

notice d'entretien instructions and maintenance manual

SUN-KISS

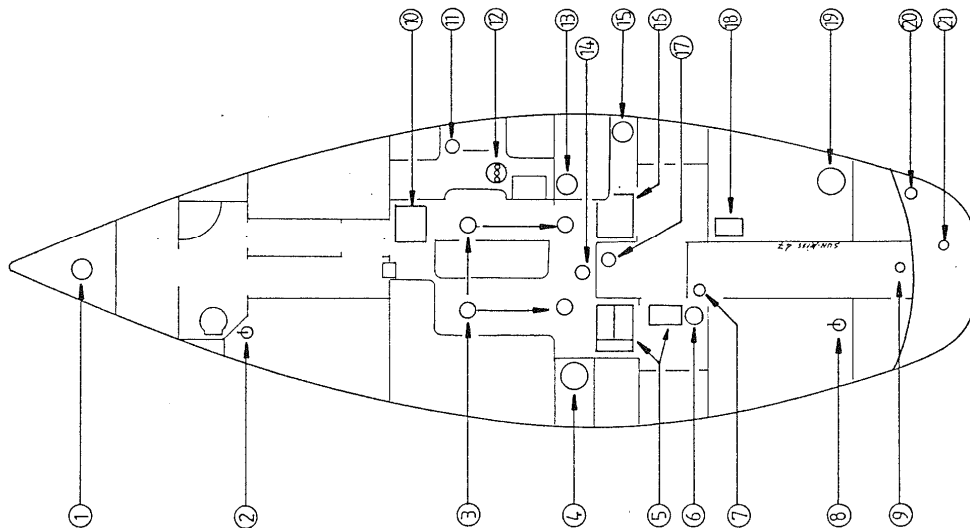
 **Jeanneau**

BP 83 85503 Les Herbiers Cedex France Tél 51.91.06.10 Télex Batoja 711383 F

CARACTERISTIQUES GENERALES

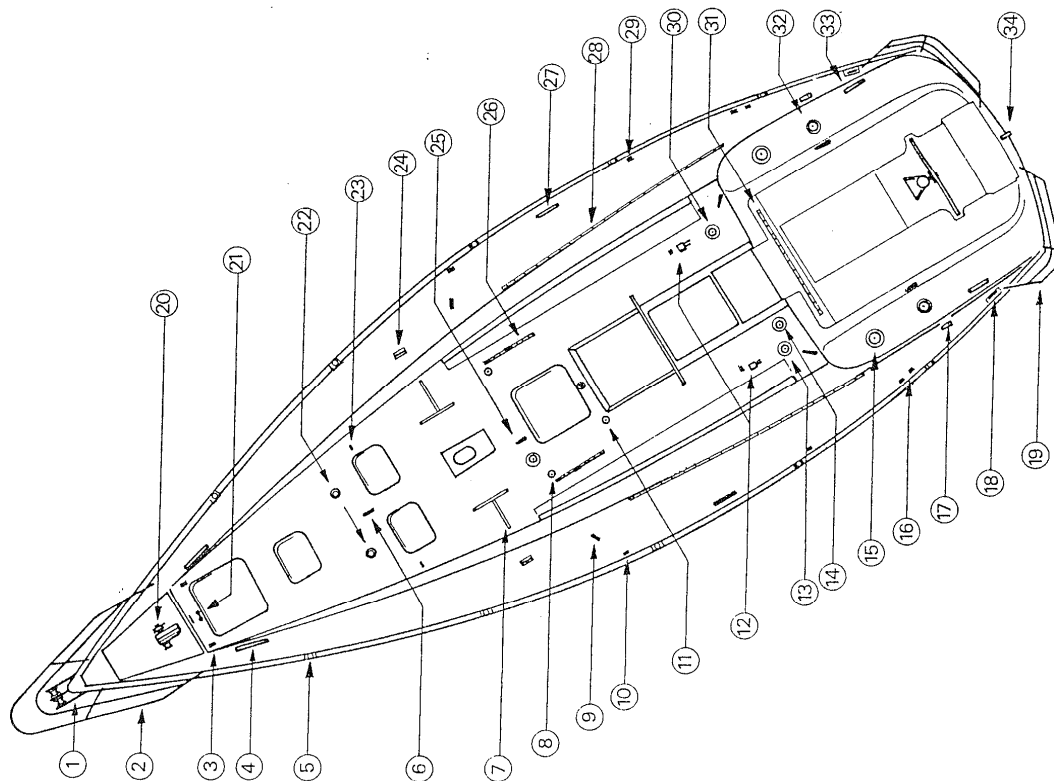
Longueur H.T.	: 14,45 m
Bau maxi	: 4,40 m
Tirant d'eau Quillard	: 2,10 m
Tirant d'eau Dériveur	: 1,55 m/2,70 m
Déplacement Quillard	: 11500 kg
Déplacement Dériveur	: 12000 kg
N° Homologation Marine Marchande:	2140
Catégorie de Navigation	: 1ère
Nombre de personnes autorisées	: 10/12
Jauge	: 21 T 63

A P P A R E I L L A G E



- 1 Guindeau électrique
- 2 Pompe à main d'évacuation du bac à douches (voir circuit d'eau)
- 3 Trappes de visite des réservoirs d'eau
- 4 Chauffe-eau (voir détails chauffe-eau)
- 5 Panneau d'accès aux batteries bord (2 X 96 Ah)
- 6 Emplacement des coupe-batteries (voir circuit électrique)
- 7 Pompe (électrique) de cale moteur
- 8 Pompe (manuelle) de cale avant
- 9 Nable d'accès au carré de barre franche de secours
- 10 Panneau d'accès aux robinets d'évacuation du réfrigérateur et de la glacière
- 11 Groupe réfrigérant (sous évier)
- 12 Vannes de distribution du circuit d'eau (voir "circuit eau de cuisine")
- 13 Vannes de distribution des réservoirs d'eau, groupe d'eau et débîmètre
- 14 Pompe électrique de fond de cale (déclenchement automatique)
- 15 Tableau électrique bord, disjoncteur 220 V, fusible de guindeau 100 A
- 16 Réservoir de matières fécales (en option)
- 17 Pompe électrique de bac à douches (commande manuelle)
- 18 Batterie d'accumulateurs "moteur" (2 X 96 Ah) et bord (1 X 96 Ah)
- 19 Emplacement pour réserve gaz avec détendeur (accès coffre de cockpit)
- 20 Prise de quai (220 V)
- 21 Douchette de jupe arrière

