

SUMARIO



Número de páginas : 58

	INTRODUCCION	→	pagina 2
Capítulo 1	CARACTERISTICAS Y GARANTIA	→	pagina 3
Capítulo 2	SEGURIDAD	→	pagina 7
Capítulo 3	CASCO	→	pagina 13
Capítulo 4	CUBIERTA	→	pagina 17
Capítulo 5	JARCIA Y VELAMEN	→	pagina 23
Capítulo 6	DISTRIBUCIONES	→	pagina 32
Capítulo 7	FONTANERIA	→	pagina 38
Capítulo 8	CIRCUITOS ELECTRICOS (Planos al fin del capítulo)	→	pagina 42
Capítulo 9	MOTORIZACION	→	pagina 46
Capítulo 10	BOTADURA	→	pagina 52
Capítulo 11	INVERNAJE	→	pagina 55
	APUNTES PERSONALES	→	pagina 58
	ACCESORIOS ADJUNTOS Y OPCIONES	→	Al fin del manual

sumario

Una pasión común, el mar, nos reúne; nosotros Jeanneau como constructor de barcos y Ud. que quiere vivir su pasión a merced de las olas. Tenemos mucho gusto en desearle la bienvenida en la gran familia de los propietarios de barcos JEANNEAU y le felicitamos por ello.

Este manual se ha realizado para ayudarle a utilizar su barco con placer, confort y seguridad. Contiene los detalles del barco, los equipos entregados o instalados, los sistemas e indicaciones para su uso y mantenimiento. Le recomendamos que lo lean atentamente antes de echarse a la mar, para así sacar el máximo provecho y evitar todo deterioro y sobre todo cualquier molestia posterior. Léalo atentamente y familiarícese con el barco antes de utilizarlo.

Deseando que aproveche al máximo los adelantos tecnológicos de los nuevos equipos o materiales, de nuestra propia experiencia, los barcos se mejoran regularmente, es por eso que las características y los datos no son contractuales y pueden ser modificados sin previo aviso y sin la obligación de poner al día los catálogos e inventarios.

Concebido según las exigencias de la norma ISO 10240, este manual general puede a veces enumerar algunos equipos o accesorios o tratar sujetos que no entran en el estandar de su barco. En caso de duda es conveniente que se refiera al inventario entregado en el momento de la adquisición.

Nuestra red de distribuidores acreditados JEANNEAU estará a su disposición para ayudarle a descubrir vuestro barco y será el más apto para asegurar el mantenimiento.

Si es su primer barco o si Ud. cambia a un tipo de barco con el cual no está familiarizado, por su confort y su seguridad, asegúrese de obtener una experiencia de conocimiento y de utilización antes de asumir el mando del barco. Vuestro vendedor o vuestra federación náutica internacional o vuestro club náutico, le aconsejará con mucho gusto sobre las escuelas de navegación locales o los instructores competentes.

Aunque lo todo haya sido previsto y concebido para la seguridad del barco y de sus usuarios, no olvidarse que la navegación depende mucho de las condiciones meteorológicas, del estado del mar y que una tripulación experimentada, en buenas condiciones físicas, que maniobra un barco bien cuidado puede navegar de manera satisfactoria.

Las condiciones del mar y del viento que corresponden a las categorías de concepción A, B o C son variables y quedan expuestas a los riesgos de olas o de ráfagas anormales. Entonces no se puede garantizar una seguridad total, aunque su barco satisface las exigencias de una categoría.

Siempre consulte con las previsiones meteorológicas antes de salir a navegar y asegúrese de que las condiciones del mar y del viento van a corresponder a la categoría de su barco. Cerciórese de que las condiciones de mar y de viento corresponden a la categoría de su barco y que Ud mismo y su tripulación son capaces de maniobrar el barco en estas condiciones.

El mar y el agua no son el medio ambiente natural del hombre y sólo se puede respetar sus leyes y sus fuerzas.

Adapte su utilización con el estado de su barco que se desgasta con el tiempo y el uso.

Cualquier barco, aunque sea sólido, puede estar deteriorado severamente si lo utiliza mal. Eso no es compatible con una navegación segura. Siempre acomode la velocidad y la dirección del barco con las condiciones del mar.



La " COLREG ", reglamento internacional para prevenir los abordajes en el mar, publicado por la Organización Marítima Internacional, precisa las reglas de gobierno y de rumbo, las luces de navegación etc... en todo el mundo. Asegúrese de que Ud conoce estas reglas y de que tiene a bordo un fascículo que las explica.

En numerosos países, se ruegan una licencia de conducir, una autorización o una formación. Asegúrese de que tiene esta autorización legal antes de utilizar el barco.

Siempre dirigirse a un mecánico profesional experimentado para el mantenimiento, el montaje de accesorios y las pequeñas modificaciones.

La autorización escrita del constructor o de su representante legal es obligatoria para las modificaciones que alteran las características del barco, en particular la disposición vertical de las masas (instalación de radar, modificación del mástil, cambio de motor, ecc...).

Para los equipos esenciales u opcionales (motor, equipo electrónico, ...) consultar con el manual respectivo entregado con el barco.

Se avisa a los usuarios de este barco que :

- Toda la tripulación tiene que seguir una preparación adecuada.
- No tiene que cargar el barco más allá de la carga máxima recomendada por el fabricante (particularmente en lo que se refiere al peso total de los abastecimientos, de los varios equipos que el fabricante no provee y de las personas a bordo) y tiene que repartir correctamente esta carga;
- Tiene que mantener el agua de las sentinas a su mínimo.
- La estabilidad es reducida cuando se añade peso en la arboladura.
- En caso de mal tiempo, tiene que cerrar las escotillas, los pañoles y las puertas para reducir al mínimo el riesgo de entrada de agua.
- Es posible que la estabilidad se reduzca cuando se remolca un barco o se levantan pesos importantes con medio de los pescantes o de la botavara.
- Las olas rompientes constituyen peligros importantes para la estabilidad.
- Si su barco va dotado de una balsa salvavidas, lea atentamente las instrucciones para el uso. El barco tiene que tener a bordo todo el material de seguridad apropiado (arneses, bengalas, balsa salvavidas, ecc....) con arreglo al tipo de barco, al país, a las condiciones meteorológicas que Ud encuentra, ec....
- La tripulación tiene que ser familiarizada con la utilización de todo el material de seguridad y las maniobras de seguridad de emergencia (recuperación de un hombre al agua, remolque ecc....)
- Toda persona que está en la cubierta tiene que llevar un chaleco salvavidas o una ayuda de flotación. En ciertos países, es obligatorio llevar sin interrupción una ayuda de flotación homologada.
- Una parte de las informaciones se indica en la placa del constructor que está en el barco ; Las explicaciones de estas informaciones van dadas en los capítulos apropiados de este manual.

Conserve este manual en sitio seguro y entreguelo al nuevo propietario si Ud. vende el barco.

CARACTERISTICAS & GARANTIA



SU BARCO

CONDICIONES GENERALES DE GARANTIA

ESLORA TOTAL	12,20 m
ESLORA CASCO.....	11,75 m
ESLORA FLOTACION (GTE)	10,74 m
MANGA	3,95 m
MANGA FLOTACION (GTE).....	3,27 m
CALADO STANDARD	1,95 m
CALADO PTE	1,50 m
PESO LASTRE GTE	2430 kg
PESO LASTRE PTE.....	2615 kg

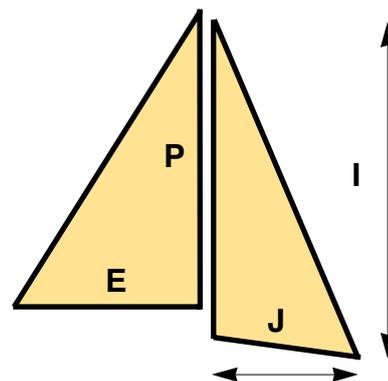
DESPLAMIENTO EN LASTRE (GTE)	8090 kg
DESPLAMIENTO EN LASTRE (PTE)	8280 kg
DESPLAMIENTO MÁXIMO (GTE).....	10590 kg
DESPLAMIENTO MÁXIMO (PTE)	10780 kg
CARGA MÁXIMA	2500 kg
Carga máxima que incluye : el peso de las personas autorizadas a bordo (75 kg por adulto) ; Abastecimiento; Líquidos consumibles (agua dulce y carburante) contenidos en los depósitos fijos llenos a su carga máxima; Cargas adicionales; Equipos opcionales; Balsa salvavidas; Margen.	
CAPACIDAD AGUA.....	310 l
CAPACIDAD FUEL.....	136 l
CAPACIDAD FRIO.....	140 l
POTENCIA MOTOR (Conveniente)	60 cv (44 kW)
POTENCIA MOTOR (Máximo).....	77 cv (57 kW)
CAPACIDAD BATERIAS.....	3 x 96 Ah(12 V)

CABINAS	2 / 3
CAMAROTES	7 / 9
CATEGORIA CE	A (9 personas) B (10 personas) C (12 personas)
ARQUITECTO.....	Daniel ANDRIEU

VELAS

MAYOR CLASICO	35,2 m ²
MAYOR ENROLLADOR	31,0 m ²
GENOVA ENROLLADOR	41,2 m ²
SPINNAKER	108,3 m ²

I	15,25 m
J	4,21 m
P	13,20 m
E	4,80 m



La vela es el medio principal de propulsión del SUN ODYSSEY 40.3.

Categoría A: «alta mar»

Concebido para grandes viajes en el transcurso de los cuales el viento puede alcanzar fuerza 8 (en la escala de Beaufort) y las olas puedan pasar de una altura de 4 m. y para los cuales estos barcos son, en una gran medida, autosuficientes. Las condiciones anormales tales como los huracanes están excluidas.

Ud puede enfrentarse con estas condiciones durante largas travesías (transoceánicas por ejemplo) o cerca de las costas cuando la zona se está amparada del viento y del mar en unas centenas de millas marinas.

La altura significativa de ola es la altura media de la tercera parte superior de las olas, que corresponde poco más o menos a la altura de ola estimada por un observador experimentado. Ciertas olas tendrán una altura doble de este valor.

Los barcos JEANNEAU se homologan para la CE por el ICNN, organismo autorizado n° 0607.



SU BARCO

Version :

NOMBRE DEL BARCO :

NOMBRE DEL PROPIETARIO:

DIRECCION :

N°DE COQUE :

N° DE SERIE :

N° DE MATRICULA :

FECHA DE ENTREGA :

N° DE LAS LLAVES :

MARCA DEL MOTOR :

N° DE SERIE DEL MOTOR :

N° DE LLAVES DEL MOTOR:

su agente



CHANTIERS JEANNEAU - 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)).





CONDICIONES GENERALES DE GARANTIA

garantía

Artículo 1

El día de entrega del barco las partes firman el certificado de entrega dado por CHANTIERS JEANNEAU que sirve de acuerdo de conformidad por parte del comprador-utilizador.

La recepción del barco por el comprador-utilizador hecha sin salvedad, sirve de acepto del estado aparente del barco en cumplimiento de las disposiciones del artículo 1642 del código civil. El uso de la garantía podrá ser pedida sólo a reserva:

- de la vuelta al servicio Posventa de CHANTIERS JEANNEAU de la hoja del certificado de entrega y del cupón de garantía que le corresponde.

- del cumplimiento de los controles y revisiones prescritos por CHANTIERS JEANNEAU.

Cabe precisar que los gastos eventuales tal como manipulaciones, transportes, aparcamientos, convoy, utilizados en la realización de estas operaciones quedan exclusivamente a cargo del comprador-utilizador.

Artículo 2

La garantía es válida 12 meses a partir del día de entrega del barco al primer comprador-utilizador. Se limita estrictamente, según la elección del constructor, en la sustitución o en la reparación gratuita de todas las piezas reconocidas defectuosas por los servicios técnicos de éste, y eso, sin indemnización alguna.

Para los órganos y accesorios que llevan de manera patente el sello de otro proveedor, la garantía se limita a la garantía ofrecida por este proveedor.

Artículo 3

Con excepción de los prototipos, de los barcos RIGIFLEX, de los barcos utilizados para actividades profesionales o especialmente concebidos y/o equipados para la carrera, que no tienen ninguna otra garantía contractual salvo la que esta mencionada en el artículo 2 más arriba, la estructura del casco, del cubierta y de la unión entre estos elementos y la de la quilla-casco, está garantizada, contra todos los vicios de fabricación reconocidos por los servicios técnicos de CHANTIERS JEANNEAU, durante un periodo de 5 años para los veleros monocascos y 3 años para los barcos de motor y los veleros multi cascos.

Sin embargo, cualquier tipo de acontecimiento causando daño a la estructura y que no resulta de un vicio de fabricación garantizada, que habría desembocado o no en la reparación del casco o del puente, anula sin perjuicio y sin plazo esta garantía.

El plazo de la garantía se hace vigente a partir de la primera puesta en servicio del barco y lo más tarde a partir del último día del año cuando se construyó el barco, o sea el 31 de agosto de dicho año. Esta garantía se limita exclusivamente a la reparación gratuita de los vicios de fabricación en nuestras fábricas o en un taller o astillero acordado por nosotros y eso sin ninguna clase de indemnización.

Artículo 4

Están excluidos de los términos de la garantía presentados en los artículos 1 y 2 más arriba:

- los gastos de transporte del barco y de cualquiera pieza así como los gastos y/o daños posibles resultantes de la imposibilidad de uso del barco y/o del material, que son a cargo del comprador.



- los deterioros o defectos enumerados más abajo así como sus consecuencias
 - el deterioro normal,
 - hendiduras, resquebrajaduras o descoloramiento del gel-coat,
 - Los defectos producidos por:
 - transformaciones y modificaciones, o reparaciones aun parciales hechas fuera de los talleres que hemos autorizado,
 - el incumplimiento de las instrucciones de mantenimiento precisadas en el manual entregado con el barco, o de las reglas del arte.
 - una mala utilización, sobre todo de un uso negligente, imprudente, abusivo o anormal,
 - la participación en competiciones,
 - las negligencias en la toma de medidas de conservación que se imponen,
 - un accidente o siniestro como explosión, incendio, inundación, tempestad, rayo, transporte, motín, robo, choque,
 - condiciones de almacenamiento o transporte inadecuadas.

Artículo 5

La utilización de la garantía prolonga el plazo de garantía sólo al período necesario para la realización de las reparaciones garantizadas y únicamente éstas, con la condición de que dichas reparaciones requieran inevitablemente una inmovilización del barco durante por lo menos 7 días seguidos.

Artículo 6

Para beneficiar de dicha garantía, el comprador-utilizador tendrá que presentar debidamente rellenado el certificado de entrega del barco y el documento de garantía cada vez que quiera beneficiar de ella, y tendrá que notificar por escrito a su concesionario-vendedor, el defecto o el vicio, de manera precisa y motivada, dentro de un plazo de 15 días a partir de su descubrimiento.

El concesionario-vendedor debe informar al constructor dentro de un plazo de 8 días desde su recepción, del requerimiento del comprador-utilizador, bajo pena de tener que sufragar las consecuencias de su retraso.

Artículo 7

Los concesionarios, agentes o revendedores de CHANTIERS JEANNEAU no pueden modificar la susodicha garantía sino que pueden, por su propia cuenta y bajo su sola responsabilidad, conceder otras posibles garantías que de ninguna manera pueden comprometer al constructor.

PRECAUCION ANTES DE CUALQUIER REPARACION

Contactar con su vendedor quien le dará los mejores consejos y las piezas de recambio adaptadas o los materiales para las reparaciones que Ud. puede hacer.

Es preferible que las grandes reparaciones sobre el casco o sobre el motor se hagan por profesionales. Su vendedor es capaz de hacer estas reparaciones o de encargárselas a personas competentes para que las realice.

PELIGRO

Contacte con su vendedor para saber lo que es posible hacer
y sobre todo lo que no debe hacer!
Ud. podría poner su seguridad en peligro y perder su garantía.





EQUIPO DE SEGURIDAD

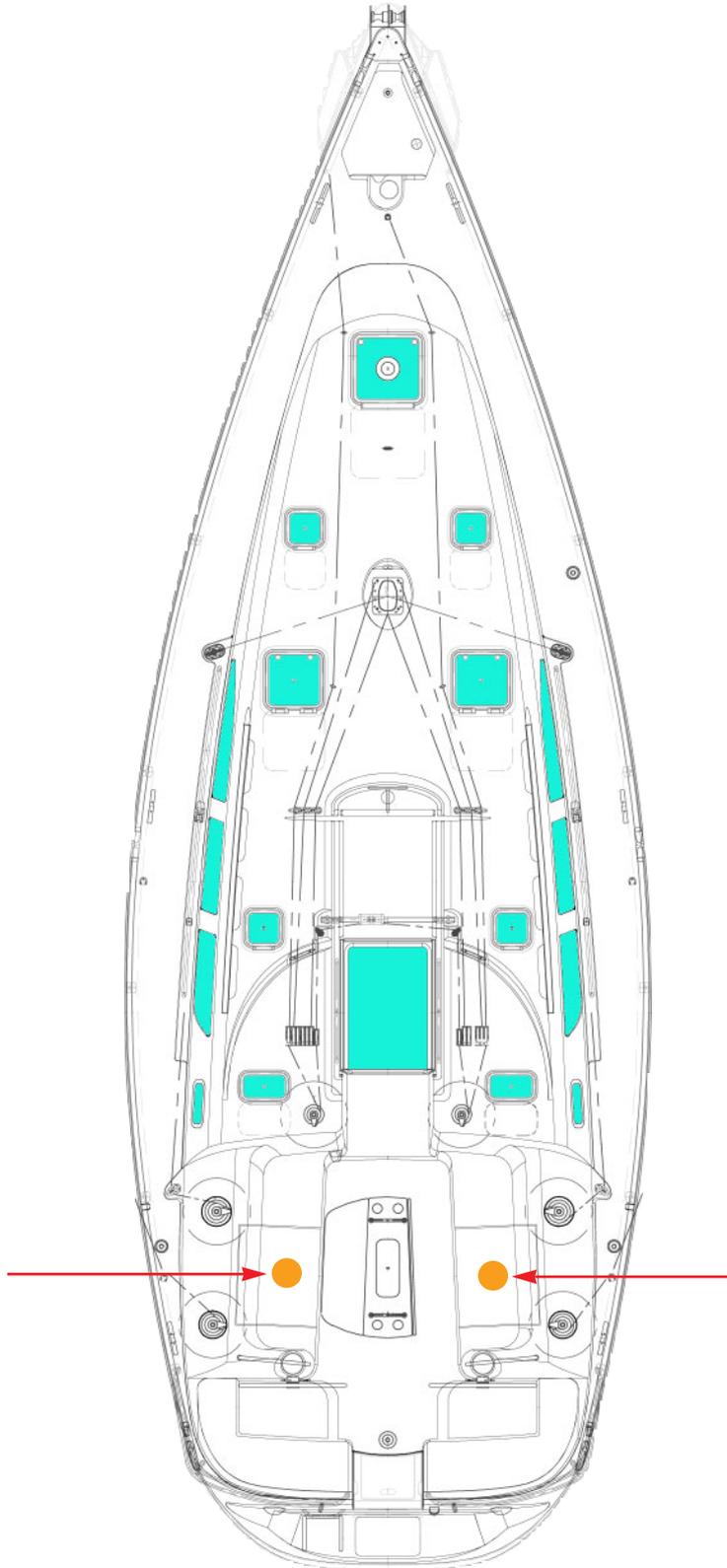
CONSIGNAS DE SEGURIDAD RELATIVAS AL CIRCUITO DE GAS

LUCHA CONTRA INCENDIO

SECADO

CAÑA DE RESPETO

SITIO DE LA Balsa SALVAVIDAS





EQUIPO DE SEGURIDAD

La balsa salvavidas está situada en el cofre de bañera.

