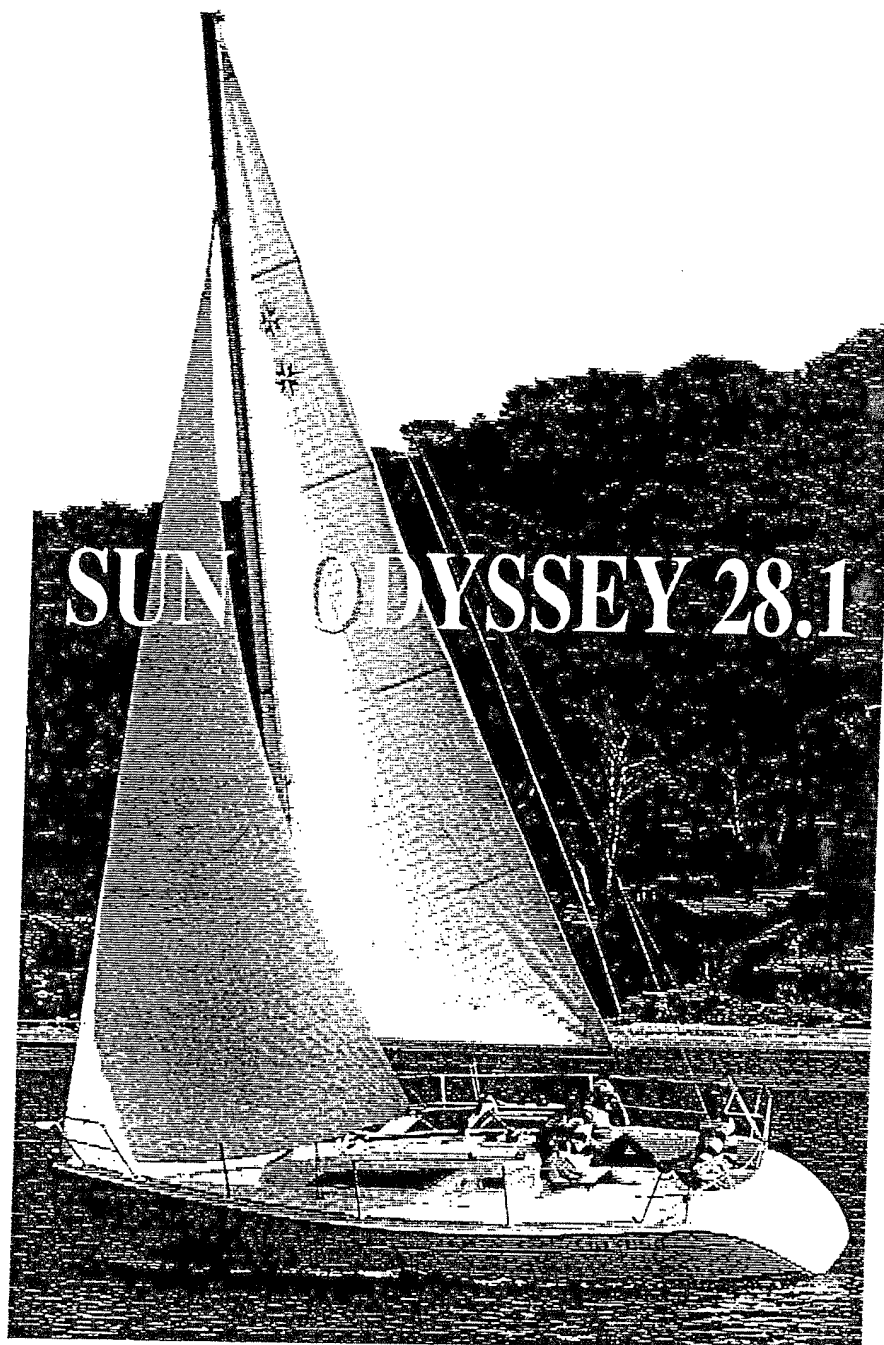
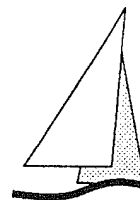


JEANNEAU



MANUEL DU PROPRIÉTAIRE
←.....→
OWNER'S MANUAL

INTRODUCTION



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

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

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

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

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

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

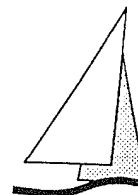
We are delighted to welcome you among the large family of Jeanneau boats owners, with our warm congratulations.

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

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

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

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



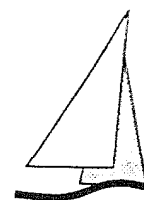
Gardez ce manuel en lieu sûr, et transmettez-le au nouveau propriétaire si vous vendez le bateau.

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

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

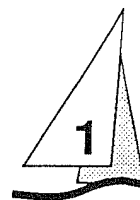
SOMMAIRE

SUMMARY

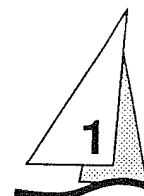


Chapitre 1	 ➤ page 5
GÉNÉRALITÉS & GARANTIE GENERAL POINTS & WARRANTY	
Chapitre 2	 ➤ page 13
COQUE HULL	
Chapitre 3	 ➤ page 19
PONT DECK	
Chapitre 4	 ➤ page 26
GRÉEMENT ET VOILURE RIG AND SAILS	
Chapitre 5	 ➤ page 38
AMÉNAGEMENTS INTÉRIEURS INSIDE ACCOMODATIONS	
Chapitre 6	 ➤ page 44
CIRCUITS EAU / GAZ WATER / GAS SYSTEM	
Chapitre 7	 ➤ page 49
CIRCUITS ÉLECTRIQUES WIRING	
Chapitre 8	 ➤ page 55
MOTORISATION ENGINE	
Chapitre 9	 ➤ page 63
SÉCURITÉ SAFETY	
Chapitre 10	 ➤ page 67
MISE À L'EAU LAUNCHING	
Chapitre 11	 ➤ page 72
HIVERNAGE LAYING UP AND WINTER PRECAUTIONS	

GÉNÉRALITÉS & GARANTIE



VOTRE SUN ODYSSEY 28.1
YOUR SUN ODYSSEY 28.1



VERSION
VERSION :

NOM DU BATEAU
NAME OF BOAT :

NOM DU PROPRIETAIRE
OWNER'S NAME :

ADRESSE
ADDRESS :
.....
.....

N° DE SERIE
SERIAL NUMBER :

N° D'IMMATRICULATION
REGISTRATION Nbr :

DATE DE LIVRAISON
DATE OF DELIVERY :

N° DE CLEFS
KEYS NUMBER :
.....
.....

MARQUE DU MOTEUR
MAKE OF ENGINE :

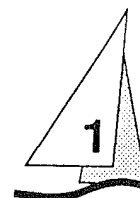
N° DE SERIE DU MOTEUR
ENGINE SERIAL Nbr :

Votre agent : Your dealer:



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

CARACTERISTIQUES SPECIFICATIONS



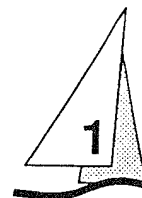
LONGUEUR HORS TOUT	8,70 m
<i>LENGTH OVERALL</i>	28'6"
LONGUEUR COQUE	8,50 m
<i>HULL LENGTH</i>	27'1"
LONGUEUR FLOTTAISON	7,10 m
<i>LENGTH ON WATERLINE</i>	23'3"
MAITRE BAU	3,00 m
<i>OVERALL BEAM</i>	9'1"
DEPLACEMENT LEGE	2,6 t
<i>WEIGHT</i>	5720 lbs
POIDS LEST QUILLARD	800 kg
<i>DEEP FIN WEIGHT</i>	1760 lbs
TIRANT D'EAU QUILLARD	1,50 m
<i>DEEP KEEL DRAFT</i>	5'1"
TIRANT D'EAU LEST COURT	1,05 m
<i>SHALLOW KEEL DRAFT</i>	3'5"
TIRANT D'EAU DERIVEUR	0,65-1,50 m
<i>CENTER BOARD DRAFT</i>	2'2"-5'1"
CABINES	2
<i>CABINS</i>	2
COUCHETTES	6
<i>BERTHS</i>	6
CAPACITE FUEL	45 l
<i>FUEL TANK CAPACITY</i>	12 US g
CAPACITE D'EAU	100 l
<i>WATER TANK CAPACITY</i>	26,4 US g
HOMOLOGATION	2ème cat
<i>CLASSIFICATION</i>	class 2
PUISSANCE MOTEUR	20 ch.
<i>ENGINE POWER RATINGS</i>	20 HP

VOILURE / SAIL

GRAND-VOILE	18 m2
<i>MAIN SAIL</i>	193 sq.ft.
GENOIS ENROULEUR	20 m2
<i>FURLING GENOA</i>	214 sq.ft.
SPINNAKER (Option)	44 m2
<i>SPINNAKER (Optional extra)</i>	472 sq.ft.

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

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



GARANTIE

PRÉCAUTION AVANT TOUTE RÉPARATION

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

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

DANGER

Contactez votre vendeur pour savoir ce qu'il est possible de faire
et surtout ce que vous ne devez pas faire!

Vous pourriez mettre votre sécurité en danger et perdre votre garantie.

WARRANTY

PRECAUTION BEFORE ANY REPAIR

Contact your Jeanneau agent for best advising about products and materials to execut some repairs when doing yourself.

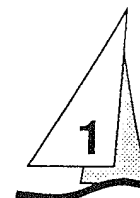
Important repairing of the hull and engine must be done by a professional.
Your Jeanneau's agent can do it or appoint you a professional.

DANGER

Contact your Jeanneau agent to know what is possible to repair
and particulary what you do not have to do!

You could endanger your safety and loose your warranty.

CONDITIONS GENERALES DE GARANTIES



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

I) - CONDITIONS GÉNÉRALES:

ARTICLE 1

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

ARTICLE 2

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

II) - DURÉE ET LIMITES DE LA GARANTIE:

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

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

JEANNEAU LIMITED WARRANTY

I) WHAT IS COVERED AND FOR HOW LONG :

JEANNEAU of Les HERBIERS, BP 529, 85505 Les HERBIERS cedex, FRANCE, tel.(33) 51.64.20.20 warrants to the original purchaser of each new boat manufactured by JEANNEAU that:

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

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

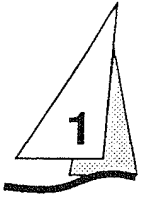
- The main structural bulkheads, not the non-structural bulkheads,
- The keel attachment,
- The hull to deck joint,

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

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

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

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



- Tout défaul structurel de la coque, la liaison coque-pont, la liaison quille-coque, pour une durée de cinq ans.
- Tout défaul de cloquage de nature osmotique des oeuvres vives, pour une durée de cinq ans.
- Pour les bateaux à moteurs et les multicoques , sous réserve de chaque visite annuelle obligatoire effectuée par un professionnel agréé:
 - Tout défaul structurel de la coque et de la liaison coque-pont, pour une période de trois ans.
 - Tout défaul de cloquage de nature osmotique des oeuvres vives, pour une durée de cinq ans.

III) - EXCLUSIONS:

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

- L'entretien du navire résultant de l'usure normale
- Les équipements et accessoires non fabriqués par JEANNEAU tels que:
 - Moteur,
 - Matures,
 - Gréements,
 - Voiles,
 - Batteries, groupe électrogène,
 - Pompes , dessalinisateur,
 - Groupe froid,
 - Chauffage, climatisation ,
 - Electronique ...

pour lesquels la garantie est assurée directement par les fabricants.

II) WHAT IS NOT COVERED :

This warranty does not cover:

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

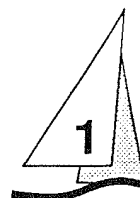
- *Engine(s),*
- *Pumps,*
- *Batteries,*
- *Deck hardware,*
- *Rigging,*
- *Heating,*
- *Refrigeration or cooling systems,*
- *Plumbing,*
- *Electronic equipment*

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

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

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

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



- Les défauts résultant:

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

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

- Si les défauts résultent de l'emploi de produits, techniques, ou outils détériorant les gel-coats, résines ou stratifiés de polyesters.(lance à pression, sablage, ponçages abusifs, acides, primaires, etc....).

- Du fait de la non exécution des révisions annuelles prescrites dans les notices d'entretien et d'utilisation.

III) UNDER WHAT CIRCUMSTANCES WILL THE WARRANTY NOT APPLY :

There will be no warranties whatever:

1) If JEANNEAU has not been informed by registered letter of the precise date of delivery to the original purchaser.

2) Structural warranty will not apply if the boat has been modified from the standard without JEANNEAU's written approval.

3) Warranty for osmotic blistering will not apply if the gel-coat has been sanded, sandblasted or subjected to abrasives, or damaged by impact or contact.

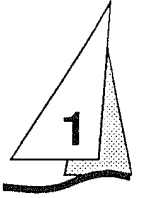
IV) WHERE AND HOW WARRANTY CLAIMS MADE :

1) Warranty claims must be made by the original purchaser through an authorized JEANNEAU dealer within 15 days after discovery the defect.

2) JEANNEAU shall have the right to inspect the boat to determine the validity of the claim and the nature of the defect. (Such inspection may involve taking a core sample of the laminate)

3) When a defect is covered by the warranty, JEANNEAU shall have the option of either replacing the defective component and installing or having installed a replacement part or requiring that the defective part be returned to JEANNEAU for repair or replacement.

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



IV) - DEMANDE DE GARANTIE :

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

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

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

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

V) - DIVERS :

1) - La mise en jeu de la garantie n'est pas susceptible de prolonger le délai de garantie.

2) - La garantie étant associée au navire, elle est cessible pour la durée résiduelle en cas de mutation de propriété avant son terme.

V) EXCLUSIONS :

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

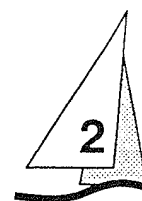
VI) OTHER IMPORTANT INFORMATION :

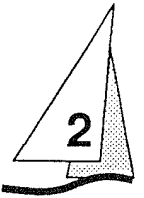
1) Cracks in finishes which might appear at the hull-to-keel ballast joint are normal and should not be considered as evidence of structural damage, defective workmanship or material.

