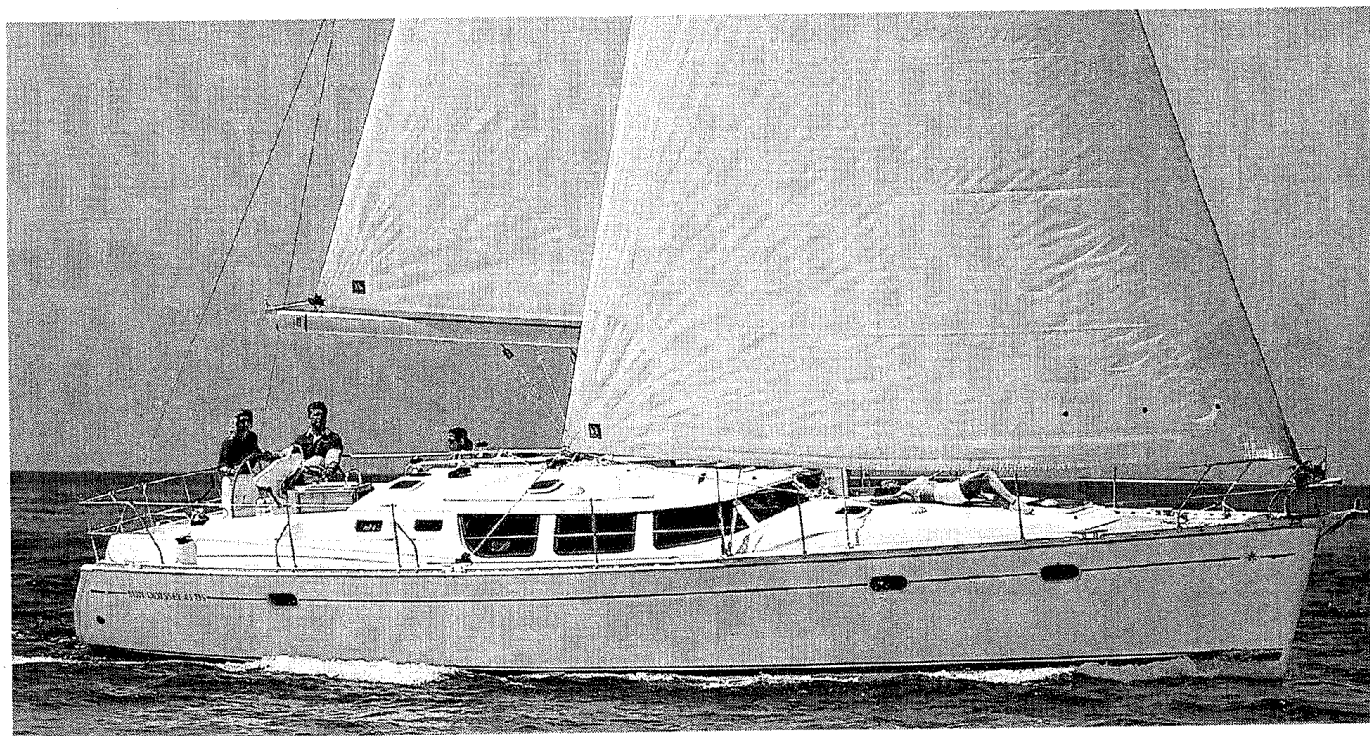
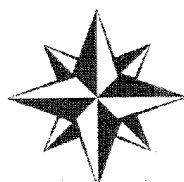


# SUN ODYSSEY 43 DS

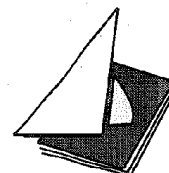


MANUEL DU PROPRIETAIRE  
*OWNER'S MANUAL*  
MANUAL DO PROPRIETÁRIO  
BESITZERHANDBUCH  
*MANUALE D'USO*  
MANUAL DEL PROPIETARIO  
*ÄGARENS MANUAL*  
EIGENAARSHANDLEIDING

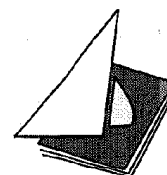


JEANNEAU

# SOMMAIRE



Indice 0	INTRODUCTION	→	page 2
<b>Chapitre 1</b>			
Indice 0	CARACTERISTIQUES & GARANTIE	→	page 3
<b>Chapitre 2</b>			
Indice 0	SÉCURITÉ	→	page 7
<b>Chapitre 3</b>			
Indice 0	COQUE	→	page 13
<b>Chapitre 4</b>			
Indice 0	PONT	→	page 17
<b>Chapitre 5</b>			
Indice 0	GRÉEMENT ET VOILURE	→	page 23
<b>Chapitre 6</b>			
Indice 0	EMMENAGEMENTS	→	page 32
<b>Chapitre 7</b>			
Indice 0	PLOMBERIE	→	page 38
<b>Chapitre 8</b>			
Indice 0	CIRCUITS ÉLECTRIQUES (plans en fin de chapitre)	→	page 42
<b>Chapitre 9</b>			
Indice 0	MOTORISATION	→	page 46
<b>Chapitre 10</b>			
Indice 0	MISE À L'EAU	→	page 52
<b>Chapitre 11</b>			
Indice 0	HIVERNAGE	→	page 55
	NOTES PERSONNELLES	→	page 58
	ANNEXES ET OPTIONS	→	En fin du manuel



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.

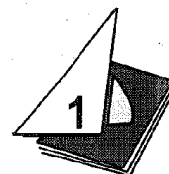
Notre réseau de distributeurs agréés Jeanneau sera à votre entière disposition pour vous aider à découvrir votre bateau et sera le plus apte à en assurer l'entretien.

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.**

5.1.3, 5.2, iso 10240

# CARACTERISTIQUES & GARANTIE



VOTRE BATEAU

CONDITIONS GÉNÉRALES DE GARANTIE



**CARACTERISTIQUES**

LONGUEUR HORS TOUT .....	13,21 m
LONGUEUR COQUE .....	12,84 m
LONGUEUR FLOTTAISON .....	11,43 m
MAITRE BAU .....	4,19 m
DEPLACEMENT LEGE (Lest standard) .....	9550 kg
DEPLACEMENT LEGE (Lest court) .....	9750 kg
POIDS LEST STANDARD .....	2955 kg
POIDS LEST COURT .....	3160 kg
TIRANT D'EAU LEST STANDARD .....	2,00 m
TIRANT D'EAU LEST COURT .....	1,60 m
TIRANT D'AIR .....	17,43 m
DEPLACEMENT EN CHARGE MAXI LEST STANDARD .....	12750 kg
DEPLACEMENT EN CHARGE MAXI LEST COURT .....	12950 kg
CHARGE MAXIMALE RECOMMANDÉE PAR LE CONSTRUCTEUR .....	3230 kg
CAPACITE D'EAU .....	550 l
CAPACITE FUEL .....	200 l
PUISSANCE MOTEUR .....	75cv (55 Kw)
CAPACITE BATTERIES .....	2 x 110 Ah (12 V)
CABINES .....	2 / 3 / 4
COUCHETTES .....	6 / 8 / 10
CATEGORIE CE      2 CABINES                      3 et 4 CABINES	
A .....	6 personnes                      8 personnes
B .....	10 personnes                      10 personnes
C .....	14 personnes                      14 personnes
ARCHITECTE .....	Daniel ANDRIEU
	BE Jeanneau

**MAT STANDARD ENROULEUR**

GRAND-VOILE .....	34 m <sup>2</sup>
GÉNOIS ENROULEUR .....	54 m <sup>2</sup>
SPI SYMETRIQUE .....	120 m <sup>2</sup>
SPI ASYMETRIQUE .....	103 m <sup>2</sup>
I .....	15,485 m
J .....	4,660 m
P .....	13,560 m
E .....	5,200 m
LONGUEUR MAT .....	15,49 m

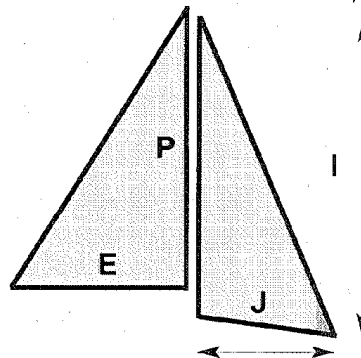
**MAT CLASSIQUE**

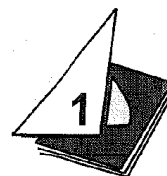
GRAND-VOILE .....	38 m <sup>2</sup>
GÉNOIS ENROULEUR .....	54 m <sup>2</sup>
SPI SYMETRIQUE .....	120 m <sup>2</sup>
SPI ASYMETRIQUE .....	103 m <sup>2</sup>
I .....	15,485 m
J .....	4,660 m
P .....	13,560 m
E .....	5,200 m
LONGUEUR MAT .....	15,49 m

**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.

La conformité du modèle Sun Odyssey 43 DS à la directive 94/25/CE est attestée par Bureau Veritas (attestation CE de type n°? du ?).





## 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 : .....

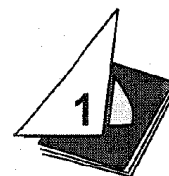
Votre agent



# 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\(fr\)](http://www.jeanneau.com(fr)).





## CONDITIONS GÉNÉRALES DE GARANTIE

### Article 1

A la livraison du bateau, les parties signent le certificat de livraison remis par CHANTIER 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 de CHANTIER JEANNEAU du volet du certificat de livraison et du coupon de garantie, lui revenant,
- de l'accomplissement des contrôles et révisions prescrits par CHANTIER 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 de CHANTIER 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 événement 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.

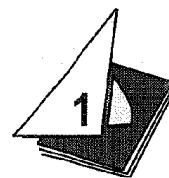
Le délai commence à courir à partir de la première mise en service du bateau et au plus tard du dernier jour de l'année de son millésime, soit le 31 août de ladite année.

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 de 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.

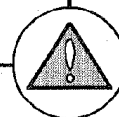
**PRÉCAUTION AVANT TOUTE RÉPARATION :**

Contactez 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 réparations 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.

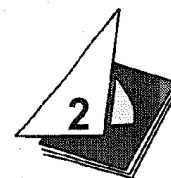
**DANGER**

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.



# SÉCURITÉ



**ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ**

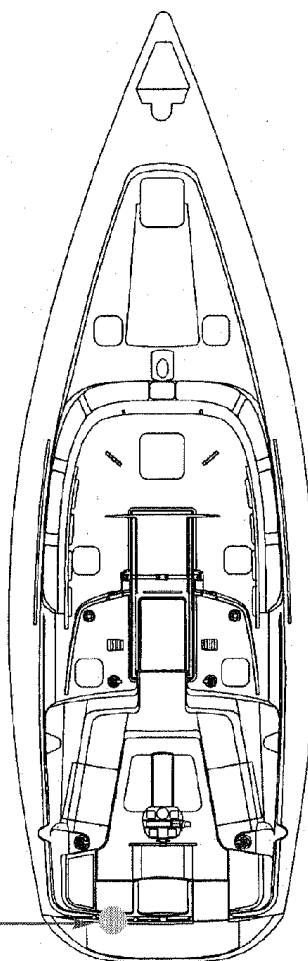
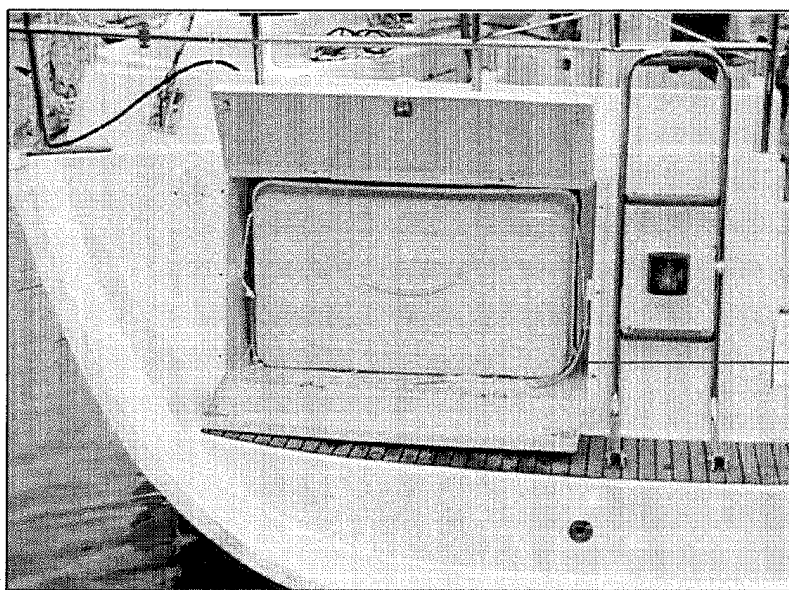
**CONSIGNES DE SÉCURITÉ RELATIVES AU CIRCUIT GAZ**

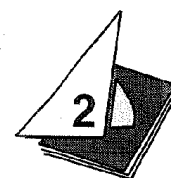
**LUTTE CONTRE L'INCENDIE**

**ASSÈCHEMENT**

**BARRE FRANCHE DE SECOURS**

## EMPLACEMENT RADEAU DE SURVIE





## ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

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

### RECOMMANDATIONS / RADEAU DE SURVIE

Ce coffre ne doit jamais être cadenassé pendant la navigation.

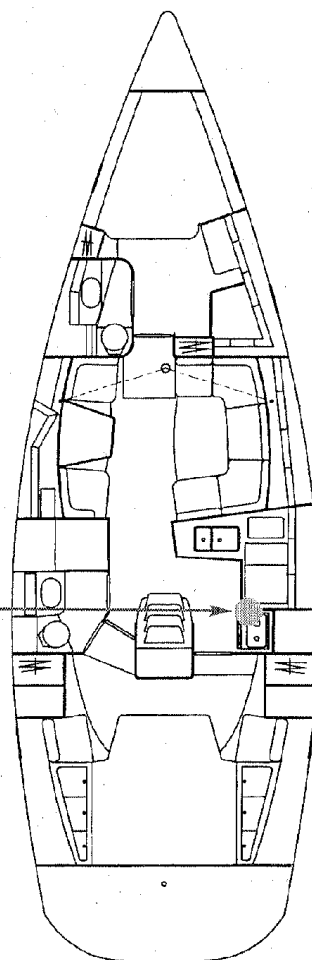
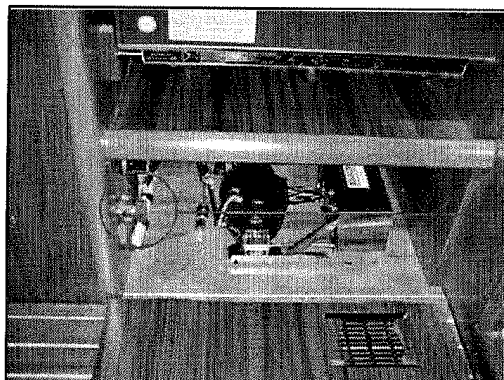
La procédure de mise à l'eau est indiquée sur le radeau.  
Il est important d'en prendre connaissance avant de prendre le départ.

### AVERTISSEMENT

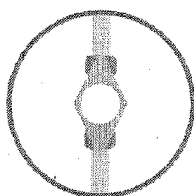
Faites l'inventaire des équipements de sécurité obligatoires avant chaque départ.

sécurité

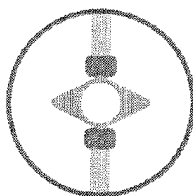




Même emplacement  
pour les autres versions  
d'aménagement

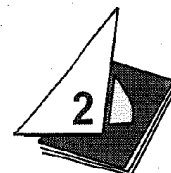


Vanne ouverte



Vanne fermée





## CONSIGNES DE SÉCURITÉ RELATIVES AU CIRCUIT GAZ

Type de bouteille : "Camping-Gaz" (butane, pression de service : 10 kg/cm<sup>2</sup>).

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.

sécurité



## 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 (ISO 1869) doit être placé à moins de 2 mètres de tout appareil à flamme.

Un extincteur doit se trouver à moins d'1 mètre du poste de barre

Extincteur, à l'unité, capacité mini 5A/34B

Besoin pour le SUN ODYSSEY 43 DS :

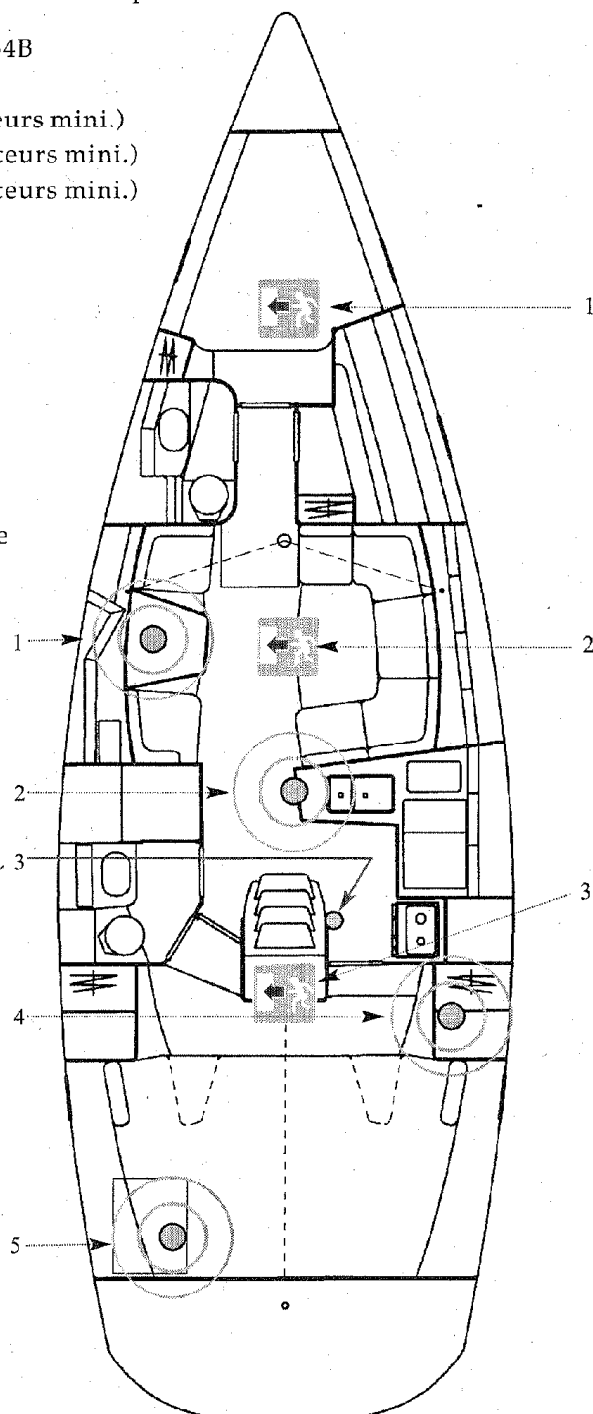
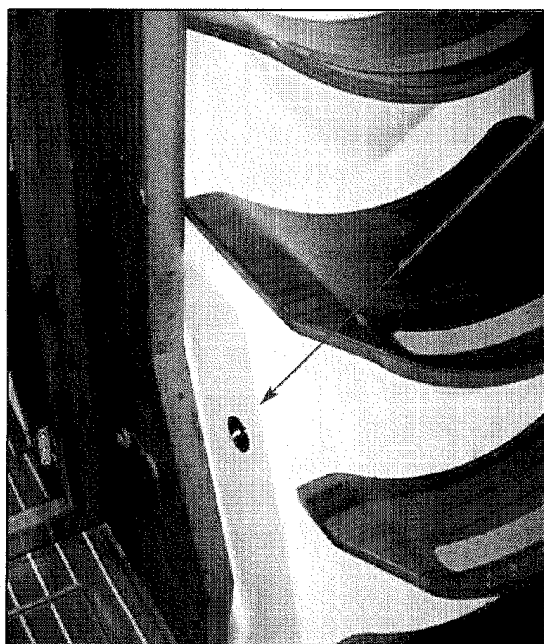
- Version 2 cabines : 10A / 68 B (2 extincteurs mini.)
- Version 3 cabines : 15A / 102 B (3 extincteurs mini.)
- Version 4 cabines : 20A / 136 B (4 extincteurs mini.)

- 1 - Sous table à carte
- 2 - Contre meuble de cuisine
- 3 - Orifice extincteur
- 4 - Contre penderie de cabine
- 5 - Dans coffre de cockpit

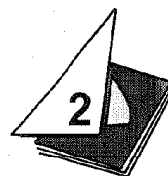


Issues de secours en cas d'incendie

- 1 - Panneau de pont de cabine avant
- 2 - Panneau de pont du carré
- 3 - Descente



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 1:

- 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.

**Les rideaux doivent toujours être fixés par leurs boutons pressions lors de l'utilisation de la gazinière.**

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.

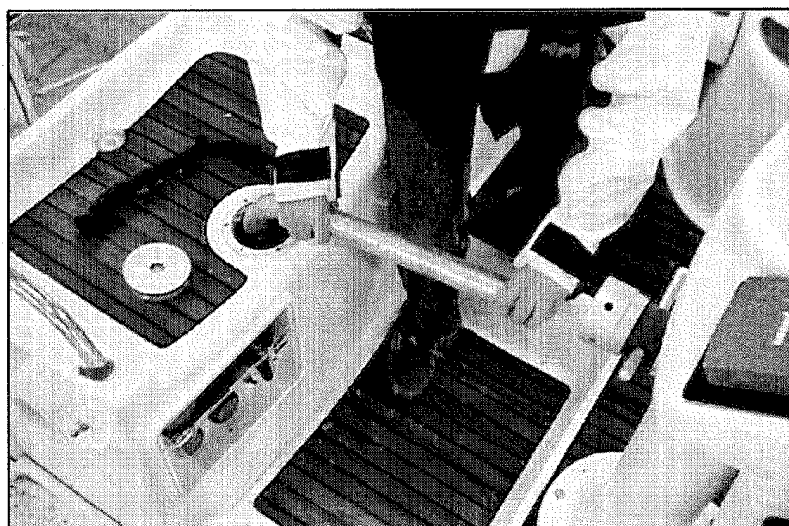
## AVERTISSEMENT

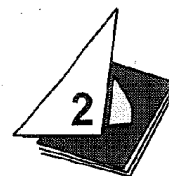
Les extincteurs au CO<sub>2</sub> ne doivent être utilisés que pour combattre les feux électriques.

Pour éviter l'asphyxie, évacuez la zone immédiatement après la décharge et aérez avant d'entrer.

sécurité







## 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

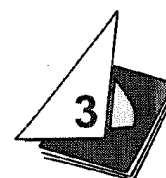
La barre franche de secours est située dans un coffre arrière, elle doit rester facilement accessible.

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)

# COQUE

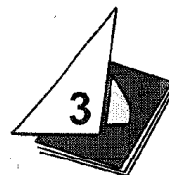


**CONSTRUCTION**

**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

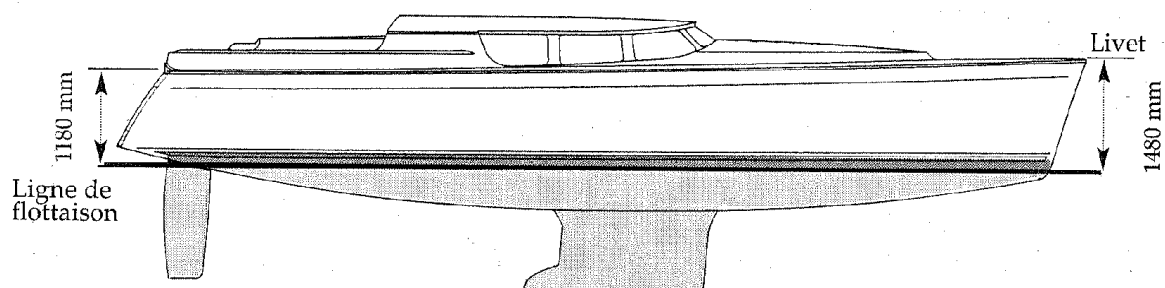
## PRECAUTION

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

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

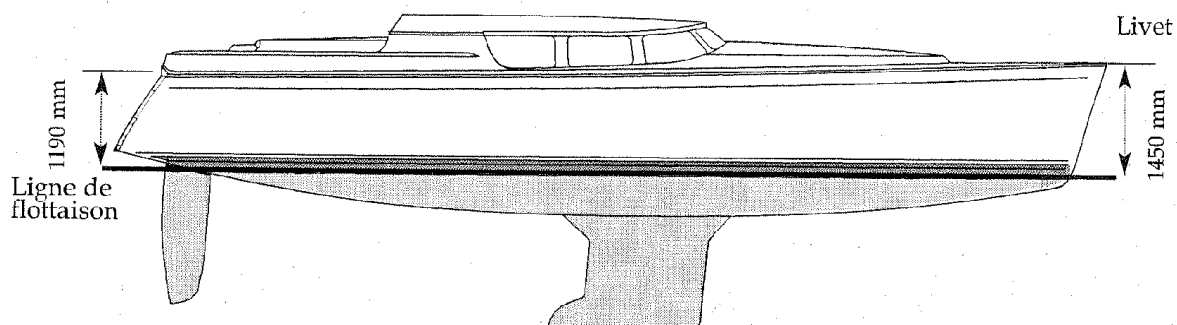


PTE

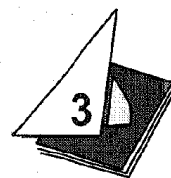


Surface immergée : 37,60 m<sup>2</sup> - (ces mesures s'entendent "bateau lège")

GTE



Surface immergée : 38 m<sup>2</sup> - (ces mesures s'entendent "bateau lège")



## CARÉNAGE

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

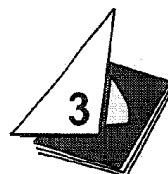
Un anti-fouling (sans étain) annuel permet d'éviter des carénages fastidieux et fréquents. Néanmoins une application époxydique est préconisée au préalable. A ce sujet, il faut rappeler que tout ponçage ou primaire avant anti-fouling est une agression pour votre gel-coat et entame sa fiabilité. Aussi,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

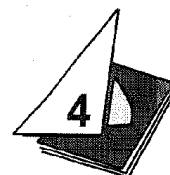
Les polyesters sont inflammables, prendre les précautions d'usage.

