

**NOTICE D'ENTRETIEN
INSTRUCTIONS AND MAINTENANCE MANUAL
BEDIENUNGSANLEITUNG**

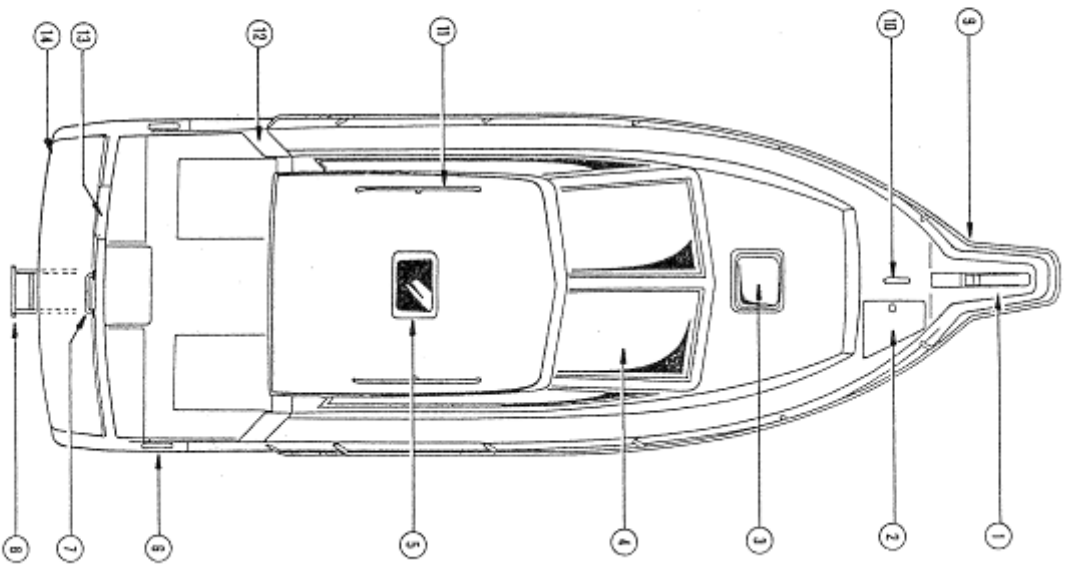
ALBATROSS 800



BP 83, 85503 Les Herbiers Cedex, France. Tel. 51 64 20 20. Telex Batorja 711 383 F. Telecopieur 51 67 37 65