RECOMENDACIONES / Balsa salvavidas

Este cofre no debe estar nunca con candado durante la navegación.

El procedimiento de echarla al agua se indica en la balsa.
Es importante enterarse bien antes de salir.

ADVERTENCIA

Haga el inventario de los equipos de seguridad obligatoria antes de cada salida.

ADVERTENCIA

No sobrepasar el número de personas indicadas en el capítulo « Características ». Sin tomar en cuenta el número de personas, el peso total de las personas y del equipamiento nunca tiene que sobrepasar la carga máxima recomendada por el constructor.
Utilizar los asientos previstos con este fin.

RECOMENDACIONES

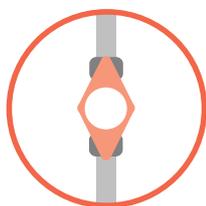
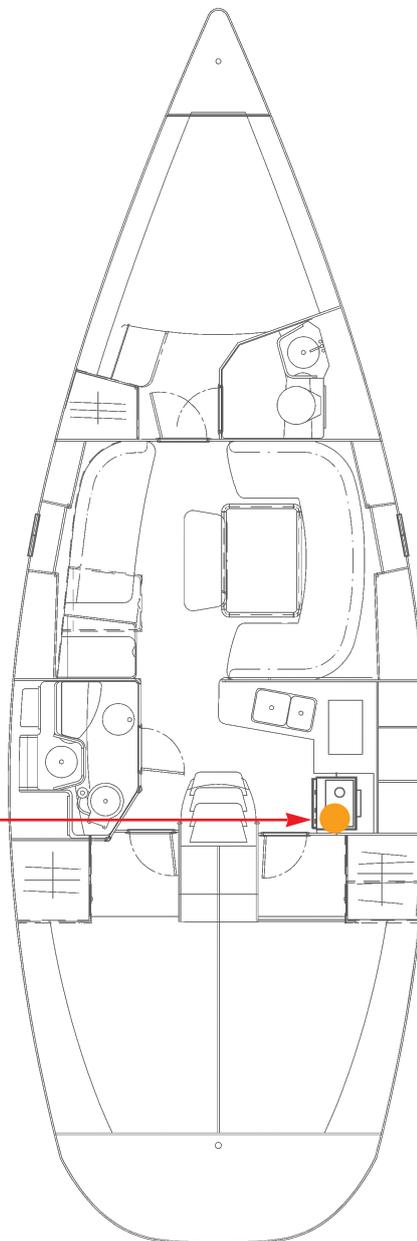
Se recomienda cerrar las escotillas de cubierta y los portillos antes de cada salida a navegar, también cierre la escotilla de bajada en caso de mar fuerte.

RECOMENDACIONES

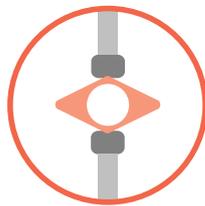
Se aconseja lo siguiente : no almacene nada debajo de los suelos.

seguridad





Valvula **abierto**



Valvula **cerrado**

Sitio idéntico por los otros versiones de distribución



CONSIGNAS DE SEGURIDAD RELATIVAS AL CIRCUITO DE GAS

Tipode la botella : «Camping-Gas» (butano, presión de servicio : 10 kg/cm² o en función de la norma en vigor en su país).

Cerrar las válvulas sobre el circuito y sobre la botella cuando los aparatos no se utilizan.
Cerrar las válvulas antes cualquier cambio de botellas e inmediatamente en caso de emergencia.
No dejar nunca un aparato funcionando sin vigilancia.
No instalar materiales inflamables encima del hornillo (cortinas, papeles, servilletas, ecc...).
Asegúrese de que las válvulas de los aparatos están cerradas antes de abrir la válvula de la bomba de gas o la de la tubería.
En caso de oler a gas o haya una extinción accidental de las flamas (aunque se corte automáticamente la llegada de gas en caso de extinción de la flama) cerrar las llaves y mandos y crear una corriente de aire para evacuar los gases residuales. Buscar el origen del problema.
Verificar con regularidad el sistema de gas para detectar eventuales perdidas.
Verificar todas las conexiones utilizando una solución jabonosa o una solución de detergente, cerrando las válvulas de los aparatos y abriendo la válvula de la botella. Si una perdida se detecta, cierre la válvula de la botella y reparela antes de una nueva utilización.

Los aparatos consumen el oxígeno de la cabina y expulsan productos de la combustión.
La ventilación durante la utilización de los aparatos es obligatoria.
No obstruir las aberturas de ventilación y al menos dejar la puerta abierta.
No utilizar el horno o los fuegos de la cocina como complemento de calefacción.
El horno tiene que hallarse cerrado cuando no se lo utiliza para evitar estropear las tuberías cuando navega.
Jamás estorbe el acceso rápido a los componentes del circuito de gas.
Mantener las botellas vacías desconectadas y sus válvulas cerradas.
Mantener las protecciones, tapas, capós y tapones en su sitio.
Almacenar las botellas vacías y de reserva en la cubierta o en un cofre ventilado hacia el exterior.
No utilizar el compartimento de la botella de gas para estribar de equipo y nunca almacenar las botellas de gas en otro lugar.
Controlar regularmente y sustituir las tuberías blandas que unen la botella a una extremidad del sistema y el hornillo a la otra, en función de las normas y de los reglamentos en vigor en su país.
Tener cuidado en no estropear el fileteado de la botella sobre el que se monterá el regulador.
Verificar el estado del regulador cada año y cambiarlo si necesario. Utilizar reguladores idénticos a los instalados.

Es conveniente que las reparaciones se efectuen por una persona competente.

ADVERTENCIA

No utilice soluciones que contengan amoniaco.
Jamás utilice la llama para detectar perdidas.
No fume ni utilice llama cuando vaya a reemplazar una botella de gas.

seguridad



9
58

Otros sitios están posible, los extintores debiendo estar colocado a menos de 5 m de todas las literas)

Un extintor debe estar colocado **obligatorio** a menos de 2 m del orificio extintor.

Un extintor o una manta anti-fuego (ISO 1869) debe estar colocado a menos de 2 m de cualquier tipo de aparato con llama.

Un extintor debe estar colocado a menos de 1 m del sitio del timón.

RECUERDE:

Los extintores hacen parte del equipo obligatorio.

Extintor, a la unidad, capacidad mini 5A/34B

Necesidad para el SUN ODYSSEY 40.3: 10A/68 B

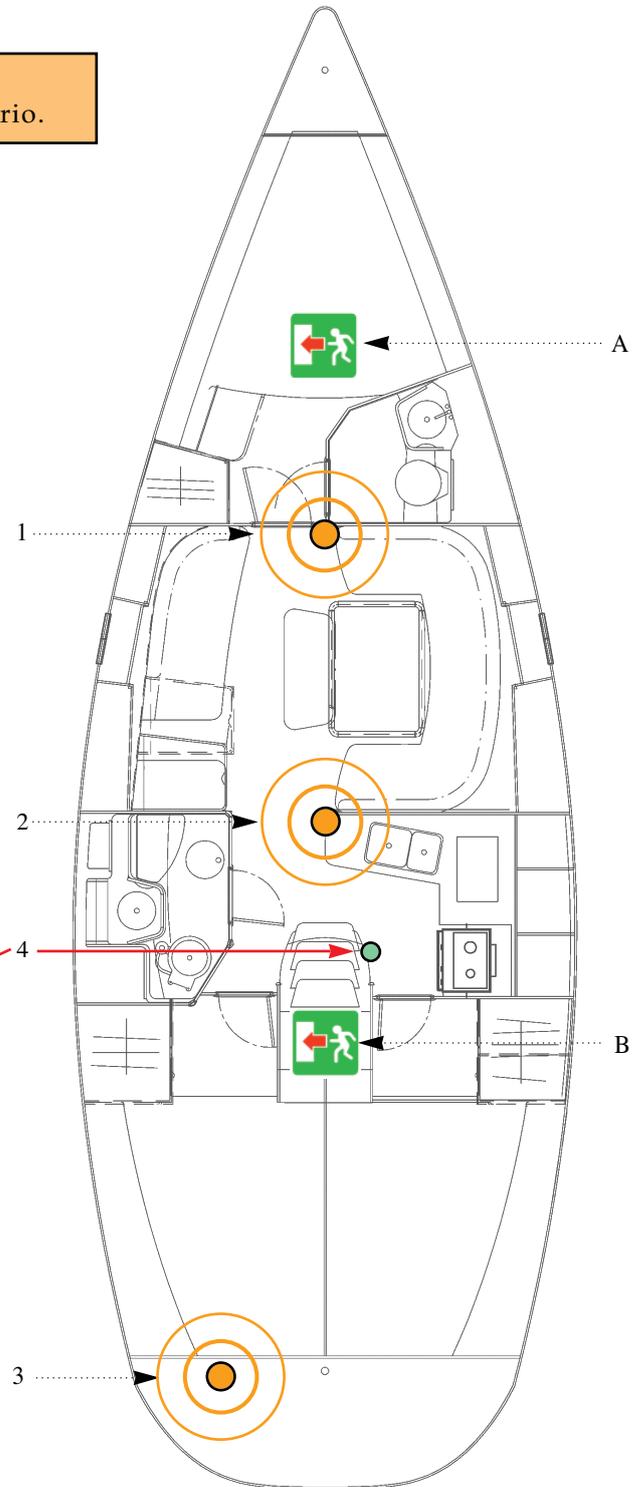
- 1 - Contra los asientos del salón
- 2- Contra de mueble de cocina
- 3 - En el cofre de bañera
- 4 - Orificio extintor



Salidas de emergencia en caso de incendio

A - Escotilla de cubierta para el cabina de proa

B - Bajada



Sitio identico por los otros
versiones de distribución



LUCHA CONTRA INCENDIO

Los extintores deben repartirse por los sitios fácilmente accesibles y alejados de una fuente posible de incendio.

El compartimento motor está provisto de un orificio que permite proyectar en el interior el producto extintor sin que sea necesario abrir los paneles de acceso habituales.

Procedimiento en caso de incendio en la sentina motor:

- Parar el motor
- Cortar la alimentación eléctrica y la alimentación de carburante.
- Proyectar el producto extintor por el orificio.
- Esperar un minuto.
- Abrir los paneles de acceso y proceder a las reparaciones.

PRECAUCION

Prever un extintor próximo para el caso de que el fuego se reavive.

Es responsabilidad del propietario o del jefe a bordo:

- Hacer verificar los extintores conforme a las prescripciones indicadas.
- Reemplazar los extintores si estos hancaducado o descargado por extintores decapacidad igual o superior.
- Informar a la tripulación de la posición y del funcionamiento de los extintores, de la posición del orificio de descarga en el compartimento motor y de la posición de las salidas de emergencia.
- Asegurarse que los extintores están accesibles cuando el barco está ocupado.



ADVERTENCIAS

Nunca se debe hacer:

- Obstruir el paso hacia las salidas de emergencia.
- Obstruir los mandos de seguridad (válvulas de fuel, válvulas de gas, interruptores eléctricos).
- Obstruir extintores situados en estanterías.
- Dejar el barco desocupado con una cocina o una calefacción encendida
- Utilizar las lamparas de gas en el barco.
- Modificar los sistemas del barco (eléctrico, gas o carburante)
- Llenar un depósito o cambiar una botella de gas, cuando un motor funciona o con una cocina o calefacción encendida.
- Fumar cuando se manipulan carburantes o gas.

Conservar los fondos limpios y verificar la presencia de vapores de fuel y de gas a intervalos regulares.

Sólo las piezas de sustitución compatibles deben utilizarse para los extintores; estas piezas deben comportar las mismas indicaciones o ser equivalentes técnicamente en su resistencia al fuego.

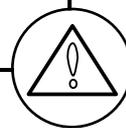
Vigilar que no cuelguen cortinas a proximidad de la cocina u otros aparatos con llama.

Los productos combustibles no deben almacenarse en el compartimento motor. Si productos no combustibles se conservan en el compartimento motor, éstos deben atarse para impedir su caída sobre la máquina y no obstruyan el acceso.

ADVERTENCIA

Los extintores de CO₂ deben utilizarse nada más que para combatir los **fuegos eléctricos**.
Para evitar la asfixia, evacuar la zona inmediatamente después de descargar y airear antes de entrar.

seguridad







SECADO

BOMBA DE ACHIQUE ELECTRICA:

La puesta en marcha de la bomba de achique eléctrica se efectúa en el cuadro eléctrico.

BOMBA DE ACHIQUE DE EMERGENCIA:

La bomba de achique manual está situada en la bañera.

Su manivela de maniobra debe estar accesible en toda circunstancia.

CAÑA DE RESPETO

La caña de respeto está situada en un cofre en popa, y debe permanecer fácilmente accesible.

Para la utilización de la caña de respeto:

- Destornillar con una manivela de winche el tapón situado en el acceso al faldón de popa.
- Introducir la caña en la mecha del timón, asegurandose que está bien encajada en el cuadrado.

La caña de timón de respeto es concebida sólo para navegar a velocidad reducida en caso de fallo de barra.

CASCO



CONSTRUCCION

MANTENIMIENTO DEL CASCO

CARENADO

REPARACION DE GEL-COAT



CONSTRUCCION

Su barco está construido en estratificado poliéster.
Las varengas estratificadas en el casco reparten los esfuerzos sobre toda la superficie del fondo.
La quilla de fundición está fijada al casco con bulones y contrachapa que luego se estratifican.

La cubierta es en sandwich balsa con injertos en madera dura en los sitios donde van los herrajes. La unión casco-cubierta se realiza con un pegado masilla poliuretano, reforzada por la tornillería del apoyapiés.

MANTENIMIENTO DEL CASCO

Los materiales y los equipos de su barco han sido seleccionados por su nivel de calidad y sus prestaciones pero además teniendo en cuenta la facilidad de mantenimiento. No obstante es conveniente asegurar un mínimo de mantenimiento para proteger su barco de las agresiones exteriores (sal, sol, electrólisis,...)

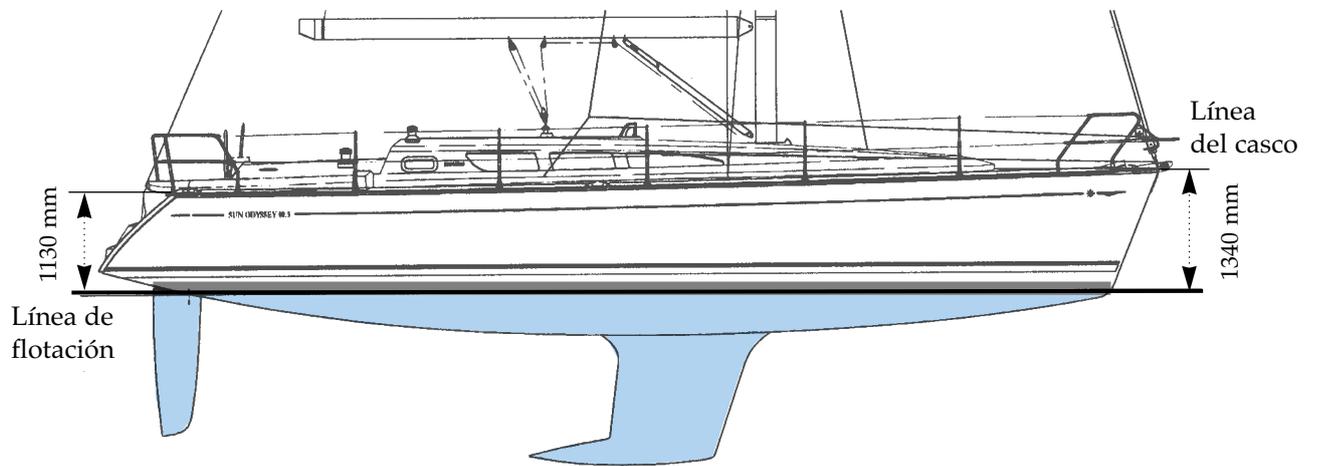
Utilizar lo menos posible productos de limpieza y no tirarlos al agua.
Limpiar el barco preferiblemente en tierra.
No utilizar disolventes o productos detergentes agresivos.

Limpiar con regularidad el casco con productos de mantenimiento corrientes y agua dulce

PRECAUCION

Se desaconseja el empleo de un limpiador a alta presión.
Se prohíbe el empleo de agua caliente o vapor.

casco



Superficie sumergida: 29 m² (medidas barco en lastre)



CARENADO

(ver capítulo 10 para la botadura)

Un anti-fouling (sin estaño) anual permite evitar los carenados fastidiosos y frecuentes. Sin embargo una aplicación epoxídica se recomienda antes.

Sobre esto hay que recordar que el lijado o el primario antes del antifouling es un ataque para su gel coat y perjudica. Por eso recomendamos un lijado muy ligero.

La pasta de pulir puede devolver el brillo de nuevo a su barco.

Si un problema duradero y puntual se manifiesta, consulte con su distribuidor.

El constructor ha comprobado y autorizado cierto número de productos de mantenimiento y de renovación.

Éstos ofrecen a la vez una garantía de protección de los materiales y del entorno porque son biodegradables.



REPARACION DE GEL-COAT

PROPORCIONES:

Nuestros productos van acelerados, sólo falta echarles el catalizador.

La proporción más corriente es 2%

El tiempo de trabajo es de aproximadamente media hora y endurece en 10 horas.

PRECAUCION

Para hacer bien los trabajos, dos precauciones importantes:
tiempo seco y temperatura entre 15 y 25°C.

METODO DE TRABAJO:

- Para tapar un agujero o un arañazo, limpiar bien la superficie con acetona, lijar antes.
- Preparar la cantidad de gel coat necesaria en una placa de cristal preferentemente.
- Aplicar el producto con una espátula.
- Poner un sobreespesor para poder lijar con lija de agua y pulir para obtener una superficie brillante.
- Para igualar los pequeños retoques en las superficies lisas, es suficiente pegar sobre el gel coat fresco, un scotch y despegarlo después de endurecer (para obtener un acabado muy brillante, pulir fino y abrillantar).

ADVERTENCIA

El catalizador es un producto peligroso. No lo deje al alcance de los niños,
no poner en contacto de la piel y de las mucosas.
Lavarse con agua jabonosa y enjuagarse abundantemente.

ALMACENAMIENTO:

Para una buena conservación, es conveniente almacenar los componentes en un sitio fresco, protegido de la humedad y de la luz durante 6 meses máximo.

El poliéster es inflamable, tomar toda clase de precauciones.