ACCASTILLAGE



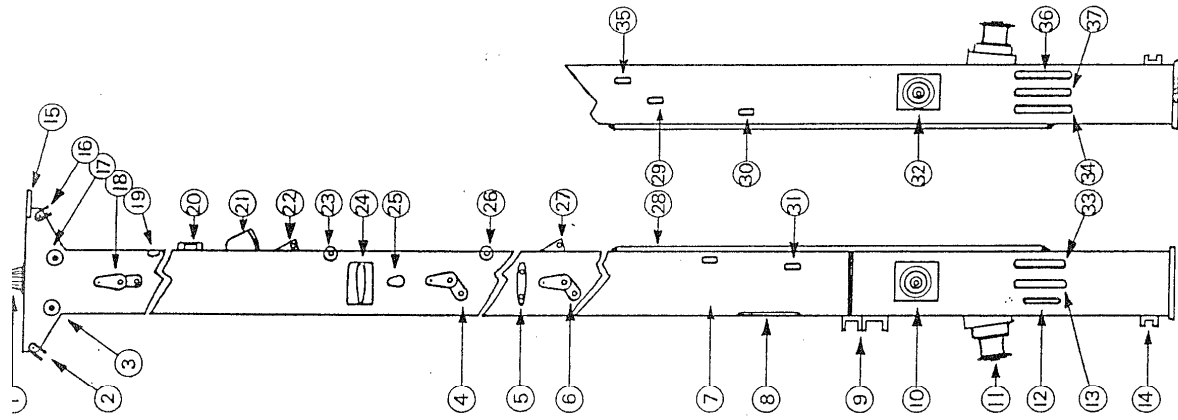
- 1 Ferrure d'étrave
- 2 Balcon avant
- 3 Cadène à fil de halebas de tangon
- 4 Taquet d'amarrage avant
- 5 Emplanture de chandellier
- 6 Cadène de bas-étai
- 7 Balcon de mât
- 8 Poulie plat pont ** de retour de balancine de tangon ou drisse trinquette (tribord *)
- 9 Cadène de bas-hauban arrière
- 10 Cadène à fil de retenue de bôme
- 11 Poulie plat-pont de retour d'écoute de grand-voile
- 12 Coinceurs à cames ** de drisse de trinquette ou balancine et halebas de tangon (tribord *)
- 13 Winch *** d'écoutes
- 14 Winch d'écoute de grand-voile
- 15 Winch d'écoute de génôis
- 16 Cadènes * à fil de bastaque
- 17 Poulie de renvoi d'écoute de génôis
- 18 Cadène d'écoute et bras de spi
- 19 Balcon arrière
- 20 Guindeau électrique
- 21 Cadène * d'étai de trinquette et point d'amure de trinquette
- 22 Aérateurs de pont
- 23 Filoir bague de halebas de tangon
- 24 Cadène de hauban-galhaubar
- 25 Taquet ** et winch ** de drisse de spi
- 26 Rail de trinquette *
- 27 Taquet d'amarrage
- 28 Rail d'écoute de génôis
- 29 Cadène de barber hauler
- 30 Winch *** de trinquette ou balancine et halebas de tangon
- 31 Rail d'écoute de grand-voile
- 32 Winch et taquet d'écoute et bras de spi
- 33 Taquet d'amarrage arrière
- 34 Cadène de pataras

