

notice d'entretien

instructions and maintenance manual

TRINIDAD

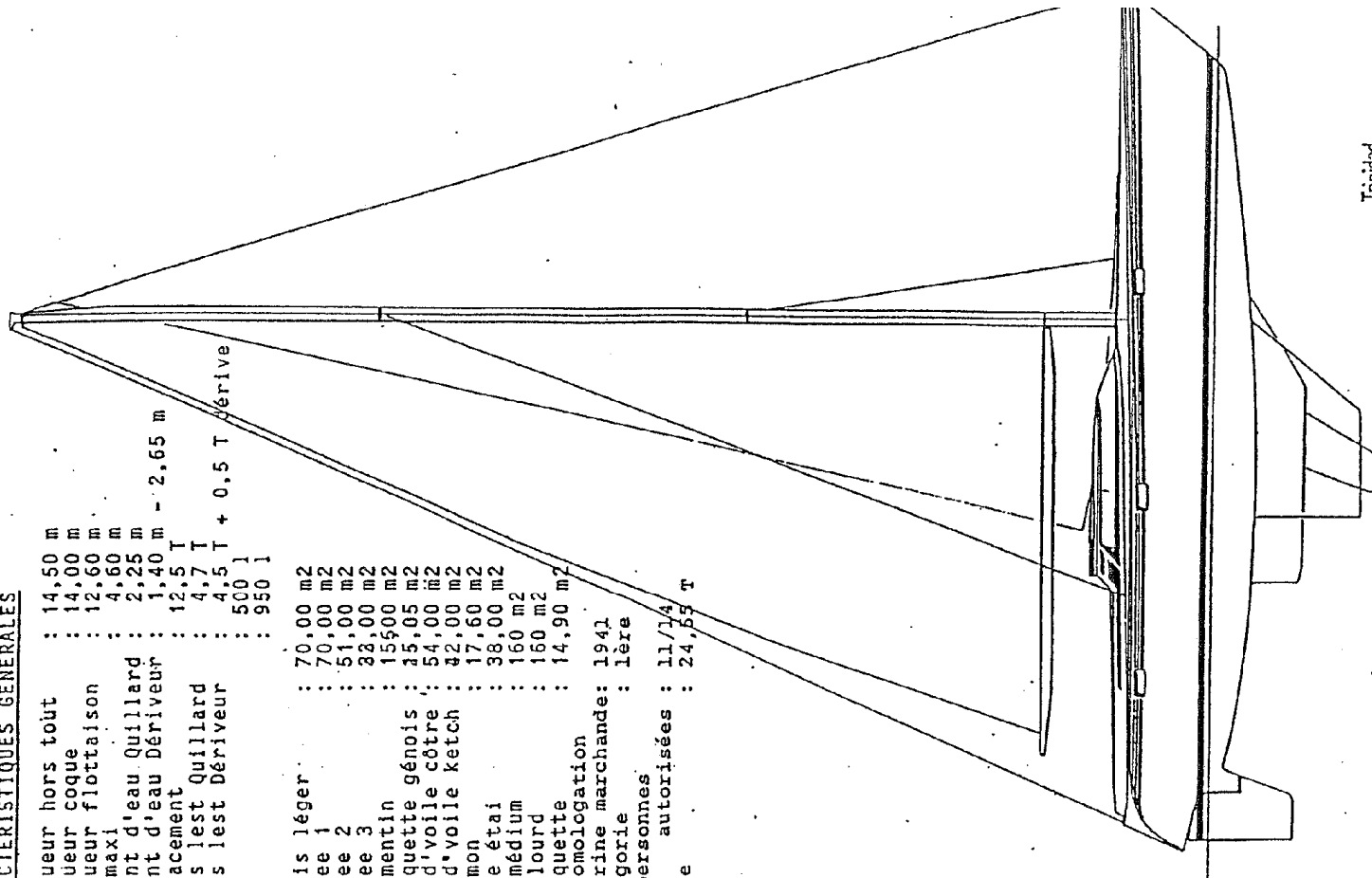
 **Bateaux**
JEANNEAU

BP 83 / 85503 LES HERBIERS CEDEX / FRANCE / TÉL (51) 91.06.10 / TÉLEX 7113

CARACTERISTIQUES GENERALES

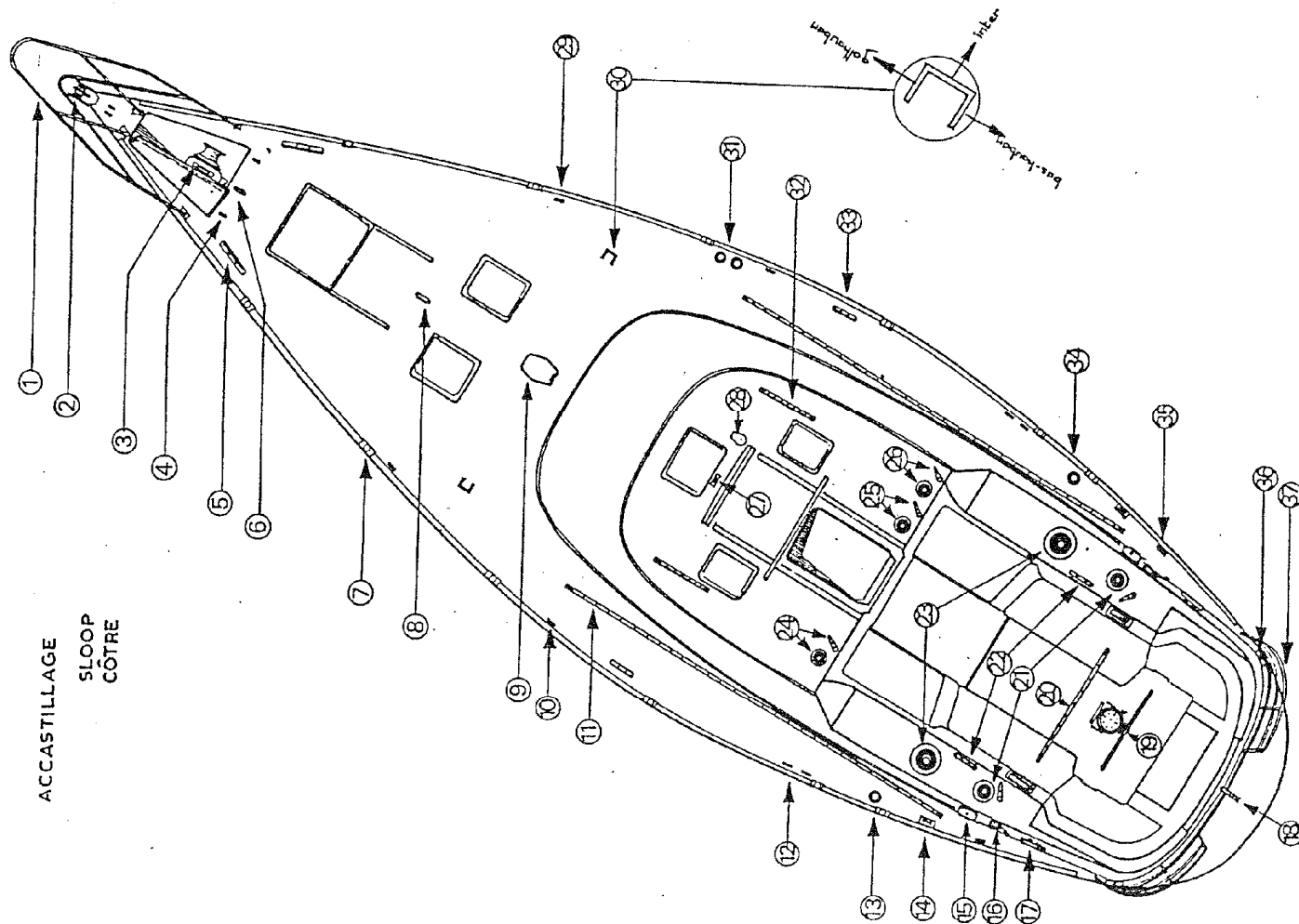
Longueur hors tout : 14,50 m
 Longueur coque : 14,00 m
 Longueur flottaison : 12,60 m
 Bau maxi : 4,60 m
 Tirant d'eau Quillard : 2,25 m
 Tirant d'eau Dériveur : 1,40 m - 2,65 m
 Déplacement : 12,5 T
 Poids lest Quillard : 4,7 T
 Poids lest Dériveur : 4,5 T + 0,5 T dérive
 Fuel : 500 l
 Eau : 950 l

Genois léger : 70,00 m2
 Yankee 1 : 70,00 m2
 Yankee 2 : 51,00 m2
 Yankee 3 : 33,00 m2
 Tourmentin : 15,00 m2
 Trinquette génois : 15,05 m2
 Grand voile côté : 54,00 m2
 Grand voile ketch : 42,00 m2
 Artimon : 17,60 m2
 Voile étai : 38,00 m2
 Spi médium : 160 m2
 Spi lourd : 160 m2
 Trinquette : 14,90 m2
 N° Homologation marine marchande: 1941
 Catégorie : 1ère
 Nb personnes autorisées : 11/14
 Jauge : 24,55 T



ACCASTILLAGE SLOOP CÔTRE

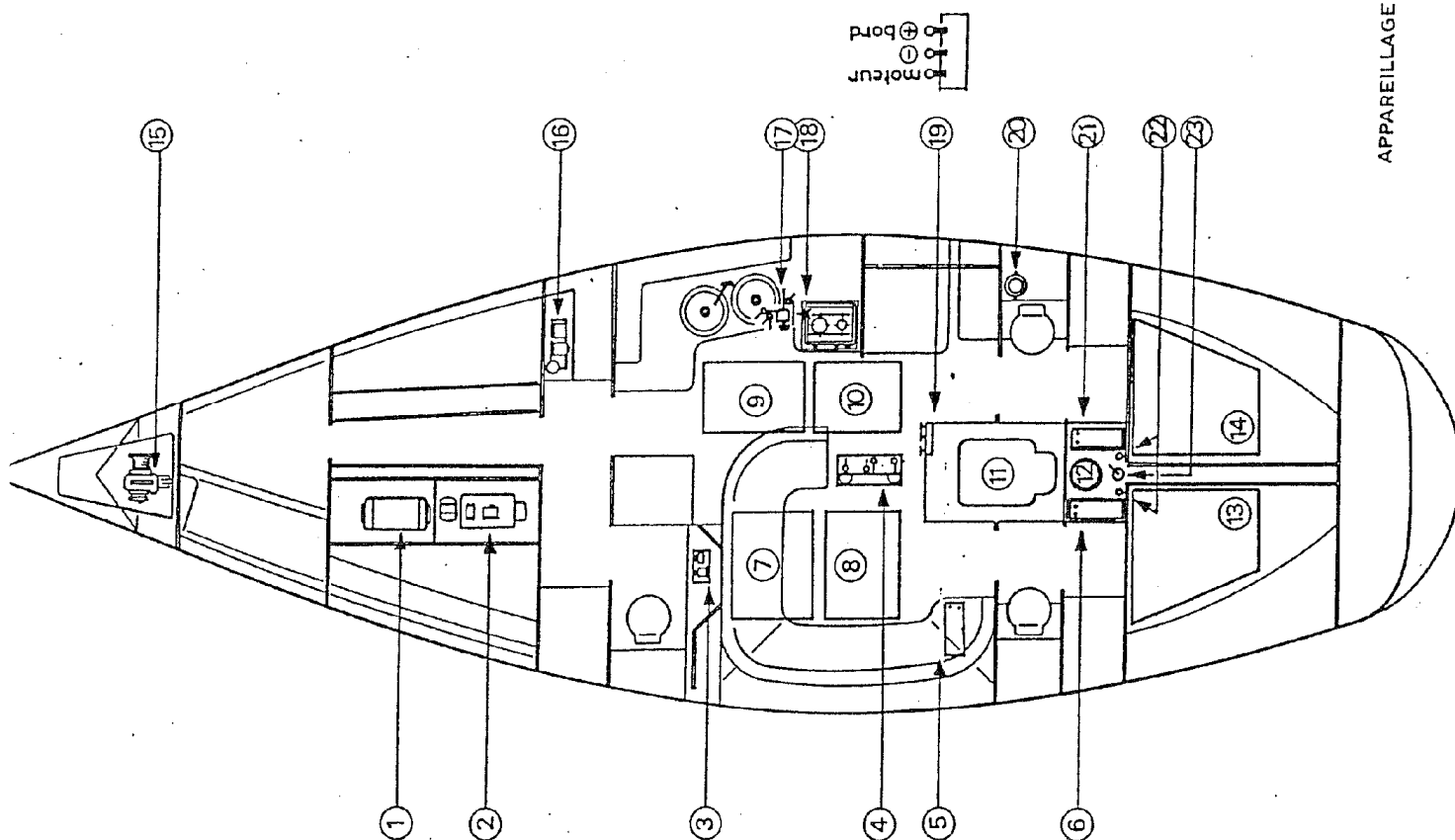
ACCASTILLAGE versions SLOOP et CÔTRE



- 1 balcon avant
- 2 ferrure d'étrave - prises d'étai - points d'amure génie
- 3 guindeau
- 4 cadènes prise de hale-bas de tangon
- 5 taquets d'amarrage avant
- 6 cadène d'étai de trinquette *
- 7 emplanture de chandelier
- 8 cadène de bas étai
- 9 ferrure d'étambrai
- 10 cadène (id 29)
- 11 rail génie
- 12 cadènes de bastingue
- 13 nable de remplissage fuel babord
- 14 cadènes de rappel de spi
- 15 poulies de renvoi génie et bastingue
- 16 poulies de renvoi (à coincideurs) de hale-bas de tangon
- 17 taquets d'amarrage arrière
- 18 cadène pataras
- 19 barre à roue avec compas et commandes moteur
- 20 rail d'écoute de grand voile
- 21 winches et taquets halebas de tangon et bastingue
- 22 taquets de winches
- 23 winches génie et spi
- 24 winch et taquet de trinquette *
- 25 winch et taquet écoute de grand voile
- 26 winch et taquet trinquette *
- 27 cadène de poulie retour de grand voile
- 28 poulie plat pont retour de grand voile
- 29 cadènes de poulie retour de halebas de tangon
- 30 cadènes galhaubans et bas haubans
- 31 nables de remplissage eau
- 32 rails de trinquette *
- 33 taquets d'amarrage
- 34 nable de remplissage fuel tribord
- 35 cadène pour poulie retour de halebas de tangon
- 36 chaumards arrière
- 37 balcons arrière

