

**notice d'entretien
instructions and maintenance manual**

Sun Charm 39

/// Jeanneau

BP 83 - 85503 Les Herbiers Cedex - France - Tél 51.91.06.10 - Télécopieur 51.67.37.65 - Télex Burep 711381 F

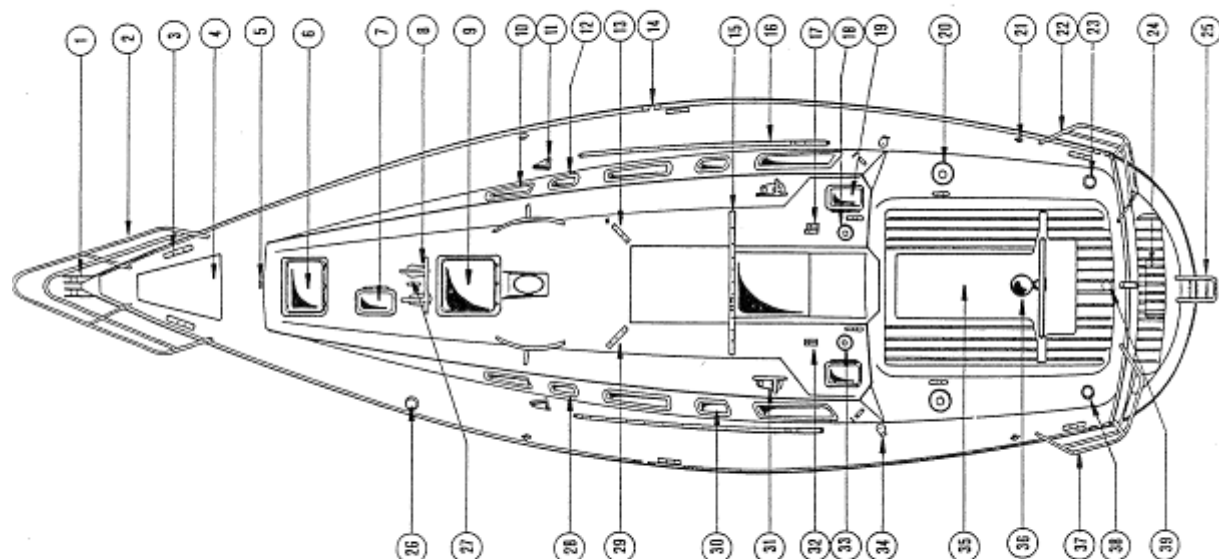
SOMMAIRE

- CARACTERISTIQUES GENERALES
- PLAN D'ACCASTILLAGE
- PLAN DE MAT
- CIRCUITS DES DRISSES ET DES ECOUTES - PLAN GENERAL
- CIRCUITS DES DRISSES ET DES ECOUTES - PLAN DE DETAIL
- PLAN DE VOILURE
- NOMENCLATURE DU GREEMENT COURANT
- CIRCUITS D'EAU - PRINCIPE GENERAL
- CIRCUITS D'EAU - DISTRIBUTION
- CIRCUITS D'EAU - EVACUATIONS - CIRCUIT GAZ
- CIRCUITS D'EAU - BRANCHEMENT DU CHAUFFE-EAU
- CIRCUITS D'EAU - FONCTIONNEMENT DU DEBIT-METRE
- CIRCUIT ELECTRIQUE - PLAN D'IMPLANTATION - REPERAGE
- CIRCUIT ELECTRIQUE - BRANCHEMENTS DU TABLEAU ELECTRIQUE
- CIRCUITS MOTEUR
- MISE A L'EAU
- MECANIQUE
- ENTRETIEN

CARACTERISTIQUES GENERALES

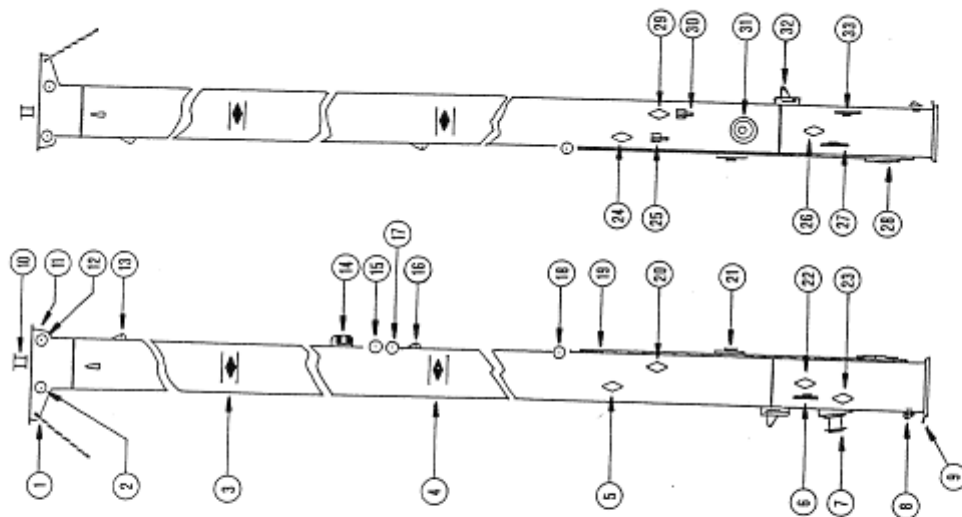
Longueur hors-tout.....	11,99 m
Longueur coque.....	11,56 m
Largeur hors-tout.....	3,89 m
Déplacement.....	6,8 T
Tirant d'eau.....	1,95 m
Nombre de personnes autorisées.....	8/10/12
N° de Marine Marchande.....	3363
Catégorie de Navigation.....	1 ^{re}
Jauge.....	14,76 T