* Option côté

** Option spi

*** Option côté et spi

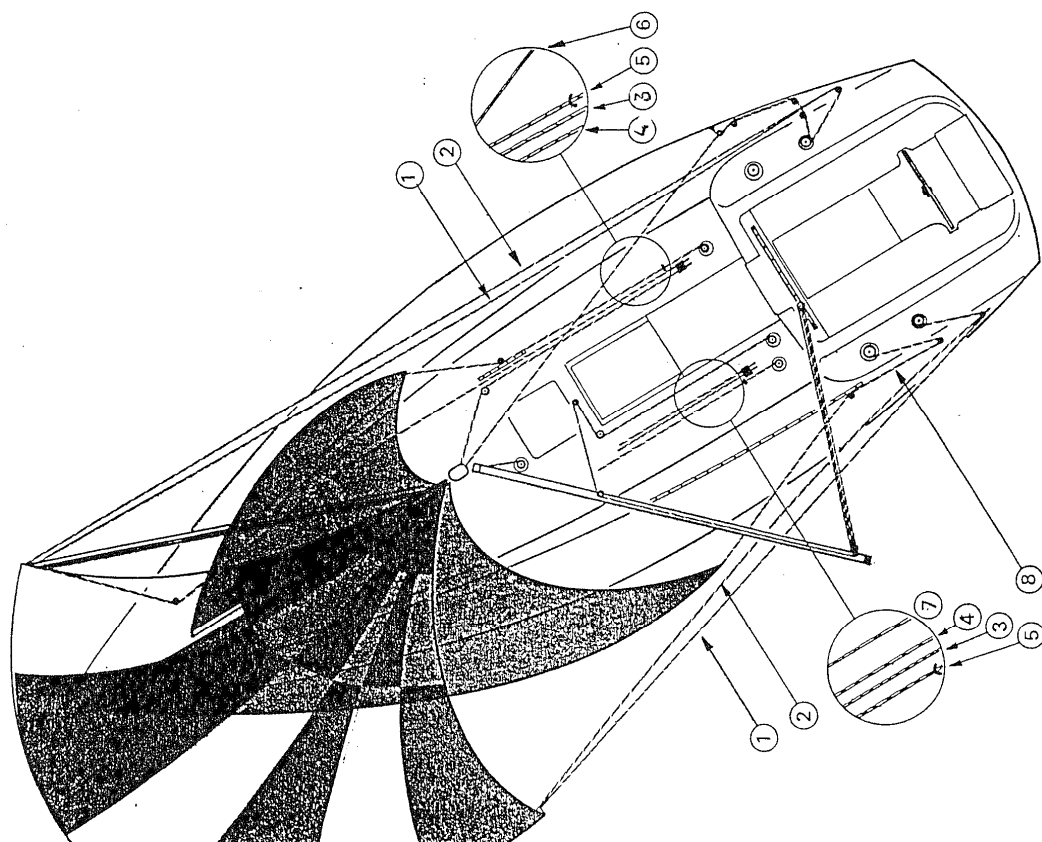
PLAN DE MAT



- 1 Feu de tête mât
- 2 Ancrage de patacas
- 3 Poulies de drisse et balancine de grand-voile
- 4 Capelage d'accrochage de bastaque
- 5 Fixation des barres de flèche (L = 1400)
- 6 Capelage d'accrochage des bas-haubans
- 7 Sortie de balancine de tangon
- 8 Engoujure de grand-voile
- 9 Vit de mulet
- 10 Winch de drisse de grand-voile
- 11 Winch de prise de ris
- 12 Taquet de balancine de grand-voile
- 13 Taquet de drisse de grand-voile
- 14 Prise de halebas de bôme
- 15 Ferrure de spi double
- 16 Ancrage d'étai
- 17 Poulies de drisses de gènois
- 18 Capelage d'accrochage de galhauban
- 19 Sortie de drisse de spi
- 20 Feu de route
- 21 Projecteur de pont
- 22 Ferrure d'étai de trinquette
- 23 Sortie de drisse de trinquette (ou balancine de tangon n° 2)
- 24 Barres de flèche (L = 650)
- 25 Accrochage inter
- 26 Sortie de balancine de tangon
- 27 Ferrure de bas-étai
- 28 Rail de tangon avec coulisseau
- 29 Sortie de drisse de gènois
- 30 Sortie de drisse de trinquette
- 31 Sortie de drisse de grand-voile
- 32 Winch de drisses de gènois et trinquette
- 33 Taquet de balancine de tangon
- 34 Taquet de drisse de trinquette
- 35 Sortie de drisse de spi
- 36 Taquet de drisse de spi
- 37 Taquet de drisse de gènois

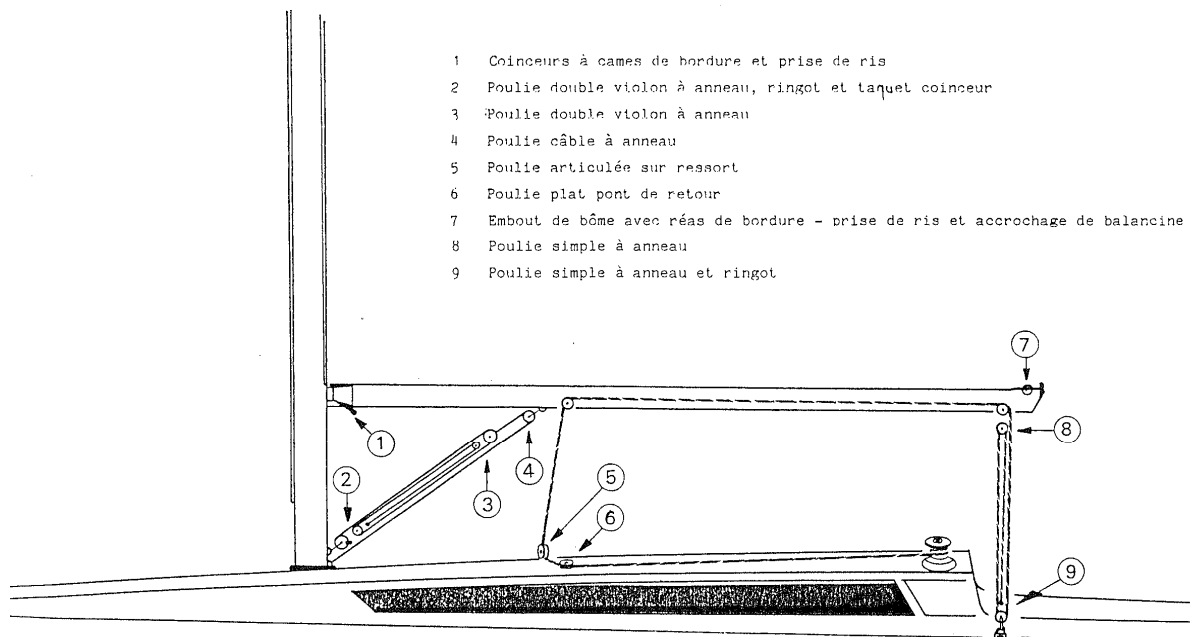
CIRCUITS DE DRISES ET D'ECOUTES

- 1 Ecoute de spi
- 2 Bras de spi
- 3 Halebaut de tangon
- 4 Drisse de trinquette ou balancine de tangon
- 5 Ecoute de trinquette
- 6 Bastingue
- 7 Retour d'écoute de grand voile
- 8 Ecoute de g nois

