

notice d'entretien instructions and maintenance manual

SUN-RISE

///★Jeanneau

BP 83 85503 Les Herbiers Cedex France Tél 51.91.06.10 Télex Batoja 711383 F

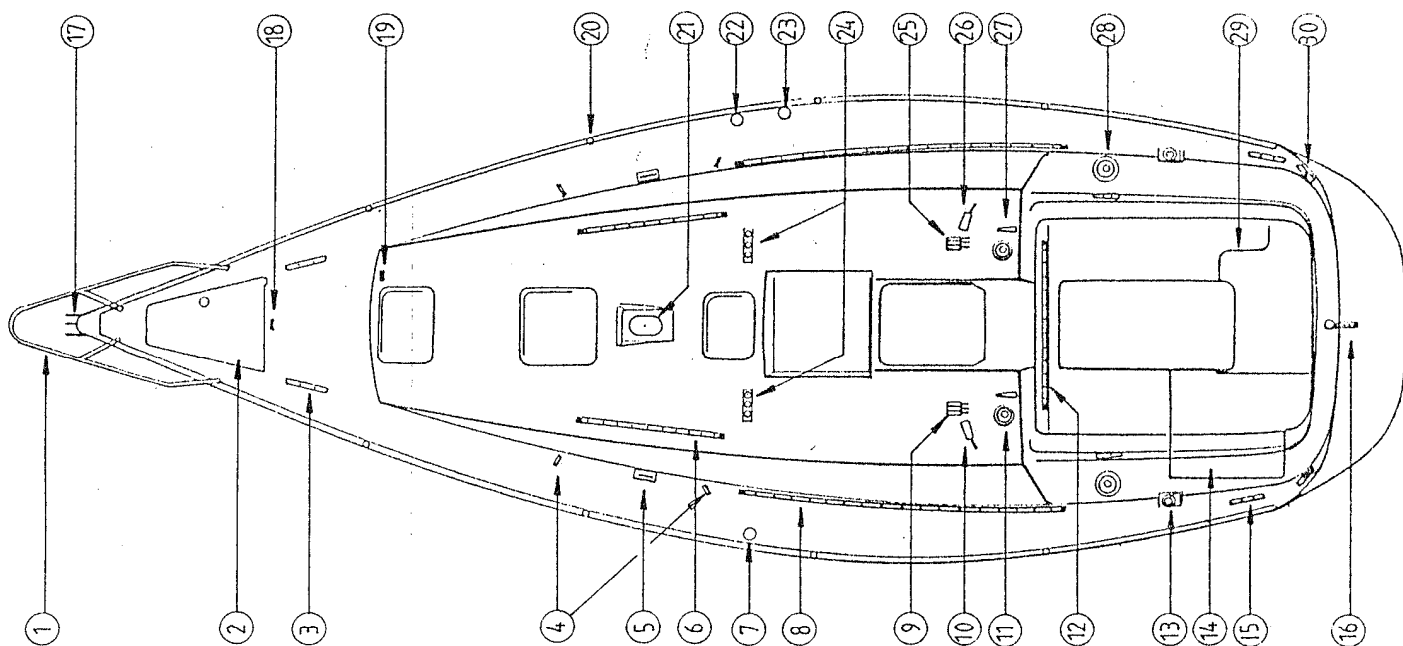
Longueur hors-tout	:	10,55 m
Longueur coque	:	10,05 m
Largeur maître bau	:	3,54 m
Tirant d'eau dériveur	:	1,12 m/2,15 m
Tirant d'eau quillard	:	1,80 m
Tirant d'air avec mât	:	14,30 m
Tirant d'air sans mât	:	1,80 m
Déplacement dériveur	:	5 100 kgs (dont lest 2 000 kg)
Déplacement quillard	:	4 700 kgs (dont lest 1 600 kg)
Nbre de personnes autorisées	:	6 8/10
Catégorie	:	1ère
N° Homologation Marine Marchande	:	2381
Jauge	:	10 ¹ /36

CARACTERISTIQUES GENERALES

SUN RISE 35

Longueur hors-tout	: 10,73 m
Longueur coque	: 10,23 m
Largeur maître bau	: 3,54 m
Tirant d'eau dériveur	: 1,12 m/2,15 m
Tirant d'eau quillard	: 1,80 m
Tirant d'air avec mât	: 14,30 m
Tirant d'air sans mât	: 1,80 m
Déplacement dériveur	: 5 100 kgs (dont lest 2 000 kg)
Déplacement quillard	: 4 700 kgs (dont lest 1 600 kg)
Nbre de personnes autorisées	: 6/8/10
Catégorie	: 1ère
N° Homologation Marine Marchande	: 2381
Jauge	: 10T36

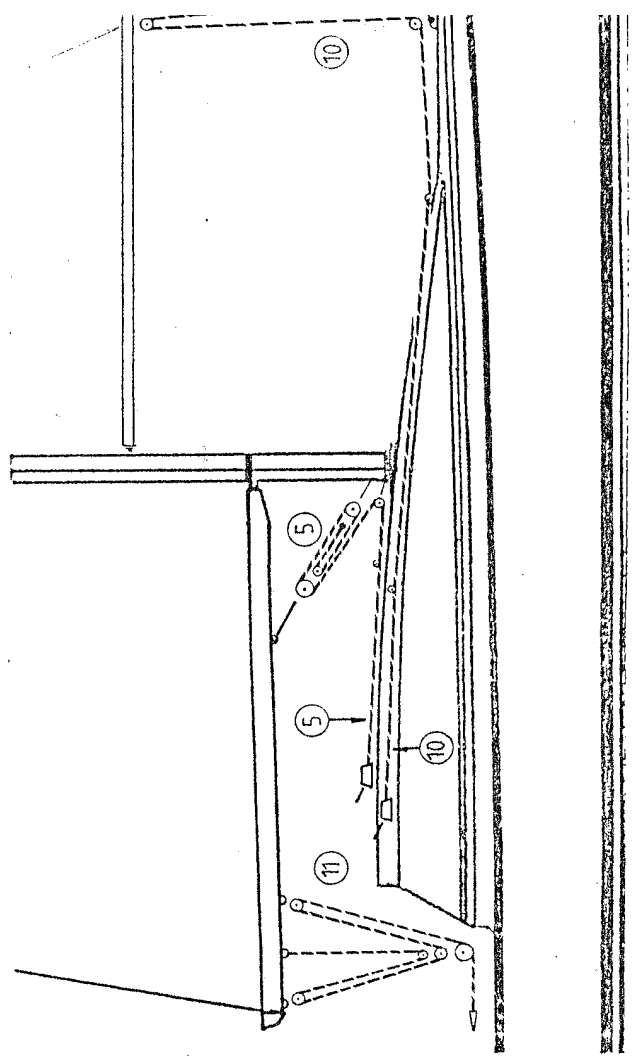
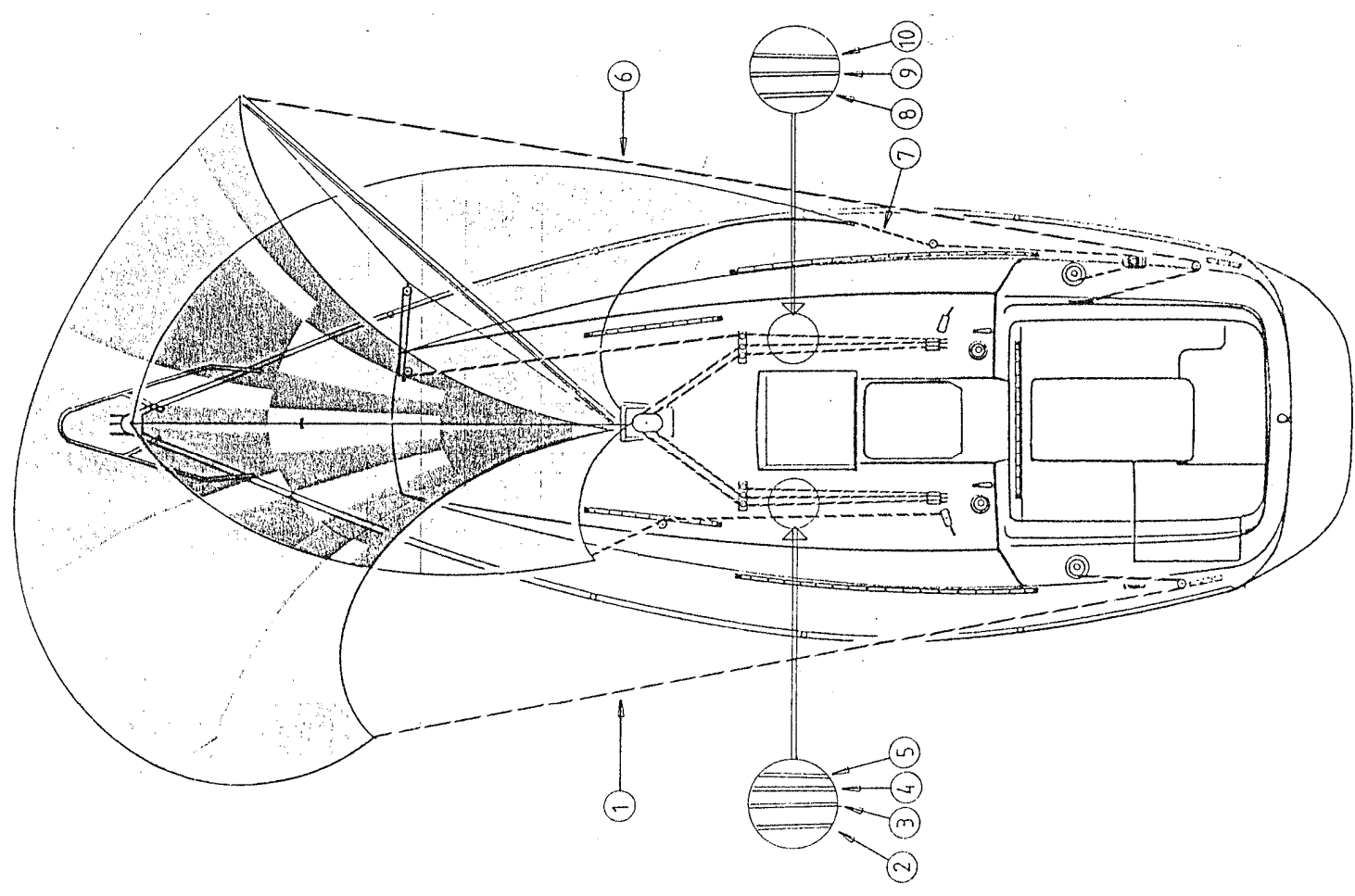
ACCASTILLAGE DE PONT