* pour version côtre seulement

APPAREILLAGE



APPAREILLAGE

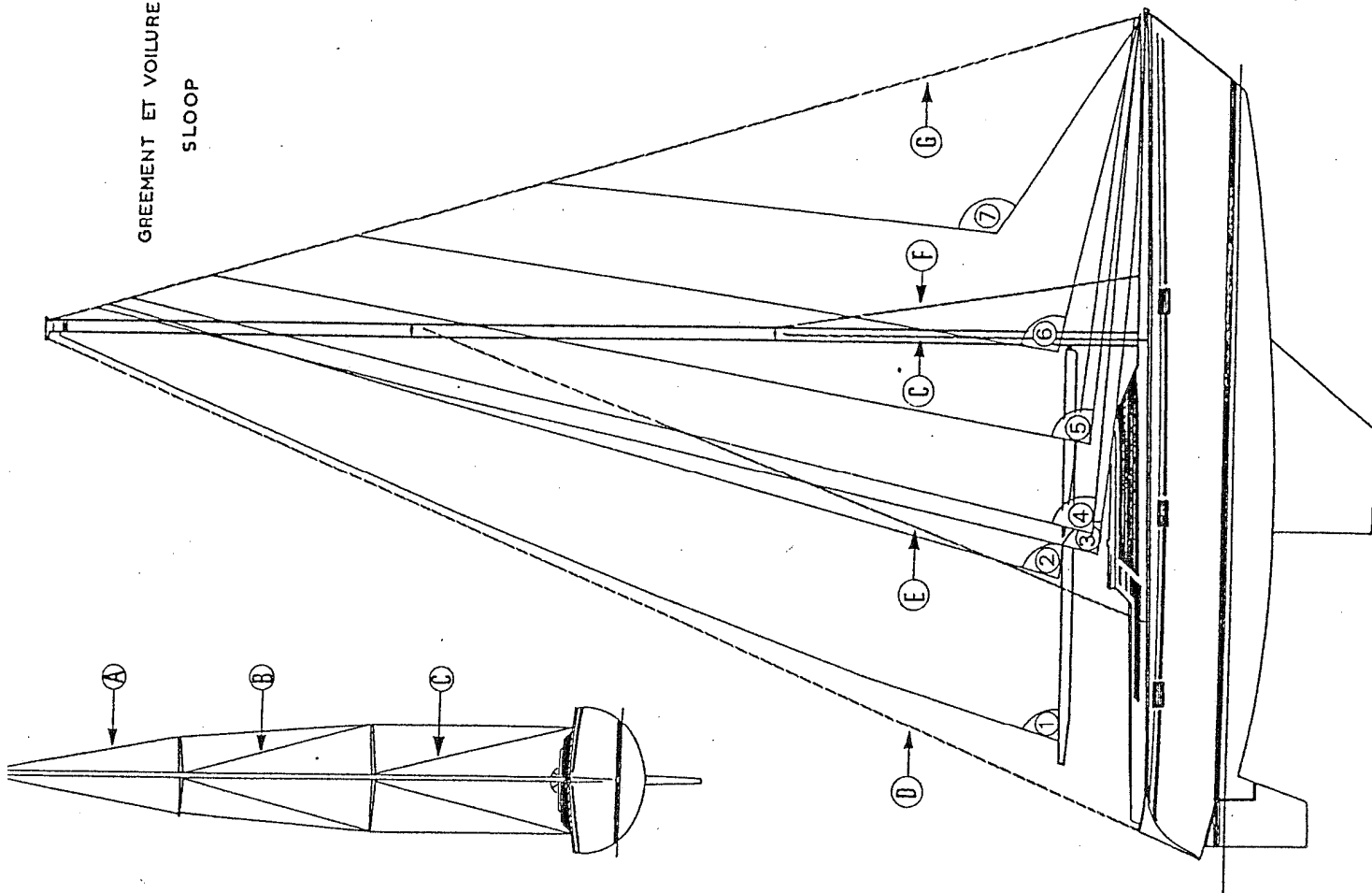
GREEMENT ET VOILURE SLOOP

GREEMENT ET VOILURE SLOOP

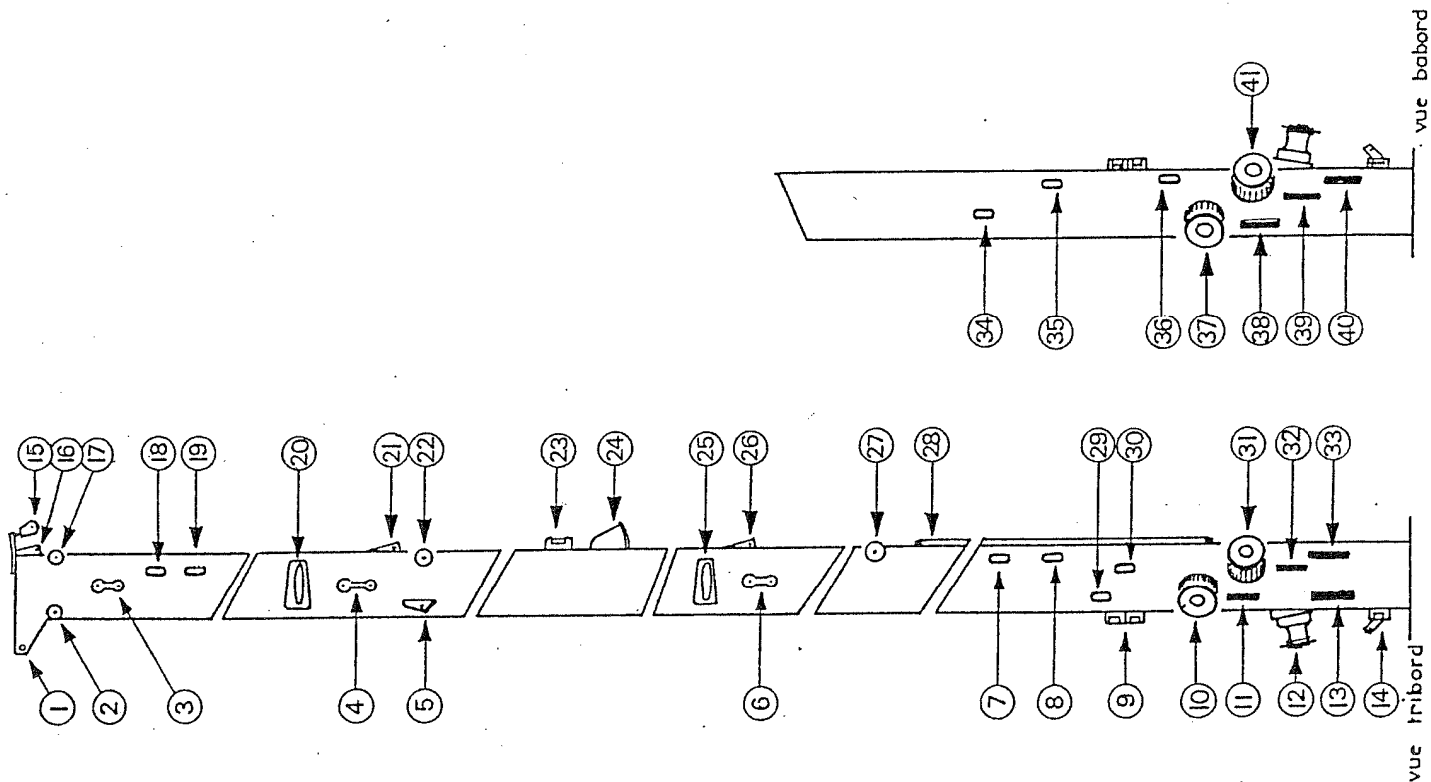
- (A) galhauban
- (B) inter
- (C) bas-hauban
- (D) pataras
- (E) bastaque
- (F) bas étai
- (G) étai

- (1) grand-voile
- (2) gènois pour enrouleur
- (3) gènois léger
- (4) gènois lourd
- (5) gènois inter
- (6) foc de route
- (7) tourmentin

NOTA : Pour les prises de ris, il est nécessaire de prévoir des oeillets sur la bordure de la GRAND-VOILE, à la verticale des oeillets de prise de ris.



PLAN de MAT

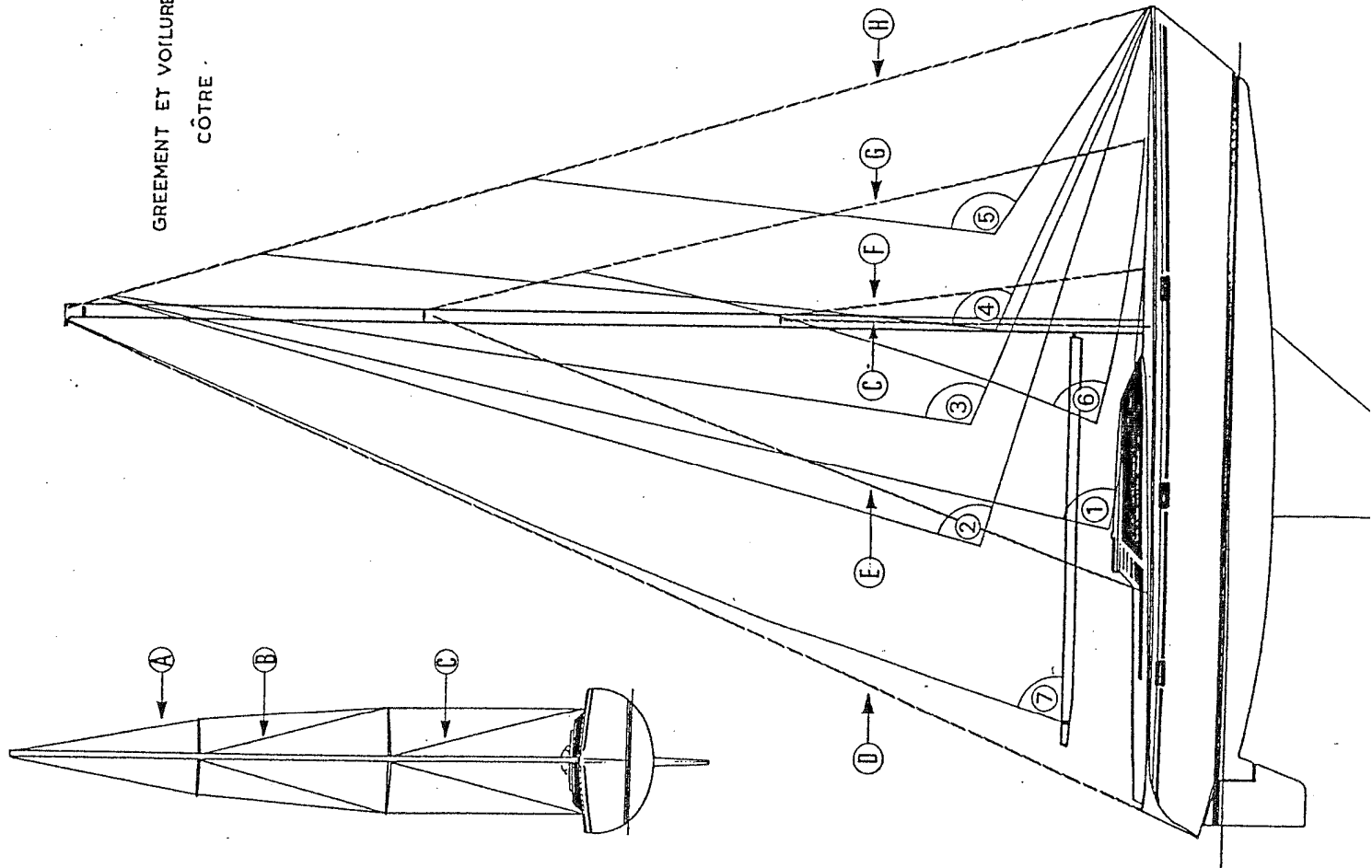


1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41

- Ancrage de pataras
- Poulies de drisse et balancine de grand-voile
- Ancrage galhauban
- Ancrage inter
- Ancrage bastaque
- Ancrage bas-hauban
- Sorties drisses de g nois
- Vit de mulet
- Winch de drisse de trinquette ou balancine de tangon
- Taquet de balancine de tangon
- Winch de prise de ris
- Taquet de drisse de trinquette
- Prise de halebas de bôme
- Poulies de spi
- Ancrage d'étai
- Sorties drisses de g nois
- Sorties drisses de spi
- 2 me étage de barres de flèche (L = 1066 mm)
- Ancrage d'étai de trinquette
- Poulie de drisse de trinquette ou balancine de tangon
- Feu de route
- Projecteur de pont
- 1er étage de barres de flèche (L = 1500 mm)
- Ancrage de bas-étai
- Poulie de rail de tangon
- Rail de tangon
- Sorties de drisse de trinquette ou balancine de tangon
- Winch de drisses de g nois (trinquette et balancine)
- Taquets de drisses de g nois
- Sortie de drisse de spi
- Sortie de drisse de grand-voile
- Sortie de balancine de bôme
- Winch de drisse de spi
- Taquet de drisse de spi
- Taquet de drisse de grand-voile
- Taquet de balancine de bôme
- Winch de drisse de grand-voile

