

F



E



H



L



I



N



G

416

Ce document n'est pas contractuel, à l'exception des documents de garantie qui ont été retournés au Chantier.

Nous nous réservons, dans un souci d'amélioration de nos produits d'apporter des modifications au descriptif qui suit.

Vous allez prendre en main votre Feeling 416 et nous sommes heureux de vous compter parmi les nombreux skippers (propriétaires ou locataires) qui apprécient notre gamme.

Ce manuel, qui vous est remis, doit être consulté en détail afin que vous preniez connaissance des éléments essentiels du bateau et des précautions que vous devez prendre, aussi bien pour la vie à bord que pour la navigation.

Votre Feeling 416 a bénéficié à la fois des soins de tous les compagnons du chantier qui ont participé à sa construction, et des innovations architecturales et technologiques qui font de ce bateau une unité à la pointe du progrès.

La coque est réalisée en sandwich verre polyester avec ame balsa, ce qui permet d'obtenir une très grande raideur (10 fois supérieure à une structure monolithique) ainsi qu'une bonne isolation thermique (pas de condensation) et phonique.

Le pont, également structuré en sandwich balsa sur toutes les surfaces horizontales, est d'une très grande rigidité.

Des inserts bois sont positionnés à l'emplacement de chaque pièce d'accastillage.

Des renforts polyester en tissus roving et tissus unidirectionnels sont placés au droit de chaque zone soumise à des efforts importants, tels que zone d'appui du mât, rail d'écoute de grand voile et cadène de haubans et bas-haubans.

Tous ces éléments font de votre voilier un bateau agréable, fiable et maniable.

La définition des matériaux, des équipements de confort a été particulièrement poussée.

Les installations de plomberie et électriques sont claires et mises en oeuvre par des professionnels chevronnés (un fil alimente chaque appareil à partir du tableau et ce directement, sans boîtier de raccordement ou de dérivation).

Les volumes intérieurs, les matériaux d'aménagement ont été définis pour vous apporter la plus grande satisfaction d'utilisation et dans un souci de vous offrir un ensemble esthétique agréable en croisière.

L'équipe du Chantier KIRIE a mis toute son énergie à faire pour vous un bateau dont nous espérons partager avec vous toute la fierté et dont vous tirerez le meilleur plaisir avec votre équipage.

A T T E N T I O N

La garantie du chantier n'est acquise pour autant que vous ayez retourné au chantier :

- Dès réception du bateau le volet N° 1 du certificat de livraison
- A chaque visite annuelle le volet détachable annuel de la garantie "oeuvres vives"

CONDITIONS GENERALES DE VENTE

VENTE :

La vente peut être prouvée par tout moyen et peut résulter de documents ou éléments exprès ou tacites. Cependant, les commandes qui nous sont adressées directement par nos clients ou qui sont transmises par nos agents ou représentants ne lient notre société que lorsqu'elles ont été confirmées par écrit.

TERME DE LIVRAISON :

Nos délais de livraison sont, sauf convention particulière, donnés à titre indicatif ; les retards éventuels ne donnent pas le droit à l'acheteur d'annuler la vente, de refuser la marchandise ou de réclamer des dommages-intérêts. En outre, tous nos délais de livraison, même convenus par une stipulation particulière, sont annulés ou retardés par tous cas fortuits et de force majeure et notamment en cas de grève totale ou partielle, lock-out, guerre civile ou étrangère, émeute ou acte de violence, épidémie, interruption de transport, accident, panne de matériel, non livraison en matières premières, incendie.

TRANSFERT DES RISQUES - TRANSPORT :

Le transfert de risques s'opère chez l'acheteur dès la conclusion de la vente. Toutes nos marchandises sont prises dans nos usines et voyagent aux risques et périls de l'acheteur, quels que soient le mode de transport ou les modalités de règlement du prix. Ce principe ne saurait subir de dérogations, par le fait de la prise en charge de tout ou partie du transport par le vendeur, celui-ci agissant alors comme simple mandataire de l'acheteur.

MODIFICATIONS DES PRODUITS :

Nous nous réservons le droit d'apporter à nos fabrications toutes modifications que nous jugerons utiles. Les modèles exposés, notices, dépliants, catalogues, n'ont qu'un caractère indicatif.

PRIX DE VENTE :

Nos prix ne sont donnés qu'à titre indicatif, le prix facturé étant celui du tarif en vigueur au jour de la livraison, lequel est modifiable sans préavis. Les prix s'entendent départ de nos ateliers, marchandises non emballées, les frais de sortie d'usine, d'emballage, de transport et de convoyage jusqu'au lieu de la livraison étant à la charge de l'acheteur.

MODALITES DE PAIEMENT :

Nos factures sont payables à notre siège social. Les échéances convenues sont de rigueur. Tous retards dans le paiement entraînent de plein droit et sans mise en demeure le paiement d'intérêt de retard au taux des avances sur titres de la Banque de France, majoré de cinq points. Nous nous réservons, par ailleurs, en cas de retard de paiement, la faculté de suspendre ou annuler les ordres en cours sans préjudice de tous autres recours. En outre, en cas de non-paiement dans un délai de dix jours après mise en demeure par lettre recommandée avec accusé de réception, d'une part, il sera dû en sus, à titre de clause pénale, une indemnité égale à 10 % du prix de la marchandise vendue, et d'autre part, il se produira ipso facto une déchéance des autres termes éventuellement prévus au contrat qui deviendront immédiatement exigibles.

Les frais de protêt éventuels, de mise en demeure, de recouvrement sont à la charge du débiteur et sont fixés forfaitairement à 10 % du prix impayé.

L'acquéreur déclare d'ores et déjà nous autoriser, en cas de retard de paiement, à prendre hypothèque maritime sur tout navire lui appartenant.

Les travaux supplémentaires sont payables au comptant.

En cas d'expédition retardée à la demande de l'acheteur, le paiement devra néanmoins s'effectuer comme si ce retard n'avait pas existé.

Toutes sommes versées à la commande et avant facturation le sont à titre d'acompte et n'ouvrent aucune faculté de dédit au client. En cas de rupture de contrat par le client ou de refus de prendre livraison, les acomptes versés tiennent lieu de dédit minimum, sans préjudice de la faculté qui nous est réservée de poursuivre la réalisation de la vente ou l'obtention de tous dommages et intérêts.

GARANTIE CONTRACTUELLE :

Pendant les six mois suivant la livraison, nos obligations se limitent au remplacement pur et simple, chez les agents de la marque, des pièces reconnues défectueuses par nous, à l'exclusion de tous frais de port, de déplacement, de grutage, d'essai à flot, de main d'oeuvre, d'immobilisation du bateau qui sont à la charge du client. Aucune réclamation ne sera prise en considération si elle n'est pas accompagnée du certificat de livraison. Nos concessionnaires ou agents demeureront seuls responsables des engagements qu'ils ont pris avec leurs clients.

Sont exclus de la garantie du chantier :

- les pièces qui auraient pu être remplacées par des pièces d'une autre origine,
- les dommages résultant d'un usage impropre et anormal, notamment l'imprudence, la négligence et l'usage abusif,
- les matériels qui ont été partiellement ou totalement modifiés à la suite d'une réparation en dehors des chantiers du constructeur ou en dehors de ses recommandations.

Tous les dommages qui pourraient résulter d'un accident tel que le feu, la foudre, la tempête, le transport, les émeutes.

GARANTIE DES GEL-COATS :

Le chantier donne, sur certains de ses modèles, une garantie spéciale de cinq ans sous la flottaison. Cette garantie fait l'objet de conditions particulières inscrites sur le certificat de garantie "oeuvres vives" qui est délivré avec le bateau. En dehors de cette garantie spéciale, le chantier décline toute responsabilité concernant les fissures et les craquelures pouvant apparaître dans le gel-coat et qui n'affectent pas l'étanchéité et la solidité du bateau.

ACCEPTATION DES PRESENTES CONDITIONS :

Sauf conventions spéciales et écrites, toute commande emporte de plein droit de la part de l'acheteur son adhésion à nos conditions générales de vente nonobstant toute stipulation contraire figurant à ses propres conditions générales d'achat.

ELECTION DE DOMICILE ET JURIDICTION :

Nous élisons domicile à notre siège social. En cas de contestation relative à l'exécution d'un contrat de vente ou au paiement du prix, ainsi qu'en cas d'interprétation ou d'exécution des clauses et conditions ci-dessus indiquées, le tribunal de commerce de LA ROCHE SUR YON sera seul compétent quels que soient le lieu de livraison, le mode de paiement accepté, et même en cas d'appel en garantie ou de pluralité de défendeurs.

RESERVE DE PROPRIETE :

- Le transfert à l'acheteur de la propriété des marchandises vendues et figurant sur le présent document est suspendu jusqu'au paiement intégral du prix, lequel ne sera réalisé que lors de l'encaissement effectif du prix.
- Cependant, dès la délivrance de ces marchandises, les risques sont mis à la charge de l'acheteur qui devra en assurer, à ses frais, l'entretien et la conservation et réparer les dommages causés par ces marchandises.

PRECONISATIONS D'ENTRETIEN DES COQUES EN POLYESTER

1 - NE JAMAIS :

- Faire de sablages quels qu'ils soient,
- Employer de solvants autres que l'alcool (utiliser de préférence de l'alcool éthylique dénaturé à 95°),
- Utiliser de l'eau chaude sous pression,
- Utiliser des détergents sous pression,
- Utiliser de grattoir,
- Utiliser de primer d'accrochage.

2 - RECOMMANDATIONS D'ENTRETIEN

Deux ou trois carénages par an sont préférables à un seul carénage annuel.

a) Bateau neuf

Pour enlever les agents de démoulage : nettoyer à l'alcool éthylique dénaturé à 95°. Essuyer au papier.

Pour préparer l'accrochage de l'anti-végétatif : faire à la main une légère abrasion, au papier à l'eau, grain 400.

Rincer à l'eau douce, froide, sans pression ni détergent. Sécher.

Appliquer l'anti-végétatif au pinceau ou au rouleau.

b) Entretien

Pour un nettoyage à la pompe haute pression :

- * Eau froide (température maxi : 15°)
- * Pression maxi dans la buse : 60 bars
- * Ne pas approcher la buse à moins de 0,60 m de la coque.

Sécher,

Appliquer l'anti-végétatif au pinceau ou au rouleau. Entre chaque couche d'anti-végétatif, respecter le temps recommandé par le fabricant.

CERTIFICAT DE LIVRAISON

Propriétaire _____

Nom _____

Adresse _____

Port d'attache _____

Cachet du Concessionnaire

Type de bateau _____

N° de série _____

N° de coque _____

N° de moteur _____

Date de réception _____

Livré au Port de _____

Transporteur _____

Réserves faites au transporteur _____

DEFAUTS, ANOMALIES, MANQUES CONSTATES

1) Coque, pont _____

2) Inventaire standard : extérieur, intérieur (accastillages, voiles) _____

3) Greement et espars _____

4) Moteur _____

5) Electricité _____

6) Options _____

7) Divers _____

Je soussignépropriétaire du bateau désigné ci-dessus, reconnaît avoir pris connaissance des conditions générales de vente du chantier et des conditions de garantie qui y sont incluses ainsi que des termes de la garantie spéciale "oeuvres vives".

Fait à _____ le _____

Signature
(Lu et approuvé)

EXEMPLAIRE DESTINÉ AU CONCESSIONNAIRE



CERTIFICAT DE LIVRAISON

1^{er} Propriétaire _____

Nom _____

Adresse _____

Port d'attache _____

Cachet du Concessionnaire _____

Type de bateau _____

N° de série _____

N° de coque _____

N° de moteur _____

Date de réception _____

Livré au Port de _____

Transporteur _____

Réserves faites au transporteur _____

DEFAUTS, ANOMALIES, MANQUES CONSTATES

1) Coque, pont _____

2) Inventaire standard : extérieur, intérieur (accastillages, voiles) _____

3) Greement et espars _____

4) Moteur _____

5) Electricité _____

6) Options _____

7) Divers _____

Je soussignépropriétaire du bateau désigné ci-dessus, reconnaît avoir pris connaissance des conditions générales de vente du chantier et des conditions de garantie qui y sont incluses ainsi que des termes de la garantie spéciale "oeuvres vives".

Fait à _____ le _____

Signature
(Lu et approuvé)

EXEMPLAIRE DESTINÉ AU PROPRIÉTAIRE

CERTIFICAT DE LIVRAISON

EXEMPLAIRE DESTINÉ AU PROPRIÉTAIRE

2 ème Propriétaire _____

Nom _____

Adresse _____

Port d'attache _____

Cachet du Concessionnaire

Type de bateau _____

N° de série _____

N° de coque _____

N° de moteur _____

Date de réception _____

Livré au Port de _____

Transporteur _____

Réserves faites au transporteur _____

DEFAUTS, ANOMALIES, MANQUES CONSTATES

1) Coque, pont _____

2) Inventaire standard : extérieur, intérieur (accastillages, vômes) _____

3) Greement et espars _____

4) Moteur _____

5) Electricité _____

6) Options _____

7) Divers _____

Je soussignépropriétaire du bateau désigné ci-dessus, reconnaît avoir pris connaissance des conditions générales de vente du chantier et des conditions de garantie qui y sont incluses ainsi que des termes de la garantie spéciale "oeuvres vives".

Fait à _____ le _____

Signature
(Lu et approuvé)

EXEMPLAIRE DESTINE AU PROPRIETAIRE

3^e ème Propriétaire _____

Nom _____

Adresse _____

Port d'attache _____

Cachet du Concessionnaire

Type de bateau _____

N° de série _____

N° de coque _____

N° de moteur _____

Date de réception _____

Livré au Port de _____

Transporteur _____

Réserves faites au transporteur _____

DEFAUTS, ANOMALIES, MANQUES CONSTATES

1) Coque, pont _____

2) Inventaire standard : extérieur, intérieur (accastillages, vômes) _____

3) Greement et espars _____

4) Moteur _____

5) Electricité _____

6) Options _____

7) Divers _____

Je soussignépropriétaire du bateau désigné ci-dessus, reconnaît avoir pris connaissance des conditions générales de vente du chantier et des conditions de garantie qui y sont incluses ainsi que des termes de la garantie spéciale "œuvres vives".

Fait à _____ le _____

Signature
(Lu et approuvé)

Rapport de mise en service

Check list de mise en main

Afin de connaître rapidement votre bateau, veuillez vous faire expliquer par votre agent KIRIE les points suivants :

I - A L'INTERIEUR DU BATEAU :

- 1 - Contrôle de l'inventaire du matériel (rôle et place souhaités)
- 2 - Moteur :
 - . avant mise en marche vannes eau et carburant, réservoir, jauge, utilisation des manettes et bouton de commande des gaz et embrayage.
 - . mise en route après divers contrôles
 - . rodage
 - . entretiens divers
- 3 - Electricité :
 - . rôle et usage du commutateur de batterie
 - . tableau électrique (rôle et place de chacun des disjoncteurs)
 - . indicateur de charge
- 3 bis - Fonctionnement des appareils de navigation (speedo, compas, radio et sondeur, etc.)
- 4 - Circuit d'eau douce (utilisations et précautions) :
remplissage - filtre - pompe à pied - vannes (évacuation lavabo et évier)
- 5 - Circuit des gaz :
 - . logement et mise en place de la bouteille
 - . allumage
 - . précaution d'usage
- 6 - WC :
fonctionnement, précautions.
- 7 - Accessoires :
 - . mise en place table repas
 - . couchettes
- 8 - Pompe de cale :
principe, fonctionnement, purge, nettoyage.
- 9 - Utilisation de la dérive relevable (en version DI)

II - SERVITUDE DU PONT :

- 1 - Mise en place du greement dormant, du mouillage, du mât.
- 2 - Usage et fonctionnement du greement courant et fonctionnement du système de prise de ris
- 3 - Réglage et réduction de voilure.

III - EVOLUTION ET MANOEUVRE AU MOTEUR :

- 1 - Prise de mouillage, mise à quai
- 2 - Précaution d'échouage

CONSEILS DE MISE A L'EAU

Avant la mise à l'eau du bateau, vérifier l'aspect extérieur de la coque et contrôler de l'extérieur et de l'intérieur, l'état de tous les passe-coques, des dalots de vidange du cockpit, du tube jaumière. Il est intéressant de réaliser, à ce moment, l'installation du loch, speedomètre et du sondeur. Fermer toutes les vannes avant la mise à l'eau, puis le bateau étant à flot, les ouvrir en s'assurant de l'étanchéité du circuit.

Précautions d'entretien à prendre pour le presse-étoupe :

Après chaque mise à l'eau ou après chaque échouage, l'air resté prisonnier dans le manchon doit être chassé en serrant le manchon vers les lèvres d'étanchéité tout en le repoussant contre l'arbre porte-hélice.

Mâtage :

Le bateau doit être mâté à la grue.