### NETTOYAGE DES OUTILS :

Pour tout nettoyage des outils, utiliser de l'acétone.

5.3, 5.4, 5.5, iso 10240

# PONT



NAVIGATION

AMARRAGE

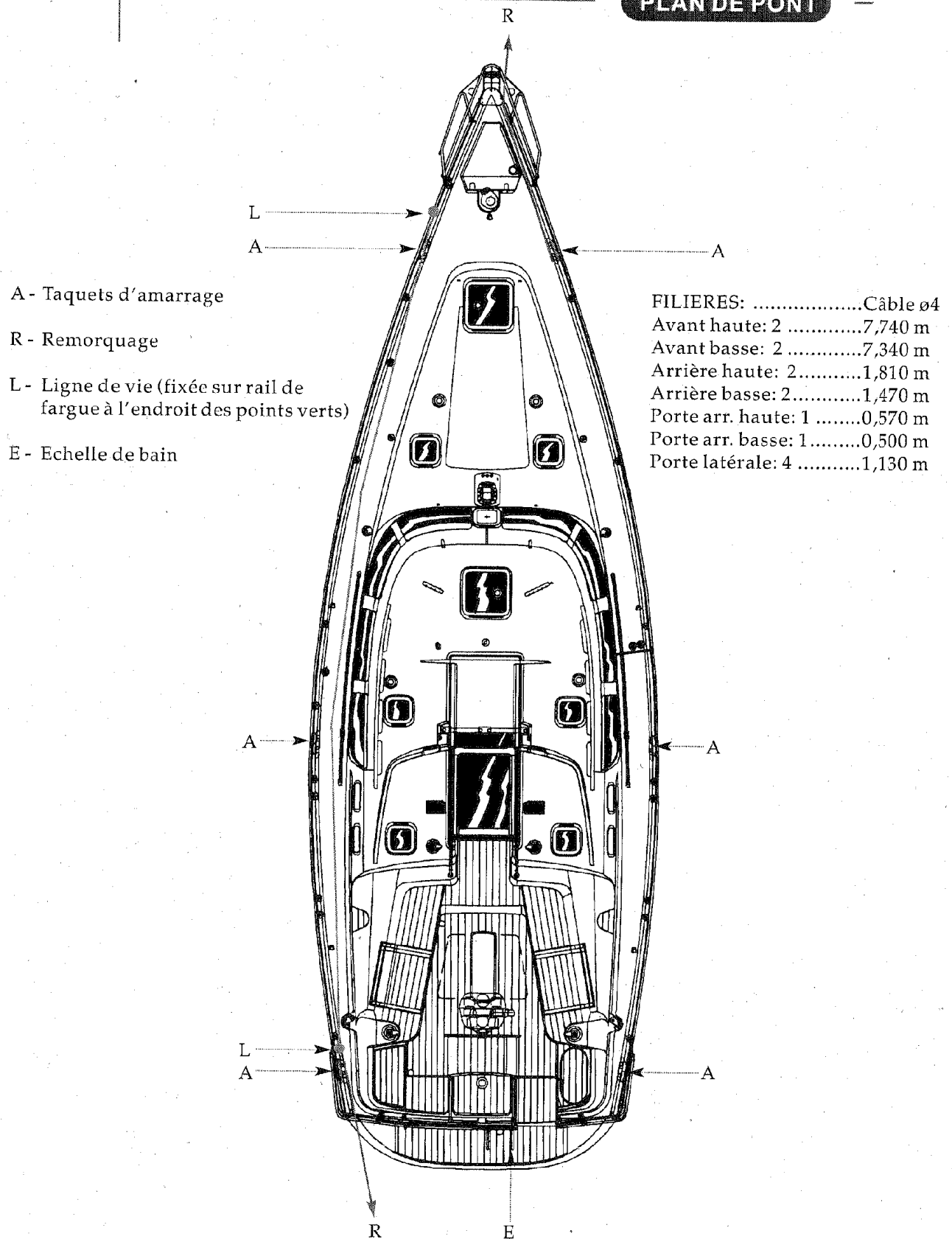
MOUILLAGE

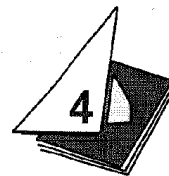
REMORQUAGE

ENTRETIEN DU PONT

APPAREIL À GOUVERNER

GOUVERNE





## 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.

## REMORQUAGE

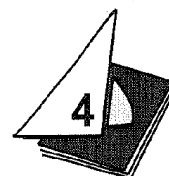
Remorqueur:

Effectuer les remorquages à vitesse réduite et en évitant les à-coups.

Rester particulièrement vigilant lors des envois ou des réceptions de bout de remorquage: C'est dans ces manoeuvres qu'il peut se prendre dans l'hélice.

Remorqué:

Rester à la barre en veillant à ne pas s'écarter du sillage du remorqueur.



## 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

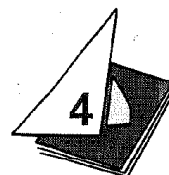
Le barbotin du guindeau ne doit pas servir à amarrer le mouillage.

#### 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.

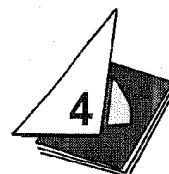
## AVERTISSEMENT

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.

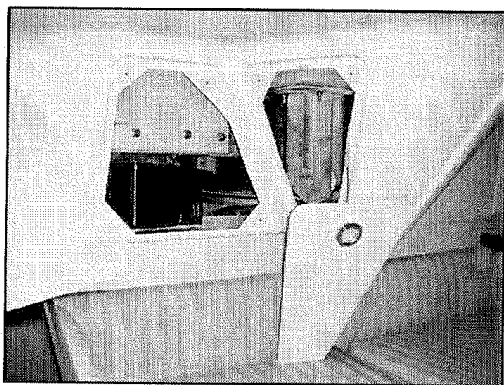
### BOISERIES EXTERIEURES EN TECK :

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

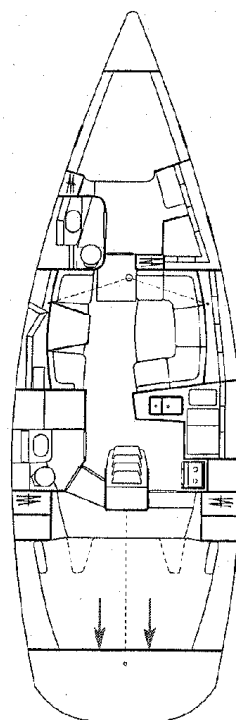
### PLEXIGLAS :

- 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.

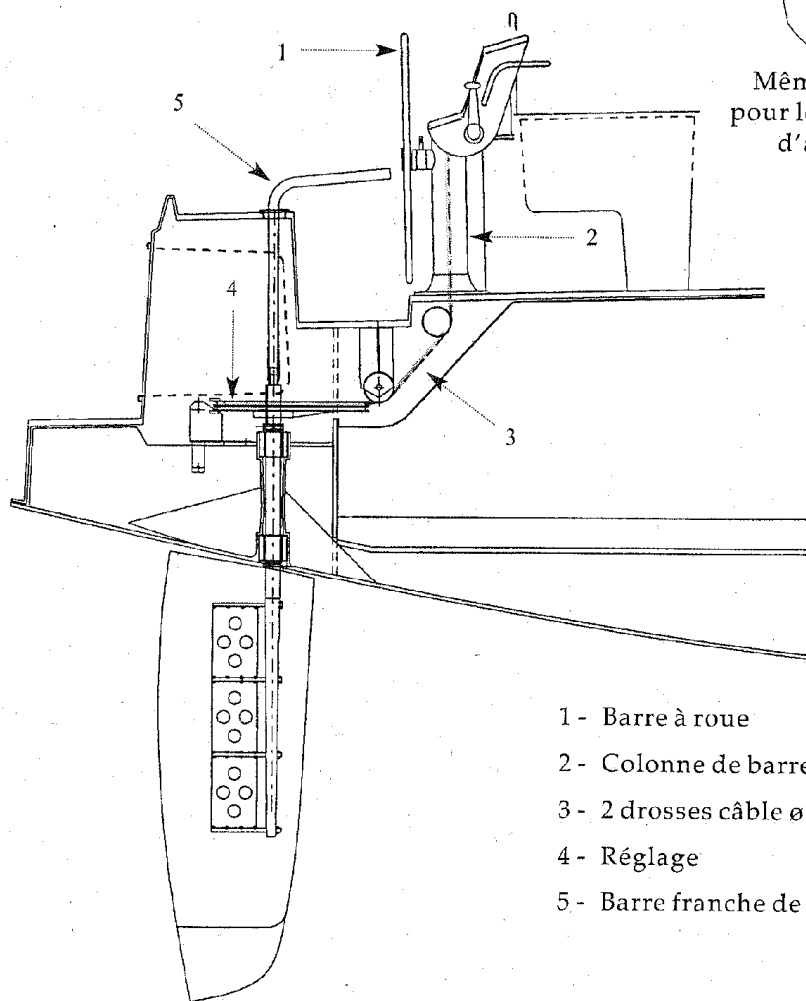
# APPAREIL À GOUVERNER



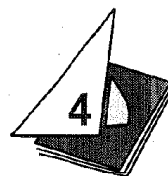
Accès aux drosses par la ou les cabine(s) arrière(s).



Même emplacement pour les autres versions d'aménagement



- 1 - Barre à roue
- 2 - Colonne de barre
- 3 - 2 drosses câble  $\varnothing 5$  mm; Lg= 1,940 m
- 4 - Réglage
- 5 - Barre franche de secours



## 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.

mont

# GRÉEMENT ET VOILURE



GRÉEMENT DORMANT

GRÉEMENT COURANT

WINCHS

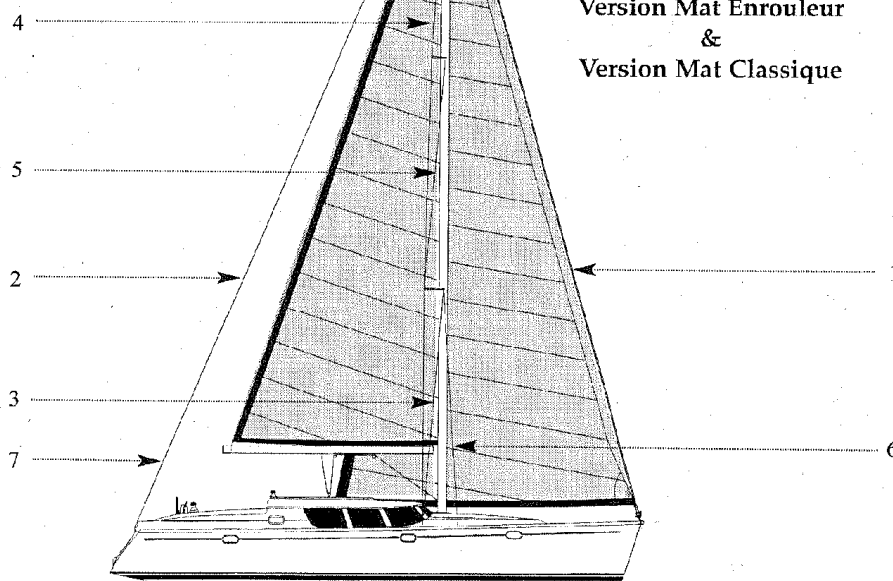
ENROULEURS

VOILES

5.3.2 iso 10240

## GRÉEMENT DORMANT

Version Mat Enrouleur  
&  
Version Mat Classique



1

Qté	Réf.	Désignation	Terminaisons
1		ETAI CA Ø10	EO / EO DEMONT+CAVAL
Longueur hors tout : 26240			
Longueur de contrôle : 16195			

2

Qté	Réf.	Désignation	Terminaisons
1		PATARAS CA Ø08	EO/ EO+LTT
Longueur hors tout : 11300			
Longueur de contrôle : 11250			

3

Qté	Réf.	Désignation	Terminaisons
2		BASHAUBAN AR CA Ø10	COQ+EB / RSCA
Longueur hors tout : 5120			
Longueur de contrôle : 4760			

4

Qté	Réf.	Désignation	Terminaisons
2		GALHAUBAN CA Ø8	COQ+EB / RSCA
Longueur hors tout : 15510			
Longueur de contrôle : 15310			

5

Qté	Réf.	Désignation	Terminaisons
2		INTER CA Ø7	COQ+EB / RSCA
Longueur hors tout : 10190			
Longueur de contrôle : 9920			

6

Qté	Réf.	Désignation	Terminaisons
2		BASHAUBAN AV CA Ø7	COQ+EB / RSCA
Longueur hors tout : 4880			
Longueur de contrôle : 4610			

7

Qté	Réf.	Désignation	Terminaisons
2		PATTE D'OIE CA Ø08	EO / RSCA
Longueur hors tout : 5980			
Longueur de contrôle : 5680			

## 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 suffisamment dégagé. Le contact ou le voisinage de câbles 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.

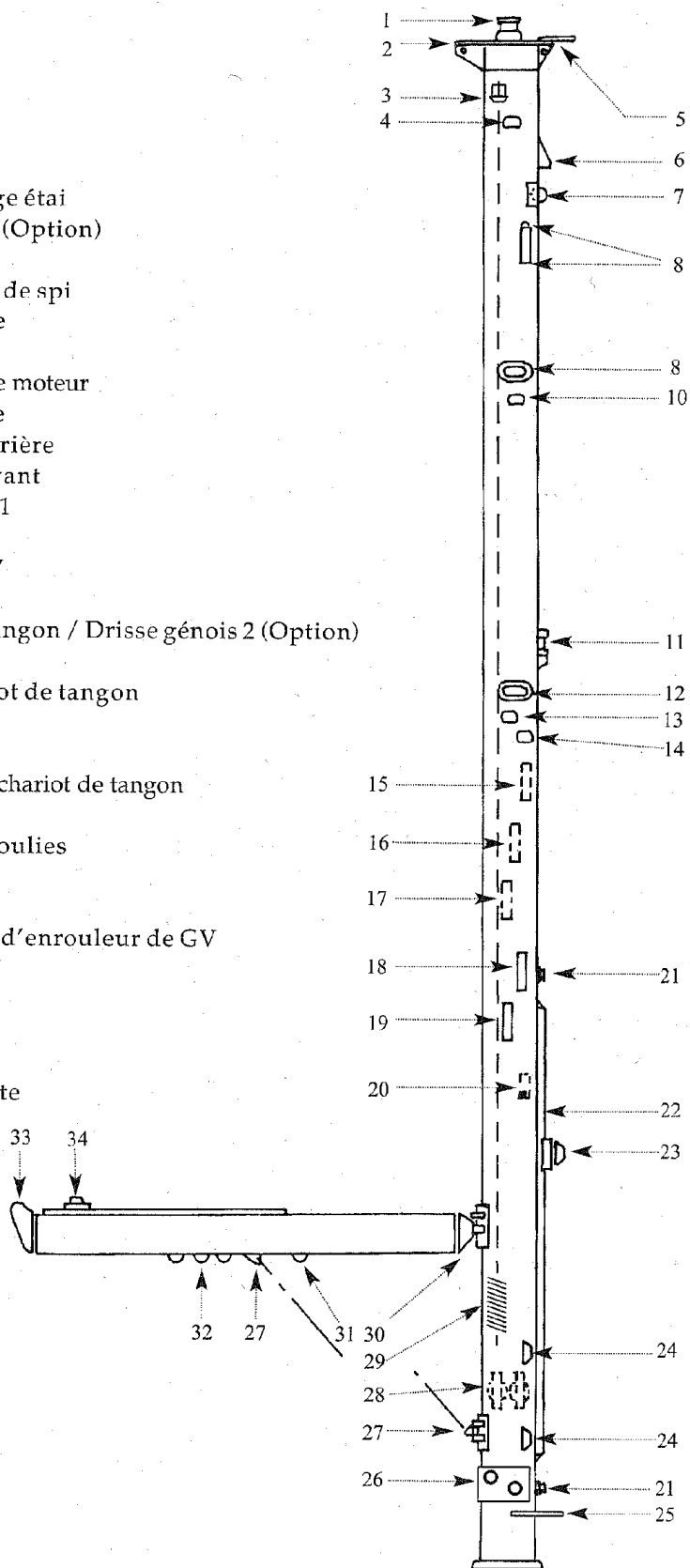
Reprendre le réglage du mât après quelques sorties.

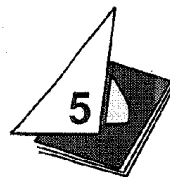
### DEMATAGE :

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 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 (Option)
- 7- Réa balancine tangon
- 8- Filoir et chicane drisse de spi
- 9- Ancrage barre de flèche
- 10- Ancrage intermédiaire
- 11- Feu combiné pont / route moteur
- 12- Ancrage barre de flèche
- 13- Ancrage bas-hauban arrière
- 14- Ancrage bas-hauban avant
- 15- Chicane drisse de génois 1
- 16- Chicane drisse de GV
- 17- Chicane balancine de GV
- 18- Chicane drisse de spi
- 19- Chicane balancine de tangon / Drisse génois 2 (Option)
- 20- Taquet coinqueur génois
- 21- Réa va et vient de chariot de tangon
- 22- Rail de tangon
- 23- Chariot de tangon
- 24- Clam-cleat de réglage de chariot de tangon
- 25- Ratelier à drisses
- 26- Platine de support de poulies
- 27- Ferrures de hale-bas
- 28- Taquets de drisse
- 29- Emmagasineur de bout d'enrouleur de GV
- 30- Vît de mulet
- 31- Pontet d'enrouleur de GV
- 32- Pontet d'écoute de GV
- 33- Ferrure de bôme
- 34- Chariot de point d'écoute





## 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 précintrer 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.

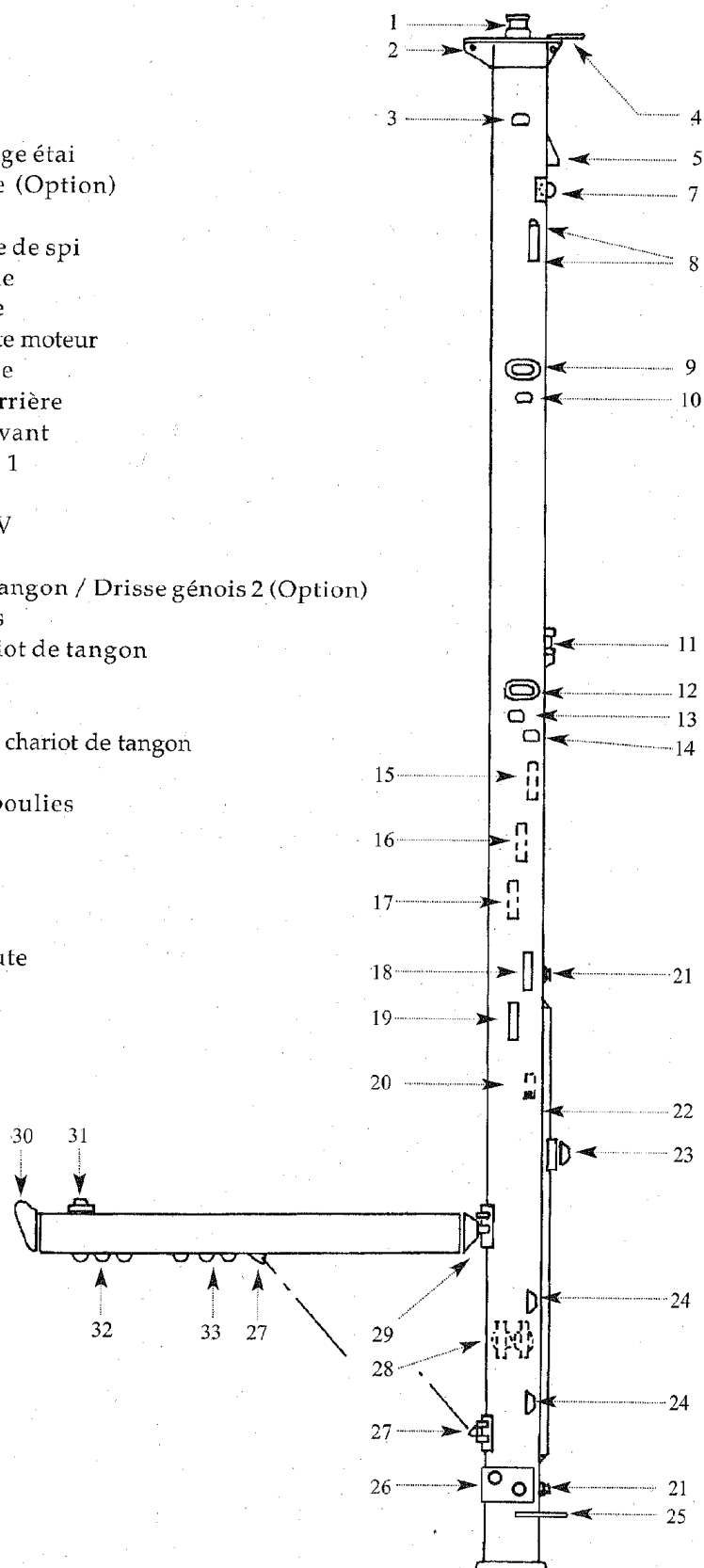
Ce réglage sera alors soigneusement arrêté par les goupilles sur tous les ridoirs et conservé pendant la saison d'utilisation du bateau.

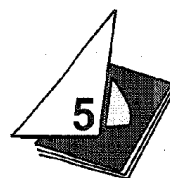
Il est conseillé de relâcher le pataras hors navigation.



**MAT CLASSIQUE**

- 1- Feux de tête de mât
- 2- Ancrage pataras
- 3- Ancrage galhauban
- 4- Ferrure de spi et ancrage étai
- 5- Ancrage étai larguable (Option)
- 7- Réa balancine tangon
- 8- Filoir et chicane drisse de spi
- 9- Ancrage barre de flèche
- 10- Ancrage intermédiaire
- 11- Feu combiné pont / route moteur
- 12- Ancrage barre de flèche
- 13- Ancrage bas-hauban arrière
- 14- Ancrage bas-hauban avant
- 15- Chicane drisse de génois 1
- 16- Chicane drisse de GV
- 17- Chicane balancine de GV
- 18- Chicane drisse de spi
- 19- Chicane balancine de tangon / Drisse génois 2 (Option)
- 20- Taquet coinqueur génois
- 21- Réa va et vient de chariot de tangon
- 22- Rail de tangon
- 23- Chariot de tangon
- 24- Clam-cleat de réglage de chariot de tangon
- 25- Ratelier à drisses
- 26- Platine de support de poulies
- 27- Ferrures de hale-bas
- 28- Taquets de drisse
- 29- Vît de mulet
- 30- Ferrure de bôme
- 31- Chariot de point d'écoute
- 32- Pontets de ris
- 33- Pontets d'écoute 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.

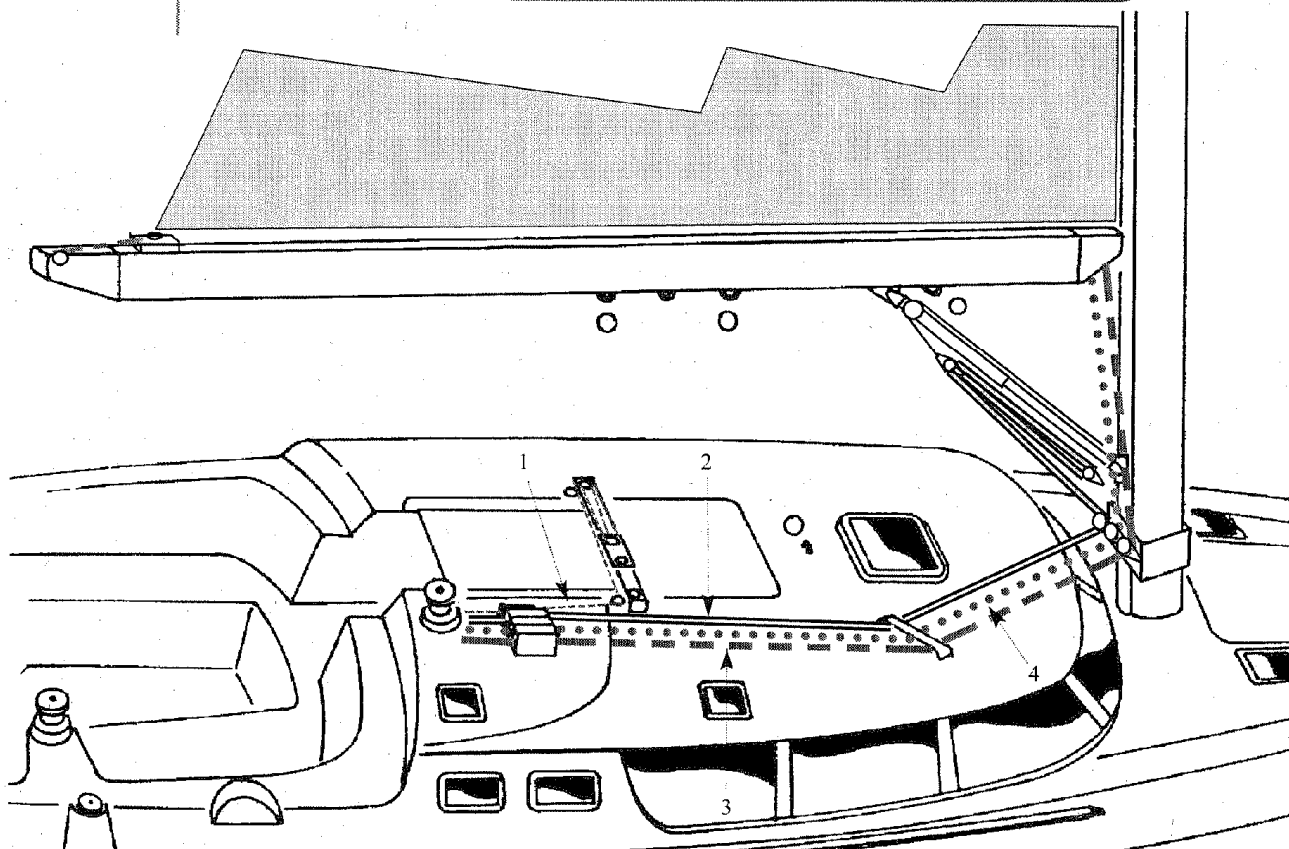
### DANGER

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.



