

Lamparo

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS	Page 1
CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES.....	Page 2
ACCASTILLAGE DE PONT.....	Page 3 & 4
AVANT LA MISE A L'EAU.....	Page 5
A LA MISE A L'EAU.....	Page 5
ORGANES DE COMMANDE ET DE CONTROLE.....	Page 6
CIRCUIT CARBURANT.....	Page 7 - 8
CIRCUIT GAZ	Page 9
CIRCUIT ÉLECTRIQUE.....	Page 10 - 11 - 12
MÉCANIQUE	Page 13 - 14 - 15 - 16
AMÉNAGEMENTS INTÉRIEURS	Page 17
ENTRETIEN & HIVERNAGE	Page 18
ENTRETIEN POLYESTER	Page 19 - 20

Les Constructions Nautiques « JEANNEAU », 1er producteur Européen, vous souhaitent la bienvenue dans la grande famille des propriétaires heureux.

Félicitations ! En arrêtant votre choix sur ce bateau, vous venez de prouver que cette idée est extrêmement judicieuse.

Votre LAMPARO vient de vous être livré, nos chantiers sont heureux de vous présenter ce manuel.

Toutes nos constructions sont en polyester renforcé, non chargé, non projeté.

Tous les Agents, votre Vendeur précisément, doivent assurer la mise à l'eau, les contrôles inhérents à cette opération, puis la maintenance.

Un bon entretien, une révision régulière, vous permettront de tirer le maximum de satisfaction de votre bateau.

Vous trouverez dans cette notice, des explications concernant la mise en route, le fonctionnement des divers appareils, ainsi que des conseils d'utilisation et d'entretien.

La mise en Hivernage, pour de longs mois, demande un soin particulier.

N'oubliez pas que votre Concessionnaire reste toujours à votre disposition pour les renseignements qui pourraient, éventuellement, vous être utiles. Si un incident se produisait, n'hésitez pas à lui faire appel ; un bon renseignement fait gagner du temps et de l'argent !

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Longueur.....	6,60 m
Largeur.....	2,60 m
Tirant d'EAU.....	0,70 m
Tirant d'AIR.....	2,75 m
Réservoir CARBURANT.....	145 l. environ
Jauge.....	5,09 Tx
N° Homologation Marine Marchande.....	788
Catégorie Navigation.....	4 ème
Poids bateau.....	1 600 kg environ

OU TROUVER « LES CLÉS » ET « LA PLAQUE CONSTRUCTEUR » ?

* LES CLÉS

Dans le coffre TRIBORD du cockpit.

