SUN ODYSSEY 42 DS

MANUEL DU PROPRIÉTAIRE

CROISIERE

JEANNEAU

SOMMAIRE

SUN ODYSSEY 42 DS FR Code : 986734 Nombre total de pages : 118
Mise à jour 11/2009
Indice I

INTRODUCTION

HISTORIQUE DES MISES À JOUR

Chapitre 1 ..... Page 5
CARACTÉRISTIQUES ET GARANTIE

Chapitre 2 ..... Page 13
SÉCURITÉ

Chapitre 3 ..... Page 25
COQUE

Chapitre 4 ..... Page 33
PONT

Chapitre 5 ..... Page 43
GRÉEMENT ET VOILURE

Chapitre 6 ..... Page 67
EMMÉNAGEMENTS

Chapitre 7 ..... Page 75
PLOMBERIE
Plans en fin de manuel

Chapitre 8 ..... Page 87
CIRCUITS ÉLECTRIQUES
Plans en fin de manuel

Chapitre 9 ..... Page 95
MOTEUR DIESEL

Chapitre 10 ..... Page 109
MISE À L'EAU

Chapitre 11 ..... Page 113
HIVERNAGE
NOTES PERSONNELLES
En fin de manuel

ANNEXES ET OPTIONS
En fin de manuel

HISTORIQUE DES MISES À JOUR

- Indice A 08/2005
- Indice B 04/2006
- Indice C ..... Page 117 ..... 02/2007
- Indice D ..... Page 44 ..... 04/2007
- Indice E ..... Page 21 ..... 05/2007
- Indice F ..... Page 55, 75, 76, 83, 84, 98 ..... 06/2008
- Indice G ..... Page 6, 44, 54, 58, 60 ..... 09/2008
- Indice H ..... Page 29 ..... 06/2006
- Indice I 11/2009

INTRODUCTION

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les usagers du bateau sont avisés que :

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

Gardez ce manuel en lieu sûr et transmettez-le au nouveau propriétaire si vous vendez le bateau.
Il est recommandé de conserver jointes à ce manuel les notices délivrées par les constructeurs des équipements du bateau (accessoires...)

CARACTÉRISTIQUES ET GARANTIE

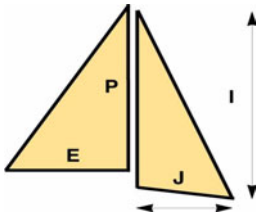
VOTRE BATEAU

CONDITIONS GÉNÉRALES DE GARANTIE

CARACTÉRISTIQUES

Longueur hors tout ..... 12,93 m / 42’ 5’’
Longueur coque ..... 12,59 m / 41’ 3’’
Longueur flottaison ..... 11,60 m / 38’ 0’’
Maître bau ..... 4,13 m / 13’ 6’’
Largeur flottaison ..... 3,33 m / 10’ 11’’
Poids lest GTE ..... 2 553 kg / 5 628 lbs
Tirant d'eau GTE ..... 2,13 m / 6’ 11’’
Poids lest PTE ..... 2 781 kg / 6 131 lbs
Tirant d'eau PTE ..... 1,60 m / 5’ 2’’
Déplacement lège GTE ..... 8 925 kg / 20 063 lbs
Déplacement lège PTE ..... 9 122 kg / 20 506 lbs
Déplacement en charge maximale GTE ..... 11 152 kg / 25 070 lbs
Déplacement en charge maximale PTE ..... 11 349 kg / 25 512 lbs
Charge maximale recommandée par le constructeur ..... 2 382 kg / 5 355 lbs
Comprenant la masse des personnes autorisées à bord (75 kg / 165 lbs par adulte), l'approvisionnement, les liquides consommables (eau douce et carburant) contenus dans les réservoirs fixes remplis à leur capacité maximale, les charges additionnelles, les équipements optionnels, le radeau de survie, la marge sur charge.
Masse totale des liquides (tous réservoirs pleins) ..... 459 kg
Capacité d'eau ..... 355 l / 94 US gal
Capacité fuel ..... 130 l / 34 US gal
Capacité froid ..... 140 l / 37 US gal
Puissance moteur recommandée (moteur diesel) ..... 42 kW
Capacité batterie Moteur 110A
Capacité batterie Servitudes ..... 2 X 110A + 1 X 110A
Cabines 2
Couchettes ..... 5 / 7
Architecte ..... Marc LOMBARD, Jeanneau Design

VOILURE	CLASSIQUE	ENROULEUR	PERFORMANCE
Grand-voile	39,1 m^2 / 520 sq.ft	35 m^2 / 377 sq.f	42 m^2
Génois	42,4 m^2 / 456 sq.ft	42,4 m^2 / 456 sq.ft	47,5 m^2
Spinnaker	122 m^2 / 1313 sq.ft	122 m^2 / 1313 sq.ft	135 m^2
I	15,76 m^2 / 409 sq.ft	15,76 m^2 / 409 sq.ft	16,20 m
J	4,86 m / 15’11"	4,86 m / 15’11"	4,86 m
P	14,88 m / 48’10"	15,24 m / 50"	15,48 m
E	4,45 m / 14’7"	4,86 m / 15’11"	4,45 m



La voile est le moyen principal de propulsion du SUN ODYSSEY 42DS.

CATÉGORIE CE	2 cabines
A	8 personnes
B	10 personnes
C	14 personnes
D	14 personnes

CATÉGORIE A

Ce bateau est conçu pour naviguer dans des vents pouvant dépasser la force 8 Beaufort et dans des vagues de hauteur significative de 4 et plus, et dans une large mesure auto-suffisants. Les conditions anormales telles que les ouragans sont exclues.

De telles conditions peuvent se rencontrer dans des grandes traversées, par exemple à travers les océans, ou à proximité de côtes, lorsque l'on n'est pas protégé du vent et des vagues sur plusieurs centaines de milles nautiques.

CATÉGORIE B

Ce bateau est conçu pour naviguer dans des vents ne dépassant pas la force 8 Beaufort et dans les vagues correspondantes (vagues de hauteur significative inférieur ou égale à 4).

De telles conditions peuvent se rencontrer dans des navigations au large, ou à proximité de côtes, lorsque l'on n'est pas protégé du vent et des vagues sur plusieurs centaines de milles nautiques. Ces conditions peuvent également se rencontrer dans des mers intérieures de taille suffisante pour pouvoir donner la hauteur de vague en question.

CATÉGORIE C

Ce bateau est conçu pour naviguer dans des vents ne dépassant pas la force 6 Beaufort et dans les vagues correspondantes (vagues de hauteur significative inférieur ou égale à 2).

De telles conditions peuvent se rencontrer dans des eaux intérieures exposées, dans des estuaires et dans des eaux côtières avec des conditions de temps modérées.

CATÉGORIE D

Ce bateau est conçu pour naviguer dans des vents ne dépassant pas la force 4 Beaufort et dans les vagues correspondantes (vagues occasionnelles de 0,5 de hauteur au maximum).

De telles conditions peuvent se rencontrer dans des eaux intérieures abritées et dans des eaux côtières par beau temps.

Note :

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

VOTRE BATEAU

Version	.....
NOM DU BATEAU	.....
NOM DU PROPRIÉTAIRE	.....
ADRESSE	.....
	.....
	.....
N° DE COQUE	.....
N° DE SÉRIE	.....
N° D'IMMATRICULATION	.....
DATE DE LIVRAISON	.....
N° DE CLÉ DE L'ENTRÉE	.....
MARQUE DU MOTEUR	.....
N° DE SÉRIE MOTEUR	.....
N° DE CLÉ MOTEUR	.....

Votre agent

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

ISO 9001
certifié
AFAQ n°1994/20768

CONDITIONS GÉNÉRALES DE GARANTIE

Article 1

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

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

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

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

Article 2

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

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

Article 3

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

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

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

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

Article 4

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

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

Article 5

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

Article 6

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

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

Article 7

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

PRÉCAUTION AVANT TOUTE RÉPARATION

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

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

DANGER

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

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

SÉCURITÉ

ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

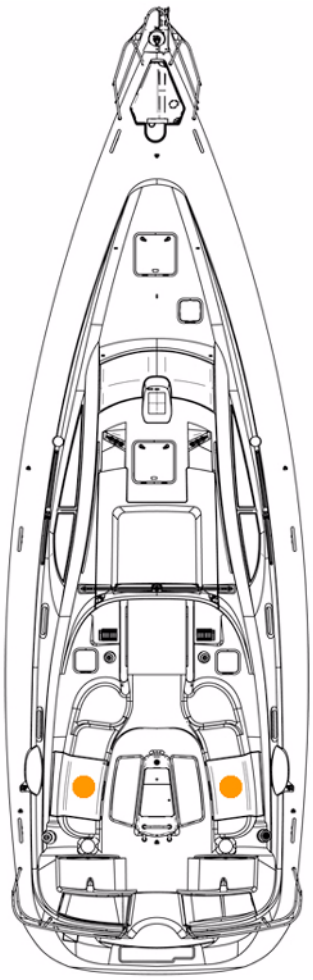
CONSIGNES DE SÉCURITÉ RELATIVES AU CIRCUIT GAZ

LUTTE CONTRE L'INCENDIE

ASSÈCHEMENT

BARRE FRANCHE DE SECOURS

EMPLACEMENT RADEAU DE SURVIE



Radeau dans le coffre de cockpit bâbord

NOTA : Si plus de 10 personnes à bord : 2 radeaux de survie obligatoires.

ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

Le radeau de survie est situé dans un coffre de cockpit.

RADEAU DE SURVIE

DANGER

- Les fuites ou les vapeurs de carburant constituent un risque d'incendie et d'explosion.
- Aérer longuement le compartiment moteur avant de démarrer le moteur.
- Risque d'incendie ou d'explosion pouvant résulter d'une mauvaise utilisation des systèmes en courant continu ou alternatif. Se reporter au chapitre Électricité.

AVERTISSEMENT

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

RECOMMANDATION

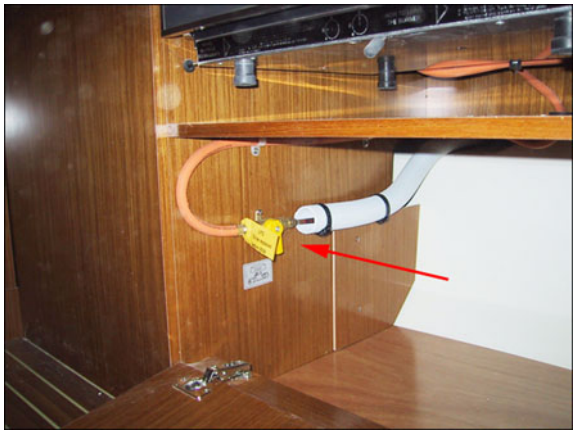
Pendant la navigation, ne jamais cadenasser ou fermer à clé le coffre du radeau.
Avant de prendre le départ, lire attentivement la procédure de mise à l'eau indiquée sur le radeau.

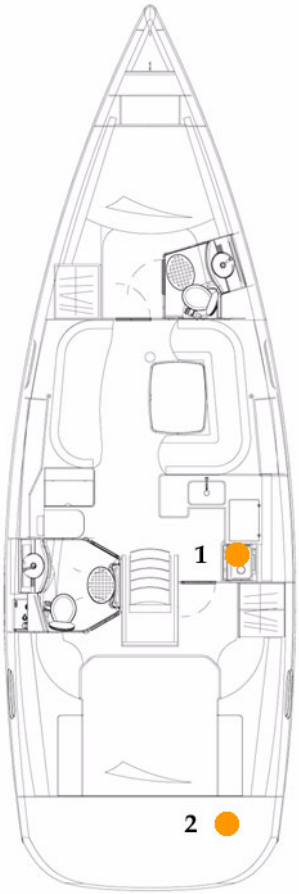
RECOMMANDATION

Fermer les panneaux de pont et les hublots avant chaque sortie
(y compris le panneau de descente par gros temps).
Fixer soigneusement les éléments mobiles lorsque le bateau est en route.

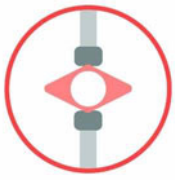
CONSEIL : Ne rien stocker sous les planchers.

VANNE DE GAZ





Vanne ouverte



Vanne fermée

1. Vanne sur appareil
2. Vanne sur bouteille

AVERTISSEMENT

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

NOTA : Voir circuit gaz en fin de manuel.

CONSIGNES DE SÉCURITÉ RELATIVES AU CIRCUIT GAZ

Type de bouteille : "Camping-Gaz" (butane, pression de service 10 kg/cm^2, ou selon la norme en vigueur dans votre pays).

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

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

Ne jamais laisser un appareil en fonctionnement sans surveillance.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Maintenir les bouteilles vides déconnectées et leurs vannes fermées.

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

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

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

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

Faire effectuer les réparations par une personne compétente.

EMPLACEMENT DES EXTINCTEURS (ISO 9094-1)

Un extincteur ou une couverture anti-feu doit être placé à moins de 2 m de tout appareil à flamme.
D'autres emplacements sont possibles, les extincteurs devant se situer à moins de 5 m de toutes couchettes.
Un extincteur doit être placé obligatoirement à moins de 2 m de l'orifice extincteur.
Un extincteur doit se trouver à moins de 1 m du poste de barre.

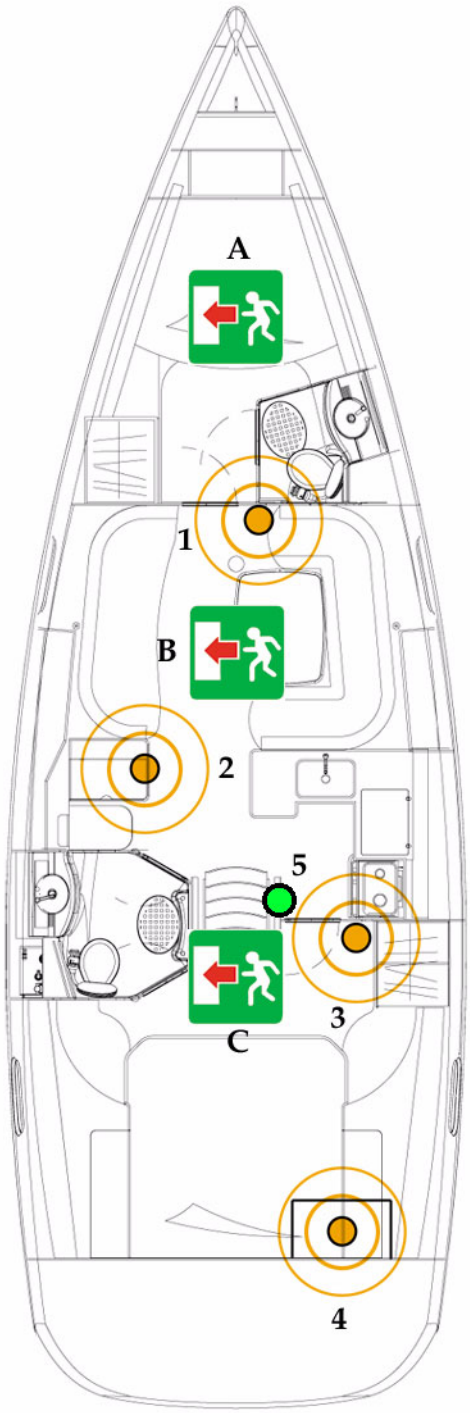
AVERTISSEMENT
Les extincteurs font partie de l'équipement obligatoire.

Extincteur, à l'unité, capacité mini 5 A/34 B.
Pour le SUN ODYSSEY 42 DS : 10 A/68 B
(2 extincteurs minimum).