GREEMENT ET VOILURE CÔTRE

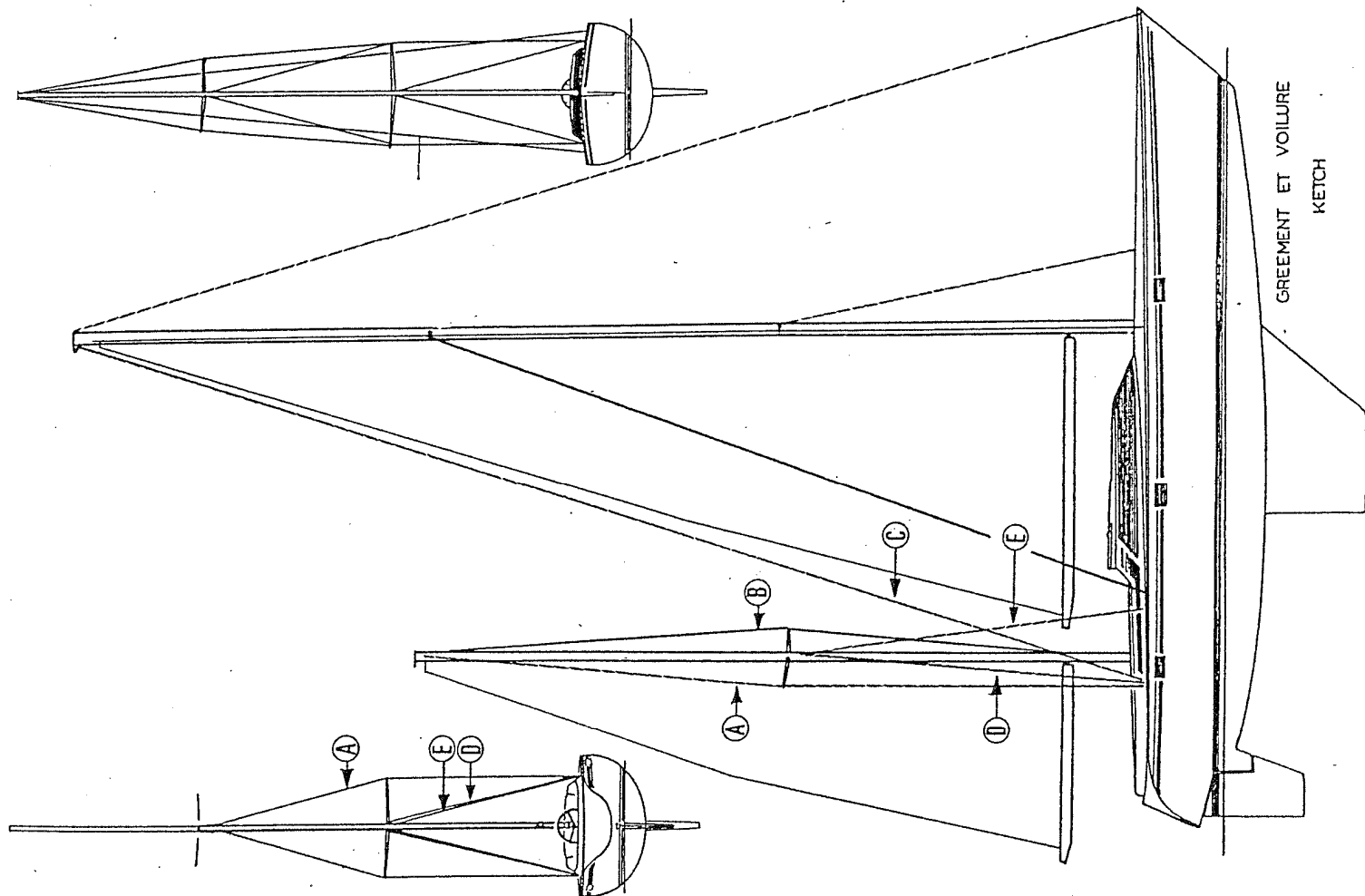
GREEMENT ET VOILURE CÔTRE



- | | | | |
|-----|--------------------|-----|--------------|
| (A) | galhauban | (1) | gênois léger |
| (B) | inter | (2) | Yankee n° 1 |
| (C) | bas-hauban | (3) | Yankee n° 2 |
| (D) | pataras | (4) | Yankee n° 3 |
| (E) | bastaque | (5) | Tourmentin |
| (F) | bas étai | (6) | Trinquette |
| (G) | étai de trinquette | (7) | Grand Voile |
| (H) | étai | | |

GREEMENT ET VOILURE KETCH

- (A) Galhauban
- (B) Guignol
- (C) Pataras double
- (D) Bas-hauban arrière
- (E) Bas-hauban avant



GREEMENT ET VOILURE
KETCH

GREEMENT COURANT

SPI et BASTAQUES

- ① poulie de halebas de tangon (haute) taille 2 - anneau mousqueton
- ② poulie de halebas de tangon (basse) taille 2 - anneau mousqueton
- ③ poulie de renvoi de halebas de tangon - taille 2 - anneau mousqueton
- ④ halebas de tangon - cordage Ø 12 l = 24 m
- ⑤ écoute de spi - cordage Ø 18 l = 28 m
- ⑥ poulie de renvoi d'écoute de spi - taille 3 - double - anneau ringot
- ⑦ poulie de renvoi de halebas de tangon - taille 2 - anneau mousqueton
- ⑧ poulie de renvoi de bras de spi - taille 3 - simple - anneau mousqueton
- ⑨ ⑩ poulies de renvoi de bastaque - taille 3 - simple - anneau mousqueton
- ⑪ bastaque - cordage Ø 14 l = 15 m
- ⑫ bras de spi - cordage Ø 16 l = 28 m

*PALAN D'ECOUTE DE GRAND-VOILE

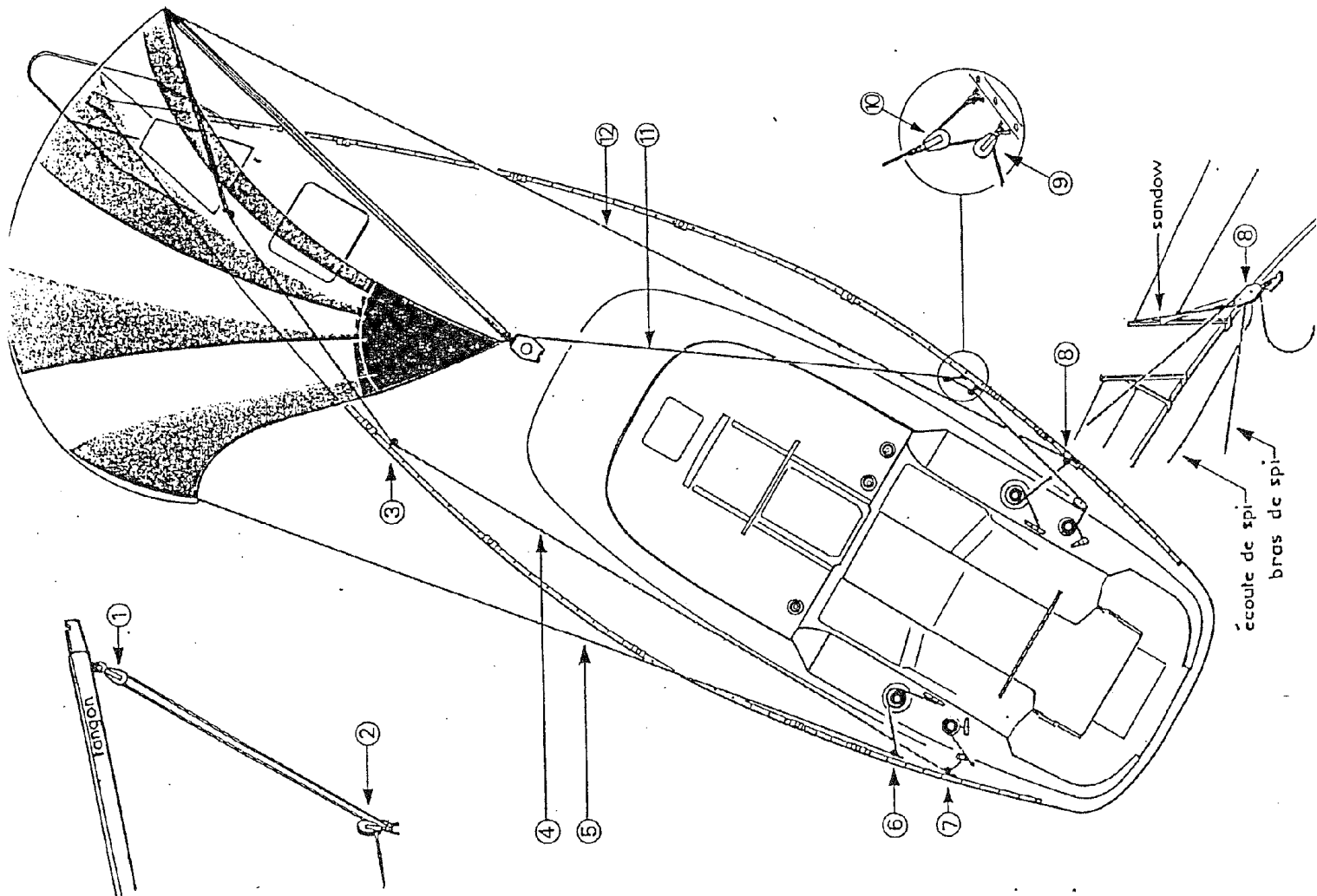
- ⑬ 2 poulies d'écoute de grand voile - taille 3 - simple à anneau mousqueton
- ⑭ palan d'écoute de grand voile - cordage Ø 14 l = 36 m
- ⑮ poulie de chariot de grand voile - taille 3 - simple à anneau ringot
- ⑯ poulie de renvoi d'écoute de grand voile - taille 3 - simple à anneau mousqueton
- ⑰ poulie de renvoi d'écoute de grand voile - taille 3 - simple à anneau mousqueton
- ⑱ poulie (plat pont) retour d'écoute de grand voile

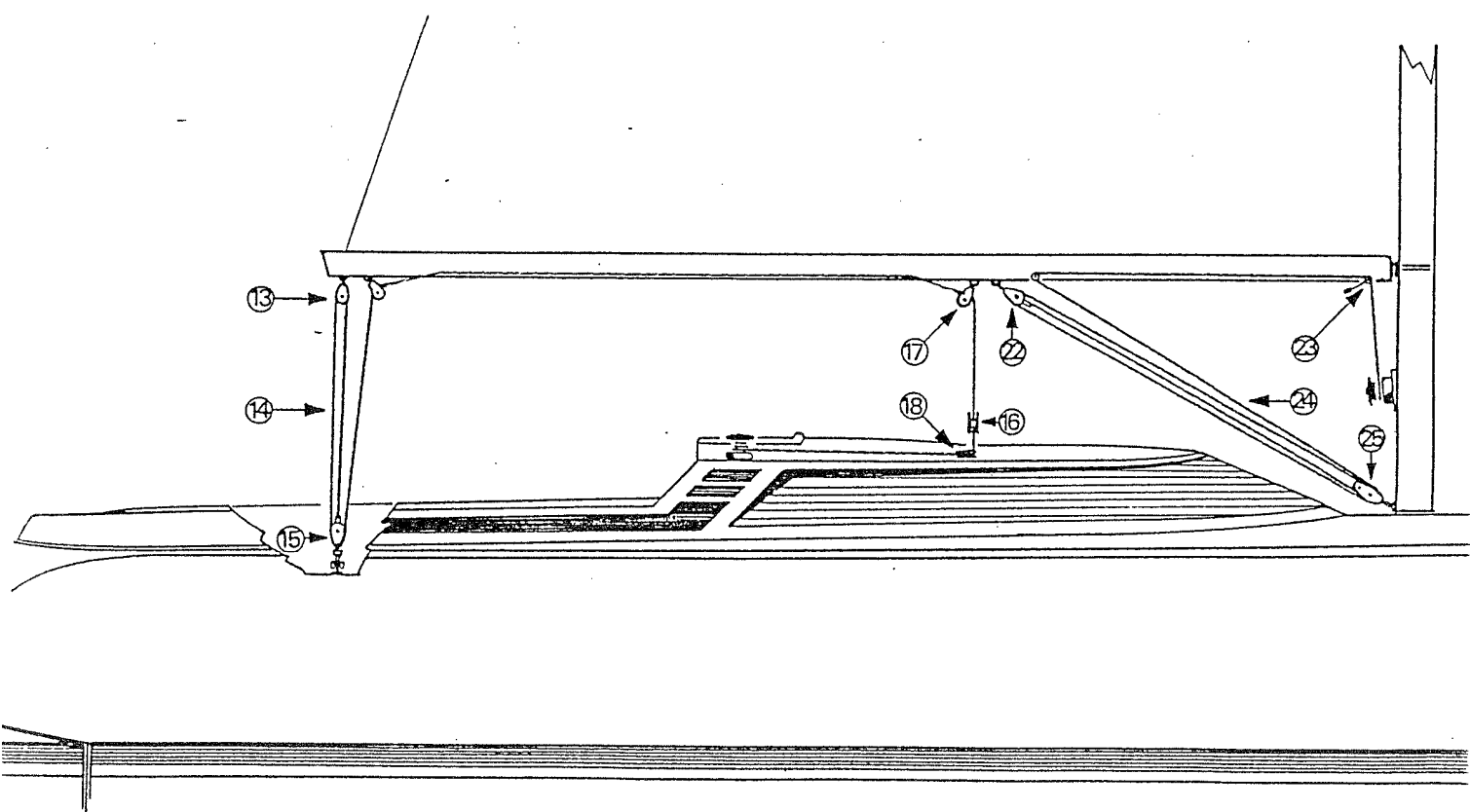
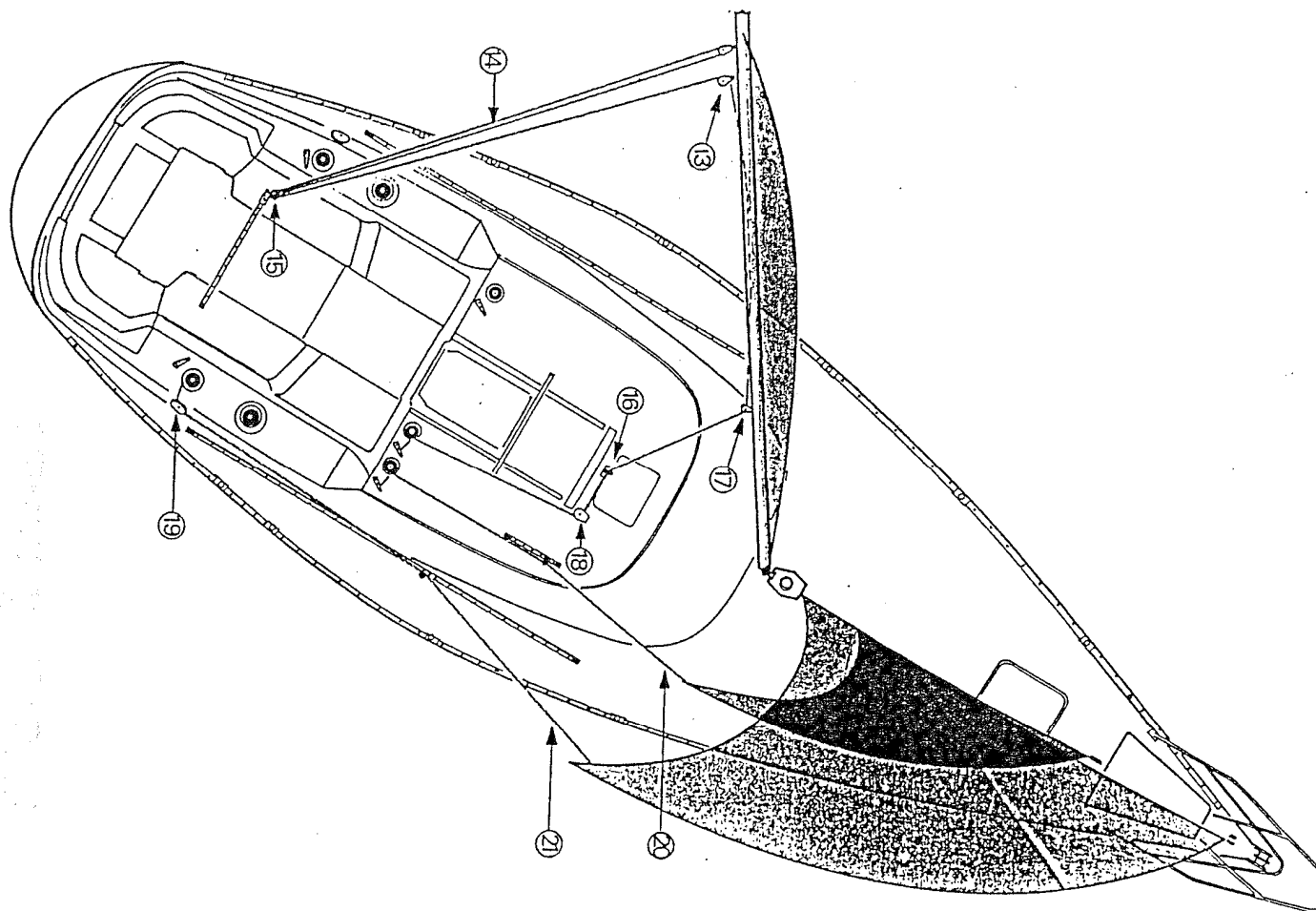
GÊNOIS et TRINQUETTE