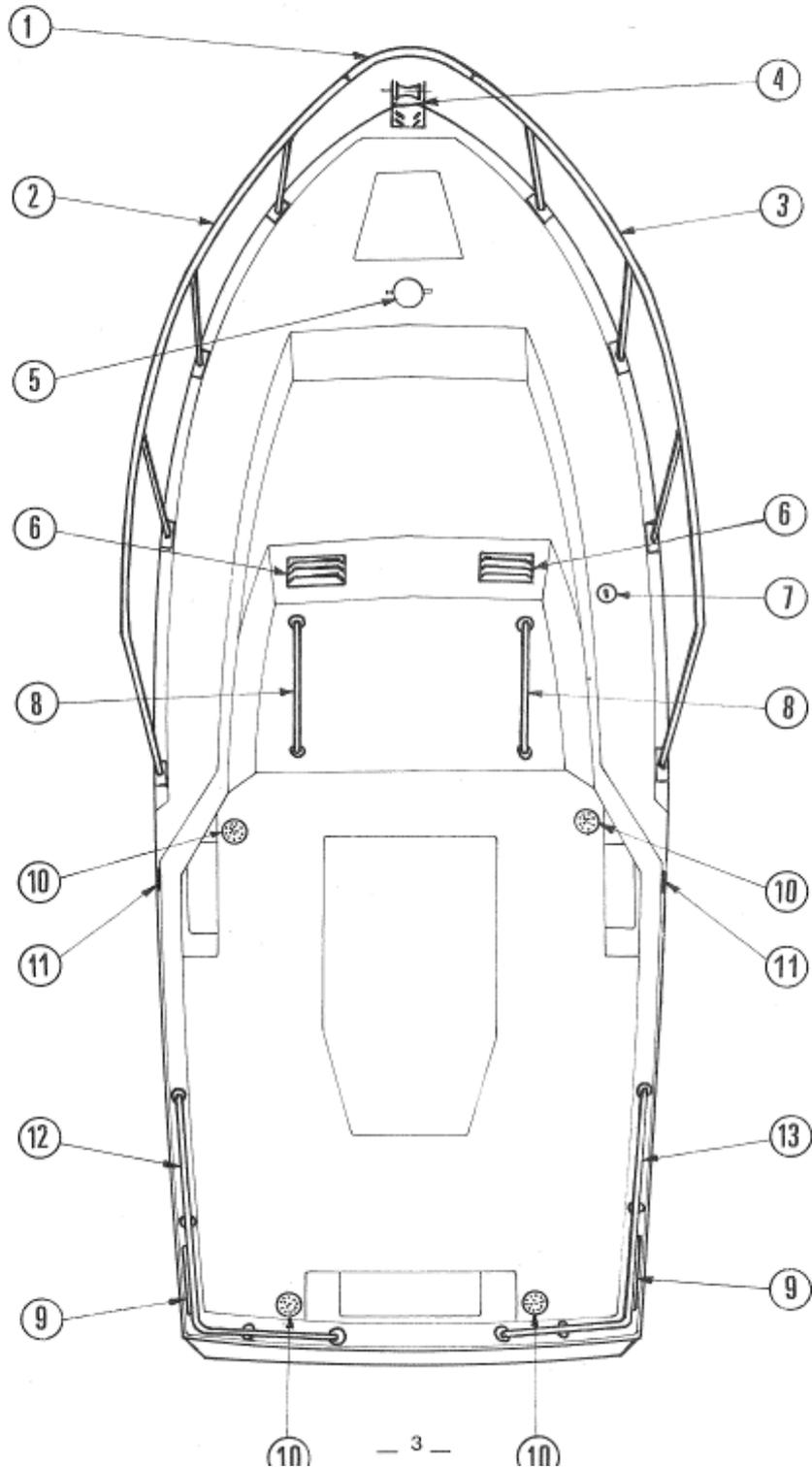
* LA PLAQUE CONSTRUCTEUR

Elle est fixée à l'ARRIERE du cockpit.

Elle doit comporter obligatoirement les renseignements suivants :

- Année de fabrication ;
- Type du bateau ;
- Série N° ;
- Catégorie de navigation ;
- Puissance du moteur ;
- Nombre de personnes maximum autorisées ;
- N° approbation Marine Marchande.

PLAN D'ACCASTILLAGE DE PONT



ACCASTILLAGE DE PONT

- 1 – NEZ DE BALCON AVANT
- 2 – BALCON AVANT, COTÉ BABORD
- 3 – BALCON AVANT, COTÉ TRIBORD
- 4 – FERRURE D'ÉTRAVE
- 5 – BITTE AMARRAGE
- 6 – AÉRATEUR
- 7 – NABLE REMPLISSAGE CARBURANT
- 8 – MAIN COURANTE TIMONERIE
- 9 – TAQUET
- 10 – DALOT
- 11 – PLAT DE PARE-BATTAGE
- 12 – BALCON ARRIERE BABORD
- 13 – BALCON ARRIERE TRIBORD

AVANT LA MISE A L'EAU

Prévoir, éventuellement, la mise en place des pieds de sondeur et speedomètre si votre bateau doit être équipé de ces appareils.

Pour le choix de l'emplacement, vous reporter au schéma page 10.

Toutes les vannes de prise d'eau à la mer (W.C. - moteur) devront être fermées.

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

Installer une amarre AVANT et une amarre ARRIERE, ainsi que les pare-battage sur le côté du bateau qui viendra en contact avec le quai.