1. Contre cloison de mât
2. Sous table à carte
3. Dans cabine arrière
4. Dans coffre de cockpit
5. Orifice extincteur de compartiment moteur

Issues de secours en cas d'incendie

A. Panneau(x) de pont de(s) cabine(s) avant
B. Panneau de pont de carré
C. Descente



LUTTE CONTRE L'INCENDIE

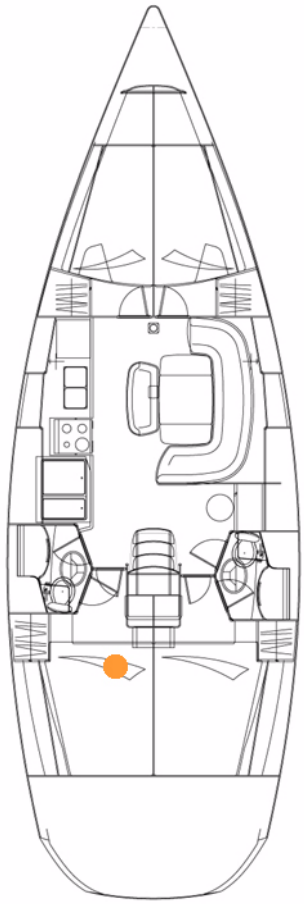
Répartir les extincteurs à des emplacements facilement accessibles et éloignés d'une source possible d'incendie. Le compartiment moteur est pourvu d'un orifice permettant de projeter à l'intérieur le produit extincteur sans qu'il soit nécessaire d'ouvrir les panneaux d'accès habituels.

Procédure à appliquer en cas d'incendie de cale moteur :

- Arrêter le moteur.
- Couper l'alimentation électrique et l'alimentation en carburant.
- Projeter le produit extincteur par l'orifice.
- Attendre une minute.
- Ouvrir les panneaux d'accès pour procéder aux réparations.

5.3.3 c); 5.3.3 k); 5.5.1 ISO 10 240

1. Vanne de fuel moteur
2. Vanne de fuel pour groupe électrogène



NOTA : Même emplacement pour les autres versions d'aménagement.

DANGER

Risque d'incendie ou d'explosion pouvant résulter d'une mauvaise utilisation des systèmes en courant continu ou alternatif (Se reporter au chapitre Électricité).

AVERTISSEMENT

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

Le matériel de lutte contre l'incendie (extincteurs portatifs, couverture anti-feu et seau) doit impérativement être accessible en permanence et immédiatement.

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

- Faire vérifier les extincteurs conformément aux prescriptions indiquées.
- Remplacer les extincteurs par d'autres de caractéristiques équivalentes (capacité et résistance au feu équivalentes), si les extincteurs sont expirés ou déchargés.
- Informer l'équipage de :
  - la position et le fonctionnement des extincteurs,
  - La position de l'orifice de décharge dans le compartiment moteur,
  - La position des issues de secours.
- S'assurer que les extincteurs sont accessibles quand le bateau est occupé.
- S'assurer que les ouvertures de ventilation des compartiments moteur (et générateur si installé) soient bien dégagées.

AVERTISSEMENT

Ne jamais :

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

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

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

Ne pas entreposer de matériaux combustibles dans le compartiment moteur.

Si des matériaux non combustibles sont entreposés dans le compartiment moteur, ils doivent être assurés afin de ne pas risquer de tomber sur la machinerie et ne doivent obstruer ni l'accès vers le compartiment moteur ni sa sortie.

Fixer toujours les rideaux en position ouverte lors de l'utilisation de la gazinière.

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

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

AVERTISSEMENT

N'utiliser les extincteurs au CO_2 que pour combattre les **feux électriques**.
Évacuer la zone immédiatement après la décharge pour éviter l'asphyxie.
Aérer avant d'entrer.

ASSÈCHEMENT

POMPE DE CALE ÉLECTRIQUE

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

Chaque pompe se met en route automatiquement grâce à un déclencheur situé dans la zone du puisard ou en fond de coque.

Fonctionnement :
Les pompes de cale électriques sont reliées au circuit servitudes 12V. Pour permettre leur fonctionnement, il est nécessaire de mettre sous tension le circuit 12V en actionnant les coupe batteries.

Capacité : 50,5 litres / minute.

POMPE DE CALE MANUELLE

La pompe de cale manuelle est située dans le cockpit.

Le bras de manoeuvre de la pompe doit rester accessible en toute circonstance.

Capacité : 40,5 litres / minute.

NOTA : Plan assèchement cale en fin de chapitre.

PRÉCAUTIONS DE SÉCURITÉ

Nettoyer les points ou crépines d'aspiration des pompes des débris qui pourraient les obstruer. Si les cloisons étanches isolant les pics avant et arrière sont munies de vannes, celles-ci doivent être maintenues fermées en temps normal et ouvertes uniquement pour vidanger l'eau dans la cale principale.

BARRE FRANCHE DE SECOURS

NOTA : Voir page 46 : Appareil à gouverner.

BARRE FRANCHE DE SECOURS

La barre franche de secours est située dans un coffre arrière et doit rester facilement accessible.

Pour la mise en oeuvre de la barre franche :

- Dévisser à l'aide d'une manivelle de winch le nable de barre franche situé à l'arrière du cockpit.
- Engager la barre franche dans la mèche du safran en s'assurant qu'elle est bien emboîtée dans le carré.

RECOMMANDATION

La barre franche de secours n'est conçue que pour naviguer à vitesse réduite en cas d'avarie de barre.

COQUE

CONSTRUCTION

ENTRETIEN DE LA COQUE

CARÉNAGE

NOTICE DE RÉPARATION DU GEL-COAT

CONSTRUCTION

Votre bateau est construit en stratifié polyester.

Le contre-moule collé et stratifié à la coque répartit les efforts sur toute la surface du fond. Le lest en fonte est fixé à la coque par des boulons et contreplaques.

Le pont est en sandwich balsa avec âme pleine aux emplacements des pièces d'accastillage. La liaison pont-coque est réalisée par un collage et renforcée par la fixation du cale pied teck.

ENTRETIEN DE LA COQUE

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

Nettoyer votre bateau à terre de préférence.

Utiliser le moins possible d'agents de nettoyage.

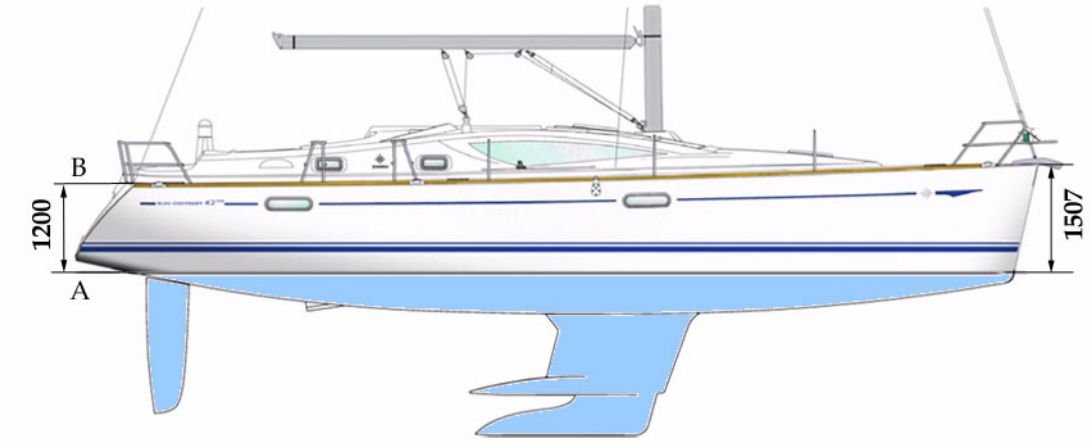
Ne pas utiliser de solvants ou d'agents détergents agressifs (voir page suivante).

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

PRÉCAUTION

L'emploi du nettoyeur à haute pression est fortement déconseillé.
L'emploi de l'eau chaude ou de la vapeur est à proscrire.

CARÉNAGE



Surface immergée : 37 m^2 - (Les mesures s'entendent "bateau lège")

A. Ligne de flottaison
B. Livet
C.

CARÉNAGE

PRÉCAUTION

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

PRÉCAUTION

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

RECOMMANDATION

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

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

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

Se reporter au chapitre 10 pour les procédures de mise à l'eau.

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

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

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

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

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

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

NOTICE DE RÉPARATION DU GEL-COAT

PROPORTIONS

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

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

AVERTISSEMENT

Pour bien réussir vos travaux, respecter les conditions suivantes :

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

MISE EN OEUVRE

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

DANGER

Le catalyseur est un produit dangereux :

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

STOCKAGE

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

Conserver les composants 6 mois au maximum.

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

NETTOYAGE DES OUTILS

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

PONT

NAVIGATION

AMARRAGE

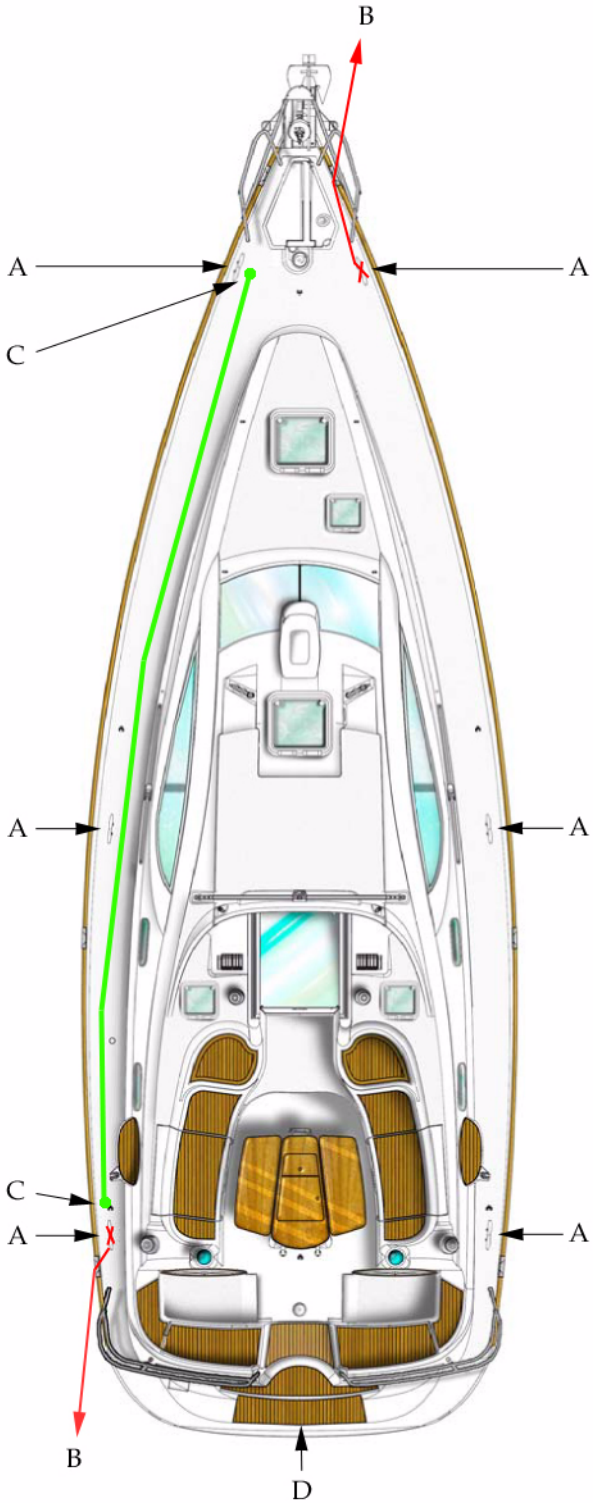
REMORQUAGE

MOUILLAGE

ENTRETIEN DU PONT

APPAREIL À GOUVERNER

PLAN DE PONT



A. Taquets d'amarrage
B. Remorquage :
   • à l'avant, pour être remorqué
   • à l'arrière, pour remorquer
C. Ligne de vie (fixée sur taquets d'amarrage ou sur cadènes optionnelles)
D. Échelle de bain

NOTA : L'échelle située à l'arrière permet de remonter à bord (rep. D).

DANGER

Porter son gilet de sauvetage.

Par gros temps, porter son harnais de sécurité et s'attacher au bateau.

En navigation, fermer et verrouiller la ou les portes d'accès à la jupe arrière..

AMARRAGE

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

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

DANGER

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

APRÈS L'AMARRAGE

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

REMORQUAGE

REMORQUEUR

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

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

REMORQUÉ

- Rester à la barre en veillant à ne pas s'écarter du sillage du remorqueur.
- Un remorquage inapproprié peut endommager votre bateau, ne pas remorquer à une vitesse supérieure à 6 noeuds.

MOUILLAGE

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

PRÉCAUTION

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

MOUILLAGE

PRÉCAUTION

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

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

REMONTÉE DU MOUILLAGE

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

MOUILLAGE ARRIÈRE

Les manoeuvres de mouillage arrière s'effectuent moteur débrayé.

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

AVERTISSEMENT

Les manoeuvres au guindeau sont dangereuses :

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

ENTRETIEN

RECOMMANDATION

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

ENTRETIEN DU PONT

Nettoyer votre bateau à terre de préférence.

Utiliser le moins possible d'agents de nettoyage.

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

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

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

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

ACCASTILLAGE

- Rincer abondamment à l'eau douce tous vos équipements.
- Lubrifier périodiquement ridoirs, winchs, rails et chariots avec une graisse hydrofuge.
- Rincer abondamment et fréquemment les poulies et réas à l'eau claire.
- Nettoyer et polir avec le "Rénovateur chrome et inox Jeanneau" (fourni dans la valise d'entretien) les aciers inoxydables qui présentent des petites piqûres ou alvéoles d'oxydation.

BOISERIES EXTÉRIEURES

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

CONSEIL : Ne pas utiliser de nettoyeur haute pression.

PLEXIGLAS

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

SELLERIE EXTÉRIEURE

Rentrer la sellerie amovible (nettoyée à l'eau savonneuse puis séchée) lorsque le bateau est inoccupé.

INOX

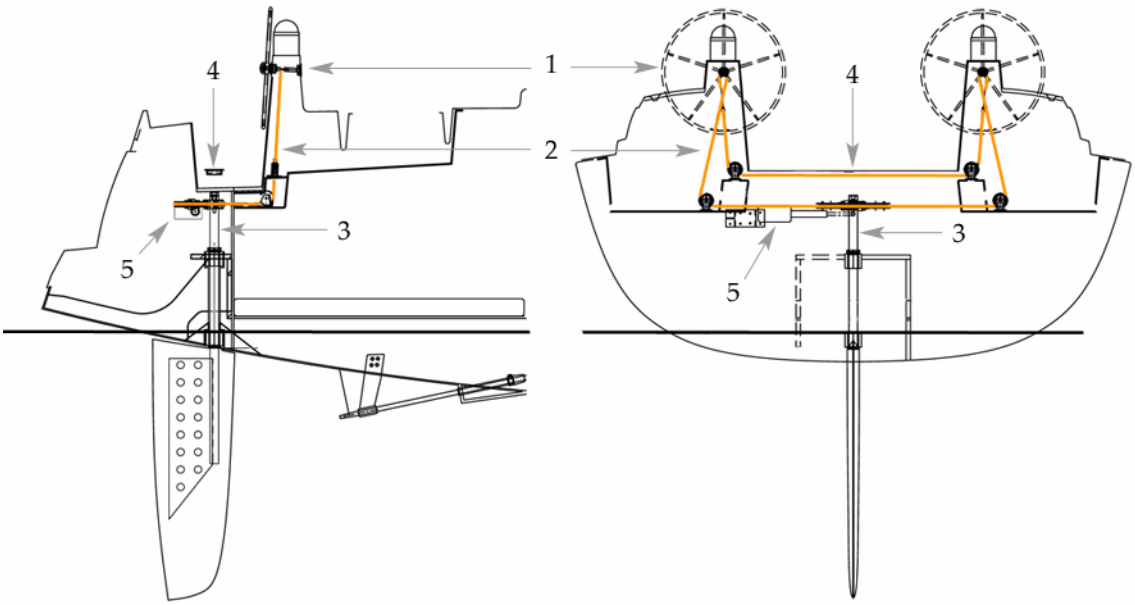
Un inox n'est pas inaltérable et demande un minimum d'entretien :

- Privilégier des outils chromés pour toute manipulation sur l'inox.
- Reconstituer régulièrement le film protecteur avec une pâte à passiver (consulter votre concessionnaire).

PRÉCAUTION

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

APPAREIL À GOUVERNER



Accès aux drosses par le coffre de cockpit arrière (Assise barreur) - Accès aux drosses par cabine arrière

1. Barre à roue + Colonne de barre
2. Drosse câble diamètre 5 mm
3. Mèche de barre
4. Nable barre franche de secours
5. Pilote automatique (Option)

APPAREIL À GOUVERNER

- Vérifier régulièrement le serrage.
- Ne pas tendre les drosses excessivement.
- Graisser tous les éléments.

