

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

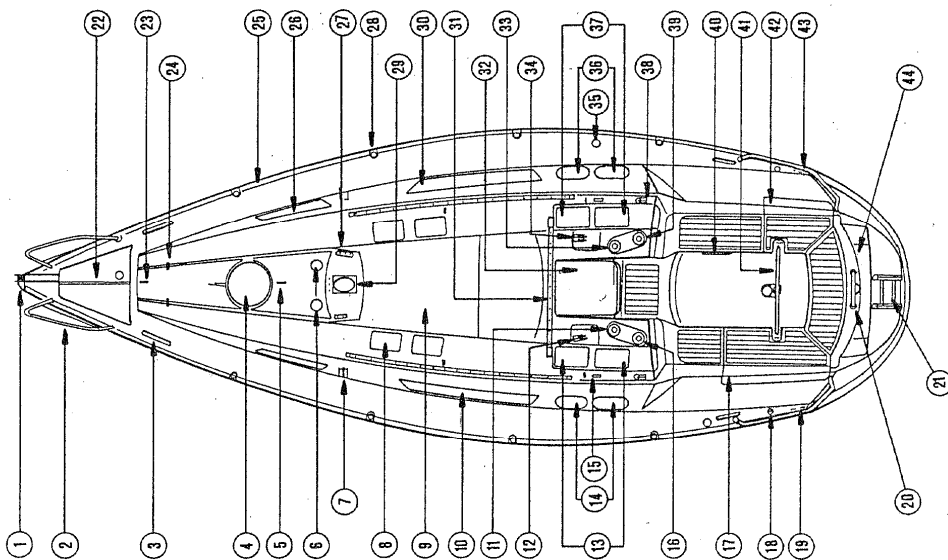
SUN-LIBERTY 34

 **Jeanneau**

BP 83 - 85503 Les Herbiers Cedex - France - Tél. 51.64.20.20 - Télécopieur 51.67.37.65 - Télex Baroja 711383 F

CARACTERISTIQUES GENERALES

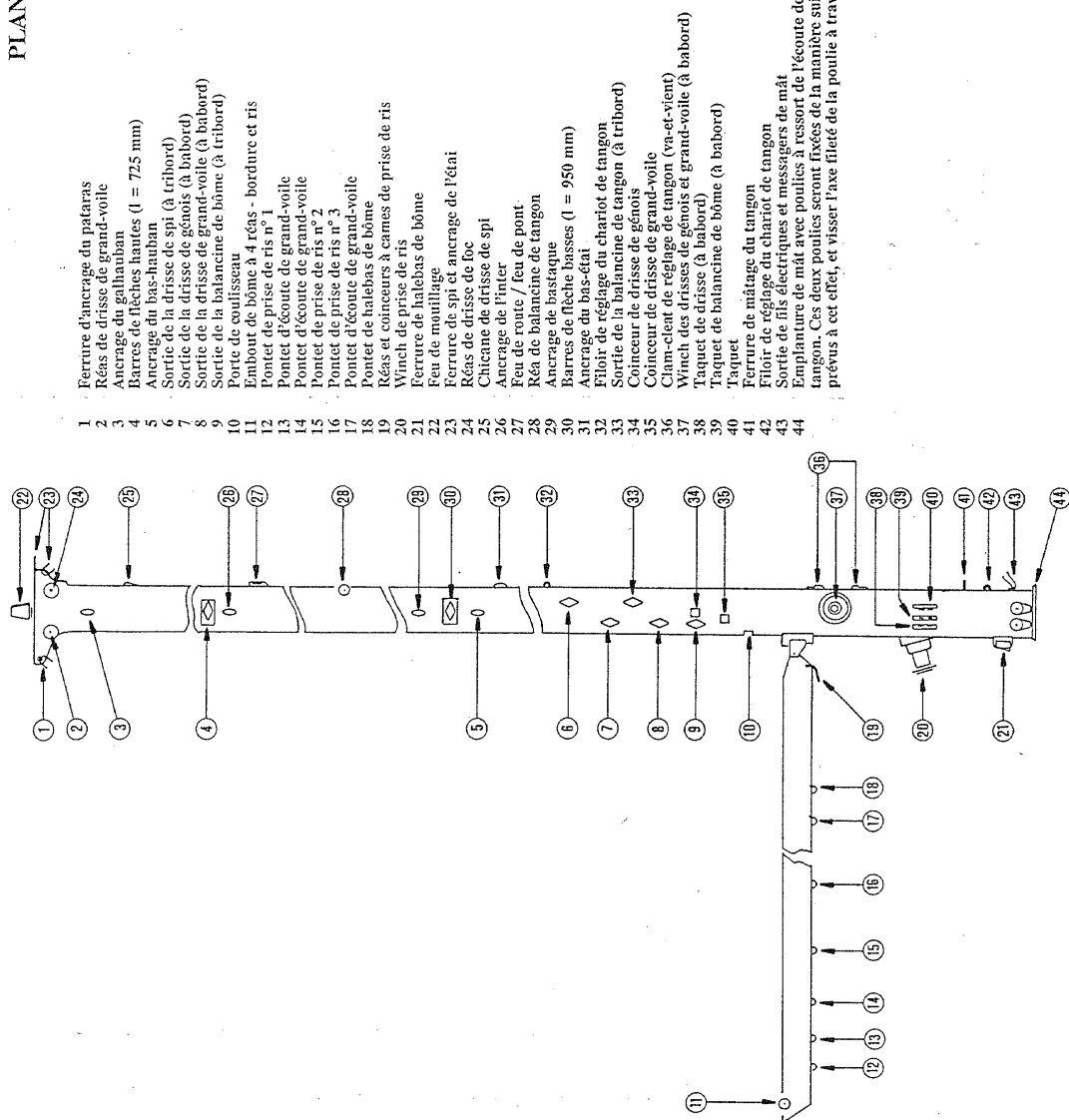
Longueur hors-tout	10,30 m
Longueur coque	9,98 m
Longueur flottaison	8,04 m
Bau maxi	3,50 m
Largeur coque	3,45 m
Largeur flottaison	2,64 m
Tirant d'eau Quillard Fonte	1,90 m
Tirant d'air (sans mât)	1,90 m
Déplacement	4900 kg
Poids du lest quillard fonte	1520 kg
Capacité carburant	100 l.
Capacité eau	104 l. + 158 l.
Surface voilure	56,60 m ²
Génois enrouleur	31,92 m ²
Grand-Voile	24,68 m ²
Spi	72,03 m ²
Catégorie de navigation	1ère
Numéro d'homologation Marine Marchande	
Nombre de personnes.	
Jauge	

