

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

Gin - fizz

S O M M A I R E

- CARACTERISTIQUES GENERALES	PAGE 1
- PLAN DE PONT	PAGE 2-3
- EMPLACEMENT DES DIVERS APPAREILS A L'INTERIEUR DU BATEAU	PAGE 4-5
- MISE A L'EAU	PAGE 6
- MATAGE	PAGE 6-7-10
- ACCASTILLAGE DU MAT	PAGE 8-9
- BRANCHEMENT DES FEUX DE MAT	PAGE 11
- POSE DES BALCONS ET CHANDELIERS	PAGE 12-13
- MISE EN PLACE DU GREEMENT COURANT	PAGE 14-15-16 17-18
- ACCASTILLAGE DE SPI	PAGE 19-20
- OPTION DRISSE DE GENOIS ET TRINQUETTE	PAGE 21
- ACCASTILLAGE	PAGE 22-23-24
- BARRE A ROUE	PAGE 25-26
- VOILES	PAGE 27
- CIRCUIT D'EAU DOUCE	PAGE 28-29-30 31
- CIRCUIT DE GAZ	PAGE 31
- CIRCUIT ELECTRIQUE	PAGE 32-33-34 35-36
- SCHEMA DU TABLEAU ELECTRIQUE	PAGE 37
- EMPLACEMENT DES FILS ET FAISCEAUX	PAGE 38-39-40
- REFRIGERATEUR	PAGE 41
- W. C.	PAGE 42
- AMENAGEMENTS INTERIEURS	PAGE 42-43
- MOTEUR	PAGE 43-44-45 46-47-48
- GIN FIZZ KETCH PARTICULARITES	PAGE 49-50-51 52-53-54

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

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

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

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

CARACTERISTIQUES GENERALES -

Longueur.....	11,40 m	
Longueur Flottaison.....	9,15 m	
Bau maxi.....	3,76 m	
Tirant d'eau	1,90 m	
Déplacement	7	T env.
Lest Fonte	2,7	T env.
Tirant d'air.....	1,66 m	+ Mât 14,48 m
Hauteur sur Ber.....	3,56 m	
Jauge	13,63 T	
N° Homologation M. M.	415	
Eau	300	L env.
Carburant	150	L env.
Surface Voilure au près.....	77,50	m ²
Spinnaker.....	110	m ²
Rating	28,3	Pieds env.

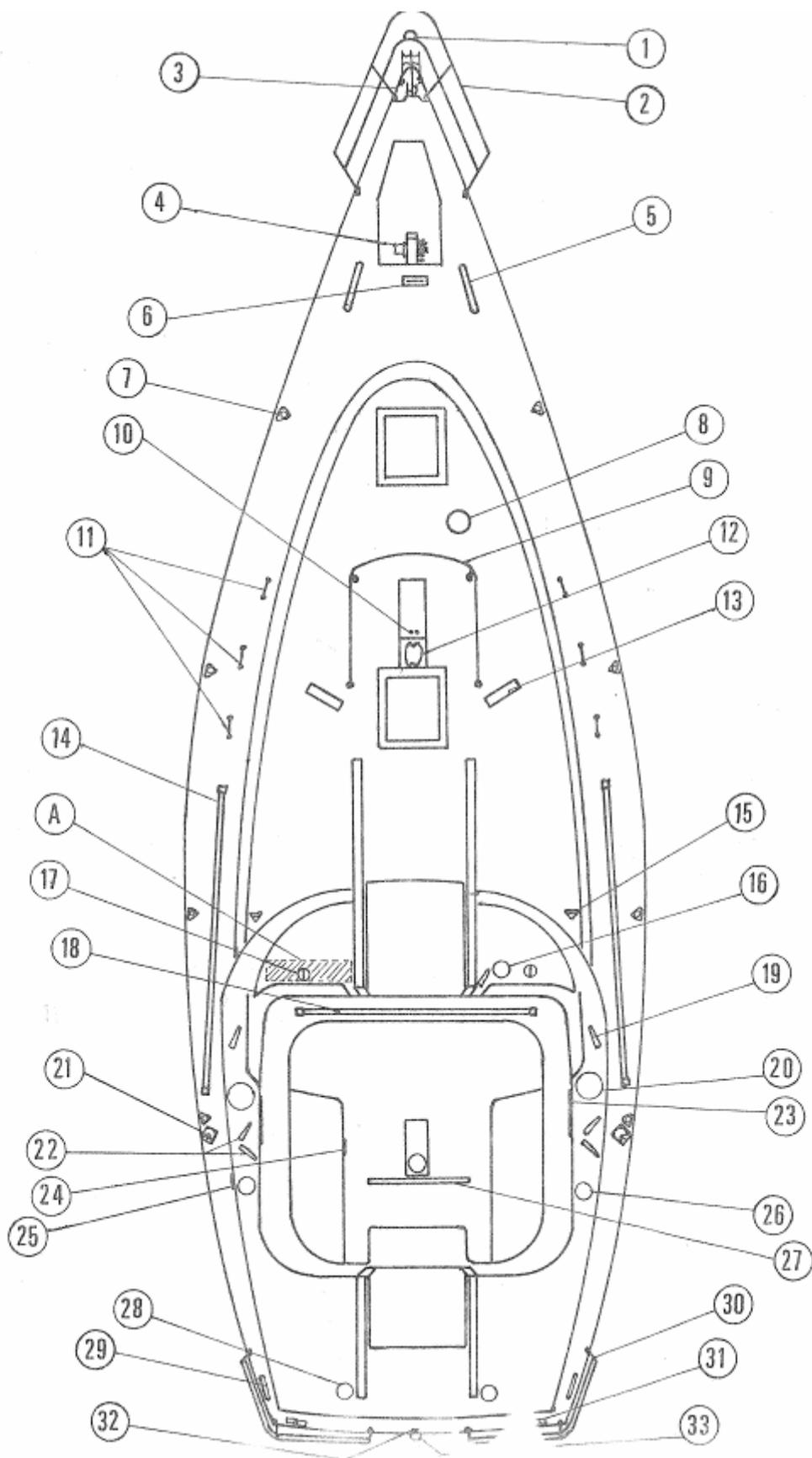
CLES -

Vous recevrez avec votre bateau : 2 clés pour le porte de la cabine principale, 2 clés pour la porte de la cabine arrière.

PLAQUE DE CONSTRUCTEUR -

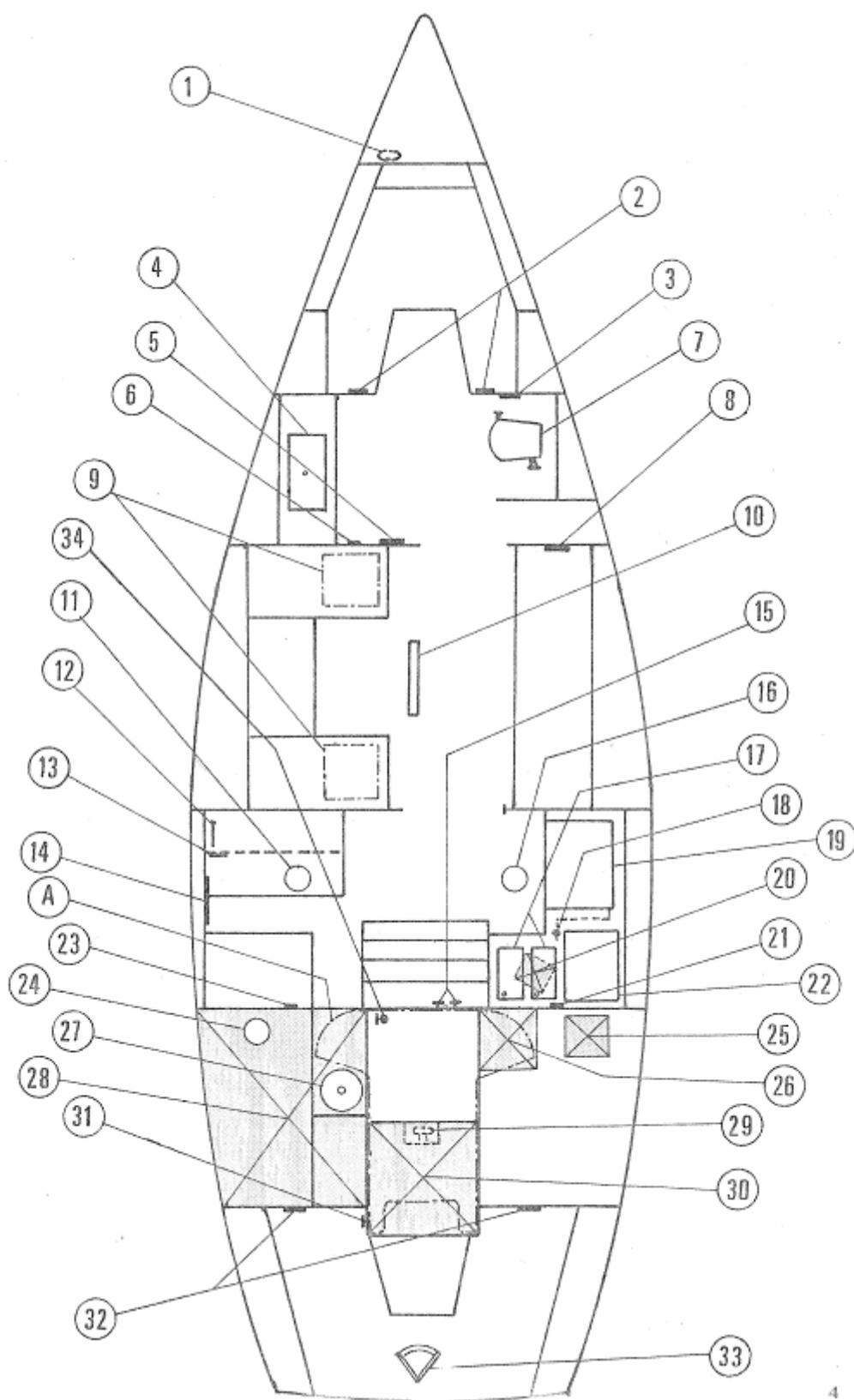
Cette plaque est fixée dans le cockpit du bateau à côté de la commande moteur. Elle doit obligatoirement comporter les renseignements suivants :

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



ACCASTILLAGE GIN FIZZ SLOOP

- | | |
|--|---|
| 1 - Feu bicolore | 28 - Aérateur cabine Arrière |
| 2 - Balcon Avant | 29 - Taquet amarrage Arrière |
| 3 - Ferrure détrave | 30 - Balcon Arrière (2 parties) |
| 4 - Gindeau mécanique | 31 - Chaumard |
| 5 - Taquet amarrage Avant | 32 - Cadène de pataras |
| 6 - Ferrure de fixation des halebas de tangon | 33 - Feu de poupe |
| 7 - Pied de chandelier | A - Emplacement du renfort pour pose accastillage supplémentaire, cotes 800 mm x 200 mm |
| 8 - Aérateur W. C. | |
| 9 - Balcon de Mât | |
| 10 - Passe-fil pour feux de Mât | |
| 11 - Cadène | |
| 12 - Emplanture | |
| 13 - Poulies plat-pont | |
| 14 - Rail d'écoute de Foc avec avale-tout | |
| 15 - Filoir de halebas de tangon | |
| 16 - Winch écoute Grand'Voile et drisse de Spi | |
| 17 - "Clam Bollard" pour balancine de tangon | |
| 18 - Barre d'écoute de Grand'Voile avec chariot | |
| 19 - Taquet coinçeur halebas de tangon | |
| 20 - Winch écoute de Foc ou bras de Spi | |
| 21 - Poulie de renvois écoute de Foc | |
| 22 - Taquets coinçeurs écoute de Foc écoute de Spi | |
| 23 - Boîte à manivelles | |
| 24 - Nable remplissage EAU | |
| 25 - Nable remplissage FUEL | |
| 26 - Winch écoute de Spi | |
| 27 - Barre à roue | |



EMPLACEMENTS DES APPAREILS

- | | |
|--|---|
| 1 - Aérateur cabine Avant | 28 - Réservoir d'eau douce
(sous couchette navigateur) |
| 2 - Applique cabine Avant | 29 - Presse-étoupe |
| 3 - Applique W.C. | 30 - Réservoir de Gas-Oil |
| 4 - Lavabo | 31 - Robinet de circuit de
Gas-Oil |
| 5 - Applique coin toilette | 32 - Appliques cabine Arrière |
| 6 - Prise de courant 12 V | 33 - Secteur de barre |
| 7 - W.C. avec vannes | 34 - Prise d'eau de mer moteur |
| 8 - Applique carré | A - Contour fond du cockpit |
| 9 - Zones conseillées pour installation des sondeur et speedomètre | |
| 10 - Tube fluorescent carré | |
| 11 - Plafonnier navigateur | |
| 12 - Lecteur de carte | |
| 13 - Barrettes de neutre | |
| 14 - Tableau électrique | |
| 15 - Coupe-circuits | |
| 16 - Plafonnier cuisine | |
| 17 - Eviers | |
| 18 - Robinet de gaz (sous plan travail) | |
| 19 - Réchaud four | |
| 20 - Groupe d'eau sous pression (sous éviers) | |
| 21 - Prise de courant 12 V | |
| 22 - Frigo | |
| 23 - Prise de courant 12 V | |
| 24 - Plafonnier couchette navigateur | |
| 25 - Compresseur du frigo (dans coffre à voiles) | |
| 26 - Batteries (dans coffre à voiles) | |
| 27 - Bouteille de gaz (dans coffre cockpit) | |

MISE A L'EAU -

Avant la mise à l'eau :

- Prévoir la mise en place des pieds de sondeur et de speedomètre si votre bateau doit être équipé de ces appareils.

- Fermez les vannes de prise d'eau de mer W. C., moteur et évacuation éviers.

- Installez des pare-battages, préparez une amarre avant et une amarre arrière, sur le côté de votre bateau qui viendra en contact avec le quai.

- Lors du passage des sangles sous la coque, vérifiez que celles-ci ne viennent porter sur aucun appareil (sondeur, speedomètre, ligne d'arbre, hélice...).

Pendant la mise à l'eau :

- Ouvrez les vannes W.C. (aspiration et refoulement), prise d'eau de mer moteur, évacuation éviers ; vérifiez pour chacune d'elles l'étanchéité au raccordement avec le tuyau correspondant.

- Vérifiez le boîtier d'étanchéité situé sous le secteur de barre dans la cabine arrière.

- Vérifiez le presse-étoupe ; celui-ci peut goutter légèrement (se reporter au chapitre moteur pour le réglage du presse-étoupe).

- S'il y a lieu, vérifiez l'étanchéité des pieds de sondeur et speedomètre.

MATAGE -

Préparation du Mât à terre :

- Lors de la pose du gréement dormant, attention à ne pas faire d'intervention entre les câbles dont les longueurs sont très proches les unes des autres : les bas-haubans avant sont plus courts (1 cm env.) que les bas-haubans arrière. Sur le GIN FIZZ Sloop, l'étai est plus court (20 cm env.) que le pataras ; de plus, son diamètre est plus fort que celui du pataras.

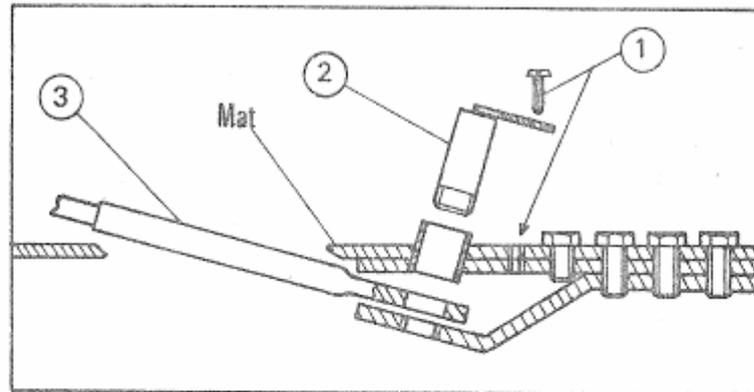
- Engagez l'étai dans l'axe (repère 1 page 8).

- Engagez le pataras dans l'axe (repère 4 page 8) du côté gauche de la plaquette centrale, ouvrez les goupilles à fond.

- Engagez les embouts en T des bas-haubans dans les lumières correspondantes (repère 14 page 8).

- Fixez les galhaubans : défaites la vis de blocage (1) dévissez l'axe (2), engagez l'embout (3) du galhauban à l'intérieur du Mât et positionnez l'oeil en face des trous de passage de l'axe, revissez l'axe (2) et amenez le levier en face du trou prévu pour la vis de blocage (1), remontez la vis de blocage.