LIMPIEZA DE HERRAMIENTAS:

Para limpiar las herramientas utilice acetona.

casco



CUBIERTA



NAVEGACION

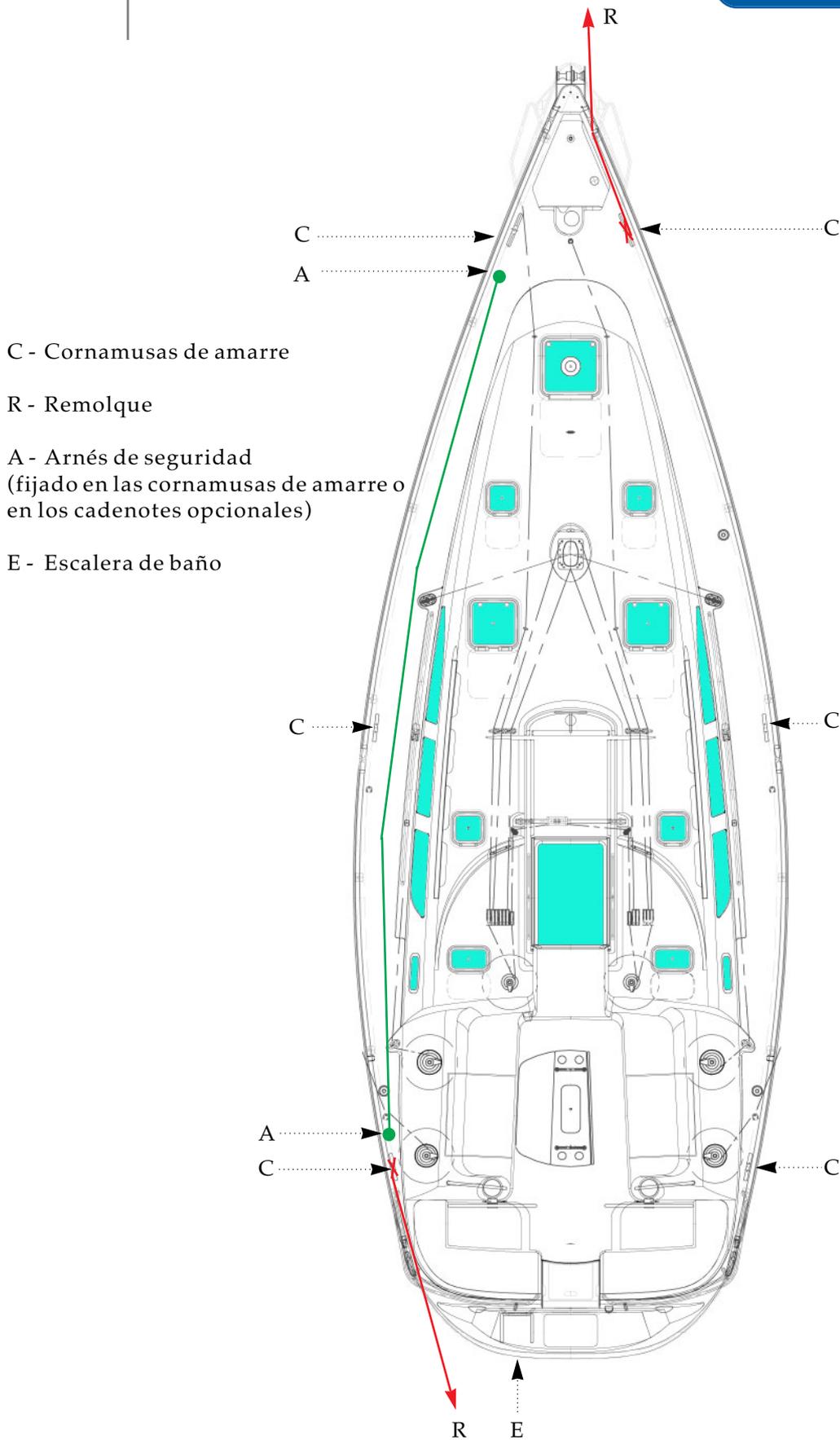
AMARRE

REMOLQUE

FONDEO

MANTENIMIENTO DE CUBIERTA

APPARATO DE GOBIERNO





NAVEGACION

PELIGRO

Lleven sus chalecos salvavidas. En mal tiempo lleven los arneses de seguridad y atense a su barco. Los compuertas de acceso al extensión del espejo de popa debe estar cerrar durante la navegación.

cubierta



AMARRE

Para las maniobras de amarre, el barco debe disponer de calabrotes en cantidad, bien dimensionados y adaptados al contorno.

- Maniobrar siempre con el motor.
- Tener en cuenta la corriente y el viento en las maniobras.
- Proteger al máximo el barco con las defensas bien dimensionadas.
- Conservar siempre los amarres a punto y en su sitio.
- Maniobrar a velocidad reducida.

PELIGRO

No pretenda parar el barco con la ayuda del pie, de la mano o de un bichero.



Después del amarre:

- Proteger los calabrotes de los rayones con fundas de plástico.
- Tener en cuenta las variaciones de altura de la mar si las hay.

REMOLQUE

Remolcador:

Hacer los remolques a velocidad reducida y evitando las sacudidas bruscas.

Quedar particularmente vigilante cuando Ud envía o recibe el cabo de remolque. Es durante estas maniobras cuando puede engacharse el cabo en la hélice.

La estabilidad puede reducirse cuando se remolca un barco.

Cuando remolcado :

Quedar al timón procurando que el barco no se aparte de la estela del remolcador.



FONDEO

Hay que fondear por regla general con un fondeo mínimo de 3 veces la profundidad del agua.

PRECAUCION

Antes de hacer un fondeo, verifique la profundidad, la fuerza de la corriente y la naturaleza de los fondos.

FONDEO:

PRECAUCION

Todas las maniobras de anclaje con el molinete han de efectuarse con el motor en marcha, de modo a no descargar las baterías.

- Orzar sin velocidad.
- Arriar la cadena.
- Quitar la cadena o el cabo del barbotín.
- Amarrar en la cornamusa.

cubierta



IZADA DEL ANCLAJE:

- Apretar la tuerca de freno del molinete.
- Averiguar que la cadena esté bien colocada en el barbotín.
- Halarse lentamente hacia el ancla con el motor. El molinete no debe ser utilizado como maquinilla para halar el barco.
- Izar completamente el anclaje
- Averiguar la posición del ancla sobre el herraje de proa si sólo se va a cambiar de atraque, si no, colocarla en la canasta
- En el caso de molinete eléctrico, cortar la alimentación en cuanto la cadena esté tirante

FONDEO EN POPA

Las maniobras de fondeo en popa se efectúan a motor parado.
Amarrar el calabrote en cornamusa de amarre con el largo deseado.
Dejar correr el fondeo lentamente sin dañar la hélice o el timón.

ADVERTENCIA

Todas las maniobras con molinete son peligrosas. Por lo que las amarras han de permanecer limpias y poco estorbadas, y las maniobras han de realizarse con prudencia y utilizando guantes.



ADVERTENCIAS / MANTENIMIENTO:

Después de cada salida al mar aclarar el molinete y el anclaje con agua fresca.
Para el mantenimiento de principios o de fines de temporada del molinete, véase la noticia del constructor.



MANTENIMIENTO DE CUBIERTA

Utilizar lo menos posible productos de limpieza y no echarlos al agua.
Limpiar el barco preferiblemente en tierra.
No utilizar disolventes o productos detergentes agresivos (ver capítulo 3).
Cepillar con regularidad la cubierta con un desengrasante champú y agua dulce
Le aconseja insistentemente que utilice sólo los productos de tipo de los que están en el maletín de mantenimiento entregado con el barco.

HERRAJES

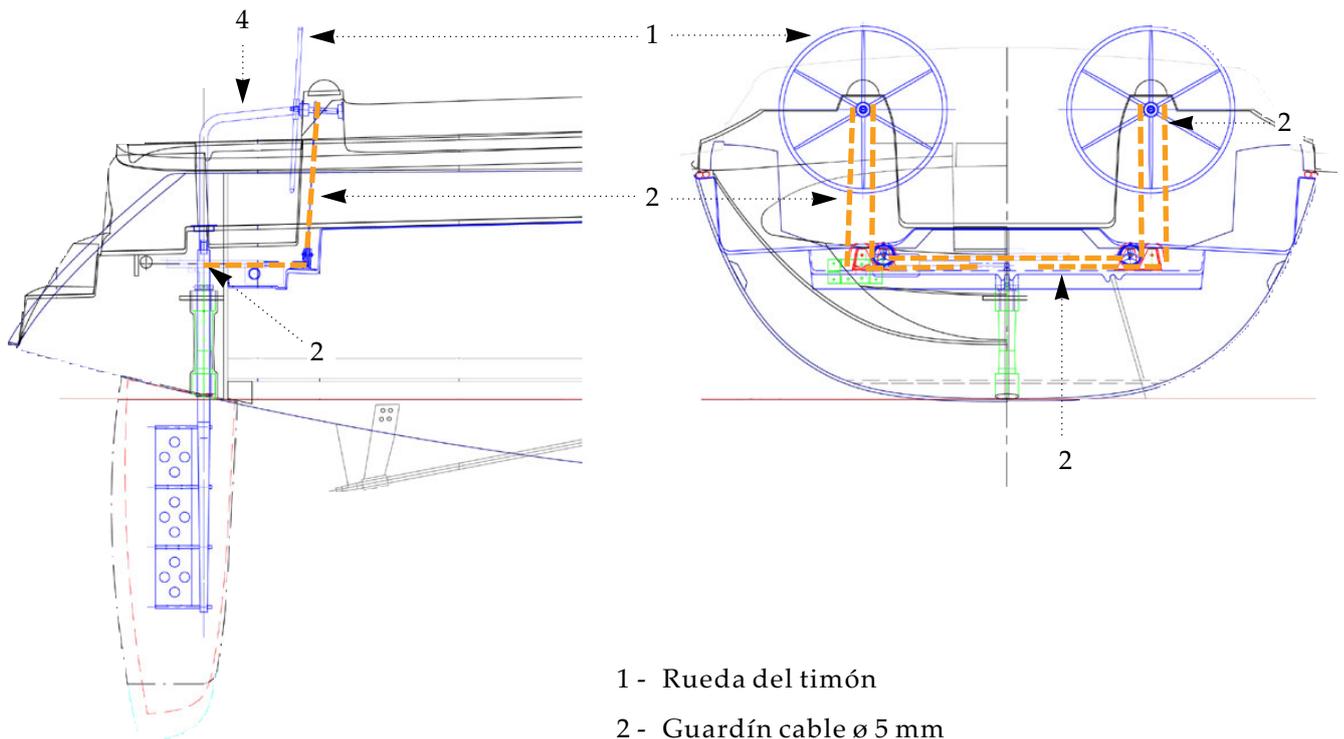
- Enjuagar con agua dulce abundantemente.
- Lubricar periódicamente poleas, tensores, winches, railes, carros con una grasa hidrófuga.
- Limpiar y pulir con el « Rénovateur chrome et inox Jeanneau (Está en el maletín de mantenimiento) los aceros inoxidable que pueden tener pequeños piquetes de herrumbre o alvéolos de oxidación.

MADERAS EXTERIORES DE TECA / CUBIERTA DE TECA :

- Limpiar con regularidad las partes de madera con una esponja y si es necesario, añadir jabón suave.

PLEXIGLAS

- Aclarar el plexiglas con agua dulce (no utilice disolvente, alcohol, acetona).
- Darle lustre con un trapo suave impregnado de aceite de parafina.
- Utilizar una pasta para pulir para los rayones.



Acceso en la cablas para el camarote posteriore.



APPARATO DE GOBIERNO

Verificar con regularidad todos los ajustes.

No tesar los guardines excesivamente.

Todos estos elementos se engrasarán.

Sin embargo en los casquillos de nylon o teflón solamente se utilizará WD 40.

Para la columna del timón, seguir las instrucciones del fabricante.

cubierta

JARCIA Y VELAMEN



JARCIA FIJA

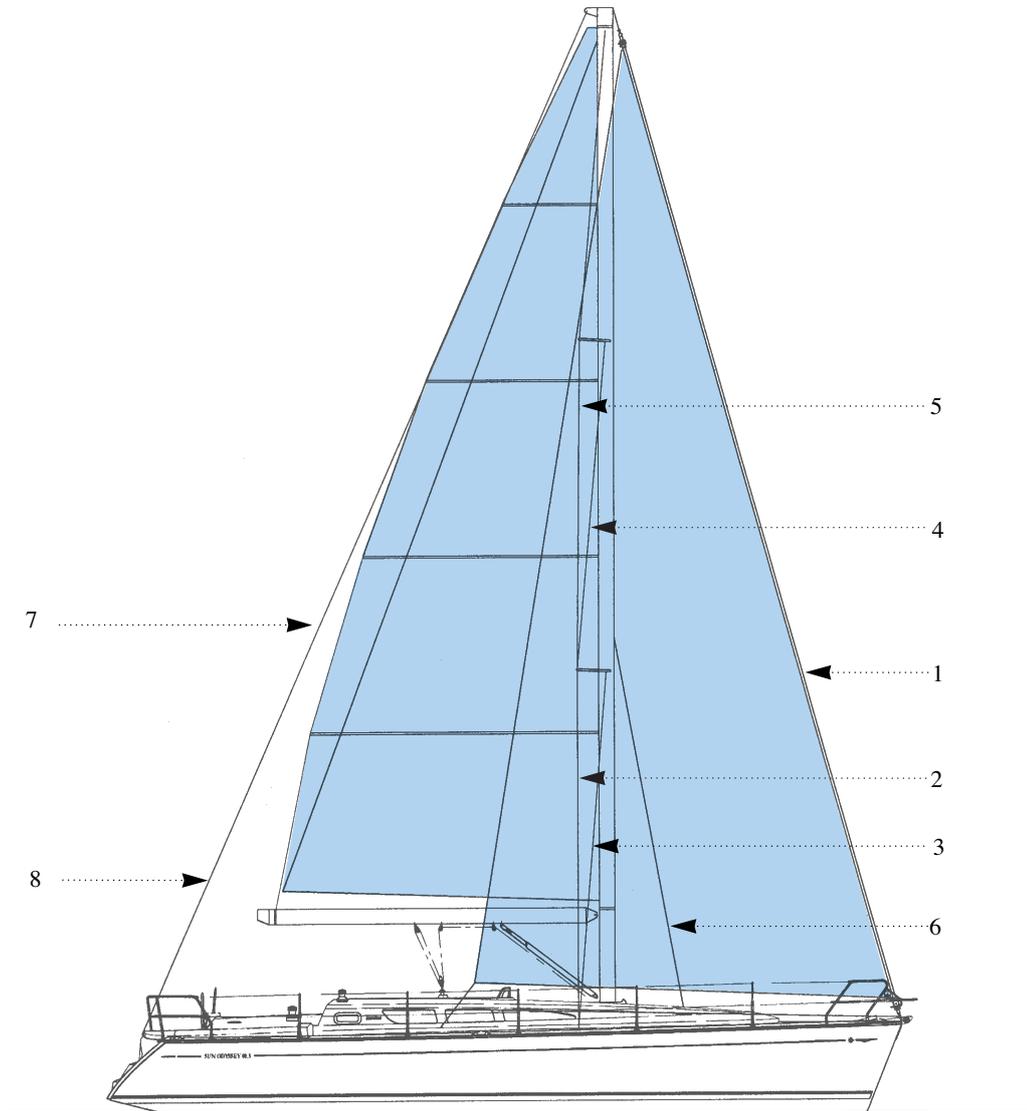
JARCIA DE LABOR

WINCHES

ENROLLADORES

COLOCACIÓN DE LAS VELAS

VELAS



	Designación	Cdad	Tipo	Ø(mm)	Largo (m)
1	Estay	1	1x19	10	15,59
2	V1	2	1x19	10	5,42
3	D1	2	1x19	10	5,39
4	D2	2	1x19	7	4,89
5	V2/D3	2	1x19	8	9,64
6	Babystay	1	1x19	7	6,15
7	Baquestay	1	1x19	8	12,52
8	Pata de ganso	2	1x19	7	4,00



JARCIA FIJA

Si debe efectuar una arboladura o una desarboladura fuera de las instalaciones de su agente JEANNEAU, proceda de la forma siguiente:

ANTES DE LA ARBOLADURA :

- Tenga cuidado con proteger el mástil de eventuales roces con el gancho y con el cable de la guía.
- Atar los obenques y todas las maniobras en la base del mástil con una ligadura de longitud suficiente para poder guiar el pie del mástil en su colocación.
- Proteger los terminales de las crucetas.
- Pasar alrededor del mástil un cabo de 1,50 m. aproximadamente con ojo de guía a cada extremo y rodeado de trapos. Colocar el cabo debajo del segundo piso de crucetas. Unir las dos guías con una manilla suficientemente gruesa para poder recibir el gancho y colocada delante del mástil. Montar todo hasta estar en tensión bajo las bases de las crucetas.

PELIGRO

Antes del levamento del palo, asegúrese que tiene un espacio bastante despejado. El contacto de cables eléctricos o cables eléctricos vecinos pueden originar la electrocución.



MIENTRAS LA ARBOLADURA :

- Tomar las precauciones para evitar el deterioro de los equipos de cabeza de mástil.
- Utilizar el baquestai y la ligadura de pie de mástil para guiar.
- Verificar que la base del mástil está íntegramente apoyada en su base.

DESPUES DE LA ARBOLADURA :

- Engrasar todos los tensores.
- Tensar la jarcia (ver el ajuste).
- Reconectar los cables eléctricos (ver capítulo 8, electricidad).
- Verificar meticulosamente que los ejes de fijación de los tensores están bloqueados y protegerlos con cinta adhesiva.
- Remontar la botavara y reparar todas las maniobras.

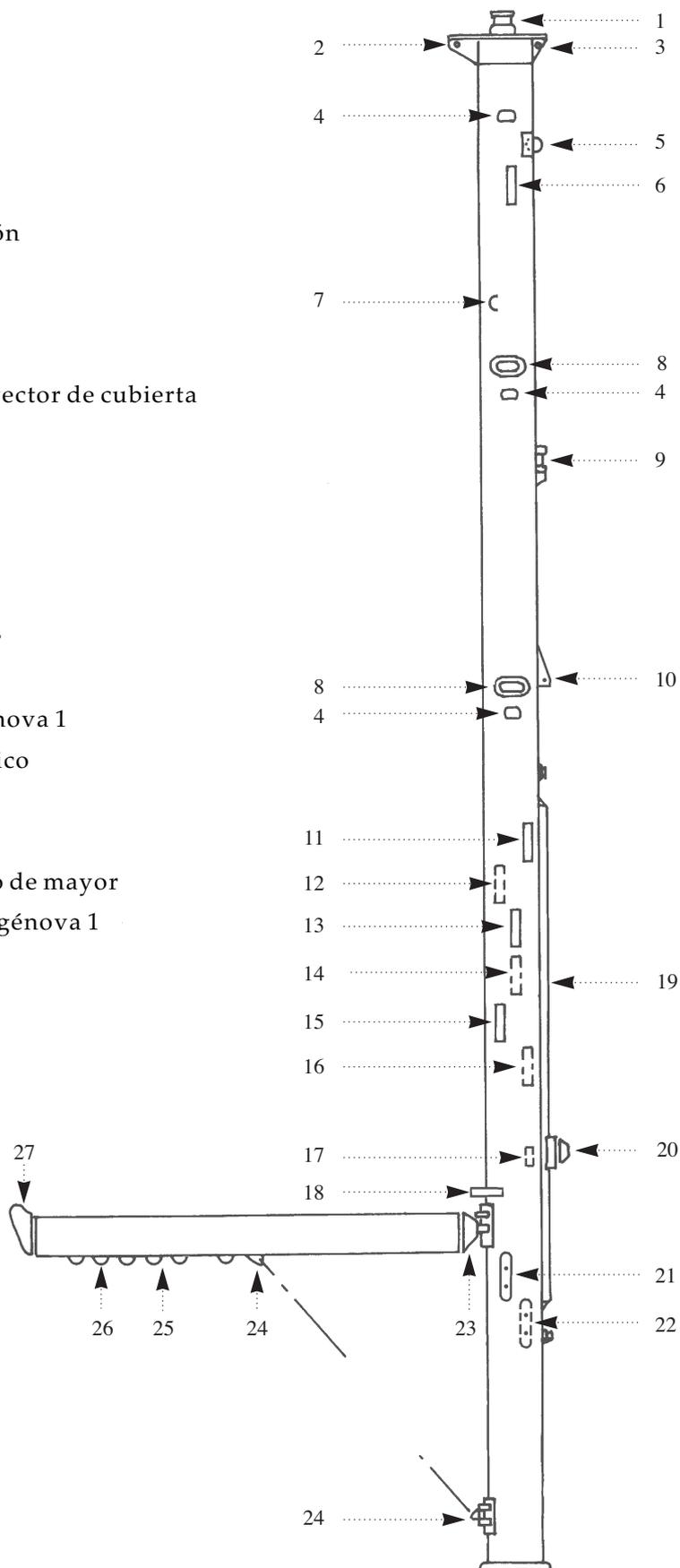
Después de algunas salidas verificar el ajuste del mástil.