- 1 Balcon avant
- 2 Coffre à mouillage
- 3 Taquet d'amarrage avant
- 4 Cadènes des bas-haubans AV et AR
- 5 Cadène de hauban-galhauban
- 6 Rail de foc (option)
- 7 Nable de remplissage réservoir d'eau babord
- 8 Rail de génôis
- 9 Coinceurs des retours de drisses de GV, foc et halebas de tête
- 10 Poulie à blocage de retour d'écoute de foc (option) babord
- 11 Winch et taquet des drisses
- 12 Rail d'écoute de grand-voile
- 13 Poulie de renvoi d'écoute de génôis
- 14 Coffre à voiles
- 15 Taquet d'amarrage arrière
- 16 Cadène de pataras
- 17 Ferrure d'étrave avec galets de davier et arrêt de chaîne
- 18 Cadène de halebas de tangon
- 19 Filoir de retour de halebas de tangon
- 20 Emplanture de chandelier
- 21 Emplanture de mât
- 22 Nable de remplissage réservoir d'eau tribord
- 23 Nable de remplissage réservoir de carburant
- 24 Poulies des retours des drisses et halebas de tête, balancine de tangon
- 25 Coinceurs de drisse de spi, halebas et balancine de tangon
- 26 Poulie à blocage de retour d'écoute de foc (option) tribord
- 27 Winch et taquet de drisse de spi et manœuvre de tangon
- 28 Winch des écoutes de génôis et spi
- 29 Coffre pour radeau de survie
- 30 Chaumard arrière

CIRCUITS DES DRAISSES ET ECOUTES

- 1 Ecoute de spi
- 2 Ecoute de foc
- 3 Drisse de foc
- 4 Drisse de grand-voile
- 5 Halebaut de bôme
- 6 Bras de spi
- 7 Ecoute de gènois
- 8 Drisse de spi
- 9 Balancine de tangon
- 10 Halebaut de tangon
- 11 Palan d'écoute de grand-voile