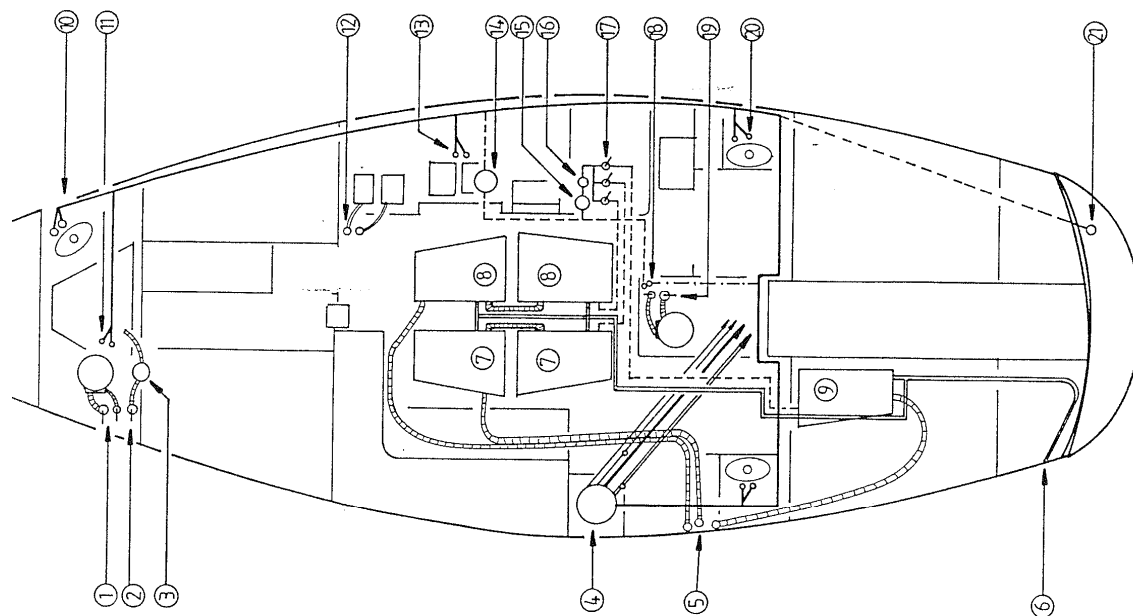


GRÉEMENT COURANT SUN KISS

N°	DESIGNATION	Option	CABLE INOX		CORDAGE		ACCESSOIRES		ACCASTILLAGE
			Ø	Longueur	Composition	Longueur			
1	DRISSE GRAND-VOILE				FO Rouge	33 m	1 manille auto Ø 8		
1	DRISSE FOC				FO Bleu	33 m	1 mousqueton inox 5212		
1	DRISSE SPI	*			FO Vert	35 m	1 mousqueton inox 5212		
1	BALANCINE GRAND-VOILE				Tressé rouge	33 m	1 manille inox Ø 8		
2	DRISSE TRINQUETTE	*			FO	24 m	2 mousquetons inox 5112		
	BALANCINE TANGON								
2	HALERAS TANGON	*			Tressé vert	19 m	2 manilles droites Ø 8 2 mousquetons à œil Ø 70	2 poulies simples anneau 9217 Lewmar	
1	HALERAS BOME		Ø6roupe	œil à œil 18	Tressé bleu	5,50 m	2 manilles droites Ø 8 4 coïsses cœur Ø 6 2 manchons	1 poulie double anneau 9257 Lewmar 1 poulie violon 9267 Lewmar	
1	POINT D'AMURE FOC						2 mousquetons rapides 5212		
2	ECOUTE FOC				Tressé bleu	22 m			
1	POINT D'AMURE TRINQUETTE	*					1 manille droite inox Ø 8 1 mousqueton rapide 5112		
2	ECOUTE TRINQUETTE	*			Tressé bleu	12 m			
1	BORDURE GRAND-VOILE				Tressé vert	7 m	1 manille auto Ø 8		
1	BOSSE 1ER RIS				Tressé rouge	14 m			
1	BOSSE 2EME RIS				Tressé bleu	16 m			
1	BOSSE 3EME RIS				Tressé vert	18 m			
	C. HOLE GRAND-VOILE								
	REGLAGE CHARLOT FOC								
2	ECOUTE SPI	*			FO	26 m	2 mousquetons 5301		
2	BASTAQUES	*			Gulf stream	15 m	2 manilles droites Ø 10	4 SA 9317 Lewmar	
1	ECOUTE GRAND-VOILE				Gulf stream	23 m		1 poulie 9317 SA 1 poulie 9347 SA 1 poulie 9357 SA	
	REGLAGE CHARLOT G.V.								
	PALAN PATARAS								
	HAUBER SPI								
	DRISSE ARTIMON KETCH								
	ECOUTE BOME KETCH								
	BORDURE KETCH								
	BOSSE 1ER RIS KETCH								
	BOSSE 2EME RIS KETCH								



CIRCUIT DE DISTRIBUTION D'EAU



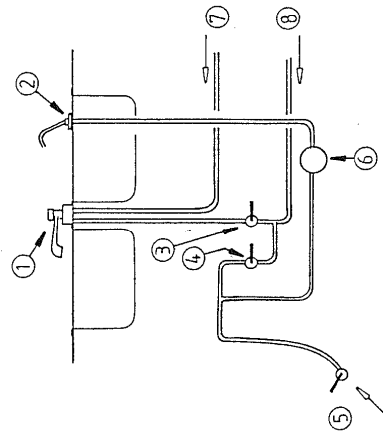
- 1 Vannes d'évacuation et de rinçage du WC avant
- 2 Vanne d'évacuation du bac à douches
- 3 Pompe manuelle d'évacuation de bac à douches
- 4 Chauffe-eau (voir détail)
- 5 Nables de remplissage des réservoirs d'eau
- 6 Mise à air libre des réservoirs d'eau
- 7 Réservoirs "babord" (2 X 100 litres)
- 8 Réservoirs "tribord" (2 X 100 litres)
- 9 Réservoir "arrière" (218 litres)
- 10 Distribution eau chaude et eau froide sur lavabo de salle d'eau avant
- 11 Distribution eau chaude et eau froide sur douche de salle d'eau avant
- 12 Robinets de vidange des réfrigérateurs et glacière
- 13 Distribution eau chaude et eau froide sur évier de cuisine
- 14 Vannes de distribution d'eau douce et eau de mer (voir schéma "circuit eau de cuisine")
- 15 Groupe d'eau douce sous pression
- 16 Débitmètre de consommation en eau
- 17 Vannes de distribution des réservoirs "tribord", "babord" ou "arrière"
- 18 Distribution eau chaude et eau froide sur douche de salle d'eau arrière
- 19 Vannes d'évacuation et de rinçage du WC arrière
- 20 Distribution en eau chaude et eau froide du lavabo de cabine arrière "tribord"
- 21 Douchette de jupe arrière

