vanne du circuit de refroidissement moteur et la vanne de presse-étoupe.
- Mettre en contact le circuit électrique en actionnant les coupe-batteries.
- Débrayer l'inverseur (pour permettre d'accélérer au point mort).



AVERTISSEMENT

Ne jamais couper le contact ou le circuit électrique pendant la marche du moteur.
Actionner impérativement la tirette de stop (ou bouton) avant de couper le contact à clé pour étouffer un moteur diesel.

DIESEL

Ne pas attendre que les réserves carburant soient presque épuisées pour faire le plein (risque de désamorçage du circuit de carburant).

S'assurer d'avoir assez de carburant avant de sortir en mer.

ENTRETIEN

PRÉCAUTION

Se reporter à la notice du constructeur fournie avec le bateau.
Veiller à tout risque d'épendage d'huile et carburant.
Surveiller la couleur des gaz d'échappement.

PRESSE-ÉTOUPE

Les presse-étoupes sont accessibles par le panneau de cockpit.

Graisser le joint d'étanchéité toutes les 200 h de marche (ou au moins une fois par an). Mettre 1 cm³ à chaque graissage.

CONSEIL : *Appliquer la graisse préconisée par le constructeur dans sa notice.*

Après la mise à l'eau, enlever l'air du manchon en le pinçant avec les doigts.

HÉLICE

L'hélice livrée de série avec votre bateau est la synthèse d'essais exécutés en collaboration avec le fabricant du moteur.

PRÉCAUTION

Ne pas changer l'hélice sans consulter un spécialiste.

ANODE

RECOMMANDATION

- Surveiller plusieurs fois dans l'année l'ensemble de la ligne d'arbre.
- Surveiller périodiquement la corrosion de l'anode (située en bout de l'arbre moteur).
- Changer l'anode si nécessaire.
- Contrôler et changer la bague hydrolube si nécessaire.

ENTRETIEN

RECOMMANDATION

Faire vérifier et entretenir l'ensemble du système de propulsion et de direction par un professionnel.
Se reporter aux notices des fabricants fournies avec le bateau.



VISIBILITÉ AU NIVEAU DU POSTE DE PILOTAGE

Les règles internationales pour prévenir les abordages en mer (COLREG) et les règles de route imposent une surveillance correcte en permanence et le respect de la priorité.

S'assurer qu'aucun autre navire ne se trouve sur votre route.

La visibilité à partir du poste de pilotage peut être obstruée dans les conditions suivantes :

- Angle d'inclinaison du moteur et angle de planning.
- Transition du mode "déplacement" au mode "planning".
- Chargement et distribution de la charge.
- Conditions de mer, pluie, embruns, brouillard ou obscurité.
- Lumières à l'intérieur du navire.
- Personnes et équipements amovibles situés dans le champ de visibilité du barreur.

TABLEAU DE COMMANDE / LEVIER DE COMMANDE

Le tableau de bord rassemble toutes les fonctions de contrôle du moteur et ne nécessite pas de précaution particulière (voir notice du moteur).

Vérifier les câbles d'embrayage et d'accélérateur (graisser les embouts et les chapes).

NAVIGATION

RECOMMANDATION

- Au moteur, éviter de faire du bruit et du clapot à proximité des autres usagers.
- Respecter les limitations de vitesse.



MISE À L'EAU

RECOMMANDATIONS DE MISE À L'EAU

RECOMMANDATIONS DE MISE À L'EAU

La première mise en service de votre bateau JEANNEAU exige beaucoup de compétences et de soins. La qualité de réalisation des opérations de mise en service conditionne le bon fonctionnement ultérieur de l'ensemble des équipements de votre bateau.

Pour prétendre bénéficier de la garantie en cas de défaillance de certains matériels, la première mise à l'eau et les premiers essais des divers équipements doivent être effectués par votre concessionnaire ou agent JEANNEAU.

Si vous deviez procéder ultérieurement aux opérations de mise à l'eau vous-même, il conviendrait de prendre les précautions suivantes :

AVANT LA MISE À L'EAU

- Prévoir éventuellement la mise en place des pieds de sondeur et de speedomètre si votre bateau doit être équipé de ces appareils.
- Vérifier la propreté des crépines d'aspiration d'eau.
- Contrôler les niveaux d'huile du moteur et du réducteur (voir notice moteur).
- Fermer les robinets de purge d'eau de refroidissement moteur.
- Étancher impérativement tous les accessoires optionnels à l'aide de pâte.
- Rentrer le speedomètre dans son logement (risque de détérioration par les sangles de levage).
- Pour les moteurs en ligne d'arbre, vérifier que l'anode en bout d'arbre est bien en place. Contrôler le serrage de l'écrou (la rondelle frein doit être rabattue sur l'écrou). L'anode ne doit pas être peinte.
- Fermer toutes les vannes de prise d'eau et d'évacuation (Évier ; Lavabo ; WC ; Moteur).