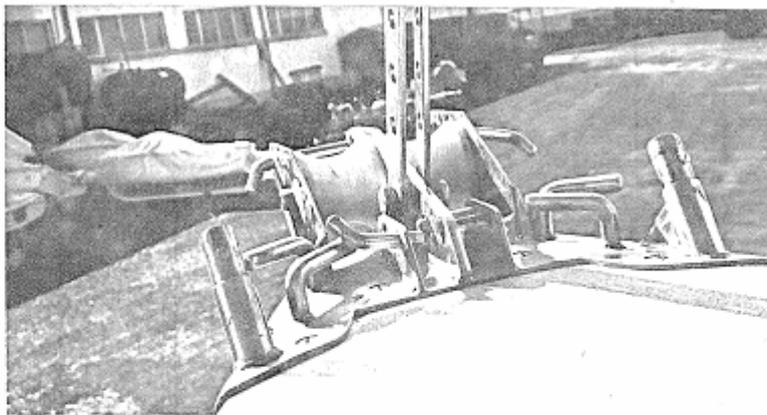
FIXATION DES GALHAUBANS SUR LE MÂT



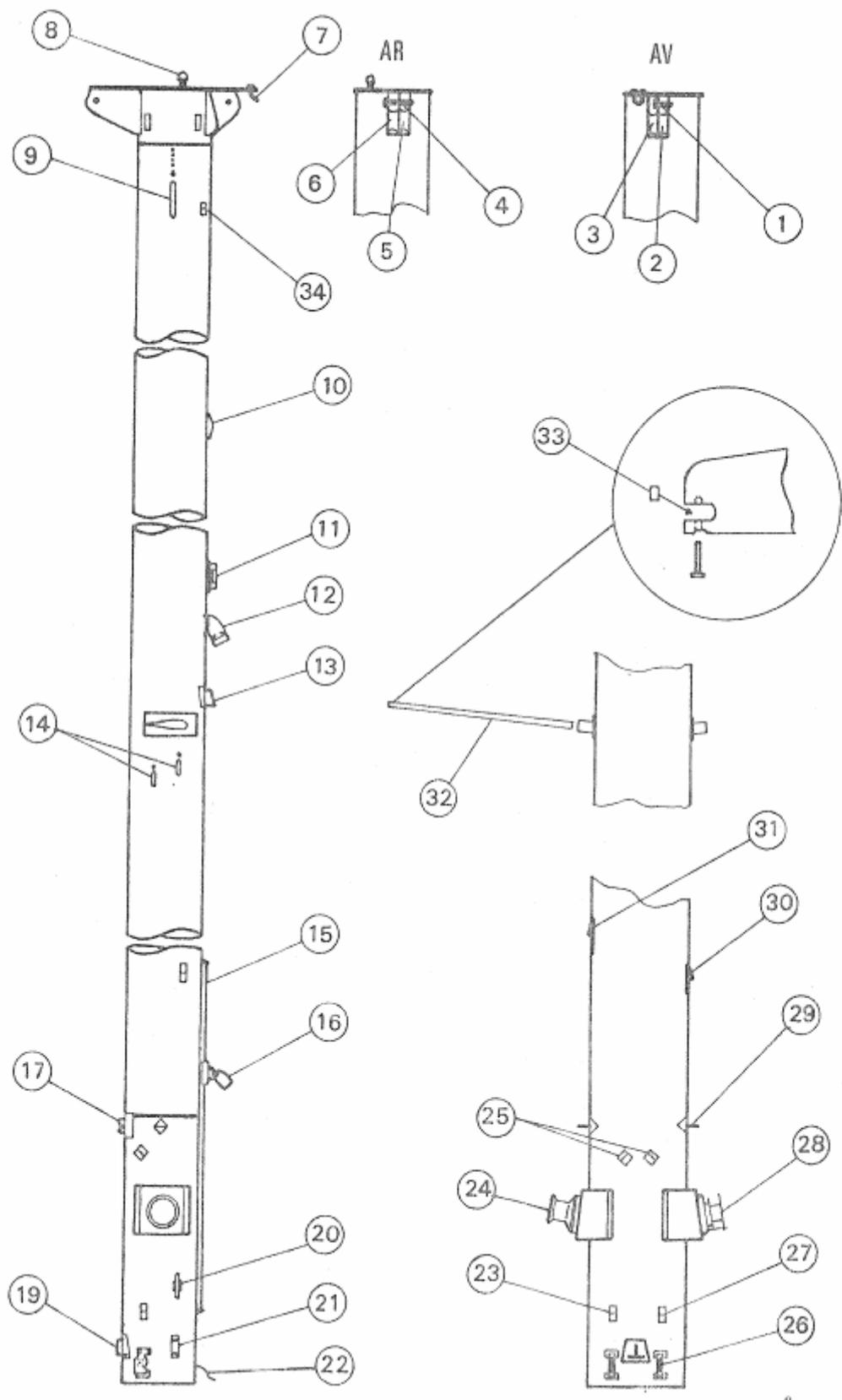
- Emboitez les barres de flèche dans leurs logements ; pour faciliter ce montage, enduisez légèrement (graisse silicone - talc) la face de la bande caoutchouc qui entre en contact avec la barre de flèche.

- Passez les galhaubans dans les embouts de barre de flèche en n'oubliant pas de remonter la bague de protection (répère 33 page 8).

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



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



MAT ACCASTILLAGE

- | | |
|---|---|
| 1 - Axe de fixation étai | 28 - Enrouleur de drisse de Grand'Voile |
| 2 - Réa drisse de Génois | 29 - Anneau de "Jockey Poole" |
| 3 - Réa drisse de Génois N° 2 | 30 - Sortie drisse de Grand'-Voile |
| 4 - Axe de fixation pataras | 31 - Sortie drisse de Génois |
| 5 - Réa balancine de bôme | 32 - Barre de flèche |
| 6 - Réa drisse de Grand'Voile | 33 - Bague de protection |
| 7 - Potence de drisse de Spi | 34 - Sortie supérieure de drisse de Spi |
| 8 - Feu de tête de Mât | |
| 9 - Lumière d'ancrage des galhaubans | |
| 10 - Réa de drisse de trinquette | |
| 11 - Feu de hune | |
| 12 - Feu de pont | |
| 13 - Pontet de fixation balancines de tangon | |
| 14 - Lumière d'ancrage des bas-haubans | |
| 15 - Rail de tangon | |
| 16 - Cloche de tangon | |
| 17 - Vit de mulet | |
| 18 - | |
| 19 - Pontet de fixation halebas de bôme et retour écoute de Grand'Voile | |
| 20 - Taquet de balancine de bôme | |
| 21 - Réa de sortie de balancine de bôme | |
| 22 - Fils alimentation des feux | |
| 23 - Sortie drisse de trinquette | |
| 24 - Winch de drisse de Génois | |
| 25 - Anneaux de "Cunningham" | |
| 26 - Poulie orientable | |
| 27 - Sortie drisse de Spi | |

Mise en place du Mât :

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

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

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

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

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

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

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

Entretien du Mât et du gréement :

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

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

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

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

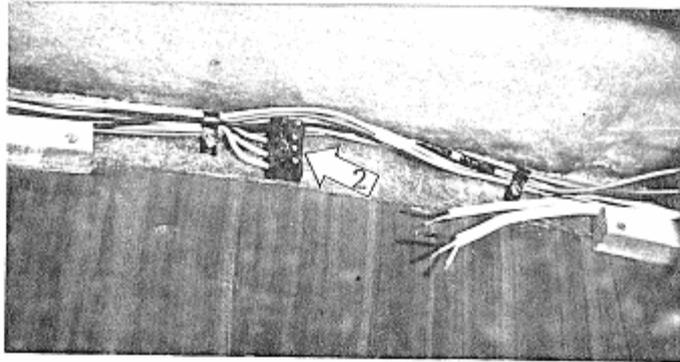
Branchement des feux de Mât :

- Pour brancher les feux de Mât, il faut raccorder les différents fils sur les dominos (2) (voir photo ci-dessous) situés sous le petit plafond babord entre l'arceau et la cloison avant du carré.

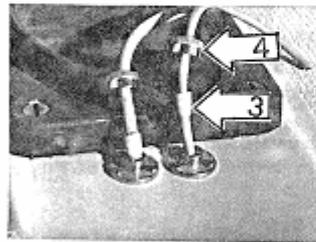
- Démontez ce plafond fixé par sept vis "Parker". ATTENTION, effectuez la dépose du plafond avec précaution, celui-ci étant ajusté avec précision, ne pas forcer au risque de le détériorer.

- Les feux du Mât sont essayés en atelier et les différents fils sont repérés ; reportez-vous à l'étiquette collée sur le Mât sous les sorties des fils.

- Raccordez les deux neutres venant du Mât avec le fil noir, le fil du feu de tête avec le fil vert, le fil du feu de hune avec le fil orange, et le fil du feu de pont avec le fil blanc.



- Remplacez le plafond, une fois cette opération effectuée, remontez le passe-fil. Il est conseillé d'enduire le fil et la bague-joint (3) de pâte étanche (Type Rubson) avant de revisser le couvercle (4).



...

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

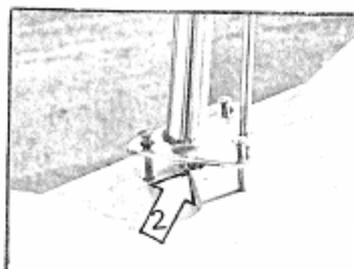
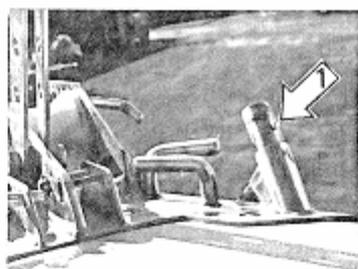
POSE DES BALCONS ET CHANDELIERS -

Pose du balcon avant :

- Enlevez les vis de blocage (1) des deux pieds avant du balcon, présentez le balcon et enfoncez les deux tubes avant dans leur pied.

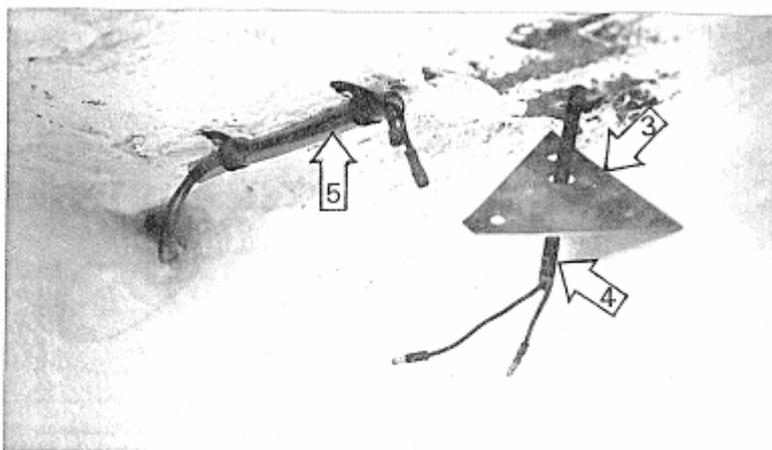
- Passez le fil d'alimentation du feu qui sort par le pied babord arrière du balcon dans le trou (2) prévu à cet effet sur le pont.

- Enduisez de pâte étanche la face de la platine qui viendra en contact avec le pont et enfoncez les trois vis métaux à travers la platine et le pont.



- Pour la suite du montage, accédez au-dessous de l'emplacement des pieds arrière du balcon par le puits à chaîne. Prenez la contre-plaque (3) percez en son centre, orientez-la de façon à ce que les trous de fixation tombent en face des vis métaux ; passez le fil électrique (4) dans le trou central et engagez la contre-plaque dans les vis métaux ; passez les rondelles et les écrous, serrez.

- Branchez le feu avant en raccordant les deux fils noirs ensemble et le fil bleu avec le fil rouge. Recouvrez le branchement de bandes adhésives, puis repoussez-le à l'intérieur du petit tuyau de protection (5).



- Procédez de la même manière pour la fixation du pied arrière tribord.

- Remontez les vis de blocage des deux pieds avant.

Pose du balcon arrière et du balcon de pied de Mât :

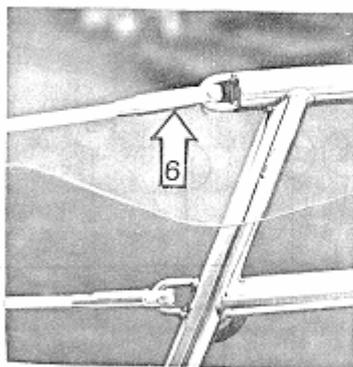
- Les pieds de ces balcons sont déjà fixés sur le pont. Enlevez les vis de blocage, enfoncez les tubes dans les pieds correspondants, remontez les vis de blocage.

Pose des chandeliers et filières :

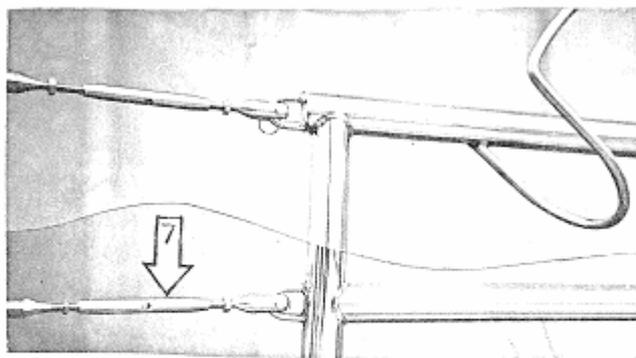
- Repérez les jeux des chandeliers droit et gauche (les embouts à chape se fixent sur le balcon avant et le perçage des chandeliers doit se trouver à l'extérieur).

- Fixez les embouts à chape (6) sur les emplacements correspondants du balcon avant et plaçant, de préférence, l'anneau brisé à l'extérieur.

- Défaites toutes les vis de blocage placées sur les pieds de chandeliers, emboitez les chandeliers dans leur pied respectif. Remontez les vis de blocage.



- Fixez les embouts à ridoirs (7) sur le balcon arrière, tendez fortement les filières, bloquez les ridoirs.



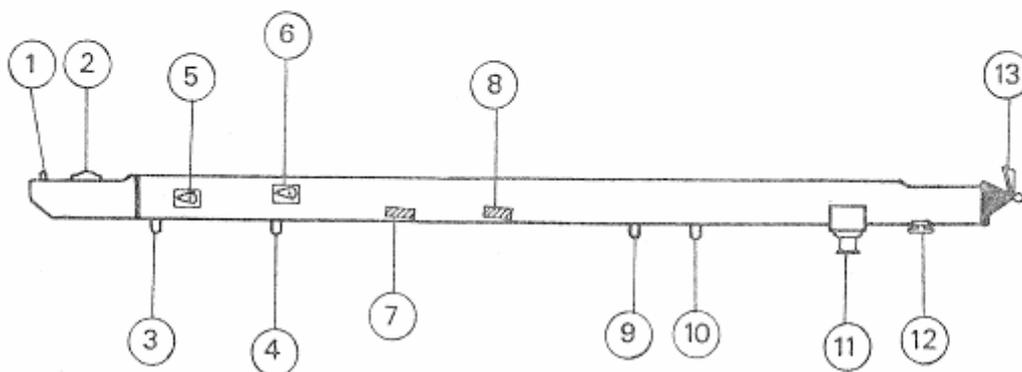
- Fourrez les fixations des filières sur les balcons, principalement sur le balcon avant où les embouts sont en contact très fréquents avec le Gênois.

- Les vis de blocage des pieds de balcons et des chandeliers sont identiques. Ce sont des vis métaux inox à tête cylindriques 5 x 10.

MISE EN PLACE DU GREEMENT COURANT -

- Clarifiez et repérez l'emplacement et le circuit des drisses : la drisse de Gênois sort à babord au-dessus du Winch ; la drisse de Grand'Voile sort à tribord et vient sur l'enrouleur ; la balancine de bôme sort à tribord au pied du Mât et vient sur le taquet situé juste au-dessus ; la drisse de Spi sort par la chicane tribord sur la face arrière du Mât puis passe dans la poulie orientable tribord.

Accastillage de la bôme :



- 1 - Pontet de fixation balancine de bôme
- 2 - Réa de sortie étarquage de bordure
- 3 - Pontet de fixation écoute de Grand'Voile
- 4 - Pontet de fixation écoute de Grand'Voile
- 5 - Poulie de renvoi du 1er ris (les pontets de fixations correspondants se trouvent sur l'autre face de la bôme.
- 6 - Poulie de renvoi du 2e ris (
- 7 - Clam Cleat de blocage 1er ris
- 8 - Clam Cleat de blocage 2e ris
- 9 - Pontet de fixation écoute de Grand'Voile
- 10 - Pontet de fixation halebas de bôme
- 11 - Winch de prises de ris
- 12 - Taquet étarquage de bordure
- 13 - Croc de ris et axe de point d'amure

Mise en place de la bôme :

- Présentez la bôme devant le vit de mulot en lui faisant effectuer un quart de tour de façon à ce que la gorge se trouve à l'horizontale ; engagez la bôme dans le vit de mulot puis ramenez-la dans sa position normale (gorge vers le haut).

