

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

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

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

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

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

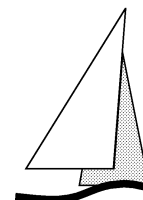
We share a common yearning for the sea. We, at Jeanneau as shipbuilders and you, who want to live your infatuation on the Seven Seas.

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.

This manual is designed in accordance with the ISO 10240 Standard requirements. This is a broad-line manual which may describe equipment or accessories, or address subjects which do not concern your boat; in case of doubt, you should check with the inventory submitted on the delivery of your boat.



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

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

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

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

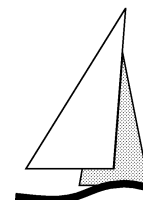
If this is your first boat or if you are changing to a boat type which is new to you, before "taking command", get some training into the boat control and sailing, to ensure your safety and comfort. Your dealer or international sailing association, or yacht club will be pleased to suggest local sailing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

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

INDEX

INDEX

5.1.2 iso 10240

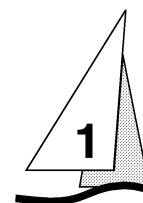


Mise à jour / *Update* : 01 / 2004

Chapitre 1	 ➤	page 4
Indice 0	GÉNÉRALITÉS & GARANTIE <i>GENERAL POINTS & WARRANTY</i>	
Chapitre 2	 ➤	page 12
Indice 0	SÉCURITÉ <i>SAFETY</i>	
Chapitre 3	 ➤	page 19
Indice 0	COQUE <i>HULL</i>	
Chapitre 4	 ➤	page 24
Indice 0	PONT <i>DECK</i>	
Chapitre 5	 ➤	page 30
Indice 0	GRÉEMENT ET VOILURE <i>RIG AND SAILS</i>	
Chapitre 6	 ➤	page 42
Indice 0	EMMENAGEMENTS <i>ACCOMODATIONS</i>	
Chapitre 7	 ➤	page 47
Indice 0	PLOMBERIE <i>PLUMBING</i>	
Chapitre 8	 ➤	page 57
Indice 0	CIRCUITS ÉLECTRIQUES (Plans et schémas en fin de chapitre) <i>WIRING (Drawings at the end of chapter)</i>	
Chapitre 9	 ➤	page 61
Indice 0	MOTORISATION <i>ENGINE</i>	
Chapitre 10	 ➤	page 69
Indice 0	MISE À L'EAU <i>LAUNCHING</i>	
Chapitre 11	 ➤	page 74
Indice 0	HIVERNAGE <i>LAYING UP AND WINTER PRECAUTIONS</i>	
NOTES PERSONNELLES	 ➤	page 78
<i>PERSONAL NOTES</i>		

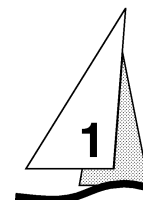
GÉNÉRALITÉS & GARANTIE

GENERAL POINTS & WARRANTY



VOTRE SUN ODYSSEY 29.2
YOUR SUN ODYSSEY 29.2

5.1 iso 10240



VERSION :

VERSION

DATE DE LIVRAISON :

DATE OF DELIVERY

NOM DU BATEAU :

NAME OF BOAT

NOM DU PROPRIETAIRE :

OWNER'S NAME

ADRESSE :

ADDRESS

N° DE SERIE :

SERIAL NUMBER

N° D'IMMATRICULATION :

REGISTRATION Nbr

N° DE CLEFS :

KEYS NUMBER

MARQUE DU MOTEUR :

MAKE OF ENGINE

N° DE SERIE DU MOTEUR :

ENGINE SERIAL Nbr

Votre agent :

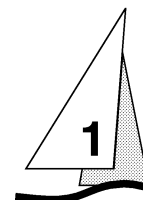
Your dealer:



CHANTIERS JEANNEAU, BP 529, 85505 Les Herbiers Cedex France
Tel (33) 02.51.64.20.20. Fax (33) 02.51.67.37.65. Telex Batoja 711383F

CARACTERISTIQUES SPECIFICATIONS

5.1.3, 5.2 iso 10240



LONGUEUR HORS TOUT	8,80 m
<i>LENGTH OVERALL</i>	28'11"
LONGUEUR COQUE.....	8,50 m
<i>HULL LENGTH</i>	27'11"
LONGUEUR FLOTTAISON	7,70 m
<i>LENGTH ON WATERLINE</i>	25'3"
MAITRE BAU	2,98 m
<i>OVERALL BEAM</i>	9'9"
TIRANT D'EAU LEST QUILLARD.....	1,40 m
<i>DEEP FIN KEEL DRAFT</i>	4'7"
POIDS QUILLARD LEGE.....	2850 kg
<i>DEEP FIN KEEL WEIGHT</i>	6283 lbs
POIDS LEST STANDARD.....	1010 kg
<i>STANDARD KEEL WEIGHT</i>	2227 lbs
CAPACITE D'EAU	100 l
<i>WATER TANK CAPACITY</i>	26 US g
CAPACITE FUEL	45 l
<i>FUEL TANK CAPACITY</i>	12 US g
COUCHETTES	6
<i>BERTHS</i>	6
PUISSANCE MOTEUR	7 kw (9CV)
<i>ENGINE POWER RATINGS</i>	7 kw (9HP)
HOMOLOGATION.....	catégorie B
<i>CLASSIFICATION</i>	class B

VOILURE / SAIL

GRAND-VOILE	19,4 m2
<i>MAIN SAIL</i>	208 sq.ft.
GÉNOIS ENROULEUR	20,4 m2
<i>FURLING GENOA</i>	219 sq.ft.
SPINNAKER (Option).....	53,3 m2
<i>SPINNAKER (Optional extra)</i>	574 sq.ft.

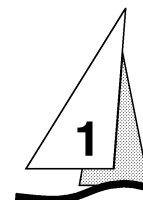
Catégorie B : "Au large des côtes"

Navire conçu pour des navigations au large des côtes, au cours desquelles les vents peuvent atteindre la force 8 et où la hauteur significative des vagues peut atteindre 4 m.
Les bateaux JEANNEAU sont homologués pour la Communauté Européenne par l'ICNN, organisme notifié n°0607.

Class B : "Off the coasts"

A boat designed for crossings off the coasts during which the winds may reach force 8 and in which the significant height of the waves may reach 4 m.
For the European Community, the JEANNEAU's boats are ICNN approved. The Institute for the Certification and Standardization in Ship Building is an acknowledged body Number 0607.

CONDITIONS GENERALES DE GARANTIE 5.7 iso 10240



Article 1

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

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

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

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

Article 2

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

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

GENERAL TERMS OF WARRANTY

Article 1

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

The acceptance of delivery by the Purchaser/user, without any reservation, is equivalent to the acceptance of the apparent condition of the boat, in pursuance to the provisions of articles 1642 of the Civil Code.

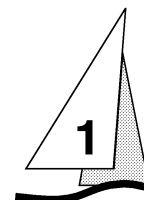
The terms of Warranty are engaged solely upon :

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

Article 2

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

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



Article 3

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

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

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

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

Article 4

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

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

Article 3

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

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

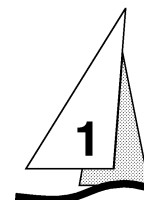
The Warranty Period shall start from the date of the first commissioning into service of the Boat, and at the latest from the last day of the model year in which the Boat was built, i.e. the 31st of August of sail year.

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

Article 4

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

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



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

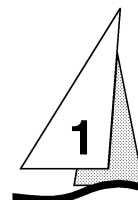
Article 5

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

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

Article 5

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



Article 6

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

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

Article 7

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

Article 6

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

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

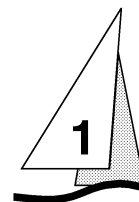
Article 7

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

PRÉCAUTION AVANT TOUTE RÉPARATION

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

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



DANGER

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



PRECAUTION BEFORE ANY REPAIR

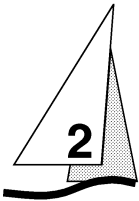
Contact your Jeanneau agent for best advising about products and materials when you want to execut some repairs for yourself.

*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.*

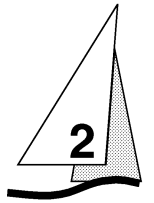
DANGER

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





ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ



AVERTISSEMENT

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

RECOMMANDATION / RADEAU DE SURVIE

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

Ce coffre ne doit jamais être cadenassé pendant la navigation.

La procédure de mise à l'eau est indiquée sur le radeau. Il est important d'en prendre connaissance avant de prendre le départ.

CONSIGNES DE SECURITE RELATIVES AU CIRCUIT GAZ

La bouteille de gaz se trouve dans le coffre de cockpit.

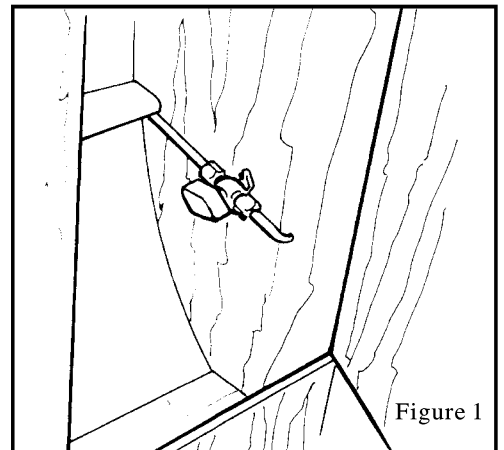
Type: "Camping-Gaz" (butane, pression de service: 10 kg/cm²)

- Fermer les vannes sur le circuit (dans la penderie de cabine arrière) et sur la bouteille quand les appareils ne sont pas utilisés.

Fermer immédiatement toutes les vannes en cas de danger.(fig1)

- Ne jamais laisser un appareil en fonctionnement sans surveillance.

- S'assurer que les vannes des appareils sont fermées avant d'ouvrir la vanne de la bouteille.



SAFETY EQUIPMENTS

WARNING

Check the security equipments inventory before each trip.

RECOMMENDATION / LIFE RAFT

The life raft is located in the cockpit 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 STOVE

The gas cylinder is located in the cockpit locker:

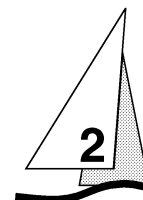
Type: "Camping-Gaz" (butane, duty pressure: 142 lbs per sq. inch)

- Shut the valves in the system (in the aft cabin hanging locker) and on the cylinder when the appliances are not in use.

Shut immediately all valves in case of hazard (fig.1),

- Never leave appliances burning unattended,

- Ensure that the appliances valves are shut before opening the cylinder,



- Tester régulièrement le système de gaz pour détecter d'éventuelles fuites. Vérifier toutes les connexions en utilisant une solution savonneuse ou solution de détergent, en fermant les vannes des appareils et en ouvrant la vanne de la bouteille. Si une fuite est détectée, fermer la vanne de la bouteille et réparer avant toute nouvelle utilisation. Il convient que les réparations soient effectuées par une personne compétente.

AVERTISSEMENT

Ne pas utiliser de solution contenant de l'ammoniaque.
Ne jamais utiliser de flamme pour détecter les fuites.
Ne pas fumer ni utiliser de flamme nue pendant le remplacement de la bouteille de gaz.

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

- Ne pas utiliser le four ou le réchaud comme chauffage d'appoint.
- Ne pas obstruer les ouvertures de ventilation (grille de ventilation du panneau de descente).
- Ne jamais gêner l'accès rapide aux composants du circuit de gaz.
- Maintenir les bouteilles vides déconnectées et leurs vannes fermées.
- Maintenir les protections, couvercles, capots et bouchons en place.
- Stocker les bouteilles vides et de réserve sur le pont ou dans un coffre ventilé vers l'extérieur.
- Contrôler régulièrement et remplacer les tuyaux souples à la date prévue.
- Ne pas utiliser le compartiment de la bouteille de gaz pour le rangement d'équipement.

