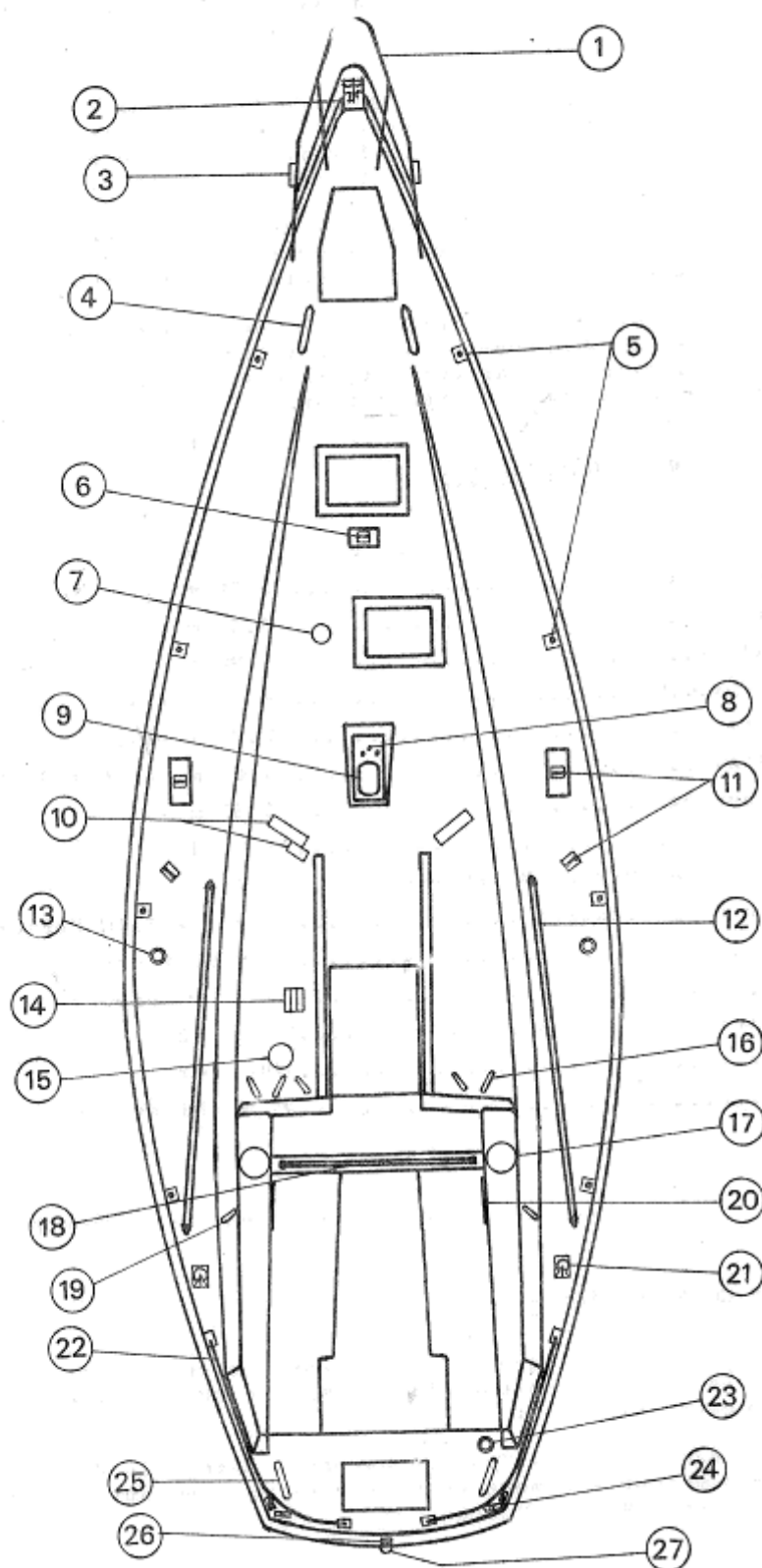


**notice**  
**d'utilisation**  
**et**  
**d'entretien**  
**melody**

## S O M M A I R E

- CARACTERISTIQUES GENERALES	PAGE 1
- PLAN DE PONT	PAGE 2-3
- EMPLACEMENT DES DIVERS APPAREILS A L'INTERIEUR DU BATEAU	PAGE 4-5
- MISE A L'EAU	PAGE 6
- MATAGE	PAGE 6-7-10
- ACCASTILLAGE DU MAT	PAGE 8-9
- BRANCHEMENT DES FEUX DE MAT	PAGE 11
- POSE DES BALCONS ET CHANDELIERS	PAGE 12-13
- MISE EN PLACE DU GREEMENT COURANT	PAGE 13-14-15 16-17
- ACCASTILLAGE DE SPI	PAGE 18-19
- ACCASTILLAGE	PAGE 20-21-22
- VOILES	PAGE 23
- CIRCUIT D'EAU DOUCE	PAGE 24-25-26
- CIRCUIT DE GAZ	PAGE 27
- CIRCUIT ELECTRIQUE	PAGE 28-29-30 31
- SCHEMA DU TABLEAU ELECTRIQUE	PAGE 32
- EMPLACEMENT DES FILS ET FAISCEAUX	PAGE 33-34-35
- W. C.	PAGE 36
- AMENAGEMENTS INTERIEURS	PAGE 37
- MOTEUR	PAGE 38-39-40 41-42

PLAN D'ACCASTILLA "MELODY"



Votre MELODY vient de vous être livré, les CONSTRUCTIONS NAUTIQUES JEANNEAU sont heureuses de vous présenter ce Manuel.

Nous vous recommandons de le lire attentivement ainsi que la notice moteur. Suivez soigneusement ses conseils afin de tirer le maximum de satisfactions de votre bateau, d'éviter toute détérioration et surtout tout ennui ultérieur.

Vous trouverez, dans ce Manuel, des explications concernant la mise en route et le fonctionnement des divers appareils ainsi que des conseils d'utilisation et d'entretien.

Pour tous renseignements complémentaires pouvant vous être utiles, demandez conseils à votre concessionnaire. De même, si un incident se produisait, il est de votre intérêt de vous adresser à lui pour la réparation.

#### CARACTERISTIQUES GENERALES -

Longueur.....	10,25 m
Longueur flottaison.....	8,70 m
Bau maxi.....	3,38 m
Tirant d'eau.....	1,90 m
Déplacement.....	6 T env.
Lest fonte.....	2,9 T env.
Tirant d'air.....	1,67 m + Mât 14,20 m
Hauteur sur ber.....	3,57 m
Jauge.....	11,03 T
N° Homologation Marine Marchande.....	842
Catégorie de navigation .....	1ère - 8/10 Personnes
Eau.....	2 x 90 L env.
Carburant.....	90 L env.
Surface voilure au près.....	75 m <sup>2</sup>
Spinnaker.....	100 m <sup>2</sup>
Rating.....	27,5 Pieds env.

#### CLES -

Vous recevrez avec votre bateau deux clés pour la porte de la cabine.

#### PLAQUE DE CONSTRUCTEUR -

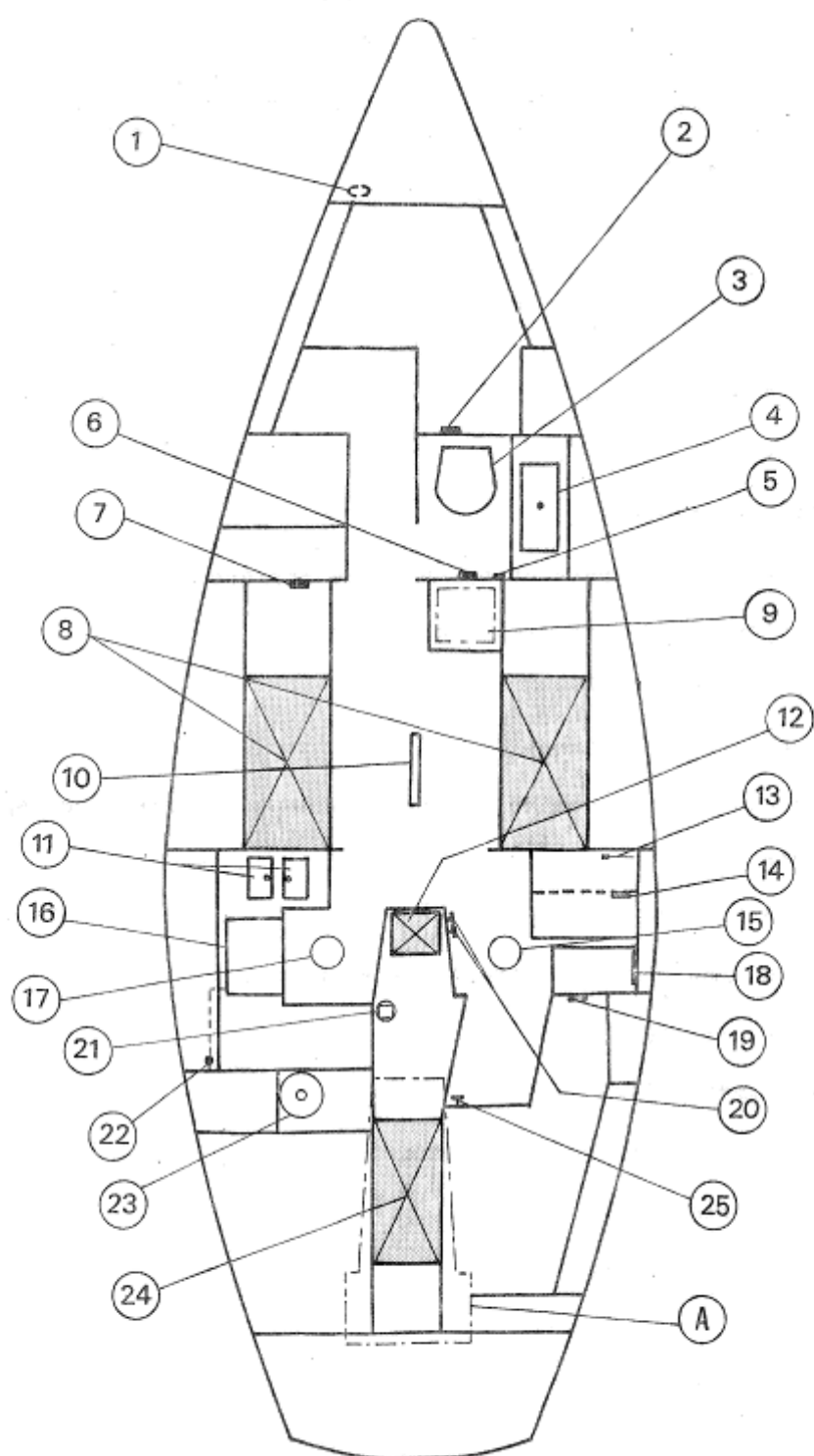
Cette plaque est fixée dans le cockpit du bateau à côté de la commande moteur. Elle comporte obligatoirement les renseignements suivants :

- Année de fabrication - Type du bateau - Catégorie de navigation  
- Puissance moteur - Nombre de personnes maximum autorisées -  
N° d'Approbation Marine Marchande -.

# ACCASTILLAGE MELODY

- |  |  |
|--|--|
| 1 - Balcon Avant   | 27 - Feu de poupe  |
| 2 - Ferrure d'étrave   | A - Emplacement du renfort pour pose d'accastillage supplémentaire.<br>Cotes 400 x 400 |
| 3 - Feux de navigation Avant                                     |  |
| 4 - Taquet d'amarrage Avant                                      |  |
| 5 - Pieds de Chandeliers   |  |
| 6 - Cadène de bas étai   |  |
| 7 - Aérateur   |  |
| 8 - Passe-fil pour feux de Mât                                   |  |
| 9 - Emplanture   |  |
| 10 - Poulies plat-pont   |  |
| 11 - Cadènes de galhaubans et bas-haubans Arrière                |  |
| 12 - Rail d'écoute de Foc avec avale-tout                        |  |
| 13 - Nable remplissage Eau                                       |  |
| 14 - Coinceur triple à cames                                     |  |
| 15 - Winch écoute de Grand'Voile, halebas de Bôme, Drisse de Spi |  |
| 16 - Taquets   |  |
| 17 - Winch écoute de Foc   |  |
| 18 - Barre d'écoute de Grand'Voile avec chariot                  |  |
| 19 - Taquets coinceurs écoute de Foc                             |  |
| 20 - Boîte à manivelles  |  |
| 21 - Poulie de renvois écoute de Foc                             |  |
| 22 - Balcon Arrière (deux parties)                               |  |
| 23 - Nable de remplissage Fuel                                   |  |
| 24 - Chaumard  |  |
| 25 - Taquet d'amarrage Arrière                                   |  |
| 26 - Cadène de pataras   |  |

# EMPLACEMENT DES APPAREILS



## EMPLACEMENTS DES APPAREILS

- 1 - Aérateur Cabine Avant
- 2 - Applique cabine Avant
- 3 - W. C. avec vannes
- 4 - Lavabo
- 5 - Prise de courant 12 V
- 6 - Applique coin toilette
- 7 - Applique carré
- 8 - Réservoir d'eau douce (sous banquettes carré)
- 9 - Zone conseillée pour installation des Sondeur et Speedomètre
- 10 - Tube fluorescent carré
- 11 - Evier
- 12 - Batteries (sous première marche de la descente)
- 13 - Lecteur de carte
- 14 - Barettes de neutre
- 15 - Plafonnier navigateur
- 16 - Réchaud four
- 17 - Plafonnier cuisine
- 18 - Tableau électrique
- 19 - Applique cabine Arrière
- 20 - Coupe-circuits
- 21 - Prise d'eau de mer moteur
- 22 - Robinet de gaz (dans équipet cuisine)
- 23 - Bouteille de gaz (dans coffre cockpit)
- 24 - Réservoir de Gas-oil
- 25 - Robinet du circuit de Gas-oil
- A - Contour fond du cockpit

## MISE A L'EAU -

### Avant la mise à l'eau :

- Prévoir la mise en place des pieds de sondeur et de speedomètre si votre bateau doit être équipé de ces appareils.
- Fermez les vannes de prise d'eau de mer W.C., moteur et évacuation évier.
- Installez des pare-battages, préparez une amarre avant et une amarre arrière, sur le côté de votre bateau qui viendra en contact avec le quai.
- Lors du passage des sangles sous la coque, vérifiez que celles-ci ne viennent porter sur aucun appareil (sondeur, speedomètre, ligne d'arbre, hélice...).

### Pendant la mise à l'eau :

- Ouvrez les vannes W.C. (aspiration et refoulement), prise d'eau de mer moteur, évacuation évier ; vérifiez pour chacune d'elles l'étanchéité au raccordement avec le tuyau correspondant.
- Vérifiez le presse-étoupe ; celui-ci peut goutter légèrement (se reporter au chapitre moteur pour le réglage du presse-étoupe).
- S'il y a lieu, vérifiez l'étanchéité des pieds de sondeur et speedomètre.