Les opérations de préparation à effectuer sont les suivantes :

- Poser le mât sur un ber ou des tréteaux
- Monter les barres de flèches et fixer les haubans légèrement tendus vers le haut du mât dans les embouts de barre de flèches
- Mettre clair les drisses, les galhaubans et bas haubans le long du mât et les tenir liés à son pied
- Prendre le mât à la grue par dessus le capelage des barres de flèches, lever et le présenter sur son embase
- Fixer provisoirement les galhaubans, bas-haubans, étais et pataras afin de libérer la grue
- Pré-régler le mât et, avant la première sortie de mise au point, vérifier que tous les câbles et ridoirs sont assurés

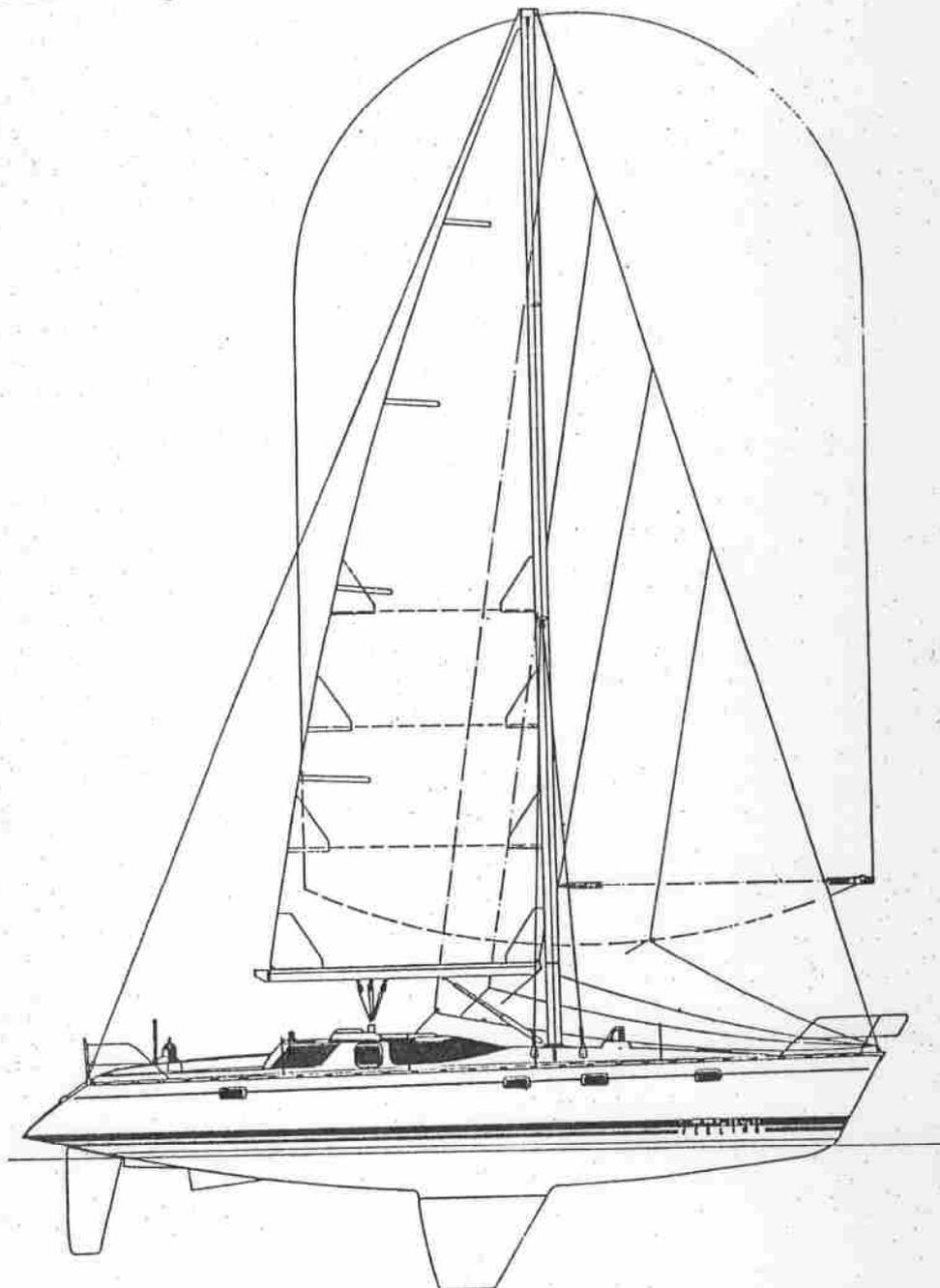
Le réglage parfait et définitif sera établi après observation du comportement de l'ensemble mât/greement sans voiles.

Ce travail est délicat et nous vous conseillons de le confier à votre agent.

CARACTERISTIQUES GENERALES FEELING 416

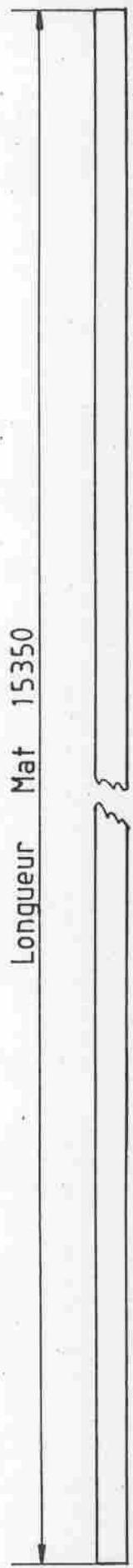
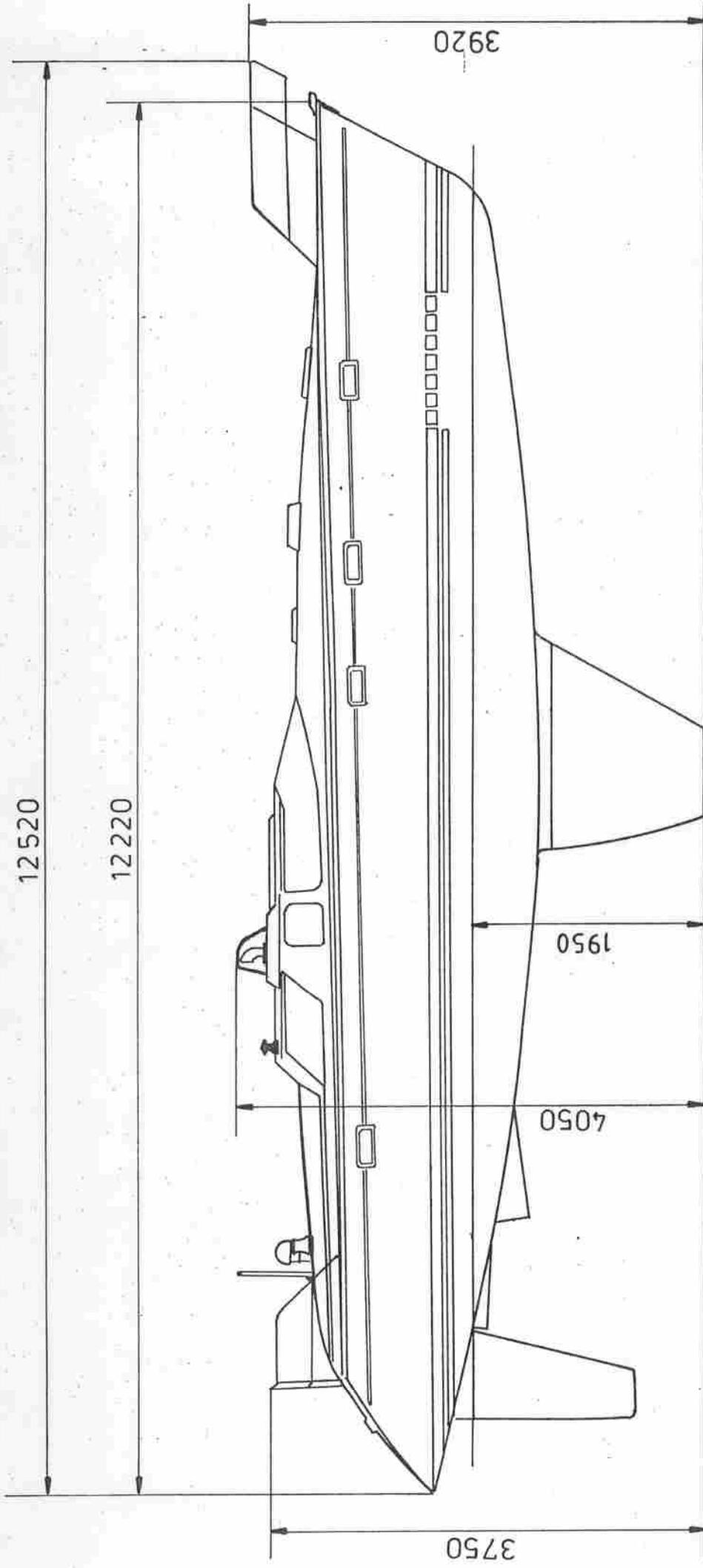
| | |
|----------------------------------|------------------|
| Longueur Hors tout | 12,50 M |
| Longueur de coque | 12,22 M |
| Longueur à la flottaison | 9,81 M |
| Maître bau | 4,20 M |
| Tirant d'eau lest standard plomb | 1,95 M |
| Tirant d'air | 16,95 M |
| Déplacement lège | 7 800 KG environ |
| Poids du lest standard plomb | 2 300 KG |
| Surface de voilure au près | 84,15 M2 |
| Réservoir eau | 400 Litres |
| Réservoir gas-oil | 250 Litres |
| Jauge | 17,28 Tx N° 4825 |

Homologation Marine Marchande lère catégorie N° 3987



Encombrement FEELING 416

Maitre bau 4200



GREEMENT DORMANT ET FILIERE

BATEAU FEELING 416

MAT FRANCESPAR F 580

N° DEVIS 1270/89

| DESIGNATION | Nbre | Dia. | Longueur H.T. | Terminaison (A) | Terminaison (B) | OBSERVATIONS |
|----------------|------|------|---------------|-----------------|-----------------|--------------|
| Etai | 1 | 10 | 16 040 | EO | EO/LRT | |
| Galhaubans | 2 | 8 | 15 210 | EB/COQ 4 | ROCS PVC | |
| Bas haubans AV | 2 | 8 | 5 840 | EB/COQ 4 | ROCS PVC | |
| Bas haubans AR | 2 | 8 | 5 995 | EB/COQ 4 | ROCS PVC | |
| Inters | 2 | 7 | 10 965 | EB/COQ 3/7 | ROCS PVC | |
| Pataras | 1 | 8 | 15 970 | EO | EO (14,5) | |
| Estrope | 1 | 7 | 1 800 | ECA | EO | |
| Filière Sup AV | 2 | 4-6 | 5 830 | EB | RCS | |
| Filière Sup AR | 2 | 4-6 | 3 840 | EB | RCS | |
| Filière Inf AV | 2 | 4-6 | 5 570 | EB | RCS | |
| Filière Inf AR | 2 | 4-6 | 3 770 | EB | RCS | |
| Balcon AR Sup | 1 | 4-6 | 1 895 | ECA | ES. Pélican W. | |
| Balcon AR Inf | 1 | 4-6 | 1 630 | ECA | ES. Pélican W. | |
| Portes latéra. | 4 | 4-6 | 560 | ECA | ES. Pélican W. | |

DESIGNATION DU GREEMENT COURANT FEELING 416 STANDARD

| MANOEUVRE | QUALITE | LONGUEUR (M) | DIAMETRE (MM) | EQUIPEMENT | |
|------------------------------------|--|--------------|---------------|--|--------------------------------|
| VERSION STANDARD | | | | | FOURNITURE LANCELIN |
| Drisse de grand voile | France Olympique Ame Kevlar Identifie noir-rouge | 35,5 | 12 | 1 manille rapide de 8 | |
| Drisse de génois | France Olympique Ame Kevlar Identifié noir-orange | 36 | 12 | 1 mousqueton Lewmar 5212 | |
| Balancine de bôme | France Olympique Identifié rouge | 31 | 8 | 1 manchon 1 manille rapide de 6 | |
| Ecoute de génois | Polyester tressé Identifié noir | 2 x 19,5 | 14 | | |
| Ecoute de grand voile | Double tresse Polyester Gulf Stream Identifié jaune-noir | 21 | 12 | | |
| Halebas de bôme | Double tresse Polyester Gulf Stream Identifié jaune | 8,2 | 12 | | |
| Etarquage de bordure | France Olympique Identifié bleu | 6,4 | 12 | 1 manchon 1 manille rapide de 8 | |
| Bosses de ris | | | | | |
| 1er Ris | France Olympique Identifié vert | 10,2 | 12 | | |
| 2ème Ris | France Olympique Identifié rouge | 13,7 | 12 | | |
| 3ème Ris | France Olympique Identifié noir | 17,7 | 12 | | |
| Règlage chariot de grand voile | Polyester Tempest Identifié bleu | 5,6 X 2 | 10 | | |
| Règlage chariot de génois | Polyester Tempest Identifié bleu | 2 X 9 | 10 | | |
| COMPLEMENT OPTION ENROULEUR | | | | | |
| Bosse de génois enrouleur | France Olympique Identifié | 25 | 10 | | |
| VERSION STANDARD | | | | | FOURNITURE KIRIE |
| Ecoute de grand voile | | | | 4 poulies Lewmar 9217 1 poulie Lewmar 9257 | |
| Halebas de bôme | | | | 1 estrope 1 poulie 9397 1 poulie 9227 1 poulie 9257 2 manille forgé de 8 1 manille forgé de 8 longue ? | |
| Règlage chariot de génois | | | | 2 poulies SCI Amiot | |
| COMPLEMENT OPTION ENROULEUR | | | | | |
| Bosse de génois enrouleur | | | | 5 poulies EF 34 25 1 poulie EFM 34 25 | |

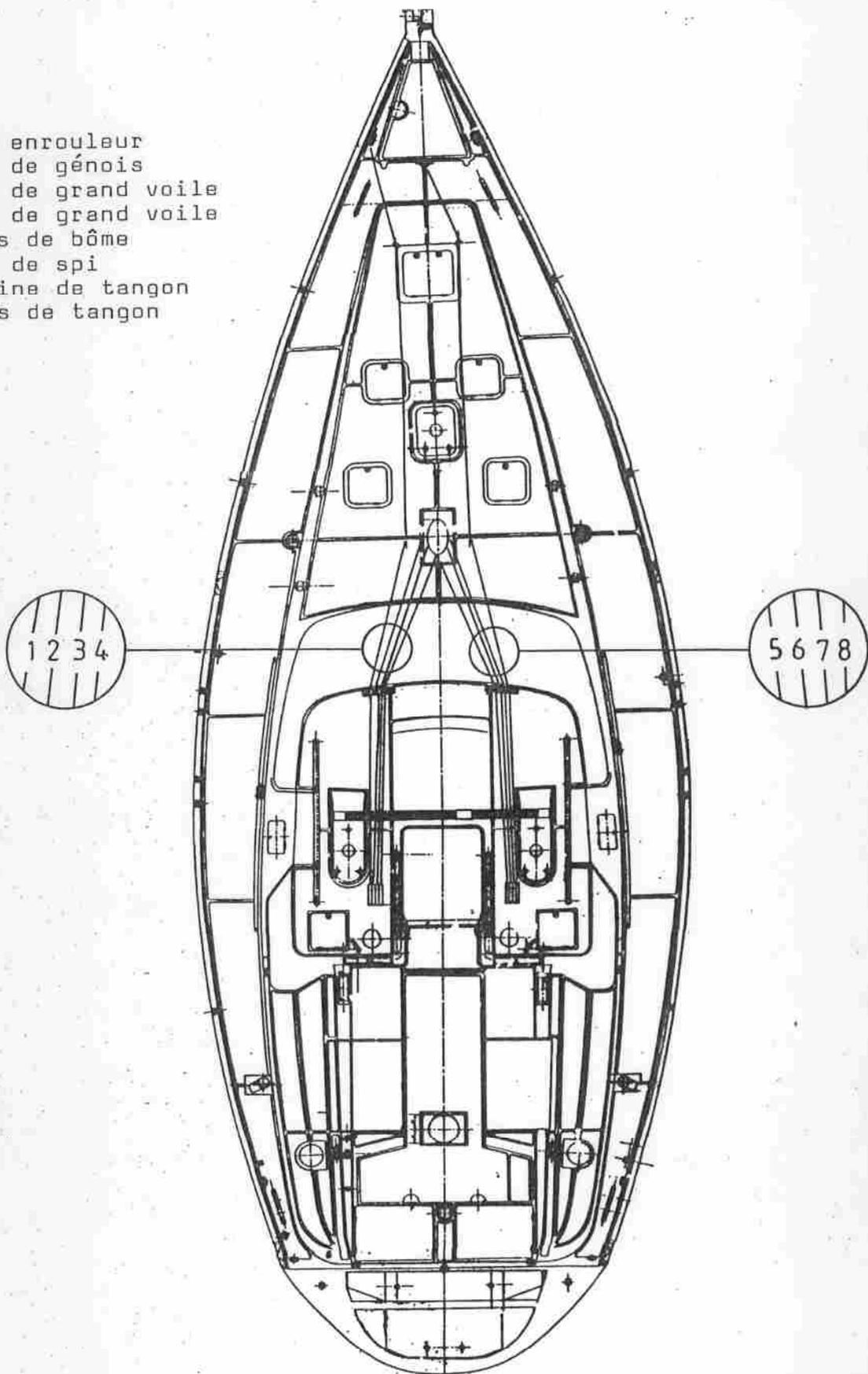
DESIGNATION DU GREEMENT COURANT DE SPI FEELING 416 STANDARD

| MANOEUVRE | QUALITE | LONGUEUR (M) | DIAMETRE (MM) | EQUIPEMENT | |
|---------------------------|-------------------------------------|--------------|---------------|--|------------------------|
| Drisse de spi | France Olympique | 36 | 12 | 1 manchon | FOURNITURE LANCELIN |
| Ecoute de spi | France Olympique Ame Kevlar | 23 X 2 | 14 | 2 mousquetons Lewmar 5220 | |
| Halebas de tangon | Polyester tressé Identifié bleu | 17 | 10 | 1 manchon | |
| Balancine de tangon | Polyester tressé Identifié rouge | 24 | 10 | 1 manchon 1 mousqueton Lewmar 5114 | |
| Règlage chariot de tangon | Polyester tempest bleu | 5 | 10 | | |
| Drisse de spi | | | | 1 mousqueton Lewmar 5212 1 poulie Lewmar 9317 | FOURNITURE KIRIE |
| Ecoute de spi | | | | 2 Poulies Lewmar | |
| Halebas de tangon | | | | 1 poulie Lewmar 9227 1 poulie Lewmar 9217 | |

| PLAN DE VOILURE | | FEELING 416 | | | LE 17.10.89 | |
|-----------------|------------|-------------|-------------|--------|-------------|--|
| DESIGNATION | GUINDANT | BORDURE | CHUTE | LP | SURFACE | |
| Grand Voile | 13,85 M | 3,98 M | | | 30,85 M2 | |
| Génois 150 % | 15,80 M | 7,16 M | 15,06 M | 6,75 M | 53,30 M2 | |
| Génois 130 % | 15,30 M | 8,38 M | 14,08 M | 5,85 M | 44,75 M2 | |
| Inter | 13,40 M | 5,65 M | 11,87 M | 5,00 M | 33,50 M2 | |
| Foc 1 | 10,76 M | 4,94 M | 9,15 M | 4,15 M | 22,30 M2 | |
| Foc 2 | | | | | | |
| Tourmentin | 7,90 M | 3,65 M | 5,95 M | 2,60 M | 10,27 M2 | |
| Spi | 15,33 M | 8,10 M | 15,33 M | | 112,00 M2 | |
| I = 15,50 M | J = 4,50 M | | P = 13,85 M | | E = 3,98 M | |

NOTA : Les caractéristiques ci-dessous correspondent aux dimensions théoriques des voiles qui ont été définies par les architectes.