Entretenir les bagues en nylon, ertalon ou téflon uniquement avec du WD40.

AVERTISSEMENT

- Apprenez à déterminer la distance nécessaire à l'arrêt complet du bateau.
- La marche arrière n'est pas un frein.

GRÉEMENT ET VOILURE

GRÉEMENT DORMANT

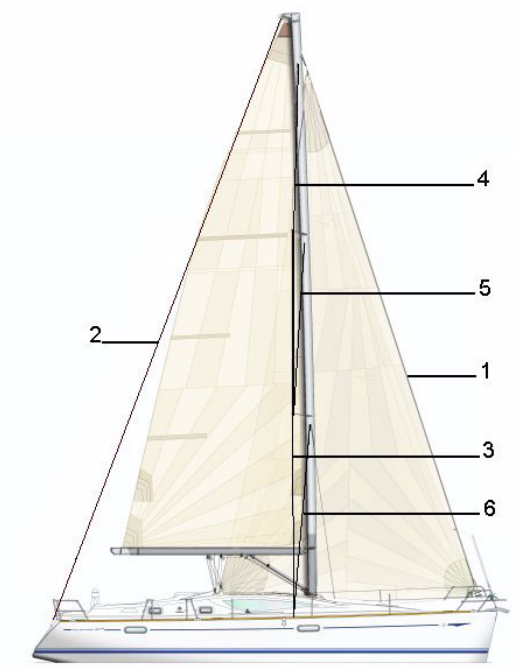
GRÉEMENT COURANT

WINCHS

MISE EN PLACE DES VOILES

VOILES

GRÉEMENT DORMANT



MÂT CLASSIQUE

	Désignation	Nb.	Diam. (mm)		Désignation	Nb.	Diam. (mm)
1	Étai	1	8	4	V2/D3	2	8
2	Pataras	2	6	5	D2	2	6
3	V1	2	8	6	D1	2	10

MÂT ENROULEUR

	Désignation	Nb.	Diam. (mm)		Désignation	Nb.	Diam. (mm)
1	Étai	1	8	4	V2/D3	2	8
2	Pataras	2	6	5	D2	2	6
3	V1	2	8	6	D1	2	10

MÂT PERFORMANCE

	Désignation	Nb.	Diam. (mm)
1	Étai	1	8
2	Pataras	1	7
3	V1	2	10
4	V2/D3	2	8
5	D2	2	6
6	D1	2	10

GRÉEMENT DORMANT

Le premier mâtage de votre bateau a été effectué sous la responsabilité de votre concessionnaire JEANNEAU.

Pour mâter ou démâter par vous-même, appliquer la procédure suivante :

AVANT LE MÂTAGE

- Protéger le mât des éventuels frottements du crochet et du câble de grutage.
- Amarrer les haubans et toutes les manoeuvres à la base du mât à l'aide d'une ligature de longueur suffisante pour pouvoir guider le pied de mât lors du mâtage.
- Protéger les embouts de barres de flèche et le tambour d'enrouleur.
- Passer autour du mât un bout de 1,50 m environ, muni d'un oeil avec cosse à chaque extrémité et enrobé de chiffons. Placer le bout sous le deuxième étage de barres de flèche. Relier les deux cosses (placées en avant du mât) par une manille suffisamment grosse pour recevoir le crochet de la grue. Monter l'ensemble jusqu'à venir en tension sous les embases des barres de flèche.

DANGER

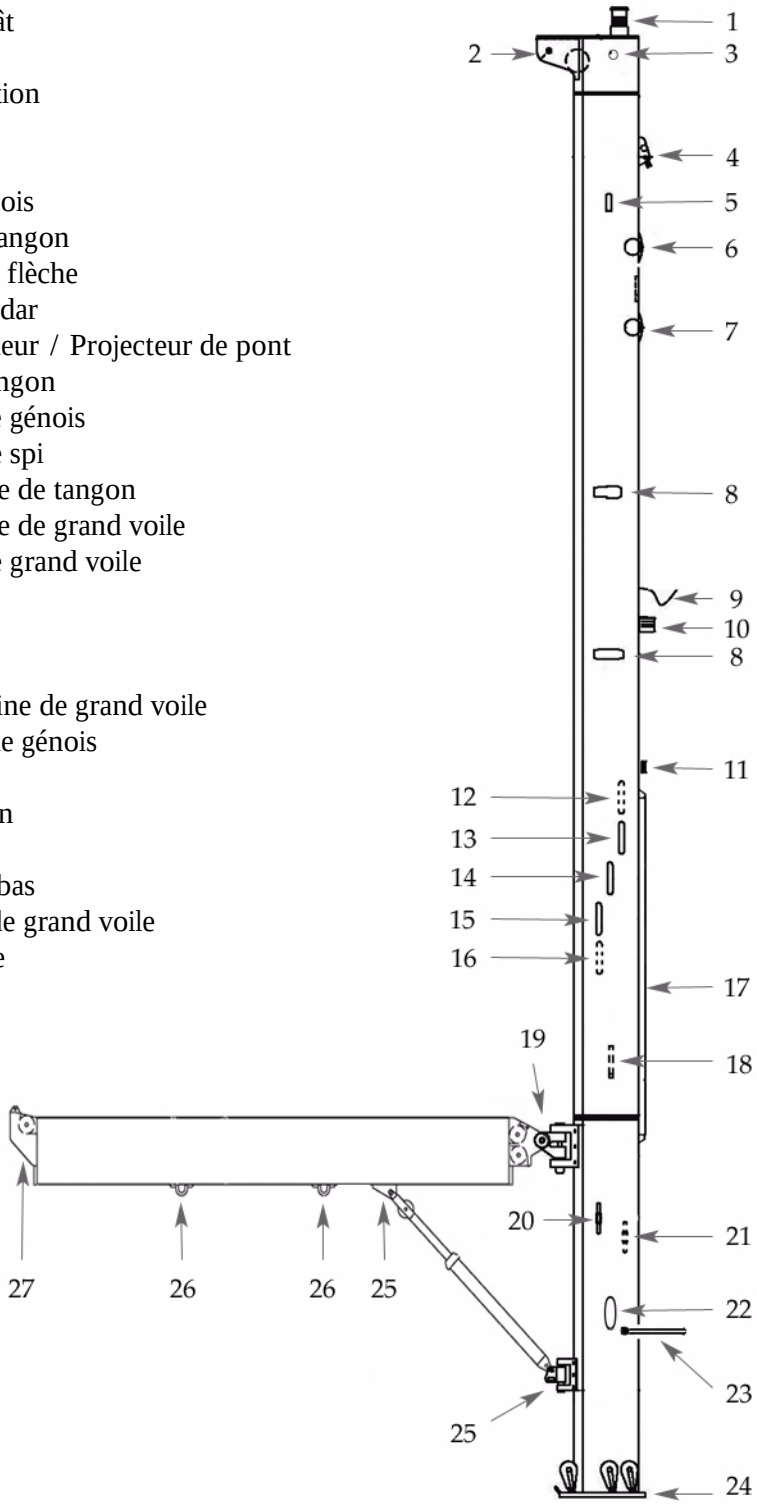
S'assurez, avant le levage du mât, de disposer d'un espace suffisamment dégagé (risque d'électrocution au contact ou voisinage de câbles électriques).

AU COURS DU MÂTAGE

- Prendre les précautions nécessaires pour éviter toute détérioration des équipements de tête de mât.
- Utiliser le pataras et la ligature de pied de mât pour assurer le guidage.
- Vérifier que la base du mât est intégralement en appui sur son embase.

MÂT CLASSIQUE

1. Feu de tête de mât
2. Ancrage pataras
3. Passage fils - Option
4. Ancrage étai
5. Ancrage hauban
6. Réa drisse de génois
7. Réa - Balancine tangon
8. Ancrage barre de flèche
9. Messager pour radar
10. Feu de route moteur / Projecteur de pont
11. Réa chariot de tangon
12. Chicane drisse de génois
13. Chicane drisse de spi
14. Chicane balancine de tangon
15. Chicane balancine de grand voile
16. Chicane drisse de grand voile
17. Rail de tangon
18. Bloqueur
19. Vît de mulet
20. Taquet de balancine de grand voile
21. Taquet - Drisse de génois
22. Trappe d'accès
23. Anneau de tangon
24. Pied de mât
25. Ferrures de hale-bas
26. Pontet d'écoute de grand voile
27. Embout de bôme

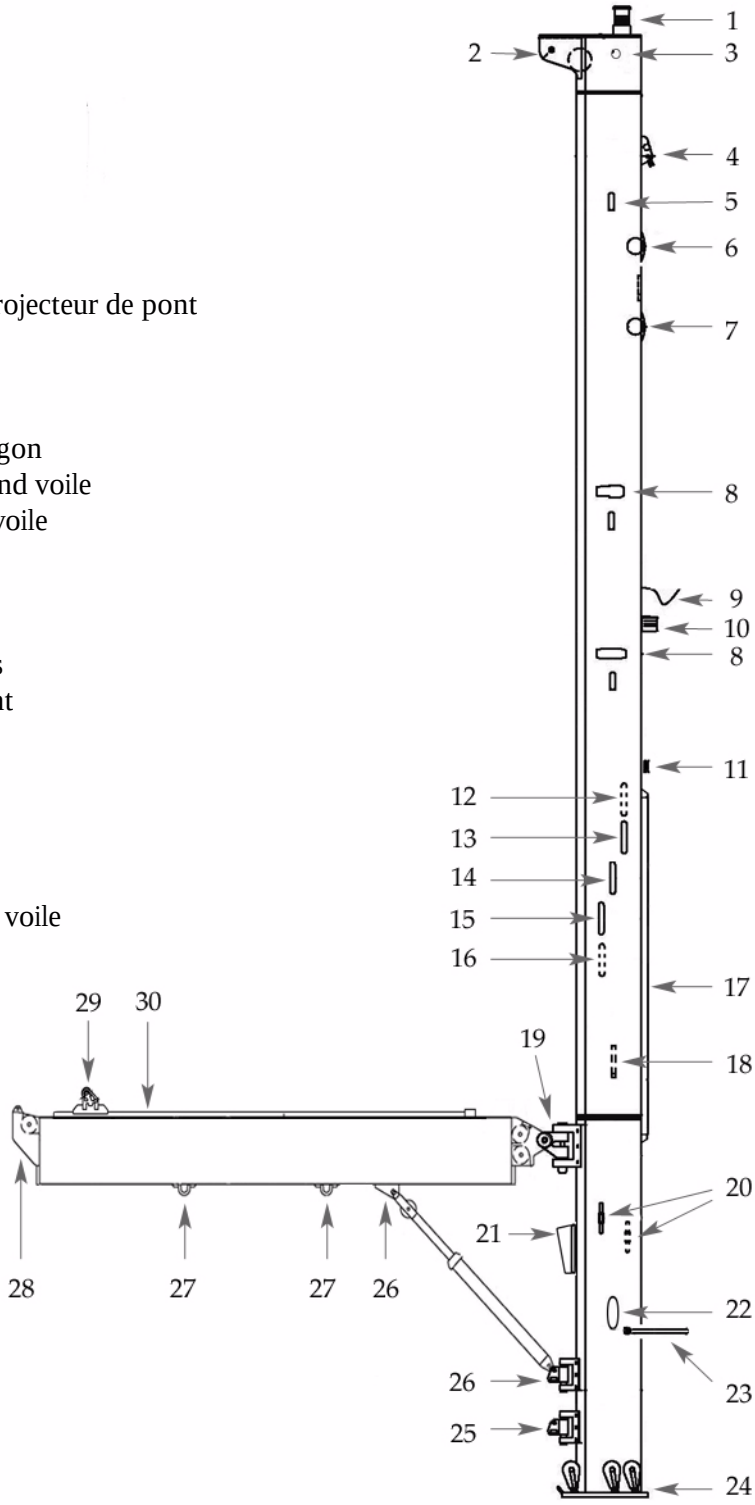


APRÈS LE MÂTAGE

- Vérifier le blocage et la position des barres de flèche (toujours au-dessus de l'horizontale).
- Graisser tous les ridoirs.
- Mettre le gréement sous tension (Se reporter au chapitre 5, "Réglage").
- Reconnecter les câbles électriques (Se reporter au chapitre 8, "Électricité").
- Vérifier le blocage des axes de fixation des ridoirs. Protéger les axes de fixation à l'aide de ruban adhésif.
- Remonter la bôme. Repasser toutes les manoeuvres.
- Reprendre le réglage du mât après quelques sorties.

MÂT ENROULEUR

1. Feu de tête de mât
2. Ancrage pataras
3. Passage fils - Option
4. Ancrage étai
5. Ancrage hauban
6. Réa drisse de génois
7. Réa balancine de tangon
8. Ancrage barre de flèche
9. Messager pour radar
10. Feu de route moteur / Projecteur de pont
11. Réa chariot de tangon
12. Chicane drisse de génois
13. Chicane drisse de spi
14. Chicane balancine de tangon
15. Chicane balancine de grand voile
16. Chicane drisse de grand voile
17. Rail de tangon
18. Bloqueur
19. Vît de mulet
20. Taquet - Drisse de génois
21. Mécanisme d'enroulement
22. Trappe d'accès
23. Anneau de tangon
24. Pied de mât
25. Support - Réa
26. Ferrures de hale-bas
27. Pontet d'écoute de grand voile
28. Embout de bôme
29. Chariot de bôme
30. Rail de bôme



DÉMÂTAGE

- Repérer les emplacements des manoeuvres à l'aide d'étiquettes.
- Effectuer les opérations inverses préconisées dans la procédure de mâtage.

RÉGLAGE

Un professionnel a effectué le pré-réglage et la mise sous tension des câbles.

Après quelques sorties, procéder au réglage définitif pour obtenir une parfaite rectitude transversale du mât.

Pour conserver le mât rectiligne longitudinalement **sous voile**, adopter un réglage de compensation au port :

- Mât classique :
  - Pré-cintrer légèrement le mât longitudinalement, le milieu du mât vers l'avant et la tête vers l'arrière.
  - La flèche doit être environ de la moitié de la section du profil.
- Mât enrouleur :
  - Pré-cintrer **très** légèrement le mât longitudinalement.
  - La flèche doit être **inférieure** à la moitié de la section du profil.

RÉGLAGES DE COMPENSATION AU PORT

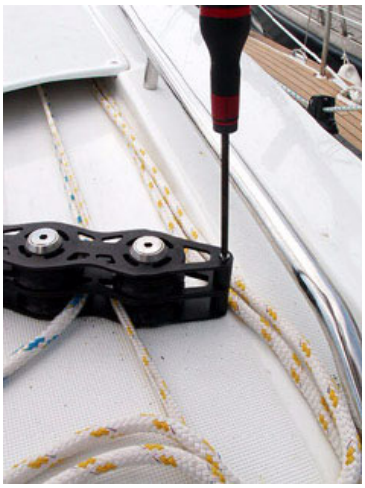
- Avant de fixer le pataras, raidir les galhaubans (le gréement étant à barre de flèches poussantes).
- Imposer une tension importante à l'ensemble du gréement (sous voile par 15 à 20 noeuds, il est normal que le gréement sous le vent soit légèrement détendu).
- Après l'obtention d'une parfaite rectitude transversale et longitudinale au port, relâcher les bas-haubans arrière (bâbord et tribord) de manière symétrique de 2 tours de ridoirs.
- Pour terminer le réglage du longitudinal, imposer une tension importante des ridoirs de pataras jusqu'à obtenir une bonne stabilité de l'étai sous voile par 15 à 20 noeuds de vent.

Utiliser les goupilles pour arrêter le réglage sur tous les ridoirs. Conserver le réglage pendant la saison d'utilisation du bateau.

CONSEIL : Les bas haubans avant ne servent que de maintien du mât longitudinalement. Les bas haubans ne doivent pas être tendus exagérément.