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

COQUE

HULL





CONSTRUCTION

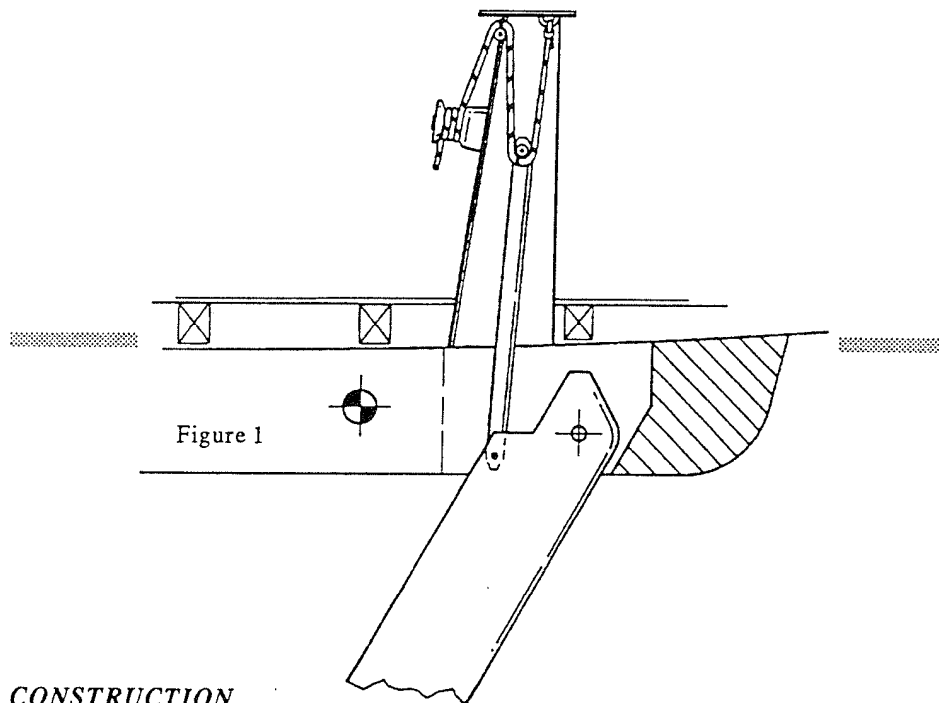
Le Sun Odyssey 28.1 est construit en stratifié de verre et résine polyester avec fibres de Kevlar roulé à la main.

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

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

LEST

Le Sun Odyssey 28.1 est proposé en plusieurs versions: quillard, quille courte et dériveur. En version dériveur (avec bi-safran), la manœuvre de la dérive se fait par l'intermédiaire d'un winch situé sur la partie verticale du puits. (figure 1)



CONSTRUCTION

Sun Odyssey 28.1 is built with hand-rolled, Kevlar fibre reinforced polyester resin and laminated glass.

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

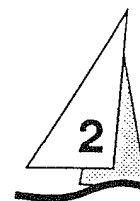
The deck is made of balsa-wood sandwich with hard wood inserts in way of equipment. The deck-hull link is ensured by polyester sealant bonding and reinforced by the aluminium longitudinal bolting.

BALLAST

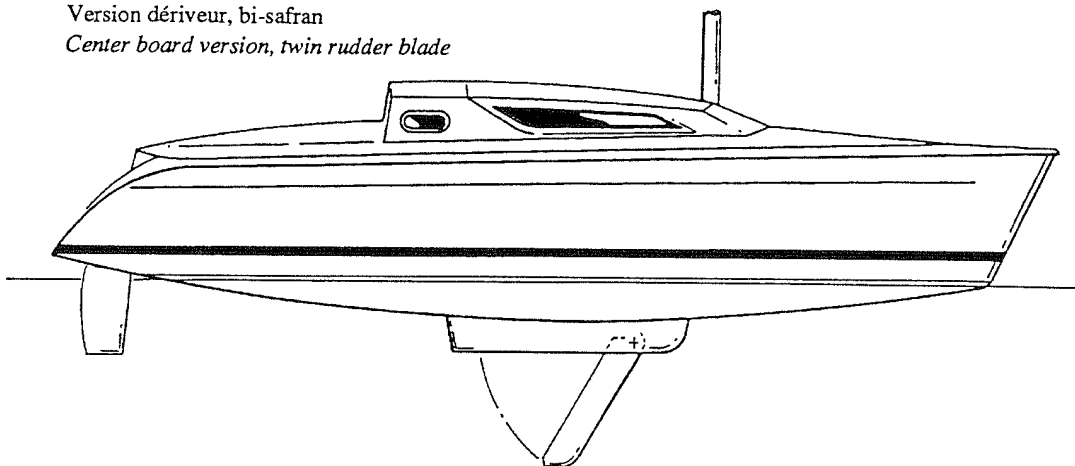
Sun Odyssey 28.1 is available in three version: deep keel, shallow keel and center board. In center board version (with twin rudder blade), the handling is operated with a winch located on the vertical part of trunk. (figure 1)

CARÉNAGE

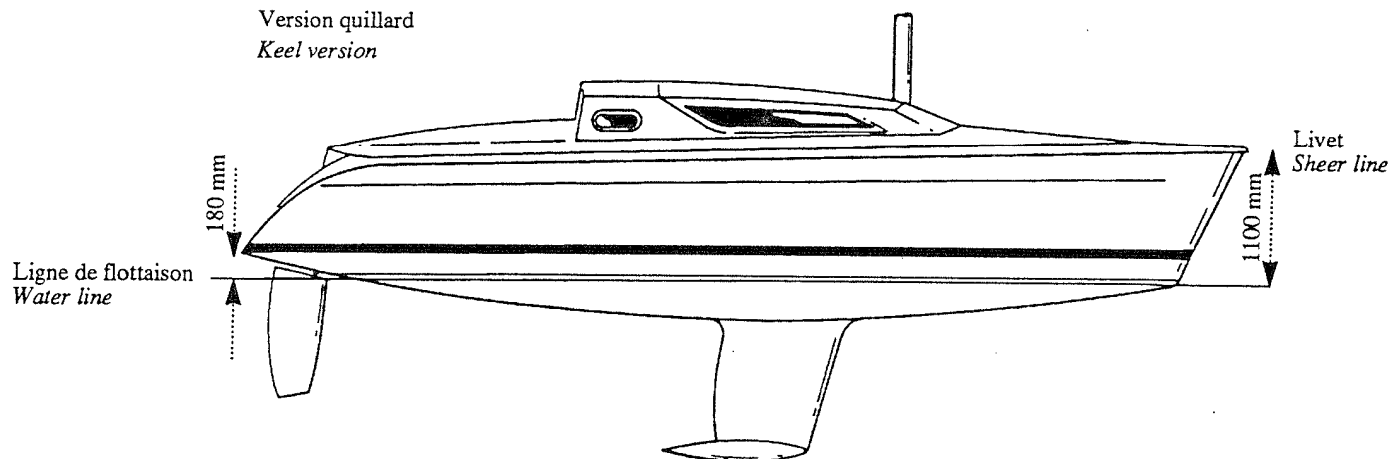
DRY-DOCKING



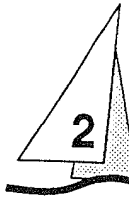
Version dériveur, bi-safran
Center board version, twin rudder blade



Version quillard
Keel version



Surface immergée: 15,1 m² - (ces mesures s'entendent "bateau lège")
Wetted area: 162,5 sq.ft. - (these measurements are for "light boat")



ENTRETIEN

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

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

Pour la coque, un anti-fouling (sans étain) annuel permet d'éviter des carénages fastidieux et fréquents. Néanmoins une application époxydique est préconisée au préalable. (ex: 3 couches Brai époxy). A ce sujet, il faut rappeler que tout ponçage ou primaire avant anti-fouling est une agression pour votre gel-coat et entame sa fiabilité. Aussi, nous vous conseillons un ponçage très léger.

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

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

PRECAUTION

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

MAINTENANCE

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

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

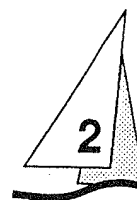
An annual application of tinless anti-fouling will spare time-consuming and frequent dry-docking. An epoxy coat is nonetheless recommended (e.g.: three coats epoxy tar). In that respect, we must remind you that sanding or priming before anti-fouling are tantamount to attacking your gel-coat and impair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

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

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

PRECAUTION

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



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

Les produits sélectionnés se composent de:

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

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.

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

These selected products include:

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

GEL-COAT REPAIR INSTRUCTION

PRECAUTION

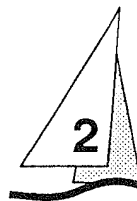
Successful repairs require two critical factors:
a dry weather, a temperature between 15° et 25°C.

MIXING RATIO:

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

The usual ratio is 2%.

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



MISE EN OEUVRE:

- Pour boucher un trou de bulle ou une éraflure, bien nettoyer la surface à l'acétone, poncer préalablement.
- Préparer la quantité de gel-coat nécessaire sur une plaque de verre de préférence.
- Appliquer le produit avec une spatule ou une pointe.
- Mettre une surépaisseur pour prévoir le ponçage à l'abrasif à l'eau et le lustrage pour obtenir une surface brillante.
- Pour égaliser les petites retouches sur surfaces lisses, il suffit de coller sur le gel-coat frais, un scotch (ou mieux, un mylar) le décoller après durcissement (pour obtenir une finition très brillante, poncer très fin et lustrer).

STOCKAGE:

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

APPLICATION:

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

GEL-COAT STORAGE

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

WARNING

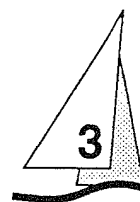
*The catalyst is a dangerous product and should not be left within children reach.
Avoid contact with the skins and mucosa.
In case of contact, wash with soapy water and rinse liberally.*

TOOLS CLEANING:

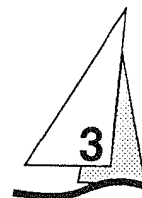
Clean all tools with acetone.

PONT

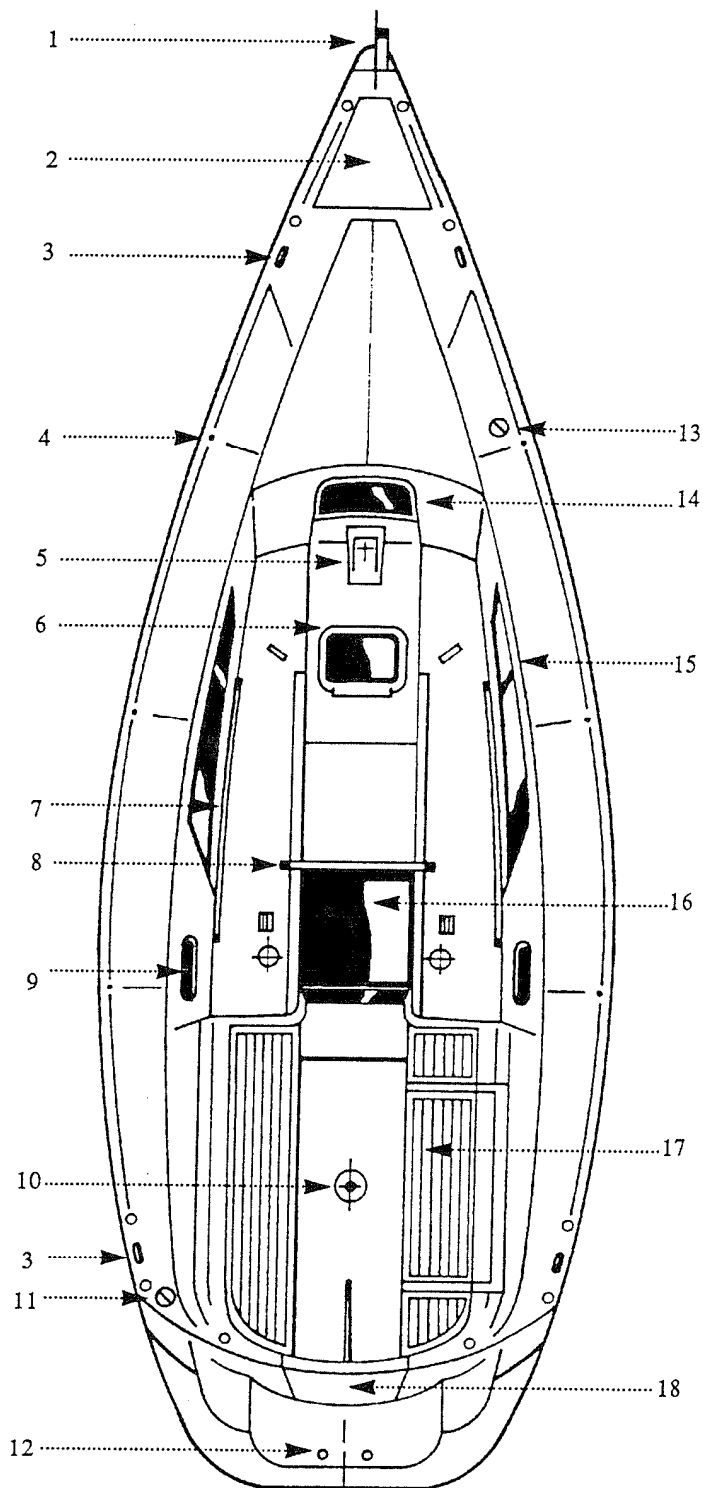
DECK



PLAN DE PONT DECK LAYOUT



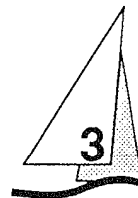
- 1- Ferrure d'étrave
Stemhead fitting
- 2- Baille à mouillage
Anchor locker
- 3- Taquet d'amarrage
Mooring cleat
- 4- Emplanture de chandelier
Stanchion base
- 5- Emplanture de mât
Mast step
- 6- Panneau de pont ouvrant de carré
Opening deck hatch over saloon
- 7- Chariot de génois
Genoa sheet car
- 8- Rail d'écoute de grand-voile
Mainsheet track
- 9- Hublot ouvrant
Opening portlight
- 10- Embase pour table de cockpit
Cockpit table base
- 11- Nable fuel
Fuel deck filler
- 12- Jupe arrière
avec emplanture échelle de bain
*Transom extension
with swim-ladder base*
- 13- Nable eau douce
Fresh water deck filler
- 14- Eclairage frontal de roof
Front roof lighting
- 15- Eclairage latéral de roof
Lateral roof lighting
- 16- Descente avec capot coulissant plexi
Companionway with sliding plexiglass hatch cover
- 17- Coffre de cockpit (latté teck)
Cockpit stowage locker (teak battened)
- 18- Porte d'accès à la jupe
Transom access door



NAVIGATION

DANGER

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



AMARRAGE

RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN

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

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

Après l'amarrage:

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

NAVIGATION

DANGER

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

MOORING

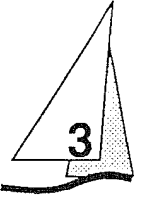
RECOMMENDATIONS/MAINTENANCE

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

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

When taut:

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



MOUILLAGE

Le système de mouillage avant a été conçu pour une ancre de type CQR, BRITANY, ou BRUCE de 12 kg avec de la chaîne à maillons $\varnothing$ 8 mm et câblot $\varnothing$ 14 mm. Il faut mouiller en règle générale au minimum 3 fois la profondeur d'eau.