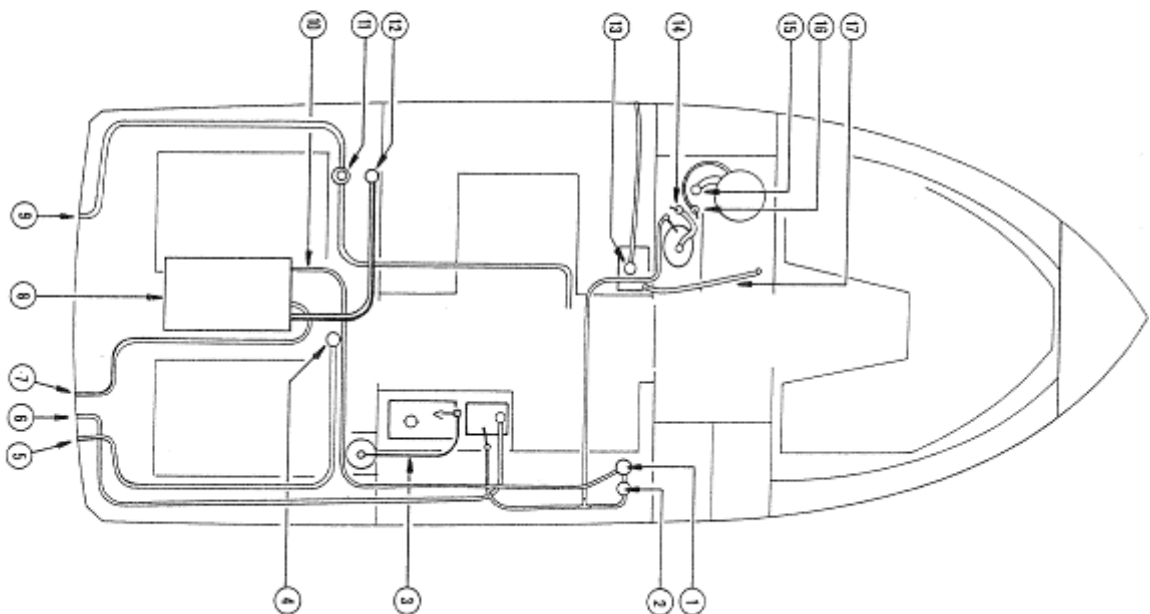
CARACTERISTIQUES

Longueur hors-tout	8,70 m
Longueur coque	8,00 m
Maitre Bau	2,95 m
Tirant d'eau	0,82 m
Tirant d'air	2,55 m
Poids sans moteur	2 T 50 env
Catégorie	3è/4è/5è/6è
Nombre de personnes autorisées	5/7/8/8
N° Homologation Marchande	
Jauge	8 T x 93



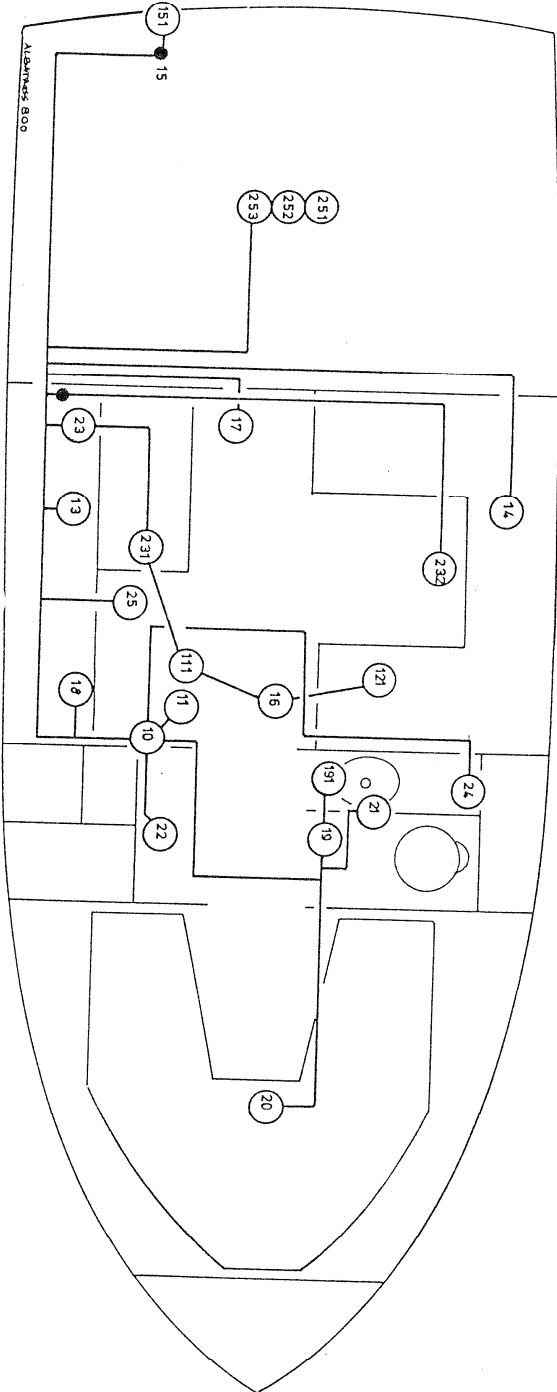
PLAN D'ACCASTILLAGE

- ① Delphinère avec ferrure d'étrave
- ② Puits à chaîne
- ③ Panneau de pont
- ④ Pare-brise sécurité
- ⑤ Panneau de roof
- ⑥ Taquet d'amarrage arrière
- ⑦ Main courante
- ⑧ Echelle de bain escamotable
- ⑨ Balcon avant
- ⑩ Taquet d'amarrage avant
- ⑪ Main courante inox
- ⑫ Marche polyester
- ⑬ Passage d'accès à la plate-forme arrière
- ⑭ Plate-forme intégrée