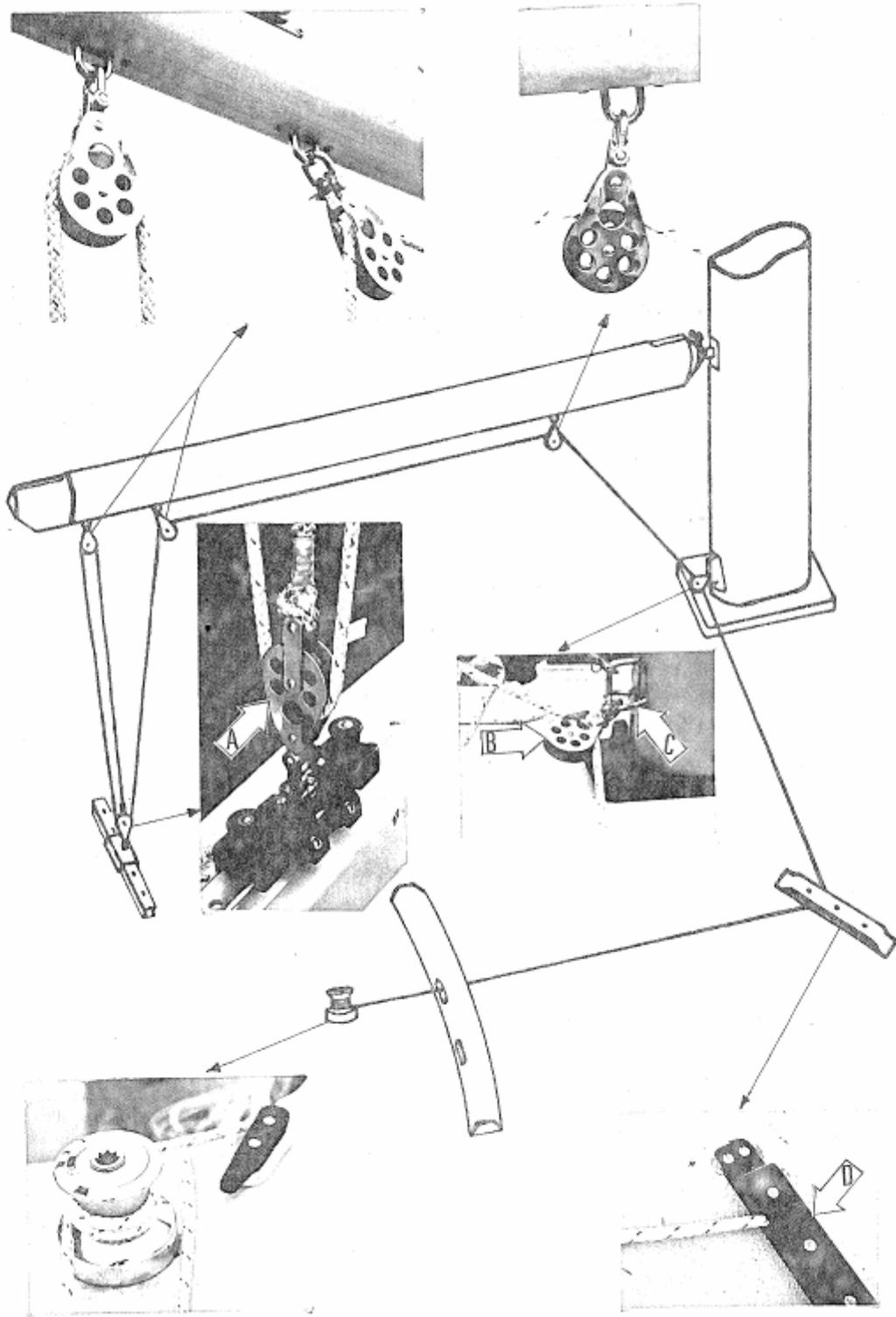
Mise en place de l'écoute de Grand'Voile :

- Le palan d'écoute de Grand'Voile est constitué de quatre poulies simples, d'une poulie simple à ringot et des manilles correspondantes.

- Accrochez la poulie simple à ringot (A) sur le chariot de barre d'écoute, puis les trois premières poulies simples sur les pontets (3, 4 & 9) correspondants de la bôme. La quatrième poulie simple (B) se frappe sur la branche tribord de la ferrure de fixation du halebas (C) sur le Mât. L'écoute doit suivre le même trajet qu'indiqué page suivante.

- Pour le retour au cockpit, passez l'écoute sur le réa intérieur de la poulie plat-pont tribord (D), puis dans le passage intérieur de l'hiloire.

- L'écoute arrive ainsi sur le winch qui est prévu soit pour border l'écoute de Grand'Voile au près, soit, aux allures portantes alors que la pression sur l'écoute ne nécessite plus l'emploi du winch, pour hisser la drisse de Spi.

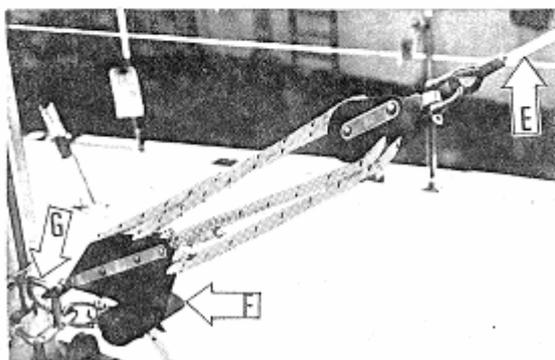


Mise en place du halebas de Bôme :

- Le halebas de Bôme est constitué d'une estrope (E) en câble gainé, d'un palan équipé d'une poulie coinçeuse à mousqueton (F) et des manilles correspondantes.

- Accrochez l'estrope après le pontet de fixation (9) du halebas sur la bôme ; accrochez la poulie coinçeuse (mâchoire vers le bas) sur la branche verticale de la ferrure de fixation (G) du halebas sur le Mât.

- Le système de la poulie coinçeuse à mousqueton vous permet de décrocher facilement le halebas du Mât et de vous en servir éventuellement comme retenue de Bôme aux allures portantes en le frappant sur un pied de chandelier ou tout autre point sous le vent.



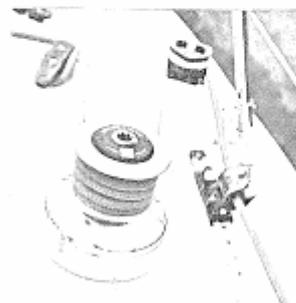
Retour de la drisse de Spi au cockpit :

- La drisse de Spi sort par la chicane tribord sur la face arrière du Mât, passe dans la poulie orientable tribord, sur le réa central de la poulie plat-pont tribord et dans le passage intérieur de l'hiloire (le trajet de la drisse de Spi est indiqué par le repère (H) sur la photo du retour de la balancine).

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

Ecoute de Foc, Palan de Cunningham :

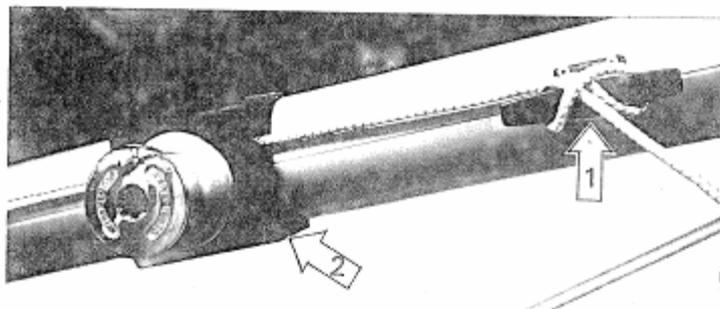
- Les écoutes de Foc sont constituées de deux longueurs de cordage, ceci afin d'éviter les blessures pouvant être occasionnées par un mousqueton lorsque le point d'écoute du Foc bat. Vous les fixerez donc sur le Foc par un noeud chaise. L'écoute passe ensuite à l'extérieur des haubans, dans l'avale-tout,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



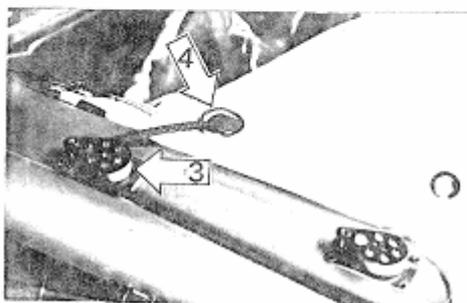
...
 - Le vit de mulet étant fixe, l'étarquage de guindant se fait à l'aide de l'enrouleur. Toutefois, si vous désirez parfaire cet étarquage sans modifier la hauteur de la têtère, vous pouvez installer un palan de "cunningham" : reliez un petit palan, trois ou quatre brins, équipé d'une poulie coinçeuse, à un cordage d'une longueur d'environ 1 m 30. Passez l'extrémité libre du cordage dans l'oeil de la grand'voile placé juste au-dessus de l'oeil d'amure. Frappez cette extrémité sur l'anneau de cunningham (repère 25, page 8), puis fixez la poulie coinçeuse sur l'anneau situé sur l'autre face du mât. Pour étarquer le guindant, il suffit de border le palan.

Etarquage de bordure bosse de ris :

- L'étarquage de bordure se fait par l'intermédiaire d'un palan situé sous la bôme. Pour étarquer bordez le palan, puis amarrez-le sur le taquet (1) en passant le cordage auparavant entre la platine (2) du winch de prise de ris et la bôme.



- Votre bateau est équipé d'un système de prise de ris rapide. Préparez deux bosses de ris Ø 12 d'une longueur d'environ 6 m 50 pour le premier ris et 8 m 50 pour le deuxième ris. Pour prendre le premier ris, passez la bosse dans la poulie de renvoi (3), puis dans l'oeil (4) de la voile correspondant et accrochez-la sur le pontet situé de l'autre côté de la bôme. Utilisez le winch pour étarquer la bosse de ris, puis bloquez-la dans le clam cleat (repère 7, page 14) vous pourrez ainsi libérer le winch pour le deuxième ris.



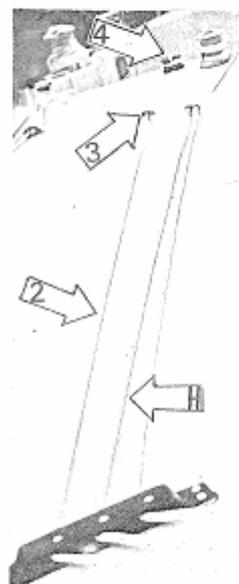
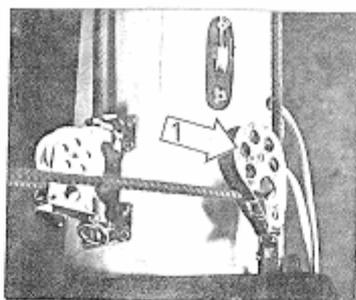
ACCASTILLAGE DE SPI (Option) -

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

Mise en place des balancines de tangon :

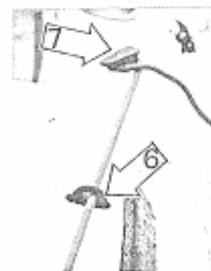
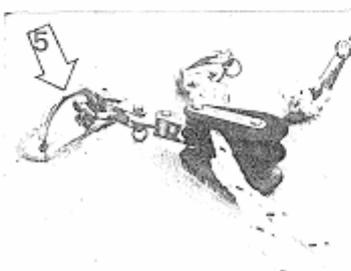
- Frappez les deux poulies simples les plus près des mousquetons sur le pontet (13) (voir schéma accastillage de Mât) situé sur le Mât. Frappez les deux poulies de retour (1) sur les deux bossages avant de l'emplanture, passez les balancines dans ces poulies, puis la balancine tribord (2) sur le réa extérieur de la poulie plat-pont tribord et la balancine babord sur le réa extérieur de la poulie plat-pont babord ; passez-les ensuite de chaque côté dans les passages extérieurs (3) des hiloires.

- Les balancines viennent enfin sur les "Clam Bollard" (4). Ceux-ci, de par leur forme, permettent de faire un ou plusieurs tours morts avant de bloquer le cordage et diminuent ainsi la pression à exercer lors du réglage du tangon.



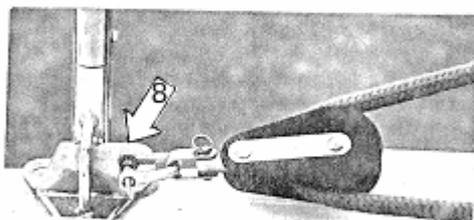
Mise en place des halebas de tangon :

- Fixez la poulie double sur la cadène (5) située juste en arrière du puits à chaîne. Faites passer un halebas de chaque côté du roof puis dans les filoirs (6). Les halebas viennent ensuite sur les taquets (7) ; il est conseillé d'enfiler les halebas dans le passage central du taquet puis de faire un noeud d'arrêt à l'extrémité du cordage afin d'éviter que celui-ci ne s'échappe complètement pendant un réglage.



Mise en place des écoute de Spi :

- Accrochez les poulies de renvois des écoute de Spi sur les cadènes (8) situées sur les pieds de balcon arrière. Au repos, vous pouvez frapper les mousquetons sur les pieds de balcon avant en veillant bien à ce que les écoute passent à l'extérieur de tout (écoute de Foc, haubans, etc...) et amarrez le dormant de l'écoute sur les taquets arrière ou tout autre point. En utilisation, passez de préférence le bras autour du gros winch, l'écoute étant passée sur le petit ou le gros winch sous le vent.

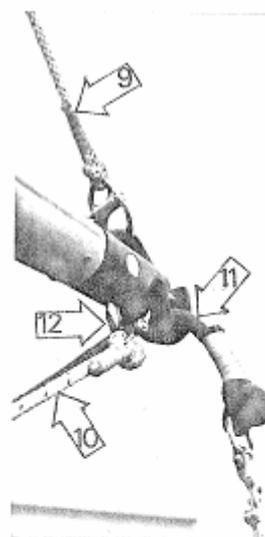


Utilisation du tangon :

- Engagez le tangon, côté conique, dans la cloche de façon à ce que la mâchoire située à l'autre extrémité se trouve ouverte vers le haut. Vérifiez que le tangon est bien verrouillé dans la cloche, la balancine (9) et le halebas (10) se frappent à l'extrémité du tangon, le bras de Spi (11) passe à l'intérieur de la mâchoire.

- L'ouverture de la mâchoire se commande de deux façons : soit par le câble (qu'il faut prolonger à l'aide d'un petit cordage) situé sous le tangon au 1/3 arrière, soit directement par le levier (12) sur la mâchoire.

- Pour éviter de détériorer votre tangon lorsque celui-ci vient porter sur l'étai ou les bas-haubans avant, il est préférable de fourrer celui-ci aux emplacements correspondants. Rincez et graissez périodiquement le mécanisme d'ouverture de la mâchoire ainsi que la cloche de tangon.



Option drisse de trinquette, drisse de génois au cockpit :

- Sur option, vous pouvez équiper votre bateau d'une drisse de trinquette. Lors de sa réception, il vous suffira de

...

...

la passer à l'intérieur du Mât à l'aide du messenger en place. Cette drisse passera dans le réa intérieur de la poulie plat-pont babord, dans le passage intérieur de l'hiloire babord et viendra soit sur un taquet, soit sur un winch que vous ajouterez sur le roof côté babord.

- Vous pouvez aussi combiner la drisse de trinquette avec une drisse de Génois retour au cockpit. En ce cas, il vous faudra inverser les messagers de drisse de trinquette et de drisse de Génois (il est préférable d'effectuer ce travail bateau dé-mâté) :

1°) Tout d'abord, sortez la drisse de Génois standard du Mât en attachant, à son extrémité libre, une petite cordelette de longueur suffisante pour qu'elle puisse ultérieurement servir de messenger pour le passage de la nouvelle drisse.

2°) A l'aide d'un petit crochet enfilé par la chicane de drisse de Génois, récupérez le messenger de trinquette et faites-le sortir à ce niveau.

3°) Par le pied du Mât, en engageant un crochet au bout d'une baguette dans celui-ci, récupérez le messenger de Génois, ramenez-le au pied du Mât puis enfiler-le dans la chicane babord qui servait précédemment au messenger de trinquette ; ATTENTION à ne pas croiser les messagers !

4°) Passez les nouvelles drisses dans le Mât. La drisse de trinquette vient sur le winch en place sur le Mât ; la drisse de Génois retour au cockpit passe dans la poulie orientable babord, sur le réa intérieur de la poulie plat-pont babord, dans le passage intérieur de l'hiloire babord. Pour cette drisse il est nécessaire de monter un winch sensiblement de la même force que celui d'écoute de Grand'Voile, drisse de Spi, et un taquet sur le côté babord du roof (voir repère A page 2, la position du renfort prévu à cet effet).