UTILISATION:

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

MOUILLAGE ARRIERE:

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

RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN:

Après chaque sortie en mer, rincer la ligne de mouillage à l'eau douce.

ANCHORING

The forward anchoring system was designed for CQR, BRITANY or BRUCE type, 12 kg anchors with 8 mm dia. chain links and 14 mm dia. cable. As a general rule, the chain should be paid out over at least three times the depth of water.

OPERATION

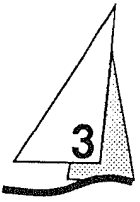
Before anchoring, check the depth of water, current power and nature of the sea bed.

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.*

RECOMMENDATIONS/MAINTENANCE

After every trip, rinse the anchor line with fresh water.



ENTRETIEN DU PONT

Utiliser le moins possible d'agents de nettoyage, et ne pas les rejeter dans l'eau.
Nettoyer votre bateau à terre de préférence.
Ne pas utiliser de solvants ou d'agents détergents agressifs.
(voir page 17, chapitre 2)

Brosser régulièrement le pont à l'aide d'un dégraissant-shampooing et à l'eau douce.

ACCASTILLAGE

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

BOISERIES EXTERIEURES EN TECK

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

PLEXIGLAS

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

En cas de rayure, utiliser une pâte à polir adaptée en se conformant à la notice du fournisseur (ne pas utiliser de solvant, alcool, acétone).

DECK MAINTENANCE

*Use the less cleaner products if possible and do not reject them in the sea.
Try to wash your boat on shore.
Do not use any solvent or solvent based products.
(refer page 17, Section 2)*

Regularly brush the deck with a degreasing shampoo and fresh water.

EQUIPMENT

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

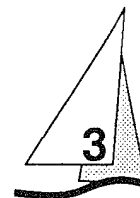
OUTSIDE TEAK WOOD

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

PLEXIGLASS

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

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



LES WINCHS: RECOMMANDATIONS & 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.

- Démonter les tambours pour les nettoyer et les graisser avec un film de graisse blanche ou du Téflon afin de réduire la friction et de combattre la corrosion.

Ce type de graisse présente l'avantage d'être propre, non toxique et biodégradable.

AVERTISSEMENT

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

ENROULEUR (option)

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.

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 shall rotate freely and need being overhauled as soon as seizing becomes obvious.

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

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

WARNING

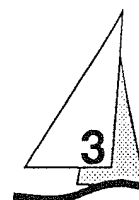
Refer to the manufacturer's instructions to remove and refit the winches: improper refitting may result in accidents, e.g. back kick of the crank handle.

FURLER (optional extra)

Before sailing, hoist the genoa in a lull.

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

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



COCKPIT

Afin d'agrémenter le mouillage, la table de carré s'installe indifféremment dans le carré ou le cockpit. (figure 1)

La porte de cockpit se démonte pour donner accès à la plage arrière.

Une échelle de bain (option), s'emboîte dans les inserts prévus dans la jupe.

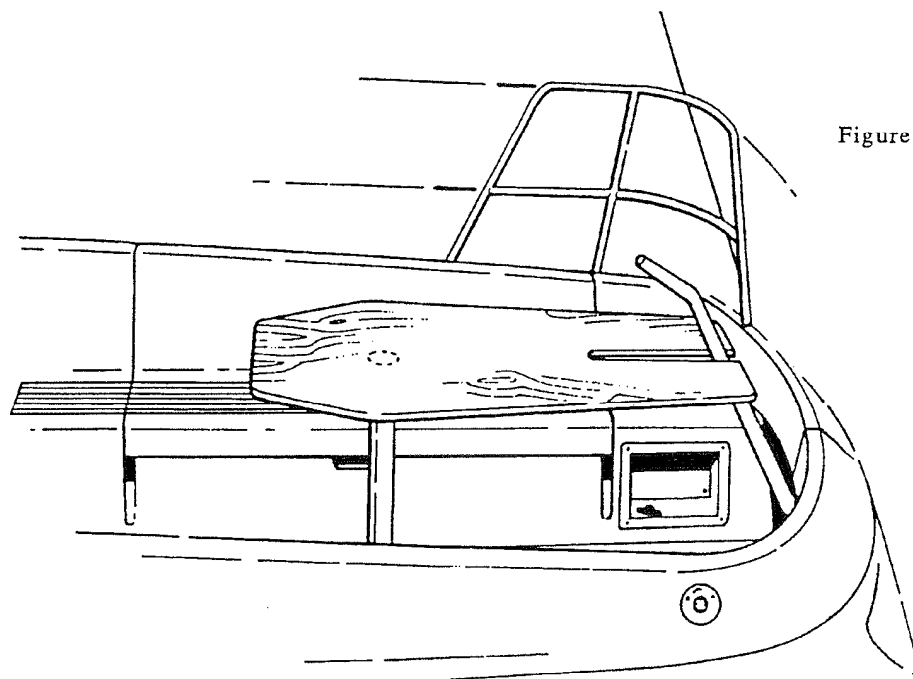


Figure 1

COCKPIT

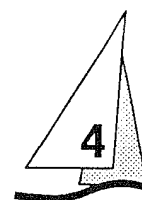
To accomodate the mooring, the saloon table can be used inside or outside. (figure 1)

Access to the aft deck can be gained by removing the cockpit door.

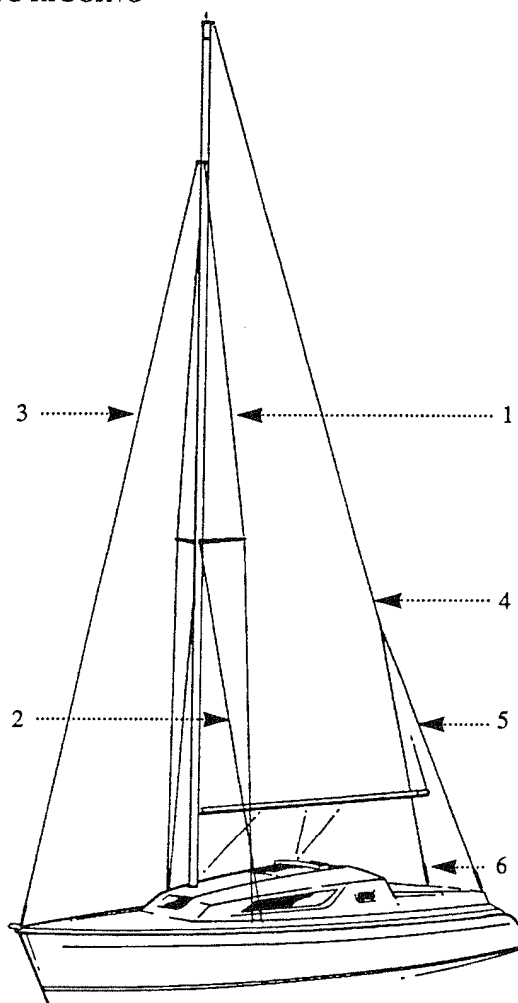
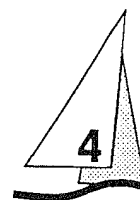
A swimming ladder (optional extra), can be engaged into the transom inserts.

GRÉEMENT ET VOILURE

RIG AND SAILS

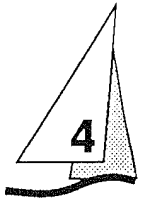


GRÉEMENT DORMANT STANDING RIGGING

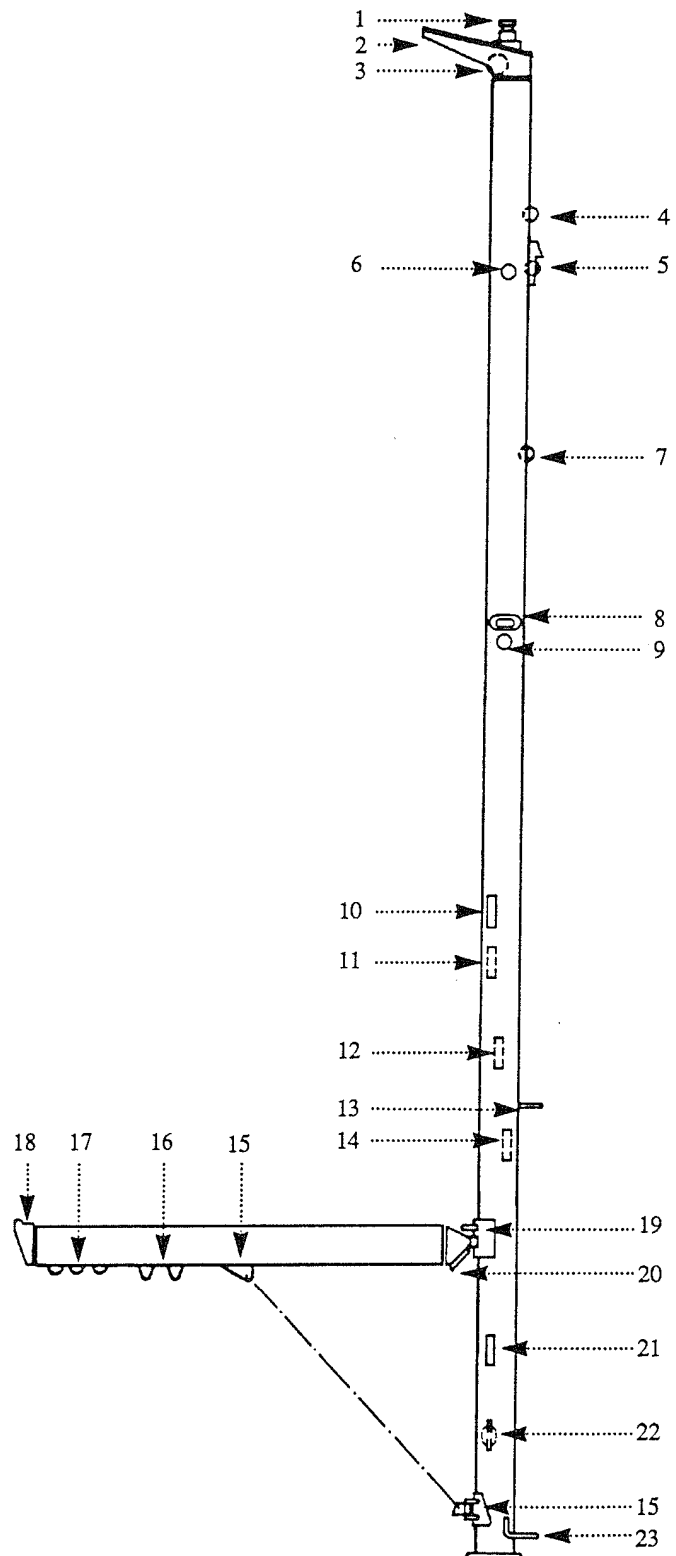


	Designation	Nbr	Type	Taille (mm) Size	Long. (m) Length
1	Galhauban <i>Upper shroud</i>	2	monotoron <i>1x19 wire</i>	7	9,985
2	Bas-hauban. <i>Lower shroud</i>	2	monotoron <i>1x19 wire</i>	7	5,080
3	Etai <i>Forestay</i>	1	monotoron <i>1x19 wire</i>	7	10,280
4	Pataras <i>Backstay</i>	1	monotoron <i>1x19 wire</i>	4	9,500
5	Pantoire <i>Bridle</i>	1	câble 7x19 <i>7x19 wire</i>	4	5,590
6	Palan <i>Tackle</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	8	4 brins <i>4 ropes</i>

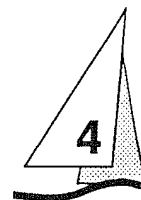
NOMENCLATURE MAT MAST LAYOUT



- 1- Feux de tête de mât
Masthead lights
- 2- Ancrage pataras
Backstay attachment
- 3- Réa de GV et de balancine
Sheaves of the main & topping lift
- 4- Réa de drisse de spi
Spinnaker halyard sheave
- 5- Ancrage étai,
réa de drisse de génois
*Forestay attachment,
Jib halyard sheave*
- 6- Capelage galhauban
Shroud attachment
- 7- Réa de balancine de tangon
Spinnaker pole lift sheave
- 8- Ancrage barre de flèche
Spreader attachment
- 9- Capelage bas-hauban
Lower shroud attachment
- 10- Chicane drisse de spi
Spinnaker halyard exit
- 11- Chicane balancine de GV
Boom lift halyard exit
- 12- Chicane drisse de GV
Main halyard exit
- 13- Crochet de tangon
Spinnaker pole hook
- 14- Chicane drisse de foc
Jib halyard exit
- 15- Ferrures de hale-bas
Kicking fitting
- 16- Pontet d'écoute de GV
Main sheet eyes
- 17- Pontet de ris
Reef eyes
- 18- Ferrure de bôme
Boom fitting
- 19- Vît de mulet
Gooseneck
- 20- Coinceurs de ris et de bordure de GV
Reefs and boom topping lift stoppers
- 21- Chicane balancine de tangon
Spi pole halyard exit
- 22- Taquets de balancine de GV
Boom topping lift cleat
- 23- Etrier de mâtage du tangon
Spinnaker pole bracket



GREEMENT DORMANT



En standard, le Sun Odyssey 28.1 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 pré-cintrer 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 - Imposer une tension importante à l'ensemble du gréement (sous voile par 15 à 20 nœuds, le gréement devra être légèrement détendu)
- 2 - 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).
- 3 - Terminer le réglage du longitudinal par une mise en tension importante du ridoir de pataras jusqu'à ce qu'il soit obtenu 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 après chaque sortie et en période d'hivernage.

