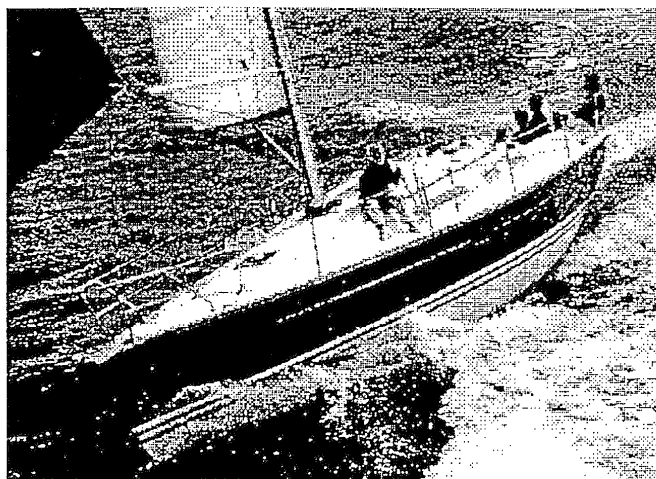


JEANNEAU

SUN FAST 36

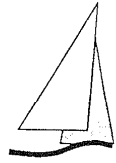


MANUEL DU PROPRIETAIRE

OWNER'S MANUAL

VOTRE BATEAU

YOUR BOAT



SUN FAST 36

Version :

NOM DU BATEAU :
NAME OF BOAT :

NOM DU PROPRIETAIRE :
OWNER'S NAME

ADRESSE :
ADDRESS

N° DE SERIE :
SERIAL NUMBER

N° D'IMMATRICULATION :
REGISTRATION Nbr

DATE DE LIVRAISON :
DATE OF DELIVERY

N° DE CLEFS :
KEYS NUMBER

MARQUE DU MOTEUR :
MAKE OF ENGINE

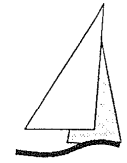
N° DE SERIE DU MOTEUR :
ENGINE SERIAL Nbr

Votre agent : <i>Your dealer:</i>



BP 529, 85505 Les Herbiers Cedex France
Tel. 51.64.20.20. Fax 51.67.37.65. Telex Batoja 711383F

INTRODUCTION



Une passion commune, la mer, nous réunit; nous Jeanneau en tant que constructeur de bateaux et vous qui voulez vivre votre passion au gré des flots.

Nous sommes heureux de vous souhaiter la bienvenue dans la grande famille des propriétaires de bateaux Jeanneau et nous tenons à vous en féliciter.

Ce manuel a été établi pour vous aider à utiliser votre bateau avec plaisir, confort et sécurité. Il contient les détails du bateau, les équipements fournis ou installés, les systèmes et des indications pour son utilisation et son entretien. Nous vous recommandons de le lire attentivement avant de prendre la mer afin d'en tirer le maximum de satisfactions et d'éviter toute détérioration et surtout tout ennui ultérieur. Lisez-le attentivement et familiarisez-vous avec le navire avant de l'utiliser.

Soucieux de vous faire profiter au maximum des évolutions technologiques, des nouveaux équipements ou matériaux, de notre propre expérience, les bateaux sont régulièrement améliorés, c'est pourquoi, les caractéristiques et les renseignements ne sont pas contractuels et peuvent être modifiés sans avis préalable, et sans obligation de mise à jour. De même, ce manuel à vocation générale peut parfois énumérer certains équipements ou accessoires ou traiter de sujets qui n'entrent pas dans le standard de votre bateau; En cas de doute il conviendra de vous reporter à l'inventaire remis lors de son acquisition.

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

We share a common yearning for the sea. We, at Jeanneau as shipbuilders and you, who want to live your infatuation on the Seven Seas.

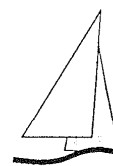
We are delighted to welcome you among the large family of Jeanneau boats owners, with our warm congratulations.

This manual is meant to help you enjoy and sail your boat comfortably and safely. It includes hints about the boat, the equipment and systems delivered or installed and operation and maintenance guidance. Before you take off to sea, read it carefully if you really want to make fun and avoid damages and troubles. Read carefully and make yourself at home on the boat, before you sail it.

We keep improving our boats as we want you to benefit from technological breakthroughs, new equipment or materials and our own experience; therefore, the characteristics and information provided are not binding and can be varied without notice or updating obligation. In addition, this is a broad-line manual which may describe equipment or accessories, or address subjects which do not concern your boat; in case of doubt, you should check with the inventory submitted on the delivery of your boat.

Our network of Jeanneau distributors will be pleased to help you get acquainted with your boat and to take care of its maintenance.

Si c'est votre premier bateau ou si vous changez de type de bateau avec lequel vous n'êtes pas familiarisé, pour votre confort et votre sécurité, assurez-vous d'obtenir une expérience de prise en main et d'utilisation avant "d'assumer le commandement" du navire. Votre vendeur, ou votre fédération nautique internationale, ou votre yacht club, sera très heureux de vous conseiller les écoles de mer locales ou les instructeurs compétents.

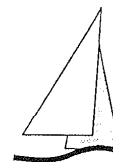


Gardez ce manuel en lieu sûr, et transmettez-le au nouveau propriétaire si vous vendez le bateau.

If this is your first boat or if you are changing to a boat type which is new to you, before "taking command", get some training into the boat control and sailing, to ensure your safety and comfort. Your dealer or international sailing association, or yacht club will be pleased to suggest local sailing schools or professional instructors.

Keep this manual in a safe place and hand it over to the new owner if you sell your boat.

CONDITIONS GENERALES DE GARANTIES JEANNEAU LIMITED WARRANTY



Outre les conditions légales de garantie relatives aux défauts et vices cachés prévus par la législation, s'appliquent les conditions suivantes:

I) - CONDITIONS GÉNÉRALES:

ARTICLE 1

La garantie des produits fabriqués par JEANNEAU SA prend effet pour des navires neufs dès la date de première livraison "CLIENT FINAL", matérialisée par l'enregistrement du coupon de garantie et la signature du certificat de livraison qui vaut accord de conformité.

ARTICLE 2

Les conditions sont exclusivement consenties pour les périodes ci-après précisées, pour des navires non modifiés, normalement utilisés et normalement entretenus et suivis par des professionnels agréés.

II) - DURÉE ET LIMITES DE LA GARANTIE:

La Société JEANNEAU garantit, dans les conditions ci-dessus définies, l'acheteur de tout voilier ou bateau à moteur de la marque contre:

- Tout défaut matière, main d'oeuvre ou composant fabriqué par JEANNEAU, pour une période de 12 mois
- Pour les voiliers, exceptés les multicoques, et sous réserve de chaque visite annuelle obligatoire effectuée par un professionnel agréé:

I) WHAT IS COVERED AND FOR HOW LONG :

JEANNEAU of Les HERBIERS , BP 529, 85505 Les HERBIERS cedex, France, Tel 51.64.20.20 warrants to the original purchaser of each new boat manufactured by JEANNEAU that :

1) The boat and all parts manufactured by JEANNEAU will be free from defects in material and workmanship under normal use and service and with normal care and maintenance under authorised JEANNEAU dealer's supervision for a period of 12 (twelve) months from the date of delivery to the original purchaser, and

2) The boat will be free from structural defects covering:

- the main structural bulkheads, not the non-structural bulkheads,
- the keel attachment,
- the hull to deck joint,

in material and workmanship under normal use and service and with normal care and maintenance, for :

3 (three) years from the date of delivery to the original purchaser for multi-hulls and power-boats, and,

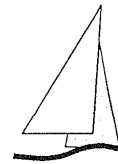
5 (five) years from the date of delivery to the original purchaser for others sails boats .

3) The below-the-water surfaces of the hull(s) will be free from osmotic blistering for a period of 5 (five) years after the boat is delivered to the original purchaser.

- Tout défait structurel de la coque, la liaison coque-pont, la liaison quille-coque, pour une durée de cinq ans.
- Tout défait de cloquage de nature osmotique des œuvres vives, pour une durée de cinq ans.

- Pour les bateaux à moteurs et les multicoques, sous réserve de chaque visite annuelle obligatoire effectuée par un professionnel agréé:

- Tout défait structurel de la coque et de la liaison coque-pont, pour une période de trois ans.
- Tout défait de cloquage de nature osmotique des œuvres vives, pour une durée de cinq ans.



III) - EXCLUSIONS:

Sont exclus les cas n'entrant pas dans les conditions précédentes et notamment:

- L'entretien du navire résultant de l'usure normale
- Les équipements et accessoires non fabriqués par JEANNEAU tels que:
 - Moteur,
 - matures,
 - gréements,
 - voiles,
 - batteries, groupe électrogène,
 - pompes, dessalinisateur,
 - groupe froid,
 - chauffage, climatisation,
 - électronique
 -etc,

pour lesquels la garantie est assurée directement par les fabricants.

II) WHAT IS NOT COVERED :

This warranty does not cover :

1) Equipements and accessories NOT manufactured by JEANNEAU .
Whether installed by JEANNEAU or authorized JEANNEAU dealer , including such items as :

- engine(s),
- pumps,
- batteries,
- deck hardware,
- rigging,
- heating,
- refrigeration or cooling systems,
- plumbing,
- electronic equipment

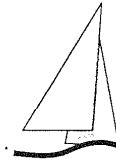
Where possible, however, written warranties extended by manufacturers of equipment installed by JEANNEAU will be passed on the purchaser.

2) Defects arising from lack of reasonable and necessary maintenance, improper commissioning, storage or overload transportation, or improper installation of accessories or equipment by dealers or customers .

3) Defects arising from alterations or repairs unauthorized by JEANNEAU .

4) Damage arising from abuse, negligence, accidents, acts of God, storm

- Les défauts résultant:
- d'une insuffisance d'entretien ou d'un entretien inadapté,
 - de conditions de stockage ou de transport inadaptées,
 - d'installation défectueuse d'équipements ou d'accessoires non réalisée par JEANNEAU ,
 - de réparations mal réalisées ou non agréées par JEANNEAU,
 - de négligence, abus, accident, tempête, cataclysme, etc.
- Les bateaux mis en location ou utilisés pour des activités commerciales ou professionnelles ne répondant pas à un cahier des charges particulier accepté par le constructeur.



De plus, la garantie "cloquage de nature osmotique" sera refusée de plein droit:

- Si les défauts résultent de l'emploi de produits, techniques, ou outils détériorant les gel-coats, résines ou stratifiés de polyesters. (lance à pression, sablage, ponçages abusifs, acides, primaires, etc....).
- Du fait de la non exécution des révisions annuelles prescrites dans les notices d'entretien et d'utilisation.

III) UNDER WHAT CIRCUMSTANCES WILL THE WARRANTY NOT APPLY :

There will be no warranties whatever:

- 1) If JEANNEAU has not been informed by registered letter of the precise date of delivery to the original purchaser.
- 2) Structural warranty will not apply if the boat has been modified from the standard without JEANNEAU's written approval.
- 3) Warranty for osmotic blistering will not apply if the gel-coat has been sanded, sandblasted or subjected to abrasives, or damaged by impact or contact.

IV) WHERE AND HOW WARRANTY CLAIMS MADE :

- 1) Warranty claims must be made by the original purchaser through an authorized JEANNEAU dealer within 15 days after discovery the defect.
- 2) JEANNEAU shall have the right to inspect the boat to determine the validity of the claim and the nature of the defect. (Such inspection may involve taking a core sample of the laminate.)
- 3) When a defect is covered by the warranty, JEANNEAU shall have the option of either replacing the defective component and installing or having installed a replacement part or requiring that the defective part be returned to JEANNEAU for repair or replacement.

IV) - DEMANDE DE GARANTIE :

1) - Toute anomalie doit préalablement être signalée, dans les quinze jours suivant sa découverte, à un membre du réseau de distributeurs agréés (qu'il soit le vendeur ou non), et celui-ci fera suivre la demande au constructeur, justificatifs à l'appui.

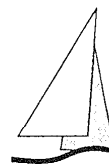
2) - JEANNEAU se réserve le droit d'examiner le navire préalablement à toute réparation, directement ou par mandat d'expert, afin de déterminer la validité de la réclamation ou la nature du défaut . Le retour des articles incriminés peut être demandé.

3) - L'acceptation de la garantie se limite à la fourniture de matières ou composants interchangeables et à la prise en charge de la main-d'oeuvre correspondante, suivant forfait ou barème pré-établi à l'exclusion de tout autre frais complémentaire.

4) - Toute demande de remboursement devra intervenir dans un délai maximum de trois mois suivant l'intervention.

V) - DIVERS :

- 1) - La mise en jeu de la garantie n'est pas susceptible de prolonger le délai de garantie.
- 2) - La garantie étant associée au navire, elle est cessible pour la durée résiduelle en cas de mutation de propriété avant son terme.



4) Any claim for reimbursement of the cost of repairs authorized by JEANNEAU shall be submitted promptly (within 3 months maxi) upon the completion of such repairs using the standard JEANNEAU Warranty Claim Form, available either from the dealer or JEANNEAU.

V) EXCLUSIONS :

JEANNEAU shall not , under any circumstances, be responsible or liable for loss of the boat, loss of time, inconvenience, transportation and travel costs or other incidental costs (such as telephone, lodging, travel, or haul-out charges) or for consequential damages of any type.

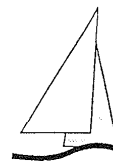
VI) OTHER IMPORTANT INFORMATIONS :

1) Cracks in finishes which might appear at the hull-to-keel ballast joint are normal and should not be considered as evidence of structural damage, defective workmanship or material.

2) JEANNEAU reserves the right to make changes in the design and material of its boat and component parts without any obligation to incorporate such changes in completed boats or components.

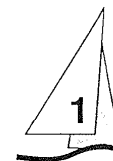
SOMMAIRE

SUMMARY



- Chapitre 1: CARACTERISTIQUES GENERALES
SPECIFICATIONS
- Chapitre 2: COQUE
HULL
- Chapitre 3: PONT
DECK
- Chapitre 4: GREEMENT ET VOILURE
RIG AND SAILS
- Chapitre 5: AMENAGEMENTS INTERIEURS
INSIDE ACCOMODATIONS
- Chapitre 6: CIRCUITS EAU / GAZ
WATER / GAS SYSTEM
- Chapitre 7: CIRCUITS ELECTRIQUES
WIRING
- Chapitre 8: MOTORISATION
ENGINE
- Chapitre 9: SECURITE
SAFETY
- Chapitre 10: MISE A L'EAU
LAUNCHING
- Chapitre 11: HIVERNAGE
LAYING UP AND WINTER PRECAUTIONS
-

CARACTERISTIQUES GENERALES SPECIFICATIONS



LONGUEUR HORS TOUT	11,31 m
<i>LENGTH OVERALL</i>	37'1"
LONGUEUR COQUE	11,11 m
<i>HULL LENGTH</i>	36'5,5"
LONGUEUR FLOTTAISON	9,60 m
<i>LENGTH ON WATERLINE</i>	31'6"
MAITRE BAU	3,49 m
<i>OVERALL BEAM</i>	11'5,5"
POIDS (env).....	6200 kg
<i>WEIGHT (approx)</i>	13670 lbs
TIRANT D'EAU (lest fonte).....	1,96 m
<i>DRAFT (pig iron keel)</i>	6'5,5"
(lest fonte court).....	1,50 m
<i>(shallow pig-iron keel)</i>	4'11"
POIDS DE LEST (lest fonte).....	2100 kg
<i>BALLAST WEIGHT (pig iron keel)</i>	4630 lbs
(lest fonte court).....	2520 kg
<i>(shallow pig-iron keel)</i>	5556 lbs
NOMBRE DE CABINES	3
<i>NUMBER OF CABINS</i>	3
COUCHAGE	8 couchettes
<i>SLEEPING ACCOMODATION</i>	8 berths
CAPACITE FUEL	90 l
<i>FUEL TANK CAPACITY</i>	19,8 imp.g / 23,77 USg
CAPACITE EAU	280 l
<i>WATER TANK CAPACITY</i>	61,6 imp.g / 73,97 USg
CAPACITE FROID	120 l
<i>COLD UNIT CAPACITY</i>	4,23 cu.ft
HOMOLOGATION	1ère cat.
<i>CLASSIFICATION</i>	class 1
PUISSANCE MOTEUR	28 CV / 20 KW
<i>ENGINE POWER RATINGS</i>	28 HP / 20 KW

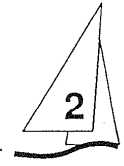
VOILURE

GRAND-VOILE	35,50 m2
<i>MAIN</i>	382 sq.ft.
GENOIS	39,30 m2
<i>GENOA</i>	423 sq.ft.
SPINNAKER	85 m2
<i>SPINNAKER</i>	915 sq.ft.

Les bateaux JEANNEAU sont homologués pour la France par le Conseil National de Sécurité de la Navigation de Plaisance. Sur option, ils peuvent être homologués suivant les règlements des pays étrangers.

The Jeanneau boats are classified in France by the "Conseil National de Sécurité de la Navigation de Plaisance". On request, they may be classified as per foreign countries regulations.

COQUE
HULL



CONSTRUCTION

Le Sun Fast 36 est construit en stratifié de verre et résine polyester avec fibres de Kevlar roulé à la main.

Le varangage stratifié à la coque répartit les efforts sur toute la surface du fond. Le lest en fonte est fixé à la coque par des boulons et contreplaques qui sont ensuite restratifiées.

Le pont est en sandwich balsa avec inserts en bois dur aux emplacements des pièces d'accastillage. La liaison pont coque est réalisée par un collage mastic polyester et renforcée par le boulonnage du liston aluminium.

ENTRETIEN

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

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

Pour la coque, un anti-fouling (sans étain) annuel permet d'éviter des carénages fastidieux et fréquents. Néanmoins une application époxydique est préconisée au préalable. (ex: 3 couches Brai époxy). 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.



CONSTRUCTION

Sun Fast 36 is built with hand-rolled, Kevlar fiber reinforced polyester resin laminate.

Stresses are distributed over the whole bottom surface by means of floors integral with the hull. Pig iron ballast is secured to the hull by means of bolts and back-plates laminated in place.

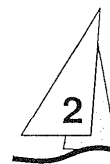
The deck is made of balsa-wood sandwich with hard wood inserts in way of equipment. The deck-hull link is ensured by polyester sealant bonding and reinforced by the aluminium longitudinal bolting.

MAINTENANCE

The equipment and materials of your boat were selected because of their performance and quality, and ease of maintenance; nonetheless, a minimum maintenance will be required to protect your boat from outside attacks (sun, salt, electrolysis...).

The hull and deck shall be washed frequently with ordinary, soft cleaners and fresh water.

An annual application of tinless anti-fouling will spare time-consuming and frequent dry-docking. An epoxy coat is nonetheless recommended (e.g.: three coats epoxy tar). In that respect, we must remind you that sanding or priming before anti-fouling are tantamount to attacking your gel-coat and impair its reliability. Therefore, we recommend very gentle sanding.



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

Les pâtes à polir (polish) peuvent redonner le brillant du neuf à votre bateau. Si un problème durable et ponctuel se manifestait, vous pouvez consulter votre distributeur.

PRECAUTION

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

Le constructeur a testé et agréé un certain nombre de produits d'entretien et de rénovation. Ceux-ci offrent à la fois une garantie de protection des matériaux et de l'environnement, car ils sont biodégradables.