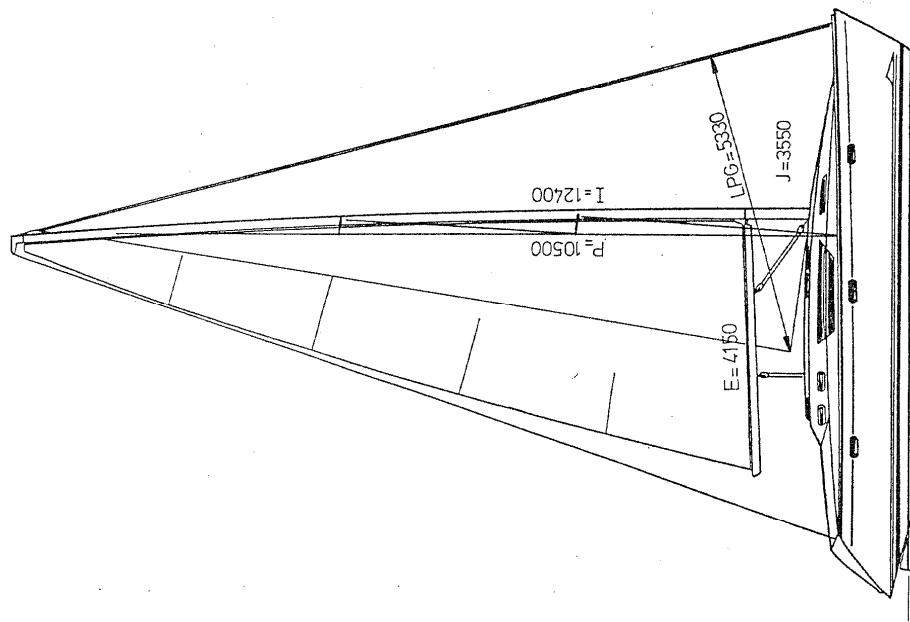


PLAN DE PONT

- 1 Ferrure d'étrave avec intégration du mouillage. Un système de blocage basculant (vis moletée) permet de maintenir l'ancre en position de navigation et peut s'escamoter à la descente du mouillage
- 2 Balcon avant ouvert avec feux de navigation
- 3 Taquet d'amarrage avant avec chaudière intégré au rail de fargue
- 4 Hublot ouvrant rond Ø 430 dominant dans la cabine avant
- 5 Cadène de bas-étai
- 6 Aérateurs
- 7 Cadène de haubans (trou avant = galhauban, trou milieu = bas-hauban, trou arrière = inter)
- 8 Hublot ouvrant de carré
- 9 Plage bain de soleil (matelas en option)
- 10 Vitrage fixe latéral de roof dominant dans le carré
- 11 Winch self-tailing (Spi) (Option)
- 12 Taquets à cames (Grand-Voile et enrouleur génois)
- 13 Vitrages fixes dominant dans la cuisine
- 14 Hublots ouvrants dominant dans la cuisine
- 15 Coincure et filoir de réglage d'availe-tout génois
- 16 Winch self-tailing (écoute génois)
- 17 Coffre cockpit babord avec accès à la boîte à gaz, au robinet de réservoir carburant et à la tirette d'arrêt moteur
- 18 Cadène d'écoute de spi
- 19 Chaudière
- 20 Balcon arrière central avec feu arrière
- 21 Echelle de bain
- 22 Puits à mouillage avec guindeau et commande de guindeau (option)
- 23 Cadène de halebaut de tangon
- 24 Filoirs de halebaut de tangon (à tribord) et d'enrouleur de génois (à babord)
- 25 Rail de fargue avec protection P.V.C. ceinturant le bateau
- 26 Hublot fixe dominant dans la salle d'eau avant
- 27 Poule triple plat-pont
- 28 Chaudière
- 29 Emplanture de mât avec trois passe-fils étanches
- 30 Vitrage fixe latéral de roof dominant dans le carré
- 31 Rail d'écoute de grand-voile
- 32 Capot coulissant en lexan gris
- 33 Winch self-tailing (spi) (option)
- 34 Taquets à cames (option)
- 35 Nable de remplissage carburant
- 36 Hublots ouvrants dominant dans la salle d'eau et la cabine arrière
- 37 Hublots fixes dominant dans la cabine arrière
- 38 Poule de renvoi à coincer d'écoute de foc
- 39 Winch self-tailing (génis)
- 40 Hublot ouvrant de cabine arrière
- 41 Barre à roue à bicyclette (en option)
- 42 Coffre de cockpit tribord avec logement des batteries d'accumulateurs et emplacement de la pompe de cale manuelle (le levier est fixé sur le capot du coffre)
- 43 Balcon arrière
- 44 Logement de bib

PLAN DE MAT

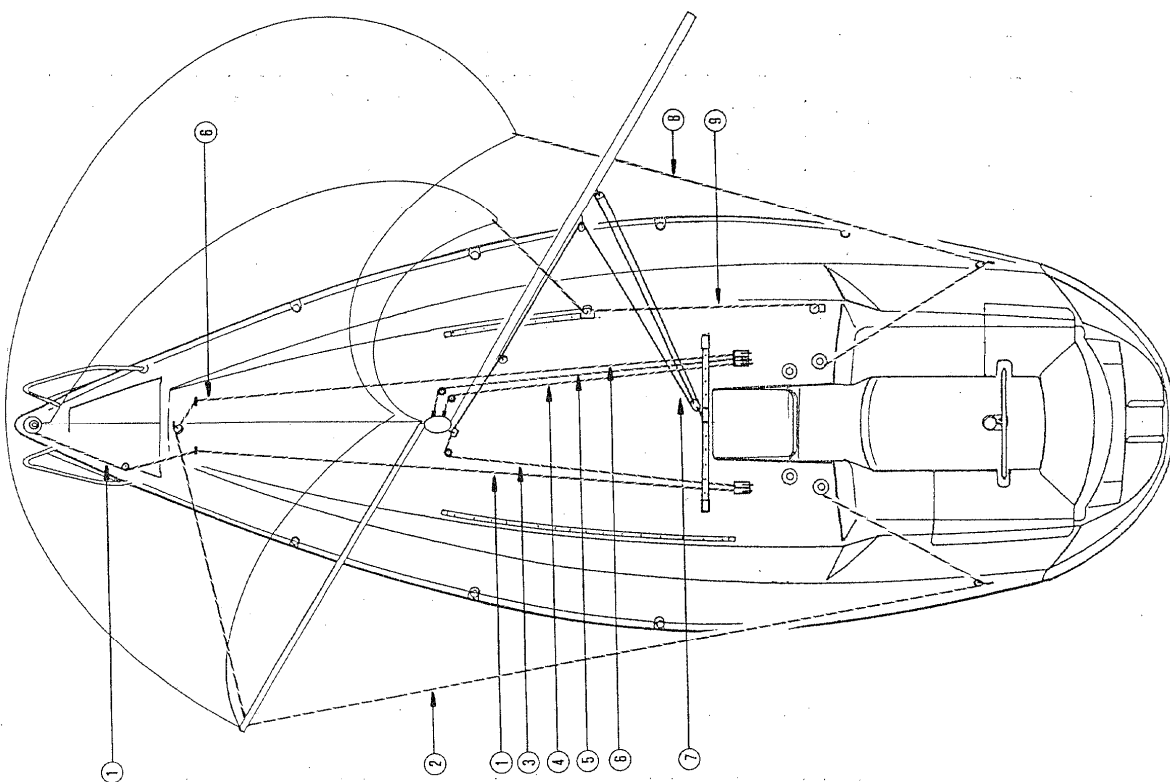




PLAN DE VOILURE

VOILES OBSERVATIONS	GUINDANT	CHUTE	SURFACE	
G.V. Standard	10,50 m	11,20 m	24,68 m ²	Rond de chute 0,30 m
Génois Enrouleur	11,99 m	11,28 m	31,92 m ²	LPG = 5,33 m
Spi			72,03 m ²	SL = 12,25 m SMW = 6,39 m