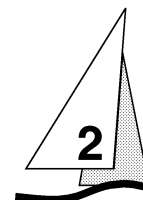
*- Regularly test the gas system for leaks.
Shut the appliance valves and open the cylinder and check all connections for leaks with soapy water or a detergent solution. In case of leak, shut the cylinder valve and repair before using the cylinder again.*

WARNING

*Never use an ammonia solution.
Never use a flame to test for leaks.
Do not smoke or use an open flame while replacing the gas bottle.*

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

- *Don't use the oven or cooker for make up eating*
- *Leave the ventilation openings unobstructed (grid in companionway) hatch*
- *Immediate access to the gas system components must be unobstructed at all times*
- *Empty cylinders must be disconnected and their valves must be shut*
- *Keep the protective covers, plugs and hatches in place*
- *Store the empty or spare bottles on the deck or in a locker, if ventilated towards the outside*
- *Regularly check and replace the rubber tubes at the due date*
- *Never use the gas cylinder compartment for storage of equipment.*



LUTTE CONTRE L'INCENDIE

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

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

Procédure en cas d'incendie de cale moteur :

- Arrêter le moteur.
- Couper l'alimentation électrique et l'alimentation en carburant.
- Projeter le produit extincteur par l'orifice.
- Attendre une minute.
- Ouvrir les panneaux d'accès pour procéder aux réparations.

PRECAUTION

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

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

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

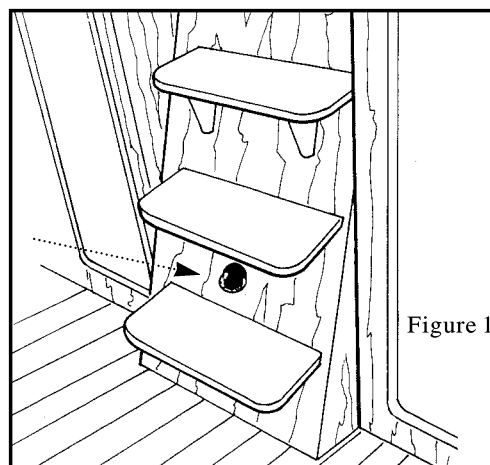


Figure 1

FIGHT AGAINST FIRE

The extinguisher 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 hatch.

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 hatch for access to repairs.

PRECAUTION

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

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

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

SUGGESTION D'EMPLACEMENT DES EXTINCTEURS

SUGGESTIONS TO SET THE EXTINGUISHERS

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

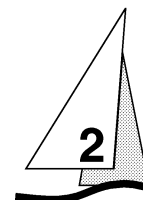
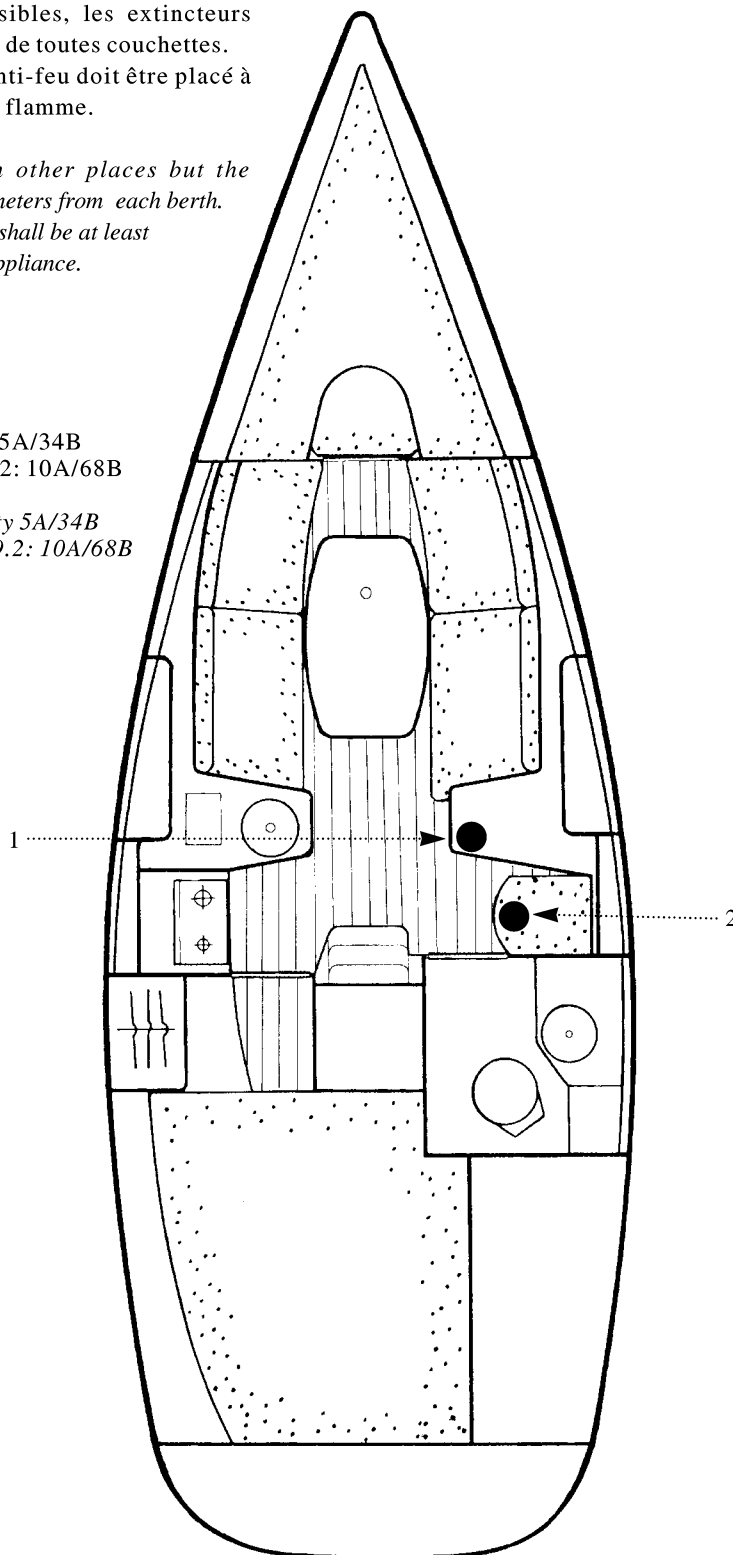
*It is possible to set them in other places but the extinguishers shall be at least 5 meters from each berth.
An extinguisher or a fire blanket shall be at least 2 meters from each open flame appliance.*

5.3.3 i) iso 10240

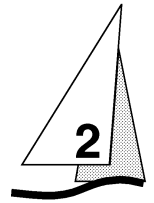
Extincteur, à l'unité, capacité mini 5A/34B
Besoin pour le SUN ODYSSEY 29.2: 10A/68B

*Extinguisher, minimum capacity 5A/34B
Need for the SUN ODYSSEY 29.2: 10A/68B*

- 1 - Sous table à carte
Under chart table
- 2 - Sous siège navigateur
Under nav. seat



AVERTISSEMENTS



A ne jamais faire:

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

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

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

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

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

AVERTISSEMENT

Les extincteurs au CO2 ne doivent être utilisés que pour combattre les feux électriques.

Pour éviter l'asphyxie,
évacuer la zone immédiatement après la décharge et aérer avant d'entrer.

WARNING



Never:

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

Keep the bilge clean and regularly check if there is fuel or gas vapor.

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

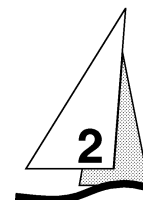
See to it that the curtains are not hanging loose close to the stoves or other appliances with an open flame.

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

WARNING

The CO2 extinguishers shall be used to fight against electric fires only.

In order to avoid suffocation, clear the area immediately after use
and air before entering.



ASSECHEMENT

POMPE DE CALE ELECTRIQUE:

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

POMPE DE CALE DE SECOURS:

La pompe de cale manuelle est située dans le cockpit.

Son bras de manoeuvre doit rester accessible en toute circonstance.

BARRE FRANCHE DE SECOURS (LORSQUE OPTION BARRE A ROUE)

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

Pour la mise en oeuvre de la barre franche:

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

BILGE STRIPPING

ELECTRICAL BILGE PUMP

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

EMERGENCY BILGE PUMP

The manual bilge pump is located in the cockpit.

The control arm must be accessible permanently.

EMERGENCY TILLER (IF STEERING GEAR IN OPTIONNAL EXTRA)

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

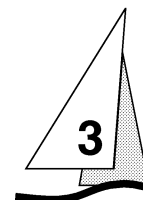
To operate the tiller, proceed as follows:

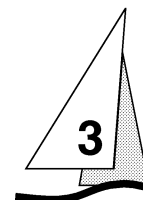
- *Unscrew with a winch handle the emergency tiller cover, located on the transom access,*
- *Engage the tiller in the rudder stock ensuring that it is fully home in the square.*

COQUE

HULL

5.3, 5.4, 5.5 iso 10240





CONSTRUCTION

Le Sun Odyssey 29.2 est construit en stratifié polyester 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 renforts aux emplacements des pièces d'accastillage.
La liaison pont-coque est réalisée par un collage et renforcée par la fixation du liston aluminium.

ENTRETIEN DE LA COQUE

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

Utiliser le moins possible d'agents de nettoyage, et ne pas les rejeter dans l'eau.

Nettoyer votre bateau à terre de préférence.

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

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

CONSTRUCTION

Sun Odyssey 29.2 is built of hand-laid GRP.

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 stiffeners in way of equipments. The deck-hull link is ensured by polyester sealant bonding and reinforced by the aluminium toe rail fixing.

HULL MAINTENANCE

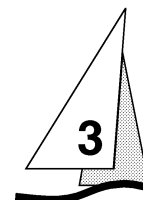
The equipment and materials of your boat were selected because of their performance and quality, and ease of maintenance; nonetheless, a minimum maintenance will be required to protect your boat from outside attacks (sun, salt, electrolysis...).

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. (see next page)

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



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

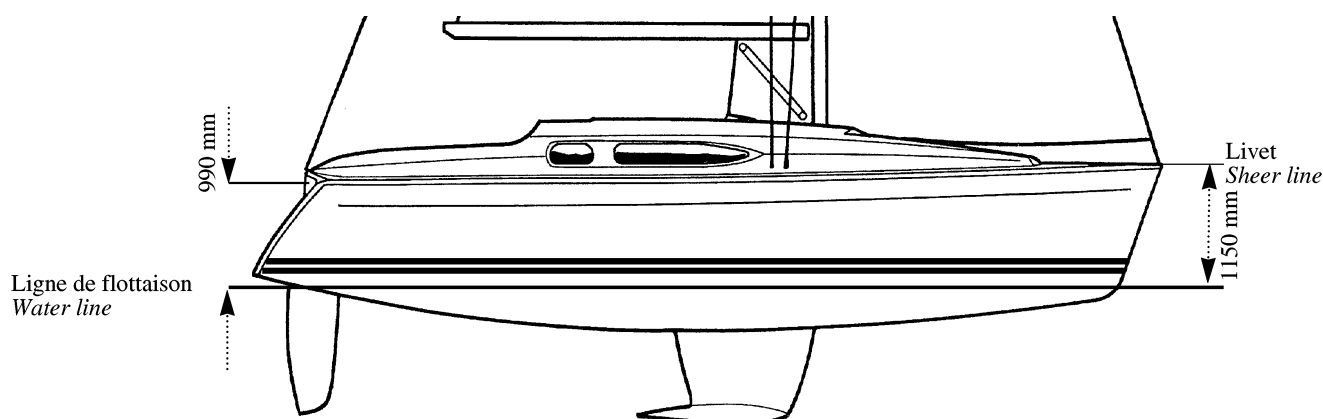
Un anti-fouling (sans étain) annuel permet d'éviter des carénages fastidieux et fréquents. Néanmoins une application époxydique est préconisée au préalable. A ce sujet, il faut rappeler que tout ponçage ou primaire avant anti-fouling est une agression pour votre gel-coat et entame sa fiabilité. Aussi,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

PRECAUTION

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



Surface immergée: 19 m² - (ces mesures s'entendent "bateau lège")
Wetted area: 204,5 sq.ft. - (these measurements are for "light boat")

DRY DOCKING (refer to section 10 for launching instruction)

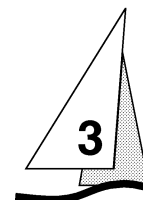
An annual application of tinless anti-fouling will spare time-consuming and frequent dry-docking. An epoxy coat is nonetheless recommended. In that respect, we must remind you that sanding or priming before anti-fouling are tantamount to attacking your gel-coat and impair its reliability. Therefore,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



NOTICE DE REPARATION DE GEL-COAT

PRECAUTION

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

PROPORTIONS:

Nos produits sont accélérés, il vous suffit d'ajouter le catalyseur (liquide incolore).

La proportion la plus courante est de 2%.

La prise en gel (temps de travail) est alors d'environ 1/2 heure, le durcissement est d'environ 10 heures.