## MATAGE -

### Préparation du Mât à terre :

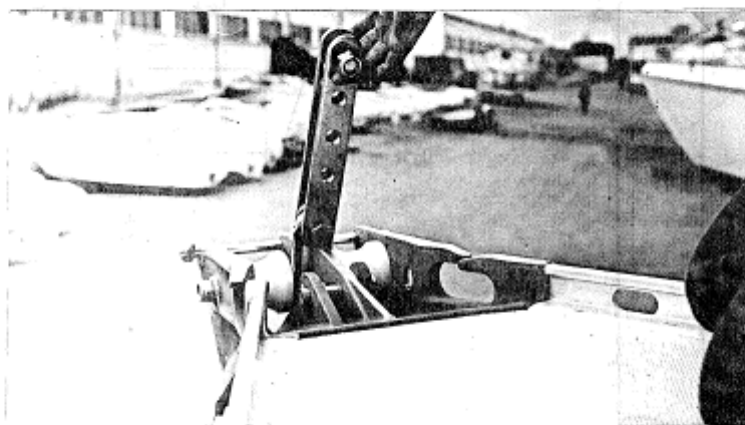
- Lors de la pose du gréement dormant attention à ne pas faire d'interférence entre les câbles dont les longueurs sont très proches les unes des autres. L'étai est plus long (8 cm environ) que le pataras, de plus, son diamètre est plus fort que celui du pataras.
- Engagez l'étai dans l'axe (repère 5, page 8).
- Engagez le pataras dans l'axe (repère 8, page 8), ouvrez les goupilles à fond.
- Engagez les embouts à coquille des bas-haubans dans les lumières correspondantes (repère 16, page 8).
- Fixez le bas-étai sur sa ferrure (repère 17, page 8) et ouvrez la goupille à fond.



- Engagez les embouts à coquille des galhaubans dans les lumières correspondantes (repère 9, page 8). Vous pouvez bloquer les embouts à coquille des bas-haubans et des galhaubans dans leurs logements en les rivetant par le petit trou (repère 10, page 8) prévu à cet effet. Pour cela, utilisez des rivets aluminium 5 x 15.

- Dévissez les vis de blocage (repère 40, page 8) des embouts de barre de flèche. Sortez les embouts, puis défaites la plaquette de retenue (repère 41, page 8) du galhauban en enlevant la vis de fixation (repère 42, page 8) de celle-ci. Engagez l'embout sur le galhauban juste au-dessus du manchon qui servira de butée à la barre de flèche. Remontez la plaquette de retenue, puis emboîtez l'embout dans la barre de flèche et remontez la vis de blocage de celui-ci ; éventuellement, assurez-là à l'aide d'une bande adhésive.

- Fixez la latte d'étai sur la ferrure d'étrave comme indiqué ci-dessous.



- Fixez le ridoir à poignée sur la cadène de pataras, ridoir dévissé au maximum.

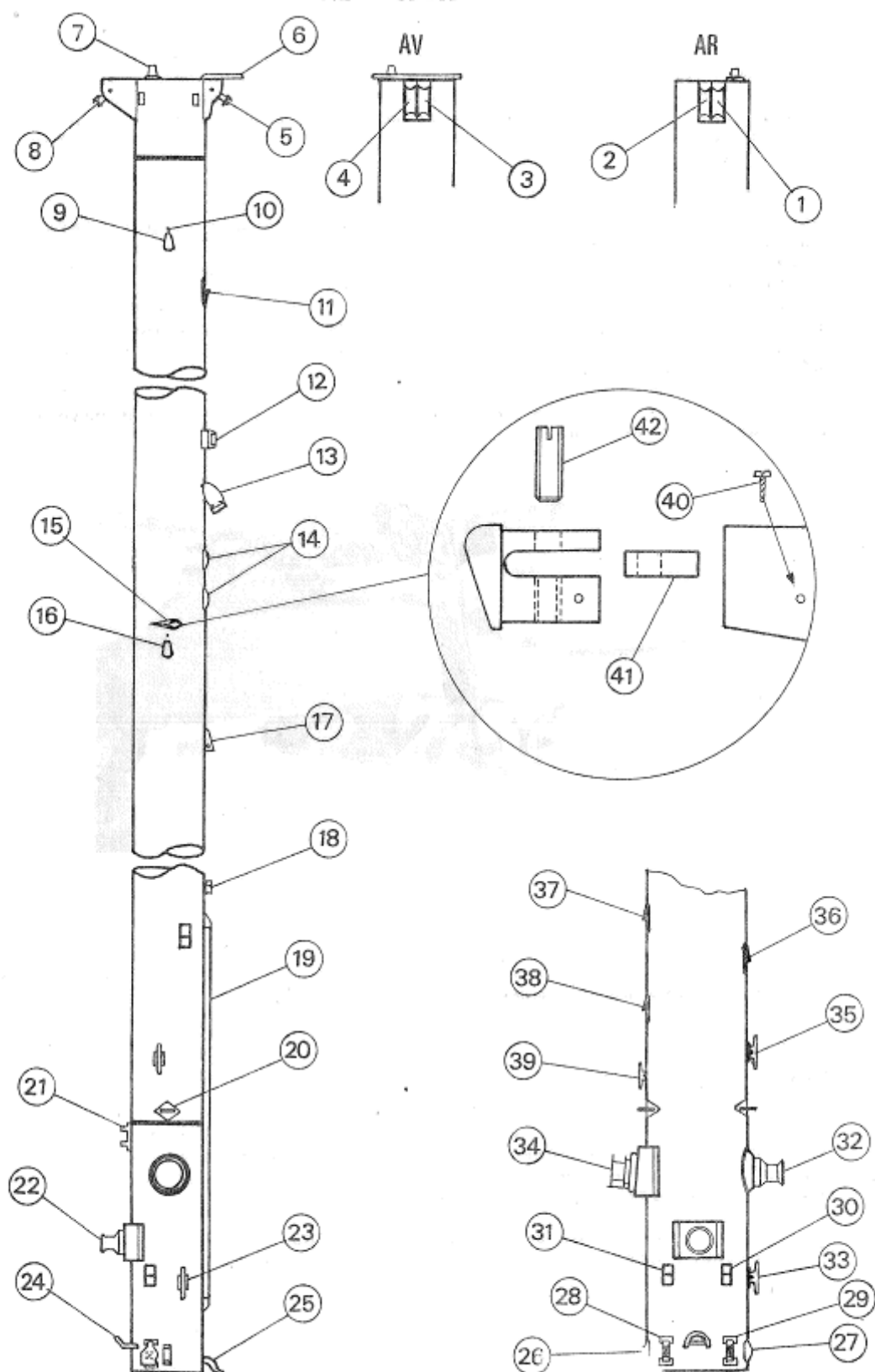
#### Mise en place du Mât :

- Dès que le Mât repose sur son emplanture, fixez les deux bas-haubans arrière et le bas-étai. Une fois ceux-ci en place et leurs goupilles légèrement ouvertes le Mât tient tout seul et vous pouvez libérer la grue immédiatement.

- Mettez en place le reste du gréement en fixant de préférence l'étai avant le pataras.

...

MAT - ACCASTILLAGE



MAT      ACCASTILLAGE

---

1 - Réa balancine de bôme	27 - Sortie balancine tangon tribord
2 - Réa drisse de Grand' Voile	28 - Poulie de renvoi drisse de Spi
3 - Réa drisse de Génois N° 2	29 - Poulie de renvoi drisse de Génois N° 2
4 - Réa drisse de Génois N° 1	30 - Sortie drisse de Génois N°2
5 - Axe de fixation étai	31 - Sortie drisse de Spi
6 - Potence de drisse de Spi	32 - Winch drisse de Génois
7 - Feu de tête de Mât	33 - Taquet drisse de Génois
8 - Axe de fixation pataras	34 - Enrouleur de drisse
9 - Lumière d'ancrage des galhaubans	35 - Taquet drisse de Génois
10 - Perçage pour rivetage des coquilles	36 - Sortie drisse de Génois N°1
11 - Sortie supérieure drisse de Spi	37 - Sortie drisse de Grand' Voile
12 - Feu de hune	38 - Sortie balancine de bôme
13 - Feu de pont	39 - Taquet balancine de bôme
14 - Sorties supérieures balancines de tangon	40 - Vis de blocage embout barre de flèche
15 - Barre de flèche	41 - Plaquette retenue du galhauban
16 - Lumière d'ancrage des bas-haubans	42 - Vis de fixation de la plaquette
17 - Ferrure de fixation bas étai	
18 - Poulie de réglage cloche de tangon	
19 - Rail de tangon	
20 - Anneau de "Jockey Poole"	
21 - Vit de mulet	
22 - Winch de prise de ris	
23 - Taquet réglage cloche de tangon	
24 - Ferrure fixation halebas de bôme	
25 - Fils d'alimentation des feux	
26 - Sortie balancine tangon babord	

...

- A l'aide des deux bas-haubans arrière et du bas-étai (le reste du gréement étant détendu) amenez le Mât dans une position parfaitement verticale. Dans le sens latéral, vérifiez que la course des ridoirs des bas-haubans arrière soit identique. Dans le sens longitudinal, descendez ou remontez d'un trou la fixation de l'étai sur la latte si nécessaire.

- Mettez le gréement en tension en vous assurant que la gorge du Mât reste bien rectiligne. Commencez par l'étai, le pataras et les galhaubans. Terminez le réglage par la mise sous tension des bas-haubans.

- Le véritable réglage du Mât s'effectuera lors des premières sorties sous voiles. Reprendre toujours le réglage sous le vent puis virer de bord pour vérifier.

- Une fois le réglage terminé, bloquez définitivement les ridoirs, protégez les goupilles et boulons au moyen d'une bande adhésive.

- Après quelques sorties, il est bon de contrôler le réglage car les câbles neufs peuvent subir un léger allongement.

#### Entretien du Mât et du gréement :

- Les Mâts en alliage léger et les gréements inox exigent peu d'entretien. Toutefois, un rinçage à l'eau douce est recommandé de temps en temps.

- Surveillez votre gréement ; vérifiez périodiquement l'ancrage des câbles sur le Mât, le blocage des ridoirs, les goupilles. En fin de saison, passez un chiffon gras sur les câbles et graissez les ridoirs.

- Pour éviter aux voiles et écoutes de s'endommager, n'hésitez pas à fourrer au moyen de bandes adhésives toutes les parties qui peuvent présenter quelques aspérités (goupilles, boulons, axes, extrémités de barres de flèche).

- En ce qui concerne le Mât, évitez au port, de frapper les drisses sur le Mât, celles-ci, en battant peuvent rayer le Mât et entamer l'anodisation ; passez, de temps en temps, un chiffon gras dans la gorge des coulisseaux de Grand'Voile et sur le rail de tangon ; en fin de saison, graissez les axes des réas.

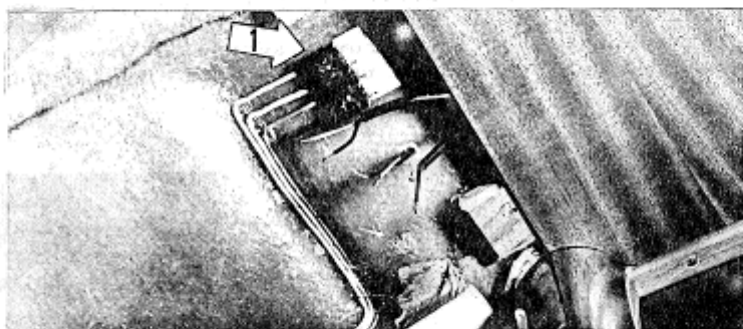
#### Branchement des feux de Mât :

- Pour brancher les feux de mât, il faut raccorder les différents fils sur les dominos (1) situés sous le petit plafond entre l'arceau et la cloison avant du carré après les avoir enfiler dans les passe-fils.

...

...

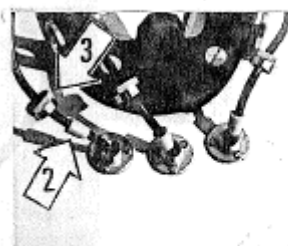
- Pour démonter le plafond, enlevez les deux baguettes acajou de raccordement avec les plafonds adjacents, puis dévissez le plafond tenu par cinq vis "Parker". ATTENTION ! Effectuez la dépose du plafond avec précaution, celui-ci étant ajusté avec précision ; ne pas forcer au risque de le détériorer.



- Les feux de mât sont essayés en atelier et les différents fils sont repérés. Pour le branchement, reportez-vous, d'une part, à l'étiquette collée sur le mât sous les sorties de fils et, d'autre part, à celle située à côté des dominos.

- Raccordez les trois neutres venant du mât sur le domino correspondant au neutre dans le bateau. Puis le fil du feu de mouillage, le fil du feu de pont et le fil du feu de hune sur leurs dominos respectifs.

- Remplacez le plafond et les baguettes. Une fois cette opération effectuée, remontez les passes-fils. Il est conseillé d'enduire le fil et la bague-joint (2) de pâte étanche (type Rubson) avant de revisser le couvercle (3).



- Sur la face avant du mât, en plus des trois fils d'alimentation des feux, il y a une quatrième sortie dans laquelle passe un messenger ; celui-ci ressort sur la face supérieure de la tête de mât et est prévu pour le passage éventuel des fils des appareils électroniques (girouette, anémomètre,...).

#### POSE DES BALCONS ET CHANDELIERS -

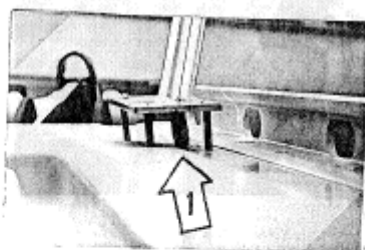
##### Pose du balcon avant :

- Présentez le balcon avant, passez les fils d'alimentation qui sortent par les pieds avant du balcon dans les trous (1)

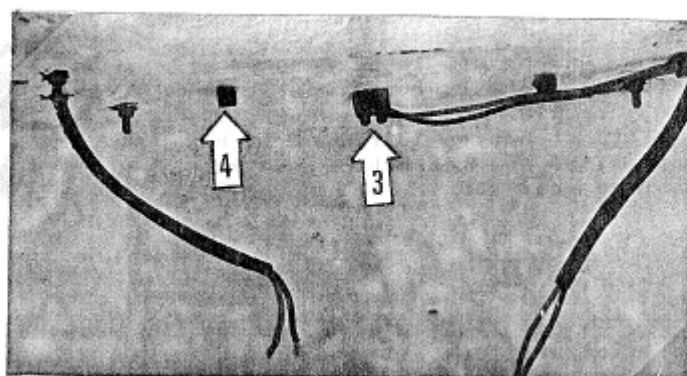
prévus à cet effet dans le pont.

