

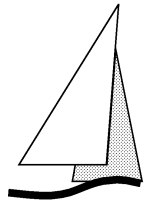
Une passion commune, la mer, nous réunit; nous Jeanneau en tant que constructeur de bateaux et vous qui voulez vivre votre passion au gré des flots.

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

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

Soucieux de vous faire profiter au maximum des évolutions technologiques, des nouveaux équipements ou matériaux, de notre propre expérience, les bateaux sont régulièrement améliorés, c'est pourquoi, les caractéristiques et les renseignements ne sont pas contractuels et peuvent être modifiés sans avis préalable, et sans obligation de mise à jour.

Conçu selon les exigences de la norme ISO 10240, ce manuel à vocation générale peut parfois énumérer certains équipements ou accessoires ou traiter de sujets qui n'entrent pas dans le standard de votre bateau; En cas de doute il conviendra de vous reporter à l'inventaire remis lors de son acquisition.



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

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

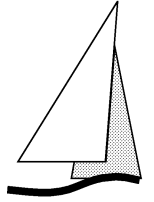
This manual is meant to help you enjoy and sail your boat comfortably and safely. It includes hints about the boat, the equipment and systems delivered or installed and operation and maintenance guidance. Before you cast off, read it carefully if you really want to have fun and avoid any possible damage or troubles. Read it 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 modified without notice or updating obligation.

This manual is designed in accordance with the ISO 10240 Standard requirements. 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 upon delivery of your boat .

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

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



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

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

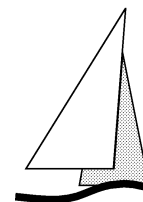
If this is your first boat or if you are changing to a boat type which is new to you, before "taking command", get some training in boat handling and sailing, to ensure your safety and comfort. Your dealer, international sailing association, or yacht club will be pleased to suggest local sailing schools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

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

INDEX

INDEX

5.1.2 iso 10240

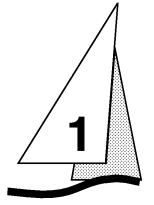


Mise à jour / *Update*: 01 / 2004

Chapitre 1	.....	▶ page 4
Indice 0	GÉNÉRALITÉS & GARANTIE <i>GENERAL POINTS & WARRANTY</i>	
Chapitre 2	.....	▶ page 14
Indice 1	SÉCURITÉ <i>SAFETY</i>	
Chapitre 3	.....	▶ page 22
Indice 0	COQUE <i>HULL</i>	
Chapitre 4	.....	▶ page 28
Indice 0	PONT <i>DECK</i>	
Chapitre 5	.....	▶ page 38
Indice 0	GRÉEMENT ET VOILURE <i>RIG AND SAILS</i>	
Chapitre 6	.....	▶ page 53
Indice 0	EMMENAGEMENTS <i>ACCOMODATIONS</i>	
Chapitre 7	.....	▶ page 61
Indice 1	PLOMBERIE <i>PLUMBING</i>	
Chapitre 8	.....	▶ page 71
Indice 0	CIRCUITS ÉLECTRIQUES (Plans et schémas en fin de chapitre) <i>WIRING (Drawings at the end of chapter)</i>	
Chapitre 9	.....	▶ page 75
Indice 0	MOTORISATION <i>ENGINE</i>	
Chapitre 10	.....	▶ page 83
Indice 0	MISE À L'EAU <i>LAUNCHING</i>	
Chapitre 11	.....	▶ page 88
Indice 0	HIVERNAGE <i>LAYING UP AND WINTER PRECAUTIONS</i>	
NOTES PERSONNELLES	.....	▶ page 92
<i>PERSONAL NOTES</i>		

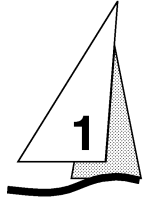
GÉNÉRALITÉS & GARANTIE

GENERAL POINTS & WARRANTY



VOTRE SUN ODYSSEY 35
YOUR SUN ODYSSEY 35

5.1 iso 10240



VERSION :
VERSION

DATE DE LIVRAISON :
DATE OF DELIVERY

NOM DU BATEAU :
NAME OF BOAT

NOM DU PROPRIETAIRE :
OWNER'S NAME

ADRESSE :
ADDRESS

N° DE SERIE :
SERIAL NUMBER

N° D'IMMATRICULATION :
REGISTRATION Nbr

N° DE CLEFS :
KEYS NUMBER

MARQUE DU MOTEUR :
MAKE OF ENGINE

N° DE SERIE DU MOTEUR :
ENGINE SERIAL Nbr

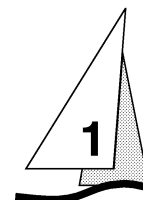
Votre agent :
Your dealer:



CHANTIERS JEANNEAU, BP 529, 85505 Les Herbiers Cedex France
Tel.02. 51.64.20.20. Fax 02.51.67.37.65. Telex Batoja 761383F

CARACTERISTIQUES SPECIFICATIONS

5.1.3, 5.2 iso 10240

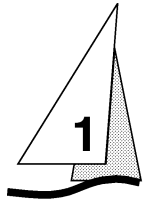


LONGUEUR HORS TOUT	10,75 m
<i>LENGTH OVERALL</i>	35'3"
LONGUEUR COQUE.....	10,43 m
<i>HULL LENGTH</i>	34'2"
LONGUEUR FLOTTAISON	9,74 m
<i>LENGTH ON WATERLINE</i>	31'9"
MAITRE BAU	3,49 m
<i>OVERALL BEAM</i>	11'5"
TIRANT D'EAU LEST STANDARD.....	1,85 m
<i>DRAFT STANDARD KEEL</i>	6'
TIRANT D'EAU LEST COURT	1,45 m
<i>DRAFT SHALLOW KEEL</i>	4'9"
TIRANT D'EAU LEST MTE	1,67 m
<i>DRAFT MEDIUM KEEL</i>	5'6"
TIRANT D'EAU LEST DERIVEUR	0,96 / 2,18 m
<i>DRAFT LIFTING KEEL</i>	3'1" / 7'1"
CAPACITE D'EAU	3101
<i>WATER TANK CAPACITY</i>	82 US g
CAPACITE FUEL	1301
<i>FUEL TANK CAPACITY</i>	34 US g
CAPACITE FROID	1401
<i>FRIDGE CAPACITY</i>	37 US g
COUCHETTES 3 CABINES.....	6 + 3
<i>BERTHS 3 CABINS</i>	6 + 3
COUCHETTES 2 CABINES.....	4 + 3
<i>BERTHS 2 CABINS</i>	4 + 3
PUISSANCE MOTEUR MAXI	21 kw (29 CV)
<i>MAXIMUM ENGINE POWER RATING</i>	21 kw (29 HP)
CERTIFICATION	classe A + B + C
<i>CLASSIFICATION</i>	class A + B + C
NOMBRE DE PERSONNES / CATEGORIE.....	8/A - 8/B - 10/C
<i>NUMBER OF PERSONS / CLASSIFICATION</i>	8/A - 8/B - 10/C

CARACTERISTIQUES

SPECIFICATIONS

5.1.3, 5.2 iso 10240



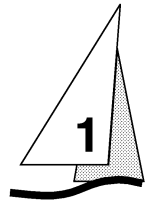
	LEST STANDARD STANDARD KEEL	LEST COURT SHALLOW KEEL	LEST MTE MEDIUM KEEL	LEST DERIVEUR LIFTING KEEL
DEPLACEMENT A VIDE	5250 kg	5485 kg	5390 kg	5930 kg
<i>UNLADEN DISPLACEMENT</i>	<i>11550 lbs</i>	<i>12067 lbs</i>	<i>11858 lbs</i>	<i>13046 lbs</i>
POIDS LEST	1490 kg	1685 kg	1585 kg	2110 kg
<i>KEEL WEIGHT</i>	<i>3278 lbs</i>	<i>3707 lbs</i>	<i>3487 lbs</i>	<i>4642 lbs</i>
CHARGE MAXI (Catégorie A + B)	1850 kg	1850 kg	1850 kg	1850 kg
<i>MAXIMUM LOAD (Class A + B)</i>	<i>4070 lbs</i>	<i>4070 lbs</i>	<i>4070 lbs</i>	<i>4070 lbs</i>
DEPLACEMENT AVEC CHARGE MAXI (Catégorie A + B).....	7250 kg	7510 kg	7410 kg	7970 kg
<i>WEIGHT WITH MAXIMUM LOAD (Class A + B)</i>	<i>15950 lbs</i>	<i>16522 lbs</i>	<i>16302 lbs</i>	<i>17534 lbs</i>
CHARGE MAXI (Catégorie C).....	2000 kg	2000 kg	2000 kg	2000 kg
<i>MAXIMUM LOAD (Class C)</i>	<i>4400 lbs</i>	<i>4400 lbs</i>	<i>4400 lbs</i>	<i>4400 lbs</i>
DEPLACEMENT AVEC CHARGE MAXI (Catégorie C).....	7400 kg	7660 kg	7560 kg	8120 kg
<i>WEIGHT WITH MAXIMUM LOAD (Class C)</i>	<i>16280 lbs</i>	<i>16852 lbs</i>	<i>16632 lbs</i>	<i>17864 lbs</i>

VOILURE / SAIL

GRAND-VOILE CLASSIQUE	26 m ²
<i>STANDARD MAIN SAIL</i>	<i>280 sq.ft.</i>
GRAND-VOILE ENROULEUR	22,3 m ²
<i>FURLING MAIN SAIL</i>	<i>240 sq.ft.</i>
GÉNOIS ENROULEUR	36,3 m ²
<i>FURLING GENOA</i>	<i>391 sq.ft.</i>
SPINNAKER (Option).....	90,5 m ²
<i>SPINNAKER (Optional extra)</i>	<i>974 sq.ft.</i>
SPINNAKER ASYMÉTRIQUE (Option).....	83 m ²
<i>ASYMMETRICAL SPINNAKER (Optional extra)</i>	<i>893 sq.ft.</i>

CATEGORIE D'HOMOLOGATION DESIGN CLASSIFICATION

5.1.3, 5.2 iso 10240



Catégorie A : "En haute mer"

Navire largement autosuffisant, conçu pour de grandes traversées au cours desquelles le vent peut dépasser la force 8 (sur l'échelle de Beaufort) et où la hauteur significative des vagues peut dépasser 4 m, à l'exclusion toutefois de conditions exceptionnelles, comme par exemple les ouragans.

Ce bateau JEANNEAU est homologué pour la Communauté Européenne par l'ICNN, organisme notifié n° 0607.

Class A : " In the open sea "

A boat highly self sufficient designed for long crossings during which the wind may exceed force 8 (on the Beaufort scale) and in which the significant height of the waves may exceed 4 m, with the exclusion of exceptional conditions such as hurricanes, however.

For the European Community, this JEANNEAU's boat is ICNN approved. The Institute for the Certification and Standardization in Ship Building is an acknowledged body Number 0607.

Catégorie B : "Au large des côtes"

Navire conçu pour des navigations au large des côtes, au cours desquelles les vents peuvent atteindre la force 8 et où la hauteur significative des vagues peut atteindre 4 m.

Les bateaux JEANNEAU sont homologués pour la Communauté Européenne par l'ICNN, organisme notifié n°0607.

Class B : " Off the coasts "

A boat designed for crossings off the coasts during which the winds may reach force 8 and in which the significant height of the waves may reach 4 m.

For the European Community, this JEANNEAU's boat is ICNN approved. The Institute for the Certification and Standardization in Ship Building is an acknowledged body Number 0607.

Catégorie C : "A proximité des côtes"

Navire conçu pour des navigations en eaux côtières et dans de grandes baies, de grands estuaires, lacs et rivières, au cours desquelles les vents peuvent aller jusqu'à la force 6 comprise et où la hauteur significative des vagues peut atteindre 2 m.

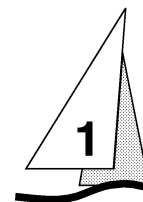
Les bateaux JEANNEAU sont homologués pour la Communauté Européenne par l'ICNN, organisme notifié n° 0607.

Class C : " Close to the shore "

A boat designed for navigation on coastal waters and in large bays, large estuaries, lakes and rivers, during which the winds may rise up to force 6 included and in which the significant height of the waves may reach 2 m.

For the European Community, this JEANNEAU's boat is ICNN approved. The Institute for the Certification and Standardization in Ship Building is an acknowledged body Number 0607.

CONDITIONS GENERALES DE GARANTIE 5.7 iso 10240



Article 1

A la livraison du bateau, les parties signent le certificat de livraison remis par les CHANTIERS JEANNEAU à cet effet, qui vaut accord de conformité de la part de l'acheteur-utilisateur.

La réception du bateau par l'acheteur-utilisateur faite sans réserve, vaut acceptation de l'état apparent du bateau en application des dispositions de l'article 1642 du Code Civil.

La mise en jeu de la garantie ne pourra être demandée que sous réserve :

- du retour au service Après-Vente des CHANTIERS JEANNEAU du volet du certificat de livraison et du coupon de garantie, lui revenant,
- de l'accomplissement des contrôles et révisions prescrits par les CHANTIERS JEANNEAU, étant précisé que les éventuels frais tels que de manutentions, de transports, de stationnement, de convoyage, engagés pour la réalisation de ces opérations demeurent à la charge exclusive de l'acheteur-utilisateur.

Article 2

La garantie est valable 12 mois à dater du jour de la livraison du bateau au premier acheteur-utilisateur, et est strictement limitée, au choix du constructeur, au remplacement ou à la réparation gratuite de toutes les pièces reconnues défectueuses par les services techniques de ce dernier, et ce, sans indemnité d'aucune sorte.

Pour les organes et accessoires qui portent visiblement la marque d'un autre fournisseur, la garantie est limitée à la garantie offerte par ce fournisseur.

GENERAL TERMS OF WARRANTY

Article 1

At the moment of delivery of the boat, the parties sign the Certificate of Delivery supplied by CHANTIERS JEANNEAU for this purpose ; it is equivalent to an agreement of compliance by the Purchaser/user.

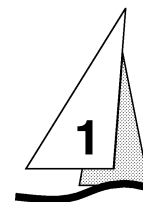
The acceptance of delivery by the Purchaser/user, without any reservation, is equivalent to the acceptance of the apparent condition of the boat, in pursuance to the provisions of articles 1642 of the Civil Code. The terms of Warranty are engaged solely upon :

- the return to CHANTIERS JEANNEAU After-Sales Department of the completed tear-away section of the Certificate of Delivery and of Warranty Registration Card,*
- the following of the directives on verifications set forth by CHANTIERS JEANNEAU; It is made clear that the possible expenses of handling, transportation, parking, escort, etc. non-inclusively which have been incurred in the execution of the above-mentioned directives and verifications are born exclusively by the Purchaser-User.*

Article 2

The Warranty is valid for a duration of 12 months from the date of delivery of the Boat to the first Purchaser-User ; it is strictly limited, as the Manufacturer chooses, to the replacement or free repair of any part that has been deemed to be defective by the technical specialists of the latter. No compensation whatsoever shall be paid in connection thereto.

As for components and accessories which bear the trademark of another Supplier, the Warranty shall be limited to the Warranty provided by said Supplier.



Article 3

A l'exception des prototypes, des bateaux RIGIFLEX, des bateaux exploités à titre professionnel ou spécialement conçus et/ou équipés pour la course, qui ne bénéficient d'aucune autre garantie contractuelle que celle précisée à l'article 2 ci-dessus, la structure de la coque, du pont et de la liaison entre ces éléments et celle de la quille à la coque, est garantie, contre tous vices de fabrication reconnus par les services techniques des CHANTIERS JEANNEAU, pendant une durée de 5 ans pour les voiliers monocoques et de 3 ans pour les bateaux à moteur et les voiliers multicoques.

Toutefois, tout évènement portant atteinte à la structure et ne résultant pas d'un vice de fabrication garantie, qui aurait donné lieu ou non à réparation de la coque ou du pont, emporte annulation sans préjudice et sans délai de cette garantie.

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

Cette garantie est strictement limitée à la réparation gratuite des vices de fabrication en nos usines ou par un atelier ou chantier habilité par nous et ce sans indemnité d'aucune sorte.

Article 4

Sont notamment exclus de la garantie précisée aux articles 1 et 2 ci-dessus :

- les frais de transport du bateau et de toute pièce ainsi que les frais et/ou dommages éventuels consécutifs à l'impossibilité d'utilisation du bateau et/ou du matériel, qui sont à la charge de l'acheteur,

- les détériorations ou avaries énumérées ci-après ainsi que leurs conséquences :

- l'usure normale,
- les fissures, craquelures ou décoloration du gel-coat,

Article 3

With the exception of any prototype and RIGIFLEX boats, and boats used for commercial purposes, or boats specifically designed and/or equipped for racing, which have as a contractual Warranty only that which is indicated in Article 2 above, the structure of the hull, the deck, and the hull-to-deck joint, and the keel-to-hull joint is warranted against all defects in material and workmanship identified by the technical specialist at CHANTIERS JEANNEAU for a period of 5 (five) years for monohull sailboats, and period of 3 (three) years for motorboats and multihull sailboats.

However, any incident (affecting the structure and not resulting from a manufacturing defect covered under the Conditions of Warranty), whether or not resulting in the repair of the deck or hull, shall effectively cancel immediately without prejudice all terms and Conditions of Warranty.

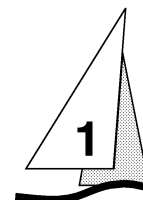
The Warranty Period shall start from the date of the first commissioning into service of the Boat, and at the latest from the last day of the model year in which the Boat was built, i.e. the 31st of August of sail year.

This Warranty is strictly limited to the free repair of the manufacturing defects either in our yard or by a repair shop or shipyard chosen by our company. No compensation whatsoever shall be paid in this respect.

Article 4

The following items are excluded from the Terms of Warranty as stated in Articles 1 and 2 above :

- all carriage and transportation-related expenses including parts as well expenses and/or possible losses resulting from the inability to use the Boat and/or accessories, shall be born by the Purchaser/User.



- les dommages résultant :
 - de transformations et modifications, ou réparations même partielles effectuées en dehors d'ateliers que nous avons habilités,
 - de l'inobservation des préconisations d'entretien précisées au livret remis avec le bateau, ou des règles de l'art,
 - d'une mauvaise utilisation, notamment d'un usage négligent, imprudent, abusif ou anormal,
 - de la participation à des compétitions,
 - de négligences quant à la prise de mesures conservatoires qui s'imposent,
 - d'un accident ou sinistre tel que notamment explosion, incendie, inondation, tempête, foudre, transport, émeute, vol, heurt,
 - de conditions de stockage ou de transport inadaptés.

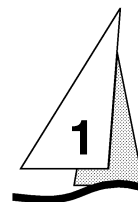
Article 5

La mise en jeu de la garantie prolonge le délai de garantie pendant une période égale à celle nécessaire pour la réalisation des seuls travaux effectués sous garantie, à la condition toutefois que lesdits travaux requièrent inévitablement une immobilisation du bateau d'au moins 7 jours consécutifs.

-
- the wear and damages hereinafter listed as well as their consequences :*
- *Normal wear and tear,*
 - *Cracks, cracking, or fading of the gel coat,*
 - *Damages resulting from :*
 - *changes, modifications, alterations, or repairs (even partial ones) performed by shipyards other than those authorized by the Manufacturer,*
 - *failure to follow the recommended maintenance procedures stated precisely in the owner's manual that was delivered with the boat, or failure to follow recognized procedure,*
 - *improper use, in particular negligent use, or rash use, misuse, or abnormal use,*
 - *participation in competitive events,*
 - *negligent acts in which the necessity of taking conservative measures of action is disregarded,*
 - *accident or catastrophe such as but not limited to explosion, fire, flood, storm, lightning, transport, riot, theft, and collision,*
 - *unsuitable storage or transport conditions.*

Article 5

The application of the warranty shall extend the period of the Conditions of Warranty only for a period equal that which is necessary to carry out only the repair work required under the Warranty, on the condition that the aforementioned repair work requires immobilization of the boat for minimum of 7 (seven) consecutive days.



Article 6

Pour bénéficier de la garantie définie ci-dessus, l'acheteur-utilisateur devra présenter dûment remplis le certificat de livraison du bateau et le document de garantie chaque fois qu'il demandera à en bénéficier et, à peine de forclusion, notifier par écrit à son concessionnaire-vendeur, le défaut ou le vice, d'une manière précise et motivée dans un délai de 15 jours à compter de sa découverte.

Le concessionnaire-vendeur doit informer le constructeur dans un délai de 8 jours à compter de sa réception, de la réclamation de l'acheteur-utilisateur, sous peine de devoir supporter les conséquences résultant de son retard.

Article 7

Les concessionnaires, agents ou revendeurs des CHANTIERS JEANNEAU n'ont pas qualité pour modifier la garantie ci-dessus mais peuvent, pour leur propre compte et sous leur seule responsabilité, accorder d'éventuelles garanties supplémentaires qui ne peuvent en aucune manière engager le constructeur.

Article 6

In order to exercise the Conditions of Warranty previously defined, the Purchase/User shall submit the complete Certificate of Delivery and present the Conditions of Warranty document each time a claim is presented, and shall notify the authorized Dealer/Seller of the defect or fault within 15 days from the day that the defect or fault is discovered. This notification shall be written, precise, and justifiable. Failure to notify the authorized Dealer/Seller will result in the forfeit of the Conditions of Warranty.