Au moment du grutage, vérifier que les sangles ne portent sur aucun appareil (sondeur, speedomètre, ligne d'arbre ...).

A LA MISE A L'EAU

Vérifier l'étanchéité des pieds de sondeur et speedomètre s'il y a lieu.

Vérifier, éventuellement, le presse-étoupe ; celui-ci peut « goutter » légèrement (pour le réglage se reporter au chapitre presse-étoupe page 14).

Ouvrir les vannes et s'assurer de leur étanchéité avec le tuyau correspondant.

AVANT DE DÉMARRER LE MOTEUR :

Contrôler les niveaux d'huile du moteur, réducteur et d'eau (se reporter au livret d'entretien moteur).

Ouvrir le robinet*à carburant situé dans le coffre TRIBORD cockpit (voir photo page 9).

Mettre en contact le circuit électrique en actionnant le coupe-batterie* situé dans le coffre BABORD cockpit (voir photo page 11).

Avant de démarrer le moteur, débrayer l'inverseur afin d'obtenir de l'accélération au point mort (voir photo page 6).

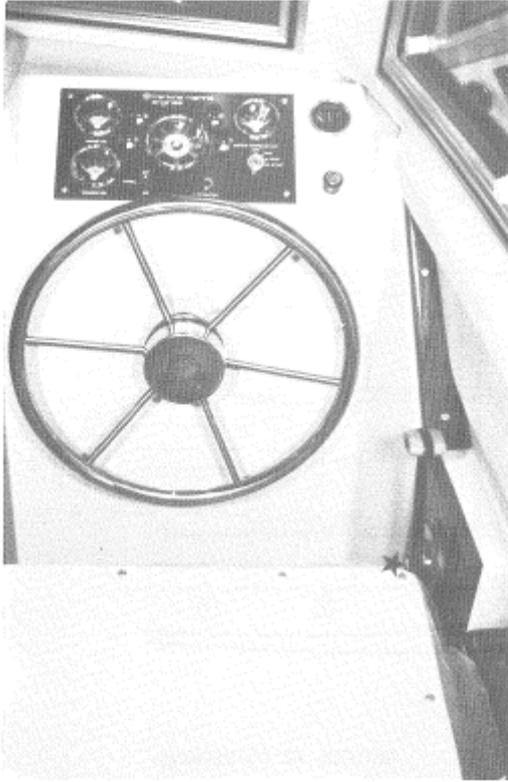
Pour la mise en route du moteur, se reporter au livret d'entretien moteur.

Lorsque le moteur tourne, contrôler le refroidissement, ensuite laisser chauffer quelques minutes, et enclencher successivement en AVANT et en ARRIERE au ralenti.

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 (voir photo page 13).

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

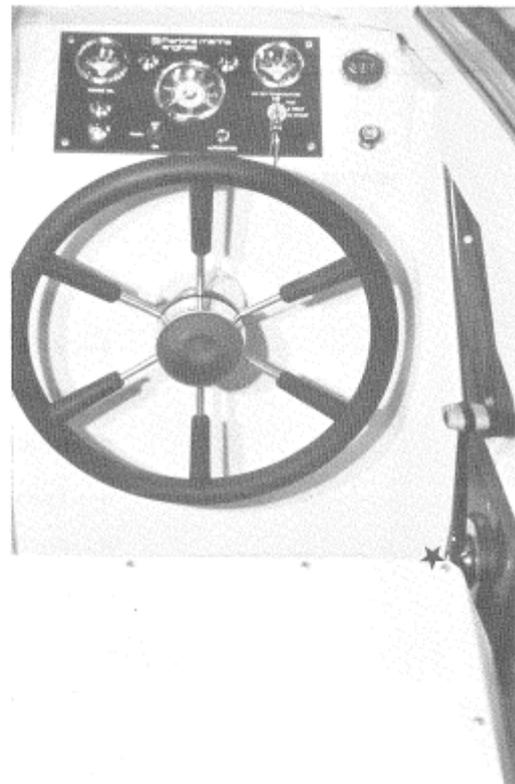
ORGANES DE COMMANDE ET DE CONTROLE



Voici quelques types de :

