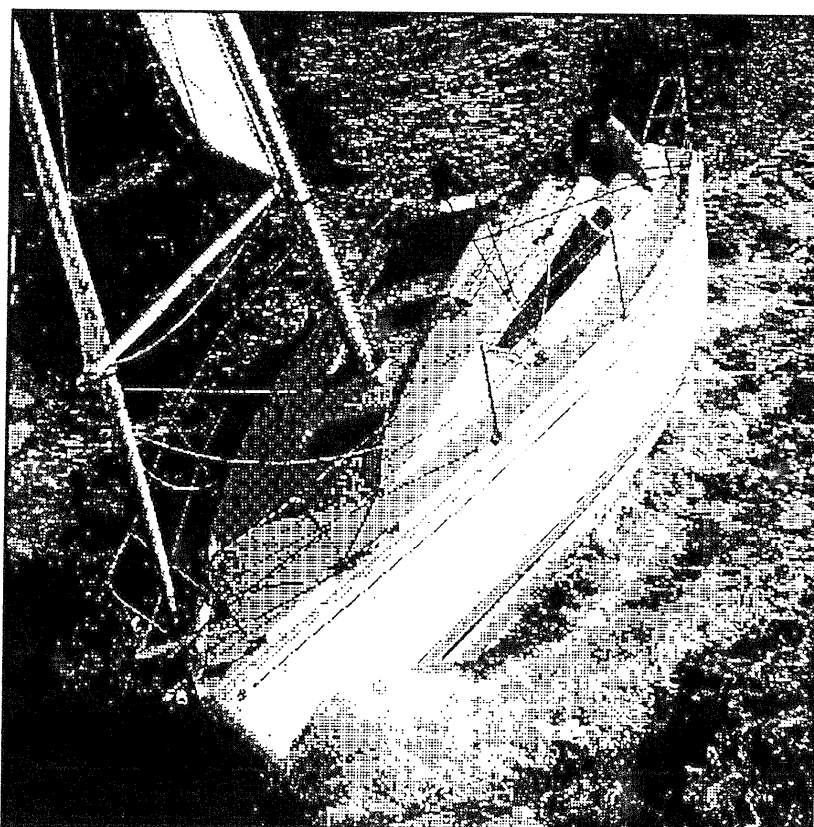




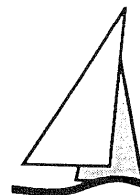
SUN WAY 29



MANUEL DU PROPRIETAIRE
OWNER'S MANUAL

VOTRE BATEAU

YOUR BOAT



SUN WAY 29

Version :

NOM DU BATEAU :
NAME OF BOAT :

NOM DU PROPRIETAIRE :
OWNER'S NAME

ADRESSE :
ADDRESS
.....
.....

N° DE SERIE :
SERIAL NUMBER

N° D'IMMATRICULATION :
REGISTRATION Nbr

DATE DE LIVRAISON :
DATE OF DELIVERY

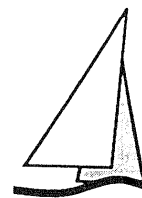
N° DE CLEFS :
KEYS NUMBER
:
:

MARQUE DU MOTEUR :
MAKE OF ENGINE

N° DE SERIE DU MOTEUR :
ENGINE SERIAL Nbr

Votre agent :
Your dealer :

INTRODUCTION



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

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

Ce manuel a été établi pour vous aider à utiliser votre bateau avec plaisir, confort et sécurité. Il contient les détails du bateau, les équipements fournis ou installés, les systèmes et des indications pour son utilisation et son entretien. Nous vous recommandons de le lire attentivement avant de prendre la mer afin d'en tirer le maximum de satisfactions et d'éviter toute détérioration et surtout tout ennui ultérieur. Lisez le attentivement et familiarisez-vous avec le navire avant de l'utiliser.

Soucieux de vous faire profiter au maximum des évolutions technologiques, des nouveaux équipements ou matériaux, de notre propre expérience, les bateaux sont régulièrement améliorés, c'est pourquoi, les caractéristiques et les renseignements ne sont pas contractuels et peuvent être modifiés sans avis préalable, et sans obligation de mise à jour. De même, ce manuel à vocation générale peut parfois énumérer certains équipements ou accessoires ou traiter de sujets qui n'entrent pas dans le standard de votre bateau; En cas de doute il conviendra de vous reporter à l'inventaire remis lors de son acquisition.

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

We share a common yearning for the sea. We, at Jeanneau as shipbuilders and you, who want to live your infatuation on the Seven Seas.

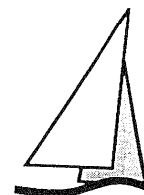
We are delighted to welcome you among the large family of Jeanneau boats owners, with our warm congratulations.

This manual is meant to help you enjoy and sail your boat comfortably and safely. It includes hints about the boat, the equipment and systems delivered or installed and operation and maintenance guidance. Before you take off to sea, read it carefully if you really want to make fun and avoid damages and troubles. Read carefully and make yourself at home on the boat, before you sail it.

We keep improving our boats as we want you to benefit from technological breakthroughs, new equipment or materials and our own experience; therefore, the characteristics and information provided are not binding and can be varied without notice or updating obligation. In addition, this is a broad-line manual which may describe equipment or accessories, or address subjects which do not concern your boat; in case of doubt, you should check with the inventory submitted on the delivery of your boat.

Our network of Jeanneau distributors will be pleased to help you get acquainted with your boat and to take care of its maintenance.

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



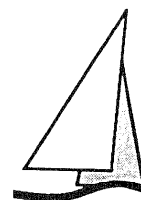
Gardez ce manuel en lieu sûr, et transmettez le au nouveau propriétaire si vous vendez le bateau.

If this is your first boat or if you are changing to a boat type which is new to you, before "taking command", get some training into the boat control and sailing, to ensure your safety and comfort. Your dealer or international sailing association, or yacht club will be pleased to suggest local sailing schools or professional instructors.

Keep this manual in a safe place and hand it over to the new owner if you sell your boat.

SOMMAIRE

SUMMARY



- Chapitre 1:
CARACTERISTIQUES GENERALES
SPECIFICATIONS
- Chapitre 2:
COQUE
HULL
- Chapitre 3:
PONT
DECK
- Chapitre 4:
GREEMENT ET VOILURE
RIG AND SAILS
- Chapitre 5:
AMENAGEMENT INTERIEUR
INSIDE ACCOMODATIONS
- Chapitre 6:
CIRCUITS EAU / GAZ
WATER / GAS SYSTEM
- Chapitre 7:
CIRCUITS ELECTRIQUES
WIRING
- Chapitre 8:
MOTORISATION
ENGINE
- Chapitre 9:
SECURITE
SAFETY
- Chapitre 10:
MISE A L'EAU
LAUNCHING
- Chapitre 11:
HIVERNAGE
LAYING UP AND WINTER PRECAUTIONS
-

CARACTERISTIQUES GENERALES

SPECIFICATIONS



LONGUEUR HORS TOUT	8,75 m
<i>LENGTH OVERALL</i>	28'8,5"
LONGUEUR COQUE	8,50 m
<i>HULL LENGTH</i>	27'10,5"
LONGUEUR FLOTTAISON	7,05 m
<i>LENGTH ON WATERLINE</i>	23'42"
MAITRE BAU	2,99 m
<i>OVERALL BEAM</i>	9'10"
POIDS (sans moteur)	2600 kg
<i>WEIGHT (less engine)</i>	5732 lbs
TIRANT D'EAU (quillard)	1,50 m
<i>DRAFT (deep fin)</i>	4'11"
(quille courte)	1,05 m
<i>(shallow keel)</i>	3'5,5"
LEST	800 kg
<i>BALLAST</i>	1764 lbs
NOMBRE DE CABINES	2
<i>NUMBER OF CABINS</i>	2
COUCHAGE	6 couchettes
<i>SLEEPING ACCOMODATION</i>	6 berths
CAPACITE FUEL	28 l
<i>FUEL TANK CAPACITY</i>	6,16 imp.g / 7,4 US g
CAPACITE D'EAU	100 l
<i>WATER TANK CAPACITY</i>	22 imp.g / 26,4 US g
HOMOLOGATION	2ème cat
<i>CLASSIFICATION</i>	class 2
PUISSANCE MOTEUR	18 / 20 CV
<i>ENGINE POWER RATINGS</i>	18 / 20 HP

VOILURE

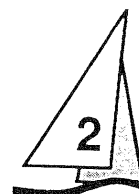
GRAND-VOILE	17,93 m ²
<i>MAIN</i>	193 sq.ft.
GENOIS ENROULEUR	20 00 m ²
<i>FURLING GENOA</i>	215 sq.ft.
SPINNAKER	43,64 m ²
<i>SPINNAKER</i>	470 sq.ft.

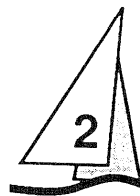
Les bateaux JEANNEAU sont homologués pour la France par le Conseil National de Sécurité de la Navigation de Plaisance. Sur option, ils peuvent être homologués suivant les règlements des pays étrangers.

The Jeanneau boats are classified in France by the "Conseil National de Sécurité de la Navigation de Plaisance". On request, they may be classified as per foreign countries regulations.

COQUE

HULL





CONSTRUCTION

Le Sun Way 29 est construit en stratifié de verre et résine polyester roulé à la main.

Le varangage stratifié à la coque répartit les efforts sur toute la surface du fond. Le lest en fonte est fixé à la coque par des boulons et contreplaques qui sont ensuite restratifiés. Un contremoule de coque et de pont est ensuite rapporté, conférant un aspect clair et net à l'intérieur.

Le pont est en sandwich balsa avec inserts en bois dur aux emplacements des pièces d'accastillage. La liaison pont coque est réalisée par un collage mastic polyester et renforcée par le boulonnage du liston aluminium.

ENTRETIEN

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

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 (sans étain) annuel permet d'éviter des carénages fastidieux et fréquents. Néanmoins une application époxydique est préconisée au préalable (ex: 3 couches Brai époxy). 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.

CONSTRUCTION

Sun Way 29 is built with hand-rolled fiber reinforced polyester resin laminate.

Stresses are distributed over the whole bottom surface by means of floors integral with the hull. Pig iron ballast is secured to the hull by means of bolts and back-plates laminated in place. Then, a deck and hull inner lined finish is installed to give a neat and tidy internal aspect.

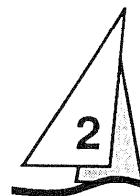
The deck is made of balsa-wood sandwich with hard wood inserts in way of equipment. The deck-hull link is ensured by polyester sealant bonding and reinforced by the aluminium longitudinal bolting.

MAINTENANCE

The equipment and materials of your boat were selected because of their performance and quality, and ease of maintenance; nonetheless, a minimum maintenance will be required to protect your boat from outside attacks (sun, salt, electrolysis...).

The hull and deck shall be washed frequently with ordinary, soft cleaners and fresh water.

An annual application of tinless anti-fouling will spare time-consuming and frequent dry-docking. An epoxy coat is nonetheless recommended (e.g.: three coats epoxy tar). In that respect, we must remind you that sanding or priming before anti-fouling are tantamount to attacking your gel-coat and impair its reliability. Therefore, we recommend very gentle sanding.



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 redonner le brillant du neuf à votre bateau. Si un problème durable et ponctuel se manifestait, vous pouvez consulter votre distributeur.

PRECAUTION

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

L'emploi de l'eau chaude ou de la vapeur est proscrit.

Le constructeur a testé et agréé un certain nombre de produits d'entretien et de rénovation. Ceux-ci offrent à la fois une garantie de protection des matériaux et de l'environnement, car ils sont biodégradables.

Les produits sélectionnés se composent de:

- un dégraissant-shampooing (tout usage de nettoyage : coques, ponts, moteur, etc ...),
- une cire liquide dure de protection qui est un polish polyester (utilisable sur tout support, sauf antidérapant de pont),
- un produit pour caoutchouc (joints et liston),
- un nettoyeur spécial alu,
- une pâte à polir polyester (pour toute élimination des petites éraflures de gel-coat),
- un décapeur goudron pour éliminer toute trace de graisse ou d'hydrocarbure,
- un dérouillant phosphatant (élimine les traces brunes sur les inox et les traînées qui peuvent en résulter sur les coques et les ponts).

Hydrochloric acid may be used against rooted fouling in way of the boottop, allowed to act for 10 minutes and rinsed liberally.

Polish pastes can restore the gloss of your ship. In case of lasting problems, consult your distributor.

PRECAUTION

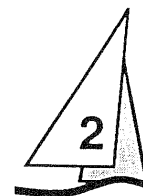
We strongly advise you to refrain from using hydrojet cleaning.

Hot water or steam are prohibited.

Biodegradable cleaners and maintenance products have been tested and approved by the shipbuilder, since they protect both the materials and environment.

These selected products include:

- *a degreasing shampoo (all cleaning applications: hull, decks, engine, etc.),*
- *a hard liquid wax which is a protective polyester polish (for all applications except deck anti-skid coating),*
- *a rubber cleaner (seals and longitudinal),*
- *a special cleaner for aluminium,*
- *a polyester polish paste (to remove small scratches on gel-coat),*
- *a tar stripper to remove traces of grease or hydrocarbon,*
- *a phosphatating rust-removing agent (to remove dark traces on stainless steel and resulting trails on hulls and decks).*



NOTICE DE REPARATION DE GEL-COAT

PRECAUTION

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 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 surépaisseur 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).

GEL-COAT REPAIR INSTRUCTION

PRECAUTION

Successful repairs require two critical factors: a dry weather, a temperature between 15° et 25°C.

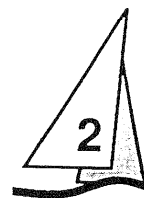
MIXING RATIO:

Our products include an accelerator, you just have to add the catalyst (colourless liquid). The usual ratio is 2%.

The gel setting-time is about half an hour, curing takes approximately ten hours.

APPLICATION:

- *To seal off scratches or blister holes, clean the surface with acetone and sand the area.*
- *Prepare the required amount of gel-coat preferably on a glass plate.*
- *Apply the product with a spatula or pointed tool.*
- *Apply an over-sized coat to allow for sanding with abrasive and water and polishing to achieve the required gloss.*
- *Blending minor touch up on smooth surfaces is obtained by sticking scotch tape (or better still, Mylar tape) on the freshly applied gel-coat, then separate it after curing (sand with extra-fine abrasive and polish to obtain a high gloss finish).*



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 et pendant 6 mois au maximum.
Les polyesters sont inflammables, prendre les précautions d'usage.

AVERTISSEMENT

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

NETTOYAGE:

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

GEL-COAT STORAGE

Get-coat components must be stored in a cool place, protected from moisture and light for maximum 6 months, to ensure adequate preservation. The usual precautions for flammable products should be adhered to for polyester products.

WARNING

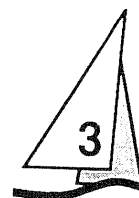
The catalyst is a dangerous product and should not be left within children reach. Avoid contact with the skins and mucosa. In case of contact, wash with soapy water and rinse liberally.

CLEANING:

Clean tools or other equipment with acetone.

