SOMMAIRE

Indice 0 INTRODUCTION ..... page 2

Chapitre 1
Indice 0 CARACTERISTIQUES & GARANTIE ..... page 3

Chapitre 2
Indice 0 SÉCURITÉ ..... page 7

Chapitre 3
Indice 0 COQUE ..... page 13

Chapitre 4
Indice 0 PONT ..... page 17

Chapitre 5
Indice 0 GRÉEMENT ET VOILURE ..... page 23

Chapitre 6
Indice 0 EMMENAGEMENTS ..... page 32

Chapitre 7
Indice 0 PLOMBERIE ..... page 38

Chapitre 8
Indice 0 CIRCUITS ÉLECTRIQUES (plans en fin de chapitre) ..... page 42

Chapitre 9
Indice 0 MOTORISATION ..... page 46

Chapitre 10
Indice 0 MISE À L'EAU ..... page 52

Chapitre 11
Indice 0 HIVERNAGE ..... page 55

NOTES PERSONNELLES ..... page 58

ANNEXES ET OPTIONS ..... En fin du manuel

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.
Conçu selon les exigences de la norme ISO 10240, 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.

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.

CARACTERISTIQUES & GARANTIE

VOTRE BATEAU

CONDITIONS GÉNÉRALES DE GARANTIE

CARACTERISTIQUES

LONGUEUR HORS TOUT .....15,39 m
LONGUEUR COQUE.....14,94 m
LONGUEUR FLOTTAISON .....12,70 m
MAITRE BAU .....4,85 m

DEPLACEMENT LEGE (Lest court) (n'est plus proposé à partir de 01/2000)....15000 kg
DEPLACEMENT LEGE (Lest GTE) .....14500 kg
DEPLACEMENT LEGE (Lest performance).....13950 kg

POIDS LEST COURT (n'est plus proposé à partir de 01/2000).....5600 kg
POIDS LEST GTE .....5050 kg
POIDS LEST PERFORMANCE .....4500 kg

TIRANT D'EAU LEST COURT (n'est plus proposé à partir de 01/2000).....1,80 m
TIRANT D'EAU LEST GTE .....2,00 m
TIRANT D'EAU LEST PERFORMANCE .....2,30 m

CHARGE MAXI .....4400 kg

CAPACITE D'EAU .....860 l
CAPACITE FUEL.....400 l
CAPACITE FROID .....220 l
PUISSANCE MOTEUR .....de 75 à100 cv (de 55 à 74 Kw)
CAPACITE BATTERIES.....2 x 130 Ah (12 V) (3 en option)

CABINES .....3 / 4 / 5
COUCHETTES ..... 6 / 10 / 12
CATEGORIE CE .....A (8 ou 10 personnes)
.....B (12 personnes)
.....C (16 personnes)
ARCHITECTE.....Bruce FARR

MAT STANDARD ENROULEUR

GRAND-VOILE 42 m2
GÉNOIS ENROULEUR 78 m2

I .....17,90 m
J .....5,80 m
P .....15,60 m
E .....5,40 m
LONGUEUR MAT.....17,64 m

MAT LONG ENROULEUR

GRAND-VOILE 45,5 m2
GÉNOIS ENROULEUR 81 m2

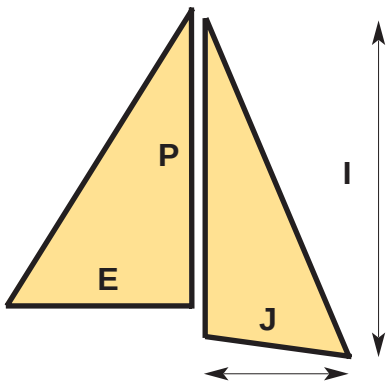
I .....18,90 m
J .....5,80 m
P .....16,60 m
E .....5,40 m
LONGUEUR MAT.....18,64 m

MAT LONG CLASSIQUE (PERF.)

GRAND-VOILE 55 m2
GÉNOIS ENROULEUR 81 m2

I .....18,90 m
J .....5,80 m
P .....16,60 m
E .....5,70 m
LONGUEUR MAT ....18,64 m

Catégorie A: «en haute mer»
Navire conçu pour de grands voyages, au cours desquels le vent peut dépasser la force 8 (sur l'échelle de Beaufort) et les vagues peuvent dépasser une hauteur significative de 4 m, pour lesquels ces navires sont, dans une large mesure, autosuffisants.
Les bateaux JEANNEAU sont homologués pour la Communauté Européenne par l'ICNN, organisme notifié n° 0607.



VOTRE BATEAU

Version : .....

NOM DU BATEAU : .....
.....

NOM DU PROPRIETAIRE : .....

ADRESSE : .....
.....
.....
.....

N°DE COQUE .....

N° DE SERIE : .....

N° D'IMMATRICULATION : .....

DATE DE LIVRAISON : .....

N° DE CLEF DE L'ENTREE : .....

MARQUE DU MOTEUR : .....

N° DE SERIE MOTEUR : .....

N° DE CLEF MOTEUR : .....

Votre agent

JEANNEAU

CHANTIERS JEANNEAU - BP 529 - 85505 LES HERBIERS cedex - FRANCE
Tel: (33) 02 51 64 20 20 - Fax: (33) 02 51 67 37 65
3615 JEANNEAU (2,23F / mn) - Internet: http://www.jeanneau.com(fr).

ISO 9002
certifié
AFAQ n°1994/2076

CONDITIONS GÉNÉRALES DE GARANTIE

Article 1

A la livraison du bateau, les parties signent le certificat de livraison remis par le CHANTIERS JEANNEAU à cet effet, qui vaut accord de conformité de la part de l'acheteur-utilisateur.

La réception du bateau par l'acheteur-utilisateur faite sans réserve, vaut acceptation de l'état apparent du bateau en application des dispositions de l'article 1642 du Code Civil.

La mise en jeu de la garantie ne pourra être demandée que sous réserve :

- du retour au service Après-Vente du CHANTIERS JEANNEAU du volet du certificat de livraison et du coupon de garantie, lui revenant,
- de l'accomplissement des contrôles et révisions prescrits par le CHANTIERS JEANNEAU, étant précisé que les éventuels frais tels que de manutentions, de transports, de stationnement, de convoyage, engagés pour la réalisation de ces opérations demeurent à la charge exclusive de l'acheteur-utilisateur.

Article 2

La garantie est valable 12 mois à dater du jour de la livraison du bateau au premier acheteur-utilisateur, et est strictement limitée, au choix du constructeur, au remplacement ou à la réparation gratuite de toutes les pièces reconnues défectueuses par les services techniques de ce dernier, et ce, sans indemnité d'aucune sorte.

Pour les organes et accessoires qui portent visiblement la marque d'un autre fournisseur, la garantie est limitée à la garantie offerte par ce fournisseur.

Article 3

A l'exception des prototypes, des bateaux RIGIFLEX, des bateaux exploités à titre professionnel ou spécialement conçus et/ou équipés pour la course, qui ne bénéficient d'aucune autre garantie contractuelle que celle précisée à l'article 2 ci-dessus, la structure de la coque, du pont et de la liaison entre ces éléments et celle de la quille à la coque, est garantie, contre tous vices de fabrication reconnus par les services techniques du CHANTIERS JEANNEAU, pendant une durée de 5 ans pour les voiliers monocoques et de 3 ans pour les bateaux à moteur et les voiliers multicoques.

Toutefois, tout évènement portant atteinte à la structure et ne résultant pas d'un vice de fabrication garantie, qui aurait donné lieu ou non à réparation de la coque ou du pont, emporte annulation sans préjudice et sans délai de cette garantie.

Le délai commence à courir à partir de la première mise en service du bateau et au plus tard du dernier jour de l'année de son millésime, soit le 31 août de ladite année.

Cette garantie est strictement limitée à la réparation gratuite des vices de fabrication en nos usines ou par un atelier ou chantier habilité par nous et ce sans indemnité d'aucune sorte.

Article 4

Sont notamment exclus de la garantie précisée aux articles 1 et 2 ci-dessus :

- les frais de transport du bateau et de toute pièce ainsi que les frais et/ou dommages éventuels consécutifs à l'impossibilité d'utilisation du bateau et/ou du matériel, qui sont à la charge de l'acheteur,
- les détériorations ou avaries énumérées ci-après ainsi que leurs conséquences :
  - l'usure normale,
  - les fissures, craquelures ou décoloration du gel-coat,

- les dommages résultant :
  - de transformations et modifications, ou réparations même partielles effectuées en dehors d'ateliers que nous avons habilités,
  - de l'inobservation des préconisations d'entretien précisées au livret remis avec le bateau, ou des règles de l'art,
  - d'une mauvaise utilisation, notamment d'un usage négligent, imprudent, abusif ou anormal,
  - de la participation à des compétitions,
  - de négligences quant à la prise de mesures conservatoires qui s'imposent,
  - d'un accident ou sinistre tel que notamment explosion, incendie, inondation, tempête, foudre, transport, émeute, vol, heurt,
  - de conditions de stockage ou de transport inadaptés.

Article 5

La mise en jeu de la garantie prolonge le délai de garantie pendant une période égale à celle nécessaire pour la réalisation des seuls travaux effectués sous garantie, à la condition toutefois que lesdits travaux requièrent inévitablement une immobilisation du bateau d'au moins 7 jours consécutifs.

Article 6

Pour bénéficier de la garantie définie ci-dessus, l'acheteur-utilisateur devra présenter dûment remplis le certificat de livraison du bateau et le document de garantie chaque fois qu'il demandera à en bénéficier et, à peine de forclusion, notifier par écrit à son concessionnaire-vendeur, le défaut ou le vice, d'une manière précise et motivée dans un délai de 15 jours à compter de sa découverte.

Le concessionnaire-vendeur doit informer le constructeur dans un délai de 8 jours à compter de sa réception, de la réclamation de l'acheteur-utilisateur, sous peine de devoir supporter les conséquences résultant de son retard.

Article 7

Les concessionnaires, agents ou revendeurs du CHANTIERS JEANNEAU n'ont pas qualité pour modifier la garantie ci-dessus mais peuvent, pour leur propre compte et sous leur seule responsabilité, accorder d'éventuelles garanties supplémentaires qui ne peuvent en aucune manière engager le constructeur.

PRÉCAUTION AVANT TOUTE RÉPARATION

Contacter votre vendeur qui vous donnera les meilleurs conseils et les pièces détachées adaptées ou les matériaux pour les réparations que vous pouvez faire vous-même.
Il est préférable que les grandes réparation sur la coque ou sur le moteur soient faites par des professionnels. Votre vendeur est capable de faire ces réparations ou de mandater des personnes compétentes pour les faire.

DANGER

Contactez votre vendeur pour savoir ce qu'il est possible de faire et surtout ce que vous ne devez pas faire!
Vous pourriez mettre votre sécurité en danger et perdre votre garantie.

ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

CONSIGNES DE SÉCURITÉ RELATIVES AU CIRCUIT GAZ

LUTTE CONTRE L'INCENDIE

ASSÈCHEMENT

BARRE FRANCHE DE SECOURS

ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

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

RECOMMANDATION / RADEAU DE SURVIE

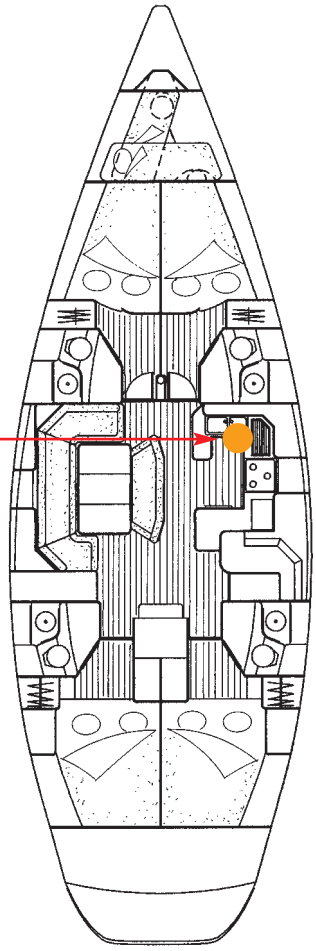
Ce coffre ne doit jamais être cadenassé pendant la navigation.

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

AVERTISSEMENT

Faites l'inventaire des équipements de sécurité obligatoires avant chaque départ.

VANNE DE GAZ



Même emplacement
pour les autres versions
d'aménagement

CONSIGNES DE SÉCURITÉ RELATIVES AU CIRCUIT GAZ

Type de bouteille: "Camping-Gaz" (butane, pression de service: 10 kg/cm^2)

Fermer les vannes sur le circuit et sur la bouteille quand les appareils ne sont pas utilisés.
Fermer immédiatement toutes les vannes en cas de danger.(fig1)
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 afin de détecter d'éventuelles fuites.
Vérifier toutes les connexions 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.

Il convient que les réparations soient effectuées par une personne compétente.

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 (grille de ventilation du panneau de descente).
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.
Stocker les bouteilles vides et de réserve sur le pont ou dans un coffre ventilé vers l'extérieur.
Contrôler régulièrement et remplacer les tuyaux souples à la date prévue.
Ne pas utiliser le compartiment de la bouteille de gaz pour le rangement d'équipement.

AVERTISSEMENT

N'utilisez pas de solution contenant de l'ammoniaque.
N'utilisez jamais de flamme pour détecter les fuites.
Ne fumez pas ni utilisez de flamme nue pendant le remplacement de la bouteille de gaz.

SUGGESTION D'EMPLACEMENT DES EXTINCTEURS

D'autres emplacements sont possibles, les extincteurs devant se situer à moins de 5 mètres de toutes couchettes.
Un extincteur ou une couverture anti-feu doit être placé à moins de 2 mètres de tout appareil à flamme.

Extincteur, à l'unité, capacité mini 5A / 34B
Besoin pour le SUN ODYSSEY 52.2: 10A / 68B

1 - Façade de meuble de toilette (pour version cabine skipper)

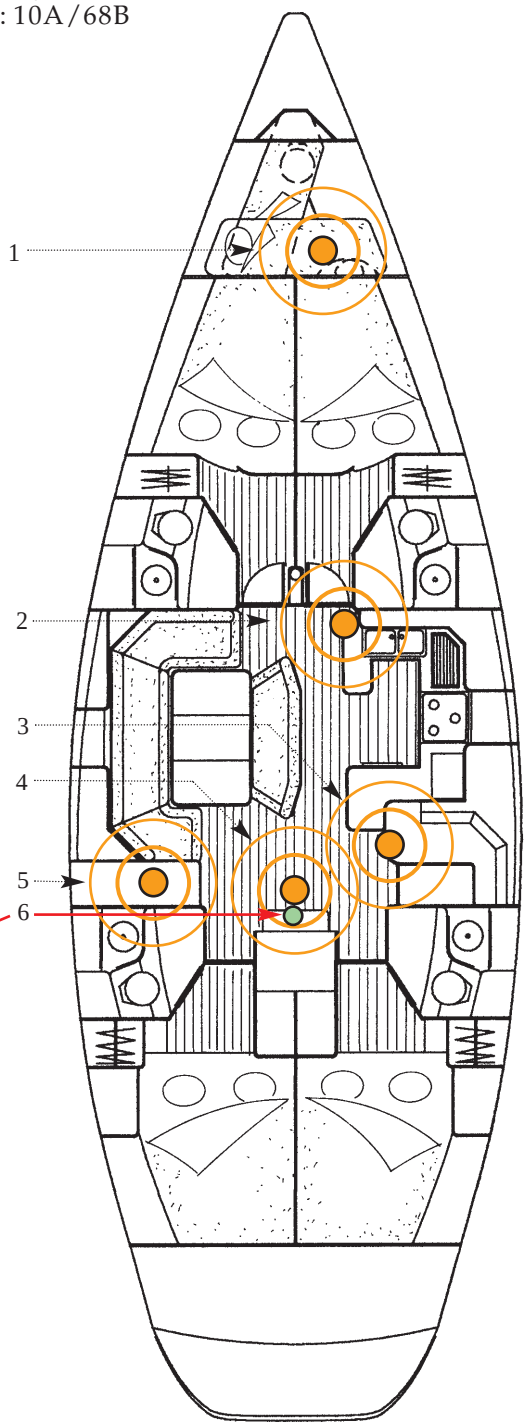
2 - Façade de meuble de cuisine

3 - Sous table à carte

4 - Sous une marche de la descente

5 - Dans penderie de carré

6 - Orifice extincteur



Même emplacement pour les autres versions d'aménagement

LUTTE CONTRE L'INCENDIE

Les extincteurs doivent être répartis à des emplacements facilement accessibles et éloignés d'une source possible d'incendie.
Le compartiment moteur est pourvu d'un orifice (figure 1) permettant de projeter à l'intérieur le produit extincteur sans qu'il soit nécessaire d'ouvrir les panneaux d'accès habituels.