CIRCUIT D'EAU

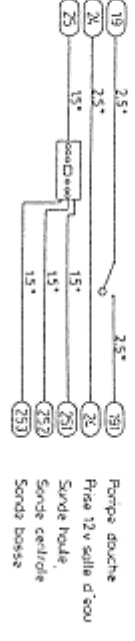
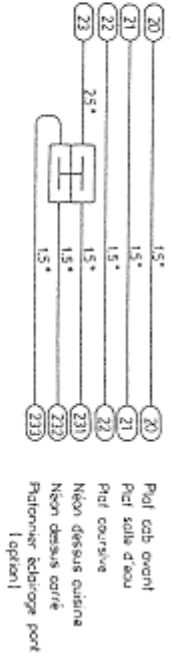
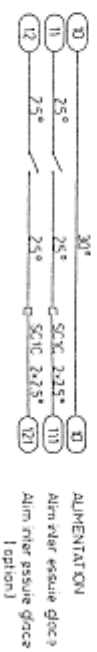
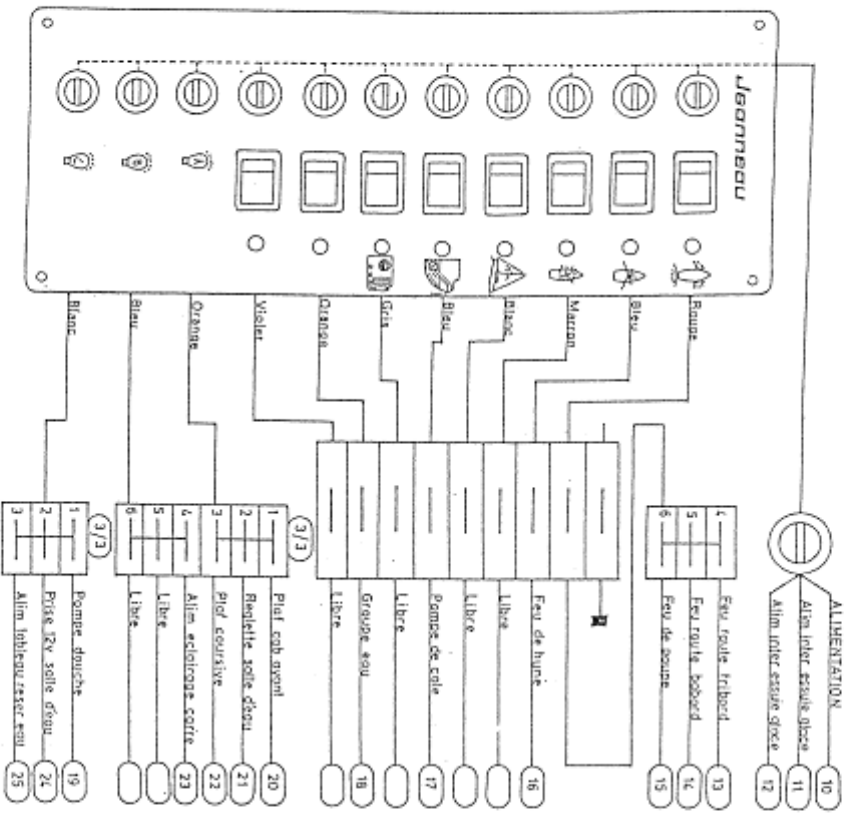
- 1 Groupe d'eau sous pression
- 2 Vase d'expansion du circuit d'eau
- 3 Circuit gaz (alimentation et robinet de fermeture)
- 4 Pompe de cale moteur
- 5 Evacuation de la pompe de cale
- 6 Evacuation de l'évier de cuisine
- 7 Mise à air libre du réservoir d'eau
- 8 Réservoir d'eau (100 litres environ)
- 9 Evacuation de la pompe manuelle de cockpit
- 10 Tuyau d'alimentation en eau de tout le circuit
- 11 Pompe de cale manuelle de cockpit
- 12 Niche de remplissage du réservoir d'eau
- 13 Pompe électrique d'évacuation des eaux de douche
- 14 Vanne d'évacuation du lavabo de salle d'eau
- 15 Vanne d'évacuation du WC
- 16 Vanne de rinçage du WC
- 17 Tuyau d'évacuation des eaux du bac à douches