DESARBOLADURA :

Proceder efectuando las operaciones inversas preconizadas para la arboladura, teniendo cuidado en marcar las situaciones de las maniobras con ayuda de etiquetas.

MASTIL CLASSICO

- 1- Luz de cabeza mástil
- 2- Anclaje baquestay
- 3- Anclaje estay + spi
- 4- Anclaje obenque
- 5- Roldana amantillo tangón
- 6- Chapa driza de spi
- 7- Anclaje lazy-jack
- 8- Anclaje cruceta
- 9- Luz de ruta motor + proyector de cubierta
- 10- Anclaje babystay
- 11- Chapa driza de spi
- 12- Chapa driza de mayor
- 13- Chapa amantillo tangón
- 14- Chapa driza de génova 1
- 15- Chapa amantillo de mayor
- 16- Chapa driza de génova 2
- 17- Bloqueador driza de génova 1
- 18- Escoteras rizos automático
- 19- Carril de tangón
- 20- Carro de tangón
- 21- Cornamusa de amantillo de mayor
- 22- Cornamusa de driza de génova 1
- 23- Pescante arborante
- 24- Anclaje de contra
- 25- Cáncamo escota mayor
- 26- Cáncamo toma de rizos
- 27- Terminal botavara





AJUSTE

Un profesional habrá hecho un preajuste y la puesta en tensión de los cables. Después de algunas salidas, habrá necesidad de proceder al ajuste definitivo.

Este debe permitir obtener una rectitud perfecta transversalmente; además es muy importante conservar el mástil igualmente rectilíneo longitudinalmente navegando **a vela**.

Para ello hay que adoptar un ajuste de compensación en el puerto que necesitará precurvar ligeramente el mástil longitudinalmente; el centro del mástil hacia proa y la cabeza hacia popa. La flecha será entonces aproximativamente la mitad de la sección del perfil.

AJUSTE DE COMPENSACIÓN EN EL PUERTO

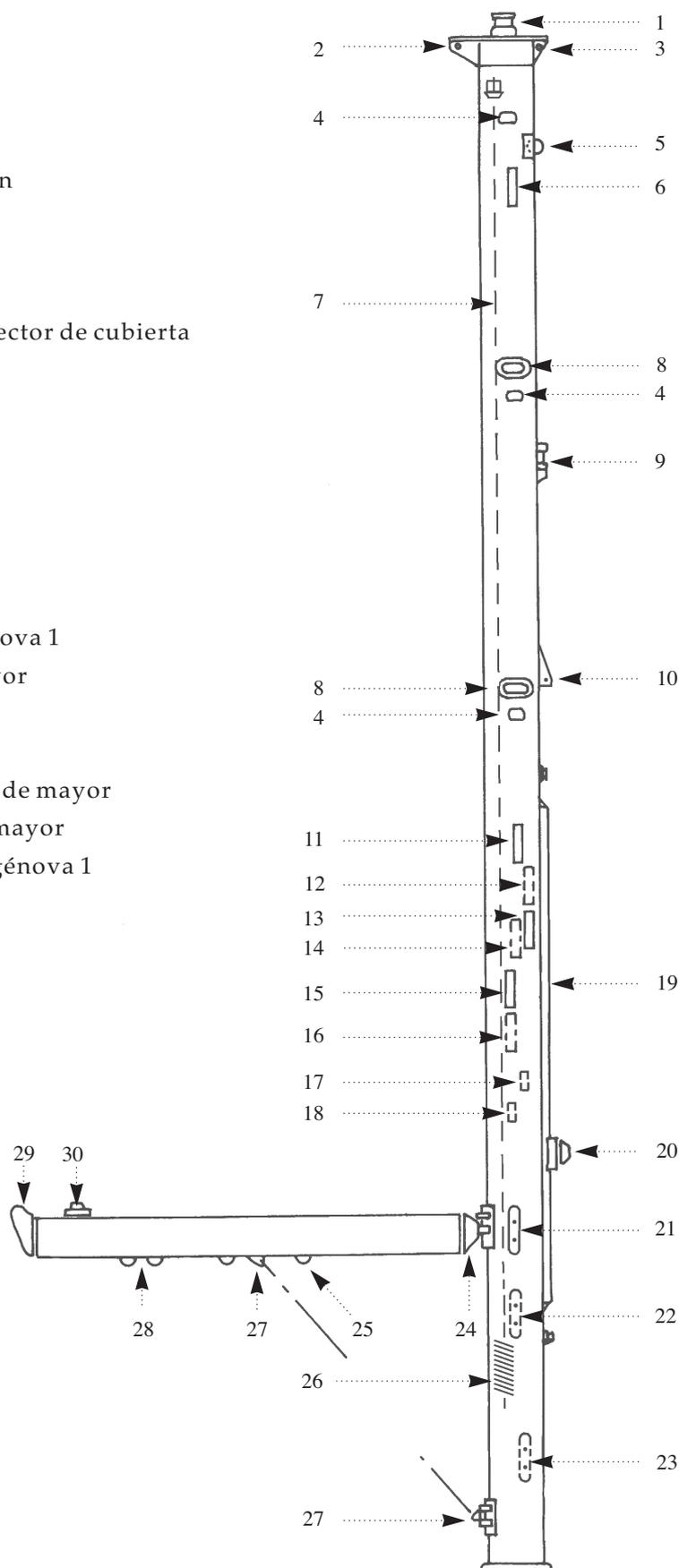
- 1 -La jarcia al ser de crucetas empuje, hay que tensar los obenques altos antes de fijar el baquetai.
- 2 -Imponer una tensión importante al conjunto de la jarcia (yendo a vela con 15 a 20 nudos, es normal que la jarcia bajo el viento se destense ligeramente).
- 3 -Después de obtener una rectitud perfecta en el puerto, tanto transversal como longitudinal, soltar de forma simétrica de 2 vueltas de tensor los obenques bajos traseros (babor y estribor).
- 4 -Terminar el ajuste del longitudinal en una importante puesta en tensión del tensor de baquetai hasta obtener una buena estabilidad del estai navegando a vela con 15 a 20 nudos de viento.

Este ajuste se bloqueará entonces cuidadosamente con los pasadores en todos los tensores y conservando durante la temporada de utilización del barco.

Se aconseja soltar el baquetai en periodo de invernaje.

MASTIL ENROLLADOR

- 1- Luz de cabeza mástil
- 2- Anclaje baquestay
- 3- Anclaje estay + spi
- 4- Anclaje obenque
- 5- Roldana amantillo tangón
- 6- Chapa driza de spi
- 7- Enrollador de mayor
- 8- Anclaje cruceta
- 9- Luz de ruta motor + proyector de cubierta
- 10- Anclaje babystay
- 11- Chapa driza de spi
- 12- Chapa driza de génova 2
- 13- Chapa amantillo tangón
- 14- Chapa driza de génova 1
- 15- Chapa amantillo de mayor
- 16- Chapa driza de mayor
- 17- Bloqueador driza de génova 1
- 18- Bloqueador driza de mayor
- 19- Carril de tangón
- 20- Carro de tangón
- 21- Cornamusa de amantillo de mayor
- 22- Cornamusa de driza de mayor
- 23- Cornamusa de driza de génova 1
- 24- Pescante arborante
- 25- Cáncamo enrollador
- 26- Enrollador mayor
- 27- Anclaje de contra
- 28- Cáncamo escota mayor
- 29- Terminal botavara
- 29- Carro de punto de escota





MANUTENCION

Antes de cada salida, verificar minuciosamente el mástil de arriba a abajo.

- Verificar periodicamente la tensión de la jarcia asi como el bloqueo de las contra-tuercas o de los pasadores de eje. Una primera verificación se hará después de unas jornadas de utilización con todo tipo de viento.
- Asegurar los tensores, engrasarlos y verificar su tensión, un desgaste puede producirse con el roce de los cadenotes si la jarcia está destensada.
- No engrasar nunca los tensores con silicona. Emplear sebo, grasa de grafito u otra.
- Reemplazar cualquier obenque o estai que tenga hilos cortados u otros defectos.
- Verificar con regularidad el estado de los cadenotes y de los tirantes interiores

PELIGRO

Cuando Ud. ice un equipo en la cabeza de mástil,
no utilice jamás el mosquetón o la manilla de la driza:
Haga un as de guía con la driza, directamente sobre el anillo del soporte del mástil.
No ice ningún equipo navegando con mal tiempo.

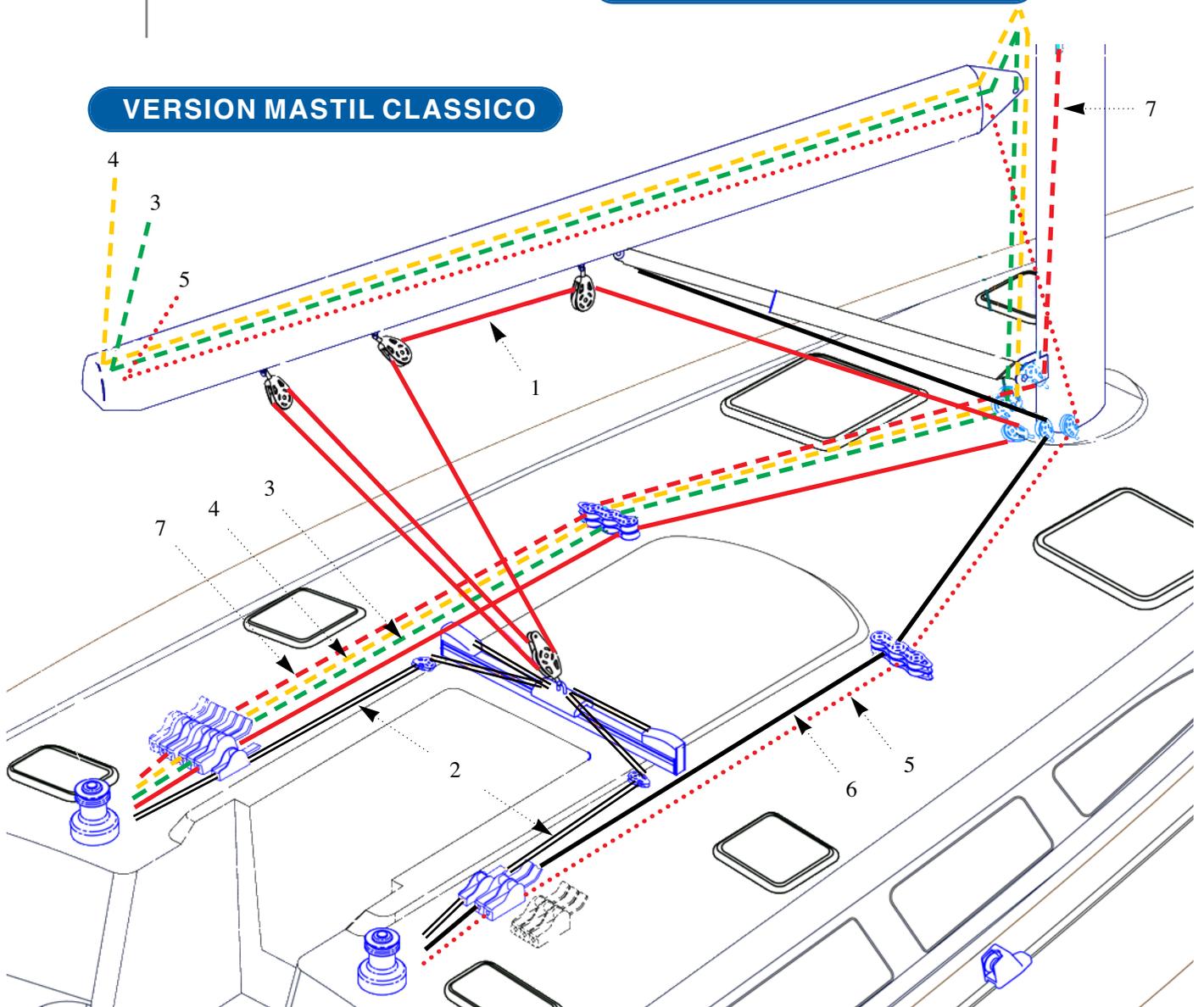
Todas estas operaciones pueden hacerse por su concesionario Jeanneau.

jarcia y velamen



JARCIA DE LABOR - MAYOR

VERSION MASTIL CLASSICO



	Designación	Nº	Tipo	Color	Ø (mm)	Largo (m)
1	Escota mayor	1	TS	Rojo	12	17
2	Ajuste carro mayor	2	TS	Blanco	8	5
3	Rizo 1 (auto)	1	FO	Blanco/Verde	10	20
4	Rizo 2 (auto)	1	FO	Blanco/Amar.	10	26
5	Pujamen	1	FO	Blanco/Rojo	10	12
6	Contra	1	FO	Negro	8	12
7	Driza de mayor	1	FO	Blanco/Rojo	12	35
	Amantillo	1	TS	Blanco/Amar.	10	29
FO: Trenza de driza		TS: Trenza simple				



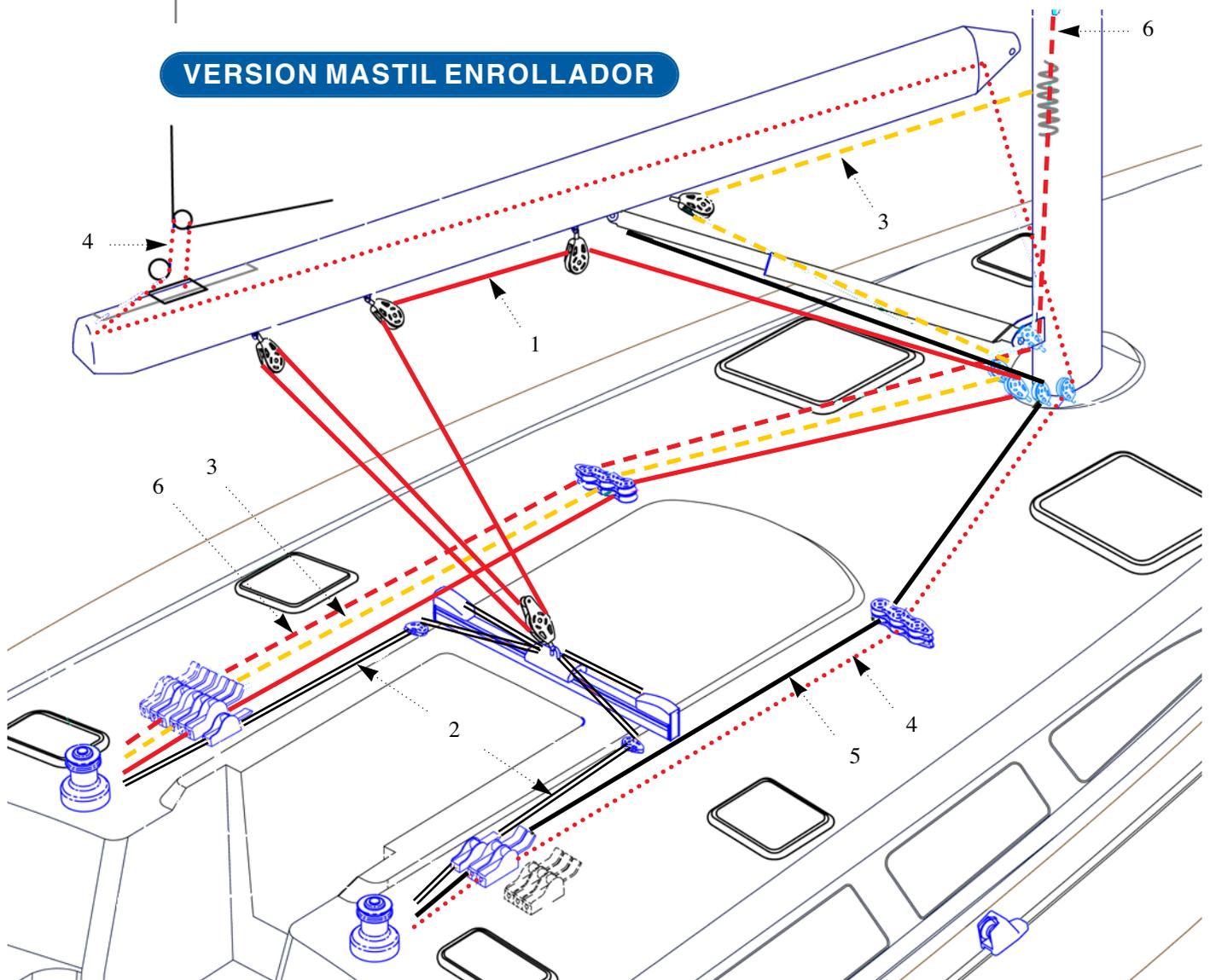
JARCIA DE LABOR

MANTENIMIENTO:

- Engrasar las roldanas con silicona. Cambiar cualquier roldana deformada o mellada. Verificar una vez por año los ejes de las roldanas situados en la cabeza del mástil.
- Verificar con regularidad el estado de las mandíbulas, de las mordazas.
- Vigilar el desgaste y el estado general de las drizas.
- Limpiar con regularidad las poleas (grasa usada y señal de corrosión) y poner un poco de lubricante en los ejes.
- Evitar los desgastes prematuros de las escotas y puntos de anclaje.

JARCIA DE LABOR - MAYOR

VERSION MASTIL ENROLLADOR



	Designación	Nº	Tipo	Color	Ø (mm)	Largo (m)
1	Escota mayor	1	TS	Rojo	12	17
2	Ajuste carro mayor	2	TS	Blanco	8	5
3	Enrollador de mayor	1	TS	Blanco/ Amar.	10	18
4	Pujamen	1	TS	Blanco/ Rojo	10	12
5	Contra	1	FO	Negro	8	12
6	Driza de mayor	1	FO	Blanco/ Rojo	12	35
	Amantillo	1	TS	Blanco/ Amar.	10	29
FO: Trefa de driza		TS: Trefa simple				



WINCHES

No deje libre los cabos sobre los winches. Asegurelos sobre las cornamusas.

Ajustar los winches al recibir el barco y aclarelos con regularidad.
Deben girar libremente, una revisión es necesaria cuando se aprecia un ligero bloqueo.