Upon receipt of said notification from the Purchaser/User, the authorized Dealer/Seller shall inform the Manufacturer about the Purchaser/User's claim within a period of 8 (eight) days ; failure to notify the Manufacturer shall result in the Dealer/Seller's liability as a result of the delay.

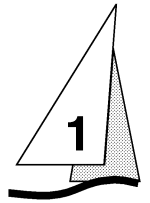
Article 7

Authorized Dealers, Agents, or Sellers of CHANTIERS JEANNEAU do not have the authority to alter the above Warranty, but may, on their own account, and of their own responsibility, grant possible additional warranties which can, under no circumstances, be held to Manufacturer.

PRÉCAUTION AVANT TOUTE RÉPARATION

Contactez votre vendeur qui vous donnera les meilleurs conseils et les pièces détachées adaptées ou les matériaux pour les réparations que vous pouvez faire vous-même.

Il est préférable que les grandes réparation sur la coque ou sur le moteur soient faites par des professionnels. Votre vendeur est capable de faire ces réparations ou de mandater des personnes compétentes pour les faire.



DANGER

Contactez votre vendeur pour savoir ce qu'il est possible de faire
et surtout ce que vous ne devez pas faire!
Vous pourriez mettre votre sécurité en danger et perdre votre garantie.



PRECAUTION BEFORE ANY REPAIR

Contact your Jeanneau agent for advice about products and materials when you want to execute some repairs yourself.

*Major repairs of the hull and engine must be done by a professional.
Your Jeanneau's agent can do it or appoint you a professional.*

DANGER

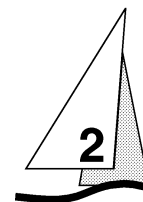
*Contact your Jeanneau agent to know what is possible to repair
and particularly what you must not do!
You could endanger your safety and lose your warranty.*



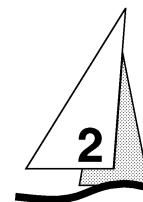
SÉCURITÉ

SAFETY

5.3, 5.5, 5.6 iso 10240



ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ



AVERTISSEMENT

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

RECOMMANDATION / RADEAU DE SURVIE

Le radeau de survie est situé dans le coffre de cockpit bâbord.

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

Le rangement pour deux bouteilles de gaz se trouve dans le coffre arrière tribord de cockpit.

Type: "Camping-Gaz" (butane, pression de service: 10 kg/cm² ou autre en fonction des normes et des règlements en vigueur dans votre pays.)

- Fermer les vannes sur le circuit (dans le placard sous le four) et sur la bouteille quand les appareils ne sont pas utilisés. Fermer les vannes avant tout changement de bouteille et immédiatement en cas d'urgence. (fig 1)
- 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 ou celui de la tuyauterie.

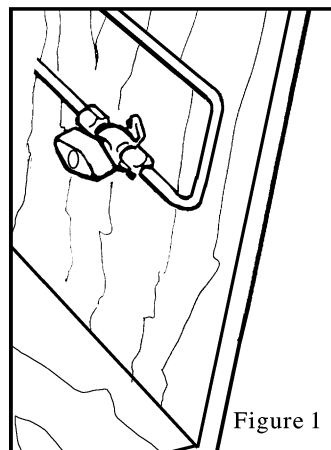


Figure 1

SAFETY EQUIPMENTS

WARNING

Check the safety equipments inventory before each trip

RECOMMENDATION / LIFE RAFT

The life raft is located in the port cockpit locker.

The locker shall never be padlocked while at sea.

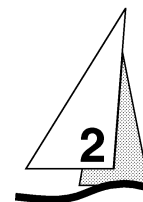
The launching procedure is indicated on the raft and should be read carefully before taking to sea.

SAFETY DIRECTIONS CONCERNING THE GAS STOVE

The storage for two cylinders of gas is located in the aft starboard cockpit locker.

Type: "Camping-Gaz" (butane, duty pressure: 142 lbs per sq. inch or other, depending on the norms and regulations in force in your country.)

- *Shut the valves in the system (under the oven) and on the cylinder when the appliances are not in use. Close the valves before any change of cylinder and immediately in case of emergency (fig.1),*
- *Never leave appliances burning unattended,*
- *Ensure that the appliance valves are shut before removing the cylinder or one of the tubing.*



- 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. Il convient que les réparations soient effectuées par une personne compétente.

AVERTISSEMENT

Ne pas utiliser de solution contenant de l'ammoniaque.

Ne jamais utiliser de flamme pour détecter les fuites.

Ne pas fumer ni utiliser de flamme nue pendant le remplacement de la bouteille de gaz.

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 et laisser au moins la porte ouverte.
- Ne jamais gêner l'accès rapide aux composants du circuit de gaz.
- Maintenir les bouteilles vides déconnectées et leurs vannes fermées.
- Maintenir les protections, couvercles, capots et bouchons en place.
- Stocker les bouteilles vides et de réserve sur le pont ou dans un coffre ventilé vers l'extérieur.
- Contrôler régulièrement et remplacer les tuyaux souples reliant la bouteille à une extrémité du circuit et le réchaud à l'autre, en fonction des normes et des règlements en vigueur dans votre pays.
- Ne pas utiliser le compartiment de la bouteille de gaz pour le rangement d'équipement.

- 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.

WARNING

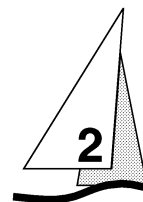
Never use an ammonia solution.

Never use a flame to test for leaks.

Do not smoke or use an open flame while replacing the gas bottle.

The appliances burn the oxygen in the cabin and release combustion gases, therefore a ventilation is mandatory when the appliances are in use.

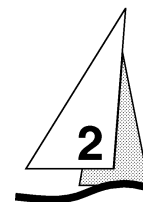
- *Don't use the oven or cooker as a cabin heater.*
- *Leave the ventilation openings unobstructed and at least leave a door open.*
- *Immediate access to the gas system components must be unobstructed at all times.*
- *Empty cylinders must be disconnected and their valves shut.*
- *Keep protective covers, plugs and hatches in place.*
- *Store the empty or spare bottles on the deck or in a locker, if ventilated towards the outside.*
- *Regularly check and replace the rubber hosing that link the cylinder to one end of the system and the stove to the other one, depending on the norms and regulations in your country.*
- *Never use the gas cylinder compartment for storage of equipment.*



- N'installez pas de matériaux inflammables au-dessus du réchaud (rideaux, papiers, serviettes, etc...).
- En cas d'odeur de gaz ou d'extinction accidentelle des flammes (bien que l'arrivée de gaz soit coupée automatiquement en cas d'extinction de la flamme) fermer les robinets et créer un courant d'air pour évacuer les gaz résiduels. Rechercher l'origine du problème.
- Faire attention à ne pas détériorer le filetage de la bouteille sur lequel se monte le détendeur.
- Vérifier l'état du détendeur tous les ans et le changer si nécessaire. Utiliser des détendeurs identiques à ceux installés.



- *Do not fit or store flammable materials above or on the stove (curtains, papers, napkins, and so on.).*
- *If you smell gas or find that the burners have gone out, by accident (although appliance models cut off automatically if the flames go out) turn off the gas taps and do ventilate the boat in order to get rid of any residual gas. Find the cause of the problem.*
- *Pay particular attention to the condition the screw threads on the cylinder where it attaches to the regulator.*
- *Check the condition of the regulator every year and change it if necessary. Use a regulator identical to the one that is fitted.*



LUTTE CONTRE L'INCENDIE

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

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

Procédure en cas d'incendie de cale moteur:

- 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.

Il est de la responsabilité du propriétaire ou du chef de bord:

- De faire vérifier les extincteurs conformément aux prescriptions indiquées.
- De remplacer les extincteurs si ceux-ci sont expirés ou déchargés par des extincteurs de capacité égale ou supérieure.
- D'informer l'équipage de la position et du fonctionnement des extincteurs, de la position de l'orifice de décharge dans le compartiment moteur, et de la position des issues de secours.
- De s'assurer que les extincteurs sont accessibles quand le bateau est occupé.

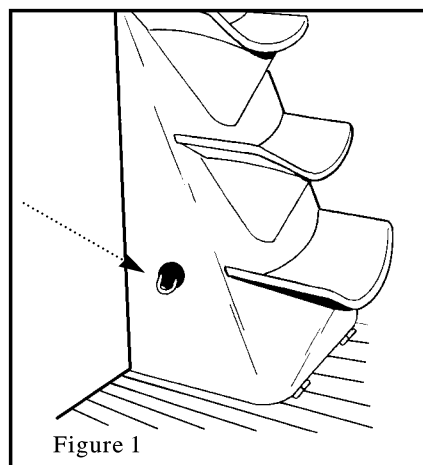


Figure 1

FIGHTING FIRES

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

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

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

- Stop the engine,
- Switch off power and shut-off the fuel supply,
- Spray the extinguishing agent through the aperture,
- Wait a minute,
- Open the access hatch for access to repairs.

PRECAUTION

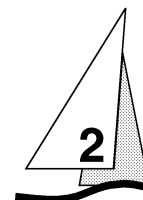
Keep an extinguisher nearby to react in case the fire should resume.

It is the owner's or the skipper's responsibility :

- . To have the extinguishers checked in accordance with the instructions given.
- . When the extinguishers expire or are empty, to replace them with extinguishers with an equal or greater capacity
- . To tell the crew where the extinguishers are, how they work, and where the emergency exits are.
- . To make sure that the extinguishers can be reached easily when there are people onboard.

SUGGESTION D'EMPLACEMENT DES EXTINCTEURS

SUGGESTIONS TO SET THE EXTINGUISHERS



5.3.3 i) iso 10240

D'autres emplacements sont possibles, les extincteurs devant se situer à moins de 5 mètres de toutes couchettes. Un extincteur ou une couverture anti-feu doit être placé à moins de 2 mètres de tout appareil à flamme.

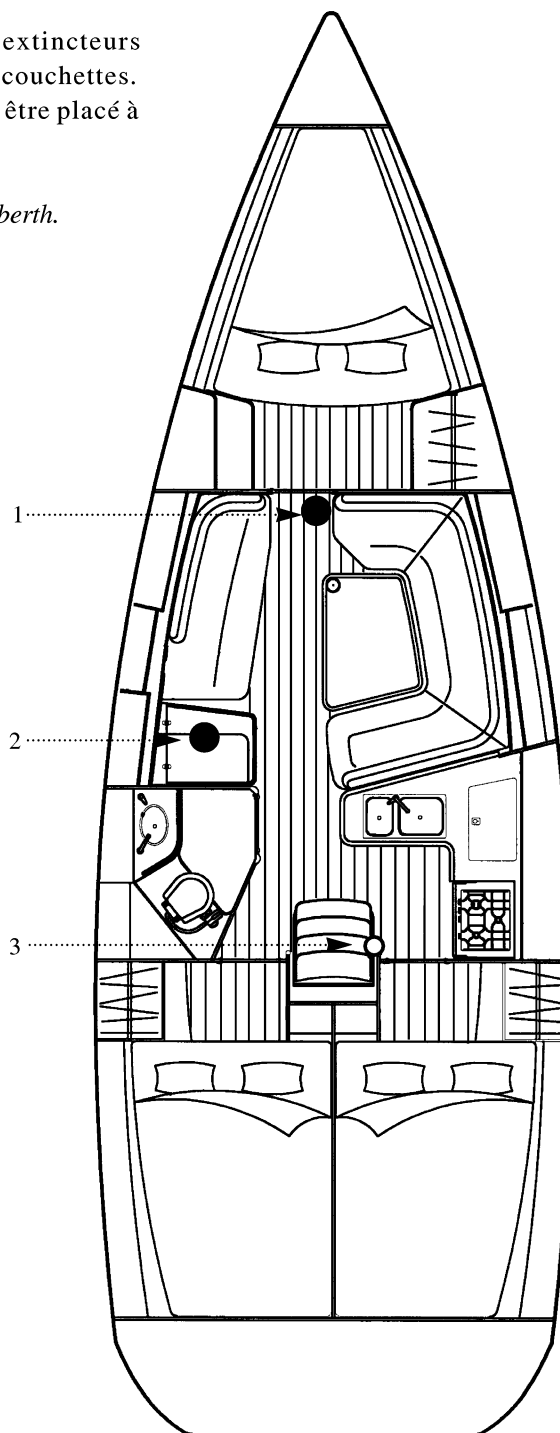
It is possible to set them in other places but the extinguishers shall be at least 5 meters from each berth.

An extinguisher or a fire blanket shall be at least 2 meters from each open flame appliance.

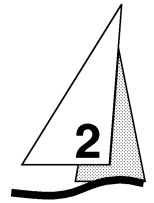
Extincteur, à l'unité, capacité mini 5A/34B
Besoin pour le SUN ODYSSEY 35: 10A/68B

*Extinguisher, minimum capacity 5A/34B
Need for the SUN ODYSSEY 35: 10A/68B*

- 1 - Contre banquette de carré
Against saloon seating
- 2 - Sous le siège navigateur
Under the navigator's seat
- 3 - Orifice extincteur
Extinguisher aperture



AVERTISSEMENTS



A ne jamais faire:

- Obstruer les passages vers les issues de secours.
- Obstruer les commandes de sécurité (vannes de fuel, vannes de gaz, interrupteurs électriques).
- Obstruer des extincteurs placés dans des équipets.
- Laisser le navire inoccupé avec un réchaud ou un chauffage allumé.
- Utiliser des lampes à gaz dans le navire.
- Modifier les systèmes du navire (électrique, gaz ou carburant).
- Remplir un réservoir ou changer une bouteille de gaz quand un moteur fonctionne ou avec un réchaud ou un chauffage allumé.
- Fumer en manipulant des carburants ou du gaz.

Garder les fonds propres et vérifier la présence de vapeur de fuel et de gaz à intervalles réguliers.

Seules les pièces de remplacement compatibles doivent être utilisées pour les extincteurs; Elles doivent comporter les mêmes indications ou être équivalentes techniquement et pour leur résistance au feu.

Veiller à ne pas accrocher de rideaux pendant librement à proximité des réchauds ou autre appareils à flamme ouverte.

Les produits combustibles ne doivent pas être stockés dans le compartiment moteur. Si des produits non combustibles sont conservés dans le compartiment moteur ils doivent être fixés pour empêcher leur chute sur la machine et ne pas obstruer l'accès.

AVERTISSEMENT

Les extincteurs au CO2 ne doivent être utilisés que pour combattre les feux électriques. Pour éviter l'asphyxie, évacuer la zone immédiatement après la décharge et aérer avant d'entrer.

WARNING



Never:

- . *Obstruct the paths to the emergency exits.*
- . *Obstruct the safety controls (fuel oil valves, gas valves, switches).*
- . *Block the extinguishers located in the lockers.*
- . *Leave the boat vacant while a stove or a heater is on.*
- . *Use gas lamps in the boat.*
- . *Modify the boat systems (electricity, gas, fuel)*
- . *Fill a tank or change a gas bottle when the engine is running or when a stove or a heater is on.*
- . *Smoke while handling fuels or gas.*

Keep the bilge clean and regularly check for fuel or gas vapor.

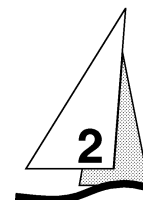
For the extinguishers you shall use only compatible spare parts ; they shall have the same information or they shall be equivalent as far as their technical qualities and their heat resistance are concerned.

See to it that the curtains are not hanging loose close to the stoves or other appliances with an open flame.

The combustible products shall not stored in the engine compartment. If you store non-combustible products in the engine compartment, they shall be fastened so that they cannot fall onto the engine or block the operation of the engine.

WARNING

The CO2 extinguishers shall be used to fight against electric fires only. In order to avoid suffocation, leave the area immediately after use and air before entering.



ASSECHEMENT

POMPE DE CALE ELECTRIQUE:

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

POMPE DE CALE DE SECOURS:

La pompe de cale manuelle est située dans le cockpit.

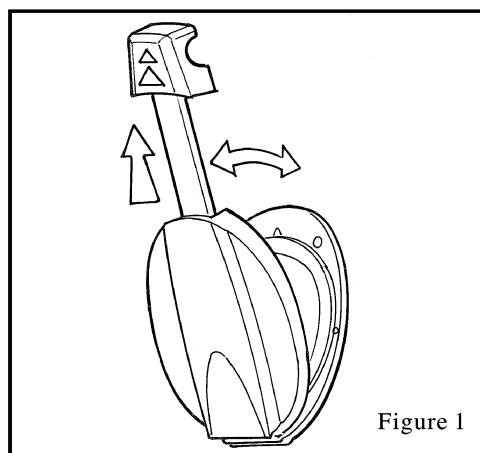
Le bras est intégré à la pompe (fig 1).

BARRE FRANCHE DE SECOURS

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

Pour la mise en oeuvre de la barre franche:

- Dévisser à l'aide d'une manivelle de winch le nable de barre franche situé dans l'accès à la jupe arrière,
- Engager la barre franche dans la mèche du safran en s'assurant qu'elle est bien emboîtée dans le carré.



BILGE PUMPS

ELECTRICAL BILGE PUMP

The electrical bilge pump can be switched on from the electrical switch board.

EMERGENCY BILGE PUMP

The manual bilge pump is located in the cockpit.

The arm is integrated into the pump (fig 1).

EMERGENCY TILLER

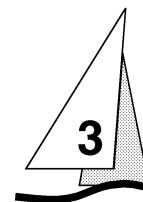
The emergency tiller is stored inside an aft locker and should be accessible at all time.

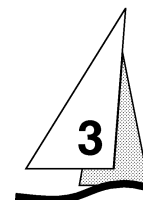
To operate the tiller, proceed as follows:

- Unscrew with a winch handle the emergency tiller cover, located on the transom access,
- Engage the tiller in the rudder stock ensuring that it is fully home in the square.

COQUE HULL

5.3, 5.4, 5.5 iso 10240





CONSTRUCTION

Le Sun Odyssey 35 est construit en stratifié polyester.
Le varangage stratifié à la coque répartit les efforts sur toute la surface du fond. Le lest est fixé à la coque par des boulons et contreplaques.

Le pont est en sandwich avec âme pleine aux emplacements des pièces d'accastillage. La liaison pont-coque est réalisée par un collage et renforcée par le liston aluminium.

ENTRETIEN DE LA COQUE

Les matériaux et les équipements de votre bateau ont été sélectionnés pour leur niveau de qualité et leurs performances, mais aussi 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, ...).

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

Ne pas utiliser de solvants ou d'agents détergents agressifs. (voir page suivante)

Nettoyer régulièrement la coque à l'aide de produits d'entretien courant et à l'eau douce.

CONSTRUCTION

*Sun Odyssey 35 is built of hand-laid GRP.
Stresses are distributed over the whole bottom surface by means of floors stringers integral with the hull. Ballast is secured to the hull by means of bolts and backing plates.*

The deck is made of sandwich with coring used to reinforce equipment placements. The deck-hull link is ensured by bonding and reinforced by the aluminium toe rail bolting.

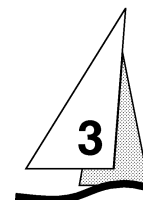
HULL MAINTENANCE

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

*Use small amounts of cleaning products and do not wash them into the sea.
Try to wash your boat on shore.*

Do not use any solvent or solvent based products. (see next page)

The hull should be washed frequently with ordinary cleaners and fresh water.



CARENAGE (voir chapitre 10 pour les procédures de mise à l'eau):

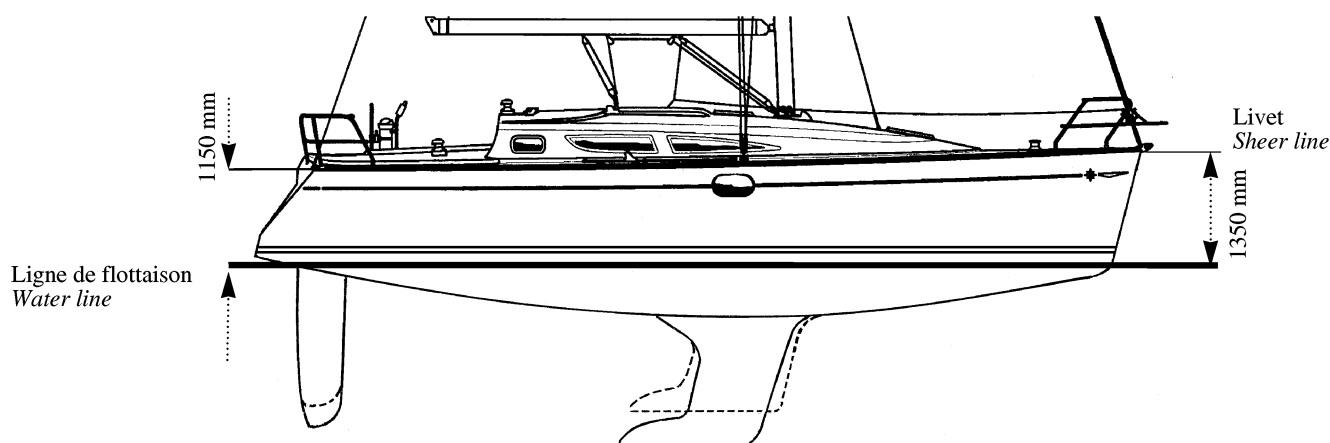
Un anti-fouling (sans étain) annuel permet d'éviter des carénages fastidieux et fréquents. Néanmoins une application époxydique est préconisée au préalable. A ce sujet, il faut rappeler que tout ponçage avant anti-fouling est une agression pour votre gel-coat et entame sa fiabilité. Aussi, nous vous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

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

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

PRECAUTION

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



Surface immergée: 34 m² - (ces mesures s'entendent "bateau léger")
Wetted area: 366 sq.ft. - (these measurements are for "light boat")

DRY DOCKING (refer to section 10 for launching instruction)

An annual application of tinless anti-fouling will avoid time-consuming and frequent dry-docking. An epoxy coat is nonetheless recommended. In that respect, we must remind you that sanding or priming before anti-fouling can attack your gel-coat and impair its reliability. Therefore, we recommend sanding very gently.