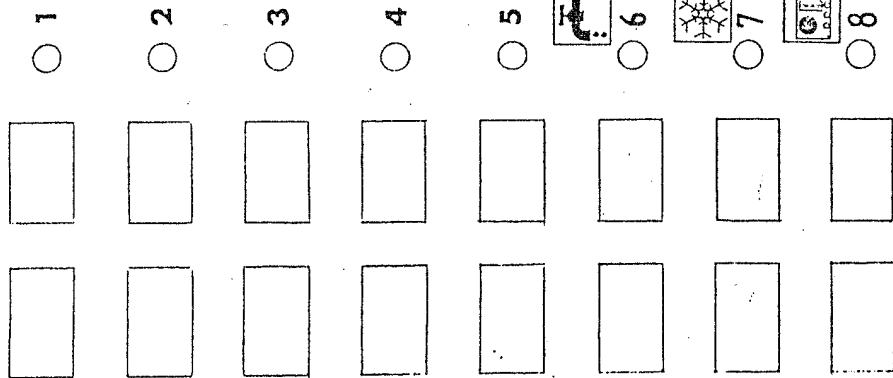


BATTERIE

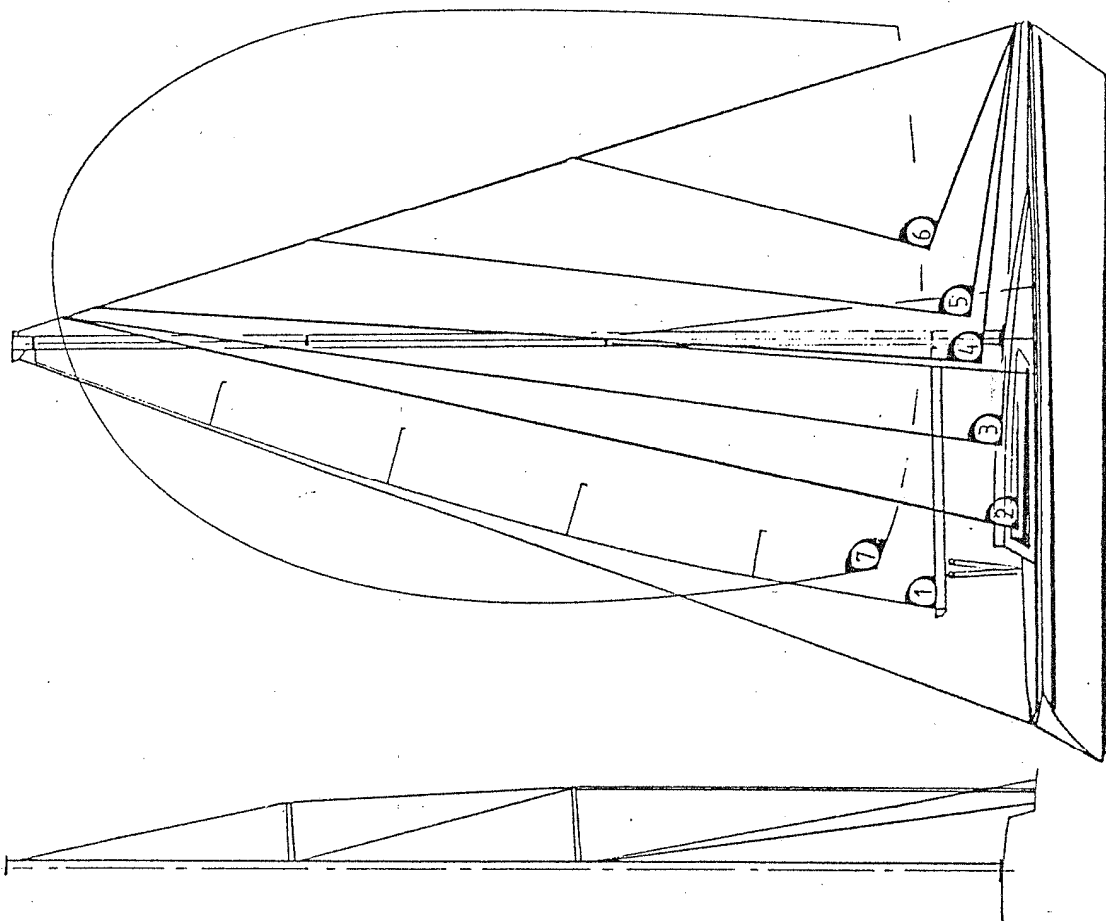
mot eur

50

→ Légende page suivante



Twining



	Voiles	Guindant	Chute	Bordure	Surface
1	Grand-voile	11,60	12,20	3,50	22,70
2	Génois LM	13,40	12,85	6,70	42,20
3	Inter	13,40	12,50	5,65	35,50
4	Solent (F.I.)	12,90	11,80	4,65	27,70
5	Poc 2	10,10	9,00	4,05	18,20
6	Tourmentin	6,80	5,40	3,35	8,80
7	Spi léger	13,10	13,10	7,56	89,10
7	Spi brise	13,00	13,00	7,50	77,30
	Big boy	13,78			45,00

$$P = 11.60$$
3.50
= 3.50

1 - 11

100

CIRCUIT ELECTRIQUE

VERSION PROPRIETAIRE

TABLEAU DE REPERAGE

Rep.	DESIGNATION	Fusible	Couleur Conducteur
A	Feu de navigation babord	1	Rouge
B	Feu de navigation tribord	1	Rouge
C	Plafonnier de cabine avant	A	Marron
D	Feu de hune	5	Orange
	Projecteur de pont	3	Blanc
	Feu de mouillage	2	Violet
E	Plafonnier de carré	B	Blanc
F	Plafonnier de table à cartes	A	Blanc
G	Lecteur de cartes	A	2 X 1,52
H	Prise de courant 12 V	A	2 X 1,52
I	Groupe d'eau	6	2 X 1,52 + Témoin
J	Plafonnier de cuisine	B	Blanc
K	Plafonnier de cabine arrière	C	Gris
L	Pompe de cale	4	2 X 1,52
M	Plafonnier de salle d'eau	C	Gris
N	Faisceau pour instruments de cockpit (Bd)	1	2 X 12
O	Faisceau pour instruments de cockpit (Td)	1	2 X 12
P	Feu de poupe	1	1 X 1,52

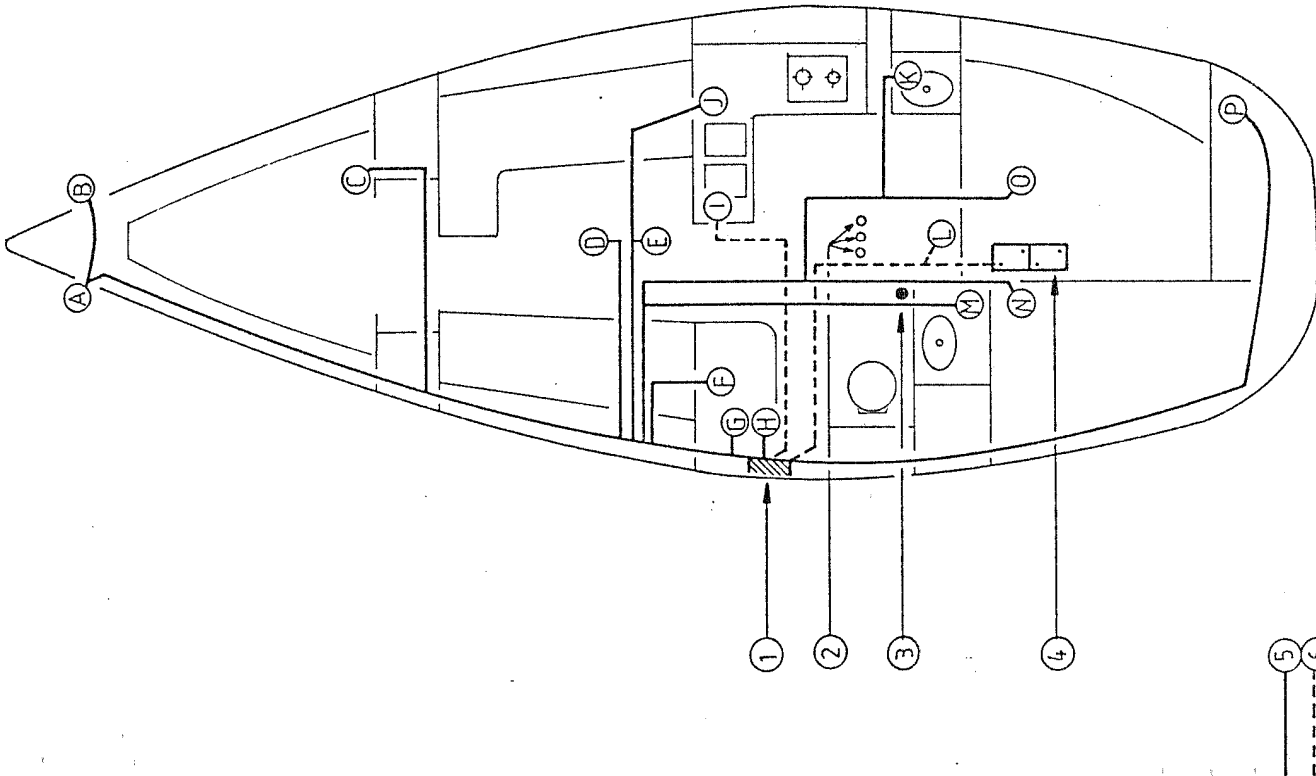


Tableau électrique avec fusibles

Coupe-batteries moteur bord et masses

A cet emplacement (sous plafond) est prévu un messageur qui permettra le branchement électrique des appareils supplémentaires de cockpit