PONT

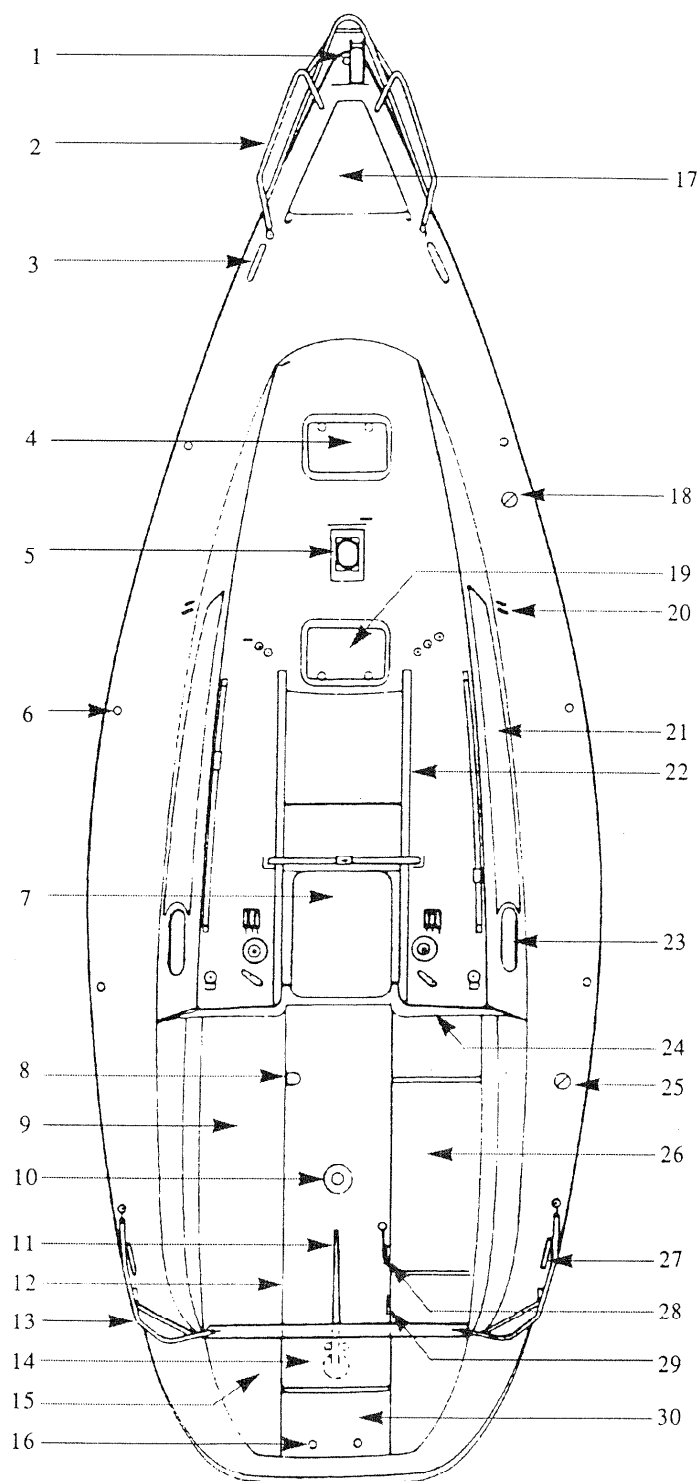
DECK

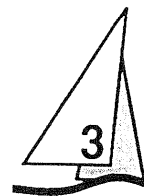


PLAN DE PONT

DECK LAYOUT

- 1- Ferrure d'étrave avec prise d'étai et davier
Stemhead fitting with forestay bracket and bow roller
- 2- Balcon avant avec fixation de poulie de retour d'enrouleur
Bow pulpit with attachment for furler foot-block
- 3- Taquet d'amarrage avant
Forward mooring cleat
- 4- Panneau de pont ouvrant de couchette avant
Opening deck hatch over forepeak berth
- 5- Emplanture de mat
Mast step
- 6- Emplanture de chandelier
Stanchion base
- 7- Descente avec capot coulissant plexi
Companionway with sliding plexiglass hatch cover
- 8- Boîte à manivelle
Winch-handle bin
- 9- Banc de cockpit
Cockpit bench-seating
- 10- Emplanture de table de cockpit
Cockpit table base-fitting
- 11- Barre franche avec bloqueur de cap
Tiller with heading stop
- 12- Tableau moteur
Engine control pannel
- 13- Balcon arrière avec fixation de poulie de spi
Aft pulpit with spinnaker turning block
- 14- Coffre à gaz
Gas-bottle stowage
- 15- Porte de tableau arrière
Transom gate
- 16- Emplanture d'échelle de bain
Swim-ladder mounts
- 17- Puit à mouillage
Anchor locker
- 18- Nable eau douce
Fresh water deck filler
- 19- Panneau de pont ouvrant de carré
Opening deck hatch over saloon
- 20- Cadène de haubans
Shrouds chainplate
- 21- Vitrage de roof
Coachroof windows
- 22- Main courante de roof
Coachroof grabrail
- 23- Hublot ouvrant de cabinet de toilette
Opening portlight over washroom
- 24- Emplacement des répéteurs électroniques (Option)
Housings for electronic repeaters (Opt. extra)
- 25- Nable fuel
Fuel deck filler
- 26- Coffre à voile de cockpit
Cockpit locker for sails
- 27- Taquet d'amarrage arrière
Aft mooring cleat
- 28- Boîtier de commande moteur
Engine control
- 29- Pompe de cale manuelle
Manual bilge pump
- 30- Jupe arrière
Transom extension





AMARRAGE

RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN

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

- manoeuvrer toujours au moteur.
- tenir compte du courant et du vent pour les manoeuvres.
- protéger au maximum le bateau avec des pare battages de bonnes dimensions.
- conserver toujours les amarres claires et à poste.
- manoeuvrer à vitesse réduite.
- ne pas chercher à arrêter le bateau à l'aide du pied, de la main ou d'une gaffe.

Après l'amarrage:

- protéger les aussières du rague à l'aide de fourreaux plastiques.
- tenir compte le cas échéant des variations de hauteur d'eau.

MOUILLAGE

Le système de mouillage avant a été conçu pour une ancre de type CQR, BRITANY, ou BRUCE de 12 kg avec de la chaîne à maillons \varnothing 8 mm et câblot \varnothing 14 mm. Il faut mouiller en règle générale au minimum 3 fois la profondeur d'eau.

UTILISATION:

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

MOORING

RECOMMENDATIONS/MAINTENANCE

A sufficient number of mooring ropes, of adequate dimensions and suitable for the environment should be on board:

- *always manoeuvre the boat with the engine,*
- *handle the boat consistent with the current and wind,*
- *protect the boat with suitably-sized fenders,*
- *always keep the ropes unfouled and home,*
- *handle the boat at slow speed,*
- *never try to stop the boat with your foot, your hand or a boat-hook.*

When taut:

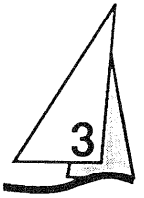
- *protect the ropes from chafing with plastic sleeves,*
- *make allowance for the tide, as the case may be.*

ANCHORING

The forward anchoring system was designed for CQR, BRITANY or BRUCE type, 12 kg anchors with 8 mm dia. chain links and 14 mm dia. cable. As a general rule, the chain should be paid out over at least three times the depth of water.

OPERATION

Before anchoring, check the depth of water, current power and nature of the sea bed.



ENTRETIEN DU PONT

Brosser régulièrement le pont à l'aide d'un dégraissant-shampooing et à l'eau douce.
(voir chapitre 2 entretien de la coque).

ACCASTILLAGE

- rincer abondamment à l'eau douce tous vos équipements.
- lubrifier périodiquement poulies, réas, ridoirs, winchs, rails et chariots avec une graisse hydrofuge.
- lustrer les pièces en laiton et au "Mirror" dès que des traces d'oxydation de surface apparaissent.

BOISERIES EXTERIEURES EN TECK

- rincer régulièrement les boiseries à l'eau douce.
- surfacer le teck au papier de verre fin pour le raviver.

PLEXIGLAS

- rincer le plexiglas à l'eau douce.
- lustrer le avec un chiffon doux imprégné d'huile de paraffine.

En cas de rayuré, utiliser une pâte à polir adaptée en se conformant à la notice du fournisseur.

DECK MAINTENANCE

Regularly brush the deck with a degreasing shampoo and fresh water (refer to Section 2: Hull maintenance).

EQUIPMENT

- *rinse liberally all equipment with fresh water,*
- *regularly lubricate all blocks, sheaves, bottle screws, winches, rails and travellers with a water-repellent grease.*
- *brighten up brass components with "Mirror" polish as soon as oxidization spots appear on the surface.*

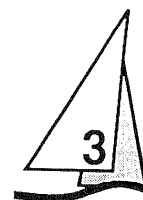
OUTSIDE TEAK WOOD

- *regularly rinse woodworks with fresh water,*
- *dress teak-wood with fine sand paper to restore its colour.*

PLEXIGLASS

- *rinse plexiglass with fresh water,*
- *brighten up with soft rags soaked in paraffin oil.*

Remove scratches with specially-designed polish paste adhering to the supplier's instructions.



LES WINCHS: RECOMMANDATIONS ET ENTRETIEN

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

Régler les winchs à la réception du bateau et les rincer régulièrement; Ils doivent tourner librement, une révision est nécessaire lorsqu'un léger blocage se fait sentir.

L'entretien complet des winchs doit être effectué régulièrement, avant la saison de navigation et deux ou trois fois au cours de celle-ci.

- démonter les tambours pour les nettoyer et les graisser avec un film de graisse blanche ou du Téflon afin de réduire la friction et de combattre la corrosion. Ce type de graisse présente l'avantage d'être propre, non toxique et biodégradable.

AVERTISSEMENT

Se référer à la notice constructeur pour le démontage et le remontage des winchs; un mauvais remontage peut entraîner des accidents comme un retour de manivelle.

WINCHES: RECOMMENDATIONS AND MAINTENANCE

Avoid rope entanglement during winch handling. Don't leave loose ropes on the winches, instead fasten the ropes around cleats.

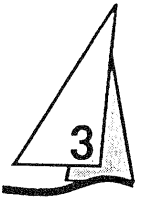
Adjust the winches on receipt of the boat and rinse the winches regularly. Winches shall rotate freely and need being overhauled as soon as seizing becomes obvious.

The winch maintenance shall be performed in full regularly, before, and twice or three times during the sailing season

- remove, clean and lubricate the drums with a film of white or Teflon grease to reduce friction and control corrosion. This type of grease which is clean, non-toxic and biodegradable should be used preferably.

WARNING

Refer to the manufacturer's instructions to remove and refit the winches: improper refitting may result in accidents, e.g. back kick of the crank handle.



ENROULEUR

Il convient d'envoyer le génois avant l'appareillage, en profitant d'un moment sans vent.

Fixer le point de drisse et la drisse sur le curseur-emmerillon, le point d'amure sur le tambour et les écoute;

Hisser en engageant la ralingue dans l'engoujure;

Raidir suffisamment la drisse mais en étarquant moins fortement que si la voile était sur un étai normal. Rouler la voile en tirant sur la bosse depuis le cockpit.

Dans tous les cas d'enroulage ou de déroulage des voiles d'avant, si vous sentez un point dur, ne forcez jamais: vérifiez qu'une drisse ne s'est pas prise dans l'enrouleur.

ENTRETIEN

- rincer régulièrement le tambour et l'émerillon
- graisser les roulements si le fabricant le recommande
- dégréer le génois en cas d'arrêt prolongé du bateau.

FURLER

Before sailing, hoist the genoa in a lull.

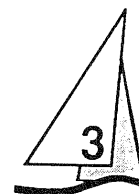
Secure the peak and halyard on the swivel-traveller, and the tack on the drum and sheets. Insert the bolt-rope into the feeder.

Hoist the halyard taut, but not as strongly as with a sail on a normal stay. Pull the stopper from the cockpit to roll up the sail.

Never try to overcome a resistance when rolling up or spreading the sails: ensure that a halyard is not jammed in the furler.

MAINTENANCE

- regularly rinse the drum and swivel,
- grease the bearings if advised by the manufacturer,
- for extended off-service periods, take down the genoa jib rigging.



COCKPIT

Une table amovible peut se placer dans le cockpit en encastrant le pietement dans l'embase prévue dans le cockpit.

Le plateau se range dans le coffre de cockpit.

GOUVERNAIL

Le gouvernail du Sun Way 29 est équipé du système JEANNEAU de paliers auto-alignants.

Les bagues en nylon, ertalon ou téflon seront entretenues uniquement avec du WD 40.

En navigation, la barre peut être bloquée grâce au bloqueur de cap repliable.

JUPE ARRIERE

La porte de cockpit peut se démonter pour donner accès à la plage arrière.

L'échelle de bain, rangée dans le coffre arrière, s'emboîte dans les inserts prévus dans la jupe.

COCKPIT

A collapsible table can be installed in the cockpit by inserting the leg into the cockpit's base plate.

The table board can be kept in the cockpit chest.

STEERING GEAR

A Jeanneau's rudder system with self-aligning bearings is fitted on Sun Way 29.

Use exclusively WD40 compound on nylon, ertalon or teflon bushes.

When sailing, the rudder angle can be maintained at will by means of a foldable locking system.

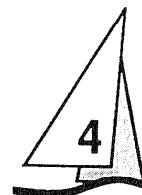
TRANSOM

Access to the aft deck can be gained by removing the cockpit door.

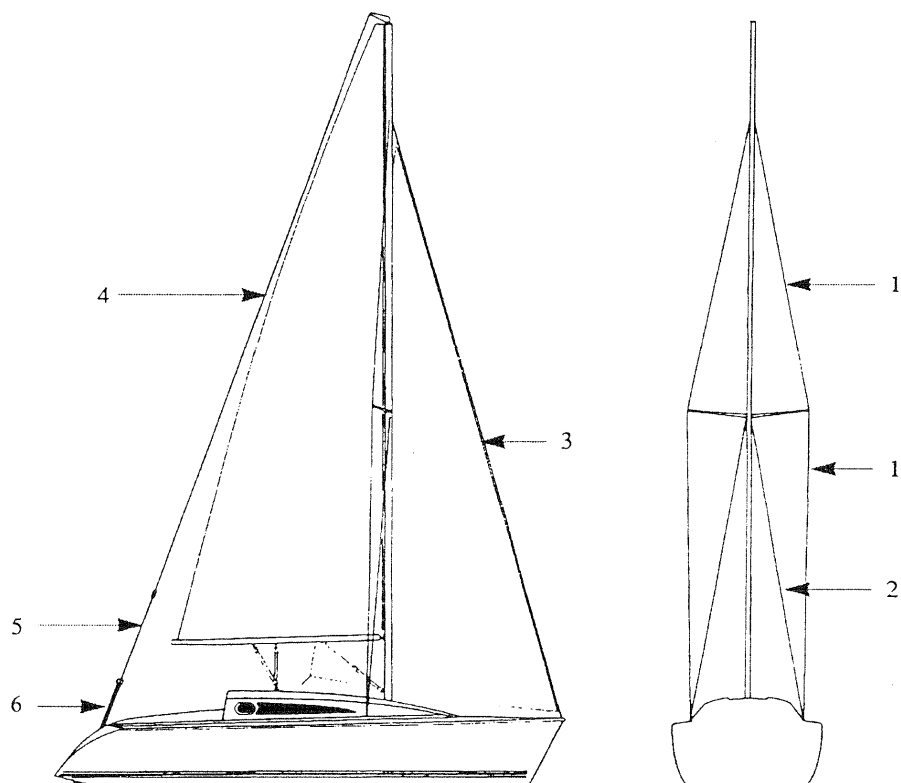
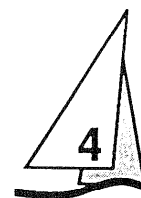
The swimming ladder located in the aft locker engages into the inserts provided in the transom.

GREEMENT ET VOILURE

RIG AND SAILS

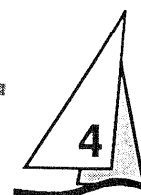


GREEMENT DORMANT STANDING RIGGING

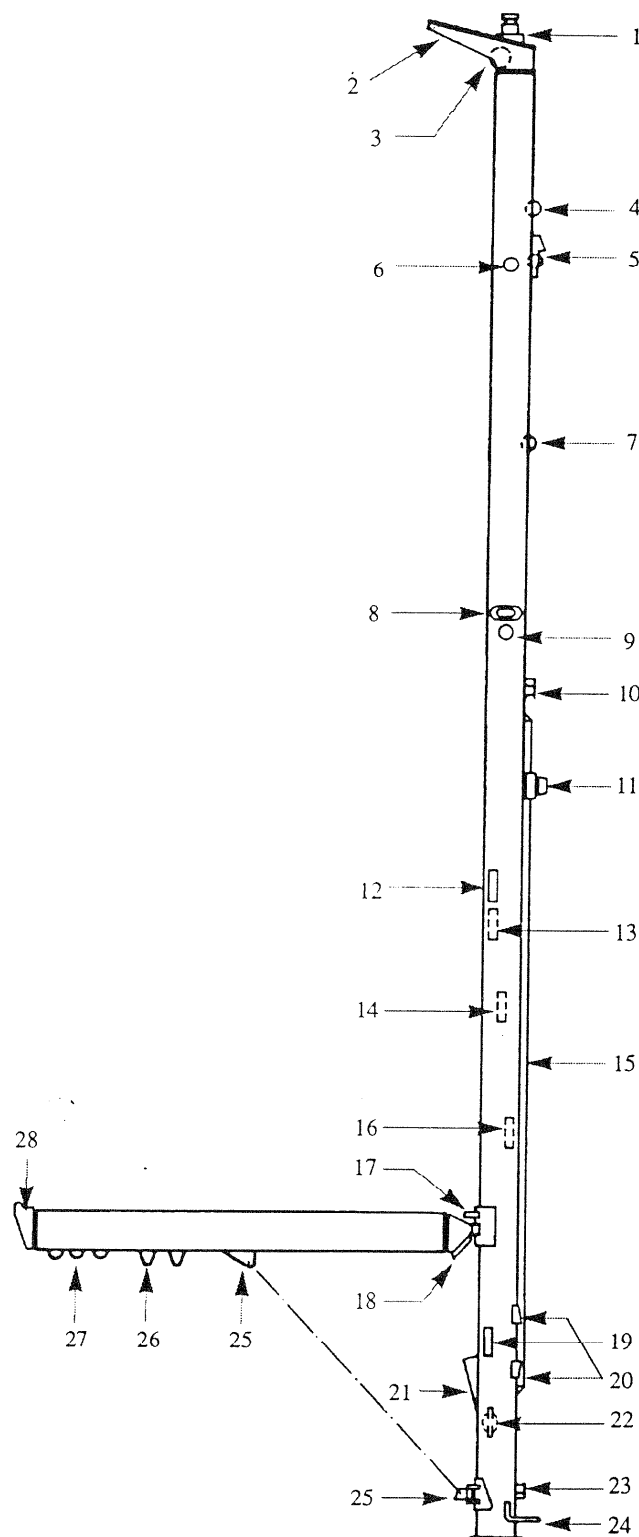


	Designation	Nbr	Type	ø(mm)	Long. (m) <i>Length</i>	Observations <i>Remarks</i>
1	Galhauban <i>Cap shroud</i>	2	monotoron <i>1 x 19 wire</i>	7	9,985	
2	Bas-hauban <i>Lower shroud</i>	2	monotoron <i>1 x 19 wire</i>	7	5,080	
3	Etai <i>Forestay</i>	1	monotoron <i>1 x 19 wire</i>	7	10,280	
4	Pataras <i>Backstay</i>	1	monotoron <i>1 x 19 wire</i>	4	9,500	
5	Pantoire <i>Bridle</i>	1	câble 7x19 <i>7x19 wire</i>	4	5,590	
6	Palan <i>Tackle</i>	1	4 brins <i>4 ropes</i>	8	1,000	Tresse <i>Braid</i>