STANDING RIGGING

Standard rigging of Sun Odyssey 28.1 is a sloop version.

TRIMMING:

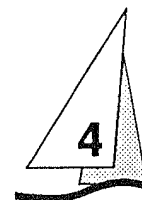
An agent has proceed to the first adjustments and cable tension. After few trips you will have to do the final adjustment to obtain a correct rectitude in transversal; it is also important to keep the mast rectilinear in longitudinal when sailing.

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 followsto get this result:

- 1 - Stretch tighly all the rigging (the rigging must be a little bit loosely when sailing with 15-20 knots).*
- 2 - When a perfect transversal and longitudinal rectitude has been obtained, ease the both side aft lower shrouds with 2 turns of bottlescrew.*
- 3 - Finish longitudinal adjustment by stretching lightlier the backstay bottlescrew to obtain a good stability of the forestay when sailing by 15-20 knots.*

Fasten with pins all the bottlescrews and keep this trimming during all the sailing season. Ease the backstay after each seatrip and during the wintering.



ENTRETIEN

Avant chaque grande croisière, 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.

MAINTENANCE

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

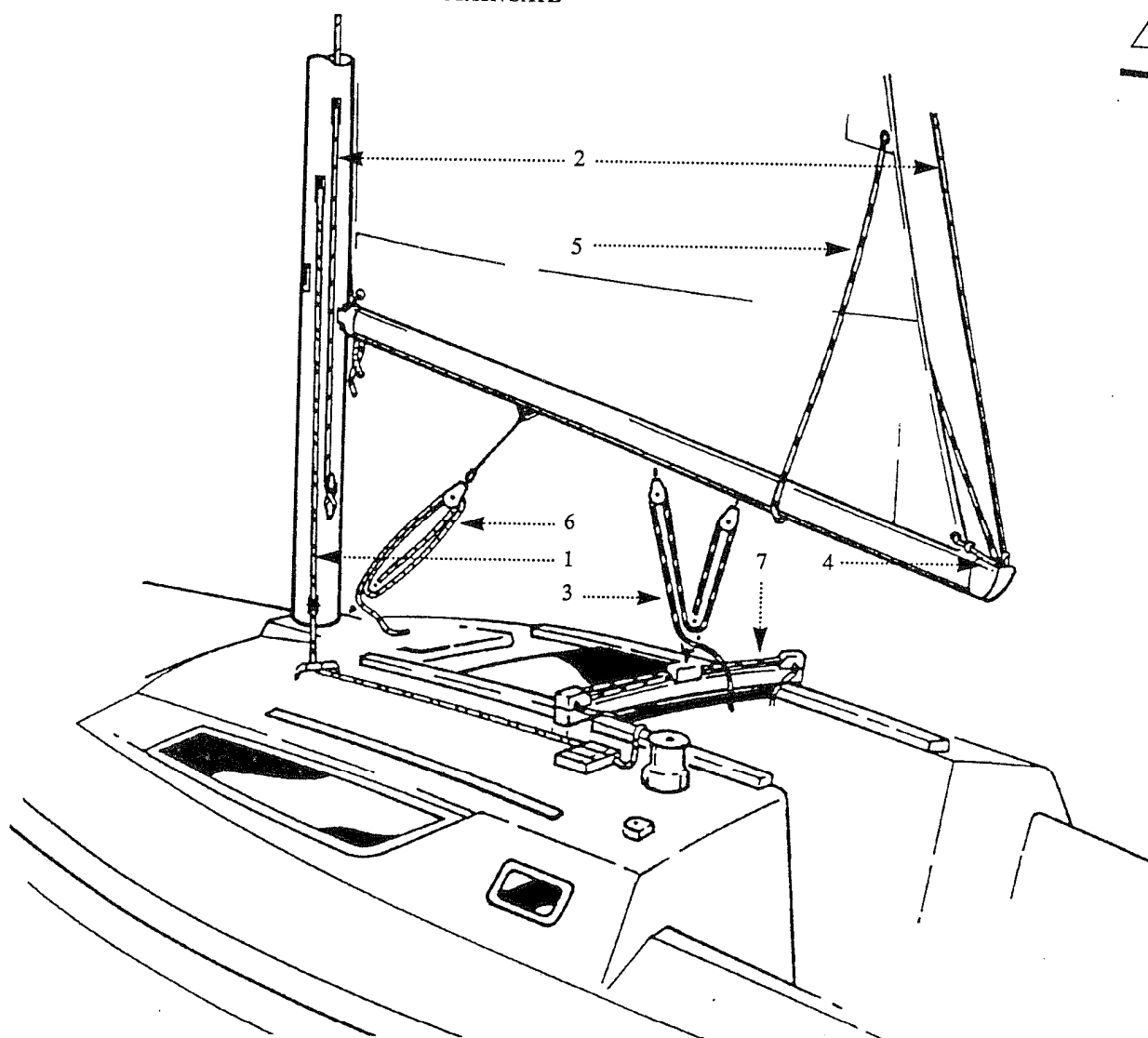
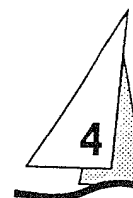
DANGER

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

- Check regularly the rigging for tensioning and the lock-nuts or pins for safetying. The first inspection shall be performed after a few days at sea in various weathers,
- Secure, lubricate and check the bottlescrews for tensioning: if the rigging should be 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 condition.

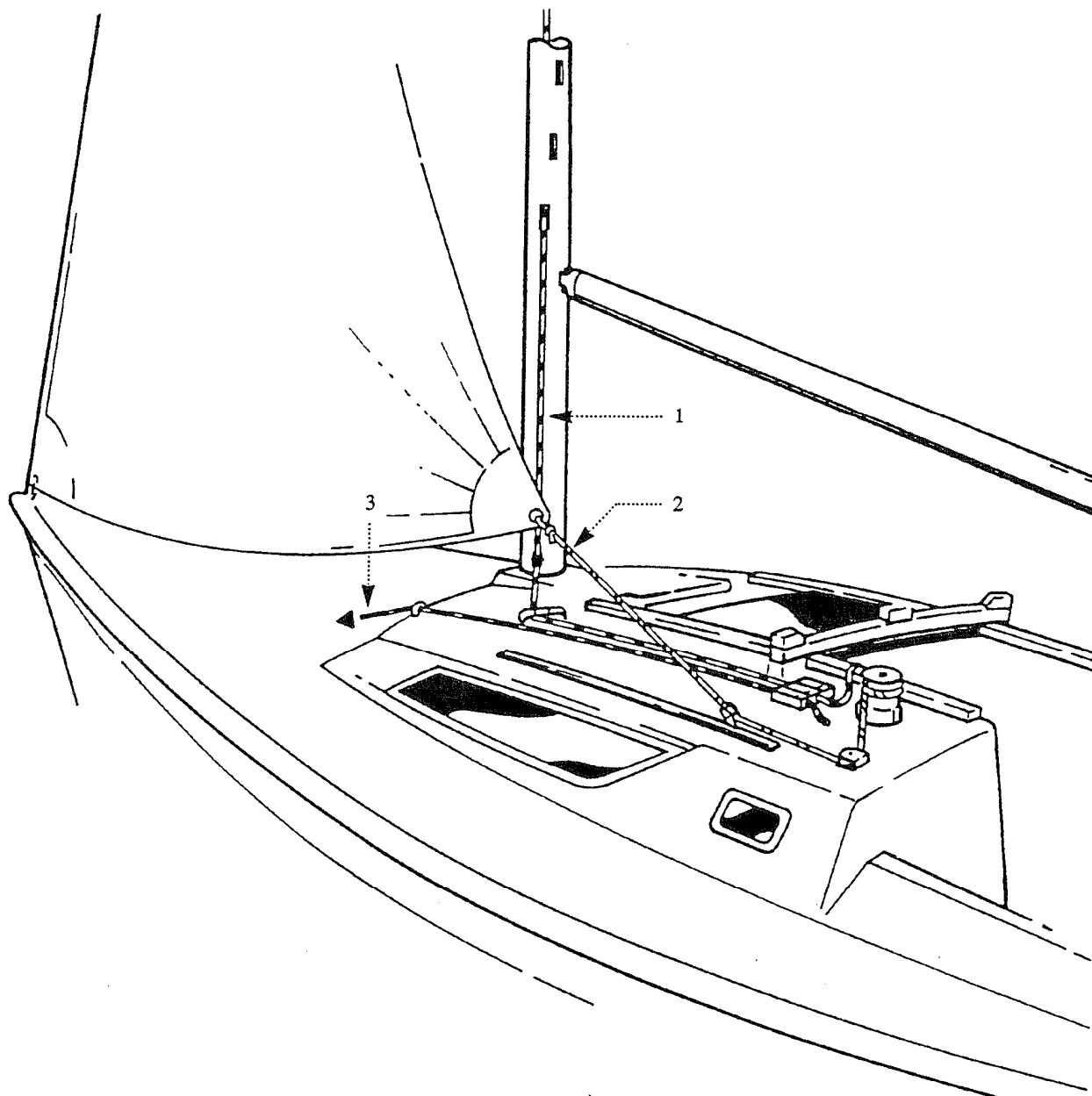
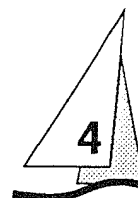
Your Jeanneau agent can take care of all the above maintenance operations.

GREEMENT COURANT - GV **RUNNING RIGGING - MAINSAIL**



	Designation des bouts <i>Rope designation</i>	Nb	Type	Couleur <i>Color</i>	Ø <i>mm</i>	Long <i>Length</i>
1	Drisse de grand-voile <i>Main halyard</i>	1	Tresse D <i>Braid H</i>	Rouge <i>Red</i>	10	27m
2	Balancine de grand-voile <i>Main topping lift</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Blanc/Vert <i>White/Green</i>	6	23 m
3	Ecoute de grand-voile <i>Main sheet</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Blanc / Rouge <i>White / Red</i>	10	11 m
4	Bordure de grand-voile <i>Main foot-band</i>	1	Tresse D <i>Braid H</i>	Blanc / Rouge <i>White / Red</i>	8	5 m
5	Ris de grand-voile <i>Main reef</i>	2	Tresse D <i>Braid H</i>	Rouge ou vert <i>Red or green</i>	8	7-10m
6	Hale bas de bôme <i>Kicking strap</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Rouge <i>Red</i>	10	4 m
7	Réglage chariot de GV <i>Horse adjustment</i>	2	Tresse <i>Braid</i>	Bleu / Blanc <i>Blue / white</i>	8	2,5m

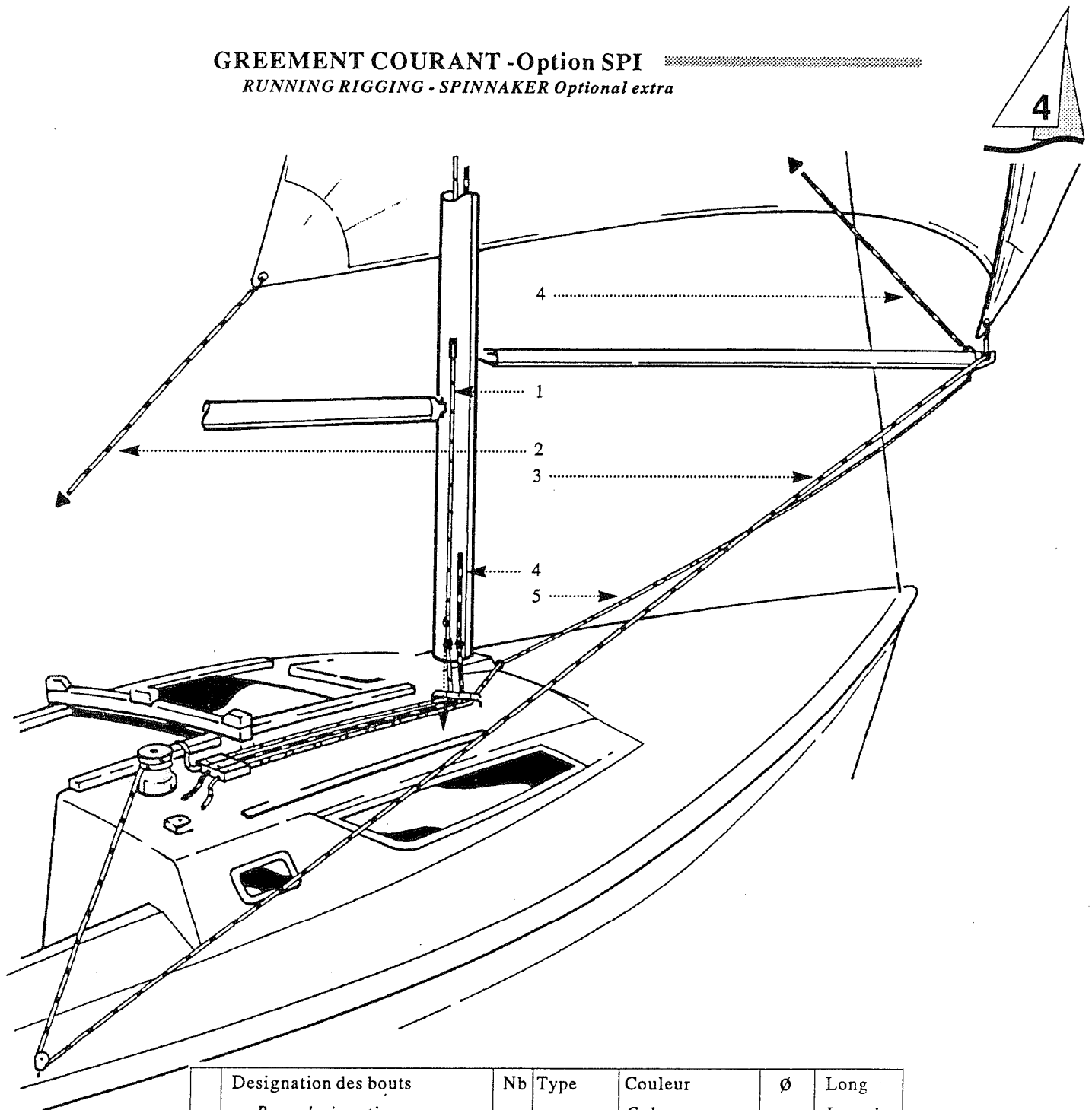
GREEMENT COURANT - GENOIS **RUNNING RIGGING - GENOA**