Emplacement des batteries d'accumulateurs

Passage des faisceaux sous plafonds

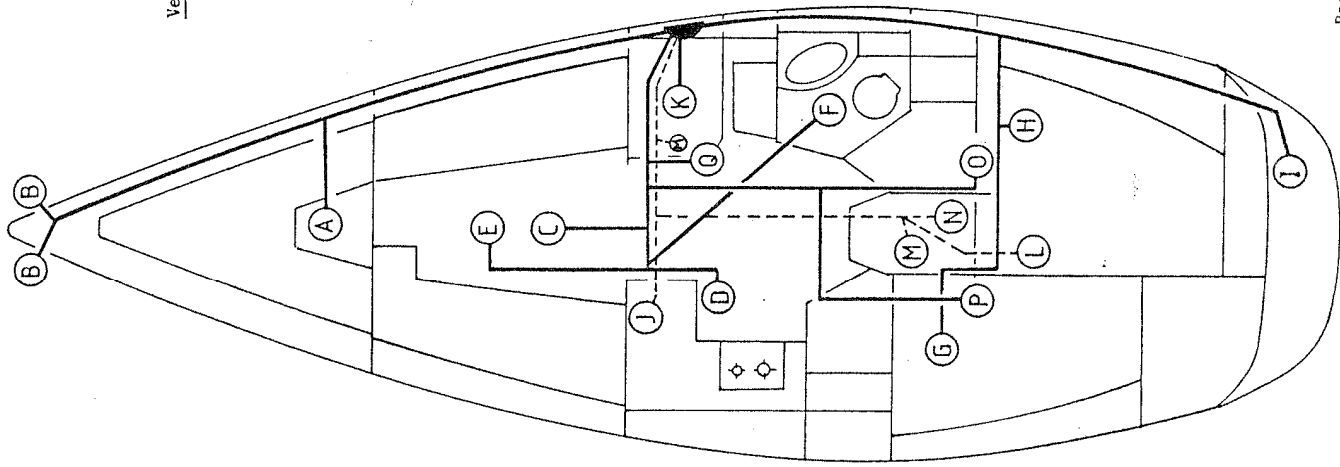
Passage des faisceaux sous planchers

CIRCUIT ELECTRIQUE

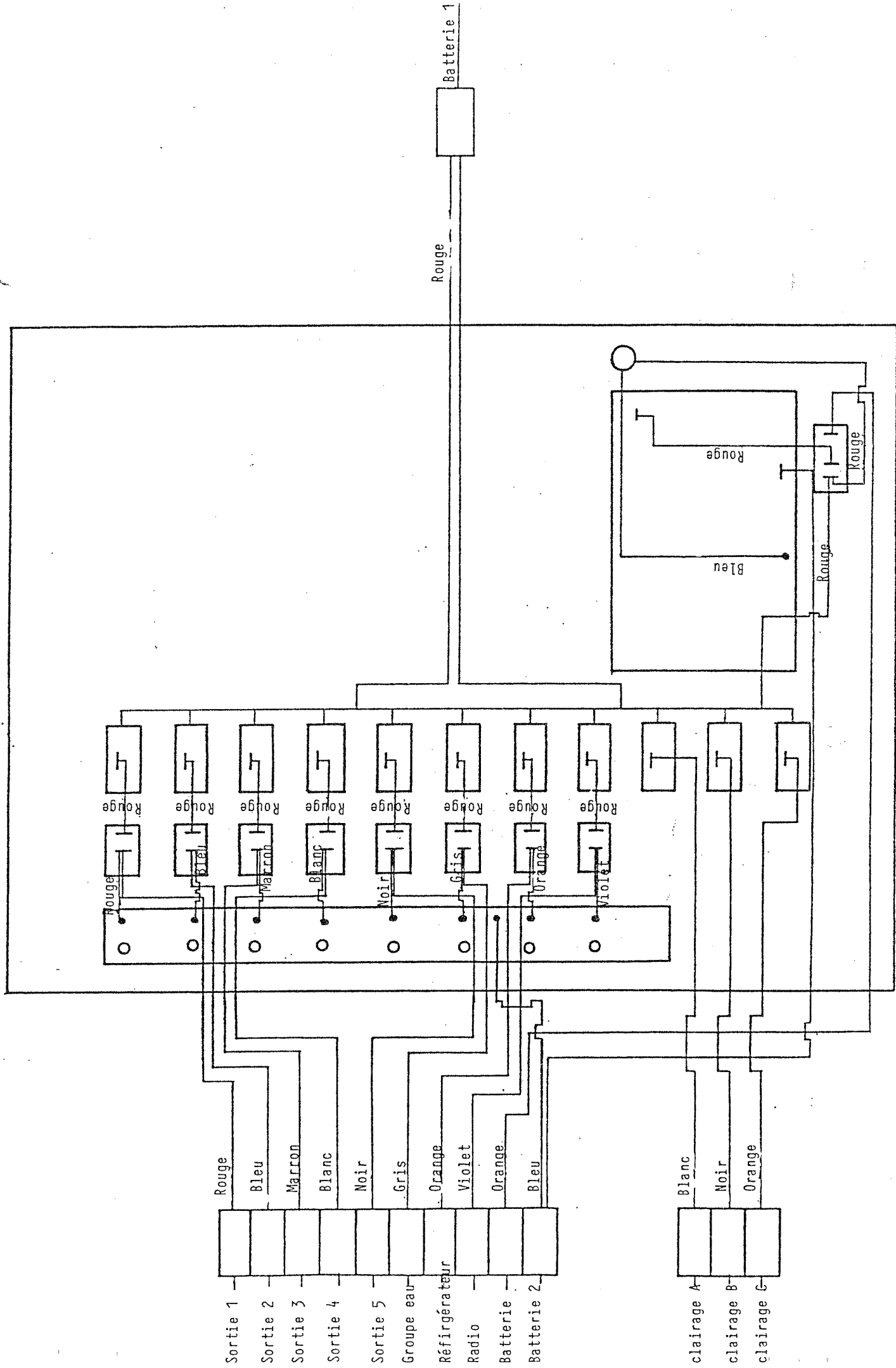
Version "Charter"

TABEAU DE REPERAGE

rep.	DESIGNATION des APPAREILS	n° fusible	couleur
A	Plafonnier de cabine avant	A	Marron
B	Feux de navigation (avant)	1	Rouge
C	Feu de hune	5	Orange
	Projecteur de pont	3	Blanc
	Feu de mouillage	2	Violet
D	Plafonnier cuisine	B	Blanc
E	Plafonnier carré	B	Blanc
F	Plafonnier salle de bain	C	Gris
G	Plafonnier de cabine AR babord	C	Gris
H	Plafonnier de cabine AR tribord	C	Gris
I	Feu de poupe	1	2 x 1,5 ¹
J	Groupe d'eau sous pression	6	2 x 1,5 ²
K	Lecteur de carte	A	2 x 1,5 ¹
L	Faisceau d'alimentation de tableau électrique		noir) 5 ¹ rouge) 5 ² Blanc 1,5 ¹
M	Faisceau de jauge réservoir carburant		2 x 1,5 ¹
N	Pompe de cale électrique	4	2 x 1,5 ¹
O	Faisceau pour éclairage instruments (tribord)	1	2 x 1 ¹
P	Faisceau pour éclairage instruments (babord)	1	2 x 1 ¹
Q	Plafonnier de table à cartes	B	Blanc