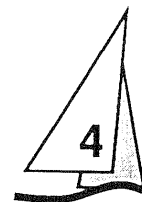
NOMENCLATURE MAT **MAST LAYOUT**



- 1- Feux de tête de mât
Masthead lights
- 2- Ancrage pataras
Backstay attachment
- 3- Rea grand-voile et balancine
Sheaves for main and boom topping lift
- 4- Rea de drisse de spi
Spinnaker halyard exit
- 5- Ancrage étai
Forestay attachment
- 6- Capelage galhauban
Capshroud chainplate
- 7- Rea balancine tangon
Spinnaker pole lift exit
- 8- Ancrage barre de flèche
Spreader attachment
- 9- Capelage galhauban
Lower shroud chainplate
- 10- Poulie va-et-vient tangon
Spinnaker pole heeling block
- 11- Chariot de tangon
Spinnaker pole car
- 12- Chicane drisse de spi
Spinnaker halyard exit
- 13- Chicane balancine bôme
Main boom topping lift exit
- 14- Chicane drisse grand-voile
Main halyard exit
- 15- Rail de tangon
Spinnaker pole track
- 16- Chicane drisse de génois
Genoa halyard exit
- 17- Vit de mulet
Gooseneck
- 18- Coinceurs de ris et bordure de GV
Reef and main stoppers
- 19- Chicane balancine de tangon
Spi pole halyard exit
- 20- Clamecleats de va-et-vient de tangon
Spinnaker pole heeling clamcleats
- 21- Platine winch de réglages de ris et bordure de GV
Reef and main foot-band adjustments winch plate
- 22- Taquet de balancine de GV
Boom topping lift cleat
- 23- Poulie va-et-vient tangon
Spinnaker pole heeling block
- 24- Etrier de matage du tangon
Spinnaker pole bracket
- 25- Ferrures de hale-bas
Kicking fittings
- 26- Pontets d'écoute
Main sheet eyes
- 27- Coulisseries de prise de ris
Reefing eyes
- 28- Ferrure de bôme
Boom fitting



GREEMENT DORMANT



REGLAGE

Le mât de votre bateau a été préréglé d'une part par le chantier et d'autre part par votre agent Jeanneau lors du premier matage. Toutefois il conviendra de le re-régler après quelques sorties, une fois que les câbles auront donné leur allongement.

Il faudra effectuer les réglages du gréement latéral par niveau et de façon chronologique au port et par temps calme en vérifiant à chaque fois que le mât reste bien rectiligne.

Le réglage longitudinal de l'étai se fera en navigation à l'aide du pataras (qui se manoeuvre à l'aide d'un palan) en surveillant la flèche de l'étai sachant qu'il est impossible qu'il soit parfaitement rectiligne.

PRECAUTION

Le pataras sera toujours détendu à chaque arrivée au port.

STANDING RIGGING

TRIMMING

Your boat's mast was adjusted by the shipyard and by your Jeanneau agent when the mast was first installed.

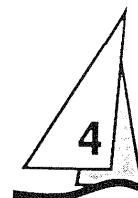
After a few trips when the cables' elongation is final, the rigging shall be readjusted.

Rigging adjustment must be performed by tier and in-time sequence, in harbour and in still weather checking that the mast is rectilinear.

The staysail stay and the forestay longitudinal setting will be performed at sea by means of the backstay (to be operated with a tackle) keeping the stay deflection under control, knowing that it will never be rectilinear.

PRECAUTION

Lack off the backstay whenever you reach a port.



ENTRETIEN

- Avant chaque grande croisière, inspecter minutieusement le mât de haut en bas.

AVERTISSEMENT

Lorsque vous hisserez un équipier en tête de mât, n'utilisez jamais le mousqueton ou la manille de la drisse: Faites un noeud de chaise avec la drisse, directement sur l'anneau de la chaise de mât.

- Vérifier périodiquement la tension du gréement ainsi que le blocage des contre-écrous ou des goupilles d'axes. Une première vérification s'effectuera après quelques journées d'utilisation dans tous les types de temps.
- Assurer les ridoirs, les graisser et vérifier leur tension, une usure pouvant se produire au frottement des cadènes si le gréement est détendu.
- Ne jamais graisser les ridoirs avec du silicone; Employer du suif, de la graisse graphitée ou autre.
- Remplacer tout hauban ou étai présentant des gendarmes, des fils coupés ou des coques.
- Vérifier régulièrement l'état des cadènes et des tirants à l'intérieur.

Toutes ces opérations d'entretien peuvent être effectuées par votre concessionnaire Jeanneau.

MAINTENANCE

- *thoroughly check the mast from top to bottom before each trip.*

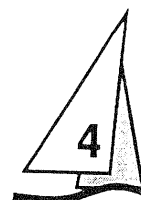
WARNING

When hoisting a mate up to the mast, never use the snap shackle or halyard: make up a bowline with the halyard direct on the mast bowline ring.

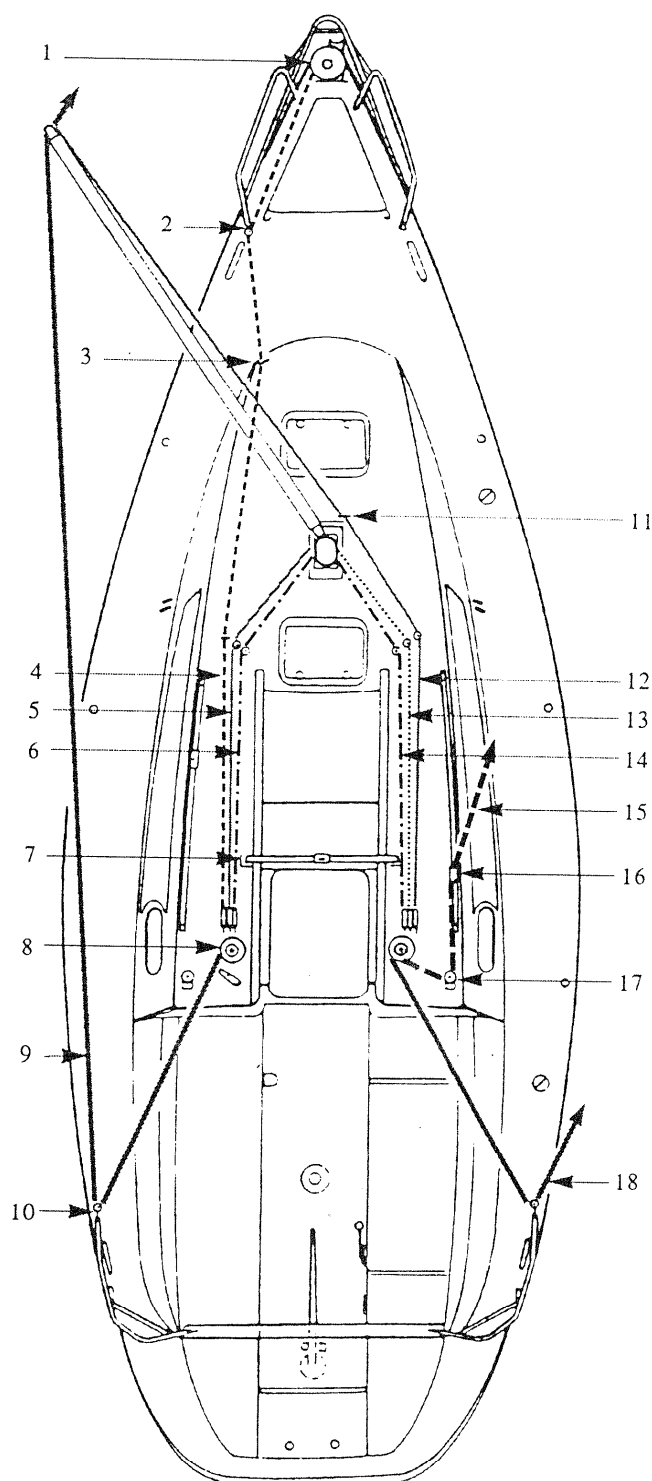
- *Check regularly the rigging for tensioning and the lock-nuts or pins for safetying. The first inspection shall be performed after a few days at sea in various weathers.*
- *Secure, lubricate and check the bottle screws for tensioning: if the rigging should be loose, the chain plate friction may generate wear.*
- *Never lubricate bottle screws with silicon grease: use tallow, graphite grease or other,*
- *Change all shrouds or stays exhibiting kinks, severed wires or other defects.*
- *Regularly check the chain plates and stays for condition.*

Your Jeanneau agent can take care of all the above maintenance operations.

GREEMENT COURANT RUNNING RIGGING

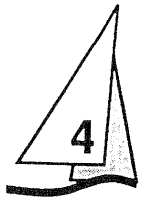


- 1- Enrouleur de génois
Genoa furler
- 2- Poulie de retour d'enrouleur
Furler line foot block
- 3- Filoir de retour d'enrouleur
Furler line eye
- 4- Bosse d'enrouleur de génois
Genoa furler sheet
- 5- Drisse de génois
Genoa halyard
- 6- Drisse de grand-voile
Main halyard
- 7- Rail d'écoute de GV avec coinçeur intégré
Horse with stopper built in
- 8- Winch d'écoutes et de réglages
Sheets and adjustments winch
- 9- Bras de spi (option)
Spinnaker guy (opt. extra)
- 10- Poulie de spi (option)
Turning-block for spinnaker (opt. extra)
- 11- Poulie de retour du hale-bas de tangon (option)
Spinnaker pole downhaul turning-block(opt. extra)
- 12- Hale bas de tangon (option)
Spinnaker downhaul (opt. extra)
- 13- Balancine de tangon (option)
Spinnaker pole topping lift (opt. extra)
- 14- Drisse de spi (option)
Spinnaker halyard (opt. extra)
- 15- Ecoule de génois
Genoa sheet
- 16- Chariot génois
Genoa traveller
- 17- Poulie de renvoi coinçeuse d'écoute de génois
Genoa sheet foot block / jammer
- 18- Ecoule de spi (option)
Spinnaker sheet (opt. extra)

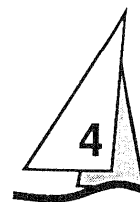


GREEMENT COURANT

RUNNING RIGGING



	Designation	Nbr	Type	Ø (mm)	Longueur <i>Length</i>
1	Drisse de grand-voile <i>Main halyard</i>	1	Tresse D. <i>Braid H.</i>	10	27 m
2	Balancine de grand-voile <i>Main</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	6	23 m
3	Ecoute de grand-voile <i>Mainsheet</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	10	11 m
4	Bordure de grand-voile <i>Main foot-band</i>	1	Tresse D. <i>Braid H.</i>	8	5 m
5	Ris 1 <i>Reef 1</i>	1	Tresse D. <i>Braid H.</i>	8	7 m
6	Ris 2 <i>Reef 2</i>	1	Tresse D. <i>Braid H.</i>	8	10 m
7	Hale-bas de bôme <i>Kicking strap</i>	1	Tresse (sup) <i>Braid (up)</i>	10	4 m
8	Réglage chariot de grand-voile <i>Horse adjustment</i>	1	Tresse (sup) <i>Braid (up)</i>	8	2,5 m
9	Drisse de génois <i>Genoa halyard</i>	1	Tresse D. <i>Braid H.</i>	10	23 m
10	Ecoute de génois <i>Genoa sheet</i>	2	Tresse <i>Braid</i>	12	8 m
12	Enrouleur de génois <i>Genoa furling sheet</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	8	12 m
	OPTION <i>OPTIONAL EXTRA</i>				
13	Drisse de spi <i>Spinnaker halyard</i>	1	Tresse D. <i>Braid H.</i>	10	26 m
14	Ecoute de spi <i>Spinnaker sheet</i>	1	Tresse (sup) <i>Braid (up)</i>	12	17 m
15	Bras de spi <i>Spinnaker guy</i>	1	Tresse (sup) <i>Braid (up)</i>	12	17 m
16	Balancine de tangon <i>Spinnaker pole lift</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	8	15 m
17	Hale-bas de tangon <i>Spinnaker pole downhaul</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	8	7 m
Tresse (sup): Tresse de qualité supérieure / <i>Braid (up): Hight quality braid</i> Tresse D. : Tresse de drisse / <i>Braid H. : Halyard braid.</i>					



GREEMENT COURANT

- Graisser les réas avec du silicone; Changer tout réa déformé ou ébréché. Vérifier une fois par an les axes des réas placés en tête de mât.
- Vérifier régulièrement l'état des machoires des coinçeurs.
- Surveiller l'usure et l'état général des drisses.
- Nettoyer régulièrement les poulies (graisse usagée, trace de corrosion) et passer un peu de lubrifiant sur les axes.
- Eviter les empannages intempestifs qui usent prématurément les écoutes et les points d'ancrages

DRISSES

Il est conseillé de prévoir des messagers à poste pour toutes les drisses et bosses d'enrouleurs pour en faciliter le remplacement en cas de rupture.

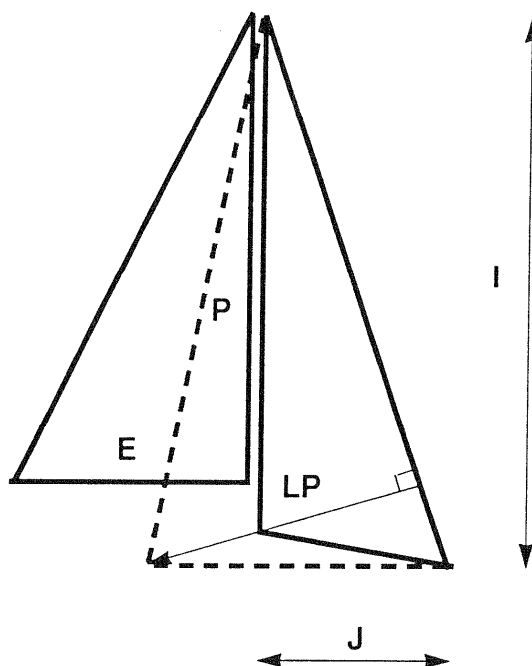
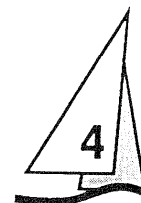
RUNNING RIGGING

- *Lubricate the sheaves with silicon: change distorted or dented sheaves. Inspect the shafts in sheaves on mast head,*
- *Regularly check the jam cleat jaws for condition,*
- *Inspect the halyards for wear and condition,*
- *Clean the blocks regularly (worn out grease, corrosion spots) and slightly oil up the pins,*
- *Avoids untimely gibing which generate premature wear on the sheets and fixed points.*

HALYARDS

Permanent runners should be provided for all stoppers and halyards to facilitate replacement in case of failure.