- ⑲ poulie de renvoi gènois
- ⑳ écoute de trinquette - cordage Ø 16 l = 10 m
- ㉑ écoute de gènois - cordage Ø 18 l = 25 m

HALEBAS DE BÔME

- ㉒ poulie de palan de halebas - taille 3 - anneau ringot
- ㉓ poulie coinçeuse de halebas (sur bôme)
- ㉔ palan de halebas de bôme - cordage Ø 14 l = 14.40 m
- ㉕ poulie de halebas de bôme (sur mât) - taille 3 - violon anneau mousqueton





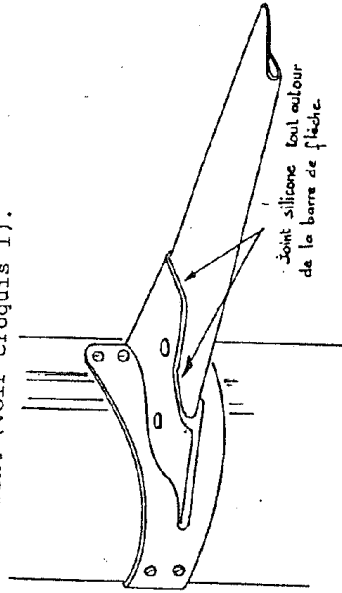
POSE et REGLAGE du GREEMENT

1) Montage du gréement

a) - Barres de flèche :

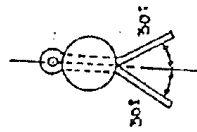
Il est recommandé d'enduire l'intérieur des ferrures recevant les barres de flèche, de joint silicone incolore afin de combler le léger jeu existant. Ce joint souple contribuera à amortir les chocs ou vibrations subis par les barres de flèche.

D'autre part, après montage, il est souhaitable d'étanchéifier ce même logement des barres de flèche avec un cordon de silicone, tout le tour de barre de flèche à la sortie de son emboîtement (voir croquis 1).



b) - Gréement dormant

Cette opération d'assemblage ne pose aucune difficulté, veiller simplement à ouvrir toutes les goupilles avec soin suivant la figure 2, vous pourrez ainsi les réutiliser autant de fois que vous voudrez.



Par principe, les axes percés seront disposés de façon à ce que le côté goupille fendue soit situé dans la zone la plus protégée des accrocs de voiles ou bien des écorchures sur les mains. Ce n'est pas forcément le côté le plus accessible ou facile pour le montage de la goupille !

Le passage dans les barres de flèche sera toujours protégé d'un fourrage dès le premier réglage de mât et avant la première sortie sous voile, un simple adhésif peut provisoirement suffire, remplacé par un plastique ou mieux encore par un cuir cousu.

Dans le cas d'un fourrage cuir, il est utile de faire une sous épaisseur à l'aide d'un vieux chiffon afin d'obtenir un fourrage très souple.

Veiller à ce que le "hauban intermédiaire" passe bien derrière le "galhaubans de tête" au niveau des extrémités de barres de flèches inférieures.

Ne pas oublier de vérifier si toutes les drisses sont bien rappelées au pied du mât, parfaitement tendues, et surtout vérifier qu'elles passent du bon côté des barres de flèche.

2) Protections diverses et grutage

Le centre de gravité est situé à 1,70 mètre du premier étage de barres de flèche.

Le grutage peut être effectué dans toutes zones au-dessus de cette mesure.

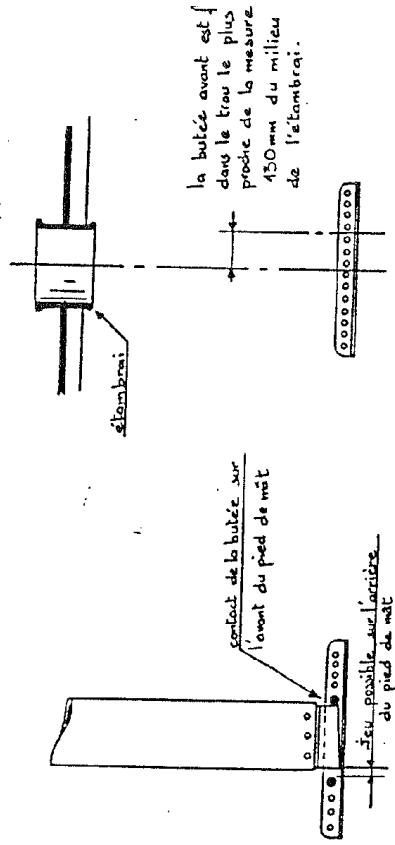
Veiller à toujours protéger soit le mât avec un carton, mousse plastique ou moquette au niveau de la portée du moufle de la grue sur le mât, soit le moufle lui-même, afin de préserver la peinture des chocs contre la grue.

L'opération de pénétration du mât à l'intérieur du bateau est désastreuse pour la peinture. Il est indispensable de protéger celle-ci en intercalant un carton tout autour de l'étambrai (trou de passage du mât dans le pont).

Les boulons de calage du pied de mât seront disposés de façon à ce que le mât soit réglé parfaitement droit à l'intérieur du bateau.

La position sera déterminée au fil à plomb, seul le bouchon avant étant disposé et réglé avant le matage. Le bouchon arrière sera disposé dans le trou le plus près de l'arrière du pied de mât.

Un jeu même important est tolérable entre les deux bouchons de pied de mât. (Voir croquis ci-dessous).



3) Réglage du gréement latéral

Au moment du grutage et malgré la précipitation inévitable de cette opération, il est nécessaire de bien veiller à ce que les ridoirs soient réglés correctement, c'est à dire de vérifier que les filetages (pas à droite et pas à gauche) soient équilibrés, ceci afin de contrôler sur les ridoirs eux-mêmes la symétrie du réglage d'un bord sur l'autre.

Les premiers câbles à régler sont les bas-haubans qui seront tendus très raides en contrôlant au millimètre près la symétrie de réglage sur les deux ridoirs.

Ensuite tendre les galhaubans de tête de telle manière que le mat soit aligné parfaitement entre les 3 points suivants :

- Pont (au niveau du vit Mulet)
- 1er Etage de barres de flèche
- Sommet du mât.

Cette vérification se fera en contrôlant la rectitude de la gorge arrière du mât.

La dernière opération de réglage du gréement latéral sera la tension des haubans intermédiaires, celle-ci s'effectuera en alignant les points suivants :

- 1er Etage de barres de flèche
- 2ème étage de barres de flèche
- Tête de mât

Valeur de tension du gréement latéral :

Les bas-haubans et galhaubans de tête seront réglés très tendus et d'égale valeur de tension (attention, la plus grande longueur des galhaubans provoquant un plus grand allongement du câble que sur les bas-haubans donne l'impression que ces derniers sont plus tendus).

Les intermédiaires seront moins tendus (environ la moitié des galhaubans).

4) Réglage du gréement longitudinal

L'étai sera réglé à mi-course du ridoir, afin d'obtenir sensiblement une quète droite.

Le patacas réglera la tension générale et devra être très tendu lors de la marche au près serré.

Il est souhaitable de détendre le patacas au port afin de soulager le mât des efforts de compression.

5) Bastagues

Elles ont pour unique but de stabiliser le mât dans la forte brise et surtout lorsque la mer est formée, afin d'éviter les mouvements de pumping du mât dans le sens avant arrière.

Dans le petit temps et médium, ces bastagues peuvent être ramenées et tendues le long des haubans à l'aide d'un bout ou d'un petit palan.

Dans le cas d'une navigation en côtre, la présence d'une trinquette impose de tendre l'étai de trinquette à l'a. des bastagues.

Il est impératif de régler le guindant de trinquette avec précision afin d'obtenir une voile correcte. C'est la seconde utilisation des bastagues optionnelles.

6) Bôme

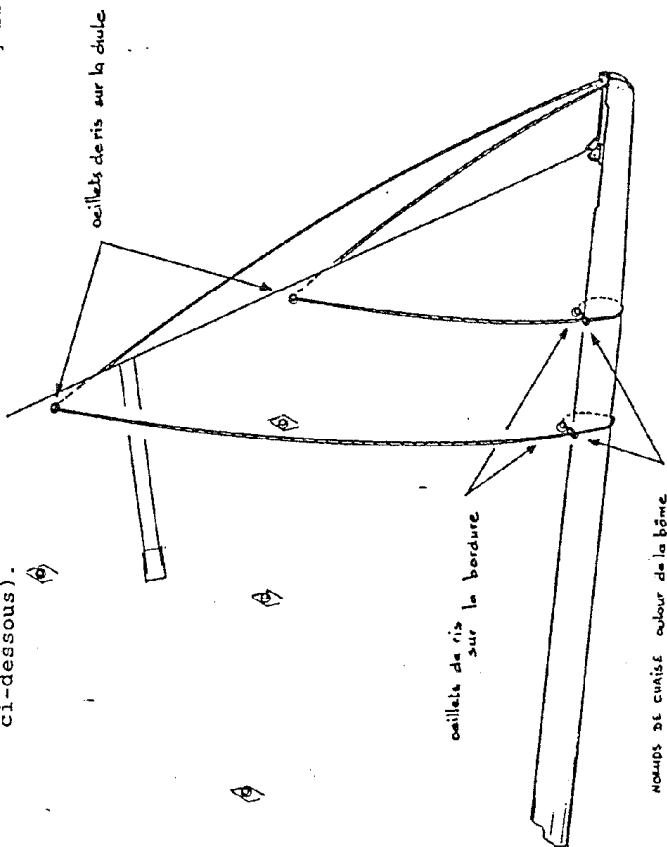
Le montage de la bôme sur le mât ne pose aucune difficulté, veiller simplement à bien intercaler les deux rondelles plastiques entre le cardan central inox et les deux palans aluminium sur la bôme.

Les prises de ris comportent des comes de blocage des bossés, ces comes ne doivent pas être utilisées en position bloquée en permanence. Il est indispensable de naviguer avec les bossés de ris ou l'étauage directement sur le virant la came n'étant utilisée que pour libérer le winch et la bosse suivante.

7) Fixation des bossés sur la voile

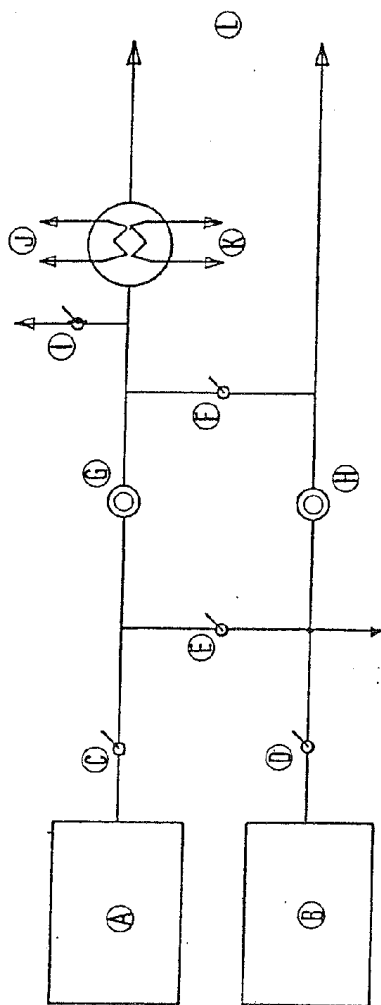
Les bossés sortent de la boîte à réa arrière de la bôme montent le long de la chute de la grand'voile et retournent vers la bôme verticalement où elles sont fixées à l'aide d'un noeud de chaise très serré autour de la bôme.

Pour cela il est nécessaire que la grand'voile comporte des œillets sur la bordure, afin de permettre au dormeur de la bosse de faire le tour de la bôme (voir croquis ci-dessous).