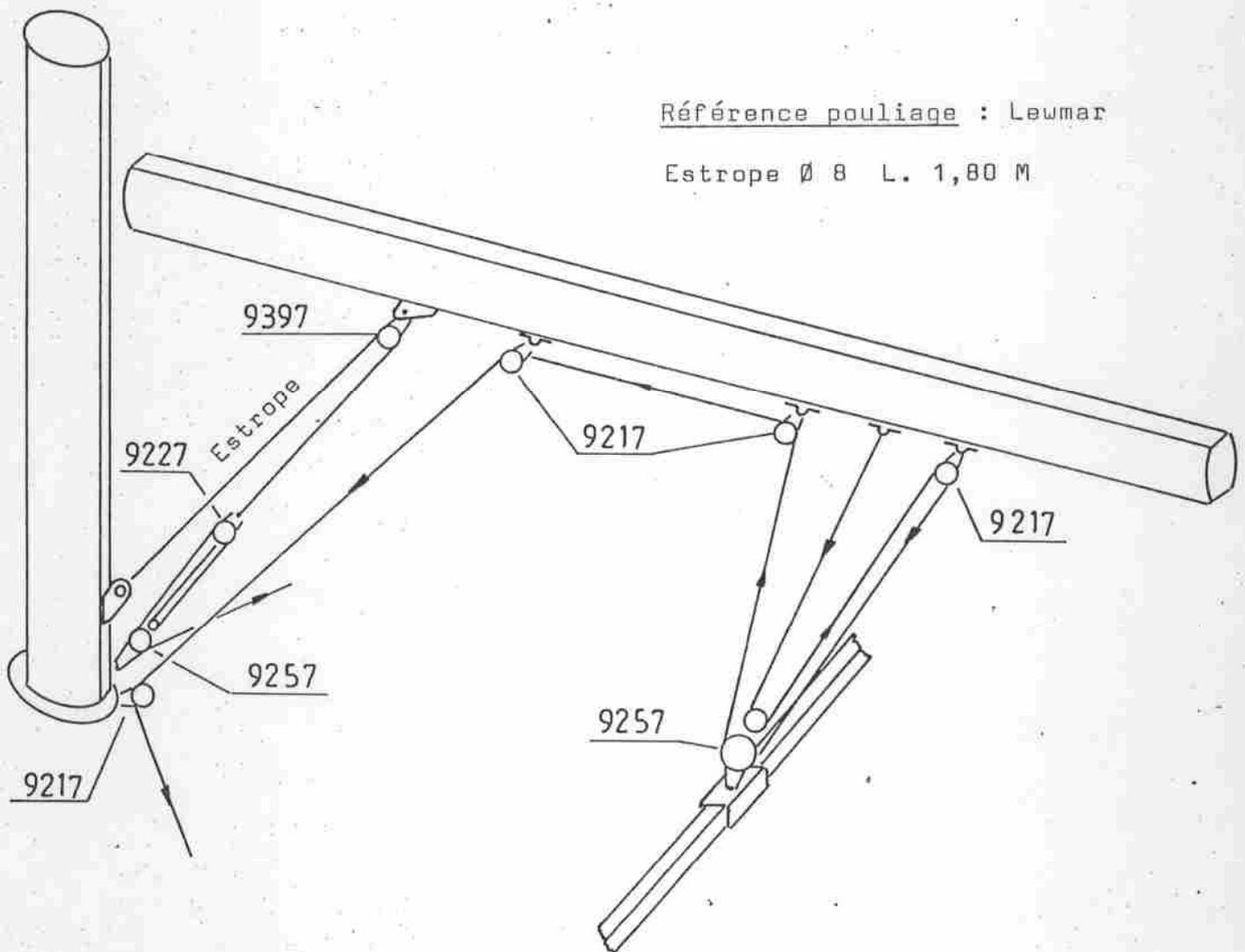
- 1 Drosse enrouleur
- 2 Drisse de génois
- 3 Drisse de grand voile
- 4 Écoute de grand voile
- 5 Halebas de bôme
- 6 Drisse de spi
- 7 Balancine de tangon
- 8 Halebas de tangon



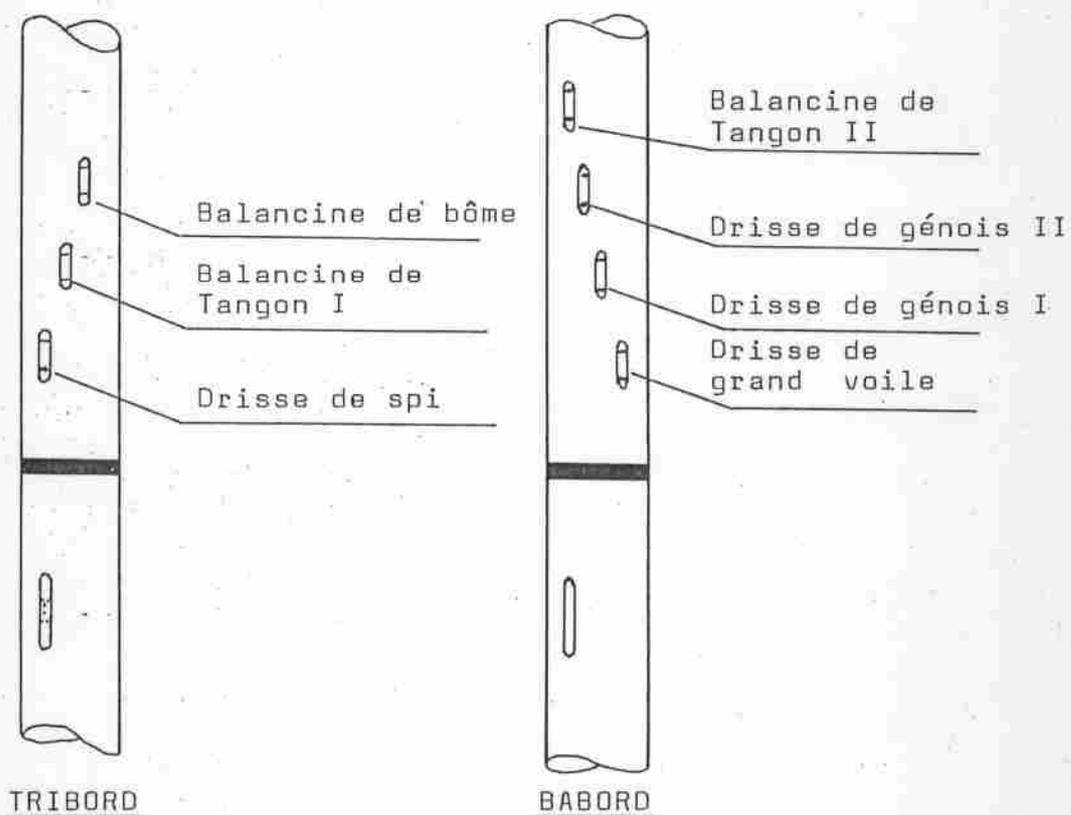
CIRCUIT HALEBAS DE BOME ET
PALAN D'ECOUTE FEELING 416

Référence pouliage : Lewmar

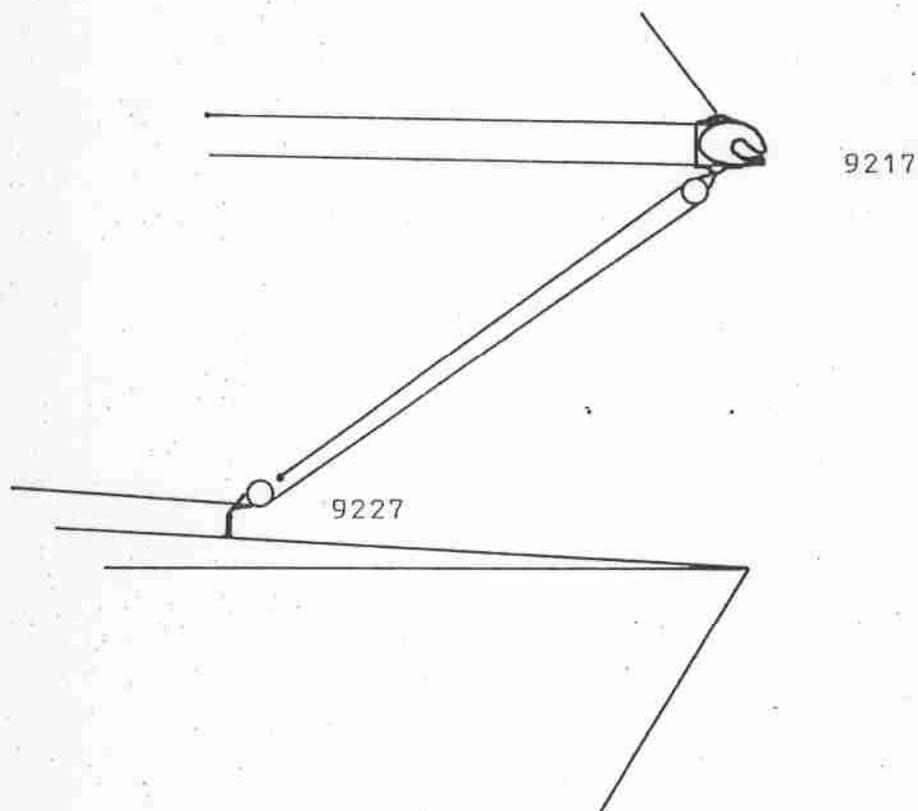
Estrope Ø 8 L. 1,80 M



PASSAGE DES DRISSES

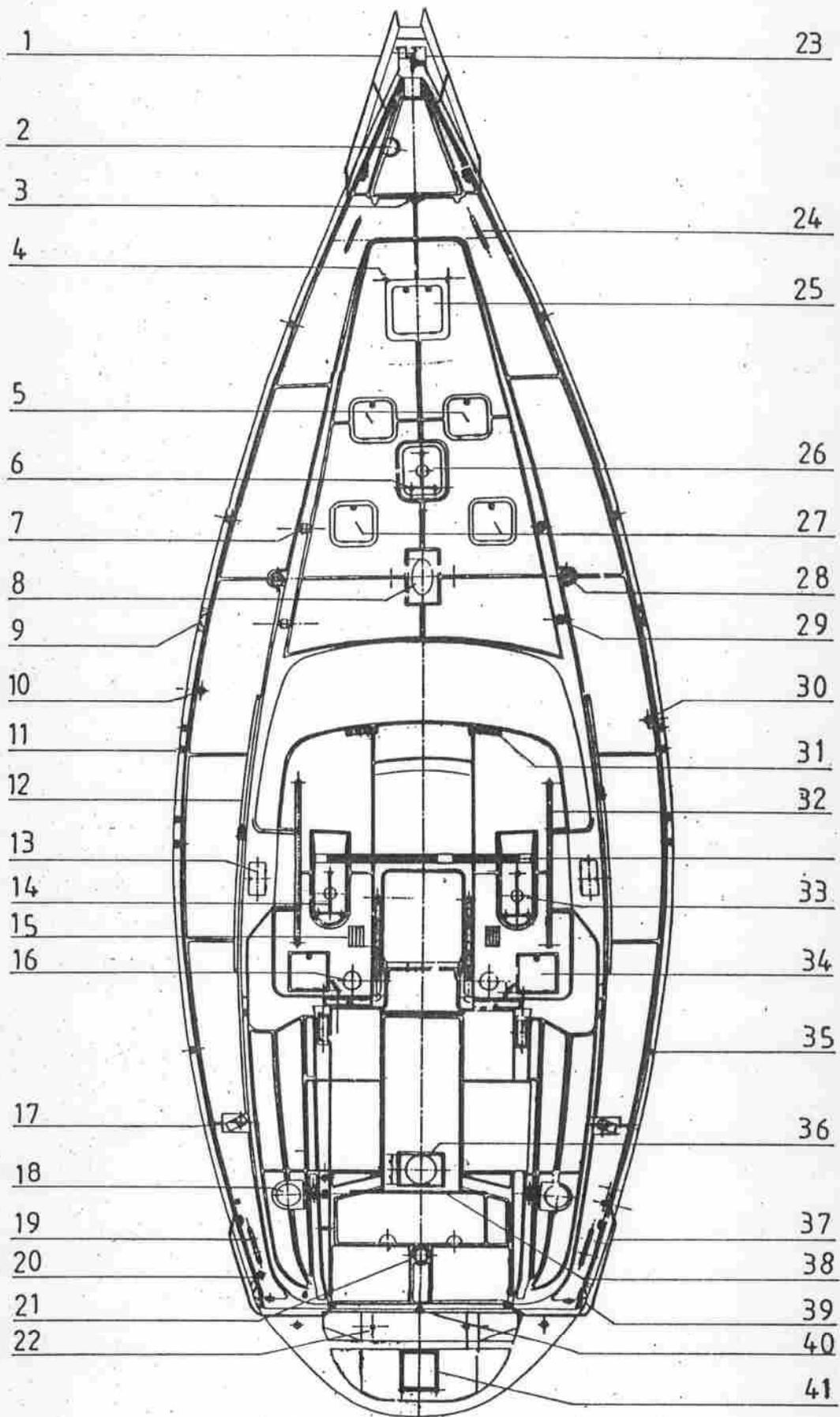


CIRCUIT DU PALAN DE HALEBAS DE TANGON



DESIGNATION ACCASTILLAGE DE PONT

- 1 - Balcon avant avec feux de route
- 2 - Loquet de capot de puits à chaîne
- 3 - Cadène halebas de tangon
- 4 - Filoir bagué halebas de tangon
- 5 - Panneaux ouvrants de cabine avant
- 6 - Balcon de manche à air
- 7 - Cadènes de bas-haubans avant
- 8 - Emplanture de mât
- 9 - Chaumard intermédiaire
- 10 - Nable de remplissage eau
- 11 - Chandeliers doubles
- 12 - Rail d'écoute de génois
- 13 - Panneaux de toilette arrière à babord carré à tribord
- 14 - Balcon de manche à air
- 15 - Coinceur à came
- 16 - Winch de drisse
- 17 - Poulie de retour d'écoute de génois avec coinceur à came
- 18 - Winch d'écoute de génois
- 19 - Taquet d'amarrage arrière
- 20 - Nable de remplissage gas-oil
- 21 - Nable d'accès au carré de barre
- 22 - Anneaux passe-doigt d'ouverture de coffre
- 23 - Ferrure d'étrave avec davier à bascule
- 24 - Taquet d'amarrage avant
- 25 - Panneau ouvrant cabine avant
- 26 - Manche à air
- 27 - Panneaux ouvrants de carré
- 28 - Cadènes de galhaubans et inters
- 29 - Cadènes de bas-haubans arrière
- 30 - Nable de remplissage d'eau
- 31 - Boîte à réas quadruples
- 32 - Mains courantes aluminium
- 33 - Manche à air
- 34 - Panneaux ouvrants de cabine arrière
- 35 - Chandeliers
- 36 - Colonne de barre avec compas
- 37 - Balcon arrière
- 38 - Barre à roue
- 39 - Chaumard arrière
- 40 - Cadène de pataras
- 41 - Echelle de bain



MANOEUVRES DE VOILES

Prise de ris :

L'étarquage des 3 bosses de ris qui sont à poste dans la bôme est obtenue par l'intermédiaire du winch fixé sur l'arrière du mât sous la bôme.

3 pontets, libres en translation, permettent la fixation des bosses sur la bôme.