## GREEMENT COURANT G.V. - TRIBORD

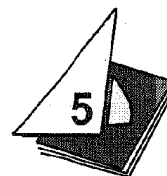


## VERSION STANDARD MAT ENROULEUR

	Designation des bouts	Nb	Type	Couleur	Ø(mm)	Long (m)
1	Réglage chariot	2	Tresse	Blanc/Rouge	8	6
2	Hale-bas	1	FO	Blanc/Jaune	10	11
3	Bordure	1	Tresse	Blanc/Rouge	10	12
FO: Tresse de drisse.						

## VERSION MAT CLASSIQUE

	Designation des bouts	Nb	Type	Couleur	Ø(mm)	Long (m)
4	Ris 2	1	Tresse	Blanc/Rouge	12	17



## 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.

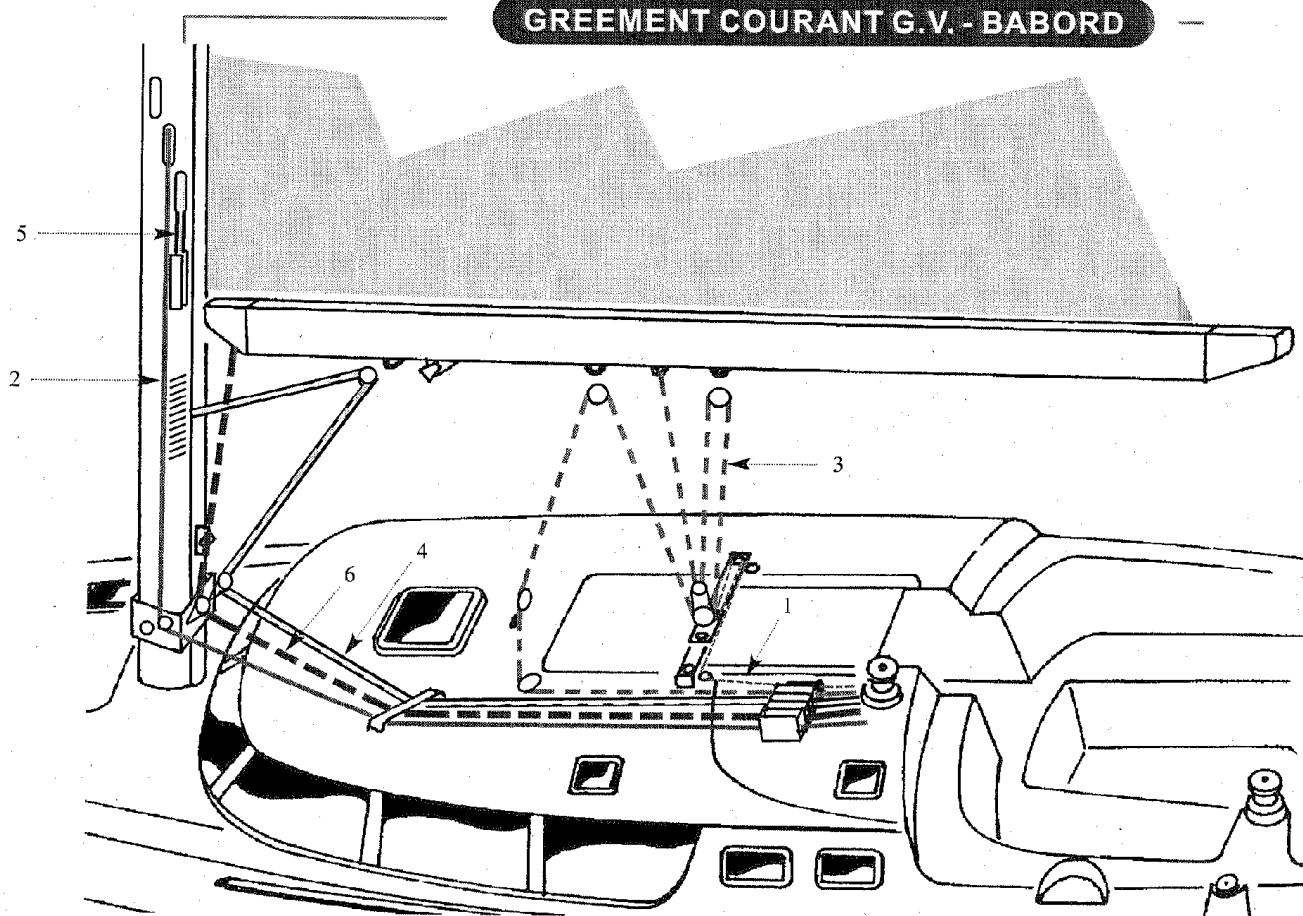
Vérifier régulièrement l'état des mâchoires des coinçeurs.

Surveiller l'usure et l'état général des drisses.

Nettoyer régulièrement les poulies (graisse usagée, trace de corrosion) et passer un peu de lubrifiant sur les axes.

Eviter les empannages intempestifs qui usent prématurément les écoutes et les points d'ancrage.

## GREEMENT COURANT G.V. - BABORD

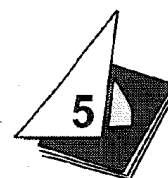


### VERSION STANDARD MAT ENROULEUR

	Designation des bouts	Nb	Type	Couleur	Ø(mm)	Long (m)
1	Réglage chariot	2	Tresse	Blanc/Rouge	8	6
2	Drisse GV	1	FO	Blanc/Jaune	12	36
3	Ecoute GV	1	Tresse	Blanc/Rouge	12	20
4	Enrouleur GV	1	Tresse	Blanc/Jaune	10	18
5	Balancine GV	1	Tresse	Blanc/Jaune	8	32
FO: Tresse de drisse.						

### VERSION MAT CLASSIQUE

	Designation des bouts	Nb	Type	Couleur	Ø(mm)	Long (m)
4	Ris 1	1	Tresse	Blanc/Vert	12	20
6	Ris 3	1	Tresse	Blanc/Bleu	12	23



## 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.



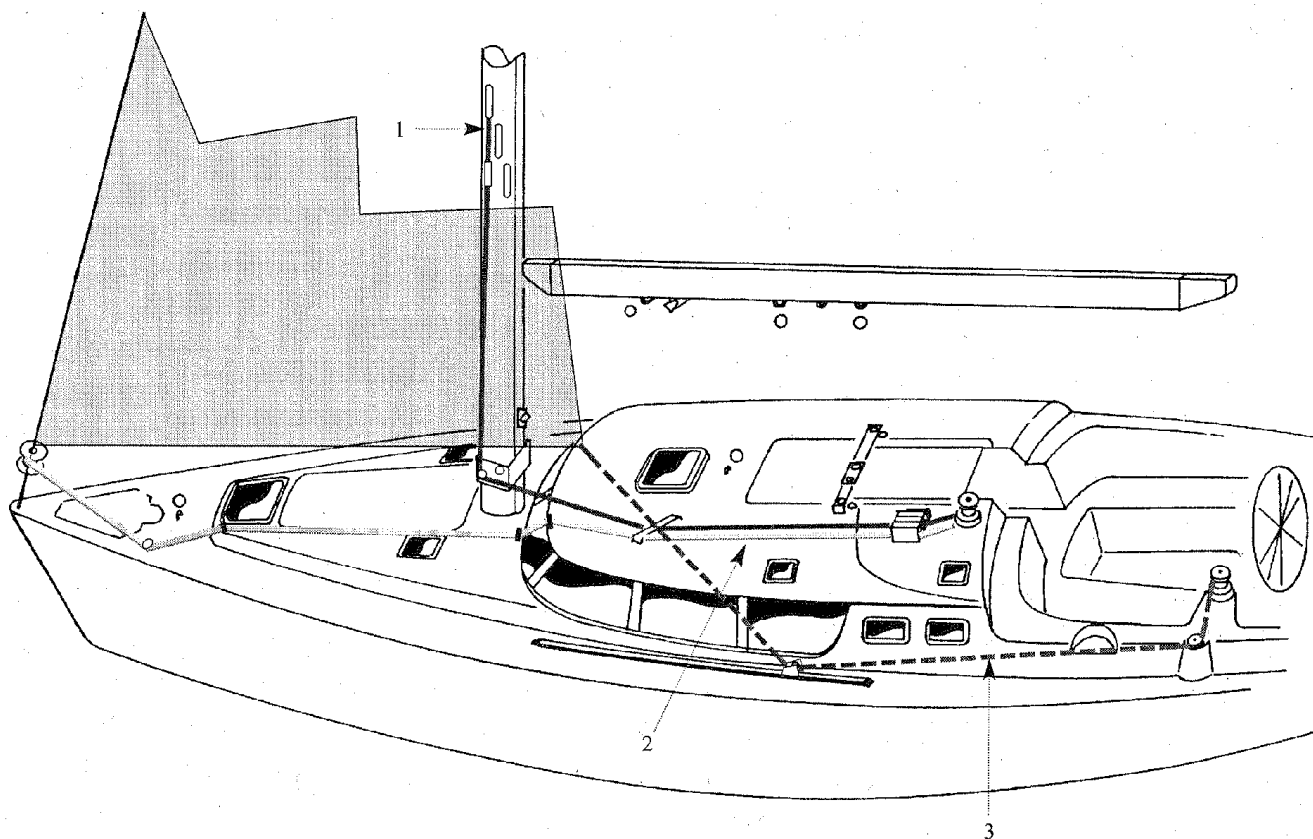
### REGLAGE DES WINCHS SELF-TAILING :

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.

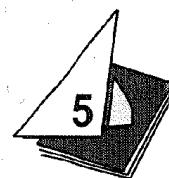
Vous éviterez ainsi une détérioration prématurée du matériel.

- 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 - GENOIS



	Designation des bouts	Nb	Type	Couleur	Ø(mm)	Long (m)
1	Drisse de génois	1	FO	Blanc/Bleu	12	36
2	Enrouleur de génois	1	Tresse	Blanc/Jaune	10	23
3	Ecoule de génois	2	Tresse	Blanc/Bleu	14	17
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.

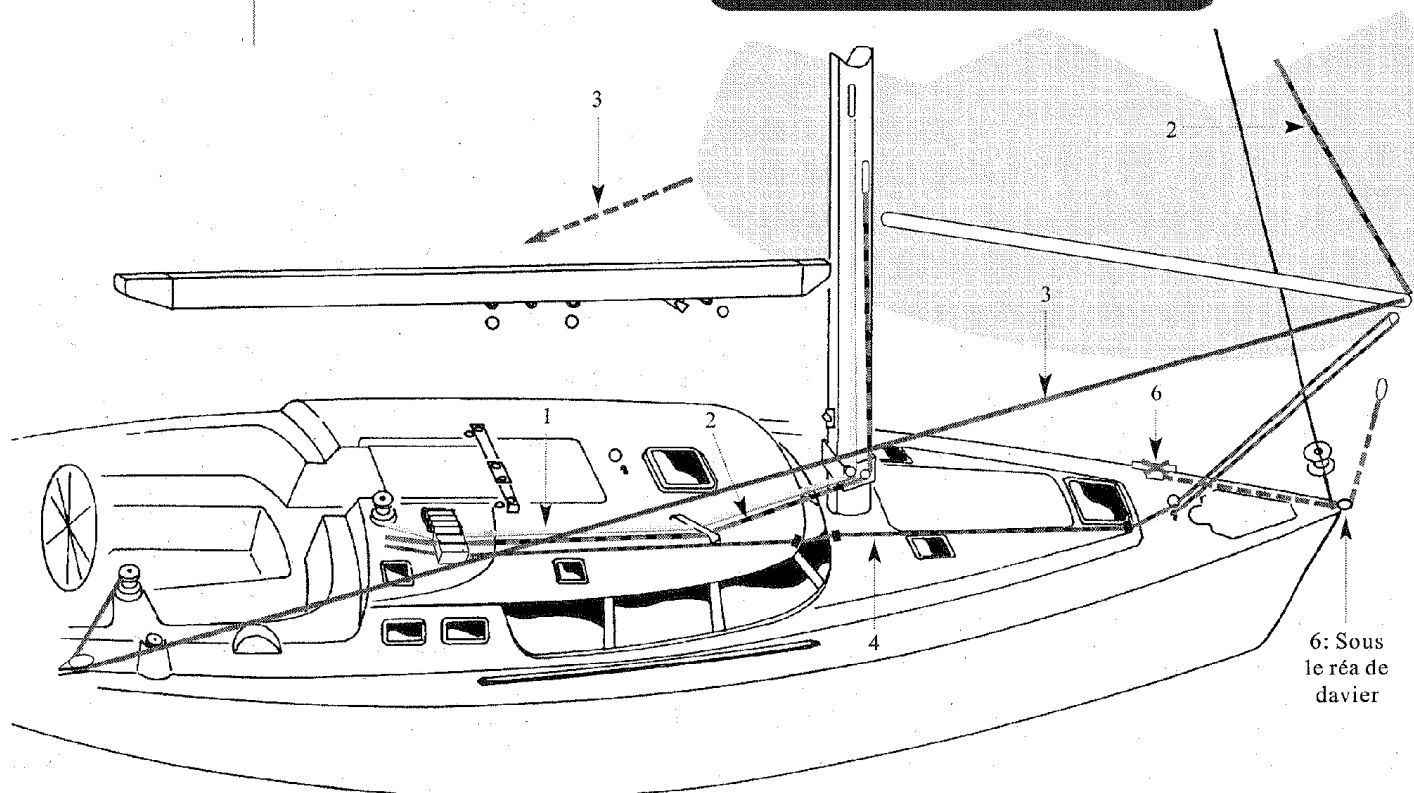
Pour hisser la grand-voile, procéder comme pour le génois.

### 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 - SPI



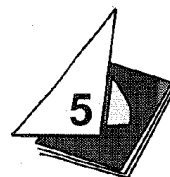
## VERSION SPI CLASSIQUE

	Designation des bouts	Nb	Type	Couleur	Ø(mm)	Long (m)
1	Drisse spi	1	FO	Blanc/Jaune	12	40
2	Balancine	1	Tresse	Blc/Vert/Noir	10	39
3	Bras et écoute de spi	2	Kevlar	Blanc/Rouge	12	24
4	Hale-bas de tangon	1	Tresse	Blanc/Vio/Vert	10	18
5	Réglage chariot tangon	1	Tresse	Blanc/Jaune	8	10

FO : Tresse de drisse.

## VERSION SPI ASYMETRIQUE

	Designation des bouts	Nb	Type	Couleur	Ø(mm)	Long (m)
1	Drisse de spi	1	FO	Blanc/Jaune	12	40
2	Ecoute de spi	2	Kevlar	Blanc/Vert	12	24
6	Itague point d'amure	1	FO	Blanc/Rouge	10	6



## 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.

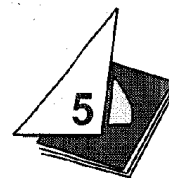
Vous munir d'une trousse de voilerie et d'un livret qui vous indiquera les moyens d'effectuer vous-même les travaux d'urgence en attendant de pouvoir les faire faire par un voilier.

### 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.



## 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.

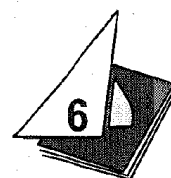
### PROTECTION :

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

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

5.3, 5.4, 5.5, iso 10240

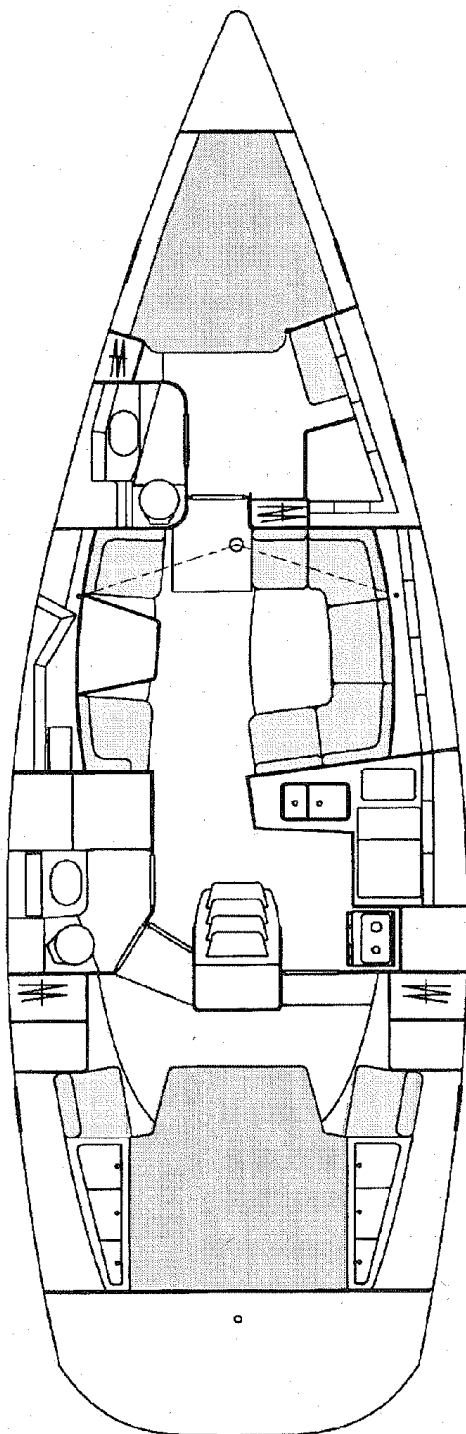
# EMMÉNAGEMENTS



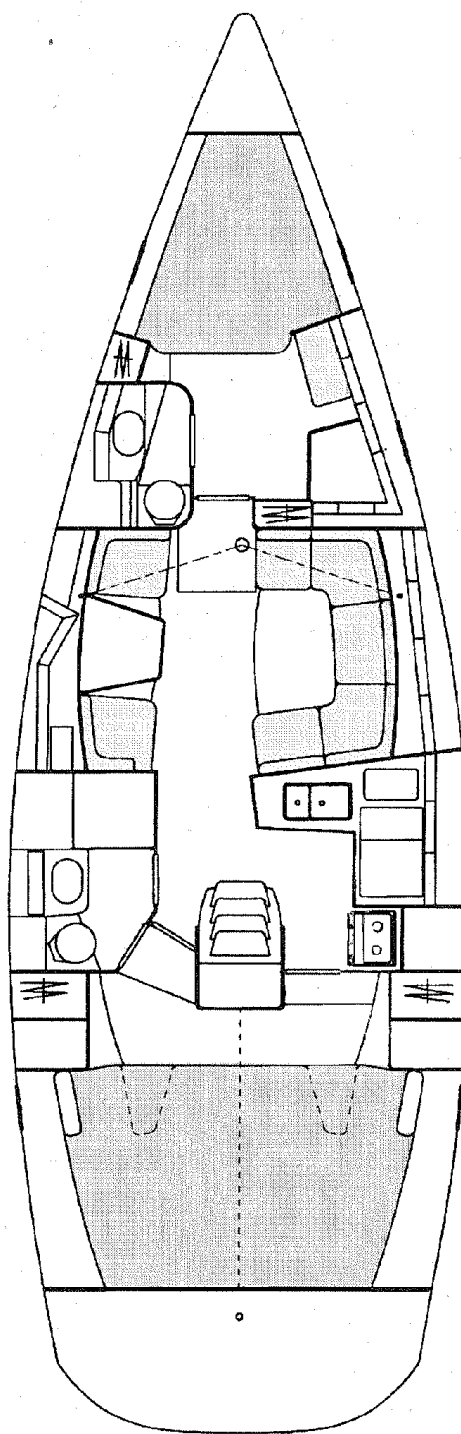
ENTRETIEN

TISSUS

### VERSION 2 CABINES

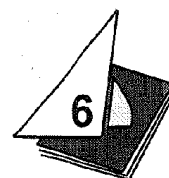


### VERSION 3 CABINES



### CABINE ARRIERE MODULABLE

Voir procédure page 35-recto



## 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

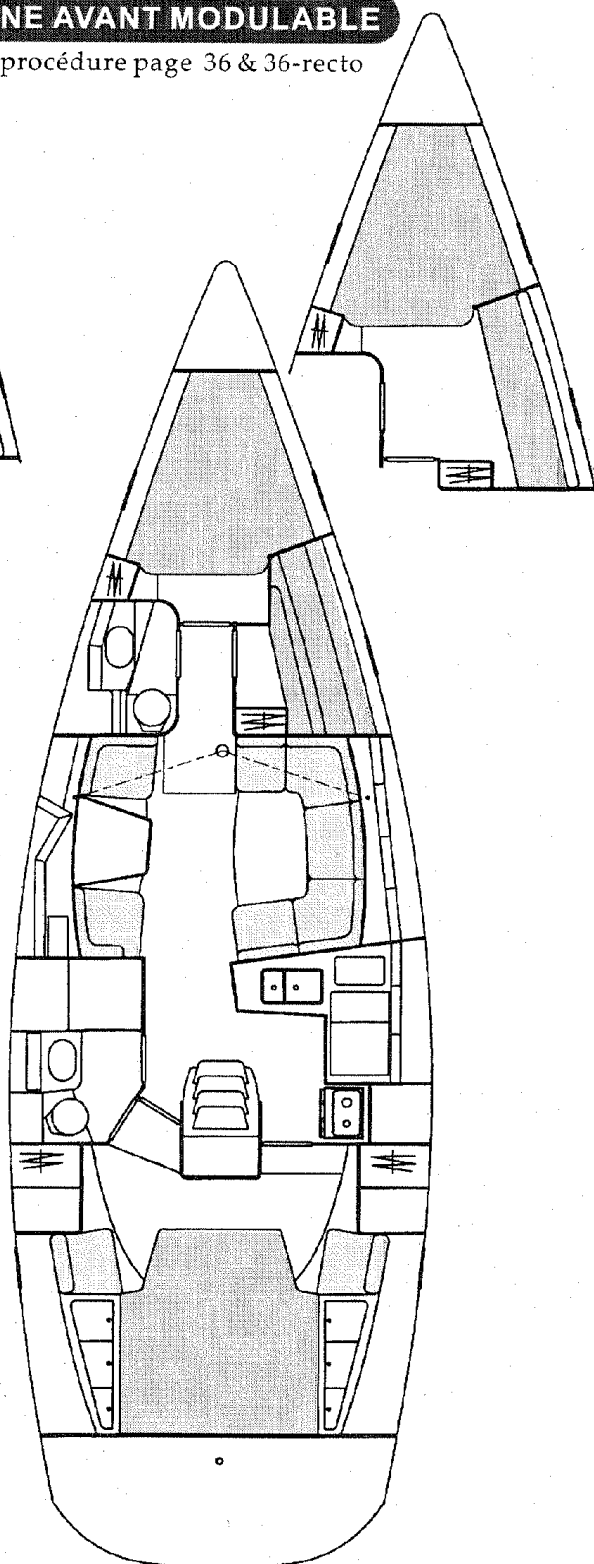
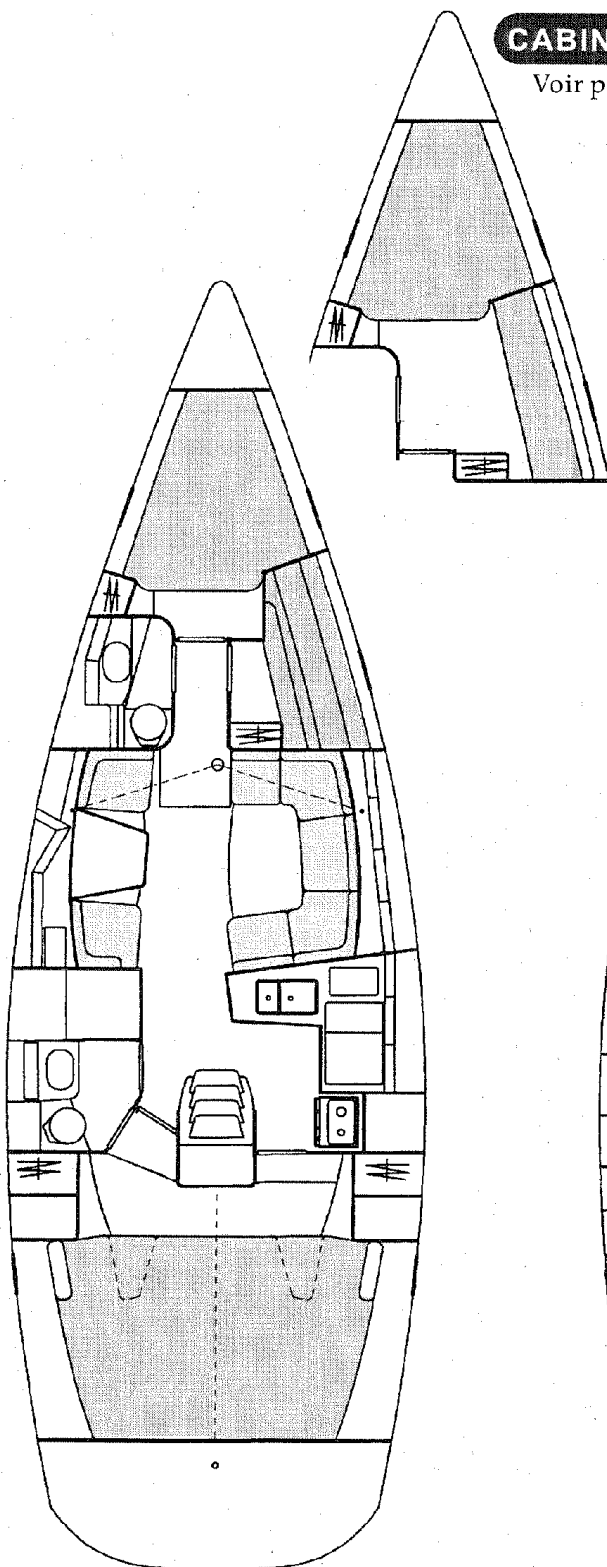
Utiliser le moins possible d'agents de nettoyage, et ne pas les rejeter dans l'eau.  
Nettoyer votre bateau à terre de préférence.