RECOMENDACIONES / MANTENIMIENTO

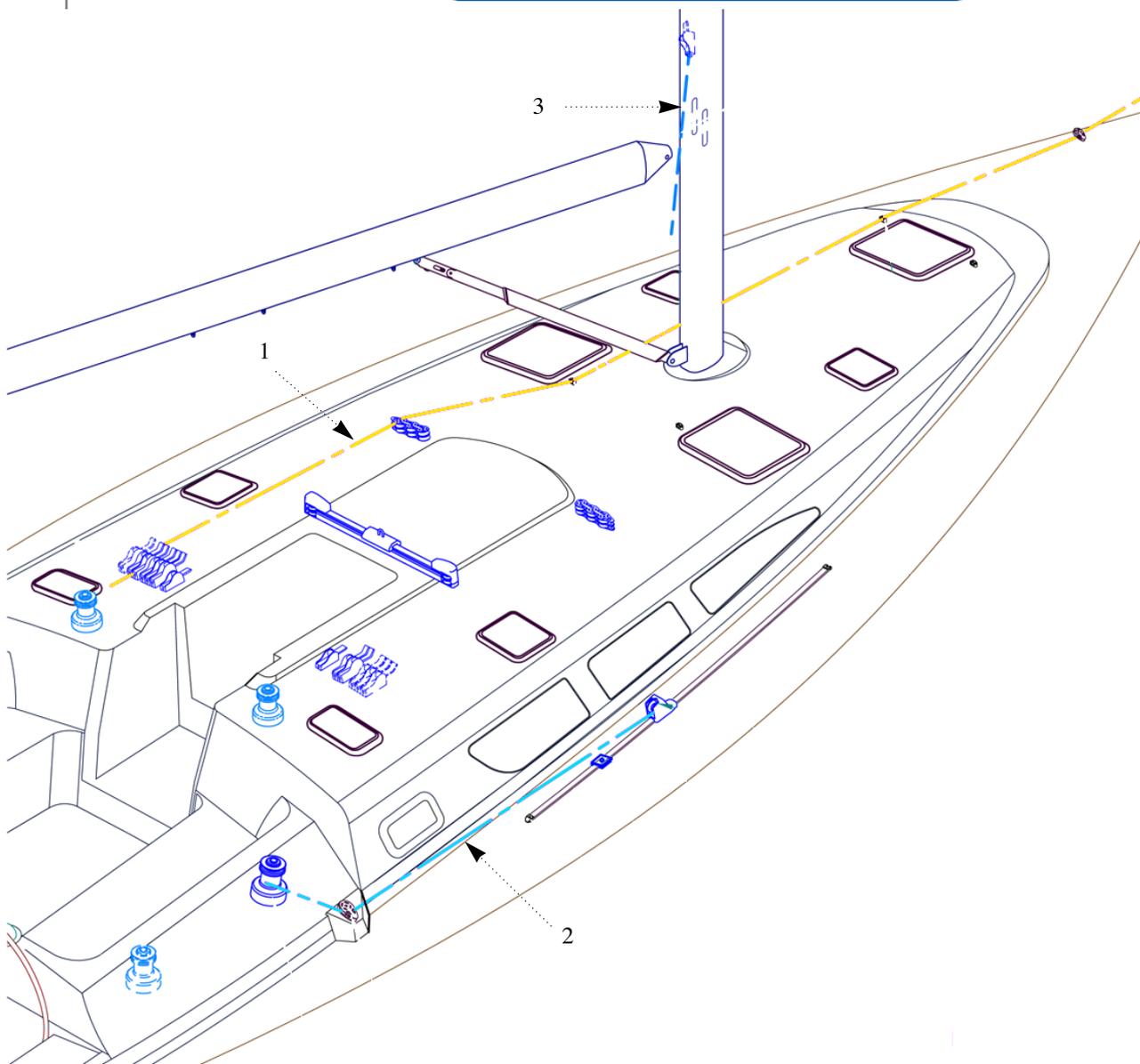
El mantenimiento completo de winches debe efectuarse con regularidad, antes de la temporada de navegación y dos o tres veces durante ésta:
Desmontar los tambores para limpiarlos y engrasarlos con una fina película de grasa blanca o de teflón para reducir la fricción y combatir la corrosión.
Este tipo de grasa presenta la ventaja de ser limpia, no tóxica y biodegradable.

ADVERTENCIA

Consultar las indicaciones del fabricante para desmontar y montar los winches;
Un mal montaje puede causar accidentes tales como un retorno de manivela.



JARCIA DE LABOR - GENOVA



	Designación	Nº	Tipo	Color	Ø (mm)	Largo (m)
1	Boza de enrollador	1	FO	Blanco/ Amar.	10	18
2	Escota de genova	2	TS	Azul	14	15
3	Driza de genova	1	FO	Blanco/ Azul	12	35
FO: Trenza de driza		TS : Trenza simple				

COLOCACIÓN DE LAS VELAS

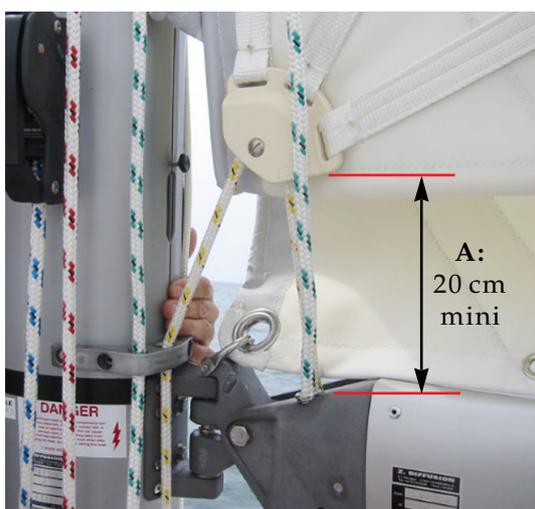
LAZY-BAG Y MAYOR

Se aconseja poner el lazy bag en el mismo tiempo que la mayor.

- Desplegar el lazy bag en la cubierta,
- Colocar los sables y cerrar las bolsas,
- Posicionar la parte trasera del lazy bag y el puño de escota de la mayor a nivel de la articulación de botavara
- Envergar el patín trasero del lazy bag seguido del patín del puño de escota de la mayor,
- Hacer correr estos dos patines hacia atrás, introducir el resto de la relinga del lazy bag
- Fijar el lazy bag a nivel de la amura pre-ajustando una cinta,
- Tensar el lazy bag por la parte trasera antes de fijar los lazy jacks,
- Poner la mayor en el lazy bag,
- Colocar la mayor en sus patines, empezar por la tabla de gratil y acabar por la amura,
- Si el tiempo lo permite, se recomienda izar la mayor poco a poco, con el viento de proa, y después tesar el lazy bag.

RIZOS AUTOMÁTICOS

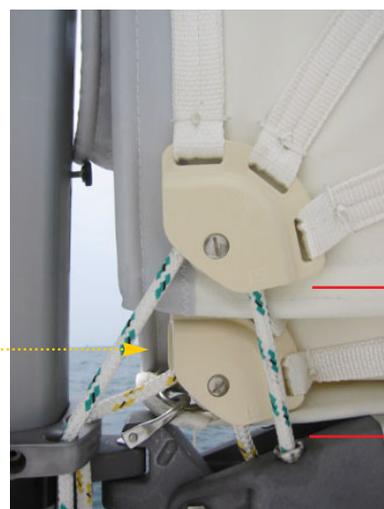
Cuando toma rizados automáticos, la driza de mayor no tiene que estar demasiado amollada, si no los motones de rizo integrados en la vela se ponen mal.



RIZO 1

Nunca bajar más bajo que A, una vez los cabos de rizados tesados.

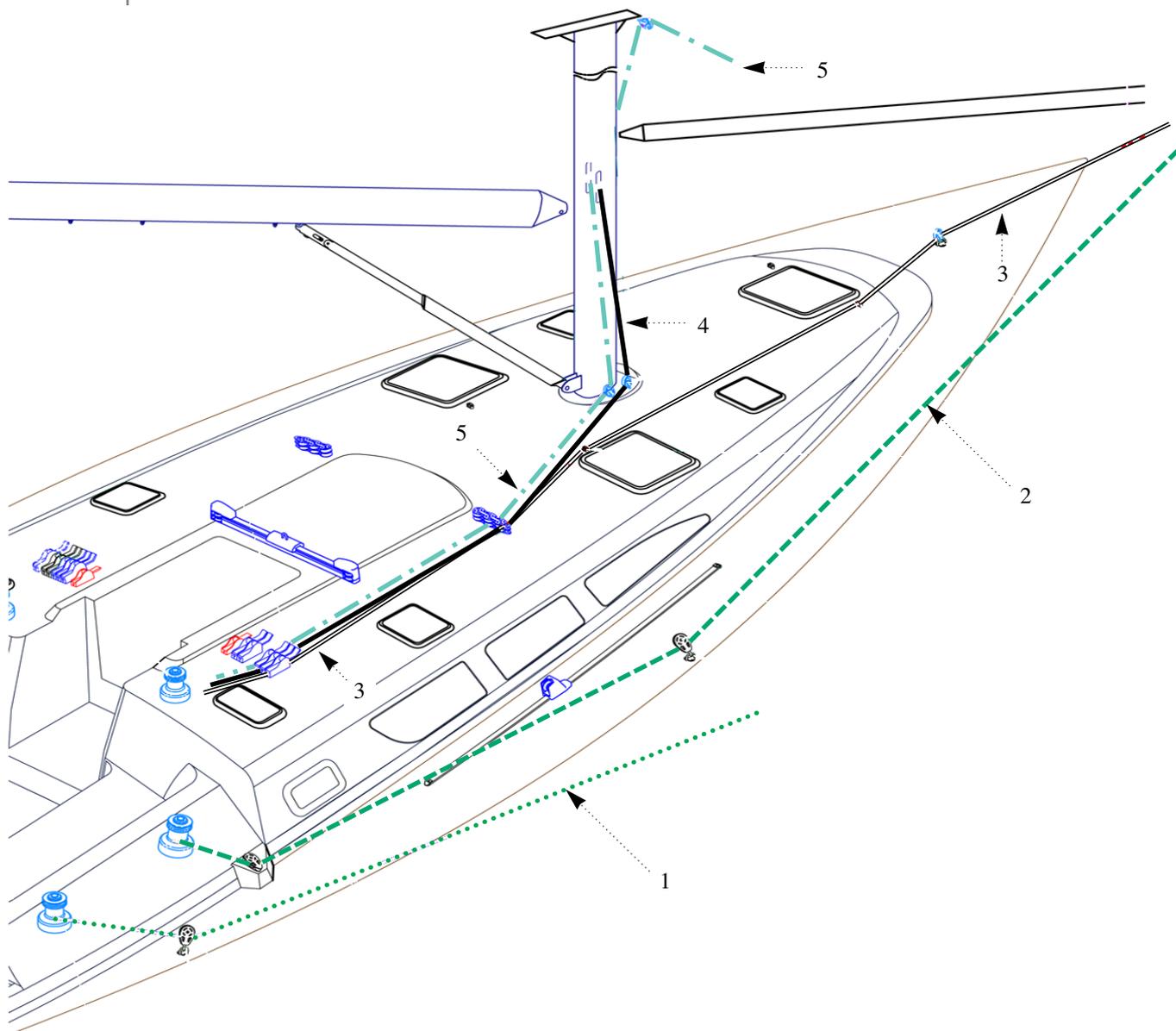
NOTA: Aquí, el motón de rizo 1 está bajado porque no hay tensión en el gratil.



RIZO 2

En consecuencia, después de su primera toma de rizados, hacer una marca en la driza al nivel de la mordaza (con un rotulador o una falcaceadura cosida) con el fin de amollar la driza con precisión en las maniobras siguientes.

JARCIA DE LABOR - SPI



	Designación de cabos	Nº	Typo	Color	Ø(mm)	Largo(m)
1	Escota de spi	2	FO	Blanco/Verde	12	22
2	Brazo de spi	2	Dy	Negro/Verde	12	22
3	Contra tangón	1	TS	Blanco	10	15
4	Amantillo tangón	1	TS	Negro	10	35
5	Driza de spi	1	FO	Blanco/Verde	12	35
	Ajuste carro tangón	1	TS	Blanco	8	9,50
FO: Trenza de driza		TS : Trenza simple		Dy: Dyneema.		



COLOCACIÓN DE LAS VELAS

GÉNOVA ENROLLADOR

Es conveniente el envío del génova antes del aparejo, aprovechando un momento sin viento.

- El tambor de enrollador tiene que ser previamente pre-enrollado a mano para guarnir el tambor con el cabo.

Cuidado con el sentido de enrollamiento del tambor : la protección solar tiene que estar por fuera.

- Fijar el punto de driza y la driza sobre el cursor-gancho, el punto de amura sobre el tambor y las escotas.

- Izarlo mettendo la relinga de envergue en el feeder con precaución para evitar todo desgarró,

- Izar hasta que ya no existan pliegos horizontales. La tensión del gratil tendrá que ser ajustado después de algunas salidas a la mar.

- Enrollar la vela tirando sobre la boza desde la bañera.

En todos los casos de enrollar o desenrollar las velas de proa, si nota un punto duro, no debe forzar, verifique que una driza no se haya enganchada en el enrollador.

Se le aconseja que lasque la driza de génova cuando no navega.

MANTENIMIENTO:

- Aclarar con regularidad el tambor y el gancho.

- Engrasar los rodamientos si el fabricante lo recomienda.

- Desmontar las velas en caso de parada prolongada del barco.



VELAS

La vida de una vela depende mucho de su mantenimiento. Por eso en cuanto se termine la temporada de navegación, y si es posible antes del invierno, se recomienda revisar el juego de velas con un especialista que le asegure eficazmente el mantenimiento y las reparaciones.

Vigilar que las velas estén bien ajustadas en navegación para adaptarse mejor a los esfuerzos que soportan y disminuir las tensiones nefastas en el tejido.

Prevenir los enganches y desgastes poniendo protecciones contra el roce con los accesorios que presenten asperezas (forro de crucetas, candeleros, etc...).

Entre dos salidas a la mar, pensar en aflojar la tensión de la driza para las velas sobre enrollador y del pujamen de mayor.

Procurese un estuche de velería y un librito que le indique los medios para efectuar Ud. mismo los trabajos de urgencia en espera de que pueda hacerlos un velerista.

LIMPIEZA Y MANTENIMIENTO

Aclarar las velas con agua dulce de vez en cuando y secarlas lo antes posible (el moho no sale). Evitar que se seque al viento en la arboladura.

Las manchas de grasa desaparecen con tricloretileno a condición de enjuagar enseguida con agua.

ALMACENAJE

Evitar almacenar una vela mojada, criaría moho.

Plegar la vela en acordeón paralelamente al pujamen, después enrollarla a la medida del saco.

PROTECCION

Los rayos UV atacan violentamente el poliéster y el nylon. Si las velas se quedan colocadas aunque sea 24 horas. Es indispensable protegerlas con una funda o con tejido protector sobre la baluma y el pujamen de las velas enrolladas.

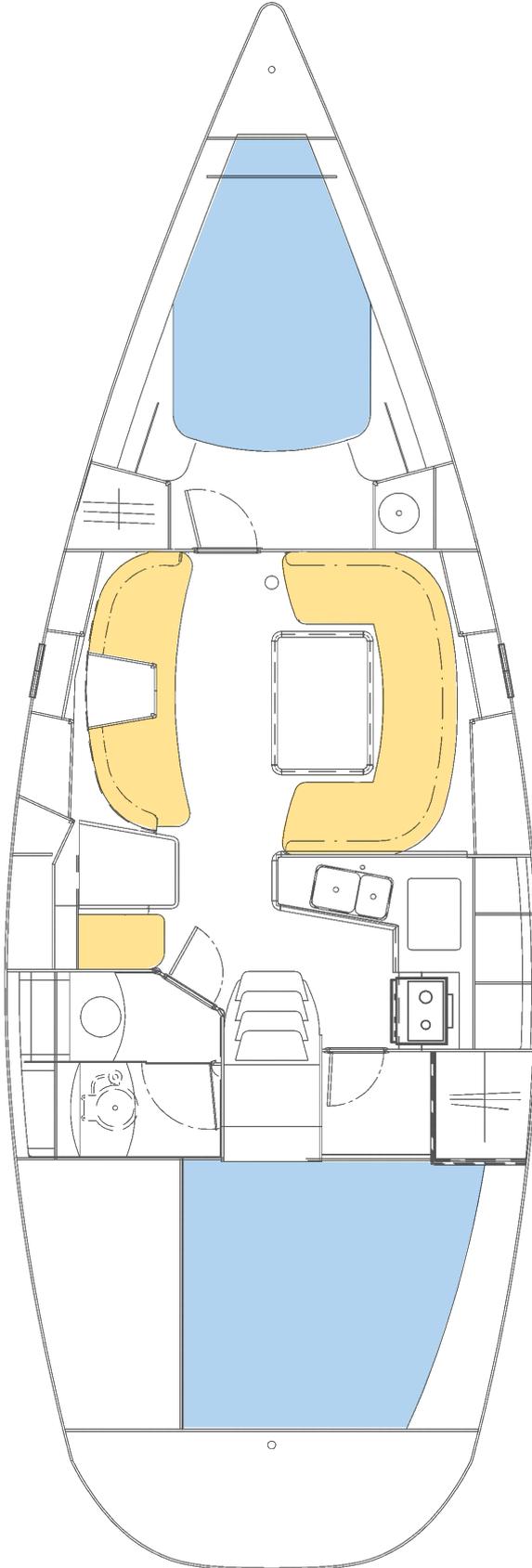
Nuestra red de agentes le propondrá accesorios seleccionados por el Astillero y adaptados a sus necesidades.

DISTRIBUCION



MANTENIMIENTO

TEJIDOS





MANTENIMIENTO

INTERIOR:

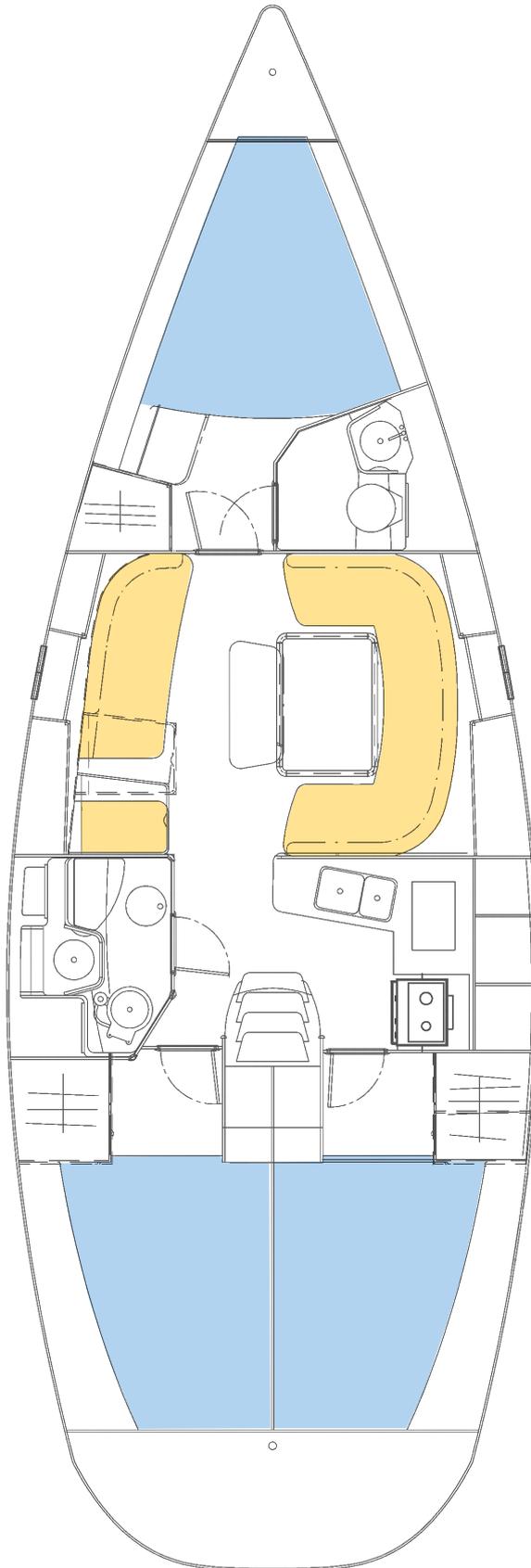
- Aprovechar el buen tiempo para airear los cojines de los asientos y camas y retirarlos cuando abandone el barco.
- Proteger el interior de su barco lo más a menudo posible de los rayos UV con la ayuda de cortinas.
- Ser muy meticuloso con las migas de pan.
- Vigilar la limpieza y el secado de los fondos

BARNIZ INTERIOR:

- Aclarar el barniz en agua dulce con un poco de desengrasante-champú.
- Pulir después el barniz con una gamuza.