Les produits sélectionnés se composent de:

- un dégraissant-shampooing (tout usage de nettoyage : coques, ponts, moteur, etc ...),
- une cire liquide dure de protection qui est un polish polyester (utilisable sur tout support, sauf antidérapant de pont),
- un produit pour caoutchouc (joints et liston),
- un nettoyeur spécial alu,
- une pâte à polir polyester (pour toute élimination des petites éraflures de gel-coat),
- un décapeur goudron pour éliminer toute trace de graisse ou d'hydrocarbure,
- un dérouillant phosphatant (élimine les traces brunes sur les inox et les traînées qui peuvent en résulter sur les coques et les ponts).

Hydrochloric acid may be used against rooted fouling in way of the boottop, allowed to act for 10 minutes and rinsed liberally.

Polish pastes can restore the gloss of your ship. In case of lasting problems, consult your distributor.

PRECAUTION

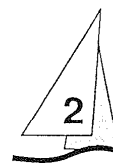
*We strongly advise you to refrain from using hydrojet cleaning.
Hot water or steam are prohibited.*

Biodegradable cleaners and maintenance products have been tested and approved by the shipbuilder, since they protect both the materials and environment.

These selected products include:

- *a degreasing shampoo (all cleaning applications: hull, decks, engine, etc.),*
- *a hard liquid wax which is a protective polyester polish (for all applications except deck anti-skid coating),*
- *a rubber cleaner (seals and longitudinal),*
- *a special cleaner for aluminium,*
- *a polyester polish paste (to remove small scratches on gel-coat),*
- *a tar stripper to remove traces of grease or hydrocarbon,*
- *a phosphatating rust-removing agent (to remove dark traces on stainless steel and resulting trails on hulls and decks).*

NOTICE DE REPARATION DE GEL-COAT



PRECAUTION

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

PROPORTIONS:

Nos produits sont accélérés, il vous suffit d'ajouter le catalyseur (liquide incolore). La proportion la plus courante est de 2%. La prise en gel (temps de travail) est alors d'environ 1/2 heure, le durcissement est d'environ 10 heures.

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).

GEL-COAT REPAIR INSTRUCTION

PRECAUTION

Successful repairs require two critical factors: a dry weather, a temperature between 15° et 25°C.

MIXING RATIO:

Our products include an accelerator, you just have to add the catalyst (colourless liquid). The usual ratio is 2%. The gel setting-time is about half an hour, curing takes approximately ten hours.

APPLICATION:

- *To seal off scratches or blister holes, clean the surface with acetone and sand the area.*
- *Prepare the required amount of gel-coat preferably on a glass plate.*
- *Apply the product with a spatula or pointed tool.*
- *Apply an over-sized coat to allow for sanding with abrasive and water and polishing to achieve the required gloss.*
- *Blending minor touch up on smooth surfaces is obtained by sticking scotch tape (or better still, Mylar tape) on the freshly applied gel-coat, then separate it after curing (sand with extra-fine abrasive and polish to obtain a high gloss finish).*



STOCKAGE:

Pour une bonne conservation, il convient de stocker les composants dans un endroit frais, à l'abri de l'humidité et de la lumière et pendant 6 mois au maximum.
Les polyesters sont inflammables, prendre les précautions d'usage.

AVERTISSEMENT

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

NETTOYAGE DES OUTILS:

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

GEL-COAT STORAGE

Get-coat components must be stored in a cool place, protected from moisture and light for maximum 6 months, to ensure adequate preservation. The usual precautions for flammable products should be adhered to for polyester products.

WARNING

The catalyst is a dangerous product and should not be left within children reach. Avoid contact with the skins and mucosa. In case of contact, wash with soapy water and rinse liberally.

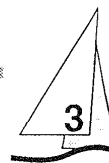
TOOLS CLEANING:

Clean tools with acetone.

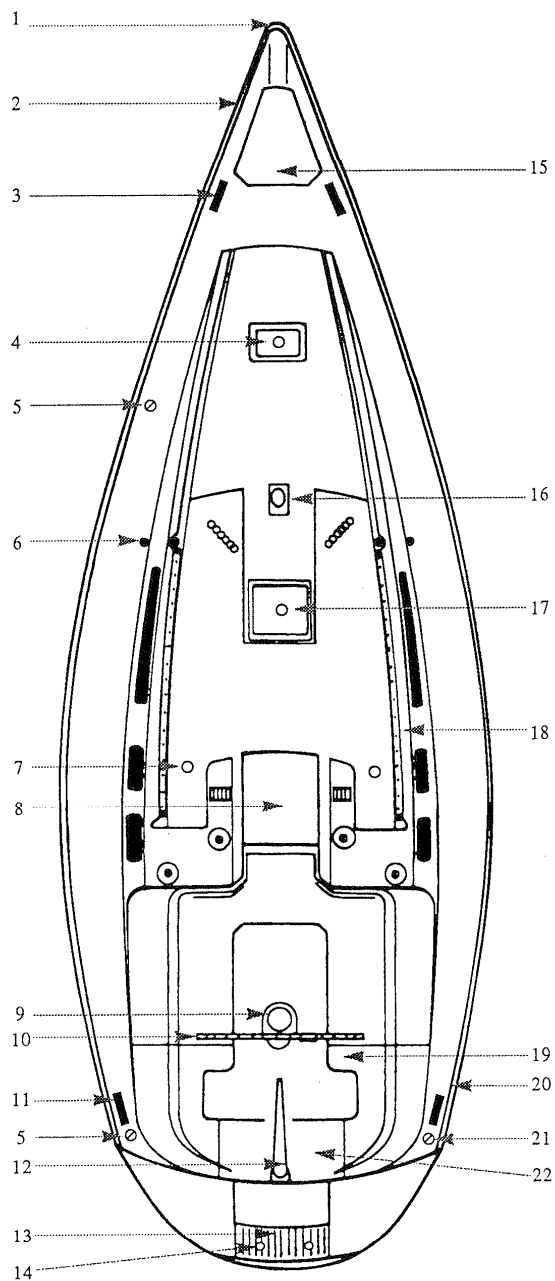
PONT
DECK



PLAN DE PONT
DECK LAYOUT



- 1- Davier
Bow roller
- 2- Balcon avant
Bow pulpit
- 3- Taquet d'amarrage avant
Forward mooring cleat
- 4- Panneau de pont ouvrant avec aérateur intégré
Opening deck hatch with vent built-in
- 5- Nable eau douce
Fresh water deck filler
- 6- Cadène de haubanage
Shrouds chainplate
- 7- Aérateur
Vent
- 8- Descente avec capot coulissant plexi
Companionway with sliding plexiglass hatch cover
- 9- Tourelle de réglage de l'écoute de grand-voile
Main adjustment console
- 10- Barre d'écoute
Horse
- 11- Taquet d'amarrage arrière
Aft mooring cleat
- 12- Barre franche (barre à roue en option)
Tiller (steering wheel: opt. extra)
- 13- Jupe arrière
Transom extension
- 14- Emplanture d'échelle de bain
Swim-ladder socket
- 15- Puits à mouillage
Anchor locker
- 16- Emplanture de mât
Mast step
- 17- Panneau de pont ouvrant de carré avec aérateur intégré
Opening deck hatch over saloon with vent built-in
- 18- Main courante de roof
Coachroof grabrail
- 19- Coffre de cockpit
Cockpit locker
- 20- Balcon arrière
Aft pulpit
- 21- Nable fuel
Fuel deck filler
- 22- Emplacement du bib
Life-raft stowage



AMARRAGE

RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN:

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

- Manoeuvrer toujours au moteur.
- Tenir compte du courant et du vent pour les manoeuvres.
- Protéger au maximum le bateau avec des pare-battages de bonnes dimensions.
- Conserver toujours les amarres claires et à poste.
- Manoeuvrer à vitesse réduite.
- Ne pas chercher à arrêter le bateau à l'aide du pied, de la main ou d'une gaffe.

Après l'amarrage:

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



MOUILLAGE

Le système de mouillage avant a été conçu pour une ancre de type CQR, BRITANY, ou BRUCE de 16 kg avec de la chaîne à maillons ϕ 10 mm et câblot ϕ 18 mm. Il faut mouiller en règle générale au minimum 3 fois la profondeur d'eau.

MOORING

RECOMMENDATIONS / MAINTENANCE:

A sufficient number of mooring ropes, of adequate dimensions and suitable for the environment should be on board:

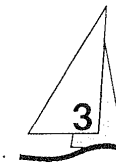
- *Always manoeuvre the boat with the engine,*
- *Handle the boat consistent with the current and wind,*
- *Protect the boat with suitably-sized fenders,*
- *Always keep the ropes unfouled and home,*
- *Handle the boat at slow speed,*
- *Never try to stop the boat with your foot, your hand or a boat-hook.*

When taut:

- *Protect the ropes from chafing with plastic sleeves,*
- *Make allowance for the tide, as the case may be.*

ANCHORING

The forward anchoring system was designed for CQR, BRITANY or BRUCE type, 16 kg anchors with 10 mm dia. chain links and 18 mm dia. cable. As a general rule, the chain should be paid out over at least three times the depth of water.



UTILISATION AVEC GUINDEAU:

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

MOUILLAGE:

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

Une fois le mouillage en place:

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

PRECAUTION

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

REMONTÉE DU MOUILLAGE:

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

OPERATION WITH WINDLASS:

Before anchoring, check the depth of water, current power and nature of the sea bed.

ANCHORING:

- *Luff the boat through without way on her,*
- *Pay out and keep the chain under control with the windlass brake,*

When anchored:

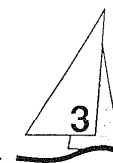
- *Release the chain or cable from the cable-lifter,*
- *Secure the chain on the windlass cleat.*

PRECAUTION

Don't use the cable lifter to secure the chain.

HEAVING UP ANCHOR:

- *Lock the windlass snubber,*
- *Ensure that the chain is properly seated in the cable lifter,*
- *Heave in slowly with the engine. Don't use the windlass to hoist the boat,*
- *Heave the anchor up to the pipe,*
- *Check the anchor for position on the bow bracket for changing berth, or secure it into the chain locker,*
- *With an electrical windlass, switch the power off immediately when the chain is fast.*



PRECAUTION

Si votre bateau est équipé d'un guindeau électrique, toutes les manoeuvres de mouillage doivent être faites moteur en marche afin de ne pas décharger les batteries. En cas de panne de batterie, manoeuvrer manuellement.

MOUILLAGE ARRIERE:

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

AVERTISSEMENT

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

RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN:

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

PRECAUTION

If your boat is fitted with an electrical windlass, keep the engine running during all anchoring operations to avoid discharging the batteries. In case of battery failure, perform the manoeuvre manually.

STERN ANCHORING:

- Stern anchoring should be performed with the engine stopped,
- Secure the required length of the cable on the mooring cleat,
- Pay out slowly to avoid damaging the propeller or rudder blade.

WARNING

All windlass operations are dangerous; therefore, the anchor line shall always be clear and free; always proceed with care and using gloves.

RECOMMENDATIONS / MAINTENANCE:

After every trip, rinse the windlass and anchor chain with fresh water. Refer to the manufacturer's brochure for windlass maintenance before and after the season.



ENTRETIEN DU PONT

Brosser régulièrement le pont à l'aide d'un dégraissant-shampooing et à l'eau douce. (voir chapitre 2 entretien de la coque).

ACCASTILLAGE

- Rincer abondamment à l'eau douce tous vos équipements.
- Lubrifier périodiquement poulies, réas, ridoirs, winchs, rails et chariots avec une graisse hydrofuge.
- Lustrer les pièces en laiton et au "Miror" dès que des traces d'oxydation de surface apparaissent.

BOISERIES EXTERIEURES EN TECK

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

PLEXIGLAS

- Rincer le plexiglas à l'eau douce.
- Le lustrer avec un chiffon doux imprégné d'huile de paraffine.

En cas de rayure, utiliser une pâte à polir adaptée en se conformant à la notice du fournisseur.



DECK MAINTENANCE

Regularly brush the deck with a degreasing shampoo and fresh water (refer to Section 2: Hull maintenance).

EQUIPMENT

- *Rinse liberally all equipment with fresh water,*
- *Regularly lubricate all blocks, sheaves, bottle screws, winches, rails and travellers with a water-repellent grease.*
- *Brighten up brass components with "Miror" polish as soon as oxidization spots appear on the surface.*

OUTSIDE TEAK WOOD

- *Regularly rinse woodworks with fresh water,*
- *Dress teak-wood with fine sand paper to restore its colour.*

PLEXIGLASS

- *Rinse plexiglass with fresh water,*
- *Brighten up with soft rags soaked in paraffin oil.*

Remove scratches with specially-designed polish paste adhering to the supplier's instructions.



LES WINCHS: RECOMMANDATIONS ET ENTRETIEN

Eviter le surpattage lors de la manipulation des winchs. Ne pas laisser les cordages libres sur les winchs mais les assurer sur des taquets.

Régler les winchs à la réception du bateau et les rincer régulièrement; Ils doivent tourner librement, une révision est nécessaire lorsqu'un léger blocage se fait sentir.

L'entretien complet des winchs doit être effectué régulièrement, avant la saison de navigation et deux ou trois fois au cours de celle-ci.

- Démontez les tambours pour les nettoyer et les graisser avec un film de graisse blanche ou du Téflon afin de réduire la friction et de combattre la corrosion. Ce type de graisse présente l'avantage d'être propre, non toxique et biodégradable.

AVERTISSEMENT

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

REGLAGE DES WINCHS SELF-TAILING

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

- Pour régler la largeur de la mâchoire, enfoncez la couronne supérieure et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à l'ouverture complète.

WINCHES: RECOMMENDATIONS AND MAINTENANCE

Avoid rope entanglement during winch handling. Don't leave loose ropes on the winches, instead fasten the ropes around cleats.

Adjust the winches on receipt of the boat and rinse the winches regularly. Winches shall rotate freely and need being overhauled as soon as seizing becomes obvious.

The winch maintenance shall be performed in full regularly, before, and twice or three times during the sailing season

- Remove, clean and lubricate the drums with a film of white or Teflon grease to reduce friction and control corrosion. This type of grease which is clean, non-toxic and biodegradable should be used preferably.

WARNING

Refer to the manufacturer's instructions to remove and refit the winches: improper refitting may result in accidents, e.g. back kick of the crank handle.

SELF-TAILING WINCHES ADJUSTMENT

Adjust the winch jaw to the relevant rope diameter to obtain optimum operational efficiency and avoid premature wear.

- To adjust the jaw width, depress and rotate the top ring counter-clockwise until it is fully opened,



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

ENROULEUR

Le tambour d'enrouleur est camouflé sous le pont, le protégeant ainsi des chocs et dégageant la plage avant.

Il convient d'envoyer le génois avant l'appareillage, en profitant d'un moment sans vent. Fixer le point de drisse et la drisse sur le curseur-emmerillon, le point d'amure sur le tambour et les écoutes; Hisser en engageant la ralingue dans l'engoujure; Raidir suffisamment la drisse mais en étarquant moins fortement que si la voile était sur un étai normal. Rouler la voile en tirant sur la bosse depuis le cockpit.

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

ENTRETIEN

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

-
- *Install the rope inside the jaw, then press on and rotate the jaw clockwise until the rope should catch into the winch,*
 - *In case of rope slippage, add one or more turns or lock up the top ring.*

FURLER

The furler drum is concealed underdeck where it is protected from impacts and leave the foredeck unobstructed.

Before sailing, hoist the genoa in a lull.

Secure the peak and halyard on the swivel-traveller, the tack on the drum and sheets; Insert the bolt-rope into the feeder; Hoist the halyard taut, but not as strongly as with a sail on a normal stay. Pull the line from the cockpit to roll up the sail.

Never try to overcome a resistance when rolling up or spreading the sails: ensure that a halyard is not jammed in the furler.

MAINTENANCE

- *Regularly rinse the drum and swivel,*
- *Grease the bearings if advised by the manufacturer,*
- *For extended off-services periods, take down the genoa jib rigging.*

APPAREIL A GOUVERNER

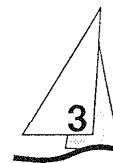
La barre franche est montée en série; La barre à roue est en option.

Il s'agit d'un système à drosses et secteurs de barre, associé au système Jeanneau de paliers auto-alignants.

On y accède par une trappe située sous le siège du barreur (coffre du radeau de survie).

Vérifier régulièrement tous les serrages, l'état du secteur, des câbles, des réas de renvoi et de la chaîne dans la colonne. Tous ces éléments seront graissés; Par contre les bagues en nylon, ertalon ou téflon seront entretenues uniquement avec du WD 40.

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



JUPE ARRIERE

L'échelle de bain, rangée dans un coffre arrière, s'emboîte dans les inserts prévus dans la jupe.

Après le bain, vous pouvez vous rincer à l'aide de la douchette située à tribord au-dessus de la marche (pour que l'eau sorte sous pression, le groupe d'eau doit bien sûr être mis en marche au tableau électrique).

STEERING GEAR

The tiller is standard and the steering wheel is an optional extra.

This is a tiller chain and quadrant steering system, associate to the Jeanneau's self-aligning bearing system.

The access trap-door to the steering gear is located under the helmsman seat (life raft locker).

Check regularly components for the security, the quadrant, cables and lead sheaves and chain for condition in the trunk. Lubricate all components. Use exclusively WD40 compound on nylon, ertalon or teflon bushes.

Adhere to the manufacturer's instructions for the tiller system.

TRANSOM EXTENSION

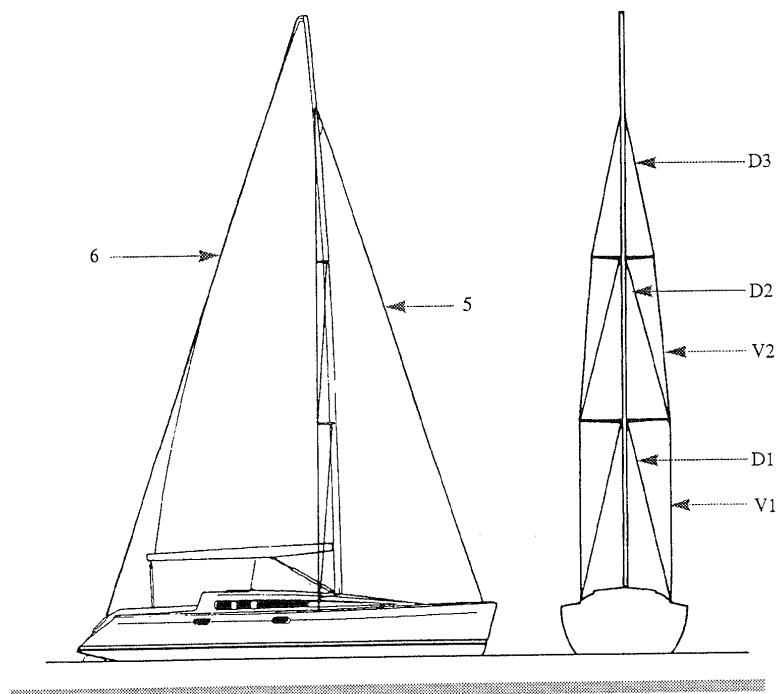
The swim ladder located in a cockpit locker engages into the inserts provided in the transom extension.