**VERSION 4 CABINES**

**VERSION 3 CABINES**

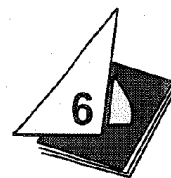
**CABINE AVANT MODULABLE**

Voir procédure page 36 & 36-recto



**CABINE ARRIERE MODULABLE**

Voir procédure page 35-recto



## 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 broser 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.

### PRECAUTION

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

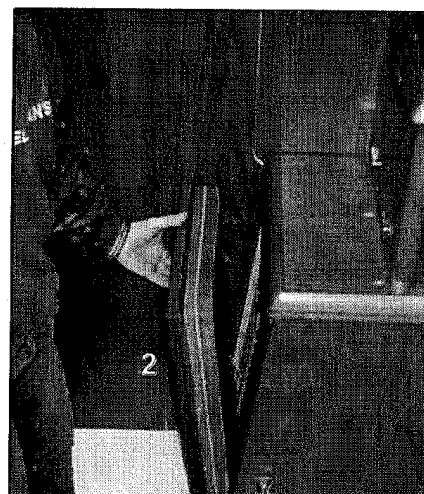


## TRANSFORMATION CABINE ARRIERE

Version:  
2 cabines  
arrière



1 - Enlever les matelas.



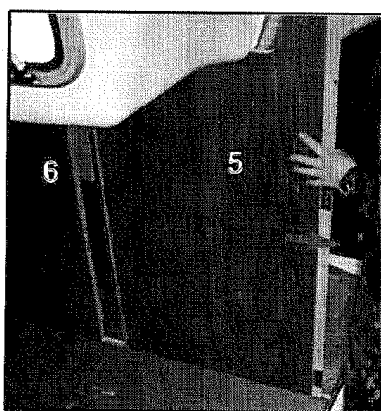
2 - Enlever la trappe d'accès moteur tribord.



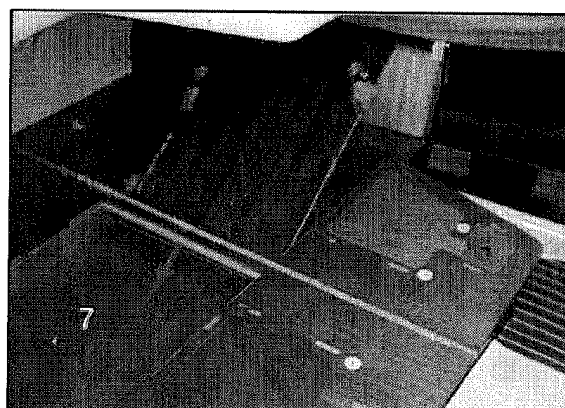
3 - Déboîter la cloison centrale (elle tient par des «Velcro») en tirant sur la poignée.



4 - Déboîter la portion de cloison au dessus du moteur.

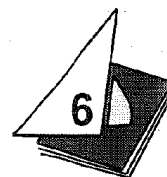


5 et 6 - Déboîter les portions de cloison au dessus du lit.



7 - Ranger les différentes portions de cloison dans le coffre du lit central.

8 - Remettre les matelas.



## 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 appliquant de la terre de Sommières.

## RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN :

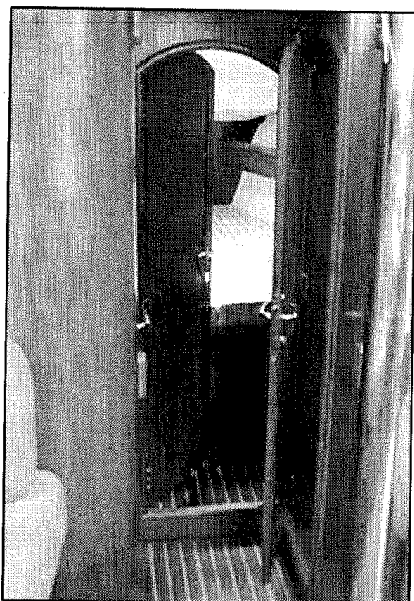
Le constructeur a testé et agréé un certain nombre de produits d'entretien et de rénovation.

Ceux-ci offrent à la fois une garantie de protection des matériaux et de l'environnement car ils sont biodégradables.

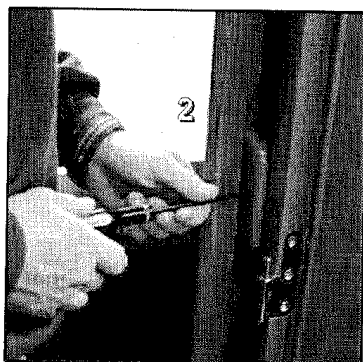
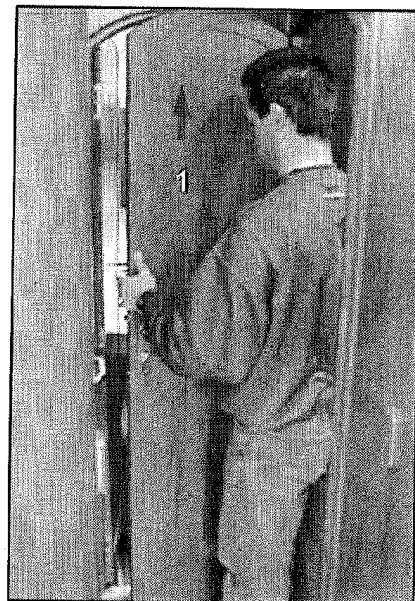
Les fiches techniques correspondantes sont disponibles auprès de nos Agents qui, sur simple demande, peuvent les obtenir auprès de notre Société.

## TRANSFORMATION CABINE AVANT

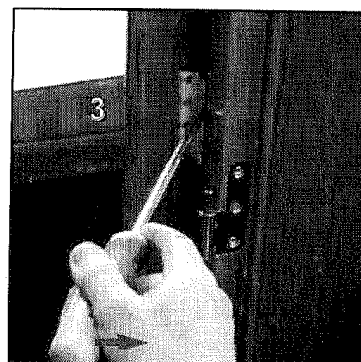
Version 2 cabines avant



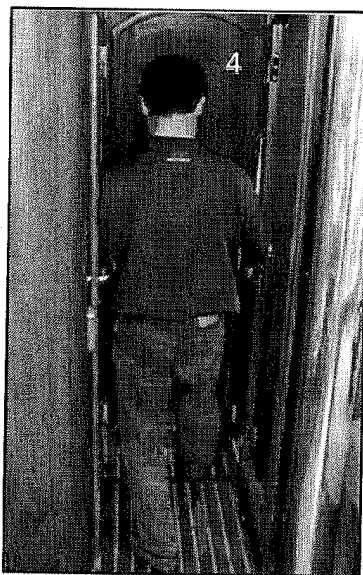
1- Déboîter la porte de cabine latérale.



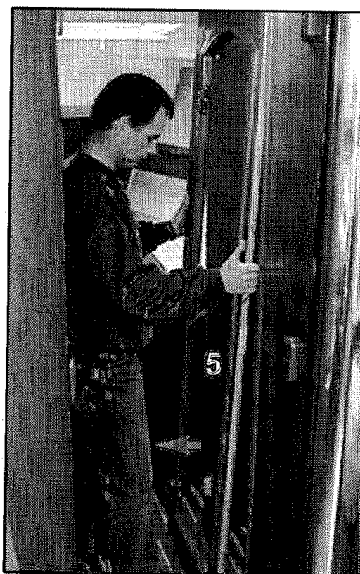
2- A l'aide d'un tournevis cruciforme, enlever les 17 caches en bois et les repérer car ils n'ont pas tous la même taille.



3- A l'aide d'un tournevis plat, déboîter tous les clips métalliques.



4- Pousser avec le pied la cloison de porte de cabine avant pour la déboîter. La mettre de côté.



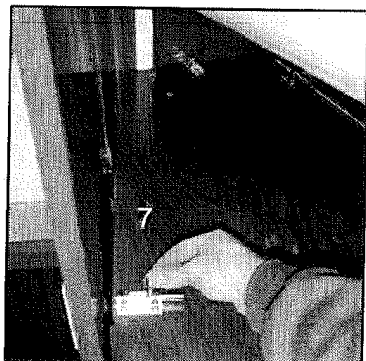
5- Démontez l'encadrement de porte de cabine latérale. Le mettre de côté.



6- Démontez la cloison avant latérale. La mettre de côté.

## TRANSFORMATION CABINE AVANT

6



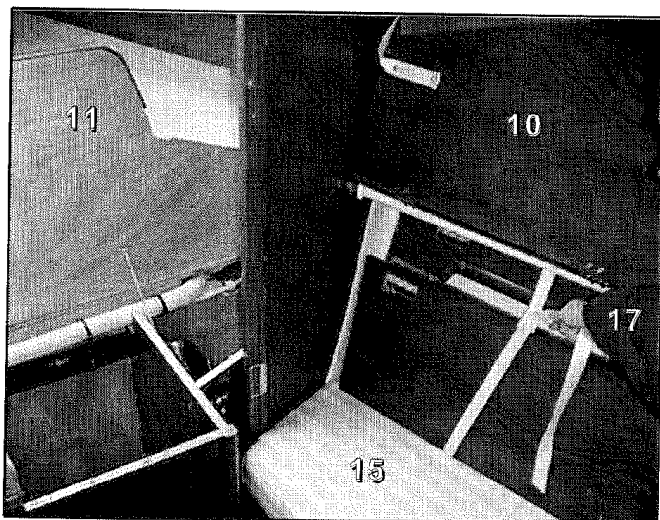
7 - Ouvrir la targette située sur la couchette supérieure.



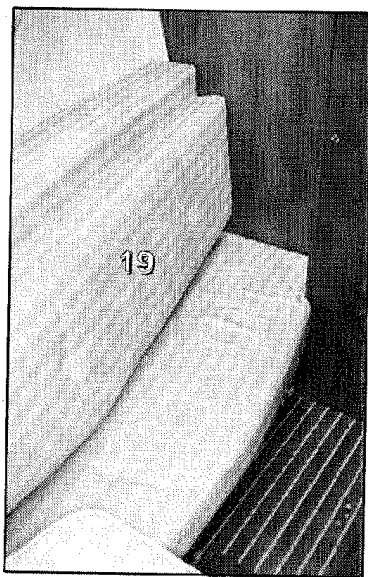
8 - Ouvrir la targette située au pied de la cloison.



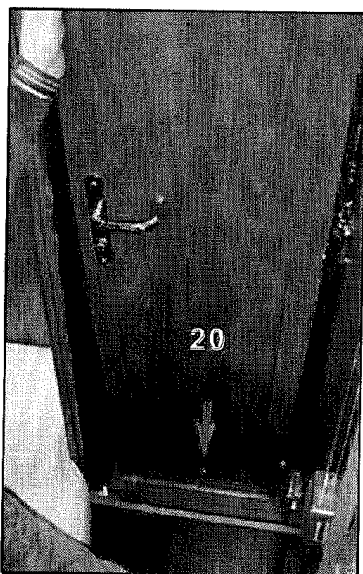
9 - Démonter la cloison latérale avant. Cette cloison est sur charnière et se plie en deux. La mettre de côté.



- 10 - Rabattre la couchette supérieure.
- 11 - Ouvrir le coffre tribord avant.
- 12 - Enlever le matelas inférieur.
- 13 - Préparer les sangles de maintien.
- 14 - Placer d'abord la cloison 5.
- 15 - Remettre le matelas inférieur.
- 16 - Placer les cloisons 6 puis 9.
- 17 - Sangler les cloisons.



18 - Ouvrir les mousquetons de la sangle de maintien de la couchette supérieure.  
19 - Rabattre la couchette en dossier.



20 - Mettre la porte 1 dans la penderie: la caler entre les tasseaux et la bloquer grâce au sandow.



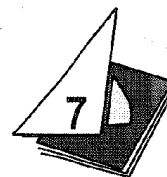
21 - Déboîter la porte 4 pour présenter le chambranle.  
22 - Clipser le chambranle et revisser les caches. (Voir 2)  
23 - Remettre la porte en place.

indice 0

embayements

36

58



**REPLISSAGE DU RESERVOIR D'EAU**

**CIRCUIT D'EAU DOUCE**

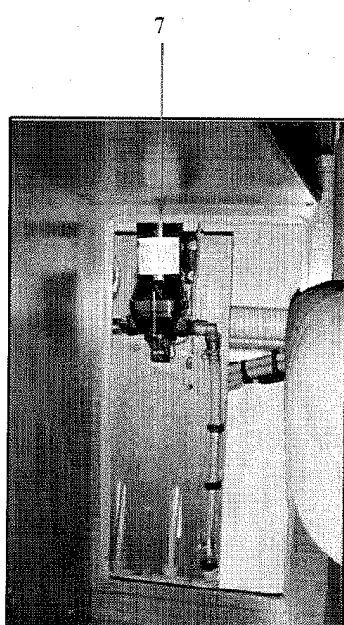
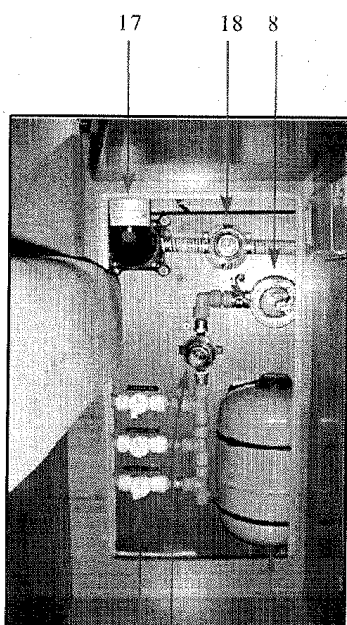
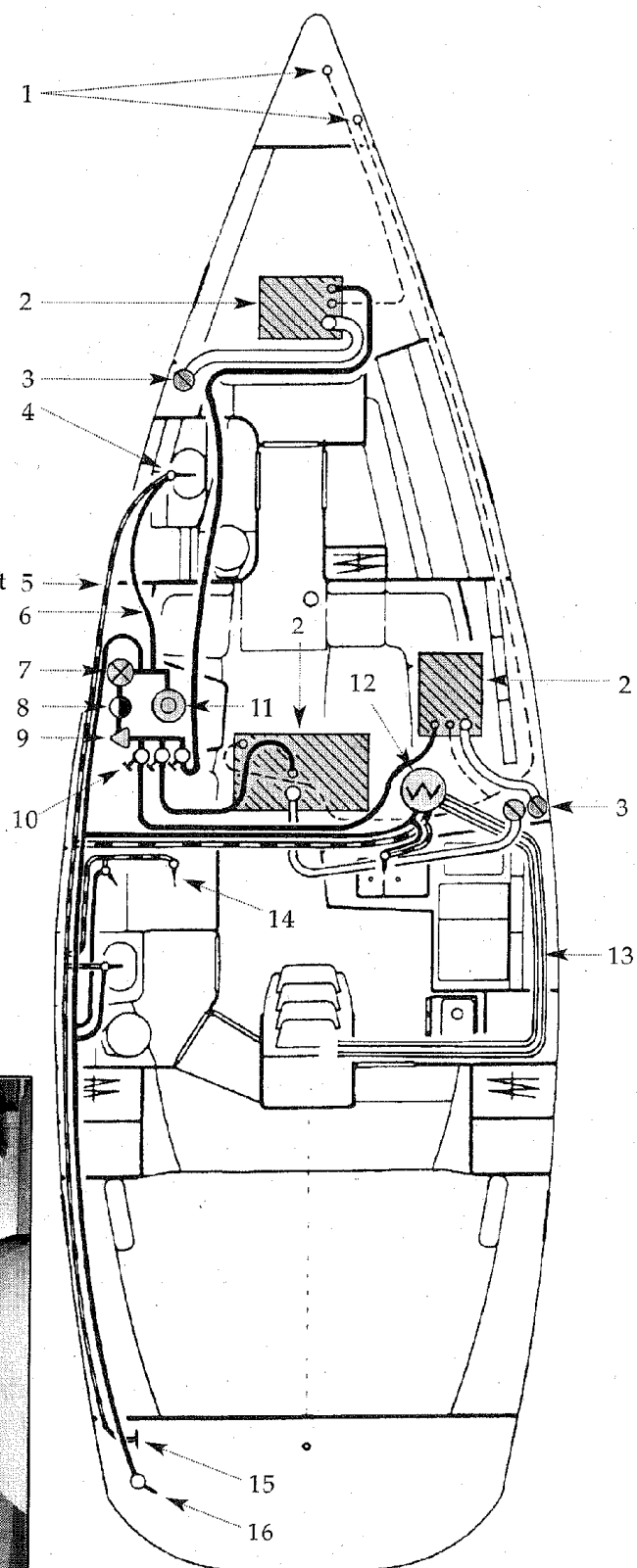
**CIRCUIT GAZ**

**CIRCUIT D'EAU D'ÉVACUATION**

**FONCTIONNEMENT DES EQUIPEMENTS SANITAIRES**

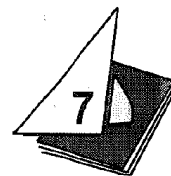
# EAU DOUCE

- 1- Mise à l'air libre
- 2- Réservoir
- 3- Nable et tuyau de remplissage
- 4- Mitigeur
- 5- Tuyaux eau chaude
- 6- Tuyau eau froide
- 7- Groupe d'eau sous pression
- 8- Débitmètre
- 9- Filtre eau douce
- 10- Vannes sélection réservoir
- 11- Vase d'expansion
- 12- Chauffe-eau
- 13- Tuyaux de liquide de refroidissement moteur
- 14- Douche
- 15- Arrivée eau chaude en attente
- 16- Douchette de pont
- 17- Pompe de cale (voir Evacuations)
- 18- Filtre de pompe de cale (voir Evacuations)



Mêmes emplacements pour les autres versions d'aménagement





## REPLISSAGE 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

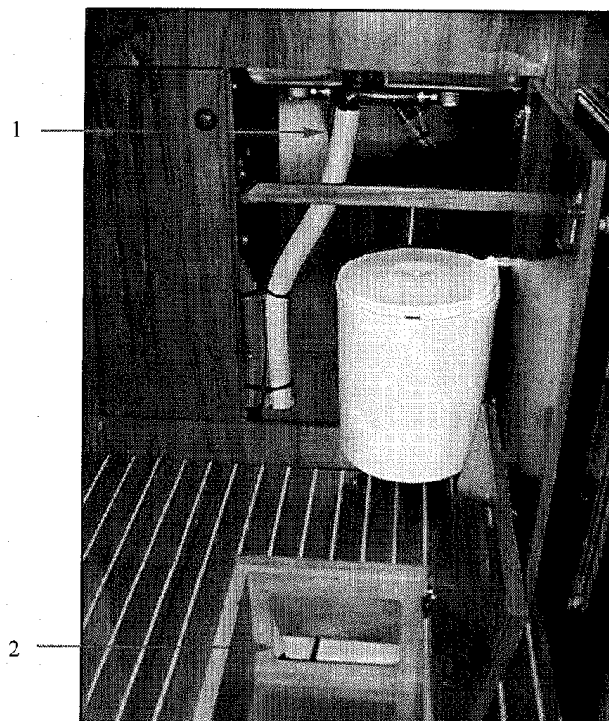
Il est possible de stériliser les réservoirs à l'aide d'une pastille de clonazone (vente en pharmacie).

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.

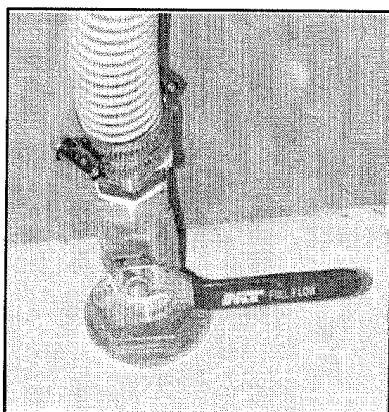
Pour l'hivernage, consulter le chapitre 11.

## EVACUATION DE L'EVIER DE CUISINE

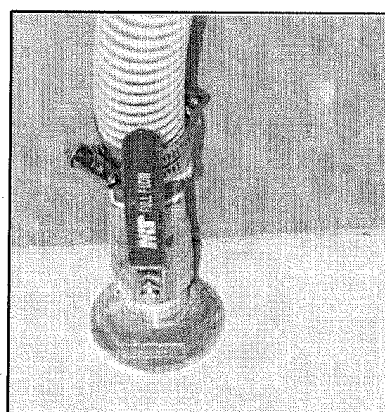


- 1 - Evacuation évier
- 2 - Passe coque avec vanne

## PASSE-COQUE

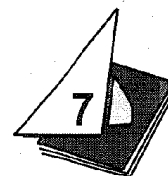


Passe-coque fermé



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** (Voir 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.

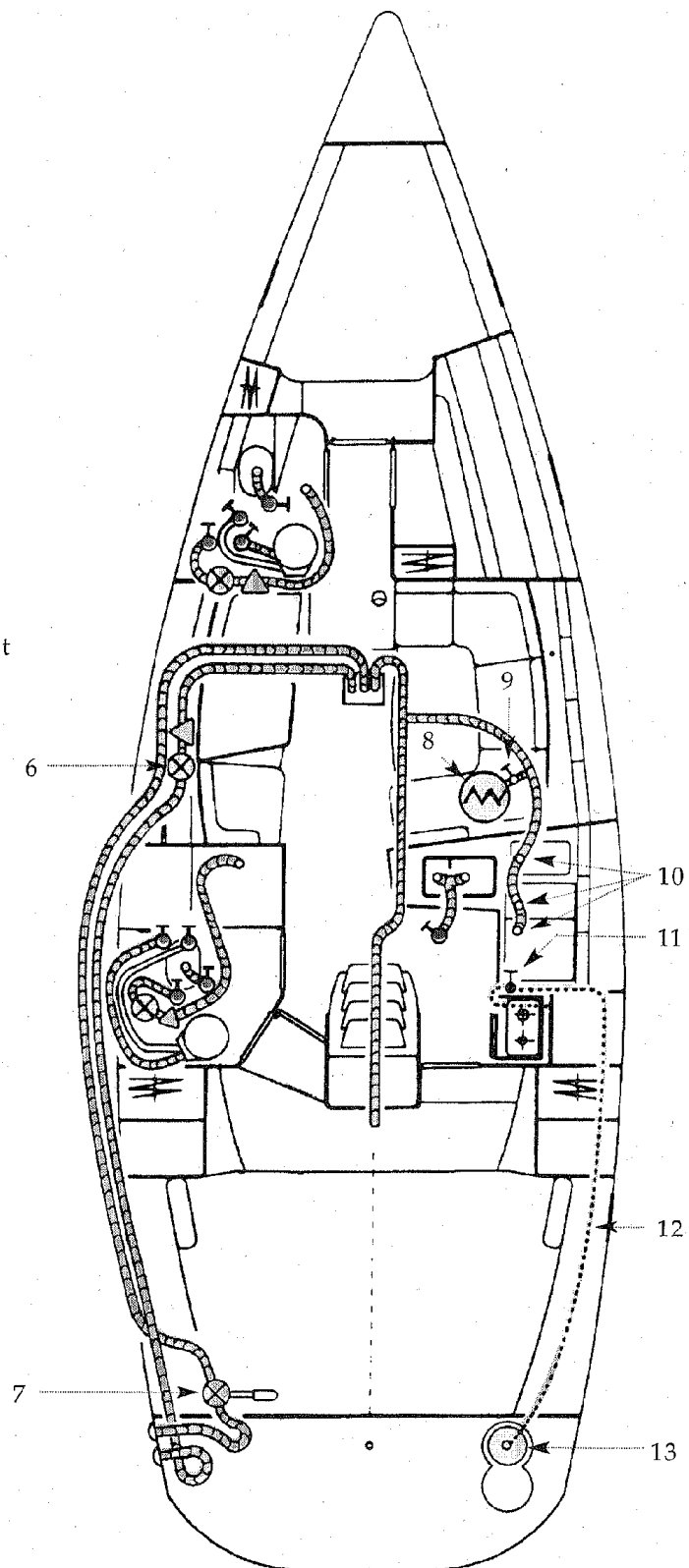
### **RECOMMANDATIONS**

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

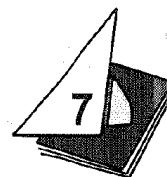
## EVACUATIONS ET GAZ

- 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- Pompe de cale manuelle dans cockpit
- 8- Chauffe-eau
- 9- Vanne de vidange du chauffe-eau
- 10- Vidange des glacières
- 11- Vanne de gaz
- 12- Tuyau de gaz
- 13- Bouteille de gaz



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).