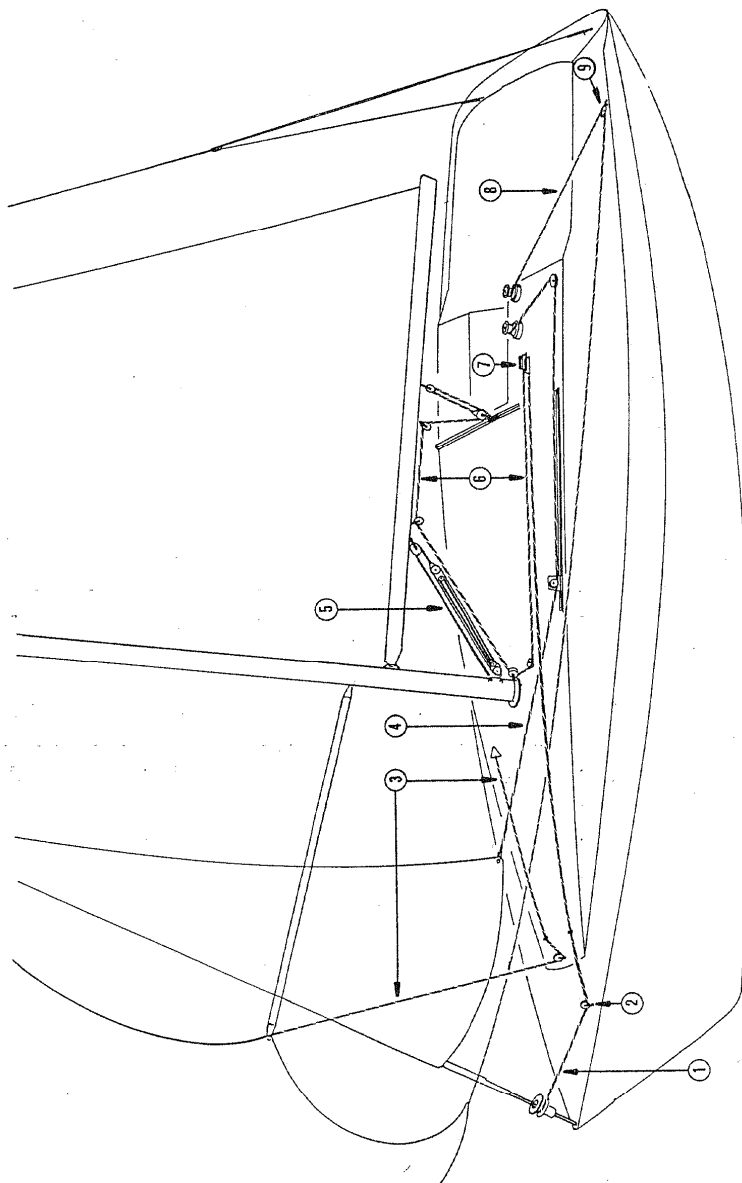
CIRCUIT DE DRISSES ET D'ECOUTES



- 1 Retour de l'enrouleur de génois
- 2 Bras de spi
- 3 Retour de l'écoute de grand-voile
- 4 Retour de la drisse de spi
- 5 Retour de la balancine de tangon
- 6 Retour du halebas de tangon
- 7 Palan d'écoute de grand-voile
- 8   coute de spi
- 9   coute de génois

GREEMENT COURANT

- 1 Retour de l'enrouleur de génois (en option)
- 2 Poulie sur piton pour le retour de l'enrouleur de génois
- 3 Haleb  s de tangon - retour au cockpit    tribord
- 4 Ecoute de génois - retour au cockpit    babord et tribord sur poulie coin  seuse
- 5 Haleb  s de bôme - 5 brins
- 6 Ecoute de grand-voile - retour au cockpit    babord
- 7 Coin  urs de l'écoute de grand-voile et de l'enrouleur de génois
- 8 Ecoute de spi
- 9 Poulie sur cad  ne pour le retour d'écoute de spi



GREENMENT		COURANT : SUN. LIBERTY 34		Câble: PO 4904-15		VERSION : STANDARD		DATE : 13/02/90	
Y	DESIGNATION	CABLE INOX		CORDAGE		ACCOSTILLAGE		POULIAGE	CODE
		Ø	LONG	Ø	LONG	CODE	NB		
1	DRISSE G.V.	12	26	F.O. ROUGE	1	Manille Auto ø 8 1434			
1	BALANCINE G.V.	10	26	TORONNE VERT	1	Manille Inox L ø 6 1213			
1	ECOUTE G.V.	12	15	TRESSE ROUGE	1	Manille Inox ø 10 + 1216	1	SE 3 Manille SA 3 Chape SE 3 Chape + Emerillon + fondelle + ressort	ARIOT
1	BORDURE G.V.	12	7	TRESSE ROUGE	1	Manille Auto ø 6 1433 -			
1	BOSSE 1ER RIS	12	10	TRESSE VERT					
1	BOSSE 2EME RIS	12	13	TRESSE BLEU					
1	BOSSE 3EME RIS	12	14	TRESSE BLANC					
1	CUNNING-HOLE G.V.								
1	HALEBAS DE BOME	5	2 m ^l	Souple	1		1	VA3 } ARIOT VET 3 } 560 DKN GRATEAU	
1	REGL. CHARIOT G.V.								
1	DRISSE FOC	12	26	F.O. BLEU	1	Mousqueton Inox ø 90 2472			
2	ECOUTE FOC	14	10	TRESSE BLEU					
2	BARBER FOC	8	11.5	TEMPEST BLEU					
2	REG. CHARIOT FOC								
2	ENROULEUR FOC								
2	PT D'AMURE FOC								
1	DRISSE DE SPI	12	31	F.O. VERT	1	Mousqueton Emerillon ø 90 2475	1	SE 3 ARIOT SE 3 Chape + ressort + fondelle (ARIOT) + axe 564002	
1	ECOUTE DE SPI	12	19	KEVLAR VERT / BLANC	1	" " ø 90 2475	1	SE 4 ARIOT	
1	BRAS DE SPI	12	17	KEVLAR ROUGE / BLEU	1	" " ø 90 2475	1	SE 4 ARIOT	
1	BALANCINE TANGON	10	18	TRESSE BLANC	1	Inox œil ø 50 1411	1	SE 3 Chape + ressort + fondelle (ARIOT) + axe 564002	
1	HALEBAS TANGON	10	15	TRESSE ROUGE	1	" " " " 1411	1	SE 3 ARIOT	
1	REG. CHAR. TANGON						1		
1	BARBER SPI						1		
1	DRISSE TRINQUETTE								
1	ECOUTE TRINQUETTE								
1	PATARAS								
1	MANIVELLES								
1	BASTAQUES								

GRAND VOILE

FOC

SPI

TRINQUETTE

DIVERS

DATE

REF

MODIFICATIONS

14/02/90 A

20/03/90 B

26/03/90 C

taille des poulies d'écoutes de C.V. pour de taille 4 en taille 3 d'origine. 1 d'origine spi et 1 bal. tangon.

suppression de manille spi ø 10 2465

suppression d'axe ARIOT 1411 des tangon

suppression de la 564 dresse spi remplacée par une SE 3.