DISTRIBUTION CIRCUIT EAU - VANNES

DISTRIBUTION CIRCUIT EAU - PRINCIPE



Vers
pompe à pied
de cuisine

- Ⓐ réservoirs tribord (eau chaude)
- Ⓑ réservoirs babord (eau froide)
- Ⓒ vanne sortie réservoir tribord
- Ⓓ vanne sortie réservoir babord
- Ⓔ commutation réservoirs
- Ⓕ commutation groupes
- Ⓖ groupe eau chaude
- Ⓗ groupe eau froide
- Ⓙ vanne purge chauffe eau
- Ⓛ chauffage eau par circuit moteur
- Ⓚ chauffage eau par circuit électrique (220 V)
- Ⓛ alimentation circuits

Ces vannes sont situées au pied de la descente et doivent être positionnées comme suit :

POSITION N°1

position normale de fonctionnement
le réservoir tribord alimente le circuit eau chaude par le groupe
le réservoir babord alimente le circuit eau froide par le groupe
les vannes (D) et (C) sont ouvertes
les vannes (E) et (F) sont fermées

POSITION N°2

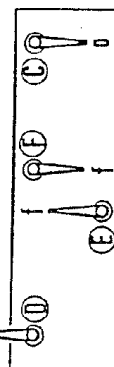
elle permet d'utiliser les réservoirs babord quand ceux de tribord
sont vides

POSITION N°3

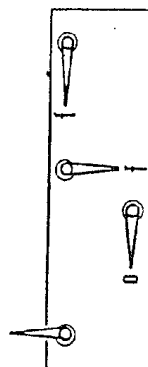
elle permet d'utiliser les réservoirs tribord quand ceux de babord
sont vides

POSITION N°4

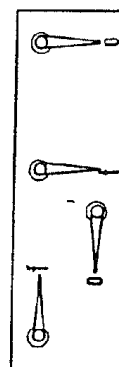
si l'un des deux groupes d'eau ne fonctionne plus correctement, l
groupe refoulera sur les deux circuits eau chaude et eau froide



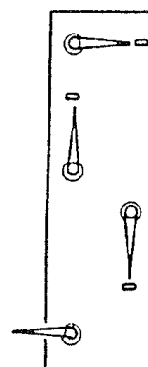
position n°1



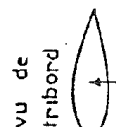
position n°2



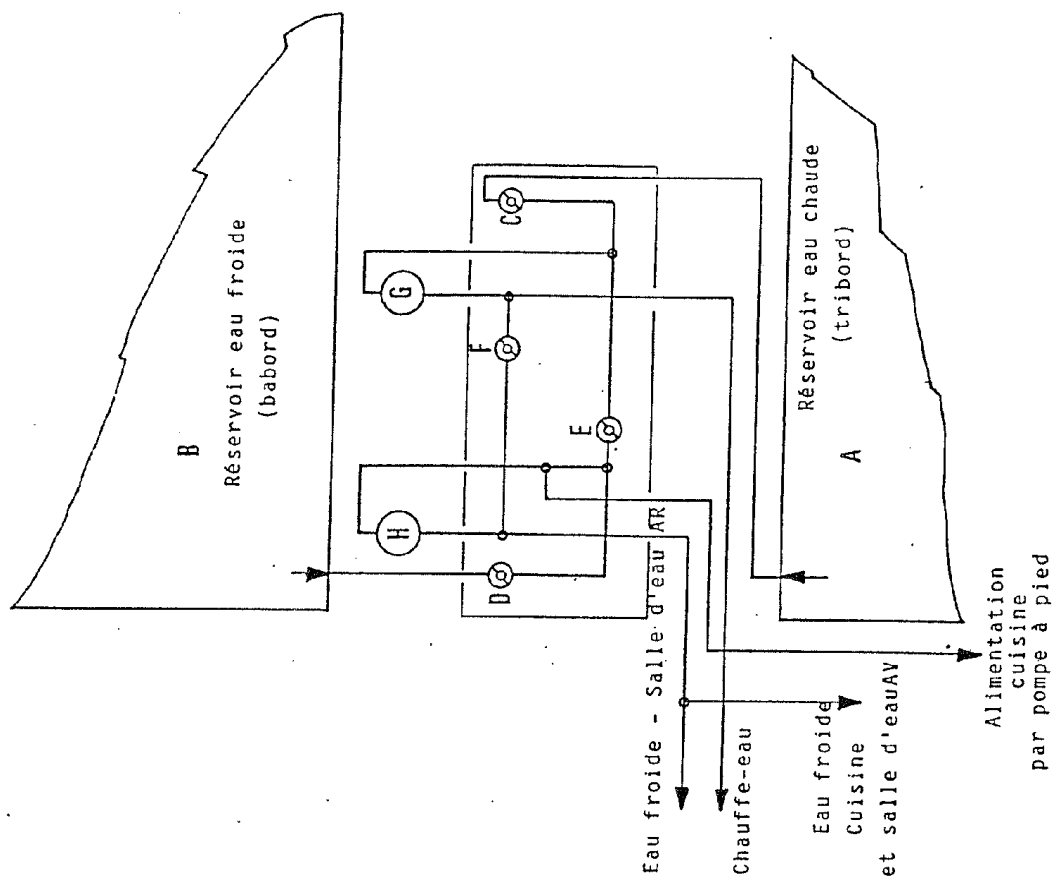
position n°3



position n°4



RACCORDEMENT des VANNES de DISTRIBUTION



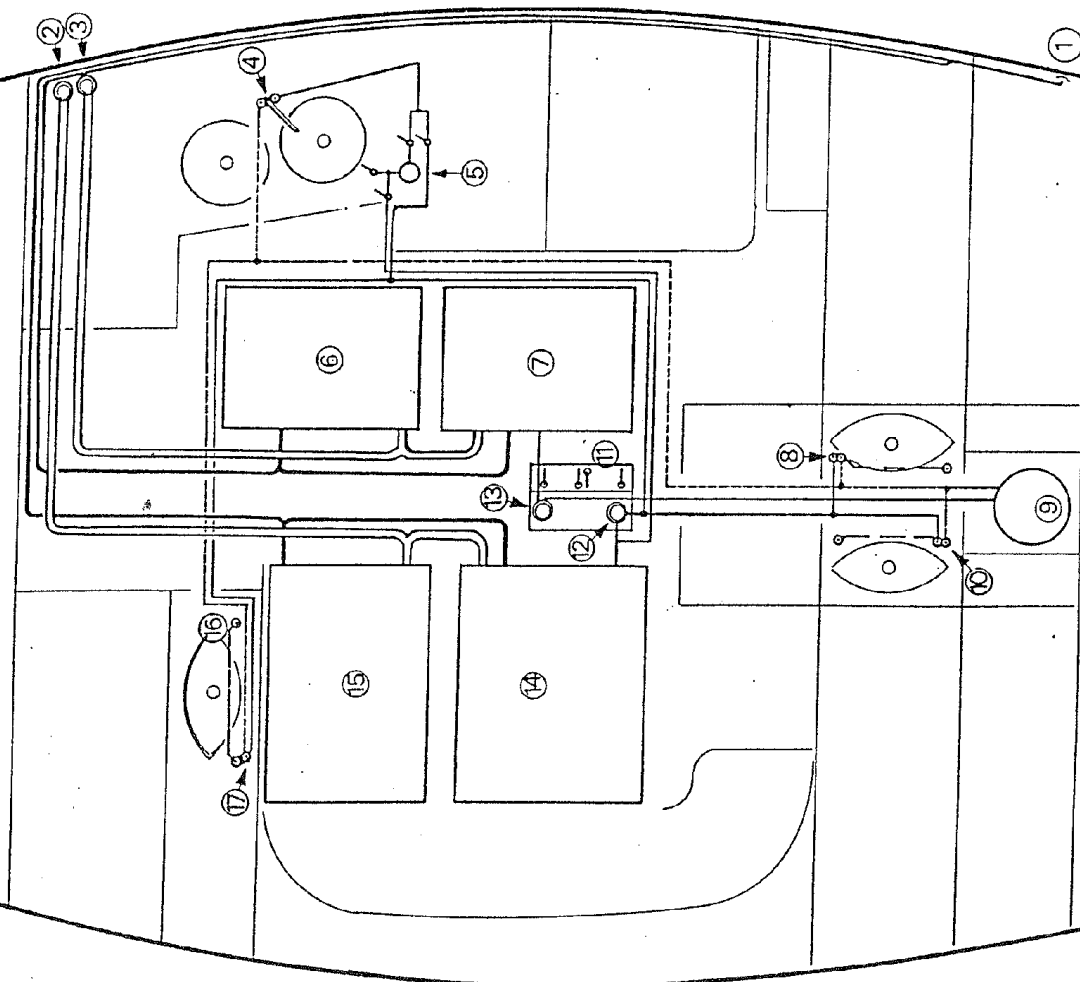
DISTRIBUTION CIRCUIT EAU

DISTRIBUTION CIRCUIT EAU

- ①
- ②
- ③
- ④
- ⑤
- ⑥
- ⑦
- ⑧
- ⑨
- ⑩
- ⑪
- ⑫
- ⑬
- ⑭
- ⑮
- ⑯
- ⑰

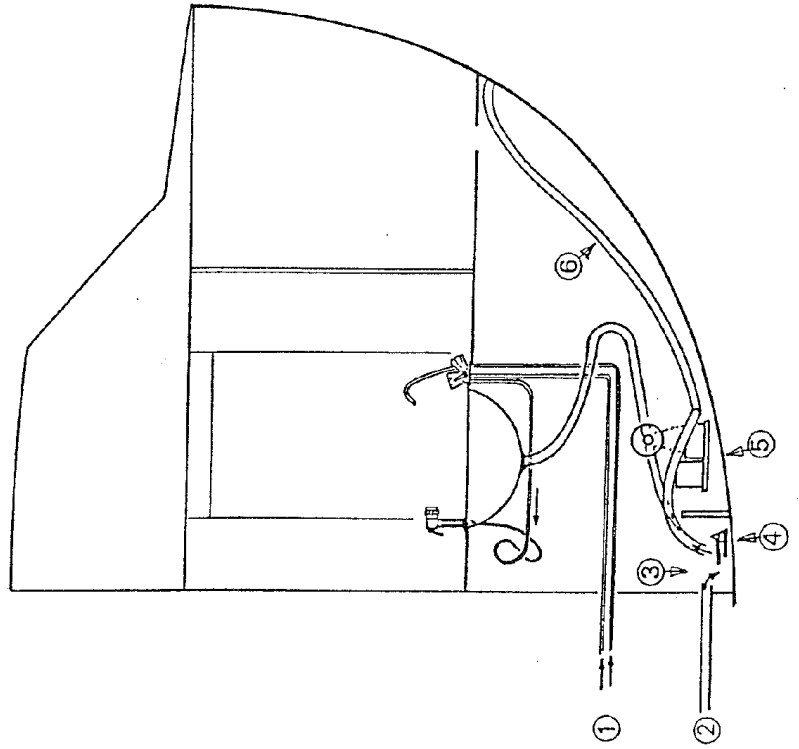
- 1 mise à air réservoirs
- 2 nable eau babord
- 3 nable eau tribord
- 4 robinet mélangeur tribord
- 5 pompe à pied cuisine
- 6 réservoir eau chaude tribord
- 7 réservoir eau chaude tribord
- 8 robinet mélangeur
- 9 chauffe eau avec purge
- 10 robinet mélangeur
- 11 vannes de distribution (voir schéma suivant)
- 12 groupe d'eau froide
- 13 groupe d'eau chaude
- 14 réservoir eau froide babord
- 15 réservoir eau froide babord
- 16 douche
- 17 robinet mélangeur

IMPORTANT : attention à la POLLUTION DES EAUX, en cas d'utilisation de circuit de pompage d'eau de mer



CIRCUIT EAU SALLE D'EAU

- ① arrivée eau chaude et froide
- ② tuyau des eaux usées cuisine , salle d'eau cabines AR
- ③ bac collecteur des eaux usées
- ④ flotteur de pompe
- ⑤ pompe
- ⑥ sortie des eaux usées

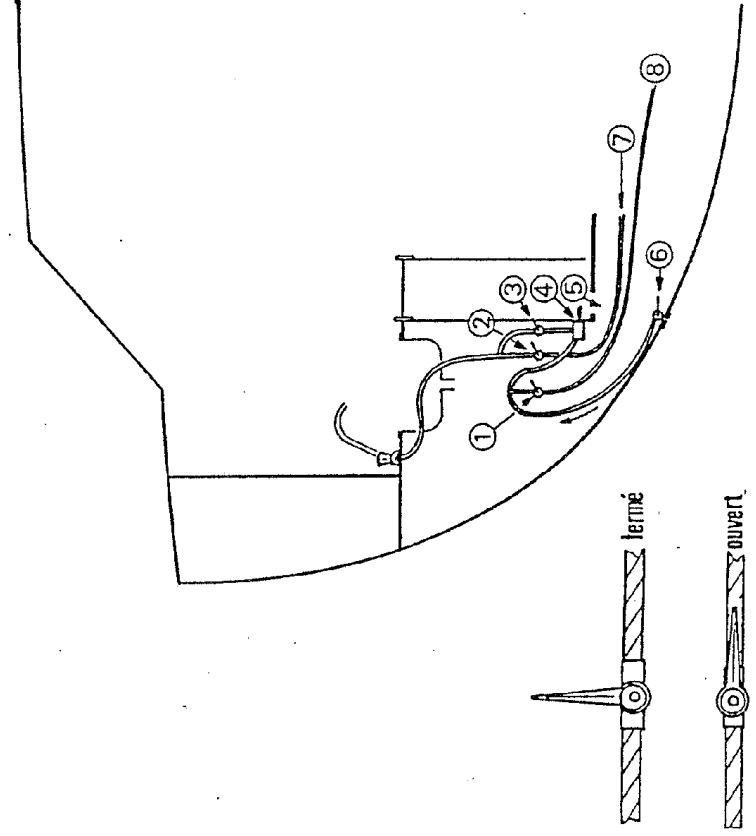


CIRCUITS EAU DOUCE FROIDE ET EAU DE MER CUISINE

Un ensemble de vannes situées sous les éviers de cuisine permet d'obtenir trois possibilités d'adduction d'eau,

- eau douce froide par groupe électrique (7) basculer l'interrupteur du groupe électrique en position de fonctionnement et ouvrir seulement la vanne (2), les trois autres vannes devant être en position "fermé".
- eau douce froide par pompe à pied (sans utilisation du groupe électrique)(8) ouvrir les vannes (1) et (3) et laisser fermées les vannes (2) et (6) les vannes situées au pied de la descente seront en position 1 ou 3
- eau de mer par pompe à pied ouvrir les vannes (6) et (3) et laisser fermées les vannes (1) et (accès à la prise d'eau de mer en (5)).