CIRCUIT ELECTRIQUE

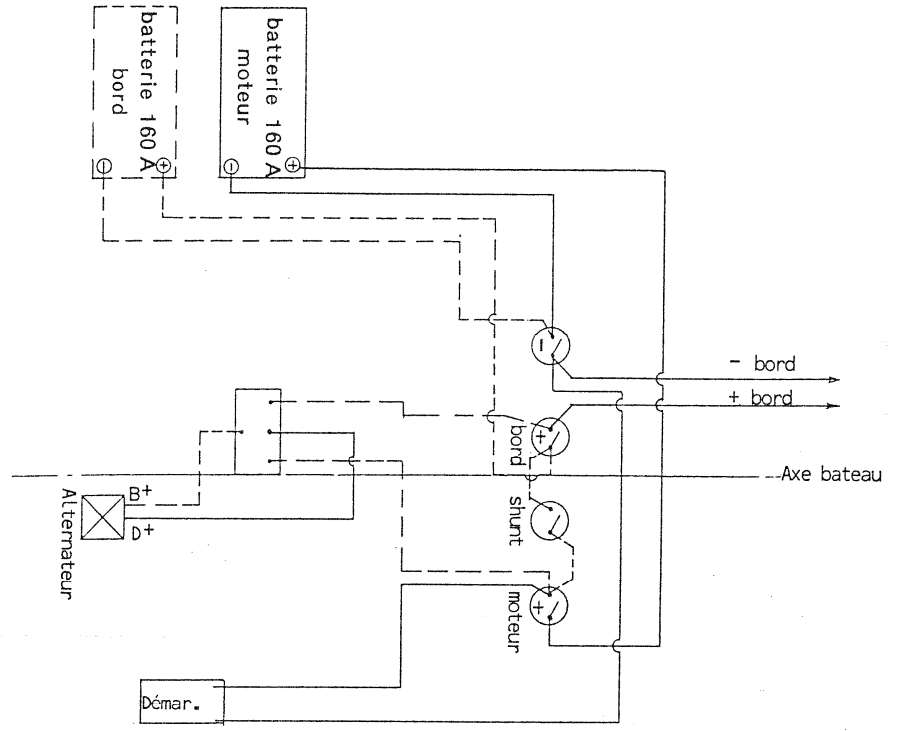
ALBATROSS 800

FUSCÉAU 12 V CONTINU

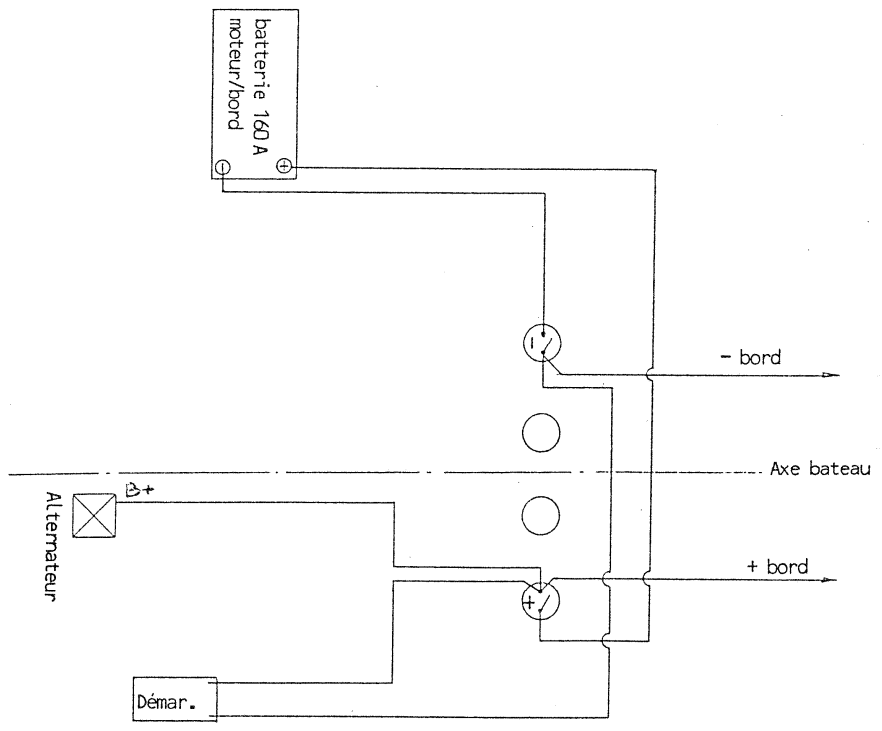


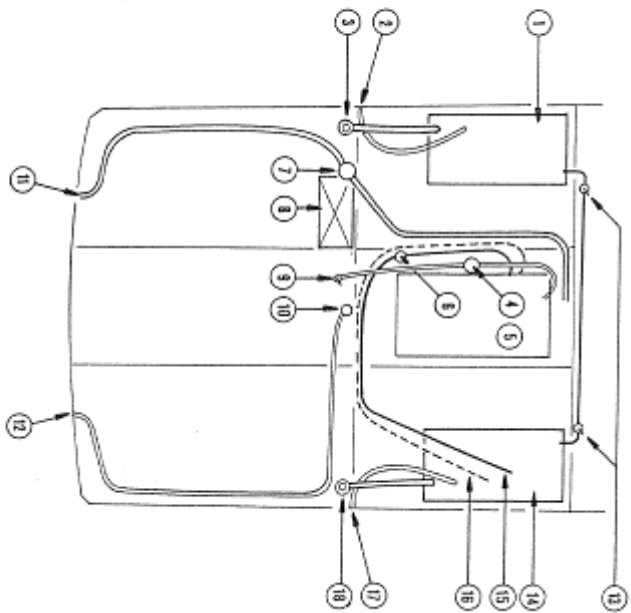
— Faisceau standard
 - - - Faisceau option

CIRCUIT DE CHARGE OPTION
 2ème BATTERIE



CIRCUIT DE CHARGE STANDARD
 1 BATTERIE





CIRCUITS MOTEUR

- 1 Réservoir carburant bâbord (158 l. env.)
- 2 Mise à air libre du réservoir carburant bâbord
- 3 Nœble de remplissage du réservoir carburant bâbord
- 4 Filtre à eau du circuit de refroidissement moteur
- 5 Moteur
- 6 Filtre carburant
- 7 Pompe de cale manuelle de cockpit
- 8 Batterie bord et moteur (150 Ah) avec coupe-circuit (accès par le capot moteur)
- 9 Vane de prise d'eau de mer (refroidissement moteur)
- 10 Pompe de cale moteur (pompe électrique)
- 11 Sortie de la pompe de cale manuelle de cockpit
- 12 Sortie de la pompe de cale moteur
- 13 Vannes d'équilibrage des réservoirs carburant (accès sous le plancher de la descente)
- 14 Réservoir carburant tribord (158 l. env.)
- 15 Tuyau d'alimentation en carburant du moteur
- 16 Tuyau de retour carburant
- 17 Mise à air libre du réservoir carburant tribord
- 18 Nœble de remplissage du réservoir carburant tribord

MECANIQUE

MECANIQUE (SUITE)

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 inox 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'usages 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, la 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).

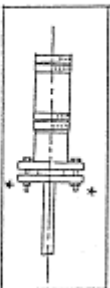
Pour effectuer le réglage :

- 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 durite.

ATTENTION ! Ne serrer jamais exagérément le presse-étoupe, cela déformerait 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 abîmée, ou, si la bride arrive presque en butée sur le corps du presse-étoupe, la changer ou la compléter.