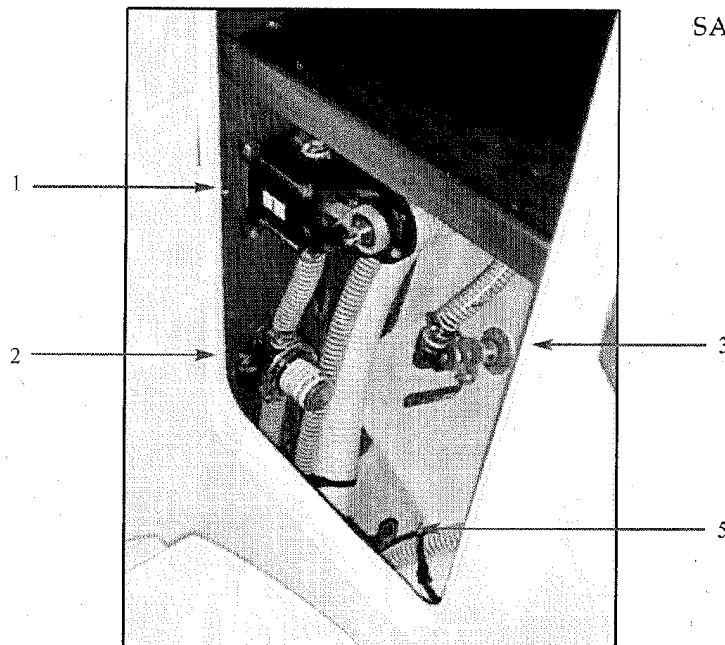
Un puisard principal situé au-dessus du lest reçoit l'eau provenant du plancher et est vidé par une pompe électrique ou par la pompe manuelle.

### RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN

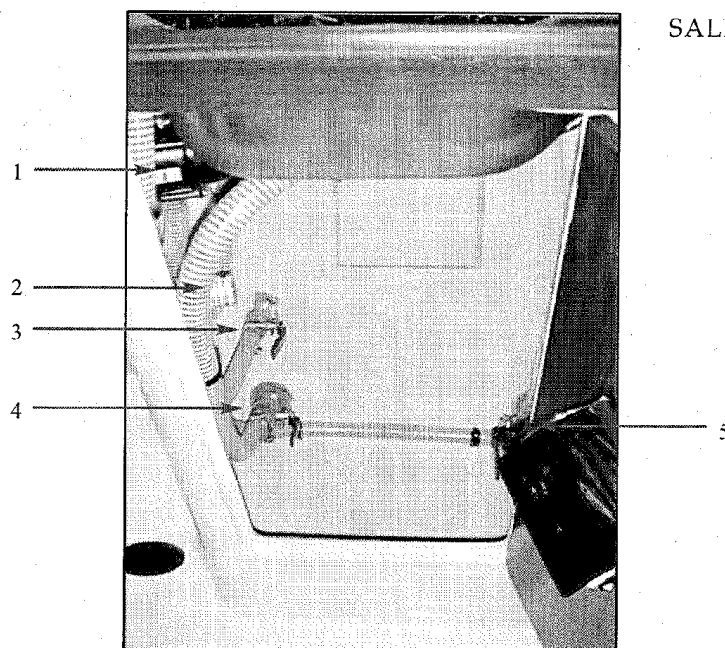
- Vérifier régulièrement le bon fonctionnement et l'étanchéité des vannes et des passe-coques, fermer les vannes lorsque le circuit d'eau n'est pas utilisé.
- Contrôler le serrage des colliers et des raccords de tuyauterie souple et l'état des joints.
- S'assurer périodiquement de la parfaite propreté 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

SALLE D'EAU AVANT



SALLE D'EAU ARRIERE



- 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
- 5- Passe-coque avec vanne, prise d'eau WC



## 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.

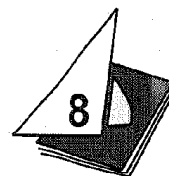
### UTILISATION DES LAVABOS ET DES DOUCHES :

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 ÉLECTRIQUES



**COUPE-BATTERIES**

**BATTERIES**

**FONCTIONNEMENT**

**CIRCUIT 220V**

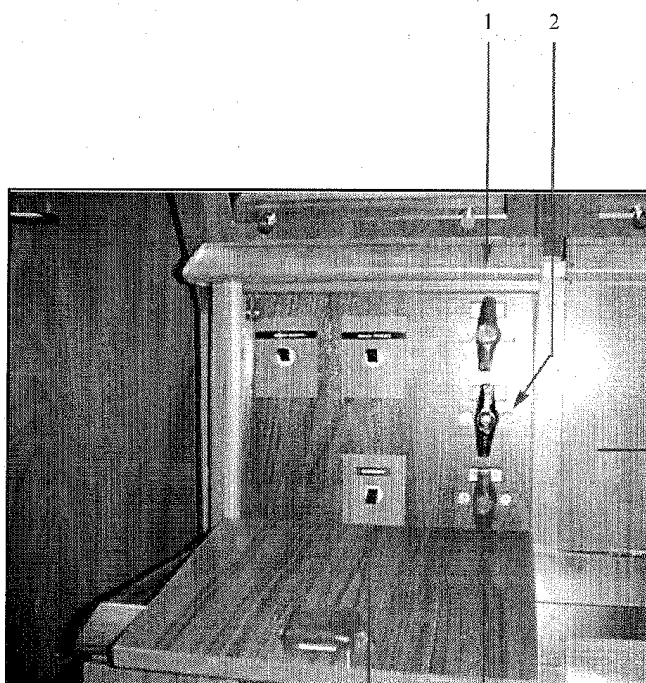
**PRISE DE QUAI**

**CONNEXION DU FAISCEAU DE MAT**

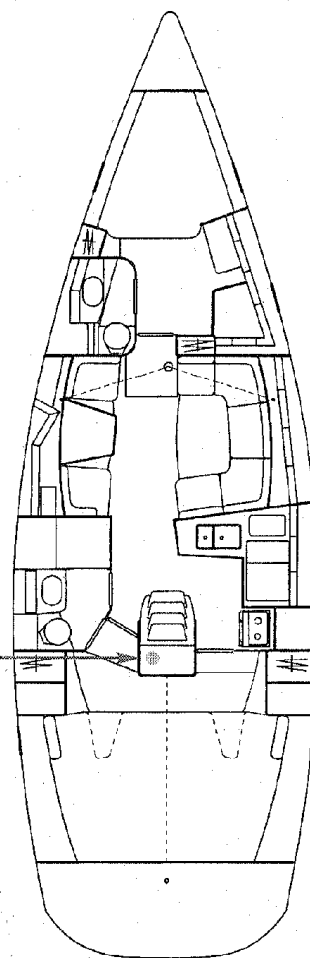
**ELECTRONIQUE**

**PLANS ET SCHÉMAS (en fin de chapitre)**

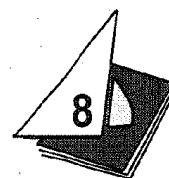
## COUPE-BATTERIES



- 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 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.

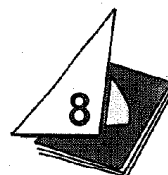
Vérifier périodiquement le niveau de l'électrolyte et rajouter au besoin de l'eau distillée.

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

Ne jamais laisser le navire sans surveillance quand l'installation électrique est sous tension, exception faite de la pompe de cale automatique et des circuits de protection contre l'incendie ou le vol.

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.

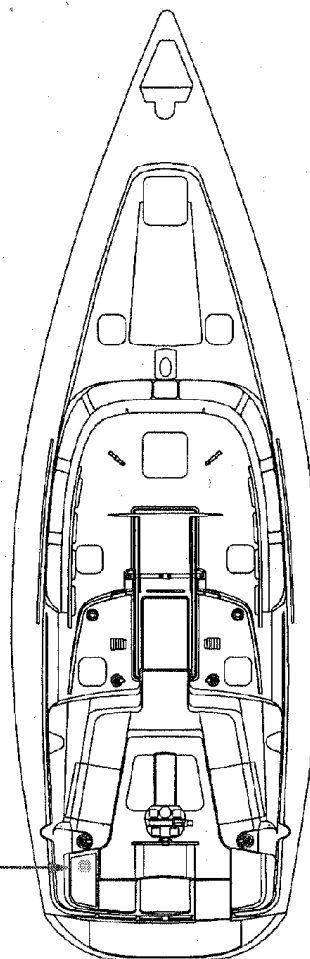
N'installez ou ne remplacez jamais les appareils ou matériels électriques par des composants excédant la capacité (l'ampérage) du circuit (Watt pour les ampoules).

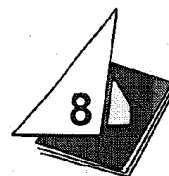
## CIRCUIT 220V

Utiliser dans la mesure du possible des appareils électriques à double isolation ou à trois conducteurs.

Relier les enveloppes ou boîtiers 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.

circuits électriques



### 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.

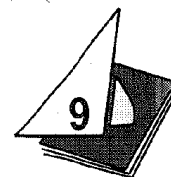
## CONNEXION DU FAISCEAU DE MÂT

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 répéteurs électroniques à moins de 1,50 m des hauts-parleurs de l'installation radio.

# MOTEUR DIESEL



RÉSERVOIRS DE CARBURANT

FILTRE À CARBURANT

MOTEUR

TABEAU DE BORD/LEVIER DE COMMANDE

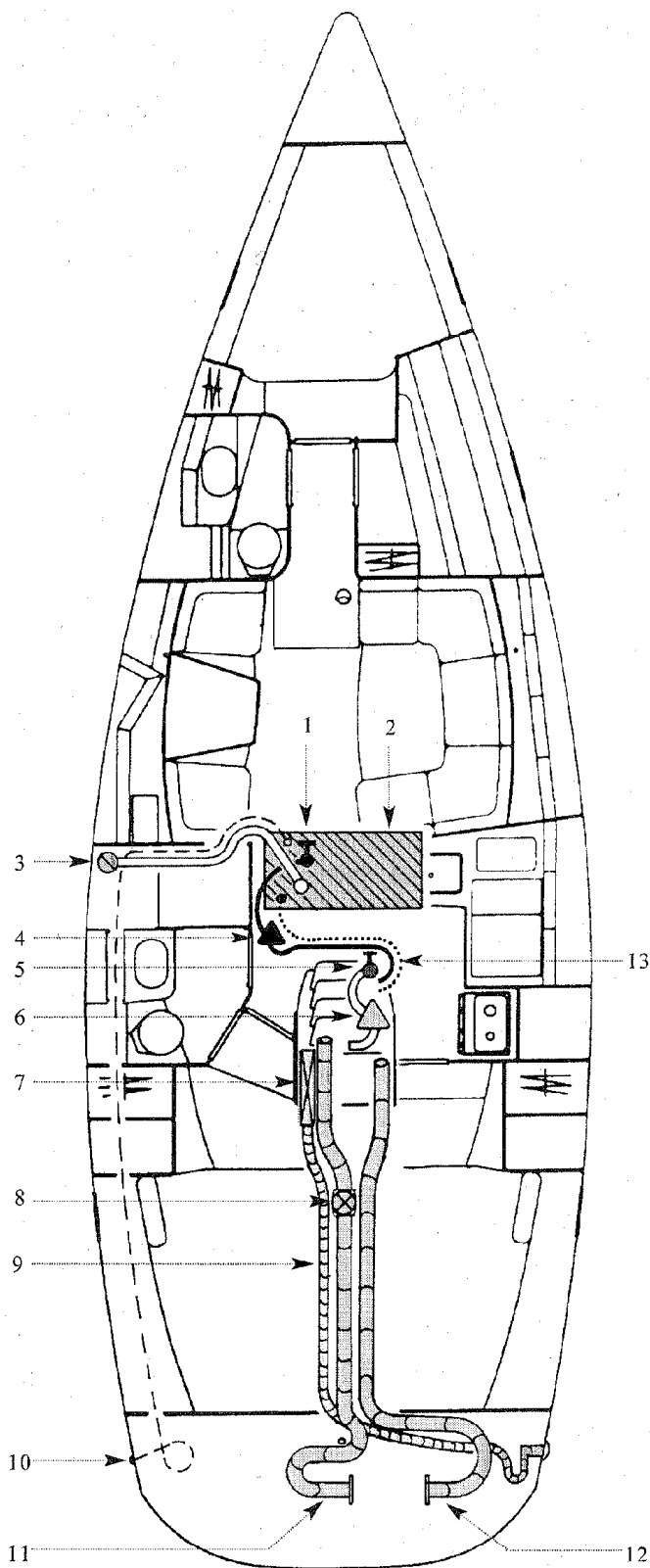
HÉLICE

ANODE

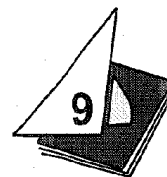
PRESSE-ETOUPE

## INSTALLATION MOTEUR

- 1- Vanne de sectionnement du circuit de fuel
- 2- Réservoir de fuel
- 3- Nable de remplissage en carburant
- 4- Préfiltre décanteur
- 5- Prise eau de mer
- 6- Filtre à eau de mer
- 7- Pot d'échappement
- 8- Ventilateur de cale moteur
- 9- Echappement
- 10- Event du réservoir
- 11- Aération cale moteur, sortie
- 12- Aération cale moteur, entrée
- 13- Canalisation de retour fuel



Mêmes emplacements pour les autres versions d'aménagement



## RESERVOIRS DE CARBURANT

### REPLISSAGE :

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).

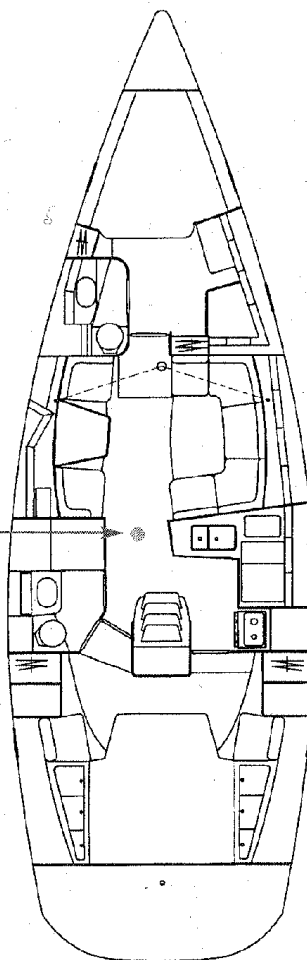
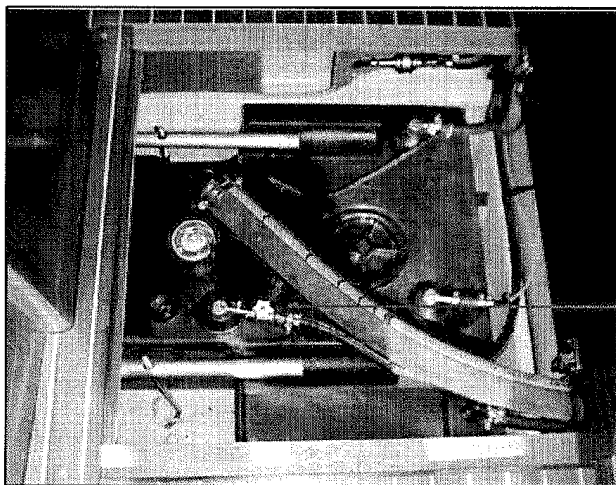
### DANGER

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

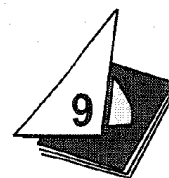
Le niveau de carburant est transmis par la jauge à l'indicateur situé sur le tableau moteur.

### 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.



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

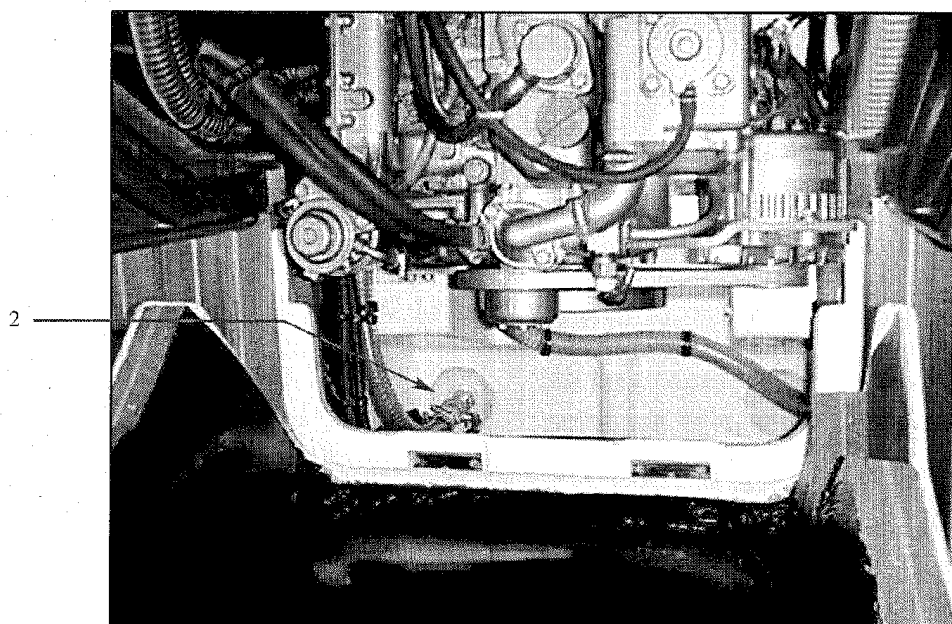
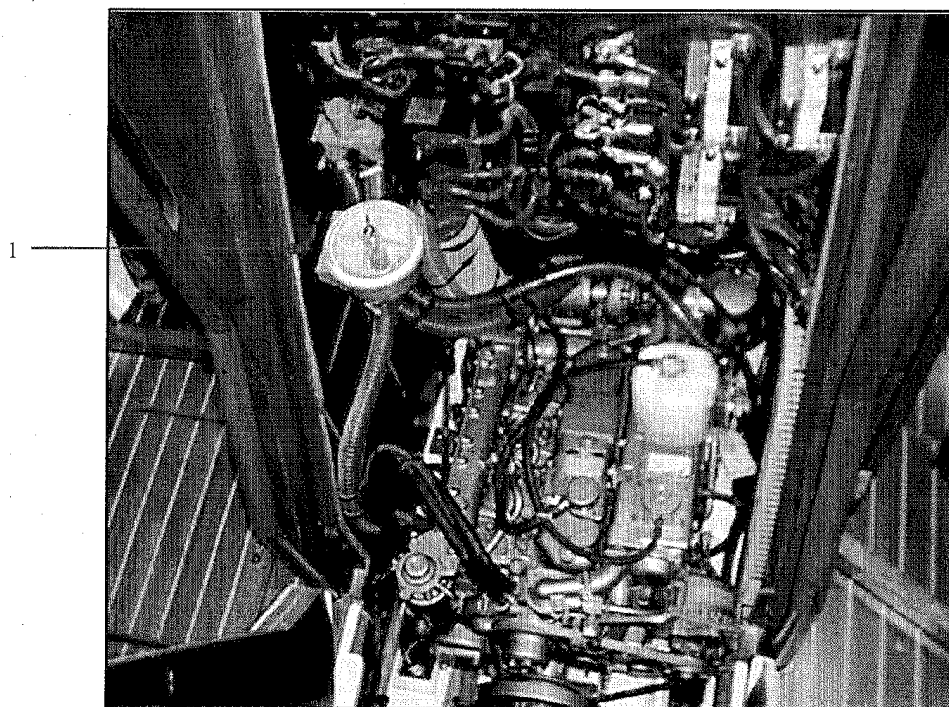
**DANGER**

N'obstruez jamais la vanne de carburant.

moteur diesel

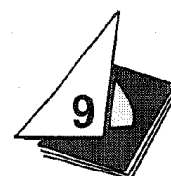






1 - Filtre à eau de refroidissement

2 - 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.

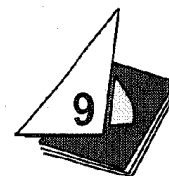
Cette vanne doit être ouverte impérativement avant la mise en route du moteur sous peine de provoquer une détérioration rapide du pot d'échappement et de causer d'importants dégâts au moteur.

### 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'épuisement d'huile et carburant ; Surveiller la couleur des gaz d'échappement.

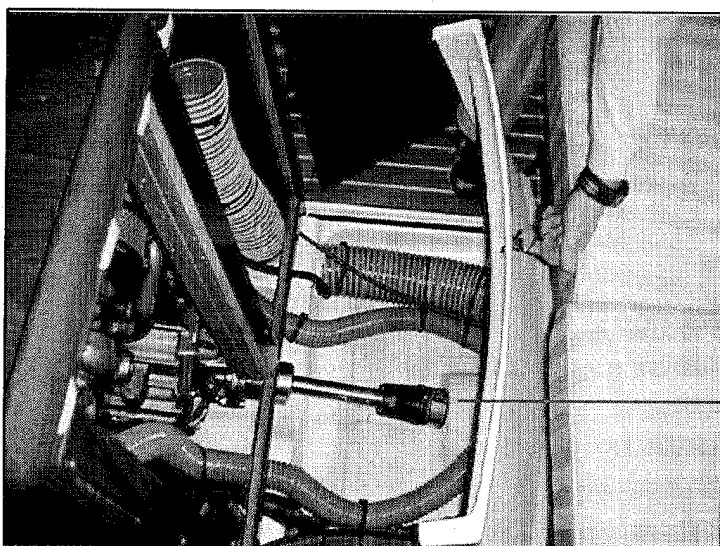
## TABLEAU DE COMMANDE/LEVIER DE COMMANDE

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

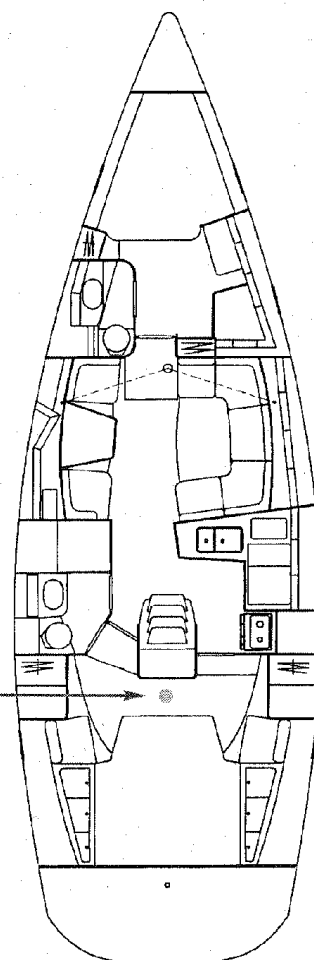
Au moteur, éviter de faire du bruit et du clapot à proximité des autres usagers et respecter les limitations de vitesse.  
Sous voiles mettre le levier en marche arrière pour bloquer l'hélice.



**Accès pour version cabine arrière propriétaire:**  
Ouvrir les trappes moteur et soulever la trappe au sol.

**Accès pour version 2 cabines arrière:**  
Démonter la cloison centrale pour pouvoir ouvrir la trappe au sol. (Voir procédure page 35-verso).

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 cm<sup>3</sup> 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

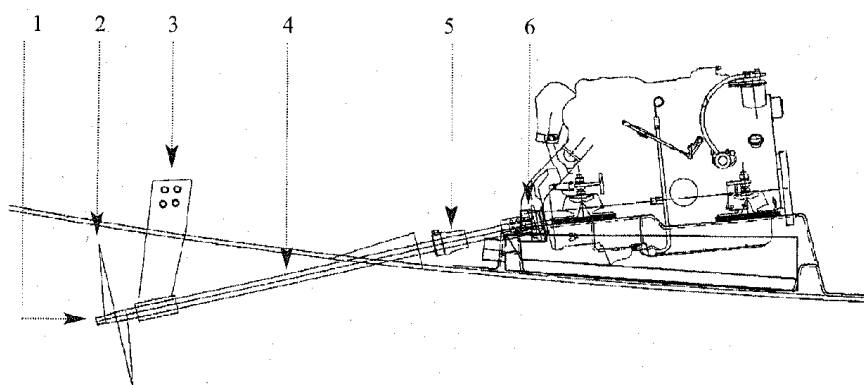
Ne changez pas celle-ci sans consulter un spécialiste.

## 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- Chaise d'arbre

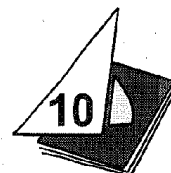
4- Ligne d'arbre

5- Presse-étoupe

6- Accouplement

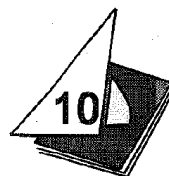
5.2, 5.3, 5.4, iso 10240

# MISE À L'EAU



## RECOMMANDATIONS DE MISE À L'EAU

### MATAGE



#### APRES LA MISE A L'EAU:

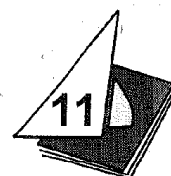
- Vérifier l'étanchéité des pieds de sondeur et speedomètre s'il y a lieu.
- Ouvrir les vannes et s'assurer de leur étanchéité avec la coque et le tuyau correspondant.
- Vérifier également l'étanchéité du presse-étoupe (voir le chapitre 9 presse-étoupe).
- Avant de démarrer le moteur, se reporter au chapitre 9 motorisation.