- Enduisez de pâte étanche la face des quatre platines qui viendra en contact avec le pont, puis enfoncez trois vis métaux par pied à travers la platine et le pont.

- Pour la suite du montage, accédez au-dessous des pieds du balcon par le puits à chaîne. Pour les pieds avant, passez les rondelles et les écrous, serrez. Pour les pieds arrière, engagez les contre-plaques inox (2), puis les écrous et serrez.



- Branchez les feux de navigation en les raccordant sur les deux dominos (3) situés sous le pont au milieu du puits à chaîne. Pour cela, passez les fils dans les colliers (4) puis raccordez les deux fils marron venant des pieds du balcon avec le fil noir et les deux fils orange avec le fil rouge. Protégez, éventuellement, le branchement à l'aide de bance adhésive.



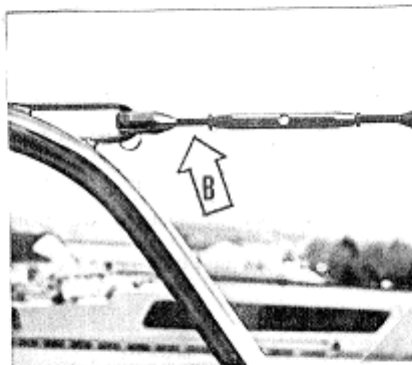
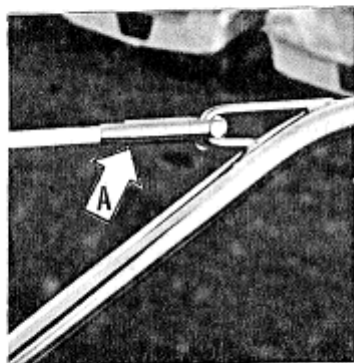
#### Pose des chandeliers et filières :

- Prenez un jeu de chandeliers et filières et fixez les embouts à chape ( ) sur les emplacements correspondants du balcon avant en plaçant, de préférence, l'anneau brisé à l'estérieur.

- Défaites les vis de blocage placées sur les pieds de chandeliers, emboitez les chandeliers dans leur pied respectif en veillant à ce que le manchon d'isolation du chandelier soit

...  
bien en place. Remontez les vis de blocage.

- Fixez les embouts à ridoirs ( ) sur le balcon arrière, tendez fortement les filières, bloquez les ridoirs.



- Procédez de la même manière pour l'autre jeu de chandeliers.

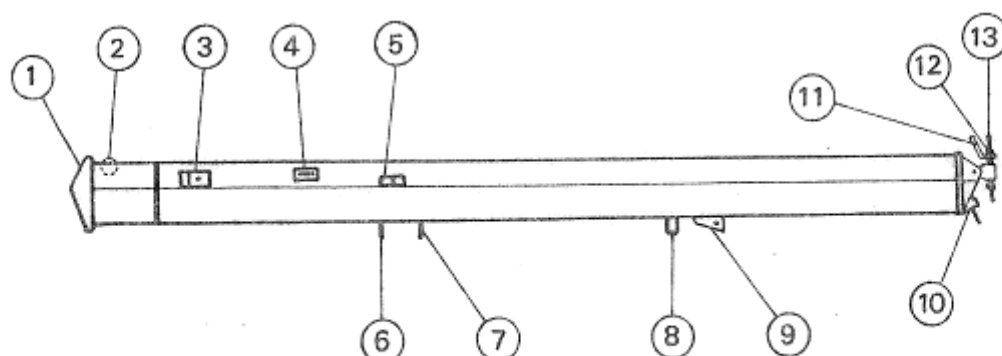
- Fourrez les fixations des filières sur les balcons, principalement sur le balcon avant où les embouts sont en contact fréquent avec le Gênois.

- Les vis de blocage des pieds de chandeliers sont des vis métaux à tête cylindrique 4 x 10.

#### MISE EN PLACE DU GREEMENT COURANT -

- Clarifiez et repérez l'emplacement et le circuit des drisses : la drisse de Gênois sort à tribord, au-dessus du winch ; la drisse de Grand'Voile sort à babord et vient sur l'enrouleur ; la balancine de bôme sort à babord, à côté de la drisse de Grand'Voile et vient sur le taquet situé juste en-dessous.

#### Accastillage de la Bôme :



- 1 - Embout de Bôme fixation balancine de Bôme
- 2 - Réa de sortie étarquage de bordure
- 3 - Poulie de renvoi bosse de ris
- 4 - Pontet de fixation bosse de ris
- 5 - Chicane sortie bosse de ris
- 6 - Pontet de fixation écoute de Grand'Voile
- 7 - Pontet de fixation écoute de Grand'Voile
- 8 - Pontet de fixation écoute de Grand'Voile
- 9 - Fixation du halebas de Bôme
- 10 - Bloqueur triple à cames (2 pour bosses de ris, 1 pour étarquage de bordure)
- 11 - Crocs de ris
- 12 - Axe du vit de mulet
- 13 - Manille de point d'amure

#### Mise en place de la Bôme :

- Enlevez l'axe du vit de mulet (Rep. 12, page ) en défaisant la manille inférieure, puis engagez l'articulation de la Bôme dans le coulisseau fixé sur le Mât ; enfitez l'axe du vit de mulet à travers ces deux pièces, puis remontez la manille.

#### Mise en place de l'écoute de Grand'Voile :

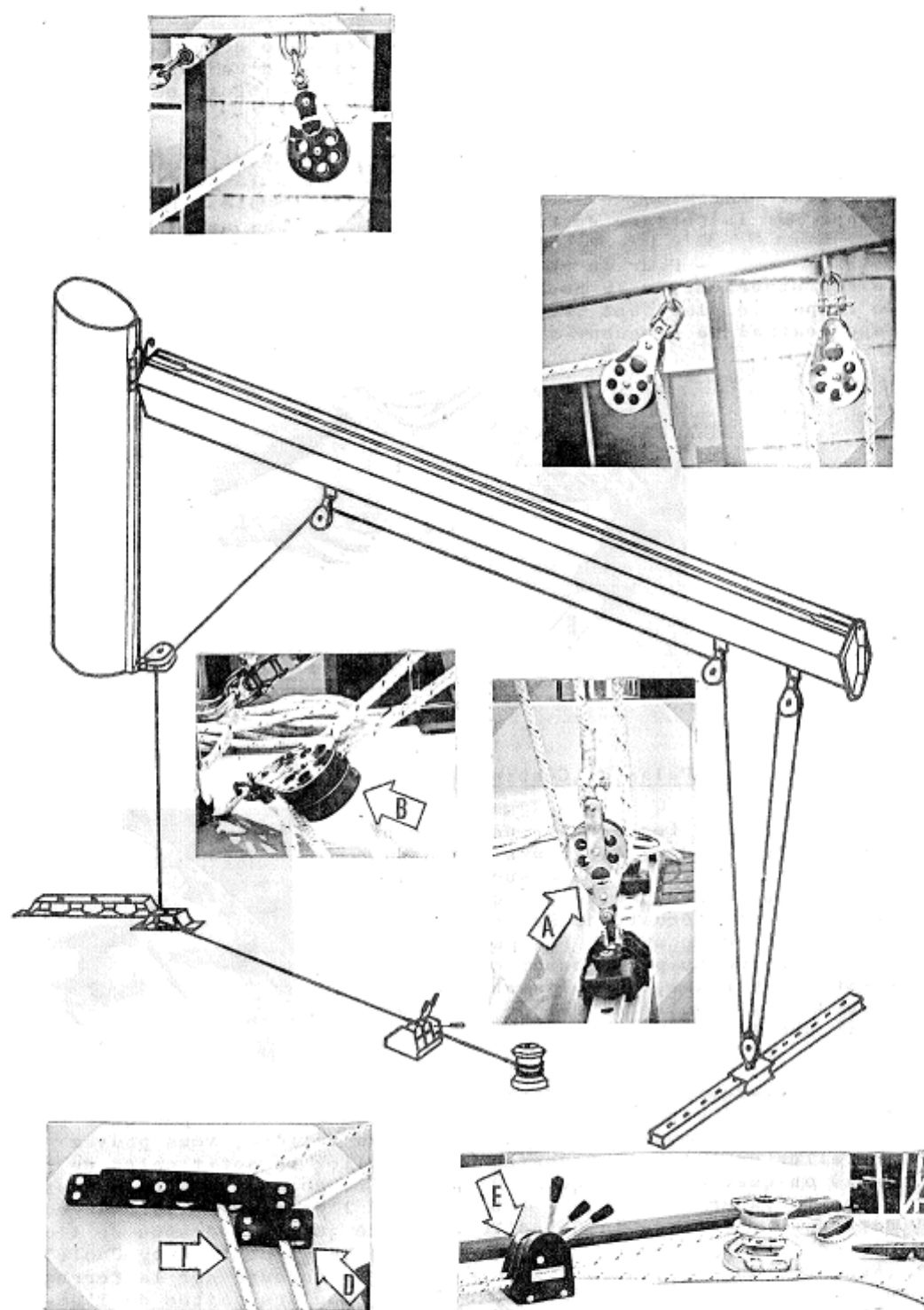
- Le palan d'écoute de Grand'Voile est constitué d'une poulie simple à ringot, de trois poulies simples et d'une poulie double commune au halebas de Bôme et à l'écoute de Grand'Voile.

- Accrochez la poulie simple à ringot (A) sur le chariot de barre d'écoute, puis les trois poulies simples sur les pontets (6, 7, 8) correspondants de la Bôme. La poulie double (B) se frappe sur la patte inox (C) située sur l'emplanture. L'écoute doit suivre le même trajet qu'indiqué page suivante et passe dans le réa inférieur de la poulie double (B).

- Pour le retour au cockpit, passez l'écoute dans la poulie plat-pont simple (D), puis dans le passage intérieur du bloqueur triple (E).

- L'écoute arrive ainsi sur le winch qui est prévu pour trois usages : border l'écoute de Grand'Voile au près ; régler la tension du halebas de Bôme et, aux allures portantes, lorsque la pression sur l'écoute de Grand'Voile ne nécessite plus l'emploi du winch, pour hisser la drisse de Spi.



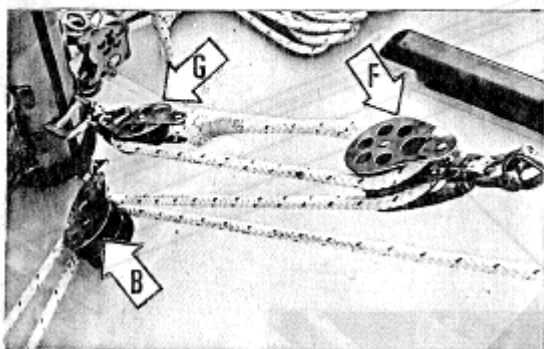


#### Mise en place du halebas de Bôme :

- Le halebas de Bôme est réglable depuis le cockpit. Il est constitué d'une estrope en câble inox, d'un palan équipé d'une poulie double et d'une poulie simple à ringot, des manilles correspondantes.

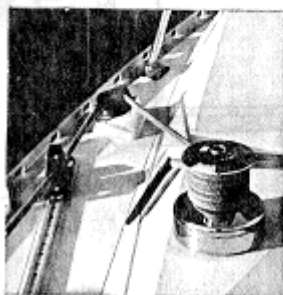
- Accrochez l'estrope sur la platine de fixation (Rep. 9, page 13) du halebas sur la Bôme, puis la poulie double (F) à l'autre extrémité de l'estrope. La poulie simple à ringot (G) se frappe sur la ferrure de fixation (H) du halebas sur le mât.

- Pour le retour du cockpit passez le halebas dans le réa supérieur de la poulie double (B), dans le réa intérieur de la poulie plat-pont triple (Rep. 1, page 15) et dans le passage central du bloqueur à cames triple (Rep. E, page 15).



#### Ecoute de Foc, Palan de Cunningham :

- Les écoutes de Foc sont constituées de deux longueurs de cordage, ceci afin d'éviter les blessures pouvant être occasionnées par un mousqueton lorsque le point d'écoute du Foc bat. Vous les fixerez donc sur le Foc par un noeud chaise. L'écoute passe ensuite à l'extérieur des haubans, dans l'avale-tout, puis dans le poulie de retour avant de venir sur le winch.



- Le vit de mulet étant fixe, l'étauquage du guindant se fait à l'aide de l'enrouleur. Toutefois, si vous désirez parfaire cet étauquage sans modifier la hauteur de la têtère, vous pouvez installer un palan de "cunningham" : reliez un petit palan de trois ou quatre brins équipé d'une poulie coinçeuse à un cordage d'une longueur d'environ 1 m 50. Passez l'extrémité libre du cordage dans l'oeil de la Grand'Voile placé juste au-dessus de l'oeil d'amure. Frappez cette extrémité sur l'anneau de "Jockey Poole" (Rep. 20, page 8), puis fixez la poulie coinçeuse sur la ferrure de fixation du halebas de Bôme ou sur l'une des pattes de l'emplanture. Pour étauquer le guindant, il suffit de border le palan,

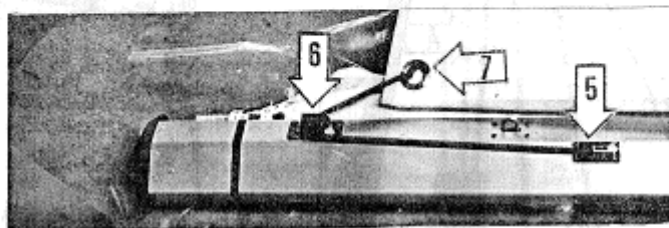
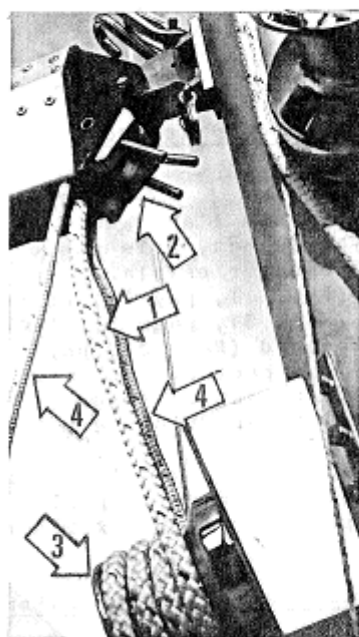
#### Etarquage de bordure bosses de ris :

- L'etarquage de bordure (1) est constitué d'un cordage textile passant à l'intérieur de la Bôme et ressortant sous la Bôme par le conduit central du bloqueur à cames triple (2) qui équipe celle-ci à son extrémité côté point d'amure. Pour etarquer la bordure, utilisez le winch (3), actionnez ensuite le bloqueur à cames correspondant et libérez le winch qui sera disponible pour les prises de ris.