——— Circuit eau chaude et eau froide
 - - - - - Circuit d'eau froide
 - . - . - Circuit d'eau chaude

CIRCUIT EAU DE CUISINE

Un ensemble de vannes situées sous les évier de cuisine permet d'obtenir 3 possibilités d'adduction d'eau :

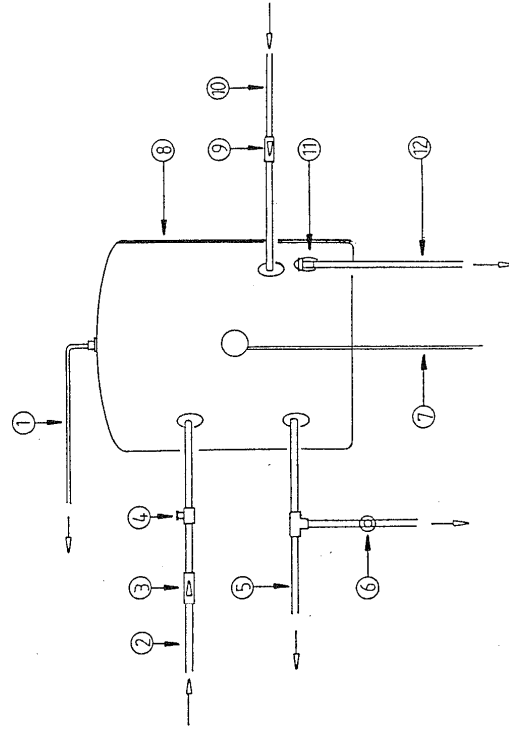
- A : Pompage (pompe à pied) d'eau de mer sur le bec verseur 2 les vannes 3 et 4 sont fermées, 5 ouverte.
- B : Pompage (pompe à pied) d'eau douce sur le bec verseur 2 les vannes 3 et 5 sont fermées, 4 ouverte.
- C : Alimentation par groupe d'eau sous pression en eau chaude 7 et eau froide 8 du mélangeur 1 les vannes 4 et 5 sont fermées, 3 ouverte



CHAUFFE - EAU

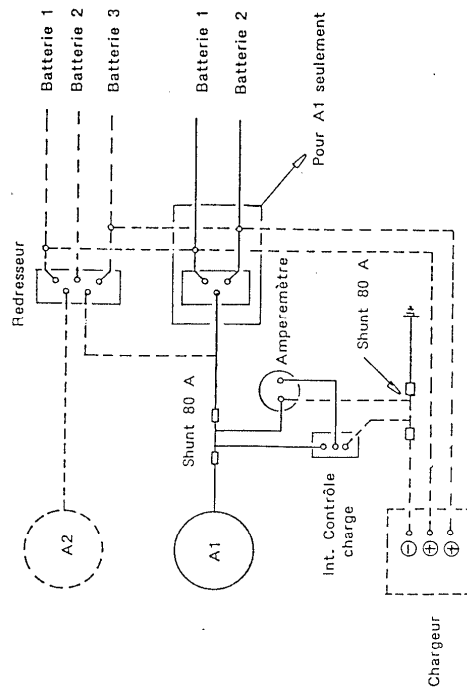
PRINCIPE DE BRANCHEMENT

- 1 Alimentation du circuit en eau chaude du circuit général
- 2 Entrée du circuit échangeur de moteur
- 3 Clapet anti-retour
- 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