Entretien des drisses et écoutes :

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

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

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

ACCASTILLAGE -

Winches :

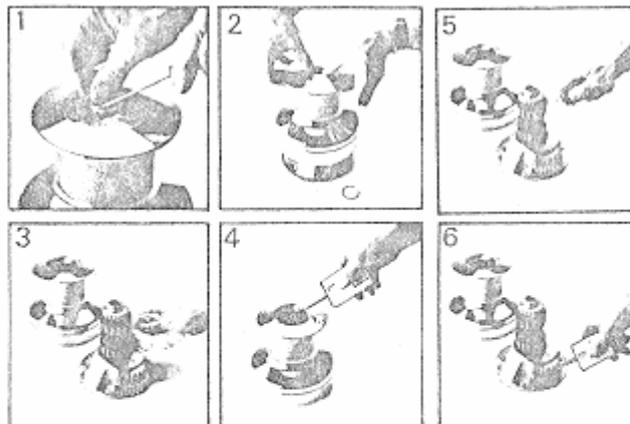
- Tous les winches tournent dans le sens des aiguilles d'une montre, enroulez donc l'écoute dans ce sens sur les winches. Pour embrayer, il suffit d'un ou deux tours sur le winch, ce n'est que pour border avec la manivelle que vous ferez des tours supplémentaires.

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

Winches d'écoute de Spi et de drisse de Foc :

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

- Pour l'entretien, retirez le circlip à l'aide d'une lame de couteau ou d'un petit tournevis (1), enlevez le tambour (2) nettoyez l'intérieur du winch à l'aide d'un chiffon non pelucheux (3), huilez les cliquets de la tête (4), graissez les roulements (5), les roues dentées (6), les dents et l'intérieur du tambour. Lors du remontage, veillez à la bonne mise en place des cliquets.



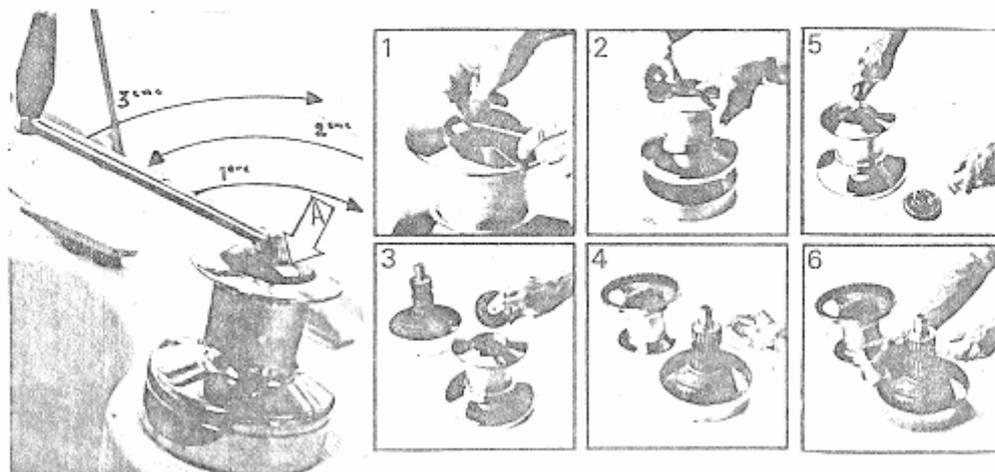
Winches d'écoutes de Foc:

- Ce sont des winches à trois vitesses automatiques, pour engager la première vitesse appuyez sur le bouton blanc (A) situé sur la tête du winch ; la première vitesse s'obtient alors en tournant la manivelle dans le sens des aiguilles d'une montre.

...

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

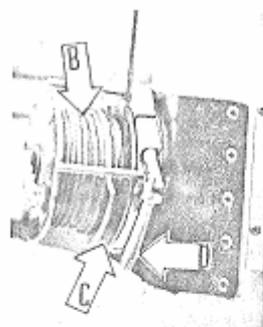
- Pour l'entretien, retirez le circlips (1), sortez le tambour (2), enlevez le mécanisme de la tête (3), nettoyez l'intérieur du winch (4), huilez le mécanisme de la tête et graissez les dents supérieures et inférieures du tambour (5), graissez les roulements et les roues dentées (6).



Winch enrouleur de drisse :

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

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

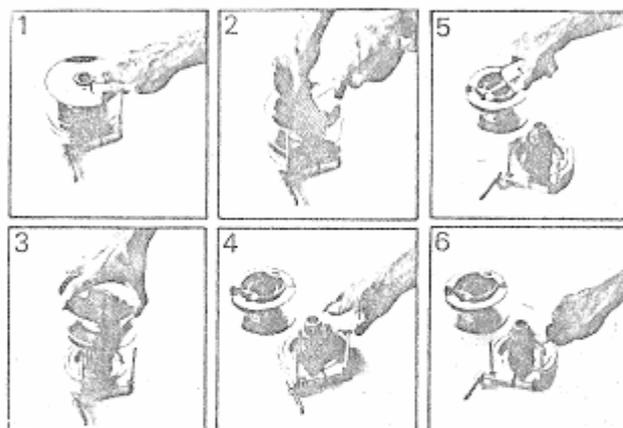


- Ce winch est équipé d'un frein, celui-ci est actionné par le levier (D). Le frein doit être serré fermement (tournez le levier dans le sens des aiguilles d'une montre) avant de hisser la voile. Pour affaler, désserrez le frein et contrôlez la vitesse de descente avec le levier. ATTENTION ! A ne jamais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

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

...

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



Winch de prise de ris :

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

Poulies de retour, Avale-touts, Ridoir à volant :

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

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

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

- Le ridoir à volant étant en contact permanent avec le milieu salin, rincez-le et graissez-le fréquemment (1 fois par mois) pour éviter tout risque de grippage.

Guindeau :

- Le guindeau est encastré dans le puits à chaîne, ce qui évite toute aspérité sur le pont. Il est prévu pour de la chaîne calibrée de 10 mm. ATTENTION ! Le calibrage de la chaîne est très important pour son passage dans le barbotin. Ce guindeau travaille dans un bain d'huile. Faites une vidange tous les trois ou quatre ans et remettez de l'huile "SEA 20 W 50" ½ litre environ. Le remplissage s'effectue par le bouchon rouge situé en haut à gauche sur le guindeau et le niveau d'huile se contrôle sur le bouchon transparent en bas à gauche. Pour régler le débit de la chaîne ou pour embrayer le barbotin serrez modérément l'écrou à la main ou, avec le levier sans forcer.

...

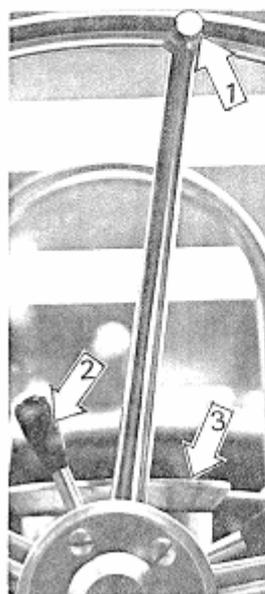
- En fin de saison, graissez le cône de frein. Pour accéder à celui-ci, enlevez la goupille arrêtoir de l'écrou et la rondelle. Retirez l'écrou et le barbotin, graissez le cône et l'axe du barbotin. Remontez l'ensemble.

BARRE A ROUE -

- Une barre à roue fonctionne à l'inverse d'une barre franche : c'est-à-dire que pour faire virer le bateau sur la gauche, il faut tourner la barre à roue à gauche (et inversement pour la droite).

- Sur le tube extérieur de la roue, il y a un petit bouchon noir (1), celui-ci sert à repérer la position du safran.

- Cette barre à roue est équipée d'un frein (2) qui permet de la bloquer dans n'importe quelle position. Pour cela, faites-le tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il se bloque, (pour débloquer la roue tournez en sens inverse).



Pose du compas :

- Vous pouvez installer sur la plaque-support compas (3) soit le compas "Sestrel Major" de chez Navigair, soit l'"Olympic 130" de chez Plastimo. Le compas "Sestrel" se fixe directement sur la plaque. L'"Olympic 130" nécessite l'emploi d'un habitacle dans lequel le compas vient s'encasturer.

- Pour installer le compas et pour brancher l'éclairage, démontez la plaque-support compas de la colonne, faites-la coulisser vers le haut le long de l'arceau de protection ou, si nécessaire, démontez l'arceau en défaisant les deux vis de blocage situées sur ses pieds. Percez-la (\varnothing 4 ou 5) pour permettre le passage du fil d'éclairage provenant du compas, raccordez ce fil au fil sortant de la colonne. ATTENTION ! il faut maintenir ce dernier tendu de façon à ce qu'il ne risque pas de se prendre dans la chaîne ou dans les drosses (faire une butée avec de l'adhésif par exemple). Roulez l'excédent de fil sous la plaque-support compas. Remontez celle-ci puis fixez le compas.

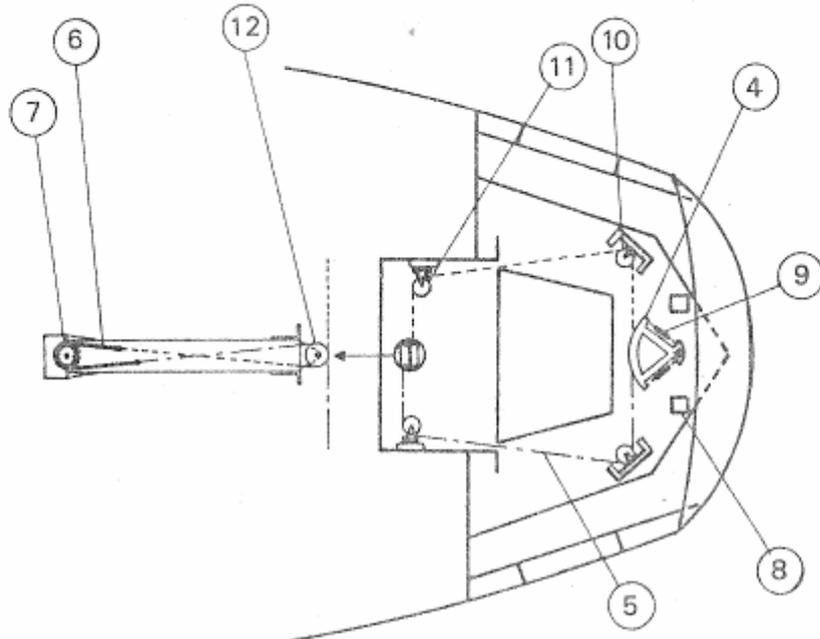
Principe de fonctionnement et entretien :

- La barre commande un secteur (4) fixé directement sur la mèche par l'intermédiaire de drosses en acier (5) et d'une chaîne (6) qui vient sur le pignon denté (7) de l'arbre de la barre à roue. Quant la barre tourne, le pignon entraîne la chaîne qui tire sur l'une ou l'autre drosse. Celles-ci font pivoter le

...

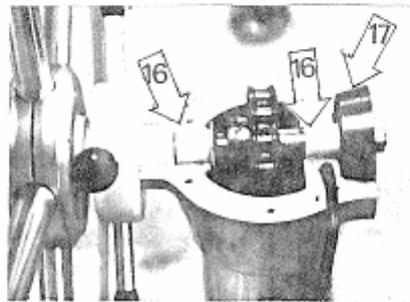
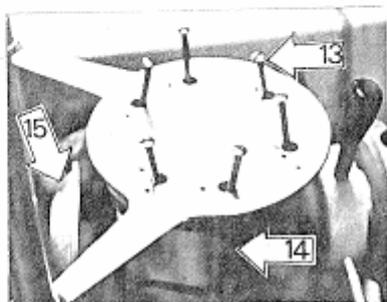
secteur dont le débattement est limité par les butées (8).

- Ce système de transmission mécanique est très fiable. Vérifiez périodiquement la tension des drosses et le blocage des ridoirs (9). Si celles-ci venaient à se relâcher les rendre avec les ridoirs (pour accéder aux drosses, ridoirs, et secteur de barre il suffit de soulever les deux coussins centraux de la cabine arrière).



- De temps en temps, un graissage complet du circuit est souhaitable. Pour cela démontez le compas puis enlevez les six vis (13) tenant la plaque-support compas et la tête de la colonne (14) ; enlevez celle-ci puis démontez le cache (15) situé sur la partie avant de la colonne, à ce moment l'arbre de la barre à roué est accessible. Nettoyez la chaîne, l'arbre et le pignon. Vérifiez l'état de la chaîne et des bagues coussinyls (16). Graissez le pignon, la chaîne, les bagues et le cône de frein (17). Graissez aussi la bague frein.

- Remontez le cache et la tête de la colonne en prenant soin de graisser légèrement les vis.



- Vérifiez l'état des drosses. Graissez les axes des poulies de renvois (10 et 11), ainsi que les deux réas (12) du pied de la colonne. Pour accéder aux poulies (10), il suffit d'enlever les coussins centraux de la cabine arrière. Pour les réas (11 et 12) enlevez la descente fixée par quatre vis bois (deux de chaque côté dans les panneaux qui supportent les coussins latéraux) ; pour les démonter, enlevez les coussins, les têtes de vis sont apparentes à l'intérieur des caissons en haut des deux panneaux. Retirez ensuite le demi plancher situé sous la descente, puis dévissez le panneau acajou situé derrière celle-ci, ce qui vous donnera accès à ces poulies (ainsi qu'au réservoir de fuel).

Barre franche de secours :

- En cas d'avarie grave au système de barre à roue, il est possible de monter rapidement une barre franche de secours (livrée avec le bateau). Pour cela enlevez les deux coussins centraux de la cabine arrière. Enfilez la barre sur le carré de la mèche au-dessus du secteur. Bloquez la barre à l'aide du petit boulon de serrage (18).



VOILES -

Votre bateau est livré avec quatre voiles :

- La Grand'Voile de 27 m², 8 onces (340 Gr. env.) est équipée de deux bandes de ris. Les coulisseaux correspondants à la hauteur des deux ris sont fixés par un transfilage ce qui vous permettra de prendre un ris sans sortir les coulisseaux de la gorge du Mât. Si vous ferlez la Grand'Voile sur la bôme, il est préférable d'enlever les lattes. Lorsque vous prenez un ris n'oubliez pas de nouer les garcettes. ATTENTION ! celles-ci servent uniquement à ramasser la toile devenue superflue ; elles ne doivent en aucun cas exercer de traction sur la partie de la voile établie, ce qui risquerait de provoquer des déchirures.

- Le Géois Médium de 50,50 m², 6,5 onces (280 Gr. env.) c'est la voile d'avant qui travaille le plus souvent, elle est particulièrement exposée au raguage. Surveillez les parties en contact fréquent avec la ferrure d'étrave, le balcon avant et les extrémités de barres de flèche. De même, ne conservez pas votre Géois par une force de vent trop importante vous risqueriez de le déformer.

- Le Foc N° 1 de 27 m², 8 onces (340 Gr. env.) et le Tourmentin de 9 m², 8 onces.

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

- Votre bateau peut être équipé de nombreuses autres

...