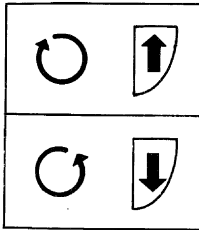
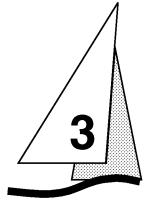
Hydrochloric acid may be used against old fouling, allowed to act for 10 minutes and rinsed liberally.

Polishing compounds can restore the gloss of your boat. In case of on going problems, consult your distributor.

PRECAUTION

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

VERSION LEST DÉRIVEUR



Pour remonter la dérive, actionner le mécanisme dans le sens horaire.

Pour descendre la dérive, actionner le mécanisme dans le sens inverse.

AVERTISSEMENT

Une centaine de rotations environ sont nécessaires pour passer d'une position extrême à l'autre de la dérive (fig. 1).

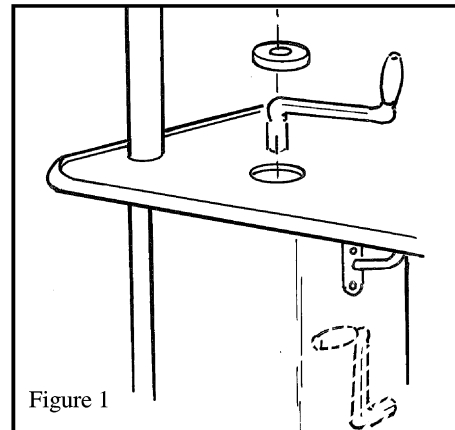
Pour naviguer avec la dérive en position basse, descendre la dérive au maximum puis la remonter d'un tour ou deux pour que le système soit toujours sous tension.

Lors des carénages de votre bateau, n'oubliez pas de graisser, au moins deux fois par an, la vis sans fin du système de dérive.

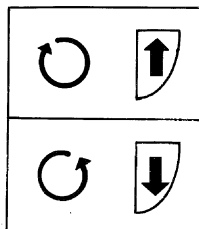
Si votre bateau est équipé d'un système de retenue de dérive en position basse, celle-ci doit toujours rester à poste.

PRECAUTION

Pour une fonctionnalité optimum du système de direction, il est conseillé de remonter la dérive après chaque utilisation.



LIFTING KEEL VERSION



To raise the centreboard, turn the mechanism clockwise.

To lower the centreboard, turn the mechanism counter clockwise.

WARNING

About 100 rotations are necessary to go from one position of the centreboard to the other (fig. 1).

In order to sail with the centreboard in the lower position, lower the centreboard to the maximum then pull it up by one or two turns so that the system should always be taut.

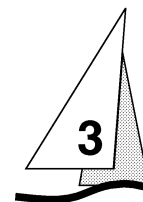
When you careen your boat, do not forget to lubricate the worm screw of the centreboard system at least twice a year.

If your boat is fitted with a system to keep the centreboard in the lower position, this centreboard shall always be kept in its place.

PRECAUTION

In order to maintain a working centerboard system, we advise you to pull up the centerboard after each use.

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 INSTRUCTIONS

PRECAUTION

*Successful repairs require two critical factors:
dry weather and temperatures between 15° et 25°C.*

MIXING RATIO:

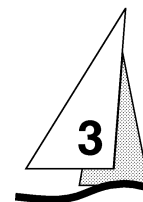
Our products include an accelerator, you just have to add the catalyst (colourless liquid).

The usual ratio is 2%.

The gel setting-time is about half an hour, curing takes approximately ten hours.

APPLICATION:

- *To repair 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 a thick 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 polyester 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 des outils, utiliser de l'acétone.

GELCOAT STORAGE

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

WARNING

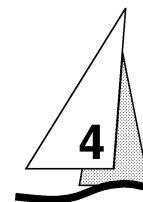
*The catalyst is a dangerous product and should not be left within the reach of children.
Avoid contact with the skin and eyes.
In case of contact, wash with soapy water and rinse liberally.*

TOOL CLEANING:

Clean all tools with acetone.

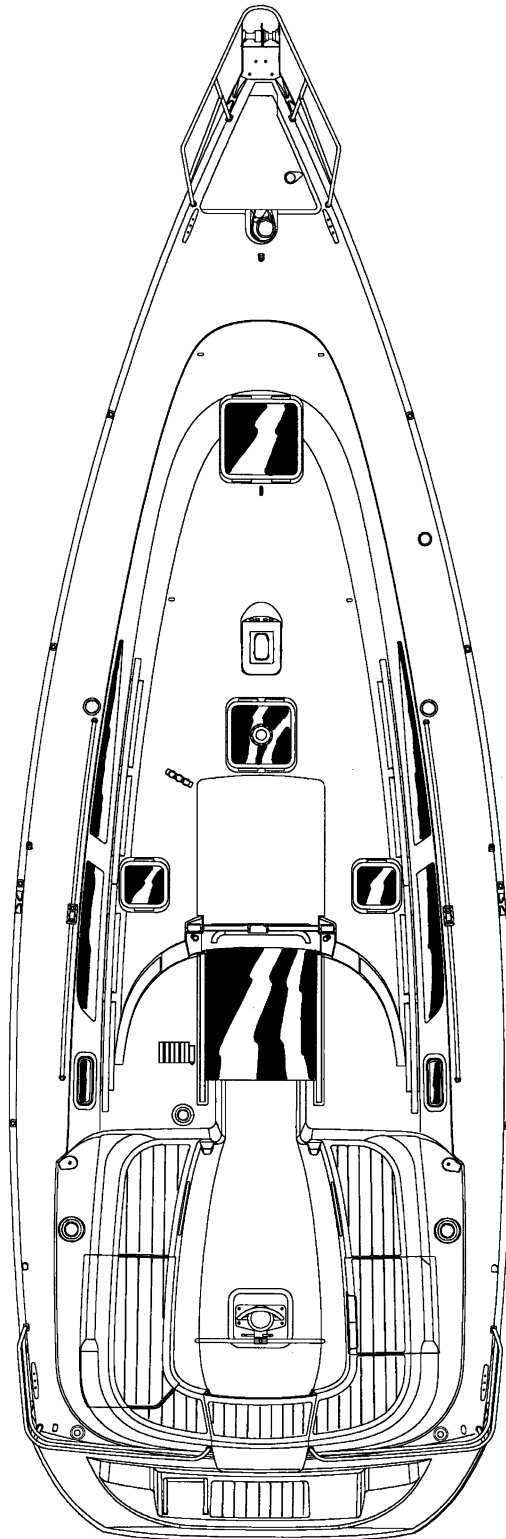
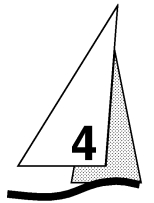
PONT DECK

5.3, 5.4, 5.5 iso 10240



PLAN DE PONT
DECK LAYOUT

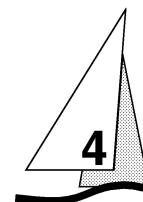
5.3.1 iso 10240



NAVIGATION

DANGER

Portez vos gilets de sauvetage; Par gros temps, portez les harnais de sécurité et attachez vous au bateau.



AVERTISSEMENT

En navigation, le capot d'accès à la jupe arrière doit être verrouillée en position haute.

AMARRAGE

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

- Manoeuvrer toujours au moteur.
- Tenir compte du courant et du vent pour les manoeuvres.
- Protéger au maximum le bateau avec des pare battages de bonnes dimensions.
- Conserver toujours les amarres claires et à poste.
- Manoeuvrer à vitesse réduite.

DANGER

Ne 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 ragage à l'aide de fourreaux plastique.
- Tenir compte le cas échéant des variations de hauteur d'eau.

SAILING

DANGER

Wear your life-jacket ; In heavy weather, wear the safety harness and hang you on the boat.



WARNING

When sailing, the hatch giving access to the transom extension shall be locked in high position.

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 taking into account the current and wind,*
- *Protect the boat with suitably-sized fenders,*
- *Always keep the ropes unfouled and ready,*
- *Manoeuvre the boat at slow speed,*

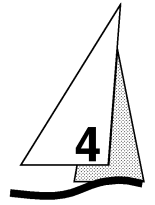
DANGER

Never try to stop the boat with your foot, your hand or a boat-hook.



When docked:

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



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 \varnothing 10 mm et câblot \varnothing 18 mm. Il faut mouiller en règle générale au minimum 3 fois la profondeur d'eau.

PRECAUTION

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

MOUILLAGE AU GUINDEAU:

- 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.

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. rope. As a general rule, the chain should be paid out over at least three times the depth of water.

PRECAUTION

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

ANCHORING WITH WINDLASS:

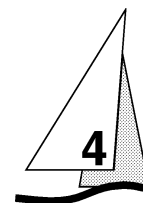
- Luff the boat through without way on her,
- Pay out and keep the chain under control with the windlass brake,

When anchored:

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

PRECAUTION

Don't use the windlass to secure the chain.



REMONTEE DU MOUILLAGE:

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

PRECAUTION

Faire passer la chaîne sous le réa de guindeau et enlever vos mains!

PRECAUTION

Toutes les manoeuvres de mouillage à l'aide d'un guindeau électrique (option) doivent être faites moteur en marche afin de ne pas décharger les batteries.

HEAVING UP ANCHOR:

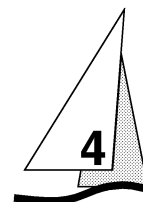
- Lock the windlass snubber,
- Ensure that the chain is properly seated in the gypsy,
- Heave in slowly with the engine. Don't use the windlass to pull the boat,
- Heave the anchor up to the roller,
- Check the anchor position on the bow roller for possible movement, or secure it in the chain locker,
- With an electrical windlass, switch the power off immediately when the chain is under tension.

PRECAUTION

Adjust the chain under the windlass sheave and keep your hands away!

PRECAUTION

If your boat is fitted with an electrical windlass (optional extra), keep the engine running during all anchoring operations to avoid discharging the batteries.



MOUILLAGE ARRIERE:

- Les manoeuvres de mouillage arriere 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.

STERN ANCHORING:

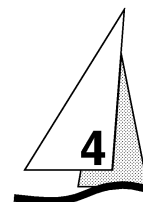
- *Stern anchoring should be performed with the engine stopped,*
- *Secure the required length of the cable on the mooring cleat,*
- *Pay out slowly to avoid damaging the propeller or rudder blade.*

WARNING

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

Il est vivement conseillé de n'utiliser que des produits du type de ceux qui sont contenus dans la valise d'entretien livrée avec le bateau.

Nettoyer votre bateau à terre de préférence.

Ne pas utiliser de solvants ou d'agents détergents agressifs (voir chapitre 3).

ACCASTILLAGE

- Rincer abondamment à l'eau douce tous vos équipements.
- Lubrifier périodiquement poulies, réas, ridoirs, winchs, rails et chariots avec une graisse hydrofuge.
- Nettoyer et polir avec le "Rénovateur chrome et inox Jeanneau" (fourni dans la valise d'entretien) les aciers inoxydables qui peuvent présenter des petites piqûres ou alvéoles d'oxydation sans importance.

BOISERIES EXTERIEURES EN TECK / PONT TECK

- Nettoyer régulièrement les boiseries à l'eau douce à l'aide d'une éponge et si besoin en ajoutant un savon non-agressif.
- Surfacer le teck au papier de verre fin pour le raviver.

PLEXIGLAS

- Rincer le plexiglas à l'eau douce (ne pas utiliser de solvant, alcool, acétone),
- Le lustrer avec un chiffon doux imprégné d'huile de paraffine,
- Utiliser une pâte à polir pour les rayures.

DECK MAINTENANCE

You are strongly advised to use only products similar to the ones that are included in the maintenance case you have been delivered with the boat.

Try to wash your boat on shore.

Do not use any solvent or solvent based products (refer Section 3).

EQUIPMENT

- *Rinse liberally all equipment with fresh water,*
- *Regularly lubricate all blocks, sheaves, bottle screws, winches, rails and travellers with a water-repellent grease.*
- *Clean and polish with "Rénovateur chrome et inox Jeanneau" the stainless steel parts that may have small rusty spots or minor oxidation pits (you will find this product in the maintenance case).*

EXTERIOR TEAK WOOD / TEAK DECK

- *Regularly clean the wooden parts with fresh water using a sponge and if need be, add some gentle soap.*
- *Lightly sand teak wood with fine sand paper to restore its colour.*

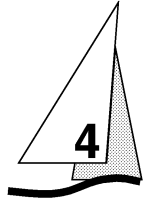
PLEXIGLASS

- *Rinse plexiglass with fresh water (do not use any solvent based products),*
- *Brighten up with soft rags soaked in paraffin oil,*
- *Use special polishing compounds to remove scratches.*

LES WINCHS: RECOMMANDATIONS & 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 tournez dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à l'ouverture complète,
- Placer le cordage à l'intérieur de la mâchoire et la resserrer en appuyant des sus 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.

WINCHES: RECOMMENDATIONS & 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 should rotate freely and need to be overhauled as soon as seizing becomes obvious.

The winch maintenance should 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 is clean, non-toxic and biodegradable.*

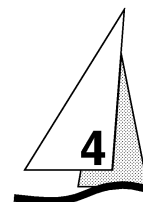
WARNING

Refer to the manufacturer's instructions to remove and refit the winches: improper refitting may result in accidents, e.g. back kick of the winch 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,*
- Install the rope inside the jaw, then press on and rotate the jaw clockwise until the rope catches in the winch,*
- In case of rope slippage, add one or more turns or tighten up the top ring.*



ENROULEUR DE GENOIS

Mettre en place la bosse d'enrouleur sur le tambour.

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

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

ENROULEUR DE GRAND-VOILE (OPTION)

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

ENTRETIEN

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

GENOA FURLER

Put the genoa furling sheet on the drum.

Before sailing, hoist the genoa in a lull.

Secure the head and halyard on the swivel, the tack on the drum, and attach sheets. Insert the bolt-rope into the feeder. Hoist the halyard taut, but not as tight as with a sail on a normal stay. Pull the stopper from the cockpit to roll up the sail.

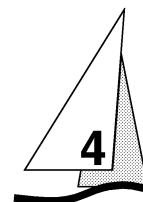
Never try to overcome a resistance when rolling up or unfurling the sails: ensure that a line is not jammed in the furler.

MAINSAIL FURLER (OPTIONAL EXTRA)

To hoist the main, proceed as for the genoa.

MAINTENANCE

- *Regularly rinse the drum and swivel,*
- *Grease the bearings if advised by the manufacturer,*
- *For extended off-service periods, take the sails down.*



APPAREIL A GOUVERNER

VERSION STANDARD

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

VERSION DERIVEUR

Il s'agit d'un système à drosses et secteur de barre, associé à un système de barre bi-safran à transmission rigide par biellettes.

(Barre franche de secours, voir chapitre 2 Sécurité)

RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN

Vérifier régulièrement tous les serrages. Tous ces éléments seront graissés; Par contre les bagues en nylon, ertalon ou téflon seront entretenues uniquement avec du WD 40.

STEERING GEAR

STANDARD VERSION

This is a tiller chain and quadrant system, incorporating the JEANNEAU's self-aligning bearing system.

LIFTING KEEL VERSION

This is a tiller chain and quadrant system, incorporating a twin rudder system with connecting-rods.

(Emergency tiller, refer chapter 2 Safety)

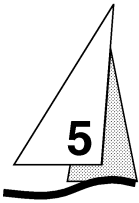
RECOMMENDATIONS / MAINTENANCE:

Regularly check all fittings. Lubricate all components. Use exclusively WD 40 compound on nylon, ertalon, teflon bushes.

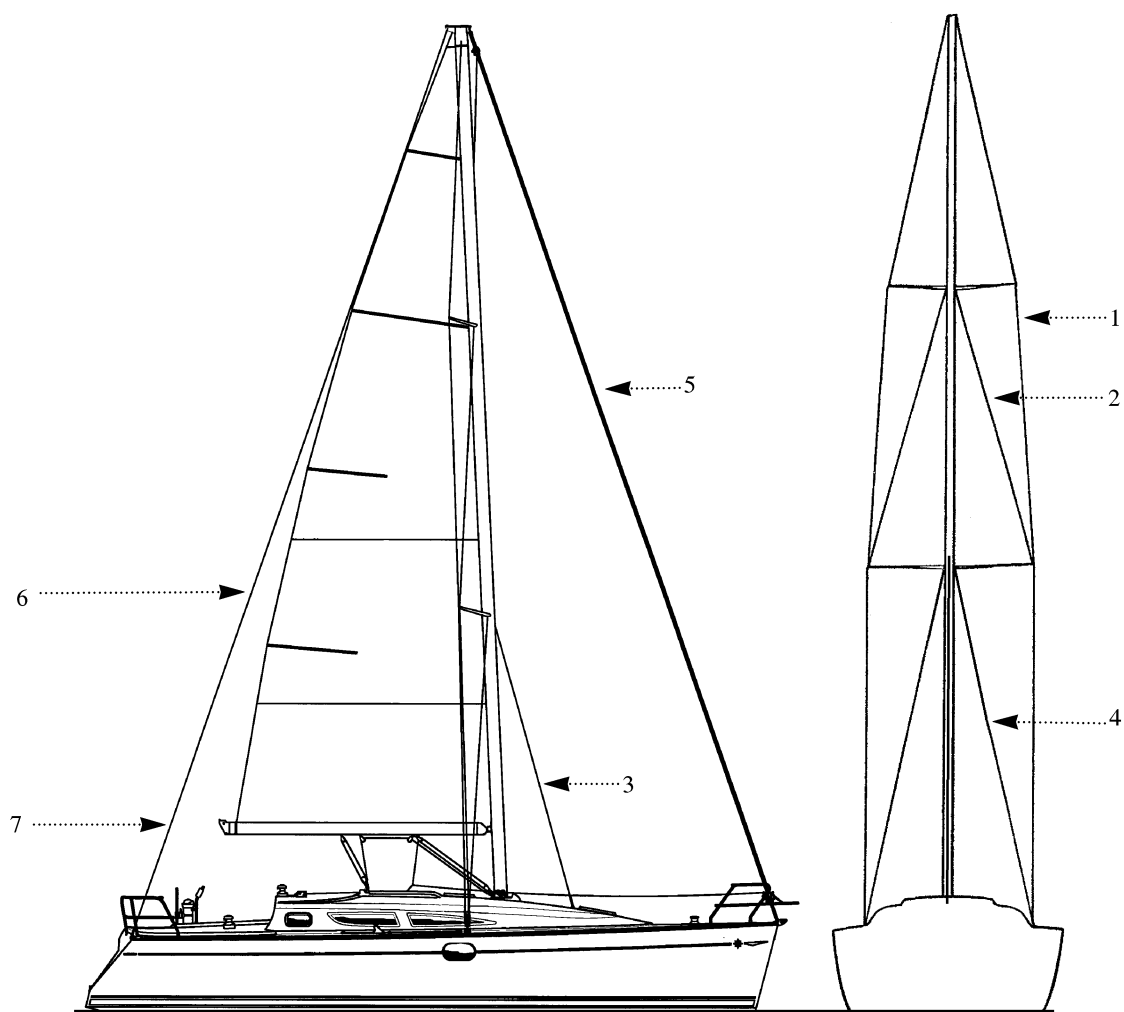
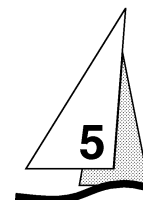
GRÉEMENT ET VOILURE