VOILES SAILS



I = 10,10 m
J = 2,88 m
P = 10,25 m
E = 3,50 m
LP = 4,32 m

Vent réel <i>Real wind</i>		Prés <i>Closehaunched</i>	Largue <i>Reaching</i>	Vent arrière <i>Running</i>
Force	Nds/Knts			
1-2	0-10	GV génois Main genoa	GV génois Main genoa	GV spi Main spinnaker
3-4	11-16	GV génois roulé 10 % Main furled genoa 10%	GV génois Main genoa	GV spi ou génois tangonné Main spi or poled genoa
5-6	17-27	GV 1 ris génois roulé 30 % Main reef 1 furled genoa 30%	GV génois roulé 10 % Main furled genoa 10%	GV génois roulé 10 % Main furled genoa 10%
6-7	22-30	GV 2 ris génois roulé 50 % Main reef 2 furled genoa 50%	GV 1 ou 2 ris génois roulé 30 % Main reef 1 or 2 furled genoa 30%	GV 1 ou 2 ris génois roulé 30 % Main reef 1 or 2 furled genoa 30%
7-8	30-40	GV 2 ou 3 ris TMT Main reef 2 or 3 stormjib	GV 2 ris génois roulé 50 % Main reef 2 furled genoa 50%	GV 2 ris génois roulé 50 % Main reef 2 furled genoa 50%
8	40	GV 3 ris TMT Main reef 3 stormjib	GV 3 ris TMT Main reef 3 stormjib	TMT stormjib

VOILES



La durée de vie d'une voile dépend en grande partie d'un entretien régulier. Ainsi dès la saison de navigation terminée, et si possible avant l'hiver, il est recommandé de confier le jeu de voile à un spécialiste qui en assurera efficacement l'entretien et les réparations.

- Veiller à bien régler les voiles en navigation, afin de les adapter au mieux aux efforts qu'elles subissent et diminuer les tensions néfastes pour le tissu.
- Prévenir des accrocs et usures en mettant des protections contre le raguage sur les accessoires présentant des aspérités (Fourrures de barres de flèches, de chandeliers, etc ...)
- Entre deux sorties en mer, penser à relacher la tension de la drisse pour les voiles sur enrouleur et de la bordure de grand-voile.
- Munissez-vous d'une trousse de voilerie et d'un livret qui vous indiquera les moyens d'effectuer vous-même les travaux d'urgence en attendant de pouvoir les faire faire par un voilier.

NETTOYAGE ET ENTRETIEN

Rincer les voiles à l'eau douce de temps en temps et les sécher au plus vite (les moisissures ne partent pas).

Eviter de faire les sécher au vent dans la mature, le fasseyement use les coutures et elles risquent de subir des accrocs sur le gréement.

Les taches de gras disparaissent au trichloréthylène, à condition de rincer aussitôt à l'eau.

SAILS

To a large extent, the life of a sail depends on regular maintenance. As soon as the sailing season is over and, preferably, before winter, leave your sails to a sail-maker to obtain efficient maintenance and repairs.

Set the sails properly at sea in order to achieve the optimum adaptation to the forces to be taken and reduce harmful stresses on the fabrics.

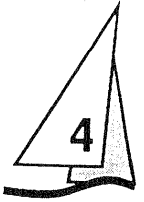
- *Avoid wear and tears by means of chafing pieces on pointed accessories (cross-trees, stanchions, etc.).*
- *Between two trips at sea, don't forget to slack off the halyards on sails on furler and main sail foot,*
- *Obtain a sail-maker's kit and instructions to find out how to perform emergency repairs pending assistance by a sail-maker.*

CLEANING AND MAINTENANCE

Rinse the sails with fresh water from time to time and dry as soon as possible (mould fungus is there to stay).

Don't dry the sails in the lee on the mast, since shaking wears away the seams and the sail may be torn off by the rigging.

All stains can be removed with trichloroethylene but rinsing with water is mandatory.



STOCKAGE / PLIAGE

Eviter de stocker une voile mouillée, elle moisira.

- Voile classique de dimension moyenne:

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

- Voile de grande dimension ou en composite (Mylar, Kevlar):

Ne pas la plier de façon systématique, il est préférable de la rouler ou de la stocker en accordéon dans un sac banane.

PROTECTION

Les rayons UV attaquent violemment le polyester et le nylon. Si les voiles restent grées, ne serait-ce que pour 24 heures, il est indispensable de les protéger par une housse ou par un tissu protecteur sur la chute et la bordure des voiles enroulées.

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

SAILS STOWAGE/FOLDING

Avoid storing wet sails to obviate fungus.

- *Average size conventional sails:*

Fold the sail parallel with the foot, then roll it up to the bag dimensions,

- *Large size or composite sail (Mylar, Kevlar):*

Don't fold the sail systematically: roll the sail up or store it in a long-shaped bag instead.

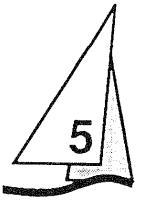
PROTECTION

UV rays are harmful to polyester and nylon. Where the sails remain on the mast, even for 24 hours, they must be protected by a cover or special fabric on rolled-up leeches and feet.

Our agents' network will offer accessories which have been selected by the shipyard and consistent with your requirements.

AMENAGEMENTS INTERIEURS

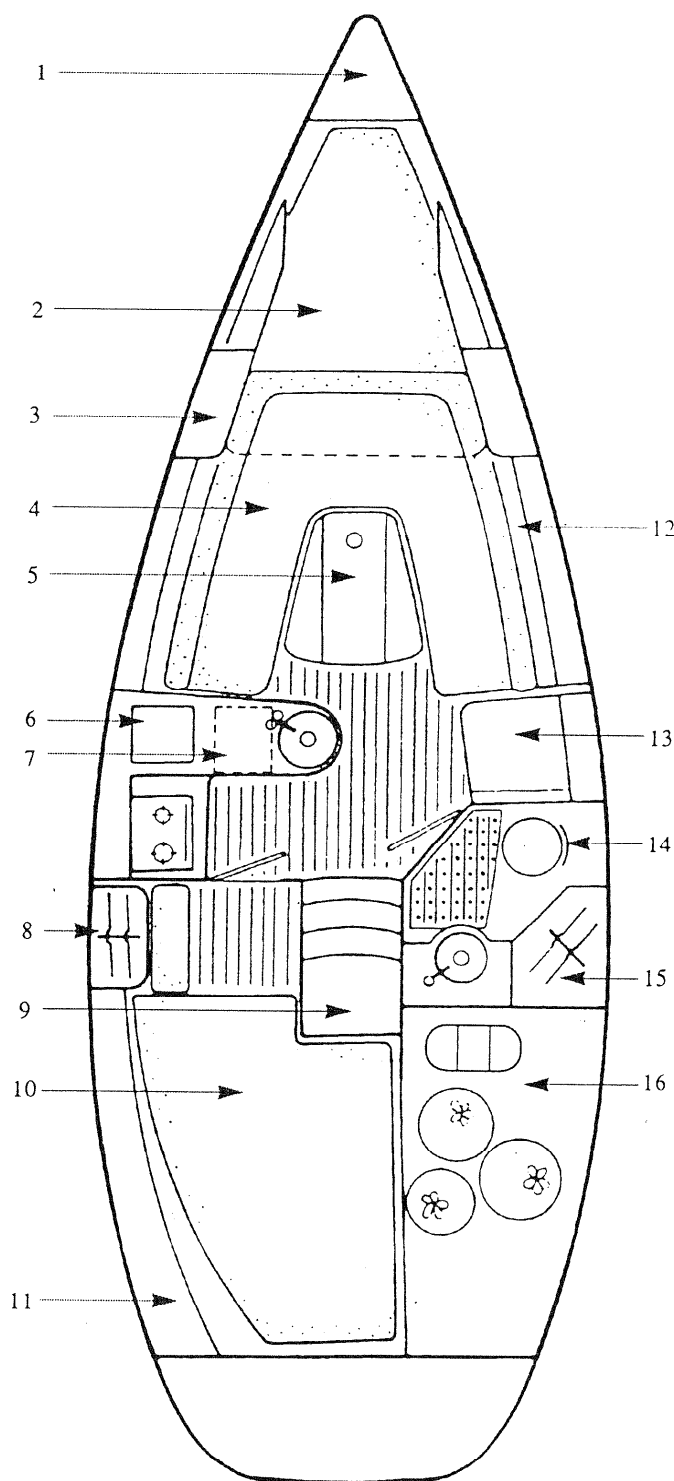
INSIDE ACCOMODATIONS

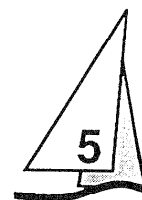


AMENAGEMENT INTERIEUR INSIDE ACCOMODATION



- 1- Puit à mouillage
Anchor locker
- 2- Couchette double avant (repliable pour libérer le carré)
Double berth forward (can be folded away to free space in saloon)
- 3- Meuble équipet fermé
Stowage unit
- 4- Assise de carré formant couchette simple (à babord et à tribord)
Saloon seating making single berth (port and starboard)
- 5- Table de carré avec abattants
Saloon table with fold down leaves
- 6- Bloc cuisine avec réchaud-grill, 2 glacières (option groupe-froid), bar, range-couverts et équipets
Galley unit with cooker hob/grill, 2 ice-boxes (cold unit as optional extra), wet-bar, cutlery tray and stowage shelving
- 7- Glacière ou option réfrigérateur
Ice-box or optional extra fridge
- 8- Penderie cabine arrière
Aft cabin hanging locker
- 9- Coffre moteur et descente avec équipets
Engine compartment cover and companionway with shelves
- 10- Couchette double de cabine arrière
Double berth in aft cabin
- 11- Equipet de rangement de cabine arrière
Stowage shelf in aft cabin
- 12- Equipet de rangement de carré
Stowage shelf in saloon
- 13- Table à cartes
Chart table
- 14- Salle d'eau avec WC, lavabo, douchette
Washroom with toilet, washbasin, shower
- 15- Penderie de salle d'eau
Washroom locker
- 16- Coffre à voiles et radeau de survie
Sails locker and life-raft





LES RANGEMENTS

De nombreux rangements sont prévus:

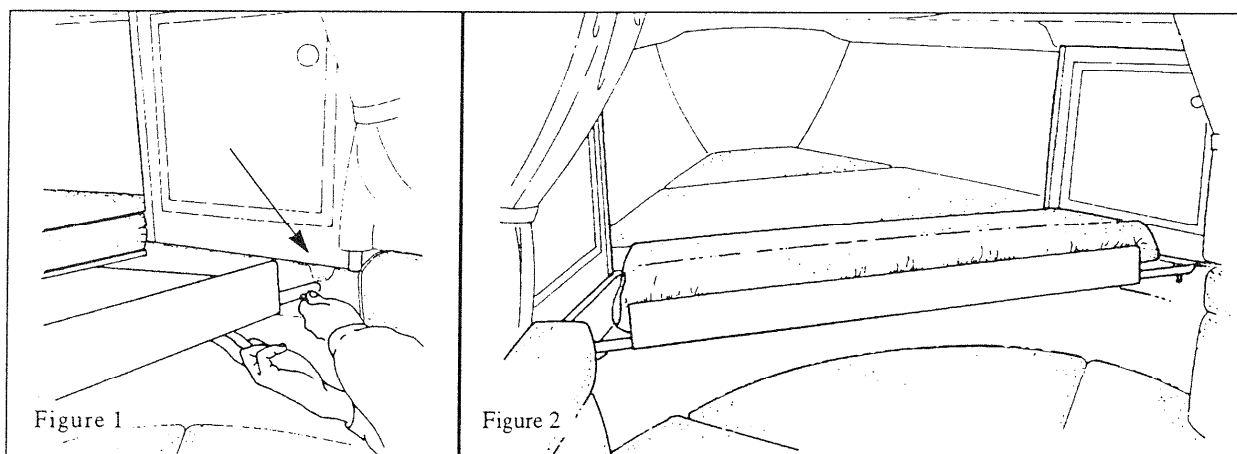
- en coffre sous les banquettes du carré.
- en penderie dans la cabine arrière babord.
- en placard sous les vasques lavabo et évier.
- en penderie dans le carré.
- dans de nombreux équipets.

LA COUCHETTE AVANT

Pour la nuit, la couchette du lit breton de la pointe avant se rallonge .

Procéder comme suit:

- Enlever le dossier central et les deux petits latéraux,
- Faire coulisser le plateau de couchette vers l'arrière,
- Engager les tubes-targettes dans les encoches du contre-moule prévues à cet effet, (fig. 1)
- Le dossier central sert à rallonger la bannette. (fig.2)



STOWAGES

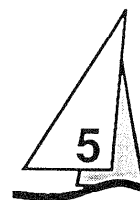
Many stowages are provided:

- chests under the saloon settee,
- wardrobe in the aft port cabin,
- lockers under the wash basins and sinks,
- wardrobes in the saloon,
- numerous shelves.

FORWARD BERTH

Proceed as follows to extend the forward bunk for night time:

- Remove the central back rest and both little side rests,
- Slide the bunk plate to the aft,
- Engage the sash tubes into the inner lined finish slots provided for this purpose, (fig.1)
- The central back rest is used to extend the bunk. (fig.2)



LA TABLE DU CARRE

La table du carré est repliable en deux parties et est maintenue en position par des arceaux inox. Pour la replier, soulever le plateau pour dégager l'arceau de ses butées, puis le rabattre vers le piétement.

ENTRETIEN

INTERIEUR:

- profiter du beau temps pour aérer les coussins de banquette et couchettes et les relever quand vous quittez le bateau.
- protéger l'intérieur de votre bateau le plus souvent possible des rayons UV, à l'aide des rideaux d'occultation.
- faire la chasse aux miettes de pain.
- veiller à la propreté et à l'assèchement des fonds.

VERNI INTERIEUR:

- rincer le verni intérieur à l'eau douce additionnée de dégraissant shampoing.
- polir ensuite le vernis intérieur avec une peau de chamois.

TISSUS:

PRECAUTIONS

Il est conseillé de repérer chaque housse et mousse lors du démontage.

SALOON TABLE

The saloon table can fold up in two sections and is held in place by means of stainless steel bows.

To fold up the table, lift up the boards to release the bow from its stops, then fold the table down to its leg.

MAINTENANCE

INSIDE:

- take advantage of fine weather to raise and ventilate the cushions when you leave your boat,
- use blinds to protect the inside of your boat from UV rays,
- bread crumbs must be systematically eliminated,
- ensure that the bilges are cleaned and dry.

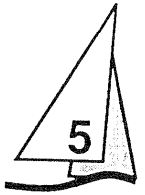
INSIDE VARNISH:

- rinse inside varnish with degreasing shampoo mixed with fresh water,
- polish inside varnish with shamoy leather.

FABRICS

PRECAUTION

Mark up each cover and foam cushion on dismantling.



- Jacquard 100% polyester / Dralon:

Si le tissu n'est pas démontable: passer l'aspirateur, nettoyer avec de la mousse synthétique en se reportant à la notice d'utilisation du fournisseur sur le produit.

Si le tissu est démontable: laver à la main avec une lessive courante à 30°C.

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

- Jacquard coton:

Nettoyer à sec.

Ne pas repasser.

Ne pas employer de chlore.

Détacher avec de l'essence rectifiée.

- Détachage

Oter le maximum de la tache dès que possible à l'aide d'une lame de couteau en agissant du bord vers le centre.

Tamponner à l'aide d'un chiffon propre.

Détacher avec un solvant à l'aide d'un chiffon propre (ne jamais verser le solvant directement sur la tache).

Frotter avec un chiffon propre et sec, puis broser le tissu à contre sens.

Passer l'aspirateur lorsque le tissu est sec.

- 100% polyester Jackard/Dralon:

If you can't remove the cloth: clean with a vacuum cleaner, wash with synthetic foam adhering to the manufacturer's instructions,

If you can remove the fabric: hand wash with a commercial lye at 30°C.

In both cases, dry cleaning is possible. Remove stains as soon as possible with moist rags.

- Cotton Jackard:

Dry cleaning,

Do not iron,

Do not use chlorine,

Remove stains with fractionated petrol.

- Stains:

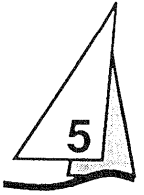
Remove as much of the stains as possible with a knife blade moving from the edge towards the center,

Dab with clean rags.

Remove the stain using clean rags and a solvent (never pour solvent directly over the stains),

Rub with a clean and dry rag, then brush the fabrics against the pattern,

Clean with a vacuum cleaner when dry.



Le constructeur a testé et agréé un certain nombre de produits d'entretien et de rénovation. Ceux-ci offrent à la fois une garantie de protection des matériaux et de l'environnement car ils sont biodégradables.

Les fiches techniques correspondantes sont disponibles auprès de nos Agents qui, sur simple demande, peuvent les obtenir auprès de notre Société.

Les produits sélectionnés par JEANNEAU pour l'entretien de l'intérieur sont les suivants:

- deux produits de finition permettant de parfaire les aspects des garnitures intérieures (scaï, vernis,...)
- un rénovateur intérieur concentré (c'est un nettoyeur détachant pour vaigrages, tissus, textiles,...)

The ship-builder has tested and approved a number of biodegradable maintenance and renovating products which protect the material and environment.

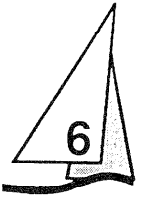
The relevant data sheets are available at our agents who can obtain the information from our company.

The interior maintenance products selected by JEANNEAU are as follows:

- two finish products for inside linings (sky, varnishes etc.),
- one renovating concentrate for inside (this is a cleaner for textile, clothes, planing etc.).