PLAN D'ACCASTILLAGE



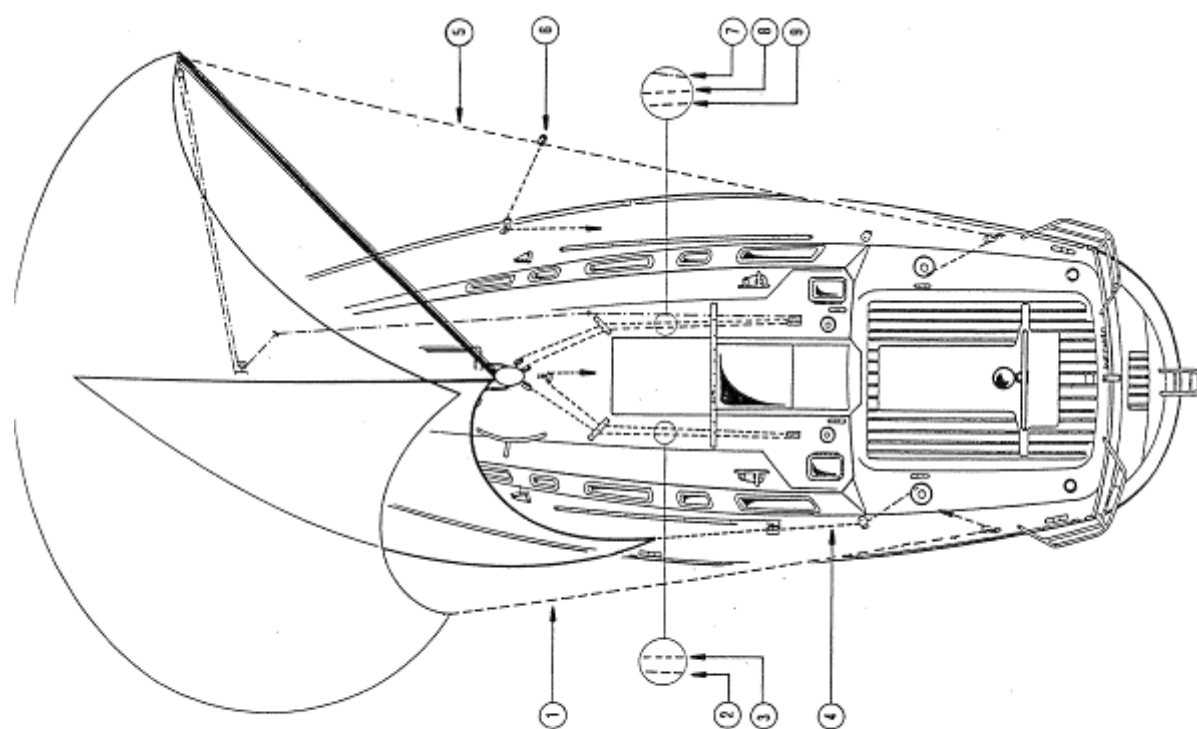
- 1 Ferrure d'étrave avec galets de davier, arrêt de chaîne, cadène d'étai de point d'amure du génôis
- 2 Balcon avant avec faux
- 3 Taquets d'amarrage avant
- 4 Puits à chaîne avec capot cadénassable (Guindeau mécanique)
- 5 Cadène de halebas de tangon
- 6 Panneau de pont ouvrant de cabine avant
- 7 Panneau de pont ouvrant de cabine avant
- 8 Boîte à dorade pour aération de la cabine avant et du carré
- 9 Panneau de pont ouvrant du carré
- 10 Hublot de roof
- 11 Cadène de hauben
- 12 Hublot de roof ouvrant au-dessus de la cuisine
- 13 Poule de renvoi plat pont (option spi)
- 14 Chaumard et taquets de garde
- 15 Barre d'écoute
- 16 Rail d'écoute de génôis avec chariot réglable
- 17 Coinceur à came de halebas, drisse et balancine de spi
- 18 winch 2 vitesses option spi
- 19 Hublot ouvrant de cabine arrière
- 20 Winch 2 vitesses avec taquet d'écoute de génôis
- 21 Cadène pour poule de retour de spi
- 22 Balcon arrière ouvert avec feu
- 23 Nable de remplissage de fuel
- 24 Coffre de plage de bain arrière avec douche
- 25 Echelle de bain
- 26 Nable de remplissage de réservoir d'eau de cabine avant
- 27 Cadène de bas-dû
- 28 Hublot ouvrant de carré
- 29 Poule de renvoi plat-pont babord
- 30 Hublot ouvrant de saie d'eau
- 31 Aération permanente saie d'eau par boîte à dorade
- 32 Bloqueur d'écoute et de halebas de GV
- 33 Winch 2 vitesses d'écoute de GV
- 34 Poule de renvoi plat-pont d'écoute de génôis
- 35 Cockpit
- 36 Barre à roue avec compas
- 37 Balcon arrière
- 38 Nable de remplissage d'eau
- 39 Accès pour la barre franche de secours

PLAN DE MAT



- 1 Ancrage du patacas
- 2 Réa de drisse de grand-voile
- 3 Barre de flèche (2ème étage)
- 4 Barre de flèche (1er étage)
- 5 Sortie de la balancine de bôme
- 6 Taquet de balancine de bôme
- 7 Winch de prise de ris
- 8 Ancrage articulé de halebas de bôme
- 9 Patte d'ancrage de halebas
- 10 Feu de nouillage
- 11 Sortie de la drisse de spi
- 12 Réa de drisse de spi
- 13 Ancrage de l'étai largeble
- 14 Feu de route et projecteur de pont
- 15 Réa de balancine de tangon n° 1
- 16 Ancrage du bas étai
- 17 Réa de balancine de tangon n° 2
- 18 Réa de réglage du chariot de tangon
- 19 Rail de tangon
- 20 Sortie de la drisse de spi
- 21 Chariot de tangon
- 22 Sortie de la balancine de tangon n° 1
- 23 Sortie de la drisse de foc n° 2
- 24 Sortie de la drisse de foc n° 1
- 25 Coinceur de drisse de foc n° 1
- 26 Sortie de la balancine de tangon n° 2
- 27 Taquet de drisse de foc n° 1
- 28 Coinceurs de réglage du chariot de tangon
- 29 Sortie de la drisse de grand-voile
- 30 Coinceur de drisse de grand-voile
- 31 Winch des drisses de foc et grand-voile
- 32 Vite de moulet
- 33 Taquet de drisse de grand-voile