RIG AND SAILS

5.3, 5.4, 5.5 iso 10240



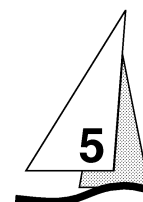
GRÉEMENT DORMANT
STANDING RIGGING



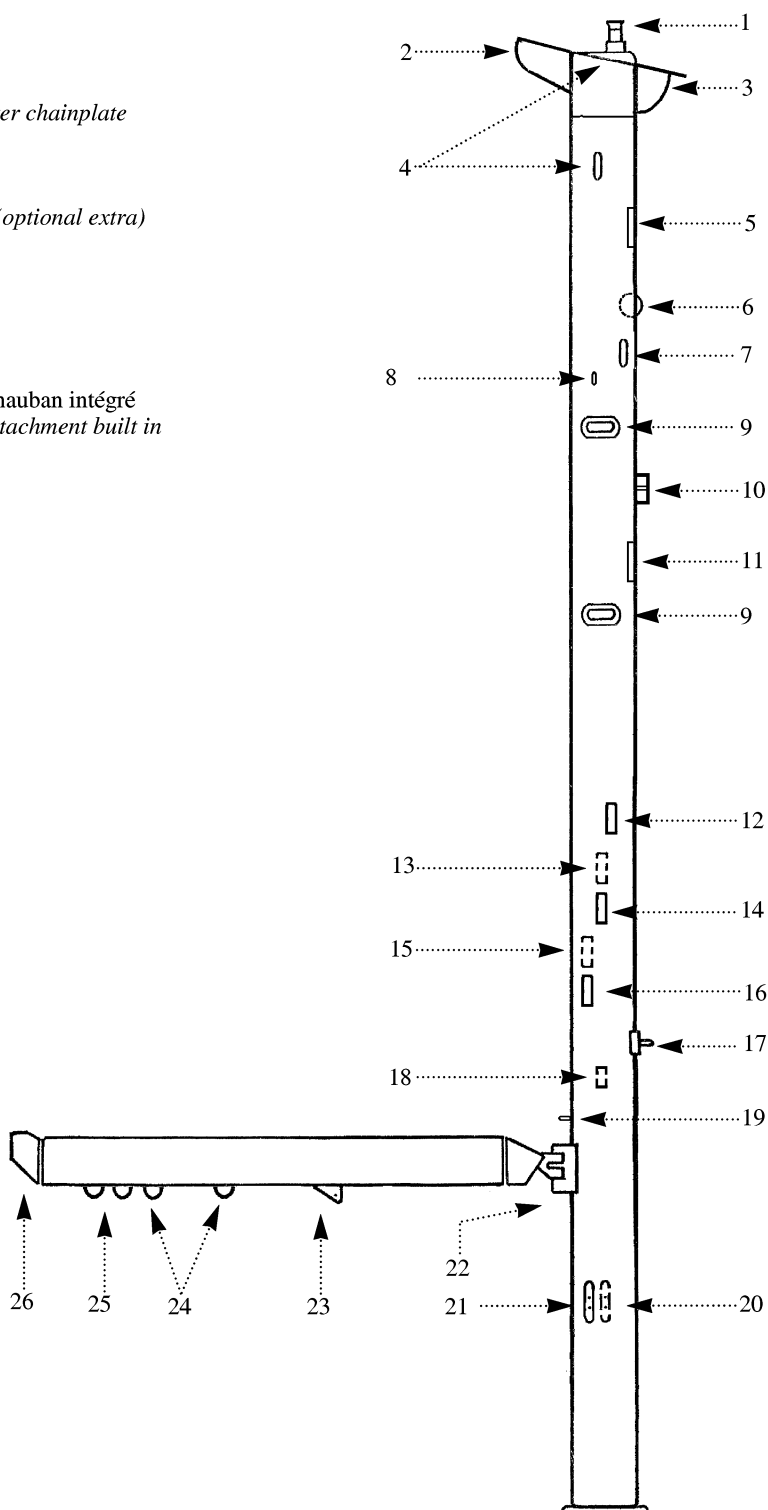
	Designation <i>Designation</i>	Nbr	Type	Taille (mm) <i>Size</i>	Long. (m) <i>Length</i>
1	Galhauban <i>Upper shroud</i>	2	monotoron <i>1x19 wire</i>	7	13,830
2	Intermédiaire <i>Intermediate</i>	2	monotoron <i>1x19 wire</i>	6	9,700
3	Bas-étai <i>Baby-stay</i>	1	monotoron <i>1x19 wire</i>	5	5,550
4	Bas-hauban Arr. <i>Aft lower shroud</i>	2	monotoron <i>1x19 wire</i>	7	5,360
5	Étai <i>Forestay</i>	1	monotoron <i>1x19 wire</i>	7	14,220
6	Pataras <i>Backstay</i>	1	monotoron <i>1x19 wire</i>	7	11,000
7	Patte d'oie <i>Bridle</i>	2	monotoron <i>1x19 wire</i>	6	3,840

NOMENCLATURE MAT
MAST LAYOUT

VERSION MAT STANDARD
STANDARD MAST VERSION

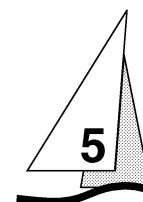


- 1- Feux de tête de mât
Masthead lights
- 2- Ancrage pataras
Backstay attachment
- 3- Ancrage étai et ferrure de spi
Forestay attachment and spinnaker chainplate
- 4- Capelage galhauban
Capshroud chainplate
- 5- Ancrage étai larguable (option)
Releasable babystay attachment (optional extra)
- 6- Réa balancine de tangon
Spi pole lift halyard sheave
- 7- Chicane drisse de spi
Spinnaker halyard exit
- 8- Pontet de lazy jack
Lazy jack eye
- 9- Ancrage barre de flèche + ancrage hauban intégré
Spreader attachment + shroud attachment built in
- 10- Feu de route moteur
Steaming light
- 11- Ancrage bas étai
Baby-stay attachment
- 12- Chicane drisse de spi
Spinnaker halyard exit
- 13- Chicane drisse de génois
Genoa halyard exit
- 14- Chicane balancine de tangon
Spi pole topping lift exit
- 15- Chicane drisse grand-voile
Main halyard exit
- 16- Chicane balancine GV
Boom topping lift exit
- 17- Crochet de tangon
Spinnaker pole ring
- 18- Clamcleat de drisse de génois
Genoa halyard camcleat
- 19- Filoires de prise de ris
Reef eyes
- 20- Taquet de drisse de génois
Genoa halyard cleat
- 21- Taquet de balancine GV
Boom topping lift cleat
- 22- Vît de mulet
Gooseneck
- 23- Pontet de hale-bas
Vang eye
- 24- Pontets d'écoute de grand-voile
Main sheet eyes
- 25- Pontets de prise de ris
Reef eyes
- 26- Ferrure de bôme
Boom fitting

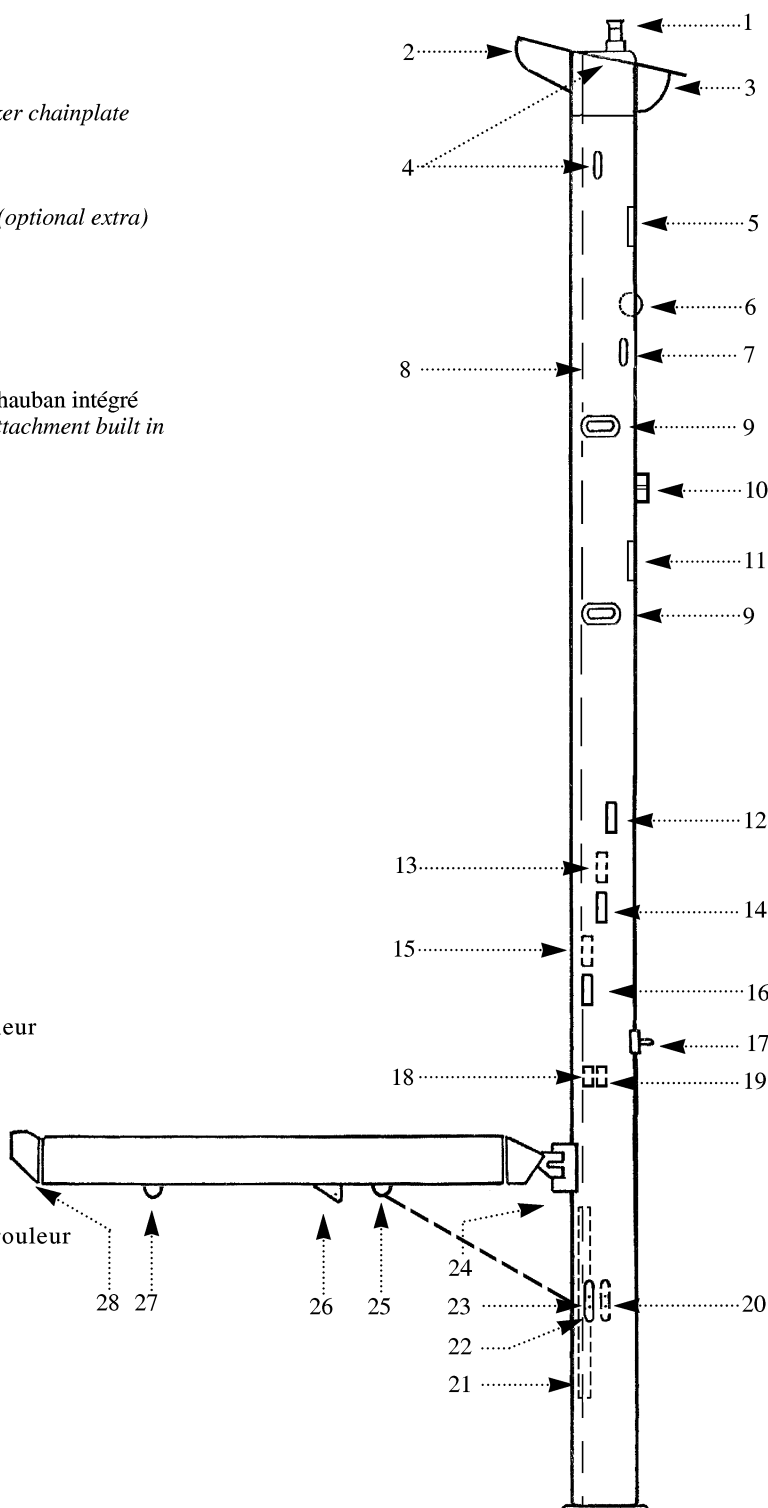


NOMENCLATURE MAT
MAST LAYOUT

VERSION MAT ENROULEUR
SELF FURLING MAST VERSION

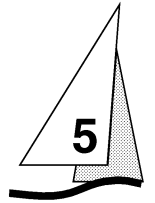


- 1- Feux de tête de mât
Masthead lights
- 2- Ancre pataras
Backstay attachment
- 3- Ancre étai et ferrure de spi
Forestay attachment and spinnaker chainplate
- 4- Capelage galhauban
Capshroud chainplate
- 5- Ancre étai larguable (option)
Releasable babystay attachment (optional extra)
- 6- Réa balancine de tangon
Spi pole lift halyard sheave
- 7- Chicane drisse de spi
Spinnaker halyard exit
- 8- Enrouleur de GV
Mainsail furler
- 9- Ancre barre de flèche + ancre hauban intégré
Spreader attachment + shroud attachment built in
- 10- Feu de route moteur
Steaming light
- 11- Ancre bas étai
Baby-stay attachment
- 12- Chicane drisse de spi
Spinnaker halyard exit
- 13- Chicane drisse de génois
Genoa halyard exit
- 14- Chicane balancine de tangon
Spi pole topping lift exit
- 15- Chicane drisse grand-voile
Main halyard exit
- 16- Chicane balancine GV
Boom topping lift exit
- 17- Crochet de tangon
Spinnaker pole ring
- 18- Camcleat de drisse de GV
Main halyard camcleat
- 19- Camcleat de drisse de génois
Genoa halyard camcleat
- 20- Taquet de drisse de génois
Genoa halyard cleat
- 21- Emmagasineur de bout d'enrouleur
Furling line drum
- 22- Taquet de drisse de GV
Main halyard cleat
- 23- Taquet de balancine GV
Boom topping lift cleat
- 24- Vît de mulot
Gooseneck
- 25- Pontet pour retour de bout d'enrouleur
Eye for furling line block
- 26- Pontet de hale-bas
Vang eye
- 27- Pontets d'écoute de grand-voile
Main sheet eyes
- 28- Ferrure de bôme
Boom fitting



GREEMENT DORMANT

Le Sun Odyssey 35 est gréé en sloop.



REGLAGE

Un professionnel aura procédé au pré-réglage et à la mise sous en tension des câbles, et après quelques sorties il y aura nécessité de procéder au réglage définitif. Celui-ci devra permettre d'obtenir une rectitude parfaite transversalement; de plus il sera très important de garder le mât également rectiligne longitudinalement sous voile.

Pour cela il faudra adopter un réglage de compensation au port qui nécessitera de précinturer légèrement le mât longitudinalement; le milieu du mât vers l'avant et la tête vers l'arrière. La flèche sera alors de la moitié environ de la section du profil.

Ce résultat s'obtient en procédant de la façon suivante:

- 1 - Le gréement étant à barre de flèches poussantes, il faut raidir les galhaubans avant de fixer le pataras.
- 2 - Imposer une tension importante à l'ensemble du gréement (sous voile par 15 à 20 nœuds, il est normal que le gréement sous le vent soit légèrement détendu).
- 3 - Après avoir obtenu une rectitude parfaite au port aussi bien transversalement que longitudinalement, relâcher de manière symétrique de 2 tours de ridoir les bas-haubans arrière (bâbord et tribord).
- 4 - Terminer le réglage du longitudinal par une mise en tension importante des ridoirs de pataras jusqu'à obtenir une bonne stabilité de l'étai sous voile par 15 à 20 nœuds de vent.

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

Il est conseillé de relâcher le pataras en période d'hivernage.

STANDING RIGGING

Sun Odyssey 35 is a sloop version.

TRIMMING

An agent has already made the first adjustments to the cable tension. After few trips you will have to do the final adjustment to obtain a correct rectitude in transversal; it is also important to keep the mast rectilinear in longitudinal when sailing.

Therefore, it needs compensation adjustment along side; a first bending of the mast in longitudinal is required : the middle of the mast bended forward and the head afterward. The bend must be the half of the mast section.

Procced as follows to get this result:

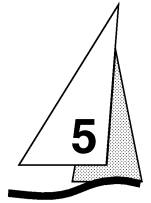
- 1 - This is a pushing spreader rigging, so you will have to tighten the upper shrouds before the backstay.*
- 2 - Stretch tighly all the rigging (the rigging must be a little bit loosely when sailing with 15-20 knots).*
- 3 - When a perfect transversal and longitudinal rectitude has been obtained, ease both side aft lower shrouds with 2 turns of the bottlescrew.*
- 4 - Finish longitudinal adjustment by tightening the backstay bottlescrews to obtain a good tension of the forestay when sailing by 15-20 knots.*

Fasten all the bottlescrews with pins and keep this trim throughout the sailing season.

Ease the backstay during the wintering.

ENTRETIEN

Avant chaque sortie, inspecter minutieusement le mât de haut en bas.



DANGER

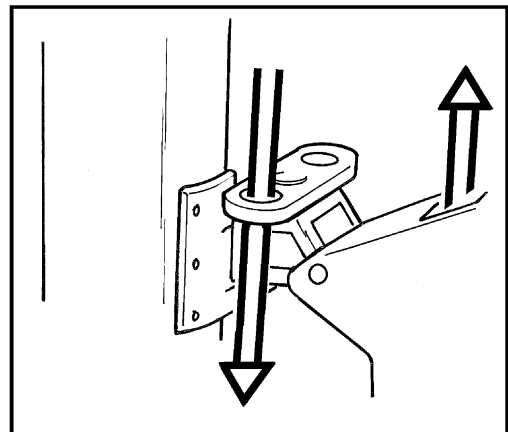
Lorsque vous hisserez un équipier en tête de mât,
n'utilisez jamais le mousqueton ou la manille de la drisse:
Faites un noeud de chaise avec la drisse, directement sur l'anneau de la chaise de mât.
Ne hissez pas d'équipiers en navigation par gros temps.



- 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.

Passage prise de ris
Reefing line circuit



MAINTENANCE

Thoroughly inspect the mast from top to bottom before each trip.

DANGER

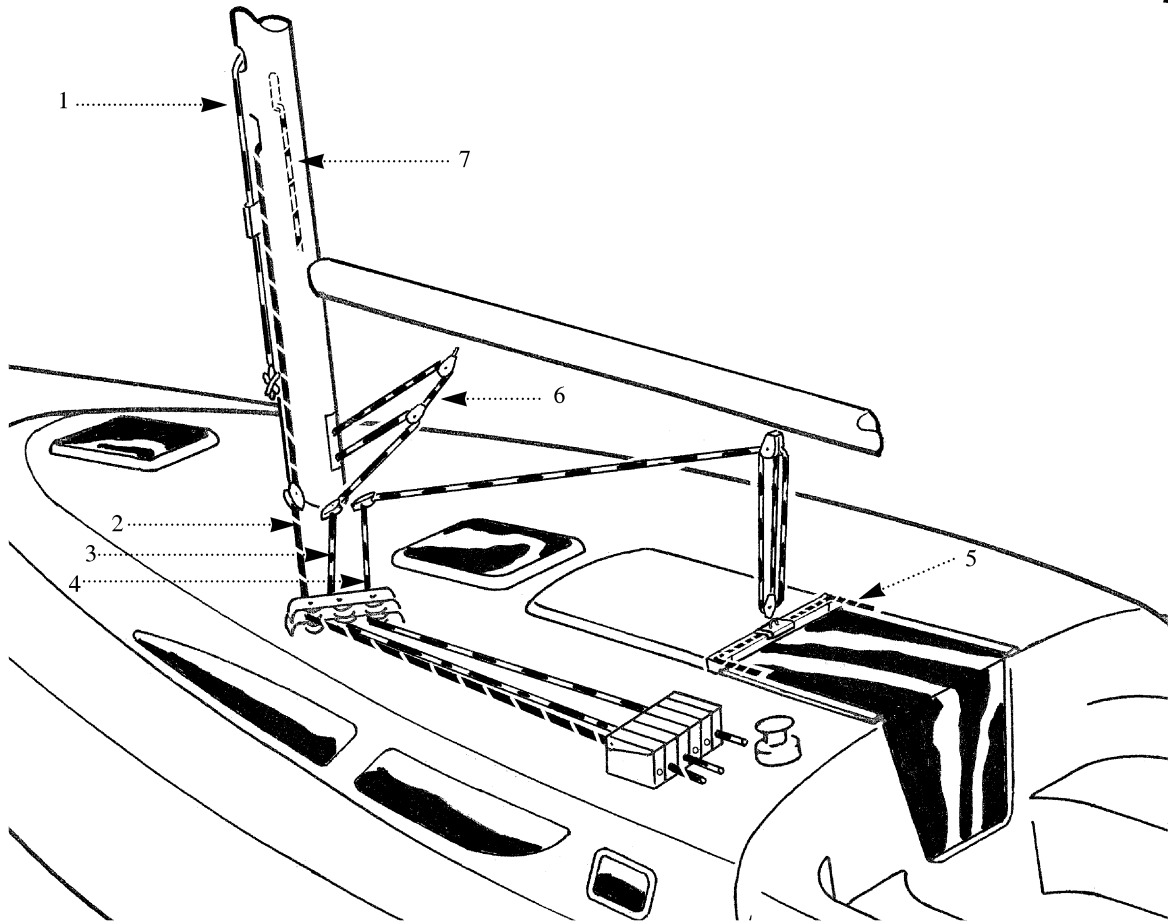
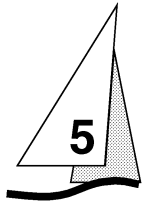
*When hoisting a person up the mast, never use the halyard snap or shackle:
make up a bowline with the halyard directly to the bosun chair ring.
Do not hoist a person when sailing in heavy weather.*



- Regularly inspect the rigging for correct tension and the lock-nuts or pins for safety. The first inspection shall be performed after a few days at sea in various conditions.
- Secure, lubricate and check the bottlescrews for proper tension: if the rigging is loose, the chain plate friction may generate wear.
- Never lubricate bottlescrews 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 wear.