IMPORTANT : ne jamais laisser ouverte la vanne (6) en même temps que vannes (1) et (2)



CIRCUIT DES EAUX USEES

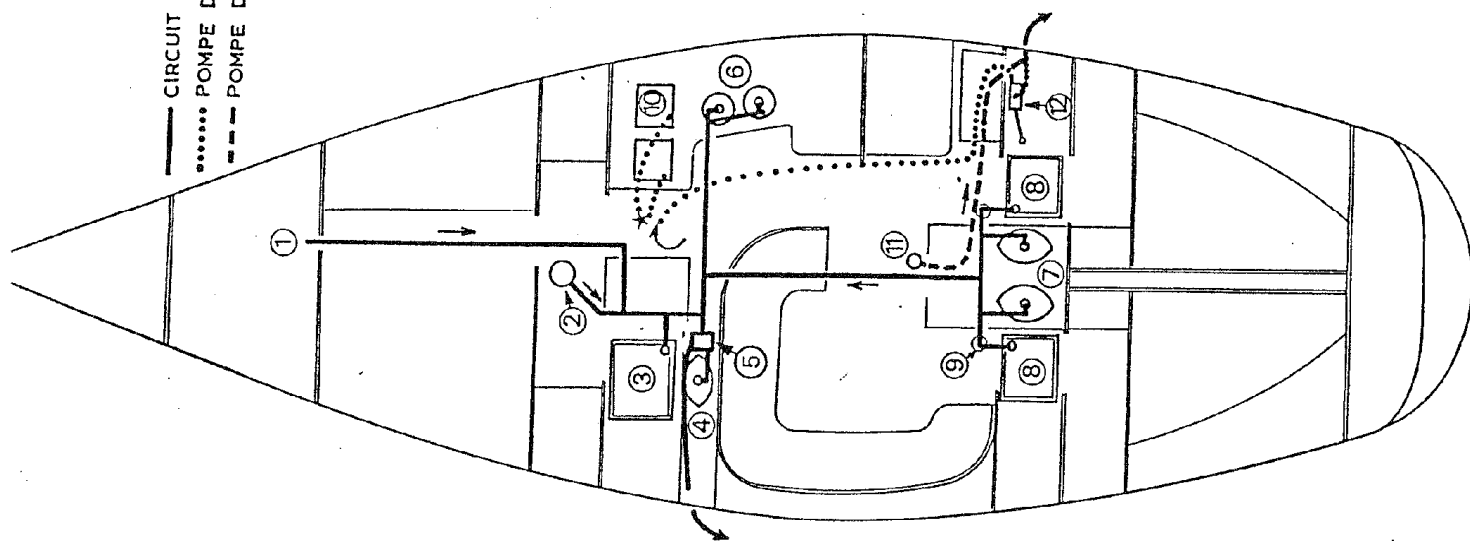
— CIRCUIT DES EAUX USEES
 POMPE DE CALE MANUELLE
 - - - - - POMPE DE CALE MOTEUR

- ① écoulement de cabine avant
- ② écoulement au pied de mat
- ③ bac à douche
- ④ lavabo salle d'eau
- ⑤ collecteur des eaux usées avec pompe à flotteur
- ⑥ éviers cuisine
- ⑦ lavabo cabine arrière
- ⑧ bacs à douche cabines arrière
- ⑨ vannes de sorties de bacs à douches (accès sous plan
- ⑩ du carré à tribord et à babord)

NOTA : Lorsque le bateau gîte, il convient de fermer la vanne correspondant au bac situé en contrebas.

ECOULEMENT DES FONDS

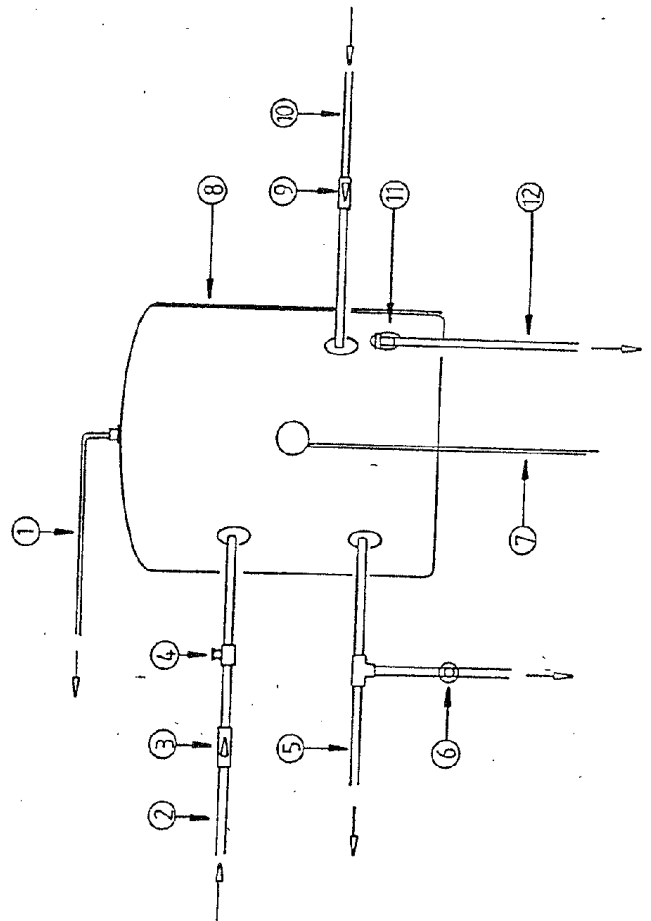
- ⑩ congélateur et réfrigérateur
- ⑪ pompe de cale moteur
- ⑫ pompe de cale manuelle
- ★ vannes d'écoulement de congélateur et réfrigérateur. (accès sous plancher du carré)



CHAUFFE - EAU

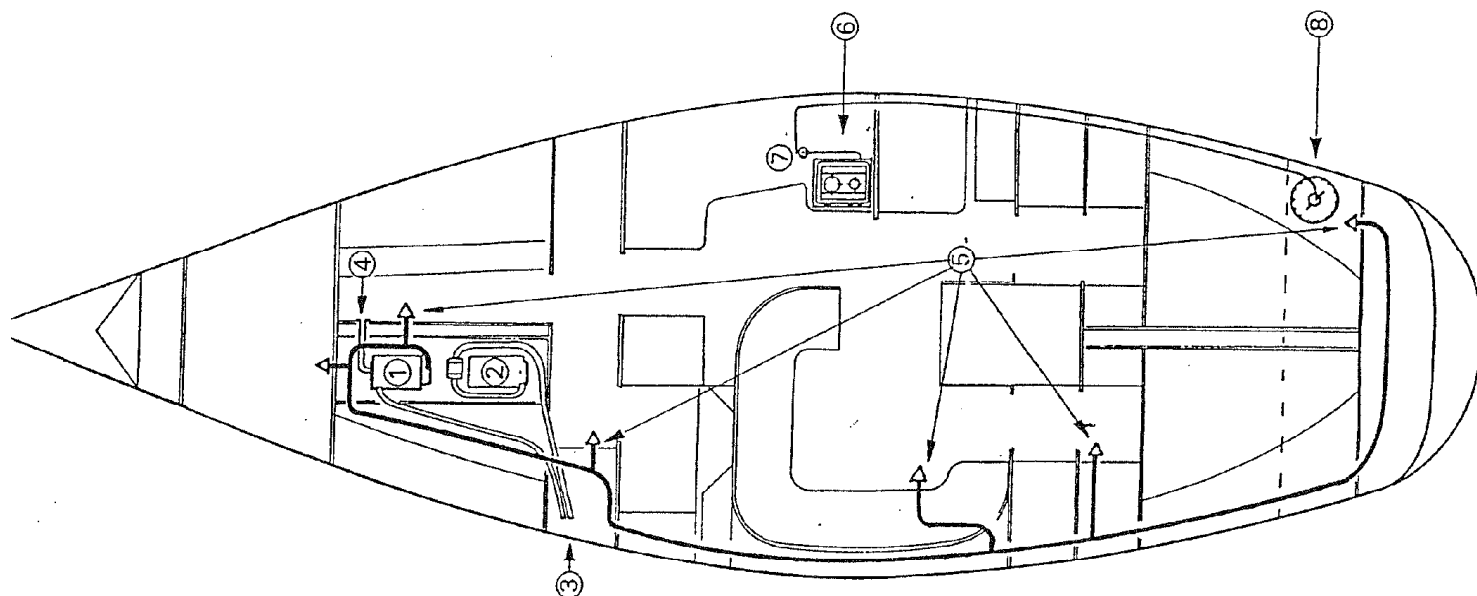
PRINCIPE DE BRANCHEMENT

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



CHAUFFAGE

CIRCUIT GAZ



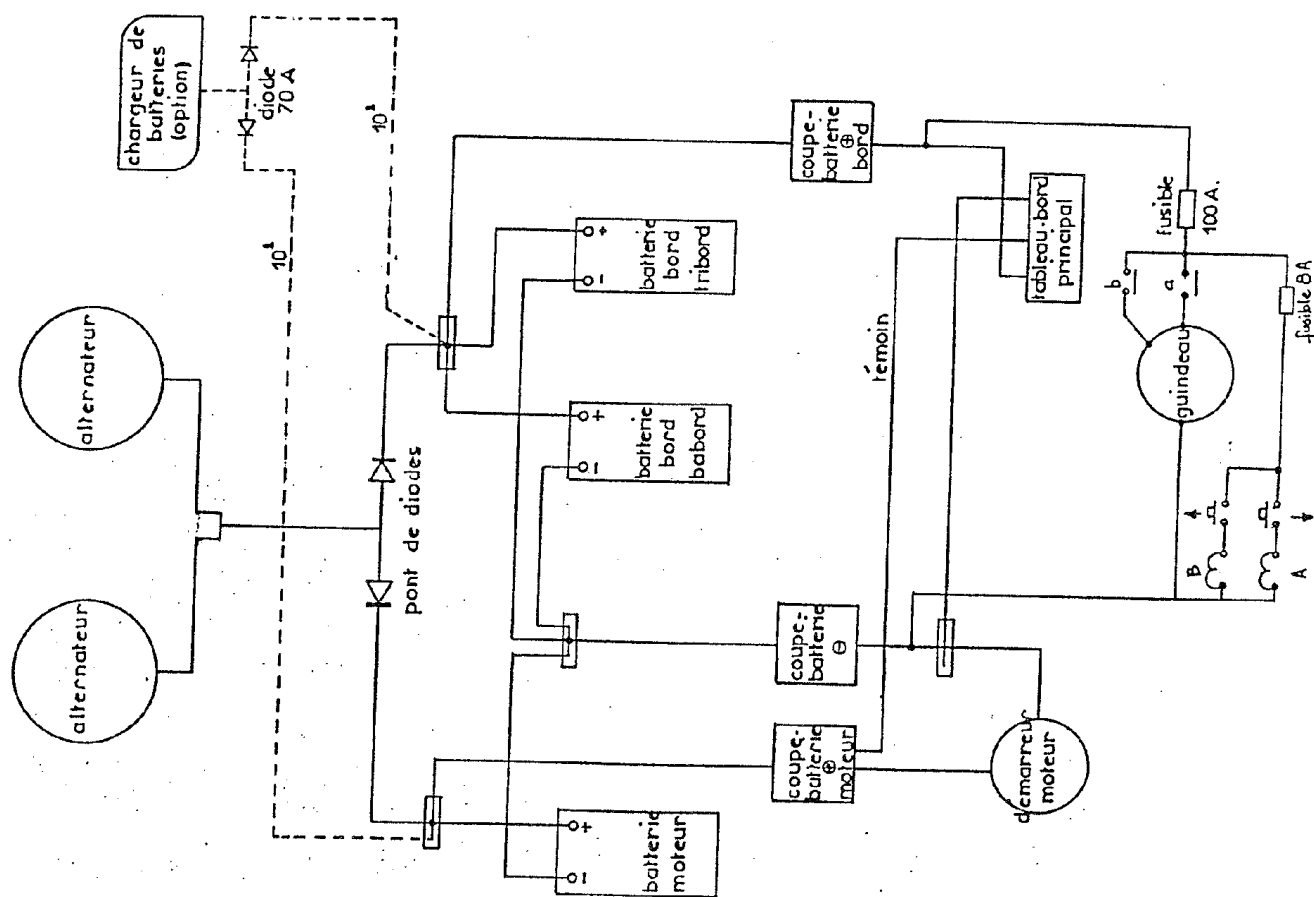
CHAUFFAGE

- ① chauffage
- ② groupe électrogène
- ③ échappements chauffage et groupe électrogène
- ④ prise d'air froid
- ⑤ bouches de chauffage

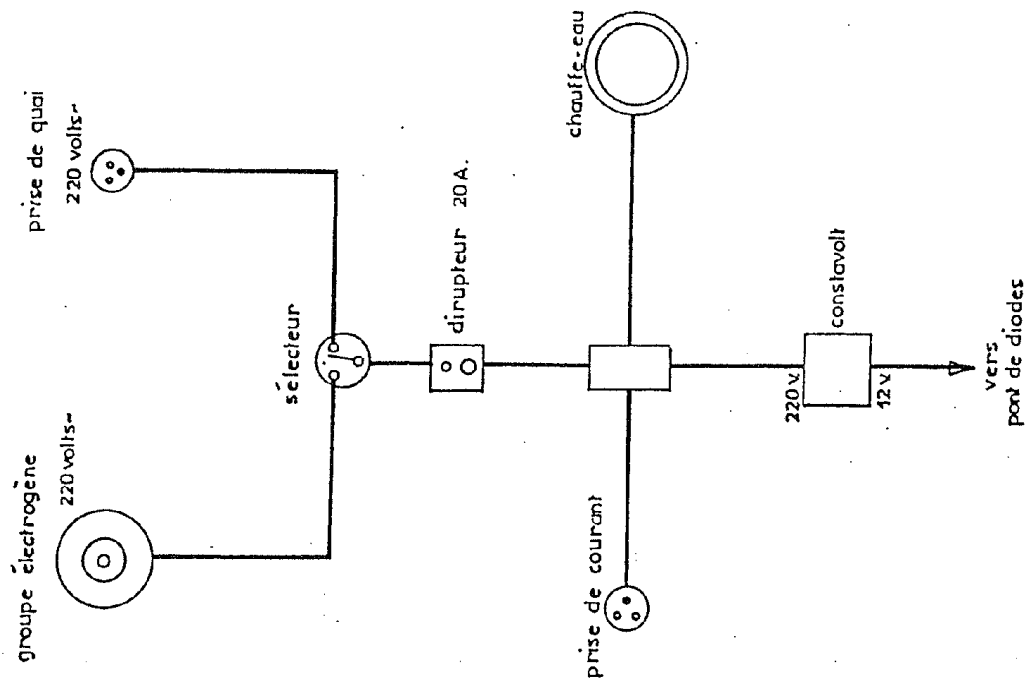
CIRCUIT GAZ

- ⑥ réchaud - four
- ⑦ robinet de fermeture gaz
- ⑧ bouteille gaz 13 kg (accès par coffre cockpit tribord)