#### MATAGE

(Se reporter au chapitre 5 «Gréement et Voilure»).

5.3, 5.4, 5.5, iso 10240

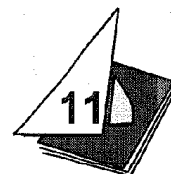
# HIVERNAGE



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

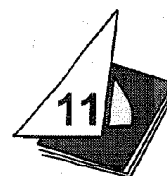
### INTERIEUR :

- 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 ranguage 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 remis à terre.

Quelques opérations majeures à exécuter :

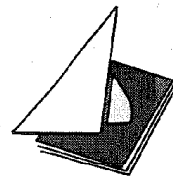
### **A flot :**

- Vidanger le circuit de refroidissement et le remplir avec du liquide antigel.
- Fermer les coupe-batteries, graisser les bornes avec de la vaseline et vérifier la tension des batteries.
- Changer 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 Goubault Imprimeur Nantes.



# JEANNEAU

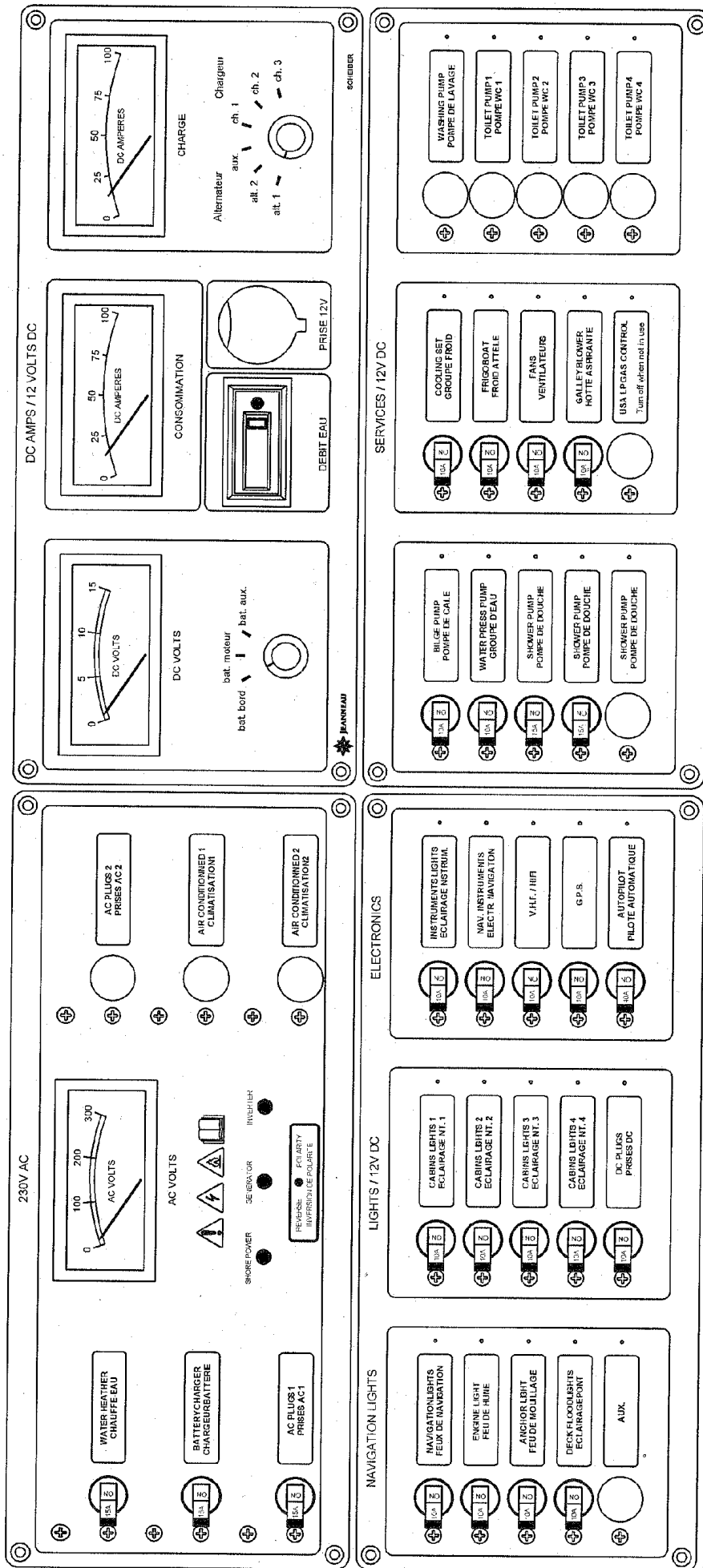
CHANTIERS JEANNEAU - BP 529 - 85505 LES HERBIERS cedex - FRANCE  
Tel. (33) 02 51 64 20 20 - Fax : (33) 02 51 67 37 65  
3615 JEANNEAU ( 2,23F / mn) - Internet: [http://www.jeanneau.com\(fr\)](http://www.jeanneau.com(fr)).



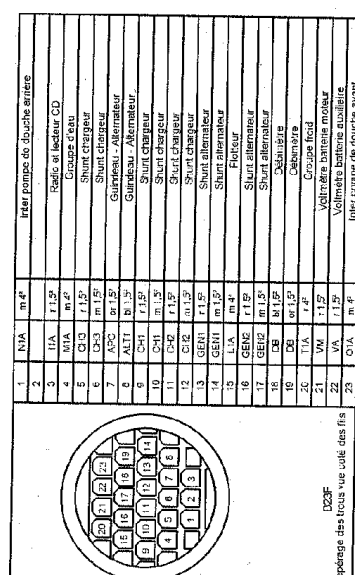
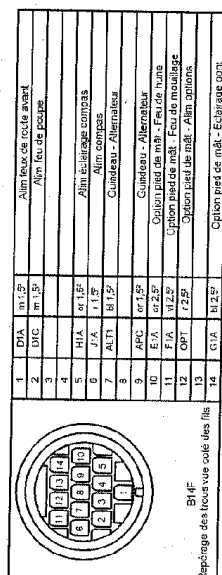
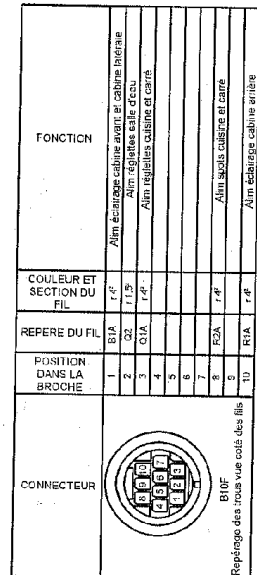
Jeanneau préconise **IGOL**.

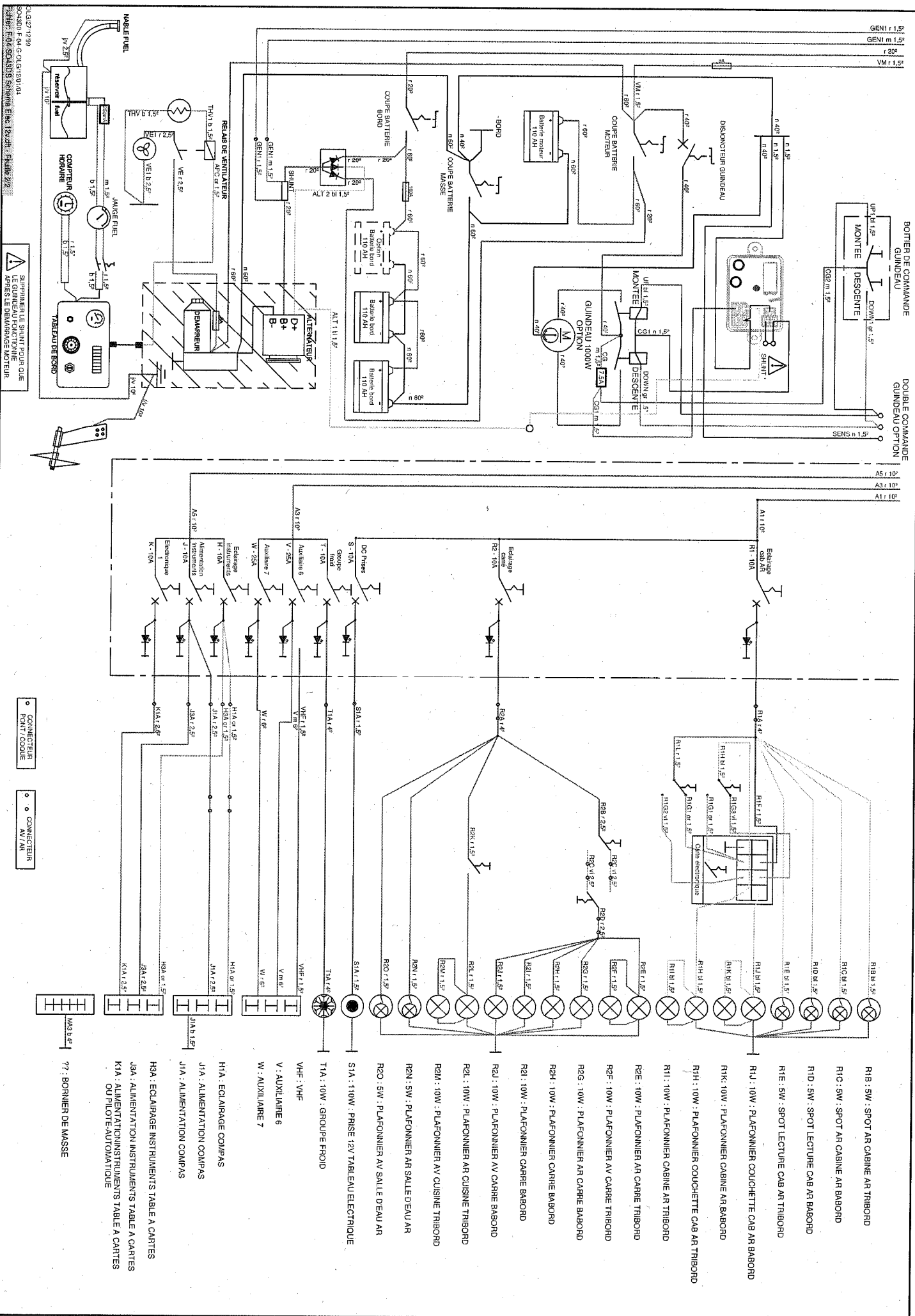
# SUN ODYSSEY 43DS

TABEAU ELECTRIQUE VUE AVANT



## TABLEAU ELECTRIQUE 12V DC



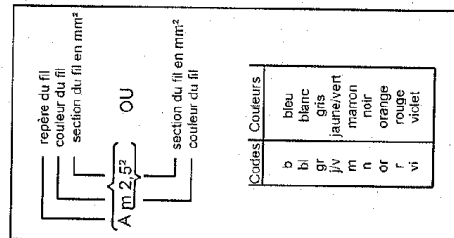


# SUN ODYSSEY 43DS

## INSTALLATION ELECTRIQUE 12V DC

N°	REPERE	DESIGNATION	N°	REPERE	DESIGNATION	N°	REPERE	DESIGNATION
1	R1C	SPOT AR CABINE AR BABORD	31	B1K	PLAF CABINE AV/BABORD	60	APC	DEMARREUR DU MOTEUR THERMIQUE
2	H1A	ECLAIRAGE COMPAS	32	ALT 1	BOUTIER SECURITE GUINDEAU	60	ALT	DEMARREUR DU MOTEUR THERMIQUE
3	A1A	ALIMENTATION COMPAS	33	APC	BOUTIER SECURITE GUINDEAU	61	N1B	POMPE DE DOUCHE SALLE D'EAU AR
4	R1B	SPOT AR CABINE AR TRIBORD	33	D1A	BARRETTE CONNEXION FEUX DE ROUTE AV	62	XXXXX	FUSIBLE GENERAL BORD
5	R1D	SPOT LECTURE CABINE AR TRIBORD	34	R1H	PLAF COUCHETTE CABINE AR TRIBORD	63	N1A - N1B	INTER POMPE DE DOUCHE SALLE D'EAU AR
6	R1K	SPOT LECTURE CABINE AR BABORD	35	R1I	PLAF COUCHETTE CABINE AR TRIBORD	64	VE1	VENTILATEUR DE CALE
7	XXXXX	PLAF COUCHETTE CABINE AR BABORD	36	R2B - R2C	INTER VALET VIENT CARRRE COTE ENTREE	65	XXXXX	CONNEXION RAPIDE PONT-COQUE
8	XXXXX	INTER OU VALET VIENT CABINE AR TRIBORD	37	R2K - R2L	INTER CUISINE	66	XXXXX	BORNIER DE MASSE TABLEAU ELECTRIQUE
9	R1J	PLAF COUCHETTE CABINE AR BABORD	38	Q1D	REGLETTE AR CUISINE	67	XXXXX	TABLEAU ELECTRIQUE
10	R2G	PLAF AR CARRRE BABORD	39	R2L	PLAF AR CUISINE	68	XXXXX	BORNIER WAGO
11	R2N	PLAF AR CARRRE BABORD	40	Q1C	REGLETTE AV CUISINE	69	XXXXX	ANTENNE FM ELECTRONIQUE
12	Q2	REGLETTE SALLE D'EAU AR	41	R2M	PLAF AV CUISINE	70	I1A	RADIO K7 ET/OU CD
13	R2H	PLAF CARRRE BABORD	42	R2E	PLAF AR CARRRE TRIBORD	71	L1B	POMPE DE CALE
14	R2O	PLAF AV SALLE D'EAU AR	43	Q1B	REGLETTE CARRRE	72	M1A	GRUPE D'EAU
15	XXXXX	CONNEXION RAPIDE AV/AR	44	R2F	PLAF AV CARRRE TRIBORD	73	D8	DEBIMETRE
16	XXXXX	CONNEXION RAPIDE PONT-COQUE	45	B1B	SPOT BAS CABINE AV OU REGLETTE COIFFREUSE	74	L1A - L1B	FLOTTEUR
17	XXXXX	CONNEXION RAPIDE AV/AR	46	B1C	SPOT HAUT CABINE LATERALE	75	O1B	POMPE DE DOUCHE SALLE D'EAU AV
18	R2I	PLAF CENTRAL CARRRE BABORD	47	B1D - B1E	INTER CABINE LATERALE	76	O1A - O1B	INTER POMPE DE DOUCHE SALLE D'EAU AV
19	Q1F	SPOT TABLE ACARTES	48	B1E	PLAF CABINE LATERALE	77	AUX	TENSION AUX BORNES DU PROPULSEUR
20	R2J	PLAF AV CARRRE BABORD	49	XXXXX	INTER OU VALET VIENT CABINE AV	78	XXXXX	GUINDEAU ELECTRIQUE
21	Q1E	REGLETTE CARRRE BABORD	50	B1J	PLAF CABINE AR TRIBORD	79	XXXXX	RELAIS GUINDEAU ELECTRIQUE
22	G1A	NEGATIF PIED DE MAT	51	D1B	FEU AV BABORD	80	XXXXX	BOITIER DE COMMANDE GUINDEAU ELECTRIQUE
23	E1A	FEU DE HUNE	52	D1A	FEU AV TRIBORD	81	XXXXX	COUPE BATTERIES - NEGATIF
23	F1A	FEU DE MOUILLAGE	53	D1C	FEU DE POUPE	82	XXXXX	COUPE BATTERIES + MOTEUR
23	G1A	ECLAIRAGE PONT	54	XXXXX	PARC BATTERIES MOTEUR	83	VE	ALIMENTATION VENTILATEUR DE CALE
24	R2C - R2D	ALUM OPTION PIED DE MAT	55	XXXXX	PARC BATTERIES BORD	83	THV1	RELAIS VENTILATEUR DE CALE THERMO-CONTACT
25	XXXXX	INTER VALET VIENT CARRRE COTE CABINE AV	56	XXXXX	COUPE BATTERIES + BORD	83	VE1	ALIMENTATION VENTILATEUR DE CALE
26	B1G	INTER OU VALET VIENT COURSIVE	57	XXXXX	DISJONCTEUR GUINDEAU	83	APC	ALIMENTATION RELAS VENTILATEUR DE CALE
27	B1O	PLAF COURSIVE	58	GEN1	SHUNT ALTERNATEUR	84	T1A	GRUPE FROID
28	B1N	REGLETTE SALLE D'EAU AV	58	GEN2	SHUNT ALTERNATEUR	85	XXXXX	REPARTITEUR DE CHARGE
28	B1M	REGLETTE SALLE D'EAU AV	58	CH1	SHUNT CHARGEUR	86	HP1	HAUT PARLEUR AR CARRRE
29	B1M	SPOT CABINE AV TRIBORD	58	CH2	SHUNT CHARGEUR	87	HP2	HAUT PARLEUR AV CARRRE
30	B1L	SPOT CABINE AV/BABORD	59	CH3	SHUNT CHARGEUR			
			59	THV1 - THV	THERMOSTAT VENTILATEUR CALE MOTEUR			

### REPERAGE DES FILS



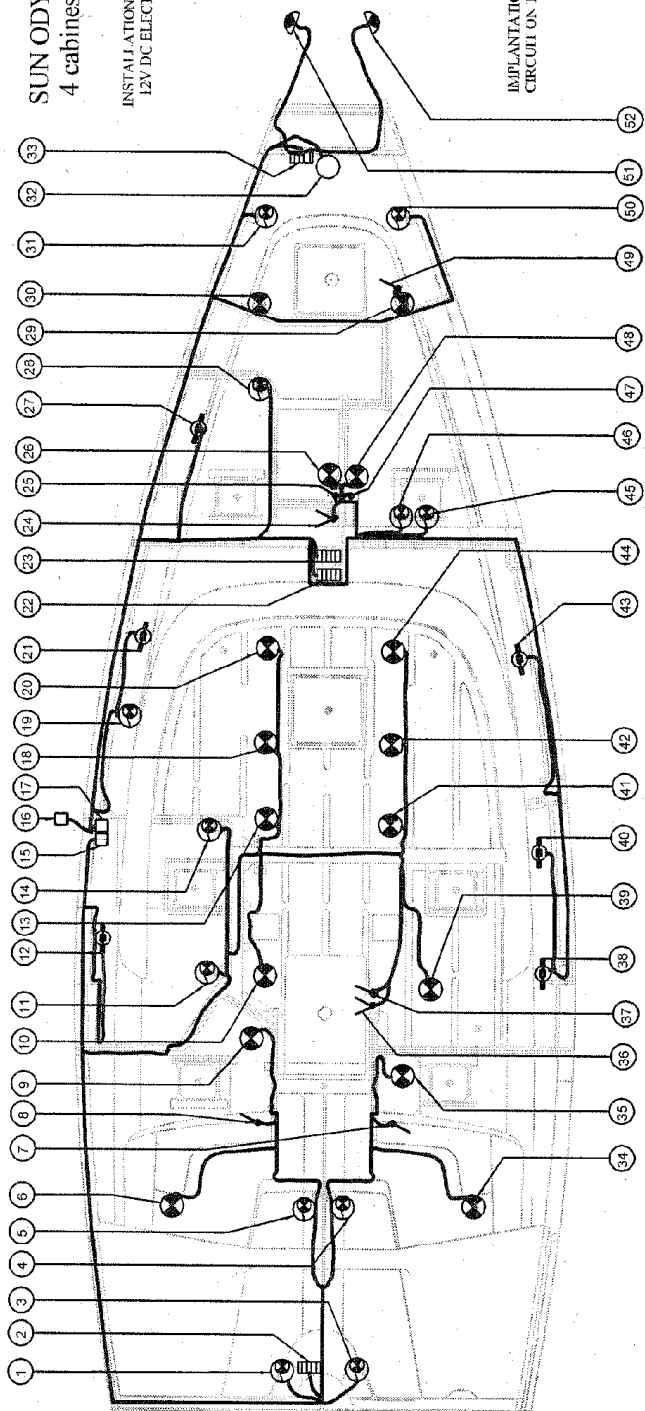
### LEGENDE 12V DC

SYMBOL	DESCRIPTION	SYMBOL	DESCRIPTION	SYMBOL	DESCRIPTION	SYMBOL	DESCRIPTION
	DIVERS		VENTILATEUR		CONNEXION RAPIDE		GUINDEAU
	PLAFONNIER		ANTENNE ELECTRONIQUE FM		COUPE BATTERIE		INTERRUPTEUR
	PLAFONNIER AVEC INTERRUPTEUR		EMETTEUR DU DEBIMETRE		DISJONCTEUR DE PUISSANCE		VA ET VIENT
	SPOT		RELAIS		INTERRUPTEUR DE PONT		THERMOCONTACT
	REGLETTE ET NEON		REPARTITEUR DE CHARGE		DECLENCHEUR A BILLE DE POMPE		RADIO - K7 et/ou CD
	FEUX AVANT ROUGE ET VERT		SHUNT		THERMOSTAT		BATTERIE
	FEU DE POUPE		FUSIBLE		CADRAN ( DIVERS )		TABLEAU ELECTRIQUE
	PRISE 12V		CONNECTEUR DE MASSE		JAUGE ( RECEPTEUR )		
	HAUT PARLEUR		BARRETTE DE BRANCHEMENT		JAUGE ( EMETTEUR )		
	MOTEUR ELECTRIQUE		DERIVATION		COMMANDE A DISTANCE		

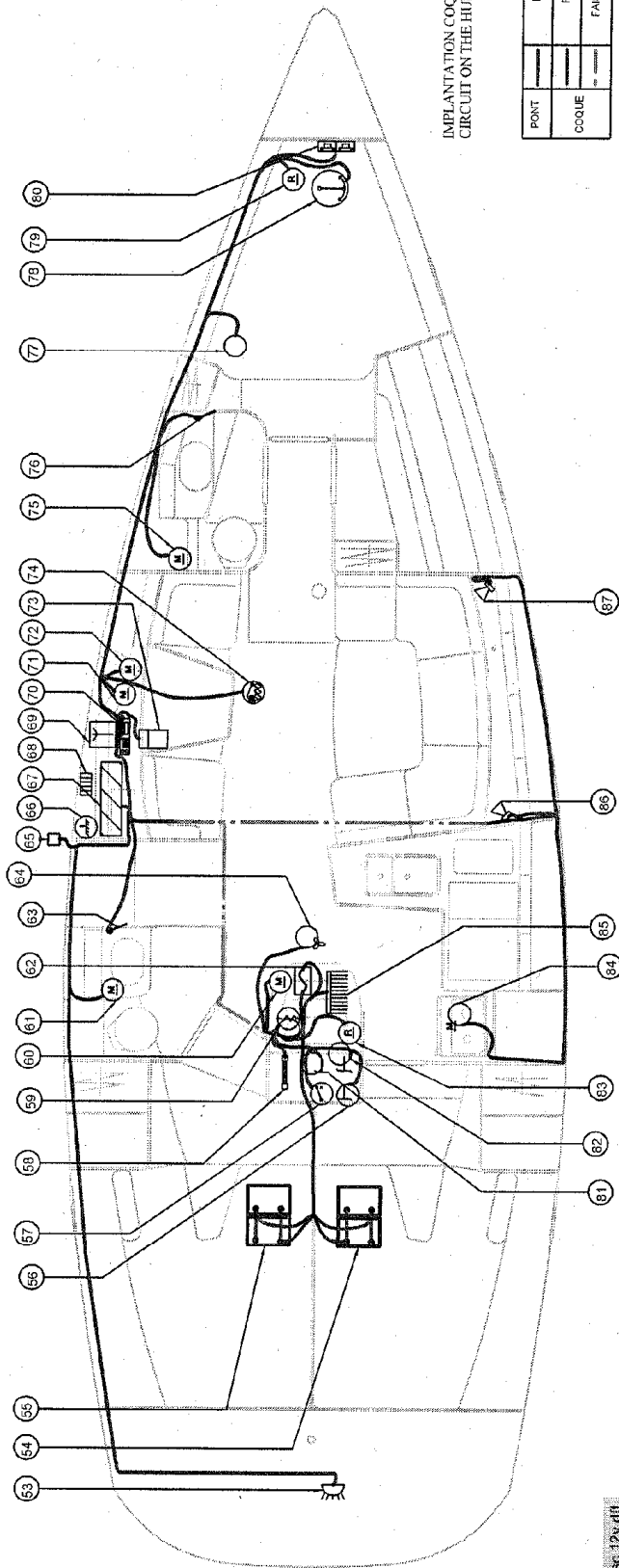
# SUN ODYSSEY 43DS 4 cabines modulables

INSTALLATION ELECTRIQUE 12V DC  
12V DC ELECTRIC INSTALLATION

IMPLANTATION POINT  
CIRCUIT ON THE DECK



IMPLANTATION COQUE  
CIRCUIT ON THE HULL



PONT	FAISCEAU SOUS PONT
COQUE	FAISCEAU SOUS COQUE
	FAISCEAU SOUS FLANC-HER

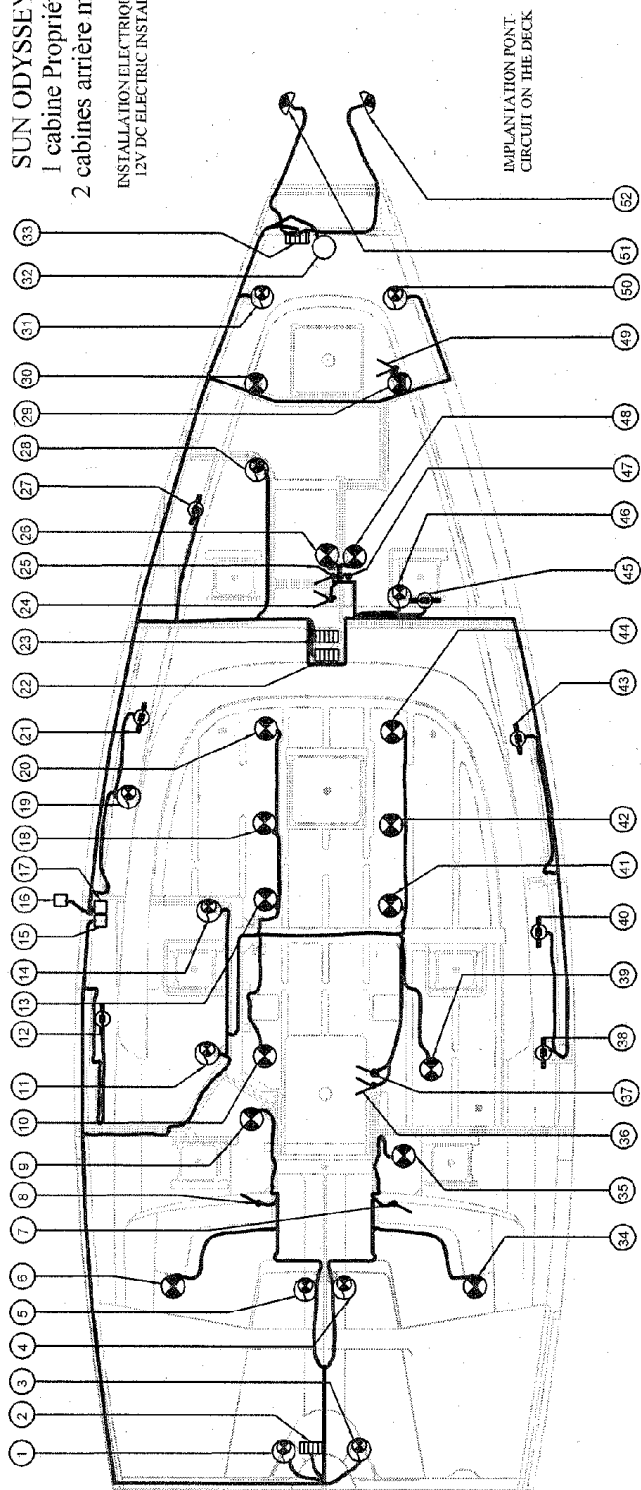


# SUN ODYSSEY 43DS

1 cabine Propriétaire av.