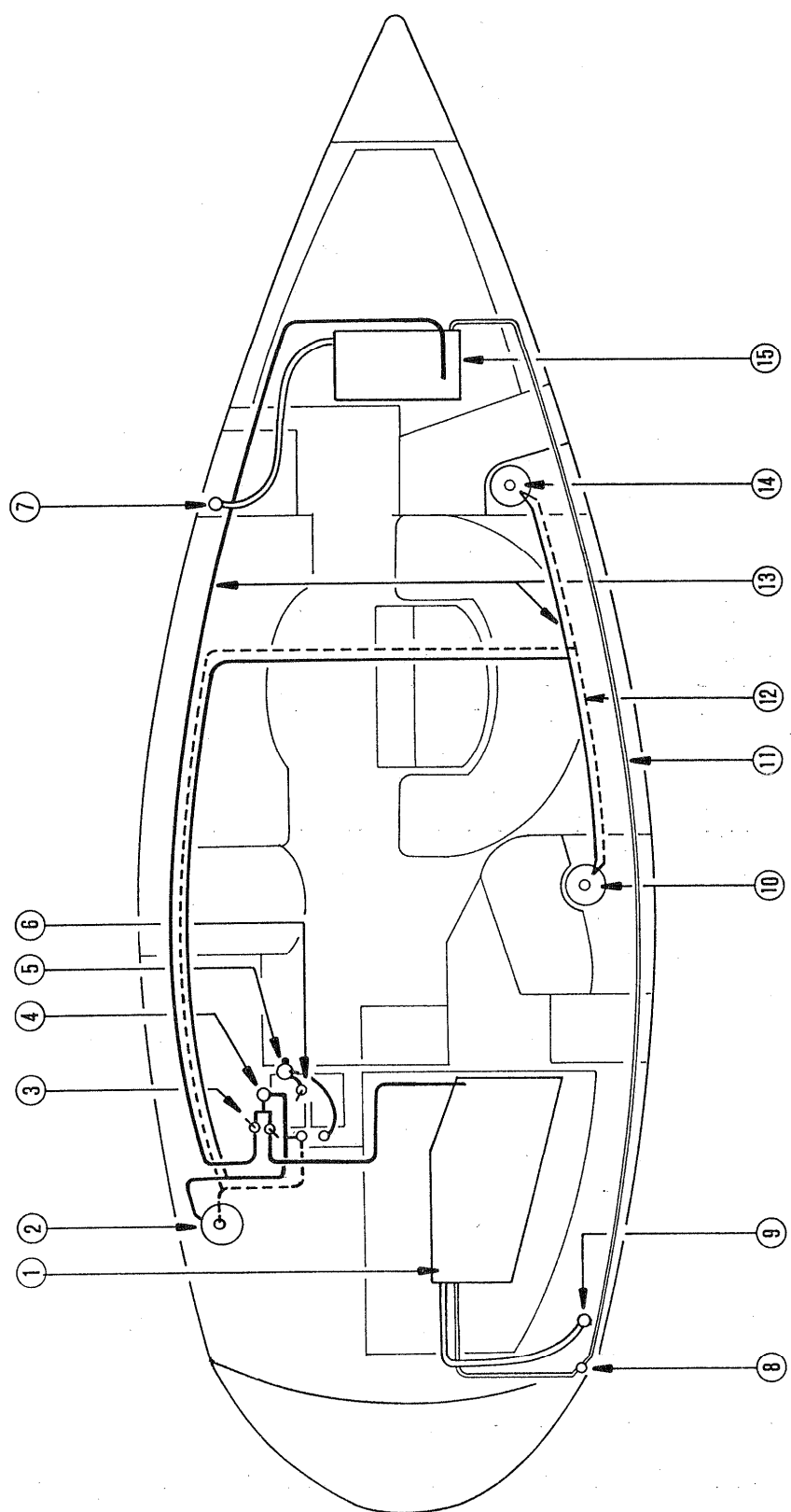
OBSERVATIONS

Vu PR. Contact PR. Hecard.

CIRCUITS D'EAU
ALIMENTATION EAU FROIDE ET EAU CHAUDE (OPTION)

- 1 Réservoir d'eau arrière : 158 Litres environ (sous la couchette arrière)
- 2 Chauffe-eau (en option) - accès dans le coffre à voiles babord
- 3 Vannes de fermeture du circuit d'eau / une vanne par réservoir (accès sous l'évier de cuisine)
- 4 Ensemble du filtre, groupe d'eau et vase d'expansion - accès sous l'évier de cuisine
- 5 Pompe à pied d'eau de mer - alimentation en eau de mer de l'évier
- 6 Vanne de prise d'eau de mer pour l'évier de cuisine
- 7 Nable de remplissage du réservoir d'eau arrière
- 8 Sorties groupées des tuyaux de mise à air libre des réservoirs d'eau et des pompes de cale
- 9 Nable de remplissage du réservoir d'eau arrière
- 10 Lavabo de salle d'eau arrière ; alimentation en eau froide et eau chaude (option)
- 11 Tuyau de mise à air libre du réservoir d'eau avant
- 12 Tuyau d'alimentation en eau chaude
- 13 Tuyaux d'alimentation en eau froide
- 14 Lavabo de salle d'eau avant ; alimentation en eau froide et eau chaude (option)
- 15 Réservoir d'eau avant : 104 litres environ (sous la couchette avant)