After swimming, you can have a fresh water rinse using the shower located on starboard side above the step (of course, start up the water pump on the electrical switch board to obtain water under pressure).

GREEMENT ET VOILURE
RIG AND SAILS



GREEMENT DORMANT STANDING RIGGING

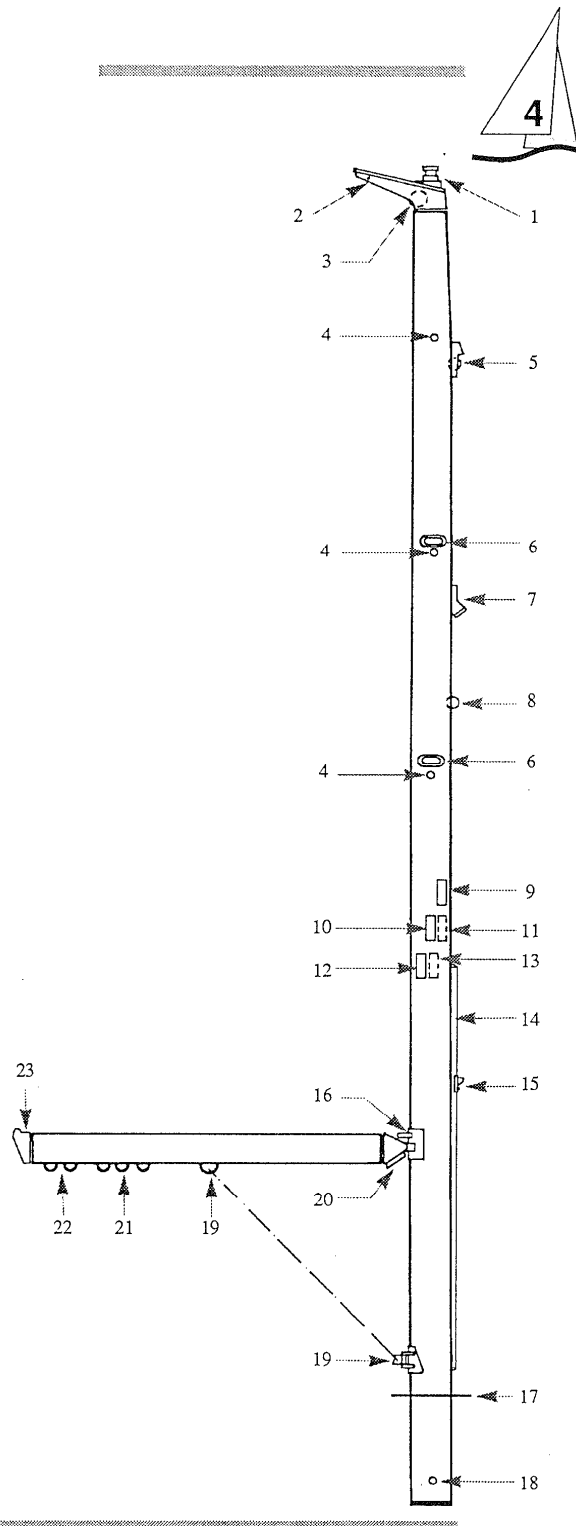


	Designation	Nbr	Type	Ø(mm)	Long. (m) Length	Observations Remarks
1	V1	2	rod #17	8,4	5,090	
2	D1	2	rod #17	8,4	5,094	
3	V2/D3	2	rod #12	7,1	8,805	V2 = 4,306 D3 = 4,499
4	D2	2	rod #10	6,4	4,374	
5	Etai Forestay	1	rod #12	7,1	14,579	
6	Pataras Backstay	1	rod #8	5,7	16,450	
						Barres de flèche poussantes Pushing spreaders

Tableau pour version standard, d'autres versions peuvent exister.
Table for standard version, others can exist.

NOMENCLATURE MAT
MAST LAYOUT

- 1- Feux de tête de mât
Masthead lights
- 2- Ancrage pataras
Backstay attachment
- 3- Réa drisse de grand-voile
Sheaves for main halyard
- 4- Capelage de hauban
Shroud chainplate
- 5- Ancrage étai + réas de drisse de génois et spi
Forestay attachment + genoa and spinnaker halyard sheaves
- 6- Ancrage barre de flèche
Spreader attachment
- 7- Feux de pont
Deck lighting
- 8- Réa balancine tangon
Spinnaker pole lift sheave
- 9- Chicane balancine de tangon
Spi pole lift exit
- 10- Chicane drisse de génois
Genoa halyard exit
- 11- Chicane drisse de spi 2
Spinnaker 2 halyard exit
- 12- Chicane drisse de spi 1
Spinnaker 1 halyard exit
- 13- Chicane drisse grand-voile
Main halyard exit- 14- Rail de tangon
Spinnaker pole track
- 15- Curseur de tangon
Spinnaker pole car
- 16- Vît de mulet
Gooseneck
- 17- Pont
Deck
- 18- Ancrage de tirant sous pont
Tie-rod attachment under deck
- 19- Ferrures de hale-bas
Kicking fittings
- 20- Coinceurs de ris
Reef stoppers
- 21- Pontets de prise de ris
Reefing eyes
- 22- Pontets d'écoute de G.V.
Main sheet eyes
- 23- Ferrure de bôme
Boom fitting



GREEMENT DORMANT

REGLAGE

Le gréement dormant du Sun Fast 36 est en monofil ou "rod" c'est à dire que chaque portion de hauban est constituée d'une tige d'acier inox munie d'un embout au point d'ancrage et d'un ridoir au point de réglage.

Ceci nécessite un réglage minutieux; Le mât de votre bateau a été pré-réglé d'une part par le chantier et d'autre part par votre agent Jeanneau lors du premier mâtage.

Toutefois il conviendra de le re-régler après quelques sorties, une fois que les câbles auront donné leur allongement.

Il faudra effectuer les réglages du gréement latéral par niveaux et de façon chronologique au port et par temps calme en vérifiant à chaque fois que le mât reste bien rectiligne.

Le réglage longitudinal de l'étai se fera en navigation à l'aide du pataras (qui se manoeuvre à l'aide d'un vérin à poignées repliables) en surveillant la flèche de l'étai sachant qu'il est impossible qu'il soit parfaitement rectiligne.

PRECAUTION

Le pataras sera toujours détendu à chaque arrivée au port.



STANDING RIGGING

TRIMMING

Sun Fast 36's standing rigging is of "rod" type, that is each shroud section is made of a stainless steel rod which includes one anchoring spacer and an adjusting bolt or screw. This requires careful adjustment; Your boat's mast was adjusted by the shipyard and by your Jeanneau agent when the mast was first installed.

After a few trips when the cables' elongation is final, the rigging shall be readjusted.

Rigging adjustment must be performed by tier and in-time sequence, in harbour and in still weather checking that the mast is rectilinear.

The staysail stay longitudinal setting will be performed at sea by means of the backstay (to be operated with a jack with foldable handles) keeping the stay deflection under control, knowing that it will never be rectilinear.

PRECAUTION

Lack off the backstay whenever you reach a port.

ENTRETIEN

- Avant chaque grande croisière, inspecter minutieusement le mât de haut en bas.



AVERTISSEMENT

Lorsque vous hisserez un équipier en tête de mât, n'utilisez jamais le mousqueton ou la manille de la drisse: Faites un noeud de chaise avec la drisse, directement sur l'anneau de la chaise de mât.

- Vérifier périodiquement la tension du gréement ainsi que le blocage des contre-écrous ou des goupilles d'axe. Une première vérification s'effectuera après quelques journées d'utilisation dans tous les types de temps.
- Assurer les ridoirs, les graisser et vérifier leur tension, une usure pouvant se produire au frottement des cadènes si le gréement est détendu.
- Ne jamais graisser les ridoirs avec du silicone; Employer du suif, de la graisse graphitée ou autre.
- Remplacer tout hauban ou étai présentant des gendarmes, des fils coupés ou des coques.
- Vérifier régulièrement l'état des cadènes et des tirants à l'intérieur.

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

MAINTENANCE

- *Thoroughly check the mast from top to bottom before each trip.*

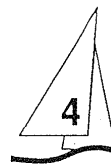
WARNING

When hoisting a mate up to the mast, never use the snap shackle or halyard: make up a bowline with the halyard direct on the mast bowline ring.

- *Check regularly the rigging for tensioning and the lock-nuts or pins for safetying. The first inspection shall be performed after a few days at sea in various weathers,*
- *Secure, lubricate and check the bottle screws for tensioning: if the rigging should be loose, the chain plate friction may generate wear,*
- *Never lubricate bottle screws with silicon grease: use tallow, graphite grease or other,*
- *Change all shrouds or stays exhibiting kinks, severed wires or other defects,*
- *Regularly check the chain plates and stays for condition.*

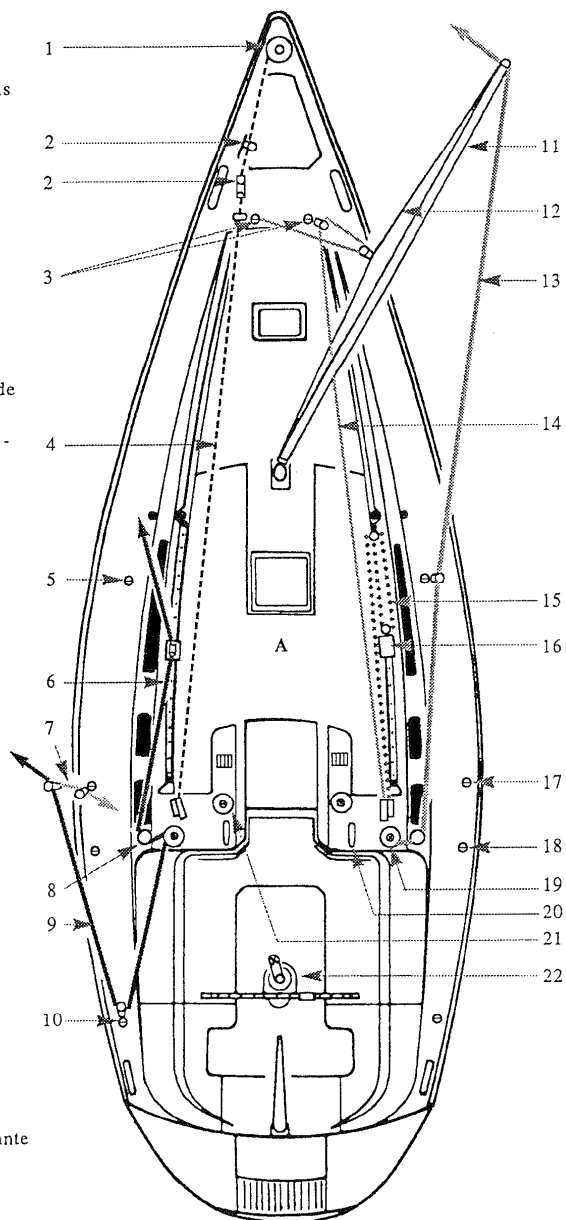
Your Jeanneau agent can take care of all the above maintenance operations.

GREEMENT COURANT RUNNING RIGGING



- 1- Enrouleur de génois
Genoa furler drum
- 2- Poulie de renvoi de bosse d'enrouleur de génois
Genoa furling sheet foot block
- 3- Cadène de retour du hale-bas de tangon
Spinnaker pole downhaul chainplate
- 4- Bosse d'enrouleur de génois
Genoa furling sheet
- 5- Cadène de barber de bras de spi
Spinnaker guy barber-hauler chainplate
- 6- Ecoute de génois
Genoa sheet
- 7- Barber d'écoute de spi
Spinnaker sheet barber-hauler
- 8- Poulie double de renvoi d'écoute de génois et de bras de spi
Genoa sheet and spinnaker guy double foot-block
- 9- Ecoute de spi
Spinnaker sheet
- 10- Cadène d'écoute de spi
Spinnaker sheet chainplate
- 11- Tangon
Spinnaker pole
- 12- Patte d'oise de tangon
Spinnaker pole bridle
- 13- Bras de spi
Spinnaker guy
- 14- Hale-bas de tangon
Spinnaker pole downhaul
- 15- Réglage de chariot de génois
Genoa car adjustment sheet
- 16- Chariot de génois
Genoa car
- 17- Cadène de barber d'écoute de spi
Spinnaker sheet barber-hauler chainplate
- 18- Cadène disponible pour réglage de génois
Chainplate available for genoa adjustment
- 19- Winch de réglage et d'écoutes
Adjustment and sheets winch
- 20- Taquet de tournage
Deck cleat
- 21- Winch de réglage de drisses
Halyards adjustment winch
- 22- Réglage d'écoute de GV: voir détail page suivante
Main adjustment sheet: see next page

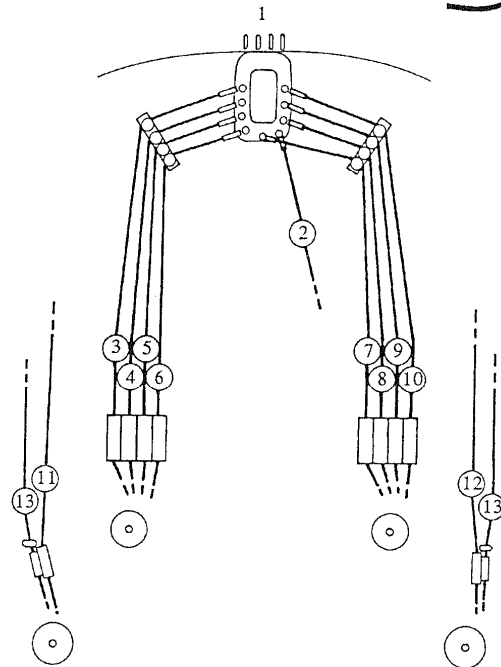
A- Drisses: voir page suivante
Halyards: see next page



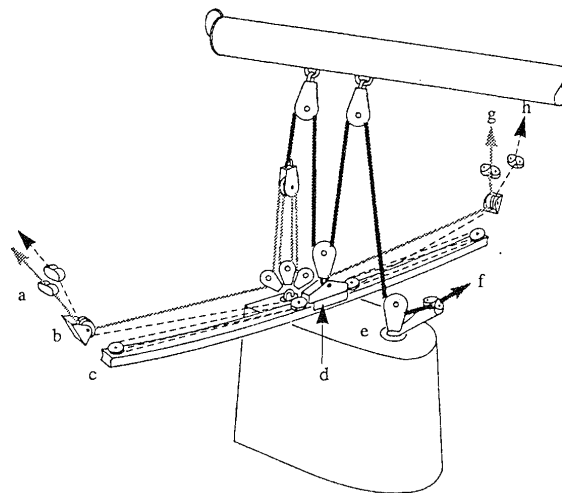
GREEMENT COURANT RUNNING RIGGING



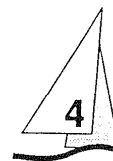
- 1- Ratelier à drisses
Halyard rack
- 2- Ris 2 et 3
Reefs 2 and 3
- 3- Drisse de spi 2
Spinnaker halyard 2
- 4- Drisse de grand-voile
Main halyard
- 5- Bordure de grand-voile
Main foot band sheet
- 6- Ris 1
Reef 1
- 7- Hale-bas de bôme
Kicking sheet
- 8- Drisse de génois 1
Genoa halyard 1
- 9- Drisse de spi
Spinnaker halyard
- 10- Balancine de tangon
Spinnaker pole topping lift
- 11- Enrouleur de génois
Genoa furling sheet
- 12- Hale-bas de tangon
Spinnaker pole downhaul
- 13- Réglage de chariot de génois
Genoa car adjustment sheet



- a- Taquets coinçeurs
Clam cleats
- b- Poulies de renvoi
Foot blocks
- c- Barre d'écoute avec réas intégrés
Horse with sheaves built-in
- d- Chariot de grand-voile avec réas doubles
Main car with doubles sheaves built-in
- e- Tourelle avec taquet coinçeur
Swivel jamming block
- f- Ecoule de grand-voile
Mainsheet
- g- Réglage fin de grand-voile
Main adjustment sheet
- h- Réglage de barre d'écoute
Horse adjustment sheet



GREEMENT COURANT RUNNING RIGGING



	Designation	Nbr	Type	Couleur <i>Color</i>	Ø <i>(mm)</i>	Longueur <i>Length</i>
1	Drisse de grand-voile <i>Main halyard</i>	1	Tresse D <i>Braid H</i>	B1/R <i>W/R</i>	12	35 m
2	Ecoute de grand-voile <i>Mainsheet</i>	1	Tresse (sup) <i>Braid (up)</i>	R/N <i>R/Bl</i>	12	20 m
3	Réglage fin de GV <i>Main adjustment sheet</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	B1/N <i>W/Bl</i>	8	13 m
4	Bordure de grand-voile <i>Main foot-band</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Rouge <i>Red</i>	12	11 m
5	Ris 1 <i>Reef 1</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Vert <i>Green</i>	12	14 m
6	Ris 2 <i>Reef 2</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Bleu <i>Blue</i>	12	18 m
7	Ris 3 <i>Reef 3</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Blanc <i>White</i>	12	23 m
8	Hale-bas de bôme <i>Kicking strap</i>	1	Tresse (sup) <i>Braid (up)</i>	R/N <i>R/Bl</i>	10	9 m
9	Réglage chariot de grand-voile <i>Horse adjustment</i>	2	Tresse (sup) <i>Braid (up)</i>	R/N <i>R/Bl</i>	8	8 m
10	Drisse de génois <i>Genoa halyard</i>	1	Tresse D <i>Braid H</i>	B1/B <i>W/B</i>	12	31 m
11	Ecoute de génois <i>Genoa sheet</i>	2	Kevlar tressé <i>Braided Kevlar</i>	N/B <i>Bl/B</i>	14	17 m
12	Réglage chariot de génois <i>Genoa car adjustment sheet</i>	2	Tresse (sup) <i>Braid (up)</i>	B/N <i>Bl/Bl</i>	8	9 m
13	Enrouleur de génois <i>Genoa furling line</i>	1	Tresse D <i>Braid H</i>	B1/B <i>W/B</i>	8	20 m
14	Drisse de spi <i>Spinnaker halyard</i>	1	Tresse D <i>Braid H</i>	B1/V <i>W/G</i>	12	33 m
15	Ecoute de spi <i>Spinnaker sheet</i>	1	Kevlar tressé <i>Braided Kevlar</i>	N/R <i>Bl/R</i>	12	22 m
16	Bras de spi <i>Spinnaker guy</i>	1	Kevlar tressé <i>Braided Kevlar</i>	N/V <i>Bl/G</i>	12	22 m
17	Balancine de tangon <i>Spinnaker pole lift</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	V/N <i>G/Bl</i>	10	22 m
18	Hale-bas de tangon <i>Spinnaker pole downhaul</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	B1/N <i>W/Bl</i>	10	20 m
19	Barber de spi <i>Spinnaker barber</i>	2	Tresse (sup) <i>Braid (up)</i>	V/N <i>G/Bl</i>	8	8 m

Tresse (sup): Tresse de qualité supérieure / *Braid (up): High quality braid*

Tresse D: Tresse de drisse / *Braid H: Halyard braid*

Bl: Blanc, R: Rouge, N: Noir, B: Bleu, V: Vert; *W: White, R: Red, Bl: Black, B: Blue, G: Green.*

GREEMENT COURANT

- Graisser les réas avec du silicone; Changer tout réa déformé ou ébréché. Vérifier une fois par an les axes des réas placés en tête de mât.
- Vérifier régulièrement l'état des mâchoires des coinçeurs.
- Surveiller l'usure et l'état général des drisses.
- Nettoyer régulièrement les poulies (graisse usagée, trace de corrosion) et passer un peu de lubrifiant sur les axes.
- Eviter les empannages intempéstifs qui usent prématurément les écoutes et les points d'ancrage.