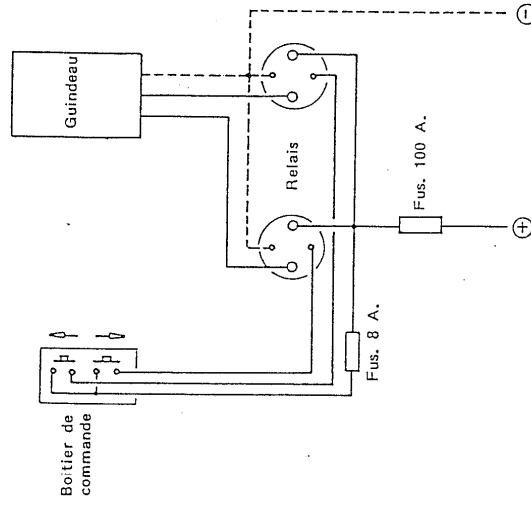


CIRCUIT ELECTRIQUE

CIRCUIT DE CHARGE AVEC : - OPTION CHARGEUR DE QUAI
- OPTION 2EME ALTERNATEUR

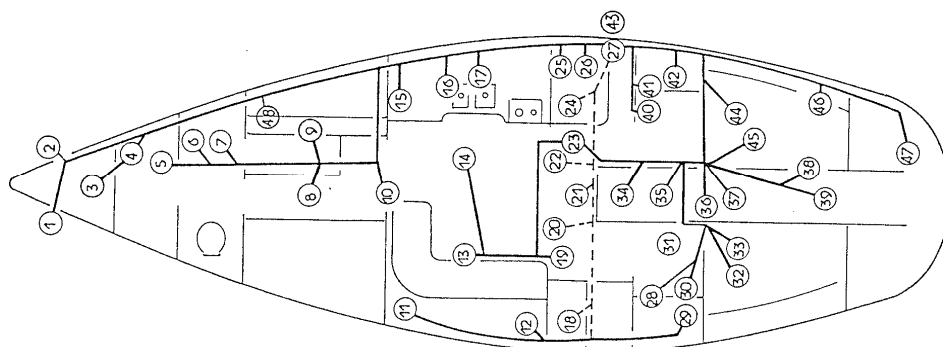


PRINCIPE DE BRANCHEMENT DU GUINDEAU ELECTRIQUE



CIRCUIT ELECTRIQUE

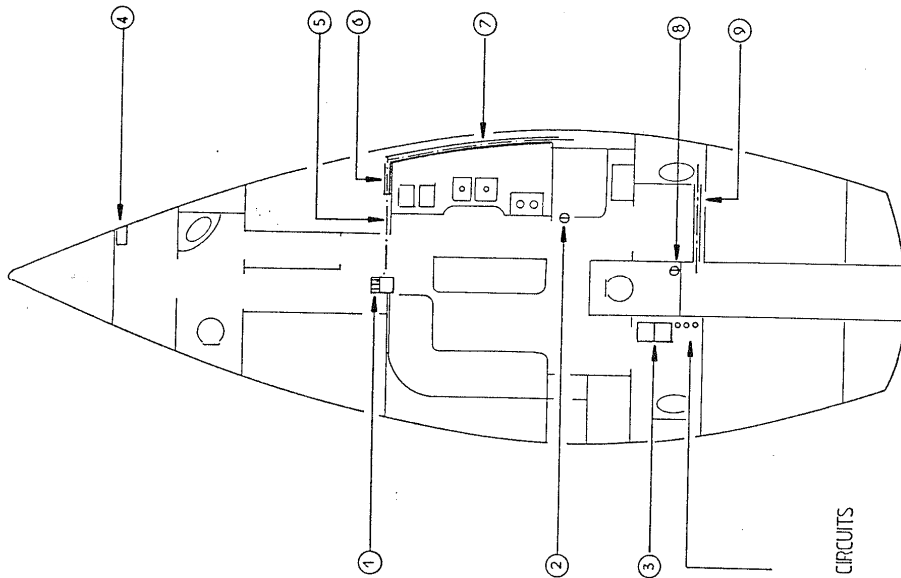
TABLEAU DE REPÉRAGE



Repère	Désignation
1	Feu de navigation babord
2	Feu de navigation tribord
3	Guindeau électrique
4	Mélate et commande de guindeau
5	Plafonnier de soute à voiles
6	Prise de courant salle d'eau avant 12 V
7	Plafonnier de salle d'eau avant
8	Plafonnier de cabine avant babord
9	Plafonnier de cabine avant tribord
10	Feu de hune
11	Feu de mouillage
12	Spot avant de carré babord
13	Spot arrière de carré babord
14	Tube fluo de carré avant babord
15	Tube fluo de carré avant tribord
16	Prise de courant de cuisine 220 V
17	Groupe réfrigérant
18	Tube fluo de cuisine
19	Chauffe-eau
20	Tube fluo de carré arrière babord
21	Transmetteur de jauge réservoir eau babord
22	Pompe de cale (automatique à flotteur)
23	Transmetteur de jauge réservoir eau tribord
24	Tube fluo de carré arrière tribord
25	Groupe d'eau
26	Lecteur de cassettes et tube fluo
27	Tableaux électriques 12 V et 220 V
28	Plafonnier de salle d'eau arrière babord
29	Prise de courant salle d'eau AR babord 220 V
30	Prise de courant salle d'eau AR babord 12 V
31	Batteries d'accumulateurs et coupe-circuits
32	Plafonnier de cabine arrière babord
33	Transmetteur de réservoir eau arrière
34	Pompe de bac à douches (inter sur meuble lavabo)
35	Plafonnier de WC arrière
36	Pompe de cale moteur
37	Plafonnier de cale moteur
38	Récepteur de jauge de réservoir carburant
39	Eclairage de compas
40	Prise de courant salle d'eau AF tribord 12 V
41	Plafonnier de salle d'eau AR tribord
42	Prise de courant salle d'eau AF tribord 220 V
43	Fusible du guindeau 100 A
44	Plafonnier de cabine arrière tribord
45	Transmetteur jauge réservoir carburant
46	Prise de quai 220 V
47	Feu de poupe
48	Prise 220 V (version propriétaire)

En arrière du tableau électrique "bord" se trouvent le disjoncteur 220 volts ainsi que le fusible du guindeau électrique (100 A)

CIRCUIT ELECTRIQUE



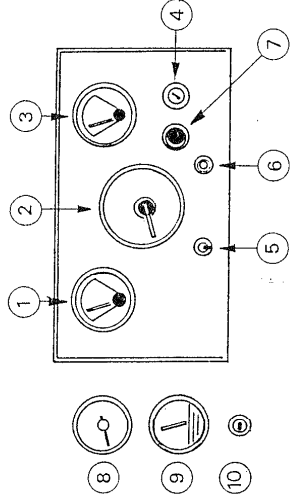
COUPE CIRCUITS

∅ bord ⊕
 ∅ masse ⊖
 ∅ moteur ⊕

- 1 Boite démontable (en avant du mât) pour appareillage de mât
- 2 Interrupteur des tubes fluo du carré
- 3 Batteries d'accumulateurs
- 4 Boite démontable pour accès aux relais et fusible du guindeau
- 5 Messager pour passage de faisceaux supplémentaires vers le mât
- 6 Boite démontable pour accès aux faisceaux tribord avant
- 7 Tube PVC pour passage de faisceaux supplémentaires vers l'avant
- 8 Interrupteur de la pompe de bac à douches
- 9 Messager pour passage de faisceaux supplémentaires vers la cale moteur