- Votre bateau est équipé d'un système de prise de ris rapide très agréable car le winch de prise de ris est reporté sur le pied du mât où il est beaucoup plus facile de travailler.

- Les bosses de ris (4) passent à l'intérieur de la Bôme, elles rentrent dans celle-ci par les chicanes inox (5) et ressortent par les deux conduits extérieurs du bloqueur à cames triple (2). De ce fait, il est nécessaire de laisser ces bosses de ris "à poste" sur la Bôme en permanence.

- Pour les mettre en place, préparez deux bosses de ris  $\varnothing$  10 ou 12, d'une longueur d'environ 7 m 80 pour le premier ris et 10 m 30 pour le second ris. Passez-les dans les poulies de renvois (6) situées de chaque côté de la Bôme, puis à l'intérieur de celle-ci à l'aide des messagers qui sont en place.



- Pour prendre un ris, passez la bosse dans l'oeil (7) correspondant de la voile, puis accrochez-la sur le pontet situé de l'autre côté de la Bôme. Utilisez le winch (3) pour etarquer la bosse, actionnez le bloqueur à cames correspondant pour coincer celle-ci et libérez le winch pour le second ris.

- Lorsque les bosses de ris ne sont pas utilisées, vous pouvez faire un nœud d'arrêt à l'extrémité de celles-ci de façon à ce qu'elles viennent se bloquer sur les poulies de renvois et vous ferez le cordage excédentaire sous le bloqueur à cames.

## ACCASTILLAGE DE SPI (Option) :-

- L'accastillage de Spi comprend : deux balancines, deux halebas de tangon, une drisse de Spi, deux écoutes ou bras de Spi ainsi que les poulies et manilles nécessaires.

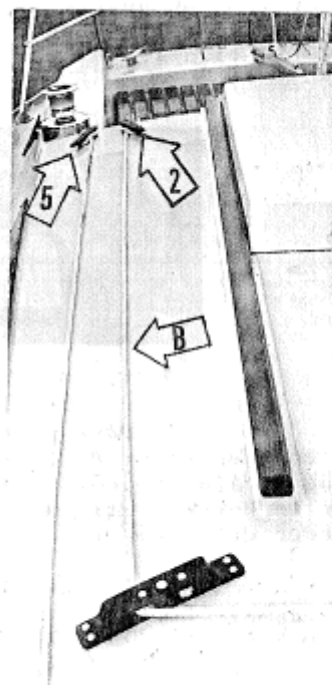
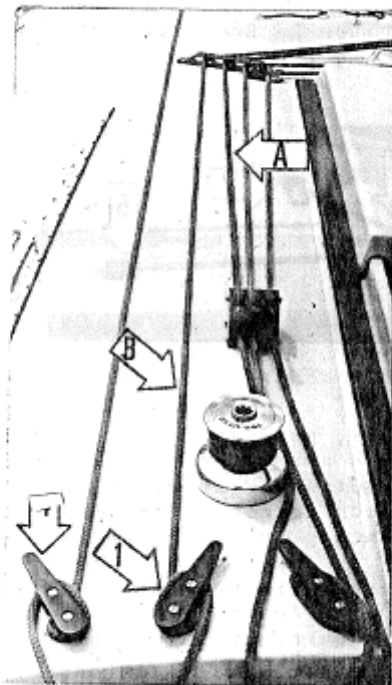
### Mise en place de la drisse de Spi :

- Frappez la poulie simple située sur la drisse de Spi sur l'anse babord de la potence (Rep. 6, page 8) située en tête de mât, puis passez la drisse à l'intérieur du mât à l'aide du messenger en place. La drisse rentre dans le mât par la chicane (Rep. 11, page 8) et ressort en pied de mât par la chicane babord (Rep. 31, page 8). Elle passe ensuite dans la poulie orientable babord (Rep. 28, page 8), dans le réa central de la poulie triple plat-pont babord et dans le passage extérieur du bloqueur à cames. Le trajet de la drisse de Spi est indiqué par le repère A sur la photo de "Mise en place des Balancines".

- Vérifiez, d'autre part, que la partie de la drisse située entre la poulie de tête de mât et la chicane supérieure passe librement à babord de l'étai (en regardant vers l'avant).

### Mise en place des balancines de tangon :

- L'accastillage de Spi comprend deux balancines de tangon. Passez celles-ci à l'intérieur du mât à l'aide des messagers en place. Les balancines rentrent dans le mât par les boîtes à réa (Rep. 14, page 8) situées à hauteur des barres de flèche, et ressortent en pied de mât par les boîtes à réa (Rep. 26 & 27, page 8).



- La balancine babord passe ensuite dans le réa extérieur de la poulie plat-pont triple babord et vient sur le taquet enfal (1) sur l'arrière du roof.

- La balancine tribord passe dans le réa extérieur de la poulie plat-pont double tribord puis vient sur le taquet (2) sur l'arrière du roof.

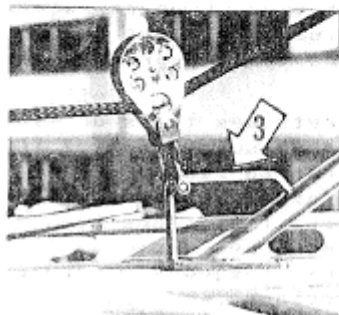
- Afin d'éviter tout risque de laisser échapper les balancines lors d'un réglage, nous vous conseillons d'enfiler celles-ci dans le passage central des taquets (1 & 2) et de faire un nœud d'arrêt à leur extrémité.

- Le trajet des balancines est indiqué par les repères B sur les photos ci-dessus.

#### Mise en place des halebas de tangon :

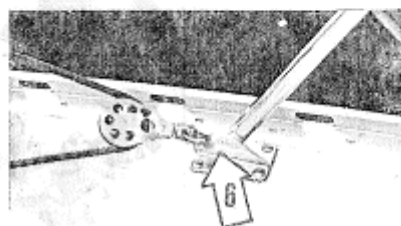
- Fixez les poulies simples situées sur les halebas de tangon sur les pontets (3) des pieds arrières du balcon avant. Les halebas viennent ensuite à l'arrière du roof sur les taquets (Rep. 4, page 18) pour le halebas babord et (Rep. 5, page 18) pour le halebas tribord.

- Il est conseillé, comme pour les balancines, d'enfiler les halebas dans le passage central des taquets, puis de faire un nœud d'arrêt à leur extrémité afin d'éviter qu'ils ne s'échappent complètement pendant un réglage.



#### Mise en place des écoutes de Spi -

- Accrochez les poulies de renvoi des écoutes de Spi sur les cadènes (6) situées sur les pieds de balcon arrière. Au repos vous pouvez frapper les mousquetons sur les pieds de balcon avant en veillant bien à ce que les écoutes passent à l'extérieur de tout (écoutes de Foc, haubans, etc...) et amarrez le dormant des écoutes sur les taquets arrière ou tout autre point.



#### Entretien des drisses et écoutes :

- Cet entretien se réduit surtout à une surveillance des traces d'usure possible sur les drisses et écoutes (gendarmes sur les drisses, usure des écoutes au passage dans les réas). N'hésitez pas à changer une drisse ou une écoute si une amorce de rupture sérieuse apparaît.

...

- Surveillez particulièrement les épissures des drisses mixtes et les surliures ; ces dernières étant sensibles au raguage. Si le fil d'une surliure se casse, arrêtez-le provisoirement et refaites complètement la surliure dès que possible.

- Rincez périodiquement vos drisses et écoute. En fin de saison, rincez et graissez tous les mousquetons et les réas des poulies.

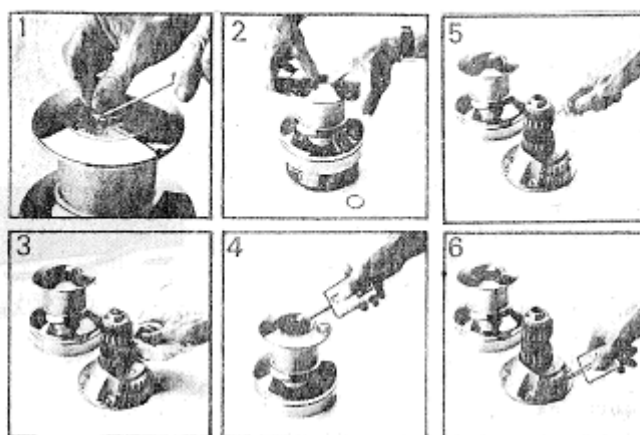
- Pour le tangon, rincez et graissez périodiquement le mécanisme des mâchoires. D'autre part, pour éviter de détériorer celui-ci- lorsqu'il vient porter sur l'étai ou le bas étai, nous vous conseillons de le fourrer aux emplacements correspondants.

#### ACCASTILLAGE -

##### Winches :

- Tous les winches tournent dans le sens des aiguilles d'une montre, enroulez donc l'écoute dans ce sens sur les winches. Pour embrayer, il suffit d'un ou deux tours sur le winch, ce n'est que pour border avec la manivelle que vous ferez des tours supplémentaires.

- Huilez avec une huile fluide (type 3 en 1) les cliquets des têtes de winches tous les mois. Deux ou trois fois dans la saison, démontez les tambours, rincez les winches et graissez-les. En fin de saison, démontez-les, nettoyez-les complètement à l'aide d'une petite brosse avec de l'essence ou du gas-oil. Vérifiez l'état des ressorts et des cliquets. Graissez les roulements, les roues dentées, le tambour, etc.... Nous vous conseillons d'avoir toujours à bord quelques circlips, cliquets et ressorts de rechange.



##### Winches de drisse de Foc et winches d'écoute de Grand'voile - Halebas de Bôme :

- Ce sont des winches à deux vitesses automatiques, la première en tournant la manivelle dans le sens des aiguilles d'une montre, la deuxième en tournant la manivelle dans le sens inverse.

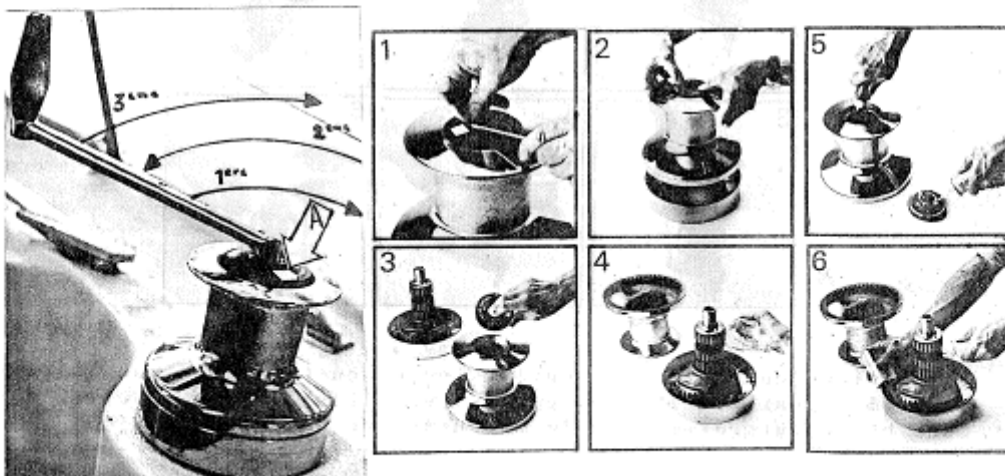
- Pour l'entretien, retirez le circlip à l'aide d'une lame de couteau ou d'un petit tournevis (1), enlevez le tambour (2), nettoyez l'intérieur du winch à l'aide d'un chiffon non  
20

...

pelucheux (3), huilez les cliquets de la tête (4), graissez les roulements (5), les roues dentées (6), les dents et l'intérieur du tambour. Lors du remontage, veillez à la bonne mise en place des cliquets.

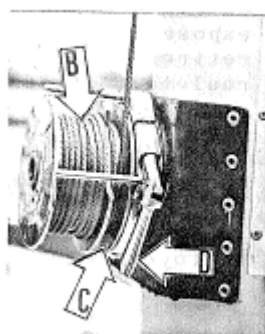
#### Winches d'écoutes de Foc :

- Ce sont des winches à trois vitesses automatiques, pour engager la première vitesse appuyez sur le bouton blanc (A) situé sur la tête du winch ; la première vitesse s'obtient alors



en tournant la manivelle dans le sens des aiguilles d'une montre. La seconde en tournant dans le sens inverse et la troisième en reprenant le sens des aiguilles d'une montre ; pour obtenir à nouveau la première vitesse, il faut réappuyer sur le bouton.

- Pour l'entretien, retirez le circlips (1), sortez le tambour (2), enlevez le mécanisme de la tête (3), nettoyez l'intérieur du winch (4), huilez le mécanisme de la tête et graissez les dents supérieures et inférieures du tambour (5), graissez les roulements et les roues dentées (6).



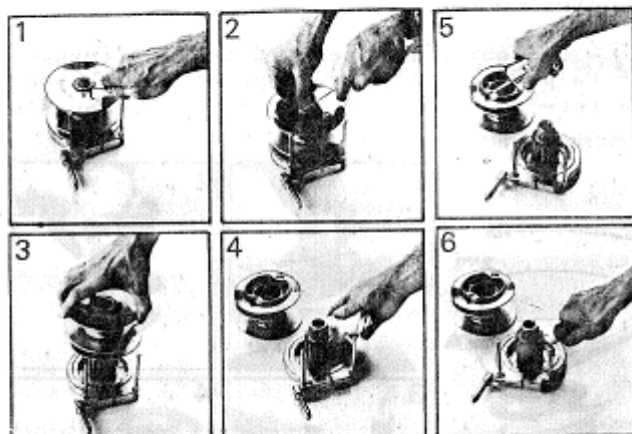
#### Winch enrouleur de drisse :

- Le winch enrouleur de drisse emmagasine la drisse sur un tambour. Il tourne comme les autres dans le sens des aiguilles d'une montre. C'est un winch à une vitesse qui permet de "pomper" en fin d'étarquage.

- La drisse est emmagasinée sur le grand tambour (B) puis, quand la voile est presque complètement hissée, le câble doit être guidé sur le petit tambour (C) afin d'éviter à l'étarquage final d'écraser les spires du câble enroulé sur le grand tambour.

- Ce winch est équipé d'un frein, celui-ci est actionné par le levier (D). Le frein doit être serré fermement (tournez le levier dans le sens des aiguilles d'une montre) avant de hisser la voile. Pour affaler, désserrez le frein et contrôlez la vitesse de descente avec le levier. ATTENTION ! A ne jamais désserrez le frein lorsque la manivelle est en place, celle-ci se mettrait à tourner follement et pourrait causer de graves blessures.