- Tableau de bord ;
- Boîtier inverseur ;
- Barre à roue (direction) ;

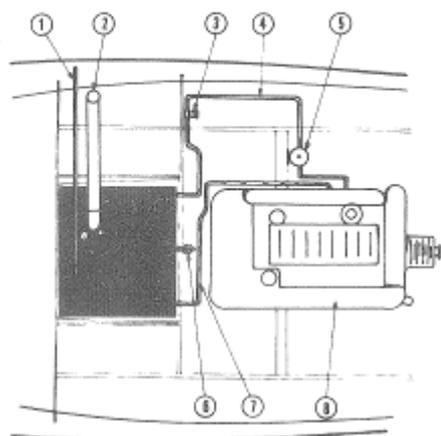
qui sont susceptibles d'être montés sur votre bateau.



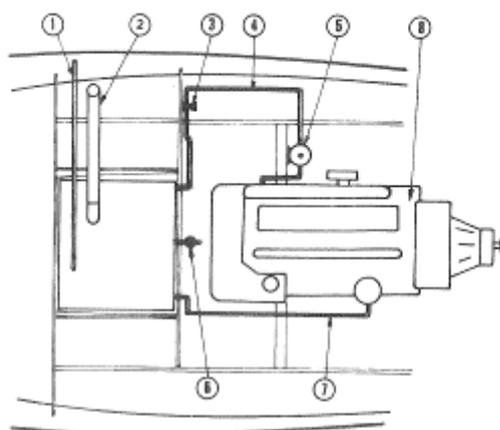
POUR DÉBRAYER L'INVERSEUR :

- remettre le levier au point mort.
- Simultanément, appuyer sur l'axe ★ du levier et le mettre en position accélérée ; celui-ci reprend sa position normale au point mort.

CIRCUIT CARBURANT



MOTEUR 50 CV PERKINS



MOTEUR 80 CV PERKINS

- 1 – MISE A L'AIR LIBRE
- 2 – REMPLISSAGE
- 3 – ROBINET ALIMENTATION
- 4 – TUYAU ALIMENTATION
- 5 – FILTRE
- 6 – PURGE RÉSERVOIR
- 7 – RETOUR CARBURANT
- 8 – MOTEUR

CIRCUIT CARBURANT

PURGE DU MOTEUR « PERKINS »

Purger, tout d'abord, l'eau du préfiltre décanteur en dévissant la vis nylon située en-dessous du préfiltre ;
Laisser couler l'eau, et, dès que le gas-oil apparaît, refermer cette vis.

Il est important d'effectuer cette purge assez fréquemment pour éviter tout risque de grippage de la pompe d'injection.

Pour purger l'air du circuit, desserrer la vis supérieure du filtre, actionner le levier de la pompe d'amorçage (voir notice moteur) jusqu'à ce qu'il n'y ait plus d'air qui s'échappe par la vis ; resserrer celle-ci.

Si cette purge s'avère insuffisante (cas où le moteur s'est désamorcé), purger également la pompe d'injection (voir notice moteur).



PURGE DU MOTEUR « COUACH »

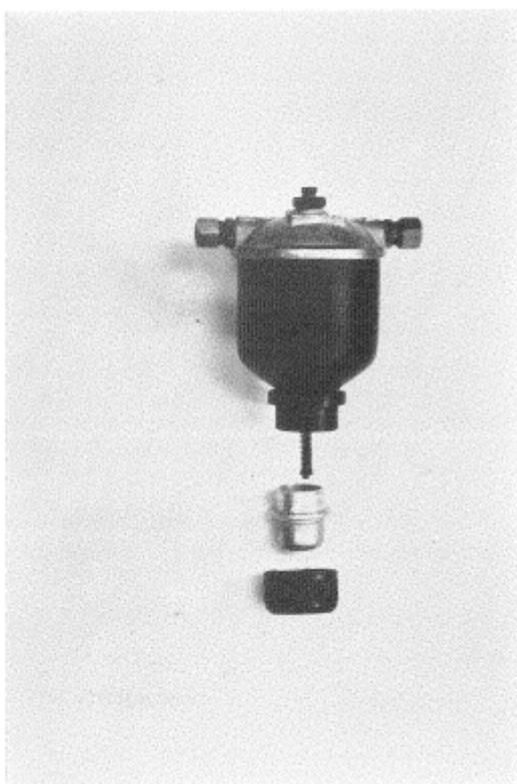
Purger l'eau du préfiltre décanteur, en procédant de la façon suivante :