RECOMMANDACIONES:

Utilizar lo menos posible productos de limpieza y no tirarlos al agua.
Limpiar el barco en tierra preferiblemente.





TEJIDOS

RECOMMANDACIONES:

Se aconseja marcar cada funda y espuma al desmontar.

- Limpieza de manchas

Quitar el máximo de la mancha en cuanto pueda con ayuda de un cuchillo yendo del borde hacia el centro.

Sacudir con un trapo limpio.

Quitar la mancha con un disolvente ayudándose de un trapo limpio (nunca echar el disolvente directamente sobre la mancha).

Frotar con un trapo seco, luego cepillar la tela a contrasentido.

Pasar el aspirador cuando el tejido esta seco.

- Tejido PVC o tejido enlucido:

Utilizar una esponja y agua jabonosa (tipo jabón corriente).

Para las manchas rebeldes, limpiar sin frotar, con una tela impregnada de white-spirit.

PRECAUCION

Tejido PVC o tejido enlucido: Todo disolvente o producto a base de disolvente (alcohol puro, acetona, tricloretileno) está prohibido.

distribución



TEJIDOS

- Jacquard 100% poliéster/Dralon:

Si el tejido no es desmontable: pasar el aspirador, limpiar con espuma sintética y seguir las instrucciones del manual de utilización del proveedor del producto.

Si el tejido es desmontable: lavar a mano con una lejía corriente a 30°C.

En los dos casos, la limpieza en seco es posible. Limpiar las manchas lo más rápidamente posible con un trapo húmedo.

- Jacquard algodón:

Limpiar en seco.

No planchar.

No emplear cloro.

Quitar las manchas con gasolina rectificada.

- Alcantara

Limpiar con agua tibia y jabón neutro.

Dejar secar naturalmente.

Limpiar a seco con percloretileno.



TEJIDOS

RECOMMANDACIONES / MANTENIMIENTO

El constructor ha verificado y seleccionado cierto número de productos de mantenimiento y de renovación.

Estos ofrecen a la vez una garantía de protección de los materiales y del contorno ya que son biodegradables.

Las fichas técnicas correspondientes están disponibles en nuestros Agentes, los cuales pueden conseguirlos de nuestra sociedad con una simple petición.

FONTANERIA



LLENADO DEL DEPOSITO DE AGUA

CIRCUITO DE AGUA DULCE

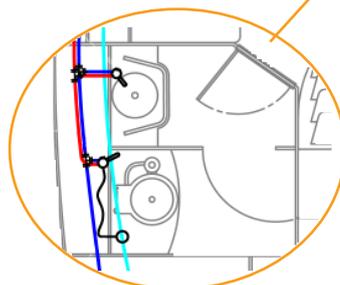
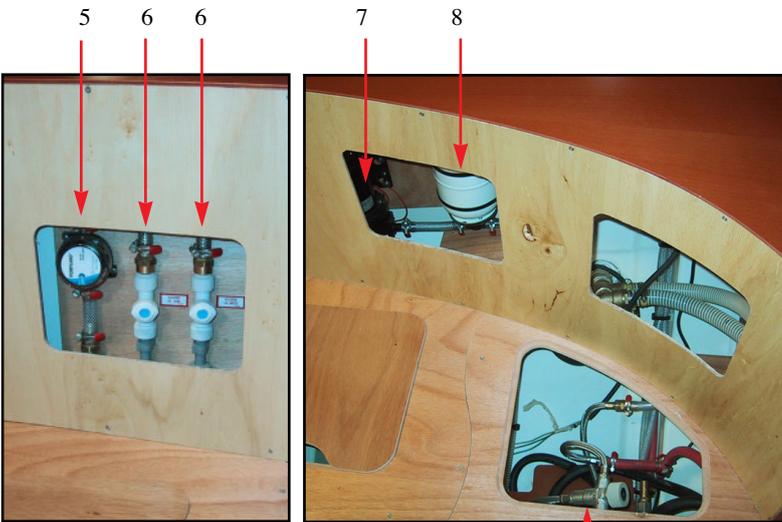
CIRCUITO DE GAS

CIRCUITO DE EVACUACION DE AGUA

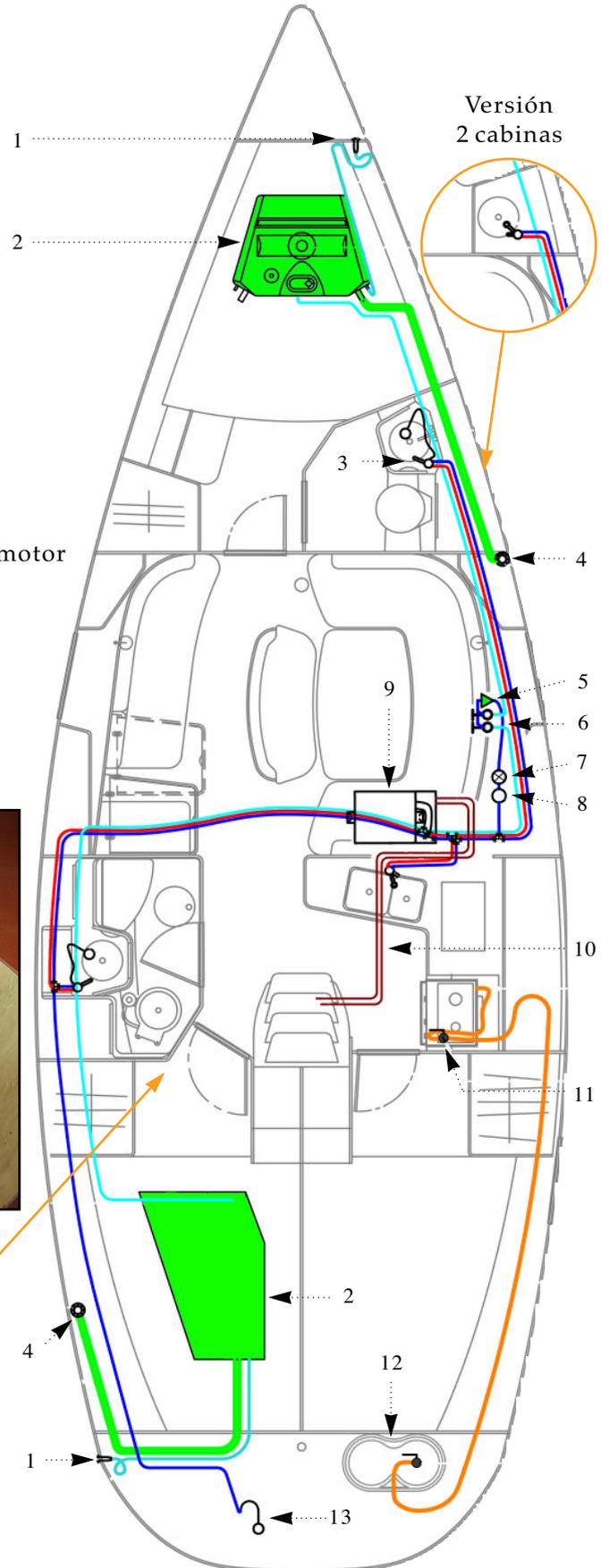
FUNCIONAMIENTO DE LOS EQUIPOS SANITARIOS

AGUA DULCE Y GAS

- Tubería agua caliente
 - Tubería agua fría
 - Tubería agua fría
 - Tubería de gas
- 1- Respiradero
 - 2- Depósito agua
 - 3- Grifo agua a presión
 - 4- Tapón llenado y tubería
 - 5- Filtro agua dulce
 - 6- Válvula de cierre de depósitos agua
 - 7- Grupo agua a presión
 - 8- Tanque de expansión
 - 9- Calentador
 - 10- Tubos para el líquido de refrigeración del motor
 - 11- Válvula circuito gas
 - 12- Bombona de gas
 - 13- Ducha de cubierta



Versión 2 cabinas





LLENADO DEL DEPOSITO DE AGUA

Para prevenir todo error de manipulación, no efectuar los llenados de agua y de carburante al mismo tiempo.

En el momento del llenado, evite toda manipulación de producto contaminante en proximidad de los tapones de llenado.

La apertura y el cierre de los tapones de llenado se efectúan con ayuda de una llave apropiada.

En el momento del llenado, verifique el estado de las juntas de los tapones.

Los depósitos llevan salida al aire libre de los excesos.

Nunca introduzca la manguera de llenado de agua profundamente en el circuito para evitar una sobrepresión en los circuitos.

RECOMENDACIONES / MANTENIMIENTO:

Cuidado con la calidad del agua disponible para el relleno : Verificar si es potable.

Es posible esterilizar los depósitos con la ayuda de una pastilla de clonazone (venta en farmacias). En caso de inactividad prolongada,

purificar los depósitos y canalizaciones con ácido acético o con vinagre blanco).

Trampillas de visita están instaladas en los depósitos y permiten así la limpieza interior.

No utilizar productos a base de cloro. Estos productos pueden alterar la calidad del acero inoxidable de los depósitos.

Para el invernaje consultar el capítulo 11

Nota

La capacidad del o de los depósito(s) de carburante indicada en la página « Características » no puede ser totalmente utilizable con arreglo al asiento y al cargo del barco.



Válvula **cerrada**



Válvula **abierta**



CIRCUITO DE AGUA DULCE

PRECAUCION

Nunca haga funcionar el circuito de agua cuando la válvula está cerrada o cuando el depósito está vacío so pena de deteriorar el material eléctrico.
Verificar el estado del filtro de agua según las prescripciones entregadas en la documentación del constructor.
Recordar al cerrar bien la llave de los depósitos vacíos.

fontanería

CIRCUITO DE GAS (consultar el capítulo 2 - SEGURIDAD)

Cuando se desmonte la botella poner la caperuza en el descompresor de gas para evitar la corrosión.

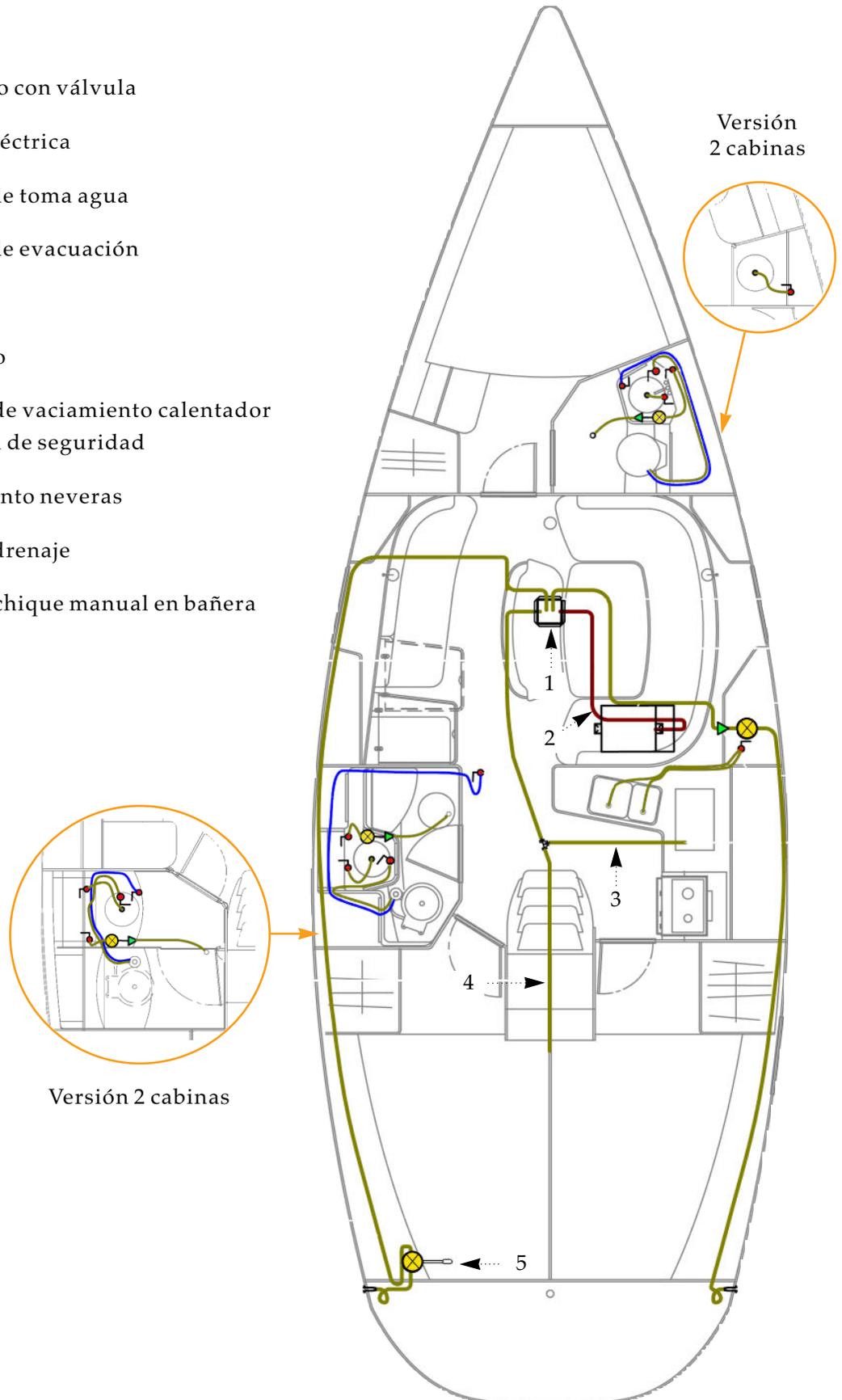
RECOMENDACIONES / MANTENIMIENTO:

No se olvide de cerrar el corta-circuito del gas y el grifo del descompresor fuera de los periodos de utilización de la cocina.

EVACUACIÓN

-  - Pasacasco con válvula
-  - Bomba eléctrica
-  - Tubería de toma agua
-  - Tubería de evacuación
-  - Filtro

- 1- Sumidero
- 2- Válvula de vaciamiento calentador + válvula de seguridad
- 3- Vaciamiento neveras
- 4- Tubo de drenaje
- 5- Bomba achique manual en bañera





CIRCUITO DE EVACUACION DE AGUA

La evacuación de las aguas sucias del fregadero y del lavabo se hace por pasacascos con válvulas un cuarto de vuelta. (Cuando el puño de la válvula está perpendicular al tubo, la válvula está cerrada y cuando está en el eje del tubo la válvula está abierta).

Todas las varengas tienen agujeros para desaguar (un recipiente estanco bajo el motor recibe las eventuales pérdidas de aceite).

Un sumidero principal, localizado encima de la quilla, recibe el agua que viene del suelo y se lo vacía parcialmente por una bomba eléctrica o por una bomba manual. Tiene Ud que vaciarlo con una esponja.

RECOMENDACIONES / MANTENIMIENTO:

Verificar con regularidad el buen funcionamiento y la estanquidad de las válvulas y los pasacascos, cerrar las válvulas cuando el circuito no se utiliza.

Verificar con sus propios ojos si las bombas dan.

Controlar el ajuste de los collares y de los racores de tubería flexible y el estado de las juntas.

Asegurarse periódicamente la perfecta limpieza de la alcachofa y de la sentina.

Corte inmediatamente el circuito eléctrico en el caso en que una bomba funcione aún cuando todas las alimentaciones de agua están cerradas.

Controlar el circuito de agua y neutralizar la avería.

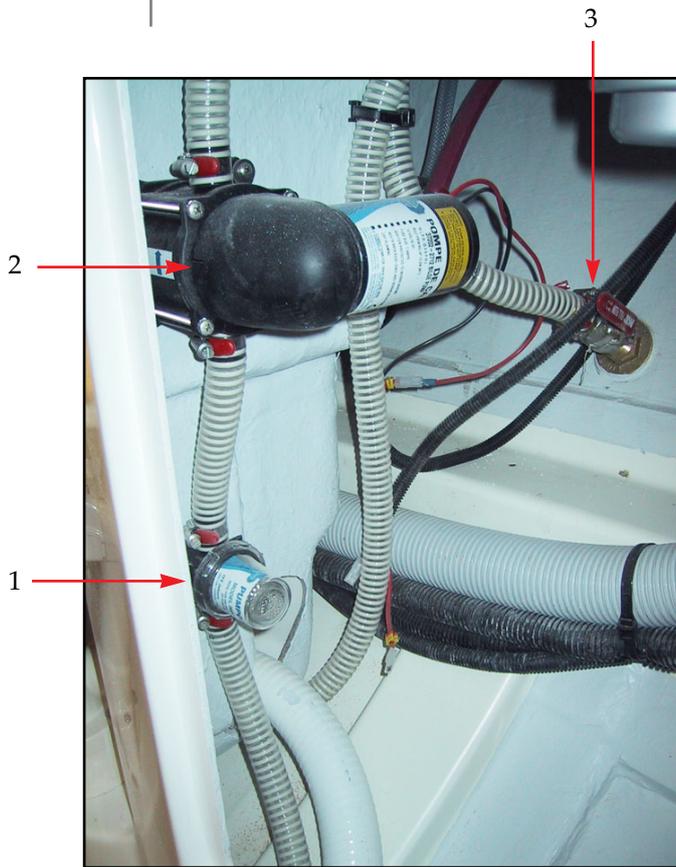
ADVERTENCIA

No se ha concebido el sistema de bomba de achique para hacer posible la flotabilidad del barco en caso de daño.

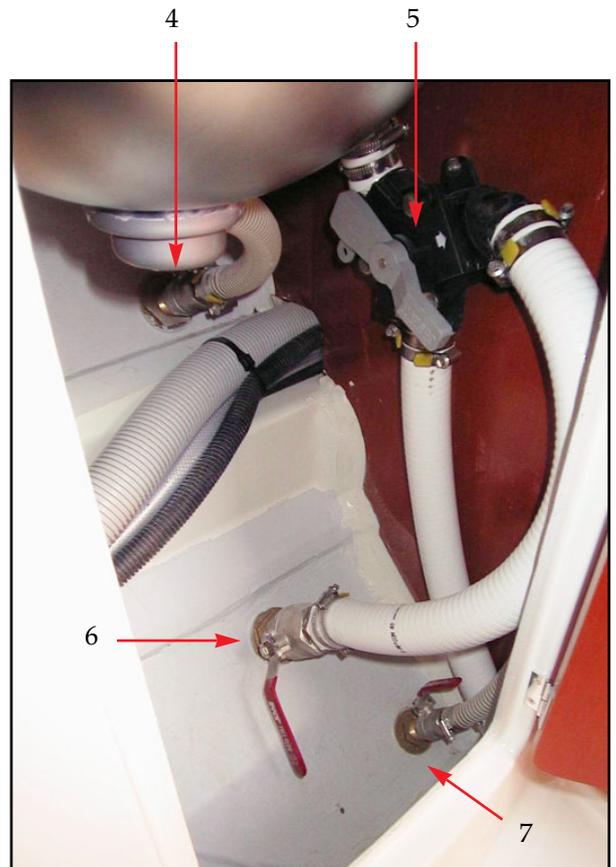
Su fin es vaciar el agua que proviene de las salpicaduras o de los derrames, pero de ningún modo de una brecha en el casco que resulta de un daño.