MONTAGE DU VA ET VIENT DU MÂT À ENROULEUR

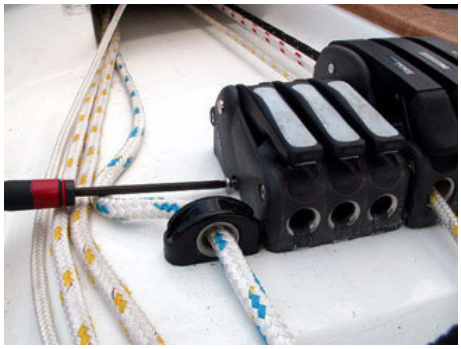
POULIE PLAT PONT



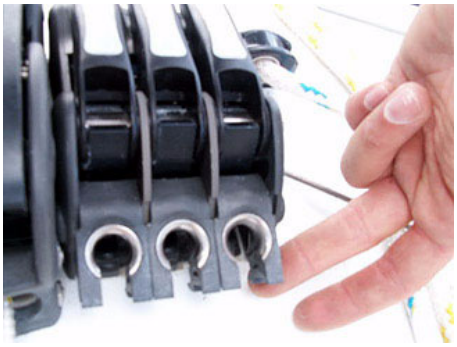
Dévisser et sortir la vis et les 2 entretoises

Passer le cordage
Remonter la vis et les 2 entretoises

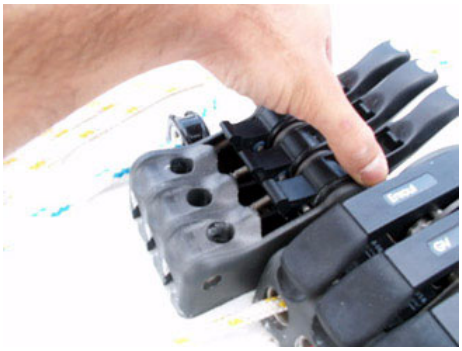
BLOQUEUR OUVRANT



Retirer la vis centrale



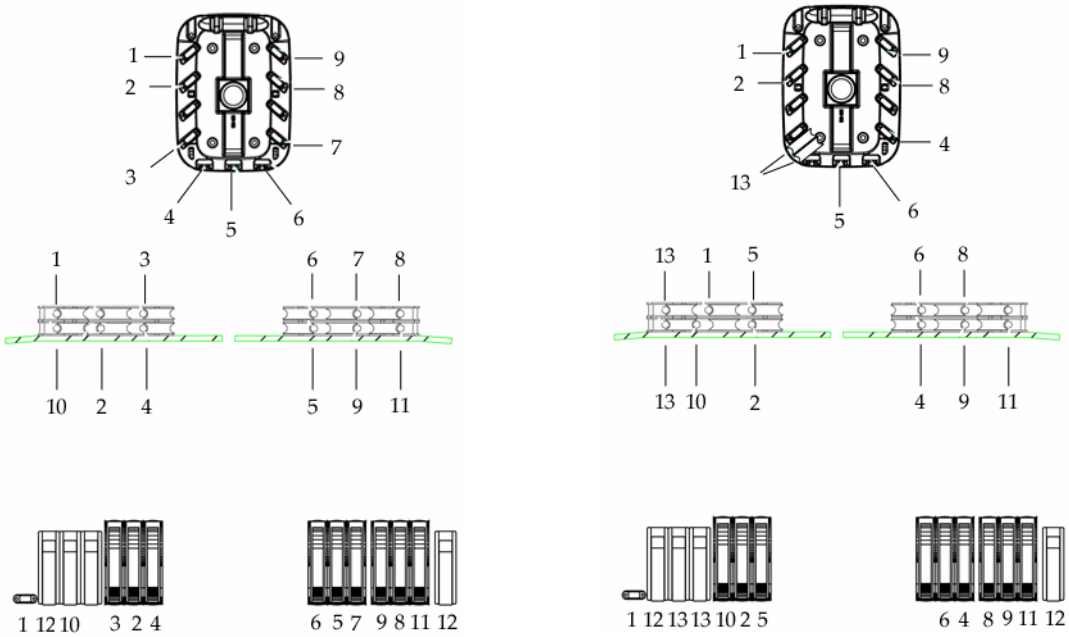
Faire pivoter les faces avant du bloqueur



Faire coulisser le bloqueur ouvert vers l'arrière

Passer le cordage
Remonter le bloqueur en procédant à l'inverse du démontage

PASSAGE DES RÉGLAGES



1. Drisse de génois
2. Drisse de grand voile
3. Ris 2
4. Bordure
5. Hale-bas de bôme
6. Écoute de grand voile
7. Ris 1
8. Balancine tangon
9. Drisse spi
10. Enrouleur de génois
11. Hale-bas de tangon
12. Chariot - Grand-voile

ENTRETIEN

Avant chaque sortie, inspecter minutieusement le mât de haut en bas.

Vérifier périodiquement la tension du gréement et le blocage des contre-écrous ou des goupilles d'axe (première vérification à effectuer après quelques journées d'utilisation par tous types de temps).

Assurer et graisser les ridoirs à l'aide de suif, de graisse graphitée ou autre.

Ne jamais utiliser de silicone pour graisser les ridoirs.

Vérifier la tension des ridoirs.

Surveiller une éventuelle usure des ridoirs (due au frottement des cadènes si le gréement est détendu).

Remplacer tout hauban ou étai présentant des fils coupés ou des coques.

Vérifier régulièrement l'état des cadènes et des tirants à l'intérieur.

DANGER

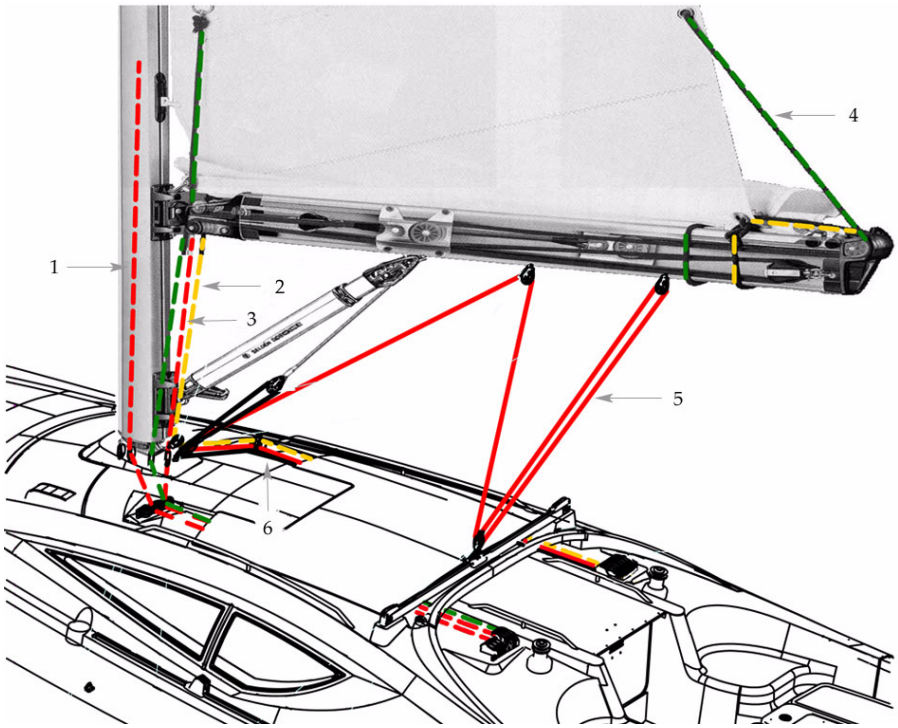
Pour hisser un équipier en tête de mât, faire un noeud de chaise avec la drisse directement sur l'anneau de la chaise de mât

(ne jamais utiliser le mousqueton ou la manille de la drisse).

Ne pas hisser d'équipiers en navigation par gros temps.

CONSEIL : Votre concessionnaire JEANNEAU peut réaliser toutes les opérations d'entretien.

GRÉEMENT COURANT GRAND-VOILE CLASSIQUE + PERFORMANCE



	Désignation des bouts	Nb.	Type	Couleur	Diam. (mm)	Long. (m)
1	Drisse de grand voile	1	FO	Noir	12	35
2	Ris 1 (Auto)	1	FO	Blanc/jaune	12	23,3
3	Bordure	1	FO	Blanc/rouge	10	12
4	Ris 2 (Auto)	1	FO	Blanc/vert	12	33
5	Écoute de grand voile	1	FO	Rouge	12	18
6	Hale-bas de bôme	1	FO	Noir	10	9
7	Réglage chariot	2	FO	Noir	8	8
8	Balancine de bôme	1	FO	Gris	8	29

FO : Tresse de drisse

ENTRETIEN

Remplacer tout réa déformé ou ébréché. Vérifier une fois par an les axes des réas placés en tête de mât.

Vérifier régulièrement l'état des mâchoires des coinceurs.

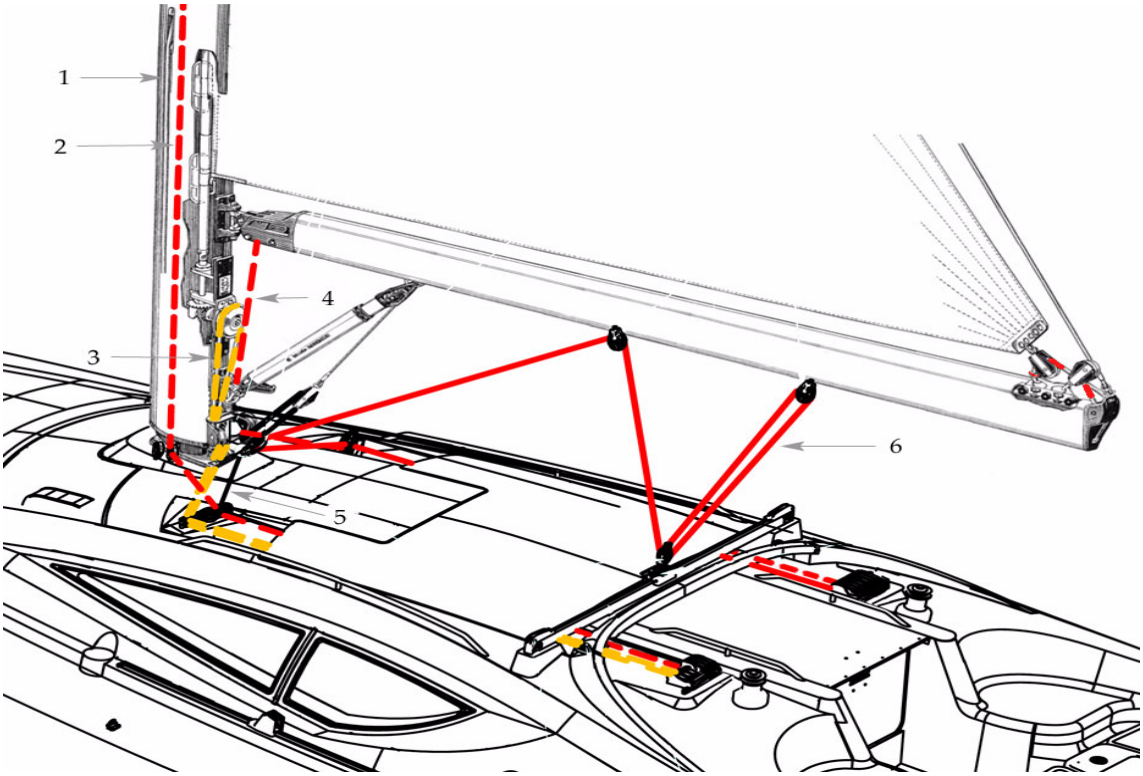
Surveiller l'usure et l'état général des drisses.

Nettoyer régulièrement les poulies (graisse usagée, trace de corrosion).

Lubrifier légèrement les axes de poulie.

Éviter les empannages intempestifs pour réduire l'usure prématurée des écoutes et des points d'ancrage.

GRÉEMENT COURANT GRAND-VOILE ENROULEUR



	Désignation des bouts	Nb.	Type	Couleur	Diam. (mm)	Long. (m)
1	Bordure	1	FO	Blanc/rouge	12	14
2	Enrouleur de grand voile	1	FO	Blanc/jaune	10	13
3	Hale-bas de bôme	1	FO	Noir	10	9
4	Écoute de grand voile	1	Tresse	Rouge	12	18
5	Réglage chariot	2	Tresse	Noir	8	8
6	Drisse GV	1	FO	Noir	12	20
7	Balancine de bôme	1	Tresse	Gris	10	33

FO : Tresse de drisse

WINCHS

Éviter le surpattage lors de la manipulation des winchs. Ne pas laisser les cordages libres sur les winchs mais les assurer sur des taquets.

Régler les winchs à la réception du bateau (les rincer régulièrement durant la saison). Les winchs doivent tourner librement, une révision est nécessaire lorsqu'un léger blocage se fait sentir.

ENTRETIEN

RECOMMANDATION

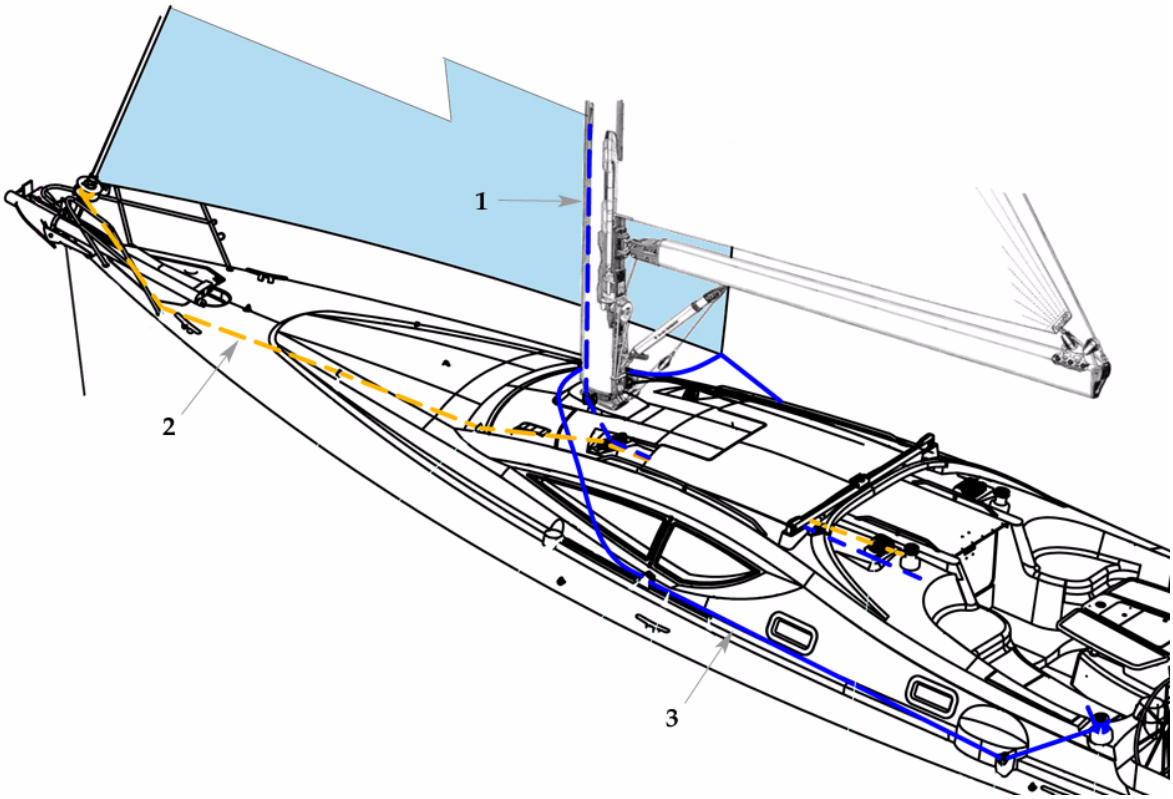
Effectuer régulièrement l'entretien complet des winchs
(avant et pendant la saison de navigation).

- Démonter les tambours pour les nettoyer.
- Graisser les tambours avec un film de graisse blanche ou du Téflon pour réduire la friction et combattre la corrosion (ce type de graisse est propre, non toxique et biodégradable).

AVERTISSEMENT

Se référer à la notice constructeur pour le démontage et le remontage des winchs.
Un mauvais remontage peut entraîner des accidents (ex : retour de manivelle).