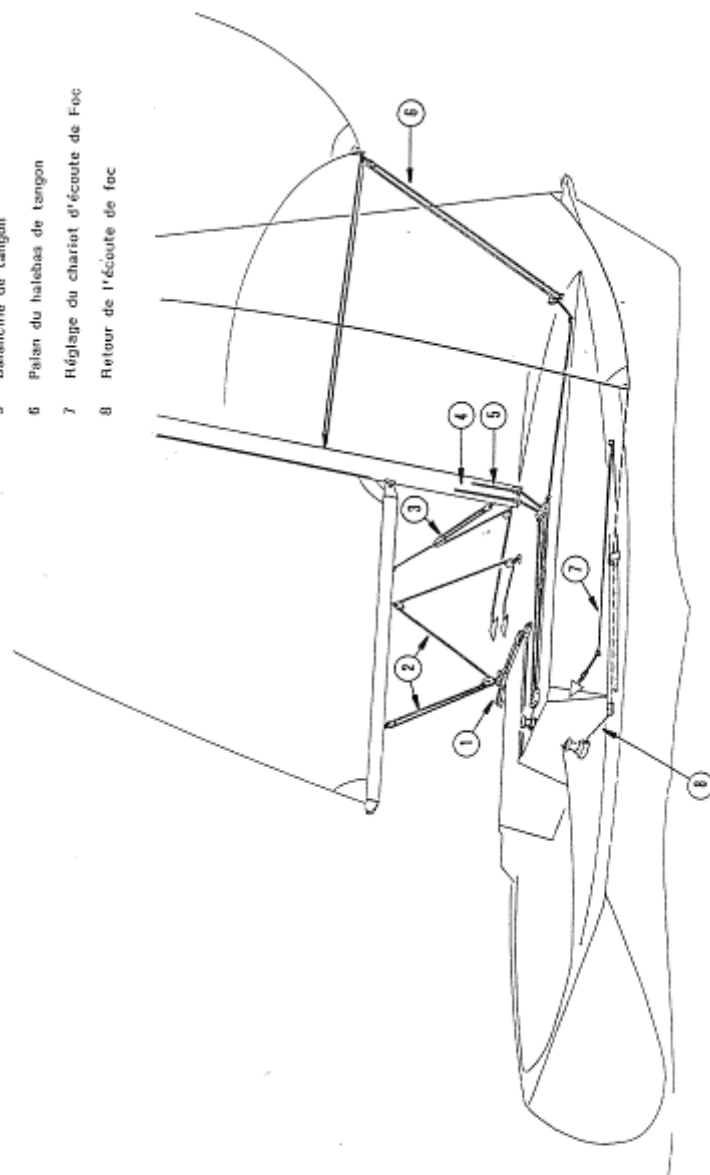
CIRCUITS DE DRISSES ET D'ECOUTES

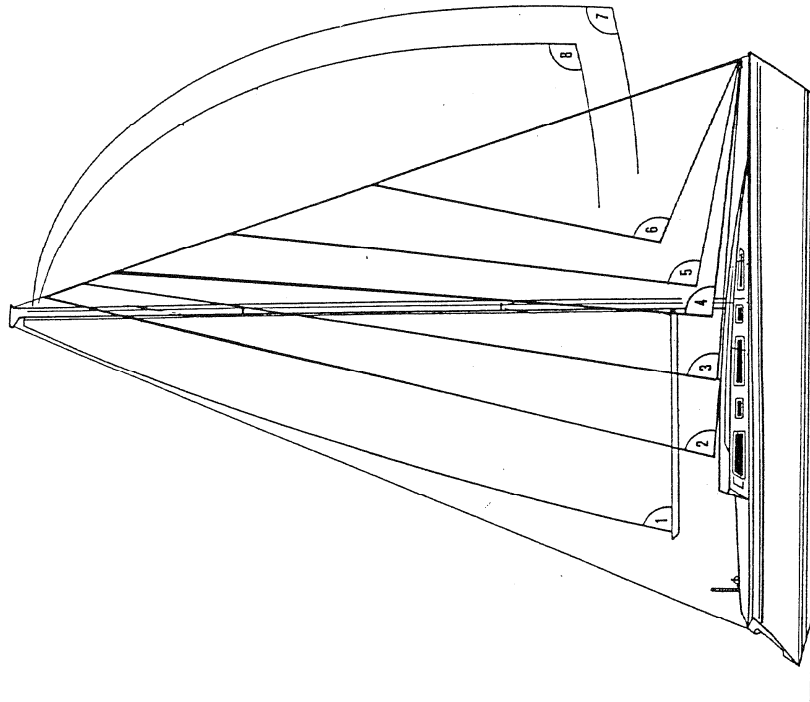


- 1 Ecoute de Spi
- 2 Retour du halebas de grand-voile
- 3 Retour de l'écoute de grand-voile
- 4 Ecoute de génois
- 5 Bras de spi
- 6 Barre hauler de bras de spi
- 7 Retour du halebas de tangon
- 8 Retour de la balancine de tangon
- 9 Retour de la drisse de spi

CIRCUITS DE DRISSES ET D'ECOUTES

- 1 Barre d'écoute de grand-voile avec réglage du chariot par coinçeur
- 2 Pêlan d'écoute de grand-voile
- 3 Pêlan du halebas de bôme
- 4 Drisse de spi
- 5 Balancine de tangon
- 6 Pêlan du halebas de tangon
- 7 Réglage du chariot d'écoute de foc
- 8 Retour de l'écoute de foc





PLAN DE VOILURE

	GUINDANT	CHUTE	BORDURE	SURFACE
1 Grand-voile	13,60	14,25	4,20	31,10 m2
2 Génois maxi	15,50	14,85	7,30	53,50 m2
3 Génois inter	15,40	14,50	6,10	43,90 m2
4 Solent Foc	14,50	13,30	4,90	32,60 m2
5 Foc	11,50	10,20	4,40	21,90 m2
6 Tourmentin	8,30	6,50	3,70	11,60 m2
7 Spi max.	15,18	15,18	S.M.W. 8,28	115,00 m2
8 Spi lourd	14,80	14,80	S.M.G. 7,50	100,00 m2
Génois enrouleur	14,80		L.P.G. 6,90	51,00 m2

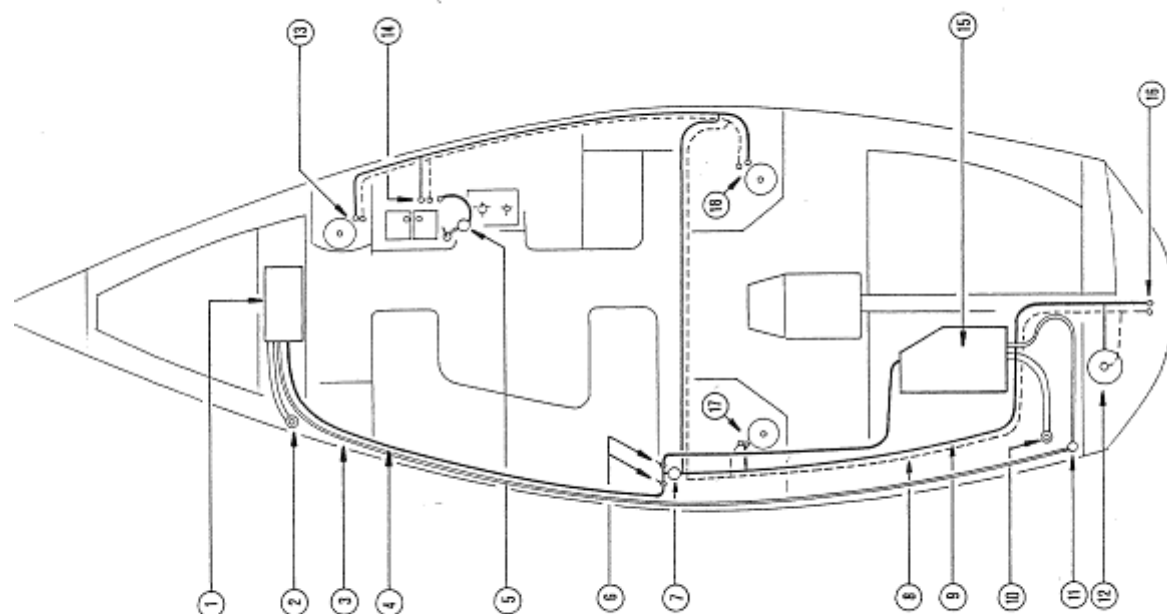
Mesures I.O.R. :

