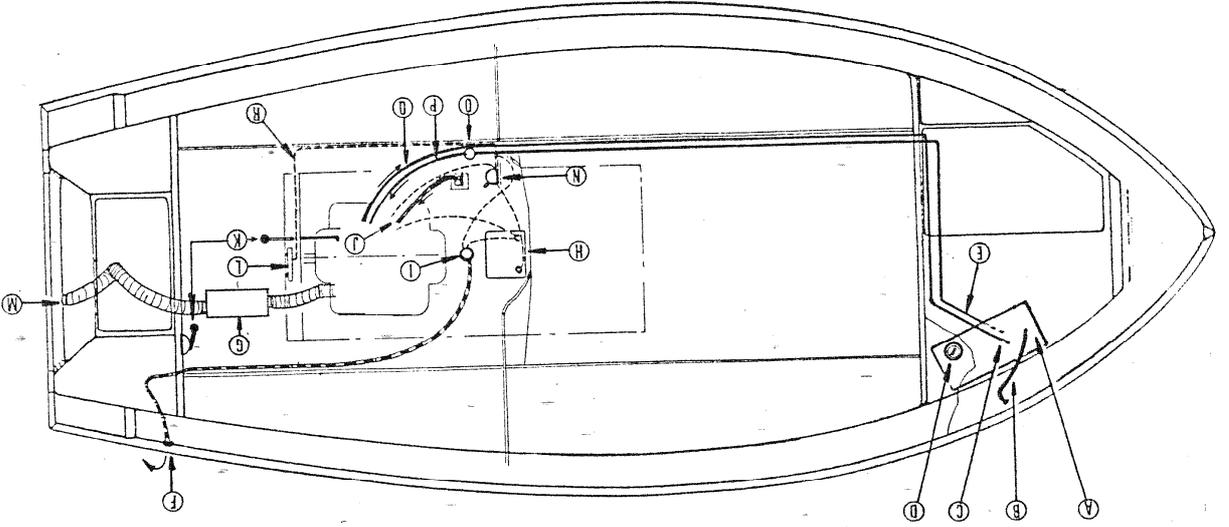


TRUCK PARTS

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Longueur : 5,22 m
Largeur : 2,30 m
Tirant d'eau : 0,43 m
Poids sans moteur : 350 Kgs env.
N° Homologation Marine Marchande : 1771
Catégorie de Navigation : 5ème
Nbre de personnes autorisées : 6
Jauge : 1 T 38

CIRCUIT | MOTEUR |



- A Réservoir carburant (27,5 l)
(Le robinet de fermeture est situé à la base du réservoir)
- B Tuyau de mise à air libre du réservoir
- C Retour carburant
- D Nable de remplissage carburant
- E Alimentation carburant
- F Sortie de pompe de cale
- G Pot d'échappement
- H Batterie d'accumulateurs (12 V, 55 A/h)
- I Pompe de cale électrique
- J Circuit de refroidissement moteur
- K Levier de commande d'accélérateur et inverseur (suivant version)
- L Tableau de bord moteur
- M Sortie des gaz d'échappement
- N Coupe-batterie
- O Filtre décanteur à carburant
- P Tuyau d'alimentation en carburant
- Q Tuyau de retour carburant
- R Circuit électrique
- S Tirette d'arrêt moteur
- T Interrupteur de pompe de cale électrique

MÉCANIQUE

* MOTEUR

Se reporter à la notice fournie dans le bateau.

Il est **IMPORTANT** de la lire **ATTENTIVEMENT**, elle vous donnera des explications détaillées sur le fonctionnement du moteur, et toutes les opérations permettant d'en faire bon usage.

* HÉLICE

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

NE PAS CHANGER celle-ci sans **CONSULTER** un **SPECIALISTE**.

* VENTILATEUR DE CALE

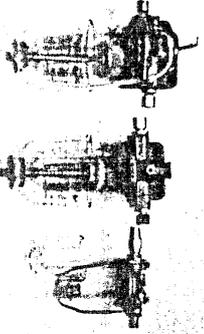
Pour les modèles équipés d'un ventilateur de cale, il est important de le faire fonctionner avant le démarrage, afin d'évacuer les éventuelles vapeurs de carburant.