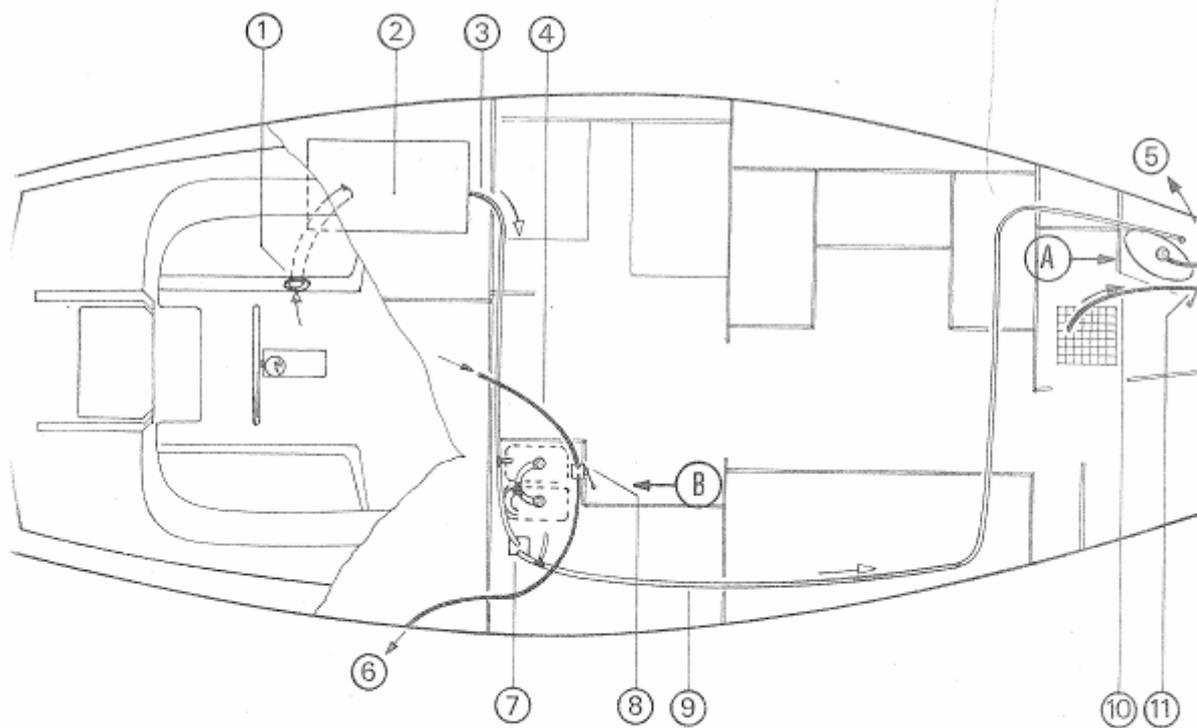
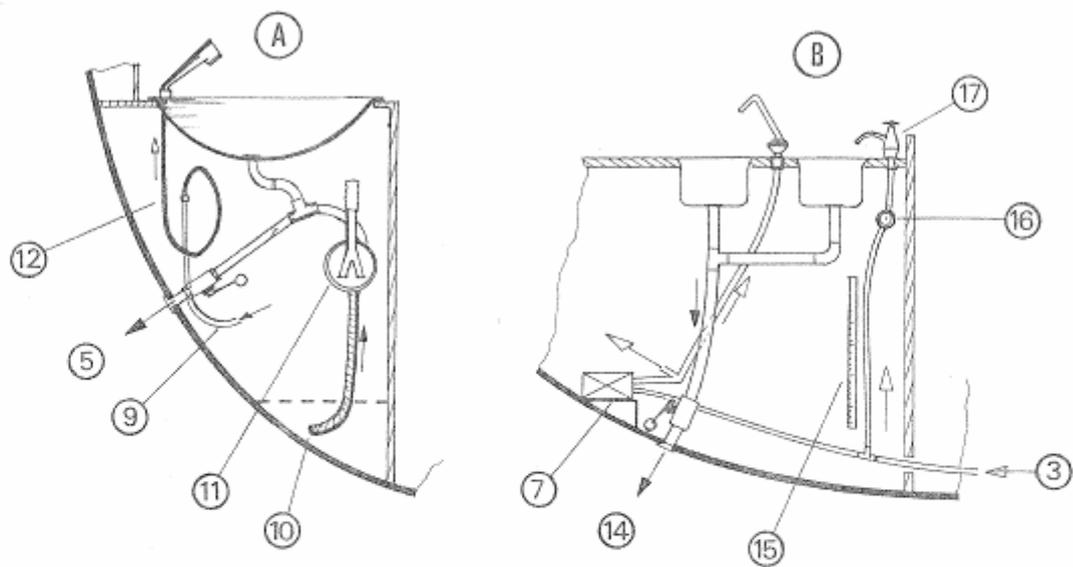
.../...

voiles, dont voici la liste :

. REACHER.....	53 m2	-	170 Gr
. GENOIS LEGER.....	51 m2	-	200 Gr
. GENOIS LOURD.....	45 m2	-	340 Gr
. INTER.....	38 m2	-	340 Gr
. FOC N° 2.....	18 m2	-	340 Gr
. SPI RADIAL.....	110 m2	-	60 Gr
. GENNAKER SIMPLE PLI.....	65 m2	-	70 Gr
. GENNAKER DOUBLE PLI.....	130 m2	-	70 Gr

CIRCUIT D'EAU DOUCE

- 1 - NAELE "EAU"
- 2 - RESERVOIR "EAU" - 290 L.
- 3 - ALIMENTATION EAU GENERALE
- 4 - TUYAU ASPIRATION "POMPE DE CALE MANUELLE"
- 5 - SORTIE LAVABO + DOUCHE
- 6 - SORTIE POMPE DE CALE MANUELLE & ELECTRIQUE
- 7 - GROUPE D'EAU ELECTRIQUE
- 8 - POMPE MANUELLE DE CALE
- 9 - ALIMENTATION EAU TOILETTE
- 10 - ASPIRATION DOUCHE
- 11 - POMPE MANUELLE EVACUATION DOUCHE
- 12 - FLEXIBLE DOUCHETTE
- 14 - EVACUATION EVIER CUISINE AVEC VANNE
- 15 - REGLETTE NIVEAU RESERVOIR "EAU"
- 16 - VANNE POUR ALIMENTATION MANUELLE OU ELECTRIQUE
- 17 - POMPE EVIER MANUELLE



circuit eau

Gin-fizz

MISE EN MARCHE ET FONCTIONNEMENT DU "GROUPE D'EAU"

Lorsque le réservoir est plein, mettre le groupe d'eau sous tension en tirant sur l'interrupteur fixé au-dessus de l'évier.

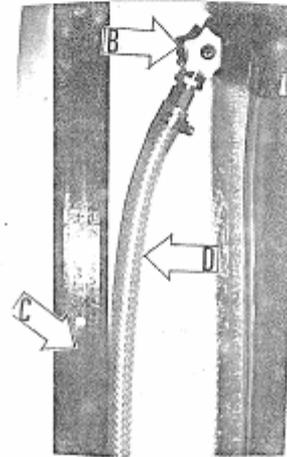
Ouvrir le robinet et laisser couler l'eau, le temps de purger le circuit ; lorsque l'on referme le robinet, le groupe monte en pression et s'arrête automatiquement.

Lorsque le réservoir est vide, le groupe tourne continuellement ; il faut donc couper le circuit par l'interrupteur.

En cas de panne du groupe ou par mesure d'économie de l'électricité, une pompe à main est montée sur l'évier (à droite du robinet principal).

Pour la mettre en service, ouvrez le robinet (B) situé en haut, à droite, de l'équipet sous les éviers.

ATTENTION ! Ce robinet doit être impérativement fermé lorsque c'est le groupe qui fonctionne.



JAUGE DU RESERVOIR :

Vous pouvez surveiller la contenance de votre réservoir grâce à une jauge (C) qui se trouve dans l'équipet sous les éviers.

Pour utiliser celle-ci, ouvrez le robinet et attendez quelques instants que l'eau se stabilise dans le tube transparent (D) placé le long de la règle.

Après lecture, refermez le robinet.

ATTENTION ! Ne pas contrôler le niveau lorsque le bateau gîte, la lecture serait fautive.

EVACUATION DES EVIERS ET VIDANGE DE LA GLACIERE :

L'évacuation des éviers se fait directement à la

.../...

...

mer. Pour les vider, ouvrez la vanne ((7) indiquée sur le schéma du circuit général) située dans l'équipet sous les éviers. Pensez toujours à refermer la vanne après usage sinon, à la gîte, côté tribord, l'eau de mer remonterait par la canalisation dans les éviers et pourrait déborder.

- Sur le côté droit du petit coffrage supportant le groupe d'eau, vous trouverez un robinet (E) (voir photo du groupe d'eau page précédente) qui commande l'ouverture de la vidange de la glacière (l'eau s'écoule dans la cale moteur et est reprise par les pompes).

Pompe de cale moteur ou électrique et pompe de cale manuelle :

- Suivant le moteur de votre bateau, celui-ci est équipé d'une pompe de cale moteur ou d'une pompe de cale électrique.

- Le moteur "Renault Marine Couach" possède une pompe couplée avec le moteur. Le corps de la pompe fait partie du moteur et est divisé en deux parties : l'une qui aspire l'eau de refroidissement du moteur, l'autre qui aspire l'eau de la cale moteur par l'intermédiaire d'une crépine placée au fond de cette cale.

- Le moteur "Perkins" n'a pas ce dispositif, aussi est-il monté, dans la cale moteur, une pompe électrique qui remplira le même rôle. Celle-ci est commandée par un interrupteur à tirette situé à gauche sous la première marche de la descente, à côté des interrupteurs généraux coupe batteries.

- Dans un cas comme dans l'autre, nettoyez de temps en temps les parties aspirantes afin d'éviter à celles-ci de se boucher.

- En appui de ces pompes, une pompe de cale manuelle à gros débit est installée sur la façade de la cuisine devant les éviers. Celle-ci est commandée par un levier rangé sur le côté de la descente. Pour la faire marcher, emboitez le levier dans le corps de la pompe, puis actionnez-le de bas en haut.

Lavabo du coin toilette -

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

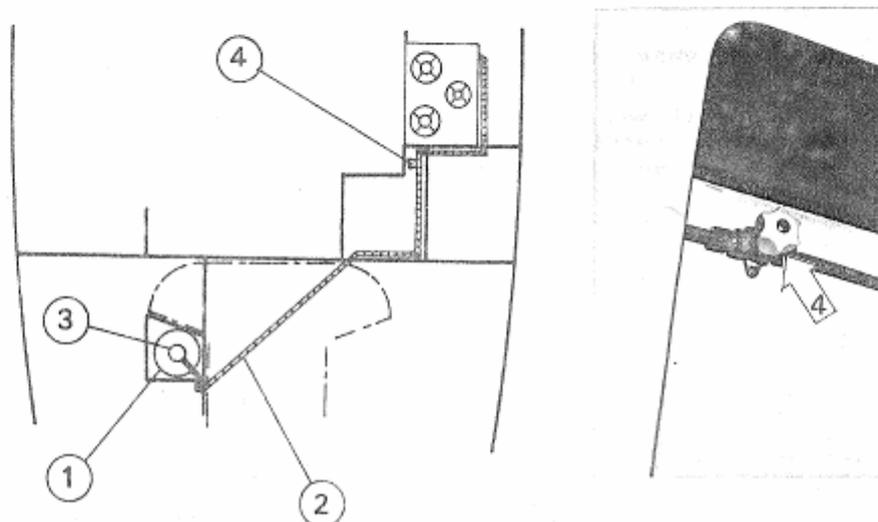
CIRCUIT DE GAZ -

- La bouteille gaz (1) d'une contenance de 3 Kgs est installée dans un petit coffre situé à babord dans le cockpit et maintenue en place par un sandow. Le gaz est acheminé jusqu'au

...

...
 réchaud four par un tuyau en cuivre (2) dont le trajet est indiqué sur le schéma ci-dessous : il passe au plafond de la cale moteur (sous la mousse d'insonorisation) puis sous le plan de travail de la cuisine. L'arrivée du gaz est commandée par le robinet sur le détendeur (3) et par le robinet (4) situé dans l'équipet à droite du réchaud.

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



Réchaud Four -

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

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

CIRCUIT ELECTRIQUE -

- Tension utilisée : 12 Volts, 80 Ampères.

- Les batteries de 6 Volts, 80 Ampères, sont situées dans le coffre à voiles sous un capot de protection. Elles sont au nombre de quatre, couplées deux à deux : deux alimentent le moteur, les deux autres le circuit électrique du bord.

...

Principe de fonctionnement et branchement général des circuits :

- Le principe du trajet des circuits est indiqué par le schéma page suivante. Les repères R1, R2, etc... sur les barettes de neutre indiquent les retours des différents appareils, leur correspondance est donnée dans le tableau page 39. Le tracé en pointillé poursuit le trajet jusqu'à un des appareils à titre d'exemple.

1) Circuit alimentation moteur :

Les deux batteries moteur sont couplées ensemble de façon à produire du 12 Volts. Le (+) du groupe va alimenter le moteur en passant par le coupe-batterie moteur et se branche sur le démarreur pour le moteur "Couach", et sur un relai du démarreur pour le moteur "Perkins". Le (-) se branche sur un boulon de fixation du démarreur sur le "Couach" ou à l'arrière de celui-ci pour le "Perkins".

2) Circuit alimentation bord :

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

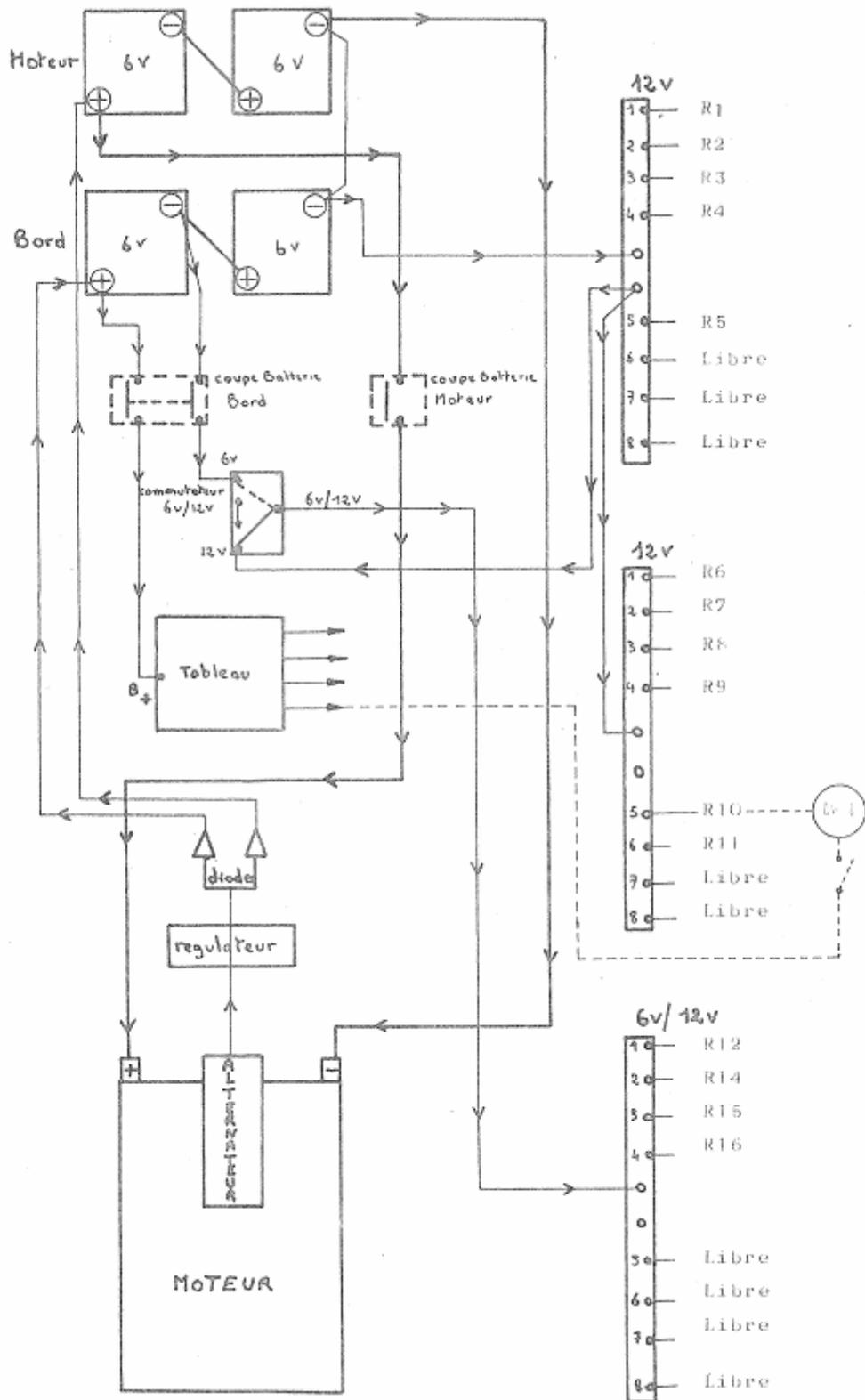
Pour le (-) le circuit étant équipé d'un système atténuateur d'intensité, sur les principales sources lumineuses, qui permet : soit un éclairage normal (en 12 Volts), soit un éclairage faible (en 6 Volts), il y a deux départs de (-) : le premier part d'une seule batterie, passe par le coupe-batterie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

3) Recharge des batteries par le moteur :

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

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

BRANCHEMENT GENERAL



Batteries, Diodes, Coupe-batteries :

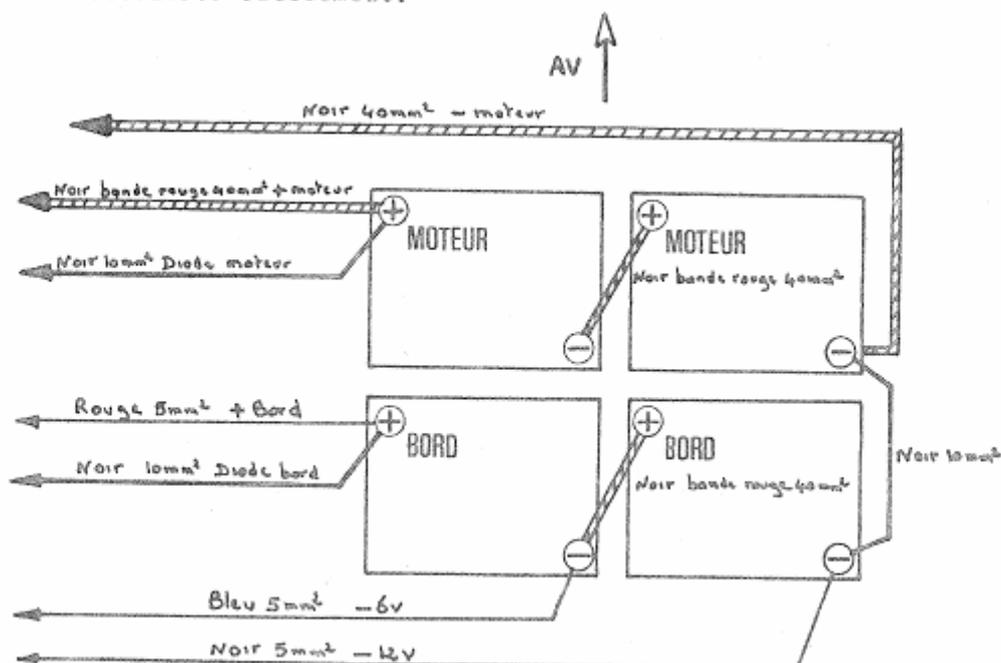
- Le schéma (ci-dessous) indique le branchement détaillé sur les batteries tel qu'elles sont situées dans le bateau. Le groupe moteur est formé des deux batteries les plus en avant.