MISE EN OEUVRE:

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

GEL-COAT REPAIR INSTRUCTION

PRECAUTION

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

MIXING RATIO:

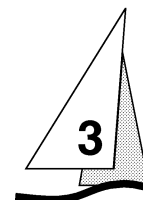
Our products include an accelerator, you just have to add the catalyst (colourless liquid).

The usual ratio is 2%.

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

APPLICATION:

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



STOCKAGE:

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

AVERTISSEMENT

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

NETTOYAGE DES OUTILS:

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

GEL-COAT STORAGE

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

WARNING

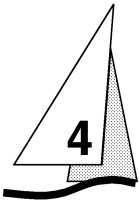
*The catalyst is a dangerous product and should not be left within children reach.
Avoid contact with the skins and mucosa.
In case of contact, wash with soapy water and rinse liberally.*

TOOLS CLEANING:

Clean all tools with acetone.

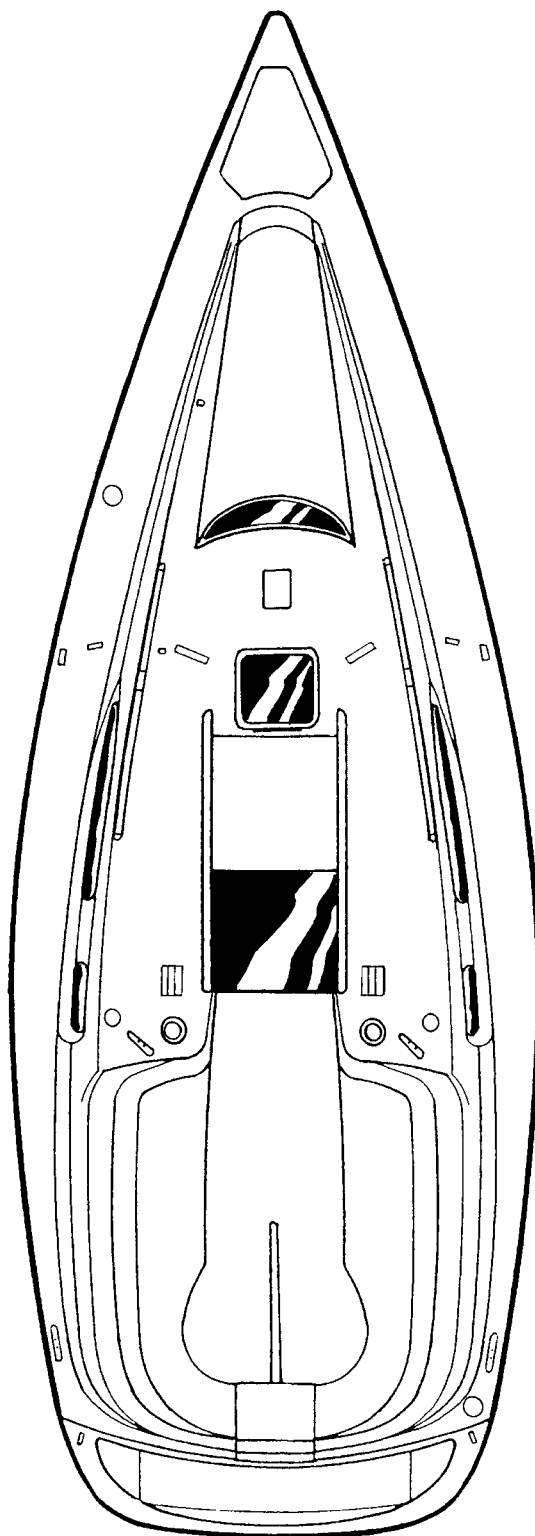
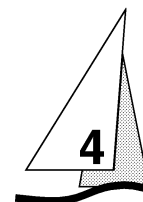
**PONT
DECK**

5.3, 5.4, 5.5 iso 10240



PLAN DE PONT
DECK LAYOUT

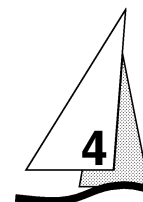
5.3.1 iso 10240



NAVIGATION

DANGER

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



AMARRAGE

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

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

DANGER

Ne pas chercher à arrêter le bateau à l'aide du pied, de la main ou d'une gaffe.



Après l'amarrage:

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

SAILING

DANGER

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



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,*

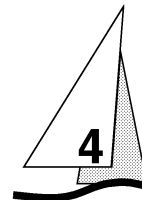
DANGER

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 ø 8 mm et câblot ø 14 mm. Il faut mouiller en règle générale au minimum 3 fois la profondeur d'eau.

PRECAUTION

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

MOUILLAGE 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 sans endommager hélice ou safran.

ENTRETIEN DU PONT

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

Nettoyer votre bateau à terre de préférence.

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

ACCASTILLAGE

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

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.

PRECAUTION

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.

DECK MAINTENANCE

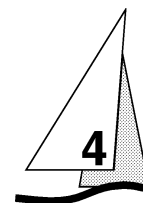
You are strongly advised to use only products similar to the ones that are included in the maintenance case you have been delivered with the boat.

Try to wash your boat on shore.

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

EQUIPMENT

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



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

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.

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 (do not use any solvent base products),*
- *Brighten up with soft rags soaked in paraffin oil,*
- *Use special polish paste adhering to remove scratches.*

WINCHES: RECOMMENDATIONS & MAINTENANCE

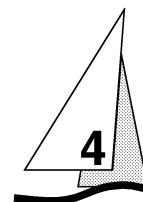
Avoid rope entanglement during winch handling. Don't leave loose ropes on the winches, instead fasten the ropes around cleats. Adjust the winches on receipt of the boat and rinse the winches regularly. Winches shall rotate freely and need being overhauled as soon as seizing becomes obvious.

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.



REGLAGE DES WINCHS SELF-TAILING (OPTION)

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

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

ENROULEURS

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.

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

ENTRETIEN

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

SELF-TAILING WINCHES ADJUSTMENT (OPTIONNAL EXTRA)

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

- To adjust the jaw width, depress and rotate the top ring counter-clockwise until it is fully opened,*
- Install the rope inside the jaw, then press on and rotate the jaw clockwise until the rope should catch into the winch,*
- In case of rope slippage, add one or more turns or lock up the top ring.*

FURLERS

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

Before sailing, hoist the genoa in a lull.

Secure the peak and halyard on the swivel-traveller, 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.

To hoist the main, proceed as for the genoa.

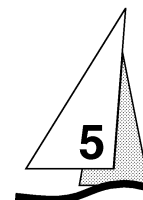
MAINTENANCE

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

GRÉEMENT ET VOILURE

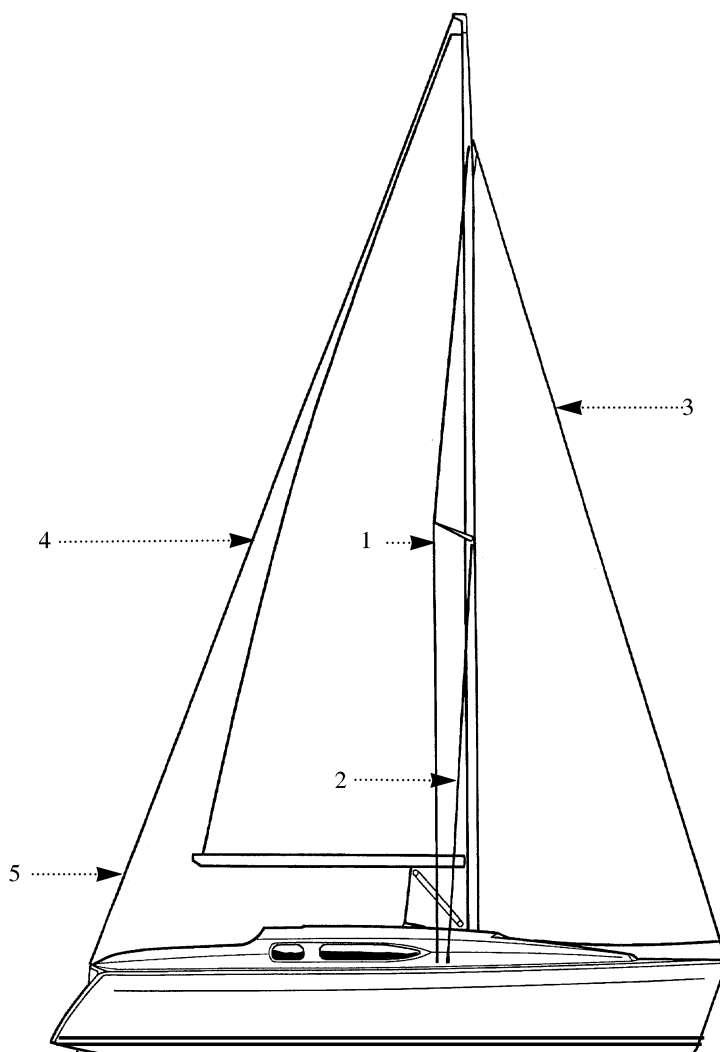
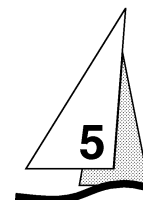
RIG AND SAILS

5.3, 5.4, 5.5 iso 10240



GRÉEMENT DORMANT

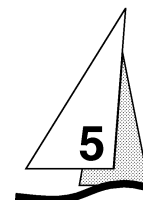
STANDING RIGGING



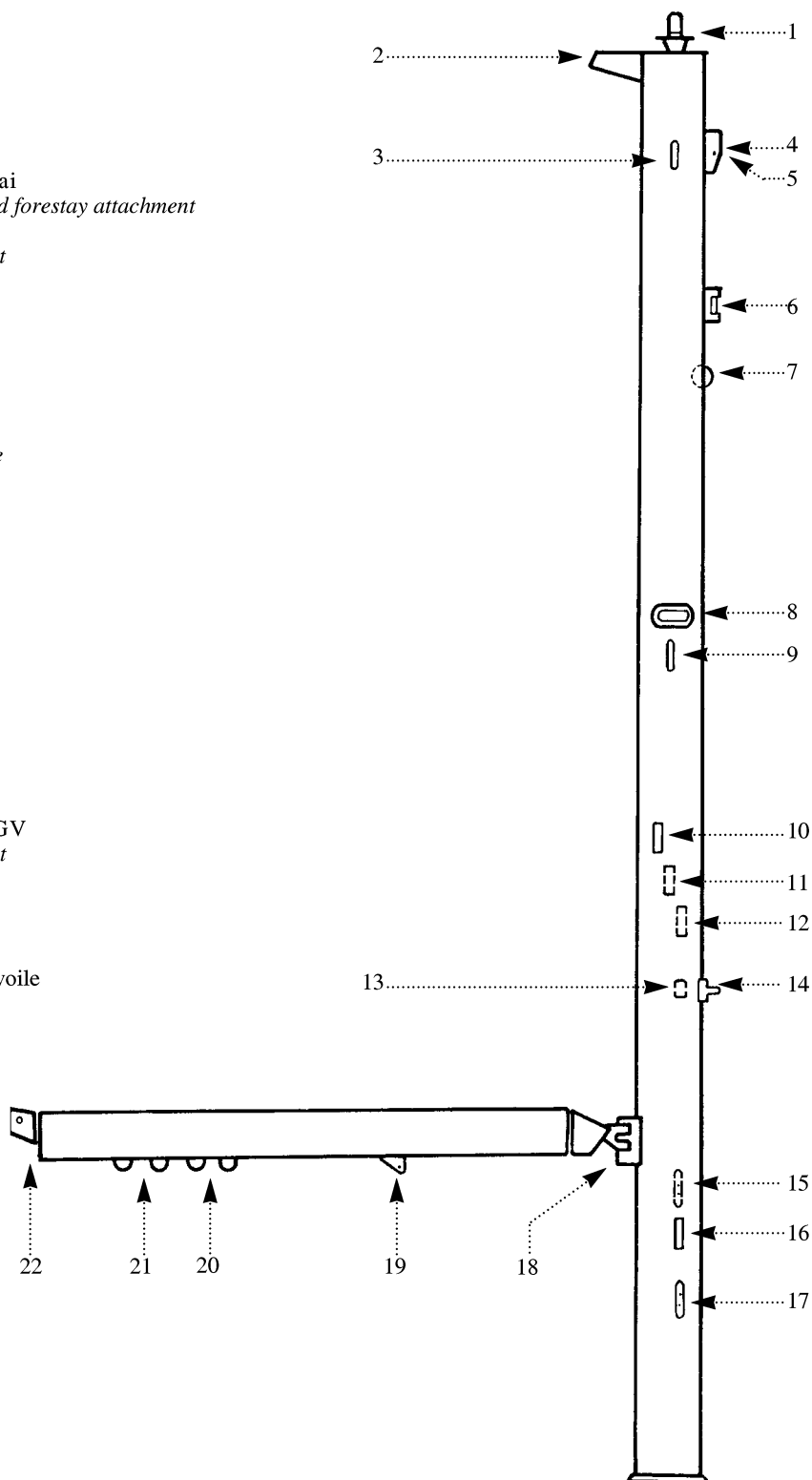
	Designation <i>Designation</i>	Nbr	Type	Taille (mm) <i>Size</i>	Long. (m) <i>Length</i>
1	Galhauban <i>Upper shroud</i>	2	monotoron <i>1x19 wire</i>	5	10,465
2	Bas-hauban Avt. <i>Forw. lower shroud</i>	2	monotoron <i>1x19 wire</i>	6	5,425
3	Etai <i>Forestay</i>	1	monotoron <i>1x19 wire</i>	5	10,715
4	Pataras <i>Backstay</i>	1	monotoron <i>1x19 wire</i>	4	9,440
5	Patte d'oie <i>Bridle</i>	2	monotoron <i>1x19 wire</i>	4	3,480