-

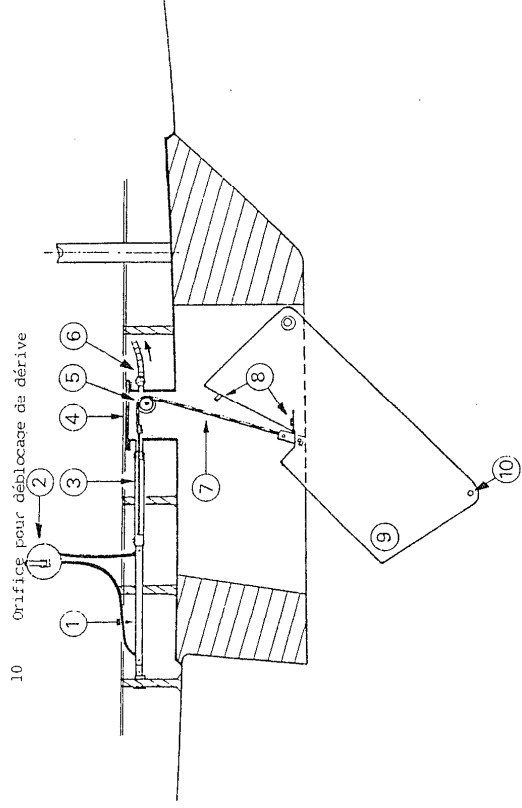
COMMANDE MOTEUR



- 1 Contrôle de pression d'huile
- 2 Compte-tours moteur
- 3 Contrôle de température d'eau
- 4 6 Contact démarrage
- 5 Eclairage du tableau
- 7 Arrêt moteur
- 8 Horamètre
- 9 Jauge fuel
- 10 Interrupteur de jauge fuel

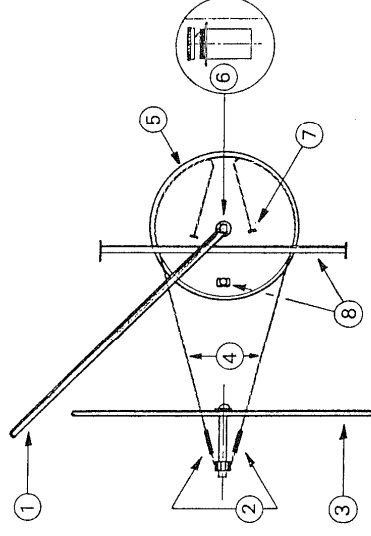
RELEVAGE DE DERIVE

- 1 Verin de relevage de dérive
- 2 Pompe de verin hydraulique
- 3 Durite d'étanchéité
- 4 Couvercle acier de puits de dérive
- 5 Poulie de relevage
- 6 Tuyau et vanne de décompression de puits de dérive
(Il est nécessaire de garder ouverte cette vanne ainsi que celle située à la sortie du tuyau de décompression, dans la penderie à cirés carré B4- ces vannes ne devront être fermées qu'en cas de réparation effectuée sur le tuyau de décompression)
- 7 Câble inox
- 8 Butées
- 9 Dérive
- 10 Orifice pour déblocage de dérive



DIRECTION

- 1 Barre franche de secours
(la barre franche de secours s'introduit dans le nable 6 situé dans le coffre de radear de survie - pour la manoeuvre, démonter la barre à roue)
- 2 Poulies de transmission
- 3 Barre à roue
- 4 Drosses (câble acier inox)
- 5 Secteur de barre
- 6 Carré et nable de barre franche
- 7 Réglage des drosses
- 8 Butée de secteur de barre



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 accessoires optionnels.
 - 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 et contrôler le serrage de l'écrou ainsi que la rondelle frein.
 - Toutes les vannes de prise d'eau et 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 l'argue) à la mise à l'eau pour un grutage ultérieur.

M A T A G E

- Avant le mâtage, graisser tous les ridoirs à la graisse "spéciale marine" (graisse 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 pataras.

Version Régate :

- Les fabricants des mâts conseillent vivement l'utilisation des bastaques lorsqu'ils en sont équipés.
- L'utilisation des bastaques 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 "Presse-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 obturée).

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 garcette).

BEQUILLAGE :

Assurez-vous de l'état des fonds lors de l'échouage de votre bateau (tenus 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 noix 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).

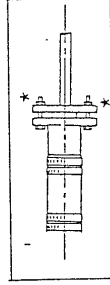
Pour effectuer le réglage :

- 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 durit.

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

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

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



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

- IMPORTANT-SECURITE : Le soufflet devra être vérifié obligatoirement tous les ans 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 tirette 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.

Boîtier 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 ml-hauteur de la descente (ou le capot moteur) se trouve un orifice pour buse 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 remis pour l'hiver, retirer le bouchon de vidange situé dans le socle et actionner la pompe en mettant le levier de commande en position "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 aérer 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 fileté du détenteur 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 au 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 "miror" 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 écoutes, n'hésitez pas à "fourrer" (au moyen de bandes adhésives) toutes les parties qui peuvent présenter quelque aspérité (goupille, boulon, axe, ridoir etc...).

GREENEENT :

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

ENTRETIEN POLYESTER

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 accélérés, 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 ½ heure, le durcissement est d'environ 10 heures.

MISE EN OEUVRE :

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

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

Mettre un surpasseur pour prévoir le ponçage à l'abrasif à l'eau et le lustrage 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 mieux, 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 modèles sans pour cela être tenus de mettre à jour cette notice.

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 mm 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 entame 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 ...

Relever 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.... Relever également vos coussins sur le côté.