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

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

- L'aération des batteries se fait par une ouverture sur le côté du couvercle du petit coffre à batterie. Prenez garde à ne pas boucher celle-ci avec des objets déposés dans le coffre à voiles.

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

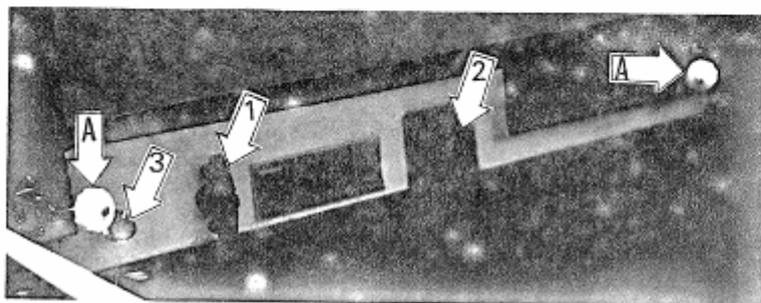


...

- Il y a un coupe-batterie pour le circuit moteur et un coupe-batterie pour le circuit bord. Ceux-ci sont placés sous la première marche de la descente et sont accessibles en soulevant le panneau découpé dans celle-ci. Le coupe-batterie moteur (1) est à gauche (en regardant vers l'arrière du bateau), le coupe-batterie bord (2) est à droite. Deux lampes témoins, une pour chaque groupe, s'allument sur le tableau électrique lorsque les contacts sont mis.

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

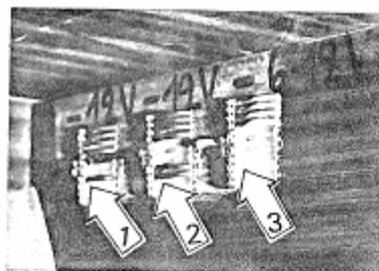
- NB : le petit bouton (3) est l'interrupteur de pompe de cale électrique pour le moteur "Perkins".



Barettes de neutre, Tableau électrique :

- Les trois barettes de neutre se trouvent à gauche, sous la table à carte. Les barettes (1) et (2) correspondent aux appareils en 12 Volts ; la barette (3) aux appareils en 6 Volts/12 Volts.

- Le tableau électrique comporte :



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

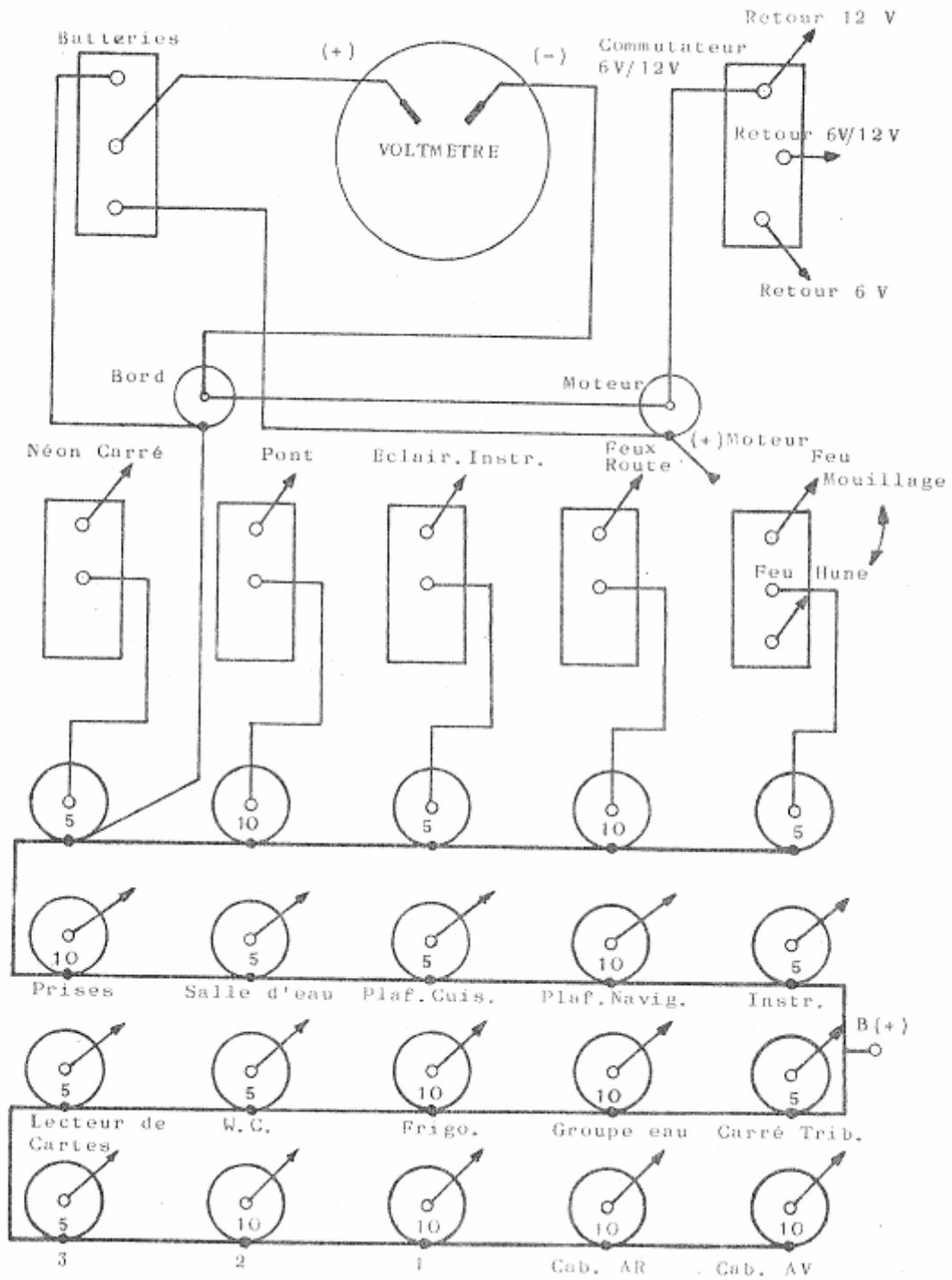
Le commutateur 6 V/12 V (6 V levier en haut, 12 V levier en bas).

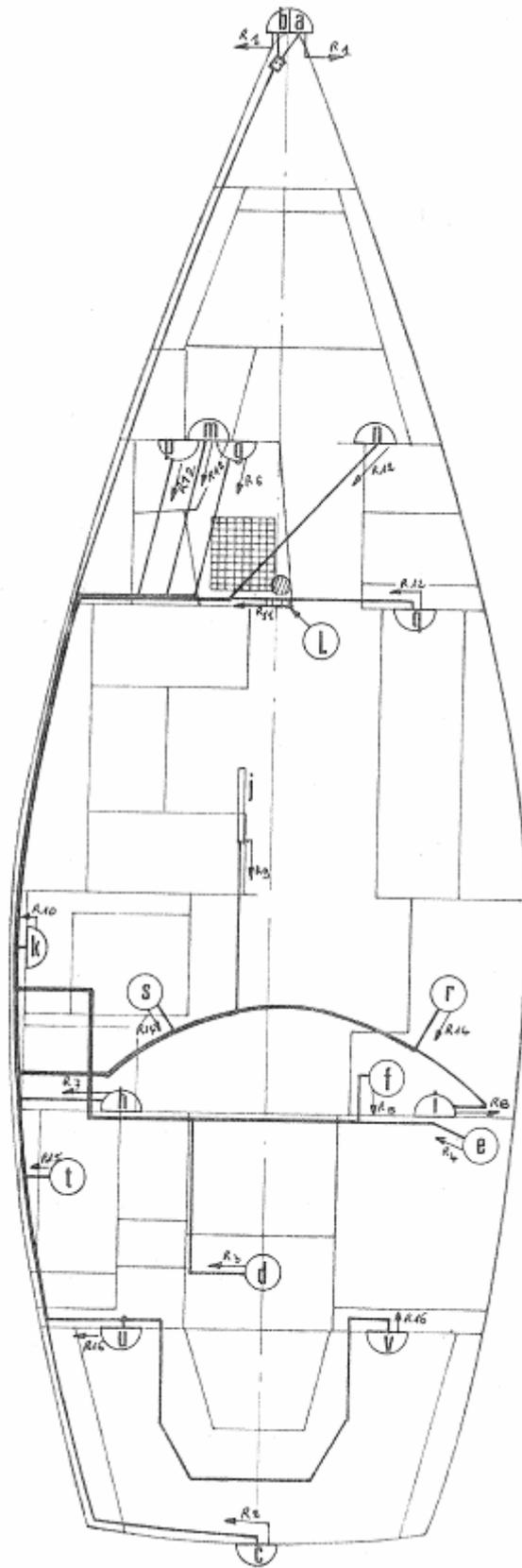
Les deux lampes témoins des contacts bord et moteur.

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

Les fusibles des différents appareils qui sont accessibles sur le devant du tableau en dévissant les porte-fusibles noirs. Chaque fusible est repéré sur le tableau. Le fusible marqué INSTR, destiné aux branchements éventuels d'instruments de navigation, est libre de même que les fusibles numérotés 1, 2, 3 et peuvent vous servir pour des branchements ultérieurs. L'ampérage des fusibles est indiqué sur le schéma du tableau (vu de derrière) et sur le tableau page 39.

SCHEMA DU TABLEAU ELECTRIQUE (VUE DE DERRIERE)





(Rép. :	Désignation	Voltage :	Couleur Fil :	Ampérage Fusible :	Retour :	Observations
A :	Feu avant tribord	12 V :	Rouge :	10 A :	R1 - Noir :	A + B : Feu bicolore (A B : même neutre)
B :	Feu avant babord	12 V :	Rouge :	10 A :	R1 - Noir :	Ampoule : 25 W BAY 15 D
C :	Feu de poupe	12 V :	Rouge :	10 A :	R2 - Noir :	Navette 10 W
D :	Compas navigation	12 V :	Orange :	5 A :	R3 - Noir :	
E :	Erigo	12 V :	Marron :	10 A :	R4 - Noir :	
F :	Groupe d'eau	12 V :	Vert :	10 A :	R5 - Noir :	
G :	Prise de courant de salle d'eau	12 V :	Vert :	10 A :	R6 - Noir :	
H :	Prise de courant navigateur	12 V :	Vert :	10 A :	R7 - Noir :	
I :	Prise de courant de la cuisine	12 V :	Vert :	10 A :	R8 - Noir :	
J :	Néon du carré	12 V :	Orange :	5 A :	R9 - Noir :	Tube TL 13W-Long. 515mm-Ø 15
K :	Lecteur de carte	12 V :	Rouge :	5 A :	R10 - Noir :	Ampoule 5 W
L :	Feux du mât (Mouillage (Hune (Feux de pont	12 V :	Vert : Orange : Blanc :	5 A : 10 A :	R11 - Noir :	
M :	Piaffonnier cabine avant babord	6 V/12 V :	Marron :	10 A :	R12 - Bleu :	Navette 15 W - 13,5 x 43 mm
N :	Piaffonnier cabine avant tribord	6 V/12 V :	Marron :	10 A :	R12 - Bleu :	Navette 15 W - 13,5 x 43 mm
O :	Piaffonnier N-C	6 V/12 V :	Blanc :	5 A :	R12 - Bleu :	Navette 15 W - 13,5 x 43 mm
P :	Piaffonnier salle d'eau	6 V/12 V :	Vert :	5 A :	R12 - Bleu :	Navette 15 W - 13,5 x 43 mm
Q :	Appareils carré tribord	6 V/12 V :	Orange :	5 A :	R12 - Bleu :	(M NOPO Ampoule 15 W BA 15 D)
R :	Piaffonnier de cuisine	6 V/12 V :	Marron :	5 A :	R14 - Bleu :	Ampoule 15 W BA 15 D
S :	Piaffonnier navigateur	6 V/12 V :	Rouge :	10 A :	R14 - Bleu :	(R S : même neutre)
T :	Piaffonnier couchette navigateur	6 V/12 V :	Rouge :	10 A :	R15 - Bleu :	Ampoule 15 W BA 15 D
U :	Applique cabine à l'ère babord	6 V/12 V :	Blanc :	10 A :	R16 - Bleu :	Navette 7 W - 10 x 38 mm
V :	Applique cabine arrière tribord	6 V/12 V :	Blanc :	10 A :	R16 - Bleu :	Navette 15 W - 13,5 x 43 mm (U V : même neutre)

Branchement des appareils supplémentaires :

- Le branchement d'appareils électriques supplémentaires peut se faire en utilisant les fusibles libres sur le tableau électrique. Pour cela, après la pose de l'appareil, amenez le fil de neutre jusqu'à l'une des barrettes de neutre 12 V et branchez-le sur un des plots libres. Amenez le fil de (+) jusqu'au tableau, pour le brancher défaites les six vis de fixation du tableau puis connectez le fil avec celui partant de l'arrière du fusible choisi. ATTENTION ! Ce branchement n'est possible que pour des appareils ayant une puissance ne dépassant pas 100 Watts. Si vous deviez monter plusieurs appareils proche de cette puissance, il sera préférable de ne pas les faire fonctionner en même temps ou, tout au moins, de ne le faire que pendant un temps très bref. Pour les appareils jusqu'à 50 Watts utilisez un fusible de 5 Ampères, et de 50 à 100 Watts un fusible de 10 Ampères.

- ATTENTION ! Pour les appareils dépassant cette puissance, il est indispensable de monter une ligne complète (pour le (+) et pour le (-)) à partir du groupe batteries bord. Celle-ci devra être prévue avec des sections de fils appropriées à la puissance de l'appareil (5 mm² pour 200 Watts, 10 mm² pour 450 Watts, 20 mm² pour 900 Watts, 30 mm² pour 1200 Watts, 40 mm² pour 2000 Watts). Elle devra comprendre obligatoirement un coupe-circuit indépendant de ceux déjà existant et un fusible de protection.

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

Emplacement des faisceaux et fils électriques dans le bateau :

- Un premier faisceau de fil dessert les feux de navigation avant, l'éclairage de la cabine avant, des W.C., du coin toilette et l'applique tribord du carré. Il part du tableau électrique, passe dans le fond des équipets du carré, puis débouche dans le meuble du coin toilette. Là, il monte jusqu'au plafond puis revient dans le carré et longe la cloison avant babord du carré jusqu'au centre de celui-ci. Toute cette partie le long de la cloison est aisément accessible en dévissant les petits plafonds correspondants.

- Un deuxième faisceau alimente le groupe d'eau, le groupe réfrigérant et l'éclairage du compas. Il passe dans le fond du rangement, sous la table à carte, dans le fond de la couchette navigateur avant de traverser la cale-moteur contre sa cloison avant à la hauteur de la première marche de la descente.

- Le troisième faisceau monte jusqu'au plafond, à babord, à hauteur de l'angle formé par le pont et la cloison arrière du roof. Puis, il suit le renforcement créé par l'hiloire dans le pont et dessert le plafonnier navigateur, le néon du carré, le plafonnier de la cuisine et, enfin la prise électrique de la cuisine.

- Le dernier faisceau alimente le plafonnier de la couchette navigateur, les deux appliques de la cabine arrière et

...

...
le feu de poupe. Il longe le bateau vers l'arrière dans le coin supérieur formé par la liaison pont-coque.

Tresse de masse :

- Le pataras, le secteur de barre, le tube d'étambot, le moteur et le lest sont reliés par une tresse de masse.