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

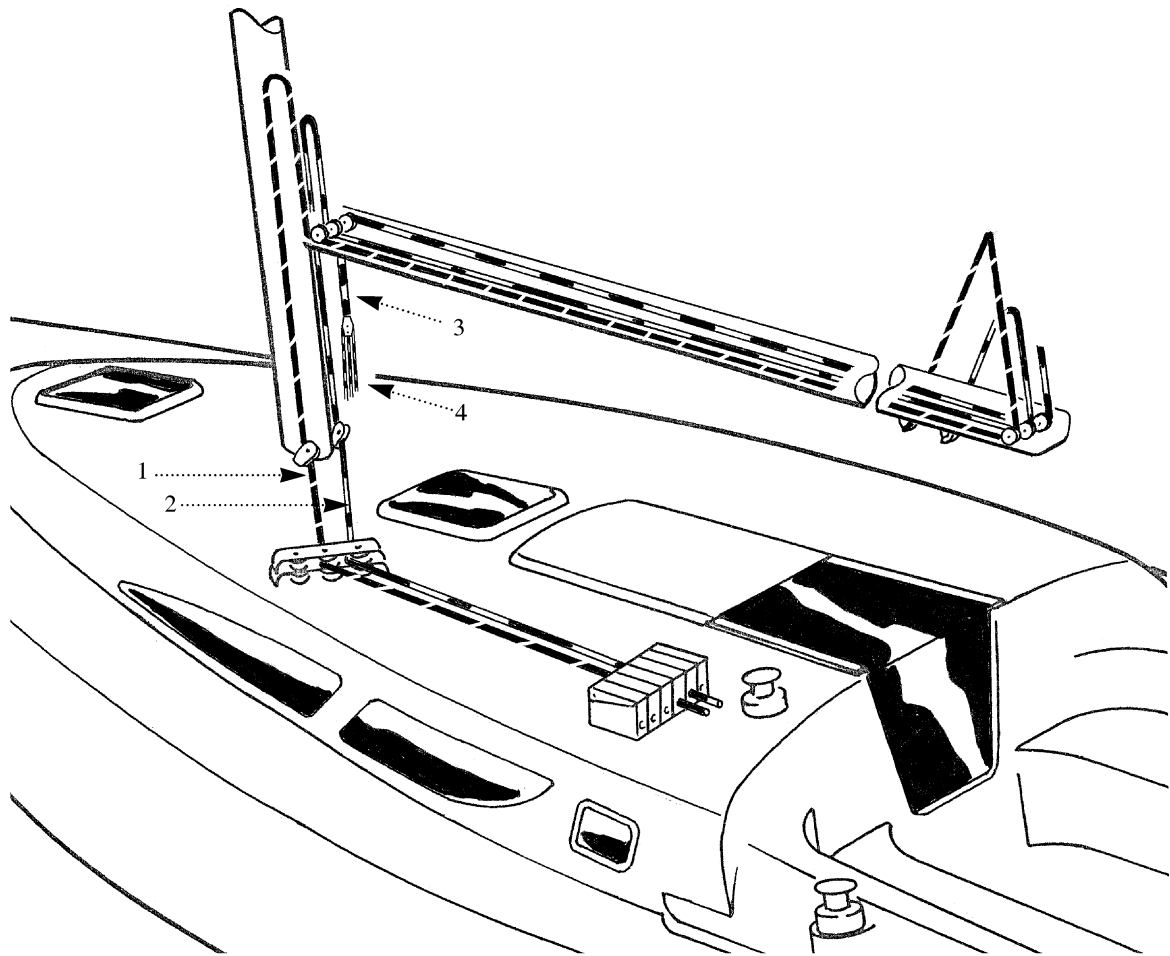
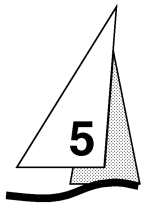
GREEMENT COURANT - BABORD
RUNNING RIGGING - PORT



	Designation des bouts <i>Rope designation</i>	Nb	Type	Couleur <i>Color</i>	Ø <i>mm</i>	Long <i>Length</i>
1	Drisse de génois <i>Genoa halyard</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Blanc/Bleu <i>White/Blue</i>	10	32 m
2	Drisse de GV <i>Main halyard</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Blanc/Rouge <i>White/red</i>	10	32 m
3	Hale bas de bôme <i>Kicking strap (vang)</i>	1	FO <i>FO</i>	Noir <i>Black</i>	8	6 m
4	Ecoute de GV <i>Main sheet</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Rouge <i>red</i>	10	17 m
5	Réglage chariot GV <i>Horse adjustment</i>	2	Tresse <i>Braid</i>	Blanc <i>White</i>	8	5 m
6	Hale bas de bôme <i>Kicking strap (vang)</i>	1	FO <i>FO</i>	Noir <i>Black</i>	10	2,2 m
7	Balancine de GV* <i>Main topping lift*</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Blanc <i>White</i>	8	27 m
FO: Tresse de drisse. <i>FO: Halyard braid</i>			* Chicane à tribord <i>* Starboard exit</i>			

GREEMENT COURANT - BABORD
RUNNING RIGGING - PORT

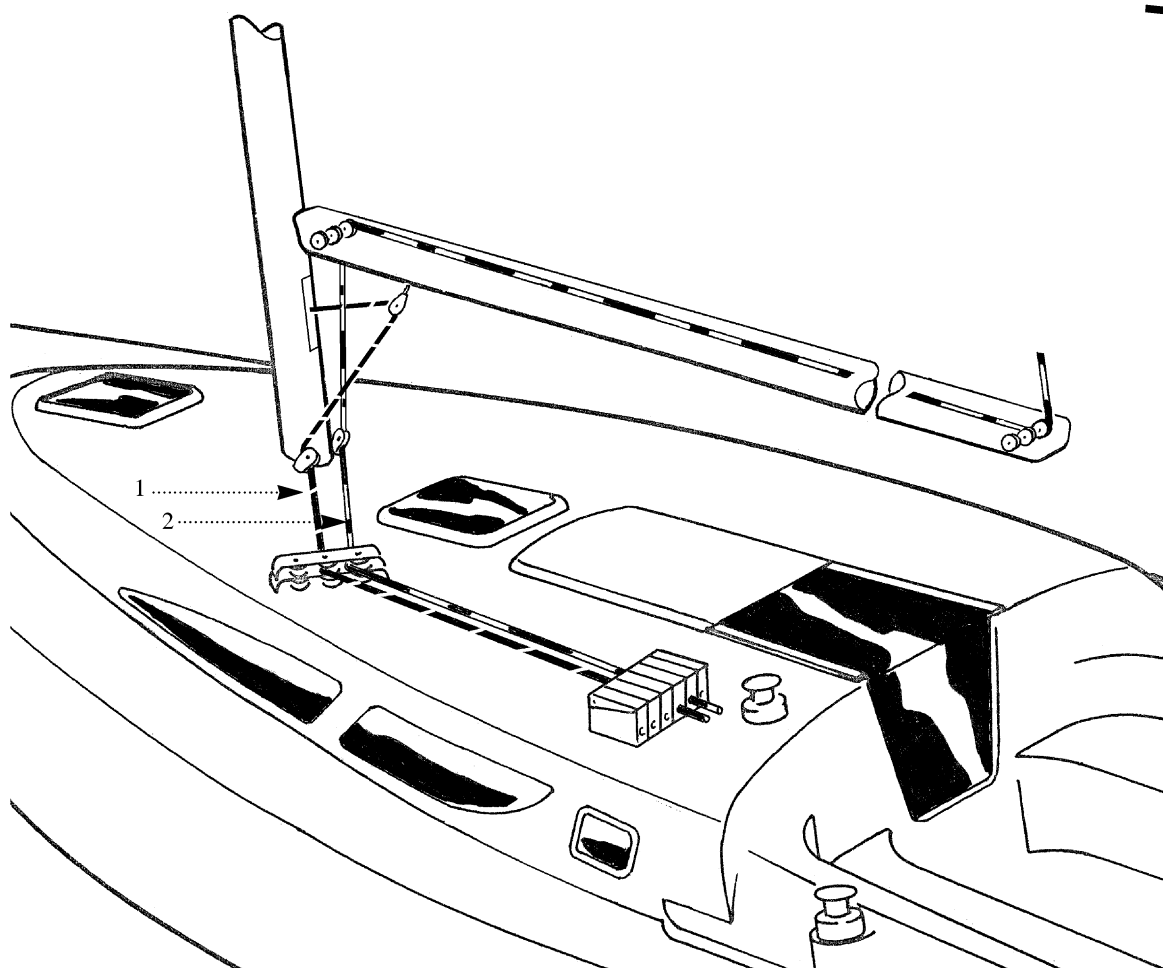
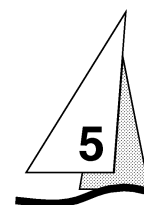
VERSION MAT STANDARD
 STANDARD MAST VERSION



	Designation des bouts <i>Rope designation</i>	Nb	Type	Couleur <i>Color</i>	Ø <i>mm</i>	Long <i>Length</i>
1	Prise de ris 2 <i>Main reef 2</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Blanc/Jaune <i>White/Yellow</i>	10	24 m
2	Prise de ris 1 <i>Main reef 1</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Blanc/Vert <i>White/Green</i>	10	18 m
3	Bordure de grand-voile <i>Main out haul</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Blanc/Rouge <i>White/Red</i>	10	4,7 m
4	Palan de bordure de grand-voile <i>Main out haul fine-tuning</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Blanc/Rouge <i>White/Red</i>	8	2,5 m

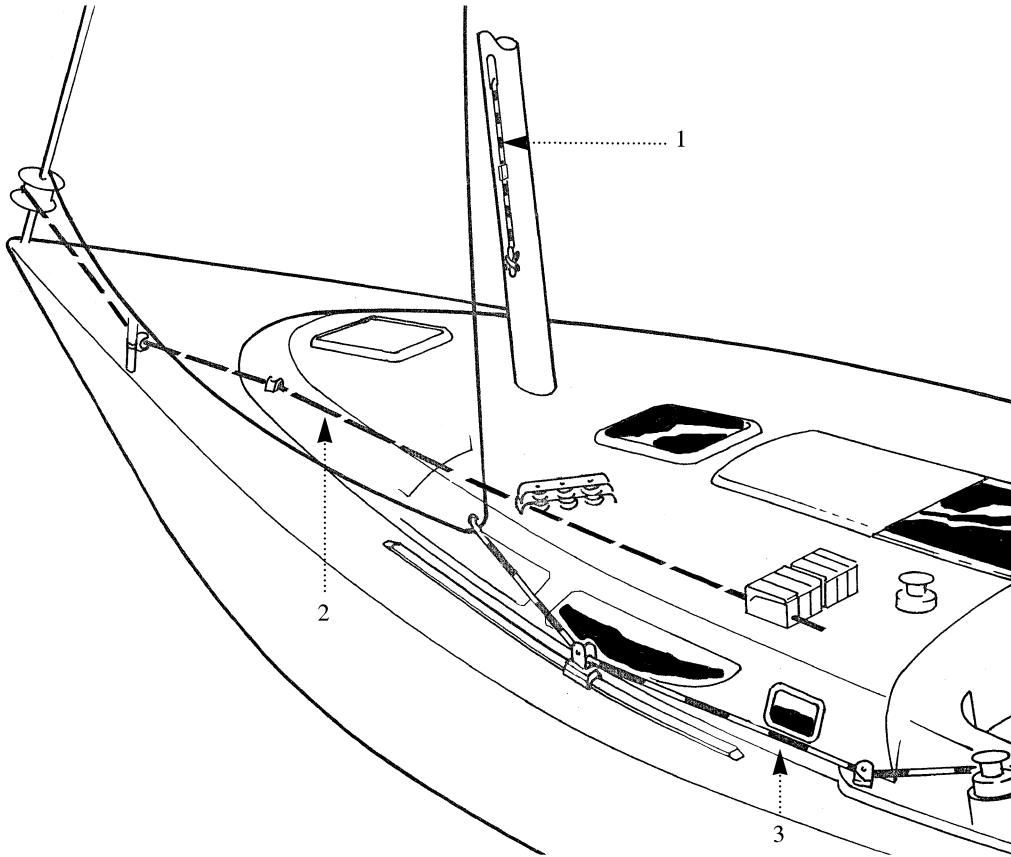
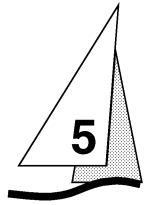
GREEMENT COURANT - BABORD
RUNNING RIGGING - PORT

VERSION MAT ENROULEUR
 SELF FURLING MAST VERSION



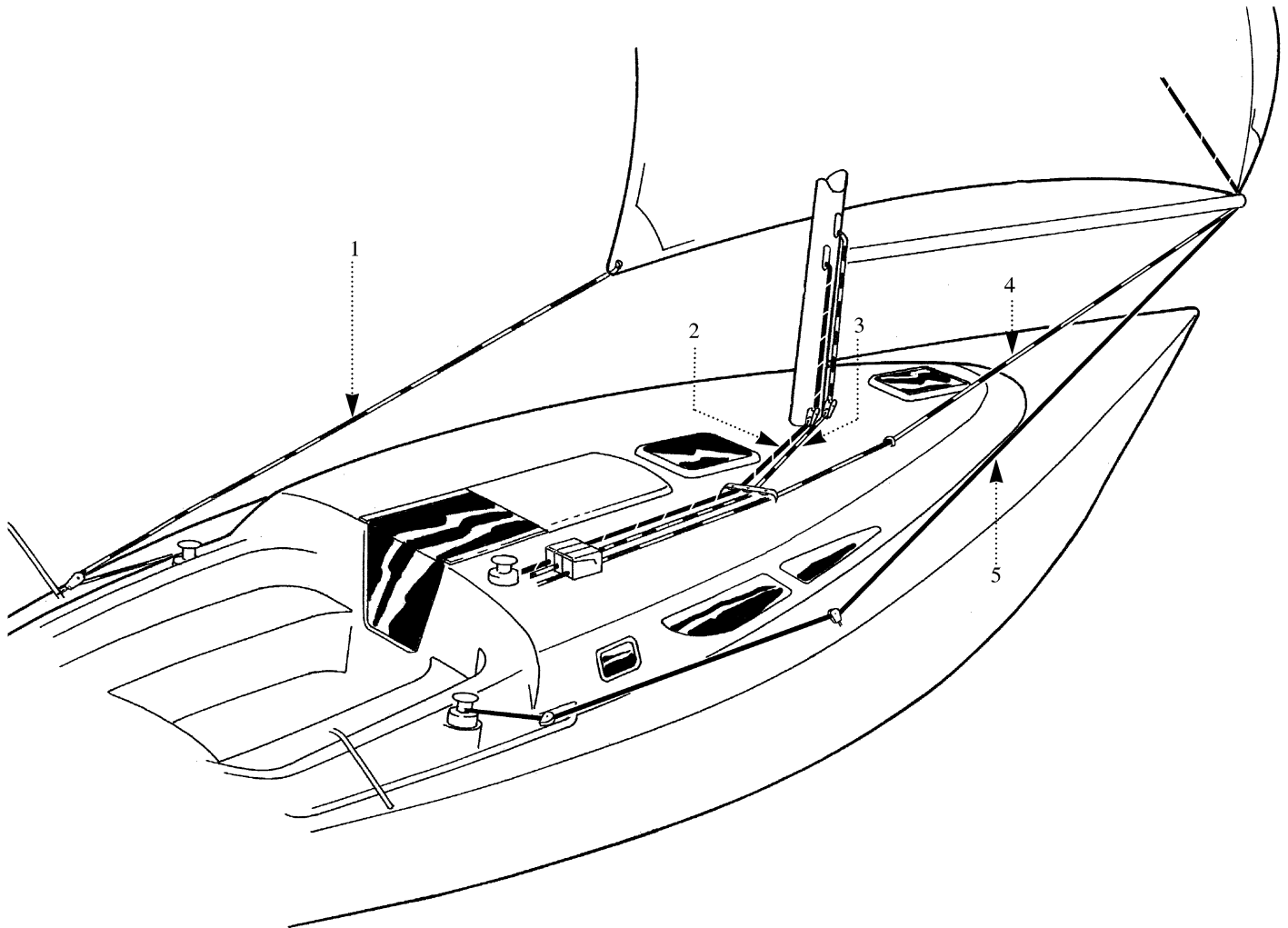
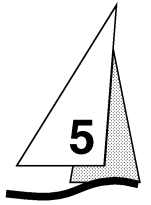
	Designation des bouts <i>Rope designation</i>	Nb	Type	Couleur <i>Color</i>	Ø <i>mm</i>	Long <i>Length</i>
1	Enrouleur de GV <i>Main furling sheet</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Blanc/Noir <i>White/Black</i>	10	13 m
2	Bordure de grand-voile <i>Main out haul</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Blanc/Rouge <i>White/Red</i>	10	18 m

GREEMENT COURANT - GENOIS
GENOA - RUNNING RIGGING



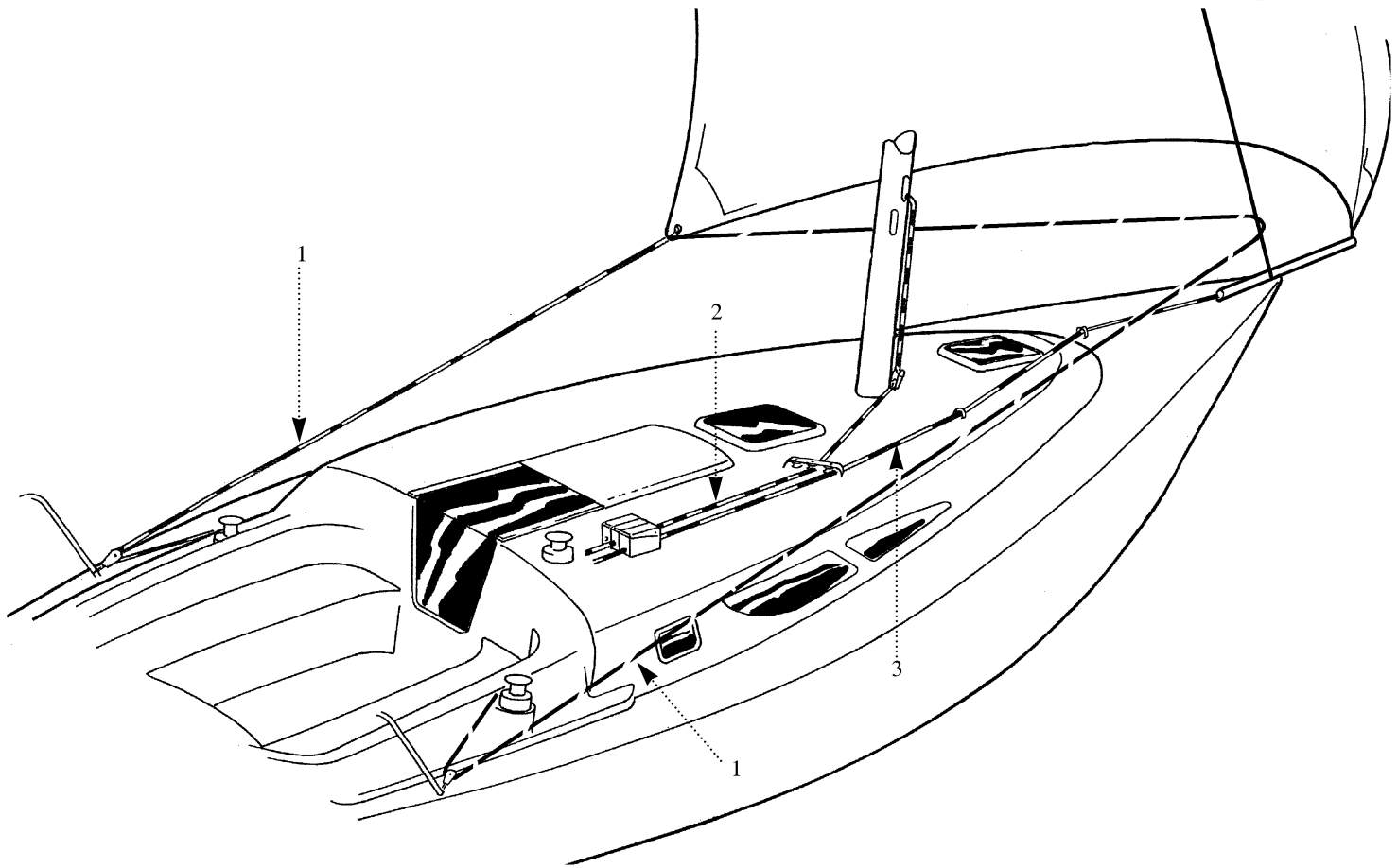
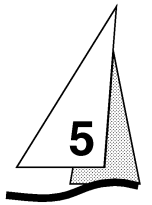
	Designation des bouts <i>Rope designation</i>	Nb	Type	Couleur <i>Color</i>	Ø <i>mm</i>	Long <i>Length</i>
1	Drisse de génois <i>Genoa halyard</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Blanc/Bleu <i>White/Blue</i>	10	32 m
2	Bosse d'enrouleur <i>Genoa furling sheet</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Blanc/Noir <i>White/Black</i>		
3	Ecoute de génois <i>Genoa sheet</i>	2	Tresse <i>Braid</i>	Bleu <i>Blue</i>	12	10 m

GREEMENT COURANT - SPI
SPIINNAKER - RUNNING RIGGING



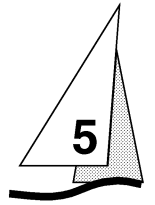
	Designation des bouts <i>Rope designation</i>	Nb	Type	Couleur <i>Color</i>	Ø <i>mm</i>	Long <i>Length</i>
1	Ecoute de spi <i>Spinnaker sheet</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Blanc/Vert <i>White/Green</i>	10	23 m
2	Balancine de spi <i>Spinnaker topping lift</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Noir <i>Black</i>	12	32 m
3	Drisse de spi <i>Spinnaker halyard</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Vert <i>Green</i>	12	32 m
4	Hale bas tangon de spi <i>Spinnaker pole downhaul</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Blanc <i>White</i>	8	11 m
5	Bras de spi <i>Spinnaker guy</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Blanc/Vert <i>White/Green</i>	10	23 m

GREEMENT COURANT - SPI ASYMÉTRIQUE
ASIMMETRICAL SPIINNAKER - RUNNING RIGGING



	Designation des bouts <i>Rope designation</i>	Nb	Type	Couleur <i>Color</i>	Ø <i>mm</i>	Long <i>Length</i>
1	Ecoute de spi <i>Spinnaker sheet</i>	2	Tresse <i>Braid</i>	Blanc/Vert <i>White/Green</i>	10	23 m
2	Drisse de spi <i>Spinnaker halyard</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Vert <i>Green</i>	12	32 m
3	Drisse d'amure de spi <i>Spinnaker tackline</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Blanc <i>White</i>	10	18 m

GREEMENT COURANT

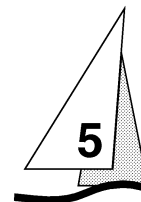


- Graisser les réas avec du silicone; Changer tout réa déformé ou ébréché. Vérifier une fois par an les axes des réas placés en tête de mât.
- Vérifier régulièrement l'état des mâchoires des coinces.
- Surveiller l'usure et l'état général des drisses.
- Nettoyer régulièrement les poulies (graisse usagée,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

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 wear,*
- *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,*

VOILES



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

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

NETTOYAGE ET ENTRETIEN

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

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

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

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 sailmaker to obtain efficient maintenance and repairs.