- Pour l'entretien, à l'aide d'une clé "Hallén" (Réf. 1/8") desserrez les deux vis de fixation du câble sur le tambour (1), retirez le circlips (2), enlevez le tambour (3), nettoyez



l'intérieur du winch (4), huilez les cliquets situés sur le tambour (5), graissez les roulements (6). ATTENTION ! Ne mettez aucune huile ou graisse sur le mécanisme de freinage.

#### Winch de prise de ris :

- C'est un winch à une vitesse qui permet de pomper en fin d'étarquage. Du fait de sa position, il est particulièrement exposé aux embruns. Soignez donc son entretien. Pour le démonter, retirez le circlips, enlevez le tambour, graissez les cliquets, le roulement et les dents du tambour.

#### Poulies de retour, Avale-touts, Ridoir de pataras :

- En fin de saison, graissez les poulies de retour, nettoyez et graissez les pistons et les axes des avale-touts.

- Le ridoir de pataras à poignées vous permet de mettre facilement le gréement en tension et de reprendre la flèche de l'étai à mesure que le vent force. N'oubliez pas en arrivant au port de relâcher la tension. Pour tendre le pataras, tournez le ridoir dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

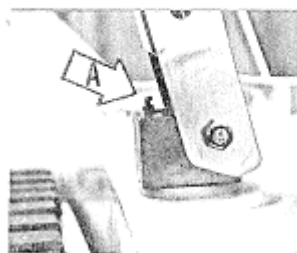
- ATTENTION ! Le ridoir de pataras à poignées ne doit jamais être en tension lorsqu'il est en butée (ouverture maximum), cette butée, ayant uniquement un rôle de guide, risquerait de se rompre.

- Le ridoir à poignées qui équipe votre bateau est particulièrement bien protégé contre le milieu salin. Toutefois, il est recommandé de le graisser deux ou trois fois par an.



### Barre Franche :

- La barre franche est articulée sur le carré de bronze, ce qui permet de relever celle-ci pour dégager le cockpit lorsque vous êtes au port ou au mouillage. D'autre part, vous pouvez ajuster la hauteur de la barre en position horizontale à l'aide de la petite vis (A) située sur le carré de bronze. Pour modifier cette hauteur, relevez la barre, débloquez l'écrou d'arrêt de la vis, puis vissez ou dévissez celle-ci. Lorsque la hauteur de la barre en position horizontale vous convient, rebloquez l'écrou.



### VOILES -

Votre bateau est livré avec trois voiles :

- La Grand'Voile de 25 m<sup>2</sup>, 310 Gr., est équipée de deux bandes de ris. Si vous ferlez la Grand'Voile sur la bôme, il est préférable d'enlever les lattes. Lorsque vous prenez un ris n'oubliez pas de nouer les garcettes. ATTENTION ! Celles-ci servent uniquement à ramasser la toile devenue superflue ; elles ne doivent en aucun cas exercer de traction sur la partie de la voile établie, ce qui risquerait de provoquer des déchirures.

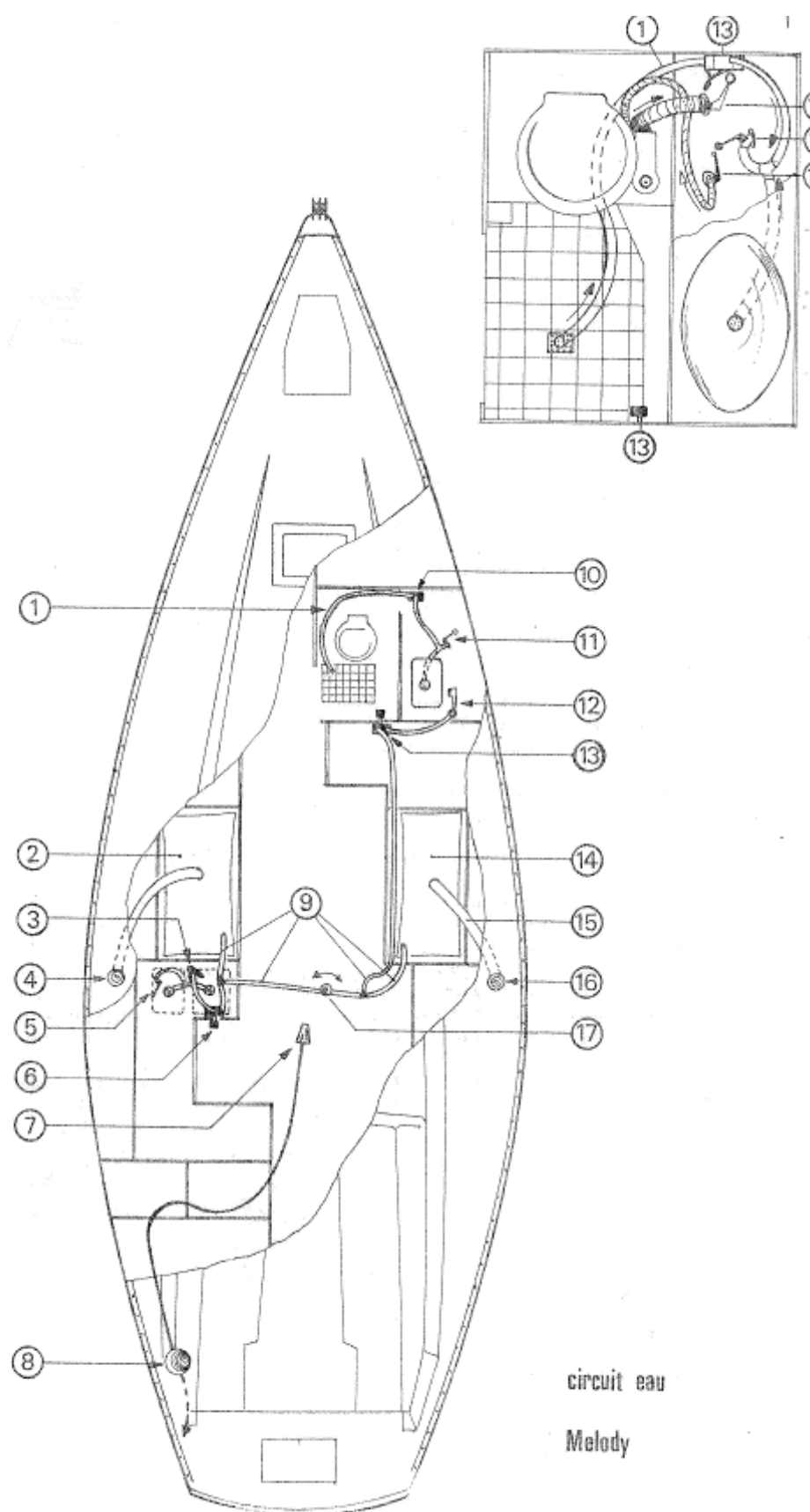
- Le Gênois Médium de 50 m<sup>2</sup>, 260 Gr., c'est la voile d'avant qui travaille le plus souvent, elle est particulièrement exposée au ranguage. Surveillez les parties en contact fréquent avec la ferrure d'étrave, le balcon avant et les extrémités de barres de flèche. De même, ne conservez pas votre Gênois par une force de vent trop importante vous risqueriez de le déformer.

- Le Tourmentin de 9 m<sup>2</sup>, 400 Gr..

- Rincez périodiquement vos voiles à l'eau douce et surtout pliez-les le plus souvent possible. En fin de saison, huilez les mousquetons du Gênois et du Tourmentin, de même, si quelques coutures sont fatiguées, profitez de l'hiver pour les faire vérifier et reprendre par votre voilier. Effectuez vos premières sorties par vent moyen et ne "tirez" pas exagérément sur vos voiles de façon à laisser celles-ci prendre leur forme progressivement.

- Votre bateau peut être équipé de nombreuses autres voiles dont voici une liste :

- Gênois Léger.....	50,80 m <sup>2</sup>	.....	(160 Gr.	env.)
- Gênois Lourd.....	43,50 m <sup>2</sup>	.....	(370 Gr.	" )
- Foc N° 1.....	33,00 m <sup>2</sup>	.....	(350 Gr.	" )
- Foc N° 2.....	21,00 m <sup>2</sup>	.....	( 11	" )
- Reacher.....	51 00 m <sup>2</sup>	.....	( 210 Gr.	" )
- Big Boy.....	51 00 m <sup>2</sup>	.....	( 55 Gr.	" )
- Trinquette de large.....	15 m <sup>2</sup>	.....	(160 Gr.	" )
- Spinnaker Léger Radial/....	108 m <sup>2</sup>	.....	( 30 Gr.	" )
- Spinnaker Médium Radial....	108 m <sup>2</sup>	.....	( 55 Gr.	" )
- Spinnaker Médium Tri Radial	108 m <sup>2</sup>	.....	( 55 Gr.	" )
- Spinnaker Tri Radial Lourd.	108 m <sup>2</sup>	.....	( 65 Gr.	" )
- Spinnaker Starcut .....	108 m <sup>2</sup>	.....	( 65 Gr.	" )

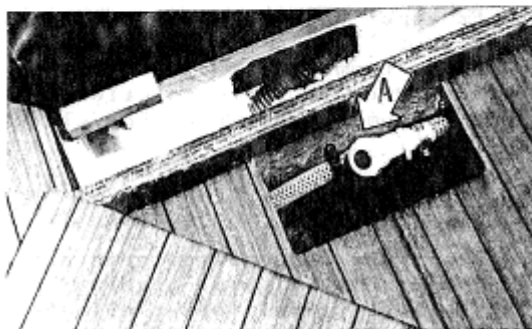


# CIRCUIT "EAU DOUCE"

- 1 - ASPIRATION DOUCHE
- 2 - RESERVOIR EAU BABORD
- 3 - ARRIVEE EAU EVIER CUISINE
- 4 - NABLE EAU BABORD
- 5 - EVACUATION EVIER VANNE  $\frac{1}{4}$  DE TOUR
- 6 - POMPE A PIED EVIER CUISINE
- 7 - CREPINE POMPE DE CALE MANUELLE
- 8 - POMPE DE CALE MANUELLE
- 9 - ALIMENTATION EAU DOUCE
- 10 - POMPE MANUELLE EVACUATION DOUCHE
- 11 - SORTIE DOUCHE + LAVABO VANNE  $\frac{1}{4}$  TOUR
- 12 - DOUCHETTE
- 13 - POMPE A PIED DOUCHETTE/LAVABO
- 14 - RESERVOIR EAU TRIBORD
- 15 - REMPLISSAGE RESERVOIR EAU TRIBORD
- 16 - NABLE EAU TRIBORD
- 17 - ROBINET 2 VOIES EQUILIBRAGE RESERVOIRS

Pour établir la communication entre les réservoirs, enlevez la partie du plancher située juste au pied de la descente et ouvrez le robinet (A). Une fois le rééquilibrage des niveaux effectué, n'oubliez pas de refermer le robinet.

ATTENTION ! N'établissez pas la communication entre les réservoirs lorsque le bateau gîte.



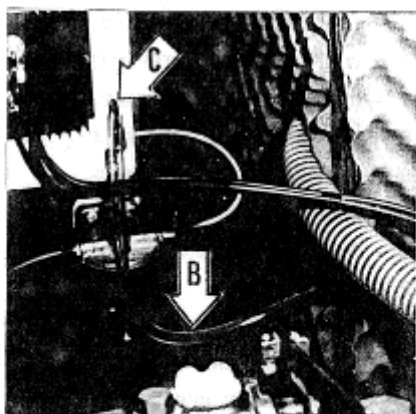
L'évacuation des éviers se fait directement à la mer et est commandée par la vanne (5) ; les évacuations du lavabo (11) et du caillebotis (11) de la douche se rejoignent sur la même vanne de sortie.

Les eaux usées de douchette s'évacuent par une pompe manuelle (13)

#### Evacuation des évier et vidange de la glacière :

- L'évacuation des évier se fait directement à la mer. Pour les vider, ouvrez la vanne (Rep. 8 sur le schéma du circuit général) située dans l'équipet sous les évier. Pensez toujours à refermer la vanne après usage sinon, à la gîte, côté babord, l'eau de mer remonterait par la canalisation dans les évier et pourrait déborder.

- L'évacuation de la glacière se fait dans la cale moteur par l'intermédiaire d'un petit tuyau (B). L'extrémité de ce tuyau se trouve dans le compartiment moteur et est maintenu au-dessus du niveau de la glacière par le petit crochet (C). Pour évacuer l'eau de la glacière, soulevez le fond du placard à cirés, décrochez le tuyau et posez-le dans le fond de la cale moteur. Lorsque la vidange est terminée, raccrochez le tuyau sur son support. Si la quantité d'eau vidangée est importante, n'oubliez pas d'actionner l'une des pompes pour évacuer celle-ci hors du bateau.



#### Pompe de cale moteur et pompe de cale manuelle :

- Le moteur YANMAR possède une pompe couplée avec le moteur. Le corps de la pompe fait partie du moteur et est divisé en deux parties : l'une qui aspire l'eau de refroidissement du moteur, l'autre qui aspire l'eau de la cale moteur par l'intermédiaire d'une crépine placée au fond de cette cale. Nettoyez de temps en temps la crépine afin d'éviter qu'elle ne se bouche.

- En appui de cette pompe, une pompe de cale manuelle à gros débit est installée à l'arrière du cockpit, sur l'hiloire babord. Celle-ci est commandée par un levier rangé sous le capot du coffre à voiles. Pour la faire fonctionner, emboitez le levier dans le corps de la pompe, puis actionnez-le de bas en haut.

#### Lavabo du coin toilette -

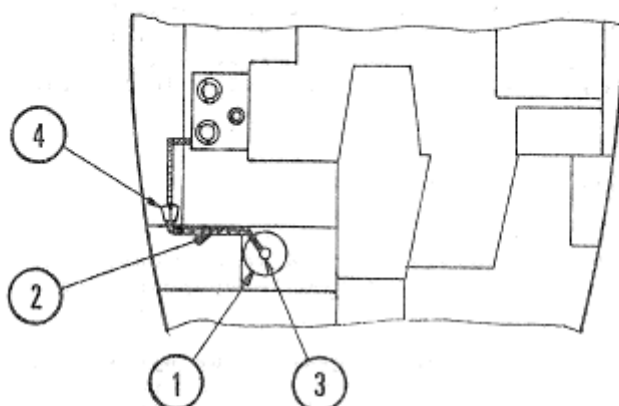
- Le lavabo du coin toilette est alimenté en eau par une douchette équipée d'un flexible, ce qui permet de s'en servir soit comme d'un robinet normal lorsqu'elle est sur son support, soit comme douche en la sortant de son support, l'eau de la douche s'évacuant alors par le caillebotis situé sur le plancher du coin toilette.