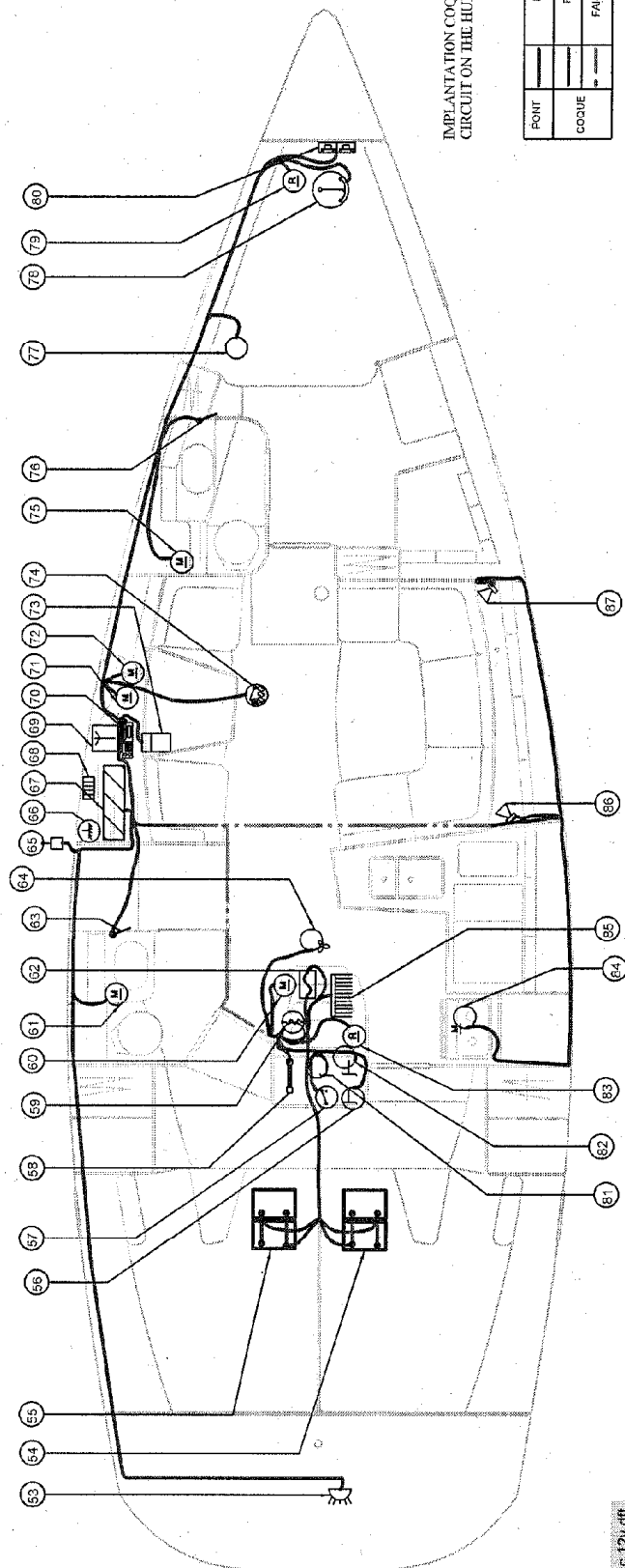
2 cabines arrière modulables

INSTALLATION ELECTRIQUE 12V DC  
12V DC ELECTRIC INSTALLATION



IMPLANTATION PONT.  
CIRCUIT ON THE DECK

IMPLANTATION COQUE  
CIRCUIT ON THE HULL

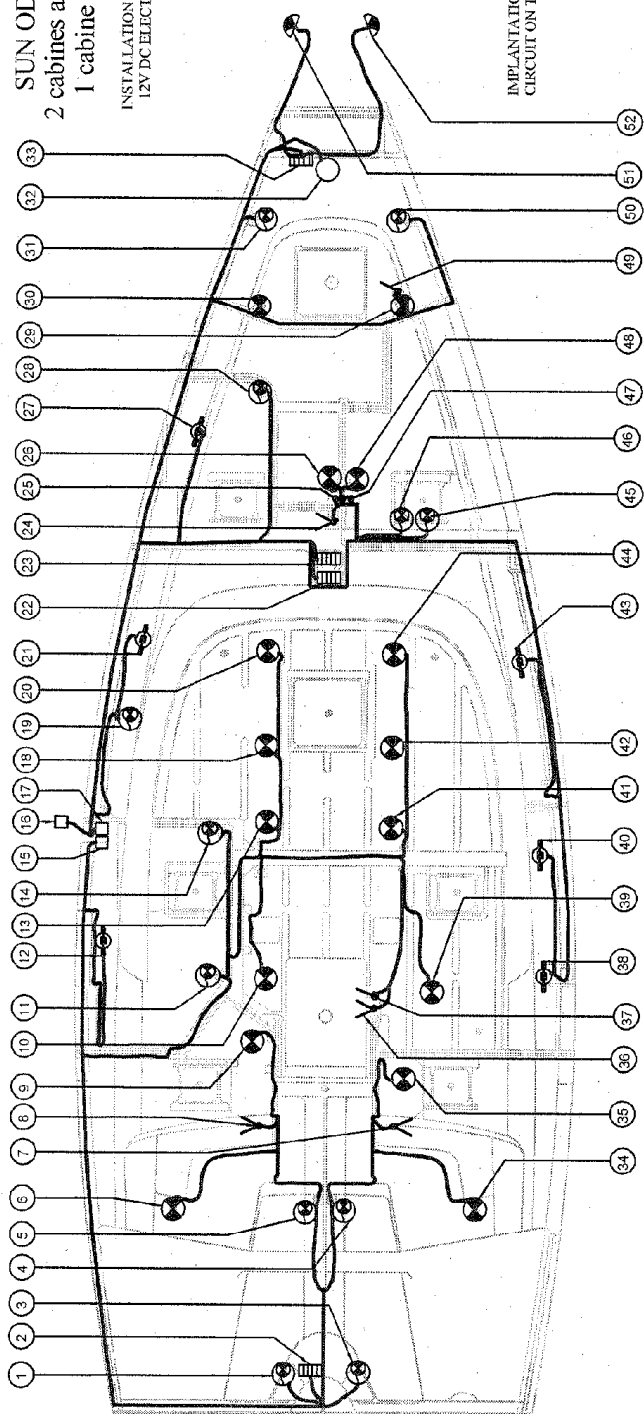


POINT	FASCEAU SOUS PONT
COQUE	FASCEAU SOUS L'ESSE
	FASCEAU SOUS PLANCHER

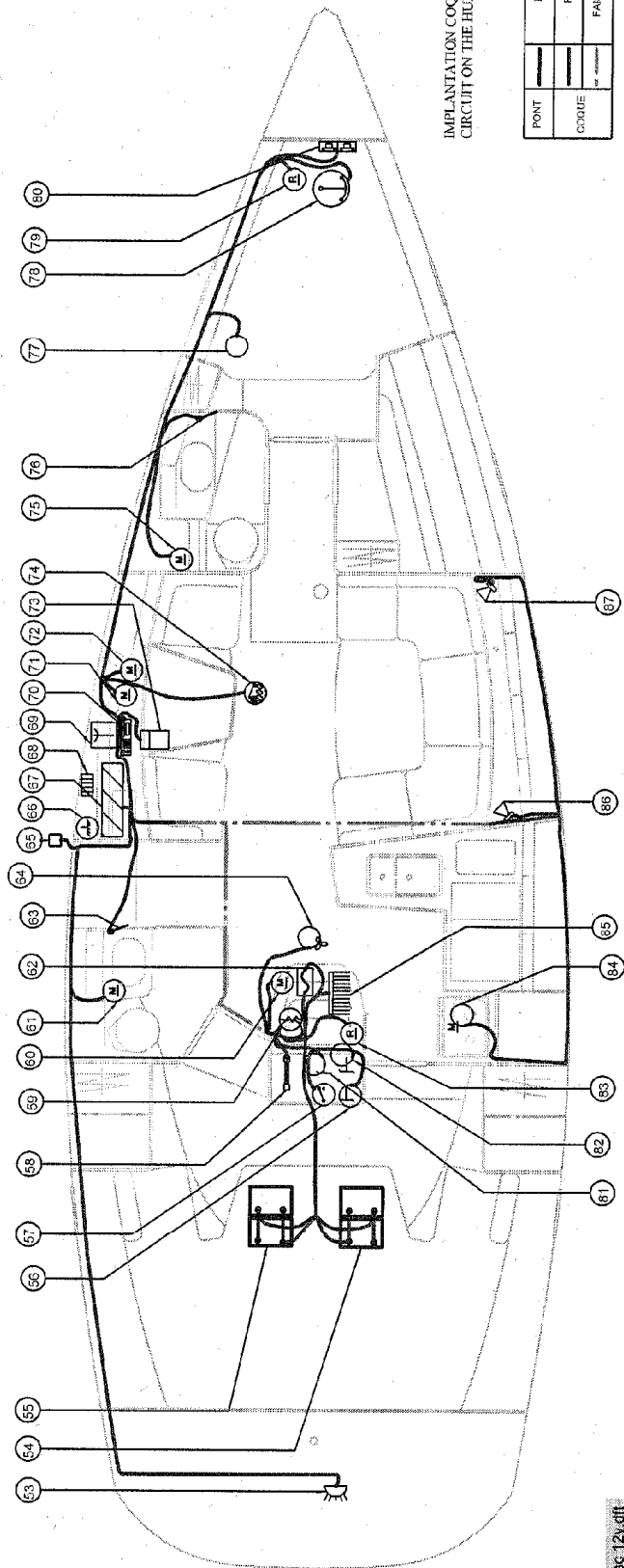
# SUN ODYSSEY 43DS 2 cabines avant modulables 1 cabine Propriétaire ar.

INSTALLATION ELECTRIQUE 12V DC  
12V DC ELECTRIC INSTALLATION

IMPLANTATION PONT  
CIRCUIT ON THE DECK



IMPLANTATION COQUE  
CIRCUIT ON THE HULL



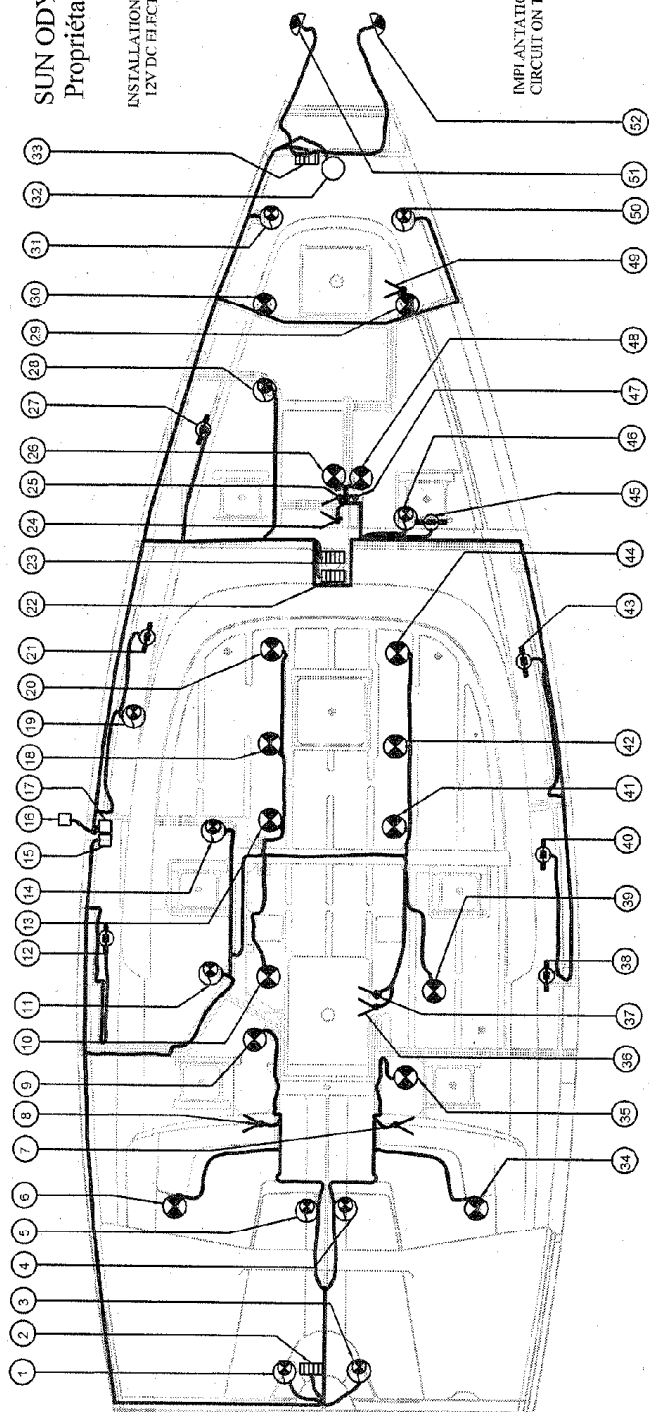
PONT	FASCEAU SOUS PONT
COQUE	FASCEAU SOUS LISSE
	FASCEAU SOUS PLANCHER

# SUN ODYSSEY 43DS

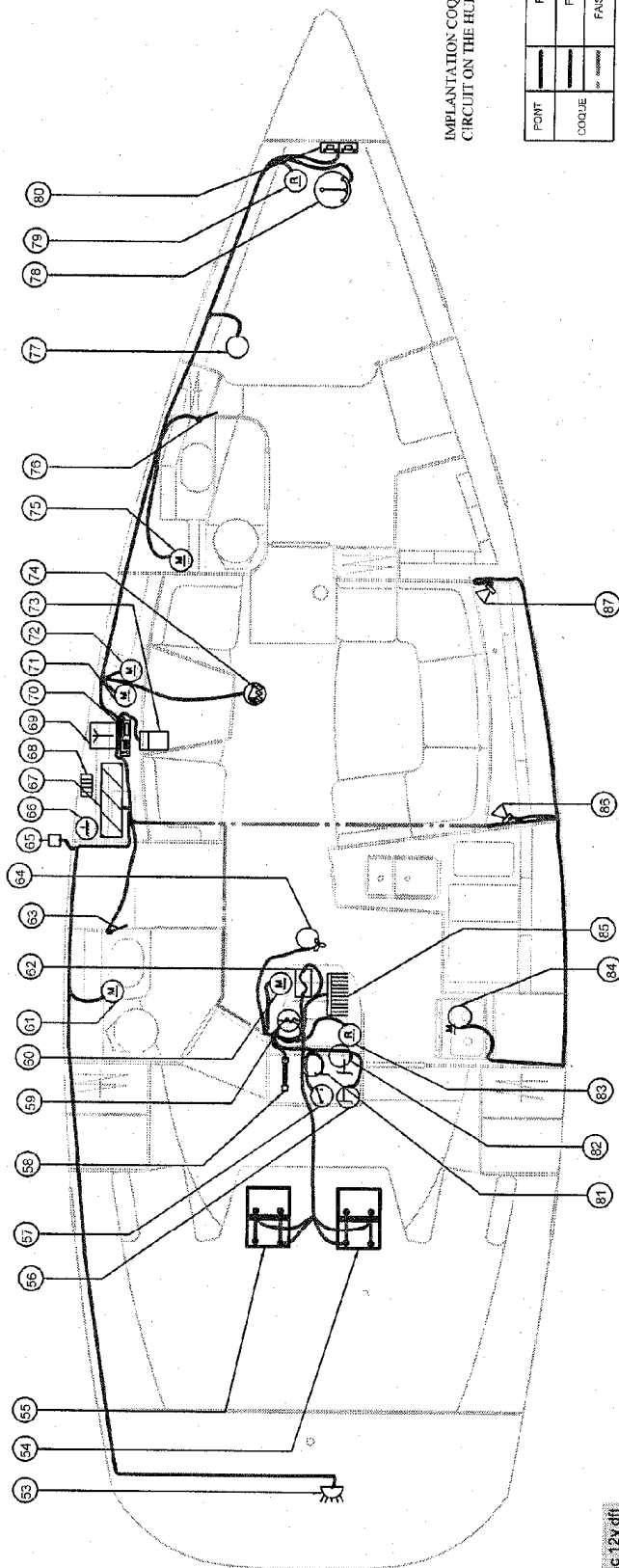
## Propriétaire 2 cabines

INSTALLATION ELECTRIQUE 12V DC  
12V DC ELECTRIC INSTALLATION

IMPLANTATION POINT  
CIRCUIT ON THE DECK



IMPLANTATION COQUE  
CIRCUIT ON THE HULL

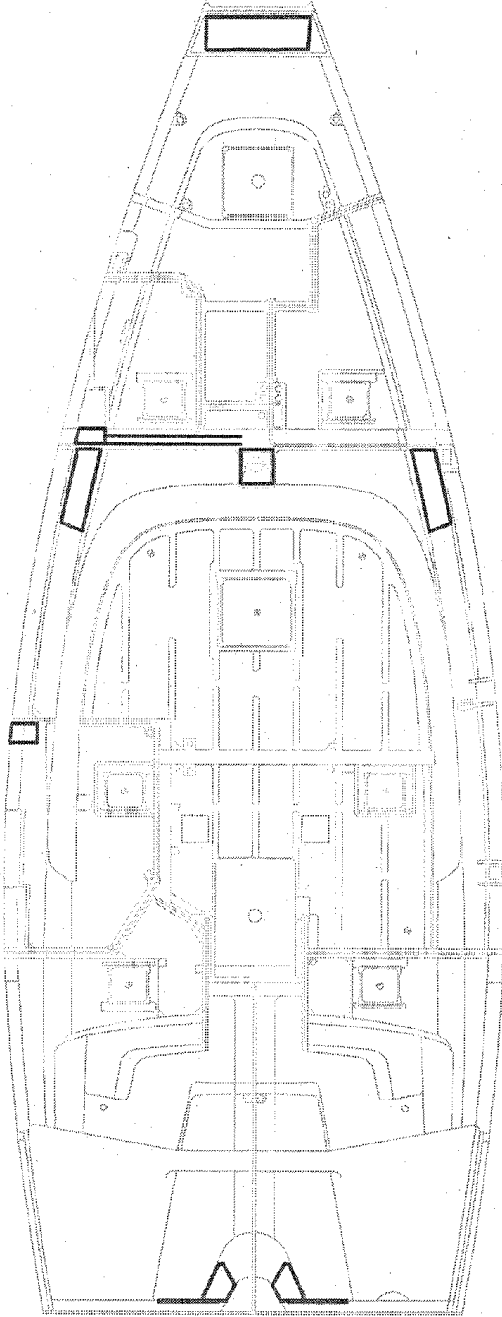


POINT	FAISCEAU SOUS PONT
COQUE	FAISCEAU SOUS LUNE
	FAISCEAU SOUS PLANCHER

# SUN ODYSSEY 43DS

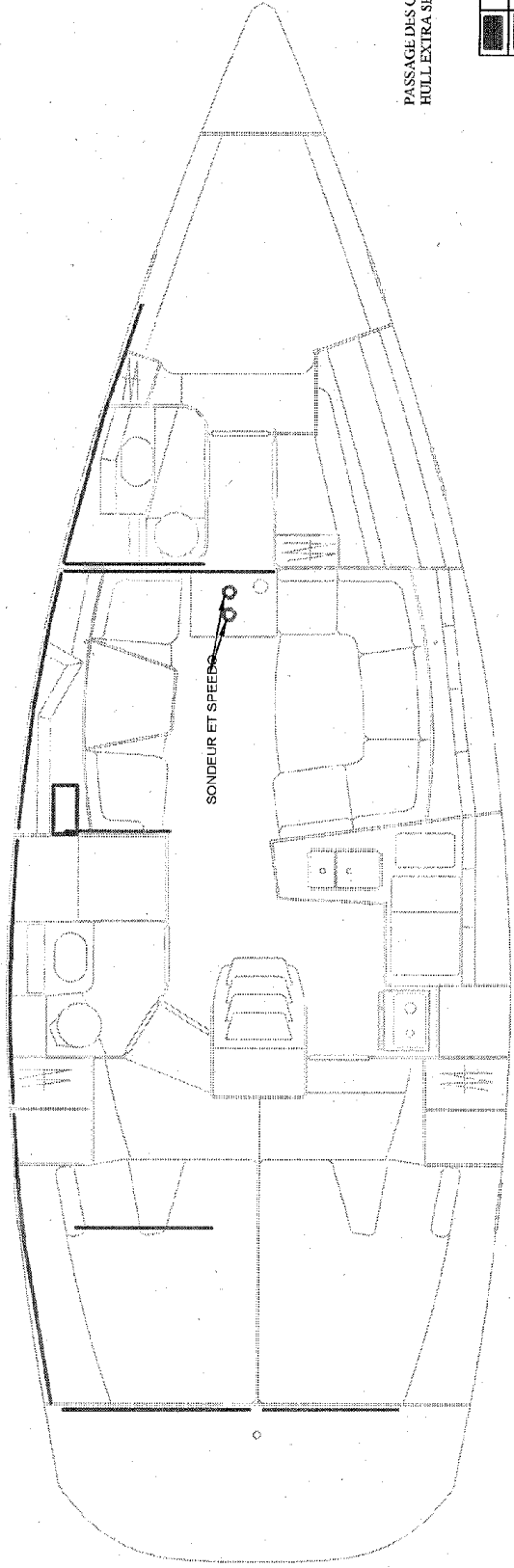
## Toutes VERSIONS

PASSAGE DES GAINES D'OPTION  
EXTRA SHEATHS CIRCUIT



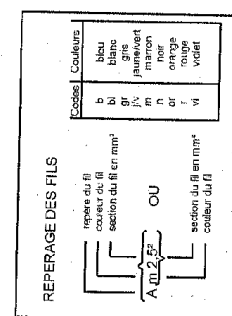
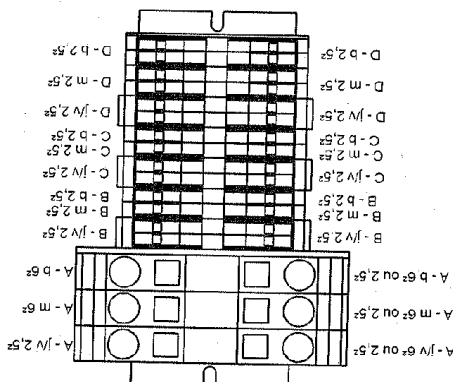
PASSAGE DES GAINES D'OPTION PONT  
DECK EXTRA SHEATHS CIRCUIT