DRISSES

Les drisses et certaines manoeuvres passent sous un capot de protection démontable afin d'avoir un pont net et dégagé. Pour remplacer une drisse, il suffit de dévisser les vis de fixation du capot pour accéder aux réas.

Il est conseillé de prévoir des messagers à poste pour toutes les drisses et bosses d'enrouleurs pour en faciliter le remplacement en cas de rupture.

RUNNING RIGGING

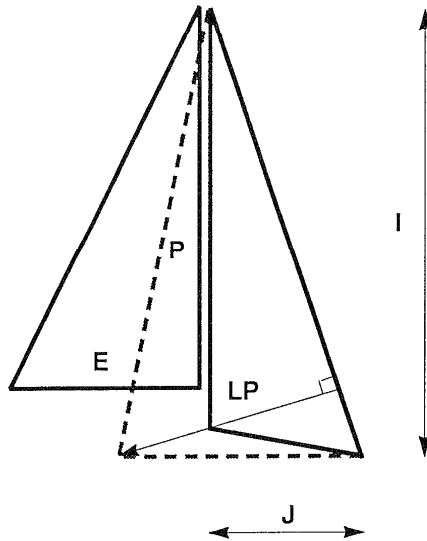
- *Lubricate the sheaves with silicon: change distorted or dented sheaves. Inspect the shafts in sheaves on mast head,*
- *Regularly check the jam cleat jaws for condition,*
- *Inspect the halyards for wear and condition,*
- *Clean the blocks regularly (worn out grease, corrosion spots) and slightly oil up the pins,*
- *Avoids untimely gibing which generate premature wear on the sheets and fixed points.*

HALYARDS

The halyards and some ropes are lead under a movable protective cover to keep the deck tidy and unobstructed. To change a halyard, undo the cover securing screws for access to the blocks.

Permanent runners should be provided for all stoppers and halyards to facilitate replacement in case of failure.

VOILES SAILS

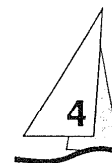


$I = 13,60 \text{ m}$
 $J = 3,80 \text{ m}$
 $P = 13,60 \text{ m}$
 $E = 4,60 \text{ m}$
 $LP = 5,70 \text{ m}$

Vent réel <i>Real wind</i>		Près <i>Closehauled</i>	Largue <i>Reaching</i>	Vent arrière <i>Running</i>
Force	Nds/Knts			
1-2	0-10	GV généis Main genoa	GV généis Main genoa	GV spi Main spinnaker
3-4	11-16	GV généis roulé 10% Main furled genoa 10%	GV généis Main genoa	GV spi ou généis tangonné Main spi or poled genoa
5-6	17-27	GV 1 ris généis roulé 30% Main reef 1 furled genoa 30%	GV généis roulé 10% Main furled genoa 10%	GV généis roulé 10% Main furled genoa 10%
6-7	22-30	GV 2 ris généis roulé 50% Main reef 2 furled genoa 50%	GV 1 ou 2 ris généis roulé 30% Main reef 1 or 2 furled genoa 30%	GV 1 ou 2 ris généis roulé 30% Main reef 1 or 2 furled genoa 30%
7-8	30-40	GV 2 ou 3 ris TMT Main reef 2 or 3 stormjib	GV 2 ris généis roulé 50% Main reef 2 furled genoa 50%	GV 2 ris généis roulé 50% Main reef 2 furled genoa 50%
8	40	GV 3 ris TMT Main reef 3 stormjib	GV 3 ris TMT Main reef 3 stormjib	TMT stormjib

Ce tableau est approximatif et est à adapter en fonction de l'état de la mer et des compétences de l'équipage.
 This figure has to be adapted according to the weather conditions and the crew abilities.

VOILES



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

- Veiller à bien régler les voiles en navigation, afin de les adapter au mieux aux efforts qu'elles subissent et diminuer les tensions néfastes pour le tissu.
- Prévenir les accrocs et usures en mettant des protections contre le raguage sur les accessoires présentant des aspérités (Fourrures de barres de flèche, de chandeliers, etc ...)
- Entre deux sorties en mer, penser à relâcher la tension de la drisse pour les voiles sur enrouleur et de la bordure de grand-voile.
- Vous munir d'une trousse de voilerie et d'un livret qui vous indiquera les moyens d'effectuer vous-même les travaux d'urgence en attendant de pouvoir les faire faire par un voilier.

NETTOYAGE ET ENTRETIEN

Rincer les voiles à l'eau douce de temps en temps et les sécher au plus vite (les moisissures ne partent pas).

Eviter de les faire sécher au vent dans la mâture, le fasyement use les coutures et elles risqueraient de subir des accrocs sur le gréement.

Les taches de gras disparaissent au trichloréthylène, à condition de rincer aussitôt à l'eau.

SAILS

To a large extent, the life of a sail depends on regular maintenance. As soon as the sailing season is over and, preferably, before winter, leave your sails to a sail-maker to obtain efficient maintenance and repairs.

Set the sails properly at sea in order to achieve the optimum adaptation to the forces to be taken and reduce harmful stresses on the fabrics.

- *Avoid wear and tears by means of chafing pieces on pointed accessories (cross-trees, stanchions, etc.),*
- *Between two trips at sea, don't forget to slack off the halyards on sails on furler and main sail foot,*
- *Obtain a sail-maker's kit and instructions to find out how to perform emergency repairs pending assistance by a sail-maker.*

CLEANING AND MAINTENANCE

Rinse the sails with fresh water from time to time and dry as soon as possible (mould fungus is there to stay).

Don't dry the sails in the lee on the mast, since shaking wears away the seams and the sail may be torn off by the rigging.

All stains can be removed with trichloroethylene but rinsing with water is mandatory.



STOCKAGE / PLIAGE

Eviter de stocker une voile mouillée, elle moisirait.

- Voile classique de dimension moyenne:

Plier la voile en accordéon parallèlement à la bordure, puis la rouler aux dimensions du sac.

- Voile de grande dimension ou en composite (Mylar, Kevlar):

Ne pas la plier de façon systématique, il est préférable de la rouler ou de la stocker en accordéon dans un sac banane.

PROTECTION

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

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

SAILS STOWAGE / FOLDING

Avoid storing wet sails to obviate fungus.

- *Average size conventional sails:*

Fold the sail parallel with the foot, than roll it up to the bag dimensions,

- *Large size or composite sail (Mylar, Kevlar):*

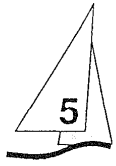
Don't fold the sail systematically: roll the sail up or store it in a long-shaped bag instead.

PROTECTION

UV rays are harmful to polyester and nylon. Where the sails remain on the mast, even for 24 hours, they must be protected by a cover or special fabric on rolled-up leeches and feet.

Our agents' network will offer accessories which have been selected by the shipyard and consistent with your requirements.

AMENAGEMENTS INTERIEURS
INSIDE ACCOMODATIONS

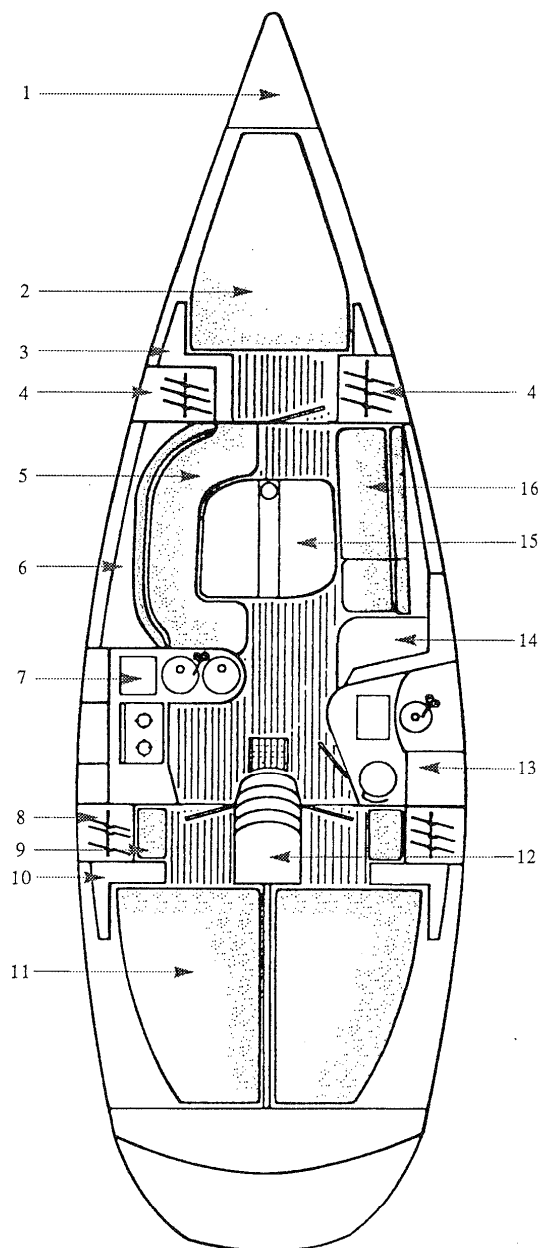


AMENAGEMENTS INTERIEURS
INSIDE ACCOMODATIONS

VERSION 3 CABINES
 3 CABINS VERSION



- 1- Puits à mouillage
Anchor locker
- 2- Couchette double avant
Double berth forward
- 3- Meuble équipet
Stowage unit
- 4- Penderie de cabine avant
Fore cabin hanging locker
- 5- Banquette bâbord formant couchette double
Port settee converting to double berth
- 6- Equipets de rangement du carré
Saloon stowage shelvings
- 7- Bloc cuisine avec réchaud-gril, glacière, évier et rangements
Galley unit with cooker hob/grill, icebox, sink and stowage shelving
- 8- Penderie cabine arrière
Aft cabin hanging locker
- 9- Siège de cabine arrière
Aft cabin settee
- 10- Equipet de rangement de cabine arrière
Stowage shelf in aft cabin
- 11- Couchette double de cabine arrière
Double berth in aft cabin
- 12- Coffre moteur et descente
Engine compartment cover and companionway
- 13- Salle d'eau avec WC, lavabo, douche
Washroom with toilet, washbasin, shower
- 14- Table à cartes
Charts table
- 15- Table de carré réglable avec abattant
Adjustable saloon table with fold down leave
- 16- Banquette tribord
Starboard settee

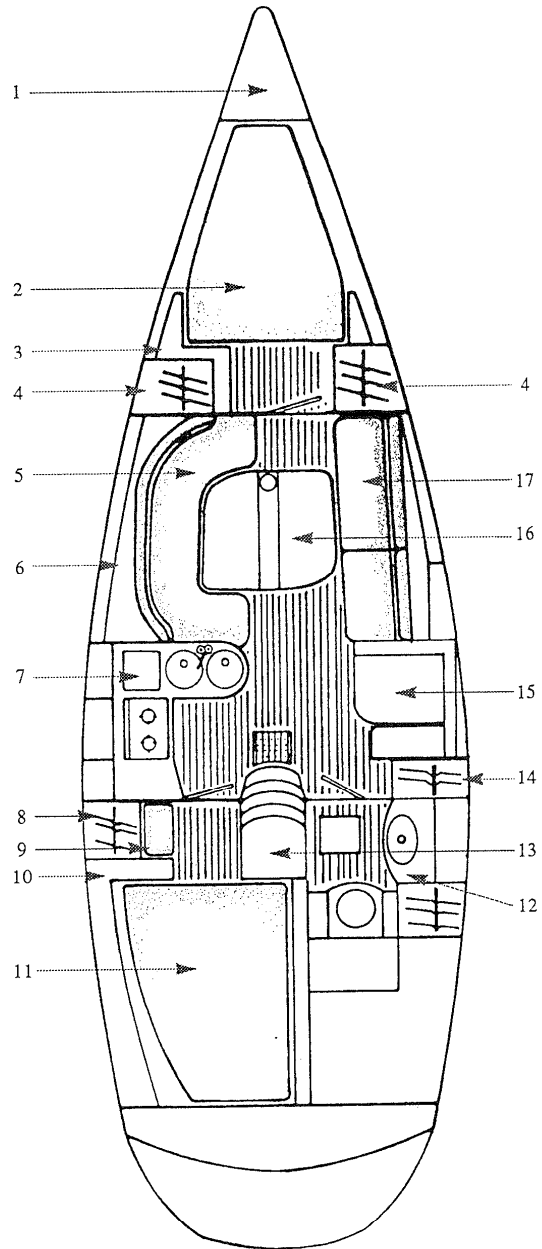


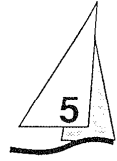
AMENAGEMENTS INTERIEURS
INSIDE ACCOMODATIONS

VERSION 2 CABINES
2 CABINS VERSION



- 1- Puits à mouillage
Anchor locker
- 2- Couchette double avant
Double berth forward
- 3- Meuble équipet
Stowage unit
- 4- Penderie de cabine avant
Fore cabin hanging locker
- 5- Banquette bâbord formant couchette double
Port settee converting to double berth
- 6- Equipets de rangement du carré
Saloon stowage shelvings
- 7- Bloc cuisine avec réchaud-gril, glacière, évier et rangements
Galley unit with cooker hob/grill, icebox, sink and stowage shelving
- 8- Penderie cabine arrière
Aft cabin hanging locker
- 9- Siège de cabine arrière
Aft cabin settee
- 10- Equipet de rangement de cabine arrière
Stowage shelf in aft cabin
- 11- Couchette double de cabine arrière
Double berth in aft cabin
- 12- Salle d'eau avec WC, lavabo, douchette, penderie
Washroom with toilet, washbasin, shower, hanging locker
- 13- Coffre moteur et descente
Engine compartment cover and companionway
- 14- Penderie
Hanging locker
- 15- Table à cartes
Charts table
- 16- Table de carré réglable avec abattant
Adjustable saloon table with fold down leave
- 17- Banquette tribord
Starboard settee





LES RANGEMENTS

De nombreux rangements sont prévus:

- Coffres sous les banquettes du carré.
- Penderies dans les cabines avant et arrière et salle de bain.
- Placards sous les vasques lavabo et évier.
- Nombreux équipets.

LE CARRE

Pour transformer la banquette du carré en couchette double, procéder comme suit:

- Enlever les coussins,
- Abaisser la table en déverrouillant les deux loqueteaux à piston situés dans le rangement à bouteilles,
- Placer les coussins prévus à cet effet sur la table,
- Replacer les coussins de la banquette.

ENTRETIEN

INTERIEUR:

- Profiter du beau temps pour aérer les coussins de banquette et couchettes et les relever quand vous quittez le bateau.
- Protéger l'intérieur de votre bateau le plus souvent possible des rayons UV, à l'aide des rideaux d'occultation.
- Faire la chasse aux miettes de pain.
- Veiller à la propreté et à l'assèchement des fonds.

STOWAGES

Many stowages are provided:

- Chests under the saloon settee,
- Wardrobe in the aft and fore cabins and in the washroom,
- Lockers under the wash basins and sinks,
- Numerous shelves.

SALOON

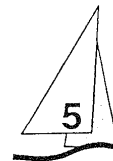
Proceed as follows to extend the saloon bunk for night time:

- Move the cushions,
- Unbolt the two latches with piston located in the bottle rack to pull down the table,
- Put the provided cushions on table top,
- Put the cushions back on its place.

MAINTENANCE

INSIDE:

- Take advantage of fine weather to raise and ventilate the cushions when you leave your boat,
- Use blinds to protect the inside of your boat from UV rays,
- Bread crumbs must be systematically eliminated,
- Ensure that the bilges are cleaned and dry.



VERNIS INTERIEUR:

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

TISSUS:

PRECAUTION

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

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

Utiliser une éponge et de l'eau savonneuse (type savon de Marseille).

Pour les taches rebelles, essuyer par tamponnage, sans frotter, avec un tissu imprégné de white spirit.

PRECAUTION

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

- Jacquard 100% polyester / Dralon:

Si le tissu n'est pas démontable: passer l'aspirateur, nettoyer avec de la mousse synthétique en se reportant à la notice d'utilisation du fournisseur sur le produit.

Si le tissu est démontable: laver à la main avec une lessive courante à 30°C.

Dans les deux cas, le nettoyage à sec est possible. Nettoyer les taches le plus rapidement possible avec un chiffon humide.

INSIDE VARNISH:

- *Rinse inside varnish with degreasing shampoo mixed with fresh water,*
- *Polish inside varnish with shamoy leather.*

FABRICS

PRECAUTION

Mark up each cover and foam cushion on dismantling.

- *Coated or PVC fabrics:*

Use a sponge and soapy water (Olive oil soap type).

Dab away stains, without rubbing, with a white spirit soaked cloth.

PRECAUTION

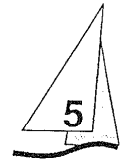
Solvents or solvent based products (pure alcohol, acetone, trichloroethylene) are strictly prohibited.

- *100% polyester Jackard/Dralon:*

If you can't remove the cloth: clean with a vacuum cleaner, wash with synthetic foam adhering to the manufacturer's instructions,

If you can remove the fabric: hand wash with a commercial lye at 30°C.

In both cases, dry cleaning is possible. Remove stains as soon as possible with moist rags.



- Jacquard coton:

Nettoyer à sec.
Ne pas repasser.
Ne pas employer de chlore.
Détacher avec de l'essence rectifiée.

- Alcantara

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

- Cuir

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

- Détachage

Oter le maximum de la tache dès que possible à l'aide d'une lame de couteau en agissant du bord vers le centre.
Tamponner à l'aide d'un chiffon propre.
Détacher avec un solvant à l'aide d'un chiffon propre (ne jamais verser le solvant directement sur la tache).
Frotter avec un chiffon propre et sec, puis broser le tissu à contresens.
Passer l'aspirateur lorsque le tissu est sec.

- Cotton Jackard:

*Dry cleaning,
Do not iron,
Do not use chlorine,
Remove stains with fractionated petrol.*

- Alcantara

*Wash in lukewarm water with neutral soap,
Allow to dry,
Dry clean with perchlorethylene.*

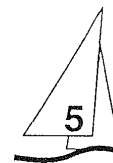
-Leather

*Use spécial leather paste for routine maintenance,
Never use any detergent nor silicone-based products,
Clean with a sponge and soapy water,
Remove all ball pen stains with metylated spirits and grease stains with "terre de Sommière" applications.*

- Stains:

*Remove as much of the stains as possible with a knife blade moving from the edge towards the center,
Dab with clean rags,
Remove the stain using clean rags and a solvent (never pour solvent directly over the stains),
Rub with a clean and dry rag, than brush the fabrics against the pattern,
Clean with a vacuum cleaner when dry.*

Le constructeur a testé et agréé un certain nombre de produits d'entretien et de rénovation. Ceux-ci offrent à la fois une garantie de protection des matériaux et de l'environnement car ils sont biodégradables.