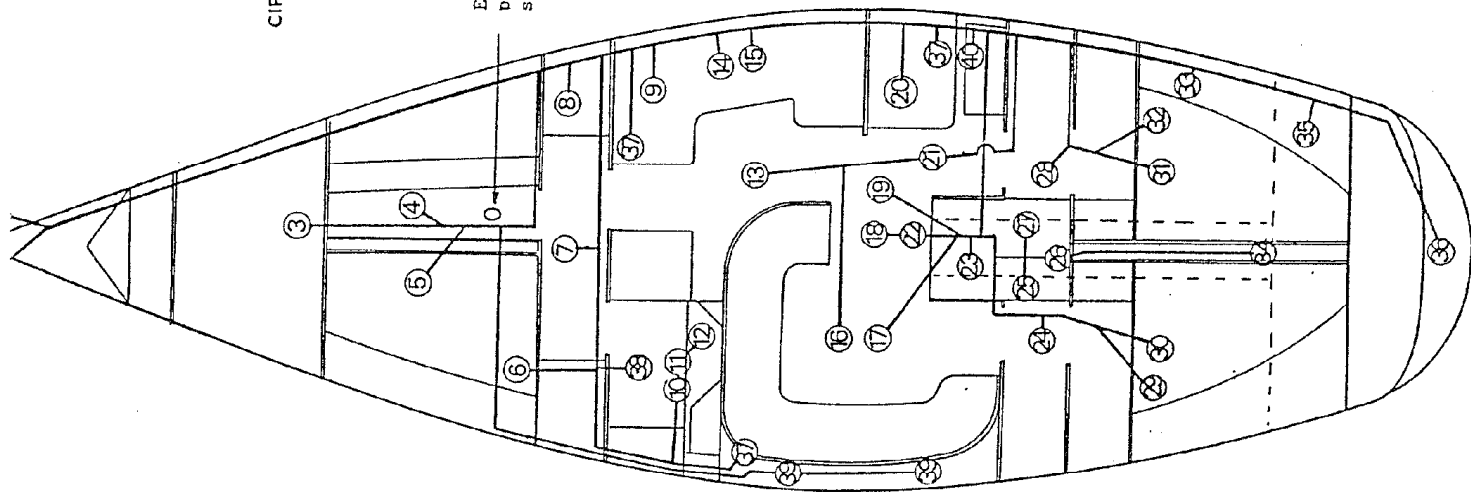
PRINCIPE GENERAL D'ALIMENTATION en 12 volts



PRINCIPE GENERAL D'ALIMENTATION en 220 volts



CIRCUIT ELECTRIQUE

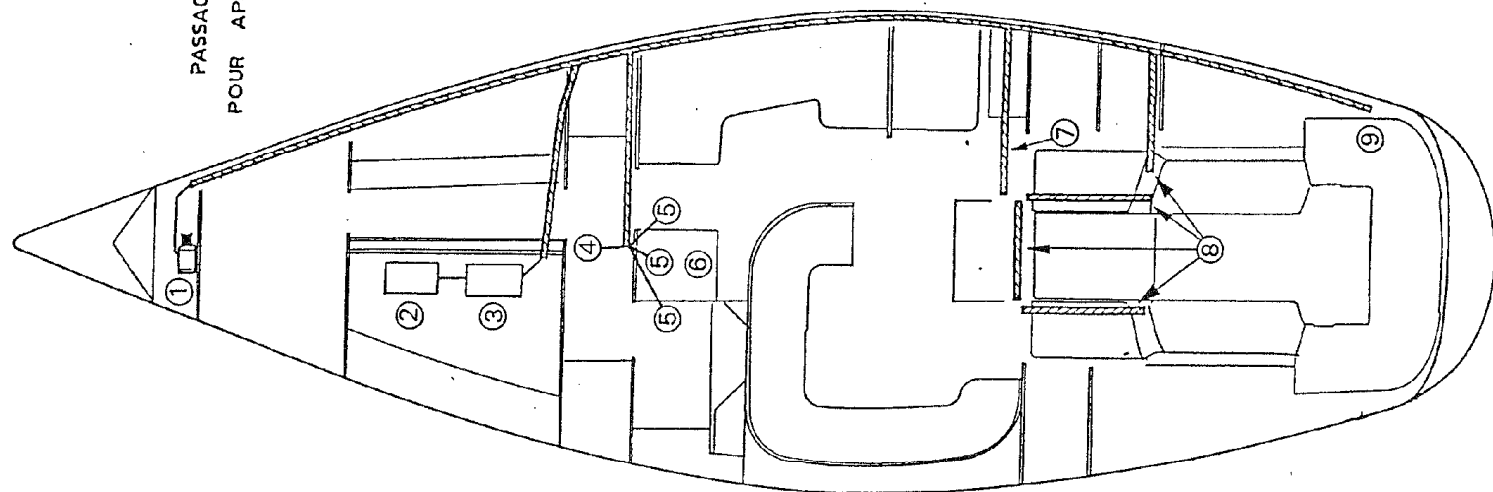


Emplacement conseillé
pour sondeur et
speedomètre

- 1 feu avant rouge
- 2 feu avant vert
- 3 plafonnier cabine avant
- 4 plafonnier cabine tribord avant
- 5 plafonnier cabine babord avant
- 6 spot de lecture cabine babord avant
- 7 **7h** feux de mât (feux de mouillage - hune - projecteur)
- 8 groupe réfrigérant
- 9 tableau de bord cuisine
- 10 prise salle d'eau avant
- 11 néon salle d'eau avant
- 12 pompe eaux usées
- 13 plafonnier carré tribord
- 14 néon cuisine
- 15 prise cuisine 12V
- 16 plafonnier carré babord
- 17 jauge eau (froide) babord
- 18 groupe d'eau chaude
- 19 jauge eau (chaude) tribord
- 20 lecteur de cartes
- 21 plafonnier table à cartes
- 22 groupe d'eau froide
- 23 pompe de cale moteur
- 24 plafonnier salle d'eau babord arrière
- 25 prise salle d'eau arrière babord 12V
- 26 chauffe eau
- 27 prise salle d'eau arrière tribord 12V
- 28 plafonnier salle d'eau tribord arrière
- 29 spot de lecture cabine arrière babord
- 30 plafonnier cabine arrière babord
- 31 plafonnier cabine arrière tribord
- 32 spot de lecture cabine arrière tribord
- 33 ventilateur de hotte cuisine
- 34 éclairage compas
- 35 prise de quai
- 36 feu de poupe
- 37 lecteur de cassette et haut parleur
- 38 plafonnier salle d'eau avant
- 39 spots de carré
- 40 prise 12V table à cartes
- 41 Guindeau électrique

PASSAGE DE CONDUITS POUR APPAREILLAGE OPTIONNEL

PASSAGE DE CONDUITS POUR APPAREILLAGE OPTIONNEL

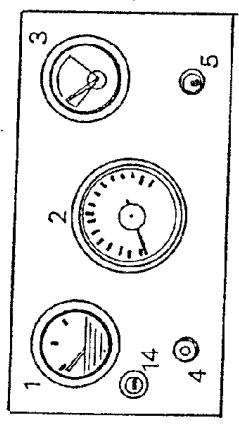


- ① guindeau électrique
- ② chauffage
- ③ groupe électrogène
- ④ mât (accessoires)
- ⑤ essuie-glaces (3)
- ⑥ poste de pilotage intérieur
- ⑦ passage sous plancher (tableau de bord - compartiment moteur)
- ⑧ passage sous plafond (tableau de bord de cockpit)
- ⑨ passage vers tableau arrière

TABLEAUX DE COMMANDE MOTEUR

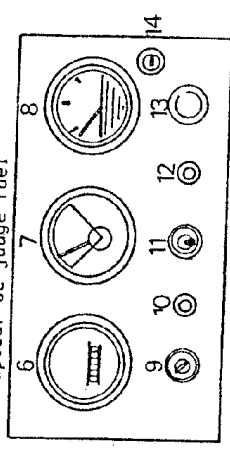
- 1 Jauge carburant de réservoir babord
- 2 Compte-tours moteur
- 3 Température d'eau
- 4 Voyant de pompe de cale
- 5 Interrupteur de pompe de cale

BABORD



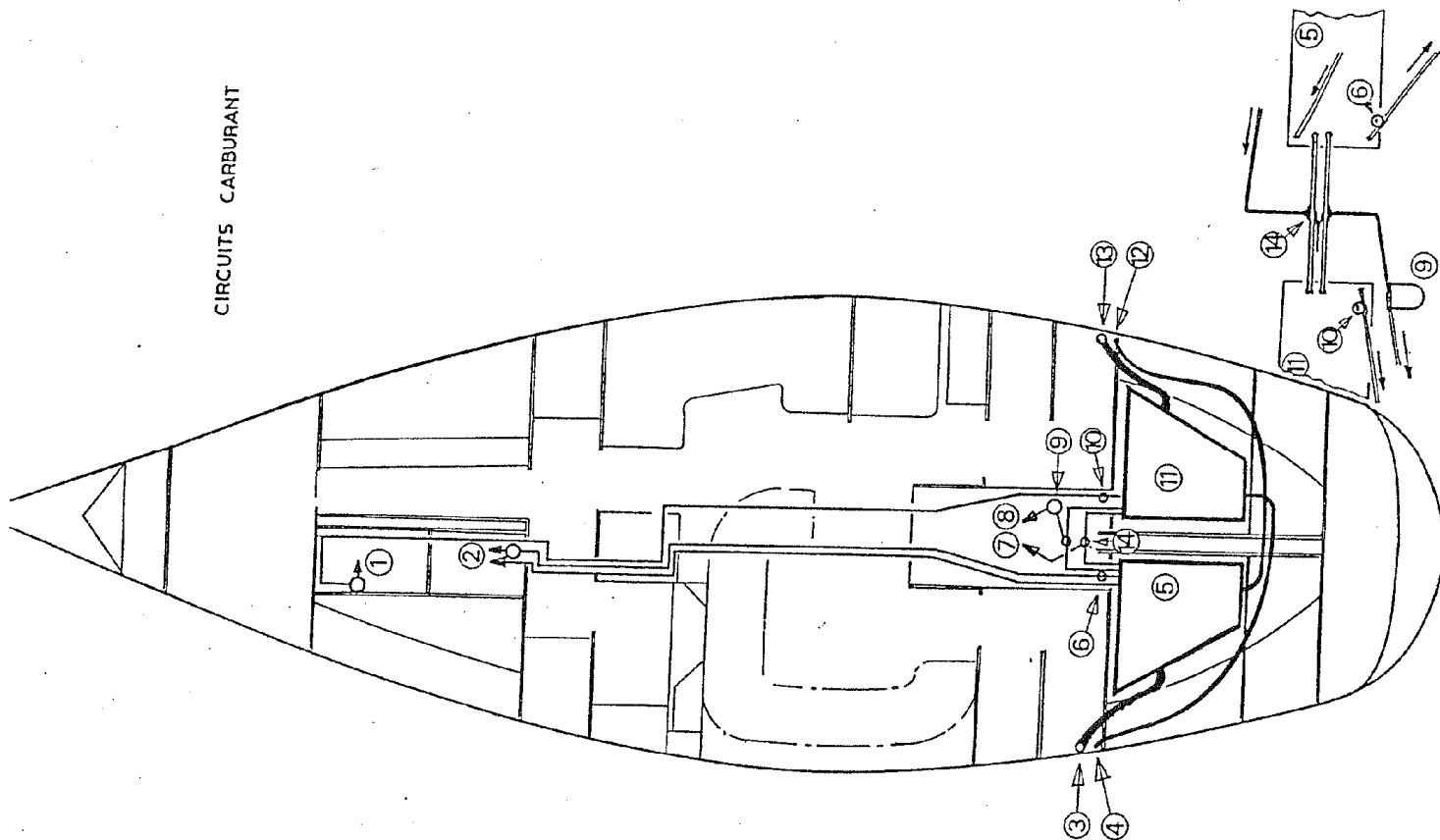
- 6 Horamètre
- 7 Indicateur de pression d'huile
- 8 Jauge carburant de réservoir tribord
- 9 Contact de démarrage moteur
- 10 Voyant de charge d'alternateur 1
- 11 Interrupteur d'éclairage de tableau
- 12 Voyant de charge d'alternateur 2
- 13 Poussoir d'arrêt moteur
- 14 Interrupteur de jauge fuel

TRIBORD



CIRCUITS CARBURANT

CIRCUITS CARBURANT

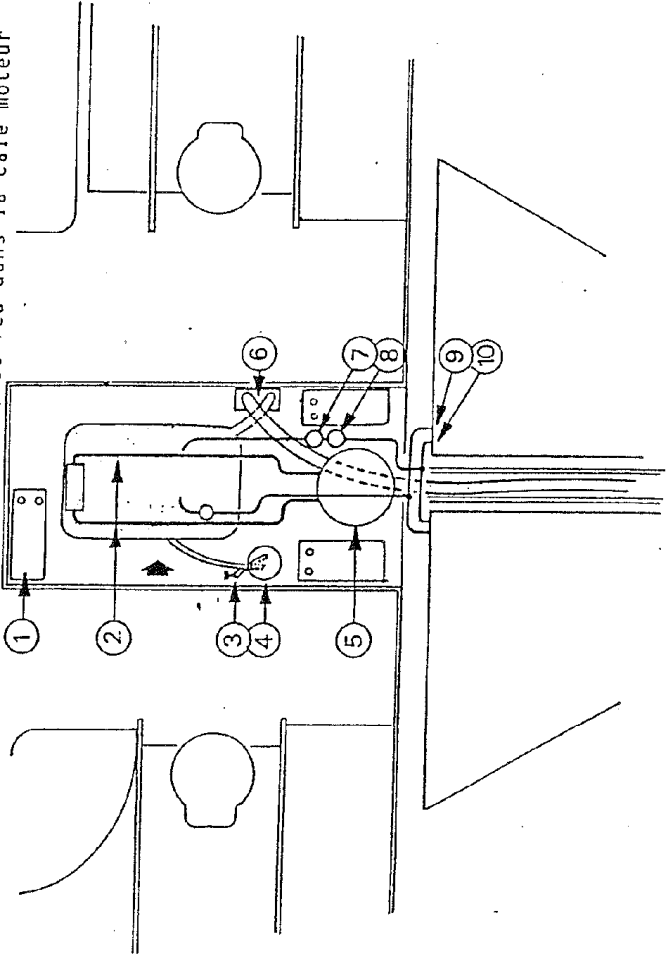


- ① arrivée fuel avec filtre (chauffage)
 - ② arrivée fuel avec filtre et retour (groupe électrogène)
 - ③ nable fuel babord
 - ④ mise à air libre babord
 - ⑤ réservoir
 - ⑥ robinet de fermeture circuit fuel groupe électrogène
 - ⑦ retour fuel moteur
 - ⑧ arrivée fuel moteur
 - ⑨ filtre carburant moteur
 - ⑩ robinet de fermeture circuit fuel chauffage
 - ⑪ réservoir tribord
 - ⑫ mise à air libre tribord
 - ⑬ nable fuel tribord
 - ⑭ robinet 3 voies pour réservoir tribord ou babord
- Cette vanne permet la distribution de carburant venant de l'un ou l'autre des réservoirs.
- ATTENTION : Ne pas attendre que le réservoir soit tout à fait vide (risque de désamorçage du circuit)

- 1 Batterie moteur
- 2 Circuit eau chaude moteur
- 3 Prise d'eau de refroidissement
- 4 Filtre à eau
- 5 Chauffe-eau
- 6 Echappement
- 7 Filtre à carburant perkins
- 8 Filtre à carburant purflux
- 9 Retour carburant
- 10 Départ carburant

▲ Jauge huile moteur

NOTA : Sous les marches d'entrée de la descente, se trouve un orifice pour buse d'extincteur, utilisable en cas de feu dans la cale moteur



HELICE

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

NE PAS CHANGER CELLE-CI SANS CONSULTER UN SPECIALISTE

PRESSE ETOUPE

Votre bateau est équipé d'un presse étoupe qui se lubrifie automatiquement et ne demande donc aucune manœuvre.