* PRÉ-FILTRE CARBURANT

Comment procéder pour le nettoyer ?

- Dévisser entièrement la vis inférieure du boî :
- l'enlever ;
- le vider & le nettoyer ;
- changer le filtre * (si nécessaire) ;
- remonter l'ensemble.

Pour **PURGER**, se reporter au livret d'entretien moteur.



MÉCANIQUE

* PRESSE ÉTOUPE

Lorsque l'arbre tourne, le presse-étoupe doit laisser échapper une goutte d'eau toutes les 5 à 10 secondes environ et être pratiquement étanche à l'arrêt (un très léger suintement peut être toléré).

Pour effectuer le réglage :

- Serrer ou desserrer les 2 écrous de réglage ;

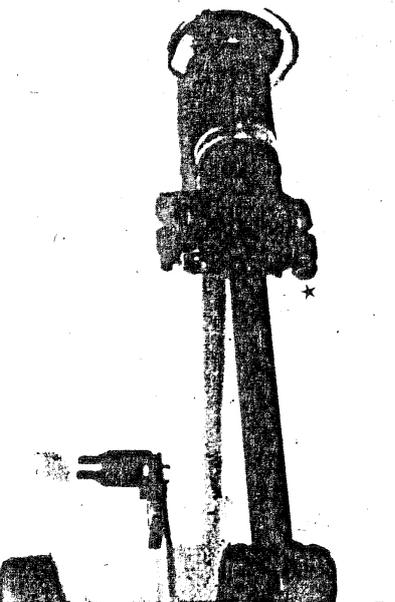
· Vérifier que la bride de serrage reste parallèle au corps du presse-étoupe.

ATTENTION ! Ne serrez jamais exagérément le presse-étoupe, cela détériorerait très rapidement la tresse située à l'intérieur de celui-ci.

EN FIN DE SAISON, sortir complètement la bride de serrage et vérifier l'état de la tresse.

Si cette dernière est très sèche, ou si la bride arrive presque en butée sur le corps du presse-étoupe, la changer ou la compléter.

ATTENTION ! Cette opération doit être effectuée bateau **HORS DE L'EAU**.



AVANT LA MISE A L'EAU

VERSION « IN BORD »

La vanne * de prise d'eau moteur doit être fermée.

La position transversale du levier sur la vanne indique que celle-ci est bien fermée.

Installer une amarre AVANT et une amarre ARRIERE, ainsi que les pare-battage.

A LA MISE A L'EAU

Ouvrir la vanne de prise d'eau et s'assurer de l'étanchéité avec le tuyau correspondant.

Vérifier le presse-étoupe, celui-ci peut « goûter » légèrement (pour le réglage, se reporter au chapitre presse-étoupe page 12).

Contrôler les niveaux d'huile du moteur et du réducteur (voir livret d'entretien moteur).

Ouvrir le robinet * d'alimentation carburant situé dans la penderie de cabine (photo page 9).

Mettre en contact le circuit électrique en actionnant le coupe-batterie situé dans le coffre BABORD du cockpit (photo page 10).

Avant de démarrer le moteur, débrayer l'inverseur afin d'obtenir de l'accélération au point mort (voir photo page 8).

Pour la mise en marche, se reporter au livret d'entretien moteur.

Dès que le moteur tourne, vérifier que l'eau de refroidissement sort par l'échappement, si ce n'est pas le cas, arrêter immédiatement le moteur et vérifier le circuit d'eau.

Laisser le moteur chauffer quelques minutes et enclencher successivement en AVANT et en ARRIERE au ralenti.

ATTENTION : Ne jamais couper le circuit électrique pendant la marche du moteur, ce qui détruirait instantanément les appareils de charge.

ENTRETIEN ET HIVERNAGE

* ENTRETIEN

Toutes les parties mobiles et mécaniques doivent être graissées régulièrement :

- Tirettes et fermeture des coffres (pour certains modèles) ;
- Tirette robinet carburant (pour certains modèles) ;
- Tirette d'arrêt moteur (pour certains modèles) ;
- Direction & câbles ;
- Boîtier d'inverseur,

et, ceci avec des produits ne se dégradant pas en milieu marin.