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

Les produits sélectionnés par JEANNEAU pour l'entretien de l'intérieur sont les suivants:

- deux produits de finition permettant de parfaire les aspects des garnitures intérieures (skaï, vernis,...)
- un rénovateur intérieur concentré (c'est un nettoyeur détachant pour vaigrages, tissus, textiles,...)

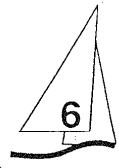
The ship-builder has tested and approved a number of biodegradable maintenance and renovating products which protect the material and environment.

The relevant data sheets are available at our agents who can obtain the information from our company.

The interior maintenance products selected by JEANNEAU are as follows:

- two finish products for inside linings (skaï, varnishes etc.),*
- one renovating concentrate for inside (this is a cleaner for textile, clothes, planking etc.).*

PLOMBERIE
PLUMBING

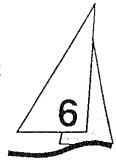


EAU DOUCE ET GAZ
FRESH WATER AND GAS

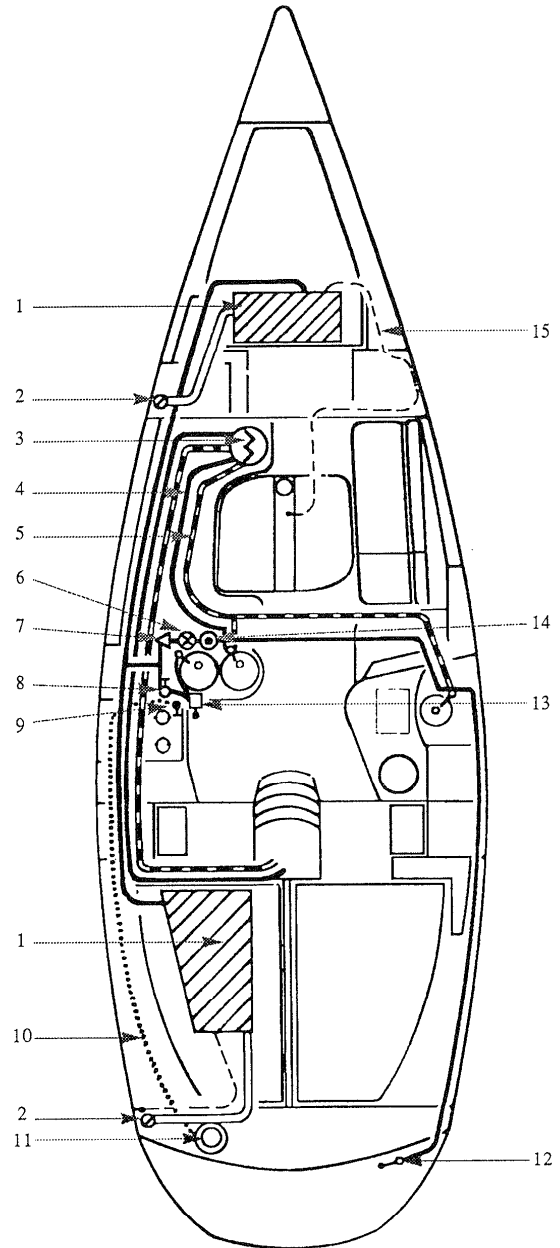
VERSION 3 CABINES
3 CABINS VERSION

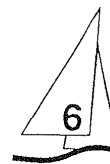
Circuit similaire pour version 2 cab.

Similar circuit for 2 cab. version



- 1- Réservoir
Water tank
- 2- Nable de remplissage
Deck filler
- 3- Chauffe-eau
Water heater
- 4- Tuyau eau froide
Cold water pipe
- 5- Tuyau eau chaude
Hot water pipe
- 6- Groupe d'eau sous pression
Electric galley pump
- 7- Filtre eau douce
Cold water filter
- 8- Vanne 3 voies de prise d'eau de mer et
dépannage eau douce
*3 way valve for seawater inlet or fresh
water in case of failure of the galley pump*
- 9- Vanne de circuit de gaz
Gas circuit valve
- 10- Tuyau de gaz
Gas pipe
- 11- Bouteille de gaz
Gas bottle
- 12- Douchette
Shower
- 13- Pompe à pied
Foot pump
- 14- Vase d'expansion
Accumulator tank
- 15- Mise à l'air libre
Vent





REPLISSAGE DU RESERVOIR D'EAU

Pour prévenir toute erreur de manipulation, ne pas effectuer les remplissages d'eau et de carburant en même temps.

Lors des remplissages, éviter toute manutention de produit polluant à proximité des nables.

L'ouverture et la fermeture des bouchons de nable s'effectuent à l'aide d'une clé appropriée. Lors du remplissage, vérifier l'état des joints des bouchons de nable.

Les réservoirs sont équipés de sorties de trop plein avec mise à air libre.

Ne jamais enfoncer le tuyau de remplissage d'eau profondément dans le circuit afin d'éviter toute surpression dans les circuits.

RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN:

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

En cas d'inactivité prolongée, purifier réservoirs et canalisations avec de l'acide acétique ou du vinaigre blanc.

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

Pour l'hivernage, consulter le chapitre 11.

WATER TANK FILLING

In order to obviate any handling mistake, never fill the water and fuel tanks at the same times. During filling, avoid handling contaminants near the filling plugs. Open and close the filling plugs with the special spanner. Check the filler plug seals for condition during filling. The tanks are fitted with overflow outlets and vents.

To prevent a pressure build-up in the system, never press the water filling hose deep into the system.

RECOMMENDATION / MAINTENANCE:

The tanks can be sterilized by adding a "clonazone" tablet (available from chemists).

Purify the tanks and pipes with acetic acid or white vinegar if the boat is to stay unmanned for a long period.

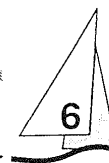
Inspection ports are provided on the stainless steel and moulded plastic tanks through which internal cleaning can be performed.

Refer to chapter 11 for winter precautions.

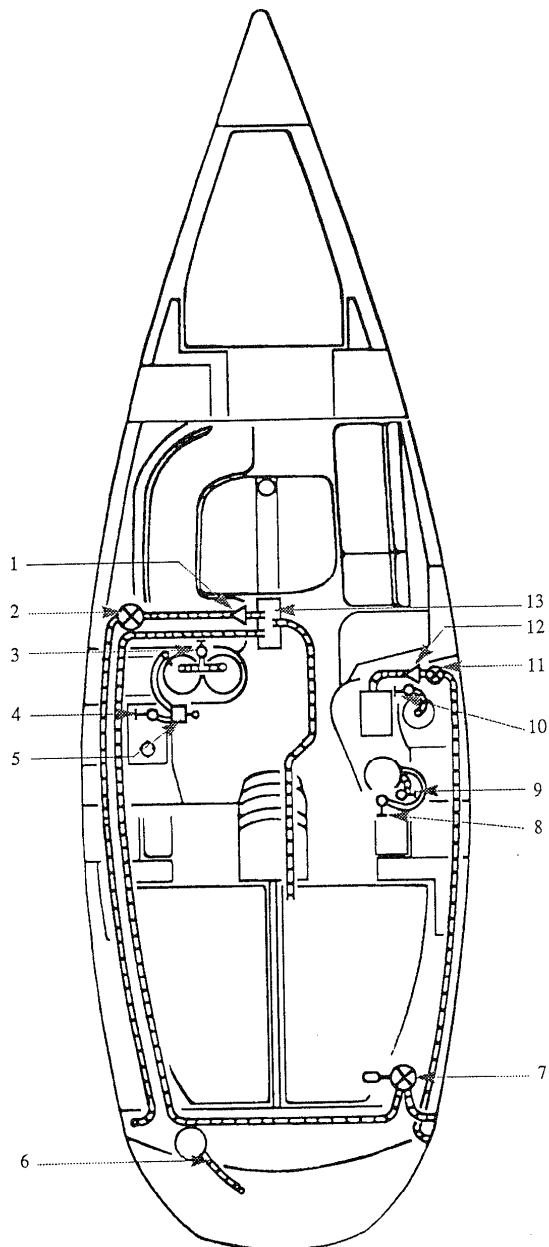
EAU DE MER ET EVACUATIONS
RAW WATER AND DRAINAGE

VERSION 3 CABINES
3 CABINS VERSION

Circuit similaire pour version 2 cab. .
Similar circuit for 2 cab. version



- 1- Filtre
Filter
- 2- Pompe de cale électrique
Electrical bilge pump
- 3- Vanne 1/4 de tour évacuation de l'évier
Quarter turn seacock for sink drainage
- 4- Vanne 3 voies de prise d'eau de mer ou eau douce en dépannage
3 way valve for seawater inlet or fresh water in case of failure of the galley pump
- 5- Pompe à pied
Foot pump
- 6- Evacuation du logement de la bouteille de gaz
Gas bottle housing drainage
- 7- Pompe à main de cockpit (puisard)
Cockpit manual pump (sump)
- 8- Vanne 1/4 de tour prise d'eau du WC
Quarter turn seacock for toilet raw water inlet
- 9- Vanne 1/4 de tour évacuation du WC
Quarter turn seacock for toilet drainage
- 10- Vanne 1/4 de tour évacuation du lavabo
Quarter turn seacock for wash basin drainage
- 11- Pompe d'évacuation de bac à douche
Pump for shower tub drainage
- 12- Filtre
Filter
- 13- Puisard
Sump



CIRCUIT D'EAU D'EVACUATION

L'écoulement des eaux usées de l'évier, du lavabo et des WC est assuré par des passe-coques munis de vannes quart de tour. (Lorsque la poignée de la vanne est perpendiculaire au tuyau, la vanne est fermée; lorsqu'elle est dans l'axe du tuyau, la vanne est ouverte.)



Toutes les varangues possèdent des trous (anguillers) pour l'écoulement de l'eau, sauf celles entourant le moteur.

Le puisard principal, situé au-dessus du lest, reçoit l'eau provenant du plancher, des glacières et du presse-étoupe (par l'intermédiaire d'un tuyau) et est vidé par une pompe de cale électrique à déclenchement manuel automatique ou par la pompe manuelle de cockpit.

RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN:

Vérifier régulièrement le bon fonctionnement et l'étanchéité des vannes et des passe-coques, fermer les vannes lorsque le circuit d'eau n'est pas utilisé. Contrôler le serrage des colliers et des raccords de tuyauterie souple et l'état des joints. S'assurer périodiquement de la parfaite propreté de la crépine et de la cale. Couper immédiatement le circuit électrique dans le cas où une pompe fonctionne encore alors que toutes les alimentations en eau sont fermées. Contrôler le circuit d'eau et neutraliser la panne.

WATER DISCHARGE

Waste water from the sink, wash basin and the closets is discharged by sea chests, fitted with quarter turn valves (when the valve handle is perpendicular with the pipe, the valve is closed, and open when along the pipe centreline).

Except around the engine, all floors include water courses (limber holes).

The main sump located above the ballast collects the water from the floor, ice boxes and stuffing box (via a pipe) and is drained by means of an electric bilge pump with automatic float switch or the manual pump in the cockpit.

RECOMMENDATIONS / MAINTENANCE:

Check the valves and sea cocks for water tightness and operation regularly.

Shut the valves when the system is not in use.

Check the clamps and hose pipe couplings and seals for condition.

Ensure regularly that the bilge and strum-boxes are perfectly clean. If one pump should be running while all water supplies are shut, switch the power off immediately. Check the water system and eliminate the breakdown.

FONCTIONNEMENT DES EQUIPEMENTS SANITAIRES

UTILISATION DES W.C. MARINS:

- Vérifier, avant utilisation, que les vannes de prise d'eau et d'évacuation sont bien ouvertes.
- Pour vider la cuvette, placer le levier de commande de la pompe en position inclinée (FLUSH), et actionner la pompe. Pour assécher la cuvette, remettre le levier en position verticale (DRY), et actionner la pompe.
- N'utiliser que du papier absorbant pour éviter de boucher les WC et prévoir un rinçage régulier du système à l'eau douce. Fermer les vannes après chaque usage et surtout lorsque personne n'est à bord.



UTILISATION DU LAVABO ET DE LA DOUCHE:

La vanne d'évacuation du lavabo est située sous la vasque. La vanne et le robinet doivent être refermés après utilisation.

L'évacuation de la douche se fait par une pompe électrique (interrupteur sur le plan vasque).

CIRCUIT EAU DE MER A L'EVIER

Un circuit d'eau de mer alimente l'évier de la cuisine par l'intermédiaire d'une pompe à pied. Un passe-coque à vanne 3 voies situé dans le placard sous l'évier permet de distribuer soit de l'eau de mer, soit de l'eau douce (par exemple en cas de panne du groupe d'eau sous pression), ou alors de fermer le circuit.

SANITARY APPLIANCES OPERATION

MARINE CLOSETS OPERATION:

- *Ensure that the water supply and discharge valves are open before using the appliance,*
- *To drain the bowl, set the pump lever to "FLUSH" and actuate the pump. To strip the bowl, set the pump lever back to "DRY" and actuate the pump.*
- *Use exclusively absorbing paper to avoid clogging the closets and rinse the system regularly with fresh water. Shut the valves after every use and especially when the boat is unattended.*

WASH BASIN AND SHOWER:

The washbasin discharge valve is located under the sink. The faucet and valve must be closed after use.

The shower tub is drained by means of an electric pump (switch on wash basin side).

SEA WATER SUPPLY TO THE SINK

The galley sink is supplied with sea water via a foot-operated pump. A 3-way sea valve located in the chest under the sink distributes either sea water or fresh water (e.g.: in case of failure of the galley pump) or can be used to shut the system.

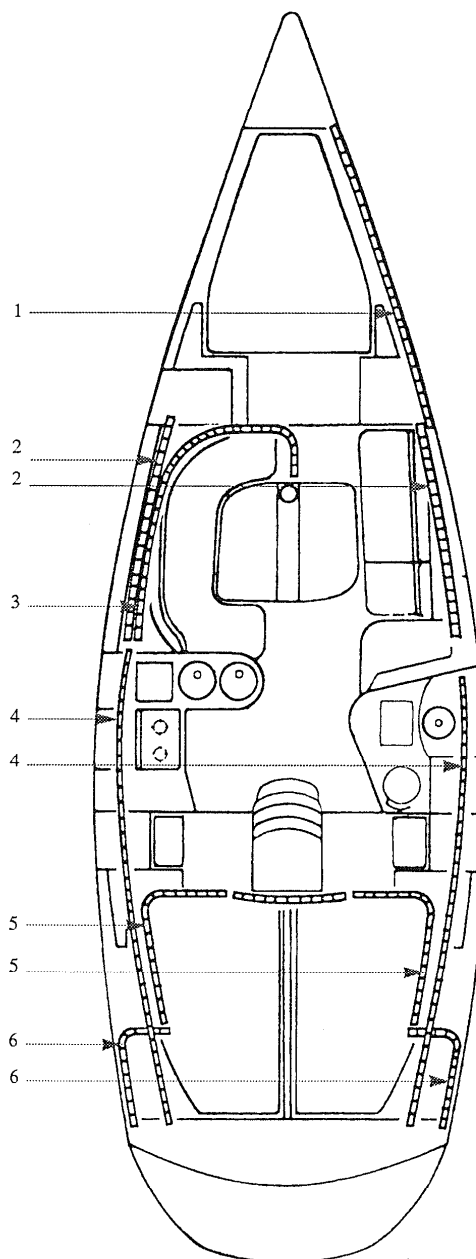
ELECTRICITE
ELECTRIC CIRCUIT



TUYAUX POUR OPTION
PIPES FOR OPTIONAL EXTRAS

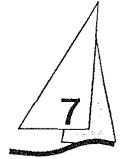


- 1- Tuyau sous plafond
Pipe under ceiling
- 2- Tuyau sur lisse
Pipe on longitudinal
- 3- Tuyau sous plancher
Pipe under floor
- 4- Tuyau sous lisse haute
Pipe under upper longitudinal
- 5- Tuyau sous contre-moule
Pipe under inner liner
- 6- Tuyau du coffre arrière au coffre latéral
Pipe from aft locker to lateral locker

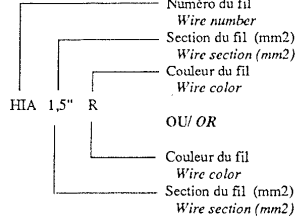


PLAN DE FILERIE DU TABLEAU ELECTRIQUE 12 V
DC 12V ELECTRIC PANEL WIRING DIAGRAM

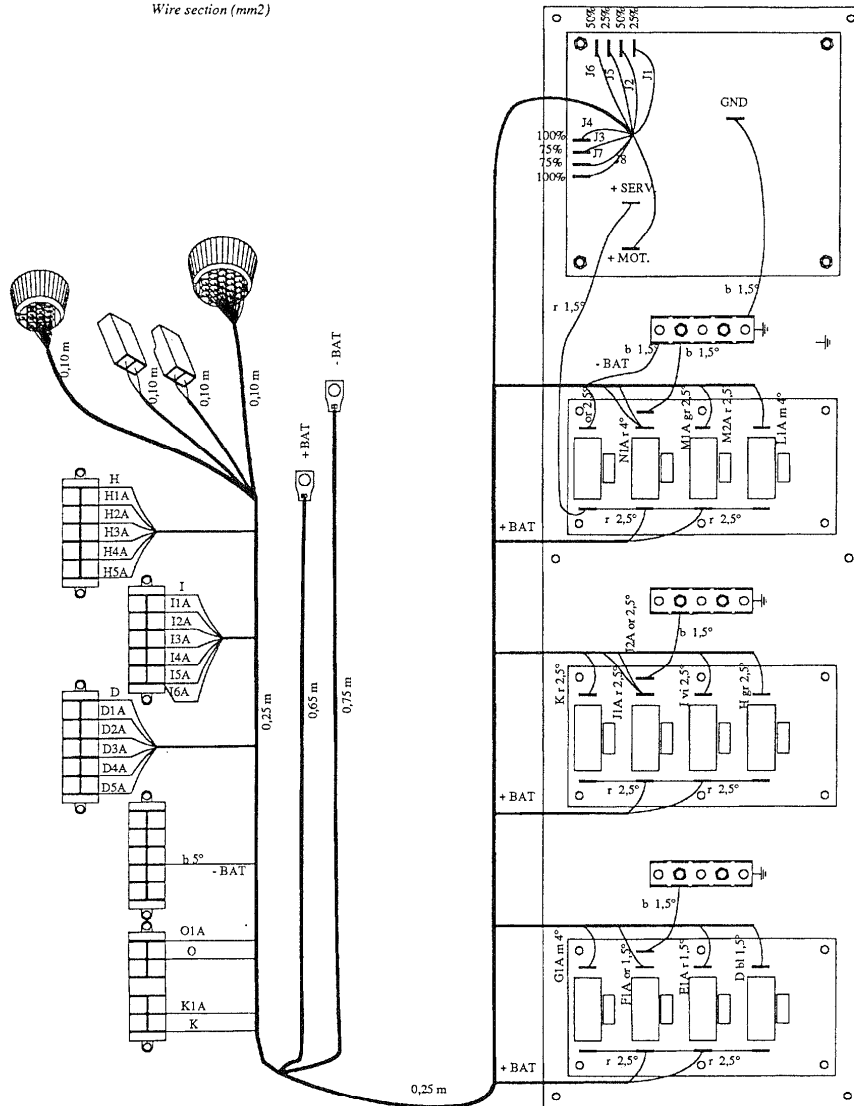
SUN FAST 36



REPERAGE DES FILS
WIRES REFERENCES



- | | |
|----|-----------------|
| B | bleu / blue |
| Bl | blanc / white |
| Gr | gris / grey |
| J | jaune / yellow |
| M | marron / brown |
| N | noir / black |
| Or | orange |
| R | rouge / red |
| Vi | violet / purple |