	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 D <i>Braid H</i>	Bleu <i>Blue</i>	10	23 m
2	Ecoute de génois <i>Genoa sheet</i>	2	Tresse <i>Braid</i>	Blanc / Bleu <i>White / Blue</i>	12	8 m
3	Bosse d'enrouleur (option) <i>Furler rope (opt. extra)</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Blanc / Bleu <i>White / Blue</i>	8	12 m

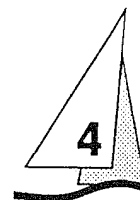
Tresse D: Tresse préétirée / Braid H: Pre-strech braid

GREEMENT COURANT -Option SPI
RUNNING RIGGING - SPINNAKER Optional extra



	Designation des bouts <i>Rope designation</i>	Nb	Type	Couleur <i>Color</i>	Ø <i>mm</i>	Long <i>Length</i>
1	Drisse de spi <i>Spinnaker halyard</i>	1	Tresse D <i>Braid H</i>	Vert <i>Green</i>	10	26 m
2	Ecoute de spi <i>Spinnaker sheet</i>	1	Kevlar	Blanc / Rouge <i>White / Red</i>	12	17 m
3	Bras de spi <i>Spinnaker guy</i>	1	Kevlar	Blanc / Vert <i>White / Green</i>	12	17 m
4	Balancine de tangon <i>Spinnaker pole lift</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Vert / Blanc <i>Green / White</i>	8	15 m
5	Hale-bas de tangon <i>Spinnaker pole downhaul</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Rouge / Blanc <i>Red / White</i>	8	7 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 coinçeurs.
- Surveiller l'usure et l'état général des drisses.
- Nettoyer régulièrement les poulies (graisse usagée, trace de corrosion) et passer un peu de lubrifiant sur les axes.
- Eviter les empannages intempestifs qui usent prématurément les écoutes et les points d'ancrage.

DRISSES

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

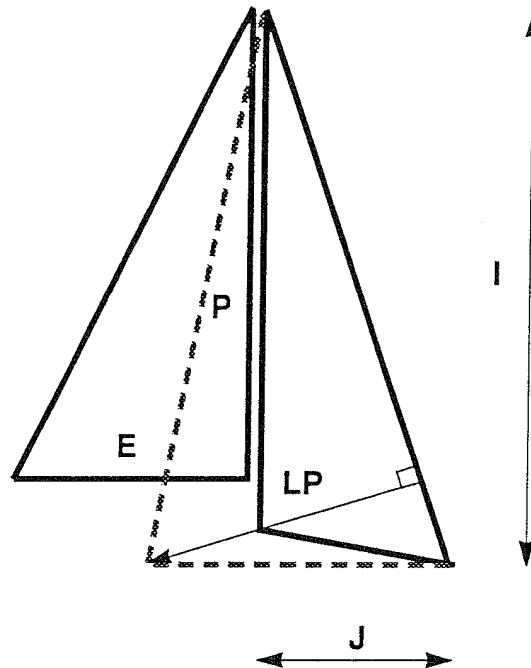
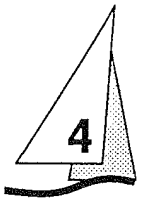
RUNNING RIGGING

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

HALYARDS

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

VOILES SAILS



I = 10,10 m
J = 2,88 m
P = 10,25 m
E = 3,50 m
L = 4,32 m

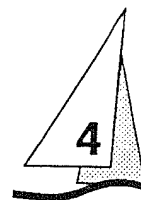
Vent réel <i>Real wind</i>		Près <i>Closehauled</i>	Largue <i>Reaching</i>	Vent arrière <i>Running</i>
Force	Nds/Knts			
1-2	00-10	GV génois Main genoa	GV génois Main genoa	GV spi Main spinnaker
3-4	11-16	GV génois roulé 10 % Main furled genoa 10%	GV génois Main genoa	GV spi ou génois tangonné Main spi or poled genoa
5-6	16-22	GV 1 ris génois roulé 30 % Main reef 1 furled genoa 30%	GV génois roulé 10 % Main furled genoa 10%	GV génois roulé 10 % Main furled genoa 10%
6-7	23-30	GV 2 ris génois roulé 50 % Main reef 2 furled genoa 50%	GV 1 ou 2 ris génois roulé 30 % Main reef 1 or 2 furled genoa 30%	GV 1 ou 2 ris génois roulé 30 % Main reef 1 or 2 furled genoa 30%
7-8	31-39	GV 2 ou 3 ris TMT Main reef 2 or 3 stormjib	GV 2 ris génois roulé 50 % Main reef 2 furled genoa 50%	GV 2 ris génois roulé 50 % Main reef 2 furled genoa 50%
8	40	GV 3 ris TMT Main reef 3 stormjib	GV 3 ris TMT Main reef 3 stormjib	TMT Main reef 3 stormjib

Ce tableau est approximatif et est à adapter en fonction de l'état de la mer et des compétences de l'équipage.

This figure has to be adapted according to the weather conditions and the crew abilities.

VOILES

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



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

NETTOYAGE ET ENTRETIEN

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

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

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

SAILS

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

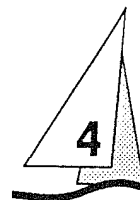
- *Set the sails properly at sea in order to achieve the optimum adaptation to the forces to be taken and reduce harmful stresses on the fabrics.*
- *Avoid wear and tears by means of chafing pieces on pointed accessories (spreaders, stanchions, etc.).*
- *Between two trips at sea, don't forget to slack 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 sail-maker.*

CLEANING AND MAINTENANCE

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

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

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



STOCKAGE / PLIAGE

Eviter de stocker une voile mouillée, elle moisirait.

- Voile classique de dimension moyenne:

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

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

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

PROTECTION

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

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

SAILS STOWAGE/FOLDING

Avoid storing wet sails to obviate fungus.

- *Average size conventional sails:*

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

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

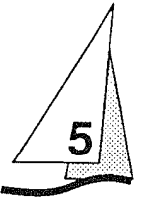
Don't fold the sail systematically: roll the sail up or store it in a long-shaped bag instead.

PROTECTION

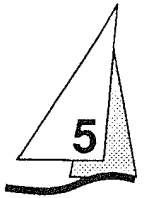
UV rays are harmful to polyester and nylon. Where the sails remain on the mast, even for 24 hours, they must be protected by a cover or special fabric on rolled-up leeches and feet.

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

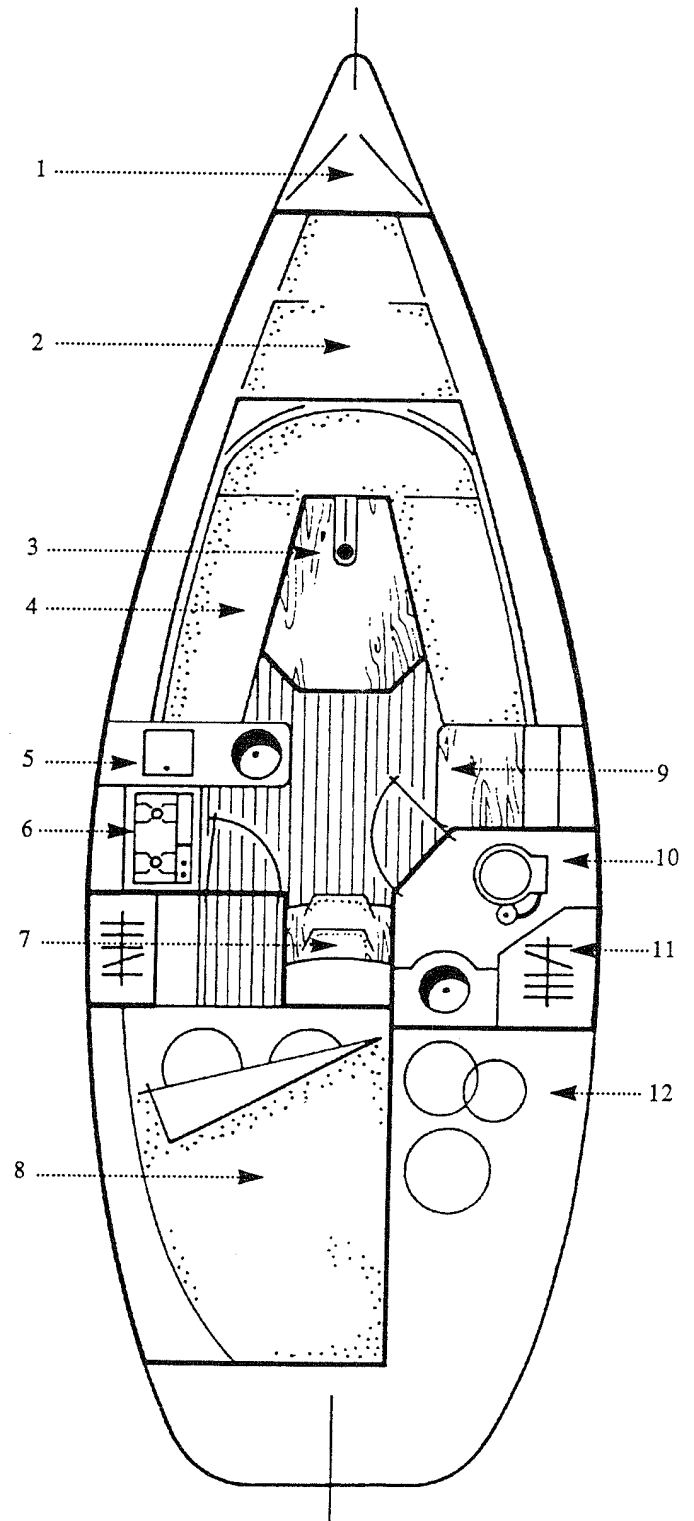
A MÉNAGEMENTS INTÉRIEURS



EMMENAGEMENTS ACCOMODATIONS



- 1- Baille à mouillage
Anchor locker
- 2- Couchette double transformable
Convertible double berth
- 3- Table de carré escamotable
Removable saloon table
- 4- Banquette de carré, rangements
Saloon settee, stowage locker
- 5- Plan de cuisine avec glacière & évier
Galley work surface with icebox & sink
- 6- Réchaud à gaz
Gaz gimballed
- 7- Descente, accès moteur
Companionway, engine access
- 8- Cabine arrière avec penderie
Aft cabin with hanging locker
- 9- Table à carte avec tableaux de bord
Chart table with dash board
- 10- Salle d'eau avec WC marin
Washroom with sea toilet
- 11- Placard à cirés
Hanging locker for jackets
- 12- Coffre de rangement, soute à voile
Stowage locker, sails hold

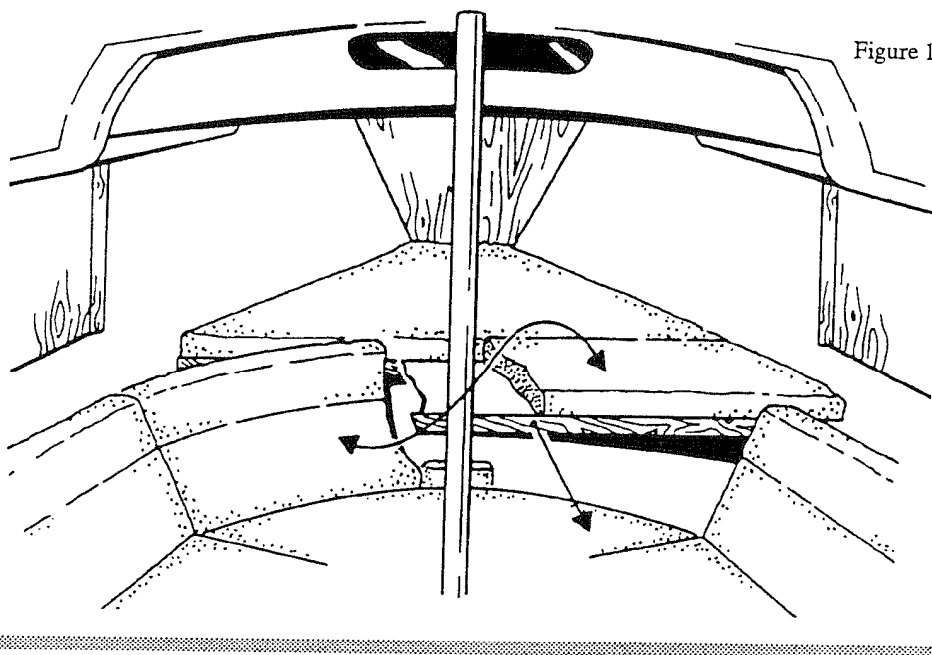
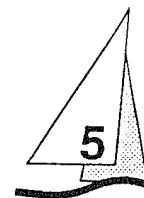


LES EMMENAGEMENTS

COUCHETTE AVANT

Pour la nuit, installer le lit breton comme suit (figure 1):

- Retirer le coussin de dossier central du carré en "U",
- Tirer le plateau de la couchette vers vous,
- Repositionner le coussin sur le plateau, bonne nuit!

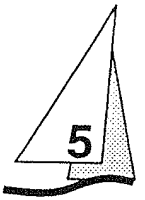


ACCOMODATIONS

FORWARD BERTH

Proceed as follows to extend the forward bunk for night time (figure 1):

- *Remove the central back cushion of the saloon,*
- *Slide the bunk plate to the aft,*
- *Install the cushion onto the bunk plate, good night!*



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.

TISSUS:

PRECAUTION

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

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

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

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

PRECAUTION

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

MAINTENANCE

RECOMMENDATIONS:

*Use the less cleaner products as possible and do not thrown them out in the sea.
Clean preferably your boat on shore.*

INSIDE:

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

FABRICS

PRECAUTION

Mark up each cover and foam cushion on dismantling.