Veiller à l'entretien et à la propreté des bornes de batterie.

Démonter et nettoyer périodiquement le ou les décanteurs à carburant.

Pour la mécanique, se reporter au livret fourni par le fabricant et consulter votre vendeur ou un agent agréé de la marque.

Pour la coque, un anti-fouling annuel permet d'éviter des carénages fastidieux et fréquents.

Le GEL-COAT (extérieur du polyester) est d'un aspect très fiable.

Tous les produits d'entretien (détergents) du commerce peuvent être utilisés sans risque.

Contre les salissures tenaces au niveau de la flottaison, de l'acide muriatique peut être employé sans omettre de rincer à grande eau après avoir laissé agir environ 10 mn.

Les pâtes à polir (polish) peuvent conserver le brillant du neuf à votre bateau.

Pour les réparations (voir notice jointe).

Si un problème, ponctuel et durable, se manifestait, vous pouvez consulter votre agent ou nous-mêmes.

* HIVERNAGE

Pour un long hivernage, un soin tout particulier doit être apporté à l'ensemble du bateau :

- Rincage à l'eau douce ;
 - Huilage et graissage de toutes les parties métalliques.
- Si le bateau reste à flot, fermer toutes les vannes et protéger toutes les parties pouvant subir des frottements, ragages ...
- Si votre bateau est équipé d'un presse-étoupe, il est bon de le resserrer légèrement, afin de le rendre parfaitement étanche ; ne pas oublier d'effectuer un nouveau réglage à votre prochain départ.

... DE BONNS CONSEILS & UN BON ENTRETIEN RESTENT LA MEILLEURE GARANTIE D'UNE BONNE NAVIGATION POUR LA PROCHAINE SAISON ...

ENTRETIEN POLYESTER

Pour vous permettre d'avoir toujours un bateau impeccable, nous mettons à votre disposition des composants d'origine JEANNEAU (Gel-coat - gris - jaune - etc ...)

MODE D'EMPLOI

PRECAUTIONS :

- Pour bien réussir vos travaux, deux précautions importantes : temps sec - température entre 15° et 20° C.

PROPORTIONS :

- Nos produits sont accélérés, il vous suffit d'ajouter le catalyseur (liquide incolore)
- La proportion la plus courante est 2 %
- La prise en gel (temps de travail) est alors d'environ 1/2 heure, le durcissement d'environ 10 heures.

MISE EN OEUVRE :

- Pour boucher un trou de bulle ou une éraflure, bien nettoyer la surface à l'acétone, poncer préalablement éventuellement.
- Préparer la quantité de gel-coat nécessaire sur une plaque de verre de préférence.
- Appliquer le produit avec une spatule ou une pointe.
- Mettre une surépaisseur pour prévoir le ponçage à l'abrasif à l'eau et le lustrage pour obtenir une surface brillante.
- Pour les petites retouches sur surfaces lisses, il suffit de coller sur le gel-coat frais, un scotch, le décoller après durcissement pour obtenir une finition très brillante.

STOCKAGE :

- Pour une bonne conservation, il convient de stocker les composants dans un endroit frais, à l'abri de l'humidité et de la lumière.
- Les polyesters sont inflammables, prendre les précautions d'usage.
- ATTENTION : Le catalyseur est un produit dangereux. Ne pas laisser à la portée des enfants, ne pas mettre en contact avec la peau ou les muqueuses. Se laver à l'eau savonneuse et rincer abondamment.

NETTOYAGE :

- Pour tout nettoyage d'outils ou autres, utiliser de l'acétone.

BON COURAGE.

TOUJOURS A VOTRE SERVICE.

S.A.V. JEANNEAU

Ce présent document n'est pas contractuel, et, ces renseignements sont donnés à titre indicatif ; nous nous réservons le droit de modifier les caractéristiques de nos modèles sans pour cela être tenus de mettre à jour cette notice.