SCHEMA ELECTRIQUE CIRCUIT 12 V

BRANCHEMENT BATTERIES, MOTEUR, GUINDEAU

Repérage des fils: voir page 7-3

DC 12V WIRING DIAGRAM

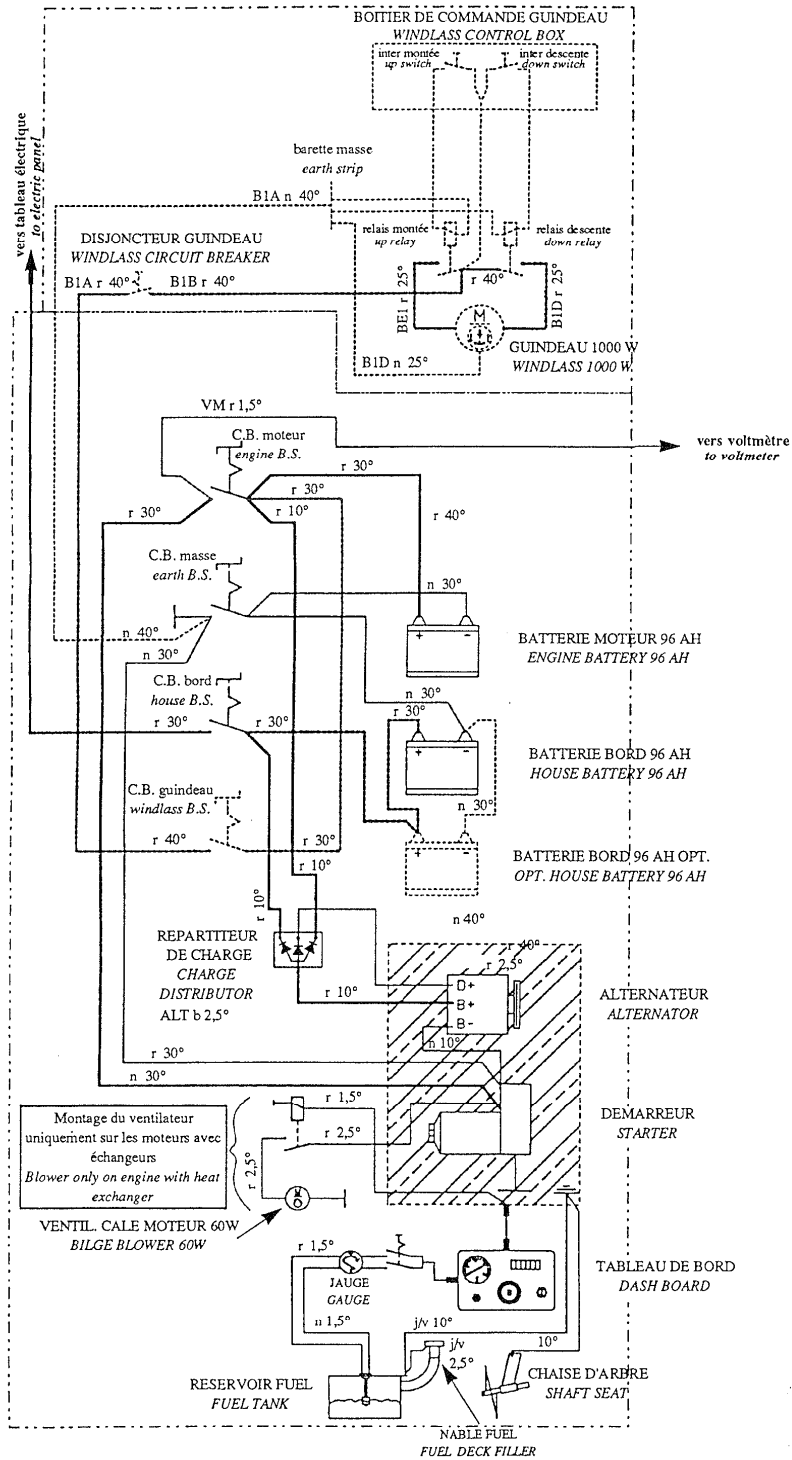
Wires references: see page 7-3

BATTERIES, ENGINE AND WINDLASS CONNECTIONS



BRANCHEMENT DU GUINDEAU (OPTION)
WINDLASS CONNECTIONS (OPT. EXTRA)

BRANCHEMENT DES BATTERIES ET DU MOTEUR
BATTERIES AND ENGINE CONNECTIONS

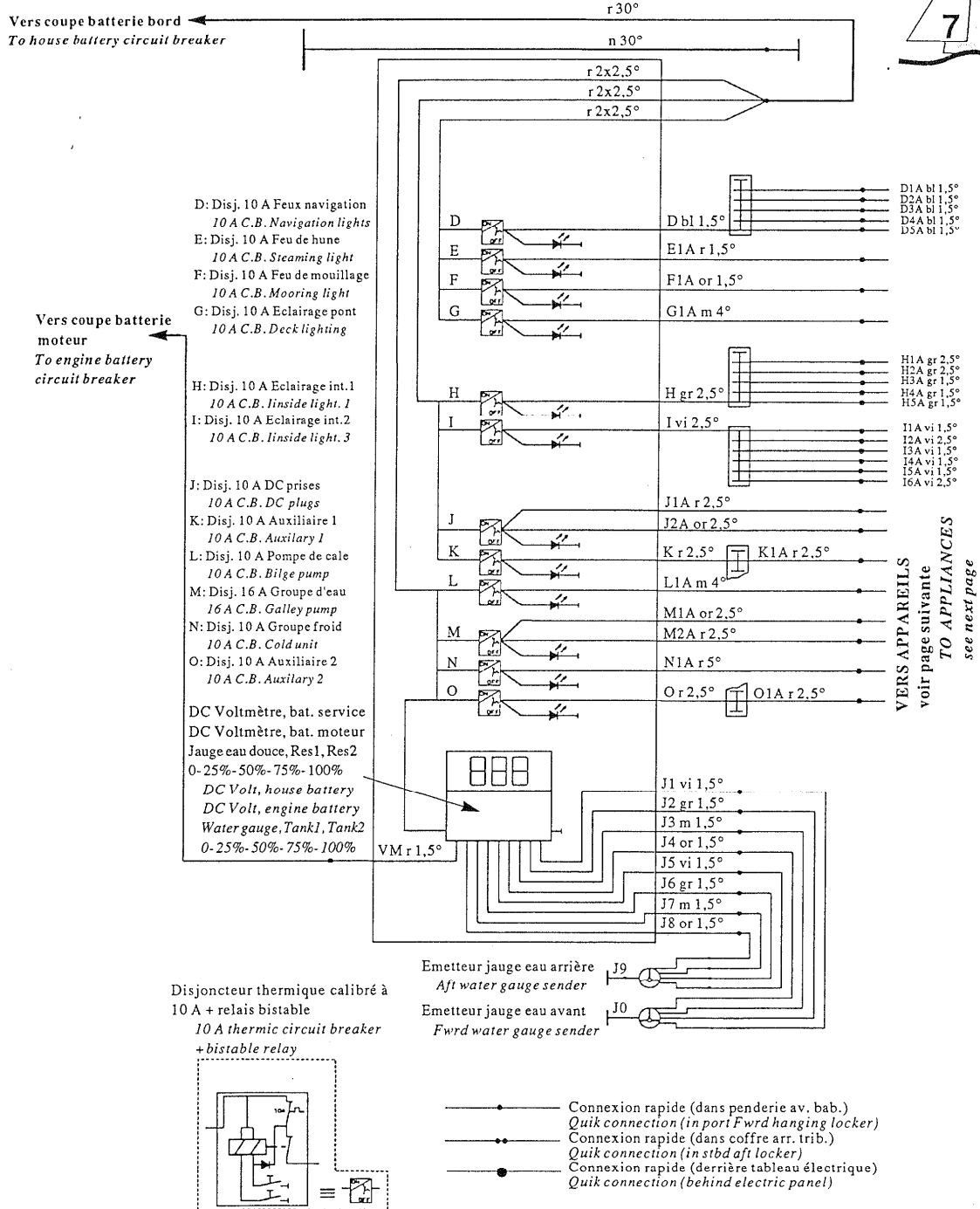


SCHEMA ELECTRIQUE CIRCUIT 12 V

12 V WIRING DIAGRAM

Repérage des fils: voir page 7-3

Wires references: see page 7-3



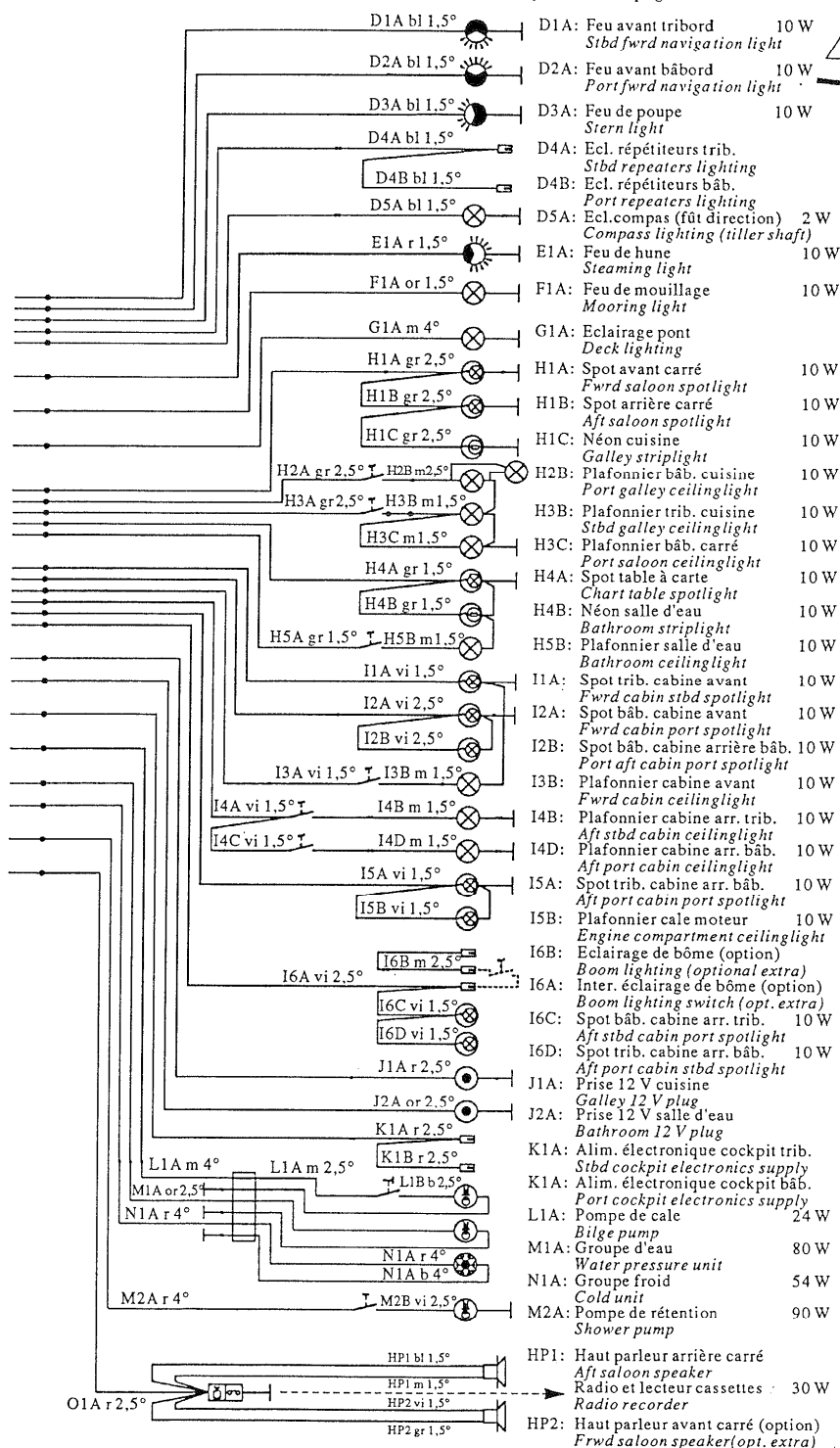
SCHEMA ELECTRIQUE CIRCUIT 12 V
12 V WIRING DIAGRAM

Repérage des fils: voir page 7-3

Wires references: see page 7-3

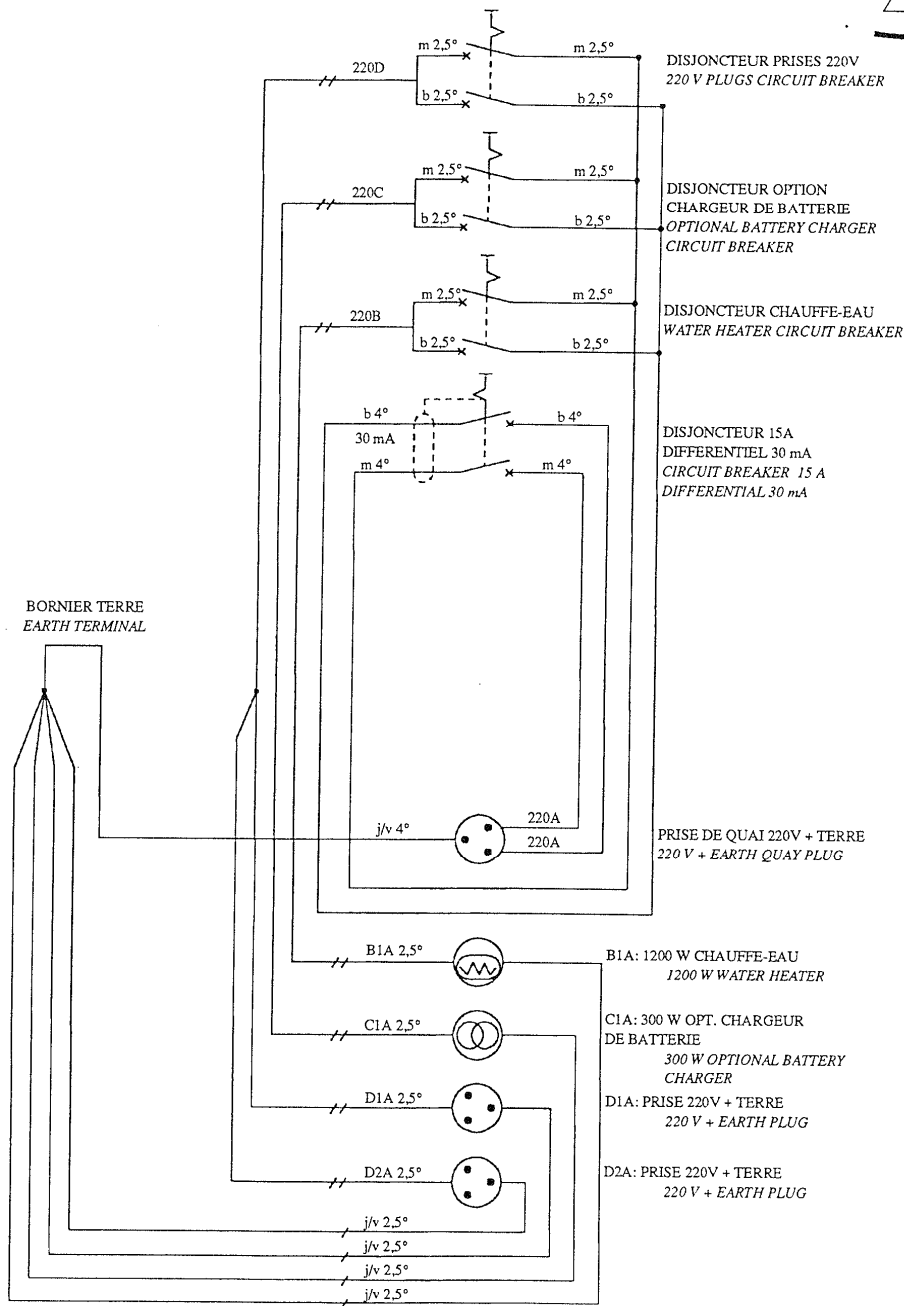


VER TABLEAU ELECTRIQUE
voir page précédente
TO ELECTRIC PANEL
see previous page



SCHEMA ELECTRIQUE CIRCUIT 220 V
220V WIRING DIAGRAM

Repérage des fils: voir page 7-3
Wires references: see page 7-3





FONCTIONNEMENT

Le tableau électrique sur charnières est situé au dessus de la table à cartes. Il ne nécessite aucun entretien courant.

Dans le cas où un appareil électrique ne serait pas alimenté, vérifier:

- l'alimentation générale (batterie, coupe-batterie)
- les interrupteurs et fusibles placés sur la ligne
- l'appareillage électrique concerné

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

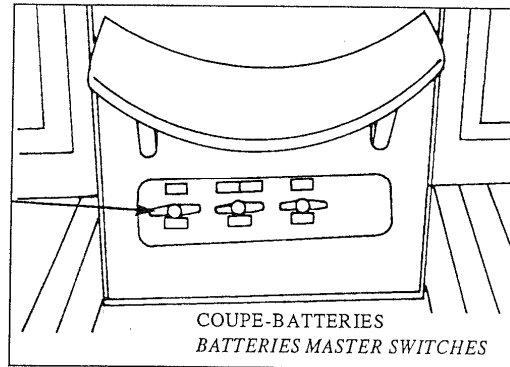
COUPE-BATTERIES

Les coupe-batteries positifs et négatifs sont situés au pied de la descente; Les circuits peuvent être utilisés simultanément ou séparément selon les besoins.

La mise sous tension s'effectue en tournant les coupe-batteries. Ils connectent le circuit moteur et le circuit de bord.

PRECAUTION

Fermer les coupe-batteries lorsque le bateau est inoccupé.



OPERATION

The hinged electrical switchboard is located over the charts table and does not require any routine maintenance.

In case an electrical unit should not be energized, check:

- the main power supply (battery, master switch),
- the switches and fuses along the line,
- the relevant electrical unit.

Use the automatic reset switch to read the fuel gauge, to obviate electrolytic problems.

BATTERIES MASTER SWITCHES

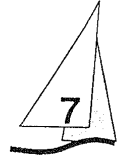
The positive and negative master switches are located at the base of the companionway.

The circuits can be used simultaneously or separately should the need arise.

Turn the master switches on to energize the system. The master switches energize the engine's and ship's electrical systems.

PRECAUTION

Shut master switches if the boat is unattended.



BATTERIES

Le circuit électrique est alimenté par deux batteries d'une capacité de 96 A/h (12V). Elles sont accessibles dans le coffre de la couchette de la cabine arrière tribord.

La charge s'effectue au moyen de l'alternateur accouplé au moteur.

Il est indispensable pour assurer une durée de vie correcte à une batterie, de la maintenir en état de charge suffisante: ne jamais la décharger au delà de 70% de la capacité nominale.