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.

PRÉCAUTION

Prévoyez un extincteur à portée de main en cas de reprise de feu.

Il est de la responsabilité du propriétaire ou du chef de bord:

- De faire vérifier les extincteurs conformément aux prescriptions indiquées.
- De remplacer les extincteurs si ceux-ci sont expirés ou déchargés par des extincteurs de capacité égale ou supérieure.
- D'informer l'équipage de la position et du fonctionnement des extincteurs, de la position de l'orifice de décharge dans le compartiment moteur, et de la position des issues de secours.
- De s'assurer que les extincteurs sont accessibles quand le bateau est occupé.

AVERTISSEMENT

Ne faites jamais:

- Obstruer les passages vers les issues de secours.
- Obstruer les commandes de sécurité (vannes de fuel, vannes de gaz, interrupteurs électriques).
- Obstruer des extincteurs placés dans des équipets.
- Laisser le navire inoccupé avec un réchaud ou un chauffage allumé.
- Utiliser des lampes à gaz dans le navire.
- Modifier les systèmes du navire (électrique, gaz ou carburant).
- Remplir un réservoir ou changer une bouteille de gaz quand un moteur fonctionne ou avec un réchaud ou un chauffage allumé.
- Fumer en manipulant des carburants ou du gaz.

Garder les fonds propres et vérifier la présence de vapeur de fuel et de gaz à intervalles réguliers.
Seules les pièces de remplacement compatibles doivent être utilisées pour les extincteurs; Elles doivent comporter les mêmes indications ou être équivalentes techniquement et pour leur résistance au feu.
Veiller à ne pas accrocher de rideaux pendant librement à proximité des réchauds ou autres appareils à flamme ouverte.
Les produits combustibles ne doivent pas être stockés dans le compartiment moteur. Si des produits non combustibles sont conservés dans le compartiment moteur ils doivent être fixés pour empêcher leur chute sur la machine et ne pas obstruer l'accès.

AVERTISSEMENT

Les extincteurs au **CO2** ne doivent être utilisés que pour combattre les **feux électriques**.
Pour éviter l'asphyxie, évacuez la zone immédiatemment après la décharge et aérez avant d'entrer.

Blocage par boulon

ASSÈCHEMENT

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 dans le cockpit.
Son bras de manoeuvre doit rester accessible en toute circonstance.

BARRE FRANCHE DE SECOURS

La barre franche de secours est située dans un coffre arrière, elle doit rester facilement accessible.

Pour la mise en oeuvre de la barre franche:

- Dévisser à l'aide d'une manivelle de winch le nable de barre franche situé sur le banc arrière du cockpit,
- Engager la barre franche dans la mèche du safran en s'assurant qu'elle est bien emboîtée dans le carré.

(voir chapitre 4, appareil à gouverner)

CONSTRUCTION

ENTRETIEN DE LA COQUE

CARÉNAGE

NOTICE DE RÉPARATION DU GEL-COAT

CONSTRUCTION

Votre bateau est construit en stratifié polyester.
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 restratifiées.

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 la fixation du liston aluminium.

ENTRETIEN DE LA COQUE

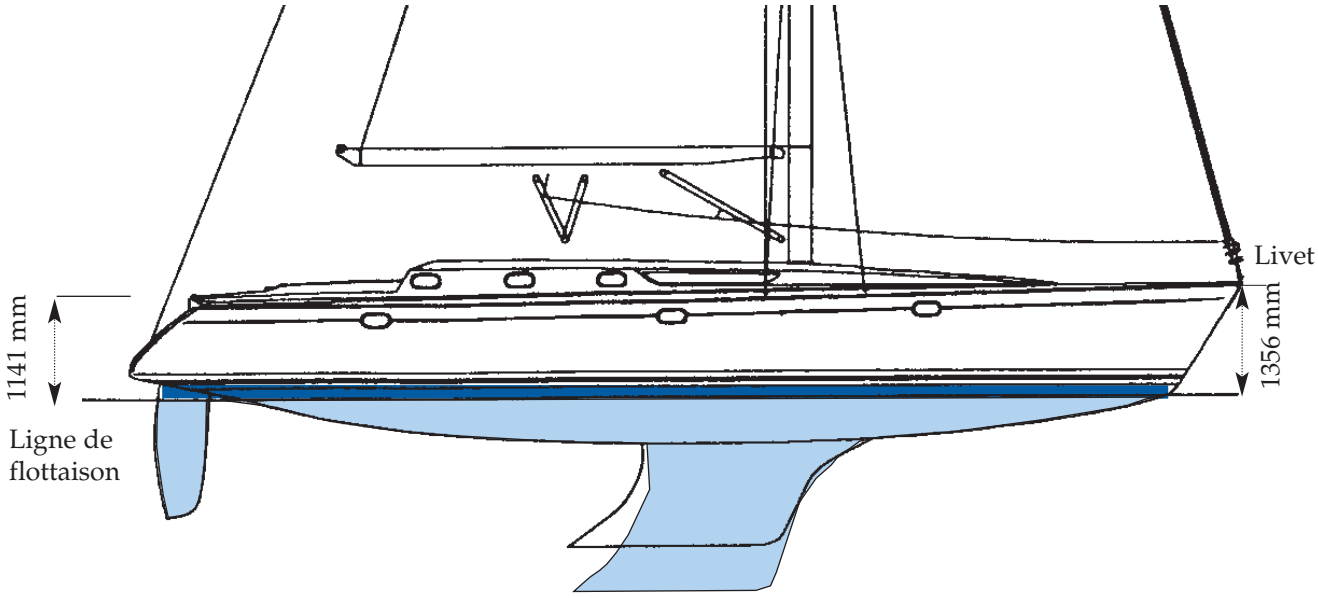
Les matériaux et les équipements de votre bateau ont été sélectionnés pour leur niveau de qualité et leurs performances, mais aussi pour leur facilité d'entretien. Il conviendra néanmoins d'assurer un minimum d'entretien pour protéger votre bateau des agressions extérieures (sel, soleil, électrolyse,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

Utiliser le moins possible d'agents de nettoyage, et ne pas les rejeter dans l'eau.
Nettoyer votre bateau à terre de préférence.
Ne pas utiliser de solvants ou d'agents détergents agressifs.(voir page suivante)

Nettoyer régulièrement la coque à l'aide de produits d'entretien courant et à l'eau douce

PRÉCAUTION

L'emploi du nettoyeur à haute pression est fortement déconseillé.
L'emploi de l'eau chaude ou de la vapeur est à proscrire.



Surface immergée: 29 m^2 - (ces mesures s'entendent "bateau lège")

CARÉNAGE (voir chapitre 10 pour les procédures de mise à l'eau)

Un anti-fouling (sans étain) annuel permet d'éviter des carénages fastidieux et fréquents. Néanmoins une application époxydique est préconisée au préalable. A ce sujet, il faut rappeler que tout ponçage ou primaire avant anti-fouling est une agression pour votre gel-coat et entame sa fiabilité. Aussi, nous vous conseillons un ponçage très léger.

Contre les salissures tenaces au niveau de la flottaison, de l'acide muriatique peut être 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, consulter votre distributeur.

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.

NOTICE DE RÉPARATION DU GEL-COAT

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.

PRÉCAUTION

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

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).

AVERTISSEMENT

Le catalyseur est un produit dangereux. Ne le laissez pas à la portée des enfants, ne le mettez pas en contact avec la peau et les muqueuses.
Lavez vous à l'eau savonneuse et rincez abondamment.

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.

NETTOYAGE DES OUTILS:
Pour tout nettoyage des outils, utiliser de l'acétone.

NAVIGATION

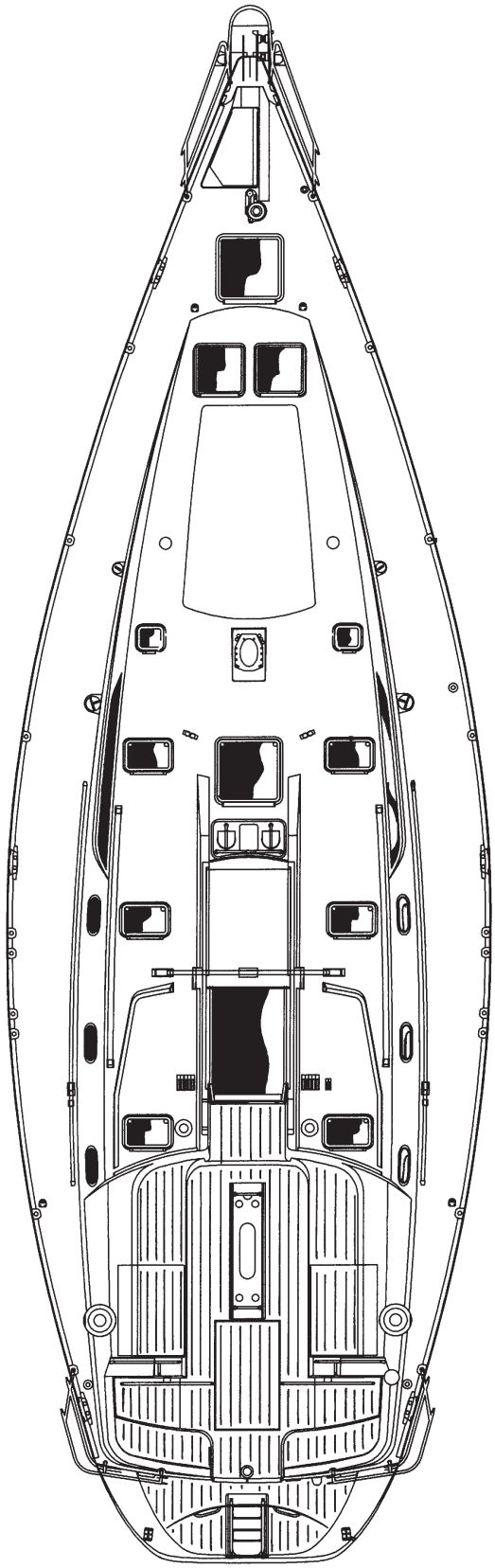
AMARRAGE

MOUILLAGE

ENTRETIEN DU PONT

APPAREIL À GOUVERNER

PLAN DE PONT



NAVIGATION

DANGER

Portez vos gilets de sauvetage. Par gros temps,
portez vos harnais de sécurité et attachez vous au bateau.

AMARRAGE

Pour les manoeuvres d'amarrage, le bateau doit disposer d'aussières en quantité et dimensions suffisantes et adaptées 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.

DANGER

Ne cherchez pas à arrêter le bateau à l'aide du pied, de la main ou d'une gaffe.

Après l'amarrage:

- Protéger les aussières du ragage à l'aide de fourreaux plastique.
- Tenir compte le cas échéant des variations de hauteur d'eau.

MOUILLAGE

Il faut mouiller en règle générale au minimum 3 fois la profondeur d'eau.

PRÉCAUTION

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

MOUILLAGE:

- Mettre le bateau bout au vent et sans vitesse.
- Laisser filer la chaîne en contrôlant la descente avec le frein du guindeau.

Une fois le mouillage en place:

- Dégager la chaîne ou le câblot du barbotin.
- L'amarrer sur le taquet du guindeau.

PRÉCAUTION

Le barbotin du guindeau ne doit pas servir à amarrer le mouillage.

REMONTEE DU MOUILLAGE:

- Serrer l'écrou frein du barbotin.
- Vérifier que la chaîne est bien en position sur le barbotin.
- Remonter lentement, au moteur, sur l'ancre. Le guindeau ne doit pas servir à treuiller le bateau.
- Remonter complètement la ligne de mouillage.
- Vérifier la position de l'ancre sur la ferrure d'étrave si vous changez simplement de mouillage, sinon la ranger dans le puits à chaîne.
- Pour les guindeaux électriques, couper l'alimentation sitôt la chaîne en tension.

PRÉCAUTION

Faites passer la chaîne sous le réa de guindeau et **enlevez vos mains!**

PRÉCAUTION

Toutes les manoeuvres de mouillage à l'aide du guindeau, doivent être faites moteur en marche afin de ne pas décharger les batteries.
En cas de panne de batterie, manoeuvrez manuellement.

MOUILLAGE ARRIERE:

Les manoeuvres de mouillage arrière s'effectuent moteur arrêté.
Amarrer le câblot sur le taquet d'amarrage à la longueur souhaitée.
Laisser filer le mouillage lentement en prenant garde de ne pas endommager hélice ou safran.

AVERTISSEMENT

Toutes les manoeuvres au guindeau sont dangereuses, de ce fait, la ligne de mouillage doit être en permanence claire et peu encombrée, et les manoeuvres doivent être effectuées prudemment, et avec des gants.

RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN:

Après chaque sortie en mer, rincer le guindeau et la ligne de mouillage à l'eau douce.
Pour l'entretien de début ou de fin de saison du guindeau, se reporter à la notice du constructeur.

ENTRETIEN DU PONT

Utiliser le moins possible d'agents de nettoyage, et ne pas les rejeter dans l'eau.
Nettoyer votre bateau à terre de préférence.
Ne pas utiliser de solvants ou d'agents détergents agressifs.(voir chapitre 3)
Brosser régulièrement le pont à l'aide d'un dégraissant-shampooing et à l'eau douce.

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 inox au "Miror" dès que des traces d'oxydation de surface apparaissent.