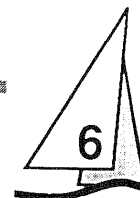
PLOMBERIE

PLUMBING

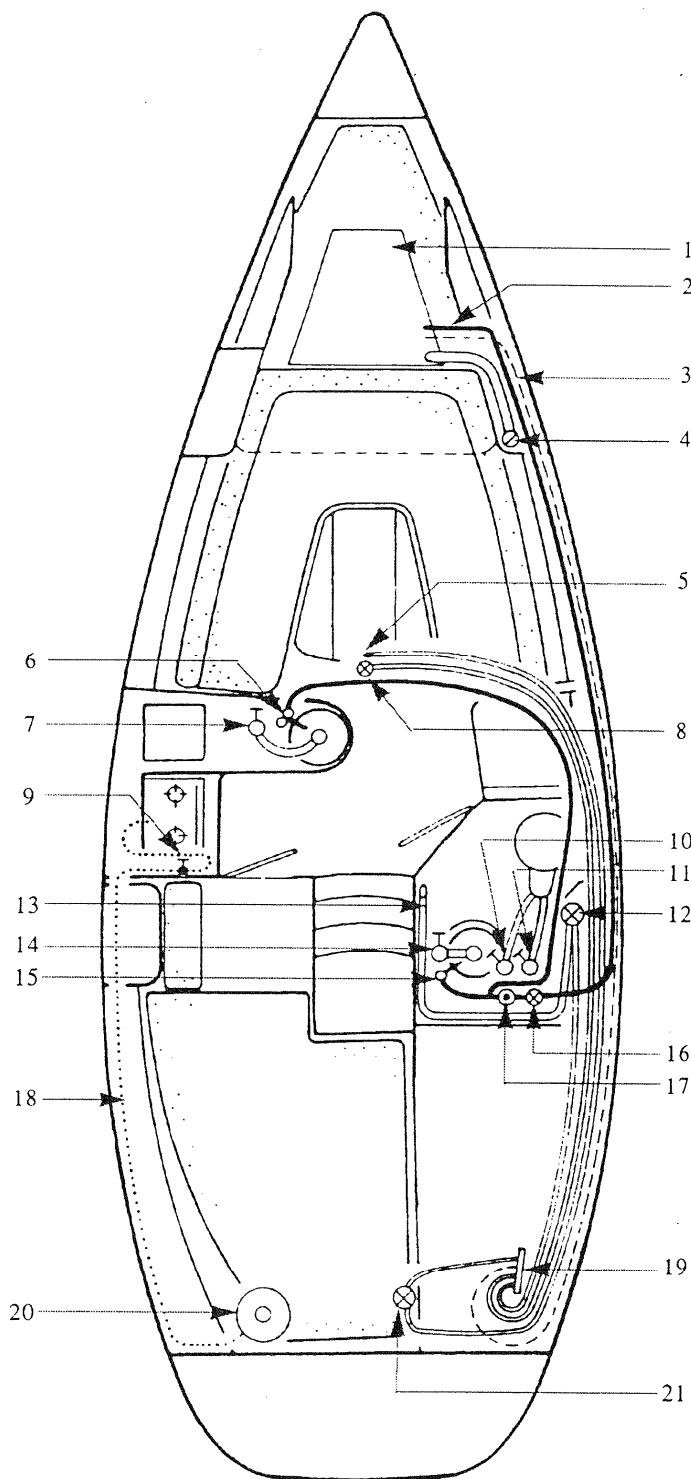


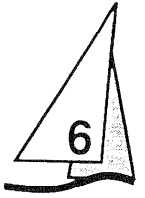
EAU DOUCE, GAZ, EVACUATIONS

FRESH WATER, GAS, DRAINAGE



- 1- Réservoir
Water tank
- 2- Tuyaux eau froide
Cold water pipes
- 3- Mise à l'air libre
Vents
- 4- Nable de remplissage
Deck filler
- 5- Aspiration pompe de cockpit
Cockpit pump intake
- 6- Robinet
Tap
- 7- Vanne 1/4 de tour évacuation de l'évier
Quarter turn seacock for sink drainage
- 8- Coupleur tuyau eau froide
Coupled cold water pipes
- 9- Vanne de circuit de gaz
Gas circuit valve
- 10- Vanne 1/4 de tour prise d'eau du WC
Quarter turn seacock for toilet raw water inlet
- 11- Vanne 1/4 de tour évacuation du WC
Quarter turn seacock for toilet drainage
- 12- Pompe à main d'évacuation de bac à douche
Manual pump for shower tub drainage
- 13- Tuyau d'évacuation du bac à douche
Shower tub drainage pipe
- 14- Vanne 1/4 de tour évacuation du lavabo
Quarter turn seacock for wash basin drainage
- 15- Douchette
Shower
- 16- Groupe d'eau sous pression
Electric galley pump
- 17- Vase d'expansion
Accumulator tank
- 18- Tuyau de gaz
Gas pipes
- 19- Collecteur d'évacuations
Drainage collector
- 20- Bouteille de gaz
Gas bottle
- 21- Pompe à main de cockpit
Cockpit manual pump





REEMPLISSAGE DU RESERVOIR D'EAU

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

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

L'ouverture et la fermeture des bouchons de nable s'effectuent à l'aide d'une clé appropriée. Lors du remplissage, vérifier l'état des joints des bouchons de nables.

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

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

RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN:

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

En cas d'inactivité prolongée, purifier réservoirs et canalisations avec de l'acide acétique ou du vinaigre blanc).

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

La trappe de visite du réservoir rotomoulé du Sun Way 29 est accessible en faisant coulisser la rallonge de lit breton.

Pour l'hivernage, consulter le chapitre 11.

WATER TANK FILLING

In order to obviate any handling mistake, never fill the water and fuel tanks at the same times. During filling, avoid handling contaminants near the filling plugs. Open and close the filling plugs with the special spanner. Check the filler plug seals for condition during filling. The tanks are fitted with overflow outlets and vents.

To prevent a pressure build-up in the system, never press the water filling hose deep into the system.

RECOMMENDATION/MAINTENANCE

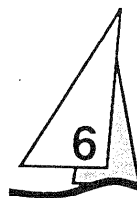
The tanks can be sterilized by adding a "clonazone" tablet (available from chemists).

Purify the tanks and pipes with acetic acid or white vinegar if the boat is to stay unmanned for a long period.

Inspection ports are provided on the stainless steel and moulded plastic tanks through which internal cleaning can be performed.

Slide the bunk extension for access to the inspection door of Sun Way 29's rotomoulded plastic tank.

Refer to chapter 11 for winter precautions.



CIRCUIT D'EAU DOUCE

PRECAUTION

Ne jamais faire fonctionner l'appareillage de circuit d'eau lorsque la vanne est fermée ou lorsque le réservoir est vide sous peine de détérioration du matériel électrique. Vérifier l'état du filtre à eau selon les prescriptions fournies dans la documentation du constructeur.

CIRCUIT D'EAU D'EVACUATION

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

Le contre-moule entourant le moteur est équipé de tubes (anguillets) pour l'écoulement de l'eau provenant du presse-étoupe.

Un puisard principal situé au-dessus du lest reçoit l'eau provenant du plancher et est vidé par une pompe à déclenchement manuel (interrupteur sur tableau électrique).

RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN:

Vérifier régulièrement le bon fonctionnement et l'étanchéité des vannes et des passe-coques, fermer les vannes lorsque le circuit d'eau n'est pas utilisé.

Contrôler le serrage des colliers et des raccords de tuyauteries souples et l'état des joints.

FRESH WATER SYSTEM

PRECAUTION

Never run the water system if the valve is closed or the tank is empty to avoid damaging the electrical equipment.

Check the water filter for condition as instructed in the manufacturer's manual.

WATER DISCHARGE

Waste water from the sink, wash basins and the closets is discharged by sea chests, fitted with quarter turn valves (when the valve handle is perpendicular with the pipe, the valve is closed, and open when along the pipe centreline).

Tubular water-courses (limber holes) are provided in the engine casing to drain off water from the stuffing-box.

Another pump, located above the ballast, drains the water running from the floor; (the switch is on the electric panel).

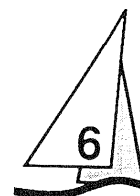
RECOMMENDATION/MAINTENANCE

Check the valves and sea cocks for water tightness and operation regularly.

Shut the valves when the system is not in use.

Check the clamps and hose pipe couplings and seals for condition.

S'assurer périodiquement de la parfaite propreté de la crépine et de la cale.
Couper immédiatement le circuit électrique dans le cas où une pompe fonctionne encore alors que toutes les alimentations en eau sont fermées. Contrôler le circuit d'eau et neutraliser la panne.



FONCTIONNEMENT DES EQUIPEMENTS SANITAIRES

UTILISATION DES W.C. MARINS:

- vérifier, avant utilisation, que les vannes de prise d'eau et d'évacuation sont bien ouverts.
- pour vider la cuvette, placer le levier de commande de la pompe en position inclinée (FLUSH), et actionner la pompe. Pour assécher la cuvette, remettre le levier en position verticale (DRY), et actionner la pompe.
- n'utiliser que du papier absorbant pour éviter de boucher les WC et prévoir un rinçage régulier du système à l'eau douce. Fermer les vannes après chaque usage et surtout lorsque personne n'est à bord.

UTILISATION DU LAVABO ET DE LA DOUCHE:

La vanne d'évacuation du lavabo est située sous la vasque. La vanne et le robinet doivent être refermés après utilisation.

L'évacuation de la douche se fait par la pompe manuelle située dans le placard à gauche de la vasque.

Ensure regularly that the bilge and strum-boxes are perfectly clean. If one pump should be running while all water supplies are shut, switch the power off immediately. Check the water system and eliminate the breakdown.

SANITARY APPLIANCES OPERATION

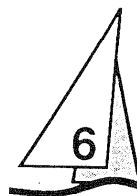
MARINE CLOSETS OPERATION

- ensure that the water supply and discharge valves are open before using the appliance,
- to drain the bowl, set the pump lever to "FLUSH" and actuate the pump. To strip the bowl, set the pump lever back to "DRY" and actuate the pump,
- use exclusively absorbing paper to avoid clogging the closets and rinse the system regularly with fresh water. Shut the valves after every use and especially when the boat is unattended.

WASH BASIN AND SHOWER

The washbasin discharge valve is located under the sink. The faucet and valve must be closed after use.

The shower is drained by means of the manual pump located in the locker on the L.H. side of the sink.



LE CIRCUIT GAZ

La bouteille de gaz se trouve dans le coffre arrière babord (voir chapitre Sécurité)

lors du démontage de la bouteille, recapuchonner la partie filetée du détendeur pour éviter ainsi la corrosion.

Renouveler le tuyau souple à la date prévue.

RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN:

Ne pas oublier de fermer le coupe-circuit gaz et le robinet du détendeur en dehors des périodes d'utilisation du réchaud.

GAS SYSTEM

The gas cylinder is located in the aft starboard chest (refer to "Safety").

Refit the cap in place on the pressure reduction valve screwed section to avoid corrosion, when changing the cylinder.

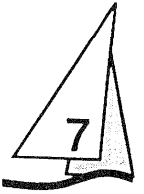
Change the hose on schedule.

RECOMMENDATIONS/MAINTENANCE

Don't forget to shut off the gas safety valve and pressure reducing valve when the heater is not in use.

ELECTRICITE

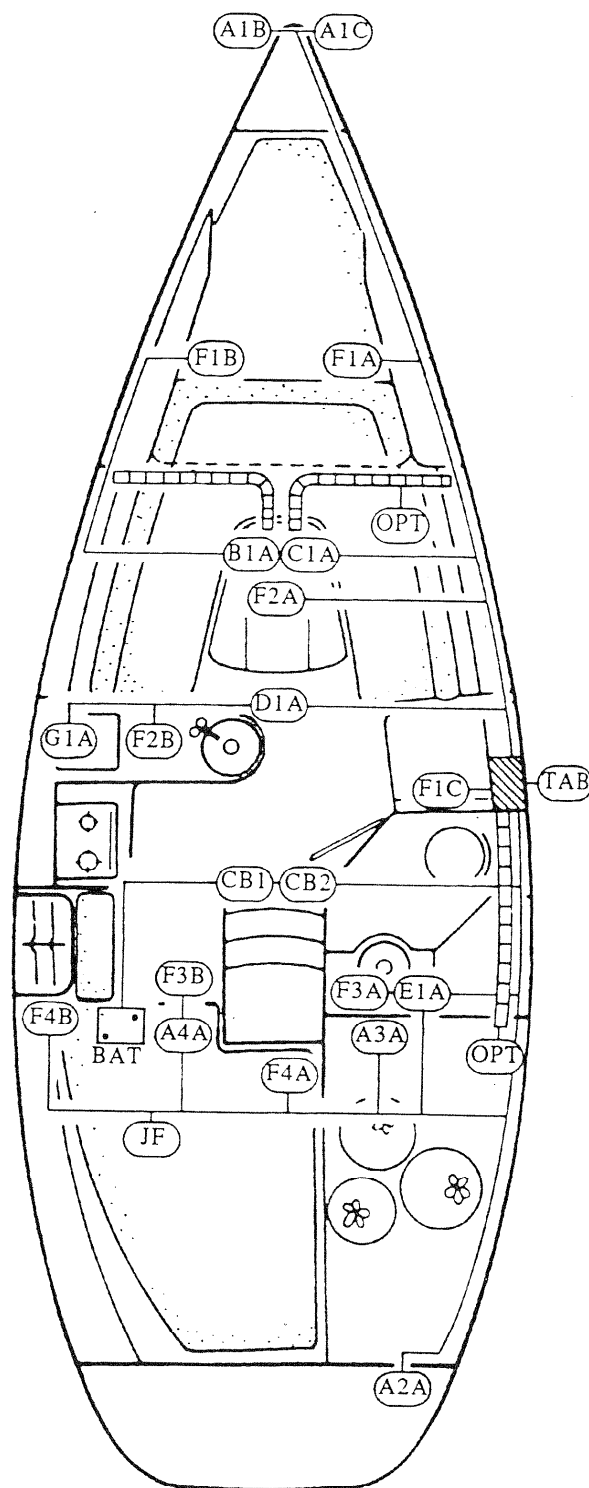
ELECTRIC CIRCUIT



INSTALLATION ELECTRIQUE ELECTRIC INSTALLATION

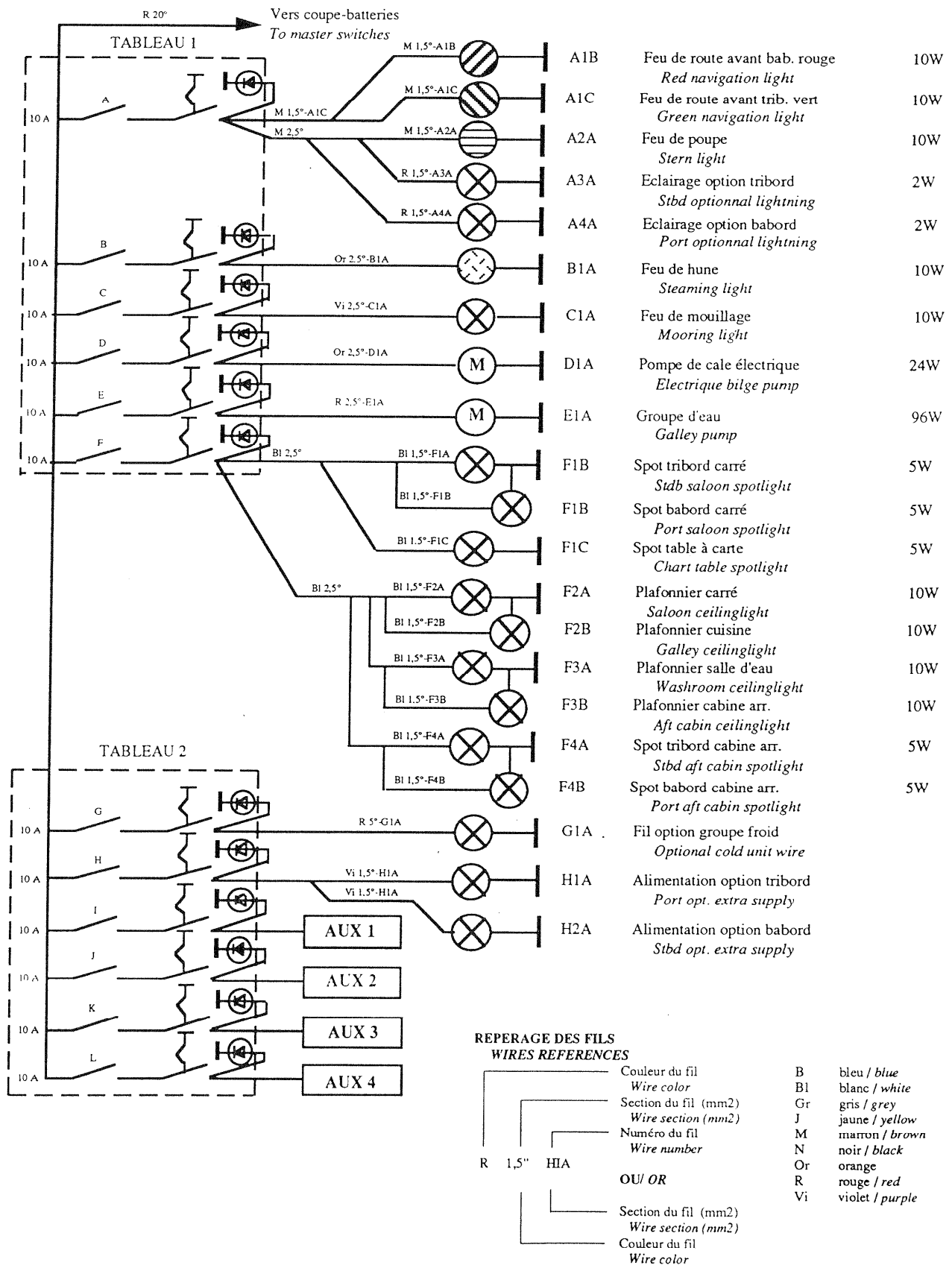
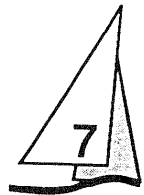