NOMENCLATURE MAT

MAST LAYOUT

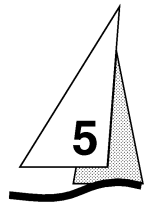


- 1- Feux de tête de mât
Masthead lights
- 2- Ancrage pataras
Backstay attachment
- 3- Capelage galhauban
Capshroud chainplate
- 4- Ferrure spi et ancrage étai
Spinnaker chainplate and forestay attachment
- 5- Chicane drisse de spi
Spinnaker halyard exit
- 6- Feu de route moteur
Steaming light
- 7- Pontet balancine tangon
Spinnaker pole lift eye
- 8- Ancrage barre de flèche
Spreader attachment
- 9- Capelage bas hauban
Lower shroud chainplate
- 10- Chicane drisse de spi
Spinnaker halyard exit
- 11- Chicane drisse grand-voile
Main halyard exit
- 12- Chicane drisse de génois
Genoa halyard exit
- 13- Bloqueur drisse de génois
Genoa halyard jammer
- 14- Crochet de tangon
Spinnaker pole hook
- 15- Taquet drisse de génois
Genoa halyard cleat
- 16- Chicane balancine GV
Boom topping lift exit
- 17- Taquet de balancine de GV
Boom topping lift cleat
- 18- Vît de mulet
Gooseneck
- 19- Pontet de hale-bas
Vang eye
- 20- Pontets d'écoute de grand-voile
Main sheet eyes
- 21- Pontets de prise de ris
Reef eyes
- 22- Ferrure de bôme
Boom fitting



GREEMENT DORMANT

En standard, le Sun Odyssey 29.2 est gréé en sloop.



REGLAGE

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

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

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

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

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

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

STANDING RIGGING

Standard rigging of Sun Odyssey 29.2 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:

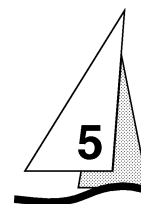
- 1 - *This is a pushing spreader rigging, so you will have to stretch the upper shrouds before the backstay.*
- 2 - *Stretch tighly all the rigging (the rigging must be a little bit loosely when sailing with 15-20 knots).*
- 3 - *When a perfect transversal and longitudinal rectitude has been obtained,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

ENTRETIEN

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



DANGER

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



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

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

MAINTENANCE

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

DANGER

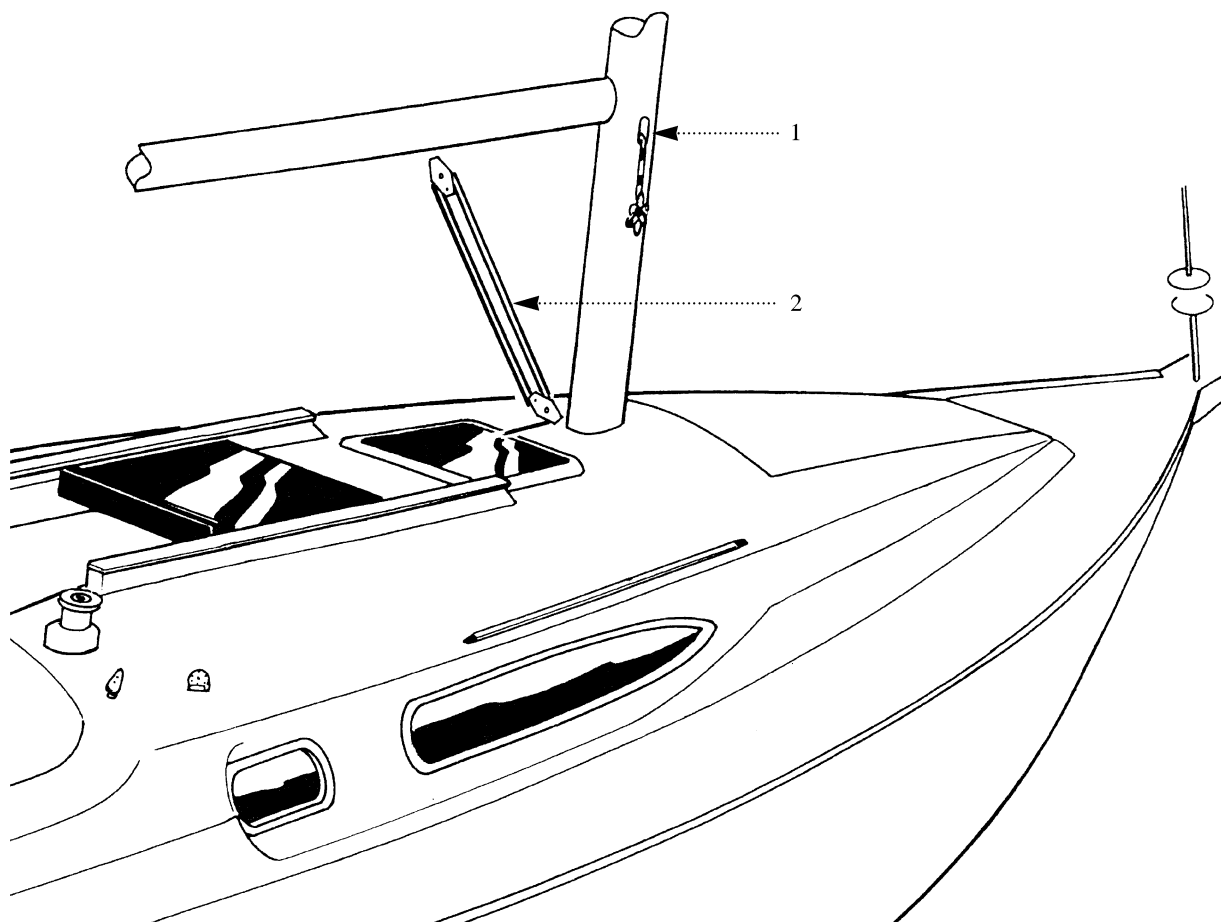
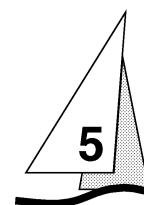
*When hoisting a mate up to the mast, never use the halyard snap or shackle:
make up a bowline with the halyard direct on the bosun chair ring.
Do not hoist a mate when sailing in heavy weather.*



- *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.*

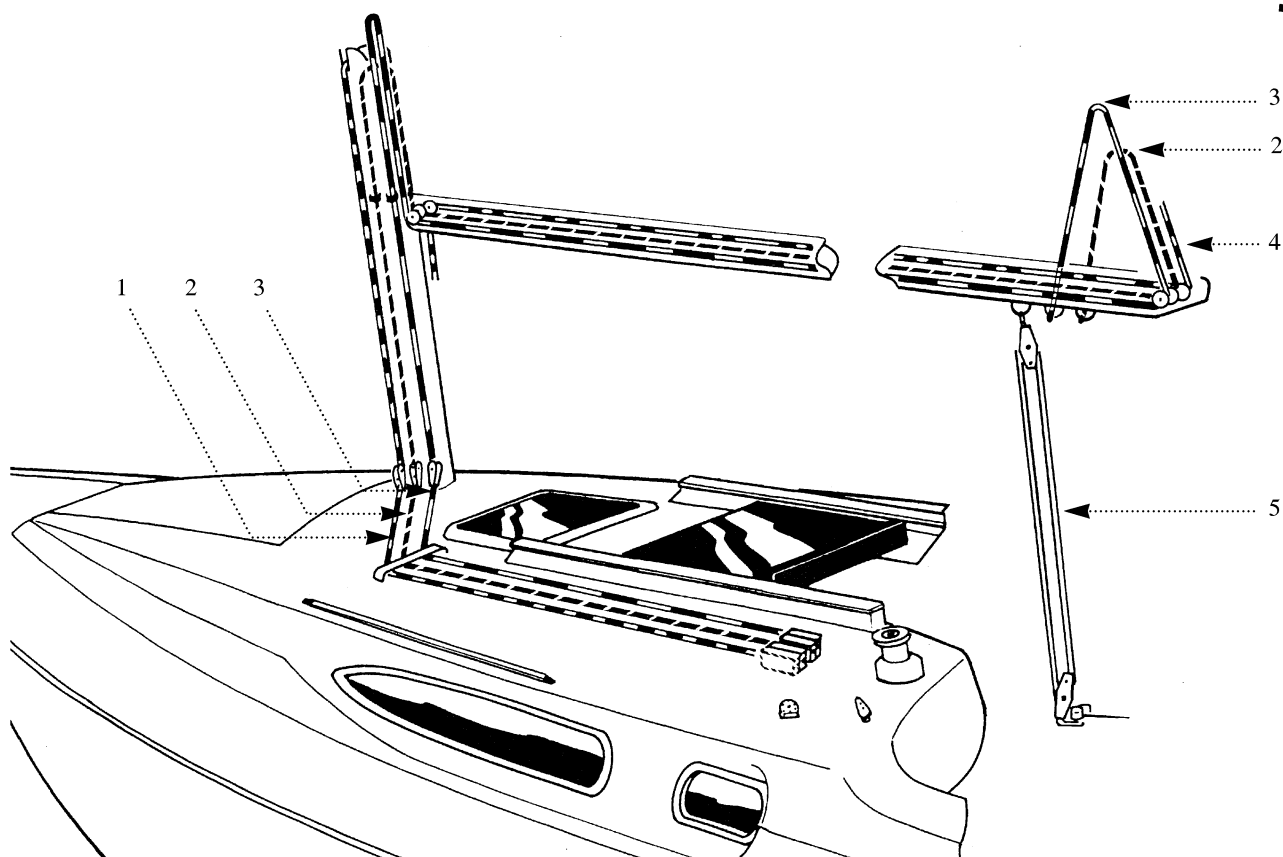
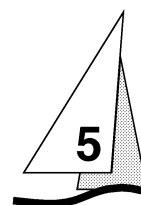
Your Jeanneau agent can take care of all the above maintenance operations.