Voir schéma page suivante

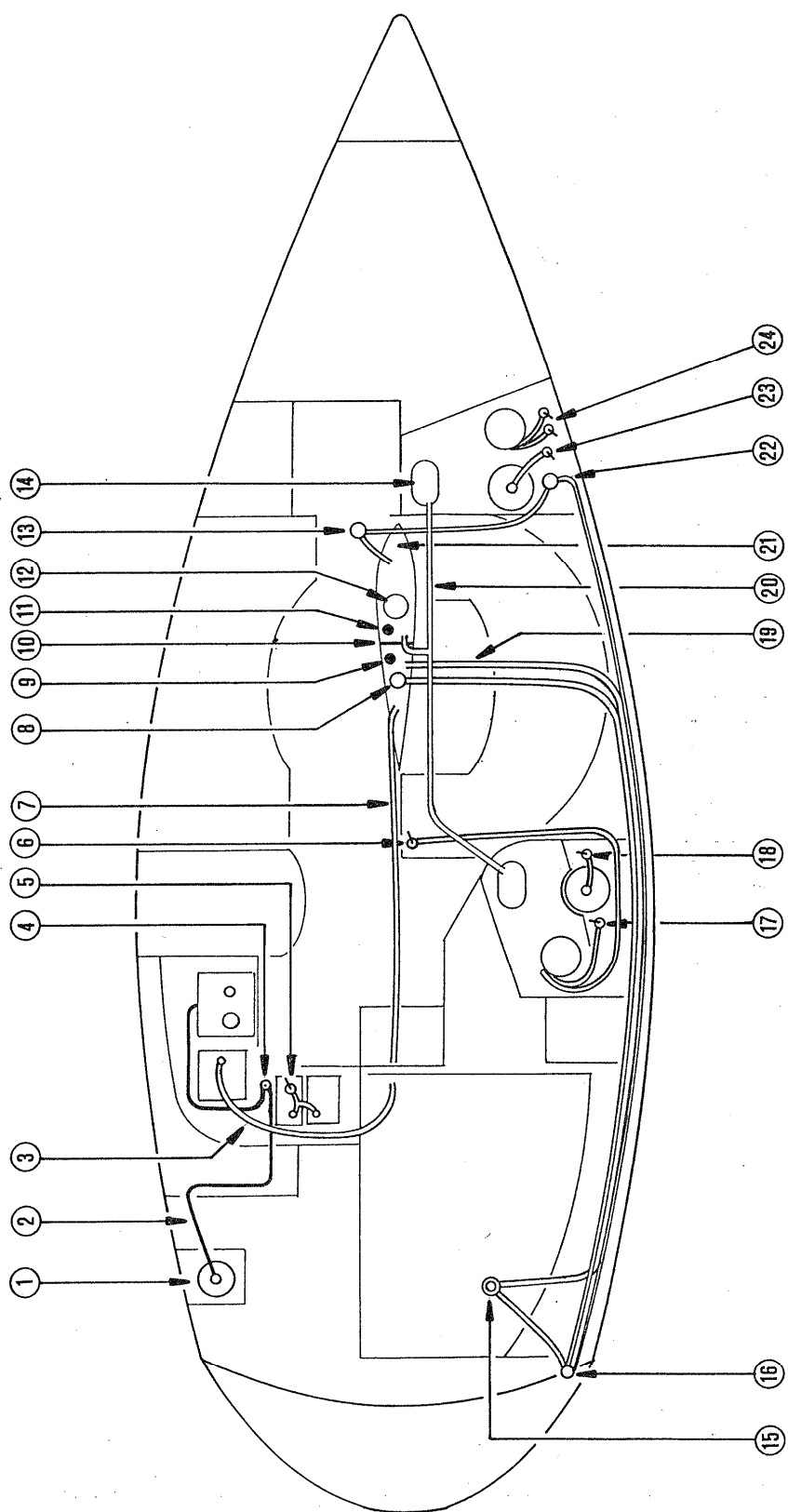


CIRCUITS D'EAU

EVACUATIONS

- 1 Emplacement de la réserve de gaz (coffre de cockpit babord)
- 2 Tuyau d'alimentation en gaz
- 3 Tuyau d'évacuation de la glacière
- 4 Robinet de fermeture de circuit gaz (accès dans le placard sous évier)
- 5 Vanne d'évacuation des éviers de cuisine (accès dans le placard sous évier)
- 6 Vanne de prise d'eau de rinçage du WC arrière tribord (accès sous la banquette du carré)
- 7 Tuyau d'écoulement des eaux de glacière et du presse-étoupe
- 8 Pompe électrique d'évacuation des eaux de glacière et du presse-étoupe
- 9 Flotteur de déclenchement automatique de la pompe électrique
- 10 Cloison de séparation des deux puisards, avec bouchon à visser d'intercommunication permettant d'utiliser l'une ou l'autre pompe en cas de défaillance
- 11 Flotteur de déclenchement automatique de la pompe électrique
- 12 Trappe de visite du puisard des eaux usées (accès sous plancher)
- 13 Filtre du circuit de pompage des eaux usées
- 14 Bac à douches de la salle d'eau avant tribord
- 15 Pompe de cale manuelle de cockpit
- 16 Collecteur des sorties des pompes de cale groupées
- 17 Vanne d'évacuation du WC de salle d'eau arrière (accès sous le lavabo)
- 18 Vanne d'évacuation du lavabo de salle d'eau arrière (accès sous le lavabo)
- 19 Tuyau de pompage des fonds (pompe de cale manuelle de cockpit)
- 20 Tuyau d'évacuation du bac à douches de salle d'eau avant
- 21 Puisard des eaux usées de bac à douches des salles d'eau avant et arrière
- 22 Pompe électrique d'évacuation des eaux usées des salles d'eau
- 23 Vanne d'évacuation du lavabo de salle d'eau avant (accès sous lavabo)
- 24 Vannes d'évacuation et de rinçage du WC de salle d'eau avant tribord