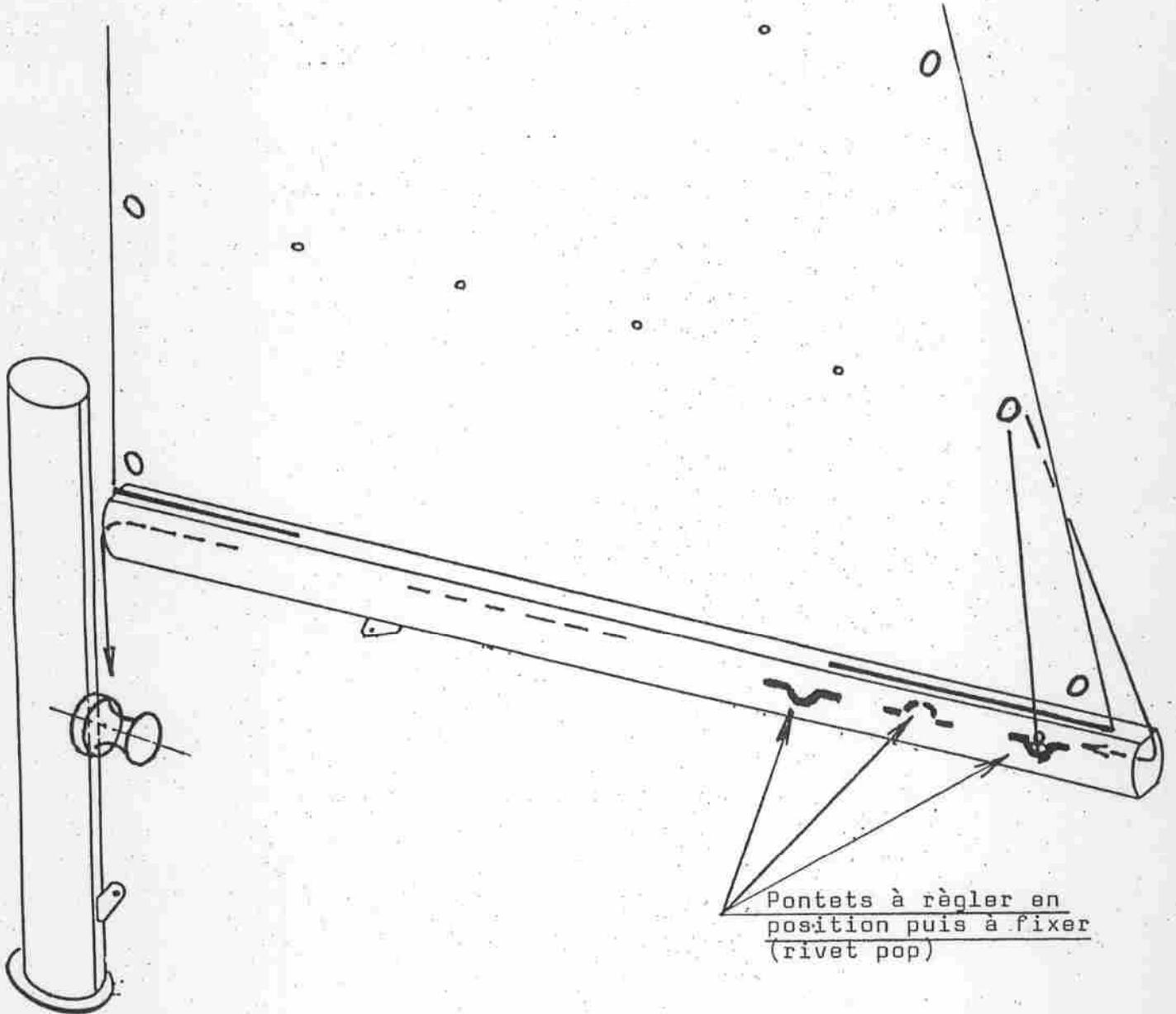
NOTA : Avant de fixer définitivement ces pontets par rivets "POP", il sera nécessaire de déterminer leur position idéale pour obtenir une tension efficace de la bordure de grand voile, au niveau de chaque bande de ris.

Envoi de spi :

En équipement Standard, une seule paire de winchs situés à l'arrière du cockpit près du barreur sert à la fois au réglage des écoutes de génois ainsi qu'au réglage des écoutes et bras de spinnaker.

Lors de l'envoi du spi, utiliser la poulie autobloquante N° 17 qui est située sur le passe-avant (à tribord et à babord), afin de maintenir provisoirement en tension l'écoute de génois. Puis libérer l'écoute de génois du winch sous le vent afin d'utiliser celui-ci pour le réglage de l'écoute de spi.

CIRCUIT DES BOSSES DE RIS

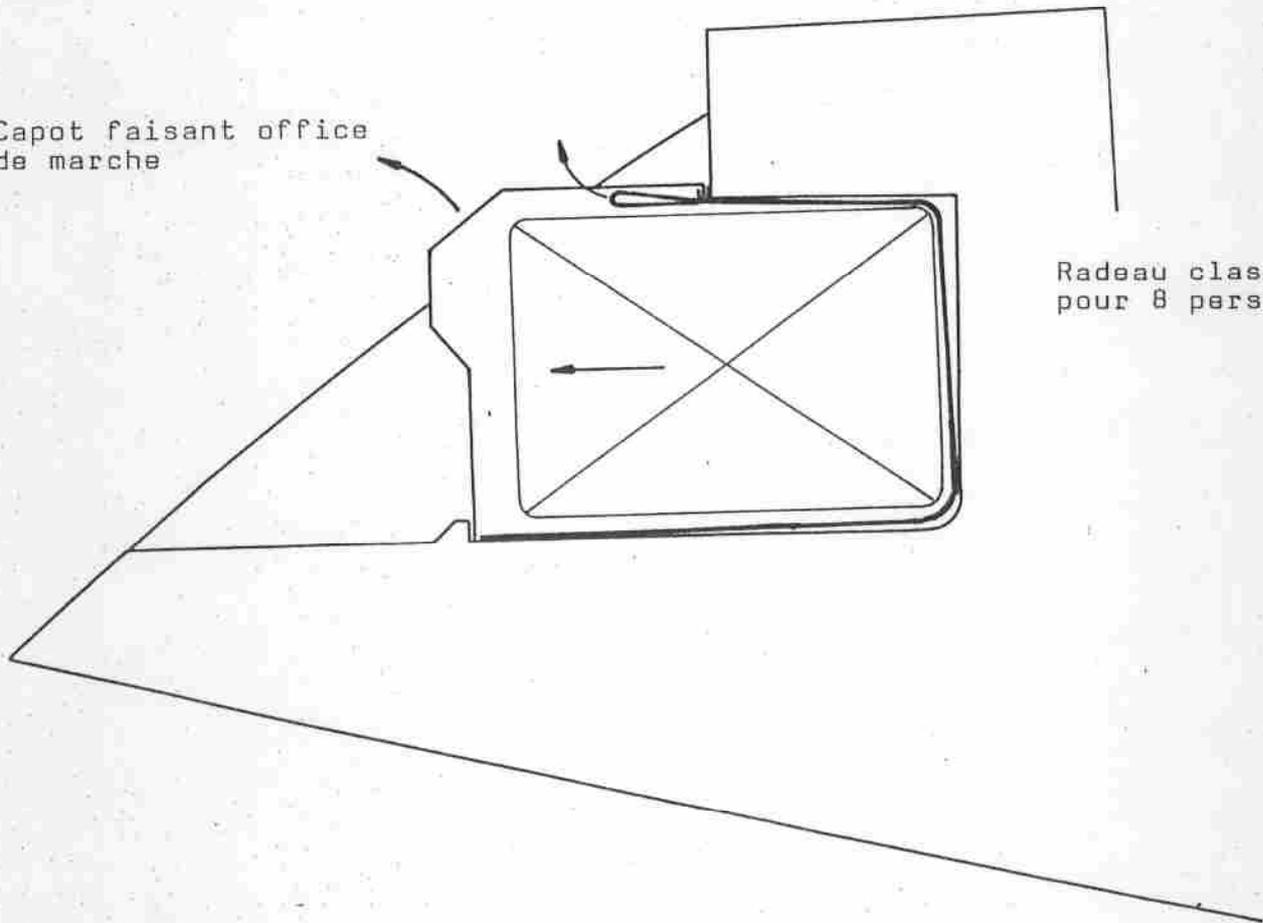


Pontets à régler en position puis à fixer (rivet pop)

EMPLACEMENT RADEAU DE SURVIE

Ejection rapide facilité par
2 sangles

Capot faisant office
de marche



Radeau classe II
pour 8 personnes

SECURITE

Radeau de survie :

L'emplacement du radeau est situé sous la marche du tableau arrière dans un logement débouchant sur la jupe.

Le radeau est ainsi protégé des chocs.

Son éjection est rapide et sans manutention.

NOTA : Pour éjecter le radeau, il est nécessaire de soulever la marche (vérifier auparavant que les verrouillages sont libérés) et de tirer sur les 2 sangles d'éjection prévues à cet effet (voir schéma ci-joint).

Incendie :

Un orifice est prévu dans le panneau amovible de la face avant du compartiment moteur permettant la projection d'un produit extincteur en cas de nécessité.

Ne pas retirer le panneau amovible en espérant mieux éteindre le feu car celui-ci serait alimenté en oxygène...

Eviter de placer votre extincteur du côté de la cuisine.

Barre de secours :

En cas d'avarie éventuelle du système de commande de barre ; une barre franche de secours (obligatoire à bord) permet la manoeuvre du safran en prise directe.

Cette barre de secours se fixe sur la tête de la mèche de safran qui est accessible en dévissant la trappe aluminium située au milieu du banc de barreur.

Réchaud :

Par mer agitée, hors utilisation bien sûr, il est préférable de bloquer le cardan du réchaud à gaz (grâce au système dont il est muni) ceci afin d'éviter ragage et tensions sur le tuyau souple.

Vannes :

Si le bateau doit rester seul à son mouillage, fermer toutes les vannes avant de le quitter (eau-gaz-carburant).

En cours de navigation par mer forte, fermer les vannes dès qu'il n'y a pas lieu de les utiliser.

MOTEUR

Mise en route du moteur

Tout d'abord, nous vous conseillons de lire attentivement la notice d'utilisation de votre moteur.

Précautions avant la première mise en route : Il faut vérifier que :

- le coupe-batterie est en service
- l'alimentation de carburant est ouverte (tirette située à la base du panneau d'accès sur la face avant du moteur)
- les vannes de circuit de refroidissement sont ouvertes
- les niveaux d'huile sont corrects
- les purges sont fermées
- tous les éléments en contact avec l'eau sont étanches
- le levier du boîtier de commande est au point mort
- le "stop" moteur est repoussé (tirette situé dans le coffre arrière tribord du cockpit)

Seulement après ces vérifications, vous pouvez mettre le contact et appuyer sur le démarreur.

Moteur démarré : vérifier à la sortie d'échappement, l'écoulement effectif de l'eau de refroidissement.

Pour tous renseignements complémentaires, nous vous conseillons de vous reporter à la notice d'utilisation du moteur.

ATTENTION

Le moteur est soumis à des vibrations importantes en fonctionnement.

Après quelques heures de marche, il est conseillé de vérifier le bon serrage :

- des colliers de fixation des tuyauteries de carburant
- des colliers de fixation des tuyauteries d'eau de refroidissement
- des colliers du circuit d'échappement
- des colliers de fixation de la durite, du presse-étoupe
- des cosses électriques, démarreur et masse moteur
- des écrous de fixation moteur sur les suspensions souples.

TRANSMISSION

Le moteur transmet le mouvement à une hélice deux pales par l'intermédiaire d'une ligne d'arbre directe de diamètre 32.

Le tourteau d'accouplement assure la fixation de l'arbre sur le moteur. Il est conseillé de vérifier périodiquement son serrage.

L'arbre traverse la coque dans un tube d'étambot en laiton qui est scellé à la structure de coque.

Derrière l'hélice est fixée une anode écrou pour arbre diamètre 32.

Précisions

Un presse-étoupe assure l'étanchéité de la ligne d'arbre.

Il est conseillé de contrôler régulièrement son état.

Se reporter au document technique du fabricant pour tout réglage et renseignement complémentaire (voir notice ci-jointe).

CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

Le moteur est refroidi par 2 circuits d'eau :

- le circuit principal eau douce qui est interne (échangeur de température)
- le circuit externe eau de mer

Le rôle du circuit eau de mer est essentiellement de refroidir le circuit principal eau douce.

Il est donc très important pour obtenir un bon fonctionnement du moteur et une fiabilité maximum, de contrôler les points suivants :

- 1) Le niveau d'eau douce de l'échangeur à la mise en service et après quelques heures de fonctionnement (une bulle d'air ou une fuite sur le circuit entraînera un échauffement du moteur et le déclenchement d'une alarme)
- 2) Le bon fonctionnement de la pompe d'aspiration d'eau de mer : la turbine de cette pompe doit être en parfait état pour permettre un refroidissement optimal

CIRCUIT EAU

A) CIRCUIT D'EAU DOUCE :

1) RESERVOIRS :

Le Feeling 416 est équipé en série de deux réservoirs d'eau.

L'un, de capacité 195 litres, est situé sous la banquette de carré babord.

L'autre, de capacité 195 litres, est situé sous la banquette de carré tribord.

Chaque réservoir comporte une trappe de visite permettant le nettoyage interne.

Le nable de remplissage (marqué eau) des réservoirs est situé près du rail de fargue au milieu du bateau :

- a) Sur le passe-avant babord
- b) Sur le passe-avant tribord

Chaque réservoir est muni d'un évent de mise à air situé sur la coque sous le rail de fargue au niveau du nable.

2) EAU FROIDE/EAU CHAUDE :

Le circuit d'eau douce du Feeling 416 est équipé d'une pompe électrique P 5 autoamorçante située sous la cuisine.

Dès sa mise en route, cette pompe met l'eau en mouvement dans les tuyauteries et permet d'obtenir aux robinets de l'eau sous pression.

A proximité de la pompe, en aval de celle-ci, est monté un vase d'expansion (AC) ayant pour fonction de régulariser le débit tout en ménageant l'action de la pompe.

L'arrivée de l'eau est contrôlée par des vannes situées dans le meuble placé sous les éviers de cuisine à proximité de la pompe (voir schéma).

3) EAU CHAUDE :

Le Feeling 416 est équipé en série d'un ballon d'eau d'une capacité de 12 gallons (45 litres).

Ce ballon calorifugé permet d'obtenir de l'eau chaude, en mer ou à quai :

- soit par l'intermédiaire de l'échangeur de température du moteur
- soit par l'intermédiaire d'une résistance électrique 220 Volts placée à l'intérieur du ballon

Dans le premier cas, le ballon étant en permanence connecté sur le circuit interne de refroidissement du moteur, l'eau stockée dans la réserve du ballon est chauffée dès que le moteur fonctionne.

La température de l'eau, atteint environ 50° à 60° C, trente minutes après la mise en route du moteur fonctionnant au ralenti.

Lors d'une utilisation prolongée du moteur, l'eau chaude est portée à une température moyenne de 80° C.

Dans le deuxième cas, il suffit de mettre sous tension, par l'intermédiaire du tableau électrique 220 volts, la résistance électrique du ballon.

L'eau est chauffée en 30 mm environ.

NOTA : Un thermostat bi-lames installé sur le ballon se déclenche à 95° C évitant une montée en température trop élevée.

Une soupape de sécurité protège également le ballon.

B) DOUCHE :

Les salles d'eau sont équipées d'une douche alimentée en eau chaude et froide par le groupe sous pression et le chauffe-eau du bord.

Les eaux usagées sont récupérées dans le bac polyester situé sous le caillebotis.

Une pompe électrique montée sur chacun des circuits d'évacuation permet le rejet à la mer.

La commande de la pompe est obtenue par l'interrupteur électrique placé sur la face avant de chaque meuble salle d'eau.

Les sorties d'eau étant connectées sur l'évacuation lavabo, il est donc indispensable d'ouvrir la vanne de coque accessible dans chacun des volumes disponibles sous le lavabo.

C) EAU DE MER :

Une pompe à pied P 3, placée à la base du meuble cuisine, permet une alimentation eau de mer à l'évier.

Les vannes d'alimentation V 10 et d'évacuation V 11 sont accessibles dans le meuble sous l'évier.

NOTA : En cas de panne du circuit électrique, la pompe à pied peut servir de secours eau douce par l'intermédiaire de la vanne 3 voies V 9 (voir détail 1)

D) CIRCUIT D'EAU WC :

Les 2 WC marins, montés dans les salles d'eau du Feeling 416, possèdent :

- un circuit d'arrivée d'eau de mer
- un circuit d'évacuation à la mer

Fonctionnement :

- Ouvrir les vannes d'arrivée d'eau de mer V 1 ou V 4 situées sous les lavabos, ainsi que les vannes d'évacuation
- La manoeuvre du levier de la pompe des WC permet à la fois l'alimentation en eau et l'évacuation

A T T E N T I O N

Par mer forte ou avant de quitter le bord, il est fortement conseillé de fermer toutes les vannes d'arrivée d'eau et d'évacuation.

E) EAUX D'ÉCOULEMENT :

Les eaux d'écoulement (bac à cirés, glacières, purge et soupape du chauffe-eau, etc...) sont évacuées directement par des durites dans le puisard situé en fond de coque vers l'avant des batteries.

F) ASSECHÈMENT DES FONDS :

Deux pompes de cale, l'une électrique, l'autre manuelle, permettent l'assèchement des fonds, en ayant leur point d'aspiration dans le puisard du fond de coque.

- 1) La pompe de cale électrique P 6, implantée sous les éviers de la cuisine (voir détail 1), fonctionne soit par l'intermédiaire de l'interrupteur spécifique du tableau électrique, soit par le déclencheur automatique à flotteur fixé en fond de puisard.
- 2) La pompe de cale manuelle double effet est accessible et manoeuvrable du cockpit.

NOTA : Chaque point d'aspiration est muni d'une crépine, dont il est impératif de vérifier régulièrement le bon état.

L'évacuation des 2 circuits de pompage est renvoyée sur le bordé de coque à l'arrière babord.