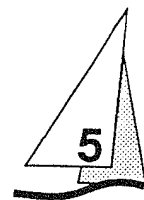
- *Coated or PVC fabrics:*

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

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

PRECAUTION

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



- Jacquard 100% polyester / Dralon:

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

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

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

- Jacquard coton:

Nettoyer à sec.

Ne pas repasser.

Ne pas employer de chlore.

Détacher avec de l'essence rectifiée.

- Alcantara

Laver à l'eau tiède avec un savon neutre.

Laisser sécher naturellement.

Nettoyer à sec au Perchloréthylène.

TACHES:

Oter le maximum de la tache dès que possible à l'aide d'une lame de couteau en agissant du bord vers le centre.

Tamponner à l'aide d'un chiffon propre.

Détacher avec un solvant à l'aide d'un chiffon propre (ne jamais verser le solvant directement sur la tache).

Frotter avec un chiffon propre et sec, puis broser le tissu à contresens.

Passer l'aspirateur lorsque le tissu est sec.

- 100% polyester Jackard/Dralon:

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

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

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

- Cotton Jackard:

Dry cleaning,

Do not iron,

Do not use chlorine,

Remove stains with fractionated petrol.

- Alcantara:

Wash in lukewarm water with neutral soap,

Allow to dry,

Dry clean with perchlorethylene.

STAINS:

Remove as much of the stains as possible with a knife blade moving from the edge towards the center,

Dab with clean rags,

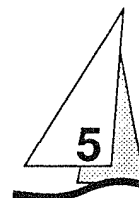
Remove the stain using clean rags and a solvent (never pour solvent directly over the stains),

Rub with a clean and dry rag, then brush the fabrics against the pattern,

Clean with a vacuum cleaner when dry.

VERNIS INTERIEUR:

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



RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN

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

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

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

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

INSIDE VARNISH:

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

RECOMMENDATIONS / MAINTENANCE

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

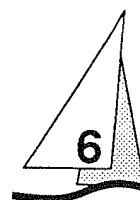
The relevant data sheets are available at our agents who can obtain the information from our company.

The interior maintenance products selected by JEANNEAU are as follows:

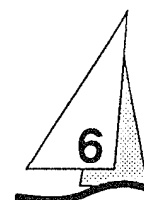
- *Two finish products for inside linings (skaï, varnishes etc.),*
- *One renovating concentrate for inside (this is a cleaner for textile, clothes, planking etc.).*

PLOMBERIE

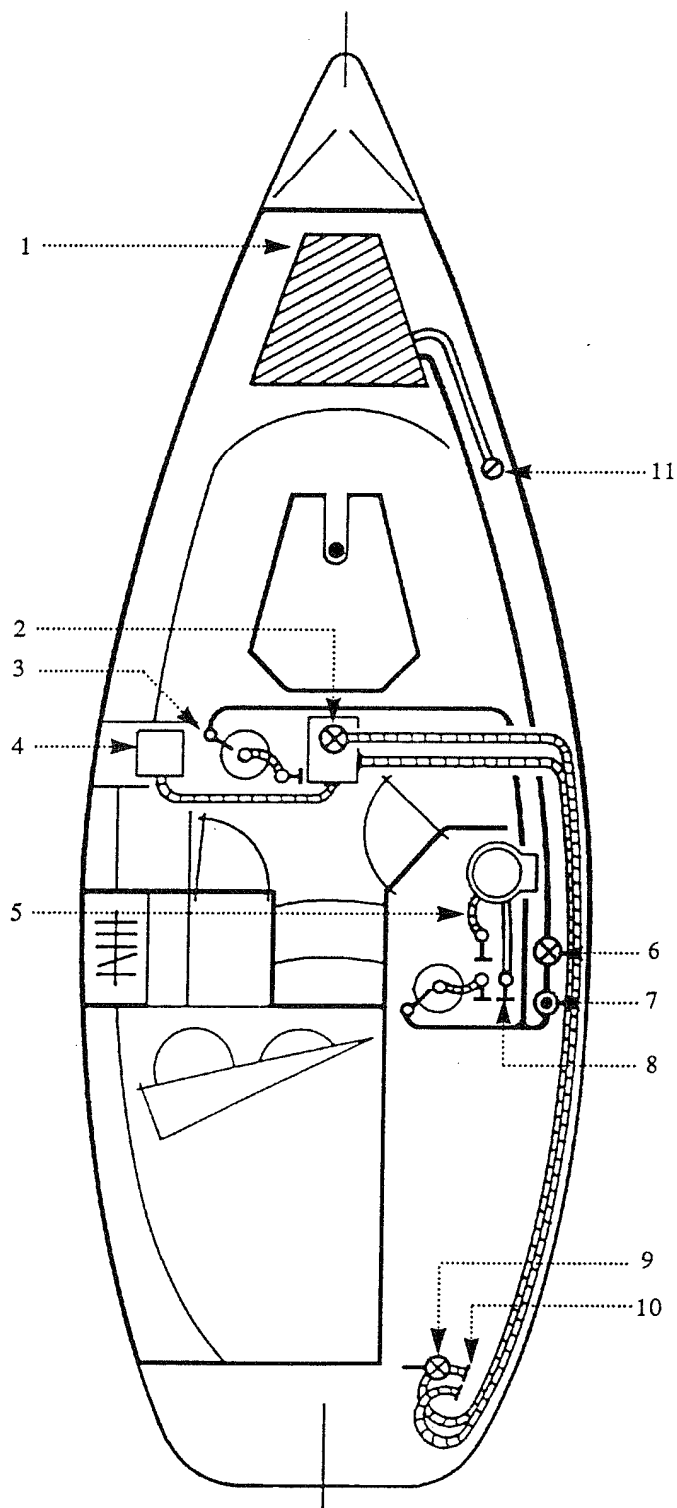
PLUMBING



CIRCUIT D'EAU DOUCE FRESH WATER SYSTEM



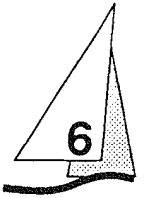
- 1- Réservoir
Water tank
- 2- Pompe de cale électrique
Electric bilge pump
- 3- Robinet d'eau sous pression
Water pressure tap
- 4- Glacière, évacuation dans le puisard
Icebox, drainage in sump
- 5- Tuyau d'évacuation, passe-coque avec vanne
Drainage hose, seacock with valve
- 6- Groupe d'eau sous pression
Water pressure unit
- 7- Vase d'expansion
Accumulator tank
- 8- Prise d'eau de mer, passe-coque avec vanne
Sea water inlet, seacock with valve
- 9- Pompe manuelle de cale (cockpit)
Manual bilge pump (cockpit)
- 10- Passe coque, évacuation de cale
Seacock, bilge drainage
- 11- Nable de remplissage
Deck filler



GAZ

(voir chapitre 9: sécurité)

Ne pas oublier de fermer le robinet du détendeur hors-utilisation du réchaud.



REPLISSAGE DU RESERVOIR D'EAU

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

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

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

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

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

RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN:

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

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

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

Pour l'hivernage, consulter le chapitre 11.

GAS

(see section 9: safety)

Do not forget to shut off the pressure reducing valve when not using the gimbaled.

WATER TANK FILLING

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

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

RECOMMENDATION / MAINTENANCE:

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

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

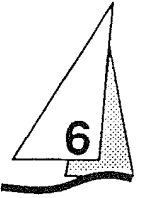
Inspection ports are provided on tanks through which internal cleaning can be performed.

Refer to section 11 for winter precautions.

CIRCUIT D'EAU DOUCE

PRECAUTION

Ne jamais faire fonctionner l'appareillage de circuit d'eau lorsque le réservoir est vide sous peine de détérioration du matériel électrique.



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 la pompe électrique ou la pompe manuelle de cockpit.

RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN:

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

FRESH WATER SYSTEM

PRECAUTION

Never run the water system if the tank is empty to avoid damaging the electrical equipment.

WATER DISCHARGE

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

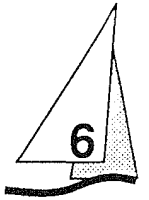
All floors include water courses (limber holes). (A waterproof carter under the engine receive the possible oil leaks)

A main sump located above the ballast collects the water from the floor and is drained by the 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 clamps and hose pipe couplings and seals for condition. Ensure regularly that the bilge and strum-boxes are perfectly clean. If one pump should be running while all water supplies are shut, switch the power off immediately. Check the water system and eliminate the breakdown.

FONCTIONNEMENT DES EQUIPEMENTS SANITAIRES



UTILISATION DES W.C. MARINS:

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

UTILISATION DU LAVABO ET DE L'EVIER:

- Les vannes et les robinets doivent être refermés après utilisation.

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 alors nécessaire.

SANITARY APPLIANCES OPERATION

TOILET OPERATION

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

WASH BASIN AND SINK OPERATION

- *The valves and cocks should be closed after use.*

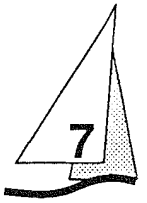
RECOMMENDATIONS:

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

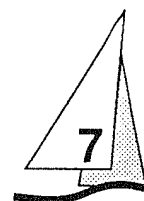
Waste water rejection is restricted in some country or marina; Holding tank is also necessary.

CIRCUITS ÉLECTRIQUES

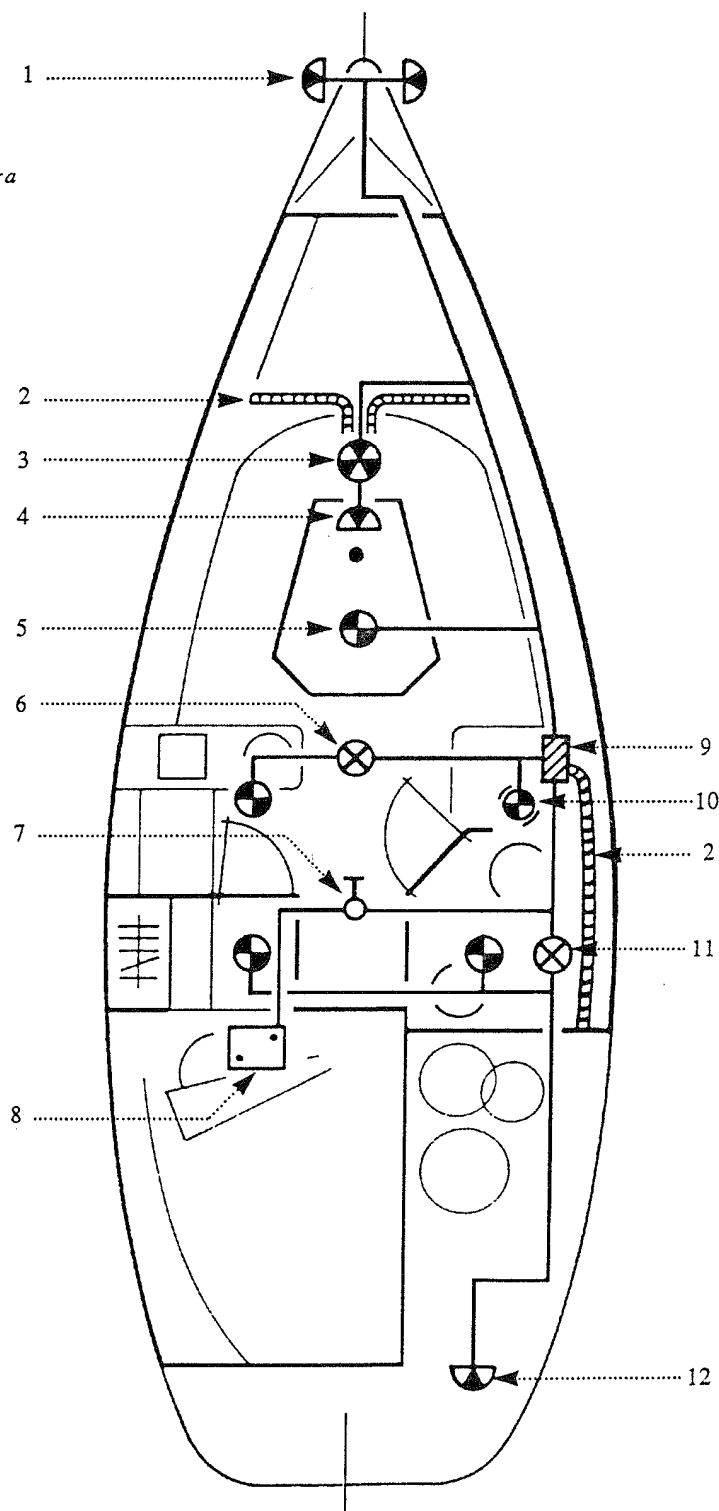
WIRING

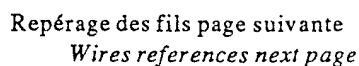


INSTALLATION ÉLECTRIQUE (Standard) **ELECTRIC INSTALLATION (Standard version)**

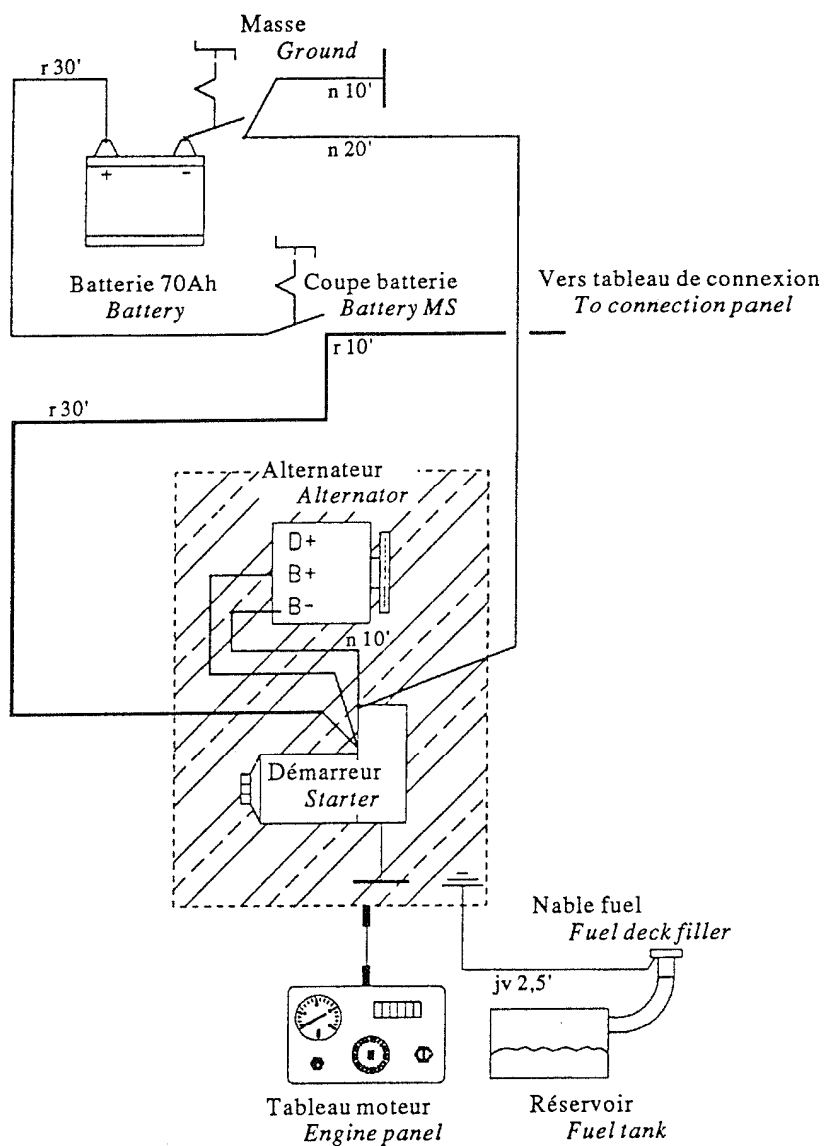
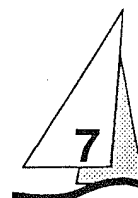