Quoi qu'il en soit, l'utilisation d'un chargeur de quai est fortement recommandée de manière à commencer la navigation avec une batterie correctement chargée.

RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN:

- Maintenir la batterie propre et sèche pour éviter les risques d'usure prématurée
- Vérifier périodiquement le niveau de l'électrolyte et rajouter de l'eau distillée si nécessaire.
- Faire contrôler le degré d'acidité de la batterie après une période de non utilisation importante.
- Serrer et entretenir les cosses sur bornes en les graissant régulièrement avec de la vaseline.

CONNEXION DU FAISCEAU DE MAT

La connexion du faisceau de mât s'effectue après le mâtage.

On accède aux câbles en démontant le vaigrage au niveau de l'étambrai.

BATTERIES

The electrical system is energized by two 96 Ah (12V) batteries, to which access is gained via the starboard aft cabin locker.

The engine driven a.c. generator is used to charge the batteries.

A battery should be always charged sufficiently, never drained beyond 70% of the rating, to ensure a satisfactory service life.

It is nonetheless strongly advised to use a shore battery charger in order to sail off with a properly charged battery.

RECOMMENDATION / MAINTENANCE:

- *Keep the battery clean and dry to obviate premature wear,*
- *Check regularly the electrolyte and top up with distilled water if required,*
- *Check the acid degree in the battery after extended idle time,*
- *Secure and smear regularly the terminals with petroleum jelly.*

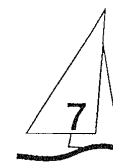
MAST HARNESS CONNECTION

Connect the harness after installation of the mast.

Access can be gained to the wires by removing the liner in way of the mast collar.

OPTIONS / ELECTRONIQUE

Un réseau de gaines est disponible afin de pouvoir compléter l'équipement du bateau selon vos besoins (voir plan).



RECOMMANDATIONS

Il est conseillé de conserver un messageur dans chaque conduit et de talquer les faisceaux pour faciliter la glisse à l'intérieur des conduits.

Ne pas placer d'instruments ou répéteurs électroniques à moins de 1,50 m des haut-parleurs de l'installation radio si votre bateau en est équipé.

Pour tous ces travaux électriques nous vous conseillons de faire appel à un spécialiste ou aux techniciens de notre réseau.

ELECTRONIC / OPTIONAL EXTRAS

Special sleeves are provided to add equipment to your boat as and when needed (refer to drawing).

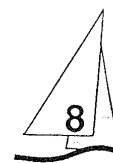
RECOMMENDATIONS

Permanent runners should be provided in each sleeve and harness should be talced on to facilitate inside sliding.

Never install electronic instruments or repeaters less than 1.50m away from the radio loudspeakers, if installed on your boat.

Ask for a specialist assistance or call our customer support network for all electrical work.

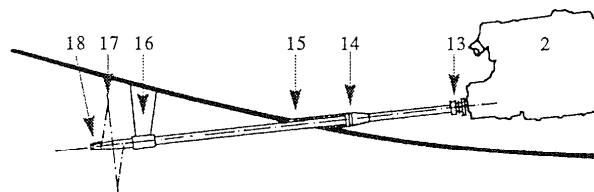
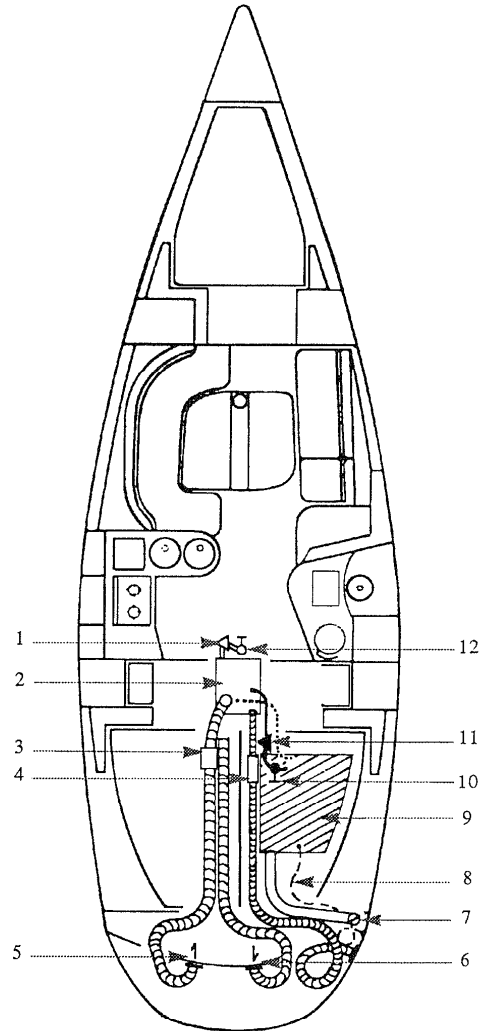
MOTEUR DIESEL
DIESEL ENGINE

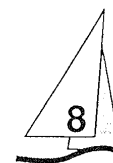


INSTALLATION MOTEUR
ENGINE INSTALLATION



- 1- Filtre eau de mer
Raw water filter
- 2- Moteur + inverseur
Engine + marine gear
- 3- Ventilateur de cale moteur
Engine compartment blower
- 4- Echappement + pot d'échappement
Exhaust + exhaust pipe
- 5- Aération de cale moteur (sortie)
Engine compartment ventilation (exhaust)
- 6- Aération de cale moteur (entrée)
Engine compartment ventilation (intake)
- 7- Nable + tuyau de remplissage
Deck filler + filling pipe
- 8- Mise à l'air libre du réservoir
Tank breather pipe
- 9- Réservoir inox
Stainless steel fuel tank
- 10- Vanne de sectionnement du circuit de fuel
Fuel circuit valve
- 11- Préfiltre décanteur
First-stage filter
- 12- Passe-coque eau de mer
Raw water seacock
- 13- Accouplement
Connecting
- 14- Presse-étoupe
Stuffing box
- 15- Tube d'étambot
Shaft tube
- 16- Chaise d'arbre
Shaft seat
- 17- Hélice
Propeller
- 18- Anode
Anode





RESERVOIR DE CARBURANT

REPLISSAGE:

Prendre les précautions générales précisées au chapitre 6 concernant le remplissage du réservoir d'eau.

Le réservoir de carburant se remplit en utilisant le nable. Afin de préserver le pont d'éventuelles projections de carburant, mouiller le pourtour du nable avec de l'eau de mer avant de retirer le bouchon. En cas de projections, rincer le pont abondamment (bouchon de nable en place).

PRECAUTION

Arrêter le moteur et éteindre vos cigarettes pendant le remplissage du réservoir de carburant.

RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN:

- Veiller périodiquement au bon état du joint torique du nable de remplissage afin d'éviter les entrées d'eau.
- Ne pas fermer le robinet de carburant entre chaque utilisation, sauf absence prolongée.
- Tenir le réservoir le plus plein possible pour éviter la condensation.
- Tous les 5 ans il convient de nettoyer le réservoir des boues qui pourraient s'y déposer.

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

FUEL TANK

FILLING

Comply with the general precautions indicated in chapter 6 to fill the water tank.

Use the deck filler plug to fill up the fuel tank. To protect the deck from possible fuel splashes, wet up the area around the deck filler with sea water before taking the plug off. In case of splashes, rinse the deck liberally (after fitting the filler plug back in place).

PRECAUTION

During fuel tank filling, the engine must be stopped and smoking must be prohibited.

RECOMMENDATION / MAINTENANCE:

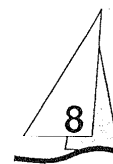
- Check regularly the filler plug O-ring for conditions to prevent water ingress,
- Don't shut the fuel valve after every utilization, except before an extended unattended period,
- Ensure that the tank is full up to maximum, to avoid condensation,
- Clean the tank every five years to remove sludge deposits.

The fuel gauge transmits the fuel level to the indicator on the dash board in the cockpit.

ACCES AU MOTEUR

Différentes trappes permettent d'avoir accès aux différents organes du moteur:

- dans les cabines arrières (trappes latérales et trappes sous couchettes),
- panneau de descente.



FILTRE A CARBURANT

Les problèmes de fonctionnement du moteur peuvent avoir différentes origines. L'une des principales étant le manque de propreté du carburant. En effet la pompe à injection peut être rapidement mise hors d'usage par la présence d'eau.

Cette eau provient soit de la condensation provoquée par un réservoir tenu insuffisamment rempli, soit par un nable de remplissage mal fermé ou ayant un joint détérioré.

Afin de prévenir ces graves inconvénients, le carburant passe au travers de deux filtres:

- l'un faisant partie intégrante du moteur et ayant pour rôle de filtrer le carburant très finement (pour toute intervention et fréquence de changements, se reporter à la notice moteur)
- l'autre est situé sur la canalisation reliant le réservoir au moteur et sert de décanteur d'eau et de préfiltre.

La purge s'effectue en desserrant (sans l'enlever) la vis moletée située à la base du bol de décantation, laisser s'écouler dans une boîte jusqu'à ce que le carburant paraisse propre. Cette opération est à effectuer plusieurs fois l'année.

En déposant le bol, on accède au préfiltre, qui doit être changé au moins une fois par an.

ACCESS TO THE ENGINE

Access to the various engine components can be gained via various trap-doors:

- in the aft cabins (lateral trap-doors and hatches under berthes),*
- companion way hatch.*

FUEL FILTER

Engine running problems may have several causes, amongst which dirty fuel is a major one, and the injection pump will be soon destroyed by water in the fuel.

Water results either from the condensation in an insufficiently filled tank, or seeps in through the mislocked filler plug or through a damaged seal.

The fuel is run via two filters to control the foregoing risks:

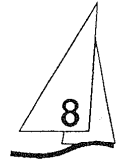
- one filter is integral with the engine to ensure fine fuel filtration (refer to the engine brochure to find out the filter renewal frequency and maintenance work),*
- the other one is a first-stage filter located in the pipe system between the engine and the fuel tank.*

Undo (but do not remove) the knurled screw at the base of the settling bowl, allow to flow into a tray until clean, waterfree fuel appears. Purge the system several times a year. Remove the bowl for access to the first-stage filter, which should be replaced at least once a year.

MOTEUR

Se reporter à la notice fournie avec le bateau.

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



PRECAUTION
NE JAMAIS FAIRE TOURNER LE MOTEUR LE BATEAU ETANT A SEC

PRISE D'EAU MOTEUR:

La vanne de prise d'eau du moteur a un rôle capital en ce qui concerne le fonctionnement du moteur, il est donc particulièrement recommandé de maintenir la crépine dessous la coque dans le meilleur état de propreté possible en la nettoyant à la brosse à chaque carénage du bateau. Bien entendu, elle ne doit pas être obstruée avec de la peinture antifouling. Cette vanne doit être ouverte impérativement avant la mise en route du moteur sous peine de provoquer une détérioration rapide du pot d'échappement et de causer d'importants dégâts au moteur.

Une excellente habitude consiste à regarder aussitôt après la mise en route du moteur si l'eau est éjectée avec les gaz d'échappement. Dans le cas contraire, arrêter immédiatement le moteur et vérifier l'ouverture de la vanne.

Il n'est pas nécessaire de fermer la vanne entre chaque utilisation du moteur, par contre, il est indispensable de le faire en cas d'absence prolongée.

ENGINE

Refer to the brochure supplied with the book.

You MUST read CAREFULLY the brochure which includes detailed hints about the engine operation and how to run it properly.

PRECAUTION
NEVER RUN THE ENGINE IF THE BOAT IS DRY-DOCKED.

ENGINE SEA VALVE

The engine sea valve ensures a critical duty in the engine operation and, therefore, the strainer must be brushed whenever the ship is docked and kept clean and free from clogging or anti-fouling paint. The sea valve must be open before starting the engine, otherwise the exhaust and the engine may incur severe damages.

Good practice requires to check if water is expelled together with the exhaust gases, immediately after starting the engine; otherwise, stop the engine immediately and check the valve for cleanliness.

It's not necessary to shut the valve after each use of the engine; on the other hand, this is mandatory if the boat remains unmanned for a long period of time.



FONCTIONNEMENT MOTEUR:

Avant de démarrer le moteur:

- ouvrir le robinet de carburant situé sous la couchette de la cabine arrière tribord. (Placard derrière WC pour version 2 cabines)
- ouvrir les vannes 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 à la notice du constructeur .

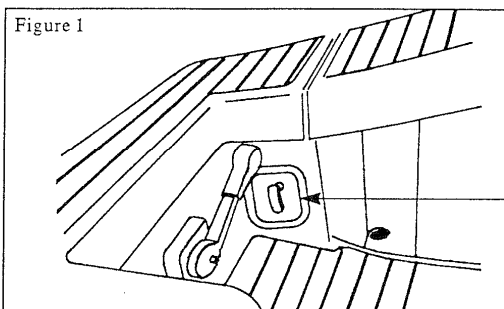
PRECAUTION

Ne jamais couper le contact ou 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 clé (figure 1).

DIESEL: ne pas attendre que les réserves carburant soient presque épuisées pour faire le plein, il y aurait risque de désamorçage du circuit de carburant.

RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN:

Se reporter à la notice du constructeur fournie avec le bateau.



ENGINE OPERATION:

Before starting the engine:

- open the fuel valve located under the starboard aft cabin berth (locker behind marine closets for 2 cabins version),
- open the engine cooling valves,
- actuate the battery master switch to energize the electrical system,
- before starting the engine, disengage the reversing gear to accelerate from dead stop,
- refer to the engine manufacturer's brochure before starting up the engine.

PRECAUTION

Don't turn off or de-energize the electrical system while the engine is running as this would destroy the chargers.
If your boat's diesel engine is fitted with a stop pull, this must be actuated before using the ignition key to switch off (fig 1).

DIESEL: refill before the fuel tanks are depleted to prevent the fuel system from running dry.

RECOMMENDATIONS / MAINTENANCE:

Refer to the manufacturer's brochure supplied with the boat.

TABLEAU DE BORD / LEVIER DE COMMANDE

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

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

En navigation sous voiles mettre le levier en marche arrière pour bloquer l'hélice.

HELICE

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

<p>PRECAUTION Ne pas changer celle-ci sans consulter un spécialiste</p>
--

ANODE

Surveiller périodiquement la corrosion de l'anode située sur l'arbre moteur et la changer si nécessaire. Contrôler et changer si nécessaire la bague hydrolube.

DASH BOARD / CONTROL LEVER

All engine controls are located on the dash board, which does not require any special precautions (refer to engine brochure).

Check the accelerator and clutch cables (lubricate the spacers and fork ends).

Set the lever Astern to lock the propeller when the boat is wind-powered.

PROPELLER

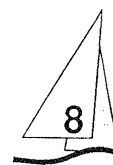
The propeller supplied with your boat embodies the results of tests carried out jointly with the engine manufacturer.

<p>PRECAUTION Don't change the propeller without specialist's advise.</p>
--

ANODE

Check regularly the anode on the propeller shaft for corrosion and renew as required. Check and replace the "hydrolube" oil ring if necessary.





PRESSE-ETOUPE

Le presse-étoupe est accessible par la trappe sous la couchette des cabines arrière.

RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN (suivant le modèle):

- Modèles JEANNEAU et VETUS:

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 l'écrou de réglage en dévissant la vis de butée sur la version VETUS, les deux écrous de réglage sur la version JEANNEAU (tout en vérifiant que la bride de serrage reste parallèle au corps du presse-étoupe).
- vérifier périodiquement l'état de la durite.
- lorsque l'inverseur est au point mort, l'arbre doit tourner librement

PRECAUTION

Ne jamais serrer 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.

CETTE OPERATION DOIT ETRE EFFECTUEE BATEAU HORS DE L'EAU.

STUFFING-BOX

Access to the stuffing box requires to lift the trap under the aft cabins berthes.

RECOMMENDATIONS / MAINTENANCE (depending on model)

JEANNEAU and VETUS models:

A drop of water should seep from the stuffing box every 5 to 10 seconds when the shaft is running, and the stuffing box should be virtually sealed when the shaft doesn't run (marginal seepage may be accepted).

Adjustment:

- *undo the thrust-screw on VETUS system, to lock or unlock the adjusting nut, or both adjusting nuts on JEANNEAU version (ensure that the lock flange remains parallel with the stuffing box body),*
- *check the flexible pipe regularly for condition,*
- *the shaft shall run freely when the reversing gear is on dead-stop.*

PRECAUTION

Never lock the stuffing box excessively as this would quickly damage the internal packing.

AFTER THE SEASON, pull the locking flange out completely and check the packing for condition.

If the packing is dry or the flange bottoms up against the stuffing box body, change or complete the packing.

THE ABOVE OPERATION MUST BE PERFORMED ASHORE.

- Modèle VOLVO:

Le joint d'étanchéité sera graissé toutes les 200 heures de marche ou au moins une fois par an. Graisser avec 1 cm3 à chaque graissage.

Après la mise à la mer, enlever l'air du manchon et du joint de la façon suivante:

- L'air devra être enlevé d'un joint d'arbre porte-hélice refroidi par eau, après la mise à l'eau, en le serrant, vers les lèvres d'étanchéité tout en le repoussant contre l'arbre porte-hélice. Lors du serrage, le joint s'écarte de l'arbre et tout l'air est évacué lorsque l'eau arrive par cet écartement.



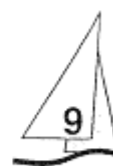
VOLVO model:

Lubricate the seal every 200 hours or at least once a year, using 1 cm3 lubricant each time.

After launching, proceed as follows to eliminate air trapped in the sleeve and seal:

- On water cooled tail shaft seal: after launching, lock up the seal towards the lip-seals while pushing it against the tail shaft. During locking, the seal moves away from the shaft and water coming through this gap chases the air out.

SECURITE
SAFETY





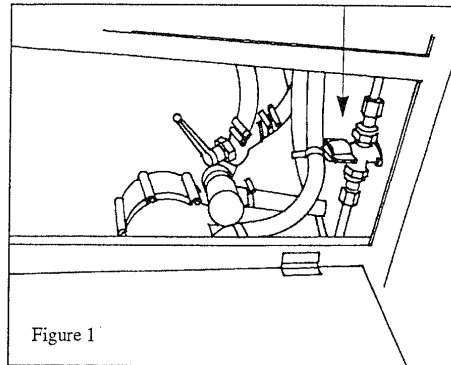
LE RADEAU DE SURVIE

Le radeau de survie est situé sous le siège du barreur.
Ce coffre ne doit jamais être cadenassé pendant la navigation.
La procédure de mise à l'eau est indiquée sur le radeau. Il est important d'en prendre connaissance avant de prendre le départ.

CONSIGNES DE SECURITE RELATIVES AU CIRCUIT GAZ

La bouteille de gaz se trouve dans un logement dans le coffre bâbord de cockpit.

- Fermer les vannes sur le circuit (fig. 1) et sur la bouteille quand les appareils ne sont pas utilisés. Fermer toutes les vannes en cas de danger.
- Ne jamais laisser un appareil en fonctionnement sans surveillance.
- S'assurer que les vannes des appareils sont fermées avant d'ouvrir la vanne de la bouteille.
- Tester régulièrement le système de gaz pour détecter d'éventuelles fuites. Vérifier toutes les connexions en utilisant une solution savonneuse ou solution de détergent, en fermant les vannes des appareils et en ouvrant la vanne de la bouteille. Si une fuite est détectée, fermer la vanne de la bouteille et réparer avant toute nouvelle utilisation.