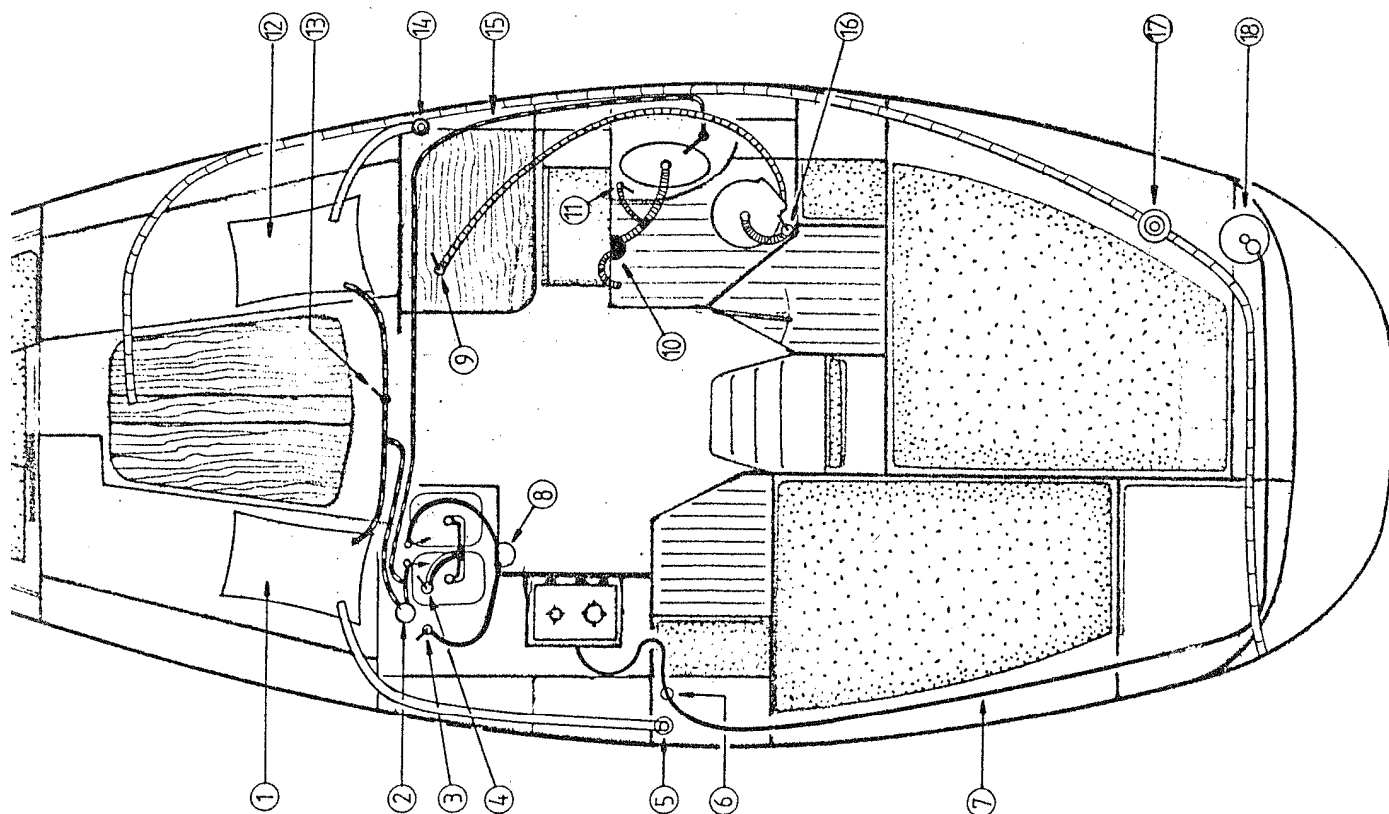
— Passage de faisceau sous
plancher
- - - Passage de faisceau sous
plancher



CIRCUIT EAU

CIRCUIT GAZ

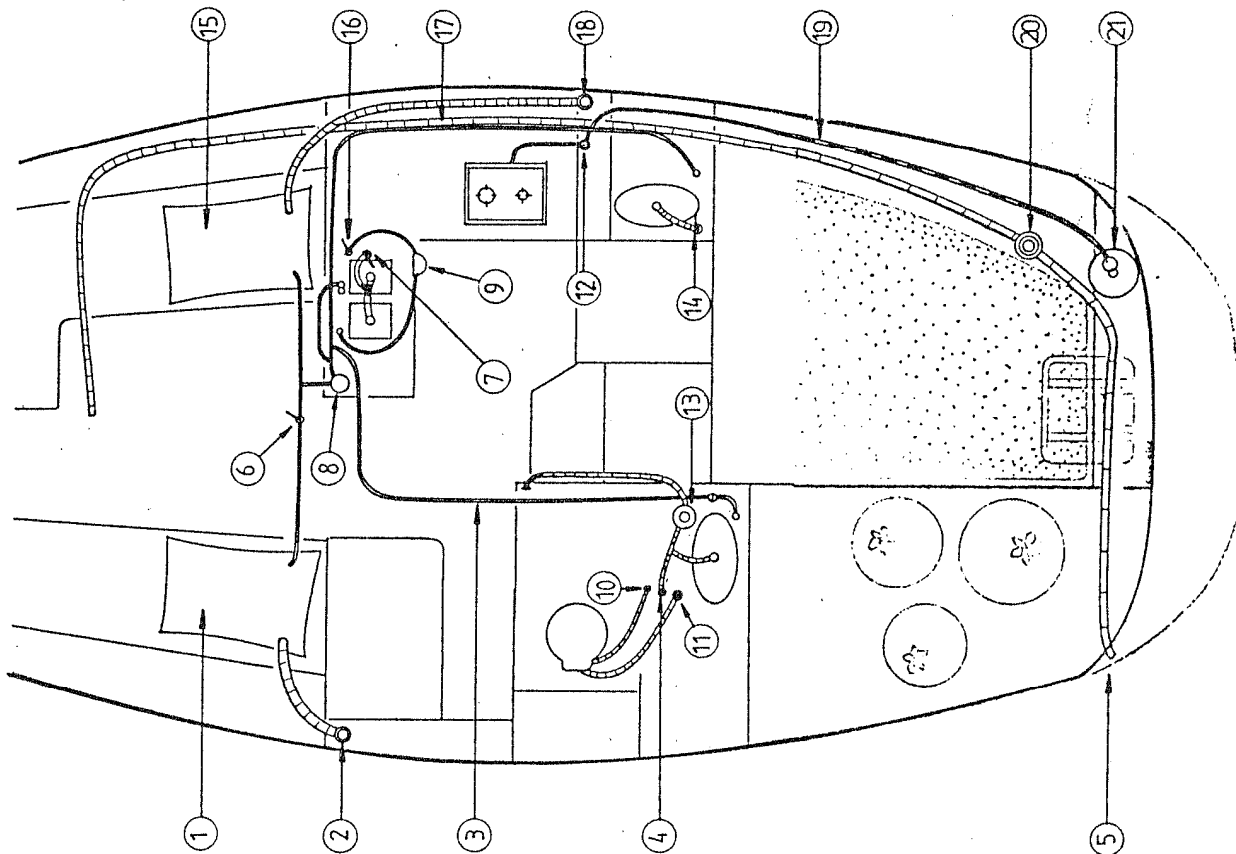
- 1 Réservoir eau babord (100 litres)
- 2 Groupe d'eau sous pression
- 3 Vanne de prise d'eau de mer pour évier de cuisine (Attention à la pollution des eaux !)
- 4 Vanne d'évacuation des eaux de cuisine
- 5 Nable de remplissage du réservoir eau babord
- 6 Robinet de fermeture du circuit gaz
- 7 Tuyau d'alimentation en gaz
- 8 Pompe à pied d'évier de cuisine (eau de mer)
- 9 Vanne de rinçage WC
- 10 Pompe à main d'évacuation de bac à douches
- 11 Vanne d'évacuation des eaux de salle d'eau
- 12 Réservoir eau tribord (100 litres)
- 13 Robinet d'équilibrage des réservoirs d'eau
- 14 Nable de remplissage du réservoir eau tribord
- 15 Tuyau d'alimentation en eau de salle d'eau
- 16 Vanne d'évacuation WC
- 17 Pompe de cale manuelle (dans le cockpit)
- 18 Réserve gaz avec détendeur



CIRCUIT EAU

CIRCUIT GAZ

Version "Propriétaire"