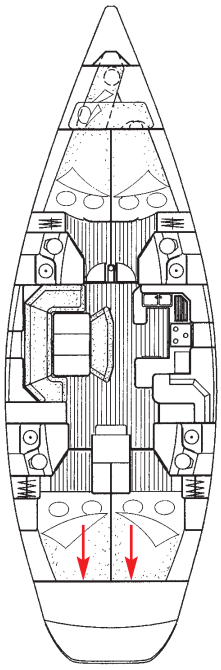
BOISERIES EXTERIEURES EN TECK

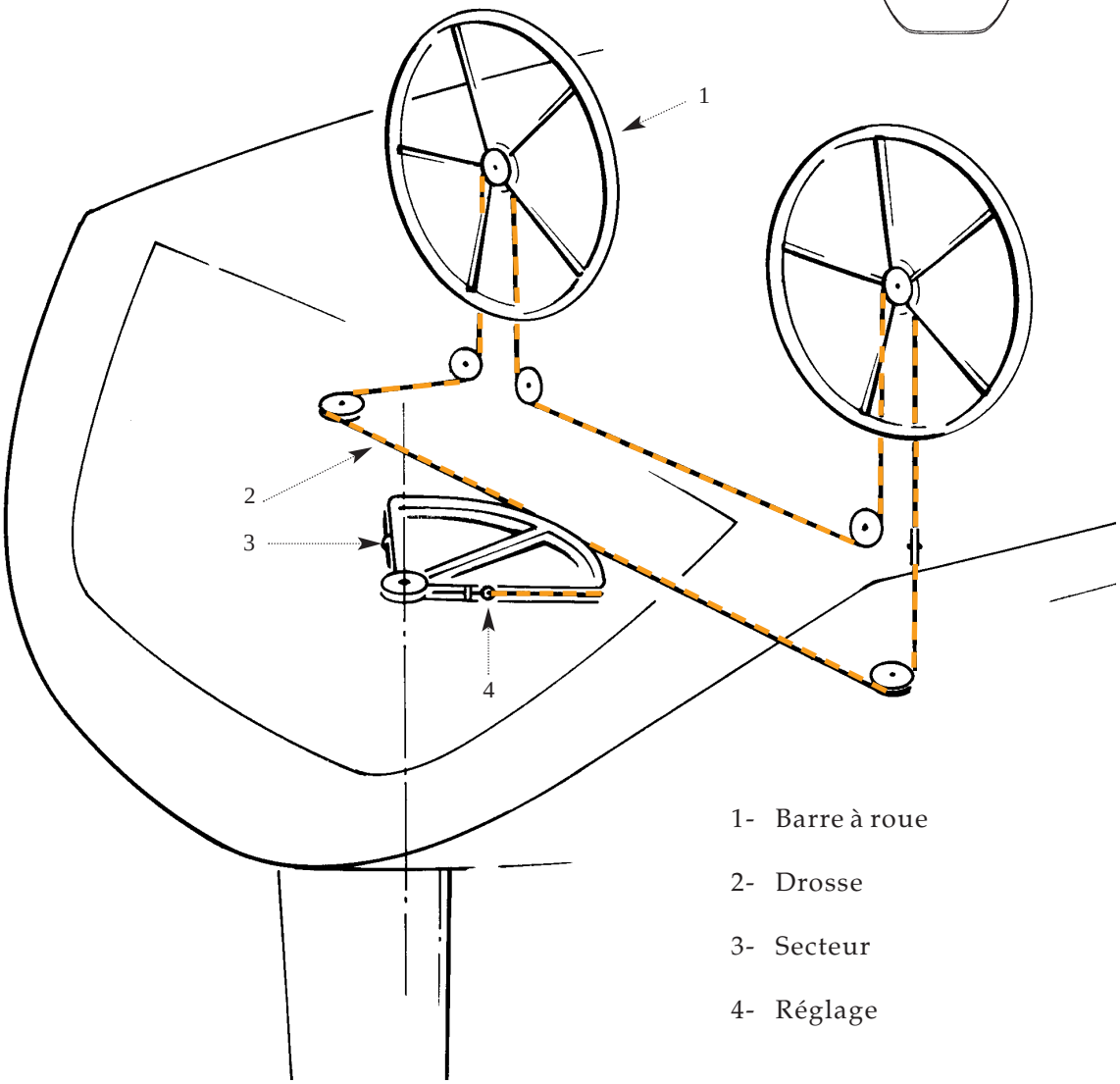
- Rincer régulièrement les boiseries à l'eau douce.
- Surfacer le teck au papier de verre fin pour le raviver.

PLEXIGLAS

- Rincer le plexiglas à l'eau douce (ne pas utiliser de solvant, alcool, acétone),
- Le lustrer avec un chiffon doux imprégné d'huile de paraffine,
- Utiliser une pâte à polir pour les rayures.

Accès aux drosses par les cabines arrières





1- Barre à roue

2- Drosse

3- Secteur

4- Réglage

APPAREIL À GOUVERNER

Vérifier régulièrement le serrage.
Tous les éléments seront graissés.
Par contre, les bagues en nylon, ertalon ou téflon seront entretenues uniquement avec du WD40.

Pour la colonne de barre, suivre les indications du fabricant.

GRÉEMENT ET VOILURE

GRÉEMENT DORMANT

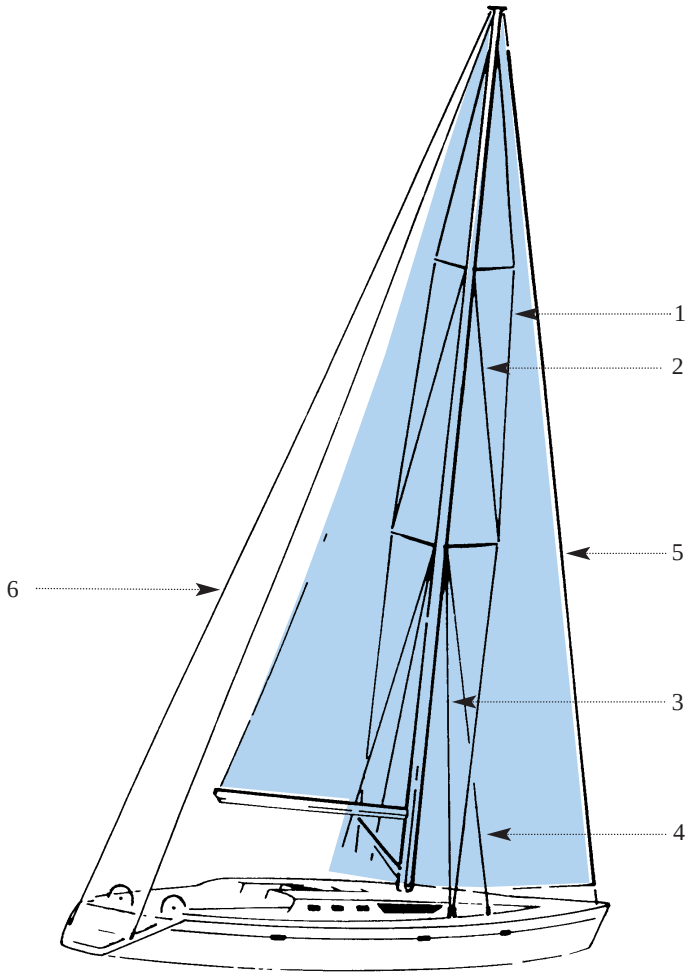
GRÉEMENT COURANT

WINCHS

ENROULEURS

VOILES

GRÉEMENT DORMANT



Version Mat Enrouleur

	Designation	Nbr	Type	Long.(m)
1	Galhauban	2	monotoron	17,600
2	Intermédiaire	2	monotoron	12,190
3	Bas-hauban Arr.	2	monotoron	6,760
4	Bas-hauban Avt.	2	monotoron	6,490
5	Etai	1	monotoron	18,830
6	Pataras	2	monotoron	20,230

Version Mat Long Classique

	Designation	Nbr	Type	Long.(m)
1	Galhauban	2	monotoron	18,610
2	Intermédiaire	2	monotoron	12,900
3	Bas-hauban Arr.	2	monotoron	7,140
4	Bas-hauban Avt.	2	monotoron	6,860
5	Etai	1	monotoron	19,700
6	Pataras	2	monotoron	21,330

GRÉEMENT DORMANT

Si vous devez effectuer un mâtage ou un démâtage ailleurs que chez votre agent Jeanneau, procéder 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 mâtage.
- Protéger les embouts de barres de flèche.
- 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 du deuxième étage de barres de flèche; 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 flèche.

DANGER

Assurez vous avant le levage du mât d'avoir un espace suffisament dégagé.
Le contact ou le voisinage de cables électriques peut entraîner l'électrocution.

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 flèche, elles doivent toujours se situer au-dessus de l'horizontale.
- Graisser tous les ridoirs
- Mettre le gréement sous tension (voir réglage).
- Introduire les câbles dans les passe-fils, replacer ces derniers et reconnecter les câbles électriques (voir chapitre 8 électricité).
- Vérifier méticuleusement que les axes de fixation des ridoirs sont bien bloqués et les protéger par du ruban adhésif.
- Remonter la bôme et repasser toutes les manoeuvres.

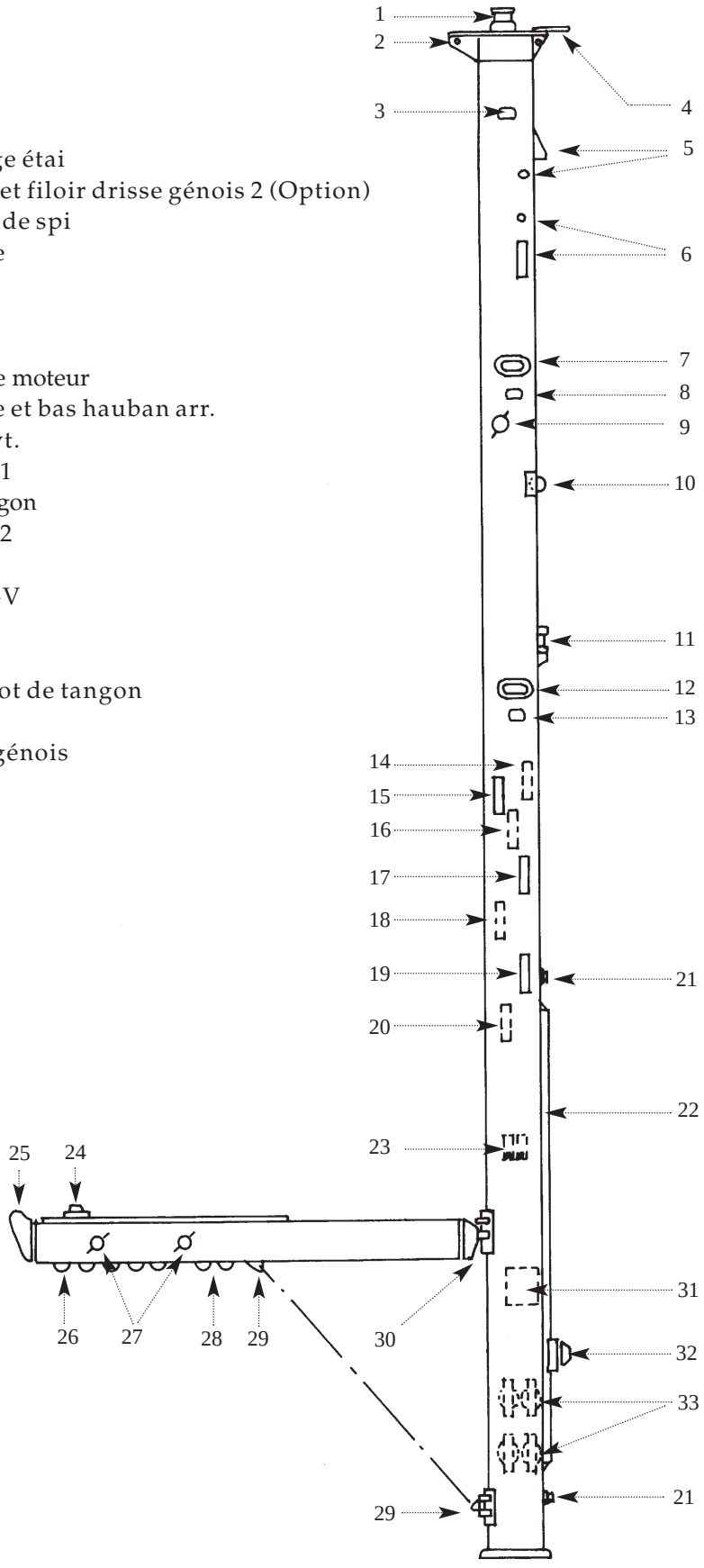
Reprendre le réglage du mât après quelques sorties.

DEMATAGE:

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

MAT LONG CLASSIQUE

1- Feux de tête de mât
2- Ancrage pataras
3- Ancrage galhauban
4- Ferrure de spi et ancrage étai
5- Ancrage étai larguable et filoir drisse génois 2 (Option)
6- Filoir et chicane drisse de spi
7- Ancrage barre de flèche
8- Ancrage intermédiaire
9- Anneau lazy-jacks
10- Réa balancine tangon
11- Feu combiné pont / route moteur
12- Ancrage barre de flèche et bas hauban arr.
13- Ancrage bas-hauban avt.
14- Chicane drisse de génois 1
15- Chicane balancine de tangon
16- Chicane drisse de génois 2
17- Etai larguable (Option)
18- Chicane balancine de GV
19- Chicane drisse de spi
20- Chicane drisse de GV
21- Réa va et vient de chariot de tangon
22- Rail de tangon
23- Taquet coinceur GV et génois
24- Chariot de point d'écoute
25- Ferrure de bôme
26- Pontet d'écoute de GV
27- Anneaux de lazy-jacks
28- Pontet de ris
29- Ferrures de hale-bas
30- Vît de mulet
31- Platine de winch
32- Chariot de tangon
33- Taquets de drisses



REGLAGE

Un professionnel aura procédé au pré-réglage et à la mise sous tension des câbles. Après quelques sorties il y aura nécessité de procéder au réglage définitif.
Celui-ci devra permettre d'obtenir une rectitude parfaite transversalement; de plus il sera très important de garder le mât également rectiligne longitudinalement **sous voile.**

Pour cela il faudra adopter un réglage de compensation au port qui nécessitera de pré-cintrer légèrement le mât longitudinalement; le milieu du mât vers l'avant et la tête vers l'arrière. La flèche sera alors de la moitié environ de la section du profil.