G) CIRCUIT GAZ :

L'emplacement, prévu pour le stockage de 2 bouteilles de gaz (type camping gaz Réf. 907), est situé dans le coffre de cockpit latéral babord.

Chaque bouteille est assurée en position par des sandows.

Deux sécurités sont prévues sur le circuit :

- a) 1 détendeur avec valve anti-fuite
- b) 1 robinet de coupure R 3 fixé sur la tuyauterie rigide et accessible dans le meuble à droite du réchaud four.

RECHAUD :

Le réchaud équipé de trois feux est monté sur cardan. Une targette assure le blocage en rotation.

Les brûleurs sont équipés d'un disjoncteur thermique coupant l'arrivée de gaz, si la flamme est soufflée.

MISE EN ROUTE :

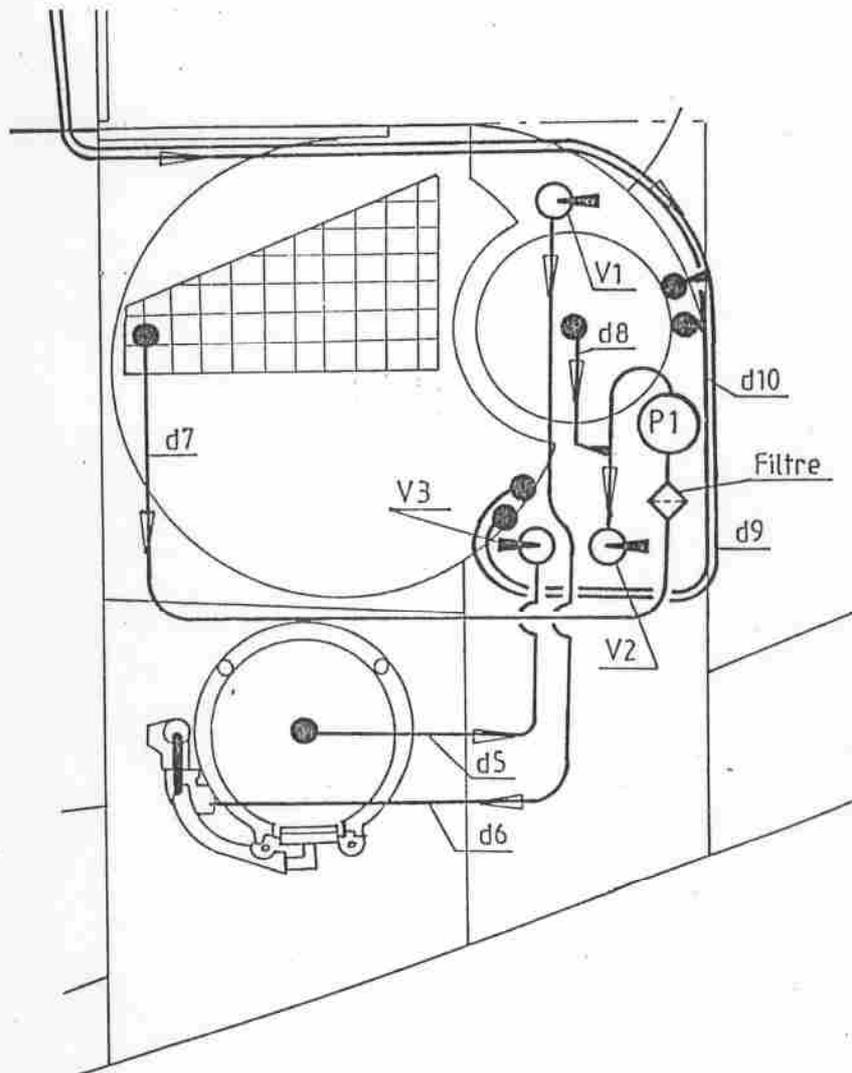
- a) Ouvrir le détendeur sur la bouteille
- b) Ouvrir le robinet de coupure R 3
- c) Appuyer en le tournant sur un bouton d'arrivée de gaz sur le réchaud. Approcher une flamme du brûleur et MAINTENIR la pression sur le bouton quelques instants, le temps que le disjoncteur thermique soit suffisamment chaud.

VERIFICATION CIRCUIT GAZ :

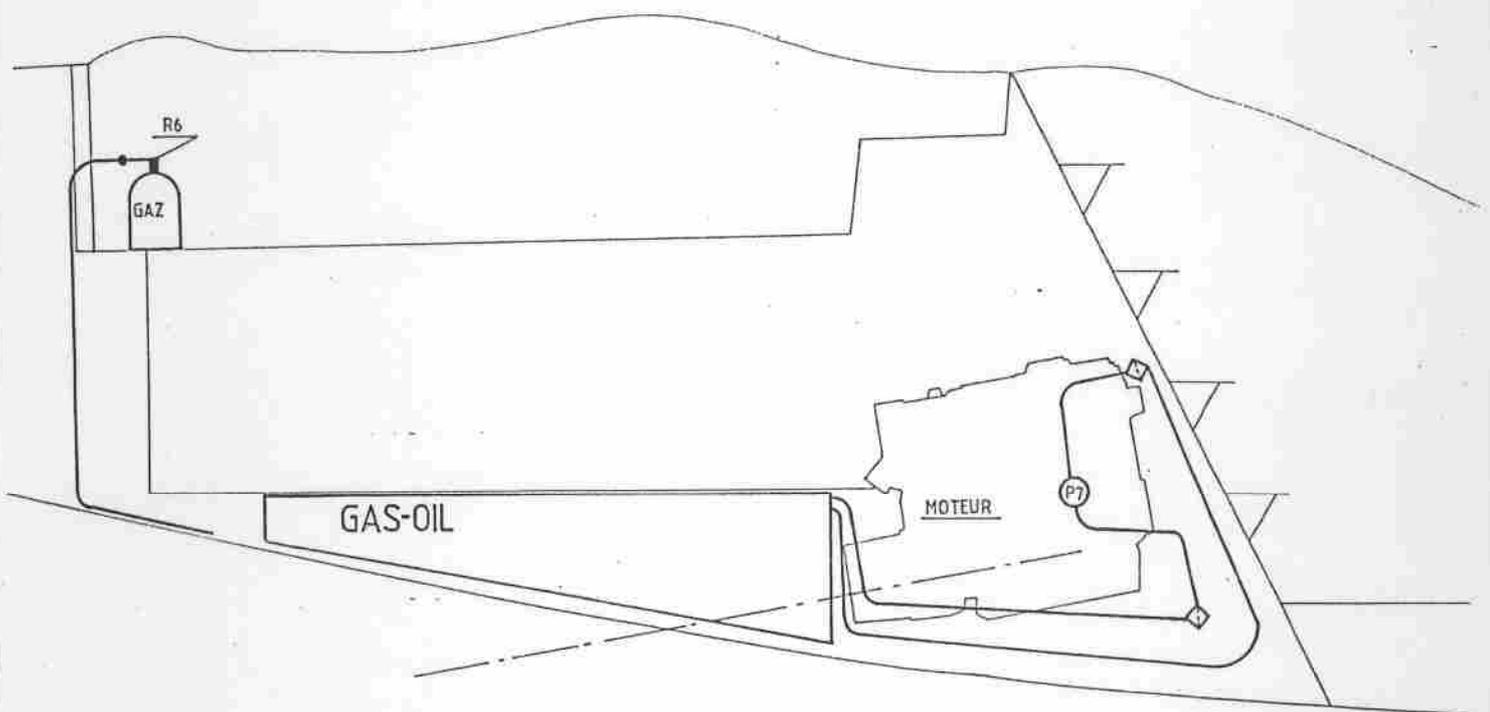
Lors de la première utilisation, après avoir ouvert le robinet de coupure et avant d'utiliser le réchaud, vérifier la bonne étanchéité du circuit.

Renouveler ce contrôle après chaque hivernage.

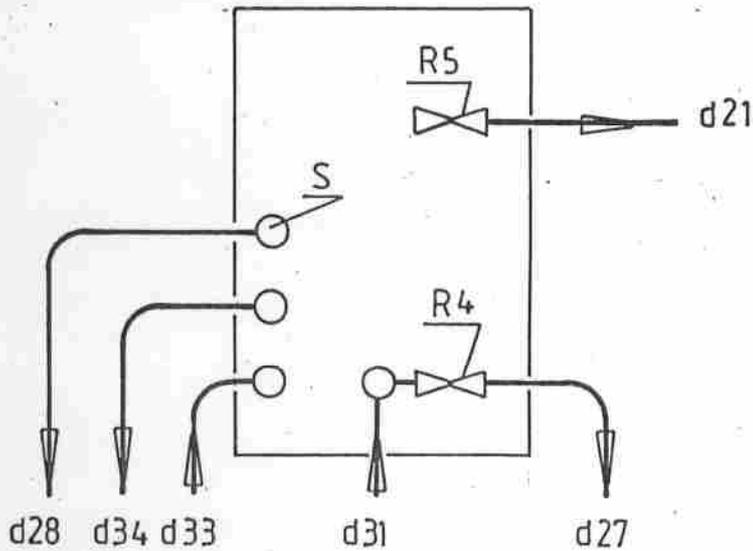
CIRCUIT D'EAU TOILETTE TRIBORD AVANT



CIRCUIT GAZ - GAS-OIL MOTEUR

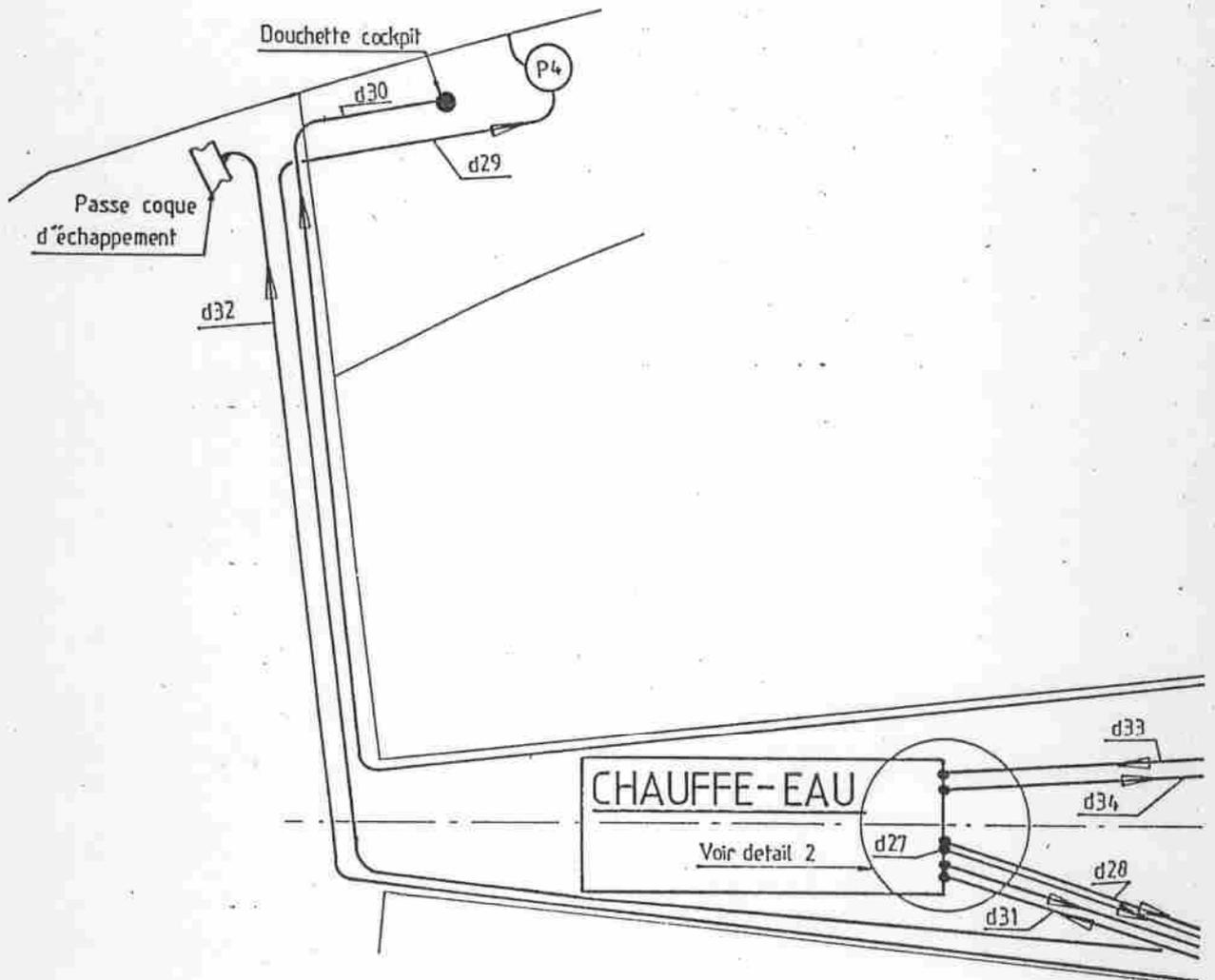


DETAIL 2 : CIRCUIT D'EAU CHAUFFE-EAU

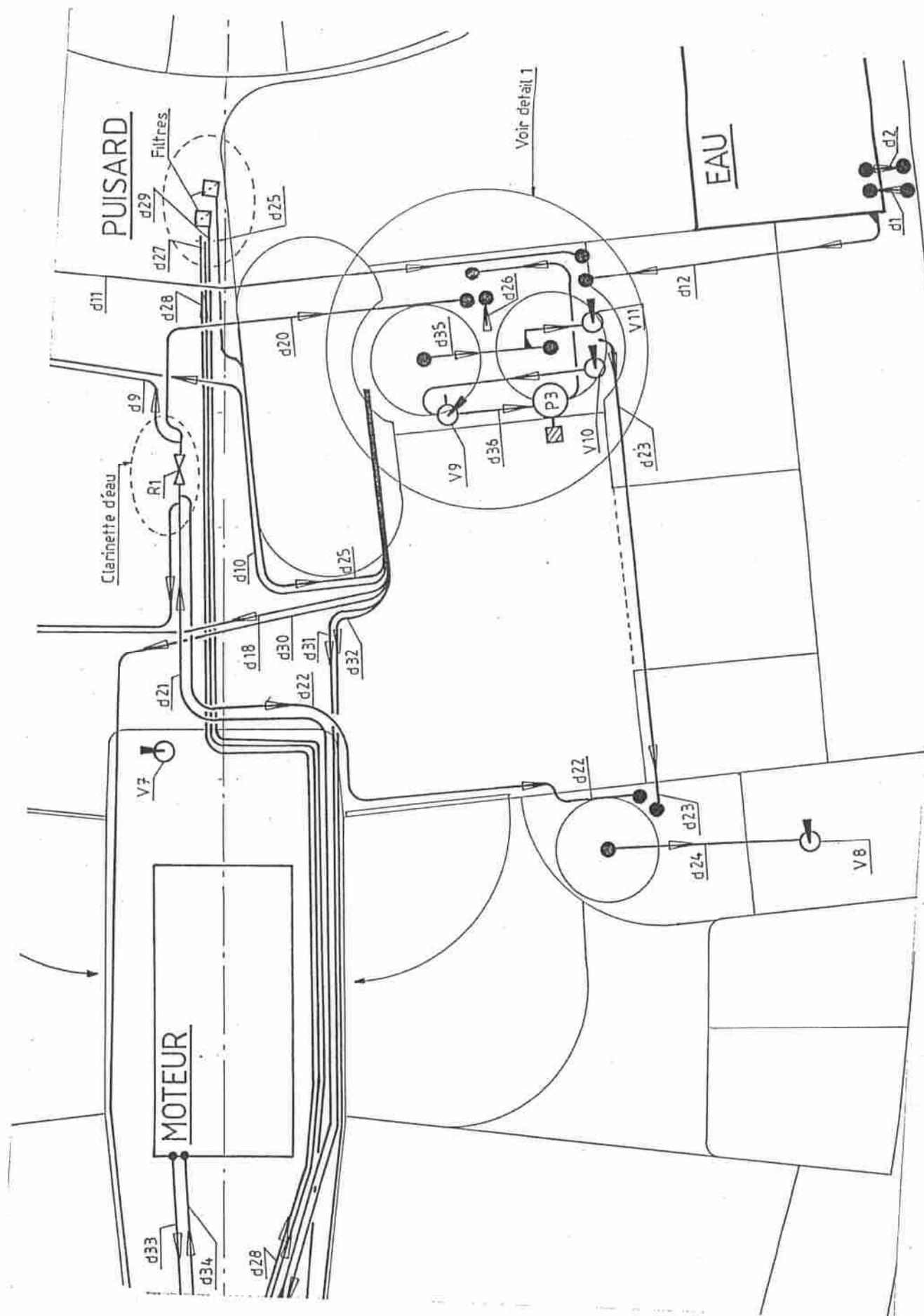


- S : Soupape de sécurité
- R 4 : Robinet de purge chauffe-eau
- R 5 : Robinet de distribution d'eau chaude