I = 15,30
Jc = 4,60
P = 13,60
E = 4,20

GREENEENT COURANT : SUN-CHARM 39										VERSION : STANDARD				DATE : 11/07/88	
DESIGNATION	CODE	OBJET	CABLE INOX		CORDAGE		CODE	NB	ACCESSOIRES	ACCASTILLAGE		POULIAGE	CODE		
			Ø	LONG	Ø	LONG				COMPOSITION	CODE			NB	
DRISSE G.V.					14	31	F.O. Rouge			1	Manille auto Ø 8				
BALANCINE G.V.					10	31	Toronné vert			1	Manille auto Ø 6				
ECOUTE G.V.					14	18	Tressé rouge			1	Manille auto Ø 10	1 SER 9227 3 SE 9217	Lewmar		
BORDURE G.V.					12	7	Tressé rouge								
BOSSE 1ER RIS					12	10	Tressé vert			1	Manille auto Ø 8				
BOSSE 2EME RIS					12	14	Tressé bleu								
BOSSE 3EME RIS					12	17	Tressé blanc								
CUNNING-HOLE G.V.															
HALEBAS DE BOME			5	0,70	12	10	Gulf stream rouge								
REGL. CHARIOT G.V.					8	6	Tempest rouge			1	Manivelle droite Ø 6	1 SER 9227 2 SE 9217	Lewmar		
DRISSE FOC					14	32	F.O. bleu			1	Mousqueton œil Ø 70				
ECOUTE FOC					16	16	Tressé bleu								
BARBER FOC															
REG. CHARIOT FOC					8	9	Tempest bleu								
ENROULEUR FOC															
PT D'AMURE FOC										1	SA2 chape Amiot				
DRISSE DE SPI					12	37	F.O. vert			1	Mousqueton émerillon Ø 90				
ECOUTE DE SPI					12	24	Kevlar blanc/rouge			1	Mousqueton émerillon Ø 90	1 SE3 9317			
BRAS DE SPI					12	24	Kevlar blanc/vert			1	Mousqueton émerillon Ø 90	1 SE3 9317			
BALANCINE TANGON					10	21	Tressé blanc			1	Mousqueton œil Ø 70				
HALEBAS TANGON					10	17	Tressé vert			1	Mousqueton œil Ø 70				
REG. CHAR. TANGON					10		Tressé vert			2	Manille auto Ø 6	SE1 9117			
BARBER SPI															
DRISSE TRINQUETTE															
ECOUTE TRINQUETTE															
PATARAS										1	Rider rallongé		144873		
MANIVELLES										3	Manivelles		132340		
BASTAQUES															
MODIFICATIONS														OBSERVATIONS	
DATE														REF	

- 1 Réervoir d'eau avant (174 litres)
- 2 Vanne de fermeture de l'alimentation du réservoir avant
- 3 Réervoir d'eau arrière (186 litres)
- 4 Vanne de fermeture de l'alimentation du réservoir arrière
- 5 Débit-mètre (voir "utilisation du débit-mètre")
- 6 Groupe d'eau sous pression
- 7 Vase d'expansion du circuit d'eau
- 8 Alimentation de la salle d'eau arrière tribord
- 9 Alimentation de la cuisine
- 10 Alimentation de la cabine avant
- 11 Alimentation de la douche de jupe arrière
- 12 Circuit d'eau froide
- 13 Circuit d'eau chaude
- 14 Alimentation de la salle d'eau arrière babord
- 15 Chauffe-eau (voir chapitre chauffe-eau)

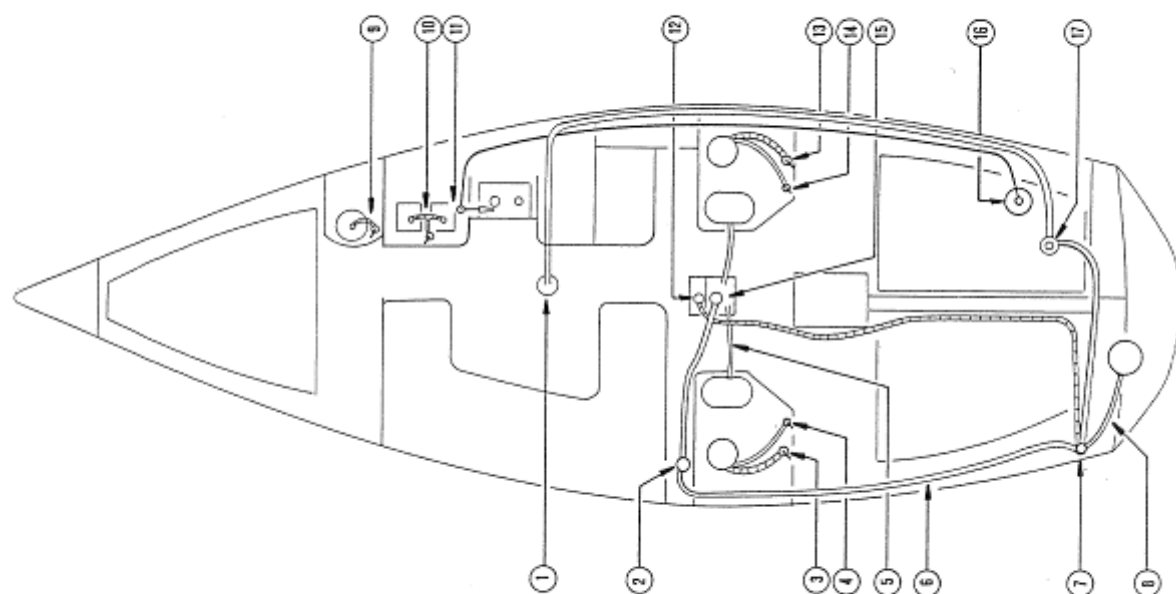
CIRCUITS DE DISTRIBUTION DE L'EAU



- 1 Réservoir d'eau avant (174 litres environ)
- 2 Nable de remplissage du réservoir d'eau avant
- 3 Tuyau d'alimentation : réservoir avant ==> groupe d'eau
- 5 Système d'alimentation en eau de mer sur l'évier de cuisine (prise d'eau de mer, pompe, bec verseur)
- 6 Vannes de fermeture de chacun des réservoirs
- 7 Ensemble des débit-mètre, groupe d'eau et vase d'expansion (voir schéma de principe)
- 8 Circuit d'eau chaude (-----)
- 9 Circuit d'eau froide (-----)
- 10 Nable de remplissage du réservoir arrière
- 11 Evacuations groupées avec mise à air libre des réservoirs
- 12 Chauffe-eau (fonctionnement électrique ou par échange thermique avec le moteur)
- 13 Arrivée de l'alimentation en eau froide et eau chaude au lavabo de cabine avant
- 14 Arrivée de l'alimentation en eau froide et eau chaude à l'évier de cuisine
- 15 Réservoir d'eau arrière (186 litres environ)
- 16 Arrivée de l'alimentation en eau froide et eau chaude de la douche de loup arrière
- 17 Arrivée de l'alimentation en eau froide et eau chaude au lavabo de salle d'eau arrière bâbord
- 18 Arrivée de l'alimentation en eau froide et eau chaude au lavabo de salle d'eau arrière tribord

CIRCUITS DES EVACUATIONS

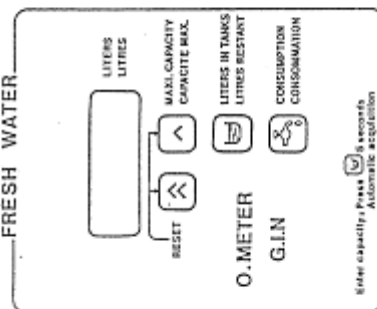
CIRCUITS GAZ



- 1 Puits de la pompe manuelle de cockpit
- 2 Pompe électrique des eaux usées des bacs à douches
- 3 Vanne d'évacuation du WC de salle d'eau babord
- 4 Vanne de rinçage du WC de salle d'eau babord
- 5 Tuyau d'évacuation du bac à douches
- 6 Tuyau d'évacuation des eaux usées des bacs à douches
- 7 Evacuations groupées des pompes de cale
- 8 Tuyau d'évacuation de surpression du chauffe-eau
- 9 Vanne d'évacuation du lavabo de cabine avant
- 10 Evacuation des évier de cuisine
- 11 Robinet de fermeture du circuit gaz
- 12 Pompe de cale moteur
- 13 Vanne d'évacuation du WC de salle d'eau tribord
- 14 Vanne de rinçage du WC de salle d'eau tribord
- 15 Bac de rétention des eaux de bac à douches avec filtre et déclencheur de pompe (accès sous plancher)
- 16 Compartiment de réserve gaz
- 17 Pompe de cale (manuelle) de cockpit