RÉGLAGE DE COMPENSATION AU PORT

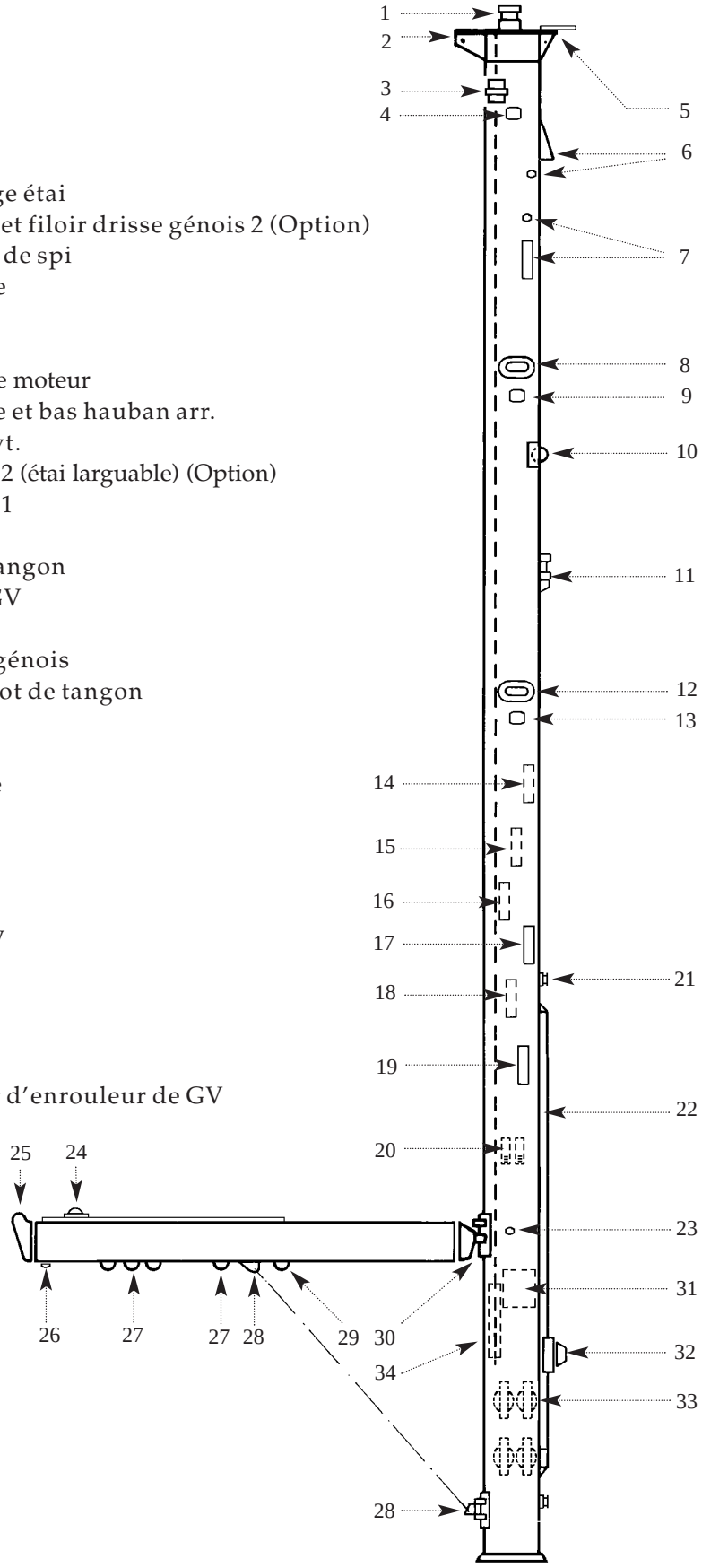
1 -Le gréement étant à barre de flèches poussantes, il faut raidir les galhaubans avant de fixer le pataras.
2 - Imposer une tension importante à l'ensemble du gréement (sous voile par 15 à 20 nœuds, il est normal que le gréement sous le vent soit légèrement détendu).
3 - Après avoir obtenu une rectitude parfaite au port aussi bien transversalement que longitudinalement, relâcher de manière symétrique de 2 tours de ridoir les bas-haubans arrière (bâbord et tribord).
4 - Terminer le réglage du longitudinal par une mise en tension importante du ridoir de pataras jusqu'à obtenir une bonne stabilité de l'étai sous voile par 15 à 20 nœuds de vent.

Ce réglage sera alors soigneusement arrêté par les goupilles sur tous les ridoirs et conservé pendant la saison d'utilisation du bateau.

Il est conseillé de relâcher le pataras hors navigation.

MAT ENROULEUR

1- Feux de tête de mât
2- Ancrage pataras
3- Emerillon inox de GV
4- Ancrage galhauban
5- Ferrure de spi et ancrage étai
6- Ancrage étai larguable et filoir drisse génois 2 (Option)
7- Filoir et chicane drisse de spi
8- Ancrage barre de flèche
9- Ancrage intermédiaire
10- Réa balancine tangon
11- Feu combiné pont / route moteur
12- Ancrage barre de flèche et bas hauban arr.
13- Ancrage bas-hauban avt.
14- Chicane drisse de génois 2 (étai larguable) (Option)
15- Chicane drisse de génois 1
16- Chicane drisse de GV
17- Chicane balancine de tangon
18- Chicane balancine de GV
19- Chicane drisse de spi
20- Taquet coinceur GV et génois
21- Réa va et vient de chariot de tangon
22- Rail de tangon
23- Prise pour feu de bôme
24- Chariot de point d'écoute
25- Ferrure de bôme
26- Feu de bôme
27- Pontet d'écoute de GV
28- Ferrures de hale-bas
29- Pontet d'enrouleur de GV
30- Vît de mulet
31- Platine de winch
32- Chariot de tangon
33- Taquets de drisse
34- Emmagasineur de bout d'enrouleur de GV



ENTRETIEN

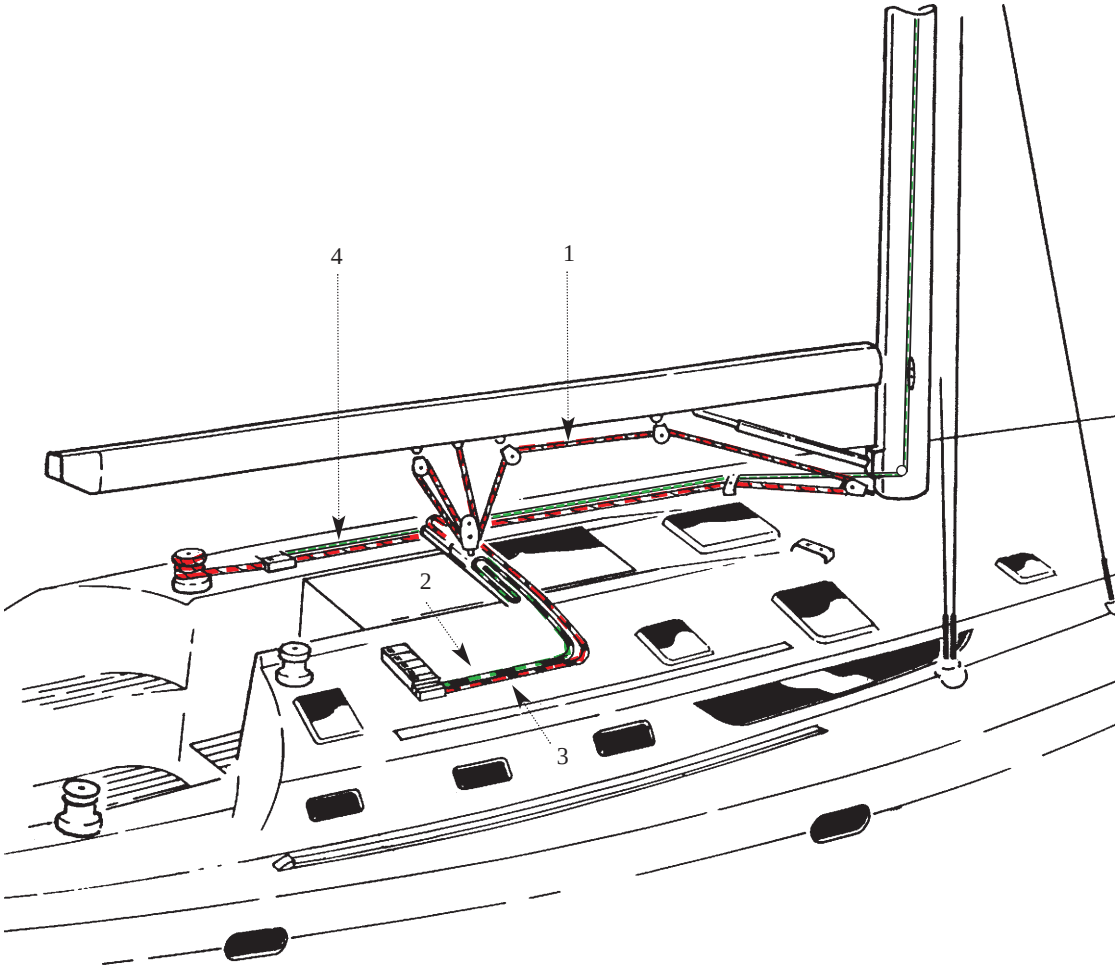
Avant chaque sortie, inspecter minutieusement le mât de haut en bas.

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

DANGER

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.
Ne hissez pas d'équipiers en navigation par gros temps.

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



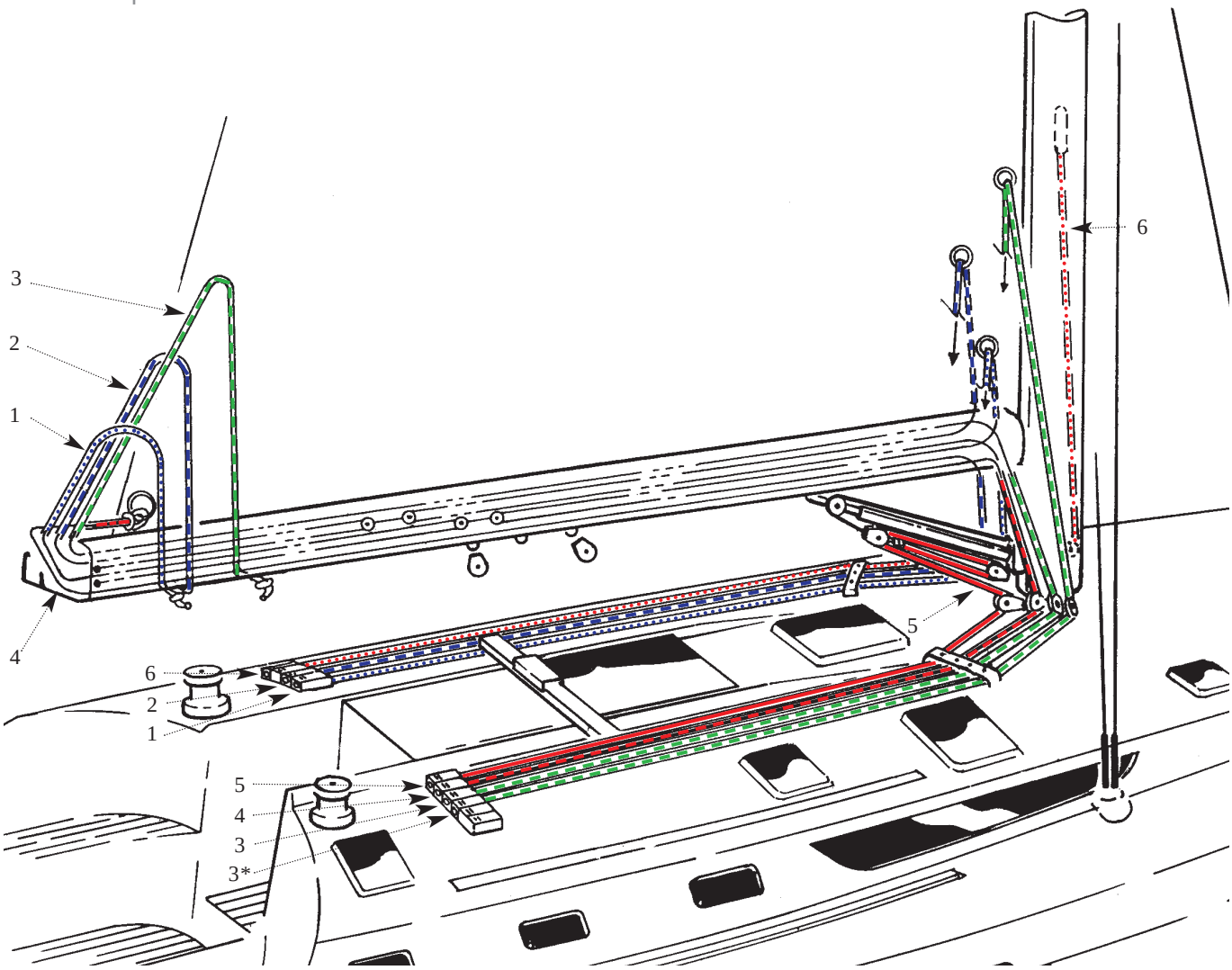
	Désignation des bouts	Nb	Type	Couleur	Ø(mm)	Long (m)
1	Ecoute de GV	1	Tresse D	Blanc/Rouge	14	25
2	Réglage chariot Bab	1	Tresse	Blanc/Rouge	10	10
3	Réglage chariot Trib	1	Tresse	Blanc/Vert	10	8
4	Balancine	1	Tresse D	Blanc/Vert	10	43
Tresse D: Tresse de drisse.						

GREEMENT COURANT

ENTRETIEN

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 mâchoires des coinceurs.
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'ancrage.

GREEMENT COURANT G.V.



VERSION MAT LONG CLASSIQUE

	Désignation des bouts	Nb	Type	Couleur	Ø(mm)	Long (m)
1	Ris auto 1	1	FO	Bleu/Blanc	12	21,50
2	Ris auto 2	1	FO	Bleu/Blanc	12	23,50
3	Ris 3 arrière	1	FO	Vert/Blanc	14	24
3*	Ris 3 avant (option)	1	FO	Vert/Blanc	14	18
4	Bordure	1	FO	Rouge/Noir	14	15
5	Hâle-bas de bôme	1	Tresse	Rouge	14	12
6	Drisse de GV	1	Tresse D	Blanc/Rouge	14	38
	Tresse D, FO: Tresse de drisse.					

WINCHS

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.

RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN

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

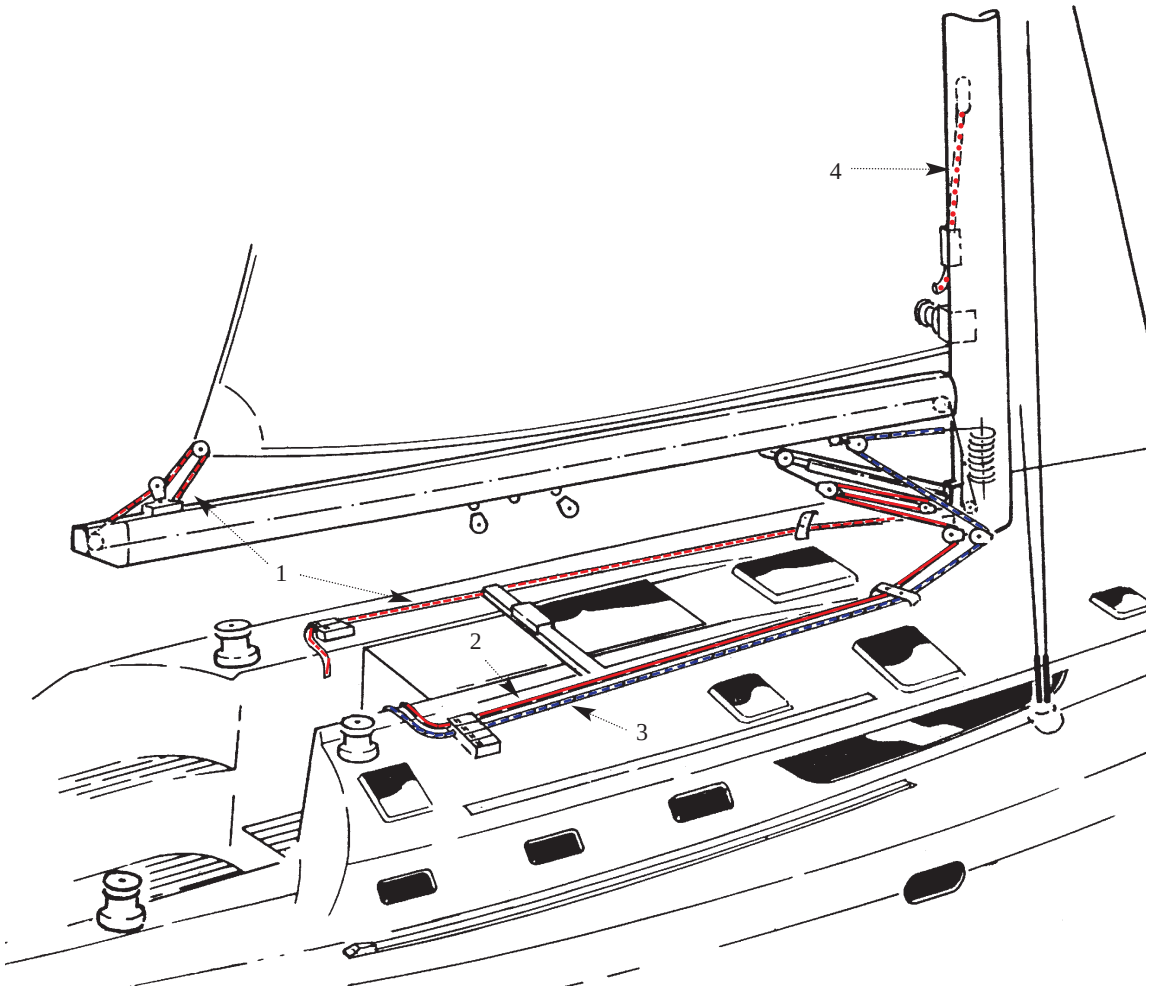
Se référer à la notice constructeur pour le démontage et le remontage des winchs;
Un mauvais remontage peut entraîner des accidents comme un retour de manivelle.