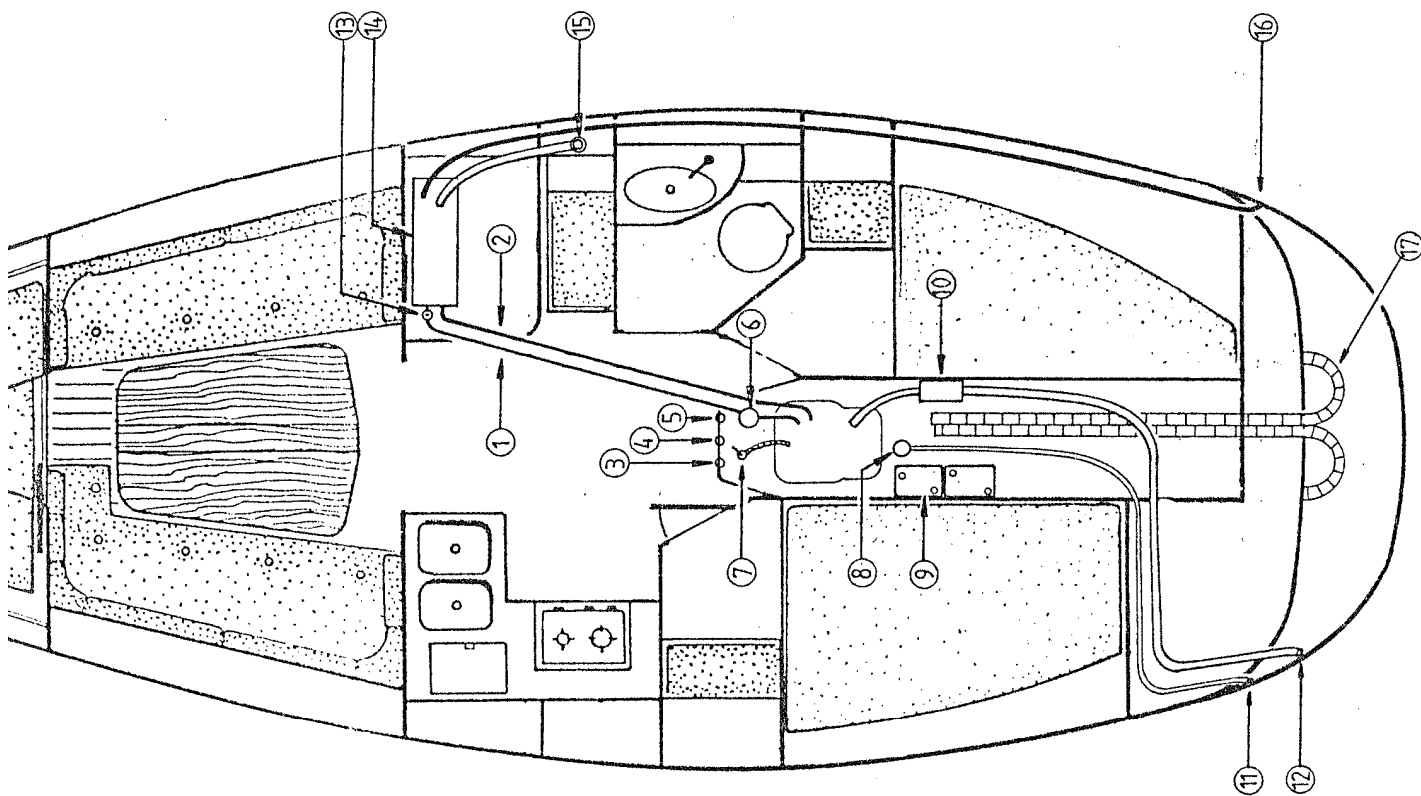


- 1 Réservoir à eau babord (100 litres)
- 2 Nable de remplissage en eau du réservoir babord
- 3 Tuyau d'alimentation en eau de la salle d'eau
- 4 Vanne d'évacuation du lavabo et du bac à douches
- 5 Sortie de pompe de cale manuelle
- 6 Vanne d'équilibrage des réservoirs d'eau (accès sous plancher)
- 7 Vanne d'évacuation des évier de cuisine
- 8 Groupe d'eau sous pression
- 9 Pompe d'évier d'alimentation en eau de mer (Attention à la pollution des eaux !)
- 10 Vanne de rinçage WC
- 11 Vanne d'évacuation WC
- 12 Robinet de fermeture du circuit gaz
- 13 Pompe d'évacuation des eaux de bac à douches
- 14 Vanne d'évacuation du lavabo de cabine arrière
- 15 Réservoir à eau tribord (100 litres)
- 16 Vanne de prise d'eau de mer (alimentation sur évier)
- 17 Tuyaux d'alimentation de cabine AR et de pompage de fond de cale
- 18 Nable de remplissage en eau du réservoir tribord
- 19 Tuyau d'alimentation en gaz
- 20 Pompe de cale manuelle (de cockpit)
- 21 Emplacement de réserve gaz avec détendeur.

CIRCUITS MOTEUR

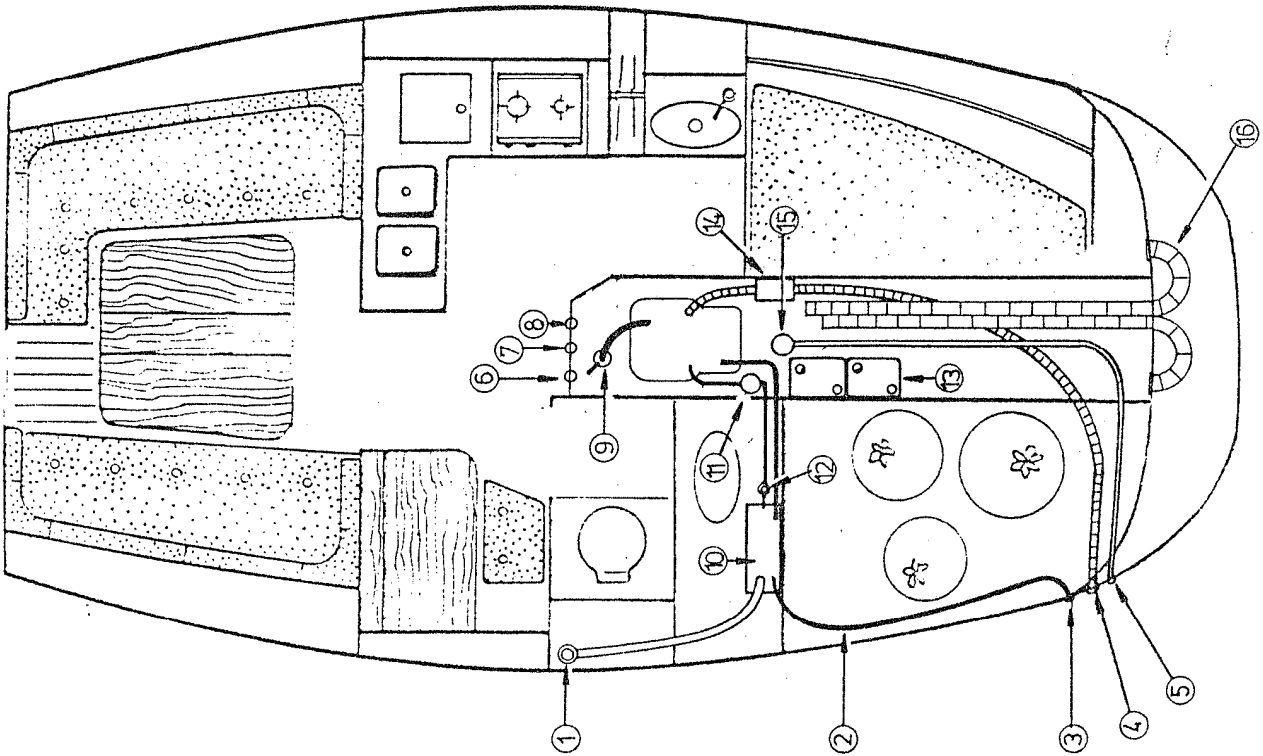
Version "Charter"

- 1 Tuyau d'alimentation moteur en carburant
- 2 Tuyau de retour carburant (versions diesel)
- 3 Coupe-circuit moteur ⊕
- 4 Coupe-circuit bord ⊕
- 5 Coupe-circuit masse ⊖
- 6 Filtre décanteur à carburant
- 7 Prise d'eau de refroidissement moteur
- 8 Pompe de cale électrique
- 9 Batteries d'accumulateurs 2 x (12 V - 70 Ah)
- 10 Pot d'échappement moteur
- 11 Sortie de pompe de cale
- 12 Sortie d'échappement moteur
- 13 Robinet de fermeture carburant
- 14 Réservoir carburant 45 litres
- 15 Nable de remplissage carburant
- 16 Mise à air libre du réservoir carburant
- 17 Gaine d'aération de la cale moteur