UTILISATION DU DEBIT-METRE

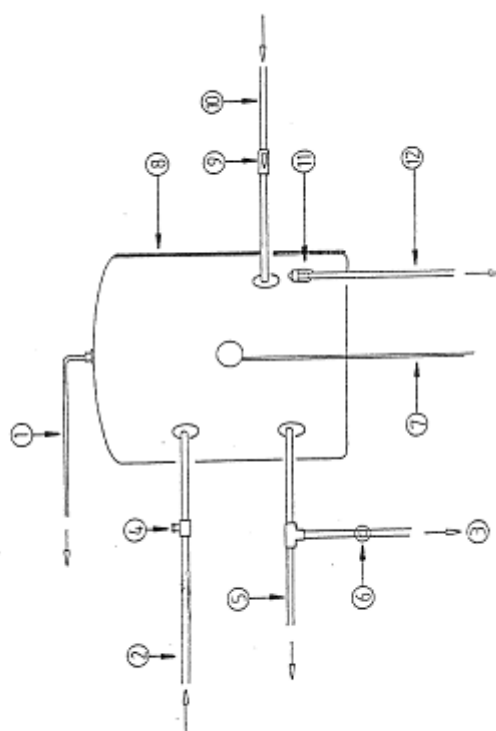
- Appuyer 5 secondes sur la touche  et programmer, lorsque s'affiche le mot "CAPA", à l'aide des deux touches  et  la contenance maximale du bateau. L'acquisition mémoire est automatique.
- L'appareil fait ensuite le cycle de ses fonctions et affiche en clair les indications suivantes :
 - * CAPA 600 (si vous avez programmé 600 litres sur)
 - * CONS 0 (si vous n'avez encore rien consommé)
 - * REST 600 (si vous n'avez encore rien consommé)
 - * ALAR 120 (valeur fixe égale à 20 % de CAPA Maxi)
 Puis l'appareil s'extingue et fonctionne.
- Si vous voulez reset le cycle complet, appuyer 5 secondes sur  et le cycle re-déclenche.
- A chaque plein, faire un reset en appuyant sur les 2 touches reset ensemble (4 litres s'allument) et la ramène à zéro est faite. la valeur CAPA n'est pas affectée de façon à ne pas à avoir à la re-entrer en mémoire à chaque fois. Si vous souhaitez vérifier la manœuvre, appuyer 5 secondes sur  et le cycle défile.
- L'alarme se déclenche quand on atteint 20 % de la CAPACITE Maxi. Le mot ALAR clignote jusqu'au prochain reset.



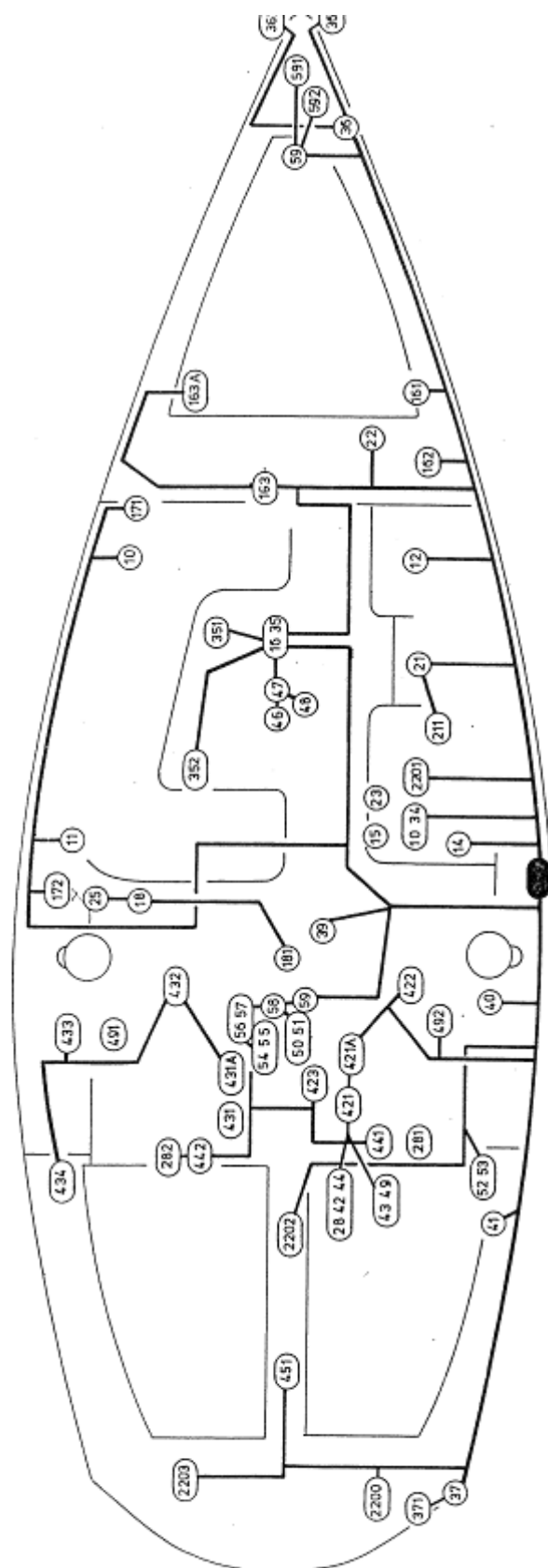
CHAUFFE-EAU

PRINCIPE DE BRANCHEMENT

- 1 Alimentation du circuit en eau chaude du circuit général
- 2 Entrée du circuit échangeur de moteur
- 3 Evacuation en fond de cale
- 4 Bouchon de mise à air libre lors de la vidange du circuit échangeur moteur
- 5 Sortie du circuit échangeur de moteur
- 6 Vanne de vidange du circuit échangeur moteur
- 7 Branchement électrique du chauffe-eau (220 V)
- 8 Ballon d'eau chaude
- 9 Clapet anti-retour
- 10 Entrée d'eau froide
- 11 Soupape de sécurité et robinet de vidange du chauffe-eau
- 12 Tuyau de vidange du chauffe-eau