REGLAGE DES WINCHS SELF-TAILING

Pour obtenir une bonne efficacité de fonctionnement il convient de régler la largeur de la mâchoire du winch en fonction du diamètre du cordage utilisé.
Vous éviterez ainsi une détérioration prématurée du matériel.

- Pour régler la largeur de la mâchoire, enfoncer la couronne supérieure et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à l'ouverture complète,
- Placer le cordage à l'intérieur de la mâchoire et la resserrer en appuyant dessus puis en la tournant dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le bout accroche sur le winch.
- Si le cordage glisse, prendre un ou deux tours supplémentaires ou resserrer la couronne supérieure.

GREEMENT COURANT G.V.



VERSION MAT ENROULEUR

	Designation des bouts	Nb	Type	Couleur	Ø(mm)	Long (m)
1	Bordure GV	1	Tresse D	Blanc/Bleu	12	24
2	Hâle-bas de bôme	1	Tresse	Rouge	14	12
3	Enrouleur de GV	1	Tresse D	Blanc/Rouge	10	21
4	Drisse de GV	1	Tresse D	Blanc/Rouge	14	38
Tresse D, FO: Tresse de drisse.						

ENROULEURS

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-émerillon, le point d'amure sur le tambour et les écoutes;
- 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.

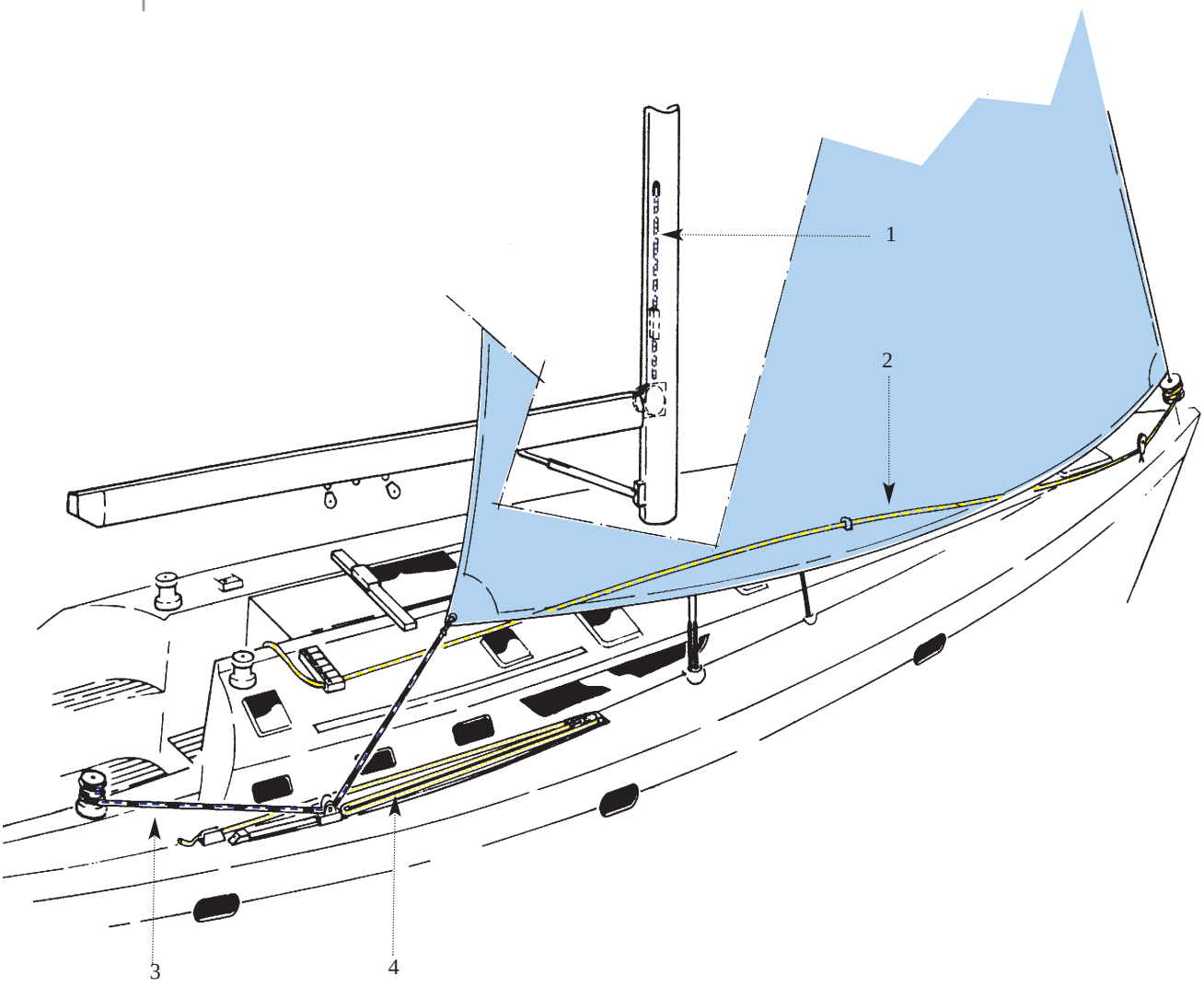
Dans tous les cas d'enroulage ou de déroulage des voiles d'avant, si vous sentez un point dur, ne jamais forcer: vérifier qu'une drisse ne s'est pas prise dans l'enrouleur.

Pour hisser la grand-voile, procéder comme pour le génois.

ENTRETIEN

- Rincer régulièrement le tambour et l'émerillon
- Graisser les roulements si le fabricant le recommande
- Dégréer les voiles en cas d'arrêt prolongé du bateau.

GREEMENT COURANT - GENOIS



	Designation des bouts	Nb	Type	Couleur	Ø(mm)	Long (m)
1	Drisse de génois	1	Tresse D	Bleu	14	39
2	Enrouleur de génois	1	Tresse	Blanc/Jaune	10	33
3	Ecoute de génois	2	Tresse D	Blanc/Bleu	16	20
4	Réglage chariot	2	Tresse	Blanc/Jaune	10	14
Tresse D: Tresse de drisse.						

VOILES

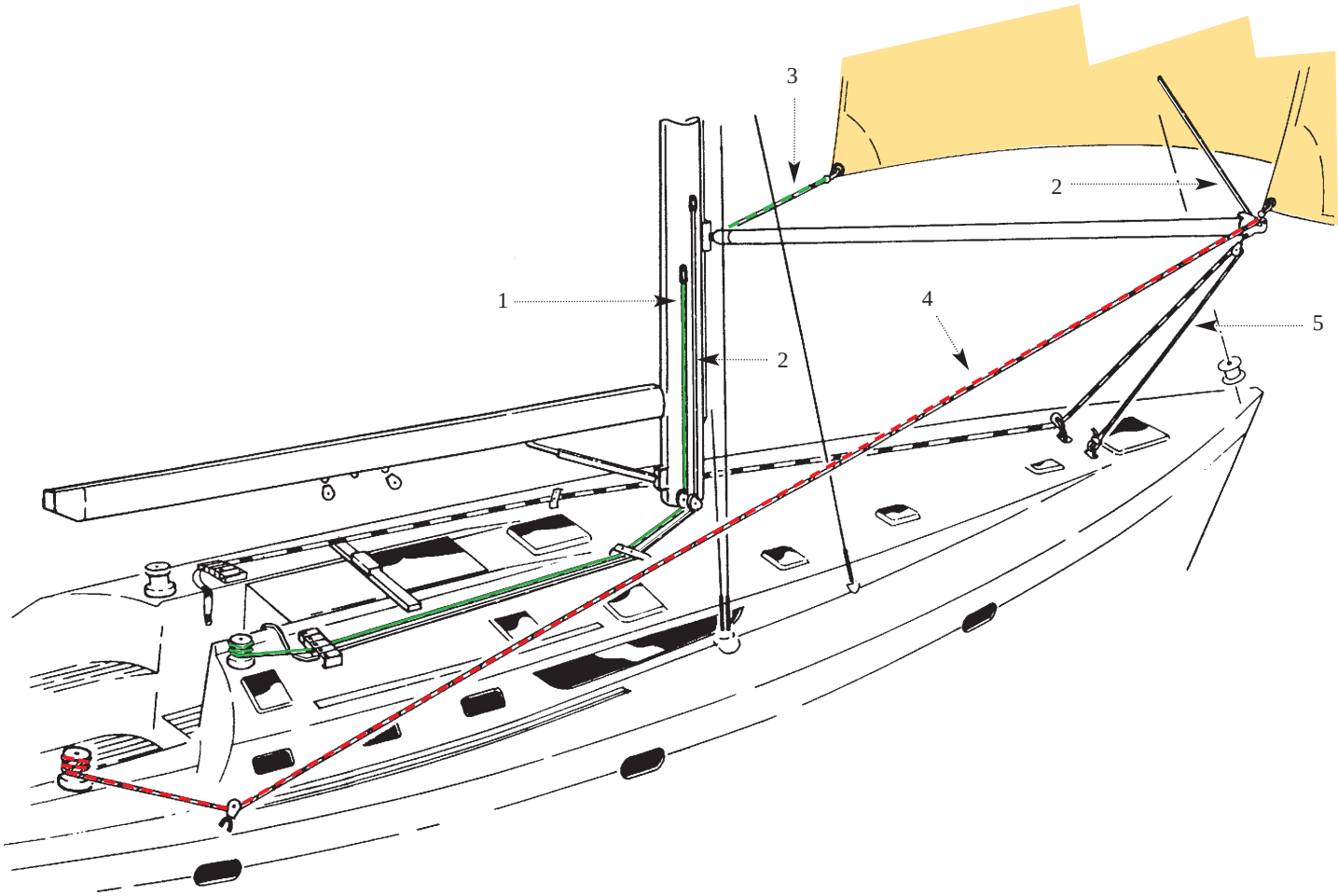
La durée de vie d'une voile dépend en grande partie d'un entretien régulier. Ainsi dès la saison de navigation terminée, et si possible avant l'hiver, il est recommandé de confier le jeu de voiles à un spécialiste qui en assurera efficacement l'entretien et les réparations.

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 les accrocs et usures en mettant des protections contre le raguage sur les accessoires présentant des aspérités (Fourrures de barres de flèche, de chandeliers, etc ...)
Entre deux sorties en mer, penser à relâcher la tension de la drisse pour les voiles sur enrouleur et de la bordure de grand-voile.
Vous munir 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 les faire sécher au vent dans la mâture, le faseyement use les coutures et elles risqueraient de subir des accrocs sur le gréement.
Les taches de gras disparaissent au trichloréthylène, à condition de rincer aussitôt à l'eau.

GREEMENT COURANT - SPI



	Designation des bouts	Nb	Type	Couleur	Ø(mm)	Long (m)
1	Drisse spi	1	Tresse D	Vert	14	45
2	Balancine	1	Tresse	Blanc	12	28
3	Ecoute de spi	1	Kevlar	Blanc/Vert	14	30
4	Bras de spi	1	Kevlar	Blanc/Rouge	14	30
5	Hale-bas de tangon	1	Tresse	Blanc/Noir	12	22
	Tresse D: Tresse de drisse.					

VOILES

STOCKAGE / PLIAGE

Eviter de stocker une voile mouillée, elle moisirait.
Plier la voile en accordéon parallèlement à la bordure, puis la rouler aux dimensions du sac.

PROTECTION

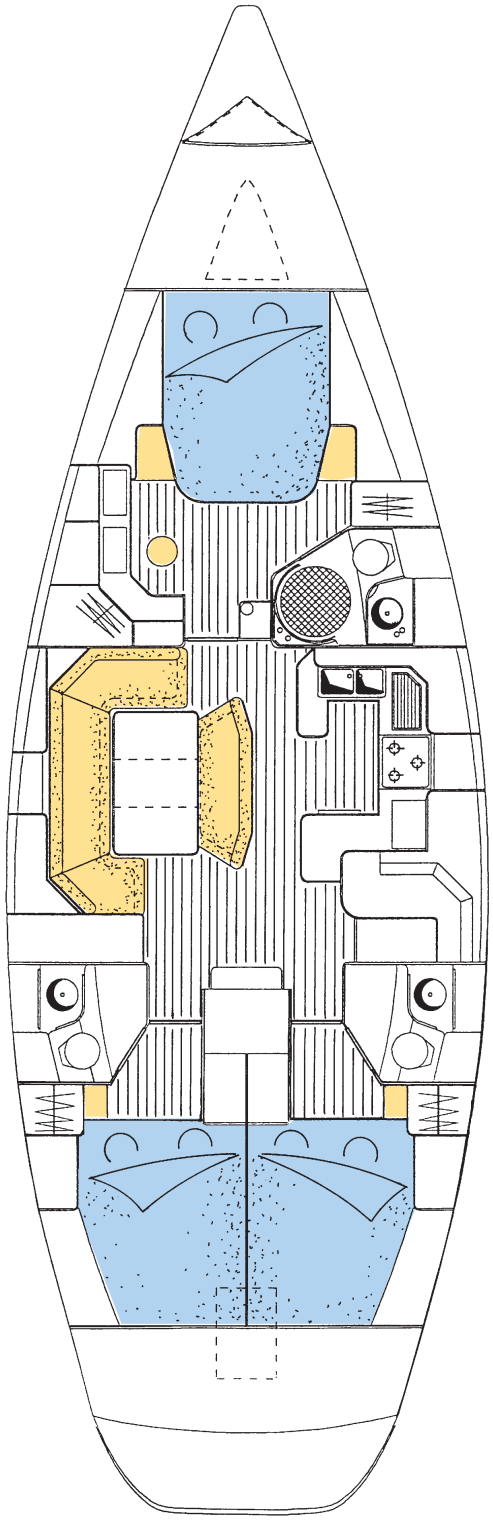
Les rayons UV attaquent violemment le polyester et le nylon. Si les voiles restent gréées, ne serait-ce que pour 24 heures, il est indispensable de les protéger par une housse ou par un tissu protecteur sur la chute et la bordure des voiles enroulées.

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

ENTRETIEN

TISSUS

VERSION 3 CABINES, 3 SALLES D'EAU



ENTRETIEN

INTERIEUR:

- Profiter du beau temps pour aérer les coussins de banquettes 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.