Voir schéma page suivante

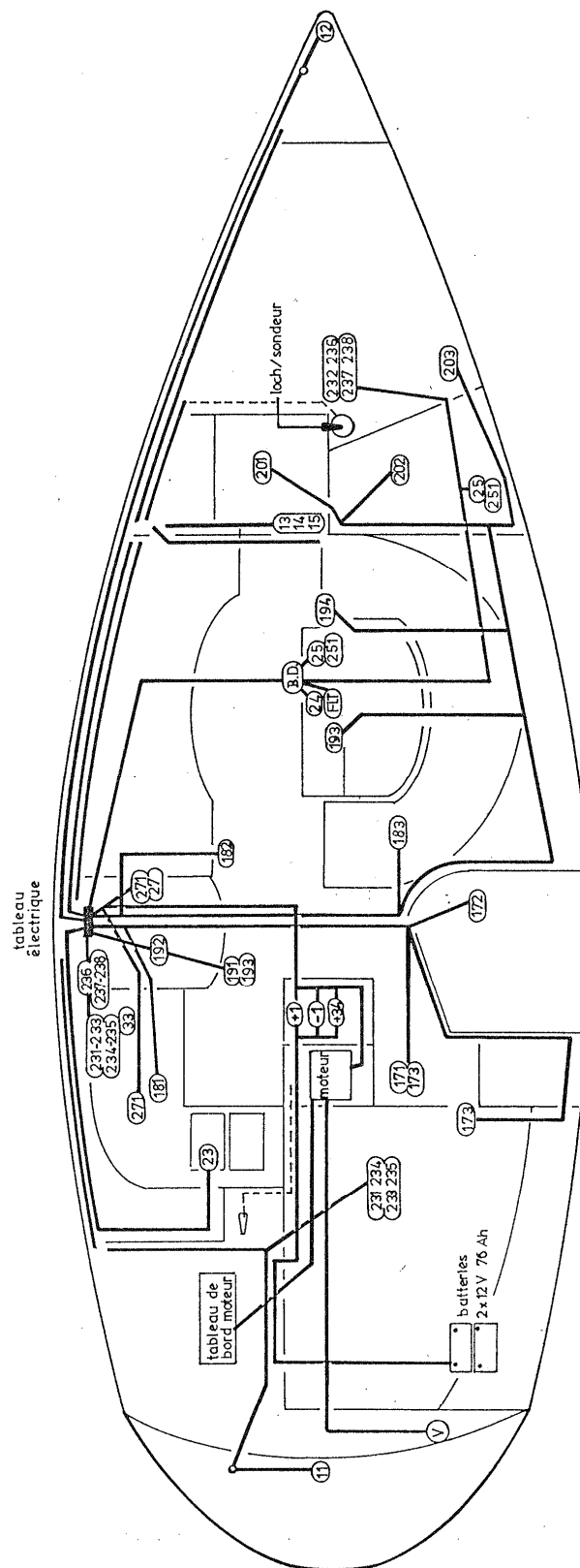


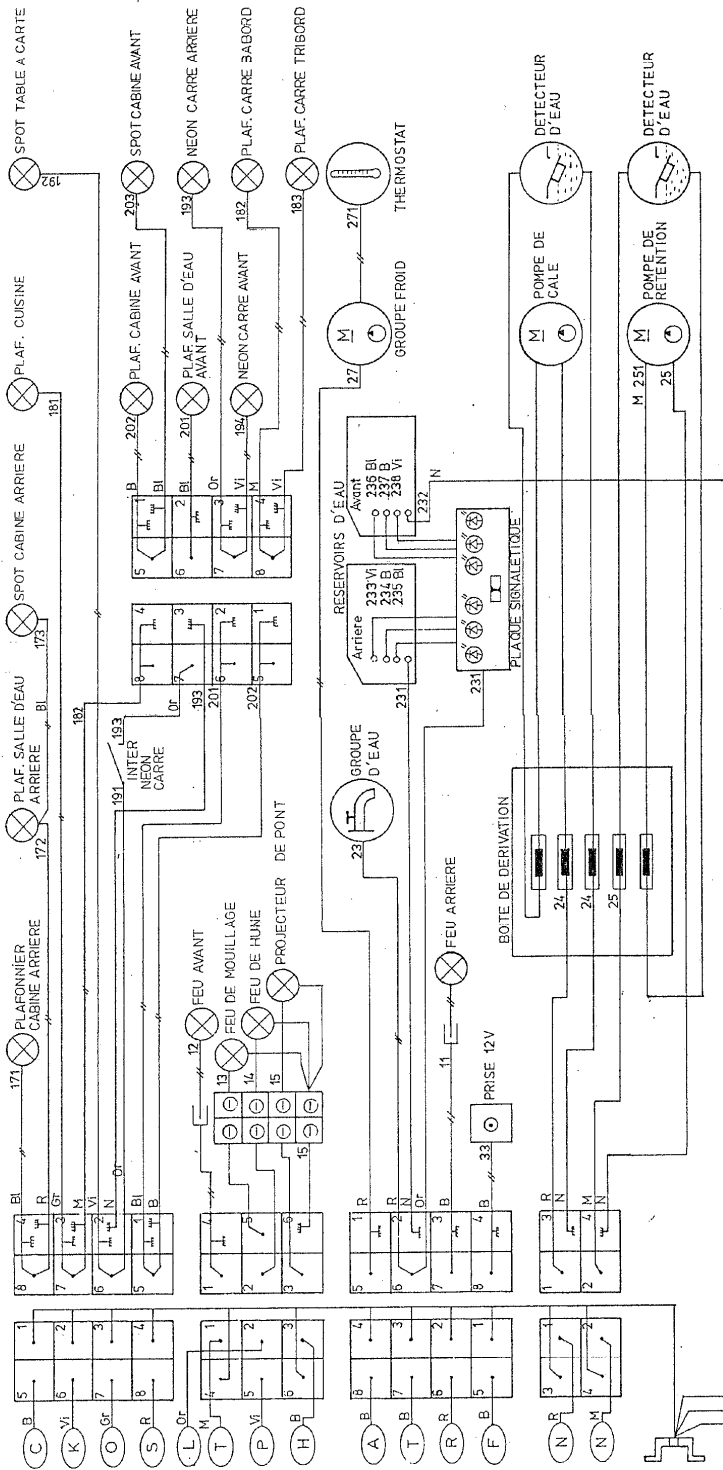
CIRCUIT ELECTRIQUE

- . Voici les passages des circuits électriques dans votre bateau : plan des faïceaux existants et des conduits de passage pour des appareils supplémentaires (loch, sondeur, répéteurs, etc ...).
 - . Branchement électrique du mât:
Une trappe démontable située au plafond de la cabine avant et un coffrage d'angle (angle salle d'eau/cabine avant) permettant l'accès et l'acheminement du circuit électrique de mât dans le caisson avant de banquette du carré et, de là, vers le tableau électrique
 - . Loch, sondeur : voir l'emplacement et le passage sur le schéma page suivante
 - . Répéteurs : le circuit électrique empruntera le chemin : tableau électrique == > cale moteur, cale moteur == > flanc arrière de roof à tribord et à babord.
- Ces flancs sont dotés d'une double paroi (ventilation).

Il convient donc de percer les deux parois au diamètre du répéteur et de prévoir un conduit éanche rejoignant les deux parois pour éviter la condensation existant dans cette zone de ventilation naturelle.