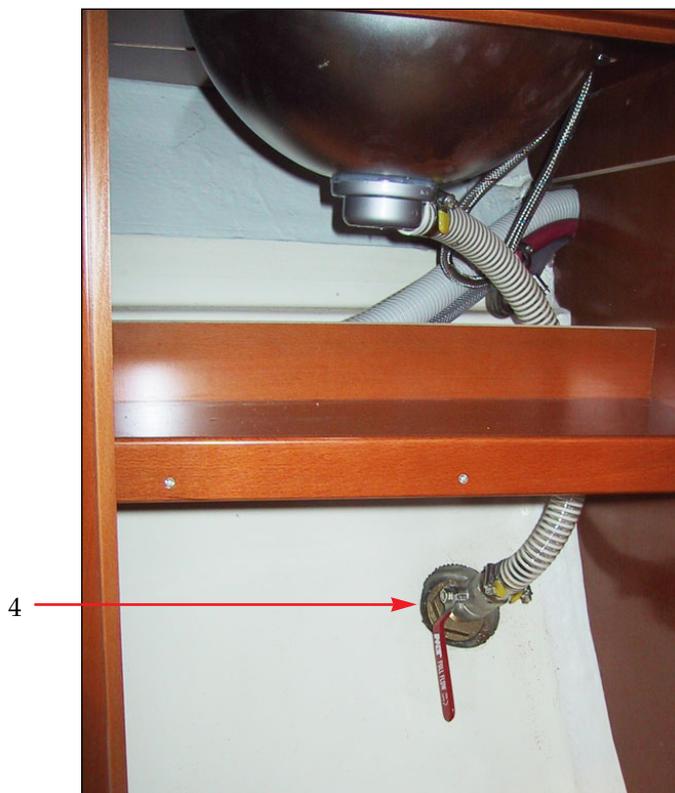
BASE DE EVACUACION DE SANITARIO



Versión 2 cabinas, sanitario de popa



Versión 2 cabinas, sanitario de popa



Versión 2 cabinas, lavabo cabina de proa

- 1- Filtro
- 2- Bomba eléctrica de la ducha
- 3- Pasacasco con válvula, evacuación ducha
- 4- Pasacasco con válvula, evacuación lavabo
- 5- Válvula 3 vias (opción)
- 6- Pasacasco con válvula, evacuación WC
- 7- Pasacasco con válvula, toma agua WC



FUNCIONAMIENTO DE LOS EQUIPOS SANITARIOS

UTILIZACION DE LOS WC:

- Verificar antes de utilizar que las válvulas de toma de agua y evacuación estén abiertas.
- Para vaciar la cubeta, colocar la palanca de mando de la bomba en posición inclinada (FLUSH) y accionar la bomba. Para secar la cubeta, volver a colocar la palanca en posición vertical (DRY) y accionar la bomba.
- Solamente utilice papel absorbente para evitar tapar el W.C. y prever un enjuague con regularidad del sistema con agua dulce. Cerrar las válvulas después de cada uso y sobretodo cuando no hay nadie a bordo.

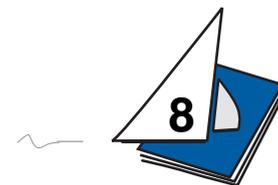
UTILIZACION DE LOS LAVABOS Y DE LAS DUCHAS:

Las válvulas y los grifos deben cerrarse después de la utilización. La evacuación de la ducha se hace accionando el interruptor de la bomba.

RECOMENDACIONES:

Cuando se estaciona en puerto, utilice si existen las instalaciones sanitarias del puerto.
En algunos puertos y países está prohibido vertir aguas sucias.
Es necesario un depósito para recogerlas.

CIRCUITOS ELECTRICOS



CORTA BATERIA

BATERIAS

FUNCIONAMIENTO

CIRCUIT 230V

TOMA DE MUELLE

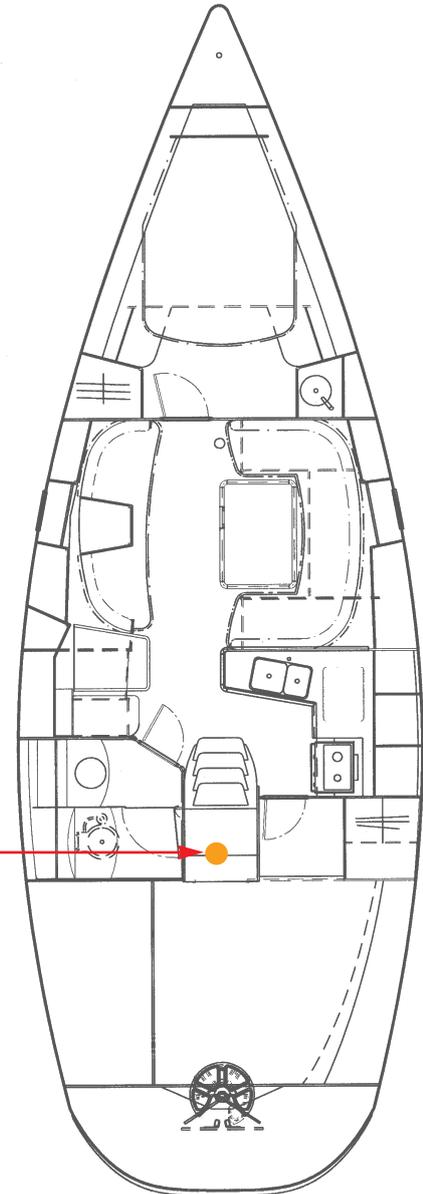
CONNEXION DEL HAZ DEL MASTIL

ELECTRONICA

PLANOS Y DIAGRAMA (al fin del manual)



- 1- Corta batería + motor
- 2- Corta batería -
- 3- Corta batería + bordo
- 4- Disyuntor molinete



Sitio identico por los otros versiones de distribución



CORTA BATERIA

12 V corriente directa.

Los circuitos pueden utilizarse simultáneamente o por separado según las necesidades. Ellos alimentan los circuitos motor y el circuito de abordo.

La puesta en servicio se efectúa girando los corta-baterías.

PRECAUCION

Cerrar los corta-baterías cuando el barco está desocupado.

BATERIAS

La carga de las baterías se efectúa por medio del alternador acoplado al motor.

Nunca hacer funcionar el motor con el circuito de carga de baterías desconectado, eso destruiría el alternador.

Es indispensable para asegurar una duración de vida correcta de las baterías, mantenerlas en estado de carga suficiente.

Aproveche sus estancias en muelle para utilizar el cargador (opcional) para así iniciar la navegación con las baterías correctamente cargadas.

Nunca deje las baterías descargadas más del 70% de la capacidad.

RECOMENDACIONES / MANTENIMIENTO:

Mantener la batería limpia y seca evitar los riesgos de un desgaste prematuro.
Verificar periódicamente el nivel de electrólisis y echar si es necesario agua destilada.
Hacer controlar el grado de acidez de la batería después de un largo periodo sin utilizar.
Apretar y mantener los terminales sobre las bornas engrasándolos con regularidad con vaselina.

ADVERTENCIA

Tiene que manipular las baterías con precaución.
En caso de proyección de electrólito, enjuagar abundantemente la parte del cuerpo que ha sido en contacto y acudir a un médico.





FUNCIONAMIENTO

El cuadro de conexión eléctrica no necesita mantenimiento asiduo.

PRECAUCION

Desconectar el 230V antes de la apertura del panel o cuadro eléctrico.
Nunca dejar el barco sin vigilancia cuando la instalación eléctrica está bajo tensión, con excepción de los equipos de seguridad conectados directamente con la batería y protegidos por un disyuntor.

En caso de que el aparato eléctrico no esté alimentado, verifique:

- La alimentación general (batería, corta-baterías).
- Los interruptores y fusibles colocados en línea.
- El aparato eléctrico afectado.

ADVERTENCIA

No trabaje nunca en una instalación eléctrica conectada.

La lectura del marcador de carburante se efectúa utilizando el interruptor de retorno automático, esto para evitar los problemas de electrólisis.

PRECAUCION

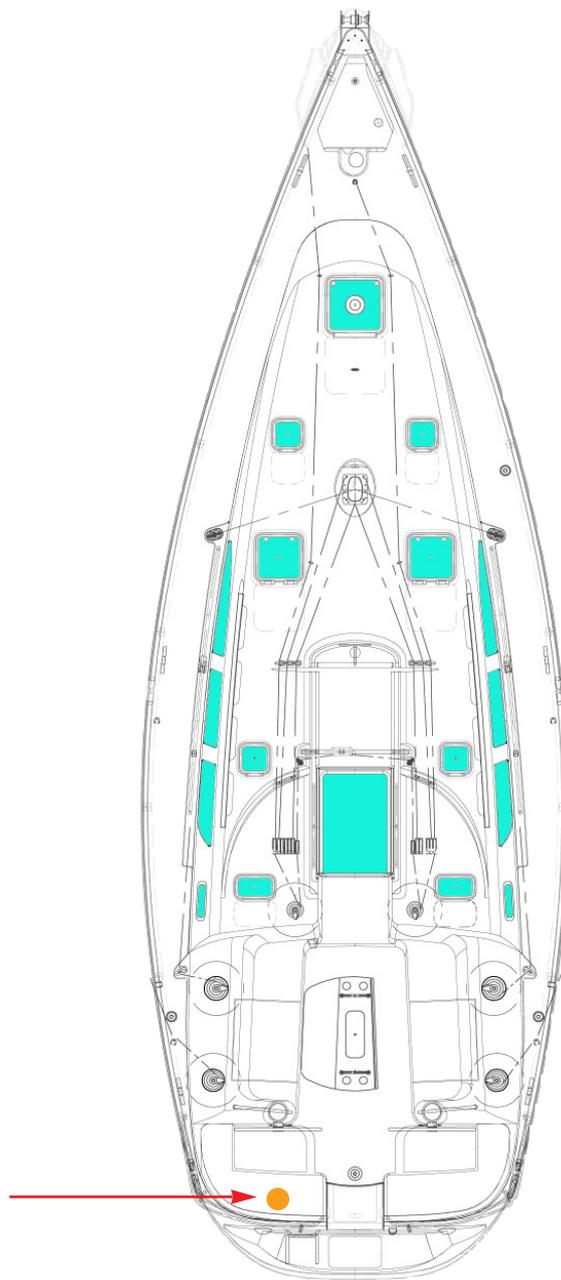
No modifique nunca una instalación y sus esquemas, salvo si es realizada por un técnico cualificado en electricidad marina.
No cambie o modifique nunca la capacidad de ruptura (amperaje) de los aparatos de protección contra las sobreintensidades.
No instale o reemplace nunca los aparatos o materiales eléctricos por otros componentes que excedan la capacidad (amperaje) del circuito (o vatios para las bombillas).

CIRCUITO 230V

Utilizar dentro de lo que cabe aparatos eléctricos de doble aislamiento o de tres conductores (Neutro, Fase, Tierra).

Conectar las fundas o caja metálicas de los aparatos eléctricos instalados en el conductor de protección del barco: conductor verde con rayas amarillas







TOMA DE MUELLE

PELIGRO

No dejar nunca el cabo de alimentación barco / muelle dejar entrar el agua. De esto podría resultar un campo eléctrico susceptible de herir o de matar a nadadores situados a proximidad.

circuitos eléctricos



PRECAUCION

- Para reducir los riesgos de choques eléctricos o de incendio:
- Cortar el dispositivo de seccionamiento conectado a la alimentación en muelle antes de conectar o de desconectar el cable de alimentación barco / muelle.
 - Conectar el cable de alimentación barco / muelle antes de conectarlo a la toma de muelle.
 - Desconectar, primero del lado muelle, el cable de alimentación barco / muelle y bien cerrar la protección de la toma de alimentación en muelle.
 - No cambiar los enchufes del cable de alimentación barco / muelle.

CONNEXION DEL HAZ DEL MASTIL

La conexión del haz del mástil se efectúa después de la arboladura. El haz es accesible al nivel del puntal, entre la cubierta y el contramolde.

ELECTRONICA

Una red de fundas está disponible para poder completar el equipo del barco. No coloque instrumentos o repetidores electrónicos a menos de 1,50 m. de los altavoces de la instalación de radio.

MOTORIZACION



DEPOSITO DE CARBURANTE

FILTRO DE CARBURANTE

VÁLVULA DEL CARBURANTE

MOTOR

VISIBILIDAD A NIVEL DEL PUESTO DE PILOTAJE

CUADRO DE ABORDO / PALANCA DE MANDO

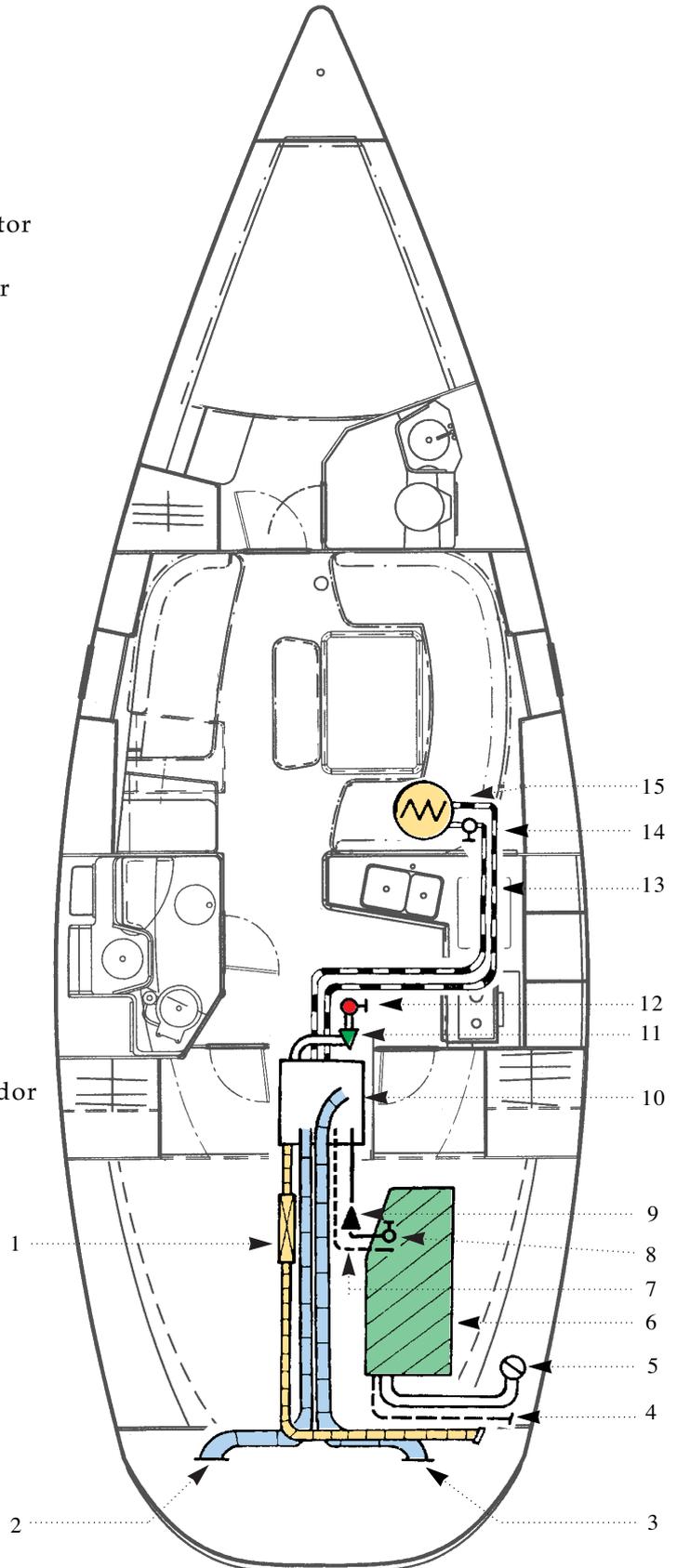
PRENSA-ESTOPA

HÉLICE

ANODO

INSTALACION MOTOR

- 1 - Tubo de escape
- 2 - Entrada ventilación sentina motor
- 3 - Salida ventilación sentina motor
- 4 - Respiradero del depósito
- 5 - Tapón de llenado
- 6 - Depósito de fuel
- 7 - Canalización retorno fuel
- 8 - Válvula de sccionamiento de circuito fuel
- 9 - Prefiltro decantador
- 10 - Motor
- 11 - Filtro agua de mar
- 12 - Pasacasco con válvula, agua de mar motor
- 13 - Tubos para el líquido de refrigeración del motor
- 14 - Válvula de vaciamiento calentador
- 15 - Calentador



Sitio idéntico por los otros
versiones de distribución



DEPOSITO DE CARBURANTE

LLENADO

Tomar las precauciones generales indicadas en el capítulo 7 relativas al llenado del depósito de agua.

El carburante se llena por tapón de llenado. Para preservar la cubierta de eventuales proyecciones de carburante, mojar alrededor del tapón con agua de mar antes de sacar el tapón. En caso de que caiga carburante aclarar la cubierta abundantemente (una vez el tapón está colocado en su sitio).

PELIGRO

Pare el motor y apague los cigarrillos durante el llenado del depósito de carburante.

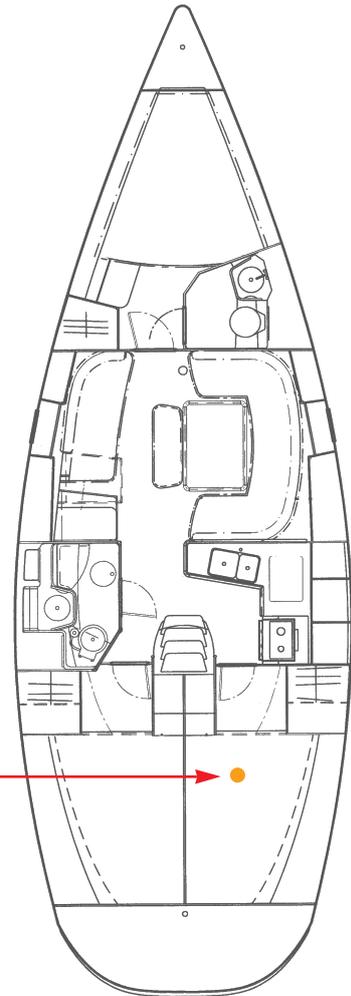
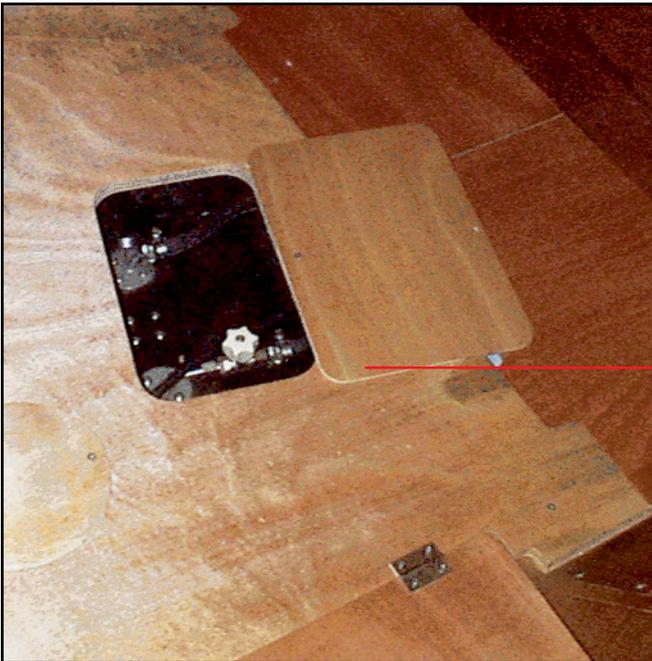


RECOMENDACIONES / MANTENIMIENTO:

- Vigile periódicamente el buen estado de la junta torica del tapón de llenado para evitar las entradas de agua.
- No cierre el grifo de carburante entre cada utilización, salvo ausencia prolongada.
- Tener el depósito lo más lleno posible para evitar condensaciones.
- Cada 5 años es conveniente limpiar el depósito de los barroes que podrían depositarse.
- No utilizar productos a base de cloro. Estos productos pueden alterar la calidad del acero inoxidable de los depósitos.
- Verificar cada año el estado del circuito de carburante (tubería, válvulas, ...) y hacer cambiar las partes estropeadas por un mecánico profesional.