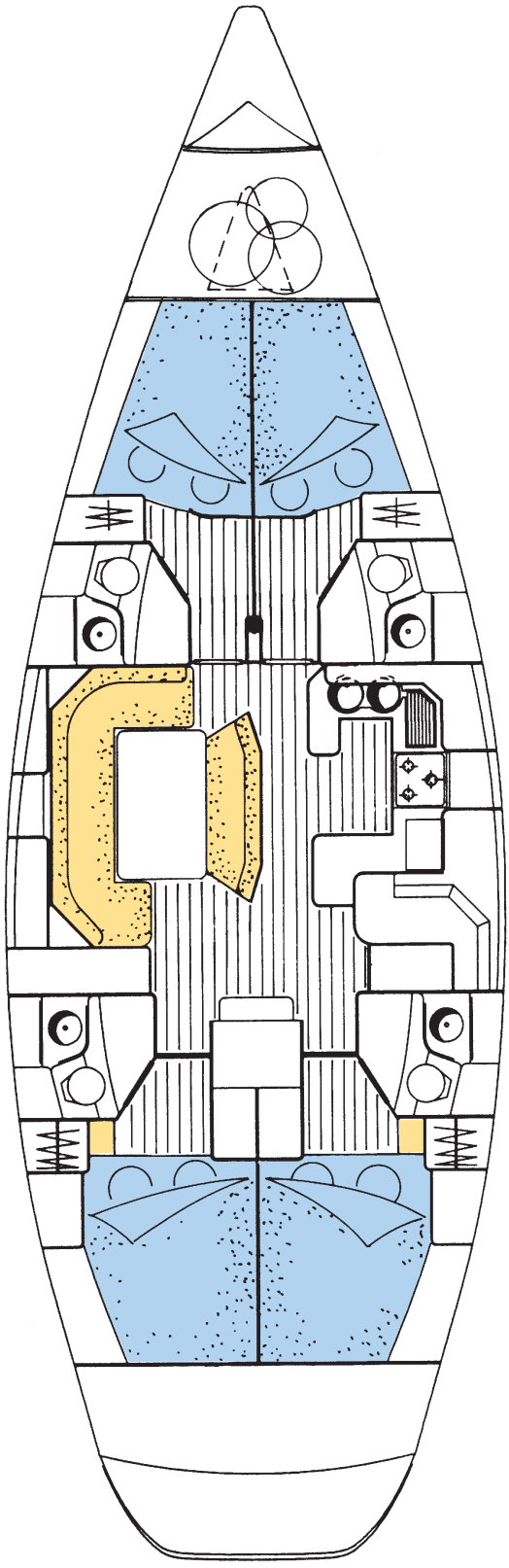
VERNIS INTERIEUR:

- Rincer le vernis intérieur à l'eau douce additionnée de dégraissant-shampooing.
- Polir ensuite le vernis intérieur avec une peau de chamois.

RECOMMANDATIONS

Utiliser le moins possible d'agents de nettoyage, et ne pas les rejeter dans l'eau.
Nettoyer votre bateau à terre de préférence.

VERSION 4 CABINES, 4 SALLES D'EAU



TISSUS

RECOMMANDATIONS

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

- 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 brosser le tissu à contresens.
Passer l'aspirateur lorsque le tissu est sec.

- Tissus P.V.C. ou tissus enduits:

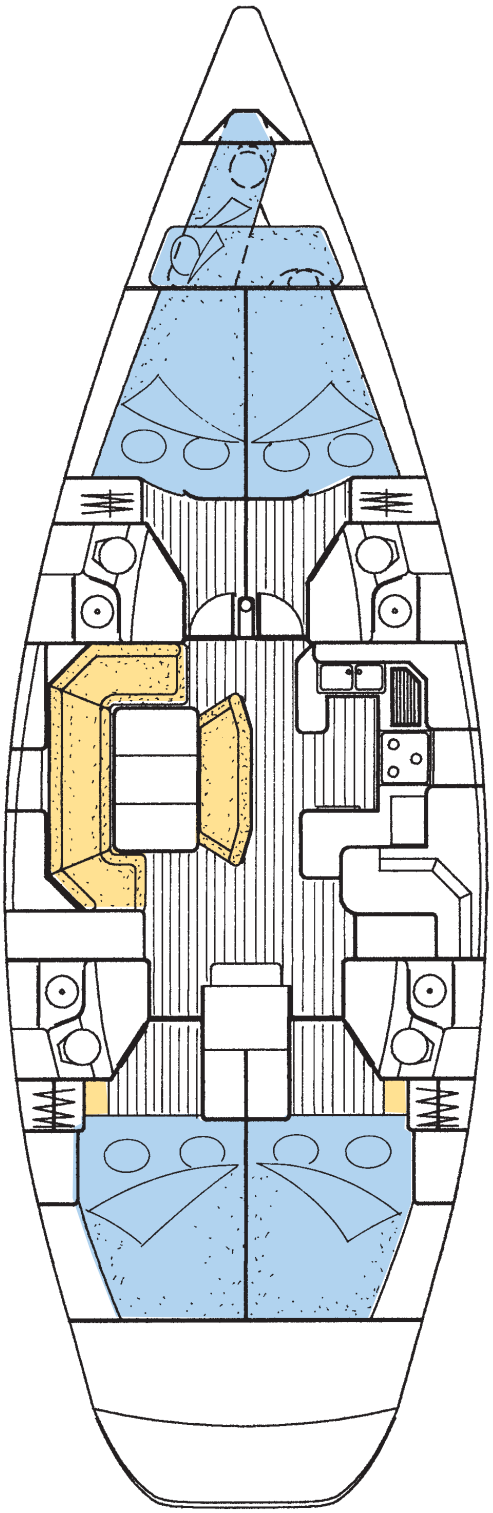
Utiliser une éponge et de l'eau savonneuse (type savon de Marseille).
Pour les taches rebelles, essuyer par tamponnage, sans frotter, avec un tissu imprégné de white-spirit.

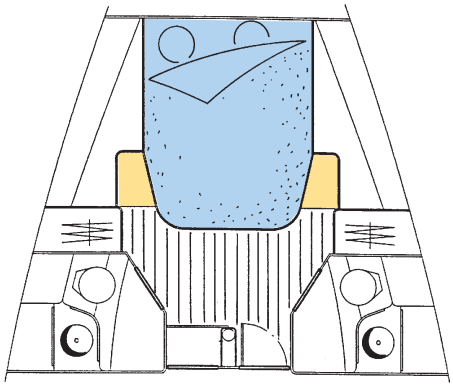
PRÉCAUTION

Tout solvant, ou produit à base de solvant (alcool pur, acétone, trichloréthylène) doit être proscrit.

VERSION 4 CABINES, 4 SALLES D'EAU

+ CABINE SKIPPER (OPTION)





MODULABLE EN 3 CABINES

TISSUS

- 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.

- Alcantara

Laver à l'eau tiède avec un savon neutre.
Laisser sécher naturellement.
Nettoyer à sec au Perchloréthylène.

- Cuir

Utiliser une crème spéciale cuir pour l'entretien courant.
Ne pas utiliser de détergent ni de produits à base de silicone.
Nettoyer à l'aide d'une éponge et d'eau savonneuse.
Détacher les traces de stylo à bille avec de l'alcool à brûler et les taches de graisse en applicant de la terre de Sommières.

RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN

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.

REMPLISSAGE DU RESERVOIR D'EAU

CIRCUIT D'EAU DOUCE

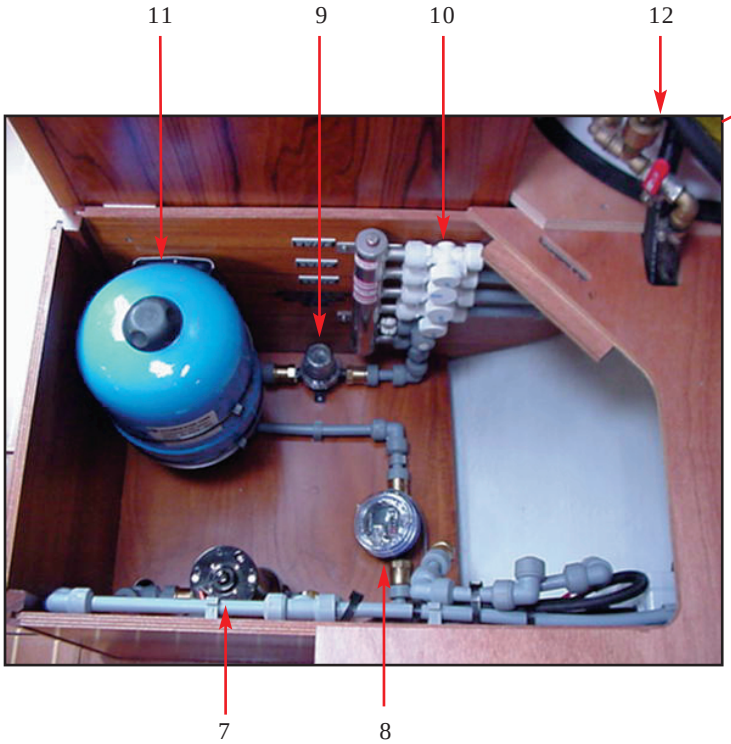
CIRCUIT GAZ

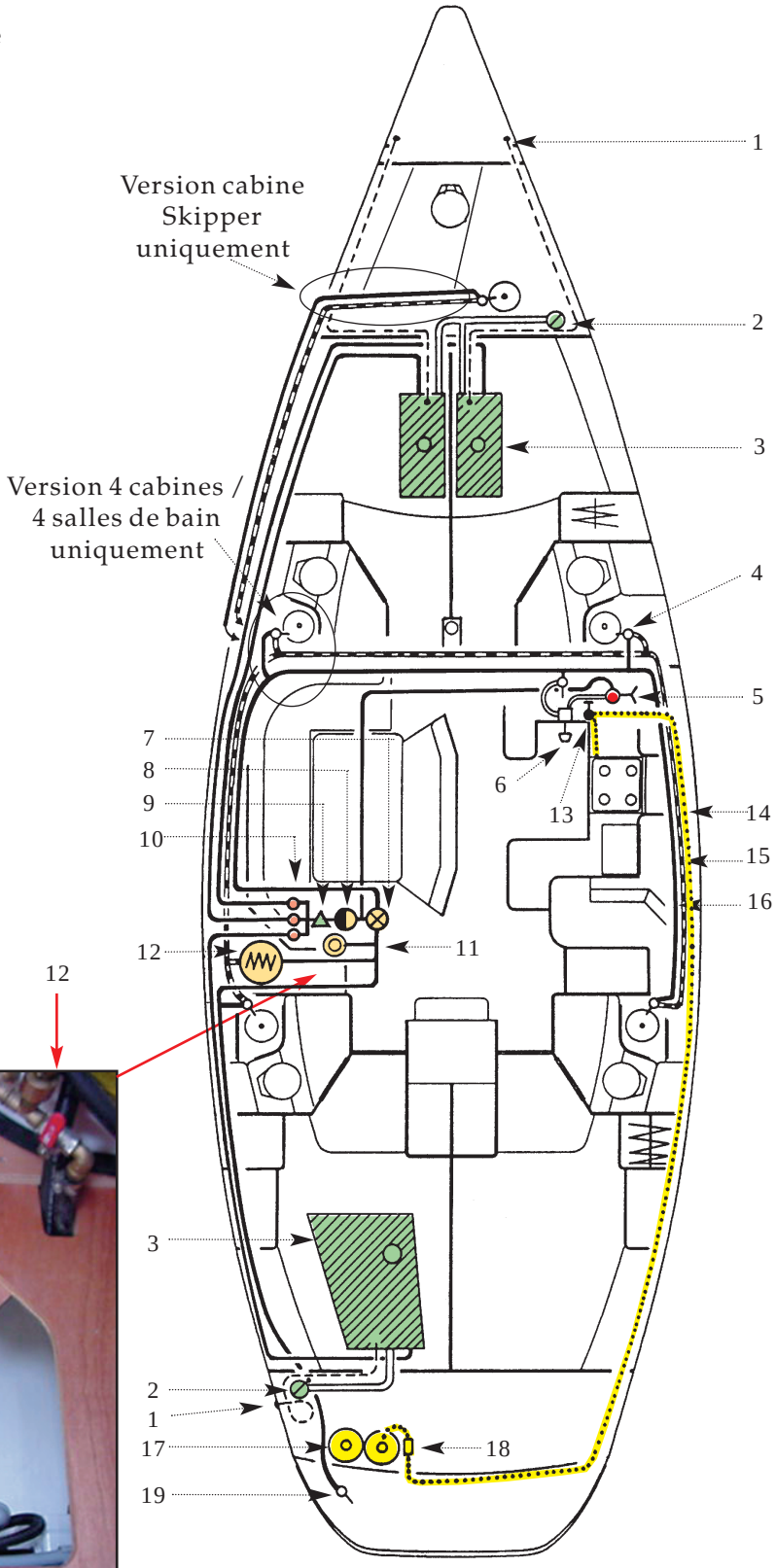
CIRCUIT D'EAU D'ÉVACUATION

FONCTIONNEMENT DES EQUIPEMENTS SANITAIRES

EAU DOUCE ET GAZ

1- Mise à l'air libre
2- Nable et tuyau de remplissage
3- Réservoir
4- Mitigeur
5- Vanne 3-voies,
eau douce/eau de mer
6- Pompe à pied
7- Groupe d'eau sous pression
8- Débimètre
9- Filtre eau douce
10- Vannes sélection réservoir
11- Vase d'expansion
12- Chauffe-eau
13- Vanne de gaz
14- Tuyau de gaz
15- Tuyaux eau chaude
16- Tuyau eau froide
17- Bouteille de gaz
18- Détendeur
19- Douchette





Mêmes emplacements pour les autres versions d'aménagement

REMPLISSAGE 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 nable.
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 et permettent ainsi le nettoyage intérieur.

Pour l'hivernage, consulter le chapitre 11.

VANNE 3-VOIE, EAU DOUCE / EAU DE MER

Voir plan page précédente

PASSE-COQUE

Passe-coque **fermé**

Passe-coque **ouvert**

CIRCUIT D'EAU DOUCE

PRÉCAUTION

Ne faites jamais 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.
Vérifiez l'état du filtre à eau selon les prescriptions fournies dans la documentation du constructeur.