Voir schéma page suivante

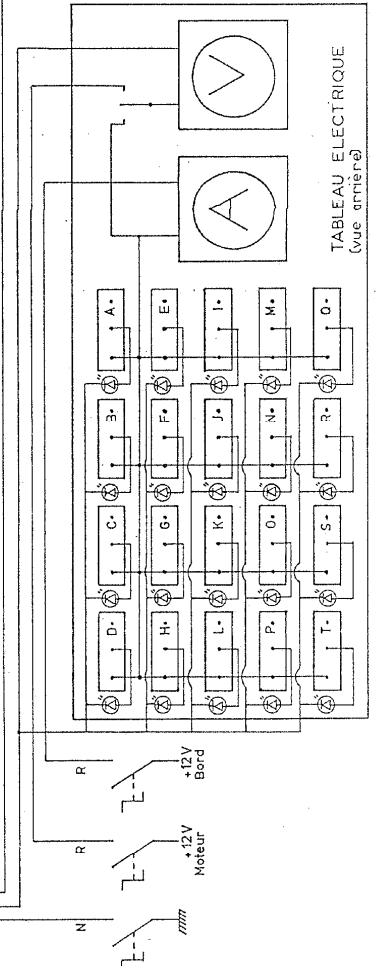


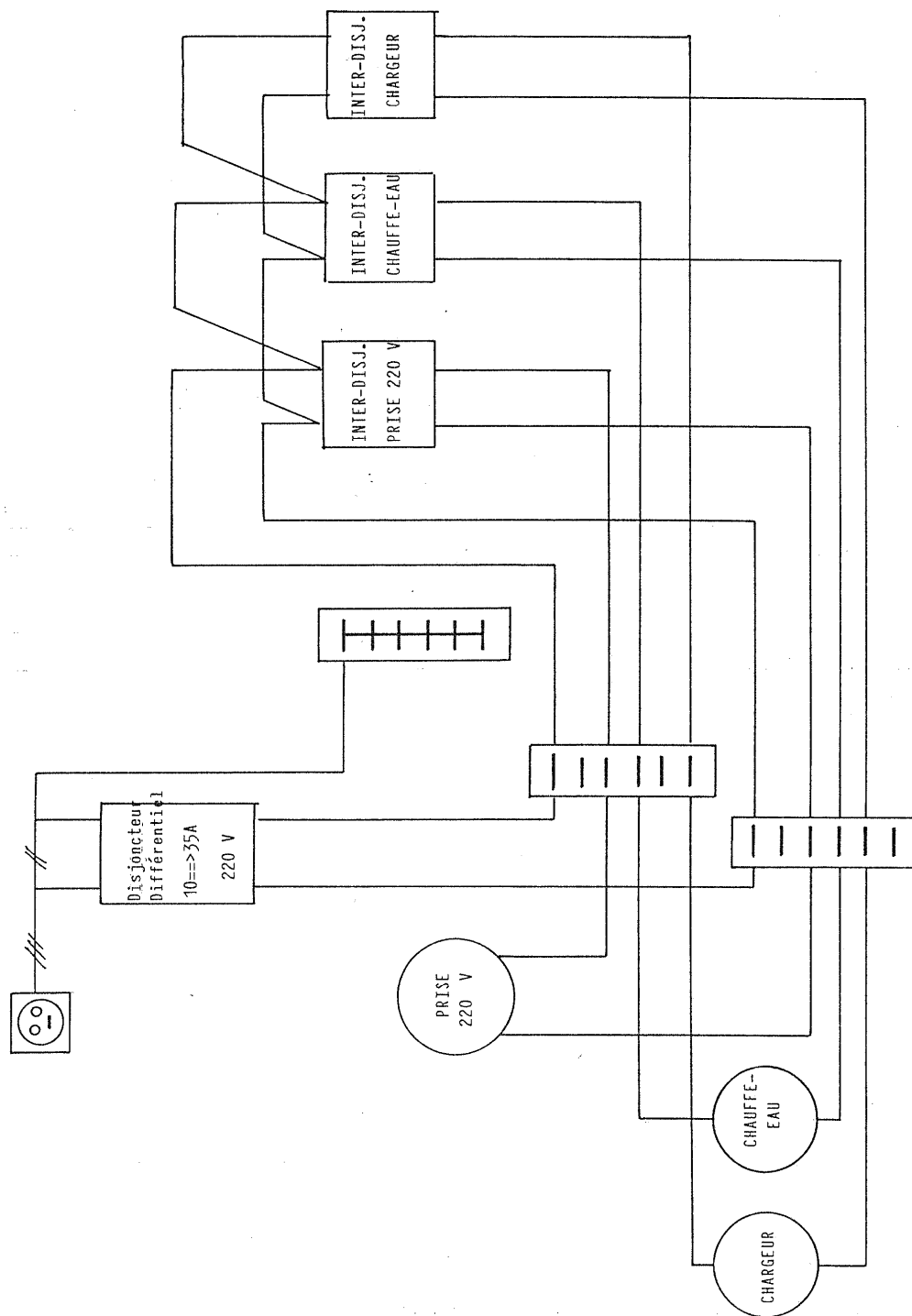


REP	CODE	DESIGNATION	QUANTITE	DATE
		BATEAU : SUN LIBERTY	LM	30/10
		SCHEMA ELECTRIQUE		
		VERSION STANDARD		

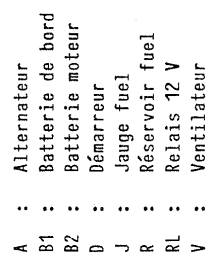
JEANNEAU
 CONSTRUCTIONS NAUTIQUES
 BP 83 85503 Les Herbes Celles - FRANCE
 Tél. 59.00.00 Fax. 59.37.55
 Télécopieur : 59.37.55

REPRODUCTION INTERDITE sans autorisation écrite de JEANNEAU. Toute réimpression ou utilisation non autorisée sans la permission écrite de JEANNEAU est formellement interdite.





SUN-LIBERTY 34
OPTION 220 VOLTS



SUN-LIBERTY 34
CABLAGE BATTERIE

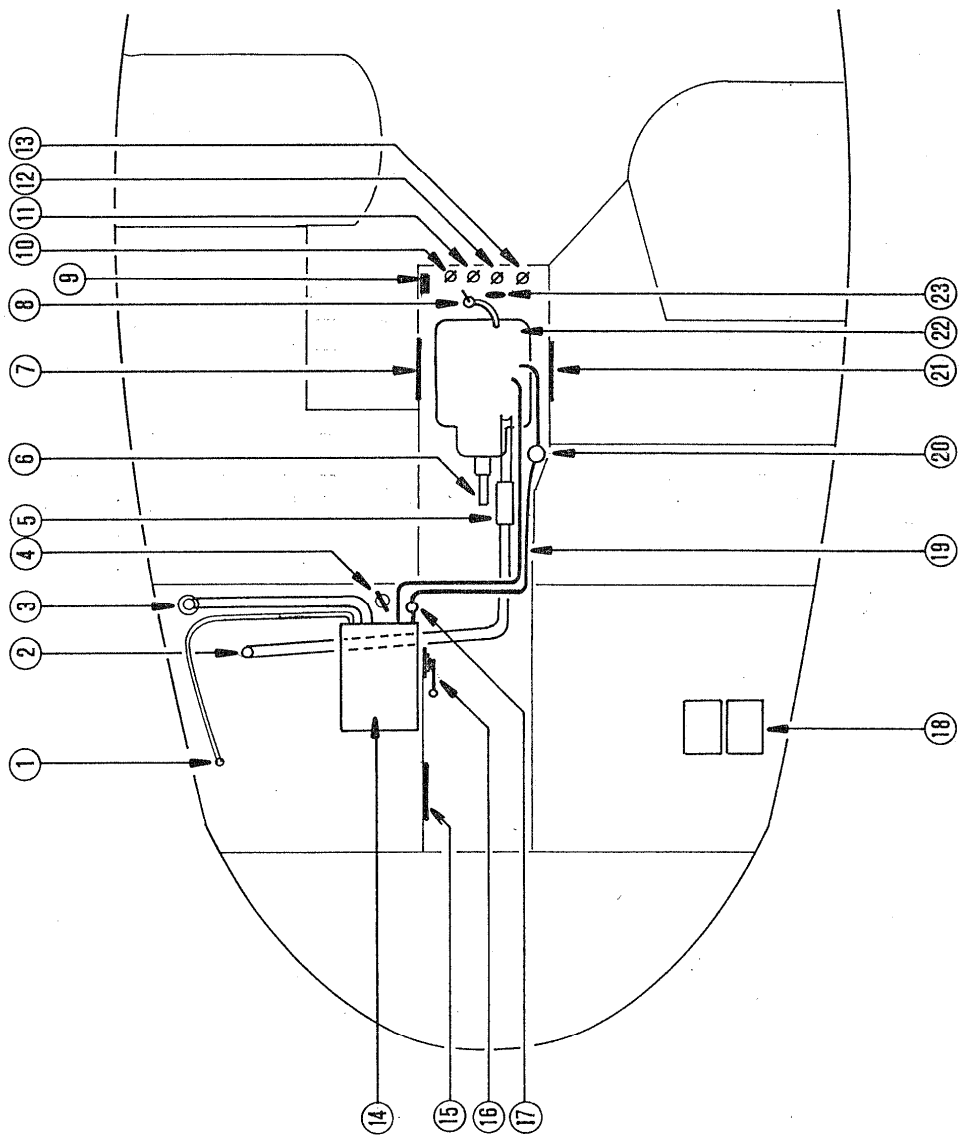
CIRCUITS MOTEUR

- 1 Sortie de mise à air libre du réservoir carburant
- 2 Sortie de l'échappement du moteur
- 3 Nable de remplissage du réservoir carburant
- 4 Tirette d'arrêt moteur (accès dans le coffre de cockpit babord)
- 5 Pot d'échappement
- 6 Presse-étoupe (accès sous la couchette de cabine arrière)
- 7 Trappe d'accès à la cale moteur (jauge de niveau d'huile)
- 8 Vanne d'eau de refroidissement du moteur
- 9 Redresseur du circuit de charge
- 10 Coupe-circuit du guindeau +
- 11 Coupe-circuit du bord +
- 12 Coupe-circuit bord et moteur -
- 13 Coupe-circuit moteur +
- 14 Réservoir carburant 100 litres environ
- 15 Tableau de bord du moteur (cockpit)
- 16 Levier de commande moteur : accélérateur et inverseur
- 17 Robinet de fermeture du réservoir carburant (trappe d'accès située à l'avant du coffre de cockpit babord)
- 18 Batterie d'accumulateurs : 2 x 12 V - 76 Ah (accès dans le coffre de cockpit tribord)
- 19 Tuyaux d'alimentation et de retour carburant
- 20 Filtre décanteur à carburant
- 21 Trappe d'accès à la cale moteur dans la cabine arrière
- 22 Moteur
- 23 Orifice situé sur la descente et permettant l'extinction en cas de feu dans la cale moteur