GREEMENT COURANT - TRIBORD
RUNNING RIGGING - STBD



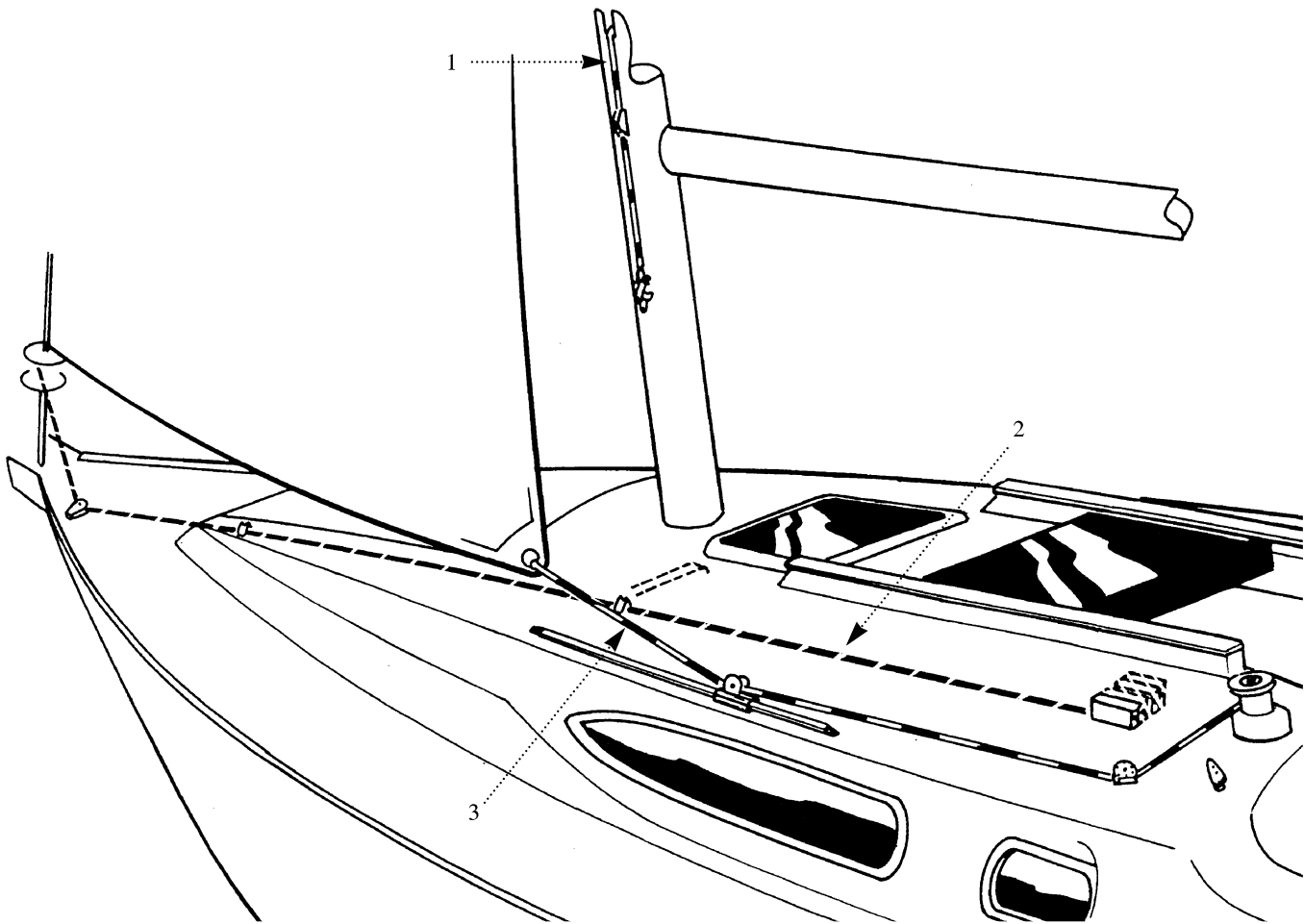
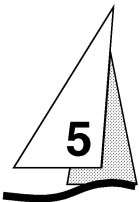
	Designation des bouts <i>Rope designation</i>	Nb	Type	Couleur <i>Color</i>	Ø <i>mm</i>	Long <i>Length</i>
1	Balancine de bôme <i>Boom topping lift</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Blc/noir <i>White/black</i>	6	22 m
2	Hale bas de bôme <i>Kicking strap</i>	1	FO <i>FO</i>	Blc/rouge/noir <i>Wh/red/black</i>	10	6 m
FO: Tresse de drisse. <i>FO: Halyard braid</i>						

GREEMENT COURANT - BABORD **RUNNING RIGGING - PORT**



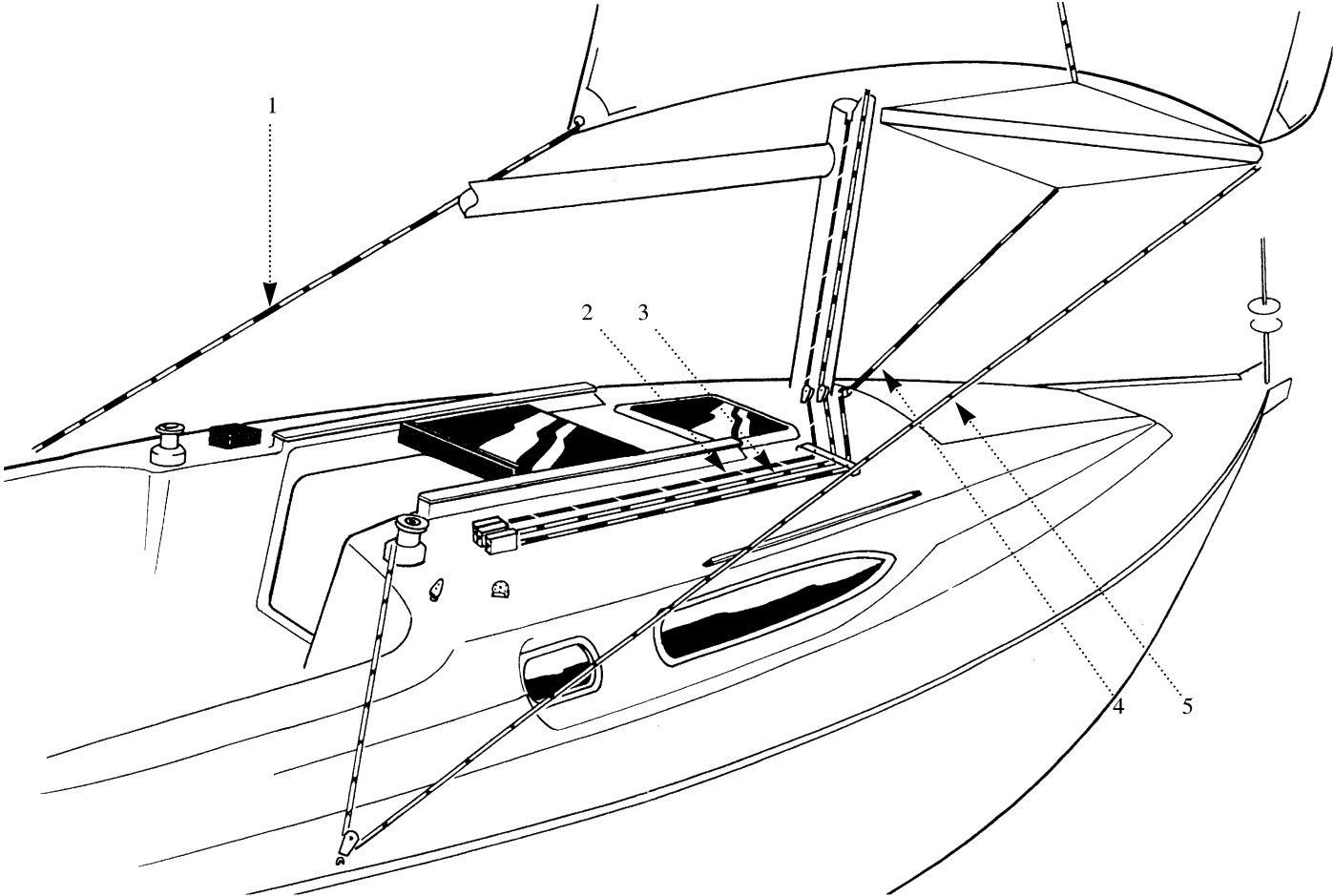
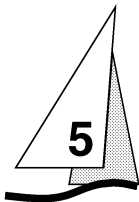
	Designation des bouts <i>Rope designation</i>	Nb	Type	Couleur <i>Color</i>	Ø <i>mm</i>	Long <i>Length</i>
1	Drisse de GV <i>Main halyard</i>	1	FO <i>FO</i>	Blanc/rouge <i>White/red</i>	10	25 m
2	Prise de ris 1 <i>Main reef 1</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Blc/rouge/jaune <i>Wh/red/yellow</i>	8	14 m
3	Prise de ris 2 <i>Main reef 2</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Blc/rouge/bleu <i>White/red blue</i>	8	20 m
4	Bordure de grand-voile <i>Main foot-band</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Blc/orange/violet <i>Wh/orange/violet</i>	8	5 m
5	Ecoute de grand-voile <i>Main sheet</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Blc/rouge/violet <i>Wh/red/violet</i>	10	18 m
FO: Tresse de drisse. <i>FO: Halyard braid</i>						

GREEMENT COURANT - GENOIS
GENOA RUNNING RIGGING

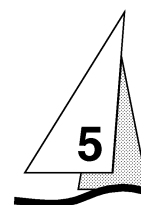


	Designation des bouts <i>Rope designation</i>	Nb	Type	Couleur <i>Color</i>	Ø <i>mm</i>	Long <i>Length</i>
1	Drisse de génois <i>Genoa halyard</i>	1	FO <i>FO</i>	Blanc/bleu <i>White/blue</i>	10	25 m
2	Bosse d'enrouleur <i>Genoa furling sheet</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Blc/bleu/jaune <i>Wh/blue/yellow</i>	8	10 m
3	Ecoute de génois <i>Genoa sheet</i>	2	Tresse <i>Braid</i>	Blanc/bleu <i>White/blue</i>	12	8 m
FO: Tresse de drisse. <i>FO: Halyard braid</i>						

GREEMENT COURANT - SPI
SPIINNAKER RUNNING RIGGING



	Designation des bouts <i>Rope designation</i>	Nb	Type	Couleur <i>Color</i>	Ø <i>mm</i>	Long <i>Length</i>
1	Ecoute de spi <i>Spinnaker sheet</i>	1	FO Kevlar <i>FO Kevlar</i>	Blanc/vert <i>White/green</i>	10	17 m
2	Drisse de spi <i>Spinnaker halyard</i>	1	FO <i>FO</i>	Blanc/vert <i>White/green</i>	10	26 m
3	Balancine de spi <i>Spinnaker topping lift</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Blc/vert/noir <i>Wh/green/black</i>	8	15 m
4	Hale bas tangon de spi <i>Spinnaker pole downhaul</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Blc/violet/vert <i>Wh/violet/green</i>	8	7 m
5	Bras de spi <i>Spinnaker guy</i>	1	FO Kevlar <i>FO Kevlar</i>	Blanc/rouge <i>White/red</i>	10	17 m
FO: Tresse de drisse. <i>FO: Halyard braid</i>						



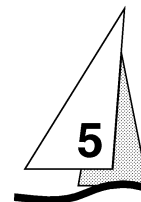
GREEMENT COURANT

- 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.

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,*

VOILES



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

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

NETTOYAGE ET ENTRETIEN

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

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

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

SAILS

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

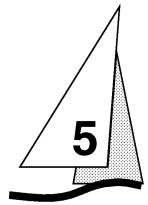
Don't dry the sails in the lee on the mast, since shaking wears away the seams and the sail may be torn off by the rigging.

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

STOCKAGE / PLIAGE

Eviter de stocker une voile mouillée, elle moisirait.

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

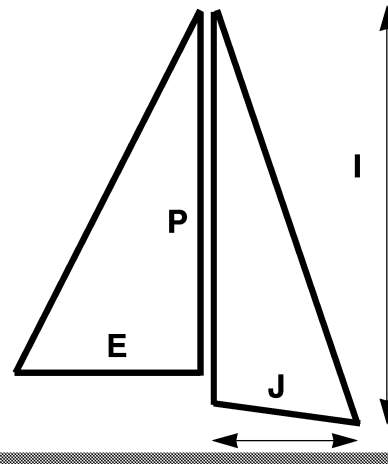


PROTECTION

Les rayons UV attaquent violemment le polyester et le nylon. Si les voiles restent 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.

I = 10,40 m
J = 3,12 m
P = 10,30 m
E = 3,35 m



SAILS STOWAGE/FOLDING

Avoid storing wet sails to obviate fungus.

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

PROTECTION

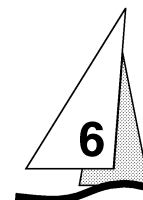
UV rays are harmful to polyester and nylon. Where the sails remain on the mast, even for 24 hours, they must be protected by a cover or special fabric on rolled-up leeches and feet.