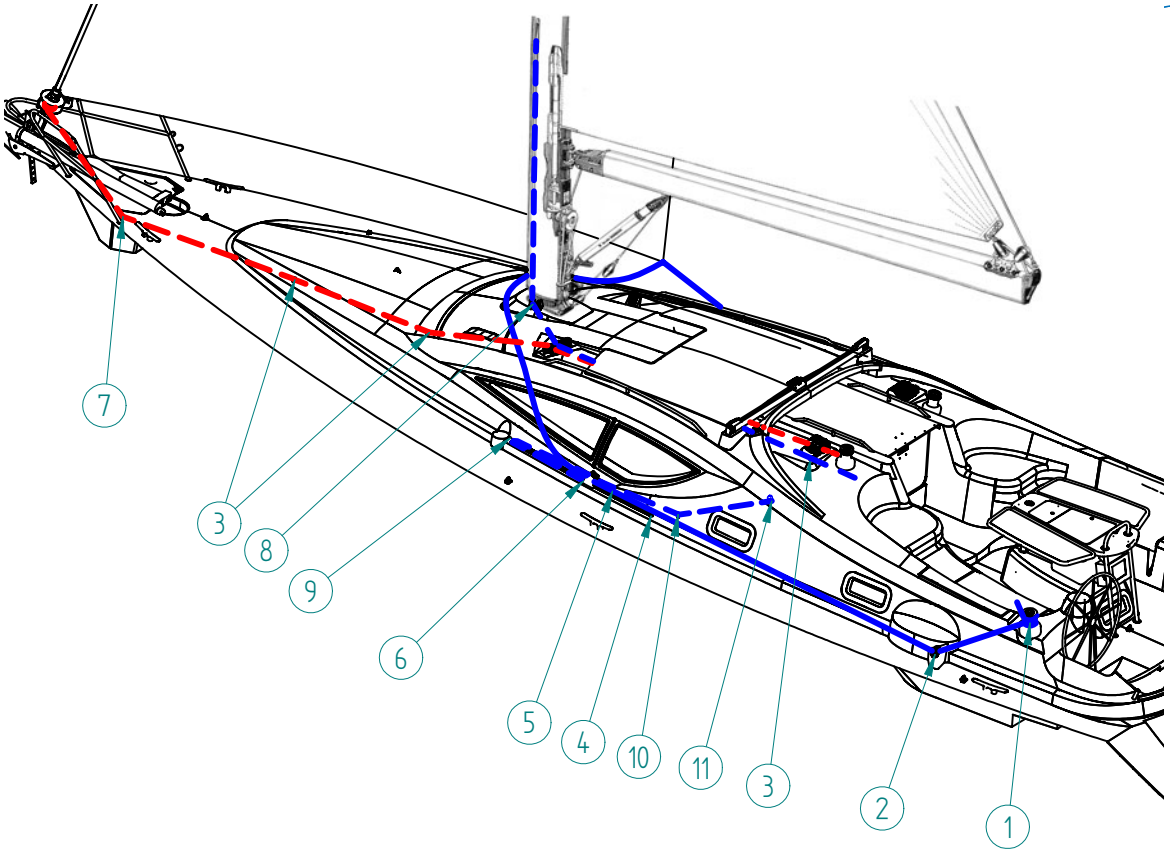
GRÉEMENT COURANT - GÉNOIS



	Désignation des bouts	Nb.	Type	Couleur	Diam. (mm)	Long. (m)
1	Drisse de génois	1	FO	Bleu	12	33
2	Enrouleur de génois	1	Tresse	Blanc/bleu	10	18
3	Écoute de génois	2	Tresse	Bleu	12	13

FO : Tresse de drisse

CIRCUIT COURANT - GÉNOIS PERFORMANCE



	Désignation des bouts	Nb.
1	Winchs	2
2	Poulie simple	2
3	Filoir	3
4	Embout de rail	2
5	Rail de génois	2
6	Chariot de génois	2
7	Poulie de chandelier	1
8	Poulie simple émerillon	1
9	Embout de rail	2
10	Filoir	2
11	Guide	2
12	Taquet coinceur	2

MISE EN PLACE DES VOILES

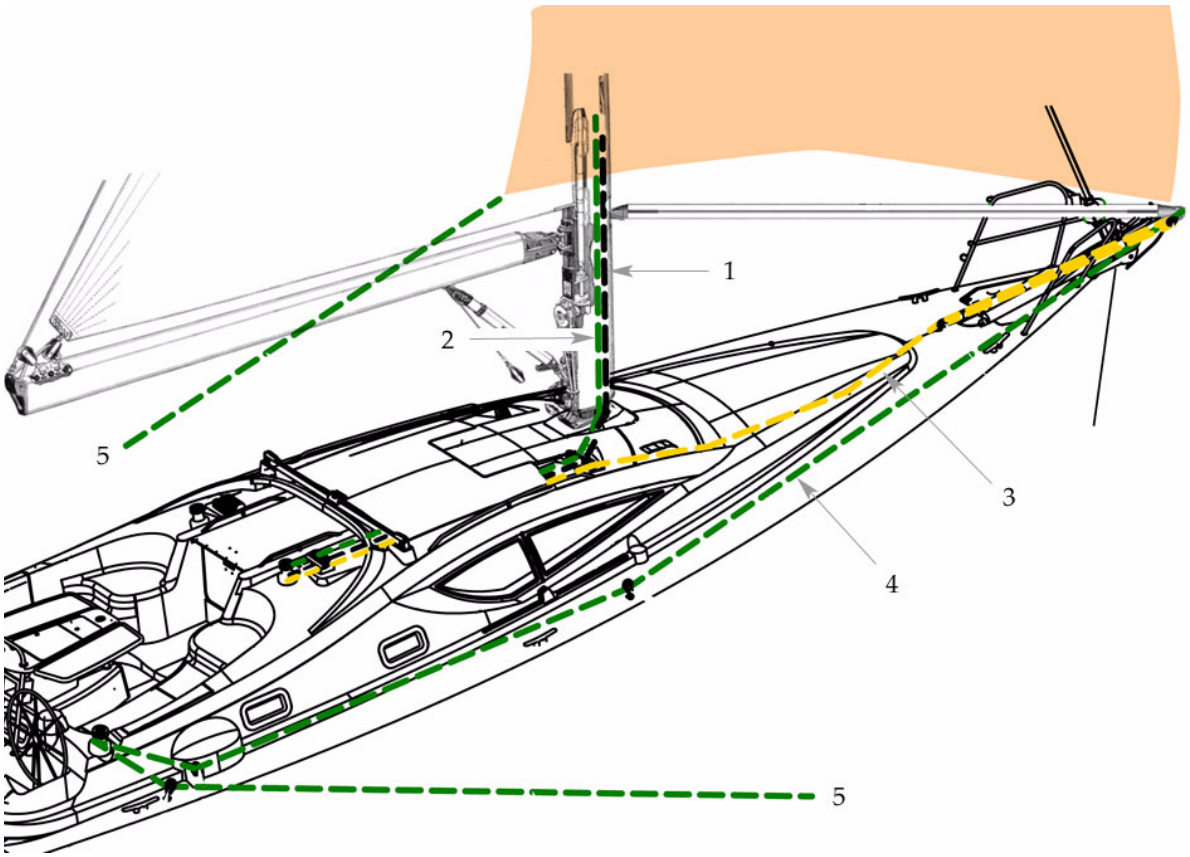
GRAND-VOILE CLASSIQUE

La grand-voile étant sur le pont :

- Visser les axes de chariots de lattes dans leurs boîtiers.
- Enfiler les lattes par la chute.
- Visser le bouchon du boîtier jusqu'à obtenir la tension voulue (la vis de tension ne doit pas dépasser de la voile).
- Ne pas oublier la petite vis de bloquage.
- Poser la grand-voile dans le lazy-bag.
- Passer le tour de bôme en velcro au niveau du point d'écoute.
- Mettre en place la grand-voile sur ses coulisseaux, en commençant par la têtière et en finissant par l'amure.

CONSEIL : Si la météo le permet, hisser la grand-voile au fur et à mesure.

GRÉEMENT COURANT - SPI SYMÉTRIQUE



	Désignation des bouts	Nb.	Type	Couleur	Diam. (mm)	Long. (m)
1	Balancine tangon	1	Tresse	Gris	10	38
2	Drisse spi	1	FO	Rouge	12	38
3	Hale-bas de tangon	1	Tresse	Noir/rouge	10	20
4	Bras de spi	2	FO	Vert	12	24
5	Écoute de spi	2	FO	Rouge	12	24
6	Réglage chariot tangon	1	Tresse	Gris	8	9,5

FO : Tresse de drisse

GÉNOIS SUR ENROULEUR

Envoyer le génois avant l'appareillage, en profitant d'un moment sans vent.

Pré-enrouler le tambour à la main pour le garnir de la bosse d'enrouleur.

Attention au sens d'enroulement du tambour : La protection anti-UV du génois doit être à l'extérieur.

- Fixer le point de drisse et la drisse sur le curseur-émerillon. Fixer le point d'amure sur le tambour et les écoutes.
- Hisser en engageant la ralingue dans l'engoujure avec précaution pour éviter toute déchirure.
- Raidir suffisamment la drisse mais étarquer moins fortement qu'une voile sur un étai normal. Hisser jusqu'à effacement des plis horizontaux (ajuster la tension du guindant après quelques sorties en mer).
- Tirer sur la bosse depuis le cockpit pour rouler le génois.

Ne jamais forcer en cas de point dur dans l'enroulage ou le déroulage des voiles d'avant. Vérifier qu'une drisse n'est pas prise dans l'enrouleur.

CONSEIL : Hors navigation, choquer la drisse de génois.

ENTRETIEN

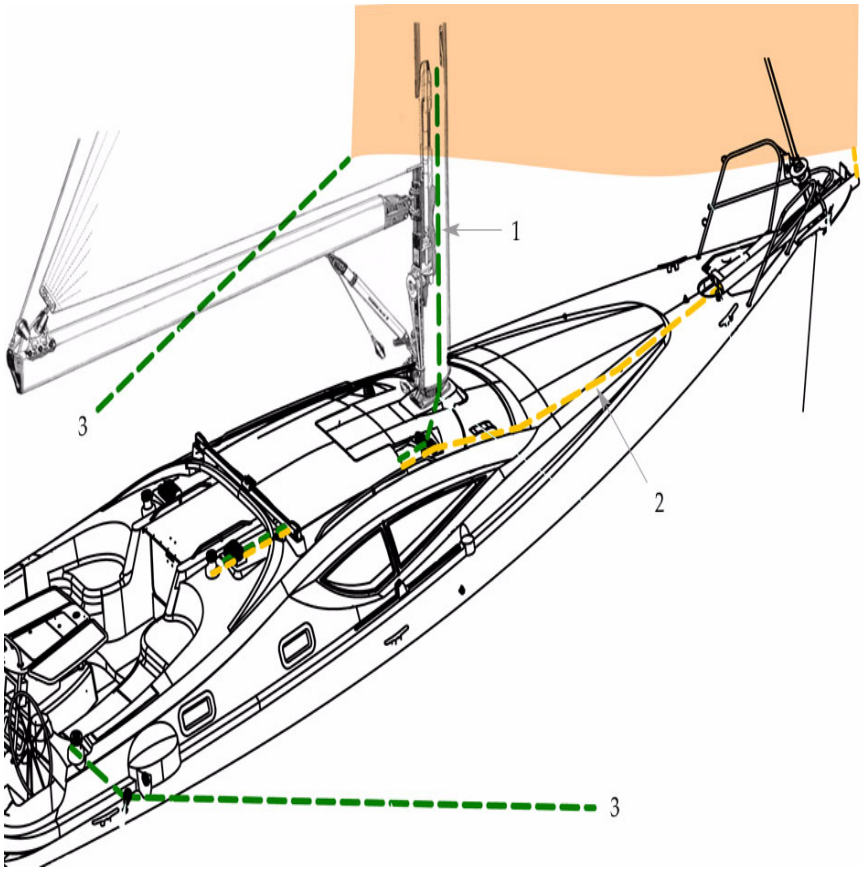
- Rincer régulièrement le tambour et l'émerillon.
- Graisser les roulements si le fabricant le recommande.
- Dégréer les voiles en cas d'arrêt prolongé du bateau.

LAZY-BAG (OPTION)

- Étaler le lazy-bag sur le pont.
- Enfiler les lattes et refermer les goussets.
- Endrailler le lazy-bag jusqu'à avoir l'avant au niveau du vit-de-mulet.
- Fixer le lazy-bag au niveau de l'amure avec la sangle prévue à cet effet.
- Tendre le lazy-bag par l'arrière avant de fixer les lazy-jacks.
- Poser la grand-voile dans le lazy-bag.
- Étarquer le coté tribord.

CONSEIL : Poser le lazy-bag avant la grand-voile.

GRÉEMENT COURANT - SPI SYMÉTRIQUE



	Désignation des bouts	Nb.	Type	Couleur	Diam. (mm)	Long. (m)
1	Drisse spi	1	FO	Rouge	12	38
2	Amure	1	FO	Noir/rouge	12	20
3	Écoute de spi	2	FO	Rouge	12	24

FO : Tresse de drisse

GRAND-VOILE ENROULEUR (OPTION)

- Démonter la trappe d'accès au mécanisme d'enroulement.
- Étaler la voile sur le pont.
- Fixer le point de drisse (sangle) à la manille de l'émerillon supérieur. Faire attention au sens d'enroulement.
- Passer la bosse de réglage de bordure dans la poulie de point d'écoute.
- Hisser doucement la voile. Guider la ralingue (les entrées de ralingue peuvent parfois être insuffisamment adoucies).
- Une fois la voile hissée, l'amurer à la manille inférieure.
- Étarquer doucement.
- Remonter la trappe d'accès.
- Enrouler la voile face au vent en gardant une très légère tension sur la bordure. Le halebas et l'écoute de grand-voile doivent être choqués.

CONSEIL : Une fois la voile déroulée, effectuer les réglages de tension de drisse.

RECOMMANDATION

Une tension trop importante peut entraîner des problèmes d'enroulement. Après la navigation, relâcher légèrement la tension de drisse.

VOILES

La durée de vie d'une voile dépend principalement de la régularité de son entretien.

Conseil : Après la saison de navigation, et si possible avant l'hiver, confier le jeu de voiles à un spécialiste pour un entretien et des réparations efficaces.

Lors de la navigation, adopter le réglage des voiles aux efforts subis pour diminuer les tensions néfastes sur le tissu.

Prévenir les accrocs et usures : Mettre des protections contre le raguage sur les accessoires présentant des aspérités (protections de barres de flèche, de chandeliers etc.).

Entre deux sorties en mer, relâcher la tension de la drisse (pour les voiles sur enrouleur) et de la bordure de grand-voile.

Prévoir une trousse de voilerie et un livret explicatif pour effectuer les travaux d'urgence en attendant l'intervention d'un voilier.

NETTOYAGE ET ENTRETIEN

Rincer les voiles à l'eau douce de temps en temps et les sécher rapidement afin d'éviter les moisissures.

Éviter de faire sécher les voiles au vent dans la mâture (le faseyement use les coutures, risque d'accrocs sur le gréement).

Pour éliminer les taches de gras : Utiliser le trichloréthylène et rincer immédiatement à l'eau.

STOCKAGE / PLIAGE

Éviter de stocker une voile mouillée afin d'empêcher l'apparition de moisissure.

Plier la voile en accordéon parallèlement à la bordure, puis la rouler aux dimensions du sac.

PROTECTION

Les rayons UV attaquent violemment le polyester et le nylon. Si les voiles restent gréées, même 24 h, les couvrir d'une housse ou d'un tissu protecteur sur la chute et la bordure des voiles enroulées.