- Tourner d'un quart de tour la bague noire inférieure du préfiltre, en la poussant vers le haut ; la retirer ;
- Enlever le « petit » bol de décantation, le vider, le nettoyer ;
- Remonter l'ensemble.

De même que pour le moteur « PERKINS », il est important d'effectuer cette purge fréquemment.

Pour purger l'air du circuit, desserrer la vis supérieure du filtre moteur, actionner le levier de la pompe d'amorçage (voir notice moteur) jusqu'à ce que l'air ne s'échappe plus par la vis ; resserrer celle-ci.

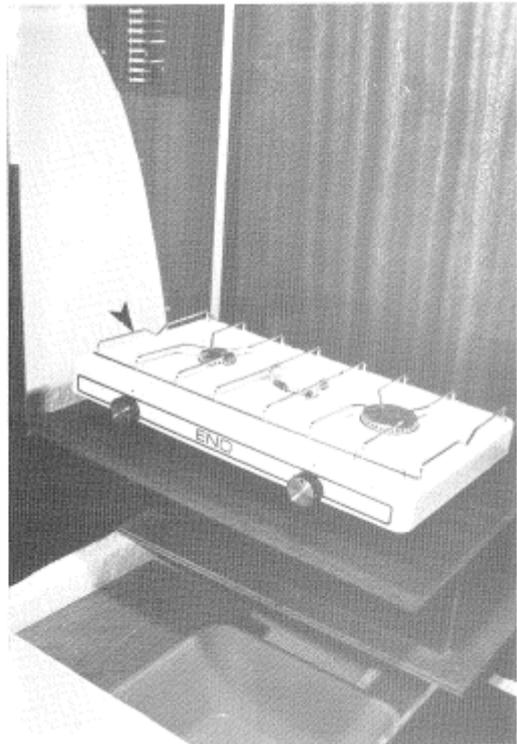
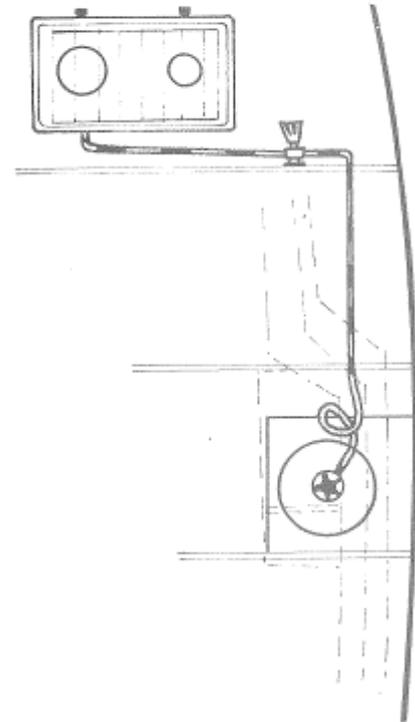
Si cette purge s'avère insuffisante (cas où le moteur s'est désamorcé), purger également la pompe d'injection (voir notice moteur).