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

EMMÉNAGEMENTS

ACCOMODATIONS

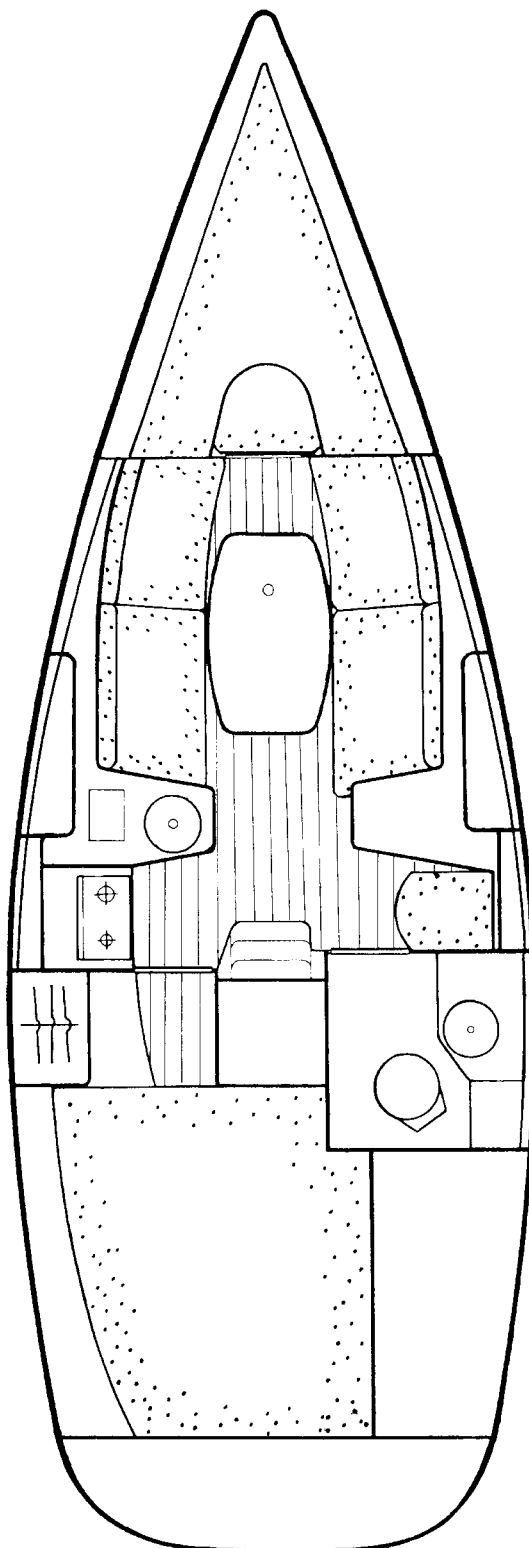
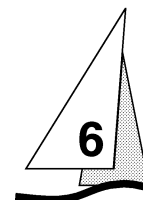
5.3, 5.4, 5.5 iso 10240

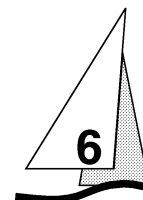


EMMÉNAGEMENTS

ACCOMODATIONS

5.3.1 iso 10240





LES EMMENAGEMENTS

ENTRETIEN

RECOMMANDATIONS:

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

INTERIEUR:

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

VERNIS INTERIEUR:

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

TISSUS:

PRECAUTION

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

ACCOMODATIONS

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 crumbs must be systematically eliminated,*
- *Ensure that the bilges are cleaned and dry.*

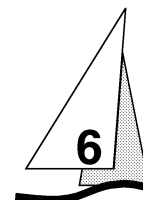
INSIDE VARNISH:

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

FABRICS

PRECAUTION

Mark up each cover and foam cushion on dismantling.



- Tissus P.V.C. ou tissus enduits:
Utiliser une éponge et de l'eau savonneuse (type savon de marseille).
Pour les taches rebelles, essuyer par tamponnage, sans frotter, avec un tissu imprégné de white-spirit.

PRECAUTION

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

- Jacquard 100% polyester / Dralon:
Si le tissu n'est pas démontable: passer l'aspirateur, nettoyer avec de la mousse synthétique en se reportant à la notice d'utilisation du fournisseur sur le produit.
Si le tissu est démontable: laver à la main avec une lessive courante à 30°C.
Dans les deux cas, le nettoyage à sec est possible. Nettoyer les taches le plus rapidement possible avec un chiffon humide.

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

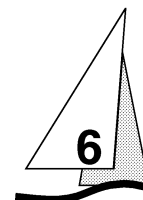
- Coated or PVC fabrics:
*Use a sponge and soapy water (Olive oil soap type).
Dab away stains, without rubbing, with a white spirit soaked cloth.*

PRECAUTION

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

- 100% polyester Jackard/Dralon:
*If you can't remove the cloth: clean with a vacuum cleaner, wash with synthetic foam adhering to the manufacturer's instructions,
If you can remove the fabric: hand wash with a commercial 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.*



- Détachage

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

Tamponner à l'aide d'un chiffon propre.

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

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

Passer l'aspirateur lorsque le tissu est sec.



- Stains:

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

Dab with clean rags,

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

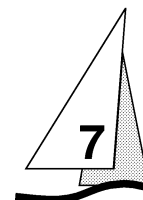
Rub with a clean and dry rag, than brush the fabrics against the pattern,

Clean with a vacuum cleaner when dry.

PLOMBERIE

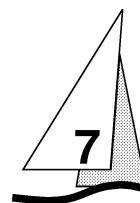
PLUMBING

5.3, 5.5; 5.6 iso 10240

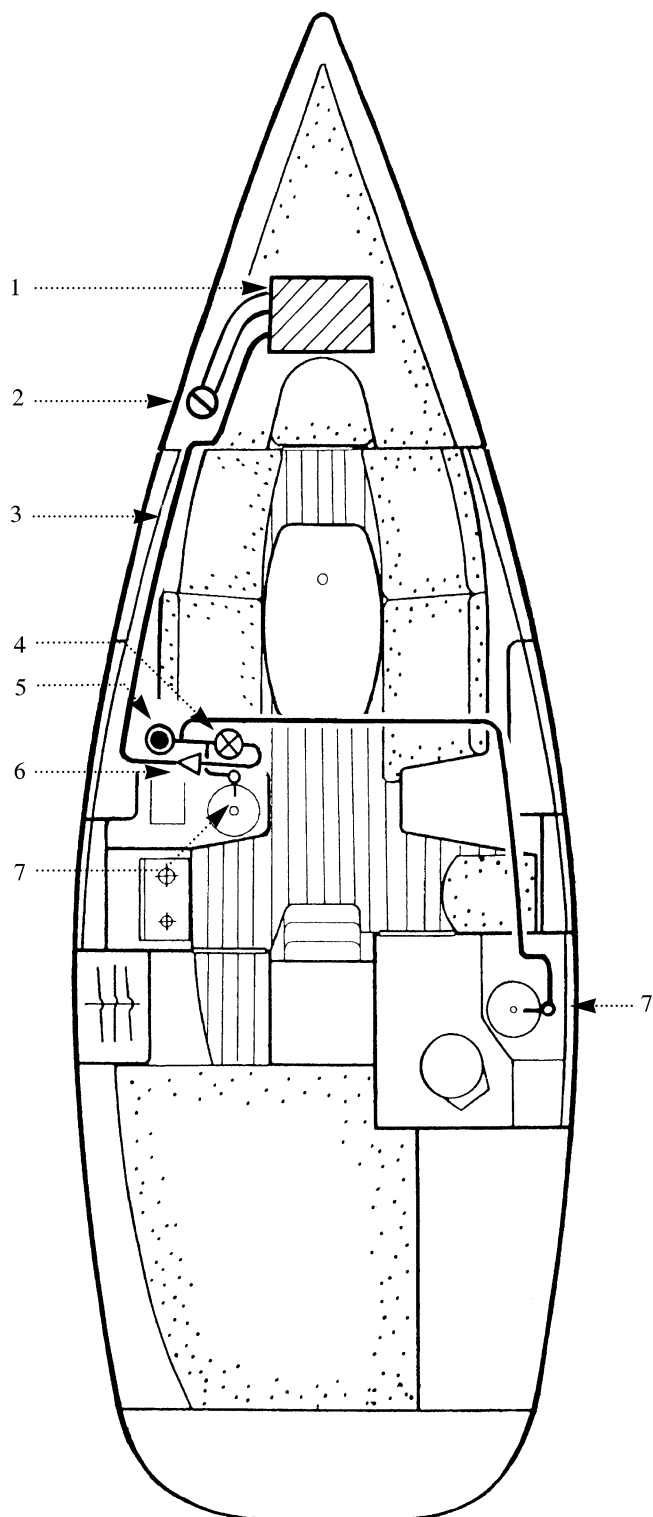


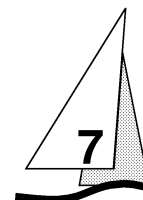
EAU DOUCE FRESH WATER

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



- 1- Réservoir
Water tank
- 2- Nable et tuyau de remplissage
Deck filler and filling pipe
- 3- Tuyau eau froide
Cold water pipe
- 4- Groupe d'eau sous pression
Electric galley pump
- 5- Vase d'expansion
Accumulator tank
- 6- Filtre eau douce
Fresh water filter
- 7- Robinet d'eau sous pression
Water pressure tap





REMPLISSAGE 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).

Pour l'hivernage, consulter le chapitre 11.

WATER TANK FILLING

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

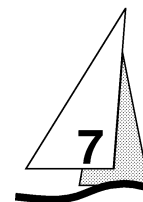
To prevent a pressure build-up in the system, never press the water filling hose deep into the system.

RECOMMENDATION / MAINTENANCE:

The tanks can be sterilized by adding a "clonazone" tablet (available from chemists). Purify the tanks and pipes with acetic acid or white vinegar if the boat is to stay unmanned for a long period.

Refer to chapter 11 for winter precautions.

CIRCUIT D'EAU DOUCE



PRECAUTION

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

LE CIRCUIT GAZ

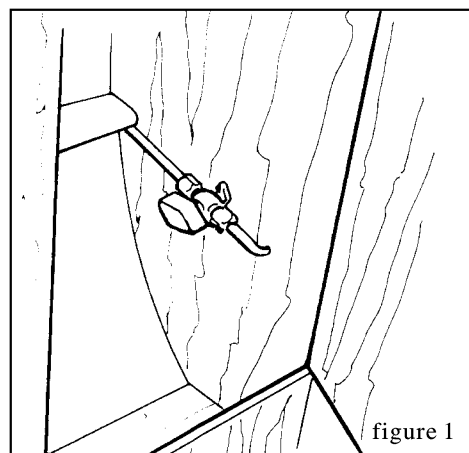
La bouteille de gaz se trouve dans le coffre de cockpit.

Lors du démontage de la bouteille, recapuchonner la partie filetée du détendeur pour éviter ainsi la corrosion.

Renouveler le tuyau souple à la date prévue.

RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN:

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



FRESH WATER SYSTEM

PRECAUTION

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

GAS SYSTEM

The gas cylinder is located in the cockpit locker.

Refit the cap in place on the pressure reduction valve screwed section to avoid corrosion, when changing the cylinder.

Change the hose on schedule.