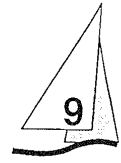
LIFE RAFT

*The life raft is located under the helmsman seat.
The locker shall never be padlocked at sea.
The launching procedure is indicated on the raft and should be read carefully before taking to sea.*

SAFETY DIRECTIONS CONCERNING THE GAS SYSTEM

The gas cylinder is in a recess into the port cockpit locker.

- Shut the valves in the system (figure 1) and on the cylinder when the appliances are not in use. Shut all valves in case of hazard ,
- Never leave appliances burning unattended,
- Ensure that the appliances valves are shut before opening the cylinder,
- Regularly test the gas system for leaks. Shut the appliance valves and open the cylinder and check all connections for leaks with soapy water or a detergent solution. In case of leak, shut the cylinder valve and repair before using the cylinder again.



PRECAUTION

Ne pas utiliser de solution contenant de l'ammoniaque.
Ne jamais utiliser de flamme pour détecter les fuites.

Les appareils consomment l'oxygène de la cabine et rejettent des produits de combustion. Une ventilation est obligatoire pendant l'utilisation des appareils.

- ne pas utiliser le four ou le réchaud comme chauffage d'appoint.
- ne pas obstruer les ouvertures de ventilation.
- ne jamais gêner l'accès rapide aux composants du circuit de gaz.
- maintenir les bouteilles vides déconnectées et leurs vannes fermées.
- maintenir les protections, couvercles, capots et bouchons en place.
- remplacer les tuyaux souples à la date prévue.
- ne pas utiliser le compartiment de la bouteille de gaz pour le rangement d'équipement.

ASSECHEMENT

POMPE DE CALE ELECTRIQUE:

La mise sous tension de la pompe de cale électrique s'effectue au tableau électrique.

POMPE DE CALE MANUELLE:

La pompe de cale manuelle est située sur le flanc tribord du cockpit.

Son bras de manoeuvre, clipsé sous le capot de coffre de cockpit tribord, doit rester accessible en toute circonstance.

PRECAUTION

*Never use an ammonia solution.
Never use a flame to test for leaks.*

The appliances burn the oxygene in the cabin and release combustion gases, therefore a ventilation is mandatory when the appliances are used:

- don't use the oven or cooker for make up eating*
- leave the ventilation openings unobstructed*
- immediate access to the gas system components must be unobstructed at all times*
- empty cylinders must be disconnected and their valves must be shut*
- keep the protective covers, plugs and hatches in place*
- replace the hoses on scheduled date*
- never use the gas cylinder compartment for storage of equipment.*

BILGE STRIPPING

ELECTRICAL BILGE PUMP

The electrical bilge pump can be energized from the electrical switch board.

MANUAL BILGE PUMP

The manual bilge pump is located on the starboard side of the cockpit.

The control arm is located underneath the starboard side cockpit chest cover, and must be accessible permanently.



EXTINCTEURS

Les extincteurs doivent être répartis à des emplacements facilement accessibles et éloignés d'une source possible d'incendie.

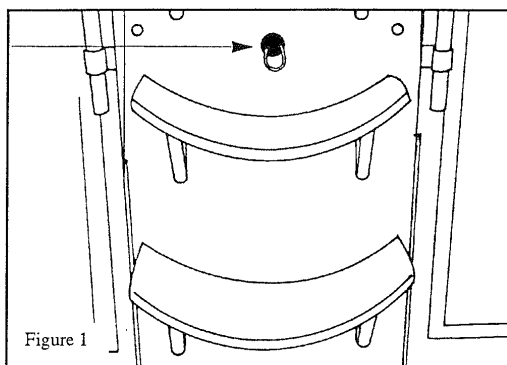
Le compartiment moteur est pourvu d'un orifice permettant de projeter à l'intérieur le produit extincteur sans qu'il soit nécessaire d'ouvrir les panneaux d'accès habituels. (fig. 1)

Procédure en cas d'incendie de cale moteur:

- arrêter le moteur.
- couper l'alimentation électrique et l'alimentation en carburant.
- projeter le produit extincteur par l'orifice.
- attendre une minute.
- ouvrir les panneaux d'accès pour procéder aux réparations.

PRECAUTION

Prévoir un extincteur à proximité en cas de reprise du feu.



EXTINGUISHERS

The extinguishers must be located within easy reach and away from possible fire.

The engine compartment includes an aperture to inject the extinguishing agent without opening the normal access hatches (figure 1).

Steps to be taken in case of fire in the engine compartment:

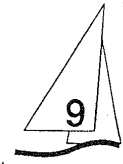
- stop the engine,
- switch off power and shut the fuel supply,
- inject the extinguishing agent through the aperture,
- wait a minute,
- open the access hatches for access to repairs.

PRECAUTION

Keep an extinguisher nearby to react in case the fire should resume.

LA BARRE FRANCHE DE SECOURS

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



Pour la mise en oeuvre de la barre franche:

- Dévisser à l'aide d'une manivelle de winch le nable de barre franche situé au-dessus du siège du barreur
- Engager la barre franche de secours dans la mèche du safran en s'assurant qu'elle soit bien emboîtée dans le carré.

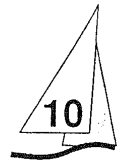
EMERGENCY TILLER

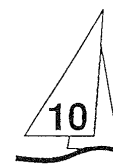
The emergency tiller is stored inside an aft chest and should be accessible at all time.

To operate the tiller, proceed as follows:

- *Unscrew with a winch handle the emergency tiller cover, located above the pilot's seat.*
- *Engage the tiller in the rudder stock ensuring that it is fully home in the square.*

MISE A L'EAU
LAUNCHING





RECOMMANDATIONS DE MISE A L'EAU

La première mise en service de votre bateau JEANNEAU exige beaucoup de compétences et de soins car c'est de la qualité de nombreuses opérations nécessaires à cette mise en service que dépendra le bon fonctionnement ultérieur de l'ensemble des équipements de votre bateau.

C'est la raison pour laquelle la première mise à l'eau ainsi que les premiers essais des divers équipements devront être effectués par votre concessionnaire ou agent JEANNEAU pour que vous puissiez prétendre ensuite au bénéfice de la garantie en cas de défaillance de certains matériels.

Si vous deviez ultérieurement procéder aux opérations de mise à l'eau vous-même, il conviendrait de prendre les précautions suivantes:

AVANT LA MISE A L'EAU:

- Prévoir éventuellement la mise en place des pieds de sondeur et de speedomètre si votre bateau doit être équipé de ces appareils.
- Vérifier la propreté des crépines d'aspiration d'eau.
- Contrôler les niveaux d'huile du moteur et du réducteur (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).

LAUNCHING HINTS

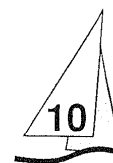
A lot of skill and care is required to launch your Jeanneau boat for the first time, since the satisfactory operation of all equipment will depend on the quality of many launching steps.

Therefore, the initial launching and tests of various equipment shall be performed by your Jeanneau agent or distributor, so you can claim the warranty in case of equipment failure.

The following precautions are required in case you should launch your ship yourself:

BEFORE LAUNCHING:

- *If the boat is fitted with a lock and speedometer, install the relevant fittings.*
 - *Check the suction strainer for cleanliness,*
 - *Check the reduction gear and engine oil level (refer to the engine maintenance manual).*
- The engine cooling water drain corks must be shut,*
- *All optional accessories must be sealed off with paste,*
 - *Retract the speedometer in its housing (this can be damaged by the handling belt).*



- Pour les moteurs en ligne d'arbre, vérifier que l'anode en bout d'arbre est bien en place et contrôler le serrage de l'écrou (la rondelle frein doit être rabattue sur l'écrou). L'anode ne doit pas être peinte.
- Toutes les vannes de prise d'eau et d'évacuation doivent être fermées (évier, lavabo, WC, moteur).

LEVAGE:

- Installer une amarre avant et une amarre arrière ainsi que des pare-battages.
- Au moment du grutage, vérifier que les sangles ne portent sur aucun appareil (sondeur, speedomètre, ligne d'arbre...).

A ce sujet, il vous sera utile de repérer la position des sangles (adhésif sur le rail de fargue) à la mise à l'eau pour un grutage ultérieur (la plupart des bateaux sont déjà équipés de ces repères autocollants).

Le crochet de grue sera équipé d'un portique ou d'un système écarteur portant deux sangles. En aucun cas, celles-ci ne doivent être directement accrochées au crochet, car ceci provoquerait des efforts de compression anormaux sur la coque.

- Effectuer le grutage en douceur et contrôler le mouvement du bateau à l'aide des amarres.

AVERTISSEMENT

Ne pas rester à bord ni sous le bateau au cours du grutage

APRES LA MISE A L'EAU:

- Vérifier l'étanchéité des pieds de sondeur et speedomètre s'il y a lieu.
- Ouvrir les vannes et s'assurer de leur étanchéité avec la coque et le tuyau correspondant.
- Vérifier également l'étanchéité du presse-étoupe (voir le chapitre 8 presse-étoupe).
- Avant de démarrer le moteur, se reporter au chapitre 8 motorisation.

-
- *On-line engines: ensure that the node is in place and the nut is properly locked (the lock-washer must be folded back on the nut). The anode should not be painted,*
 - *All sea suction and discharge valves must be shut (sink, wash basin, closets, engine).*

HANDLING:

- *Install a rope forward and a rope aft and fenders as necessary,*
- *Before hoisting, ensure that the belts will not crush the locks, speedometers, shafts, etc.*

To that effect, mark the belt position (adhesive tape on the moulding) for hoisting after launching (most boats are already fitted with the stickers).

The crane hook shall be fitted with a gantry or spreader with two belts. Under no circumstances shall the belts be hooked directly on the hook as this would result in excessive compressive stresses on the hull.

- *Hoist up gently and control the boat moves with the ropes.*

WARNING

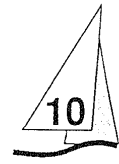
Don't stay on-board or under the boat during hoisting.

AFTER LAUNCHING:

- *Check the speedometer and lock fittings for tightness, as the case may be.*
- *Open and check the valves for sealing with the hull and relevant pipe,*
- *Check the stuffing box for sealing (refer to section 8 "Stuffing boxes"),*
- *Before starting the engine, refer to chapter 8 "Engine".*

MATAGE

Si vous devez effectuer un mâtage ou un démâtage ailleurs que chez votre agent Jeanneau, procéder comme suit:



AVANT LE MATAGE:

- Prendre soin de protéger le mât des éventuels frottements du crochet et du câble de grutage,
- Amarrer les haubans et toutes les manoeuvres à la base du mât à l'aide d'une ligature de longueur suffisante pour pouvoir guider le pied de mât lors du mâtage,
- Protéger les embouts de barres de flèche,
- Passer autour du mât un bout de 1,50 m environ, muni d'un oeil avec cosse à chaque extrémité et enrobé de chiffons; Placer ce bout au-dessous du deuxième étage de barres de flèche; Relier les deux cosses par une manille suffisamment grosse pour recevoir le crochet de la grue et placée en avant du mât. Monter le tout jusqu'à venir en tension sous les embases des barres de flèche.

AU COURS DU MATAGE:

- Prendre les précautions nécessaires pour éviter toute détérioration des équipements de tête de mât,
- Utiliser le pataras et la ligature de pied de mât pour assurer le guidage,
- Vérifier que la base du mât est intégralement en appui sur son emplanture.

APRES LE MATAGE:

- Vérifier le blocage et la position des barres de flèche, elles doivent toujours se situer au-dessus de l'horizontale,

MAST INSTALLATION

Proceed as follows to install or remove the mast on your own:

BEFORE INSTALLATION:

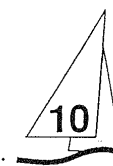
- *Protect the mast from chafing with the hook and hoist cable,*
- *Secure the shrouds and ropes to the mast base with a hitch of sufficient length to guide the mast foot during handling,*
- *Protect the cross-trees end pieces,*
- *Install a 1.50 m rope around the mast with a thimble on each end wrapped with rags. Install the rope below the second tier of spreaders. Connect both thimbles by means of a sufficiently strong shackle to receive the crane hook, ahead of the mast. Raise the assembly until it is taut under the spreaders basis.*

DURING MAST INSTALLATION:

- *Take all steps necessary to avoid damaging the equipment on mast head,*
- *Control the handling by means of the backstay and mast base hitch,*
- *Ensure that the mast base rests fully on its support plate.*

AFTER MAST INSTALLATION:

- *Check the spreaders for security and position: they must always be above the horizontal,*



- Graisser tous les ridoirs (voir recommandation chapitre 4),
- Placer les cales d'étambrai,
- Mettre le gréement sous tension (voir chapitre 4 pour le réglage).
- Mettre en tension les tirants d'étambrai,
- Placer le manchon de caoutchouc d'étanchéité et le serrer à l'aide de colliers à vis,
- Reconnecter les câbles électriques (voir chapitre 7 électricité),
- Vérifier méticuleusement que les axes de fixation des ridoirs sont bien bloqués et les protéger par du ruban adhésif.
- Remonter la bôme et repasser toutes les manoeuvres.

Reprendre le réglage du mât après quelques sorties.

DEMATAGE:

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

-
- *Lubricate all bottle screws (refer to "Hints" , chapter 4,)*
 - *Put in the mast collar wedges,*
 - *Make the shrouds fast (refer to chapter4 for "Settings"),*
 - *Make the mast collar stays fast,*
 - *Install and lock the rubber sealing sleeve with screw clamps,*
 - *Connect up the electrical cables (refer to chapter 7 "Electricity"),*
 - *Carefully check that the turn buckles securing pins are locked and protected by adhesive tape,*
 - *Re-install the boom and refit all ropes,*

Adjust the mast again after a few trips out to sea.

MAST DISMANTLING:

Proceed in reverse order taking care to mark the rope locations with stickers.

HIVERNAGE

LAYING UP AND WINTER PRECAUTIONS





La procédure d'hivernage se décompose en deux phases:

DESARMEMENT

Débarquer tous les documents de bord, les cordages non utiles à l'amarrage, les ustensiles de cuisine, les vivres, les vêtements, le matériel de sécurité, les batteries de bord, la bouteille de gaz.

Refaire le marquage sur le matériel de sécurité, et vérifier les dates de péremption, faire réviser dès à présent le canot de survie (après Pâques il sera trop tard).

Profiter du désarmement pour procéder à un inventaire complet du matériel.

PROTECTION ET ENTRETIEN

INTERIEUR:

- Vidanger toutes les canalisations d'eau douce et les rincer à l'eau vinaigrée (ne pas utiliser de produit à base de chlore) ou les protéger avec un antigel alimentaire.
- Graisser et fermer toutes les vannes de prise d'eau et les passe-coques, rincer et vidanger complètement les cuvettes et les pompes des WC.
- Rentrer les têtes de sondeur et de speedomètre, obturer au maximum les entrées d'air et installer dans le carré un déshydrateur d'atmosphère en laissant les portes des cabines et des rangements ouvertes (placards, glacières).
- Aérer longuement les coussins et les remettre dans le bateau, les disposer sur le côté afin de limiter les surfaces de contact.

There are two winter precautions procedures:

LAYING UP

Take ashore all ship's documents, loose ropes not used for mooring, galley equipment, stores, clothes, safety equipment, batteries, gas cylinder.

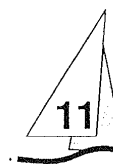
Mark up the safety equipment and check the expire dates; obtain immediate overhaul of the raft (Easter is the deadline after which it will be too late).

Draw up a complete inventory of the ship's equipment.

PROTECTION AND MAINTENANCE

INSIDE:

- Drain all fresh water pipes and rinse with a solution of vinegar and water (don't use chlorine-based products) or protect the pipes with food-grade anti-freeze,*
- Lubricate and shut all sea water valves and sea-cocks, rinse and drain the closets bowls and pumps in full,*
- Retract the loch and speedometer heads, seal-off air inlets and install a de-hydrator in the saloon and leave all doors open (cabins, lockers, wardrobes, ice-boxes),*
- Leave the cushions in the outside for a long time and re-install in the boat in upright position to limitate contact surfaces.*



EXTERIEUR:

- Rincer abondamment la coque, le pont, graisser à la vaseline toutes les pièces mécaniques et mobiles (verrous, charnières, serrures, etc).
- Empêcher tout raguage de cordages, amarres.
- Protéger au maximum le bateau avec des défenses et s'assurer qu'il est bien amarré.

L'ensemble de ces préconisations ne constitue pas un check-list exhaustif, votre concessionnaire saura vous conseiller et s'occuper de l'entretien technique de votre bateau.

MOTEUR:

La mise en hivernage du moteur relève de la compétence d'un professionnel, elle sera différente selon que le bateau reste à flot ou est remis à terre.

Quelques opérations majeures à exécuter:

A flot:

- Vidanger le circuit de refroidissement et le remplir avec du liquide antigel.
 - Fermer les coupe-batteries, graisser les bornes avec de la vaseline et vérifier la tension des batteries.
 - Changer l'anode.
 - Remplir au maximum les réservoirs de carburant afin d'éviter la condensation.
 - Graisser la tirette d'arrêt du moteur s'il y a lieu.
- Se référer à la notice du motoriste pour tout ce qui concerne le moteur.

OUTSIDE:

- *Rinse liberally the hull, deck, lubricate all mobile and mechanical components with petroleum jelly (locks, hinges, bolts, etc.),*
- *Protect all surfaces from chafing ropes, mooring lines ,*
- *Protect the boat with fenders and ensure that the lines are taut.*

The above hints are not a comprehensive check-list; your Jeanneau agent will be able to advise you and take care of the boat maintenance.

ENGINE:

Engine winter lay-up shall be performed by a professional organization, and will not be the same if the boat remains afloat or ashore.

The following are a few major tasks:

Afloat:

- *Drain the cooling system and fill up with anti-freeze,*
- *Switch off the master switches, lubricate the terminals with petroleum jelly and test the batteries voltage,*
- *Change the anode,*
- *Fill the fuel tanks to maximum to avoid condensation,*
- *Grease the engine stop pull, if any,*
- *Refer to the engine manufacturer's manual for everything concerning the engine.*

A terre:

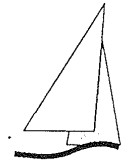
- Débarquer les batteries et les maintenir en charge d'entretien.
- Faire procéder à toutes les vidanges des circuits de refroidissement, d'échappement, d'huile et de combustible, et aux opérations d'hivernage prévues par le constructeur, sachant que le risque de gel est plus important lorsque le bateau reste à terre.
- Démontez et graissez les vannes passe-coque des circuits de refroidissement, les laisser ouvertes, vérifiez les canalisations souples.
- Détendez les courroies d'alternateurs et de pompes.



Ashore:

- *Take the batteries ashore and keep them under maintenance charging,*
- *Drain all cooling, lub oil, fuel oil and exhaust systems and perform winter precautions specified by the manufacturer, bearing in mind the fact that the freezing hazard is more significant if the boat is ashore.*
- *Remove and lubricate the sea-cocks included in the cooling systems, leave the sea-cocks open, check the hoses,*
- *Slack off the pumps and A.C. generators belts.*

NOTES PERSONNELLES
PERSONAL NOTES



Conception et réalisation: Ph. HERBRETEAU, F. LUCAS - NANTES -