- A1B- Feu de navigation avant babord
Forward portside navigation light
- A1C- Feu de navigation avant tribord
Forward starboardside navigation light
- F1A- Spot tribord carré
Starboardside saloon spotlight
- F1B- Spot babord carré
Portside saloon spotlight
- OPT- Gaines pour options
Optionnal extras sleeves
- B1A- Feu de hune
Steaming light
- C1A- Feu de mouillage
Mooring light
- F2A- Plafonnier de carré
Saloon ceiling light
- D1A- Pompe de cale
Bilge pump
- G1A- Fil pour option groupe-froid
Wire for cold unit opt. extra
- F2B- Plafonnier de cuisine
Galley ceiling light
- F1C- Spot table à carte
Chart table spotlight
- TAB- Tableau électrique
Electric pannel
- CB1- Coupe-batterie (-)
Battery master switch (-)
- CB2- Coupe-batterie (+)
Batteries master switch (+)
- F3A- Plafonnier de salle d'eau
Washroom ceiling light
- F3B- Plafonnier de cabine arrière
Aft cabin ceiling light
- E1A- Groupe d'eau douce
Galley pump
- F4B- Spot babord cabine arrière
Portside aft cabin spotlight
- BAT- Batterie
Battery
- A4A- Eclairage pour option babord
Portside optional extras lighting
- F4A- Spot tribord cabine arrière
Starboardside aft cabin spotlight
- A3A- Eclairage pour option tribord
Starboardside optional extras lighting
- JF- Emetteur de jauge
Tank sender
- A2A- Feu de poupe
Stern light



SCHEMA ELECTRIQUE CIRCUIT 12 V
12 V WIRING DIAGRAM

SUN WAY 29



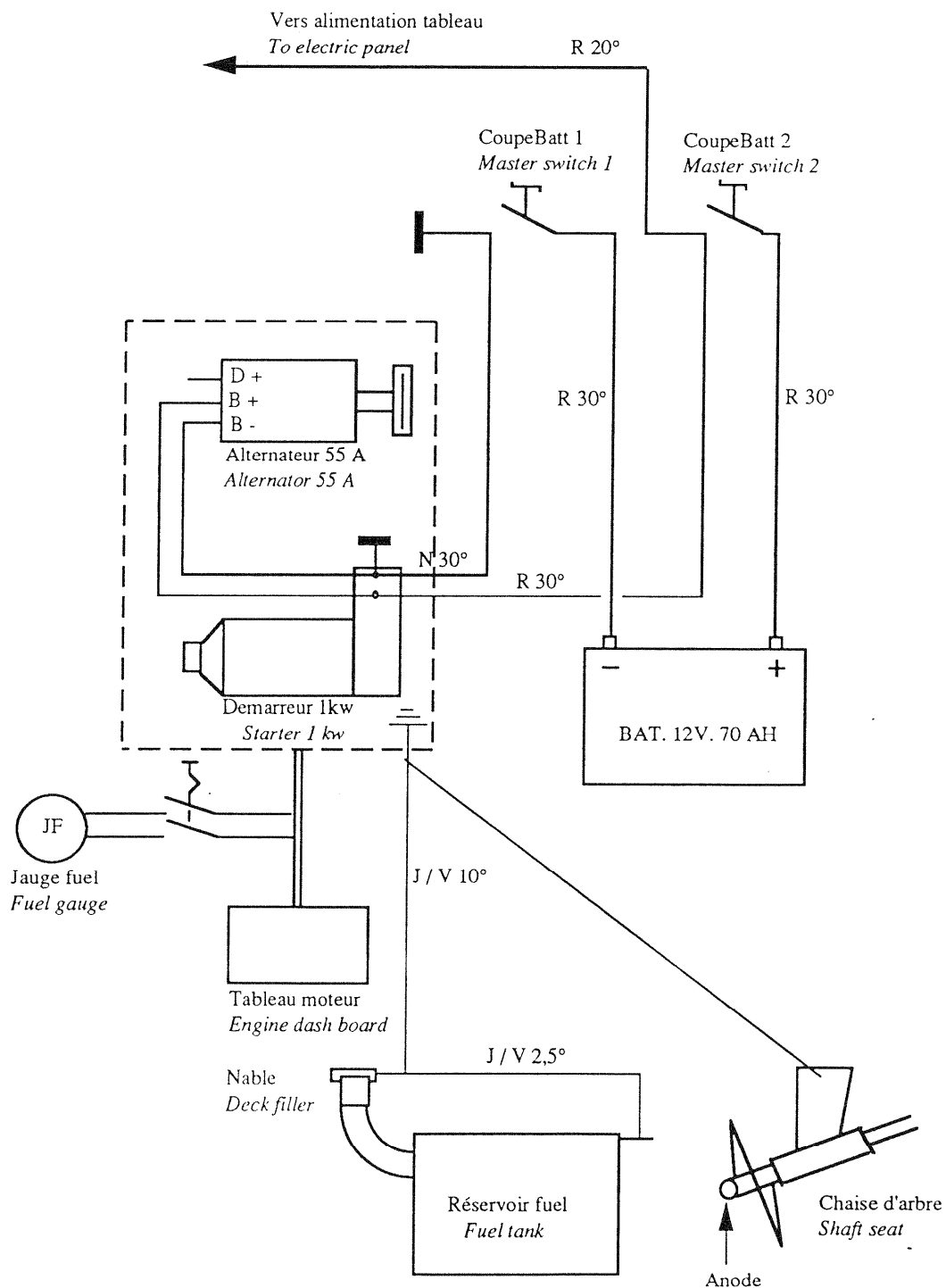
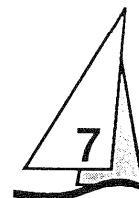
SCHEMA ELECTRIQUE CIRCUIT 12 V

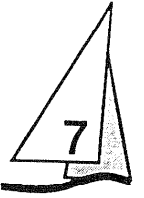
SUN WAY 29

12V WIRING DIAGRAM

REPERAGE DES FILS WIRES REFERENCES

R	1,5"	HIA	Couleur du fil Wire color	B	bleu / blue
			Section du fil (mm2) Wire section (mm2)	Bl	blanc / white
			Numéro du fil Wire number	Gr	gris / grey
				J	jaune / yellow
				M	marron / brown
				N	noir / black
				Or	orange
				R	rouge / red
				Vi	violet / purple
			OU/ OR		
			Section du fil (mm2) Wire section (mm2)		
			Couleur du fil Wire color		





FONCTIONNEMENT

Le tableau électrique est situé au dessus de la table à carte. Il ne nécessite aucun entretien courant.

Dans le cas ou un appareil électrique ne serait pas alimenté, vérifier:

- l'alimentation générale (batterie, coupe-batterie)
- les interrupteurs placés sur la ligne
- l'appareillage électrique concerné

La lecture de la jauge à carburant s'effectue en utilisant l'interrupteur à retour automatique, ceci afin d'éviter les problèmes d'électrolyse.

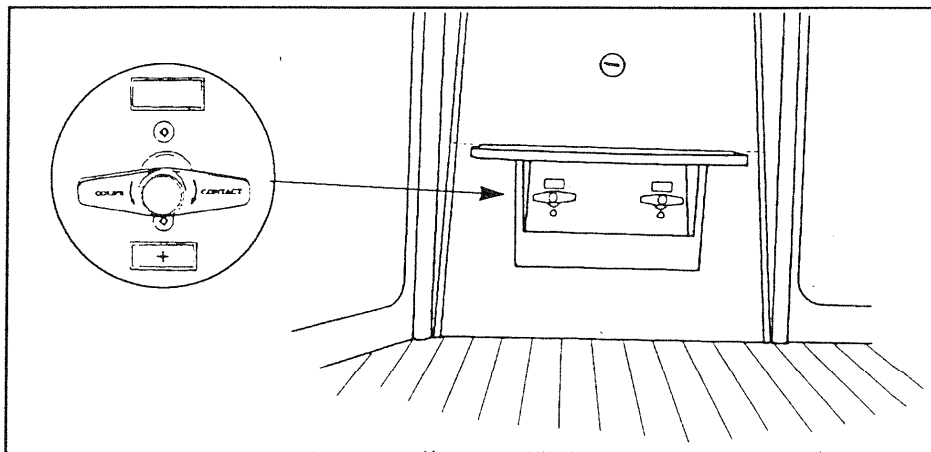
COUPE-BATTERIE

Le coupe-batterie est situé au pied de la descente.

La mise sous tension s'effectue en tournant le coupe-batterie. Il connecte le circuit moteur et le circuit de bord.

PRECAUTION

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



OPERATION

The electrical switchboard is located over the charts table and does not require any routine maintenance.

In case an electrical unit should not be energized, check:

- the main power supply (battery, master switch),
- the switches along the line,
- the relevant electrical unit.

Use the automatic reset switch to read the fuel gauge, to obviate electrolytic problems.

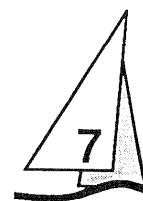
BATTERY MASTER SWITCH

The master switch is located at the base of the companionway.

Turn the master switch on to energize the system. The master switches energize the engine's and ship's electrical systems.

PRECAUTION

Shut all master switches if the boat is unattended.



BATTERIE

Le circuit électrique est alimenté par une batterie d'une capacité de 70 A/h (12V). Elle est accessible dans le coffre sous la bannette de la cabine arrière. (Une deuxième batterie spécifique au moteur est prévue en option).

Sa charge s'effectue au moyen de l'alternateur accouplé au moteur.

Il est indispensable pour assurer une durée de vie correcte à la batterie, de la maintenir en état de charge suffisant: ne jamais les décharger au delà de 70% de la capacité nominale. Quoiqu'il en soit, l'utilisation d'un chargeur de quai est fortement recommandée de manière à commencer la navigation avec une batterie correctement chargée.

RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN:

- maintenir la batterie propre et sèche pour éviter les risques d'usure prématurée
- vérifier périodiquement le niveau de l'électrolyte et rajouter de l'eau distillée si nécessaire.
- faire contrôler le degré d'acidité de la batterie après une période de non utilisation importante.
- serrer et entretenir les cosses sur bornes en les graissant régulièrement avec de la vaseline.

CONNEXION DU FAISCEAU DE MAT

La connexion du faisceau de mât s'effectue après le matage.

On accède aux câbles en démontant la trappe du contre-moule de pont au niveau de l'épontille après les avoir inséré dans les passe-fils en avant du pied de mât.

BATTERY

The electrical system is energized by a 70 A/h (12V) battery, to which access is gained via the locker under the aft cabin bunk. (optionally, a second battery is specially provided for the engine).

The engine driven a.c. generator is used to charge the battery.

The battery should be always charged sufficiently, never drained beyond 70% of the rating, to ensure a satisfactory service life.

It is nonetheless strongly advised to use a shore battery charger in order to sail off with a properly charged battery.

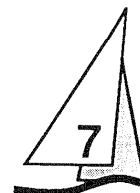
RECOMMENDATION/MAINTENANCE:

- *keep the battery clean and dry to obviate premature wear,*
- *check regularly the electrolyte and top up with distilled water if required,*
- *check the acid degree in the battery after extended idle time,*
- *secure and smear regularly the terminals with petroleum jelly.*

MAST HARNESS CONNECTION

Connect the harness after installation of the mast.

Access can be gained to the wires by removing the inspection plate in the deck inner lined finish in way of the pillar after inserting them in the cables outlets in front of the mast step.



OPTIONS / ELECTRONIQUE

Un réseau de gaine entre le pont et son contre-moule et entre la coque et le contre-moule de la salle de bain est disponible afin de pouvoir compléter l'équipement du bateau selon vos besoins. (voir plan).

Différents câbles sont installés de série afin de simplifier la pose des options:

- le câble VHF
- le fil d'éclairage de compas

La configuration du contre-moule de pont permet la pose du câblage électrique des répéteurs sur la cloison du cockpit. (Cloison de salle de bain s'arrêtant au niveau du contre-moule, bossages aux angles et le long du livet tribord).

Ne pas placer d'instruments ou répéteurs électroniques à moins de 1,50 m des hauts parleurs de l'installation radio si votre bateau en est équipé.

Pour tous ces travaux électriques nous vous conseillons de faire appel à un spécialiste ou aux techniciens de notre réseau.

ELECTRONIC / OPTIONNAL EXTRAS

Special sleeves are provided between the deck and the bathroom inner lined finish to add up equipment to your boat as and when needed (refer to drawing).

Various wires are provided with the standard version to facilitate installation of optional equipment:

- VHF cable
- Compas lighting wire

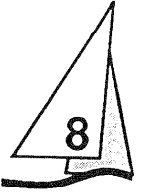
The deck inner lined finish configuration allows one to install the repeaters electric wires on the cockpit bulkhead. (Bathroom bulkhead flush with the inner lined finish, facins in the corner and along the Stbd deck line).

Never install electronic instruments or repeaters less than 1.50m away from the radio loudspeakers, if installed on your boat.

Ask for a specialist assistance or call our customer support network for all electrical work.