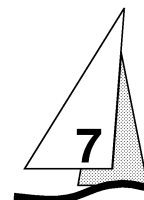
RECOMMENDATIONS / MAINTENANCE:

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

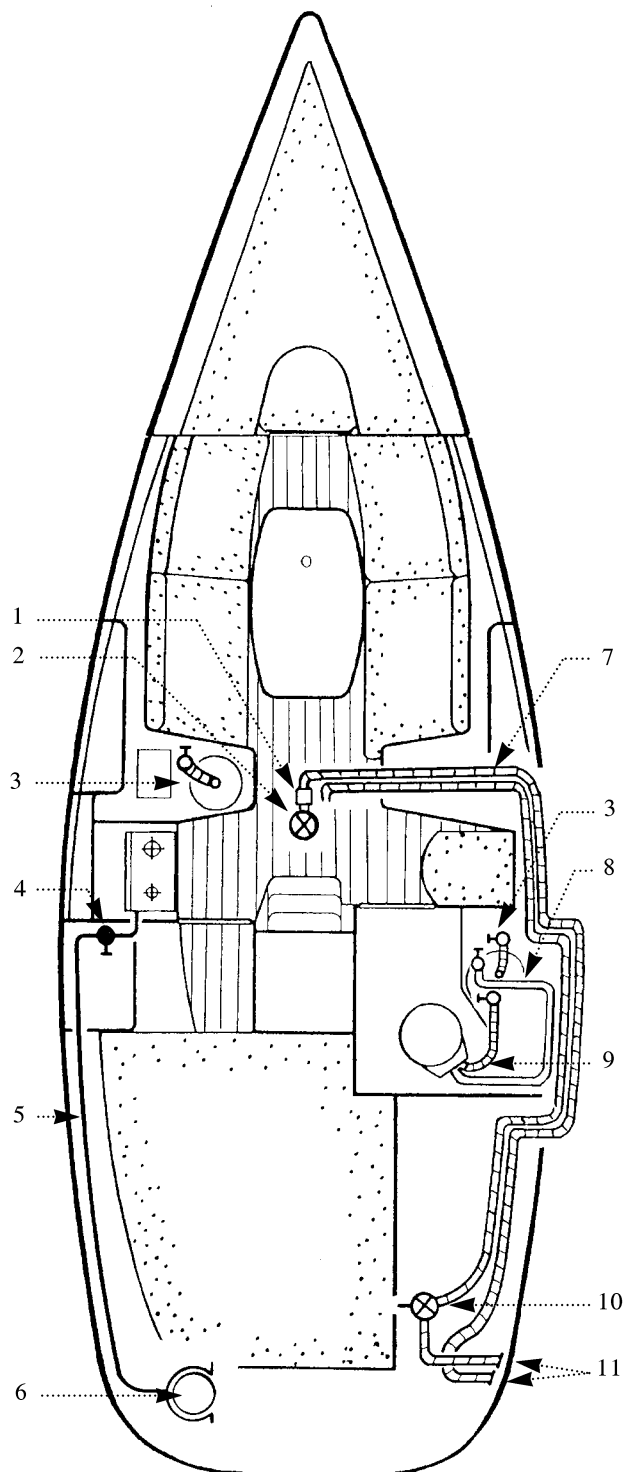
EVACUATIONS ET GAZ

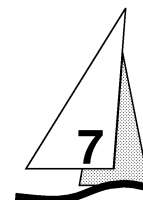
DRAINAGE AND GAS

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



- 1- Clapet anti retour
Back pressure valve
- 2- Pompe de cale électrique
Electric bilge pump
- 3- Tuyau d'évacuation lavabo et évier,
passe-coque avec vanne
*Wash basin and sink drainage hose,
seacock with valve*
- 4- Vanne de circuit de gaz
Gas circuit valve
- 5- Tuyau de gaz
Gas pipe
- 6- Bouteille de gaz
Gas bottle
- 7- Tuyau d'évacuation
Outlet pipe
- 8- Tuyau de prise d'eau WC
Marine closets inlet pipe
- 9- Tuyau d'évacuation WC
Marine closets outlet pipe
- 10- Pompe de cale manuelle dans cockpit
Manual bilge pump in cockpit
- 11- Passe coque, évacuation de puisard
Seacock, bilge drainage





CIRCUIT D'EAU D'EVACUATION

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

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

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

RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN:

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

WATER DISCHARGE

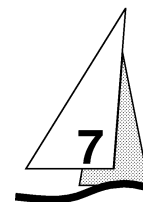
Waste water from the sink, wash basins and the closets is discharged by sea chests, fitted with quarter turn valves (when the valve handle is perpendicular with the pipe, the valve is closed, and open when along the pipe centreline).

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 means of an electric pump or the manual pump in the cockpit.

RECOMMENDATION / MAINTENANCE:

Check the valves and sea cocks for water tightness and operation regulary. 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 DES LAVABOS:

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 nécessaire.

SANITARY APPLIANCES OPERATION

MARINE CLOSETS OPERATION

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

WASH BASINS 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; Waste tank is necessary.

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

AVERTISSEMENT

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

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

RÉSERVOIR SIMPLE
SIMPLE TANK

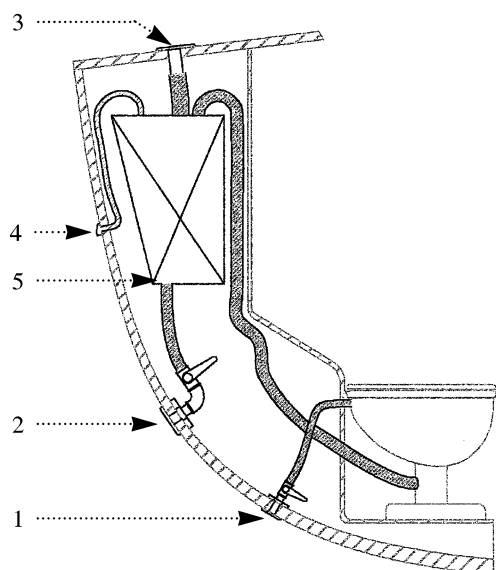


Figure 1

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

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

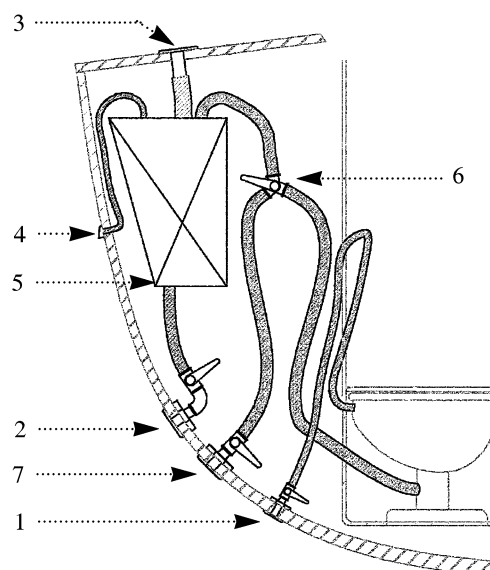


Figure 2

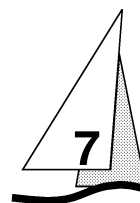
- 5- Réservoir de déchets organiques (45 L approx.).
Holding tank (11,9 US g approx.).
- 6- Vanne 3 voies.
3 way seacock.
- 7- Tuyau d'évacuation de WC, passe-coque avec vanne.
WC outlet pipe, skin fitting with seacock.

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

WARNING

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

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



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

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

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

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

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

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

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

N'utiliser que du papier absorbant pour éviter de boucher les WC et prévoir un rinçage régulier du système à l'eau douce. Fermer les vannes après chaque usage et surtout lorsque personne n'est à bord.

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

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

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

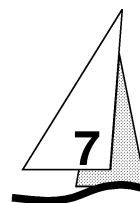
Fig. 1 - *In case you store the waste waters in the tank, make sure the outlet seacock (ref. 2) is closed (handle of the seacock perpendicular to the pipe).*

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

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

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

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



Il existe deux solutions pour vider le réservoir :

- Dans un port équipé d'un système d'aspiration de déchets organiques, introduire le tuyau d'aspiration dans le réservoir par le nable de pont (rep. 3), puis enclencher la pompe du système d'aspiration.
L'ouverture et la fermeture des bouchons de nable s'effectuent à l'aide d'une clé appropriée.
Le réservoir vidé, refermer le nable après avoir vérifié l'état du joint du bouchon.
- Le réservoir pourra également être vidé par gravitation, en ouvrant la vanne d'évacuation (rep. 2) dans une zone autorisée.

PRECAUTION

Contrôler régulièrement le niveau de déchet à l'intérieur du réservoir.
Une trop forte pression due à un niveau trop élevé peut
provoquer des fuites ou des désagréments plus prononcés...

There are two solutions to empty the tank :

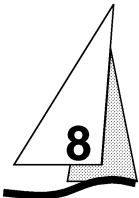
- In a marina equipped with a system to suck the waste waters, put the sucking pipe into the tank through the deck filler (ref. 3), then start the pump of the sucking system.
The filler caps are opened and closed with an appropriate key.
When the tank is empty, check the condition of the cap washer then close the filler.*
- It will also be possible to empty the tank through gravitational pull by opening the outlet seacock (ref. 2) in an authorized area.*

CAREFUL

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

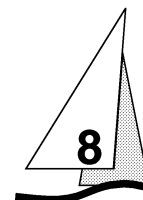
CIRCUITS ÉLECTRIQUES
WIRING

5.3, 5.4, 5.5; 5.6 iso 10240



COUPE-BATTERIE

Le coupe-batterie positif est situé sur la cloison moteur dans la cabine arrière (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.

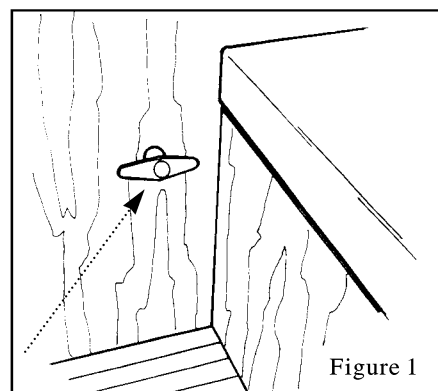
BATTERIE

Les circuits électriques sont alimentés par une batterie d'une capacité de 70 A/h (12V.) Elle est située sous la couchette dans la cabine 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 votre chargeur (option) afin de commencer la navigation avec une batterie correctement chargée.

Ne jamais décharger la batterie au-delà de 70% de la capacité nominale.



BATTERY MASTER SWITCH

The positive master switch is located on the engine bulkhead in aft cabin (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.

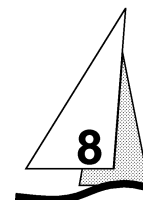
BATTERY

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

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

Use your 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.



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.

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

AVERTISSEMENT

Ne jamais travailler sur une installation électrique sous tension

PRECAUTION

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

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

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

RECOMMENDATION / MAINTENANCE:

- *Keep the 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.*
- *Disconnect the battery and remove it for the winter storage or when it is not used for a long time.*

OPERATION

The electrical switchboard does not require any routine maintenance.

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

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

WARNING

Never work on a live electrical fitting.

PRECAUTION

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

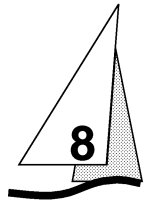
Never change or alter the amperage of the overcurrent safety devices.

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

CONNEXION DU FAISCEAU DE MAT

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

Le faisceau est accessible en démontant le vaigrage au niveau de l'épontille, après l'avoir inséré dans les passe-fils en avant du pied de mât.



ELECTRONIQUE

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.

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.

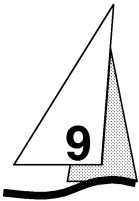
ELECTRONICS

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

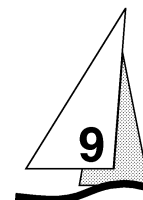
Never install electronic instruments or repeaters less than 1.50m away from the radio loudspeakers.