CIRCUIT MOTEUR

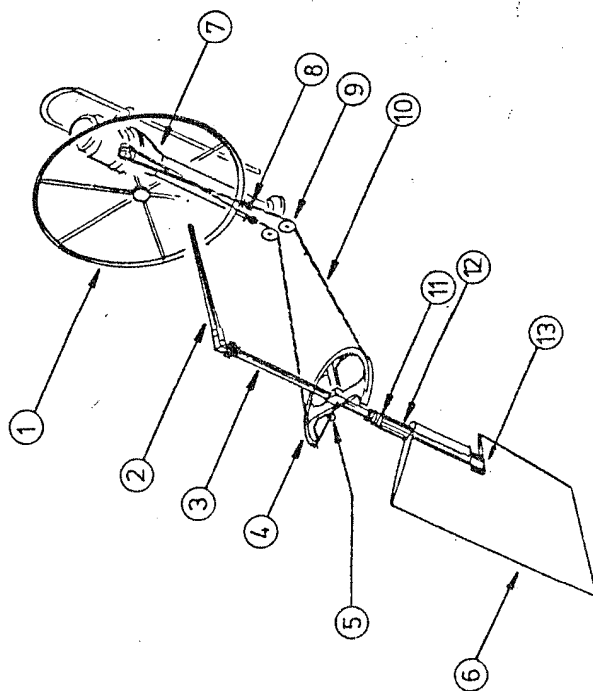
Version "Propriétaire"



- 1 Nable de remplissage carburant
- 2 Tuyau de mise à air libre du réservoir carburant
- 3 Sortie de la mise à air libre
- 4 Sortie d'échappement moteur
- 5 Sortie de la pompe de cale électrique
- 6 Coupe-circuit
- 7 Coupe-circuit
- 8 Coupe-circuit
- 9 Prise d'eau de refroidissement moteur
- 10 Réservoir carburant 45 litres
- 11 Filtre décanteur de carburant
- 12 Robinet de fermeture carburant
- 13 Batteries d'accumulateurs: 2 x (12 V - 70 Ah)
- 14 Pot d'échappement moteur
- 15 Pompe de cale électrique
- 16 Gaine d'aération de la cale moteur

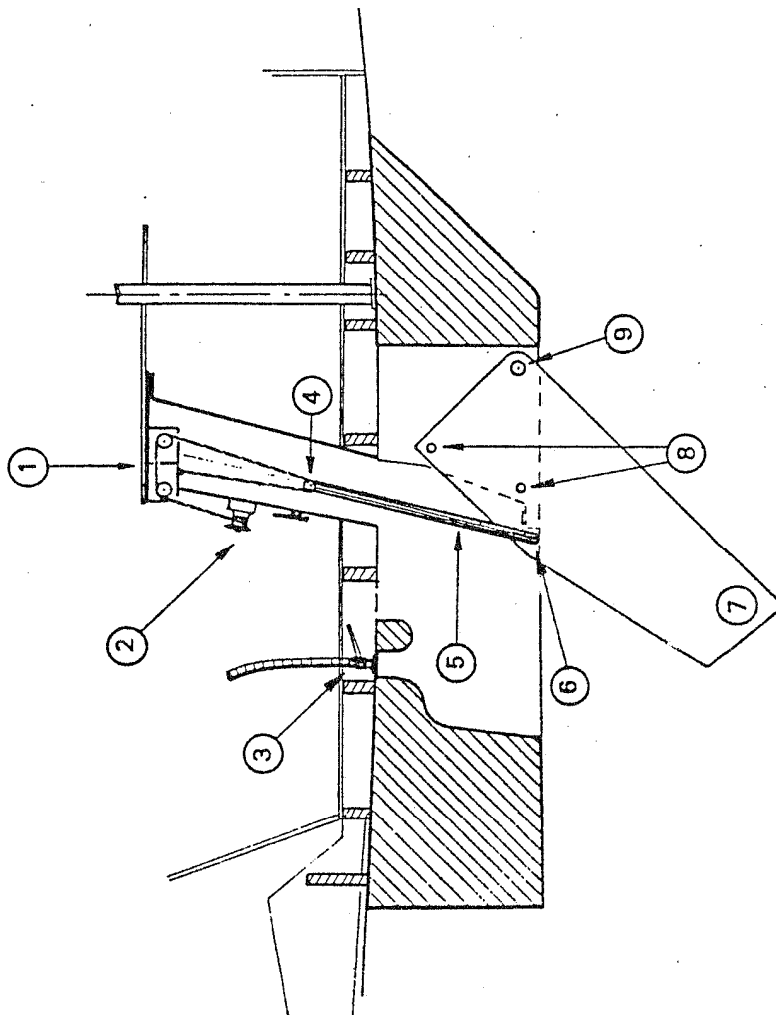
COMMANDE DE GOUVERNAIL

- 1 Barre à roue
- 2 Barre franche de secours
- 3 Mèche de safran
- 4 Secteur de barre
- 5 Réglage de la tension des drosses
- 6 Safran
- 7 Colonne de barre à roue
- 8 Butées de barre
- 9 Poulies de transmission
- 10 Drosses
- 11 Joints d'étanchéité de la mèche
- 12 Tube jaumière
- 13 Bague de crapaudine



DERIVE

- 1 Boîte à poulies
- 2 Winch et taquet de relevage
- 3 Vanne de déblocage de dérive avec adaptation du tuyau (accès sous plancher)
- 4 Poulie de bras de dérive
- 5 Bras de dérive
- 6 Axe de bras de dérive
- 7 Dérive
- 8 Plots de centrage latéral
- 9 Axe de la dérive



NOTA : Hors-saison, il est recommandé de ne pas bloquer exagérément la dérive en position haute et ainsi, permettre un certain jeu de manoeuvre lors de la prochaine utilisation.

AVANT LA MISE A L'EAU

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

A ce sujet, il vous sera utile de repérer la position des sangles (adhésif sur le rail de fargue) à la mise à l'eau pour un grutage ultérieur.

MATAGE

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

Version Régate :

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

A LA MISE A L'EAU

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

AVANT DE DEMARRER LE MOTEUR :

Ouvrir le robinet carburant

Ouvrir la vanne du circuit de refroidissement moteur

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

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

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

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

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

VANNES :

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

FILIERES

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

BEQUILLAGE :

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

AMENAGEMENTS INTERIEURS

W.C. :

Hors service, il est recommandé de fermer les vannes.

Mode d'emploi :

Vérifier que les robinets ou les vannes d'arrivée et d'évacuation sont ouverts.

Pour vider la cuvette, placer le levier de commande de pompe en position "incliné" (FLUSH), et actionner la pompe.

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

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

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

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

N'UTILISER NI ANTIGEL, NI PRODUITS CHIMIQUES.

COUSSINS :

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

CUISINE - SALLE D'EAU :

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

CIRCUIT ELECTRIQUE :

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

Batteries :

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

CIRCUIT GAZ :

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

RESERVOIRS D'EAU :

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

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

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

ENTRETIEN ET HIVERNAGE

ENTRETIEN

Les parties mobiles et mécaniques doivent être graissées régulièrement :

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

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

Démonter et nettoyer périodiquement le décanteur à carburant.

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

ENTRETIEN INOX ET LAITON :

A entretenir régulièrement.

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

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

WINCHES :

L'entretien des winches doit être fait régulièrement.

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

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

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

Cette graisse a la particularité de réduire la friction et de combattre la corrosion.

Elle présente, en outre, l'avantage d'être propre, non toxique et biodégradable.

VOILES :

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

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

GREENEENT :

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

MOTEUR :

Se reporter à la notice fournie dans le bateau.