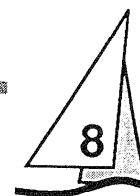
MOTEUR DIESEL

DIESEL ENGINE

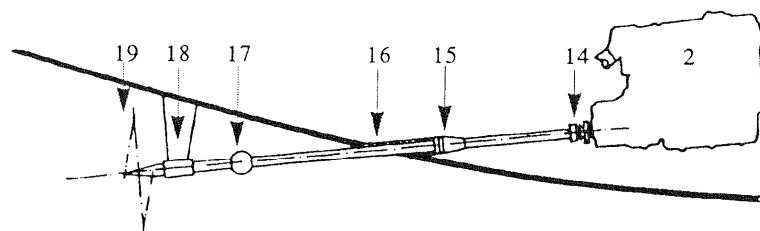
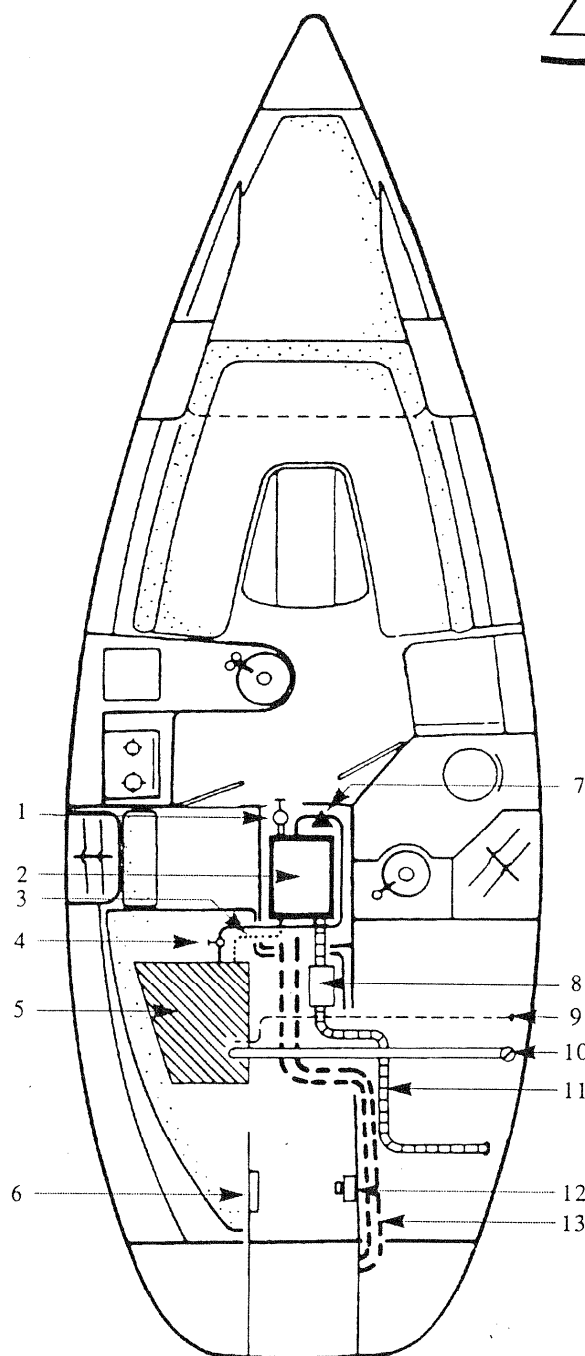


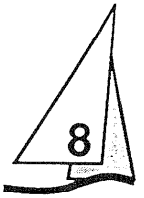
INSTALLATION MOTEUR

ENGINE INSTALLATION



- 1- Passe-coque eau de mer
Raw water seacock
- 2- Moteur + inverseur
Engine + marine gear
- 3- Canalisation de retour de fuel
Fuel return pipe
- 4- Vanne de sectionnement du circuit de fuel
Fuel circuit valve
- 5- Réservoir inox
Stainless steel fuel tank
- 6- Tableau moteur
Engine dash-board
- 7- Préfiltre décanteur
First-stage filter
- 8- Pot à barbotage
Waterlock
- 9- Mise à l'air libre du réservoir
Tank breather pipe
- 10- Nable + tuyau de remplissage
Deck filler + filling pipe
- 11- Tuyau d'échappement
Exhaust pipe
- 12- Commandes moteur
Engine controls
- 13- Aération de cale moteur (entrée et sortie)
Engine compartment ventilation (intake and exhaust)
- 14- Accouplement
Connecting
- 15- Presse-étoupe
Stuffing box
- 16- Tube d'étambot
Shaft tube
- 17- Anode
Anode
- 18- Chaise d'arbre
Shaft seat
- 19- Hélice
Propeller





RESERVOIR DE CARBURANT

REPLISSAGE:

Prendre les précautions générales précisées au chapitre 6 concernant le remplissage du réservoir d'eau.

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

PRECAUTION

Arrêter le moteur et éteignez vos cigarettes pendant le remplissage du réservoir de carburant.

RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN:

- veiller périodiquement au bon état du joint torique du nable de remplissage afin d'éviter les entrées d'eau.
- ne pas fermer le robinet de carburant entre chaque utilisation, sauf absence prolongée.
- tenir le réservoir le plus plein possible pour éviter la condensation.
- tous les 5 ans il convient de nettoyer le réservoir des boues qui pourraient s'y déposer.

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

FUEL TANK

FILLING

Comply with the general precautions indicated in chapter 6 to fill the water tank.

Use the deck filler plug to fill up the fuel tank. To protect the deck from possible fuel splashes, wet up the area around the deck filler with sea water before taking the plug off. In case of splashes, rinse the deck liberally (after fitting the filler plug back in place).

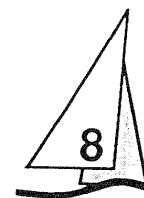
PRECAUTION

During fuel tank filling, the engine must be stopped and smoking must be prohibited.

RECOMMENDATION/MAINTENANCE

- *check regularly the filler plug O-ring for conditions to prevent water ingress.*
- *don't shut the fuel valve after every utilization, except before an extended unattended period,*
- *ensure that the tank is full up to maximum, to avoid condensation,*
- *clean the tank every five years to remove sludge deposits.*

The fuel gauge transmits the fuel level to the indicator on the electric panel.



ACCES AU MOTEUR

Différentes trappes permettent d'avoir accès aux différents organes du moteur:

- dans la cabine arrière
- panneau de descente.

FILTRE A CARBURANT

Les problèmes de fonctionnement du moteur peuvent avoir différentes origines. L'une des principales étant le manque de propreté du carburant. En effet la pompe à injection peut être rapidement mise hors d'usage par la présence d'eau.

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

Afin de prévenir ces graves inconvénients, le carburant passe au travers de deux filtres:

- l'un faisant partie intégrante du moteur et ayant pour rôle de filtrer le carburant très finement (pour toutes interventions et fréquence de changements, se reporter à la notice moteur)
- l'autre est situé sur la canalisation reliant le réservoir au moteur et sert de décanteur d'eau et de préfiltre.

La purge s'effectue en désserrant (sans l'enlever) la vis moletée située à la base du bol de décantation, laisser s'écouler dans une boîte jusqu'à ce que le carburant paraisse propre. Cette opération est à effectuer plusieurs fois l'année.

En déposant le bol, on accède au préfiltre, qui lui doit être changé au moins une fois par an.

ACCESS TO THE ENGINE

Access to the various engine components can be gained via various trap-doors:

- *in the aft cabin*
- *companion way hatch.*

FUEL FILTER

Engine running problems may have several causes, amongst which dirty fuel is a major one, and the injection pump will be soon destroyed by water in the fuel.

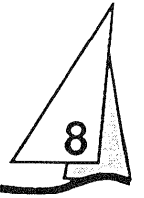
Water results either from the condensation in an insufficiently filled tank, or seeps in through the mislocked filler plug or through a damaged seal.

The fuel is run via two filters to control the foregoing risks:

- *one filter is integral with the engine to ensure fine fuel filtration (refer to the engine brochure to find out the filter renewal frequency and maintenance work),*
- *the other one is a first-stage filter located in the pipe system between the engine and the fuel tank.*

Undo (but do not remove) the knurled screw at the base of the settling bowl, allow to flow into a tray until clean, waterfree fuel appears. Purge the system several times a year.

Remove the bowl for access to the first-stage filter, which should be replaced at least once a year.



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.

PRECAUTION
NE JAMAIS FAIRE TOURNER LE MOTEUR LE BATEAU ETANT A SEC

PRISE D'EAU MOTEUR:

La vanne de prise d'eau du moteur a un rôle capital en ce qui concerne le fonctionnement du moteur, il est donc particulièrement recommandé de maintenir la crépine dessous la coque dans le meilleur état de propreté possible en la nettoyant à la brosse à chaque carénage du bateau. Bien entendu, elle ne doit pas être obstruée avec de la peinture antifouling. Cette vanne doit être ouverte impérativement avant la mise en route du moteur sous peine de provoquer une détérioration rapide du pot d'échappement et de causer d'importants dégâts au moteur.

Une excellente habitude consiste à regarder aussitôt après la mise en route du moteur si l'eau est éjectée avec les gaz d'échappement. Dans le cas contraire, arrêter immédiatement le moteur et vérifier l'ouverture de la vanne.

Il n'est pas nécessaire de fermer la vanne entre chaque utilisation du moteur, par contre, il est indispensable de le faire en cas d'absence prolongée.

ENGINE

Refer to the brochure supplied with the book.

*You **MUST** read **CAREFULLY** the brochure which includes detailed hints about the engine operation and how to run it properly.*

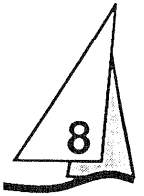
PRECAUTION
NEVER RUN THE ENGINE IF THE BOAT IS DRY-DOCKED.

ENGINE SEA VALVE

The engine sea valve ensures a critical duty in the engine operation and, therefore, the strainer must be brushed whenever the ship is docked and kept clean and free from clogging or anti-fouling paint. The sea valve must be open before starting the engine, otherwise the exhaust and the engine may incur severe damages.

Good practice requires to check if water is expelled together with the exhaust gases, immediately after starting the engine; otherwise, stop the engine immediately and check the valve for cleanliness.

It's not necessary to shut the valve after each use of the engine; on the other hand, this is mandatory if the boat remains unmanned for a long period of time.



Le filtre à eau est à inspecter et nettoyer régulièrement.

FONCTIONNEMENT MOTEUR:

Avant de démarrer le moteur:

- ouvrir le robinet de carburant situé sous la couchette arrière
- ouvrir les vannes du circuit de refroidissement moteur
- mettre en contact le circuit électrique en actionnant les coupe-batteries
- 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 à la notice du constructeur.

PRECAUTION

Ne jamais couper le contact ou 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 clé.

DIESEL: ne pas attendre que les réserves carburant soient presque épuisées pour faire le plein, il y a risque de désamorçage du circuit de carburant.

RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN:

Se reporter à notice du constructeur fournie dans le bateau.

Check and clean the water filter regularly.

ENGINE OPERATION:

Before starting the engine:

- *open the fuel valve located under the aft berth,*
- *open the engine cooling valves,*
- *actuate the battery master switches to energize the electrical system,*
- *before starting the engine, disengage the reversing gear to accelerate from dead stop,*
- *refer to the engine manufacturer's brochure before starting up the engine.*

PRECAUTION

Don't turn off or de-energize the electrical system while the engine is running as this would destroy the chargers.

If your boat's diesel engine is fitted with a stop pull, this must be actuated before using the ignition key to switch off.

DIESEL: Refill before the fuel tanks are depleted to prevent the fuel system from running dry.

RECOMMENDATIONS/MAINTENANCE:

Refer to the manufacturer's brochure supplied with the boat.

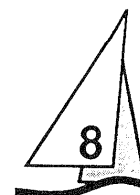


TABLEAU DE BORD / LEVIER DE COMMANDE

Le tableau de bord rassemble toutes les fonctions de contrôle du moteur. Il ne nécessite pas de précautions particulières (voir notice du moteur).

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

En navigation sous voile mettre le levier en marche arrière pour bloquer l'hélice.

HELICE

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

PRECAUTION

Ne pas changer celle-ci sans consulter un spécialiste

ANODE

Surveiller périodiquement la corrosion de l'anode située sur l'arbre moteur et la changer si nécessaire. Contrôler et changer si nécessaire la bague hydrolube.

DASH BOARD/CONTROL LEVER

All engine controls are located on the dash board, which does not require any special precautions (refer to engine brochure).

Check the accelerator and clutch cables (lubricate the spacers and fork ends).

Set the lever Astern to lock the propeller when the boat is wind-powered.

PROPELLER

The propeller supplied with your boat embodies the results of tests carried out jointly with the engine manufacturer.

PRECAUTION

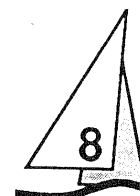
Don't change the propeller without specialist's advise.

ANODE

Check regularly the anode on the propeller shaft for corrosion and renew as required. Check and replace the "hydrolube" oil ring if necessary.

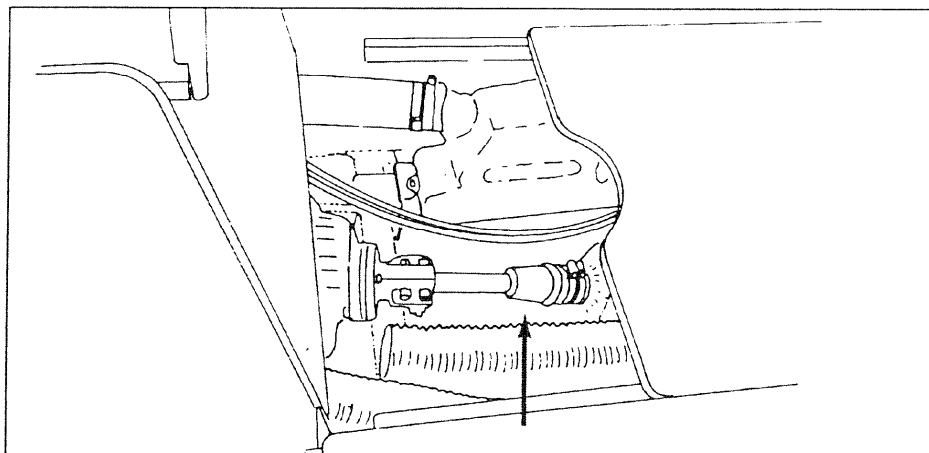
PRESSE- ETOUPE

Le presse-étoupe est accessible par la gaine technique centrale derrière le moteur.
Le joint d'étanchéité sera graissé toutes les 200 heures de marche ou au moins une fois par an. Graisser avec 1 cm³ à chaque graissage.



Après la mise à l'eau, 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 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.



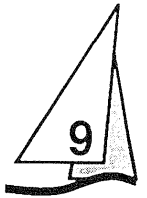
STUFFING-BOX

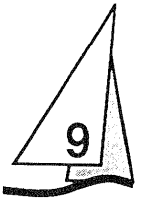
Access to the stuffing-box is gained through the central service trunk behind the engine. Lubricate the seal every 200 running hours, or at least once a year with 1 cm³ of lubricant. After launching, proceed as follows to discharge the air from the sleeve and seal:

- on a sea water cooled tail shaft seal, lock and push the seal against the shaft, near the lipseals, to expel the air. When locking, the seal moves away from the shaft and the water flowing through this gap chases the air out.

SECURITE

SAFETY





LE RADEAU DE SURVIE

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

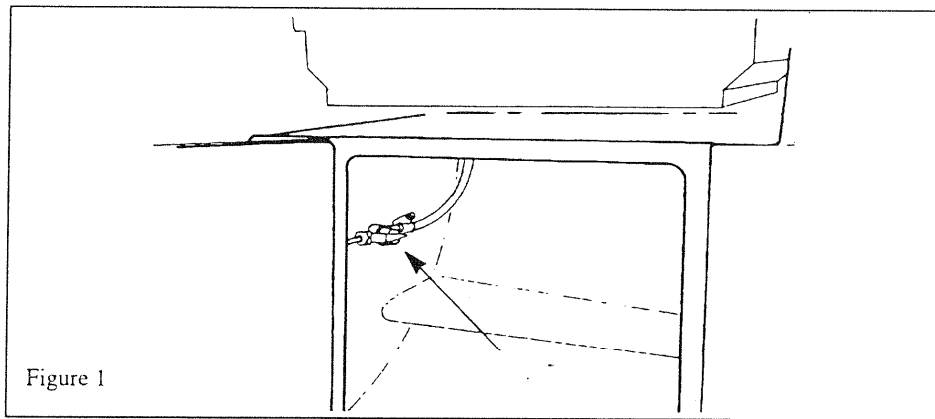
Ce coffre ne doit jamais être cadenassé pendant la navigation.

La procédure de mise à l'eau est indiquée sur le radeau. Il est important d'en prendre connaissance avant de prendre le départ.

CONSIGNES DE SECURITE RELATIVES AU CIRCUIT GAZ

La bouteille de gaz se trouve dans un logement à l'arrière babord du cockpit, qui s'ouvre en soulevant et en déboîtant le panneau vertical.

- Fermer les vannes sur le circuit (dans le placard sous l'évier) et sur la bouteille quand les appareils ne sont pas utilisés. Fermer toutes les vannes en cas de danger. (fig. 1)
- Ne jamais laisser un appareil en fonctionnement sans surveillance.
- S'assurer que les vannes des appareils sont fermées avant d'ouvrir la vanne de la bouteille.
- Tester régulièrement le système de gaz pour détecter d'éventuelles fuites. Vérifier toutes les connections en utilisant une solution savonneuse ou solution de détergent, en fermant les vannes des appareils et en ouvrant la vanne de la bouteille. Si une fuite est détectée, fermer la vanne de la bouteille et réparer avant toute nouvelle utilisation.



LIFE RAFT

The life raft is located in the cockpit locker.

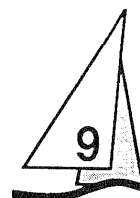
The locker shall never be padlocked at sea.

The launching procedure is indicated on the raft and should be read carefully before taking to sea.

SAFETY DIRECTIONS CONCERNING THE GAS SYSTEM

The gas cylinder is in a recess on the aft port side of the cockpit, which can be opened by lifting and taking out the vertical panel.

- Shut the valves in the system (under the sink) and on the cylinder when the appliances are not in use. Shut all valves in case of hazard (figure 1),
- Never leave appliances burning unattended,
- Ensure that the appliances valves are shut before opening the cylinder,
- Regularly test the gas system for leaks. Shut the appliance valves and open the cylinder and check all connections for leaks with soapy water or a detergent solution. In case of leak, shut the cylinder valve and repair before using the cylinder again.



PRECAUTION

Ne pas utiliser de solution contenant de l'ammoniaque.
Ne jamais utiliser de flamme pour détecter les fuites.

Les appareils consomment l'oxygène de la cabine et rejettent des produits de combustion.
Une ventilation est obligatoire pendant l'utilisation des appareils.