CIRCUIT GAZ

(cf chapitre 2 - 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

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

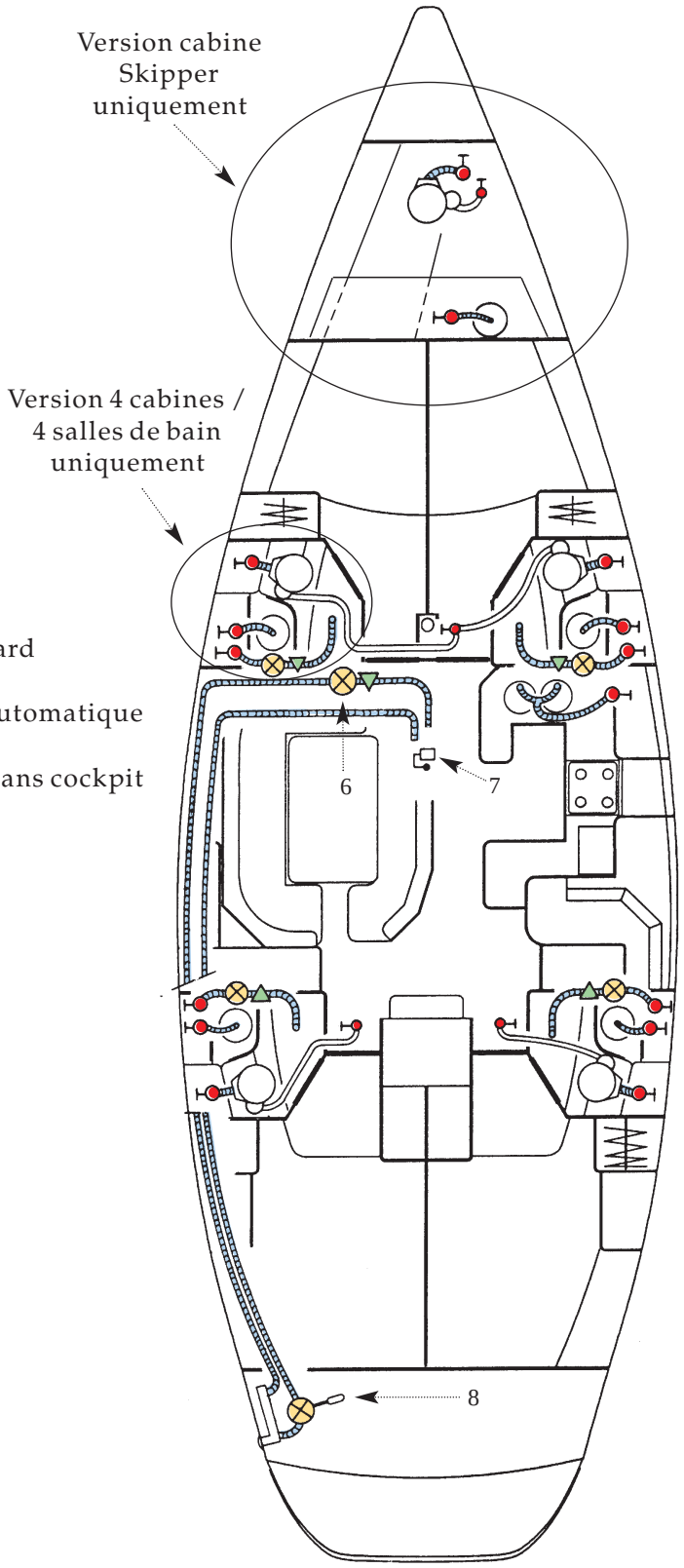
1- Passe-coque avec vanne

2- Pompe électrique

3- Filtre

4- Tuyau de prise d'eau

5- Tuyau d'évacuation



6- Pompe électrique de puisard

7- Flotteur de déclencheur automatique

8- Pompe de cale manuelle dans cockpit

Mêmes emplacements pour les autres versions d'aménagement

CIRCUIT D'EAU D'ÉVACUATION

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.)

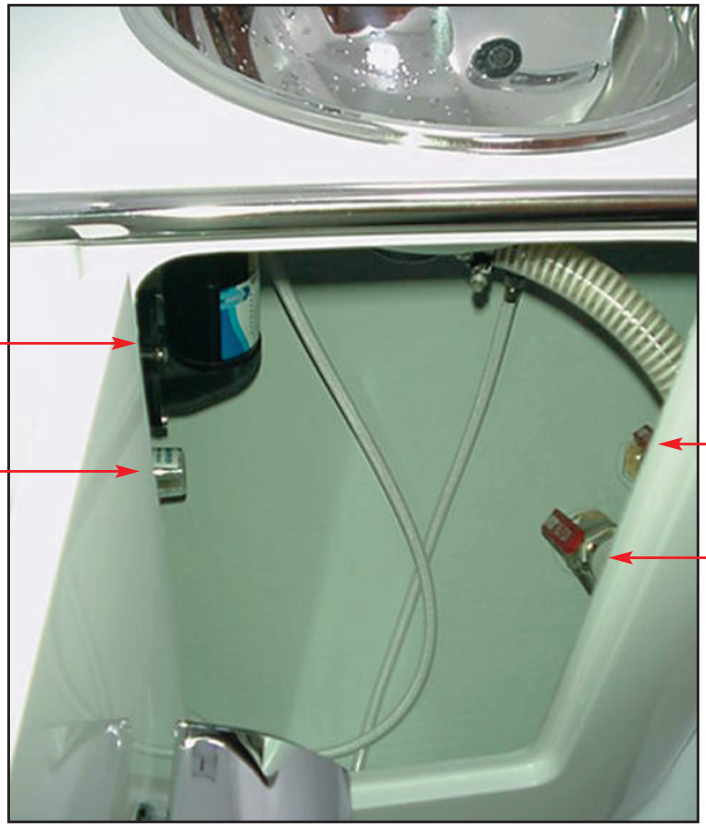
Toutes les varangues possèdent des trous (anguillers) pour l'écoulement de l'eau. (Une gatte étanche sous le moteur reçoit les éventuelles fuites d'huile.)

Un puisard principal situé au-dessus du lest reçoit l'eau provenant du plancher et est vidé par une pompe électique ou par la pompe manuelle.

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 tuyauterie souple et l'état des joints.
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.

PRINCIPE D'EVACUATION DE SALLE D'EAU



1- Pompe de rétention de bac à douche

2- Filtre

3- Passe-coque avec vanne, évacuation bac à douche

4- Passe-coque avec vanne, évacuation lavabo

FONCTIONNEMENT DES EQUIPEMENTS SANITAIRES

UTILISATION DES W.C. MARINS:

Vérifier, avant utilisation, que les vannes de prise d'eau et d'évacuation sont bien ouvertes.
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 DES LAVABOS ET DES DOUCHES:

Les vannes et les robinets doivent être refermés après utilisation. L'évacuation de la douche se fait en actionnant l'interrupteur de pompe.

RECOMMANDATIONS

Lors des stationnements au port, utiliser si elles existent,
les installations sanitaires de la capitainerie.
Dans certains port ou pays, le rejet des eaux usées est interdit;
Une caisse à eaux usées est nécessaire.

CIRCUITS ÉLÉCTRIQUES

COUPE-BATTERIES

BATTERIES

FONCTIONNEMENT

CIRCUIT 220V

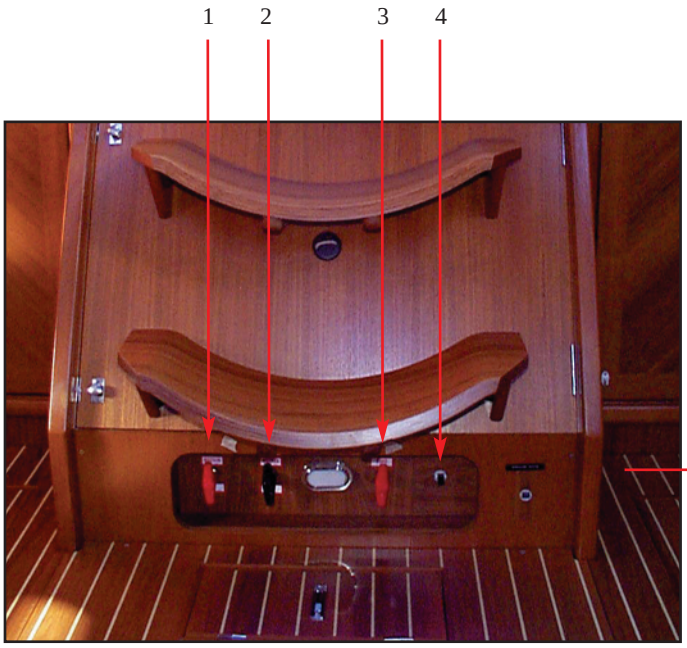
PRISE DE QUAI

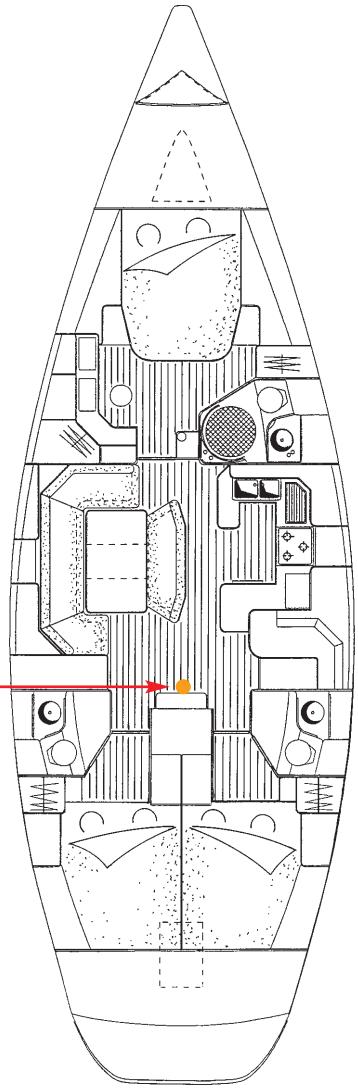
CONNEXION DU FAISCEAU DE MAT

ELECTRONIQUE

PLANS ET SCHÉMAS (en fin de chapitre)

COUPE-BATTERIES





1- Coupe-batterie + bord

2- Coupe-batterie -

3- Coupe-batterie + moteur

4- Disjoncteur guindeau

Même emplacement
pour les autres versions
d'aménagement

COUPE-BATTERIES

L'électricité de bord est en 12 V continu. Le système électrique est constitué de batteries de service qui alimentent toutes les fonctions du bord. Le moteur a sa propre batterie. Les circuits bord et moteur peuvent être utilisés simultanément ou séparément selon les besoins.
La mise sous tension s'effectue en tournant les coupe-batteries.

PRÉCAUTION

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

BATTERIES

La charge des batteries s'effectue au moyen de l'alternateur accouplé au moteur.
Il est indispensable pour assurer une durée de vie correcte aux batteries, de les maintenir en état de charge suffisante.
Ne jamais décharger pas les batteries au-delà de 70% de la capacité nominale.
Profiter des séjours à quai pour utiliser le chargeur (option) afin de commencer la navigation avec des batteries correctement chargées.
Toujours vérifier l'état des batteries et du système de charge avant de prendre la mer.

RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN

Maintenir les batteries propres et sèches pour éviter les risques d'usure prématurée
Vérifier périodiquement le niveau de l'électrolyte et rajouter au besoin de l'eau distillée.
Faire contrôler le degré d'acidité de la batterie après une longue période de non utilisation.
Serrer et entretenir les cosses sur bornes en les graissant régulièrement avec de la vaseline.
Débrancher et déposer les batteries pour l'hivernage ou pour de longues périodes d'inactivité.

FONCTIONNEMENT

Le tableau de connexions électriques est sans entretien courant.

PRÉCAUTION

Déconnectez le 220V avant l'ouverture du panneau ou de l'armoire électrique.

Dans le cas où un appareil électrique ne serait pas alimenté, vérifier:
- L'alimentation générale (batteries, coupe-batteries)
- Les interrupteurs et fusibles placés sur la ligne
- L'appareillage électrique concerné

AVERTISSEMENT

Ne travaillez jamais sur une installation électrique sous tension

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

PRÉCAUTION

Ne modifiez jamais une installation et les schémas pertinents, sauf si cela est exécuté par un technicien qualifié en électricité marine.
Ne changez jamais ou modifiez la capacité de rupture (ampérage) des appareils de protection contre les surintensités.
N'installez ou remplacez jamais les appareils ou matériels électriques par des composants excédant la capacité (l'ampérage) du circuit (Watt pour les ampoules).

CIRCUIT 220V

Utiliser dans la mesure du possible des appareils électriques à double isolation ou à trois conducteurs.
Relier les enveloppes ou boitiers métalliques des appareils électriques installés au conducteur de protection du navire: conducteur vert à bandes jaune.

PRISE DE QUAI

DANGER

Ne laissez jamais l'extrémité du câble d'alimentation bateau/quai pendre dans l'eau. Il peut en résulter un champ électrique susceptible de blesser ou de tuer des nageurs situés à proximité.

PRÉCAUTION

Pour réduire les risques de choc électrique et d'incendie:
- Coupez le dispositif de sectionnement raccordé à l'alimentation à quai avant de brancher ou de débrancher le câble d'alimentation bateau/quai.
- Branchez le câble d'alimentation bateau/quai dans le navire avant de le brancher à la prise de quai.
- Débranchez le câble d'alimentation bateau/quai d'abord côté quai et fermez bien la protection de la prise d'alimentation à quai.
- Ne modifiez pas les raccords du câble d'alimentation bateau/quai.

CONNEXION DU FAISCEAU DE MAT

La connexion du faisceau de mât s'effectue après le mâtage.
Le faisceau est accessible au niveau de l'épontille, après l'avoir inséré dans les passe-fils en avant du pied de mât.

ELECTRONIQUE

Un réseau de gaines est disponible afin de pouvoir compléter l'équipement du bateau.
Ne pas placer d'instruments ou répétiteurs électroniques à moins de 1,50 m des hauts-parleurs de l'installation radio.

RÉSERVOIRS DE CARBURANT

FILTRE À CARBURANT

MOTEUR

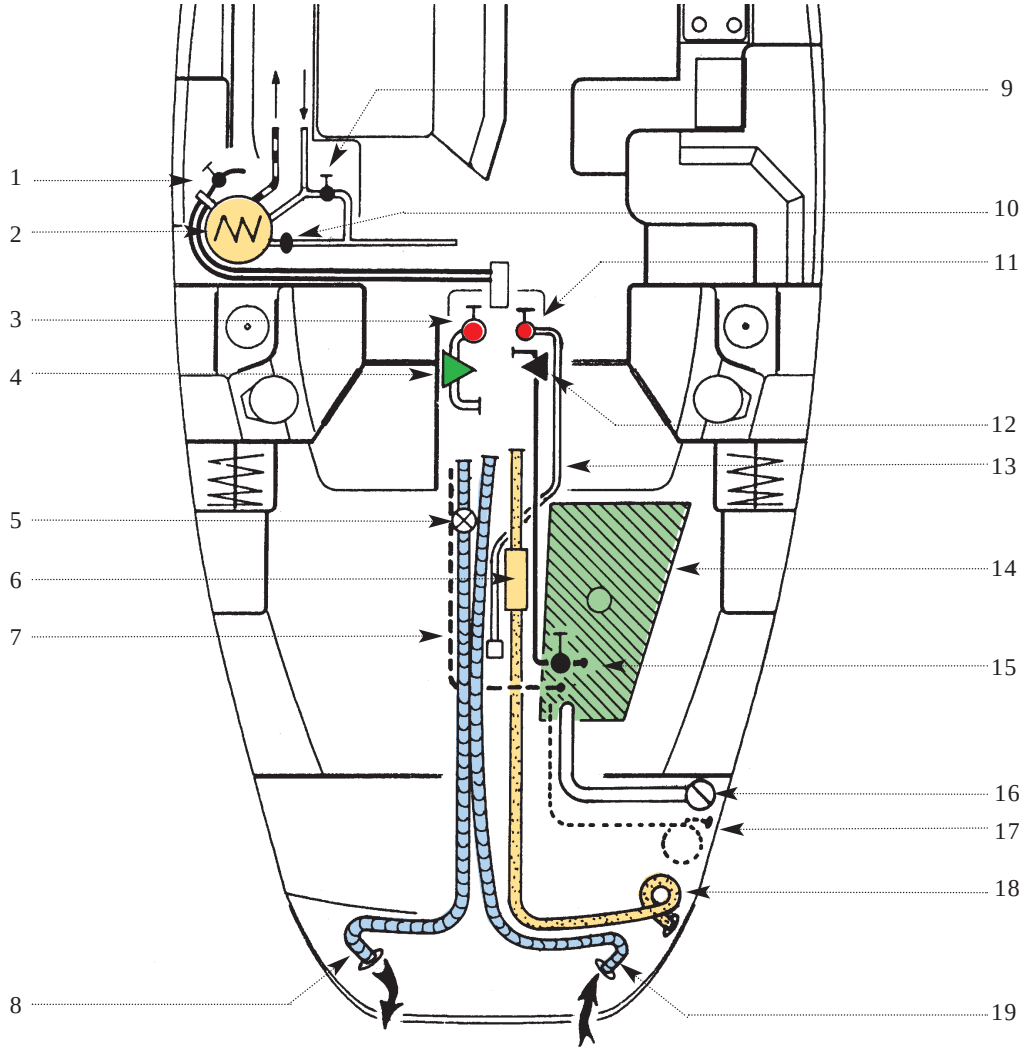
TABLEAU DE BORD/LEVIER DE COMMANDE

HÉLICE

ANODE

PRESSE-ETOUPE

1 - Robinet de vidange du circuit de chauffage
2 - Chauffe-eau
3 - Passe-coque eau de mer
4 - Filtre eau de mer
5 - Ventilateur de cale
6 - Pot d'échappement
7 - Canalisation de retour fuel
8 - Aération de cale moteur, sortie
9 - Vanne de vidange du chauffe-eau
10 - Soupape de sécurité du chauffe eau
11 - Passe-coque prise d'eau du presse-étoupe
12 - Préfiltre décanteur
13 - Tuyau de lubrification de presse-étoupe
14 - Réservoir
15 - Vanne de sectionnement du circuit de fuel
16 - Nable de remplissage
17 - Event avec col de cygne
18 - Tuyau d'échappement
19 - Aération de cale moteur, entrée



Mêmes emplacements pour les
autres versions d'aménagement

RESERVOIRS DE CARBURANT

REMPLISSAGE:

Prendre les précautions générales précisées au chapitre 7 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).