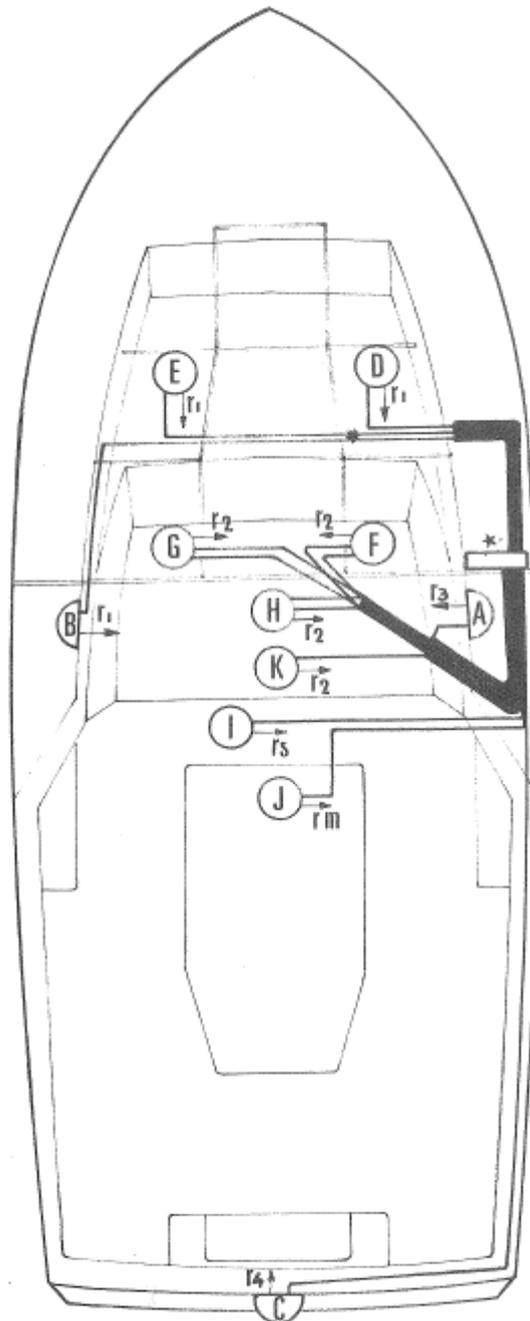
CIRCUIT GAZ

Le GAZ 2 feux est alimenté par une bouteille (3 kg) située dans le coffre TRIBORD du cockpit.

Le Circuit est coupé par un robinet 1/4 tour  situé dans le rangement de cuisine (voir photo ci-dessous, et schéma ci-contre).