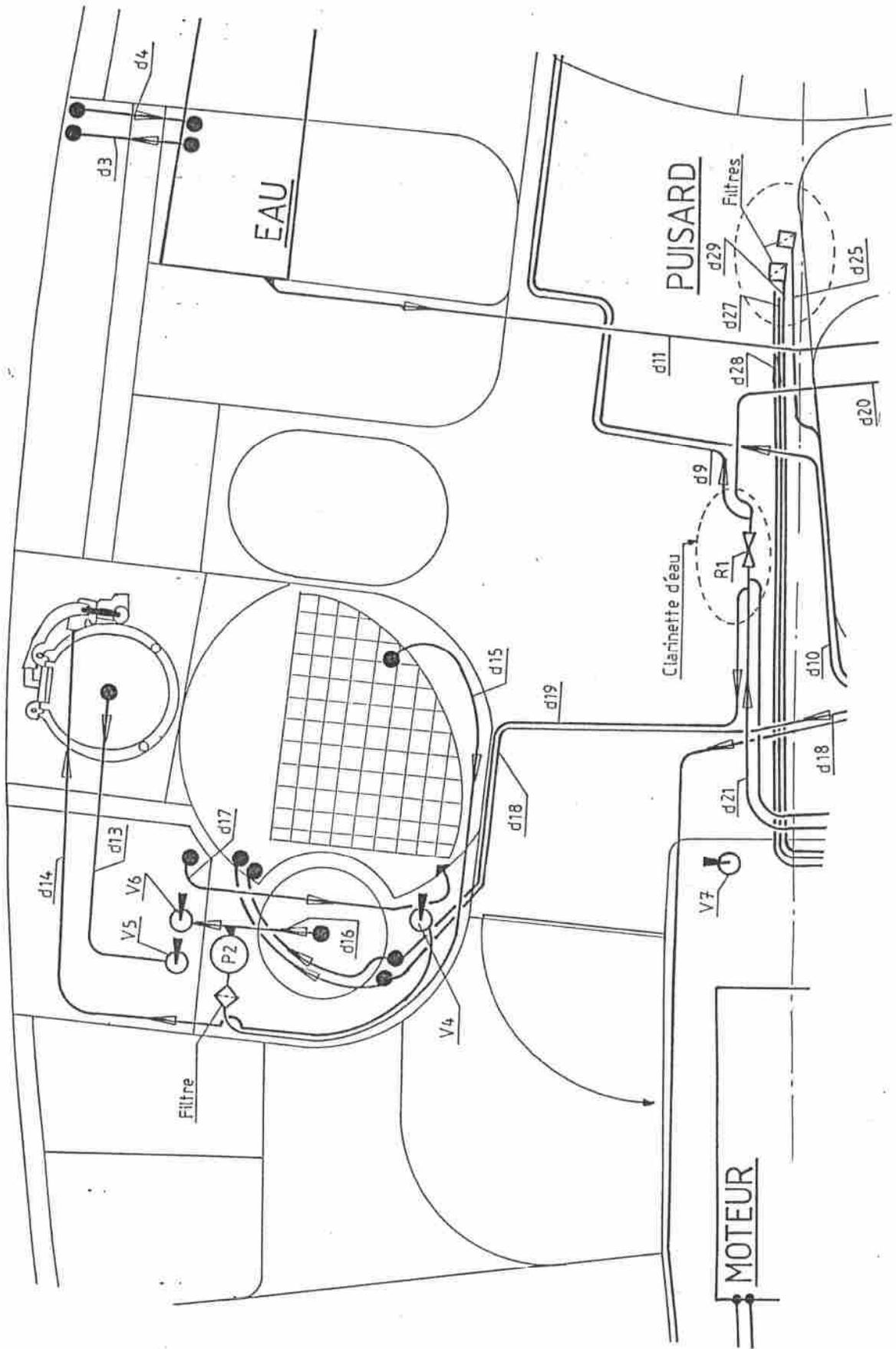
CIRCUIT D'EAU COCKPIT

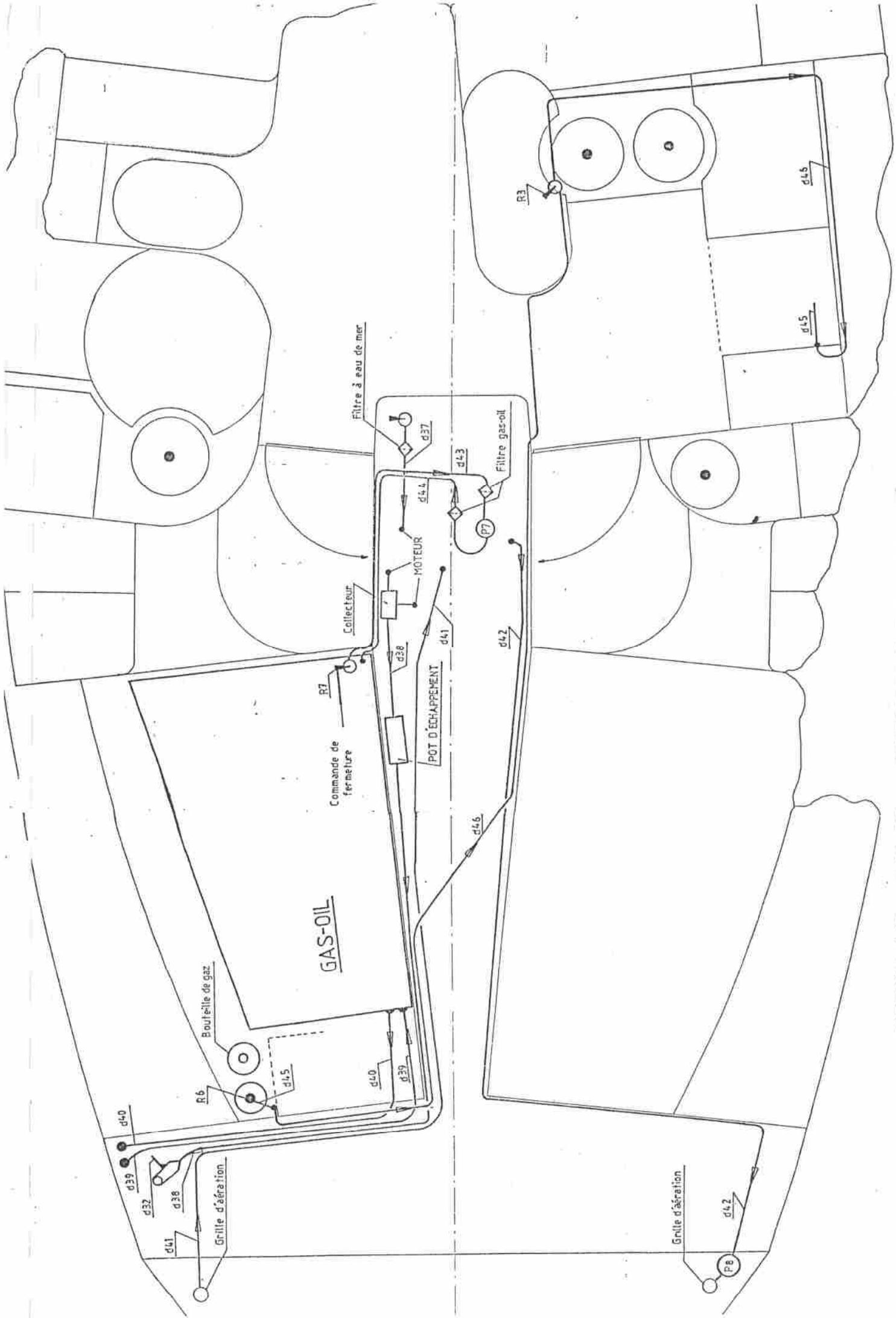


CIRCUIT D'EAU CUISINE, CABINE ARRIERE TRIBORD ET PUISARD



CIRCUIT D'EAU TOILETTE BABORD ET PUISARD





CIRCUIT GAZ - GAS-OIL - REFROIDISSEMENT MOTEUR ET ECHAPPEMENT

NOMENCLATURE DES DURITES

- D 1 : Remplissage réservoir tribord
- D 2 : Mise à l'air réservoir tribord
- D 3 : Mise à l'air réservoir babord
- D 4 : Remplissage réservoir babord
- D 5 : Evacuation WC avant
- D 6 : Alimentation eau de mer WC avant
- D 7 : Evacuation des eaux usées douche avant
- D 8 : Evacuation lavabo toilette avant
- D 9 : Alimentation eau chaude lavabo/douche avant
- D 10 : Alimentation eau froide lavabo/douche avant
- D 11 : Sortie d'eau du réservoir babord
- D 12 : Sortie d'eau du réservoir tribord
- D 13 : Evacuation WC arrière
- D 14 : Alimentation eau de mer WC arrière
- D 15 : Evacuation des eaux usées douche arrière
- D 16 : Evacuation lavabo toilette arrière
- D 17 : Evacuation eau bac à cirés
- D 18 : Alimentation eau froide lavabo/douche arrière
- D 19 : Alimentation eau chaude lavabo/douche arrière
- D 20 : Alimentation eau chaude évier cuisine
- D 21 : Alimentation clarinette eau chaude
- D 22 : Alimentation eau chaude lavabo cabine tribord arrière
- D 23 : Alimentation eau froide lavabo cabine tribord arrière
- D 24 : Evacuation lavabo cabine tribord arrière
- D 25 : Evacuation puisard (circuit pompage électrique)
- D 26 : Alimentation eau froide évier cuisine
- D 27 : Purge de chauffe-eau
- D 28 : Soupape de sécurité
- D 29 : Evacuation puisard (circuit pompage manuel)
- D 30 : Alimentation eau froide douchette de cockpit
- D 31 : Alimentation eau froide chauffe-eau
- D 32 : Evacuation puisard (circuit pompage électrique)
- D 33 - D 34 : Echangeur thermique moteur/chauffe-eau
- D 35 : Evacuation éviers cuisine
- D 36 : Alimentation pompe à pied

- D 37 : Circuit eau de mer de refroidissement moteur
- D 38 : Evacuation gaz d'échappement moteur et eau de refroidissement

GAS-OIL ET VENTILATION MOTEUR

- D 39 : Remplissage réservoir gas-oil
- D 40 : Mise à l'air réservoir gas-oil
- D 41 : Arrivée d'air frais compartiment moteur
- D 42 : Extraction d'air chaud compartiment moteur
- D 43 : Circuit gas-oil moteur (alimentation)
- D 44 : Circuit gas-oil moteur (retour réservoir)

GAZ

- D 45 : Tuyauterie souple (norme gaz)
- D 46 : Tuyauterie rigide (cuivre)

CIRCUIT D'EAU

- P 1 : Pompe d'évacuation du bac à douche tribord avant
- P 2 : Pompe d'évacuation du bac à douche babord arrière
- P 3 : Pompe à pied cuisine
- P 4 : Pompe manuelle de cale double effet

- R 1 : Robinet de purge clarinette d'eau chaude

- V 1 : Vanne 1/4 tour alimentation eau de mer WC cabine tribord avant
- V 2 : Vanne 1/4 tour évacuation évier et douche cabine tribord avant
- V 3 : Vanne 1/4 tour évacuation WC cabine tribord avant
- V 4 : Vanne 1/4 tour alimentation eau de mer WC cabine babord arrière
- V 5 : Vanne 1/4 tour évacuation WC cabine babord arrière
- V 6 : Vanne 1/4 tour évacuation évier et douche cabine babord arrière
- V 7 : Vanne 1/4 tour alimentation eau de mer refroidissement moteur
- V 8 : Vanne 1/4 tour évacuation évier cabine tribord arrière
- V 9 : Vanne 3 voies alimentation pompe à pied P 3
- V 10 : Vanne 1/4 tour alimentation eau de mer pompe à pied P 3
- V 11 : Vanne 1/4 tour évacuation éviers cuisine

CIRCUIT GAS-OIL ET VENTILATION MOTEUR

- R 7 : Robinet de fermeture réservoir gas-oil

- P 7 : Pompe gas-oil moteur
- P 8 : Pompe électrique d'évacuation d'air chaud moteur

CIRCUIT GAZ

- R 3 : Robinet de coupure gaz
- R 6 : Détendeur de sécurité

INSTALLATION ELECTRIQUE

GENERALITES :

Le Feeling 416 est équipé en série d'une installation électrique en 12 volts et d'un circuit 220 Volts.

L'alimentation du circuit 12 volts est assurée par trois batteries d'environ 95 ampères chacune.

Ces batteries sont situées sous le plancher du bord, près du moteur.

UTILISATION DES BATTERIES :

Les batteries sont séparées en deux groupes :

- groupe batterie de service composé de deux batteries
- groupe batterie moteur composé d'une batterie

Deux coupes-batterie à levier rouge à deux positions et un coupleur à batteries à trois positions situés sous la table à carte, permettent de sélectionner :

- soit les batteries de service en fonctionnement
- soit la batterie moteur en fonctionnement
- soit les batteries de service + batterie moteur en fonctionnement

Les négatifs de chaque batteries sont communs et sont reliés à un coupe-batterie négatif.

Les positifs des batteries de service sont communs et sont reliés à un coupe-batterie service et au coupleur position 2.

Le positif de la batterie moteur est relié au coupleur position 1.

FONCTIONNEMENT DU MOTEUR :

Le coupleur de batterie à trois positions permet de démarrer le moteur sur la batterie moteur ou sur les batteries de service suivant la position de celui-ci :

- | | |
|------------|---|
| Position 0 | : aucun groupe de batterie ne peut démarrer le moteur |
| Position 1 | : le moteur peut démarrer sur la batterie moteur (utilisation normale) |
| Position 2 | : le moteur peut démarrer sur les batteries de services (utilisation de dépannage lorsque la batterie moteur est déchargée) |

Pour pouvoir démarrer le moteur, il est nécessaire que le coupe-batterie négatif soit en position ON (marche) et que le coupleur de batterie soit en position 1 ou position 2.

Il est impossible d'avoir la position 1 + 2.

A T T E N T I O N :

Quand le moteur est en marche, IL FAUT BIEN PRENDRE GARDE A NE JAMAIS :

- placer le coupleur sur la position 0
- placer le coupe-batterie sur la position OFF

Cela aurait pour effet d'endommager immédiatement et gravement l'alternateur moteur.

FONCTIONNEMENT SERVICE :

Les appareillages de bord fonctionnant en 12 volts sont alimentés par les batteries de services à l'exception du moteur qui possède sa propre batterie.

L'utilisation des appareillages de bord sont possibles lorsque les deux coupe-batteries sont en position ON (service, négatif) et alimentent le tableau électrique.

CHARGE DES BATTERIES :

La charge des batteries est primordiale pour le bon fonctionnement des installations de bord.

- Version Standard :

La charge des batteries est assurée par l'alternateur moteur de 80 A par l'intermédiaire d'un répartiteur de charge (1 entrée, 2 sorties).

E1 : Entrée du répartiteur alternateur moteur
S1 : Sortie du répartiteur batteries de service
S2 : Sortie du répartiteur batterie moteur

Il est bon de rappeler que lorsque le moteur ne tourne pas, les appareillages de bord consomment du courant qui n'est pas renouvelé, contribuant ainsi à faire baisser la charge des batteries.

Si le moteur tourne, l'alternateur compense tout ou partie de la consommation électrique.

Tableau électrique

- Alimentation 12 Volts :

Les appareillages du bord fonctionnant en 12 volts sont contrôlés par un tableau électrique général situé au-dessus de la table à carte.

Le courant 12 volts arrive au tableau lorsque les coupe-batteries service et négatifs sont en position ON.

Le niveau de charge de chaque groupes de batteries est contrôlé grâce à un voltmètre placé sur le tableau.

Sur le tableau électrique se trouve un interrupteur à trois positions permettant de connecter l'un ou l'autre groupes de batteries à l'appareil de mesure.

Position 0 : aucune batterie n'est connectée au voltmètre

Position 1 : les batteries de services sont connectées au voltmètre

Position 2 : la batterie moteur est connectée au voltmètre

La consommation des appareillages de bord (à l'exception du guindeau électrique) est visualisée en permanence grâce à un ampèremètre placé sur le tableau électrique.

Le tableau électrique possède 23 disjoncteurs de 10 A, ayant chacun une fonction bien précise.

Tous les disjoncteurs sont connectés et reliés à une plaque-borniers où l'on peut y brancher d'autres accessoires qui seront mis en service par les disjoncteurs divers.

PRECAUTION A PRENDRE : Ne pas dépasser une consommation d'énergie supérieure à 40 A.

- Alimentation 220 V. :

Le circuit 220 V. est alimenté par l'intermédiaire d'une prise étanche installée sur la jupe arrière, à partir de l'alimentation 220 Volts du réseau terrestre.

Les appareillages de bord fonctionnant en 220 Volts sont contrôlés par le tableau électrique au moyen d'un disjoncteur général de 30 A et de 6 dirupteurs de 10 A.

La tension peut alors être visualisée par un voltmètre situé au-dessus du disjoncteur général.

La mise sous tension est repérée par 2 voyants vert et rouge ayant une fonction bien précise :

- aucun voyant allumé : absence de tension
- voyant vert allumé : présence de 220 V. correct
- voyant rouge allumé : présence de 220 V. non correct, il faut inverser les conducteurs phase et neutre sur la rallonge reliant le réseau terrestre à la prise étanche.
- voyant rouge et vert allumé : présence de 220 V. non correct car absence de conducteur de terre, il ne faut en aucun cas utiliser le 220 V.

A T T E N T I O N

Il est indispensable de garder à l'esprit que le circuit 220 V. est dangereux et ce, d'autant plus, qu'il est employé en milieu humide.

Toutes les mesures doivent par conséquent être prises pour s'assurer que ce voltage est utilisé correctement et avec prudence.