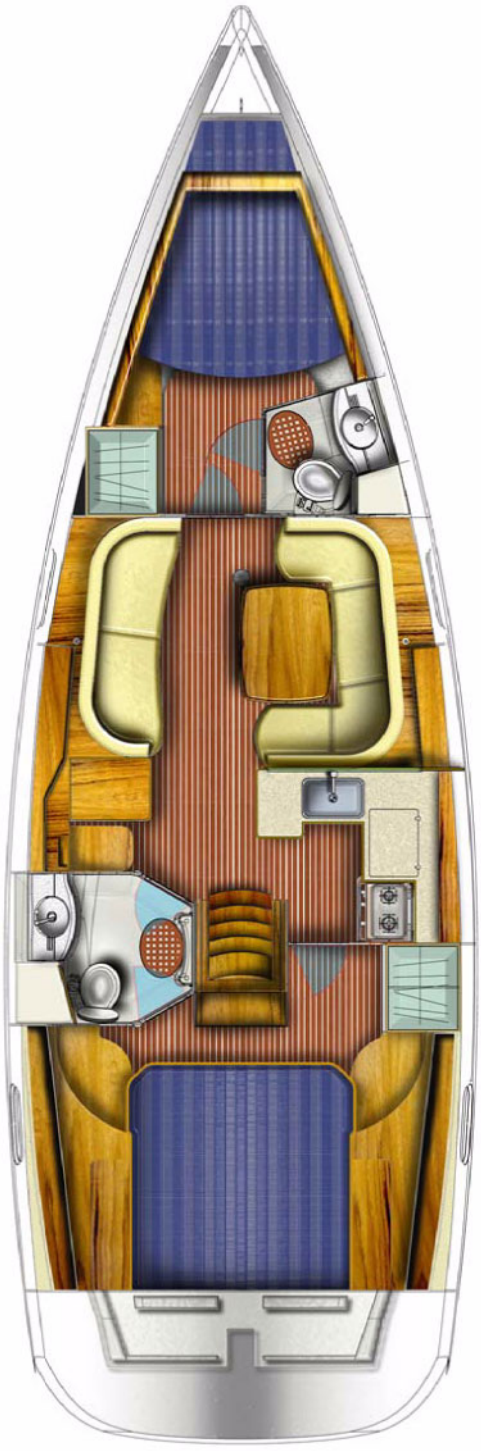
Notre réseau d'agents vous propose des accessoires sélectionnés par le chantier et adaptés à vos besoins.

EMMÉNAGEMENTS

ENTRETIEN

TISSUS

5.3.1 ISO 10 240



ENTRETIEN

INTÉRIEUR

- Profiter du beau temps pour aérer les coussins de banquettes et couchettes.
- Relever les coussins en cas d'absence prolongée.
- Protéger l'intérieur du bateau des rayons UV à l'aide des rideaux d'occultation.
- Ramasser soigneusement les miettes de pain.
- Veiller à la propreté et à l'assèchement des fonds.
- Installer dans le carré un déshumidificateur d'atmosphère en laissant les portes des cabines et des rangements ouvertes (placards, glacières).
- Lors d'absences prolongées, laisser ouvertes les portes de glacière et frigo pour éviter les moisissures.
- Dégivrer régulièrement le frigo.

VERNIS INTÉRIEUR

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

RECOMMANDATION

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

TISSUS

CONSEIL : Repérer chaque housse et mousse lors du démontage.

DÉTACHAGE

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

TISSUS P.V.C. OU TISSUS ENDUITS

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

PRÉCAUTION

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

TISSUS

JACQUARD 100% POLYESTER / DRALON

Si le tissu n'est pas démontable :

- Passer l'aspirateur.
- Nettoyer avec de la mousse synthétique (se reporter à la notice d'utilisation du produit).

Si le tissu est démontable :

- Laver à la main avec une lessive courante à 30° C.

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

JACQUARD COTON

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

ALCANTARA

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

CUIR

- Utiliser une crème spéciale cuir pour l'entretien courant.
- Ne pas utiliser de détergent.
- Ne pas utiliser de produits à base de silicone.
- Nettoyer à l'aide d'une éponge et d'eau savonneuse.
- Détacher les traces de stylo à bille avec de l'alcool à brûler.
- Détacher les taches de graisse en appliquant de la poudre absorbante (ex. : talc).

ENTRETIEN

RECOMMANDATION

Le constructeur a testé et agréé un certain nombre de produits d'entretien et de rénovation biodégradables offrant une garantie de protection des matériaux et de l'environnement.

Les fiches techniques correspondantes sont disponibles auprès de votre agent JEANNEAU.

PLOMBERIE

REMPLISSAGE DU RÉSERVOIR D'EAU

CIRCUIT D'EAU DOUCE

CIRCUIT GAZ

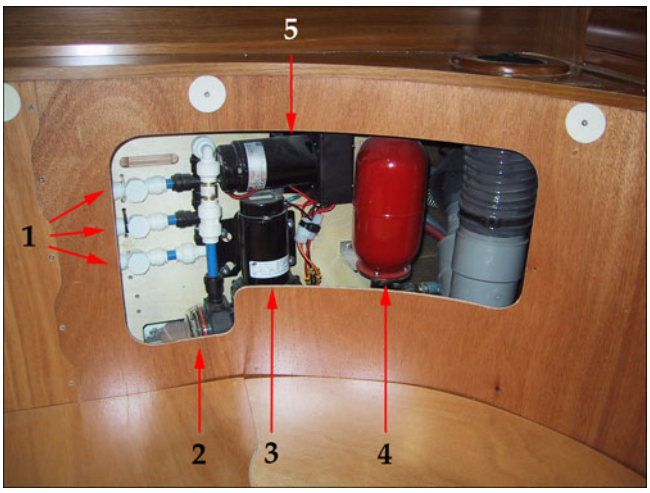
CIRCUIT D'EAU D'ÉVACUATION

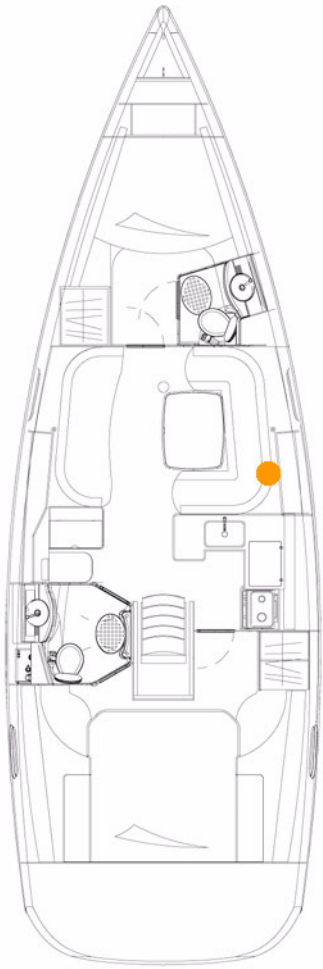
EAUX NOIRES

Plans en fin de manuel

5.3.3 a); 5.3.3 g); 5.3.3 k) ISO 10 240

DISTRIBUTION EAU ET GAZ





1. Vanne de sélection de réservoir
2. Débitmètre
3. Groupe d'eau sous pression
4. Vase d'expansion
5. Pompe de cale (voir "Évacuation")

AVERTISSEMENT

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

REMPLISSAGE DU RÉSERVOIR D'EAU

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

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

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

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

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

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

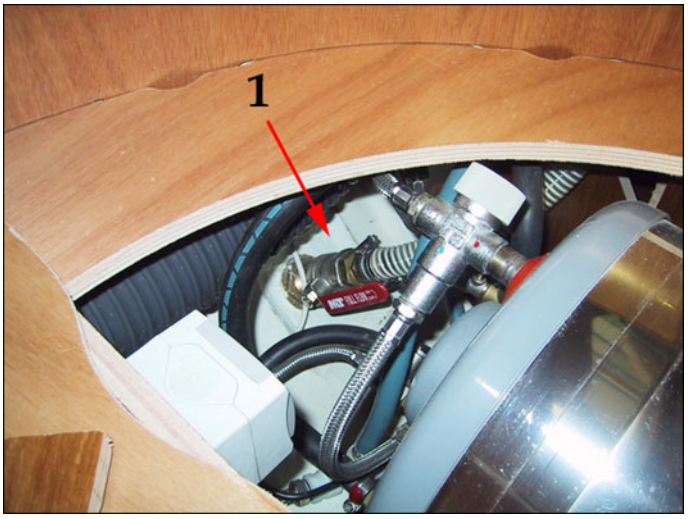
ENTRETIEN

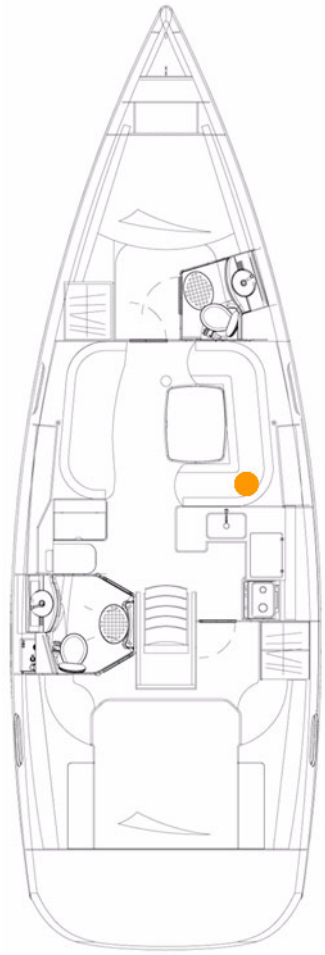
RECOMMANDATION

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

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

ÉVACUATION ÉVIER

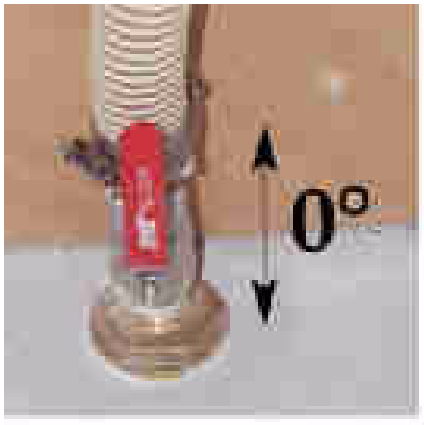




1. Passe-coque avec vanne ; Évacuation évier

PASSE-COQUE

Passe-coque **fermé**



Passe-coque **ouvert**

CIRCUIT D'EAU DOUCE

PRÉCAUTION

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

CIRCUIT GAZ

Se reporter au chapitre 2, "Sécurité".

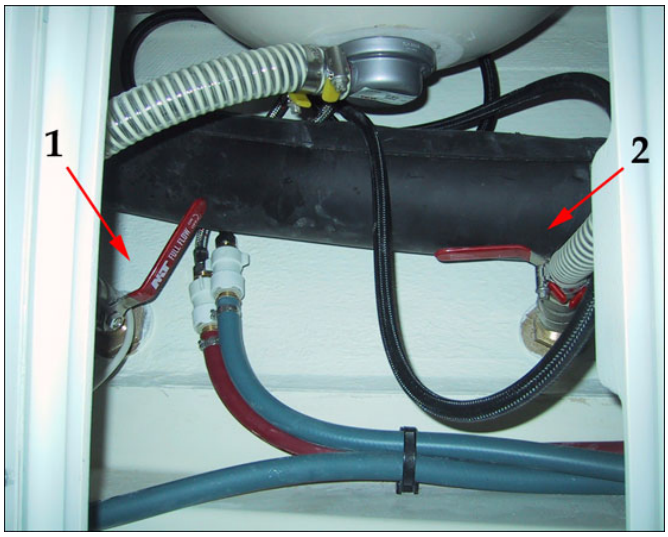
Voir schéma "Eau douce et gaz".

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

RECOMMANDATION

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

SALLE D'EAU AVANT



1. Passe-coque avec vanne ; Évacuation lavabo
2. Passe-coque avec vanne ; Evacuation bac à douche

1. Passe-coque avec vanne ; Prise d'eau WC

1.Passe-coque avec vanne ; Evacuation WC

CIRCUIT D'EAU D'ÉVACUATION

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

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

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

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

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

ENTRETIEN

RECOMMANDATION

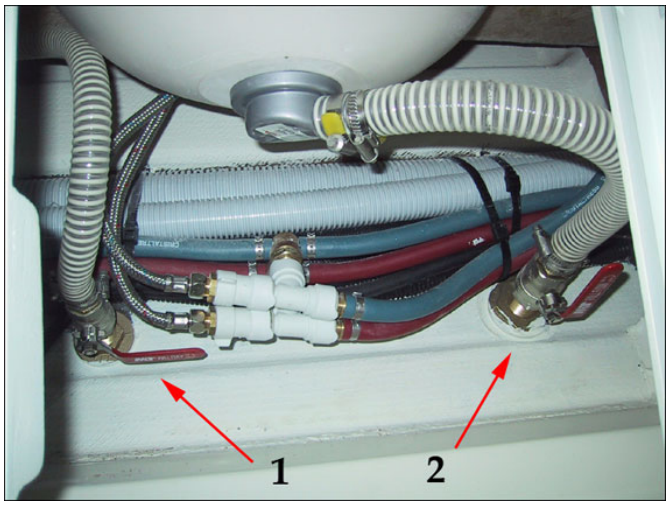
- Vérifier régulièrement le bon fonctionnement et l'étanchéité des vannes et des passe-coques.
- Fermer les vannes lorsque le circuit d'eau n'est pas utilisé.
- Vérifier visuellement le débit des pompes à eau.
- Contrôler le serrage des colliers et des raccords de tuyauterie souple.
- Surveiller l'état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

AVERTISSEMENT

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

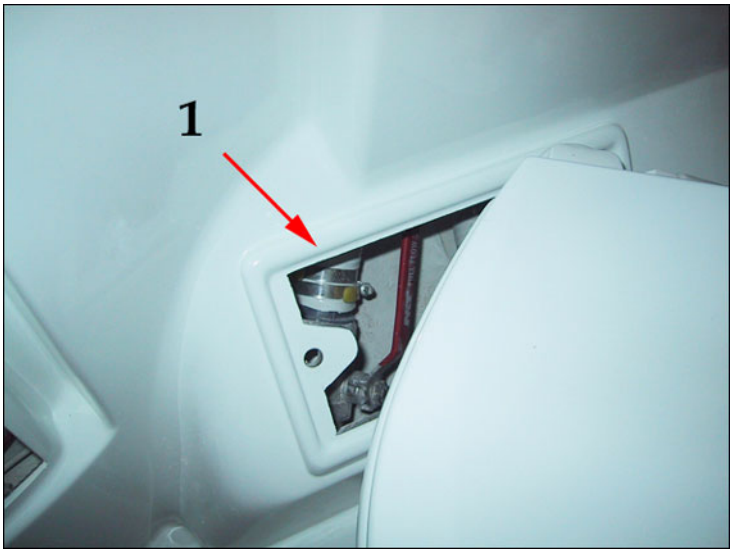
Le système de pompe de cale est destiné à vider l'eau provenant d'embruns ou de fuites, mais absolument pas d'une brèche dans la coque résultant d'une avarie.

SALLE D'EAU ARRIÈRE



1. Passe-coque avec vanne ; Evacuation bac à douche
2. Passe-coque avec vanne ; Évacuation lavabo

1. Passe-coque avec vanne ; Prise d'eau WC



1.Passe-coque avec vanne ; Evacuation WC

EAUX NOIRES

UTILISATION DES WC MARINS

Avant utilisation des WC, vérifier l'ouverture des vannes de prise d'eau et d'évacuation.

Pour vider la cuvette :

- Placer le levier de commande de la pompe en position inclinée (FLUSH).
- Actionner la pompe.

Pour assécher la cuvette :

- Remettre le levier en position verticale (DRY).
- Actionner la pompe.

Pour éviter de boucher les WC, n'utiliser que du papier absorbant.

Prévoir un rinçage régulier des WC à l'eau douce.

Fermer les vannes après chaque usage (particulièrement lorsque le bateau est inoccupé).

UTILISATION DES LAVABOS ET DES DOUCHES

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

RECOMMANDATION

Lors des stationnements au port, utiliser (si elles existent) les installations sanitaires de la capitainerie.

L'interdiction de rejet des eaux usées dans certains ports ou pays nécessite l'usage du réservoir à matières fécales (RMF).