#### CIRCUIT DE GAZ -

- La bouteille de gaz (1), d'une contenance de 3 Kgs,

est installée dans un petit coffre situé à babord dans le cockpit et maintenue en place par un sandow. Le coffre est assez vaste pour vous permettre de stocker une bouteille de rechange. Le gaz est acheminé jusqu'au réchaud Four par un tuyau en cuivre (2) dont le trajet est indiqué ci-dessous. Le tuyau passe dans l'équipet situé au-dessus de la glacière, dans l'équipet à gauche du réchaud puis sous le plan de travail de la cuisine. L'arrivée du gaz est commandée par le robinet sur le détendeur (3) et par le robinet (4) situé dans l'équipet à gauche du réchaud, au-dessus du plan de travail.

- Lors de la réception de votre bateau, la bouteille se trouve dans son logement mais n'est pas branchée. Vissez le détendeur sur la bouteille puis ouvrez le robinet situé sur celui-ci. N'oubliez pas, éventuellement, de raccrocher le sandow de fixation.



#### Réchaud Four -

- Celui-ci est monté sur cardan mais peut être bloqué en position horizontale par un verrou situé à droite derrière le réchaud. Pour allumer celui-ci, vérifiez que le robinet du détendeur est bien ouvert. Ouvrez le robinet placé dans l'équipet de la cuisine puis tournez le bouton que vous avez choisi en appuyant sur celui-ci. Allumez le brûleur correspondant et gardez le bouton appuyé pendant au moins 10". Ces boutons sont, en effet, munis d'un thermo-élément qui commande une sécurité coupant automatiquement l'arrivée de gaz si le brûleur s'éteignait.

- Vous trouverez des renseignements plus détaillés sur l'utilisation de ce réchaud en vous reportant à la notice du constructeur que vous trouverez dans la table à carte de votre bateau.

#### CIRCUIT ELECTRIQUE -

- Tension utilisée : 12 Volts, 80 Ampères..

- Les batteries de 6 Volts, 80 Ampères, sont situées au pied de la descente, sous la première marche. Elles sont au nombre de quatre, couplées deux à deux : deux alimentent le moteur,

les deux autres le circuit électrique du bord.

#### Principe de fonctionnement et branchement général des circuits :

- Le principe du trajet des circuits est indiqué par le schéma page suivante. Les repères R1, R2, etc... sur les barrettes de neutre indiquent les retours des différents appareils, leur correspondance est donnée dans le tableau page 34. Le tracé en pointillé poursuit le trajet jusqu'à un des appareils à titre d'exemple.

##### 1) Circuit alimentation moteur :

Les deux batteries moteur sont couplées ensemble de façon à produire du 12 Volts. Le (+) du groupe va alimenter le moteur en passant par le coupe-batterie moteur et se branche sur le relai du démarreur. Le (-) se branche sur un boulon de fixation du démarreur.

##### 2) Circuit alimentation bord :

Le (+) du groupe de batteries bord va alimenter la borne (+) du tableau électrique en passant par le coupe-batterie bord.

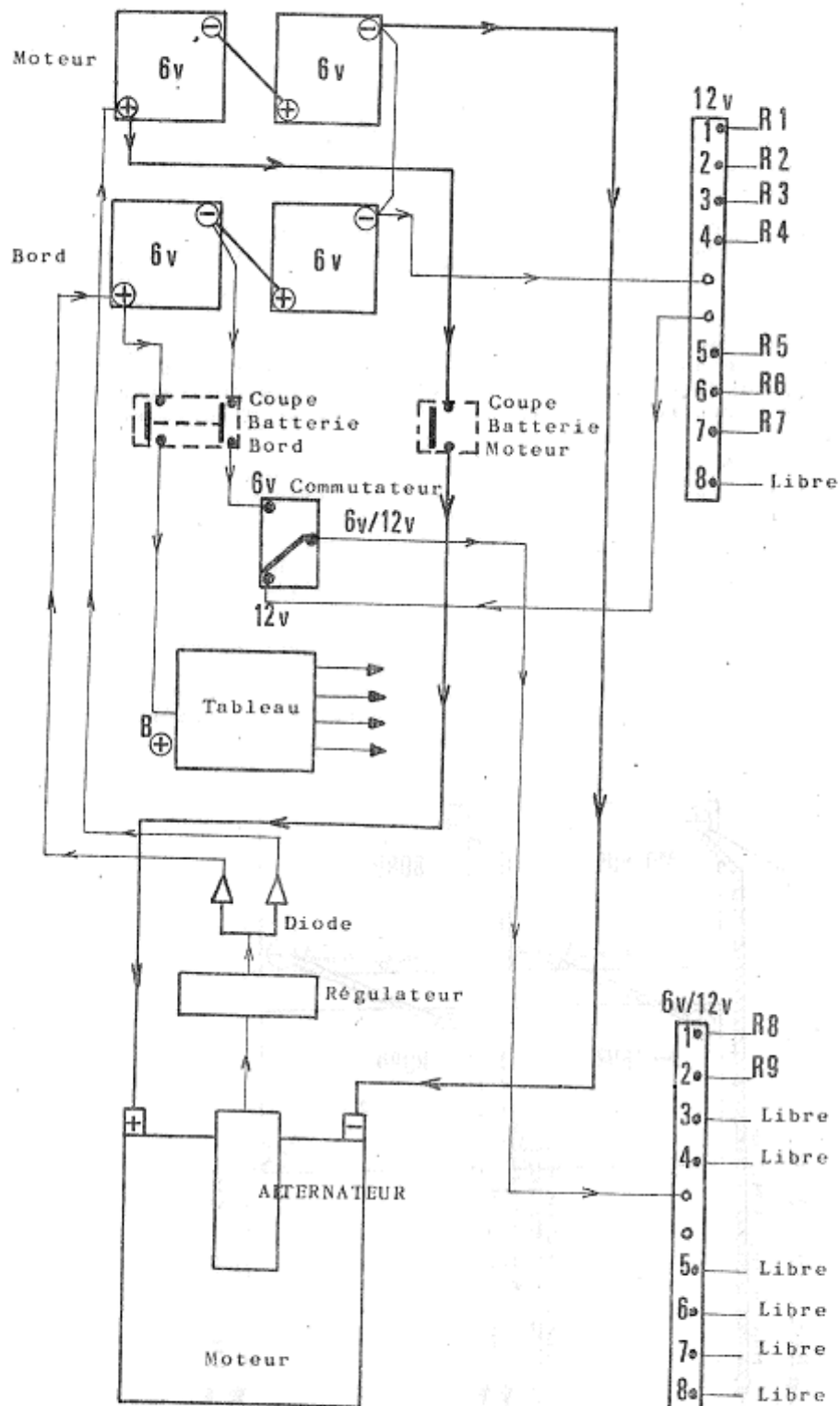
Pour le (-) le circuit étant équipé d'un système atténuateur d'intensité, sur les principales sources lumineuses, qui permet : soit un éclairage normal (en 12 Volts), soit un éclairage faible (en 6 Volts), il y a deux départs de (-) : le premier part d'une seule batterie, passe par le coupe-batterie bord puis par le commutateur 6V/12V placé sur le tableau électrique et alimente enfin la barrette de neutre 6V/12V (lorsque le commutateur est en position 6V) celle-ci correspondant aux sources lumineuses commutables. Le deuxième (-) part du groupe de batteries couplées et va vers la barrette de neutre 12 Volts, puis il alimente le commutateur 6V/12V et la barrette de neutre 6V/12V (lorsque le commutateur est en position 12V).

##### 3) Recharge des batteries par le moteur :

Le courant passe dans deux diodes, une pour le groupe bord, une pour le groupe moteur. Celles-ci ont un effet anti-retour du courant vers les appareils de charge. D'autre part, elles répartissent la charge sur les groupes de batteries en commençant par le groupe le plus déchargé.

Enfin le courant alimente les deux groupes de batteries par les deux bornes (+).

- BRANCHEMENT GENERAL -



### Batteries, Diodes, Coupe-batteries :

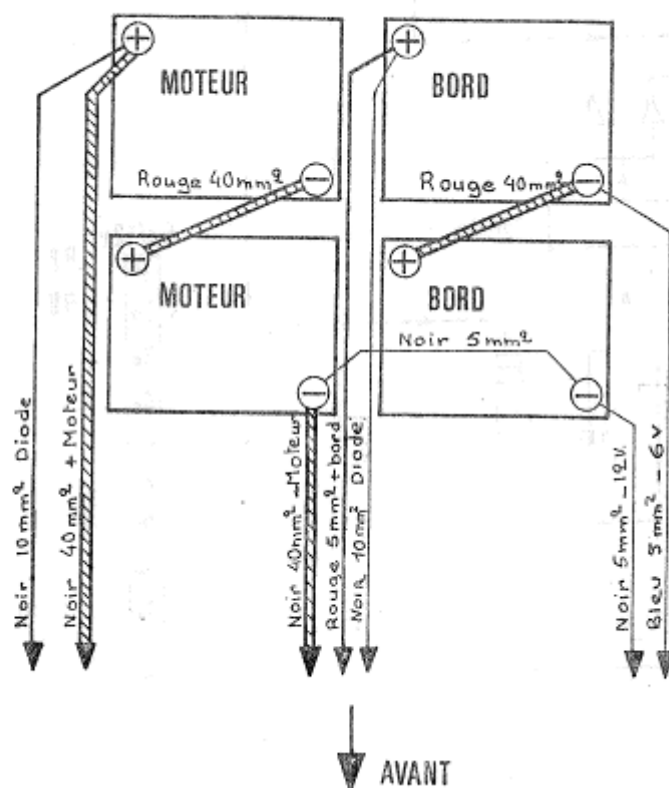
- Pour accéder aux batteries, ouvrez la fermeture sauterelle située sur le devant de la première marche, puis enlevez le dessus de cette marche.

- Le schéma ci-dessous indique le branchement détaillé sur les batteries tel qu'elles sont situées dans le bateau. Le groupe moteur est formé des deux batteries placées à gauche (en regardant vers l'arrière du bateau).

- Pendant un long séjour au port ou une longue traite à la voile, surtout l'été, il est nécessaire de recharger quotidiennement les batteries à l'aide du moteur ; vous pouvez aussi les recharger à l'aide d'un groupe électrogène ou d'un chargeur branché sur une prise de quai, dans ce cas vous chargerez un groupe de batteries après l'autre. Il est conseillé avec ces systèmes de charge de débrancher les circuits des bornes des batteries. Surveillez périodiquement le niveau d'électrolyte des batteries, une batterie sèche ne tenant pas la charge et se détériorant rapidement.

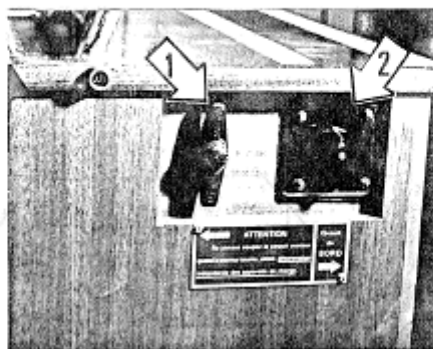
- Pour contrôler l'état de charge des batteries, utilisez le voltmètre placé sur le tableau électrique. Mettez les contacts bord et moteur, puis actionnez l'interrupteur à levier, situé à droite du voltmètre, vers le haut pour obtenir la charge du groupe moteur, vers le bas pour obtenir la charge du groupe bord ; ensuite remettez l'interrupteur en position neutre (au milieu).

- Les diodes sont situées sur un petit coffrage au-dessus du moteur. Ne débranchez pas les fils et ne faites aucune intervention sur celles-ci car elles ont un couple de serrage très précis sur la plaque refroidisseur et pourraient se détériorer facilement.





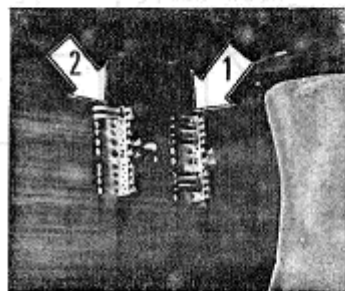
- Il y a un coupe-batterie pour le circuit moteur et un coupe-batterie pour le circuit bord. Ceux-ci sont placés au pied de la descente sur le côté gauche de la première marche (en regardant vers l'arrière) : le coupe-batterie moteur (1) est en arrière, le coupe-batterie bord (2) est en avant. Deux lampes témoins, une pour chaque groupe, s'allument sur le tableau électrique lorsque les contacts sont mis.



- ATTENTION ! NE JAMAIS COUPER LE CIRCUIT MOTEUR LORSQUE CE DERNIER TOURNE SOUS PEINE DE DETERIORATION INSTANTANEE DU CIRCUIT DE CHARGE.

#### Barettes de neutre, Tableau électrique :

- Les deux barettes de neutre se trouvent à droite sous la table à carte. La barette (1) correspond aux appareils en 12 Volts ; la barette (2) aux appareils en 6/12 Volts.



- Le tableau électrique comporte :

Le voltmètre commandé par l'interrupteur à trois positions situé à sa droite.