CIRCUIT ÉLECTRIQUE



CIRCUIT ÉLECTRIQUE

A – FEU DE COTE VERT

B – FEU DE COTE ROUGE

C – FEU DE POUPE

D – PLAFONNIER CABINE AVANT TRIBORD

E – PLAFONNIER CABINE AVANT BABORD

F – ESSUIE-GLACE PILOTE

G – ESSUIE-GLACE CO-PILOTE

H – FEUX DE MAT ET DE MOUILLAGE

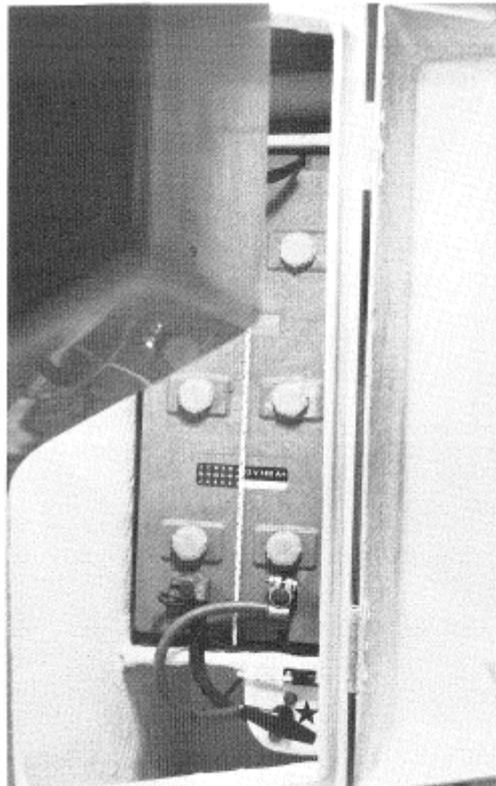
I – JAUGE ÉLECTRIQUE

J – POMPE DE CALE

K – PLAFONNIER DU HARD TOP

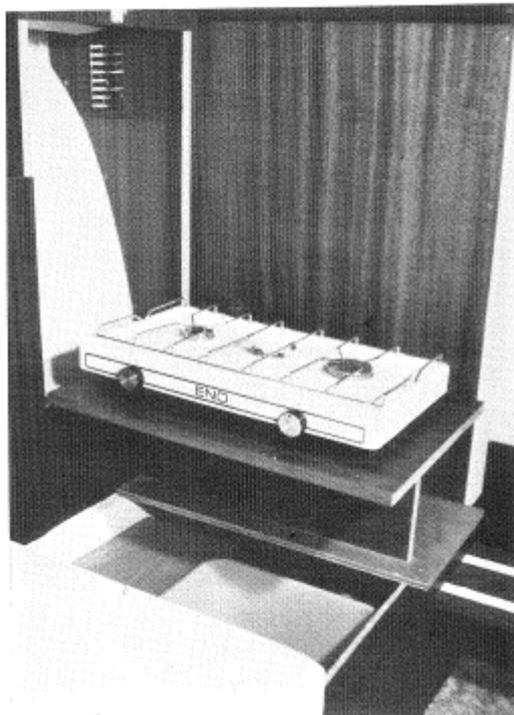
★ BOITE A FUSIBLES

* EMPLACEMENT CONSEILLÉ DES APPAREILS (sondeur, speedomètre...)



CIRCUIT ÉLECTRIQUE

DÉSIGNATION	N° FUSIBLE	COULEUR FIL	RETOUR	OBSERVATIONS
FEU DE COTE VERT	4	BLANC	R3 NOIR	← même neutre
FEU DE COTE ROUGE		BLANC	R1 NOIR	
FEU DE POUPE		BLANC	R4 NOIR	
PLAFONNIER CABINE AV. TD	6	ORANGE	R1 NOIR	← ←
PLAFONNIER CABINE AV. BD		ORANGE	R1 NOIR	
ESSUIE-GLACE PILOTE	3	ROUGE AR VERT	R2 NOIR	←
ESSUIE-GLACE CO-PILOTE	2	MARRON GRIS AR	R2 NOIR	←
FEU DE MAT ET DE MOUILLAGE	4	ORANGE BLANC	R2 NOIR	← même neutre
JAUGE ÉLECTRIQUE	8	ROUGE (T) VERT (R)	R5 NOIR	
POMPE DE CALE	1	MARRON	R6 NOIR	
PLAFONNIER DU HARD-TOP	5	BLEU	R2 NOIR	← neutre pris sur moteur



MÉCANIQUE

* PRESSE ETOUPE

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 :

- Enlever la butée d'arrêt ;
- Serrer ou desserrer l'écrou cranté (photos 2 et 3) ;
- Serrer ou desserrer les 2 écrous de réglage (photo 1) ; 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.

Nous vous présentons ci-contre différents modèles de presse étoupe susceptibles d'être montés sur votre bateau.

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 exécutés en collaboration avec le fabricant moteur.

NE PAS CHANGER celle-ci sans **CONSULTER UN SPÉCIALISTE**.

* FILTRE A EAU

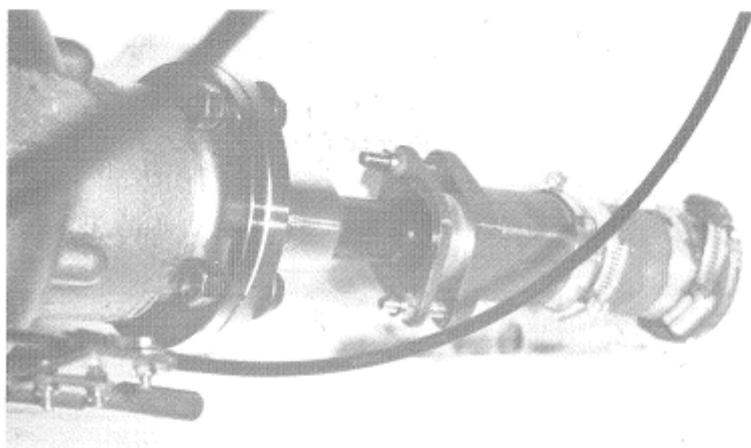
Le moteur PERKINS est équipé d'un filtre à eau* (photo ci-dessous) qui doit être nettoyé périodiquement.