- 1 - Contrôler fréquemment la bonne étanchéité et l'absence d'oxydation de la prise de raccordement
- 2 - Prévenir l'équipage qu'il va y avoir connection du circuit 220 V.
- 3 - Vérifier le bon état de la prise de quai
- 4 - Vérifier le bon état du fil de raccordement et de ses prises
- 5 - Eviter les projections d'eau sur les prises

POMPES ELECTRIQUES DU BORD :

Le bateau est équipé 4 pompes électriques :

- une pompe groupe d'eau située sous la cuisine
- une pompe de cale située également sous la cuisine
La mise en fonctionnement est assurée par un déclencheur automatique ou un disjoncteur placé sur le tableau électrique
- une pompe d'évacuation douche placée dans chacun des cabinets de toilettes. La mise en fonctionnement est assurée par un disjoncteur placé sur le tableau électrique et un interrupteur qui se trouve dans chaque toilettes.

MISE A LA MASSE DU GREEMENT

La mise à la masse du greement est assurée par une tresse métallique, qui est fixée en continu sur les éléments suivants :

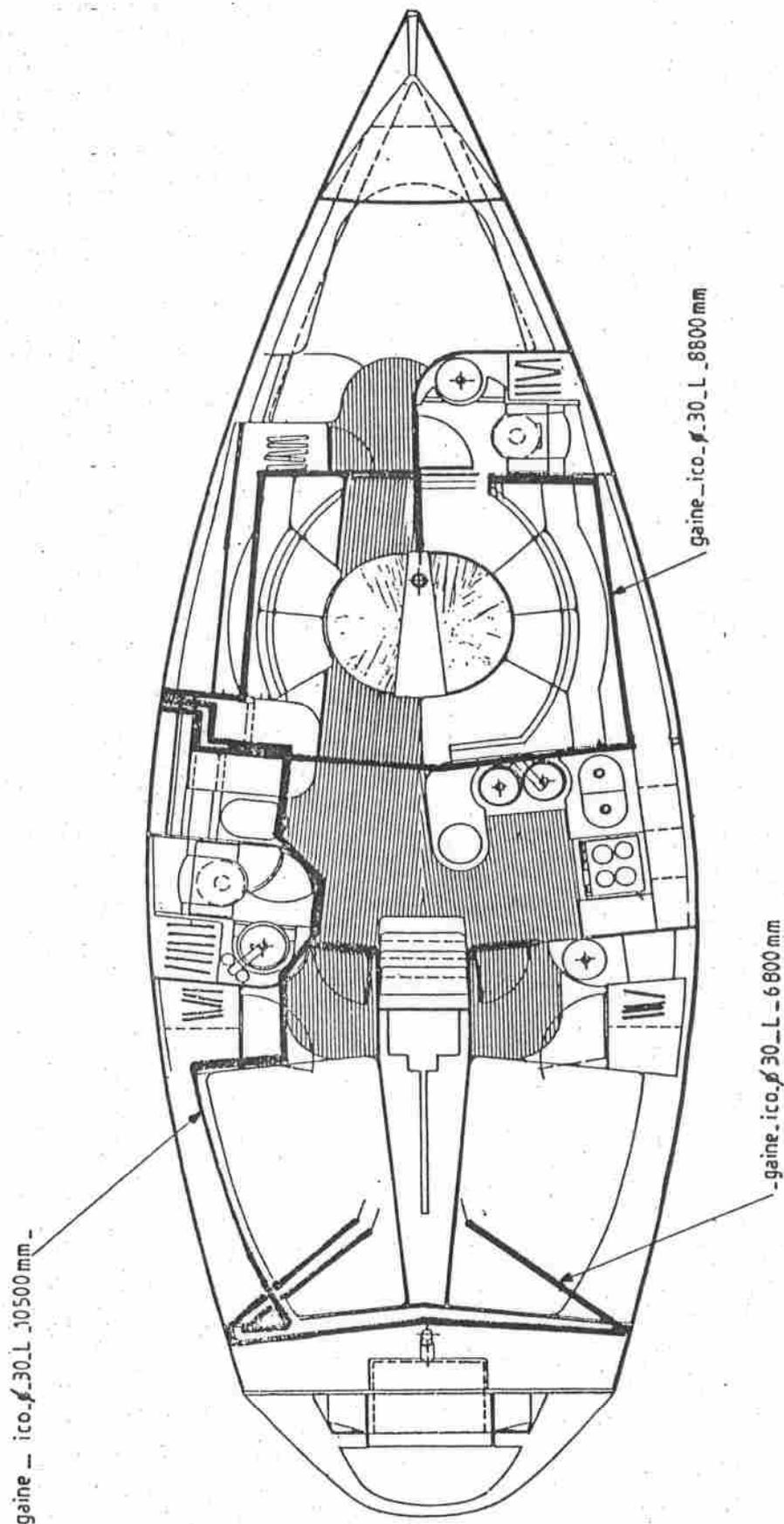
- Cadènes de pataras
- Mèche de safran
- Moteur
- Boulon arrière de fixation du lest

MISE A LA MASSE DU CIRCUIT CARBURANT

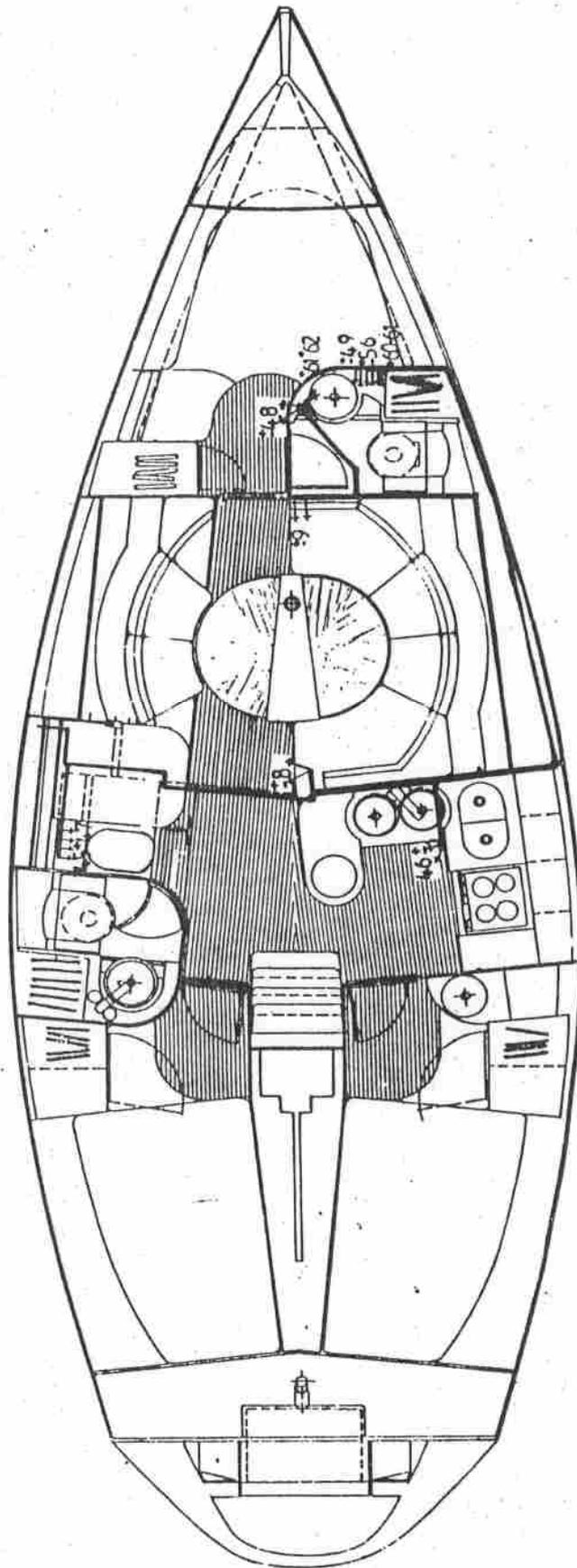
La mise à la masse du circuit carburant est réalisée sur le bâti-moteur par une tresse métallique qui est fixée en continu aux éléments suivants :

- Event de mise à l'air
- Nable de remplissage
- Réservoir gas-oil
- Tuyauteries d'alimentation et retour gas-oil

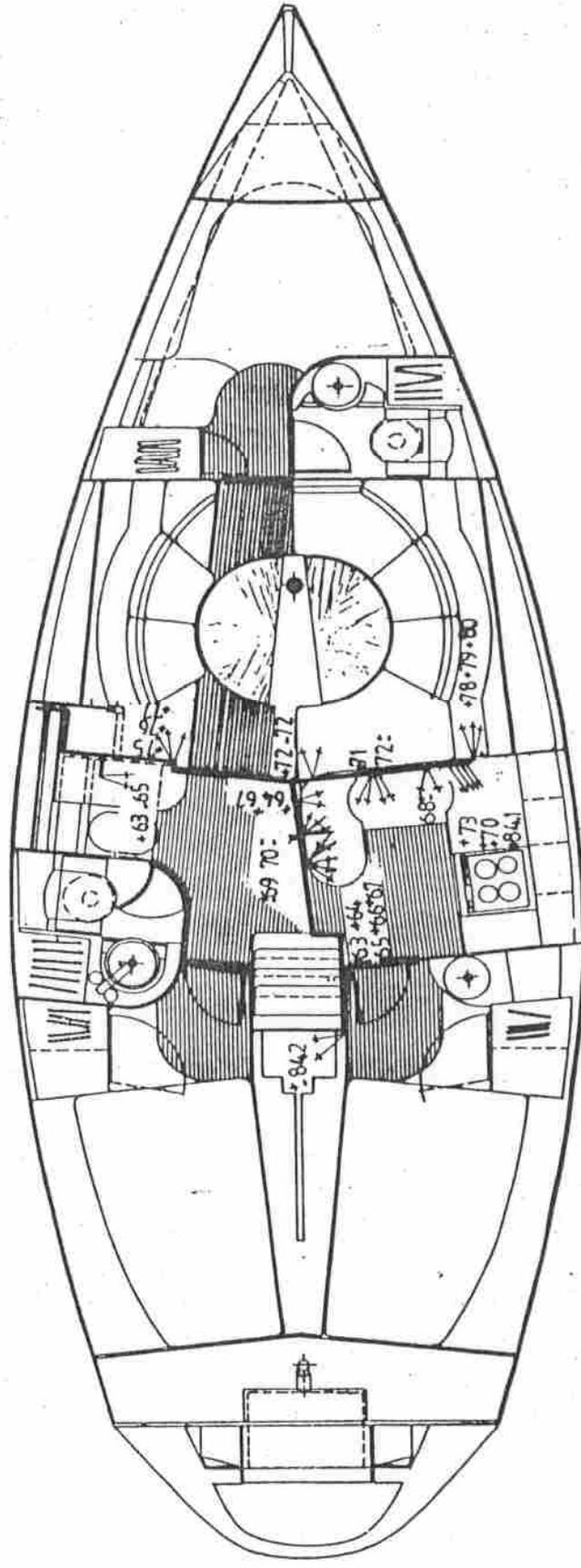
PASSAGE DES GAINES POUR FIL D'ELECTRONIQUE