GRUTAGE

- Installer une amarre avant, une amarre arrière et des pare-battages.
- Au moment du grutage, vérifier que les sangles ne portent sur aucun appareil (sondeur, speedomètre etc.).
- Repérer la position des sangles à l'aide d'adhésif sur le liston. La position des sangles vous sera utile lors du grutage pour une mise à l'eau ultérieure.
- Le crochet de grue sera équipé d'un portique ou d'un système écarteur portant deux sangles. Les sangles ne doivent pas être accrochées directement au crochet, car ceci provoquerait des efforts de compression anormaux sur la coque.
- Effectuer le grutage en douceur. Contrôler le mouvement du bateau à l'aide des amarres.

MISE À L'EAU

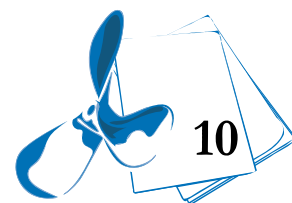


AVERTISSEMENT

Ne pas rester à bord ni sous le bateau pendant le grutage.

APRÈS LA MISE À L'EAU

- Vérifier l'étanchéité des pieds de sondeur et speedomètre s'il y a lieu.
- Ouvrir les vannes et s'assurer de leur étanchéité avec la coque et le tuyau correspondant.
- Vérifier l'étanchéité du presse-étoupe (Se reporter au chapitre 8 : "Presse-étoupe").
- Avant de démarrer le moteur, se reporter au chapitre 8 "Motorisation".



HIVERNAGE

DÉSARMEMENT

PROTECTION ET ENTRETIEN

DÉSARMEMENT



- Débarquer tous les documents de bord, les cordages non utiles à l'amarrage, les ustensiles de cuisine, les vivres, les vêtements, le matériel de sécurité, les batteries de bord, la bouteille de gaz.
- Refaire le marquage sur le matériel de sécurité, vérifier les dates de péremption, faire réviser le canot de survie.
- Profiter du désarmement pour procéder à un inventaire complet du matériel.

PROTECTION ET ENTRETIEN

INTÉRIEUR

- Vidanger toutes les canalisations d'eau douce et les rincer à l'eau vinaigrée (ne pas utiliser de produit à base de chlore).
- Graisser et fermer toutes les vannes de prise d'eau et les passes-coques. Rincer et vidanger complètement les cuvettes et les pompes des WC.
- Rentrer les têtes de sondeur et de speedomètre.
- Obturer au maximum les entrées d'air.
- Aérer longuement les coussins avant de les remettre dans le bateau en les disposant sur le côté afin de limiter les surfaces de contact.

EXTÉRIEUR

- Rincer abondamment la coque et le pont.
- Graisser toutes les pièces mécaniques et mobiles (verrous, charnières, serrures etc.).
- Empêcher tout ranguage de cordages et d'amarres.
- Protéger au maximum le bateau avec des défenses.
- S'assurer du bon amarrage du bateau.

L'ensemble de ces préconisations ne constitue pas une liste exhaustive. Votre concessionnaire saura vous conseiller et s'occuper de l'entretien technique de votre bateau.

MOTEUR

La mise en hivernage du moteur relève de la compétence d'un professionnel. Selon l'emplacement du bateau, à flot ou à terre, la mise en hivernage est différente.

Se reporter à la notice du motoriste pour tout ce qui concerne le moteur.

Charte pour la mer et les rivières

*L'eau est un milieu vivant, fragile.
C'est aussi une ressource précieuse.*

Pour protéger ce milieu,

- Je respecte la mer et les rivières, je n'aborde pas les sites protégés, je limite ma pêche aux espèces et tailles autorisées, j'observe les animaux sans les toucher ni les déranger.
- Avant de mouiller, je m'informe de la nature du fond pour éviter sa dégradation. De préférence, j'utilise les bouées d'amarrage.
- Je dépose mes déchets ménagers dans les containers et mes déchets toxiques, solides et liquides à la déchetterie portuaire.
- J'utilise les installations sanitaires portuaires. Je vidange mon bac à eaux noires dans les stations de pompage. J'utilise les produits détergents les plus respectueux de l'environnement.
- Je m'assure que toute opération d'entretien (bateau, matériel, équipement) est effectuée dans le respect de l'environnement. Je manipule avec précaution tous les liquides susceptibles de polluer lors de leur transvasement.

Décembre 1999