Pour cela, fermer la vanne de prise d'eau, dévisser l'écrou à oreilles sur le dessus du filtre, vider, nettoyer et le remonter.

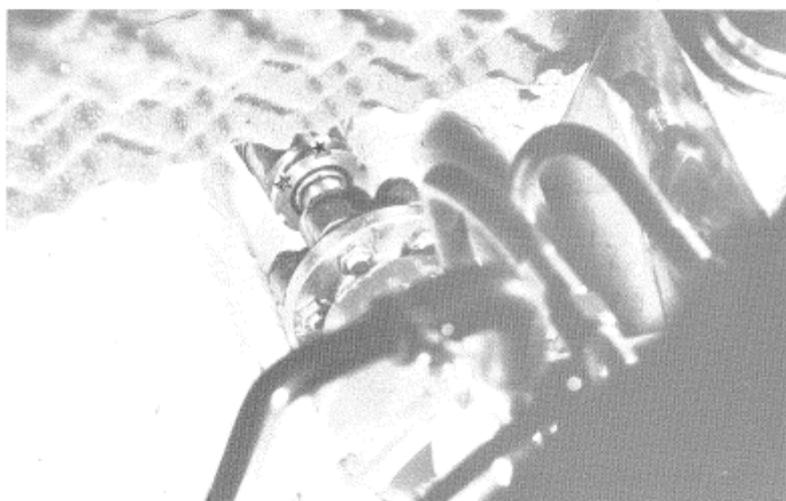
NE PAS OUBLIER de réouvrir la vanne avant la mise en route.



MÉCANIQUE



1



2



3

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

PRÉCAUTIONS :

- 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.

AMÉNAGEMENTS INTÉRIEURS

* W.C.

Hors service, il est recommandé de fermer les vannes.

Mode d'emploi :

Vérifier que les robinets ou les vannes d'arrivée et d'évacuation sont ouverts.

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

Pour assécher la cuvette, remettre ce levier en position « verticale » (DRY) et actionner la pompe.

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

Lorsque le bateau est remis pour l'hiver, retirer le bouchon de vidange situé dans le socle et actionner la pompe en mettant le levier de commande en position « inclinée ».

Il est recommandé, si de l'eau de mer a été utilisée, de rincer le W.C. à l'eau douce en actionnant vigoureusement la chasse pour assurer son parfait fonctionnement pendant la saison suivante.

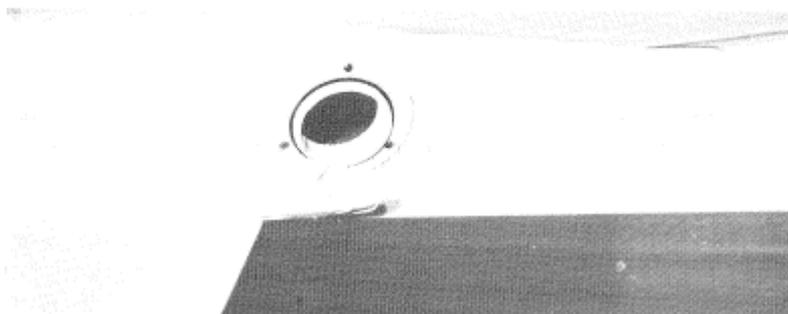
N'UTILISER NI ANTIGEL, NI PRODUITS CHIMIQUES.



* AÉRATION CABINE

Si votre bateau est équipé de cette aération, il est recommandé de l'ouvrir lorsque vous quittez le bateau.

ATTENTION : Ne pas oublier de la refermer avant d'appareiller.



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.

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 :

- Rinçage 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 BONS CONSEILS & UN BON ENTRETIEN RESTENT LA MEILLEURE GARANTIE D'UNE BONNE NAVIGATION POUR LA PROCHAINE SAISON ...