* Un ventilateur de cale situé à l'arrière du coffre de cockpit babord permet l'évacuation des gaz vers le dessous de jupe arrière.

* Un anti-syphon est connecté sur le circuit de refroidissement moteur et débouche au collecteur des pompes de cale à l'arrière tribord.

Voir schéma page suivante



MATAGE

- . Avant le mâtage, graisser tous les ridoirs à la graisse "spéciale marine" (graisse au silicone).
- . Eviter de mater 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 favorisera 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.

WINCHES :

L'entretien des winches doit être fait régulièrement.

Voici quelques conseils qui vous permettent 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 :

Eviter 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 ...).

GREMENT :

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

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 sanglès 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 et que la rondelle frein soit rabattue sur l'écrou.
- Toutes les vannes de prise d'eau et évacuation doivent être fermées (évier, lavabo, WC, moteur).
- Installer une amarre avant et une amarre arrière ainsi que les pare-battages.
- Au moment du grutage, vérifier que les sanglès ne portent sur aucun appareil (sondeur, speedomètre, ligne d'arbre ...).
- A ce sujet, il vous sera utile de repérer la position des sanglès (adhésif sur le rail de fargue) à la mise à l'eau pour un grutage ultérieur (la plupart des bateaux sont déjà équipés de ces repères autocollants).

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(s) robinet(s) carburant.
- Ouvrir la(les) vanne(s) du circuit de refroidissement moteur.
- Mettre en contact le circuit électrique en actionnant le(s) coupe-batterie(s).
- 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(s) moteur(s) tournent, contrôler le refroidissement en vérifiant que l'eau sort par l'échappement ; laisser ensuite chauffer quelques minutes et déclencher successivement en AVANT et en ARRIERE au ralenti.

YANNES :

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

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 ! ...

AMENAGEMENTS INTERIEURS

- WC : Hors service, il est recommandé de fermer les vannes.

Mode d'emploi :

- Vérifier que les robinets ou les vannes d'arrivée et d'évacuation sont ouverts.
- Pour vider la cuvette, placer le levier de commande de pompe en position "Inclinée" (FLUSH), et actionner la pompe.
- Pour assécher la cuvette, remettre ce levier en position "verticale" (DRY) et actionner la pompe.
- Fermer les vannes après chaque usage et surtout lorsque personne n'est à bord du bateau.
- Lorsque le bateau est remis pour l'hiver, retirer le bouchon de vidange situé dans le socle et actionner la pompe en mettant le levier de commande en position "Inclinée".
- Il est recommandé, si de l'eau de mer a été utilisée, de rincer le WC 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 et les relever quand vous quittez le bateau (condensation sur les flancs).

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.
- Pouvoir vérifier 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 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 rotomoulés et permettent ainsi le nettoyage intérieur.

MECANIQUE

MOTEUR :

Se reporter à la notice fournie dans le bateau.
Il est **IMPORTANT** de 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 inox entre la chaise et la coque à environ 10 cm en avant de la chaise (obligatoire pour hélice bec de canard).
Contrôler et changer si nécessaire la bague hydro lubr.

HELI CE :

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.

FILTRE, PRE-FILTRE CARBURANT ET FILTRES A EAU DE MER :

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.

ATTENTION aux prises d'air (désamorçage et chauffe-moteur)

PRESSE-ETOIPE (modèle JEANNEAU et VETUS)

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 l'écrou de réglage en dévissant la vis de butée sur la version VETUS, les deux écrous de réglage sur la version JEANNEAU (tout en vérifiant 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.

MECANIQUE (SUITE)

PRESSE-ETOIPE (modèle VOLVO)

Le joint d'étanchéité sera graissé toutes les 200 heures de marche ou une fois par an. Graisser avec 1 cm à chaque graissage.

Après la mise à la mer :

• Enlever l'air du manchon et du joint de la façon suivante :
L'air devra être enlevé d'un joint d'arbre porte-hélice refroidi par eau, après la mise à l'eau, en le serrant, vers les lèvres d'étanchéité tout en le repoussant contre l'arbre porte-hélice. Lors du serrage, le joint s'écarte de l'arbre et tout l'air est évacué lorsque l'eau arrive par cet écartement.

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

IMPORTANT SECURITE : Le soufflet devra être vérifié obligatoirement tous les ans par un spécialiste agréé.
Ne pas publier après le montage du joint "ERCEM" de bien faire pénétrer l'eau à l'intérieur du soufflet en le reculant légèrement. A chaque mise à l'eau, refaire la même opération.

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 firette 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.

Maintenir le plus souvent possible les réservoirs pleins pour éviter la condensation.

Nettoyer régulièrement les crêpines de pompes de cale.

• Feu de cale :

A mi-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, sauf si votre bateau est équipé d'un système d'extinction par gaz inerte.

• Echappement :

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

• Circuit carburant :

Vérifier périodiquement les joints et durits du circuit carburant.

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

ENTRETIEN ET HIVERNAGE

ENTRETIEN

Les parties mobiles et mécaniques doivent être graissées régulièrement :

- Tirée 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). Démontez et nettoyez 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 "mirot" si elles montrent des traces d'oxydation de surfaces.

Rinçage à l'eau douce le plus souvent possible de l'ensemble.

COQUE :

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

Pour la coque, un anti-fouling annuel permet d'éviter des carénages fastidieux et fréquents. Néanmoins une application époxydique est préconisée au préalable (ex. 3 couches Brait epoxy).

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.

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

Les pâtes à polir (polish) peuvent redonner 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.

L'emploi du nettoyeur à eau à haute pression et à vapeur est fortement déconseillé.

HIVERNAGE

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

- Rinçage à l'eau douce
- Huilage et graissage de toutes les parties métalliques.
- Si le bateau reste à flot, fermer toutes les vannes et protéger toutes les parties pouvant subir des frottements, ragages ...
- 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'obturer toutes les entrées d'air et d'installer dans le carré un déshydrateur d'atmosphère en laissant les portes des cabines et des rangements ouvertes, placards, glacière etc ... Relever également vos coussins sur le côté.

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 accédérés, 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 1/2 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 une surface brillante 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

SAV 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 préavis et être tenu de mettre à jour cette notice. Dans tous les cas, reportez-vous aux clauses de garanties et de révisions.