ATTENTION ! Cette opération doit être effectuée bateau hors de l'eau.



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

IMPORTANT-SECURITE : Le soufflet devra être vérifié obligatoirement tous les ans par un spécialiste agréé.

Ne pas oublier après le montage du joint "ERCEM" de bien faire pénétrer l'eau à l'intérieur du soufflet en le retirant légèrement.

FONCTIONNEMENT MOTEUR :

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

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

Diesel : Ne pas attendre que les réserves carburant soient presque épuisées pour faire le plein ; il y a risque de démarrage du ventilateur de cale avant le démarrage du moteur, afin d'évacuer les éventuelles vapeurs de 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.

Boutier de commande accélérateur et inverseur :

Pour débriquer 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 buse d'extincteur, utilisable en cas de feu dans la cale moteur.

Echappement :

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

Circuit carburant :

Vérifier périodiquement les joints et durits du circuit carburant.

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

AVANT LA MISE A L'EAU

AMENAGEMENTS INTERIEURS

- Prévoir éventuellement la mise en place des pleeds de sondeur et speedomètre si votre bateau doit être équipé de ces appareils.
- Contrôler les niveaux d'huile du moteur et du réducteur (sa 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 sanglons de levage).
- Pour les moteurs en ligne d'arbre, vérifier que l'amada 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 (d'iers, lavabo, WC, moteur).
- Installer une amarre avant et une amarre arrière ainsi que les pare-battages.
- Au moment du grillage, vérifier que les sanglons ne portent sur aucun appareil (sondeur, speedomètre, ligne d'arbre ...).
- A ce sujet, il vous sera utile de repérer la position des sanglons (schéma sur le rail de farque) à la mise à l'eau pour un grilage ultérieur.

A LA MISE A L'EAU

- Vérifier l'étanchéité des pleeds de sondeur et speedomètre, s'il y a lieu.
- Couvrir 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, débayer 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 obstruée).

VANNES :

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

BEQUILLAGE :

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

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 "inclinaison" (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 remisé pour l'hiver, retirer la bouchon de vidange situé dans le socle et actionner la pompe en mettant le levier de commande en position "inclinaison".

Il est recommandé, si de l'eau de mer a été utilisée, de rincor la 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.
- Pouvériser 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 filatée du détendeur et ainsi éviter la corrosion.
- Remplacer le tuyau souple à la date prévue.

RESERVOIRS D'EAU :

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

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

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

ENTRETIEN ET HIVERNAGE

ENTRETIEN

Les parties mobiles et mécaniques doivent être graissées régulièrement :

- Tracte d'arrêt moteur, verrou, charnières, serrures
- Boîtier d'imviseur

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

Démontez et nettoyez périodiquement le décansteur à carburent.
Pour la mécanique, se reporter au libret 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 "mirou" et elles montrant des traces d'oxydation de surface.

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

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 tâches jaunes apparaissent, il est très facile de les faire disparaître avec un produit à base de SUPER DOLBY que vous trouverez chez votre distributeur.
ATTENTION: VEULEZ 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 cordages fatidiques 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 entraine 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 froissure, de l'école multicolore peut être employé sans crainte de rincer à grande eau après avoir laissé agir environ 10 minutes.

Les pâtes à polir (pollak) peuvent conserver le brillant du neuf à votre bateau.
Pour les réparations, voir notice joints.

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

Eviter l'emploi du nettoyeur à l'eau à haute pression au-dessus de 40°, Pression max : 1

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 froitements, rayages ...

Reliever le speedomètre

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

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

Si vous devez laisser votre bateau pour plusieurs mois, la meilleure protection est d'obturer toutes les entrées d'air et d'insérer dans le caré un déshydrateur d'atmosphère en laissant les portes des cabines et des rampements couverts, piscards, glacière etc.... Reliever également vos coussins sur le côté.

ENTRETIEN POLYESTER

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

MODE D'EMPLOI

PRECAUTIONS :

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

PROPORTIONS :

Nos produits sont accélerés, 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 est d'environ 10 heures.

MISE EN OEUVRE :

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

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

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.