Votre bateau vous est livré avec en première monte le plein d'huile

Pour une bonne marche et une longue durée mécanique, nous vous recommandons de poursuivre l'entretien avec les huiles **MOTUL** conformément aux références suivantes :

- 1 **MOTUL** 300 2 temps
- 2 **MOTUL** MULTI ES
- 3 **MOTUL** SUPERIOR HP 3C 15 W 40
- 4 **MOTUL** AUTOMATIC B DEXRON

	ESSENCE	DIESEL	INVERSEUR
CAP-CAMARAT 650 1,6 l OMC Sea-Drive (115 CH)	1	-	-
CAP-CAMARAT 650 2,5 l OMC Sea-Drive (155 CH)	1	-	-
SKANES 510 Export 120 CH OMC ou 140 OMC	2	-	-
SKANES 510 Export 125 Volvo ou 145 Volvo	2	-	3
SKANES 575 Export 1,6 OMC l Sea-Drive (115 CH)	1	-	-
SKANES 575 Export 140 OMC ou 170 OMC ou 200 OMC	2	-	-
SKANES 575 Export 145 Volvo ou 200 Volvo	2	-	3
SKANES 650 Export 170 OMC ou 200 OMC ou 2 X 120 OMC	2	-	-
SKANES 650 Export 200 Volvo ou 2 X 125 Volvo	2	-	3
SKANES 650 Export 2,5 l OMC Sea-Drive	1	-	-
SKANES 650 Export D 190 Z BMW	1	-	3
SKANES 650 Export AQAD 40 DP Volvo	-	3	3
DB 23 170 OMC ou 200 OMC	2	-	-
DB 23 200 Volvo	2	-	3
DB 23 2,5 l OMC Sea-Drive	1	-	-
DB 23 175 OMC COBRA ou 205 OMC COBRA	2	-	-
DB 23 230 OMC COBRA ou 260 OMC COBRA	2	-	-
DB 23 260 MERCRUISER	2	-	-
DB 23 D 636 BMW	-	3	4
DB 27 D 636 BMW	-	3	-
DB 27 2 X AQ 151 Volvo	2	-	-
DB 27 2 X B 190 BMW	2	-	4
DB 27 AQ 225 Volvo	2	-	-
DB 33 2 X 260 OMC COBRA	2	-	-
DB 33 2 X D 636 BMW	2	-	3
DB 33 2 X AQAD 40 BDP	-	3	3
LEADER 850 D 636 BMW	-	3	4
LEADER 850 AQAD 40 BDP	-	3	3
LEADER 850 2 X AQ 151 Volvo	2	-	3
ALMERIA 860 2 X D 636 BMW	-	3	4
ALMERIA 860 2 X AQAD 40 DP Volvo	-	3	3
ALMERIA 960 2 X 200 Volvo	2	-	3
ALMERIA 960 2 X D 190 Z BMW ou 2 X D 636 BMW	-	3	4
ALMERIA 960 2 X AQAD 40 DP Volvo	-	3	3
CAP 450 1 GM Yanmar	-	3	3
CAP 540 2 GM 20 Yanmar ou 2002 R Volvo	-	3	3
ARCACHONNAIS 1 GM Yanmar	-	3	3
ESTEFOU 530 2003 R Volvo ou 3 GM Yanmar	-	3	3
ESTEFOU 630 40 ou 50 Perkins	-	3	4
ESTEFOU 630 4 JHTE Yanmar (55 CH)	-	3	4
ESTEFOU 630 4 JH-HTE Yanmar (66 CH)	-	3	4
ESTEFOU 630 2003 RT Volvo	-	3	3
ESTEFOU 730 80 Perkins ou 120 Perkins	-	3	4
ESTEFOU 730 124 TMD 40 Volvo ou D 190 BMW	-	3	4
ESTEFOU 730 TAMD 40 B ou D 636 BMW	-	3	4
EOLIA 1 GM Yanmar	-	3	3
FANTASIA 1 GM Yanmar	-	3	3
ARCADIA 1 GM ou 2 GM Yanmar	-	3	3
ARCADIA 2002 R Volvo	-	3	3
ATTALIA 2 GM Yanmar ou 2002 R Volvo	-	3	3
SUN-RISE 1 GM ou 2 GM Yanmar	-	3	3
SUN-RISE 2002 R Volvo	-	3	3
SELECTION 2 GM Yanmar ou 2002 R Volvo	-	3	3
SUN-SHINE 3 GM Yanmar	-	3	3
SUN-SHINE Régate 3 GM Yanmar	-	3	3
SUN-FIZZ 40 ou 50 Perkins	-	3	4
SUN-LEGENDE 41 40 Perkins	-	3	4
SUN-LEGENDE 41 50 Perkins	-	3	3
SUN-LEGENDE 41 55 CV Yanmar ou 44 CV Yanmar	-	3	3
SUN-KISS 55 CV Yanmar ou 66 CV Yanmar	-	3	3
SUN-KISS 50 Perkins	-	3	4
TRINIDAD 80 Perkins	-	3	4
ESPACE 620 2 GM Yanmar	-	3	3
ESPACE 990 3 GM Yanmar	-	3	3
ESPACE 990 80 Perkins	-	3	4
ESPACE 1000 50 ou 60 Perkins	-	3	4
ESPACE 1100 50 ou 60 Perkins	-	3	4
ESPACE 1300 50 ou 80 Perkins	-	3	4

VOILURE

		GUINDANT	CHUTE	BORDURE	SURFACE
1	GRAND VOILE	14,50	15,25	4,55	36,28
2	GÉNOIS	17,00	16,00	8,45	66,64
3	FOC - TRINQUETTE	11,05	10,30	4,20	21,54
4	INTER	12,90	12,00	6,75	40,00
5	TOURMENTIN	5,86	4,90	3,60	8,70
6	SPI	16,20	16,20	9,45	145,40
7	YANKEE 1	16,00	13,85	7,50	51,20
8	YANKEE 2	15,25	11,50	6,50	35,10

$I = 16,30$
 $J = 5,25$
 $P = 14,50$
 $E = 4,55$