Nota

La capacidad del o de los depósito(s) de carburante indicada en la página « Características » no puede ser totalmente utilizable con arreglo al asiento y al cargo del barco.
Siempre conservar una reserva del 20 % de carburante.



Sitio idéntico por los otros versiones de distribución



FILTRO DE CARBURANTE

Los problemas de funcionamiento del motor pueden tener diferentes orígenes. Uno de ellos puede ser la falta de limpieza del carburante.

En efecto, la bomba de inyección se estropea rápidamente con la presencia de agua.

Este agua proviene ya sea de la condensación provocada por un depósito insuficientemente lleno, ya sea por un tapón de llenado mal cerrado o que tiene una junta deteriorada.

Para prevenir estos graves inconvenientes, el carburante pasa por 2 filtros:

- Uno forma parte integrante del motor y filtra el carburante muy fino (para cualquier intervención y frecuencia de los cambios, consultar en manual del motor).
- El otro está situado sobre la canalización que une el depósito al motor y sirve de decantador de agua y de prefiltro.

La purga se efectúa aflojando (sin quitar) el tornillo moleteado situado en la base del recipiente de decantación, dejar correr en una lata hasta que el carburante parezca limpio. Esta operación debe realizarse varias veces al año. Al depositar el recipiente, se tiene acceso al prefiltro, el cual debe cambiarse al menos una vez al año.

VÁLVULA DEL CARBURANTE

Para el procedimiento en caso de incendio, consultar el capítulo 2

PELIGRO

No obstruya nunca la válvula del carburante



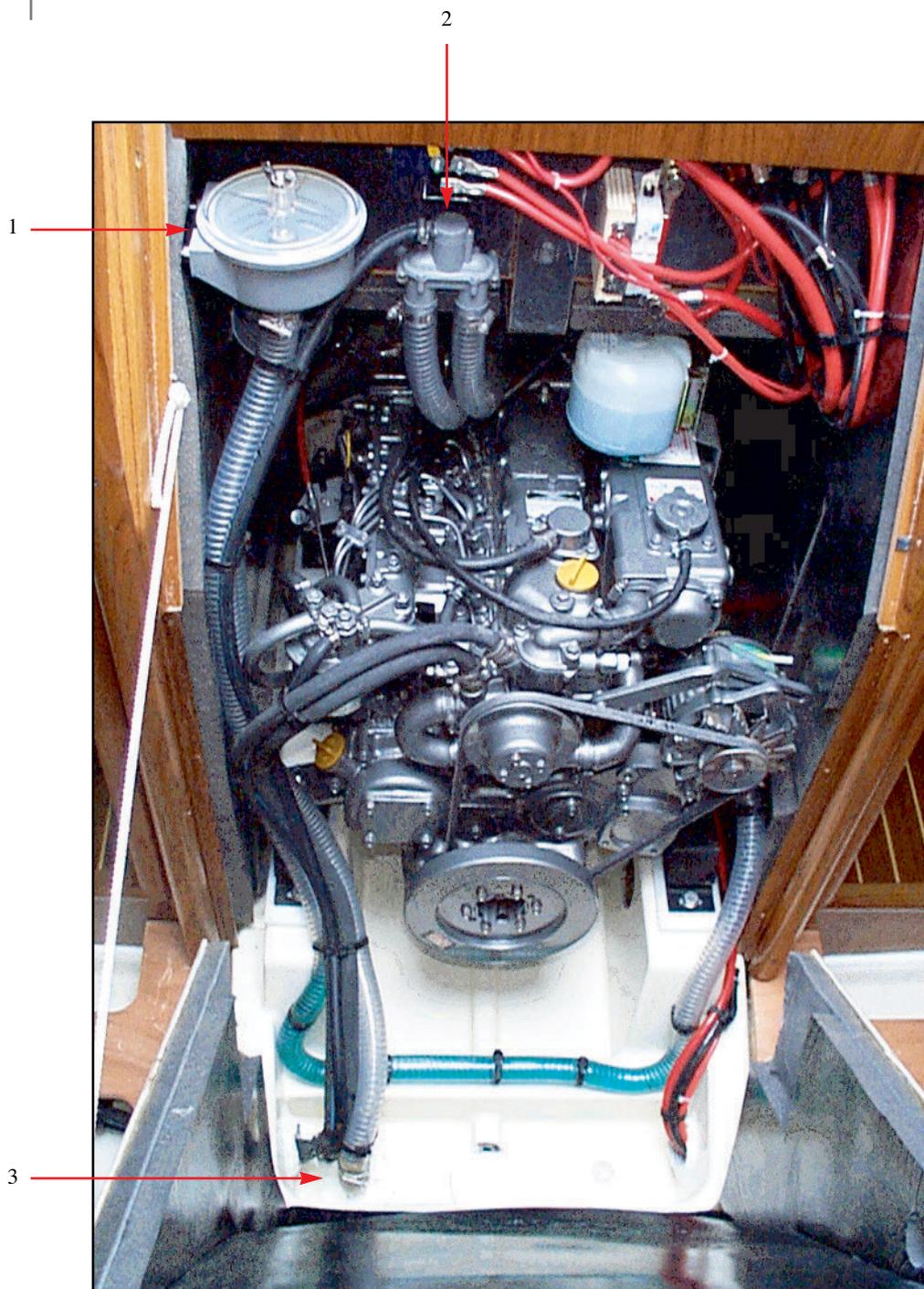
MOTOR

Referirse al manual entregado con el motor.

Es importante leerlo atentamente, le dará las explicaciones detalladas sobre el funcionamiento del motor y todas las operaciones que permiten un buen uso.

PRECAUCION

Nunca haga funcionar el motor con el barco en seco.



1 - Filtro de agua de mar

2 - Codo antisifón

3 - Pasacasco y válvula de toma de agua de mar



MOTOR

ACCESO:

Acceso por la trapa central y por las trapas laterales.

PRECAUCION

Parar el motor antes de abrir la trapa central, o estar lejos de las correas y de las partes móviles. Cuidado con los vestidos holgados, el pelo largo, las sortijas que pueden cogerse en ellas. Llevar vestidos adecuados (guantes, gorros, ecc...).

motorización

TOMA DE AGUA MOTOR :

La válvula de toma de agua del motor tiene un papel capital en lo referente al funcionamiento del motor. Se recomienda particularmente mantener la alcachofa de debajo del casco en el mejor estado de limpieza posible frotando con un cepillo cada vez que se vare el barco. Queda bien entendido que no se debe nunca obstruir con pintura antifouling.

Esta válvula debe abrirse imperativamente cada vez que se ponga en marcha el motor de lo contrario se deterioraría rápidamente el escape y causar importantes daños al motor.

RECOMENDACIONES

Una excelente costumbre consiste en mirar después de la puesta en marcha del motor si el agua sale por el escape. En caso contrario pare inmediatamente el motor y verifique la apertura de la válvula.

No es necesario cerrar la válvula entre cada utilización del motor, sin embargo si es indispensable hacerlo en caso de ausencia prolongada.

El filtro de agua debe inspeccionarse y limpiarse con regularidad.

VISIBILIDAD A NIVEL DEL PUESTO DE PILOTAJE

Las reglas internacionales para prevenir los abordajes en el mar (COLREG) y las reglas de ruta imponen una vigilancia correcta permanentemente y el respeto a la prioridad.

Asegurese que no hay otro buque en su ruta.

La visibilidad desde el puesto de pilotaje puede taparse en las condiciones siguientes:

- Carga y distribución de la carga.
- Condiciones de mar, lluvia, nieblas, brumas u oscuridad.
- Luces en el interior del buque.
- Personas y equipos amovibles situados en el campo de visión del timonel.



FUNCIONAMIENTO MOTOR:

Antes de arrancar el motor:

- Abrir el grifo de carburante.
- Abrir la válvula del circuito de refrigeración del motor.
- Poner en contacto el circuito eléctrico accionando los corta-baterías.
- Antes de arrancar el motor, desembrague el inversor para obtener la aceleración en el punto muerto.
- Para la puesta en marcha del motor, leer el manual del constructor.

PRECAUCION

Nunca corte el contacto o el circuito eléctrico con el motor en marcha.
Si su barco tiene un motor diesel con tirador de stop,
es imperativo accionar éste antes de cortar el contacto de llave.

DIESEL:

- No espere que la reserva del carburante esté casi gastada para llenar el depósito. Corre el riesgo de que se desenganche el circuito carburante.
- Asegurese de tener bastante carburante antes de salir a la mar.

RECOMENDACIONES / MANTENIMIENTO

Leer el manual del constructor entregado con el barco.
Vigile cualquier derrame de aceite o carburante.
Vigile el color de los gases de escape.

CUADRO DE ABORDO / PALANCA DE MANDO

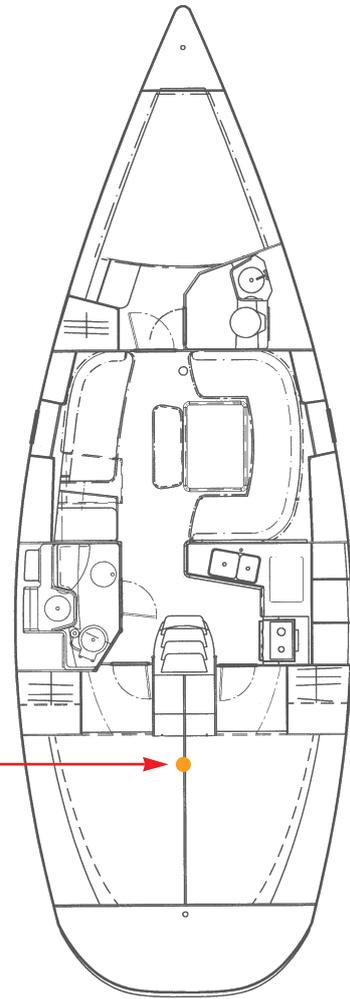
El cuadro de abordó recoge todas las funciones de control del motor. No necesita ninguna precaución particular (vease manual del motor).

Verifique los cables de embrague y de acelerador (engrase los terminales).

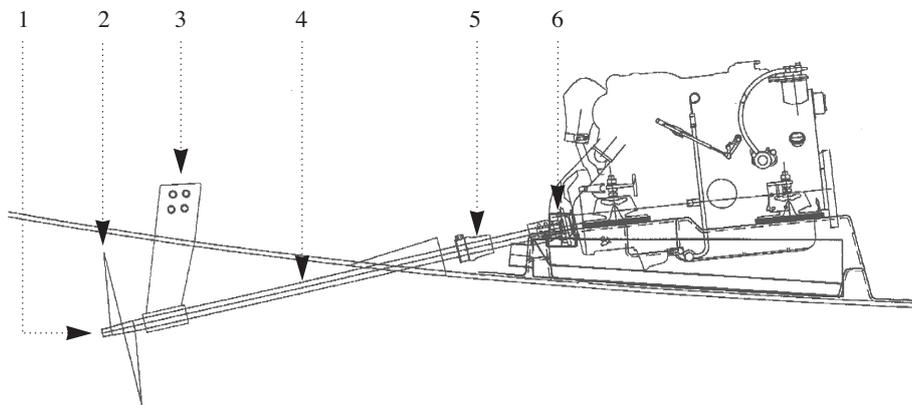
RECOMENDACIONES / NAVEGACION

Con el motor, evite hacer ruido y chapoteo cerca de los otros usuarios y respete las limitaciones de velocidad.

A vela, coloque la palanca en marcha atrás para bloquear la hélice.
Para arrancar de nuevo el motor, reducir la velocidad del barco a la vela para poder desembragar el motor antes de ponerlo en marcha de nuevo.



Sitio idéntico por los otros versiones de distribución



- | | |
|--------------|---------------------|
| 1- Anodo | 4- Eje de la hélice |
| 2- Hélice | 5- Prensa-estopa |
| 3- Arbotante | 6- Acoplamiento |



PRENSA-ESTOPA

El prensa-estopa es accesible por la funda técnica central, detrás del motor.
La junta de estanquidad se engrasará todas las 200 horas de marcha o al menos una vez por año.
Engrasar con 1 cm³ cada vez.
Después de la botadura, quitar el agua del manguito pellizcando con los dedos.

HÉLICE

La hélice entregada de serie con su barco es la síntesis de pruebas ejecutadas en colaboración con el fabricante del motor.

PRECAUCION

Nunca cambiar la hélice sin consultar a un especialista.

ANODO

RECOMENDACIONES

Vigilar varias veces en el año el conjunto del eje de la hélice
y la corrosión del ánodo (cambiarlo si es necesario.)
Controlar y cambiar si es necesario el casquillo.

RECOMENDACIONES / MANTENIMIENTO

Hacer verificar y mantener por un profesional el conjunto del sistema de propulsión y de dirección y remitirse a las informaciones de los fabricantes suministradas con su barco.

BOTADURA



RECOMMANDACIONES DE BOTADURA

ARBOLADURA



RECOMENDACIONES DE BOTADURA

La primera puesta en servicio de su barco JEANNEAU exige mucha competencia y cuidado, pues de la calidad de las numerosas operaciones necesarias a esta puesta en servicio, dependerá el buen funcionamiento futuro del conjunto de los equipos de su barco.

Por este motivo la primera botadura, así como las primeras pruebas de los equipos de diversos deben efectuarse por su concesionario o agente JEANNEAU, para poder tener acceso después al beneficio de la garantía en caso de necesitarla para algunos materiales.

Si más adelante tuviese que proceder Ud. mismo a la botadura, convendría que tomase las precauciones siguientes:

ANTES DE LA BOTADURA:

- Prever eventualmente la colocación de pies de sonda y corredera si su barco lleva estos aparatos.
- Verificar la limpieza de las alcachofas de aspiración de agua.
- Controlar los niveles de aceite del motor y del reductor (ver manual motor). Los grifos de purga de agua de enfriamiento del motor deben estar cerrados.
- Es indispensable la estanquidad con pasta de todos los accesorios opcionales.
- Colocar la corredera en su alojamiento (puede deteriorarse con las cinchas de elevación).
- Para los motores de eje, verificar que el ánodo al final del eje está bien colocado y controlar que la tuerca está bien apretada (la arandela freno con la lengüeta sobre la tuerca). El ánodo no debe estar pintado.
- Todas las válvulas de toma de agua o evacuación deben cerrarse.

GRUA

- Instalar un amarre en proa y otro en popa, así como las defensas.
- En el momento de izar verifique que las cinchas no aprietan sobre algún aparato (sonda, corredera, eje de hélice,...)

Sobre este asunto, le será útil marcar la posición de las cinchas (adhesivo sobre regala) en el momento de la botadura para cuando tenga que sacar el barco (muchos barcos llevan estas marcas adhesivas).

El gancho de la grúa llevará un portico o un sistema separador con dos cinchas. En ningún caso éstas deben colgarse directamente del gancho, pues provocarían esfuerzos de compresión anormales en el casco.

- Efectuar el levantamiento con suavidad y controlar el movimiento del barco con los amarres.

ADVERTENCIA

Nunca se quede a bordo o bajo el barco en el transcurso de la maniobra.





DESPUES DE LA BOTADURA :

- Verificar la estanquidad de los pies de sonda y corredera si hace falta.
- Abrir las válvulas y asegurarse de su estanquidad.
- Verificar igualmente la estanquidad del prensa estopa (ver capítulo 8).
- Antes de arrancar el motor, leer el capítulo 9, motorización

ARBOLADURA

Consultar el capítulo 5 «JARCIA Y VELAMEN»

INVERNAJE



DESARME

PROTECCION Y MANTENIMIENTO



El procedimiento de invernaje se compone de dos fases:

1- DESARME

Desembarcar todos los documentos de bordo, los cabos que no se utilizan para amarres, los utensilios de cocina, los viveres, la ropa, el material de seguridad, la batería de bordo.

Volver a marcar el material de seguridad y verificar las fechas de caducidad, hacer revisar la balsa salvavidas.

Aprovechar para hacer un inventario completo del material.

2- PROTECCION Y MANTENIMIENTO

INTERIOR:

- Vaciar todas las canalizaciones de agua dulce y aclararlas con agua y vinagre (no utilizar productos a base de cloro).
- Engrasar y cerrar las válvulas de toma de agua y los pasacascos, aclarar y desaguar completamente el WC.
- Entrar las cabezas de la sonda y corredera, taponar al máximo las entradas de aire e instalar en el salón un deshidratador de atmosfera dejando las puertas de las cabinas y de los armarios abiertas.
- Airear bastante los cojines y dejarlos en el barco, colocandolos sobre el lado para limitar la superficie de contacto.

EXTERIOR:

- Aclarar abundantemente el casco, la cubierta, engrasar con vaselina todas las piezas mecánicas y móviles (cerrojos, bisagras, cerraduras, etc...)
- Impedir todo roce de cabos, amarres.
- Proteger al máximo el barco con las defensas y asegurarse que está bien amarrado.

El conjunto de estos consejos no constituye un chequeo completo, su concesionario sabrá aconsejarle y ocuparse del mantenimiento técnico de su barco.



MOTOR :

La puesta en invernaje del motor es competencia de un profesional y será diferente según que el barco se quede a flote o en tierra.

Algunas operaciones son indispensables:

A flote:

- Vaciar el circuito de enfriamiento y llevarlo con anticongelante.
- Cerrar el corta-baterías, engrasar las bornas con vaselina y verificar la carga de las baterías.
- Cambiar el ánodo.
- Llenar al máximo el depósito de carburante para evitar la condensación.
- Leer el manual del motor y aplicar todo lo relativo al mismo.

En tierra:

- Desembarcar las baterías y mantenerlas en carga de mantenimiento.
- Hacer todos los vaciados de los circuitos de enfriamiento, escape, aceite y de combustible, así como a las operaciones de invernaje previstas por el constructor, teniendo en cuenta que el riesgo de heladas es más importante cuando el barco está en seco.
- Desmontar y engrasar las válvulas pasacascos de los circuitos de enfriamiento, dejarlas abiertas, verificar las tuberías flexibles.
- Destensar las correas de alternadores y bombas.

APUNTES PERSONALES



CHANTIERS JEANNEAU - 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)).



Este documento no es contractual; ya que nos preocupamos por mejorar nuestros modelos, nos reservamos el derecho de modificar los sin previo aviso.
Conception et réalisation: FLUCAS- NANTES -



Jeanneau preconiza