PASSAGE DES GAINES D'OPTION COQUE  
HULL EXTRA SHEATHS CIRCUIT



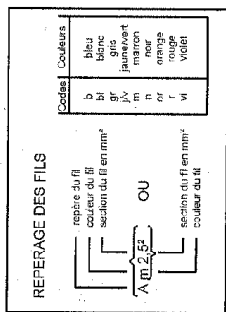
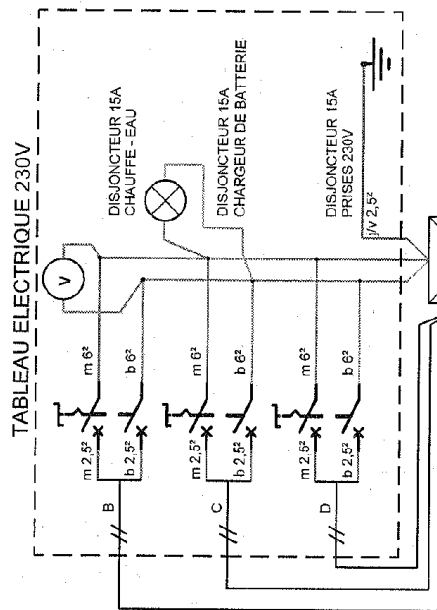
	PASSAGE TECHNIQUE SOUS PONT
	TRAPPE D'ACCÈS
	GAINES OPTION
	PASSAGE TECHNIQUE

## TABLEAU ELECTRIQUE 230V-115V AC

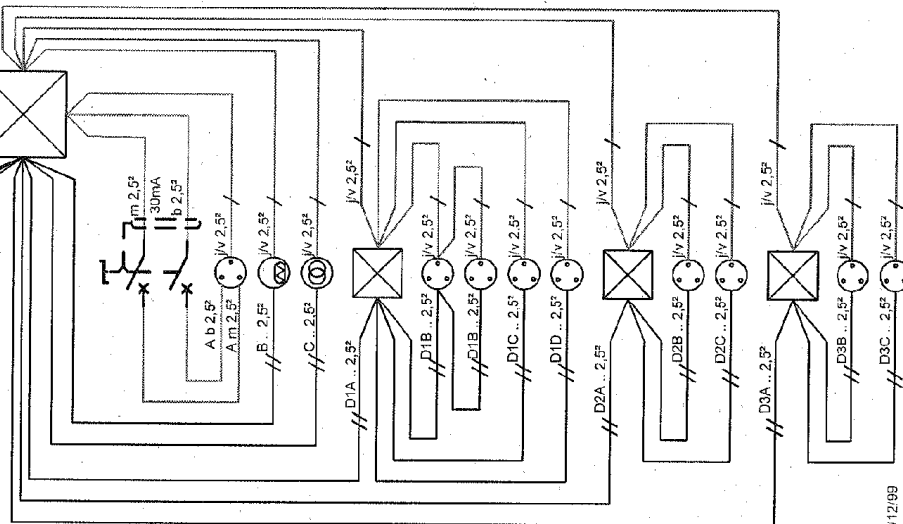


# SUN ODYSSEY 43DS

## SCHEMA ELECTRIQUE 230V AC



BOITE DE DERIVATION  
ARRIERE TABLEAU ELECTRIQUE



DISJONCTEUR 16A  
DIFFERENTIEL 30mA

A : PRISE DE QUAI 230V + TERRE

B : 1200W CHAUFFE-EAU

C : OPTION CHARGEUR BATTERIE

BOITE DE DERIVATION CARRE TRIBORD

D1B : PRISE 230V CUISINE

D1B : PRISE 230V MICRO-ONDE (Option)

D1C : PRISE 230V TRIBORD CAB AR

D1D : PRISE 230V CARRE TRIBORD

BOITE DE DERIVATION SALLE D'EAU AR

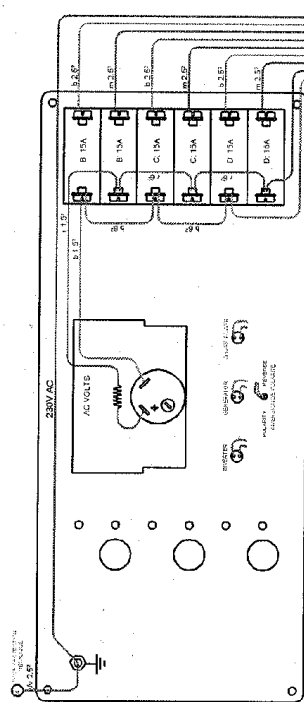
D2B : PRISE 230V BARBORD CAB AR

D2C : PRISE 230V TABLE A CARTES

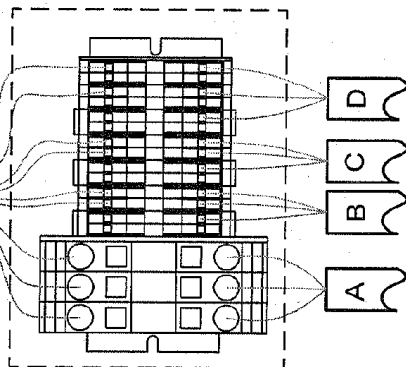
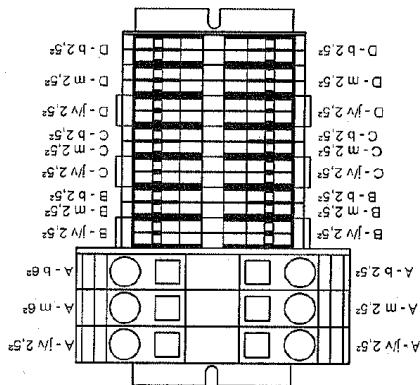
BOITE DE DERIVATION SALLE D'EAU AV

D3B : PRISE 230V CABINE AV

D3C : PRISE 230V CAB LATERALE



BOITE DE DERIVATION










# SUN ODYSSEY 43DS

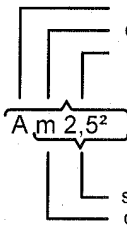
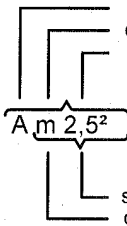
## INSTALLATION ELECTRIQUE 230V AC

N°.	REPERE	DESIGNATION
1	D2B	PRISE BABORD CABINE AR
2	D3A	DERIVATION SALLE D'EAU AV
3	D3B	PRISE CABINE AV
4	D1C	PRISE TIBORD CABINE AR
5	D1B	PRISE CUISINE
6	D1A	DERIVATION CARRE TRIBORD
7	D3C	PRISE CABINE LATERALE
8	A	PRISE DE QUAI
9		CHARGEUR BATTERIE 25A ( Option )
10	D2A	DERIVATION SALLE D'EAU AR
11	A	DISJONCTEUR DIFFERENTIEL
12		BORNIER AR TABLEAU
13		TABLEAU ELECTRIQUE
14	D2C	PRISE TABLE A CARTES
15	D1B	PRISE MICRO - ONDE ( Option )
16	B	CHAUFFE - EAU
17	D1D	PRISE CARRE TRIBORD

## LEGENDE 230V AC

	PRISE DIFFERENTIEL 10mA (USA)
	PRISE ET PRISE DE QUAI
	BOITE DE DERIVATION
	CHARGEUR DE BATTERIE - OPTION
	DISJONCTEUR DIFFERENTIEL 30mA
	TABLEAU ELECTRIQUE
	CHAUFFE - EAU

## REPERAGE DES FILS

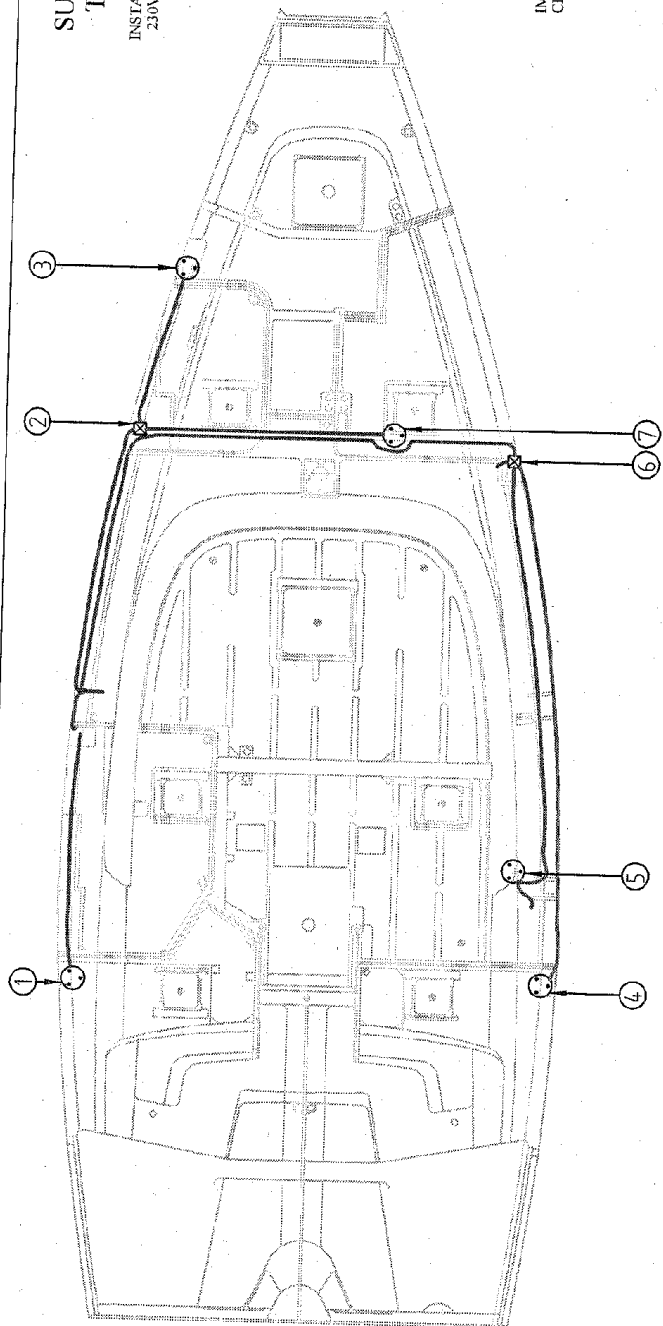
	OU
	

Codes	Couleurs
b	bleu
bl	blanc
gr	gris
j/v	jaune/vert
m	marron
n	noir
or	orange
r	rouge
vi	violet

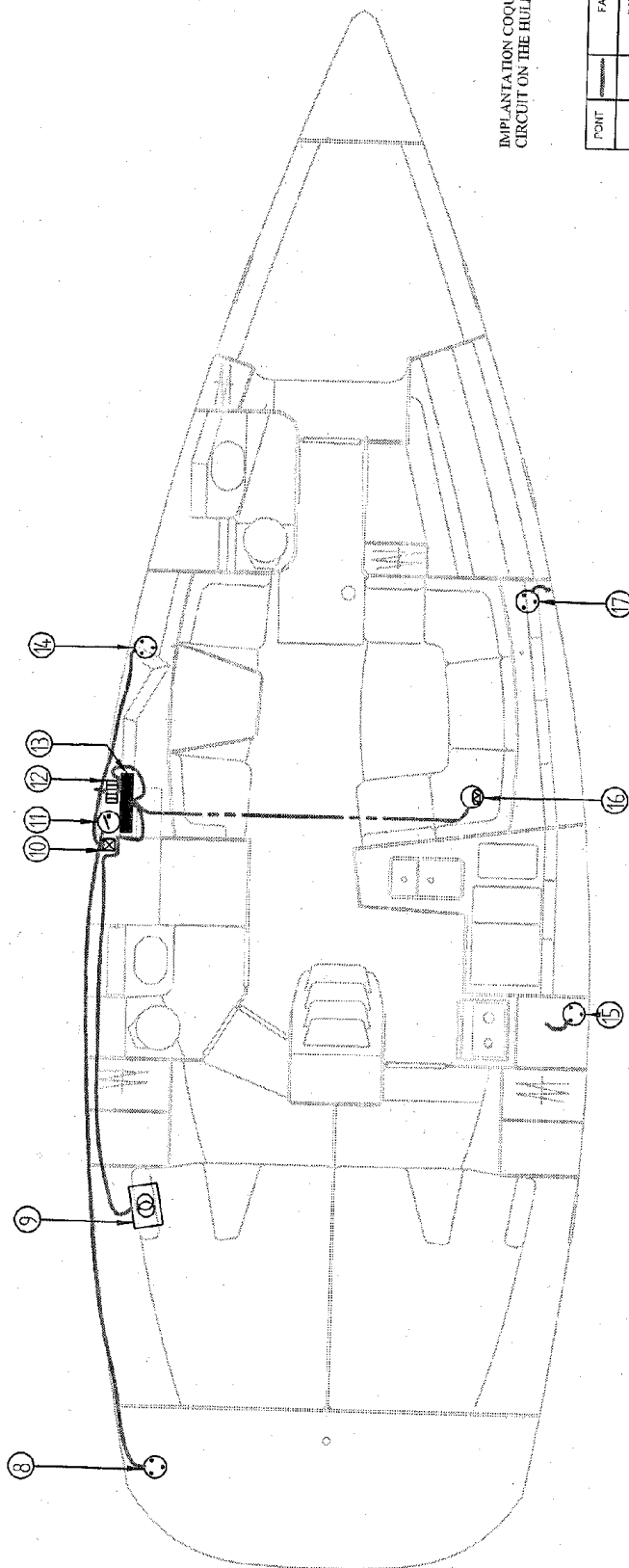
# SUN ODYSSEY 43DS Toutes VERSIONS

INSTALLATION ELECTRIQUE 230V AC  
230V AC ELECTRIC INSTALLATION

IMPLANTATION POINT  
CIRCUIT ON THE DECK



IMPLANTATION COQUE  
CIRCUIT ON THE HULL

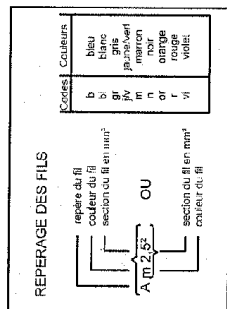
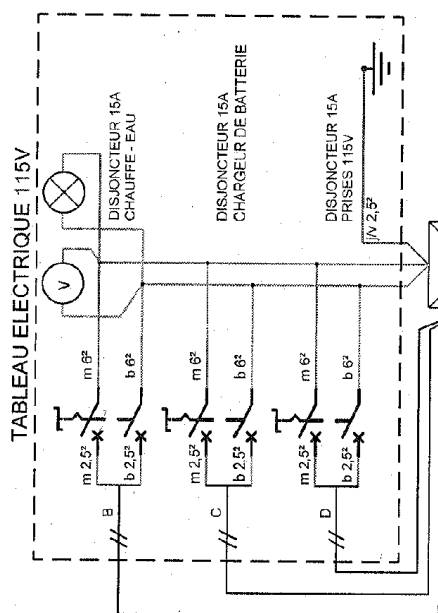


POINT	COQUE	FASCEAU	SOUS PONT

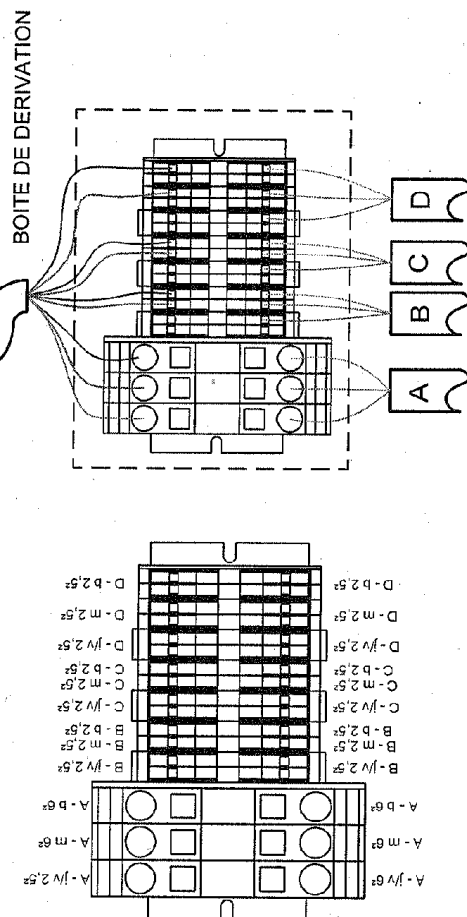
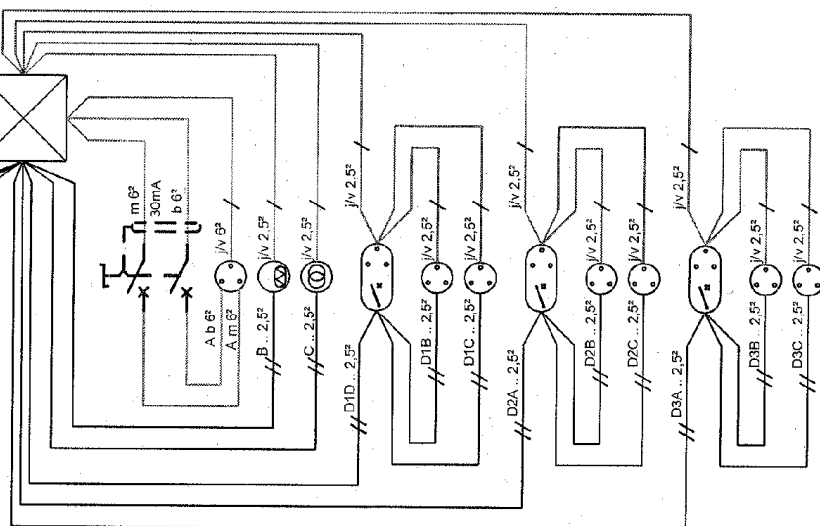


# SUN ODYSSEY 43DS

## SCHEMA ELECTRIQUE 115V AC



BOITE DE DERIVATION  
ARRIERE TABLEAU ELECTRIQUE










# SUN ODYSSEY 43DS

## INSTALLATION ELECTRIQUE 115V AC

N°.	REPERE	DESIGNATION
1	D2B	PRISE BABORD CABINE AR
2	D2A	PRISE DIFFERENTIELLE SALLE D'EAU AR
3	D3A	PRISE DIFFERENTIELLE SALLE D'EAU AV
4	D3B	PRISE CABINE AV
5	D1C	PRISE TIBORD CABINE AR
6	D1B	PRISE CUISINE
7	D3C	PRISE CABINE LATERALE
8	A	PRISE DE QUAI
9	A	DISJONCTEUR DIFFERENTIEL
10	C	CHARGEUR BATTERIE 25A ( Option )
11		BORNIER AR TABLEAU
12		TABLEAU ELECTRIQUE
13	D2C	PRISE TABLE A CARTES
14	B	CHAUFFE - EAU
15	D1D	PRISE DIFFERENTIELLE CARRE TRIBORD

LEGENDE 115V AC USA

	PRISE DIFFERENTIEL 10mA (USA)
	PRISE ET PRISE DE QUAI
	BOITE DE DERIVATION
	CHARGEUR DE BATTERIE - OPTION
	DISJONCTEUR DIFFERENTIEL 30mA
	TABLEAU ELECTRIQUE
	CHAUFFE - EAU

## REPERAGE DES FILS

Diagram illustrating the color coding for cable sections:

- repère du fil
- couleur du fil
- section du fil en mm<sup>2</sup>
- OU
- section du fil en mm<sup>2</sup>
- couleur du fil

Table of Codes and Colors:

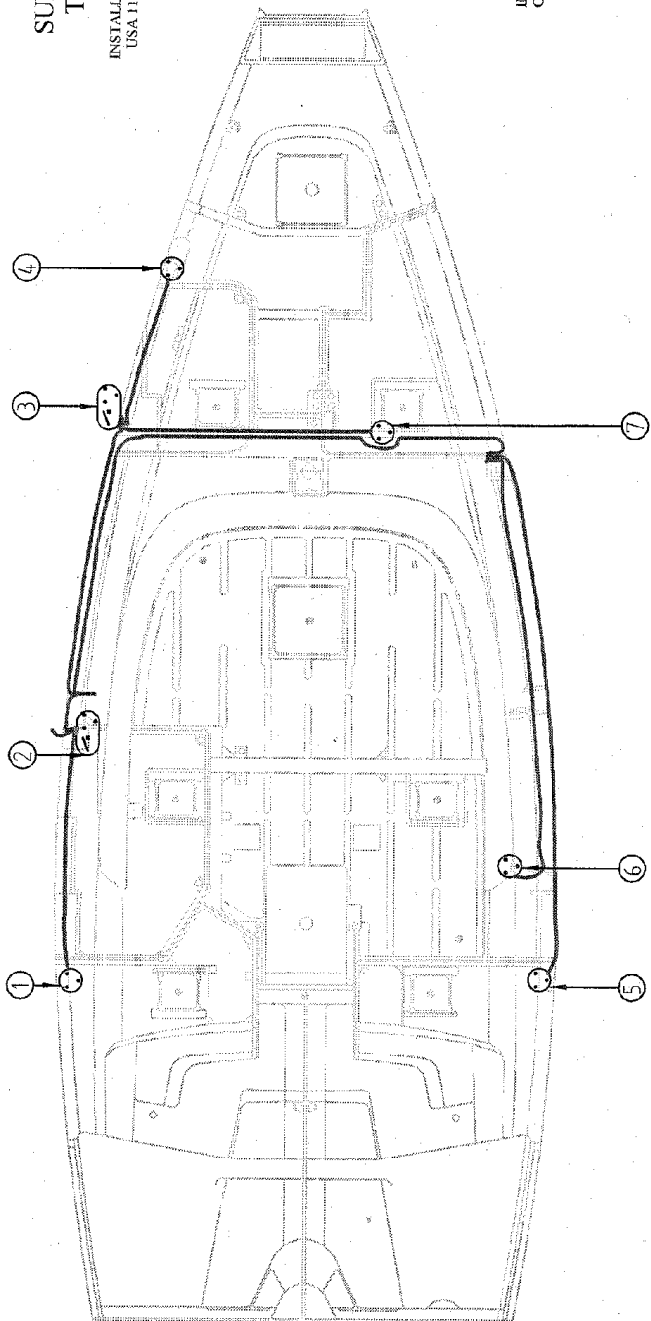
Codes	Couleurs
b	bleu
bl	blanc
gr	gris
j/v	jaune/vert
m	marron
n	noir
or	orange
r	rouge
vi	violet

# SUN ODYSSEY 43DS

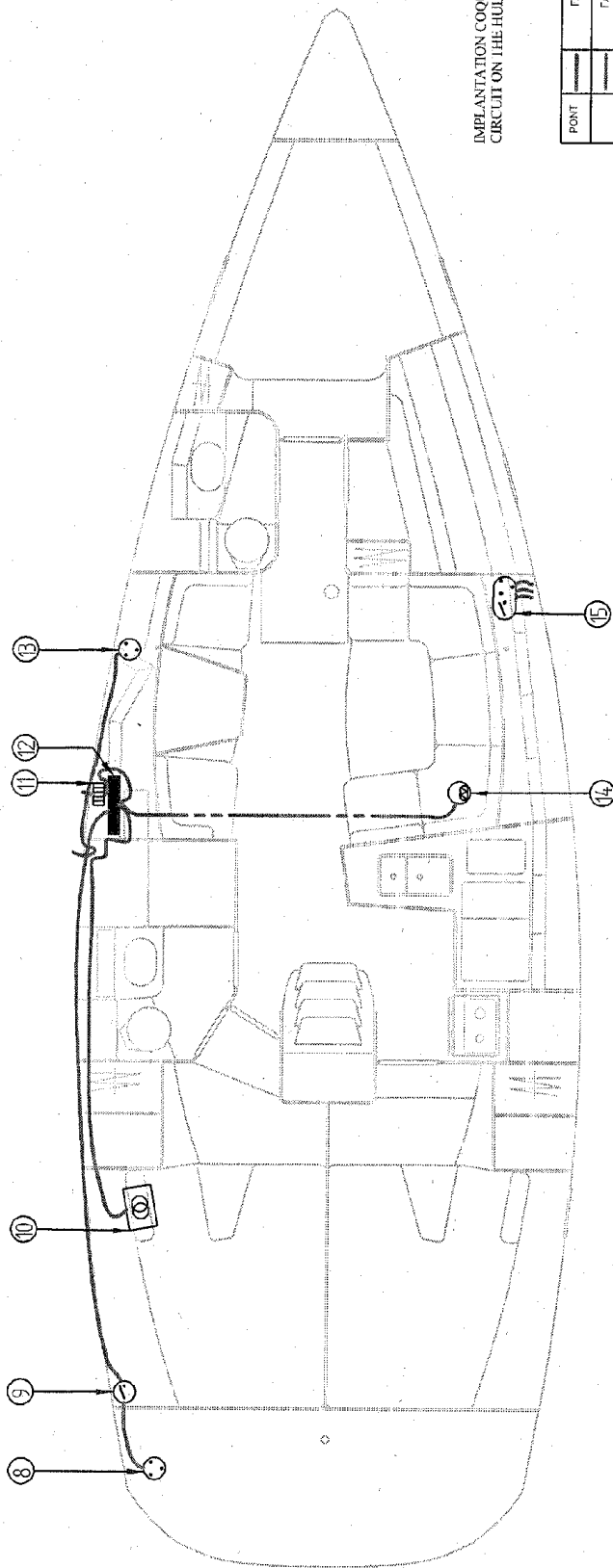
## Toutes VERSIONS

INSTALLATION ELECTRIQUE 115V AC USA  
USA 115V AC ELECTRIC INSTALLATION

IMPLANTATION PONT  
CIRCUIT ON THE DECK



IMPLANTATION COQUE  
CIRCUIT ON THE HULL



PONT	FAISCEAU SOUS PONT
COQUE	FAISCEAU SOUS LISSE
	FAISCEAU SOUS PLANCHER