- ne pas utiliser le four ou le réchaud comme chauffage d'appoint.
- ne pas obstruer les ouvertures de ventilation.
- ne jamais gêner l'accès rapide aux composants du circuit de gaz.
- maintenir les bouteilles vides déconnectées et leurs vannes fermées.
- maintenir les protections, couvercles, capots et bouchons en place.
- remplacer les tuyaux souples à la date prévue.
- ne pas utiliser le compartiment de la bouteille de gaz pour le rangement d'équipement.

ASSECHEMENT

POMPE DE CALE ELECTRIQUE:

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

POMPE DE CALE DE SECOURS:

La pompe de cale manuelle est située sur le flan tribord du cockpit.

Son bras de manoeuvre, clipsé sous le capot de coffre de cockpit tribord, doit rester accessible en toute circonstance.

PRECAUTION

*Never use an ammonia solution.
Never use a flame to test for leaks.*

The appliances burn the oxygene in the cabin and release combustion gases, therefore a ventilation is mandatory when the appliances are used:

- *don't use the oven or cooker for ~~make up~~ heating or as a heater*
- *leave the ventilation openings unobstructed*
- *immediate access to the gas system components must be unobstructed at all times*
- *empty cylinders must be disconnected and their valves must be shut*
- *keep the protective covers, plugs and hatches in place*
- *replace the hoses on scheduled date*
- *never use the gas cylinder compartment for storage of equipment.*

BILGE STRIPPING

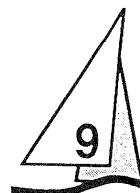
ELECTRICAL BILGE PUMP

The electrical bilge pump can be energized from the electrical switch board.

EMERGENCY BILGE PUMP

The manual bilge pump is located on the starboard side of the cockpit.

The control arm is located underneath the port side cockpit chest cover, and must be accessible permanently.



EXTINCTEURS

Les extincteurs doivent être répartis à des emplacements facilement accessibles et éloignés d'une source possible d'incendie.

Le compartiment moteur est pourvue d'un orifice permettant de projeter à l'intérieur le produit extincteur sans qu'il soit nécessaire d'ouvrir les panneaux d'accès habituels.

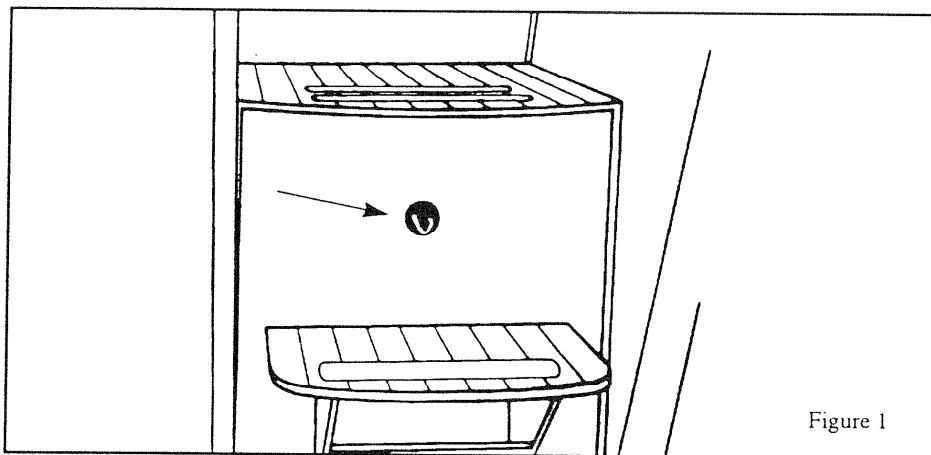
(fig. 1)

Procédure en cas d'incendie de cale moteur:

- arrêter le moteur.
- couper l'alimentation électrique et l'alimentation en carburant.
- projeter le produit extincteur par l'orifice.
- attendre une minute.
- ouvrir les panneaux d'accès pour procéder aux réparations.

PRECAUTION

Prévoir un extincteur à proximité en cas de reprise du feu.



EXTINGUISHERS

The extinguishers must be located within easy reach and away from possible fire.

The engine compartment includes an aperture to inject the extinguishing agent without opening the normal access hatches (figure 1).

Steps to be taken in case of fire in the engine compartment:

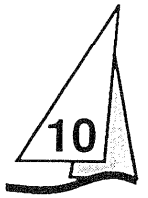
- stop the engine,
- switch off power and shut the fuel supply,
- inject the extinguishing agent through the aperture,
- wait a minute,
- open the access hatches for access to repairs.

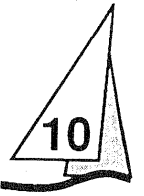
PRECAUTION

Keep an extinguisher nearby to react in case the fire should resume.

MISE A L'EAU

LAUNCHING





RECOMMANDATIONS DE MISE A L'EAU

La première mise en service de votre bateau JEANNEAU exige beaucoup de compétence et de soins car c'est de la qualité de nombreuses opérations nécessaires à cette mise en service que dépendra le bon fonctionnement ultérieur de l'ensemble des équipements de votre bateau.

C'est la raison pour laquelle la première mise à l'eau ainsi que les premiers essais des divers équipements devront être effectués par votre concessionnaire ou agent JEANNEAU pour que vous puissiez prétendre ensuite au bénéfice de la garantie en cas de défaillance de certains matériels.

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

AVANT LA MISE A L'EAU:

- Prévoir éventuellement la mise en place des pieds de sondeur et de speedomètre si votre bateau doit être équipé de ces appareils.
- Vérifier la propreté des crépines d'aspiration d'eau.
- Contrôler les niveaux d'huile du moteur et du réducteur (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).

LAUNCHING HINTS

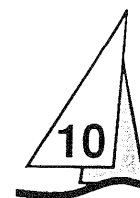
A lot of skill and care is required to launch your Jeanneau boat for the first time, since the satisfactory operation of all equipment will depend on the quality of many launching steps.

Therefore, the initial launching and tests of various equipment shall be performed by your Jeanneau agent or distributor, so you can claim the warranty in case of equipment failure.

The following precautions are required in case you should launch your ship yourself:

BEFORE LAUNCHING:

- *If the boat is fitted with a lock and speedometer, install the relevant fittings.*
 - *Check the suction strainer for cleanliness,*
 - *Check the reduction gear and engine oil level (refer to the engine maintenance manual).*
- The engine cooling water drain corks must be shut,*
- *All optional accessories must be sealed off with paste,*
 - *Retract the speedometer in its housing (this can be damaged by the handling belt).*



- 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 (la rondelle frein doit être rabattue sur l'écrou). L'anode ne doit pas être peinte.
- Toutes les vannes de prise d'eau et d'évacuation doivent être fermées (évier, lavabo, WC, moteur).

LEVAGE:

- Installer une amarre avant et une amarre arrière ainsi que des 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 fargue) à la mise à l'eau pour un grutage ultérieur (la plupart des bateaux sont déjà équipés de ces repères autocollants).
- Le crochet de grue sera équipé d'un portique ou d'un système écarteur portant deux sangles. En aucun cas, celles-ci ne doivent être directement accrochées au crochet, car ceci provoquerait des efforts de compression anormaux sur la coque.
- Effectuer le grutage en douceur et contrôler le mouvement du bateau à l'aide des amarres.

AVERTISSEMENT

Ne pas rester à bord ni sous le bateau au cours du grutage

APRES 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 le tuyau correspondant.
- Vérifier également l'étanchéité du presse-étoupe (voir le chapitre 8 presse-étoupes).
- Avant de démarrer le moteur, se reporter au chapitre 8 motorisation.

-
- *On-line engines: ensure that the node is in place and the nut is properly locked (the lock-washer must be folded back on the nut). The anode should not be painted.*
 - *All sea suction and discharge valves must be shut (sink, wash basin, closets, engine).*

HANDLING:

- *Install a rope forward and a rope aft and fenders as necessary.*
- *Before hoisting, ensure that the belts will not crush the locks, speedometers, shafts, etc.*

To that effect, mark the belt position (adhesive tape on the moulding) for hoisting after launching (most boats are already fitted with the stickers).

The crane hook shall be fitted with a gantry or spreader with two belts. Under no circumstances shall the belts be hooked directly on the hook as this would result in excessive compressive stresses on the hull.

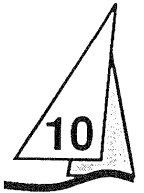
- *Hoist up gently and control the boat moves with the ropes.*

WARNING

Don't stay on-board or under the boat during hoisting.

AFTER LAUNCHING:

- *check the speedometer and lock fittings for tightness, as the case may be.*
- *open and check the valves for sealing with the hull and relevant pipe,*
- *check the stuffing box for sealing (refer to section 8 "Stuffing boxes").*
- *before starting the engine, refer to chapter 8 "Engine".*



MATAGE

Si vous devez effectuer un matage ou un dématage ailleurs que chez votre agent Jeanneau, procédez comme suit:

AVANT LE MATAGE:

- Prendre soin de protéger le mât des éventuels frottements du crochet et du câble de grutage.
- Amarrer les haubans et toutes les manoeuvres à la base du mât à l'aide d'une ligature de longueur suffisante pour pouvoir guider le pied de mât lors du matage.
- Protéger les embouts de barres de flèches.
- Passer autour du mât un bout de 1,50 m environ, muni d'un oeil avec cosse à chaque extrémité et enrobé de chiffons; Placer ce bout au dessous des barres de flèches; Relier les deux cosses par une manille suffisamment grosse pour recevoir le crochet de la grue et placée en avant du mât. Monter le tout jusqu'à venir en tension sous les embases des barres de flèches.

AU COURS DU MATAGE:

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

APRES LE MATAGE:

- Vérifier le blocage et la position des barres de flèches, elles doivent toujours se situer au dessus de l'horizontale.

MAST INSTALLATION

Proceed as follows to install or remove the mast on your own:

BEFORE INSTALLATION:

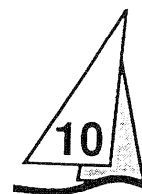
- *Protect the mast from chafing with the hook and hoist cable,*
- *Secure the shrouds and ropes to the mast base with a hitch of sufficient length to guide the mast foot during handling,*
- *Protect the cross-trees end pieces,*
- *Install a 1.50 m rope around the mast with a thimble on each and wrapped with rags. Install the rope below the spreaders. Connect both thimbles by means of a sufficiently strong shackle to receive the crane hook, ahead of the mast. Raise the assembly until it is taut under the spreaders basis.*

DURING MAST INSTALLATION:

- *Take all steps necessary to avoid damaging the equipment on mast head,*
- *Control the handling by means of the backstay and mast base hitch,*
- *Ensure that the mast base rests fully on its support plate.*

AFTER MAST INSTALLATION:

- *Check the spreaders for security and position: they must always be above the horizontal,*



- Graisser tous les ridoirs (voir recommandation chapitre 4)
- Mettre le gréement sous tension (voir chapitre 4 pour le réglage).
- Reconnecter les câbles électriques (voir chapitre 7 électricité).
- Vérifier méticuleusement que les axes de fixation des ridoirs sont bien bloqués et protéger les par du ruban adhésif.
- Remonter la bôme et repasser toutes les manoeuvres.

Reprendre le réglage du mât après quelques sorties.

DEMATAGE:

Procéder en effectuant les opérations inverses préconisées pour le matage en prenant soin de repérer les emplacements des manoeuvres à l'aide d'étiquettes.

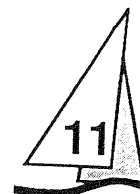
-
- Lubricate all bottle screws (refer to "Hints", chapter 4,
 - Make the shrouds fast (refer to chapter 4 for "Settings"),
 - Connect up the electrical cables (refer to chapter 7 "Electricity" ,
 - Carefully check that the turn buckles securing pins are locked and protected by adhesive tape,
 - Re-install the boom and refit all ropes,
 - Adjust the mast again after a few trips out to sea.

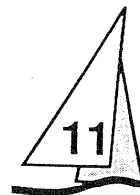
MAST DISMANTLING:

Proceed in reverse order taking care to mark the rope locations with stickers.

HIVERNAGE

LAYING UP AND WINTER PRECAUTIONS





La procédure d'hivernage se décompose en deux phases:

DESARMEMENT

Débarquer tous les documents de bord, les cordages non utiles à l'amarrage, les ustensiles de cuisine, les vivres, les vêtements, le matériel de sécurité, la batterie de bord, la bouteille de gaz.

Refaire le marquage sur le matériel de sécurité, et vérifier les dates de péremption, faire réviser dès à présent le canot de survie (après Pâques il sera trop tard).

Profiter du désarmement pour procéder à un inventaire complet du matériel.

PROTECTION ET ENTRETIEN

INTERIEUR:

- Vidanger toutes les canalisations d'eau douce et les rincer à l'eau vinaigrée (ne pas utiliser de produit à base de chlore) ou les protéger avec un antigel alimentaire.
- Graisser et fermer toutes les vannes de prise d'eau et les passes-coque, rincer et vidanger complètement les cuvettes et les pompes des WC.
- Rentrer les têtes de sondeur et de speedomètre, obturer au maximum les entrées d'air et installer dans le carré un déshydrateur d'atmosphère en laissant les portes des cabines et des rangements ouverts (placards, glacières).
- Aérer longuement les coussins et les remettre dans le bateau, les disposer sur le côté afin de limiter les surfaces de contact.

There are two winter precautions procedures:

LAYING UP

Take ashore all ship's documents, loose ropes not used for mooring, galley equipment, stores, clothes, safety equipment, battery, gas cylinder.

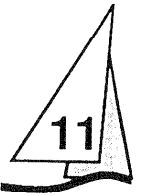
Mark up the safety equipment and check the expire dates; obtain immediate overhaul of the raft (Easter is the deadline after which it will be too late).

Draw up a complete inventory of the ship's equipment.

PROTECTION AND MAINTENANCE

INSIDE:

- *Drain all fresh water pipes and rinse with a solution of vinegar and water (don't use chlorine-based products) or protect the pipes with food-grade anti-freeze,*
- *Lubricate and shut all sea water valves and sea-cocks, rinse and drain the closets bowls and pumps in full,*
- *Retract the loch and speedometer heads, seal-off air inlets and install a de-hydrator in the saloon and leave all doors open (cabins, lockers, wardrobes, ice-boxes),*
- *Leave the cushions in the outside for a long time and re-install in the boat in upright position to limitate contact surfaces.*



EXTERIEUR:

- Rincer abondamment la coque, le pont, graisser à la vaseline toutes les pièces mécaniques et mobiles (verrous, charnières, serrures, etc).
- Empêcher tout ranguage de cordage, amarres.
- Protéger au maximum le bateau avec des défenses et s'assurer qu'il est bien amarré.

L'ensemble de ces préconisations ne constitue pas un check-list exhaustif, votre concessionnaire saura vous conseiller et s'occuper de l'entretien technique de votre bateau.

MOTEUR:

La mise en hivernage du moteur relève de la compétence d'un professionnel, elle sera différente selon que le bateau reste à flot ou est remis à terre.

Quelques opérations majeures à exécuter:

A flot:

- Vidanger le circuit de refroidissement et le remplir avec du liquide antigel.
 - Fermer les coupe-batteries, graisser les bornes avec de la vaseline et vérifier la tension des batteries.
 - Changer les anodes des hélices et des moteurs.
 - Remplir au maximum les réservoirs de carburant afin d'éviter la condensation.
 - Graisser la tirette d'arrêt du moteur s'il y a lieu.
- Se référer à la notice du motoriste pour tout ce qui concerne le moteur.

OUTSIDE:

- *Rinse liberally the hull, deck, lubricate all mobile and mechanical components with petroleum jelly (locks, hinges, bolts, etc.).*
- *Protect all surfaces from chafing ropes, mooring lines,*
- *Protect the boat with fenders and ensure that the lines are taut.*

The above hints are not a comprehensive check-list; your Jeanneau agent will be able to advise you and take care of the boat maintenance.

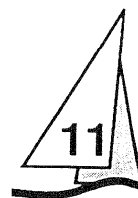
ENGINE:

Engine winter lay-up shall be performed by a professional organization, and will not be the same if the boat remains afloat or ashore.

The following are a few major tasks:

Afloat:

- *Drain the cooling system and fill up with anti-freeze,*
- *Switch off the master switches, lubricate the terminals with petroleum jelly and test the battery voltage,*
- *Change the anodes on propellers and engine,*
- *Fill the fuel tanks to maximum to avoid condensation,*
- *Grease the engine stop pull, if any,*
- *Refer to the engine manufacturer's manual for everything concerning the engine.*



A terre:

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

Ashore:

- *Take the battery ashore and keep it under maintenance charging,*
- *Drain all cooling, lub oil, fuel oil and exhaust systems and perform winter precautions specified by the manufacturer, bearing in mind the fact that the freezing hazard is more significant if the boat is ashore,*
- *Remove and lubricate the sea-cocks included in the cooling systems, leave the sea-cocks open, check the hoses,*
- *Slack off the pumps and A.C. generators belts.*

NOTES PERSONNELLES

PERSONAL NOTES