GLACIERE ET GROUPE REFRIGERANT -

- L'ensemble est composé de trois éléments: la caisse située dans la cuisine, l'accès se faisant par le panneau s'ouvrant dans le plan de travail de cette dernière ; l'évaporateur placé à l'intérieur de la caisse ; le compresseur qui se trouve dans le coffre à voiles.

- Le compresseur (1) est fixé sur la cloison avant du coffre à voiles et est séparé du reste du coffre par une petite cloison amovible. L'aération du compresseur se fait par une gaine débouchant dans la boîte à manivelles tribord et par une grille située sur la cloison arrière de la cuisine. Vérifiez de temps en temps que l'ouverture, dans la boîte à manivelles, n'est pas obstruée ; le refroidissement correct du compresseur étant important.

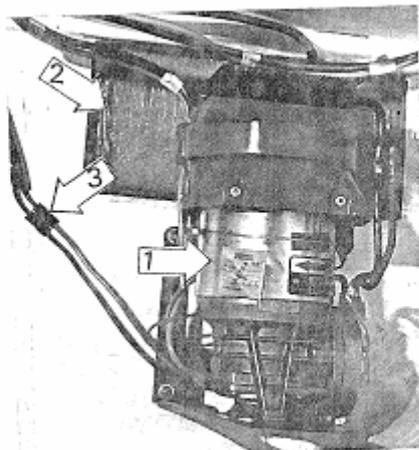
- Le thermostat de réglage du groupe réfrigérant est situé dans la caisse. ATTENTION ! Ce groupe est gros consommateur d'électricité. Evitez donc d'utiliser le thermostat dans sa position maximum.

- Pour la vidange de la glacière, reportez-vous à la page 30.

Démontage de l'ensemble évaporateur-compresseur :

- En cas d'avarie, il est possible de retirer l'ensemble évaporateur-compresseur du bateau. Pour cela, dévissez les deux vis de fixation de l'évaporateur dans la caisse, puis démontez la trappe (2) par l'intérieur de la caisse. Démontez le thermostat qui est solidaire de l'évaporateur. Enlevez la cloison qui protège le compresseur, puis démontez celui-ci. Débranchez les fils d'alimentation du domino (3), puis sortez l'évaporateur et le thermostat de la caisse par l'ouverture correspondant à la trappe.

- ATTENTION ! Lors du remontage, il est nécessaire d'enduire la trappe de sortie de l'évaporateur de pâte étanche avant de la fixer.



W. C. -

Fonctionnement :

- Les W.C. sont commandés par deux vannes : la petite correspond à l'aspiration, la grosse à l'évacuation. Ils sont équipés d'une pompe à main permettant deux utilisations : soit une évacuation simple (petit levier* sur côté de la pompe en position "Dry"), soit une évacuation combinée à une aspiration d'eau (levier en position "Flush").

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

Entretien :

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

AMENAGEMENT INTERIEUR -

Blocage du puits à chaîne :

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



AÉRATION CABINE

Si votre bateau est équipé de cette aération, il est recommandé de l'ouvrir lorsque vous quittez le bateau.

ATTENTION : Ne pas oublier de la refermer avant d'appareiller.



Table du carré :

- La table du carré est en trois parties : la partie centrale fixe ; la partie droite (en regardant vers l'avant) peut se rabattre le long du pied en faisant pivoter les deux supports de ce battant pour les ramener sous la partie centrale ; enfin la partie gauche peut coulisser le long du pied de la table pour former avec la banquette une couchette double, pour cela, dévissez le bouton molleté situé sur le pied de la table et faites descendre la partie gauche de la table jusqu'à ce qu'elle s'appuie sur les tasseaux entourant la banquette, mettez ensuite en place le coussin prévu à cet effet.

Couchettes supérieures du carré :

- Les deux couchettes supérieures du carré possèdent des planches anti-roulis ; celles-ci ont deux positions : une position verticale lorsqu'on utilise les banquettes du carré et une position inclinée donnant plus d'espace lorsqu'on utilise les couchettes. Pour changer la position, manœuvrez les verrous placés aux extrémités des planches et engagez-les dans les gâches correspondantes à la position désirée.

Planchers :

- Une trappe de visite (3) des fonds est aménagée dans le plancher de la cuisine juste au pied de la descente. Elle permet de vérifier l'état de ceux-ci et, éventuellement, de les assécher à l'aide d'une éponge ou d'une pompe à main.



- Pour démonter les planchers de la cuisine, enlevez la descente puis défaites les vis apparentes dans les planchers, le tasseau qui sert de butée à la descente et la baguette qui recouvre l'arrêt de la moquette à l'entrée du carré. ATTENTION ! Il faut impérativement démonter cette baguette car les vis qui la fixe sont prises à la fois dans le plancher du carré et dans celui de la cuisine. Pour enlever les planchers du carré, démontez cette même baguette, enlevez la moquette puis défaites les vis de fixation (environ 10 vis).

MOTEUR -

Accès au moteur :

- L'accès au moteur se fait en enlevant complètement la descente. Pour cela, défaites les deux tire-bords visibles (repère A sur la photo page 36) et accessibles en soulevant le panneau découpé dans la première marche de la descente ; puis dégagez tout le bloc de la descente vers l'avant. Si vous désirez un accès plus dégagé (intervention sur l'arrière du moteur, le presse-étoupe...) vous pouvez enlever le panneau situé juste à droite de la descente (en regardant vers l'arrière) en défaisant le tire-bord placé en bas et à gauche de l'équipet qui se trouve derrière ce panneau, et en dégageant ce dernier vers l'avant.

Presse-étoupe :

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

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

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

Réservoir et circuit de gas-oil :

- Le réservoir d'une contenance d'environ 150 Litres se remplit par le nable situé au niveau du cockpit sur le côté extérieur de l'hiloire bâbord (repère 25, page 2). Il est situé sous le cockpit et accessible en démontant le panneau derrière la descente (voir explications au chapitre 'Barre à roue' page 27). Le réservoir est équipé d'un robinet de purge (1) accessible en enlevant le plancher sous la descente.



- L'arrivée du gas-oil au moteur est commandé par le robinet situé sur le panneau à gauche et en avant de la descente (repère 31 page 4). Le gas-oil passe ensuite dans le préfiltre décanteur situé à droite de l'avant du moteur, à côté de la prise d'eau de mer, dans le filtre situé sur le moteur et alimente la pompe d'injection et les injecteurs. Le retour de l'excédent de gas-oil se fait dans un petit tuyau cuivre qui longe le châssis moteur à droite, puis monte le long de la cloison arrière de la cale moteur et rejoint le réservoir. Le raccord entre le retour et le réservoir se trouve en haut de la cloison arrière de la cale. Vérifiez, lors de la première mise en route du moteur, qu'il ne fuit pas et resserrez-le éventuellement.

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

- Le fabricant du moteur fourni avec celui-ci une

...

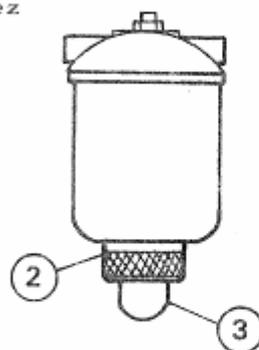
...

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

- Une fois le réservoir rempli, avant de mettre le moteur en route, vérifiez que le robinet du réservoir et la vanne de prise d'eau de mer soient bien ouverts. Mettez en service le coupe batterie moteur puis : pour le moteur "Couach" mettez le contact à l'aide de l'interrupteur situé le plus à gauche sur le tableau (en regardant vers l'arrière) et actionnez le démarreur en appuyant sur le bouton poussoir juste à côté du contact ; dès que le moteur tourne relâchez le bouton. Pour le moteur "Perkins" tournez la clé sur la position "R" pour mettre le contact puis, si le moteur est froid, maintenez-la sur la position "H" (pré-chauffage) pendant 15 à 20 secondes ; enfin amenez-la en position "HS" pour actionner le démarreur ; dès que le moteur tourne ramenez-la en position "R" ; si le moteur est chaud, vous pouvez venir directement en position "HS". Pour arrêter le moteur, tirez sur la commande d'arrêt (bouton "S" sur le tableau de bord "Perkins" et 5e bouton en partant de la gauche sur le tableau de bord "Couach"), maintenez cette commande, tirez jusqu'à l'arrêt complet du moteur, puis repoussez-la et coupez le contact du moteur.

- Purge du moteur "Perkins" : purgez tout d'abord l'eau du préfiltre décanteur en dévissant la vis nylon située en-dessous du préfiltre, dès que le gas-oil coule refermez cette vis. Il est important d'effectuer cette purge assez fréquemment pour éviter tout risque de grippage de la pompe d'injection. Ensuite purgez l'air du circuit au niveau du filtre moteur, celui-ci se trouve à gauche et à l'arrière du moteur. Desserrez la vis supérieure du filtre, puis actionnez le levier de la pompe d'alimentation située juste en avant et en-dessous du filtre jusqu'à ce qu'il n'y ai plus d'air qui s'échappe par la vis. Resserez celle-ci. Si cette purge s'avérait insuffisante (cas où le moteur a tourné jusqu'à épuisement du gas-oil), il vous faudra purger aussi la pompe d'injection, pour cela reportez-vous à la notice moteur.

- Purge du moteur "Couach" : purgez l'eau du préfiltre décanteur. Pour cela tournez d'un quart de tour la bague noire (2) en la poussant vers le haut, puis retirez celle-ci et le bol de décantation (3) videz et nettoyez ce dernier, puis remontez l'ensemble. Comme pour le décanteur "Perkins", il est nécessaire de procéder régulièrement à cette opération. Purgez l'air du circuit par la vis supérieure du filtre, ce dernier étant placé à droite à l'arrière du moteur ; desserrez celle-ci, puis actionnez la pompe d'amorçage qui se trouve juste derrière le bouchon rouge de remplissage d'huile de la pompe d'injection jusqu'à ce qu'il ne sorte plus d'air par la vis supérieure du filtre. Resserez celle-ci. NB - ATTENTION ! Pour actionner la pompe, il faut d'abord dévisser le capuchon de blocage, après utilisation repoussez la pompe et revissez le capuchon.



Prise d'eau de mer :

- Lors de la première mise en route du moteur, vérifiez que la vanne de prise d'eau de mer (repère 34, page 4) est ouverte. Par la suite vous la refermerez chaque fois que vous devrez vous absenter du bateau d'une manière prolongée. Sur le moteur "Couach", la vanne est ouverte lorsque le trait gravé sur la face arrière du carré est en position verticale. Le moteur "Perkins" est équipé d'un filtre à eau placé en avant du moteur qu'il faut nettoyer périodiquement ; pour cela, fermez la vanne de la prise d'eau puis dévissez l'écrou à oreilles sur le dessus du filtre, videz et nettoyez celui-ci, et remontez-le. N'oubliez pas de rouvrir la vanne avant de mettre le moteur en marche. Dès que le moteur tourne, et, ce à chaque mise en route, vérifiez que l'eau de refroidissement sort par l'échappement. Si ce n'est pas le cas, arrêtez aussitôt le moteur et vérifiez le circuit d'eau.

Alignement du moteur :

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

- Nous vous conseillons, pour cette vérification assez délicate ou si un problème se posait (vibrations excessives de l'arbre), de vous adresser à votre agent.

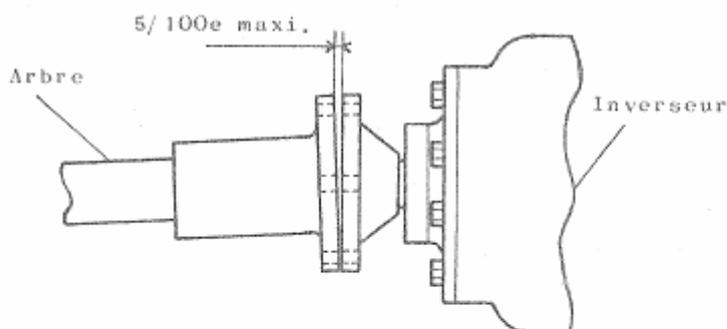


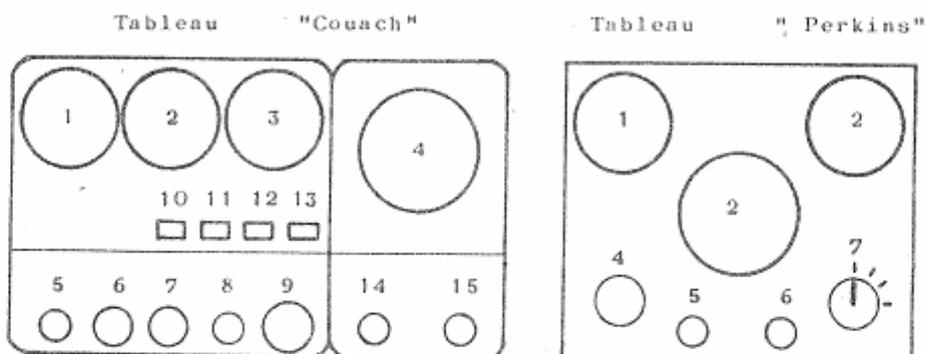
Tableau de bord :

- Le tableau de bord moteur se trouve dans le décrochement sous l'entrée de la cabine arrière. Le cadran le plus à gauche (en regardant vers l'arrière) est la jauge du réservoir. Le tableau lui-même se compose comme suit :

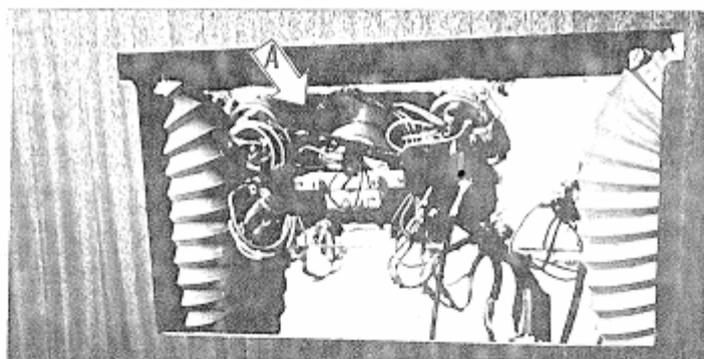
a) Pour le moteur "Couach" : Voltmètre (1), Horamètre (2), Pression d'huile (3), compte-tours (4), contact (5), démarreur (6), bouton poussoir libre (7), éclairage du tableau (8), commande d'arrêt (9), voyant de pression d'huile (10), voyant température d'eau (11), les voyants (12) et (13) ainsi que les interrupteurs (14) et (15) ne sont pas branchés.

...

b) Pour le moteur "Perkins" : pression d'huile (1), Compte-tours (2), Température d'eau (3), Commande d'arrêt (4), Eclairage du tableau (5), Témoin de charge (6), Contact et démarreur par clé (7).

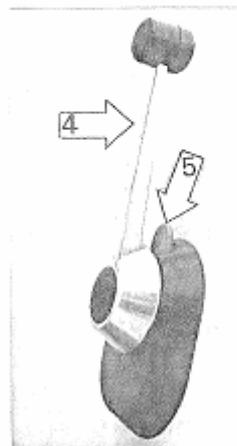


- Vous pouvez accéder très facilement à l'arrière du tableau (A) en enlevant le panneau situé au-dessus de la descente de la cabine arrière (soulevez celui-ci et dégagez-le vers l'arrière).



Commande accélérateur-inverseur :

- La commande accélérateur-inverseur se fait par un mono-levier (4). Celui-ci commande soit l'inverseur et l'accélérateur ensemble, soit l'accélérateur seul, suivant la position du bouton orange (5). Pour actionner l'accélérateur seul poussez le bouton orange. Pour actionner accélérateur et inverseur ensemble, tirez sur le bouton orange. La marche avant s'obtient alors en poussant le mono-levier vers l'avant, la marche arrière en le poussant vers l'arrière. Le changement de position du bouton orange ne peut se faire que lorsque le mono-levier est au point mort, c'est-à-dire vertical.