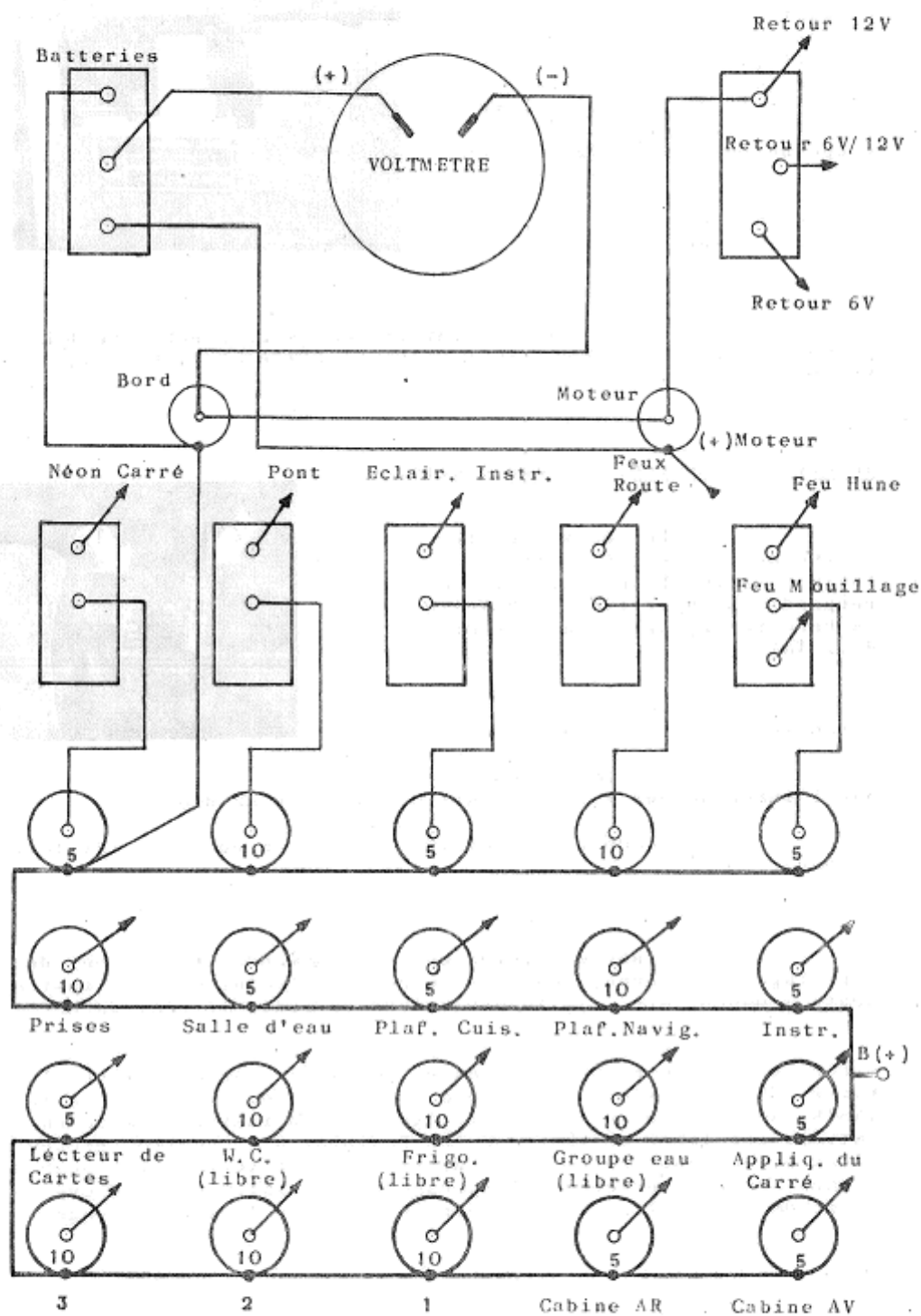
Le commutateur 6V/12V (6V levier en haut, 12V levier en bas).

Les deux lampes témoins des contacts bord et moteur.

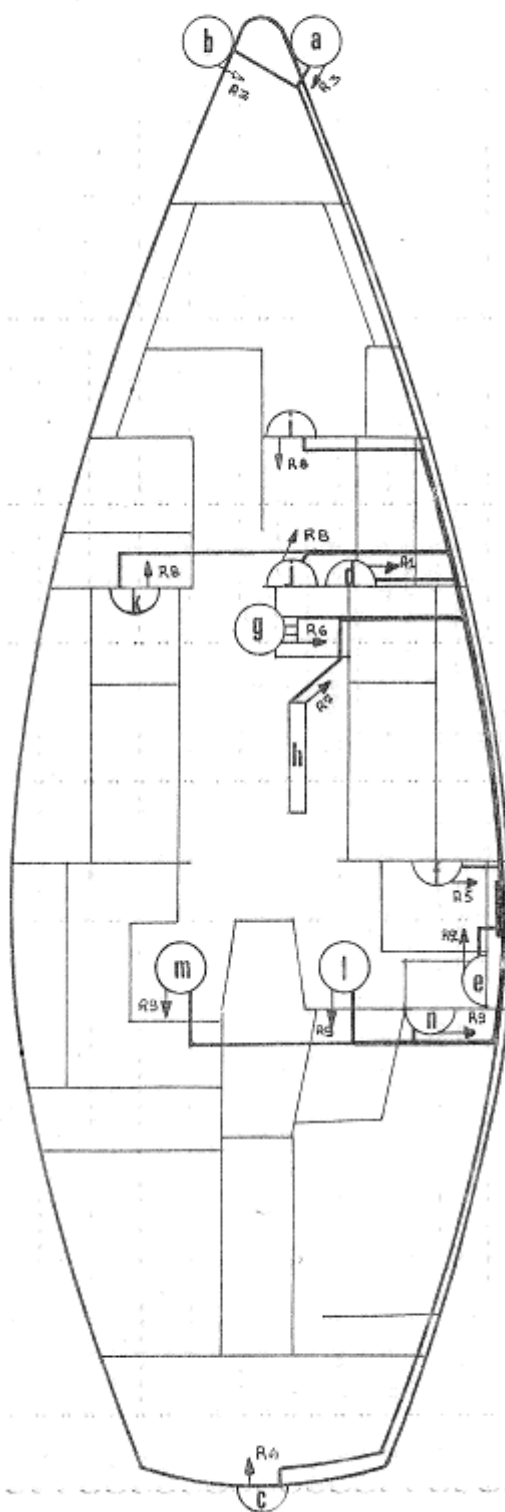
Une série d'interrupteurs commandants les feux de mouillage et de hune, les feux de route, l'éclairage des instruments (compas, etc...), le projecteur de pont, le néon du carré.

Les fusibles des différents appareils qui sont accessibles sur le devant du tableau en dévissant les porte-fusibles noirs. Chaque fusible est repéré sur le tableau. Le fusible marqué INSTR, destiné aux branchements éventuels d'instruments de navigation, est libre de même que les fusibles W.C., frigo, groupe d'eau et ceux numérotés 1, 2, 3. Ils peuvent vous servir pour des branchements ultérieurs. L'ampérage des fusibles est indiqué sur le schéma du tableau (vu de derrière) et sur le tableau page .

# SCHEMA DU TABLEAU ELECTRIQUE (VUE DE DERRIERE)



# EMPLACEMENT DES FAISCEAUX ET FILS ELECTRIQUES





#### Branchement des appareils supplémentaires :

- Le branchement d'appareils électriques supplémentaires peut se faire en utilisant les fusibles libres sur le tableau électrique. Pour cela, après la pose de l'appareil, amenez le fil de neutre jusqu'à l'une des barettes de neutre et branchez-le sur un des plots libres. Amenez le fil de (+) jusqu'au tableau, pour le brancher défaites les six vis de fixation du tableau puis connectez le fil avec celui partant de l'arrière du fusible choisi. ATTENTION ! Ce branchement n'est possible que pour des appareils ayant une puissance ne dépassant pas 100 Watts. Si vous deviez monter plusieurs appareils proche de cette puissance, il sera préférable de ne pas les faire fonctionner en même temps ou, tout au moins, de ne le faire que pendant un temps très bref. Pour les appareils jusqu'à 50 Watts utilisez un fusible de 5 Ampères, et de 50 à 100 Watts un fusible de 10 Ampères.

- ATTENTION ! Pour les appareils dépassant cette puissance, il est indispensable de monter une ligne complète (pour le (+) et pour le (-)) à partir du groupe batteries bord. Celle-ci devra être prévue avec des sections de fils appropriées à la puissance de l'appareil (5mm<sup>2</sup> pour 200 Watts, 10 mm<sup>2</sup> pour 450 Watts, 20 mm<sup>2</sup> pour 900 Watts, 30 mm<sup>2</sup> pour 1200 Watts, 40 mm<sup>2</sup> pour 2000 Watts.). Elle devra comprendre obligatoirement un coupe-circuit indépendant de ceux déjà existant et un fusible de protection.

- ATTENTION ! Lors de ces branchements à ne pas faire d'inversions de polarités qui détérioreraient instantanément les appareils concernés.

#### Emplacement des faisceaux et fils électrique dans le bateau :

- Le trajet des différents faisceaux et fils électrique est indiqué sur le schéma page 33.

- Un premier faisceau dessert les feux de navigation avant et l'éclairage de la cabine avant. Il part du tableau électrique passe sous la table à carte, dans les équipets tribord du carré, débouche dans le meuble du coin toilette où il monte jusqu'au plafond, puis longe la coque vers l'avant.

- Un deuxième faisceau dessert l'applique et la prise de courant du coin toilette ainsi que l'applique babord du carré. Il passe sous la table à carte, dans les équipets tribord du carré, débouche dans le meuble du coin toilette où il monte jusqu'au plafond, puis longe la cloison de séparation du coin toilette et du carré.

- Le troisième faisceau alimente le branchement des feux de mât et le néon du carré. Il passe sous la table à carte, dans les équipets tribord du carré et monte jusqu'au plafond le long de la face avant de l'arceau.

- Le quatrième faisceau alimente la prise de courant navigateur, l'applique de la cabine arrière, le plafonnier navigateur et le plafonnier de la cuisine. Il débouche dans le fond de la penderie de la cabine arrière, puis traverse le bateau au

plafond le long de la cloison de la cabine arrière et de la façade de la penderie à cirés.

- Le dernier faisceau alimente le feu de poupe. Il débouche dans le haut de la penderie de la cabine arrière, puis longe la coque vers l'arrière dans l'angle formé par la coque et le pont.

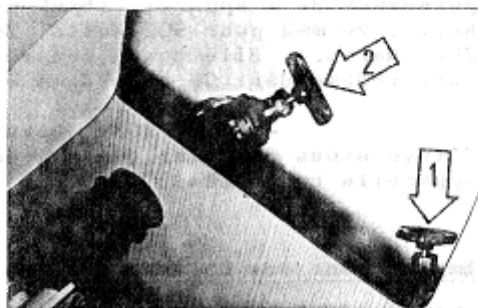
#### Tresse de masse :

- Le pataras, la chaise de la ligne d'arbre, le moteur et le lest sont reliés par une tresse de masse.

#### W. C. -

##### Fonctionnement :

- Les W. C. sont commandés par deux vannes situées dans l'équipet avant, sous le lavabo du coin toilette. La petite vanne (1) correspond à l'aspiration ; la grosse vanne (2) à l'évacuation. Ils sont équipés d'une pompe à main permettant deux utilisations : soit une évacuation simple (petit levier sur côté de la pompe en position "Dry"), soit une évacuation combinée à une aspiration (levier en position "Flush").



- Après utilisation, ramenez le levier en position "Dry" et actionnez la pompe pour évacuer l'eau restant dans la cuvette. Il est préférable, après utilisation, de refermer les vannes pour éviter, à la gîte, de voir de l'eau se répandre dans le bateau. ATTENTION ! Avant utilisation, n'oubliez pas de rouvrir les vannes.

##### Entretien :

- Pour l'hivernage, vidangez les toilettes en dévissant le bouchon rouge situé à la base de celles-ci, puis actionnez la pompe. Auparavant un rinçage complet à l'eau douce est souhaitable.

#### AMENAGEMENT INTERIEUR -

##### Blocage du puits à chaîne :

- L'ouverture du puits à chaîne peut se bloquer de

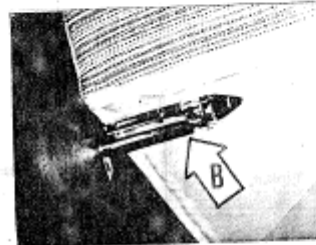
l'intérieur grâce à un petit cordage sortant sur la cloison avant de la cabine avant ; tirez celui-ci et bloquez-le à l'aide du coin tubulaire situé juste en-dessous de l'arrivée du cordage.

#### Table du carré :

- La table du carré est constituée d'une partie fixe et de deux abattants. Pour replier un abattant, faites pivoter les deux supports de celui-ci sous la partie centrale, puis plaquez l'abattant sur l'épontille où il se verrouillera automatiquement.

#### Couchettes supérieures du carré :

- Les couchettes supérieures du carré ont deux positions ; de jour, en position rabattue, elles servent de dossiers aux banquettes du carré. Pour les remettre en position couchette, relevez celle-ci, puis accrochez la sangle fixée en son milieu sur le crochet (A) situé sur le côté du roof juste en avant du hublot, ensuite engagez les verrous (B) situés à chaque extrémité des couchettes dans les gâches correspondantes.



#### Planchers :

- Une trappe de visite est aménagée au pied de la descente (photo page 24), celle-ci, outre l'accès au robinet d'intercommunication des réservoirs, permet de vérifier l'état des fonds au niveau du carré et du puisard de la cale moteur.

- Pour démonter les planchers, enlevez d'abord les deux planchers situés du côté table à carte et de la cuisine. Celui du côté table à carte est d'un seul morceau et peut être fixé par trois ou quatre vis. Celui du côté de la cuisine est en deux parties : une partie fixe dans le renforcement formé par le "U" du meuble cuisine et une partie démontable le long de la descente qui peut être fixée par une ou deux vis (toutes les vis de fixation sont apparentées sur les planchers). Ensuite, vous pouvez démonter les planchers du carré qui sont simplement emboîtés.

#### Tissus :

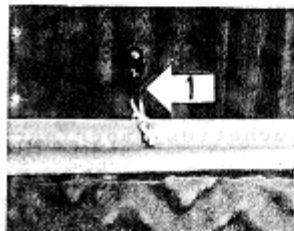
\* ATTENTION ! Les housses des coussins du carré ne peuvent être nettoyées à sec. En cas de taches, lavez celles-ci à l'eau tiède 35/40° plus détergent. Vous pouvez éventuellement passer ces housses en machine à laver (40°), ne pas essorer et ne pas repasser.