- *Set the sails properly at sea in order to achieve the optimum adaptation to the conditions and reduce harmful stresses on the fabrics.*
- *Avoid wear and tears by means of chafing pieces on pointed accessories (spreaders, 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 sailmaker.*

CLEANING AND MAINTENANCE

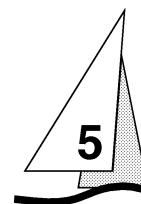
Rinse the sails with fresh water from time to time and dry as soon as possible (mildew will stain the sails).

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

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

STOCKAGE / PLIAGE

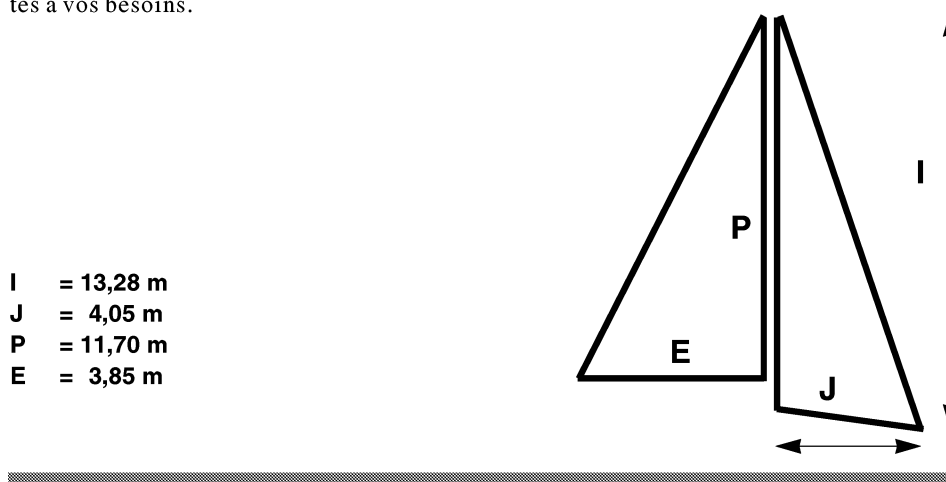
Eviter de stocker une voile mouillée, elle moisirait.
Plier la voile en accordéon parallèlement à la bordure, puis la rouler aux dimensions du sac.



PROTECTION

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

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



SAILS STOWAGE/FOLDING

*Avoid storing wet sails to avoid fungus.
Fold the sail parallel with the foot, than roll it up to the bag dimensions,*

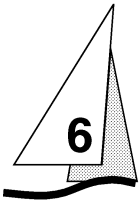
PROTECTION

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

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

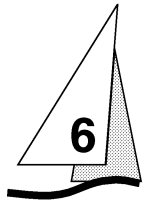
EMMÉNAGEMENTS ACCOMODATIONS

5.3, 5.4, 5.5 iso 10240

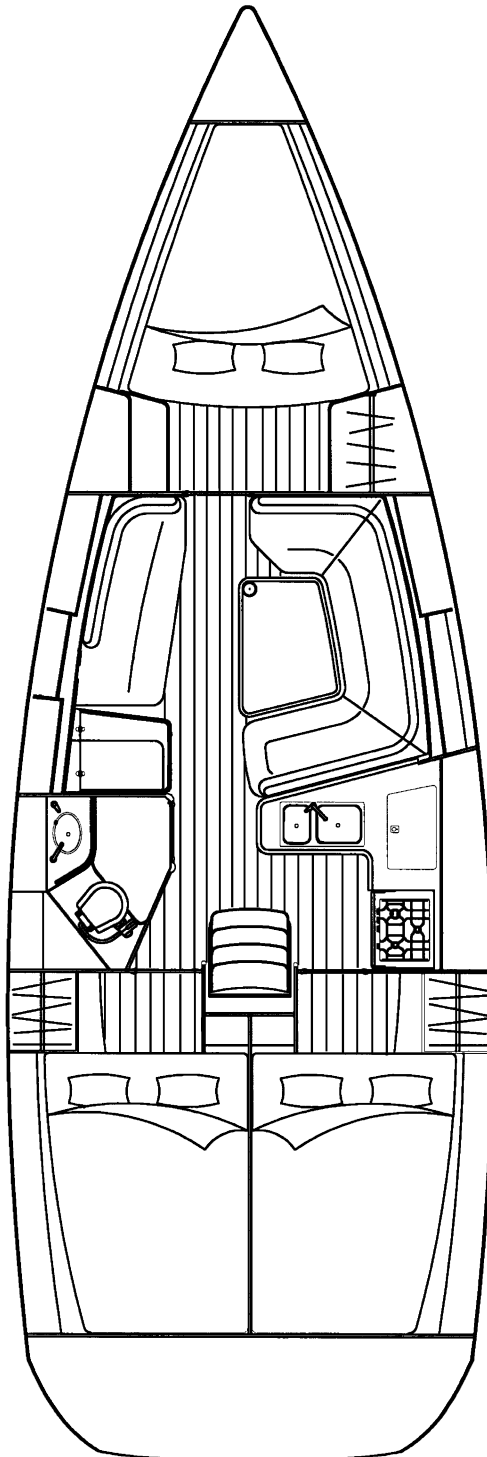


EMMÉNAGEMENTS
ACCOMODATIONS

VERSION 3 CABINES
3 CABIN VERSION

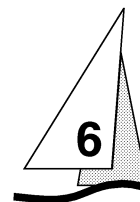


5.3.1 iso 10240

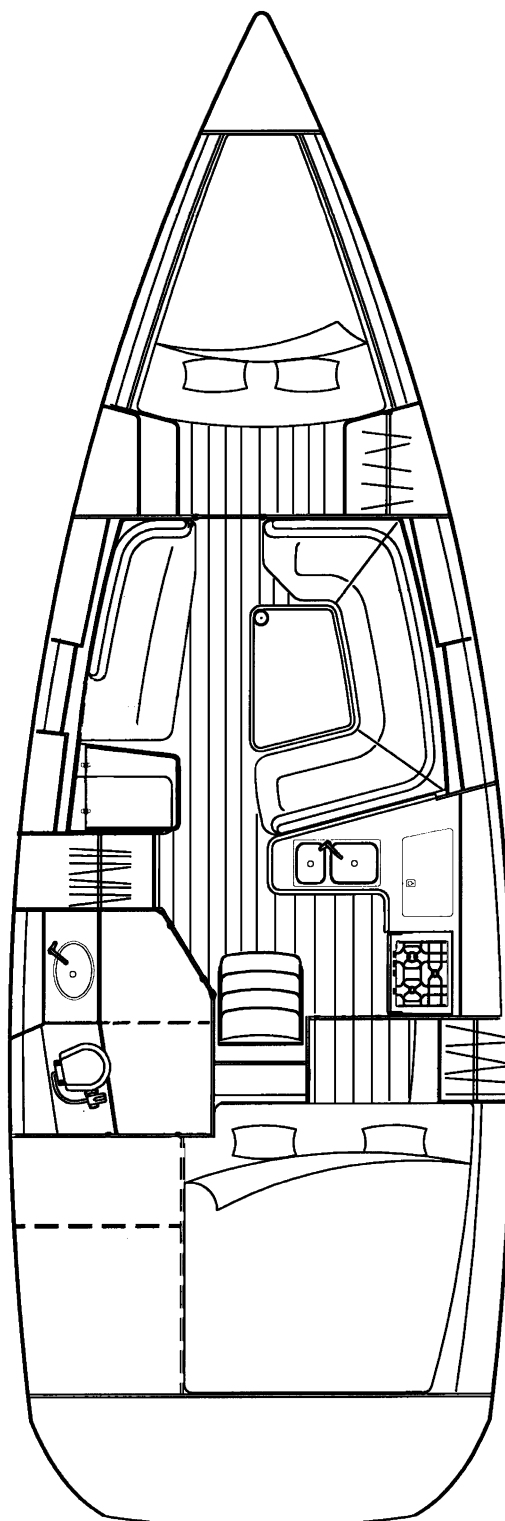


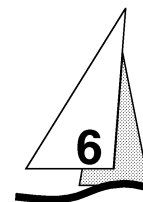
EMMÉNAGEMENTS
ACCOMODATIONS

VERSION 2 CABINES
2 CABIN VERSION



5.3.1 iso 10240





LES EMMENAGEMENTS

ENTRETIEN

RECOMMANDATIONS:

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

INTERIEUR:

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

VERNIS INTERIEUR:

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

TISSUS:

PRECAUTION

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

MAINTENANCE

RECOMMENDATIONS:

*Use small amounts of cleaning products and do not wash them into the sea.
Clean if possible your boat on shore.*

INSIDE:

- *Take advantage of good weather to remove and ventilate the cushions when you leave your boat,*
- *Use blinds to protect the inside of your boat from UV rays,*
- *Clean-up any loose food,*
- *Ensure that the bilges are clean and dry.*

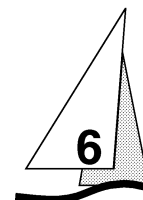
INSIDE VARNISH:

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

FABRICS:

PRECAUTION

Mark each cover and foam cushion on removal.



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

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

Pour les taches rebelles, essayer 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.

- Jacquard coton:

Nettoyer à sec.

Ne pas repasser.

Ne pas employer de chlore.

Détacher avec de l'essence rectifiée.

- 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 detergent at 30°C.

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

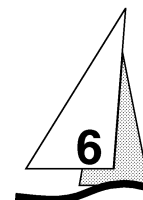
- Cotton Jackard:

Dry cleaning,

Do not iron,

Do not use chlorine,

Remove stains with fractionated petrol.



- 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 brosser le tissu à contresens.

Passer l'aspirateur lorsque le tissu est sec.

TABLE A CARTE

Afin de s'asseoir à la table à carte dans le sens de la marche du bateau ou dos au sens de la marche, la table est montée sur rails et coulisse d'avant en arrière (fig. 1).

PRECAUTION

Immobiliser la table à carte dans la position choisie en la bloquant avec le loquet situé sous la table (rep. 1).

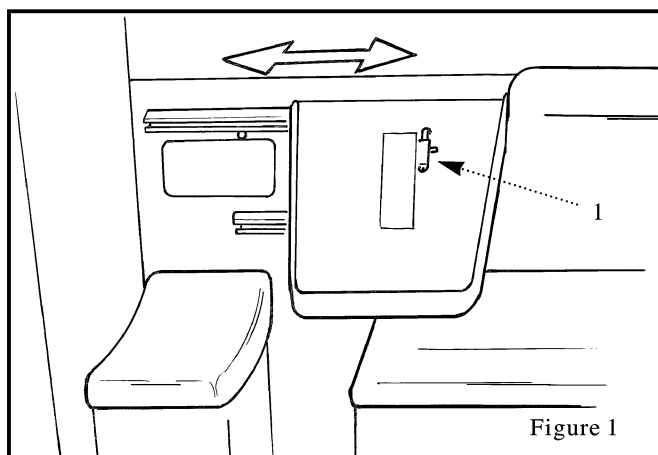


Figure 1

- 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, then brush the fabrics against the pattern,

Clean with a vacuum cleaner when dry.

CHART TABLE

In order for you to sit down and work at the chart table facing forward or backward, the table has rails and slides backwards and forwards (fig. 1).

PRECAUTION

Fix the chart table in the position you have chosen with the latch under the table. (rep.1).

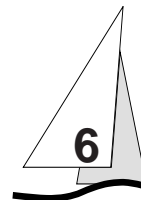


TABLE DE CARRE

La table du carré peut s'articuler suivant trois positions (une seule position sur version dériveur) afin d'assurer différentes fonctions (fig. 1).

Position Haute (rep. A): Accès aux rangements, nettoyage.

Position Médium (rep. B): Repas.

Position Basse (rep. C): Couchette double (sellerie en option).

Pour le déplacement entre les deux positions A et B:

- Desserrer la molette (rep. 1)
- Enlever la goupille épingle (rep. 2)
- Soulager la table
- Retirer l'axe (rep. 3)
- Mettre la table à la position voulue
- Remettre l'axe
- Enclencher la table
- Remettre la goupille épingle
- Serrer la molette modérément

PRECAUTION

Ces manipulations ne doivent pas être effectuées durant la navigation.

Toujours accompagner le mouvement de la table, ne jamais la lâcher brutalement.

SALOON TABLE

You can choose between three positions (only one in lifting keel version) for the saloon table and enjoy different functions (fig. 1).

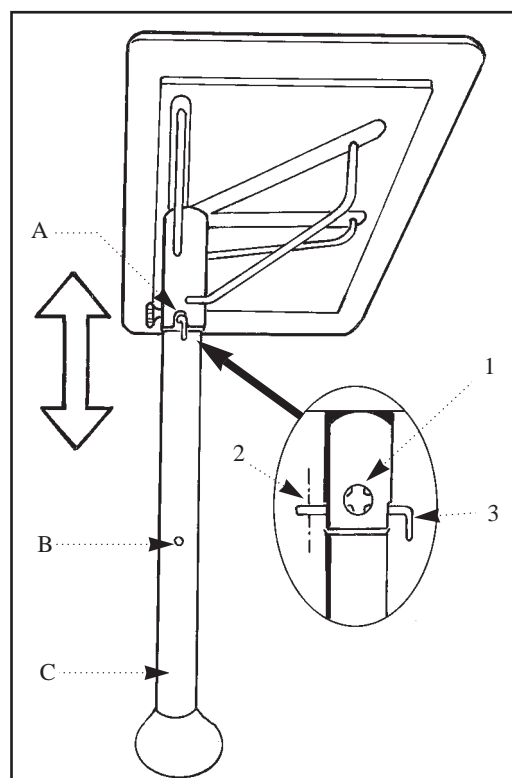
Position "High" (rep. A): Access to storage places, cleaning.

Position "Medium" (rep. B): Eating.

Position "Low" (rep. C): Double berth (Optional upholstery).

In order to move from position A to position B:

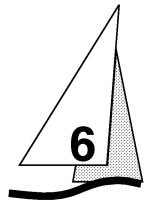
- Loosen the toothed wheel (rep. 1)
- Remove the safety pin (rep. 2)
- Relieve the strain on the table
- Remove the retaining pin (rep. 3)
- Set the table at the position you want
- Reinsert the retaining pin
- Position the table
- Reinsert the safety pin
- Tighten the toothed wheel gently



PRECAUTION

You should not reposition the table when sailing.

Always follow the motion of the table, never let it drop suddenly.



Pour installer la rallonge de table en position B (fig. 2):

- Enlever la planchette ceinturant l'épontille (rep. 1)
- Ecarter les deux plans de table
- Insérer la rallonge stockée sous le couchage de la cabine avant (rep. 2)

PRECAUTION

Ces manipulations ne doivent pas être effectuées durant la navigation.

Pour position basse C (option)(fig. 1):

- Enlever les coussins de la banquette tribord
- Desserrer la molette (rep. 1)
- Enlever la goupille épingle (rep. 2)
- Soulager la table
- Retirer l'axe (rep. 3)
- Descendre la table en buté sur les caissons de la banquette tribord
- Remettre les coussins de la banquette tribord et le coussin optionnel recouvrant la table (option couchette carré)

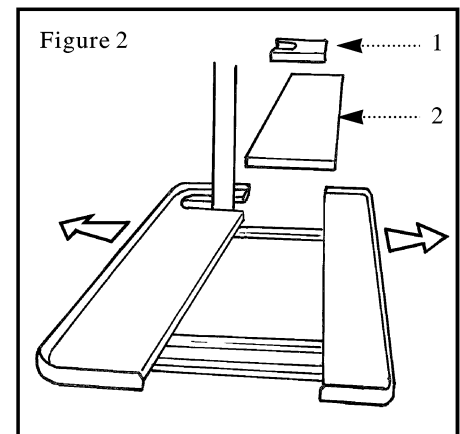
PRECAUTION

Ces manipulations ne doivent pas être effectuées durant la navigation.
Ne pas installer la rallonge de table en position couchette.
Ranger axe et goupille épingle dans un endroit sûr (table à carte...).



To set the extension leaf of the table in position B (fig. 2) :

- Remove the small board around the post (rep. 1)
- Draw back the two tops of the table
- Insert the extension leaf that is stored under the mattress of the forward cabin (rep. 2)



PRECAUTION

You shall not handle the table when sailing.

For the lower position C (option) (fig. 1)

- Remove the cushions of the starboard bench seat
- Loosen the toothed wheel (rep. 1)
- Remove the safety pin (rep. 2)
- Relieve the strain on the table
- Remove the retaining pin (rep. 3)
- Lower the table till it rests against the starboard bench seat
- Put back the cushions of the starboard bench seat and the optional cushion that covers the table (option berth in saloon)

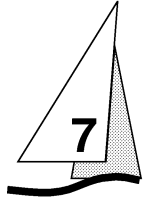
PRECAUTION

You should not reposition the table when sailing.
Don't set the extension leaf of the table in berth position
Store the retaining and safety pins in a safe place (chart table...)

PLOMBERIE

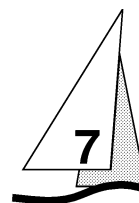
PLUMBING

5.3, 5.5; 5.6 iso 10240

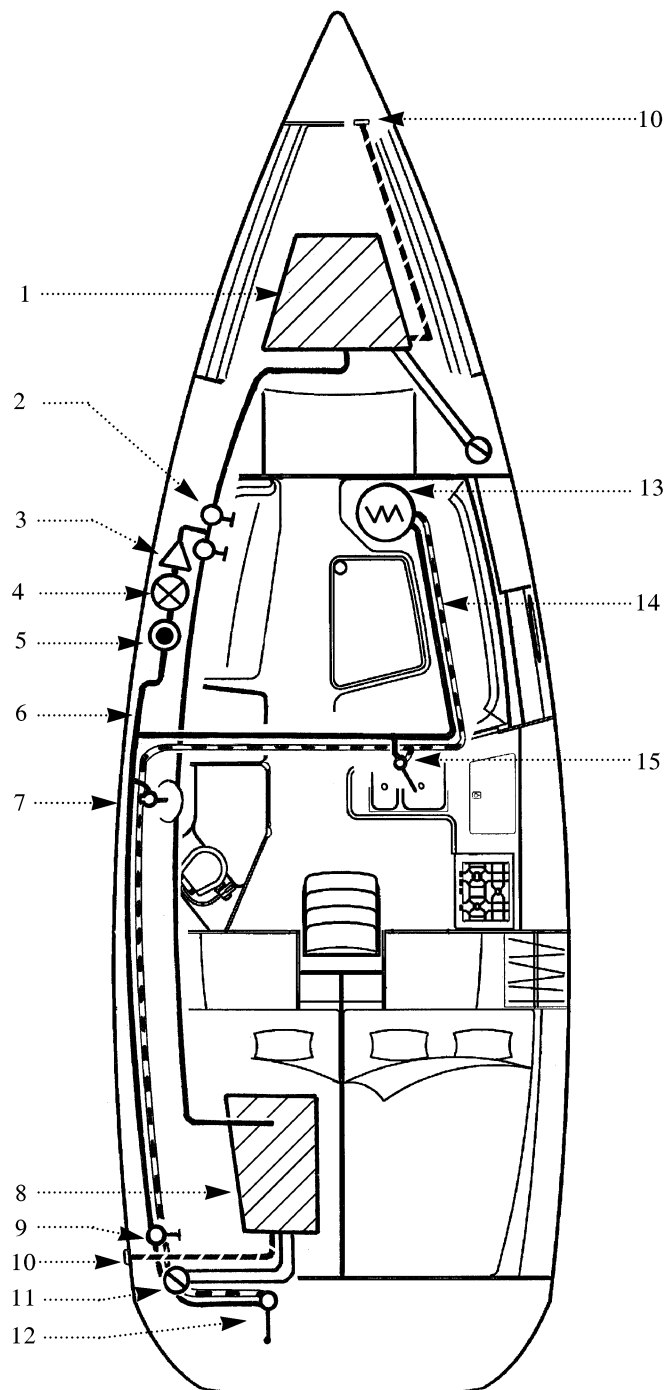


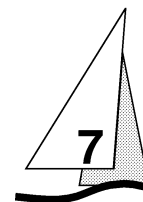
EAU DOUCE FRESH WATER

5.3.3 a); 5.3.3 g); 5.3.3 k) iso 10240



- 1- Réservoir eau avant
Bow water tank
- 2- Robinets sélection réservoir
Water tank select valves
- 3- Filtre eau douce
Fresh water filter
- 4- Groupe d'eau sous pression
Electric galley pump
- 5- Vase d'expansion
Accumulator tank
- 6- Tuyau eau froide
Cold water hose
- 7- Robinet d'eau sous pression
Water pressure tap
- 8- Réservoir eau arrière
Aft water tank
- 9- Vannes pour douche (option)
Valves for cockpit shower (optional extra)
- 10- Mise à l'air libre
Vent
- 11- Nable et tuyau de remplissage
Deck filler and filling hose
- 12- Douche (option)
Cockpit shower (optional extra)
- 13- Chauffe-eau
Water heater
- 14- Tuyaux eau chaude
Hot water hoses
- 15- Mitigeur
Mixer tap





REPLISSAGE DU RESERVOIR D'EAU

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

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

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

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

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

RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN:

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

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

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

Ne pas utiliser de produits à base de chlore. Ceux-ci peuvent altérer la qualité de l'inox des réservoirs.