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

ANODE :

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

HELICE :

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

NE PAS CHANGER CELLE-CI SANS CONSULTER UN SPECIALISTE.

PRE-FILTRE CARBURANT :

Pour le nettoyage du pré-filtre :

- dévisser entièrement la vis inférieure du bol ;
 - l'enlever ;
 - vider le bol et le nettoyer ;
 - changer le filtre (si nécessaire) ;
 - remonter l'ensemble.
- Pour PURGER, desserrer la vis prévue à cet effet.

PRESSE-ETOUPE :

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

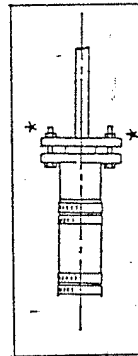
Pour effectuer le réglage :

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

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

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

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



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

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

FUNCTIONNEMENT MOTEUR :

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

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

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

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

Boitier de commande accélérateur et inverseur :

Pour débrayer l'inverseur :

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

Feu de cale :

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

Echappement :

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

Circuit carburant :

Vérifier périodiquement les joints et durits du circuit carburant.

BARRE A ROUE :

Contrôler régulièrement la tension des drosses.

PLAQUE DU CONSTRUCTEUR :

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

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

COQUE :

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

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

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

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

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

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

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

Pour les réparations, voir notice jointe.

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

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

HIVERNAGE

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

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

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

Relever le speedomètre

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

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

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

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

MODE D'EMPLOI

PRECAUTIONS :

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

PROPORTIONS :

Nos produits sont accéléérés, il vous suffit d'ajouter le catalyseur (liquide incolore). La proportion la plus courante est de 2 %.

La prise en gel (temps de travail) est alors d'environ 1 heure, le durcissement est d'environ 10 heures.

MISE EN OEUVRE :

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

Préparer la quantité de gel-coat nécessaire sur une plaque de verre de préférence.

Appliquer le produit avec une spatule ou une pointe.

Mettre une surépaisseur pour prévoir le ponçage à l'abrasif à l'eau et le lustrage pour obtenir une surface brillante.

Pour égaliser les petites retouches sur surfaces lisses, il suffit de coller sur le gel-coat frais, un scotch (ou mieux, un mylar), le décoller après durcissement (pour obtenir une finition très brillante, poncer très fin et lustrer).

STOCKAGE :

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

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

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

NETTOYAGE :

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

TOUJOURS A VOTRE SERVICE

S.A.V. JEANNEAU

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

Votre bateau vous est livré avec en première monte le plein d'huile

Pour une bonne marche et une longue durée mécanique, nous vous recommandons de poursuivre l'entretien avec les huiles **MOTUL** conformément aux références suivantes :

- 1 **MOTUL** 300 2 temps
- 2 **MOTUL** MULTI ES
- 3 **MOTUL** SUPERIOR HP 3C 15 W 40
- 4 **MOTUL** AUTOMATIC B DEXRON

	ESSENCE	DIESEL	INVERSEUR
CAP-CAMARAT 650 1,6 l OMC Sea-Drive (115 CH)	1	-	-
CAP-CAMARAT 650 2,5 l OMC Sea-Drive (155 CH)	1	-	-
SKANES 510 Export 120 CH OMC ou 140 OMC	2	-	-
SKANES 510 Export 125 Volvo ou 145 Volvo	2	-	3
SKANES 575 Export 1,6 OMC l Sea-Drive (115 CH)	1	-	-
SKANES 575 Export 140 OMC ou 170 OMC ou 200 OMC	2	-	-
SKANES 575 Export 145 Volvo ou 200 Volvo	2	-	3
SKANES 650 Export 170 OMC ou 200 OMC ou 2 X 120 OMC	2	-	-
SKANES 650 Export 200 Volvo ou 2 X 125 Volvo	2	-	3
SKANES 650 Export 2,5 l OMC Sea-Drive	1	-	-
SKANES 650 Export D 190 Z BMW	-	3	4
SKANES 650 Export AQAD 40 DP Volvo	-	3	3
DB 23 170 OMC ou 200 OMC	2	-	-
DB 23 200 Volvo	2	-	3
DB 23 2,5 l OMC Sea-Drive	1	-	-
DB 23 175 OMC COBRA ou 205 OMC COBRA	2	-	-
DB 23 230 OMC COBRA ou 260 OMC COBRA	2	-	-
DB 23 260 MERCRUISER	2	-	-
DB 23 D 636 BMW	-	3	4
DB 27 D 636 BMW	-	3	-
DB 27 2 X AQ 151 Volvo	2	-	-
DB 27 2 X B 190 BMW	2	-	4
DB 27 AQ 225 Volvo	2	-	-
DB 33 2 X 260 OMC COBRA	2	-	-
DB 33 2 X D 636 BMW	-	3	4
DB 33 2 X AQAD 40 BDP	-	3	3
LEADER 850 D 636 BMW	-	3	4
LEADER 850 AQAD 40 BDP	-	3	3
LEADER 850 2 X AQ 151 Volvo	2	-	-
ALMERIA 860 2 X D 636 BMW	-	3	4
ALMERIA 860 2 X AQAD 40 DP Volvo	-	3	3
ALMERIA 960 2 X 200 Volvo	2	-	3
ALMERIA 960 2 X D 190 Z BMW ou 2 X D 636 BMW	-	3	4
ALMERIA 960 2 X AQAD 40 DP Volvo	-	3	3
CAP 450 1 GM Yanmar	-	3	3
CAP 540 2 GM 20 Yanmar ou 2002 R Volvo	-	3	3
ARCACHONNAIS 1 GM Yanmar	-	3	3
ESTEOU 530 2003 R Volvo ou 3 GM Yanmar	-	3	3
ESTEOU 630 40 ou 50 Perkins	-	3	4
ESTEOU 630 4 JHTE Yanmar (55 CH)	-	3	4
ESTEOU 630 4 JH-HTE Yanmar (66 CH)	-	3	4
ESTEOU 630 2003 RT Volvo	-	3	3
ESTEOU 730 80 Perkins ou 120 Perkins	-	3	4
ESTEOU 730 124 TMD 40 Volvo ou D 190 BMW	-	3	4
ESTEOU 730 TAMD 40 B ou D 636 BMW	-	3	4
EOLIA 1 GM Yanmar	-	3	3
FANTASIA 1 GM Yanmar	-	3	3
ARCADIA 1 GM ou 2 GM Yanmar	-	3	3
ARCADIA 2002 R Volvo	-	3	3
ATTALIA 2 GM Yanmar ou 2002 R Volvo	-	3	3
SUN-RISE 1 GM ou 2 GM Yanmar	-	3	3
SUN-RISE 2002 R Volvo	-	3	3
SELECTION 2 GM Yanmar ou 2002 R Volvo	-	3	3
SUN-SHINE 3 GM Yanmar	-	3	3
SUN-SHINE Régate 3 GM Yanmar	-	3	3
SUN-FIZZ 40 ou 50 Perkins	-	3	4
SUN-LEGENDE 41 40 Perkins	-	3	4
SUN-LEGENDE 41 50 Perkins	-	3	3
SUN-LEGENDE 41 55 CV Yanmar ou 44 CV Yanmar	-	3	3
SUN-KISS 55 CV Yanmar ou 66 CV Yanmar	-	3	3
SUN-KISS 50 Perkins	-	3	4
TRINIDAD 80 Perkins	-	3	4
ESPACE 620 2 GM Yanmar	-	3	3
ESPACE 990 3 GM Yanmar	-	3	3
ESPACE 990 50 Perkins	-	3	4
ESPACE 1000 50 ou 60 Perkins	-	3	4
ESPACE 1100 50 ou 60 Perkins	-	3	4
ESPACE 1300 50 ou 80 Perkins	-	3	4

INVERSEUR
DIESEL
ESSENCE