## MOTEUR -

### Accès au moteur :

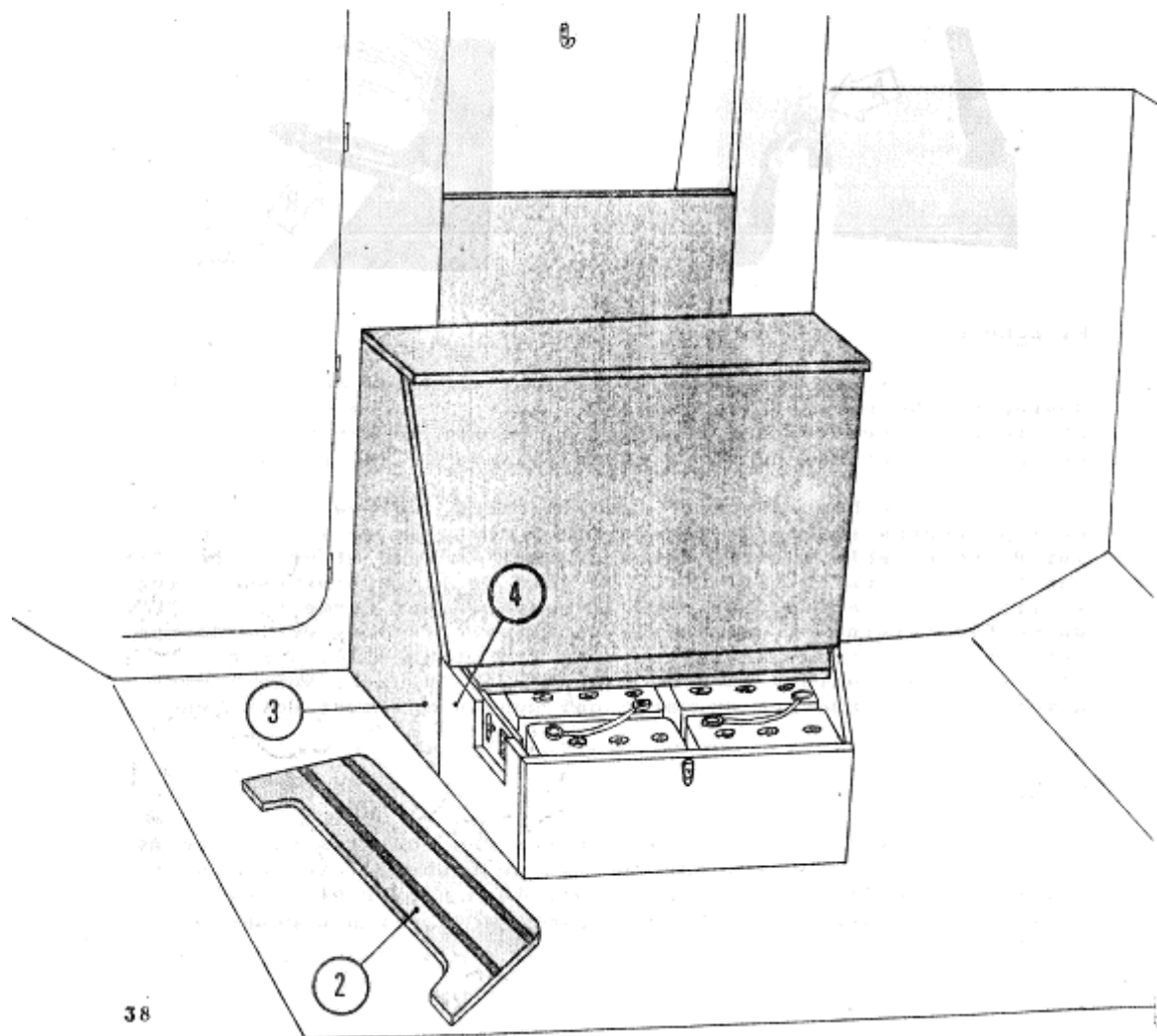
L'accès au moteur peut se faire de trois manières différentes :

- Pour de petites interventions en soulevant le fond de la penderie à cirés. Vous pouvez maintenir celui-ci en accrochant la petite boucle en cordage sur le crochet (1).



- Pour accéder à l'arrière du moteur, au presse-étoupe, au filtre à gas oil, en enlevant la trappe d'accès située juste à l'entrée de la cabine arrière sur la droite. Cette trappe est maintenue en place par deux verrous qu'il suffit de dégager.

- Enfin, pour des interventions plus importantes en démontant complètement la descente. Pour cela, enlevez le dessus (2)





de la première marche, puis l'échelle de descente en la dégageant de ses fixations supérieures. Enfin, soulevez tout le bloc capot moteur représenté en gris sur le schéma (page 38) jusqu'à ce que les montants bateaux (3) puissent passer au-dessus de la partie fixe (4) entourant les batteries, puis dégagez le bloc vers l'avant.

#### Presse-étoupe :

- Lors de la première mise à l'eau, vous devez vérifier et régler le presse-étoupe. Par la suite, vous contrôlerez périodiquement son réglage.

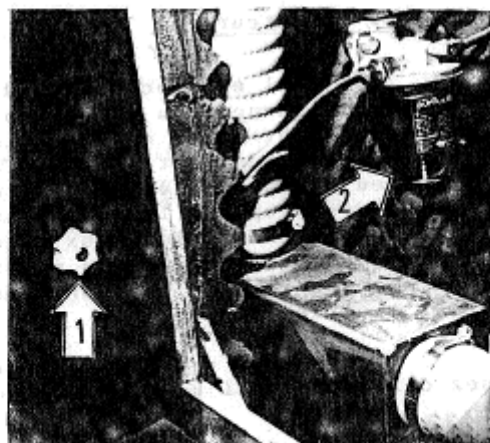
- Lorsque le moteur est en marche et que l'arbre tourne, le presse-étoupe doit laisser échapper une goutte d'eau toutes les 5 à 10 secondes environ et être pratiquement étanche au moteur à l'arrêt (un très léger suintement peut être toléré) ; pour effectuer ce réglage serrez ou desserrez les écrous situés de chaque côté sur la bride de serrage, puis bloquez les contre-écrous. ATTENTION ! Ne serrez jamais exagérément le presse-étoupe cela détériorerait très rapidement la tresse située à l'intérieur de celui-ci.

- Si vous devez laisser le bateau à flot pour hiverner ou effectuer un arrêt très prolongé dans un port, il est bon de resserrer légèrement le presse-étoupe afin de le rendre parfaitement étanche. N'oubliez pas d'effectuer un nouveau réglage à votre prochain départ. En fin de saison, sortez complètement la bride de serrage et vérifiez l'état de la tresse ; si celle-ci est très sèche ou si la bride arrivait presque en butée dans le corps du presse-étoupe, changez la tresse ou complétez-la. (ATTENTION ! Effectuez cette opération bateau hors de l'eau).

#### Réservoir et circuit de gas-oil :

- Le réservoir d'une contenance d'environ 90 Litres se remplit par le nable situé à tribord à l'arrière du cockpit (repère 23, Page 2). Il est situé sous le fond du cockpit et accessible en démontant le panneau vissé qui supporte le coussin sous le fond du cockpit, dans la cabine arrière.

- L'arrivée de gas oil au moteur est commandée par le robinet (1) situé dans la cabine arrière sur le support de couchette face à l'entrée. Le gas-oil passe ensuite dans le pré-filtre décanteur (2) situé à l'arrière de la cale moteur, puis arrive à la pompe manuelle d'amorçage située sur l'avant du moteur, en bas à gauche en regardant vers l'arrière. Le gas-oil monte ensuite au filtre situé sur le moteur puis alimente la pompe à injection et les injecteurs. Le retour de l'excédent de gas-oil atterrit au filtre situé sur le moteur.



#### Mise en route du moteur et purge du circuit de gas-oil :

- Le fabricant du moteur fournit avec celui-ci une notice d'entretien que vous trouverez dans la table à carte. Nous vous recommandons de la lire attentivement, elle vous donnera des explications détaillées sur le fonctionnement du moteur et sur toutes les opérations permettant d'en faire un bon usage.

- Une fois le réservoir rempli, avant de mettre le moteur en route, vérifiez que le robinet du réservoir et la vanne de prise d'eau de mer soient bien ouverts. Mettez en service le coupe-batterie moteur, puis tournez la clé sur la position "ON" pour mettre le contact et amenez-la en position "ST" pour actionner le démarreur. Dès que le moteur tourne, ramenez la clé en position "ON". Pour arrêter le moteur, tirez sur la commande d'arrêt située sur le bas du tableau de bord entre le compte tour et la jauge de carburant ; maintenez cette commande tirée jusqu'à l'arrêt complet du moteur puis repoussez-la et coupez le contact.

- Purge du moteur : purgez l'air du circuit au niveau du filtre moteur ; pour cela, desserrez la vis supérieure du filtre et actionnez le levier de la pompe d'amorçage jusqu'à ce qu'il n'y ait plus d'air qui s'échappe par la vis. Resserrez la vis. Si cette purge s'avérait insuffisante (cas où le moteur a tourné jusqu'à épuisement du gas-oil), il vous faudra purger aussi la pompe d'injection, pour cela reportez-vous à la notice moteur.

#### Prise d'eau de mer :

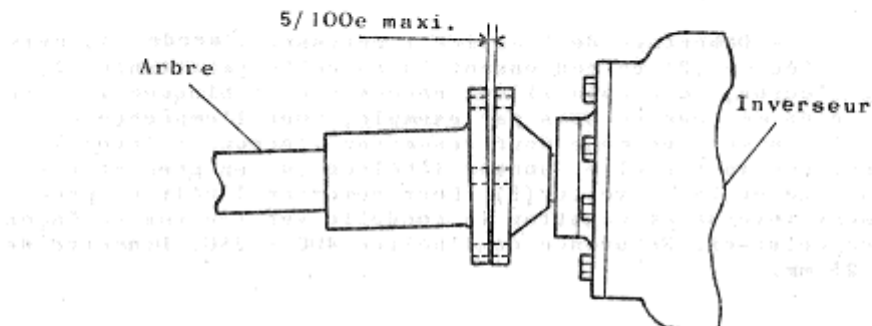
- Lors de la première mise en route du moteur, vérifiez que la vanne de prise d'eau de mer (Rep. 21 Page 4) est ouverte. Par la suite vous la refermerez chaque fois que vous devrez vous absenter du bateau d'une manière prolongée. La vanne est ouverte lorsque le trait gravé sur la face arrière du carré est en position verticale. Dès que le moteur tourne, et, ce à chaque mise en route, vérifiez que l'eau de refroidissement sort par l'échappement. Si ce n'est pas le cas, arrêtez aussitôt le moteur et vérifiez le circuit d'eau.

#### Alignement du moteur :

- Il est nécessaire de vérifier et, éventuellement, corriger l'alignement du moteur après une vingtaine d'heures. En effet, les silent-blocs des pieds du moteur ont pu se tasser légèrement et l'alignement être modifié. Pour les tourteaux rigides, le jeu maximum tolérable est de 5/100e. Vous pourrez le vérifier en désacouplant les deux parties du tourteau et en contrôlant l'écart entre les deux faces avec un jeu de cales (voir schéma ci-dessous). Si le jeu est trop important, réalignez le moteur en modifiant la hauteur de chaque pied sur sa tige filetée à l'aide des écrous.

- Nous vous conseillons, pour cette vérification assez délicate ou si un problème se posait (vibrations excessives

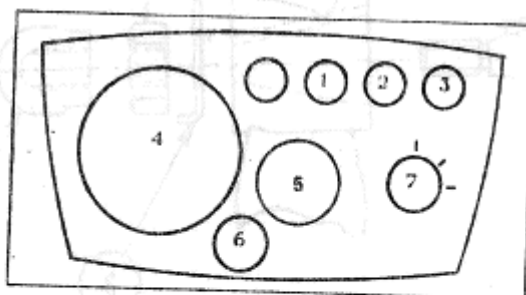
de l'arbre), de vous adresser à votre agent.



#### Tableau de bord :

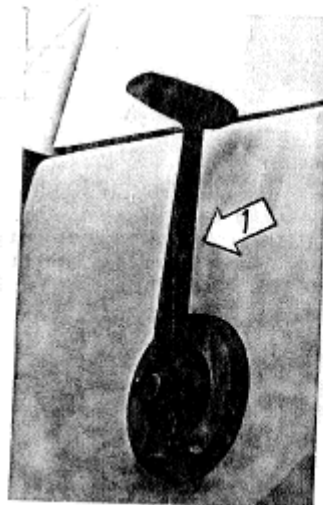
- Le tableau de bord moteur se trouve dans le décrochement sous l'entrée de la cabine. Il se compose comme suit :

Voyant de pression d'huile (1), Voyant température d'eau (2), Témoin lumineux de charge (3), Compte-tours (4), Jauge de carburant (5), Tirette d'arrêt (6), Contact et démarreur par clé (7).



#### Commande accélérateur-inverseur :

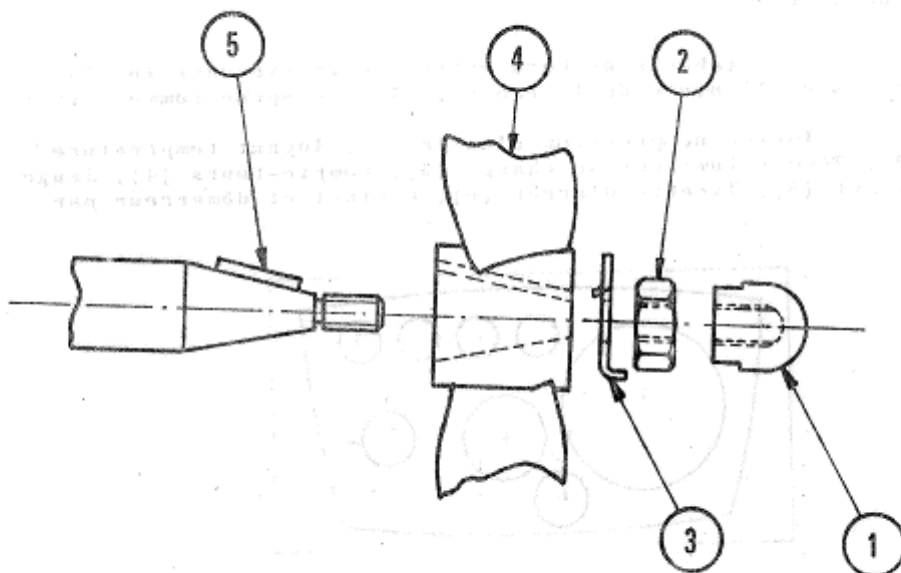
- La commande accélérateur-inverseur se fait par un mono-levier (1). Celui-ci commande soit l'inverseur et l'accélérateur ensemble, soit l'accélérateur seul suivant sa position. Pour actionner l'accélérateur seul, mettez le levier au point mort, c'est-à-dire vertical, enfoncez celui-ci et poussez légèrement vers l'avant. Vous réglerez ensuite l'accélérateur en poussant plus ou moins le levier vers l'avant. Pour actionner accélérateur et inverseur ensemble, ramenez le levier vertical, celui-ci ressortira de lui-même et vous obtiendrez la marche avant en poussant le mono-levier vers l'avant et la marche arrière en poussant le mono-levier vers l'arrière. ATTENTION ! Le passage accélérateur-inverseur à accélérateur seul ne peut se faire que lorsque le levier est au point mort.



### Hélice :

- Vous pouvez être amené à effectuer des interventions sur l'hélice. Voici donc comment procéder pour la démonter.

- Démontage de l'hélice : dévissez l'anode (1) puis débloquez l'écrou (2) en redressant la rondelle rabattable (3), dévissez l'écrou, pour cela il est nécessaire de bloquer l'hélice, à l'aide d'un morceau de bois par exemple, pour l'empêcher de tourner. Il en sera de même pour resserrer l'écrou. Enlevez l'écrou ainsi que la rondelle, sortez l'hélice (4) en prenant soin de ne pas égarer la clavette (5). Pour remonter l'hélice, procédez en sens inverse et rabattez la rondelle sur l'écrou de façon à bloquer celui-ci. Référence de l'hélice 400 x 280, Diamètre de l'arbre 25 mm.



Ces renseignements sont donnés à titre indicatif. Nous nous réservons le droit de modifier les caractéristiques de nos modèles sans pour cela être tenus de mettre à jour cette notice.