Pour l'hivernage, consulter le chapitre 11.

WATER TANK FILLING

In order to avoid 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 wear 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.

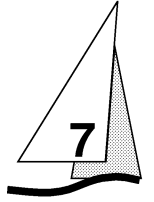
RECOMMENDATION / MAINTENANCE:

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 tanks through which internal cleaning can be performed. Don't use chlorine-based products. These products may spoil the quality of the tank stainless steel.

Refer to chapter 11 for winter precautions.

CIRCUIT D'EAU DOUCE



PRECAUTION

Ne jamais faire fonctionner l'appareillage de circuit d'eau lorsque la vanne est fermée ou lorsque le réservoir est vide sous peine de détérioration du matériel électrique.
Vérifier l'état du filtre à eau selon les prescriptions fournies dans la documentation du constructeur.

LE CIRCUIT GAZ

Le rangement pour deux bouteilles de gaz se trouve dans le coffre arrière tribord de cockpit. Lors du démontage de la bouteille, recapuchonner la partie filetée du détendeur pour éviter ainsi la corrosion.

Contrôler régulièrement et remplacer les tuyaux souples reliant la bouteille à une extrémité du circuit et le réchaud à l'autre, en fonction des normes et des règlements en vigueur dans votre pays.

RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN:

Ne pas oublier de fermer le coupe-circuit gaz et le robinet du détendeur en dehors des périodes d'utilisation du réchaud. (figure 1)

Le four doit être verrouillé hors utilisation pour éviter la détérioration des tuyaux en navigation.

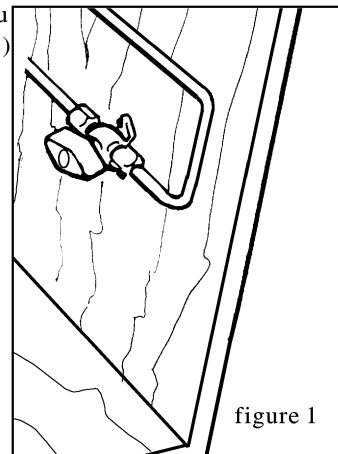


figure 1

FRESH WATER SYSTEM

PRECAUTION

*Never run the water pump if the valve is closed or the tank is empty to avoid damaging the electrical equipment.
Check the condition of the water filter as instructed in the manufacturer's manual.*

GAS SYSTEM

The storage for two cylinders of gas is located in the aft starboard cockpit locker. Refit the cap in place on the pressure reduction valve screwed section to avoid corrosion, when changing the cylinder.

Regularly check and replace the rubber hosing that link the cylinder to one end of the system and the stove to the other one, depending on the norms and regulations in your country.

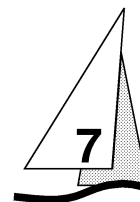
RECOMMENDATIONS / MAINTENANCE:

Don't forget to shut off the gas safety valve and pressure reducing valve when the heater is not in use. (figure 1)

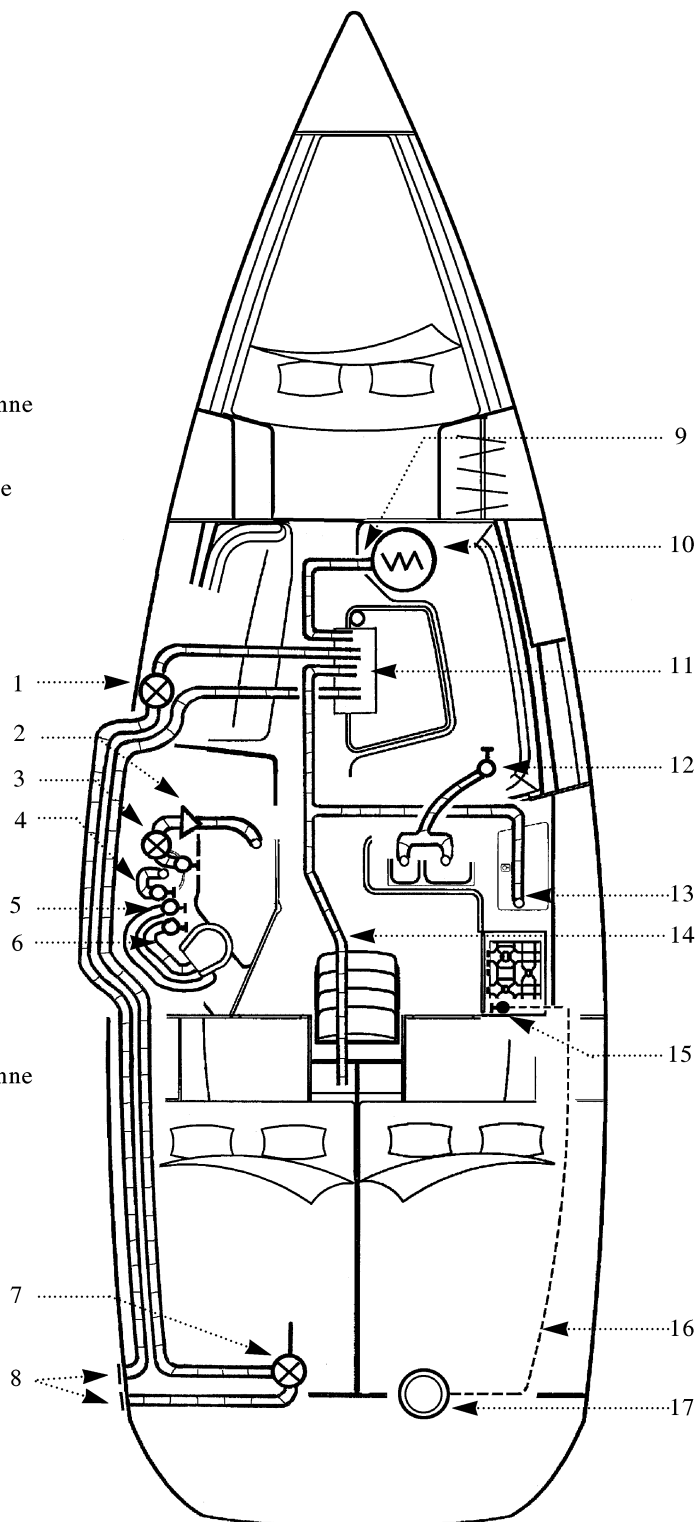
The oven shall be locked in order to avoid hose deterioration when sailing.

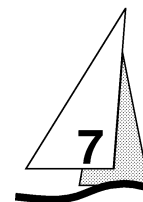
EVACUATIONS ET GAZ DRAINAGE AND GAS

5.3.3 a); 5.3.3 g); 5.3.3 k) iso 10240



- 1- Pompe de cale électrique
Electric bilge pump
- 2- Filtre
Filter
- 3- Pompe de douche
Shower pump
- 4- Tuyau d'évacuation du lavabo, passe-coque avec vanne
Wash basin drainage hose, seacock with valve
- 5- Tuyau de prise d'eau de WC, passe-coque avec vanne
WC inlet hose, seacock with valve
- 6- Tuyau d'évacuation WC, passe-coque avec vanne
WC outlet hose, seacock with valve
- 7- Pompe de cale manuelle dans cockpit
Manual bilge pump in cockpit
- 8- Passe coque, évacuation de puisard
Seacock, bilge drainage
- 9- Soupape de sécurité du chauffe-eau
Heater safety valve
- 10- Chauffe-eau
Water heater
- 11- Puisard
Sump
- 12- Tuyau d'évacuation de l'évier, passe-coque avec vanne
Sink drainage hose, seacock with valve
- 13- Tuyau de vidange de glacière (évacuation vers le puisard)
Icebox drain hose (drainage to main sump)
- 14- Tuyau d'évacuation d'eau du presse-étoupe
Stuffing box water outlet hose
- 15- Vanne de circuit de gaz
Gas circuit valve
- 16- Tuyau de gaz
Gas hose
- 17- Bouteille de gaz
Gas bottle





CIRCUIT D'EAU D'EVACUATION

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

Toutes les varangues possèdent des trous (anguillers) pour l'écoulement de l'eau. (Une gatte étanche sous le moteur reçoit les éventuelles fuites d'huile.)

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

RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN:

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

WATER DISCHARGE

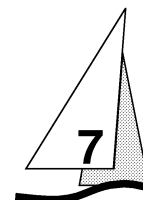
Waste water from the sink, wash basins and the heads is discharged by trough-hulls, fitted with quarter turn valves (when the valve handle is perpendicular with the pipe, the valve is closed, and open when in-line with the hose).

All floors include water courses (limber holes). (A waterproofed bed under the engine traps the possible oil leaks.)

A main sump located above the keel collects the water from the floor and is drained by means of an electric pump or the manual pump in the cockpit.

RECOMMENDATION / 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 condition of clamps, hose pipe couplings, and seals. Ensure regularly that the bilge is perfectly clean. If one pump is running while all water supplies are shut-off, switch the power off immediately. Check the water system and fix the leak.



FONCTIONNEMENT DES EQUIPEMENTS SANITAIRES

UTILISATION DES W.C. MARINS:

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

UTILISATION DES LAVABOS ET DES DOUCHES:

Les vannes et les robinets doivent être refermés après utilisation. L'évacuation de la douche se fait en actionnant l'interrupteur de pompe.

RECOMMANDATIONS:

Lors des stationnements au port, utiliser si elles existent, les installations sanitaires de la capitainerie.

Dans certains port ou pays, le rejet des eaux usées est interdit; Une caisse à eaux usées est nécessaire.

SANITARY APPLIANCES OPERATION

MARINE HEAD 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 empty the bowl, set the pump lever back to "DRY" and actuate the pump,*
- *Use exclusively degradable paper to avoid clogging the heads 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 OPERATION

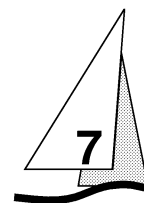
The valves and cocks should be closed after use. To drain the shower tub, actuate the pump switch.

RECOMMENDATIONS:

During shore stay, use if possible the club-house sanitary appliances.

Waste water dumping is restricted in some countries or marinas; Waste tanks are necessary.

UTILISATION DES W.C. MARINS ÉQUIPÉS DE RÉSERVOIR DE DÉCHETS ORGANIQUES (option)



AVERTISSEMENT

S'assurer de la législation en vigueur dans votre pays ou dans votre port, concernant le rejet de déchets organiques en mer.

Il existe deux montages différents pour les réservoirs de déchets organiques : les réservoirs simples (figure 1), et les réservoirs équipés de vanne trois voies (figure 2).

RÉSERVOIR SIMPLE
SIMPLE TANK

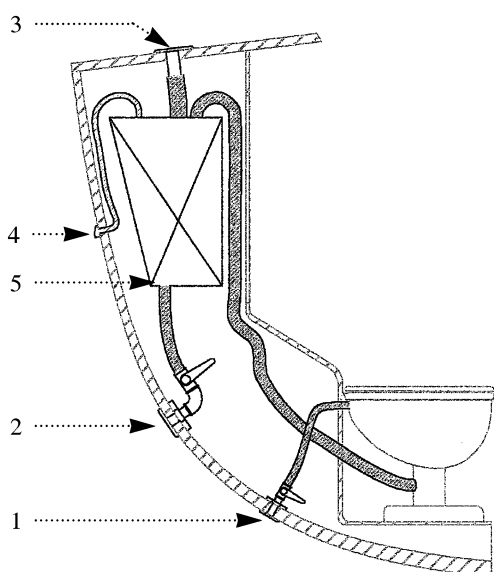


Figure 1

- 1- Tuyau de prise d'eau de WC, passe-coque avec vanne.
WC water intake pipe, skin fitting with seacock.
- 2- Tuyau d'évacuation de réservoir, passe-coque avec vanne.
Outlet pipe of the tank, skin fitting with seacock.
- 3- Nable de WC.
WC filler.
- 4- Event de réservoir.
Tank vent hole.

RÉSERVOIR ÉQUIPÉ D'UNE VANNE TROIS VOIES
TANK EQUIPPED WITH A THREE WAY SEACOCK

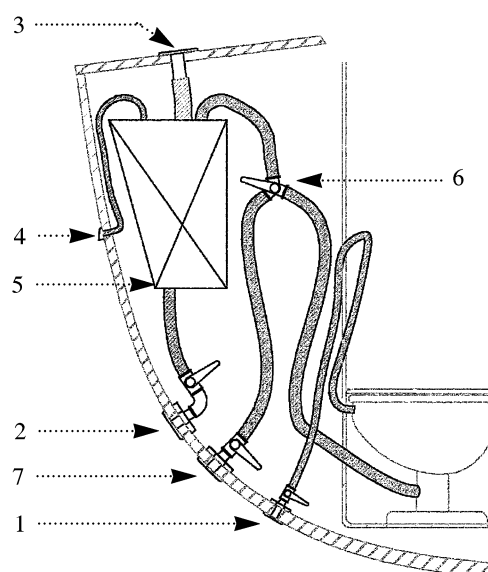


Figure 2

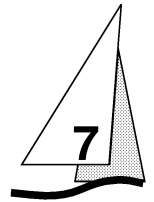
- 5- Réservoir de déchets organiques (45 L approx.).
Holding tank (11,9 US g approx.).
- 6- Vanne 3 voies.
3 way seacock.
- 7- Tuyau d'évacuation de WC, passe-coque avec vanne.
WC outlet pipe, skin fitting with seacock.

USING THE MARINE W.C. EQUIPPED WITH A HOLDING TANK (optional extra)

WARNING

Make sure you know the law in force in your country or your marina about discharging your waste waters into the sea.

There are two different types of holding tanks : the simple ones (figure 1), and those equipped with three way seacock (figure 2).



- Ouvrir la vanne de prise d'eau (rep. 1) (poignée de vanne dans l'axe du tuyau).

Fig. 1 - Pour un rejet direct à la mer, ouvrir la vanne d'évacuation (rep. 2).

Fig. 2 - Pour un rejet direct à la mer, fermer l'accès au réservoir par la vanne 3 voies (rep. 6), puis ouvrir la vanne d'évacuation (rep. 7).

Fig. 1 - Pour un stockage des déchets organiques dans le réservoir, s'assurer que la vanne d'évacuation (rep. 2) est fermée (poignée de vanne perpendiculaire au tuyau).

Fig. 2 - Pour un stockage des déchets organiques dans le réservoir, s'assurer que les vannes d'évacuation (rep. 2 et 7) sont fermées (poignée de vanne perpendiculaire au tuyau), puis ouvrir l'accès au réservoir par la vanne 3 voies (rep. 6).

- 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.

- *Open the water intake seacock (ref. 1) (Seacock handle parallel to the pipe).*

Fig. 1 - *In the case of a direct discharge into the sea, open the outlet seacock (ref. 2).*

Fig. 2 - *In the case of a direct discharge into the sea, close the access to the tank with the three way seacock (ref. 6), then open the outlet seacock (ref. 7).*

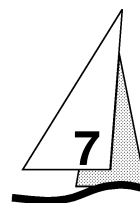
Fig. 1 - *In case you store the waste waters in the tank, make sure the outlet seacock (ref. 2) is closed (handle of the seacock perpendicular to the pipe).*

Fig. 2 - *In case you store the waste waters in the tank, make sure that the outlet seacocks (ref. 2 and 7) are closed (handle of the seacock perpendicular to the pipe), then open the access to the tank with the 3 way seacock (ref. 6).*

- *To drain the bowl, set the pump lever to "FLUSH" and actuate the pump.*

- *To empty the bowl, set the pump lever back to "dry" and actuate the pump,*

Use exclusively degradable paper to avoid clogging the heads and rinse the system regularly with fresh water. Shut the valves after every use and especially when the boat is unattended.



Il existe deux solutions pour vider le réservoir :

- Dans un port équipé d'un système d'aspiration de déchets organiques, introduire le tuyau d'aspiration dans le réservoir par le nable de pont (rep. 3), puis enclencher la pompe du système d'aspiration.

L'ouverture et la fermeture des bouchons de nable s'effectuent à l'aide d'une clé appropriée.

Le réservoir vidé, refermer le nable après avoir vérifié l'état du joint du bouchon.

- Le réservoir pourra également être vidé par gravitation, en ouvrant la vanne d'évacuation (rep. 2) dans une zone autorisée.

PRECAUTION

Contrôler régulièrement le niveau de déchet à l'intérieur du réservoir.

Une trop forte pression due à un niveau trop élevé peut provoquer des fuites ou des désagréments plus prononcés...

There are two solutions to empty the tank :

- In a marina equipped with a system to suck the waste waters, put the sucking pipe into the tank through the deck filler (ref. 3), then start the pump of the sucking system.

The filler caps are opened and closed with an appropriate key.

When the tank is empty, check the condition of the cap washer then close the filler.

- It will also be possible to empty the tank through gravitational pull by opening the outlet seacock (ref. 2) in an authorized area.

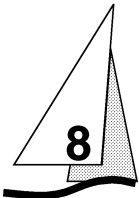
CAREFUL

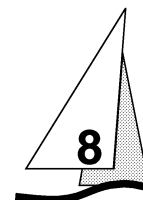
Regularly check how full the tank is. Too high pressure due to too high a level may cause leaks or more "unpleasant" troubles ...

CIRCUITS ÉLECTRIQUES

WIRING

5.3, 5.4, 5.5; 5.6 iso 10240





COUPE-BATTERIES

Les coupe-batteries positifs et négatifs sont situés dans la cabine arrière bâbord (figure 1). Les circuits peuvent être utilisés simultanément ou séparément selon les besoins. La mise sous tension s'effectue en tournant les coupe-batteries. Ils alimentent les circuits moteur et le circuit de bord.

PRECAUTION

Fermer tous les coupe-batteries lorsque le bateau est inoccupé.

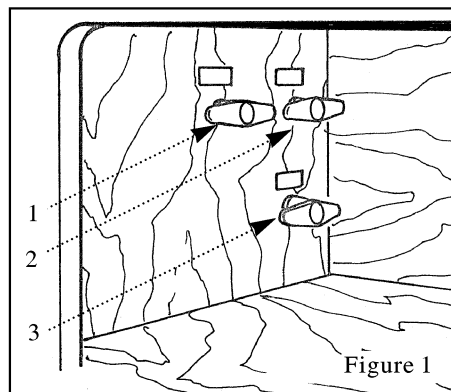
BATTERIES

Les circuits électriques sont alimentés par deux batteries d'une capacité de 70 A/h (12V.) chacune. Elles sont situées sous les couchettes arrière tribord et bâbord.

La charge des batteries s'effectue au moyen de l'alternateur accouplé au moteur. Le fait de disposer de deux groupes de batteries séparés (moteur et bord) a pour principal avantage de préserver la batterie moteur exclusivement au démarrage du moteur. Il est indispensable pour assurer une durée de vie correcte aux batteries, de les maintenir en état de charge suffisante.

Profiter de vos séjours à quai pour utiliser votre chargeur (pack Confort) afin de commencer la navigation avec des batteries correctement chargées. Ne jamais décharger pas les batteries au-delà de 70% de la capacité nominale.

- 1- Bord
House
- 2- Moteur
Engine
- 3- Négatif
Negative



BATTERY MASTER SWITCH

The positive and negative master switches are located in the aft port cabin (figure 1). 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 and house electrical systems.

PRECAUTION

Shut all master switches if the boat is unattended.

BATTERIES

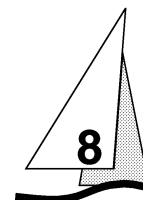
The electrical systems are energized by two 70 A/h (12V) batteries, located under the aft port and starboard berths.

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

Because there are two separate sets of batteries (engine and house), the engine battery can be used exclusively to start the engines.

Use your battery charger (pack Confort) during shore stay in order to sail off with properly charged batteries.

Never drain beyond 70% of the rating, to ensure a satisfactory service life.



RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN:

- Maintenir les batteries propres et sèches pour éviter les risques d'usure prématurée
- Vérifier périodiquement le niveau de l'électrolyte et rajouter au besoin de l'eau distillée.
- Faire contrôler le degré d'acidité de la batterie après une longue période de non utilisation.
- Serrer et entretenir les cosses sur bornes en les graissant régulièrement avec de la vaseline.

FONCTIONNEMENT

Le tableau de connexion électrique est sans entretien courant.

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

- L'alimentation générale (batteries, coupe-batteries)
- Les interrupteurs et fusibles placés sur la ligne
- L'appareillage électrique concerné

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

AVERTISSEMENT

Ne jamais travailler sur une installation électrique sous tension

PRECAUTION

Ne jamais modifier une installation et les schémas pertinents, sauf si cela est exécuté par un technicien qualifié en électricité marine.

Ne jamais changer ou modifier la capacité de rupture (ampérage) des appareils de protection contre les surintensités.

Ne jamais installer ou remplacer les appareils ou matériels électriques par des composants excédant la capacité (l'ampérage) du circuit.