MOTEUR
ENGINE

5.3, 5.4, 5.5; 5.6 iso 10240

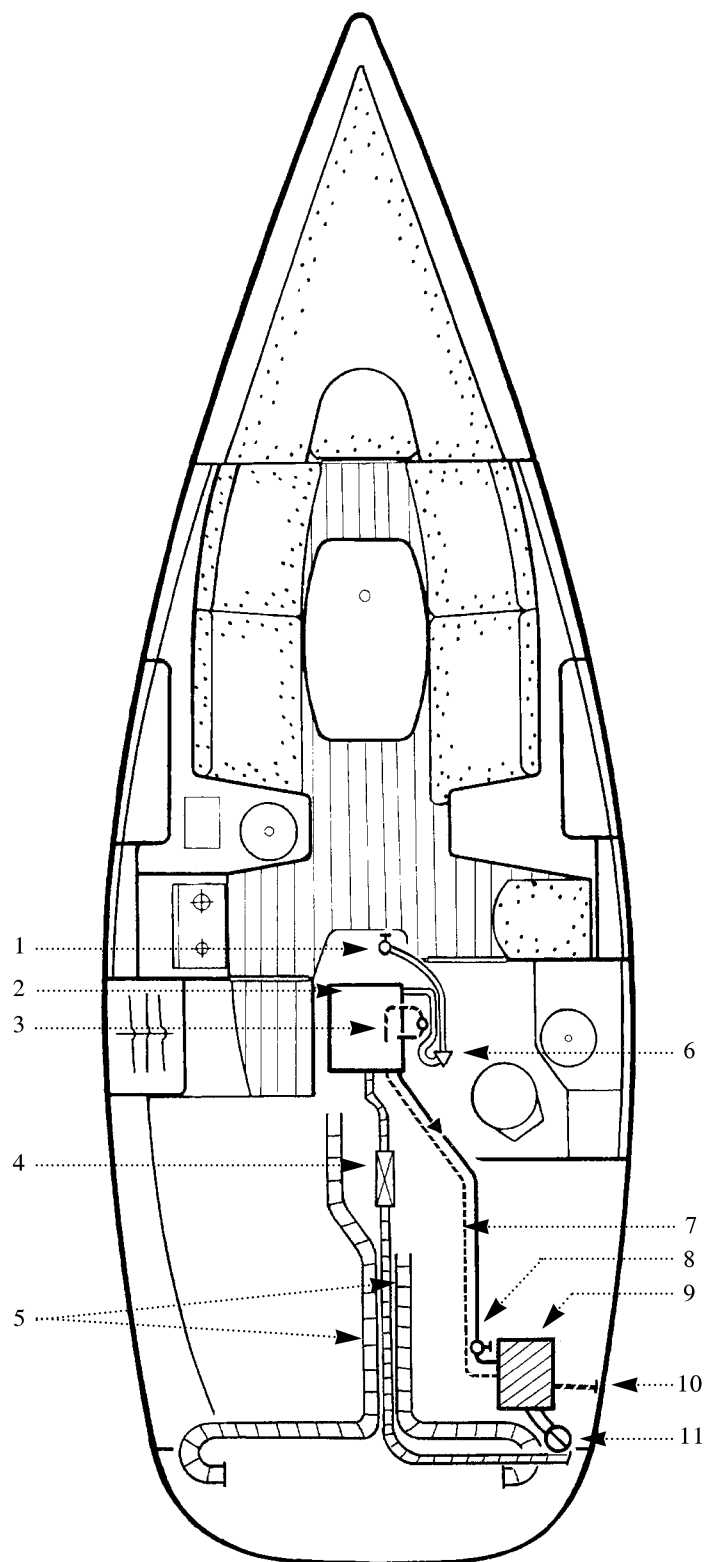


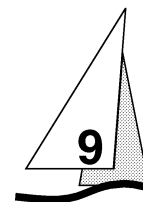
INSTALLATION MOTEUR IB IB ENGINE INSTALLATION



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

- 1 - Prise eau de mer
Sea water inlet
- 2 - Moteur
Engine
- 3 - Coude anti-siphon
Anti-siphon elbow
- 4 - Pot d'échappement
Exhaust muffler
- 5 - Aération cale moteur
Engine compartment air ventilation
- 6 - Filtre à eau de mer
Sea water filter
- 7 - Canalisation de retour fuel
Fuel return hose
- 8 - Vanne de sectionnement du circuit de fuel
Fuel circuit valve
- 9 - Réservoir de fuel rotomoulé
Roto-molded fuel tank
- 10 - Event avec col de cygne
Vent with swan neck
- 11 - Nable de remplissage en carburant
Fuel deck filler





RESERVOIR DE CARBURANT

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

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

DANGER

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

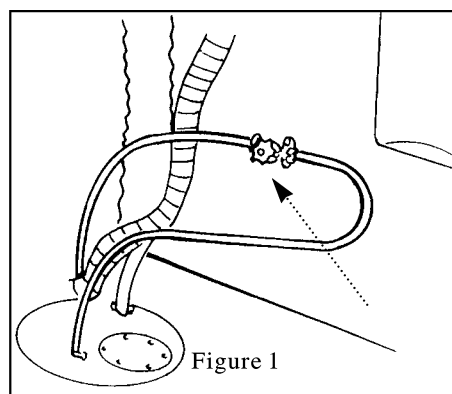


RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN:

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

AVERTISSEMENT

Ne jamais obstruer la vanne de carburant (coffre de cockpit, figure 1)



FUEL TANKS

Comply with the general precautions indicated in chapter 7 for tank filling.

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.

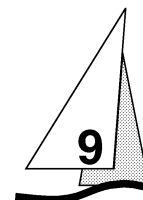


RECOMMENDATION / MAINTENANCE:

- 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 unattended period,
- Ensure that the tank is full up to maximum, to avoid condensation,
- Clean the tank every five years to remove sludge deposits.

WARNING

Never obstruct the ways to the fuel valve (cockpit locker, figure 1)



FILTRE A CARBURANT:

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

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

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

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

La purge s'effectue en desserrant (sans l'enlever) la vis moletée située à la base du bol de décantation, laisser s'écouler dans une boîte jusqu'à ce que le carburant paraisse propre. Cette opération est à effectuer plusieurs fois l'année. En déposant le bol, on accède au préfiltre, qui lui doit être changé au moins une fois par an.

FUEL FILTER:

Engine 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.

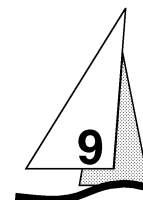
Water results either from the condensation in an insufficiently filled tank, or seeps in through the mislocked filler plug or through a damaged seal.

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

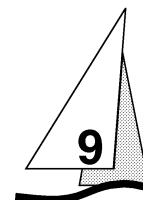
The engine sea valve ensures a critical duty in the engine operation and, therefore, the strainer must be brushed whenever the ship is docked and kept clean and free from clogging or anti-fouling paint.

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 de sortir en mer.

RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN:

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

ENGINE OPERATION:

Before starting the engine:

- *Open the fuel valve,*
- *Open the engine cooling valve,*
- *Actuate the battery master switch to energize the electrical system,*
- *Before starting the engine, disengage the reversing gear to accelerate from dead stop,*
- *Refer to the engine manufacturer's brochure before starting up the engine.*

PRECAUTION

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

DIESEL:

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

RECOMMENDATIONS / MAINTENANCE:

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

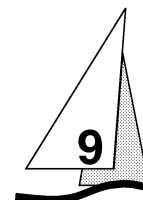


TABLEAU DE BORD / LEVIER DE COMMANDE

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.

DASH BOARD / CONTROL LEVER

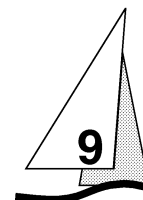
All engine controls are located on the dash board, which does not require any special precautions (refer to engine brochure).

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.

1- Anode
Anode

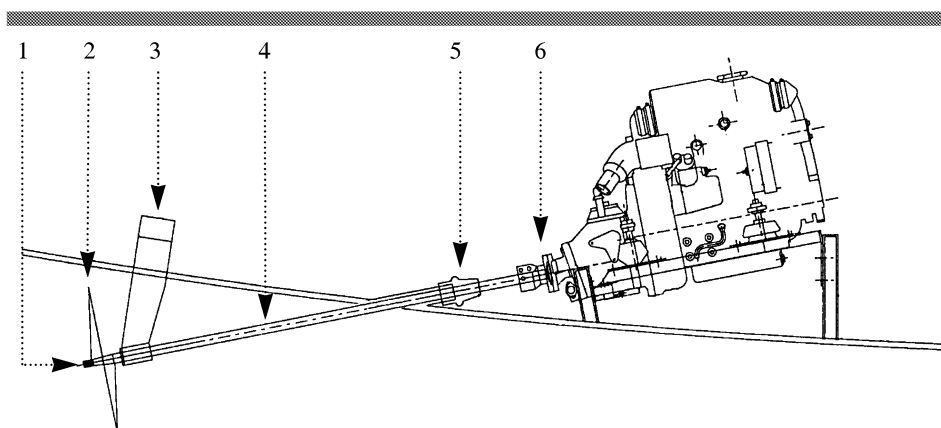
2- Hélice
Propeller

3- Chaise d'arbre
Shaft seat

4- Tube d'étambot
Shaft tube

5- Presse-étoupe
Stuffing box

6- Accouplement
Connecting



SHAFTLINE

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

PRECAUTION

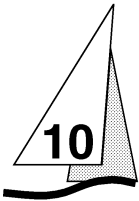
Don't change the propeller without specialist's advise.

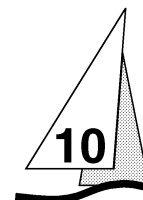
Check regularly the anode on the propeller for corrosion and renew as required. Check and replace the "hydrolube" oil ring if necessary.

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.

MISE À L'EAU
LAUNCHING

5.2, 5.3, 5.4 iso 10240





RECOMMANDATIONS DE MISE A L'EAU

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

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

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

AVANT LA MISE A L'EAU:

- Prévoir éventuellement la mise en place des pieds de sondeur et de 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.

LAUNCHING HINTS

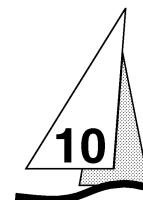
A lot of skill and care is required to launch your Jeanneau boat for the first time, since the satisfactory operation of all equipment will depend on the quality of many launching steps.

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).*



GRUTAGE

- Installer une amarre avant et une amarre arrière ainsi que des pare-battages.
- Au moment du grutage, vérifier que les sangles ne portent sur aucun appareil (sondeur, speedomètre, ligne d'arbre...).
- Effectuer le grutage en douceur et contrôler le mouvement du bateau à l'aide des amarres.

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

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

AVERTISSEMENT

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

APRES LA MISE A L'EAU:

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

HOISTING

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

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

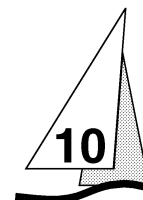
The crane hook shall be fitted with a gantry or spreader with two belts. Under no circumstances shall the belts be hooked directly on the hook as this would result in excessive compressive stresses on the hull.

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 des 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

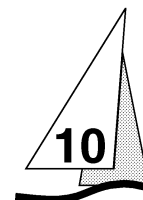
Proceed as follows to install or remove the mast on your own:

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 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 5)
- Mettre le gréement sous tension (voir chapitre 5 pour le réglage).
- Introduire les câbles dans les passe-fils, replacer ces derniers et reconnecter les câbles électriques (voir chapitre 8 électricité).
- Vérifier méticuleusement que les axes de fixation des ridoirs sont bien bloqués et les protéger par du ruban adhésif.
- Remonter la bôme et repasser toutes les manoeuvres.

Reprendre le réglage du mât après quelques sorties.

DEMATAGE:

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

AFTER MAST INSTALLATION:

- *Check the spreaders for security and position: they must always be above the horizontal,*
- *Lubricate all bottlescrews (refer to "Hints", chapter 5),*
- *Make the shrouds fast (refer to chapter 5 for "Settings"),*
- *Insert the wires in the cable glands, re-feed the cable glands and connect up the electrical cables (refer to chapter 8 "Electricity"),*
- *Carefully check that the bottlescrews securing pins are locked and protected by adhesive tape.*
- *Re-install the boom and refit all ropes,*

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

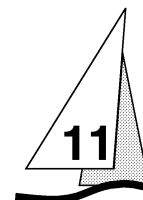
MAST DISMANTLING:

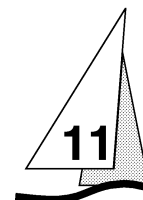
Proceed in reverse order taking care to mark the rope locations with stickers.

HIVERNAGE

5.3, 5.4, 5.5 iso 10240

LAYING UP AND WINTER PRECAUTIONS





La procédure d'hivernage se décompose en deux phases:

1- DESARMEMENT

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

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

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

2- PROTECTION ET ENTRETIEN

INTERIEUR:

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

There are two winter precautions procedures:

1- LAYING UP

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

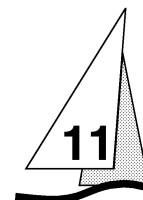
Mark up the safety equipment and check the expire dates; obtain immediate overhaul of the raft (Easter is the deadline after which it will be too late!).

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 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 ranguage de cordages, amarres.
- Protéger au maximum le bateau avec des défenses et s'assurer qu'il est bien amarré.

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

MOTEUR:

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

Quelques opérations majeures à exécuter:

A flot:

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

OUTSIDE:

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

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

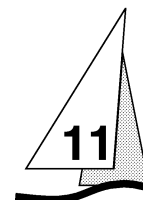
ENGINE:

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

The following are a few major tasks:

Afloat:

- *Drain the cooling system and fill 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:

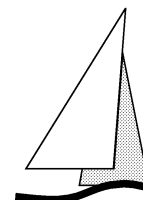
- Débarquer la batterie et les maintenir en charge d'entretien.
- Faire procéder à toutes les vidanges des circuits de refroidissement, d'échappement, d'huile et de combustible, et aux opérations d'hivernage prévues par le constructeur, sachant que le risque de gel est plus important lorsque le bateau 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



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



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



Jeanneau préconise **IGOL**
R A I M B A U L T
CONCEPTION GRAPHIQUE