- 1 - Feux de navigation
Navigation lights
- 2 - Gaine électrique pour option
Electric sleeve for optional extra
- 3 - Feu de mouillage
Mooring light
- 4 - Feu de hune
Steaming light
- 5 - Plafonnier
Ceiling light
- 6 - Pompe de cale électrique
Electric bilge pump
- 7 - Coupe-batterie
Battery master switch
- 8 - Batterie
Battery
- 9 - Tableau de connexion
Connection panel
- 10 - Spot orientable
Adjustable spotlight
- 11 - Groupe d'eau
Water pressure unit
- 12 - Feu de poupe
Stern light



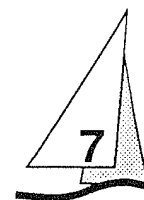


CIRCUIT PUISSANCE POWER CIRCUIT



REPERAGE DES FILS WIRES REFERENCES

Couleur du fil Wire color	B	bleu / blue
Section du fil (mm2) Wire section (mm2)	Bl	blanc / white
Numéro du fil Wire number	Gr	gris / grey
	J	jaune / yellow
	M	marron / brown
	N	noir / black
	Or	orange
	R	rouge / red
	Vi	violet / purple
OU/ OR		
Section du fil (mm2) Wire section (mm2)		
Couleur du fil Wire color		



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

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

Un réseau de gaines est disponible afin de pouvoir compléter l'équipement du bateau.

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

COUPE-BATTERIE

Le coupe-batterie est situé dans la descente (figure 1).

La mise sous tension s'effectue en tournant le coupe-batterie. Il alimente les circuits moteur et le circuit de bord.

PRECAUTION

Fermer le coupe-batterie lorsque le bateau est inoccupé.

OPERATION

The electrical switchboard does not require any routine maintenance.

In case an electrical unit should not be energized,

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

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

Special sleeves are available to complement the boat's equipment (refer to drawing).

Never install electronic instruments or repeaters less than 1.50m away from the radio loudspeakers.

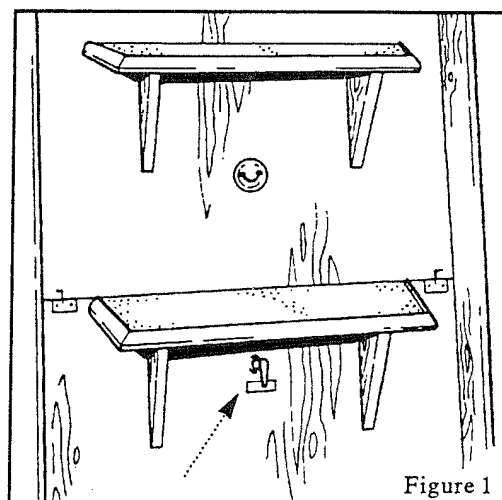


Figure 1

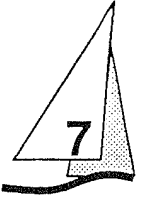
BATTERY MASTER SWITCH

The master switch is located in the companionway (figure 1).

Turn the master switch on to energize the system. The master switch energize the engine and house electrical systems.

PRECAUTION

Shut the master switch if the boat is unattended.



BATTERIE

Les circuits électriques sont alimentés par une batterie d'une capacité de 70 A/h (12V.). Elle est située sous la couchette double arrière.

La charge de la batterie s'effectue au moyen de l'alternateur accouplé au moteur. Il est indispensable pour assurer une durée de vie correcte à la batterie, de la maintenir en état de charge suffisante. Profiter de vos séjours à quai pour utiliser un chargeur (option) afin de commencer la navigation avec une batterie correctement chargée. Ne jamais décharger pas la batterie au-delà de 70% de la capacité nominale.

RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN:

- Maintenir la batterie propre et sèche 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.

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, après l'avoir inséré dans les passe-fils en avant du pied de mât.

BATTERY

The electrical systems are energized by one 70 A/h (12V) battery, located under the aft double berth.

*The engine driven a.c. generator is used to charge the battery.
Use a battery charger (optional extra) during shore stay in order to sail off with properly charged battery.
Never drained beyond 70% of the rating, to ensure a satisfactory service life.*

RECOMMENDATION / MAINTENANCE:

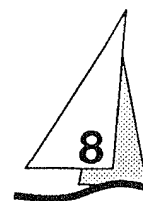
- *Keep the battery clean and dry to obviate premature wear,*
- *Check regularly the electrolyte and top up with distilled water if required,*
- *Check the acid degree in the battery after extended idle time,*
- *Secure and smear regularly the terminals with petroleum jelly.*

MAST HARNESS CONNECTION

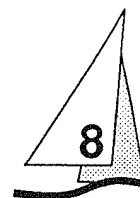
*Connect the harness after installation of the mast.
Access to the harness can be gained through the pillar boxing in the forward cabin, after inserting them in the cables outlets in front of the mast step.*

MOTEUR DIESEL

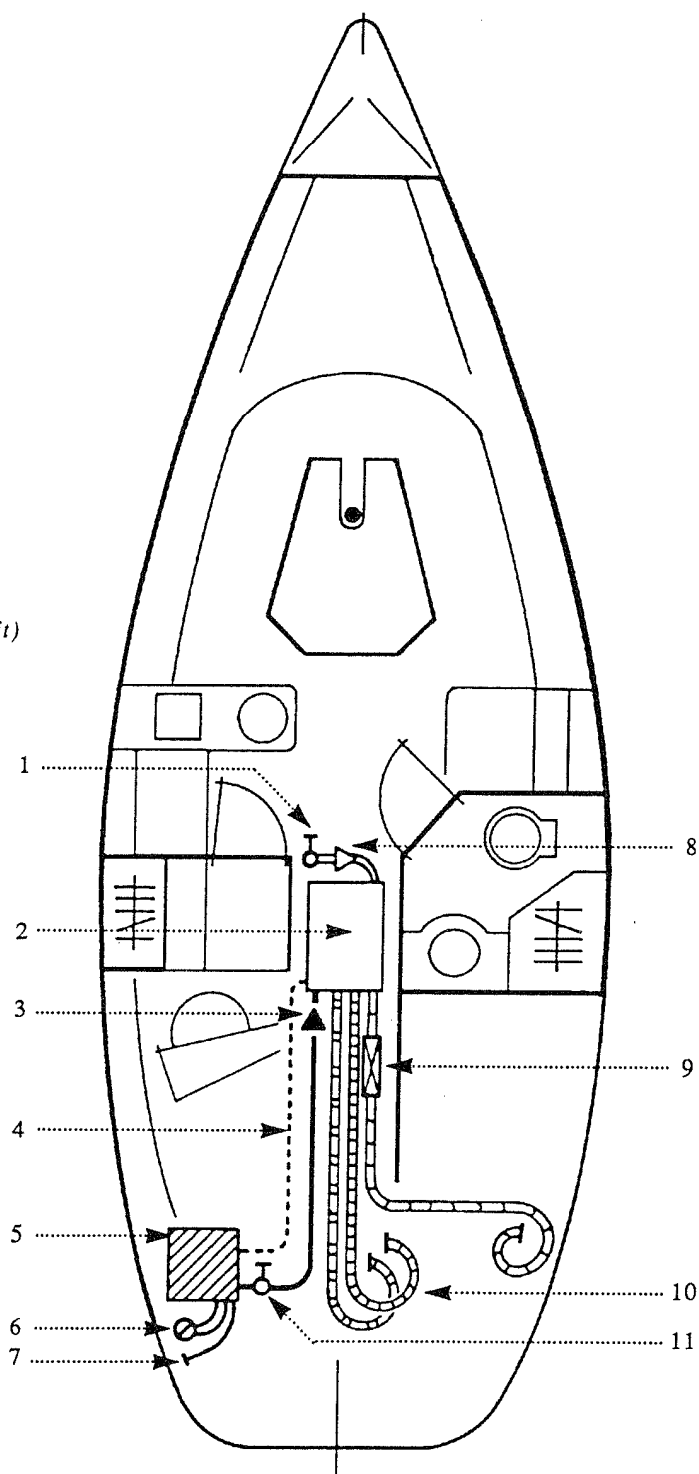
DIESEL ENGINE

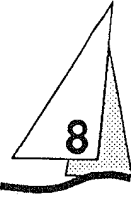


INSTALLATION MOTEUR ENGINE INSTALLATION



- 1 - Prise eau de mer
Sea water inlet
- 2 - Moteur
Engine
- 3 - Préfiltre décanteur
First-stage filter
- 4 - Canalisations de retour fuel
Fuel return hose
- 5 - Réservoir de fuel rotomoulé
Roto-molded fuel tank
- 6 - Nable de remplissage en carburant
Fuel deck filler
- 7 - Event avec col de cygne
Vent with swan neck
- 8 - Filtre eau de mer
Sea water filter
- 9 - Pot d'échappement
Exhaust muffler
- 10 - Aération de cale moteur (cockpit)
Engine compartment air ventil. (cockpit)
- 11 - Vanne de sectionnement du circuit de fuel
Fuel circuit valve





RESERVOIRS DE CARBURANT

REPLISSAGE:

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

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

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.

Le niveau de carburant se lit directement par une trappe située dans la cabine arrière.

FUEL TANKS

FILLING

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

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

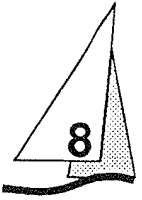
DANGER

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

RECOMMENDATION / MAINTENANCE:

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

Read the fuel gauge via an access cover located in the aft cabin.



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

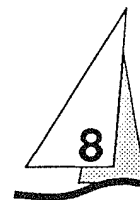
Water results either from the condensation in an insufficiently filled tank, or seeps in through the mislocked filler plug or through a damaged seal.

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

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

Undo (but do not remove) the knurled screw at the base of the settling bowl, allow to flow into a tray until clean, 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 carefully the brochure which includes detailed hints about the engine operation and how to run it properly.

PRECAUTION

Never run the engine if the boat is dry-docked.

ENGINE SEA VALVE

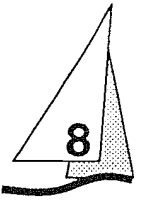
The engine sea valve ensures a critical duty in the engine operation and, therefore, the strainer must be brushed whenever the ship is docked and kept clean and free from clogging or anti-fouling paint.

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

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

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

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, il est impératif d'actionner celle-ci avant de couper le contact à clé.

DIESEL:

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

RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN:

- Se reporter à la notice du constructeur fournie avec le bateau.
- Veiller à tout risque d'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,
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 need enough fuel.*

RECOMMENDATIONS / MAINTENANCE:

- *Refer to the manufacturer's brochure supplied with the boat.*
- *Look after all eventual risk of oil or fuel leaks. Check the exhaust gaz colors.*

TABLEAU DE BORD / LEVIER DE COMMANDE

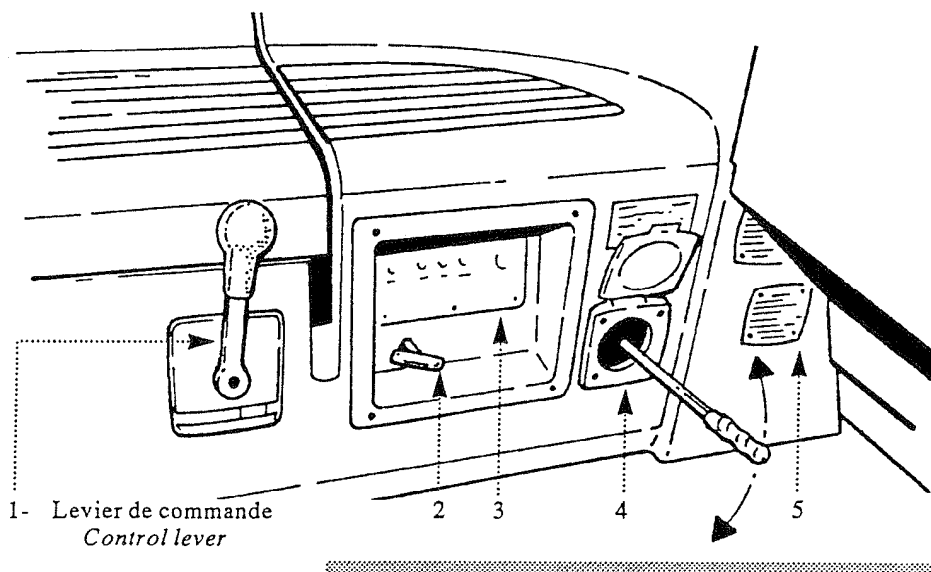
Le tableau de bord rassemble toutes les fonctions de contrôle du moteur. Il ne nécessite pas de précaution particulière (voir notice du moteur).