RECOMMENDATION / MAINTENANCE:

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

OPERATION

The electrical switchboard does not require any routine maintenance.

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

- *The main power supply (batteries, master switches),*
- *The switches and fuses along the line,*
- *The relevant electrical unit.*

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

WARNING

Never work on a live electrical fitting.

PRECAUTION

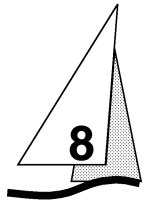
Only a technician, skilled in marine electricity, is entitled to alter a fixture and the relevant diagrams.

Never change or alter the amperage of the overcurrent safety devices.

Never install or replace the electrical appliances or equipment by components exceeding the circuit amperage.

CONNEXION DU FAISCEAU DE MAT

La connexion du faisceau de mât s'effectue après le mâtage.
Le faisceau est accessible en démontant le vaigrage au niveau de l'épontille.



ELECTRONIQUE

Un réseau de gaines est disponible afin de pouvoir compléter l'équipement du bateau (passage du faisceau de pont et du faisceau option par l'épontille).
Ne pas placer d'instruments ou répéteurs électroniques à moins de 1,50 m des haut-parleurs de l'installation radio.

MAST HARNESS CONNECTION

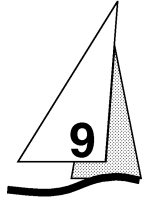
*Connect the harness after installation of the mast.
Access to the harness can be gained through the access panel in the forward cabin.*

ELECTRONICS

*Special conduits are available to complement the boat's equipment (Passage of the deck wiring harness and the wiring harness for options through the compression post).
Never install electronic instruments or repeaters less than 1.50m away from the radio loudspeakers.*

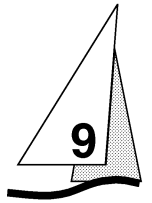
MOTEUR ENGINE

5.3, 5.4, 5.5; 5.6 iso 10240

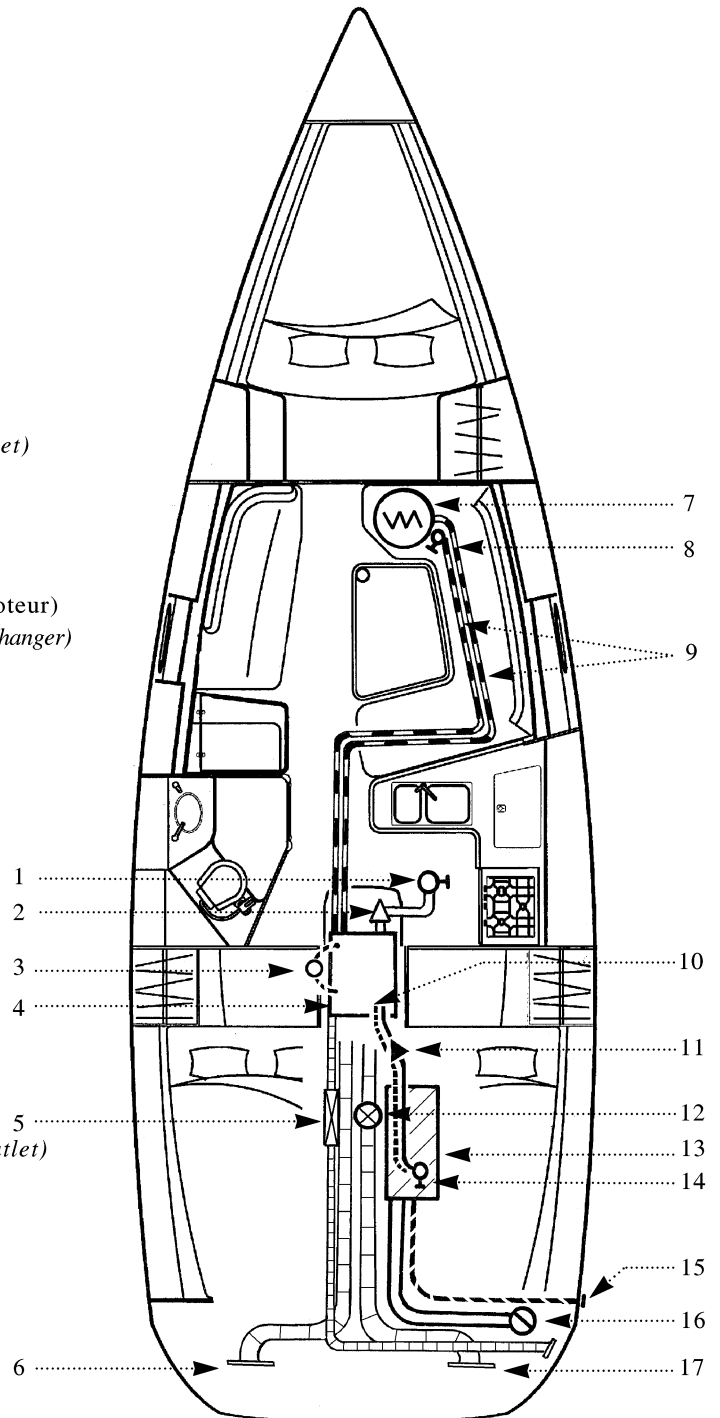


INSTALLATION MOTEUR IB IB ENGINE INSTALLATION

5.3.3 c); 5.3.3 f); 5.3.3 k); 5.3.3 l) iso 10240



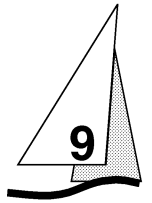
- 1 - Prise eau de mer
Sea water seacock
- 2 - Filtre à eau de mer
Sea water filter
- 3 - Coude anti-siphon
Anti-siphon elbow
- 4 - Moteur
Engine
- 5 - Pot d'échappement
Exhaust muffler
- 6 - Aération cale moteur (entrée)
Engine compartment air ventilation (inlet)
- 7 - Chauffe-eau
Water heater
- 8 - Vanne de vidange circuit chauffage
Heater circuit drainage valve
- 9 - Tuyaux du circuit chauffage (échangeur moteur)
Water heater hoses (engine cooling water exchanger)
- 10 - Canalisation de retour fuel
Fuel return hose
- 11 - Préfiltre décanteur
First stage filter
- 12 - Ventilateur de cale moteur
Engine bilge blower
- 13 - Réservoir de fuel
Fuel tank
- 14 - Vanne de sectionnement du circuit de fuel
Fuel circuit valve
- 15 - Event avec col de cygne
Vent with swan neck
- 16 - Nable de remplissage en carburant
Fuel deck fill
- 17 - Aération cale moteur (sortie)
Engine compartment air ventilation (outlet)



RESERVOIR DE CARBURANT

Prendre les précautions générales précisées au chapitre 7 concernant le remplissage du réservoir d'eau.

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



DANGER

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

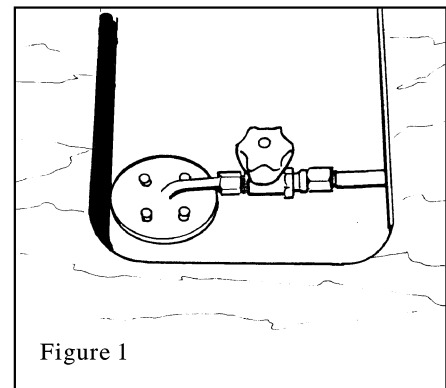


RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN:

- 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.

AVERTISSEMENT

Ne jamais obstruer la vanne de carburant (pied de couchette arrière tribord, fig.1)



FUEL TANKS

Comply with the general precautions indicated in chapter 7 for tank filling.
To protect the deck from possible fuel splashes, wet the area around the deck fill with sea water before taking the plug out. In case of splashes, rinse the deck liberally (after fitting the fill plug back in place).

DANGER

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

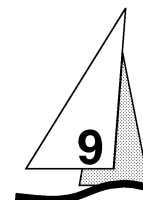


RECOMMENDATION / MAINTENANCE:

- Check regularly the fill plug O-ring for wear 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 to avoid condensation,
- Clean the tank every five years to remove sludge deposits.

WARNING

Never obstruct the access to the fuel valve (under berth in aft starboard cabin, fig. 1)



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 lui doit être changé au moins une fois par an.

FUEL FILTER:

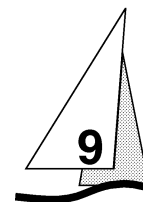
Engine problems may have several causes, among which dirty fuel is a common one, and the injection pump can be destroyed by water in the fuel.

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

The fuel is run via two filters to control the following 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 hose system between the engine and the fuel tank.*

Undo (but do not remove) the screw at the base of the settling bowl, allow fuel flow into a tray until clean, water free 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

PRECAUTION

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 étant à 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.

Le filtre à eau est à inspecter et nettoyer régulièrement.

ENGINE

PRECAUTION

Refer to the brochure supplied with the boat.

You must read the brochure carefully 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

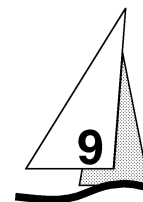
The engine sea valve serves a critical purpose in the engine operation and, therefore, the strainer must be brushed whenever the ship is docked and kept clean and free from clogging or anti-fouling paint.

The sea valve must be open before starting the engine, otherwise the exhaust and the engine may incur severe damages.

Good practice involves checking 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.

Check and clean the water filter regularly.



FONCTIONNEMENT MOTEUR:

Avant de démarrer le moteur:

- Ouvrir le robinet de carburant
- Ouvrir la vanne du circuit de refroidissement moteur
- Mettre en contact le circuit électrique en actionnant les coupe-batteries
- Avant de démarrer le moteur, débrayer l'inverseur afin d'obtenir de l'accélération au point mort
- Pour la mise en route du moteur, se reporter à la notice du constructeur .

PRECAUTION

Ne jamais couper le contact ou le circuit électrique pendant la marche du moteur.
Si votre bateau est équipé d'un moteur diesel avec tirette de stop (coffre tribord de cockpit), il est impératif d'actionner celle-ci avant de couper le contact à clé.

DIESEL:

- Ne pas attendre que les réserves carburant soient presque épuisées pour faire le plein, il y a risque de désamorçage du circuit de carburant.
- S'assurer d'avoir assez de carburant avant de sortir en mer.

RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN:

- Se reporter à la notice du constructeur fournie avec le bateau.
- Veiller à tout risque d'épendage d'huile et carburant; Surveiller la couleur des gaz d'échappement.

ENGINE OPERATION:

Before starting the engine:

- *Open the fuel valve,*
- *Open the engine cooling valve,*
- *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 .
If your boat's diesel engine is fitted with a stop pull (in aft starboard cockpit locker),
this must be actuated before using the ignition key to switch off.*

DIESEL:

- *Refill before the fuel tanks are depleted to prevent the fuel system from running dry.*
- *Before sailing be sure to have enough fuel.*

RECOMMENDATIONS / MAINTENANCE:

- *Refer to the manufacturer's brochure supplied with the boat.*
- *Look for any oil or fuel leaks. Check the color of the exhaust gaz.*

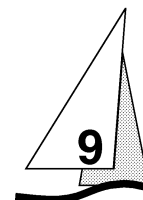


TABLEAU DE BORD / LEVIER DE COMMANDE

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).

RECOMMANDATIONS / NAVIGATION

Au moteur, éviter de faire du bruit et du clapot à proximité des autres usagers et respecter les limitations de vitesse.

Sous voiles, mettre le levier en marche arrière pour bloquer l'hélice.

DASH BOARD / CONTROL LEVER

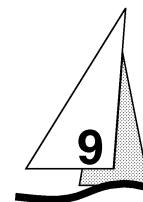
All engine controls are located on the dash board, which does not require any special precautions (refer to engine brochure).

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

RECOMMENDATIONS / SAILING

Avoid making noise and waves near other users when the boat is under power; Respect speed-limits.

Set the lever Astern to lock the propeller when sailing.



LIGNE D'ARBRE

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

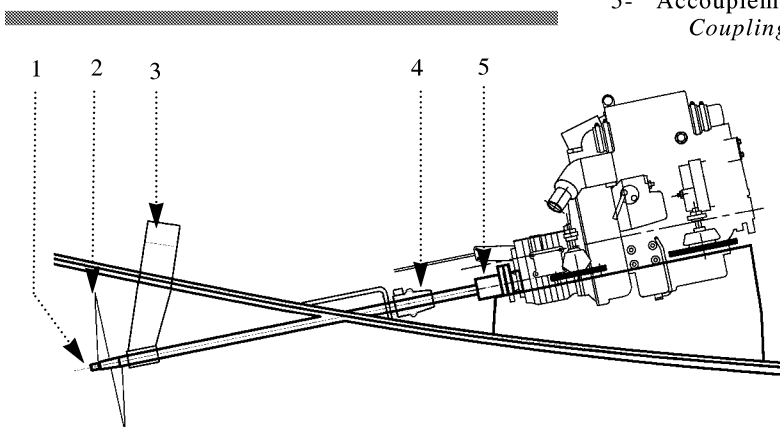
PRECAUTION

Ne pas changer celle-ci sans consulter un spécialiste.

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

Le presse-étoupe est accessible par la gaine technique centrale derrière le moteur. Le joint d'étanchéité sera graissé toutes les 200 heures de marche ou au moins une fois par an. Graisser avec 1 cm³ à chaque graissage. Après la mise à l'eau, enlever l'air du manchon en le pinçant avec les doigts.

- 1- Anode
Anode
- 2- Hélice
Propeller
- 3- Chaise d'arbre
Shaft seat
- 4- Presse-étoupe
Stuffing box
- 5- Accouplement
Coupling



SHAFTLINE

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

PRECAUTION

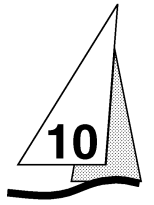
Don't change the propeller without a specialist's advice.

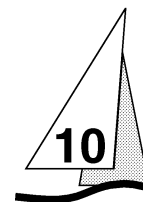
Check the anode on the propeller regularly for corrosion and replace as required. Check and replace the "hydrolube" oil ring if necessary.

Access to the stuffing-box is gained through the central service trunk behind the engine. Lubricate the seal every 200 running hours, or at least once a year with 1 cm³ of lubricant. After launching, discharge the air from the sleeve by pinching with fingers.

MISE À L'EAU LAUNCHING

5.2, 5.3, 5.4 iso 10240





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 speedo mètre 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 (voir notice moteur). Les robinets de purge d'eau de refroidissement moteur doivent être fermés.
- Il est indispensable d'étancher à l'aide de pâte tous les accessoires optionnels.
- Rentrer le speedomètre dans son logement (risque de détérioration par les sangles de levage).
- Pour les moteurs en ligne d'arbre, vérifier que l'anode en bout d'arbre est bien en place et contrôler le serrage de l'écrou (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.

LAUNCHING HINTS

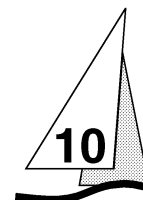
A lot of skill and care is required to launch your JEANNEAU boat for the first time, since the satisfactory operation of all equipment will depend on the quality of the many launching steps.

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 boat yourself:

BEFORE LAUNCHING:

- *If the boat is fitted with a log and knot meter, install the relevant fittings,*
- *Check the inlet strainer for cleanliness,*
- *Check the reduction gear and engine oil level (refer to the engine maintenance manual). The engine cooling water drain plugs must be shut,*
- *All optional accessories must be sealed off with sealant,*
- *Retract the knot meter into its housing (this can be damaged by the lifting belt)*
- *Ensure that the anode is in place and that the nut is properly locked (the lock-washer must be folded back on the nut). The anode should not be painted,*
- *All sea inlet and outlet valves must be shut (sink, wash basin, closets, engine).*



GRUTAGE

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

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.

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
- Vérifier également l'étanchéité du presse-étoupe (voir chapitre 9)
- Avant de démarrer le moteur, se reporter au chapitre 9 motorisation.

HOISTING

- *Install a dockline forward and a dockline aft and fenders as necessary,*
- *Before hoisting, ensure that the belts will not crush any accessories (shaft...),*
- *Hoist gently and control the boat's movement with the docklines.*

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

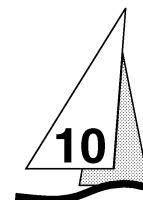
The crane hook shall be fitted with a gantry or spreader for the two belts. Under no circumstances shall the belts be hooked directly on the hook as this would result in excessive compressive stresses on the hull.

WARNING

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

AFTER LAUNCHING:

- *Check the knot meter and log fittings for tightness, as the case may be.*
- *Open and check the valves for sealing with the hull and relevant hosing,*
- *Check the stuffing box for sealing (refer to section 9 "Stuffing box"),*
- *Before starting the engine, refer to chapter 9 "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.

MAST INSTALLATION

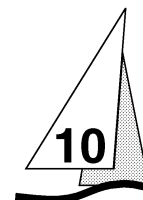
Proceed as follows to install or remove the mast on your own:

BEFORE INSTALLATION:

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

DURING MAST INSTALLATION:

- *Take all steps necessary to avoid damaging the equipment on the 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.*



APRES LE MATAGE:

- Vérifier le blocage et la position des barres de flèche, elles doivent toujours se situer au-dessus de l'horizontale.
- Graisser tous les ridoirs (voir recommandation chapitre 5)
- Mettre le gréement sous tension (voir chapitre 5 pour le réglage).
- Connecter les câbles électriques (voir chapitre 8 électricité).
- Vérifier méticuleusement que les axes de fixation des ridoirs sont bien bloqués et les protéger par du ruban adhésif.
- Remonter la bôme et repasser toutes les manoeuvres.

Reprendre le réglage du mât après quelques sorties.

DEMATAGE:

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

AFTER MAST INSTALLATION:

- *Check the spreaders for safety and position: they must always be above the horizontal,*
- *Lubricate all bottlescrews (refer to “Hints”, chapter 5),*
- *Make the shrouds fast (refer to chapter 5 for “Settings”),*
- *Connect up the electrical cables (refer to chapter 8 “Electricity”),*
- *Carefully check that the bottlescrews securing pins are locked and protected by adhesive tape.*
- *Re-install the boom and run all ropes,*

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

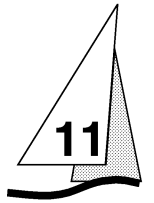
MAST DISMANTLING:

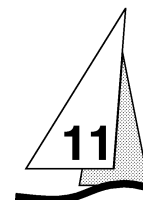
Proceed in reverse order taking care to mark the rope locations with stickers.

HIVERNAGE

5.3, 5.4, 5.5 iso 10240

LAYING UP AND WINTER PRECAUTIONS





La procédure d'hivernage se décompose en deux phases:

1- 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, la batterie de bord

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.

2- PROTECTION ET ENTRETIEN

INTERIEUR:

- Vidanger toutes les canalisations d'eau douce et les rincer à l'eau vinaigrée (ne pas utiliser de produit à base de chlore) ou les protéger avec un antigel alimentaire.
- Graisser et fermer toutes les vannes de prise d'eau et les passes-coques, rincer et vidanger complètement le 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:

1- LAYING UP

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

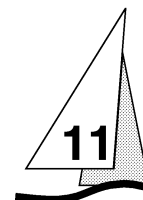
Inspect the safety equipment and check the expire dates; obtain immediate overhaul of the raft (Easter is the deadline after which it will be too late!).

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

2- 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 hoses with non-toxic anti-freeze,*
- Lubricate and shut all sea water valves and sea-cocks, rinse and drain the heads in full,*
- Retract the log and knot meter heads, seal-off air inlets and install a dehumifier in the saloon and leave all doors open (cabins, lockers, wardrobes, ice-boxes),*
- Leave the cushions outside for a long time and re-install in the boat in an upright position to limit 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 remisé à terre.

Quelques opérations majeures à exécuter:

A flot:

- Vidanger le circuit de refroidissement et le remplir avec du liquide antigel.
- Fermer le coupe-batterie, graisser les bornes avec de la vaseline et vérifier la tension des batteries.
- Changer l'anode.
- Remplir au maximum le réservoir de carburant afin d'éviter la condensation.
- 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.

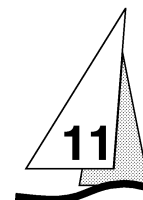
ENGINE:

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 with anti-freeze,*
- *Switch off the master switch, lubricate the terminals with petroleum jelly and test the battery voltage,*
- *Change the anode,*
- *Fill the fuel tank to maximum to avoid condensation,*
- *Refer to the engine manual for everything concerning the engine.*



A terre:

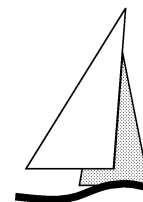
- Débarquer les batteries et les maintenir en charge d'entretien.
- Faire procéder à toutes les vidanges des circuits de refroidissement, d'échappement, d'huile et de combustible, et aux opérations d'hivernage prévues par le constructeur, sachant que le risque de gel est plus important lorsque le bateau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

Ashore:

- *Take the batteries ashore and keep it under maintenance charging,*
- *Drain all cooling, lube 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. alternators belts.*

NOTES PERSONNELLES

PERSONAL NOTES



Le présent document n'est pas contractuel et dans un souci constant d'amélioration de nos modèles, nous nous réservons le droit de les modifier sans préavis.
The present document is not contractual and constantly desiring to improve our models, we reserve the right to modify them without advance notice.



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



Jeanneau préconise **IGOL**.