CIRCUIT ELECTRIQUE





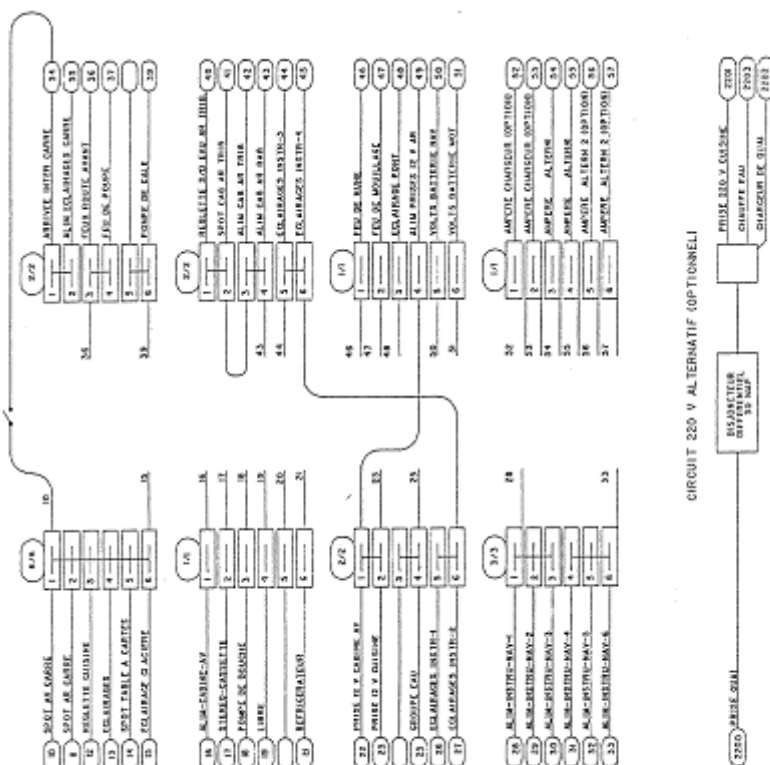
SUN CHARM 39

PARTI BARRETTES COULISSES 29-10-08

DEPARTS LIGNES

ALIMENTATIONS BARRETTES

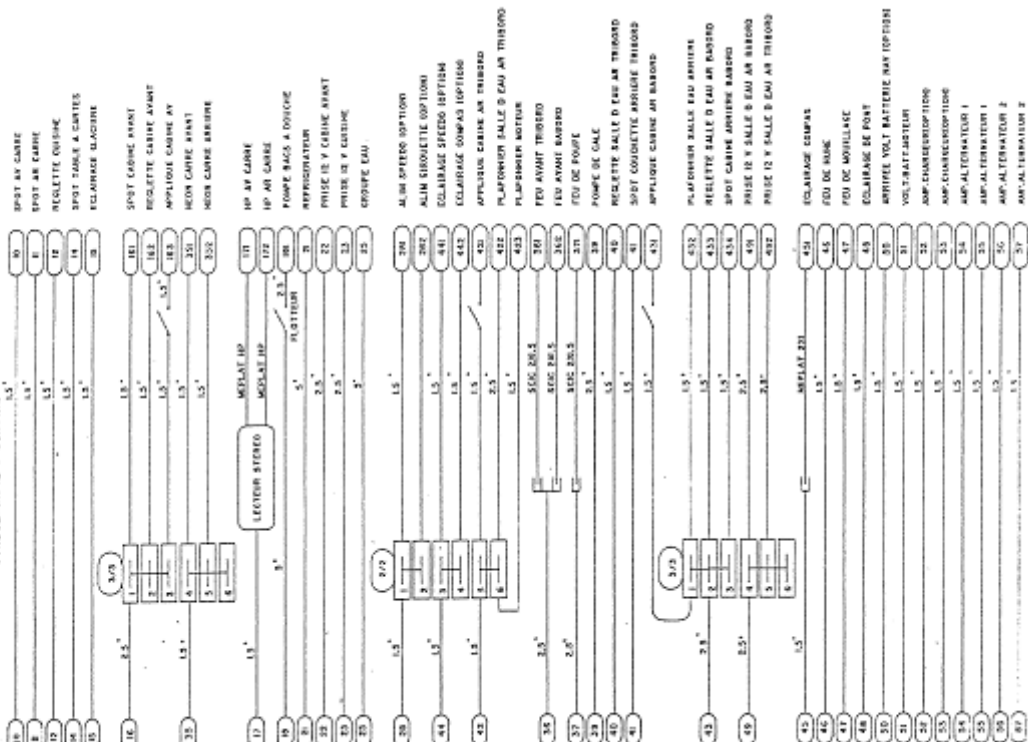
DEPARTS LIGNES



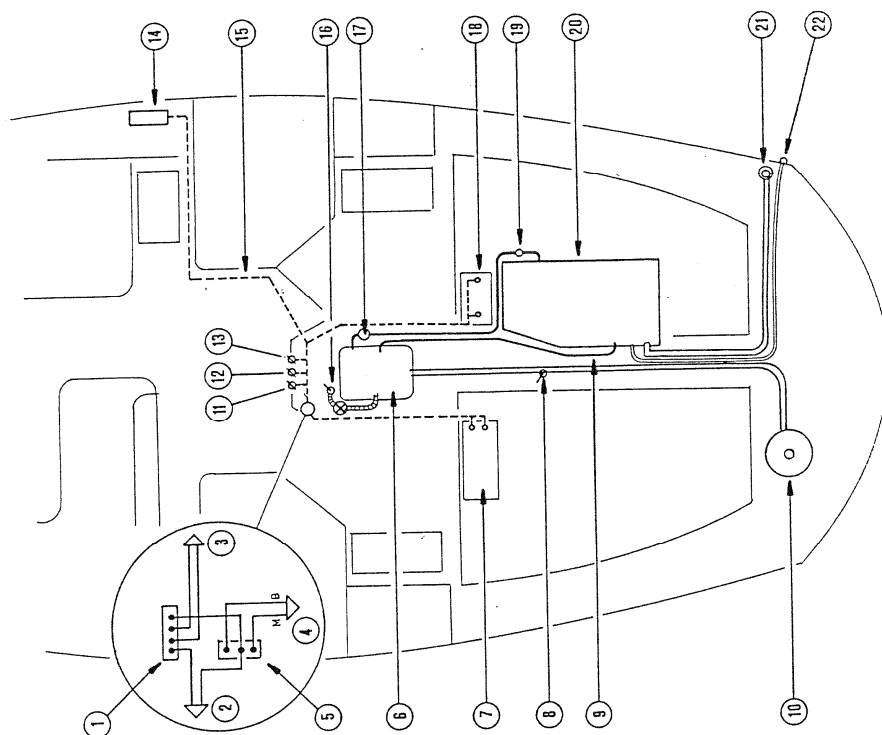
CIRCUIT 220 V ALTERNATIF (OPTIONNEL)



FAISCEAUX 12 V CONTINU



CIRCUITS MOTEUR



- 1 Shunt
- 2 Branchement vers l'alternateur
- 3 Branchement vers le tableau électrique
- 4 Branchement vers le coupe-batterie moteur (M) et vers le coupe-batterie bord (B)
- 5 Répartiteur
- 6 Moteur
- 7 Batterie moteur (160 Ah)
- 8 Vanne de purge du circuit d'échange thermique chauffe-eau/moteur (accès par la trappe de cabine arrière babord)
- 9 Circuit de retour carburant
- 10 Chauffe-eau
- 11 Coupe-batterie moteur (+)
- 12 Coupe-batterie bord et moteur (-)
- 13 Coupe-batterie bord (+)
- 14 Tableau électrique
- 15 Circuit électrique
- 16 Prise d'eau de mer de refroidissement du moteur (avec filtre)
- 17 Filtre décanteur de carburant
- 18 Batterie bord (96 Ah)
- 19 Robinet de fermeture du circuit carburant (accès sous la couchette de cabine arrière tribord)
- 20 Réservoir carburant (140 litres environ)
- 21 Nable de remplissage du réservoir carburant
- 22 Sortie d'évent du réservoir carburant