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.



- 1- Levier de commande
Control lever
- 2- Tirette de stop
Stop pull
- 3- Tableau de bord
Dash board
- 4- Pompe manuelle de cale
Manual bilge pump
- 5- Aération cale moteur
Engine compartment vent.

DASH BOARD / CONTROL LEVER

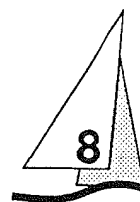
All engine controls are located on the dash board, which does not require any special precautions (refer to engine brochure).

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 engine-powered; Respect speed-limits.

Set the lever Astern to lock the propeller when sailing.



LIGNE D'ARBRE

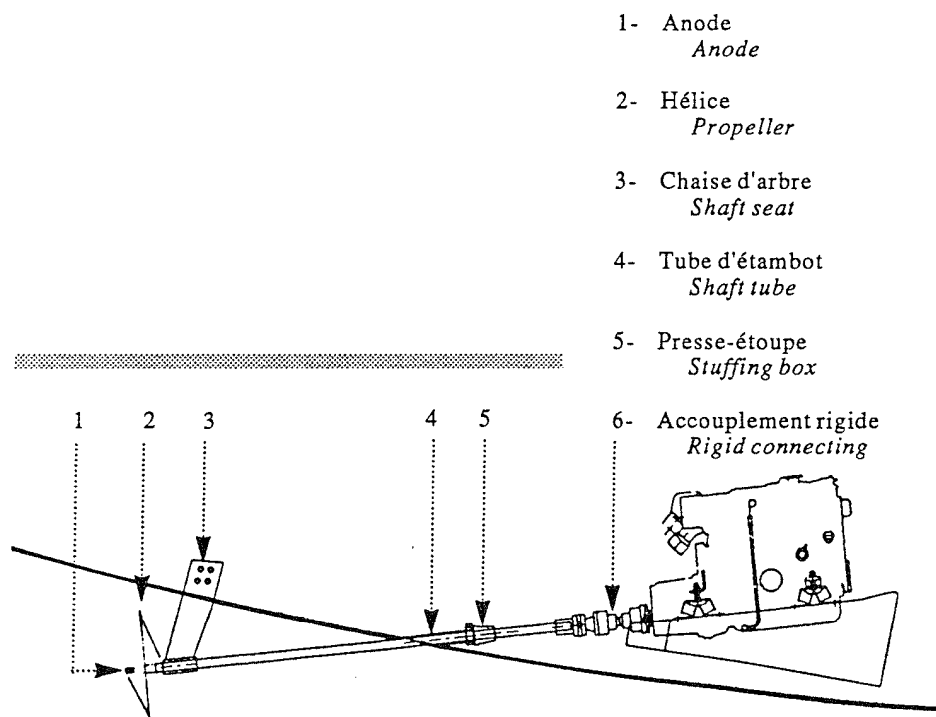
L'hélice livrée de série avec votre bateau est la synthèse d'essais exécutés en collaboration avec le fabricant du moteur.

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.



SHAFTLINE

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

PRECAUTION

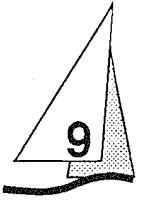
Don't change the propeller without specialist's advise.

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

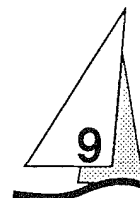
Access to the stuffing-box is gained through the central service trunk behind the engine. Lubricate the seal every 200 running hours, or at least once a year with 1cm³ of lubricant. After launching, discharge the air from the sleeve by pinching with fingers.

SÉCURITÉ

SAFETY



ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ



AVERTISSEMENT

L'inventaire des équipements de sécurité obligatoire, correspond à une catégorie d'homologation. Faites cet inventaire avant chaque départ; Votre Sun Odyssey 28.1 est homologué en catégorie 2.

RECOMMANDATION / RADEAU DE SURVIE

Le radeau de survie est situé dans le coffre de cockpit arrière.
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 GAZ

- Ne jamais laisser le réchaud fonctionner sans surveillance.
- 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.

PRECAUTION

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

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

SAFETY EQUIPMENTS

WARNING

*The safety equipments inventory, is in conformity with a category of classification. Check this inventory before each trip;
Your Sun Odyssey 28.1 classification is the Class 2.*

RECOMMENDATION / LIFE RAFT

The life raft is located in aft stowage locker. The locker shall never be padlocked at sea. The launching procedure is indicated on the raft and should be read carefully before taking to sea.

SAFETY DIRECTIONS CONCERNING THE GAS SYSTEM

- Never leave the gimbaled burning unattended.
- Regularly test the gas system for leaks. Shut the appliance valves and open the cylinder and check all connections for leaks with soapy water or a detergent solution. In case of leak, shut the cylinder valve and repair before using the cylinder again.

PRECAUTION

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

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

EXTINCTEUR

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

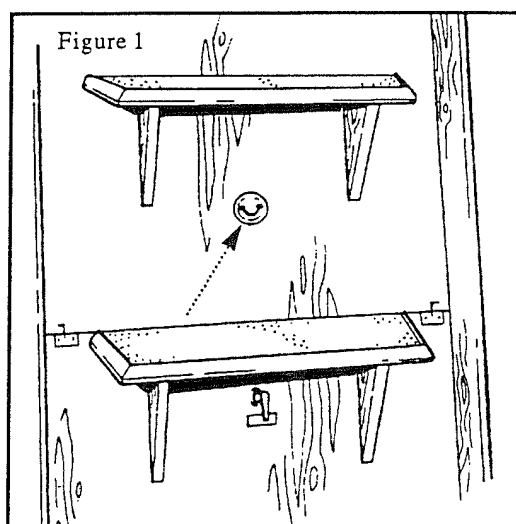
Le compartiment moteur est pourvu d'un orifice (figure 1) permettant de projeter à l'intérieur le produit extincteur sans qu'il soit nécessaire d'ouvrir les panneaux d'accès habituels.

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.



EXTINGUISHERS

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

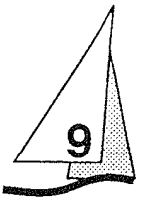
The engine compartment includes an aperture (figure 1) to inject the extinguishing agent without opening the normal access hatches.

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

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

PRECAUTION

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



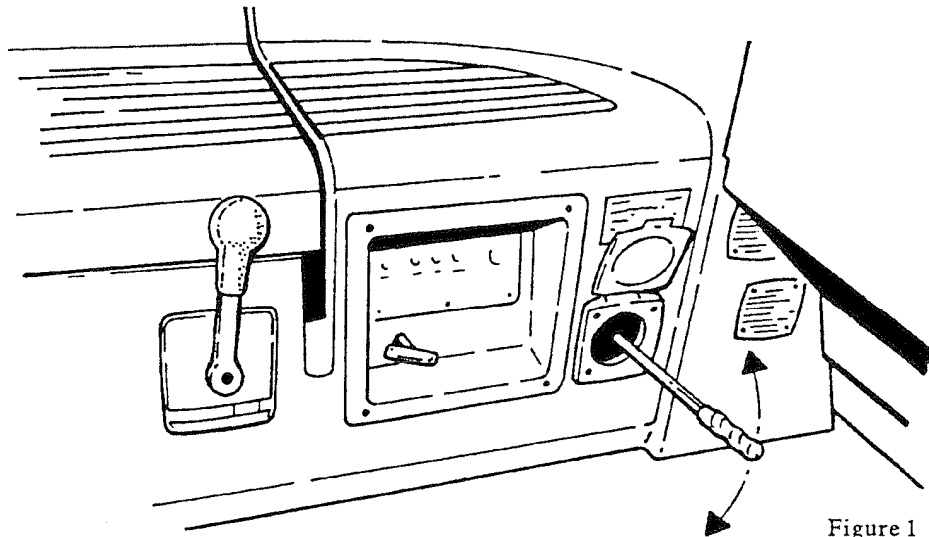
ASSECHEMENT

POMPE DE CALE ELECTRIQUE:

La mise sous tension de la pompe de cale électrique s'effectue au tableau électrique. Elle se déclenche automatiquement en cas de présence d'eau dans la cale.

POMPE DE CALE DE SECOURS:

La pompe de cale manuelle est située dans le cockpit.(figure 1)
Son bras de manoeuvre doit rester accessible en toute circonstance.



BILGE STRIPPING

ELECTRICAL BILGE PUMP

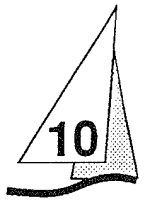
The electrical bilge pump can be energized from the electrical switch board.
The pump starts automatically if water should be present in the bilge.

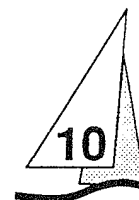
EMERGENCY BILGE PUMP

The manual bilge pump is located in the cockpit.(figure 1)
The control arm must be accessible permanently.

MISE A L'EAU

LAUNCHING





RECOMMANDATIONS DE MISE A L'EAU

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

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

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

AVANT LA MISE A L'EAU:

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

LAUNCHING HINTS

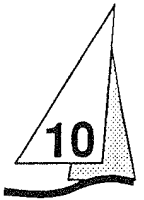
A lot of skill and care is required to launch your Jeanneau boat for the first time, since the satisfactory operation of all equipment will depend on the quality of many launching steps.

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

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

BEFORE LAUNCHING:

- *If the boat is fitted with a lock and speedometer, install the relevant fittings,*
- *Check the suction strainer for cleanliness,*
- *Check the reduction gear and engine oil level (refer to the engine maintenance manual). The engine cooling water drain corks must be shut,*
- *All optional accessories must be sealed off with paste,*
- *Retract the speedometer in its housing (this can be damaged by the handling belt)*
- *On-line engines: ensure that the node is in place and the nut is properly locked (the lock-washer must be folded back on the nut). The anode should not be painted,*
- *All sea suction and discharge valves must be shut (sink, wash basin, closets, engine).*



LEVAGE:

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

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

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

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

AVERTISSEMENT

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

APRES LA MISE A L'EAU:

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

HANDLING:

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

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

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

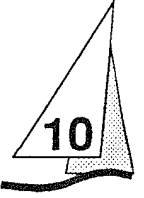
- *Hoist up gently and control the boat moves with the ropes.*

WARNING

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

AFTER LAUNCHING:

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



MATAGE

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

AVANT LE MATAGE:

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

AU COURS DU MATAGE:

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

MAST INSTALLATION

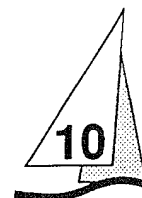
Proceed as follows to install or remove the mast on your own:

BEFORE INSTALLATION:

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

DURING MAST INSTALLATION:

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



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 4)
- Mettre le gréement sous tension (voir chapitre 4 pour le réglage).
- Introduire les câbles dans les passe-fils, replacer ces derniers et reconnecter les câbles électriques (voir chapitre 7 électricité).
- Vérifier méticuleusement que les axes de fixation des ridoirs sont bien bloqués et les protéger par du ruban adhésif.
- Remonter la bôme et repasser toutes les manoeuvres.

Reprendre le réglage du mât après quelques sorties.

DEMATAGE:

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

AFTER MAST INSTALLATION:

- Check the spreaders for security and position: they must always be above the horizontal,
- Lubricate all bottlescrews (refer to "Hints", chapter 4),
- Make the shrouds fast (refer to chapter 4 for "Settings"),
- Insert the wires in the cable glands, re-feed the cable glands and connect up the electrical cables (refer to chapter 7 "Electricity"),
- Carefully check that the bottlescrews securing pins are locked and protected by adhesive tape.
- Re-install the boom and refit all ropes,

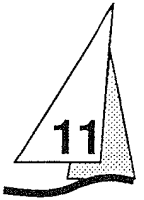
Adjust the mast again after a few trips out to sea.

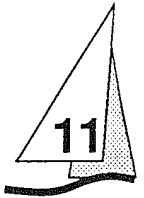
MAST DISMANTLING:

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

HIVERNAGE

LAYING UP AND WINTER PRECAUTIONS





La procédure d'hivernage se décompose en deux phases:

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, la bouteille de gaz.

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

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

2- PROTECTION ET ENTRETIEN

INTERIEUR:

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

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, gas cylinder.

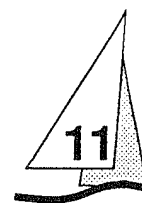
Mark up the safety equipment and check the expire dates; obtain immediate overhaul of the raft (Easter is the deadline after which it will be too late).

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

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 pipes with food-grade anti-freeze,*
- *Lubricate and shut all sea water valves and sea-cocks, rinse and drain the closets bowls and pumps in full,*
- *Retract the loch and speedometer heads, seal-off air inlets and install a dehydrator in the saloon and leave all doors open (cabins, lockers, wardrobes, ice-boxes),*
- *Leave the cushions in the outside for a long time and re-install in the boat in upright position to limitate contact surfaces.*



EXTERIEUR:

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

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

MOTEUR:

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

Quelques opérations majeures à exécuter:

A flot:

- Vidanger le circuit de refroidissement et le remplir avec du liquide antigel.
- Fermer 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:

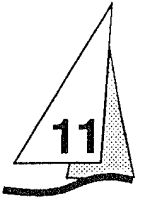
Engine winter lay-up shall be performed by a professional organization, and will not be the same if the boat remains afloat or ashore.

The following are a few major tasks:

Afloat:

- *Drain the cooling system and fill up 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:

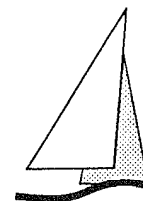
- Débarquer la batterie et les maintenir en charge d'entretien.
- Faire procéder à toutes les vidanges des circuits de refroidissement, d'échappement, d'huile et de combustible, et aux opérations d'hivernage prévues par le constructeur, sachant que le risque de gel est plus important lorsque le bateau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

Ashore:

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

NOTES PERSONNELLES

PERSONAL NOTES



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