ECHAPPEMENT

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

PLAQUE DU CONSTRUCTEUR

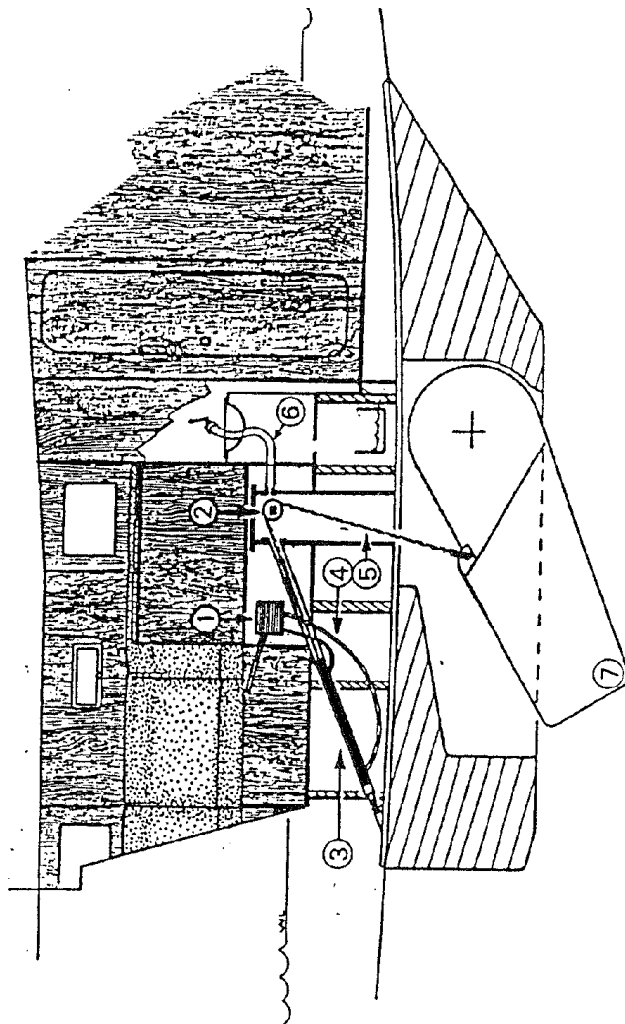
Elle est fixée sur le bateau et doit comporter obligatoirement les renseignements suivants,

- année de fabrication
- type de bateau
- n° de série
- catégorie de navigation
- puissance maximum
- nombre de personnes maximum autorisées
- n° approbation Marine Marchande

RELEVAGE DE DERIVE

- ① Pompe manuelle hydraulique de relevage
- ② Couverture de puits de dérivation et poulie de relevage
- ③ Verin hydraulique de remontée
- ④ Flexibles hydrauliques de verin
- ⑤ Câble de relevage
- ⑥ Tuyau de décompression de puits de dérivation avec vanne de sécurité (cette vanne doit être maintenue ouverte)
- ⑦ Dérivation

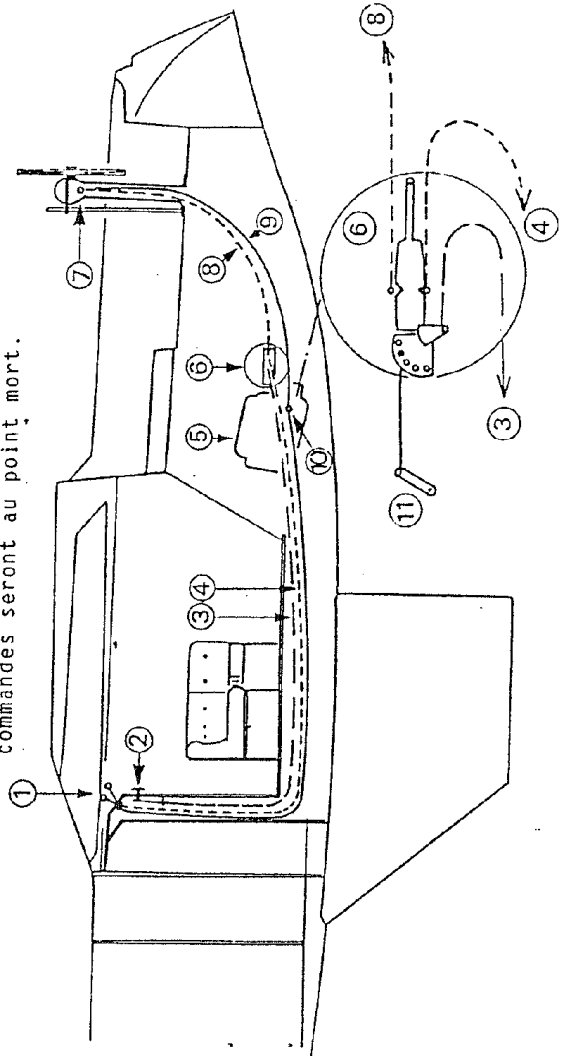
NOTA : Hors-saison, il est recommandé de ne pas bloquer exagérément la dérivation en position haute, et ainsi permettre un certain jeu de manœuvre lors de la réutilisation.



DOUBLE COMMANDE INVERSEUR DE MARCHÉ ET ACCELERATEUR

- ① boîtier de commande poste de pilotage intérieur
- ② tirette de blocage de différentiel inverseur
- ③ câble de tirette de blocage (noir)
- ④ câble d'inverseur de pilotage intérieur
- ⑤ moteur
- ⑥ différentiel d'inverseur de marche
- ⑦ commandes d'inverseur et d'accélérateur poste de pilotage extérieur
- ⑧ câble d'inverseur de pilotage extérieur
- ⑨ câble d'accélérateur
- ⑩ accélérateur moteur
- ⑪ inverseur moteur

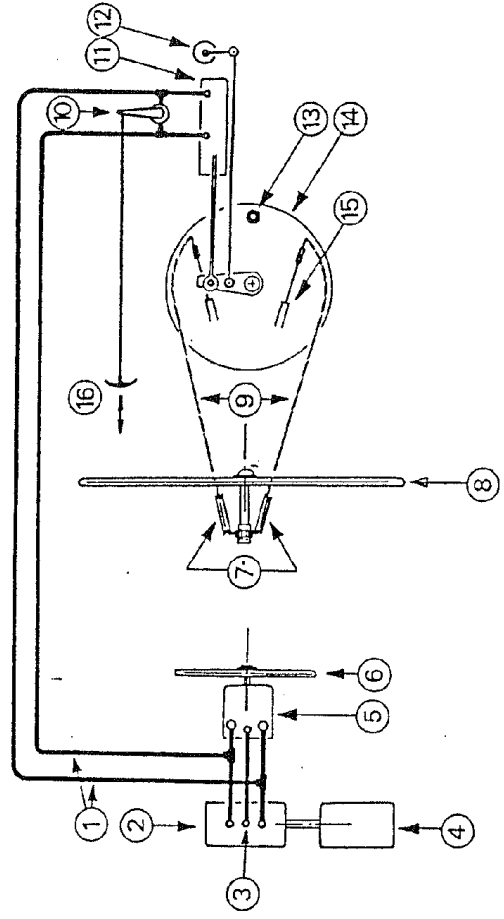
NOTA : En double poste de commande, la tirette 2 placée à l'avant du poste de pilotage permet de débrayer l'un ou l'autre poste. Tourner cette manette de $\frac{1}{4}$ de tour lorsque les commandes seront au point mort.



DIRECTION

Schéma de principe avec double pilotage et pilote automatique

- ① tuyaux cuivre de circuit hydraulique
- ② pompe hydraulique
- ③ tuyau expansion
- ④ moteur de pompe hydraulique
- ⑤ boîtier de direction
- ⑥ volant poste intérieur
- ⑦ poulies de transmission
- ⑧ barre à roue extérieure
- ⑨ drôsses
- ⑩ vanne de commande : cette vanne est représentée sur le dessin en position de pilotage intérieur (sur le bateau la tirette est sortie) pour le pilotage extérieur pousser la tirette (16)
- ⑪ vérin de direction
- ⑫ potentiomètre pilote automatique
- ⑬ butée de secteur
- ⑭ secteur de barre à roue
- ⑮ réglage des drôsses
- ⑯ tirette de sélection pilotage



COQUE :

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

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

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

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

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

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

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

Pour les réparations, voir notice jointe.

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

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

HIVERNAGE

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

- Rincage à l'eau douce ;
- Huilage et graissage de toutes les parties métalliques.

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

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

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

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

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

MODE D'EMPLOI

PRECAUTIONS :

Pour bien réussir vos travaux, deux précautions importantes : temps sec - tempé- rature 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 heure, le durcissement e d'environ 10 heures.

MISE EN OEUVRE :

Pour boucher un trou de bulle ou une éraflure, bien nettoyer la surface à l'acétic 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).

STOCKAGE :

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

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

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

NETTOYAGE :

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

TOUJOURS A VOTRE SERVICE

S.A.V. JEANNEAU

Ce présent document n'est pas contractuel, et ces renseignements sont donnés à titre indicatif sous réserve d'erreur ou de modification, nous nous réservons le droit de modifier les caractéristiques de nos modèles sans pour cela être tenus de mettre à jour cette notice.

W.C. :

Hors service, il est recommandé de fermer les vannes.

Mode d'emploi :

Vérifier que les robinets ou les vannes d'arrivée et d'évacuation sont ouverts.
Pour vider la cuvette, placer le levier de commande de pompe en position "Inclinée" (FLUSH), et actionner la pompe.

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

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

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

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

N'UTILISER NI ANTIGEL, NI PRODUITS CHIMIQUES.

COUSSINS :

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

CUISINE - SALLE D'EAU :

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

CIRCUIT ELECTRIQUE :

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

Batteries :

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

CIRCUIT GAZ :

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

RESERVOIRS D'EAU :

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

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

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

ENTRETIEN

Les parties mobiles et mécaniques doivent être graissées régulièrement :

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

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

Démonter et nettoyer périodiquement le décanteur à carburant.

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

ENTRETIEN INOX ET LAITON :

A entretenir régulièrement.

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

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

WINCHES :

L'entretien des winches doit être fait-régulièrement.

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

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

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

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

VOILES :

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

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

GREENEEM :

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

AVANT LA MISE A L'EAU

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

MATAGE

- Avant le mâtage, graisser tous les ridoirs à la graisse "spéciale marine" (graisse au silicone).
- Eviter de mâter votre bateau avec les antennes sur le mât
- Au mâtage, bien vérifier le blocage et la position des barres de flèches (toujours au-dessus de l'horizontale) et faire en sorte que la base du mât soit intégrale-ment en appui sur son emplanture.
- Protéger les embouts de barre de flèches.
- Lors de la pose du grément dormant, attention à ne pas faire d'intervention entre les câbles dont les longueurs sont très proches.
- Mettre le grément sous tension en s'assurant que la gorge du mât reste bien rectiligne.
- Le meilleur réglage du mât s'effectuera lors des premières sorties sous voiles.
- Une fois le réglage terminé, bloquer définitivement les ridoirs, protéger les goupilles et les boulons par une bande adhésive.
- Après quelques sorties, il est bon de contrôler le réglage car les câbles neufs peuvent subir un léger allongement.
- Au port, il est conseillé de relâcher la tension du pataras.

Version Régate :

- Les fabricants des mâts conseillent vivement l'utilisation des bastaques lorsqu'ils en sont équipés.
- L'utilisation des bastaques favorisent beaucoup la bonne marche du bateau.
- La garantie ne fonctionnera qu'en cas de constatation d'un défaut de fabrication et non dans le cas d'une mauvaise utilisation.

A LA MISE A L'EAU

- Vérifier l'étanchéité des pieds de sondeur et speedomètre, s'il y a lieu.
- Ouvrir les vannes et s'assurer de leur étanchéité avec la coque et avec le tuyau correspondant.
- Vérifier également l'étanchéité du presse-étoupe (voir paragraphe "Presse-étoupe" au chapitre "MECANIQUE".

AVANT DE DEMARRER LE MOTEUR :

Ouvrir le robinet carburant

Ouvrir la vanne du circuit de refroidissement moteur

Mettre en contact le circuit électrique en actionnant le coupe-batterie

Avant de démarrer le moteur, débrayer l'inverseur afin d'obtenir de l'accélération au point mort.

Pour la mise en route du moteur, se reporter au livret d'entretien moteur.

Lorsque le moteur tourne, contrôler le refroidissement, ensuite laisser chauffer quelques minutes, et enclencher successivement en AVANT et en ARRIERE au ralenti.

Vérifier que l'eau de refroidissement sort par l'échappement ; si ce n'est pas le cas, arrêter immédiatement le moteur et vérifier le circuit d'eau (vanne, crépine obturée).

VANNES :

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

FILIERES

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

DEQUILLAGE :

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

MOTEUR :

Se reporter à la notice fournie dans le bateau.

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

ANODE :

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

HELICE :

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

NE PAS CHANGER CELLE-CI SANS CONSULTER UN SPECIALISTE.

PRE-FILTRE CARBURANT :

Pour le nettoyage du pré-filtre :

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

Pour PURGER, desserrer la vis prévue à cet effet.

PRESSE-ETOUPE :

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

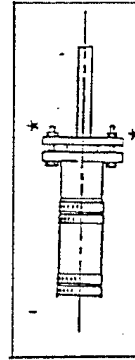
Pour effectuer le réglage :

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

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

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

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



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

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

FONCTIONNEMENT MOTEUR :

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

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

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

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

Boltier de commande accélérateur et inverseur :

Pour débrayer l'inverseur :

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

Feu de cale :

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

Echappement :

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

Circuit carburant :

Vérifier périodiquement les joints et durits du circuit carburant.

BARRE A ROUE :

Contrôler régulièrement la tension des drosses.

PLAQUE DU CONSTRUCTEUR :

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

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