AVANT LA MISE A L'EAU

- Prévoir éventuellement la mise en place des pieds de sondeur et speedomètre si votre bateau doit être équipé de ces appareils.
 - Contrôler les niveaux d'huile du moteur et du réducteur (se reporter au livret d'entretien moteur). Les robinets de purge d'eau de refroidissement moteur doivent être fermés.
 - Il est indispensable d'étancher à l'aide de pâte, tous les accessoirs optionnels.
 - Rentrer le speedomètre dans son logement (risque de détérioration par les sauts de levage).
 - Pour les moteurs en ligne d'arbre, vérifier que l'anode en bout d'arbre est bien en place et contrôler le serrage de l'écrou ainsi que la rondelle frein.
 - Toutes les vannes de prise d'eau et d'évacuation doivent être fermées (éviders, lavabo, WC, moteur).
 - Installer une amarre avant et une amarre arrière ainsi que les pare-battages.
 - Au moment du grutage, vérifier que les sangles ne portent sur aucun appareil (sondeur, speedomètre, ligne d'arbre ...).
- A ce sujet, il vous sera utile de repérer la position des sangles (adhésif sur le rail de farque) à la mise à l'eau pour un grutage ultérieur.

MATAGE

- Avant le mâtage, graisser tous les ridoirs à la graisse "spéciale marine" (grais au silicone).
 - Eviter de mâter votre bateau avec les antennes sur le mât.
 - Au mâtage, bien vérifier le blocage et la position des barres de flèches (toujours au-dessus de l'horizontale) et faire en sorte que la base du mât soit intégralement en appui sur son emplanture.
 - Protéger les embouts de barre de flèches.
 - Lors de la pose du grément dormant, attention à ne pas faire d'intervention entre les câbles dont les longueurs sont très proches.
 - Mettre le grément sous tension en s'assurant que la gorge du mât reste bien rectiligne.
 - Le meilleur réglage du mât s'effectuera lors des premières sorties sous voiles.
 - Une fois le réglage terminé, bloquer définitivement les ridoirs, protéger les goupilles et les boulons par une bande adhésive.
 - Après quelques sorties, il est bon de contrôler le réglage car les câbles neufs peuvent subir un léger allongement.
 - Au port, il est conseillé de relâcher la tension du patacas.
- Version Régate :
- Les fabricants des mâts conseillent vivement l'utilisation des bastingues lorsqu'il en sont équipés.
 - L'utilisation des bastingues favorisent beaucoup la bonne marche du bateau.
 - La garantie ne fonctionnera qu'en cas de constatation d'un défaut de fabrication et non dans le cas d'une mauvaise utilisation.

A LA MISE A 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 avec le tuyau correspondant.
- Vérifier également l'étanchéité du presse-étoupe (voir paragraphe "Pressa-étoupe" au chapitre "MECANIQUE").

AVANT DE DEMARRER LE MOTEUR :

- Ouvrir le robinet carburant
- Ouvrir la vanne du circuit de refroidissement moteur
- Mettre en contact le circuit électrique en actionnant le coupe-batterie
- Avant de démarrer le moteur, débrayer l'inverseur afin d'obtenir de l'accélération au point mort.
- Pour la mise en route du moteur, se reporter au livret d'entretien moteur.
- Lorsque le moteur tourne, contrôler le refroidissement, ensuite laisser chauffer quelques minutes, et enclencher successivement en AVANT et en ARRIERE au ralenti.
- Vérifier que l'eau de refroidissement sort par l'échappement ; si ce n'est pas le cas, arrêter immédiatement le moteur et vérifier le circuit d'eau (vanne, crépine obturées).

VANNES :

- D'une manière générale, il est recommandé de refermer les vannes "Passe-coque" après utilisation.

FILIERES

- Les filières sont tendues entre les balcons à l'aide de ridoirs (ou de garcotte).

BEQUILLAGE :

- Assurez-vous de l'état des fonds lors de l'échouage de votre bateau (tenue sur la vase, fond accidenté) et d'une bonne couverture météo ! ...

MOTEUR :

Se reporter à la notice fournie dans le bateau.

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

ANODE :

Surveiller périodiquement la corrosion de l'anode située en bout d'arbre moteur et la changer si nécessaire. Il est conseillé d'ajouter sur l'arbre une anode nix entre la chaise et la coque à environ 10 cm en avant de la chaise (obligatoire pour hélice bec de canard).

HELICE :

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

NE PAS CHANGER CELLE-CI SANS CONSULTER UN SPECIALISTE.

PRE-FILTRE CARBURANT :

Pour le nettoyage du pré-filtre :

- dévisser entièrement la vis inférieure du bol ;
- l'enlever ;
- vider le bol et le nettoyer ;
- changer le filtre (si nécessaire) ;
- remonter l'ensemble.

Pour PURGER, desserrer la vis prévue à cet effet.

PRESSE-ETOUPE :

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

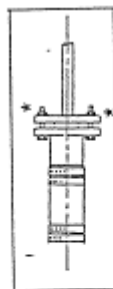
Pour effectuer le réglage :

- Serrer ou desserrer les 2 écrous * de réglage ;
- Vérifier que la bride de serrage reste parallèle au corps du presse-étoupe ;
- Vérifier périodiquement l'état de la durite.

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

EN FIN DE SAISON, sortir complètement la bride de serrage et vérifier l'état de la tresse. Si cette dernière est très abîmée, ou si la bride arrive presque en butée sur le corps du presse-étoupe, la changer ou la compléter.

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



PRESSE-ETOUPE, modèle à joint tournant (ERCEM) :

- **IMPORTANT-SECURITE** : Le soufflet devra être vérifié obligatoirement tous les par un spécialiste agréé.
- Ne pas oublier après le montage du joint "ERCEM" de bien faire pénétrer l'eau à l'intérieur du soufflet en le retirant légèrement.

FONCTIONNEMENT MOTEUR :

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

Si votre bateau est équipé d'un moteur diesel avec tiratou de stop, il est impératif d'actionner celle-ci avant de couper le contact à la clé.

Diesel : Ne pas attendre que les réserves carburant soient presque épuisées pour faire le plein ; il y a risque de désamorçage du circuit carburant.

Essence : Il est important de faire fonctionner le ventilateur de cale avant le démarrage du moteur, afin d'évacuer les éventuelles vapeurs de carburant.

Bailler de commande accélérateur et inverseur :

Pour débrayer l'inverseur :

- Mettre le levier au point mort et appuyer sur le bouton rouge ;
- Dans cette position, seul l'accélérateur fonctionne.

Feu de cale :

A mi-hauteur de la descente (ou le capot moteur) se trouve un orifice pour bus d'extincteur, utilisable en cas de feu dans la cale moteur.

Echappement :

Chaque année, vérifier le pot d'échappement et le changer si nécessaire.

Circuit carburant :

Vérifier périodiquement les joints et durits du circuit carburant.

BARRE A ROUE :

Contrôler régulièrement la tension des drosses.