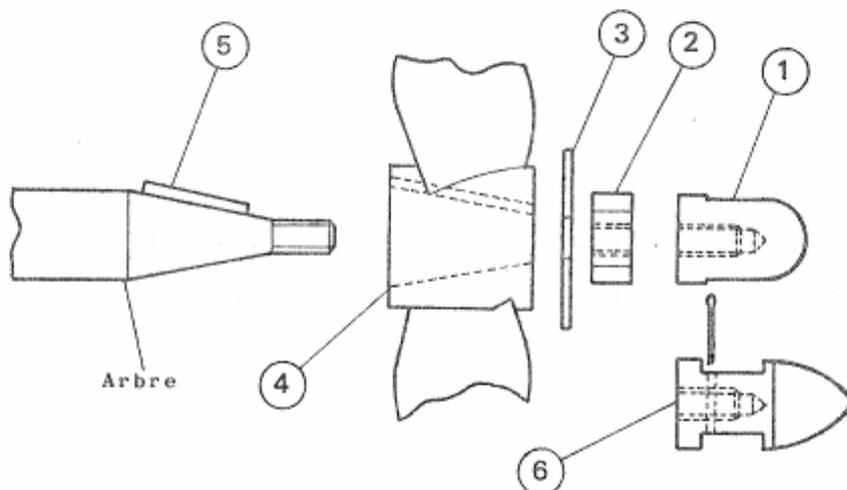


Hélice :

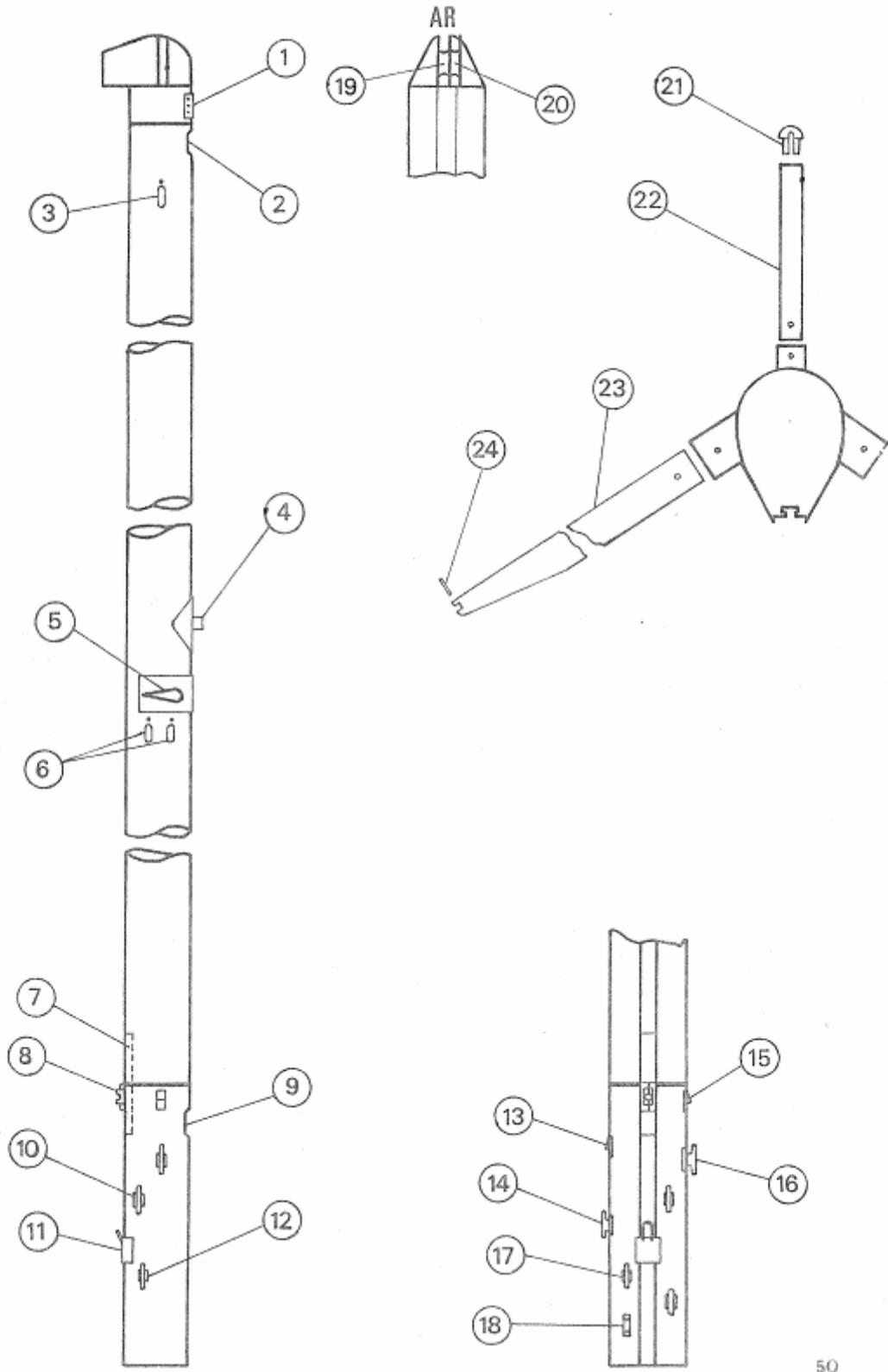
- Vous pouvez être amené à effectuer des interventions sur l'hélice. Voici donc comment procéder pour la démonter.

- Démontage de l'hélice : dévissez l'anode (1), puis débloquez l'écrou (2) en redressant la rondelle rabattable (3). Dévissez l'écrou, pour cela il est nécessaire de bloquer l'hélice, à l'aide d'un morceau de bois par exemple, pour l'empêcher de tourner. Il en sera de même pour serrer l'écrou. Enlevez l'écrou ainsi que la rondelle. Sortez l'hélice (4) en prenant soin de ne pas égarer la clavette (5). Pour remonter l'hélice procédez en sens inverse et rabattez la rondelle sur l'écrou de façon à bloquer celui-ci. Référence de l'hélice RC 30 D : 400 x 290 2235.

- Pour le moteur "Perkins" l'anode est solidaire de l'écrou et la rondelle rabattable peut parfois être remplacée par une goupille qui traverse l'écrou et l'arbre (6). Référence de l'hélice pour le moteur "Perkins" : 16 x 13 diamètre de l'Arbre 25.



NB - L'inclinaison de montage du moteur "Perkins" et du moteur "Couach" est de 8°. Pour les niveaux d'huile, les vérifications avant chaque mise en route, les vérifications périodiques, les vidanges, reportez-vous à la notice "Moteur".



gin·fizz ketch

- Le GIN FIZZ Ketch étant pratiquement identique au GIN FIZZ Sloop, la notice qui précède est valable pour les deux bateaux à l'exception des points suivants : Branchement des feux de mâts, Mâtage, Mât artimon, Mise en place du gréement courant, Pose du compas, Voiles, Emplacement des faisceaux électriques, pour lesquels vous trouverez des explications complémentaires dans les pages suivantes.

Branchement des feux de mâts :

- Le principe du branchement des feux de mâts est le même que pour le Sloop, seul l'emplacement des dominos (1) change. Ceux-ci se trouvent sous un petit plafond triangulaire dans la salle d'eau, à côté de l'épontille.

- Démontez le petit plafond tenu par trois vis Parker, puis raccordez les deux neutres venant du mât avec le fil noir, le fil du feu de tête (mouillage) avec le fil vert, le fil du feu de hune avec le fil orange et le fil du feu de pont avec le fil blanc. Remplacez le plafond puis remontez les passifs comme indiqué pour le GIN FIZZ Sloop.



MATAGE - *****

Préparation du mât à terre :

- Le Grand mât : le grand mât est équipé de deux pata-ras. Engagez ceux-ci dans l'axe de fixation (repère 4, page 8) sur la tête du mât de part et d'autre de la plaquette centrale. Ouvrez la goupille. Pour le reste du gréement, reportez-vous aux pages 6 et 7.

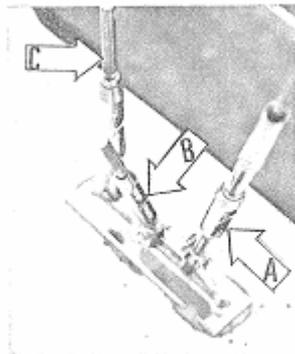
- Mât d'artimon (voir schéma page suivante) : engagez les bas-haubans dans les lumières correspondantes (6), les gal-haubans dans les lumières (3) et le guignol dans la lumière (2). Montez les barres de flèche et le tube de guignol. Passez les gal-haubans dans les embouts de barre de flèche, puis repoussez les goupilles "Mécanodus" (24). Sortez l'embout (21) du tube de guignol, passez le guignol dans celui-ci puis remontez. Ouvrez presque complètement le ridoir du guignol et engagez l'embout en T dans la lumière (9). Resserrez légèrement le ridoir.

ARTIMON ACCASTILLAGE

- 1 - Réa de drisse de voile d'étai
- 2 - Lumière d'ancrage supérieure du guignol
- 3 - Lumière d'ancrage des galhaubans
- 4 - Platine du tube de guignol
- 5 - Platine de barre de flèche
- 6 - Lumières d'ancrage des bas-haubans
- 7 - Rail de vit de mulet
- 8 - Vit de mulet
- 9 - Lumière d'ancrage inférieure du guignol
- 10 - Taquet d'écoute de voile d'artimon
- 11 - Pontet de fixation du palan d'étauage de guindant
- 12 - Taquet du palan d'étauage de guindant
- 13 - Sortie de drisse de voile d'étai
- 14 - Taquet de drisse de voile d'étai
- 15 - Sortie de drisse de voile d'artimon
- 16 - Taquet de drisse de voile d'artimon
- 17 - Taquet de balancine de bôme
- 18 - Réa de sortie de balancine de bôme
- 19 - Réa de drisse de voile d'artimon
- 20 - Réa de balancine de bôme
- 21 - Embout du tube de guignol
- 22 - Tube de guignol
- 23 - Barre de flèche
- 24 - Goupille "Mécánodus"

Mise en place du grand mât

- Installez d'abord le grand mât. Sa mise en place est identique à celle du GIN FIZZ Sloop excepté pour les pataras (A) que vous fixerez sur le trou le plus en avant des cadènes triples situées dans les passavants au niveau de l'entrée de la cabine arrière. Réglez le grand mât.



Mise en place du mât d'artimon

- Fixez les quatre bas-haubans. Les bas-haubans avant sur les cadènes situées dans les passavants au niveau de l'avant du cockpit, les bas-haubans arrière (B) dans le deuxième trou des cadènes triples. Fixez les galhaubans (C) dans le troisième trou des cadènes triples.

- A l'aide des quatre bas-haubans, amenez le mât dans une position parfaitement verticale. Vérifiez-le en vous plaçant assez loin de votre bateau dans l'axe du tableau arrière. Les deux mâts doivent se trouver dans le même alignement. Si l'artimon penche d'un côté ou de l'autre par rapport au grand mât, corrigez sa position. Mettez ensuite le gréement en tension. Équilibrez la tension des galhaubans par celle du guignol de façon à ce que le mât reste droit dans le sens longitudinal.

- Vous effectuerez le véritable réglage des mâts lors de vos premières sorties sous voiles suivant les principes indiqués page 11.

MISE EN PLACE DU GRÉEMENT COURANT

Mise en place de la bôme d'artimon

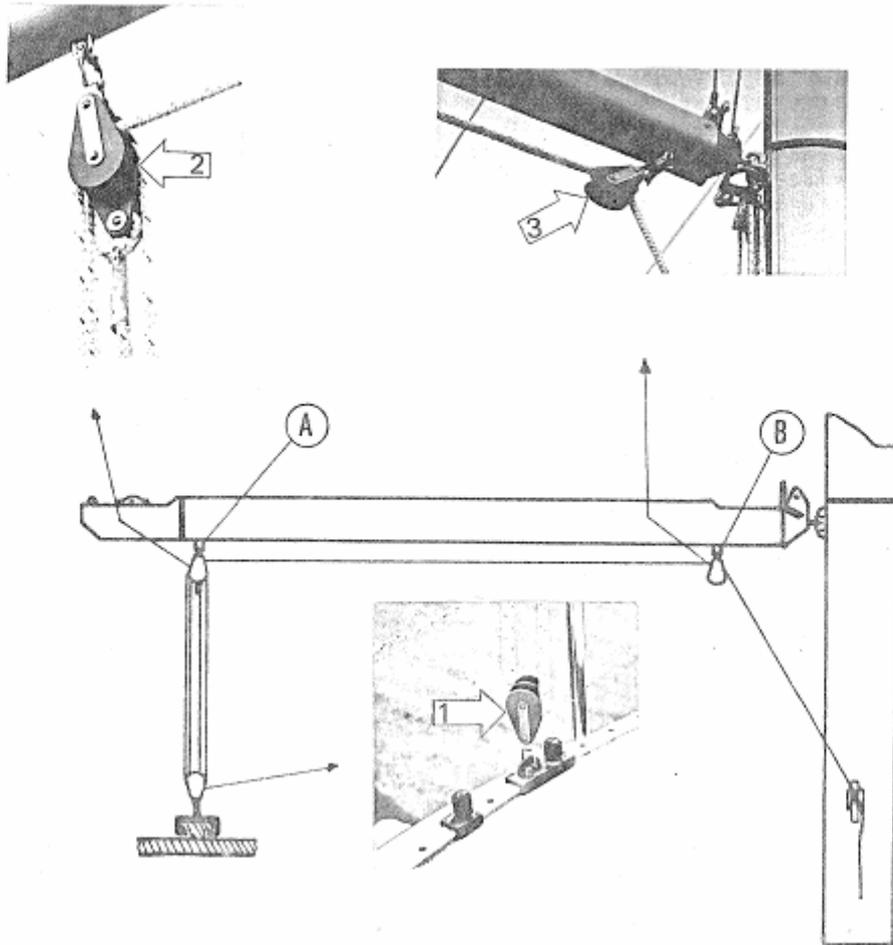
- Enlevez les deux petites vis situées sur les méplats de la boule d'articulation de la bôme dans le vit de mulet. Présentez la bôme devant le vit de mulet en lui faisant effectuer 1/4 de tour de façon à ce que la gorge se trouve à l'horizontale. Engagez la bôme dans le vit de mulet puis ramenez-la dans sa position normale (gorge vers le haut). Remontez les deux vis, les têtes de celles-ci empêcheront la bôme de sortir accidentellement du vit de mulet.

Mise en place de l'écoute d'artimon

- Le palan d'écoute d'artimon est constitué d'une poulie double à ringot, d'une poulie double, d'une poulie simple et des manilles correspondantes.

- Accrochez la poulie double (1) sur le chariot de la barre d'écoute d'artimon, puis la poulie double à ringot (2) sur

...



le pontet (A) situé en bout de la bôme à l'aide de la manille torse, accrochez enfin la poulie simple (3) sur le pontet (B). L'écoute doit suivre le même trajet qu'indiqué ci-dessus et vient s'amarrer sur le taquet prévu à cet effet sur le mât d'artimon.

Palan d'étarquage de guindant

- Le vit de mulet étant coulissant l'étarquage du guindant de la voile d'artimon se fait par l'intermédiaire d'un palan frappé sur celui-ci. Ce palan est monté en atelier sur le mât. Il est constitué d'une poulie double à ringot, d'une poulie double et des manilles correspondantes. La poulie double à ringot est fixée sur le vit de mulet, la poulie double sur le pontet (repère 11 page 50) prévu à cet effet. Pour étarquer, il suffit de border le palan et de l'amarrer sur le taquet (repère 12, page 50) situé sur le mât.

Pose du compas

- Le GIN FIZZ Ketch ne possédant pas de protège compas puisque le mât d'artimon se trouve juste devant la colonne de barre à roue n'est pas équipé de la plaque support compas (repère

3, page 25). Vous pouvez installer le compas "Olympic 130" de chez PLASTIMO directement sur la colonne à condition qu'il soit équipé d'un habitacle (Réf. 440.40, chez GOÏOT). Pour installer le compas "Sestrel Major" de chez NAVIGAIR, il est nécessaire de monter auparavant une plaque support compas dont le perçage sera approprié (Réf. 440.21, chez GOÏOT).

VOILES - =====

- Le GIN FIZZ Ketch est livré avec cinq voiles : la Grand'Voile de 23,50 m², 8 onces (340 Gr. environ) équipée de deux bandes de ris ; le Génois Médium de 46,50 m², 7,5 onces ; le Foc N° 1 de 27 m², 8 onces ; le Tourmentin de 9 m², 8 onces et la voile d'Artimon de 11,50 m², 8 onces qui est équipée d'une bande de ris.

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

- Génois Léger	47,50 m ²	3,8 onces	(160 G. env.)
- Génois Lourd	45 m ²	8 "	(340 G. env.)
- Foc Inter	38,50 m ²	8 "	(" ")
- Foc N° 2	18,50 m ²	8 "	(" ")
- Drifter	47,50 m ²		70 G. env.
- Voile d'Etai	30,50 m ²		
- Spi Médium Radial	100 m ²	1,5 onces	(65 G. env.)

Emplacements des faisceaux et fils électriques :

- L'ensemble des faisceaux a le même emplacement que dans le GIN FIZZ Sloop (voir page 38, 40), la seule différence vient du trajet du faisceau desservant les feux de navigation avant, l'éclairage de la cabine avant, des W.C., du coin toilette et l'applique tribord du carré. Celui-ci part du tableau électrique, passe dans le fond des équipets du carré et débouche dans le meuble du coin toilette ; là, il monte jusqu'au plafond mais au lieu de repasser dans le carré il reste dans le coin toilette et longe la cloison avant du carré entre celle-ci et l'arceau en se ramifiant pour se terminer au niveau de l'applique tribord du carré. Toute cette partie est aisément accessible en démontant la partie inférieure du coffrage recouvrant le faisceau et l'arceau.

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