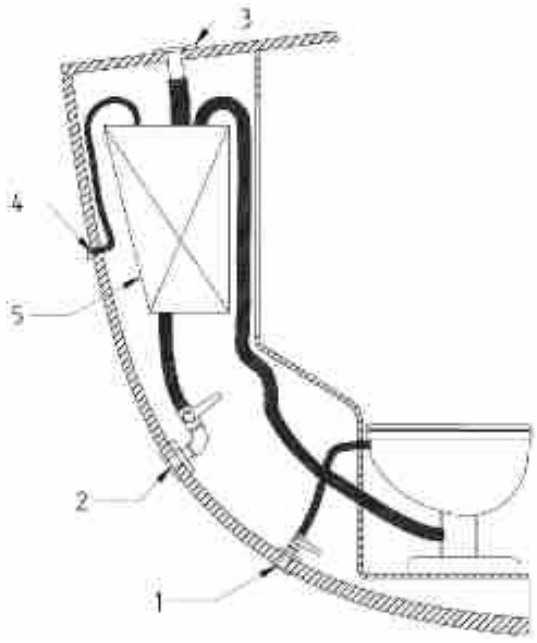
RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

- Se tenir informé des règlements locaux de respect de l'environnement et de suivre les codes de bonne pratique.
- Ne pas décharger le contenu du réservoir de matières fécales près des cotes ou dans des zones interdites.
- Utiliser les systèmes de pompage des ports ou des marinas pour vider le contenu des réservoirs matières fécales avant de quitter le port.
- Renseignez-vous sur les règlementations internationales contre la pollution en milieu marin (Marpol) et respectez-les autant que possible.

RECOMMANDATION

Vidanger l'ensemble du circuit eaux noires avant le stationnement du bateau sous des températures négatives.

RÉSERVOIR SIMPLE



1. Tuyau de prise d'eau de WC, passe-coque avec vanne
2. Tuyau d'évacuation de réservoir, passe-coque avec vanne
3. Nable de WC
4. Évent du réservoir
5. Réservoir de matières fécales (RMF) (environ 45 l)

AVERTISSEMENT

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

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

AVERTISSEMENT

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

Ouvrir la vanne de prise d'eau (rep. 1) (poignée de vanne dans l'axe du tuyau).

Pour un rejet direct à la mer : Ouvrir la vanne d'évacuation (rep. 2).

Pour un stockage des matières fécales dans le réservoir : S'assurer que la vanne d'évacuation est fermée (rep. 2) (poignée de vanne perpendiculaire au tuyau).

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

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

Pour éviter de boucher les WC :

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

PRÉCAUTION

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

Pour vider le réservoir :

- Dans une zone autorisée, ouvrir la vanne d'évacuation (rep. 2).
- Dans un port équipé d'un système d'aspiration de déchets organiques, introduire le tuyau d'aspiration dans le réservoir par le nable de pont (rep. 3). Enclencher la pompe du système d'aspiration. L'ouverture et la fermerture des nables s'effectuent à l'aide d'une clé appropriée. Lorsque le réservoir est vidé, vérifier l'état du joint du bouchon et refermer le nable.

PRÉCAUTION

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

NOTA : La vanne est repérée dans le bateau par une étiquette (rep. 2).

8

CIRCUITS ÉLECTRIQUES

COUPE-BATTERIES

BATTERIES

FONCTIONNEMENT

CIRCUIT 230 V

PRISE DE QUAI

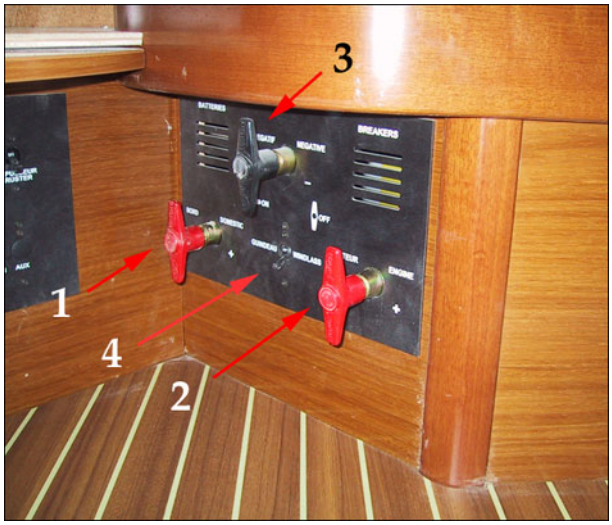
CONNEXION DU FAISCEAU DE MÂT

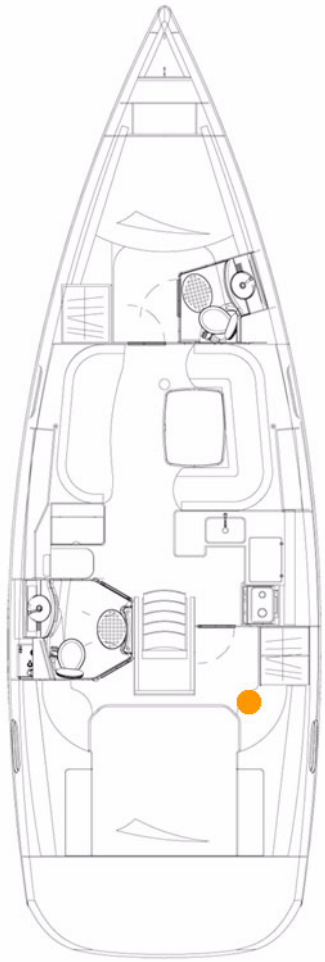
ÉLECTRONIQUE

PLANS ET SCHÉMAS (EN FIN DE MANUEL)

5.3.3 b); 5.5.1 ISO 10 240

COUPE-BATTERIES





1. Coupe batterie + Bord
2. Coupe batterie + Moteur
3. Coupe batterie -
4. Disjoncteur guindeau

DANGER

- Risque d'incendie ou d'explosion pouvant résulter d'une mauvaise utilisation des systèmes en courant continu.

COUPE-BATTERIES

L'électricité de bord est en 12 V continu.

Le système électrique est constitué de batteries de service. Les batteries alimentent toutes les fonctions du bord. Le moteur a sa propre batterie.

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

PRÉCAUTION

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

BATTERIES

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

PRÉCAUTION

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

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

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

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

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

ENTRETIEN

RECOMMANDATION

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

AVERTISSEMENT

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

FONCTIONNEMENT

Le tableau de connexions électriques est sans entretien courant.

PRÉCAUTION

Ne jamais laisser le navire sans surveillance lorsque l'installation électrique est sous tension (exception faite des équipements de sécurité branchés directement sur la batterie et protégés par un disjoncteur).

Déconnecter le 230 V avant l'ouverture du panneau ou de l'armoire électrique.

Dans le cas où un appareil électrique n'est pas alimenté, vérifier :

- L'alimentation générale (batteries, coupe-batteries).
- Les interrupteurs et disjoncteurs placés sur la ligne.
- L'appareillage électrique concerné.

La lecture de la jauge à carburant s'effectue en utilisant l'interrupteur à retour automatique (pour éviter les problèmes d'électrolyse).

AVERTISSEMENT

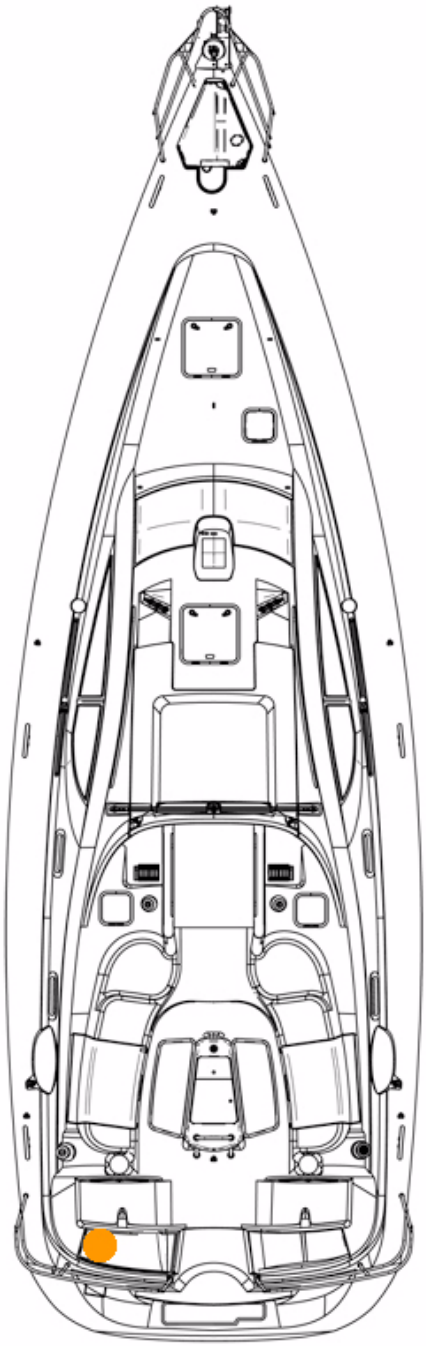
Ne jamais travailler sur une installation électrique sous tension.

Ne pas toucher les terminaux des batteries, risque de choc électrique.

PRÉCAUTION

- Ne jamais modifier une installation et des schémas pertinents par vous-même.
- Faire exécuter toute modification électrique par un technicien qualifié en électricité marine.
- Ne jamais changer la capacité de rupture (ampérage) des disjoncteurs contre les surintensités.
- Ne jamais installer ou remplacer les appareils (ou tout matériel électrique) par des composants excédant la capacité (l'ampérage) du circuit (Watt pour les ampoules).

PRISE DE QUAI



CIRCUIT 230 V

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

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

PRISE DE QUAI

DANGER

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

Risques d'électrocution pouvant résulter d'une mauvaise utilisation des systèmes en courant alternatif.

RECOMMANDATION

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

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

CONNEXION DU FAISCEAU DE MÂT

Effectuer la connexion du faisceau de mât après le mâtage.

Le faisceau est accessible au niveau du mât, entre le pont et le contre-moule.

ÉLECTRONIQUE

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

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

MOTEUR DIESEL

RÉSERVOIRS DE CARBURANT

FILTRE À CARBURANT

VANNE DE SECTIONNEMENT DU CIRCUIT DE FUEL

MOTEUR

VISIBILITÉ AU NIVEAU DU POSTE DE PILOTAGE

TABLEAU DE BORD / LEVIER DE COMMANDE

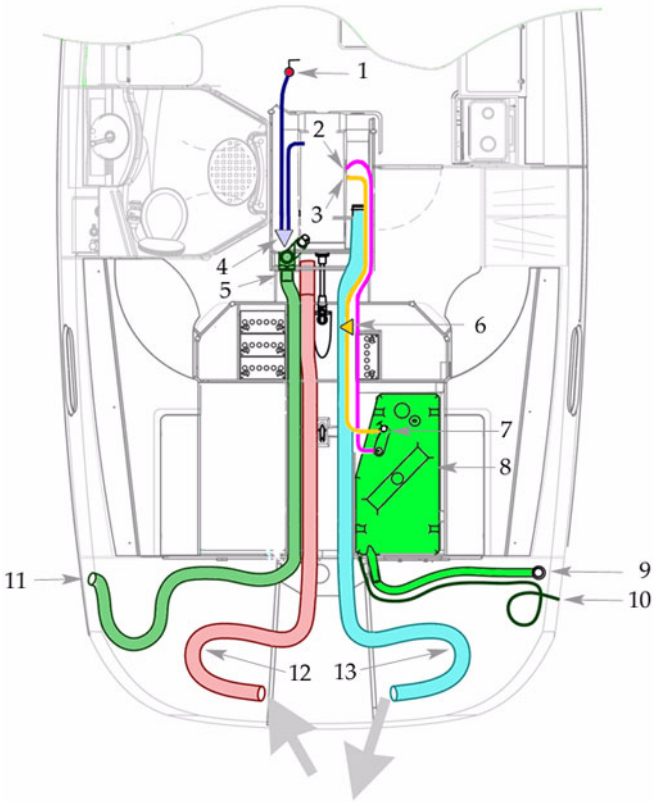
PRESSE-ÉTOUPE

HÉLICE

ANODE

5.3.3 c); 5.3.3 f); 5.3.3 k); 5.3.3 l) ISO 10 240

INSTALLATION MOTEUR



1. Prise d'eau moteur
2. Canalisation de retour fuel
3. Canalisation de fuel
4. Filtre à eau de mer
5. Tuyau d'échappement
6. Préfiltre décanteur
7. Vanne de sectionnement du circuit de fuel
8. Réservoir de fuel
9. Nable de remplissage carburant
10. Évent du réservoir
11. Tuyau d'échappement
12. Aération cale moteur, entrée
13. Aération cale moteur, sortie

RÉSERVOIRS DE CARBURANT

REMPLISSAGE

Prendre les précautions générales précisées au chapitre 7 concernant le remplissage du réservoir d'eau.

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

DANGER

Arrêter le moteur et éteindre les cigarettes pendant le remplissage du réservoir de carburant.
S'assurer que les ouvertures de ventilation des compartiments moteur (et générateur si installé) soient bien dégagées.

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

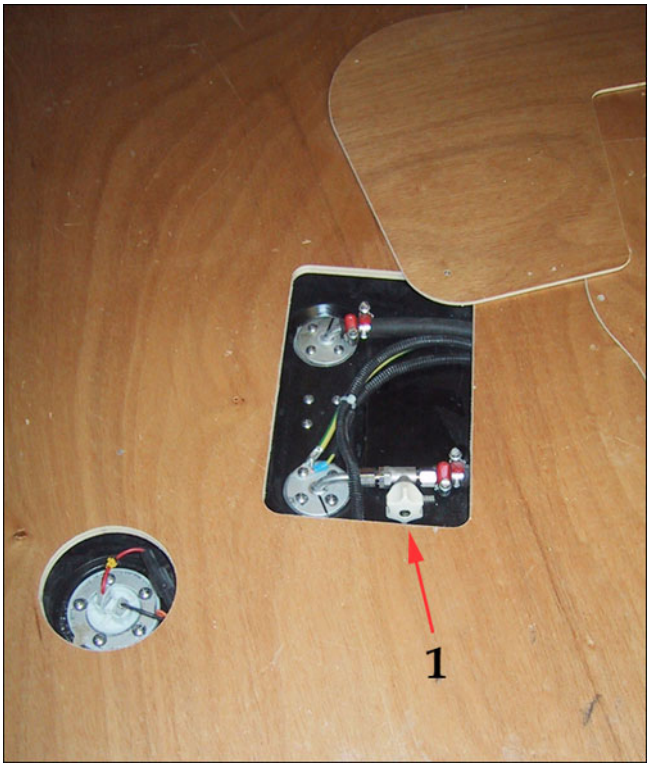
ENTRETIEN

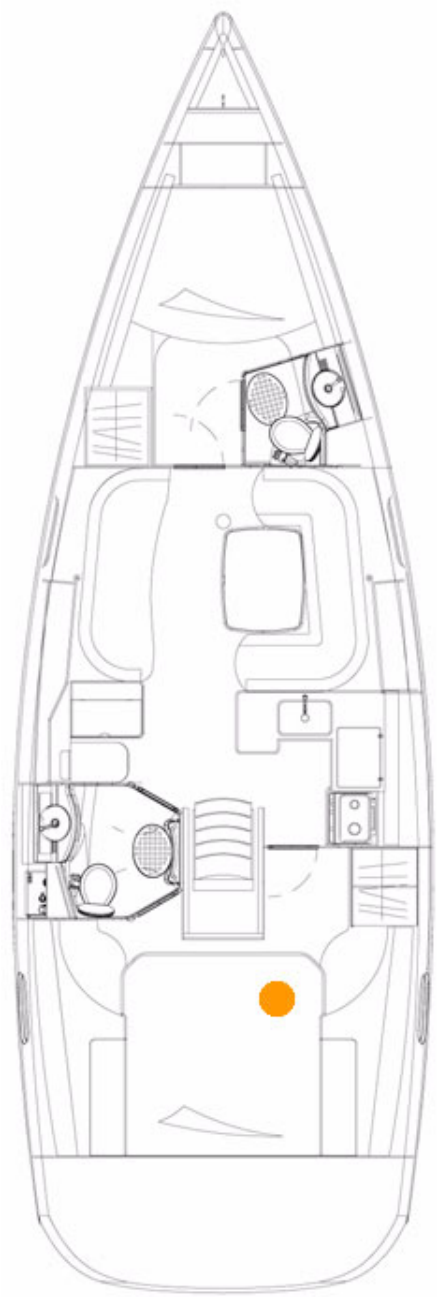
RECOMMANDATION

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

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

VANNE DE FUEL





1. Vanne de fuel moteur

AVERTISSEMENT

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

FILTRE À CARBURANT

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

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

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

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

Effectuer la purge en desserrant (sans l'enlever) la vis moletée située à la base du bol de décantation.