PLAQUE DU CONSTRUCTEUR :

Elle est fixée sur le bateau et doit comporter obligatoirement les renseignements suivants :

- Année de fabrication
- Type de bateau
- N° Série
- Catégorie de Navigation
- Puissance maximum
- Nombre de personnes maximum autorisées
- N° Approbation Marine Marchande

AMENAGEMENTS INTERIEURS

W.C. :

Hors service, il est recommandé de fermer les vannes.

Mode d'emploi :

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

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

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

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

Lorsque le bateau est rempli pour l'hiver, retirer le bouchon de vidange situé dans le socle et actionner la pompe en mettant le levier de commande en position "incliné".

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

N'UTILISER NI ANTIGEL, NI PRODUITS CHIMIQUES.

COUSSINS :

Profiter du beau temps pour sécher les coussins de banquette et couchettes.

CUISINE - SALLE D'EAU :

Si votre bateau est équipé d'appareils sanitaires en polyester, le nettoyage de ces appareils se fera avec une éponge imbibée d'eau et de savon liquide. Les poudres à récurer, brosses et éponges abrasives sont donc à proscrire.

CIRCUIT ELECTRIQUE :

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

Batteries :

- Vérifier le niveau d'eau (sauf batteries étanches) et compléter si besoin est en eau distillée.
- Veiller à l'entretien et à la propreté des bornes de batterie.
- Pulvériser les connexions à l'aide d'un produit isolant pour les protéger de l'humidité.

CIRCUIT GAZ :

- En cas de démontage de la bouteille, recapuchonner la partie filetée du détendeur et ainsi éviter la corrosion.
- Renouveler le tuyau souple à la date prévue.

RESERVOIRS D'EAU :

Il est possible de stériliser les réservoirs à l'aide de pastilles de clonazone (vente en pharmacie).

En cas d'inactivité prolongée, purifier réservoirs et canalisations (acide acétique, vinaigre blanc).

Des trappes de visite équipent les réservoirs inox et permettent ainsi le nettoyage intérieur.

ENTRETIEN ET HIVERNAGE

ENTRETIEN

Les parties mobiles et mécaniques doivent être graissées régulièrement :

- Tirette d'arrêt moteur, verrous, charnières, serrures
- Boîtier d'inverseur

Et ceci, avec des produits ne se dégradant pas en milieu marin (graisse blanche ou Téflon).

Démonter et nettoyer périodiquement le décanteur à carburant.

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

ENTRETIEN INOX ET LAITON :

A entretenir régulièrement.

Lustrer les pièces en laiton et inox au "miroir" si elles montrent des traces d'oxydation de surface.

Rinçage à l'eau douce, en fin de saison, des pièces inox sur le pont.

WINCHES :

L'entretien des winches doit être fait régulièrement.

Voici quelques conseils qui vous permettront de faire un meilleur usage de vos winches :

- 2 ou 3 fois par saison, démonter les tambours, les nettoyer et les graisser.
- En fin de saison, les démonter entièrement, bien les nettoyer avec de l'essence, les graisser.

Nous vous recommandons d'employer de la graisse blanche au Téflon.

Cette graisse a la particularité de réduire la friction et de combattre la corrosion. Elle présente, en outre, l'avantage d'être propre, non toxique et biodégradable.

VOILES :

- éviter de laisser battre trop longtemps les voiles au séchage ;
- effectuer les premières sorties par vent médium afin que les tissus se mettent en place.
- en fin de saison, rincer les voiles à l'eau douce.

Afin d'éviter d'endommager les voiles et les écouteaux, n'hésitez pas à "fourrer" (au moyen de bandes adhésives) toutes les parties qui peuvent présenter quelque aspérité (goupille, boulon, axe, ridoir etc...).

GREEMENT :

Vérifier périodiquement la tension du gréement ainsi que le blocage des contre-écrou goupilles d'axe.

Pour vous permettre d'avoir toujours un bateau impeccable, nous mettons à votre disposition des composants d'origine JEANNEAU (Gel-coat de différentes couleurs à commander chez vos distributeurs.

MODE D'EMPLOI

PRECAUTIONS :

Pour bien réussir vos travaux, deux précautions importantes : temps sec - température entre 15° et 25° C.

PROPORTIONS :

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

La prise en gel (temps de travail) est alors d'environ 1 heure, le durcissement d'environ 10 heures.

MISE EN ŒUVRE :

Pour boucher un trou de bulle ou une éraflure, bien nettoyer la surface à l'acétone puis poncer préalablement.

Préparer la quantité de gel-coat nécessaire sur une plaque de verre de préférence. Appliquer le produit avec une spatule ou une palette.

Mettre une surpasseuse pour prévoir le ponçage à l'abrasif à l'eau et le lustrer pour obtenir une surface brillante.

Pour égaliser les petites retouches sur surfaces lisses, il suffit de coller sur le gel-coat frais, un scotch (ou mylex, un mylar), le décoller après durcissement (pour obtenir une finition très brillante, poncer très fin et lustrer).

STOCKAGE :

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

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

ATTENTION ! Le catalyseur est un produit dangereux. Ne pas laisser à la portée des enfants, ne pas mettre en contact avec la peau ou les muqueuses. Se laver à l'eau savonneuse et rincer abondamment.

NETTOYAGE :

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

TOUJOURS A VOTRE SERVICE
S.A.V. JEANNEAU

Ce présent document n'est pas contractuel, et ces renseignements sont donnés à titre indicatif sous réserve d'erreur ou de modification, nous nous réservons le droit de modifier les caractéristiques de nos produits sans pour cela être tenus de le faire savoir à l'avance.

ENTRETIEN ET HIVERNAGE (SUITE)

COQUE :

La coque et le pont doivent être lavés fréquemment avec des produits d'entretien courants non agressifs et à l'eau douce.

Si des taches jaunes apparaissent, il est très facile de les faire disparaître avec un produit tel que le SUPER DECAP que vous trouverez chez votre distributeur. ATTENTION ! VEILLEZ A BIEN RINCER à l'eau et à la brosse (10 mn maximum après l'application du produit).

Pour la coque, un anti-fouling annuel permet d'éviter des carénages fastidieux et fréquents (poncer légèrement avant application).

A ce sujet, il faut rappeler que tout ponçage ou primaire avant anti-fouling est une agression pour votre gel-coat et entraîne sa fiabilité. Aussi, nous vous conseillons un ponçage très léger.

Le gel-coat (extérieur du polyester) est d'un aspect très fiable.

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

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

Pour les réparations, voir notice jointe.

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

Eviter l'emploi du nettoyeur à l'eau à haute pression au-dessus de 40°, pression maxi :

HIVERNAGE

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

- Rincage à l'eau douce ;

- Huilage et graissage de toutes les parties métalliques.

Si le bateau reste à flot, fermer toutes les vannes et protéger toutes les parties pouvant subir des frottements, ragages ...

Relayer le speedomètre

Si votre bateau est équipé d'un presse-étoupe, il est bon de le resserrer légèrement, afin de le rendre parfaitement étanche ; ne pas oublier d'effectuer un nouveau réglage à votre prochain départ.

Purger les circuits d'eau (risque de gel !)

Si vous devez laisser votre bateau pour plusieurs mois, le meilleur principe est d'obtenir toutes les entrées d'air et d'installer dans le carré un déshydrateur d'atmosphère en laissant les portes des cabines et des rangements ouverts, placards, glacière etc... Relayer également vos coussins sur le côté.