DANGER

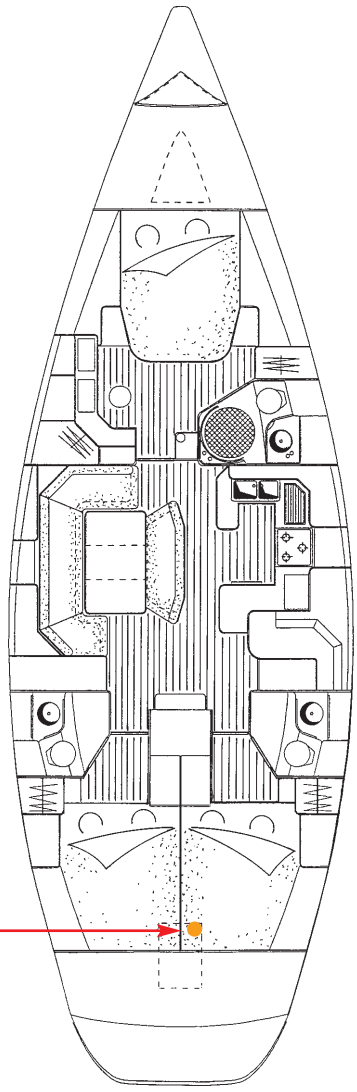
Arrêtez le moteur et éteignez vos cigarettes pendant le remplissage du réservoir de carburant.

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

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.

VANNE DE FUEL



Même emplacement
pour les autres versions
d'aménagement

FILTRE A CARBURANT

Les problèmes de fonctionnement du moteur peuvent avoir différentes origines. L'une des principales est 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 toute intervention 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.

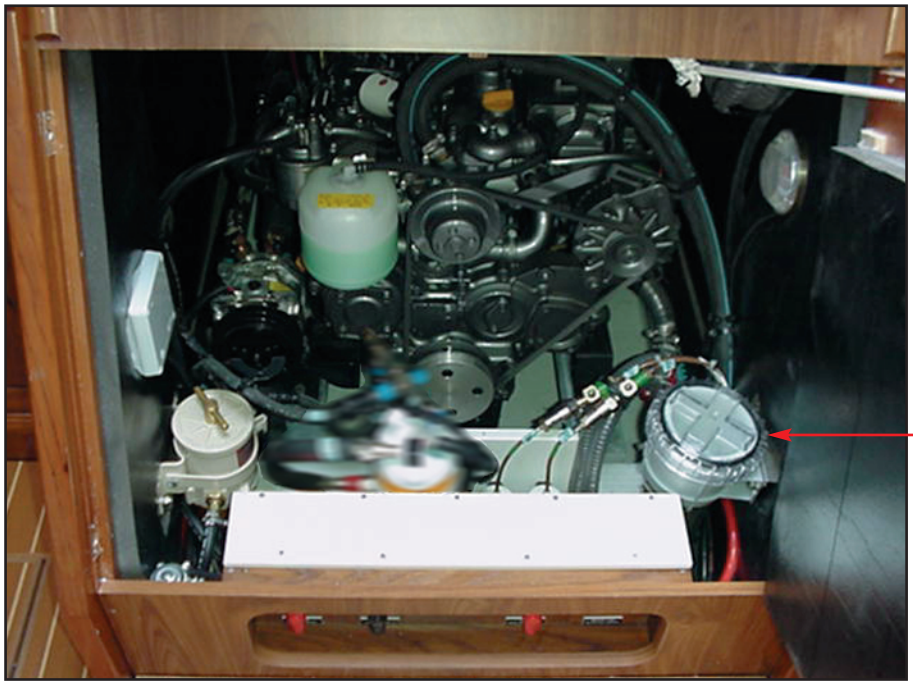
La purge s'effectue en desserrant (sans l'enlever) la vis moletée située à la base du bol de décantation, laisser s'écouler dans une boîte jusqu'à ce que le carburant paraisse propre.
Cette opération est à effectuer plusieurs fois l'année. En déposant le bol, on accède au préfiltre, qui lui doit être changé au moins une fois par an.

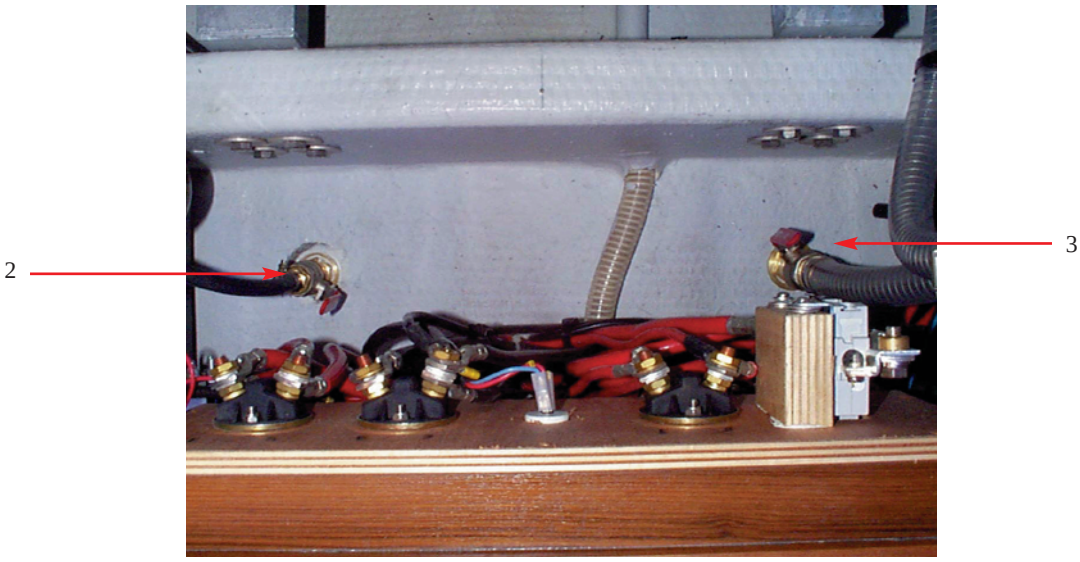
VANNE DE SECTIONNEMENT DU CIRCUIT DE FUEL

Voir chapitre 2 pour les procédures en cas d'incendie

DANGER

N'obstruez jamais la vanne de carburant.





1 - Filtre à eau de refroidissement

2 - Passe-coque avec vanne de prise d'eau de presse-étoupe

3 - Passe-coque avec vanne de prise d'eau moteur

MOTEUR

Se reporter à la notice fournie avec 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.

PRÉCAUTION

Ne faites jamais tourner le moteur le bateau étant à sec.

ACCES AU MOTEUR

L'accès au moteur se fait par le panneau de descente.
Des trappes latérales permettent de vérifier les organes principaux.

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.

RECOMMANDATIONS

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.

Le filtre à eau est à inspecter et nettoyer régulièrement.

FONCTIONNEMENT MOTEUR:

Avant de démarrer le moteur:

- Ouvrir le robinet de carburant
- Ouvrir la vanne 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 .

PRÉCAUTION

Ne coupez jamais le contact ou le circuit électrique pendant la marche du moteur. 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.
- S'assurer d'avoir assez de carburant avant sortir en mer.

RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN

Se reporter à la notice du constructeur fournie avec le bateau.
Veiller à tout risque d'épendage d'huile et carburant; Surveiller la couleur des gaz d'échappement.

TABLEAU DE COMMANDE/LEVIER DE COMMANDE

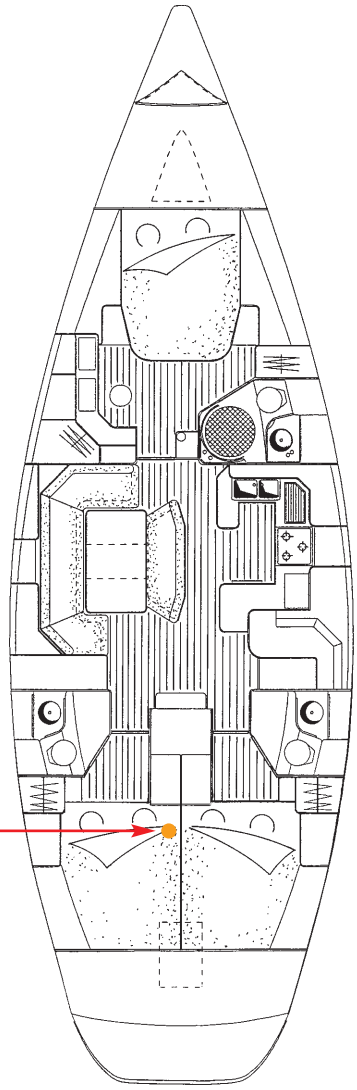
Le tableau de bord rassemble toutes les fonctions de contrôle du moteur. Il ne nécessite pas de précaution particulière (voir notice du moteur).

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

RECOMMANDATIONS / NAVIGATION

Au moteur, éviter de faire du bruit et du clapot à proximité des autres usagers et respecter les limitations de vitesse.
Sous voiles mettre le levier en marche arrière pour bloquer l'hélice.

PRESSE-ETOUPE



Même emplacement pour les autres versions d'aménagement

PRESSE-ETOUPE

Le presse-étoupe est accessible par le compartiment technique central 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 en le pinçant avec les doigts.

HÉLICE

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

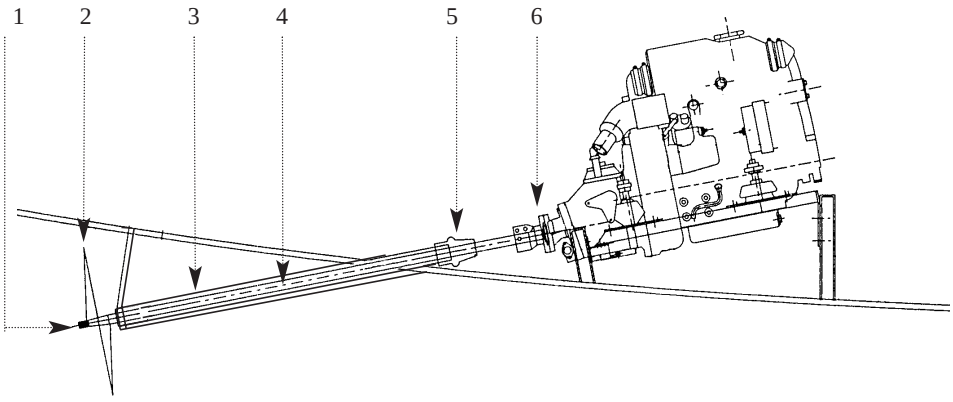
PRÉCAUTION

Ne changez pas celle-ci sans consulter un spécialiste.

ANODE

RECOMMANDATIONS

Surveiller plusieurs fois dans l'année la corrosion de l'anode située en bout de l'arbre moteur et la changer si nécessaire.
Contrôler et changer si nécessaire la bague hydrolube.



1- Anode
2- Hélice
3- Tube d'étambot
4- Ligne d'arbre
5- Presse-étoupe
6- Accouplement

RECOMMANDATIONS DE MISE À L'EAU

MATAGE

RECOMMANDATIONS DE MISE À L'EAU

La première mise en service de votre bateau JEANNEAU exige beaucoup de compétences 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 speedo mètre 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 (voir notice moteur). Les robinets de purge d'eau de refroidissement moteur doivent être fermés.
- Il est indispensable d'étancher à l'aide de pâte tous les accessoires optionnels.
- Rentrer le speedomètre dans son logement (risque de détérioration par les sangles de levage).
- Pour les moteurs en ligne d'arbre, vérifier que l'anode en bout d'arbre est bien en place et contrôler le serrage de l'écrou (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).

GRUTAGE:

- 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 restez pas 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 9 presse-étoupe).
- Avant de démarrer le moteur, se reporter au chapitre 9 motorisation.

MATAGE

Se reporter au chapître 5 «Gréement et Voilure»

DÉSARMEMENT

PROTECTION ET ENTRETIEN

La procédure d'hivernage se décompose en deux phases:

1- DÉSARMEMENT

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, les batteries 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.
Profiter du désarmement pour procéder à un inventaire complet du matériel.

2- 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-coques, 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 ouvertes (placards, glacières).
- Aérer longuement les coussins et les remettre dans le bateau, les disposer sur le côté afin de limiter les surfaces de contact.

EXTERIEUR:

- Rincer abondamment la coque, le pont, graisser à la vaseline toutes les pièces mécaniques et mobiles (verrous, charnières, serrures, etc).
- Empêcher tout raguage de cordages, 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 remisé 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 l'anode.
- Remplir au maximum les réservoirs de carburant afin d'éviter la condensation.
- Se référer à la notice du motoriste pour tout ce qui concerne le moteur.

A terre:
- Débarquer les batteries et les maintenir 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.

NOTES PERSONNELLES

Le présent document n'est pas contractuel et dans un souci constant d'amélioration de nos modèles, nous nous réservons le droit de les modifier sans préavis.
Conception et réalisation: FLUCAS- NANTES - Impression Numérique : Goubault Imprimeur Nantes.

Jeanneau préconise IGOL.

JEANNEAU

CHANTIERS JEANNEAU - BP 529 - 85505 LES HERBIERS cedex - FRANCE
Tel: (33) 02 51 64 20 20 - Fax: (33) 02 51 67 37 65
3615 JEANNEAU (2,23F / mn) - Internet: http://www.jeanneau.com(fr).

ISO 9002
certifié
AFAQ n°1994/2076