Laisser s'écouler dans une boîte jusqu'à ce que le carburant paraisse propre.

Répéter cette opération plusieurs fois par an.

Changer le préfiltre au moins une fois par an (accès en déposant le bol).

VANNE DE SECTIONNEMENT DU CIRCUIT DE FUEL

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

DANGER

Ne jamais obstruer la vanne de carburant.

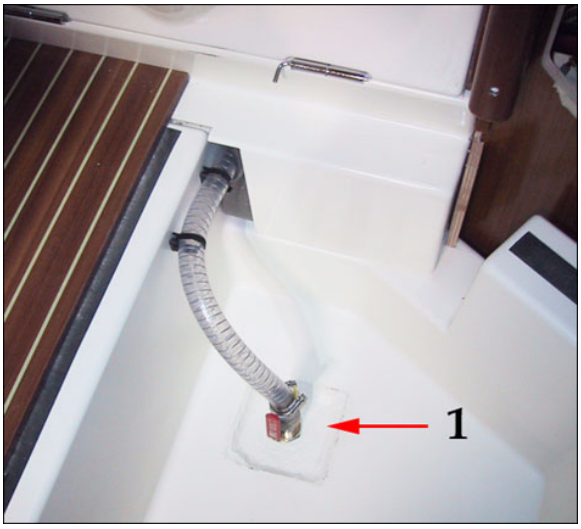
MOTEUR IN BOARD

Accès par l'avant

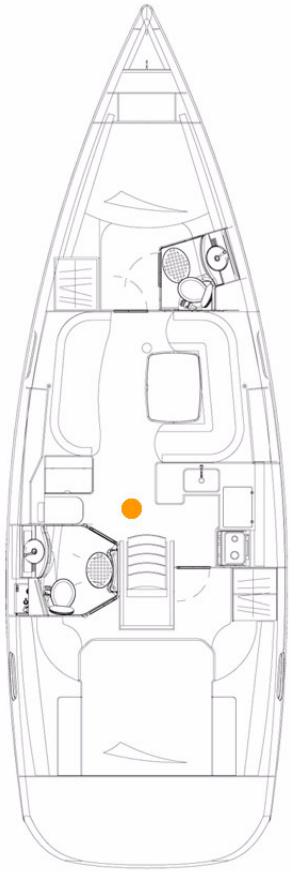
1. Coude anti-siphon
2. Filtre à eau de refroidissement moteur
3. Vers passe-coque de prise d'eau

Accès par l'arrière

1. Filtre à eau de refroidissement moteur



1. Passe-coque avec vanne ; Prise d'eau moteur



RECOMMANDATION

Lire attentivement la notice fournie avec le bateau.

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

PRÉCAUTION

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

ACCÈS AU MOTEUR

L'accès au moteur se fait par le panneau de descente.

Des trappes latérales permettent de vérifier les organes principaux.

PRÉCAUTION

Arrêter le moteur avant l'ouverture du panneau de descente et des trappes latérales.

En cas d'intervention moteur en marche :

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

PRISE D'EAU MOTEUR

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

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

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

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

Si l'eau ne s'écoule pas :

- Arrêter immédiatement le moteur.
- Vérifier l'ouverture de la vanne.

Fermer la vanne de prise d'eau en cas d'absence prolongée du bateau.

Inspecter et nettoyer régulièrement le filtre à eau.

FONCTIONNEMENT MOTEUR

Avant de démarrer le moteur :

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

DANGER

Démarrer toujours le moteur avec le levier de commande en position neutre.

AVERTISSEMENT

Ne jamais couper le contact ou le circuit électrique pendant la marche du moteur.

Actionner impérativement la tirette de stop (ou bouton) avant de couper le contact à clé pour étouffer un moteur diesel.

DIESEL

- Ne pas attendre que les réserves carburant soient presque épuisées pour faire le plein (risque de désamorçage du circuit de carburant).
- S'assurer d'avoir assez de carburant avant de sortir en mer.

ENTRETIEN

PRÉCAUTION

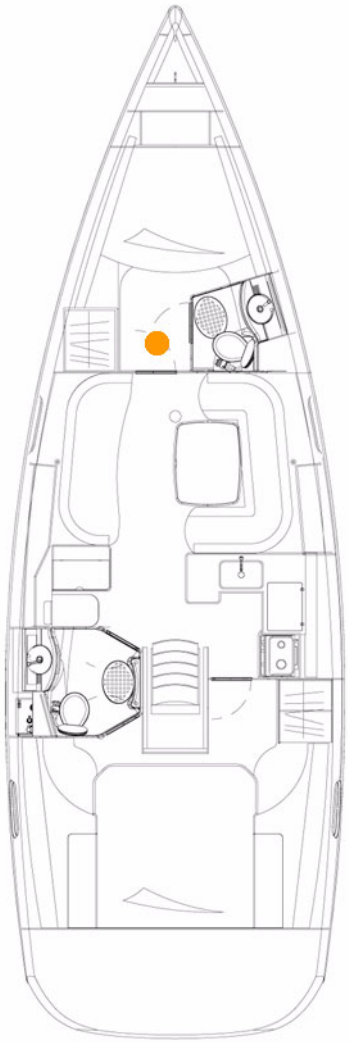
Se reporter à la notice du constructeur fournie avec le bateau.

Veiller à tout risque d'épendage d'huile et carburant.

Surveiller la couleur des gaz d'échappement.

EMPLACEMENT DES SONDES

Sondes (Loch et speedomètre)



VISIBILITÉ AU NIVEAU DU POSTE DE PILOTAGE

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

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

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

- Chargement et distribution de la charge.
- Conditions de mer, pluie, embruns, brouillard ou obscurité.
- Lumières à l'intérieur du navire.
- Personnes et équipements amovibles situés dans le champ de visibilité du barreur.

TABLEAU DE COMMANDE / LEVIER DE COMMANDE

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

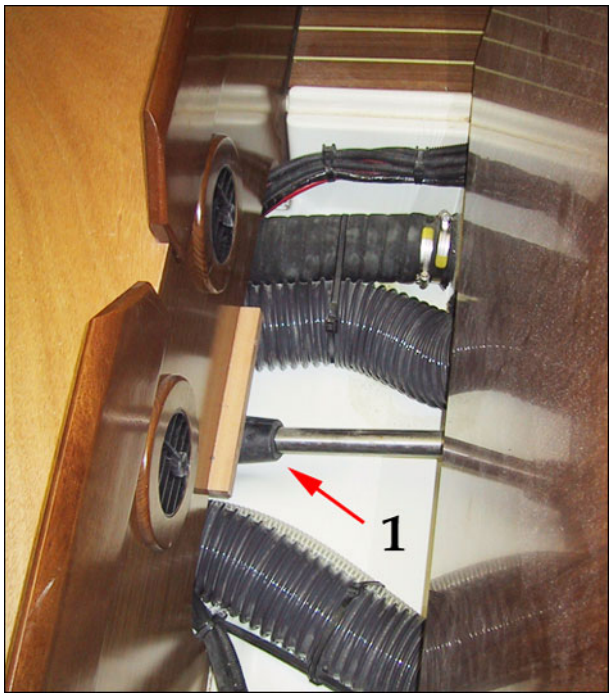
Vérifier les câbles d'embrayage et d'accélérateur (graisser les embouts et les chapes).

NAVIGATION

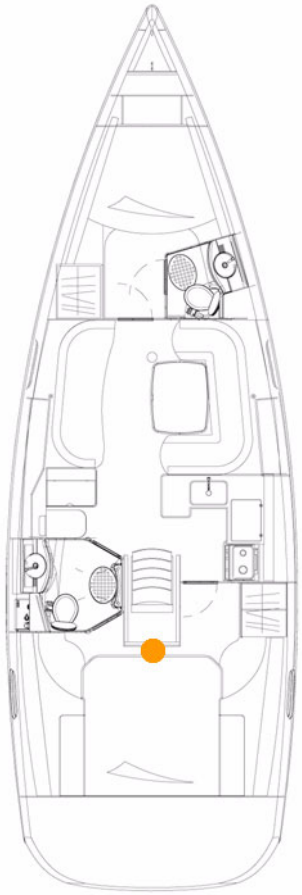
RECOMMANDATION

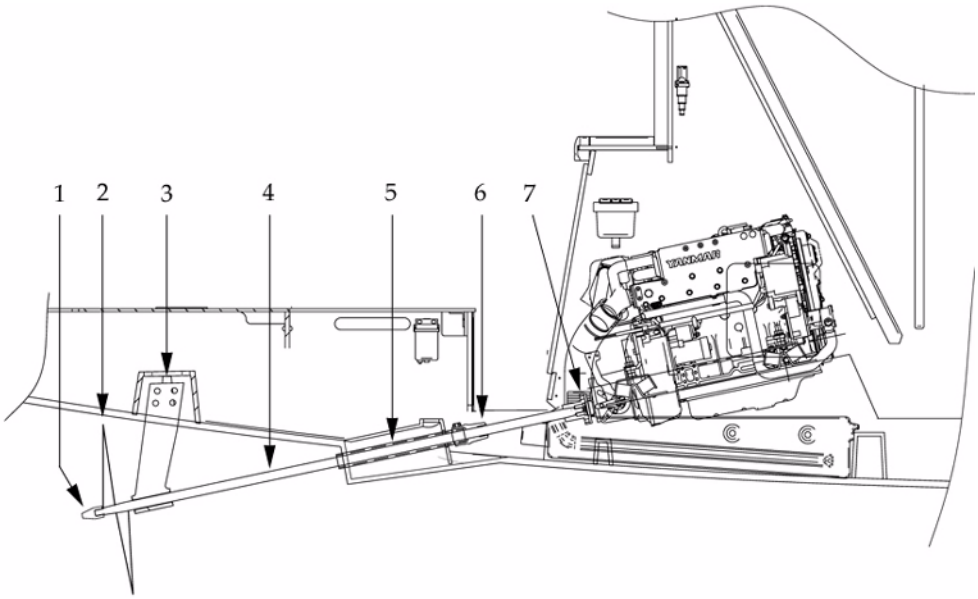
- Au moteur, éviter de faire du bruit et du clapot à proximité des autres usagers.
- Respecter les limitations de vitesse.
- Si ce bateau est équipé d'une hélice à pales fixes, en navigation sous voiles au delà d'une vitesse de 8 noeuds il est impératif de laisser la commande d'inverseur au point neutre.
- Pour redémarrer le moteur, réduire la vitesse du bateau sous voile (pour pouvoir débrayer le moteur avant de le remettre en fonction).

PRESSE-ÉTOUPE



Presse-étoupe





1. Anode
2. Hélice
3. Chaise d'arbre
4. Ligne d'arbre
5. Tube d'étambot
6. Presse-étoupe
7. Accouplement

PRESSE-ÉTOUPE

Le presse-étoupe est accessible par le compartiment technique central derrière le moteur.

Graisser le joint d'étanchéité toutes les 200 h de marche (ou au moins une fois par an). Mettre 1 cm^3 à chaque graissage.

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

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

HÉLICE

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

PRÉCAUTION

Ne pas changer l'hélice sans consulter un spécialiste.

ANODE

RECOMMANDATION

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

ENTRETIEN

RECOMMANDATION

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

MISE À L'EAU

RECOMMANDATIONS DE MISE À L'EAU

MÂTAGE

RECOMMANDATIONS DE MISE À L'EAU

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

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

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

AVANT LA MISE À L'EAU

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

GRUTAGE

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

AVERTISSEMENT

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

APRÈS LA MISE À L'EAU

- Vérifier l'étanchéité des pieds de sondeur et speedomètre s'il y a lieu.
- Ouvrir les vannes et s'assurer de leur étanchéité avec la coque et le tuyau correspondant.
- Vérifier l'étanchéité du presse-étoupe (Se reporter au chapitre 9 "Presse-étoupe").
- Avant de démarrer le moteur, se reporter au chapitre 9 "Moteur".

MÂTAGE

Se reporter au chapitre 5 "Gréement et voilure".

HIVERNAGE

DÉSARMEMENT

PROTECTION ET ENTRETIEN

DÉSARMEMENT

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

PROTECTION ET ENTRETIEN

INTÉRIEUR

- Vidanger toutes les canalisations d'eau douce et les rincer à l'eau vinaigrée (ne pas utiliser de produit à base de chlore).
- Graisser et fermer toutes les vannes de prise d'eau et les passes-coques. Rincer et vidanger complètement les cuvettes et les pompes des WC.
- Rentrer les têtes de sondeur et de speedomètre.
- Installer dans le carré un déshumidificateur d'atmosphère en laissant les portes des cabines et des rangements ouvertes (placards, glacières).
- Obturer au maximum les entrées d'air.
- Aérer longuement les coussins avant de les remettre dans le bateau en les disposant sur le côté afin de limiter les surfaces de contact.
- Lors d'absences prolongées, laisser ouvertes les portes de glacière et frigo pour éviter les moisissures.

EXTÉRIEUR

- Rincer abondamment la coque et le pont.
- Graisser toutes les pièces mécaniques et mobiles (verrous, charnières, serrures etc.).
- Empêcher tout raguage de cordages et d'amarres.
- Protéger au maximum le bateau avec des défenses.
- S'assurer du bon amarrage du bateau.
- Rentrer la sellerie amovible (nettoyée à l'eau savonneuse puis séchée) lorsque le bateau est inoccupé.

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

MOTEUR

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

Quelques opérations majeures à exécuter :

À flot

- Vidanger le circuit de refroidissement et le remplir avec du liquide antigel.
- Fermer les coupe-batteries, graisser les bornes et vérifier la tension des batteries.
- Changer l'anode.
- Remplir au maximum les réservoirs de carburant afin d'éviter la condensation.
- Se reporter à la notice du motoriste pour tout ce qui concerne le moteur.

À terre

- Débarquer les batteries et les maintenir en charge d'entretien.
- Procéder à toutes les vidanges des circuits de refroidissement, d'échappement, d'huile et de combustible.
- Effectuer les opérations d'hivernage prévues par le constructeur, sachant que le risque de gel est plus important lorsque le bateau reste à terre.
- Démonter et graisser les vannes passe-coque des circuits de refroidissement, les laisser ouvertes et vérifier les canalisations souples.
- Détendre les courroies d'alternateurs et de pompes.

charte pour la mer et les rivières

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

Pour protéger ce milieu,

- Je respecte la mer et les rivières, je n'aborde pas les sites protégés, je limite ma pêche aux espèces et tailles autorisées, j'observe les animaux sans les toucher ni les déranger.

- Avant de mouiller, je m'informe de la nature du fond pour éviter sa dégradation. De préférence, j'utilise les bouées d'amarrage.

- Je dépose mes déchets ménagers dans les containers et mes déchets toxiques, solides et liquides à la déchetterie portuaire.

- J'utilise les installations sanitaires portuaires. Je vidange mon bac à eaux noires dans les stations de pompage. J'utilise les produits détergents les plus respectueux de l'environnement.

- Je m'assure que toute opération d'entretien (bateau, matériel, équipement) est effectuée dans le respect de l'environnement. Je manipule avec précaution tous les liquides susceptibles de polluer lors de leur transvasement.

Décembre 1999

CONSEIL SUPÉRIEUR de la NAVIGATION de PLAISANCE et des SPORTS NAUTIQUES

FÉDÉRATION DES INDUSTRIES NAUTIQUES

FONDATION NICOLAS HULOT POUR LA NATURE ET L'HOMME
SOS MER PROPRE
L'eau de la source à la mer

Notes personnelles

Le présent document n'est pas contractuel et dans un souci constant d'amélioration de nos modèles, nous nous réservons le droit de les modifier sans préavis.

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

ISO 9001
certifié
AFAQ n°1994/20768

JEANNEAU préconise IGOL.