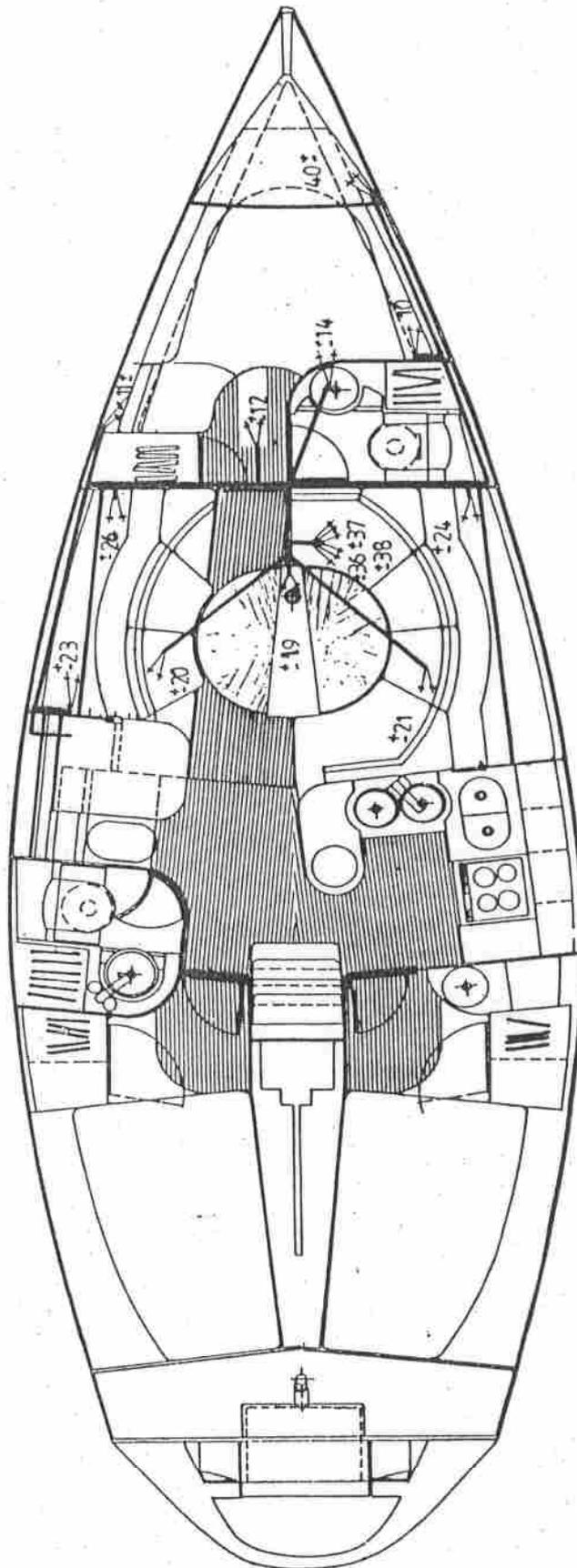
FAISCEAU CALE AVANT 12 VOLTS



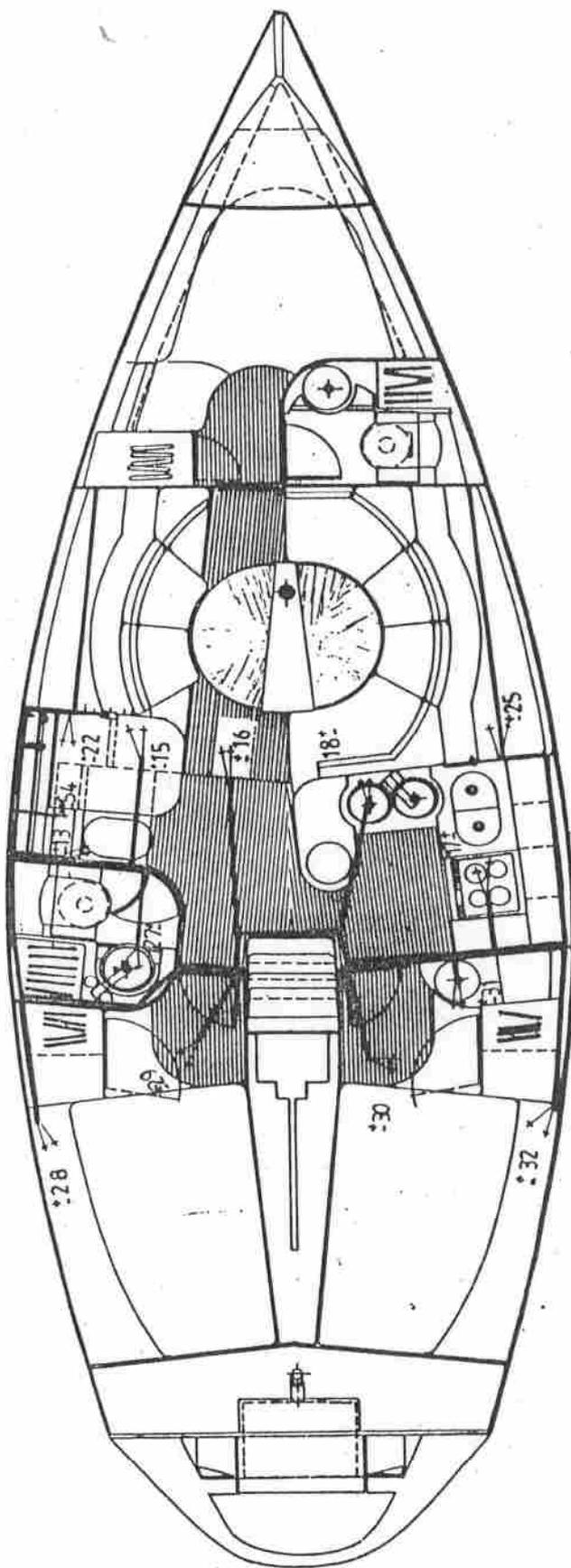
FAISCEAU CALE CARRE 12 VOLTS



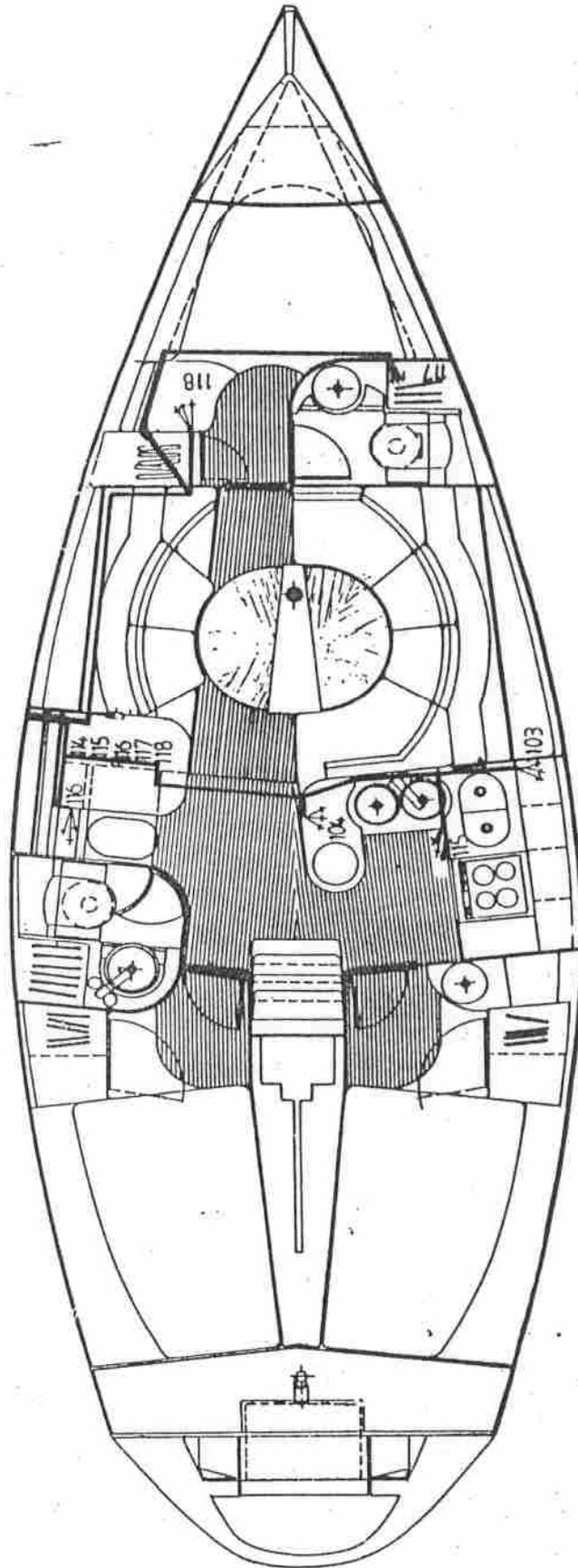
FAISCEAU PONT AVANT 12 VOLTS



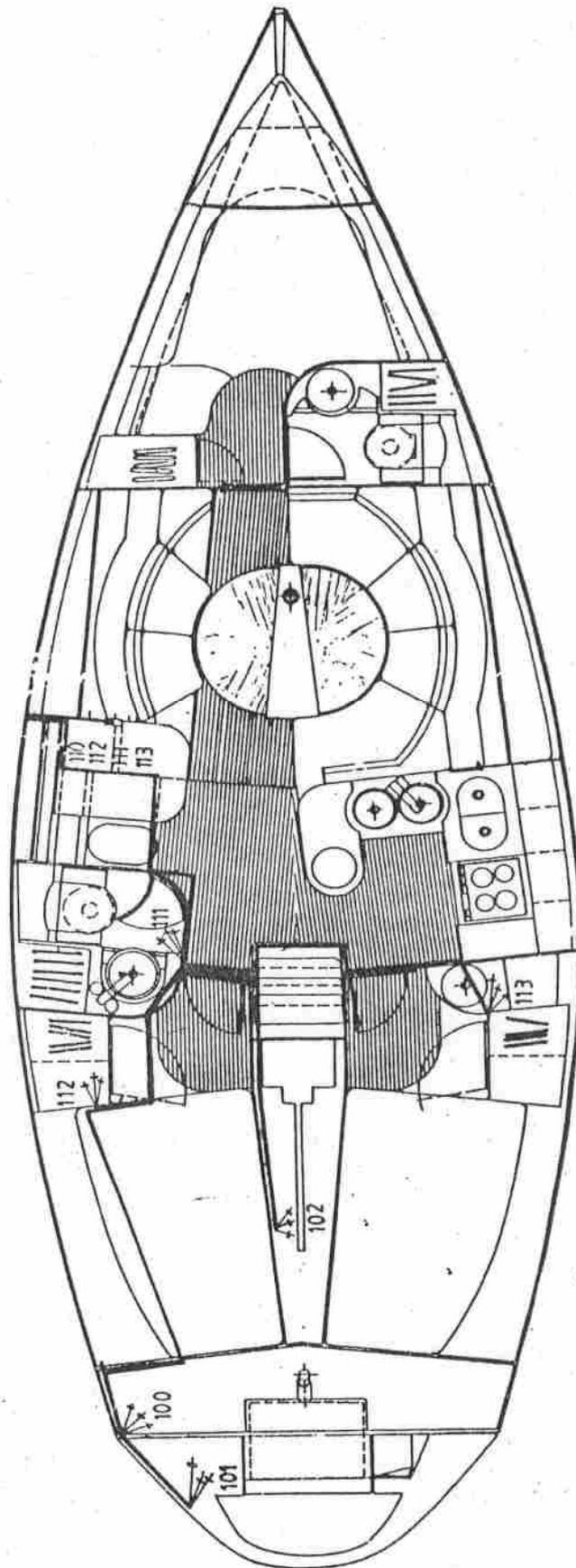
FAISCEAU PONT ARRIERE 12 VOLTS



FAISCEAU 220 VOLTS AVANT



FAISCEAU 220 VOLTS ARRIERE



NOMENCLATURE FAISCEAU CALE AVANT

- + 8 : Veilleuse cuisine
- 8 : Veilleuse cuisine
- + 9 : Veilleuse carré
- 9 : Veilleuse carré
- + 45 : Interrupteur table à cartes
- + 45 : Interrupteur table à cartes
- + 46 : Interrupteur cuisine
- + 46 : Interrupteur cuisine
- + 47 : Interrupteur carré
- + 47 : Interrupteur carré
- + 48 : Interrupteur cabine avant
- + 48 : Interrupteur cabine avant
- + 49 : Interrupteur toilette avant
- + 49 : Interrupteur toilette avant
- + 56 : Prise 12 Volts (option ou attente)
- 56 : Prise 12 Volts (option)
- + 60 : Interrupteur pompe toilette avant
- + 61 : Interrupteur pompe toilette avant
- 62 : Pompe de douche toilette avant

NOMENCLATURE FAISCEAU CALE ARRIERE

- + 7 : Veilleuse descente
- 7 : Veilleuse descente
- + 33 : Compas
- 33 : Compas
- + 34 : Ventilateur de cale
- 34 : Ventilateur de cale
- 34 : Ventilateur de cale
- + 35 : Plafonnier moteur
- 35 : Plafonnier moteur
- + 39 : Feu de navigation arrière
- 39 : Feu de navigation arrière
- + 41 : Interrupteur cabine arrière babord
- + 41 : Interrupteur cabine arrière babord
- + 42 : Interrupteur cabine arrière tribord
- + 42 : Interrupteur cabine arrière tribord
- + 43 : Interrupteur cabine arrière tribord
- + 43 : Interrupteur cabine arrière tribord
- + 44 : Interrupteur toilette arrière babord
- + 44 : Interrupteur toilette arrière babord
- + 55 : Prise toilette 12 Volts
- 55 : Prise toilette 12 Volts
- 57 : Pompe toilette arrière
- + 58 : Pompe toilette arrière
- + 59 : Interrupteur pompe de douche
- + 84 : Groupe frigo attelé au moteur (vers tableau moteur)
- + 84 : Groupe frigo attelé au moteur (vers tableau moteur)
- + 90 : Jauge réservoir eau
- 90 : Jauge réservoir eau
- + 91 : Voyant frigo
- 91 : Voyant frigo

NOMENCLATURE FAISCEAU CARRE

- + 63 : Coupe-batterie
- + 64 : Déclencheur automatique
- 65 : Coupe-batterie
- + 66 : Pompe de cale puisard
- + 67 : Déclencheur automatique (vers pompe)
- + 68 : Pompe groupe d'eau
- 68 : Pompe groupe d'eau
- + 69 : Groupe réfrigérant
- 69 : Groupe réfrigérant
- + 70 : Thermostat réfrigérateur
- + 70 : Thermostat réfrigérateur
- + 71 : Alimentation conservateur
- 71 : Alimentation conservateur
- + 72 : Alimentation conservateur
- 72 : Alimentation conservateur
- + 73 : Thermostat réfrigérateur
- + 75 : Jauge réservoir eau douce babord
- + 76 : Jauge réservoir eau douce babord
- + 77 : Jauge réservoir eau douce babord
- + 78 : Jauge réservoir eau douce tribord
- + 79 : Jauge réservoir eau douce tribord
- + 80 : Jauge réservoir eau douce tribord
- + 84,1 : Vers thermostat réfrigérateur
- + 84,2 : Groupe réfrigérant attelé au moteur
- + 84,2 : Groupe réfrigérant attelé au moteur

NOMENCLATURE FAISCEAU PONT AVANT

- 10 : Spot cabine avant tribord
- + 10 : Spot cabine avant tribord
- + 11 : Spot cabine avant babord
- 11 : Spot cabine avant babord
- + 12 : Spot cabine avant
- 12 : Spot cabine avant
- + 14 : Plafonnier toilette arrière
- 14 : Plafonnier toilette arrière
- + 19 : Plafonnier carré
- 19 : Plafonnier carré
- + 20 : Plafonnier cabine babord
- 20 : Plafonnier cabine babord
- + 21 : Plafonnier carré tribord
- 21 : Plafonnier carré tribord
- + 23 : Spot carré arrière babord
- 23 : Spot carré arrière babord
- + 24 : Spot carré avant tribord
- 24 : Spot carré avant tribord
- + 26 : Spot carré avant tribord
- 26 : Spot carré avant tribord
- + 36 : Feu de mouillage
- 36 : Feu de mouillage
- + 37 : Feu de hune
- 37 : Feu de hune
- + 38 : Projecteur de pont
- 38 : Projecteur de pont
- + 40 : Feu de navigation avant
- 40 : Feu de navigation avant

NOMENCLATURE FAISCEAU PONT ARRIERE

- + 13 : Eclairage bibliothèque
- 13 : Eclairage bibliothèque
- + 15 : Plafonnier table à cartes
- 15 : Plafonnier table à cartes
- + 16 : Plafonnier descente
- 16 : Plafonnier descente
- + 17 : Plafonnier cuisinière
- 17 : Plafonnier cuisinière
- + 18 : Plafonnier cuisine
- 18 : Plafonnier cuisine
- + 22 : Lecteur table à cartes
- 22 : Lecteur table à cartes
- + 25 : Spot cabine arrière tribord
- 25 : Spot cabine arrière tribord
- + 27 : Plafonnier toilette
- 27 : Plafonnier toilette
- + 28 : Spot cabine arrière babord
- 28 : Spot cabine arrière babord
- + 29 : Plafonnier cabine arrière babord
- 29 : Plafonnier cabine arrière babord
- + 30 : Plafonnier cabine arrière tribord
- 30 : Plafonnier cabine arrière tribord
- + 31 : Plafonnier cabine arrière tribord (dessus évier)
- 31 : Plafonnier cabine arrière tribord (dessus évier)
- + 32 : Spot cabine arrière tribord
- 32 : Spot cabine arrière tribord
- + 54 : Prise 12 Volts carré (en attente)
- 54 : Prise 12 Volts carré (en attente)

NOMENCLATURE FAISCEAU ELECTRIQUE 220 VOLTS AVANT

- 103 : Prise micro-onde 220 Volts tribord
- 104 : Prise conservateur 220 Volts tribord
- 114 : Alimentation boîtier de dérivation 220 Volts babord
- 115 : Prise cuisine 220 Volts tribord
- 116 : Prise table à cartes 220 Volts babord
- 117 : Prise rasoir WC avant 220 Volts tribord
- 118 : Prise poste avant penderie 220 Volts babord

NOMENCLATURE FAISCEAU 220 VOLTS ARRIERE

- 100 : Prise de quai 220 Volts arrière babord
- 101 : Prise chargeur 220 Volts arrière babord
- 102 : Prise chauffe-eau électrique 220 Volts (centrale)
- 110 : Alimentation boîtier de dérivation 220 Volts babord
- 111 : Prise rasoir salle d'eau 220 Volts arrière babord
- 112 : Prise chambre arrière 220 Volts babord
- 113 : Prise chambre arrière 220 Volts tribord

DESCRIPTIF DES PUISSANCES DE L'APPAREILLAGE DE BORD

POINTS LUMINEUX

Cabine arrière babord :

| | | |
|-----------------------------------|-------|-----------------------------------|
| 1 spot halogène avec interrupteur | 12 V. | $P = 1 \times 10 = 10 \text{ W.}$ |
| 1 spot halogène encastrable | 12 V. | $P = 1 \times 10 = 10 \text{ W.}$ |

Cabine arrière tribord :

| | | |
|-----------------------------------|-------|-----------------------------------|
| 1 spot halogène avec interrupteur | 12 V. | $P = 1 \times 10 = 10 \text{ W.}$ |
| 1 spot halogène encastrable | 12 V. | $P = 2 \times 10 = 20 \text{ W.}$ |

Carré :

| | | |
|------------------------------------|-------|-----------------------------------|
| 4 spots halogène avec interrupteur | 12 V. | $P = 4 \times 10 = 40 \text{ W}$ |
| 3 spots halogène encastrable | 12 V. | $P = 3 \times 10 = 30 \text{ W.}$ |

Cuisine :

| | | |
|------------------------------|-------|-----------------------------------|
| 2 spots halogène encastrable | 12 V. | $P = 2 \times 10 = 20 \text{ W.}$ |
|------------------------------|-------|-----------------------------------|

Coin navigation :

| | | |
|-----------------------------------|-------|-----------------------------------|
| 1 spot halogène avec interrupteur | 12 V. | $P = 1 \times 10 = 10 \text{ W.}$ |
|-----------------------------------|-------|-----------------------------------|

Toilettes arrière babord :

| | | |
|-----------------------------|-------|-----------------------------------|
| 1 spot halogène encastrable | 12 V. | $P = 1 \times 10 = 10 \text{ W.}$ |
|-----------------------------|-------|-----------------------------------|

Toilettes avant tribord :

| | | |
|-----------------------------|-------|-----------------------------------|
| 1 spot halogène encastrable | 12 V. | $P = 1 \times 10 = 10 \text{ W.}$ |
|-----------------------------|-------|-----------------------------------|

Cabine avant :

| | | |
|------------------------------------|-------|-----------------------------------|
| 2 spots halogène avec interrupteur | 12 V. | $P = 2 \times 10 = 20 \text{ W.}$ |
| 1 spot halogène encastrable | 12 V. | $P = 1 \times 10 = 10 \text{ W.}$ |

Descente :

| | | |
|-------------------------------|-------|-----------------------------------|
| 2 spots halogène encastrables | 12 V. | $P = 2 \times 10 = 20 \text{ W.}$ |
|-------------------------------|-------|-----------------------------------|

Eclairage chambre moteur :

| | | |
|--------------------------------|-------|----------------------------------|
| 1 plafonnier rond petit modèle | 12 V. | $P = 2 \times 7 = 14 \text{ W.}$ |
|--------------------------------|-------|----------------------------------|

Feux :

| | | |
|---------------------------|-------|-----------------------------------|
| Feu de mouillage | 12 V. | $P = 1 \times 10 = 10 \text{ W.}$ |
| Feu de hune | 12 V. | $P = 1 \times 10 = 10 \text{ W.}$ |
| Feu de navigation avant | 12 V. | $P = 1 \times 10 = 10 \text{ W.}$ |
| Feu de navigation arrière | 12 V. | $P = 1 \times 10 = 10 \text{ W.}$ |
| Eclairage compas | 12 V. | $P = 1 \times 1 = 1 \text{ W.}$ |
| Eclairage jauge gas-oil | 12 V. | $P = 1 \times 1 = 1 \text{ W.}$ |
| Projecteur de pont | 12 V. | $P = 1 \times 35 = 35 \text{ W.}$ |

Prise 12 Volts :

| | | |
|--------------------------|-------|-----------|
| Tableau intérieur | 12 V. | Imax 10 A |
| Toilettes arrière babord | 12 V. | Imax 10 A |
| Toilettes avant tribord | 12 V. | Imax 10 A |

Pompes :

| | | |
|------------------------------|-------|---------------------|
| Pompes groupe d'eau | 12 V. | $P = 84 \text{ W.}$ |
| Pompe de cale puisard | 12 V. | $P = 84 \text{ W.}$ |
| Pompe évacuation toilette AV | 12 V. | $P = 84 \text{ W.}$ |
| Pompe évacuation toilette AR | 12 V. | $P = 84 \text{ W.}$ |

Ventilateur :

| | | |
|----------------------------|-------|---------------------|
| Ventilateur (5 m3/minutes) | 12 V. | $P = 60 \text{ W.}$ |
|----------------------------|-------|---------------------|

Groupes froids :

| | | |
|----------------------|-------|---------------------|
| Groupe réfrigérateur | 12 V. | $P = 40 \text{ W.}$ |
|----------------------|-------|---------------------|

Alimentation 220 Volts :

* Prise 220 Volts :

| | | |
|-------------------------|---------------|--|
| Cuisine | 220 V. | Imax 10 A |
| Cabine arrière babord | 220 V. | Imax 10 A |
| Cabine arrière tribord | 220 V. | Imax 10 A |
| Cabine avant | 220 V. | Imax 10 A |
| Toilette arrière babord | 220 V./110 V. | Imax 0,1 A 220 V. Imax 0,2 A 110 V. |
| Toilette avant tribord | 220 V./110 V. | Imax 0,1 A 220 V. Imax 0,2 A 110 V. |
| Table à carte babord | 220 V. | Imax 10 A |

* Equipements :

| | | |
|-------------|--------|-----------------------|
| Chauffe-eau | 220 V. | $P = 1500 \text{ W.}$ |
| Micro-ondes | 220 V. | $P = 1200 \text{ W.}$ |

PRECAUTIONS D'HIVERNAGE

Pour un arrêt prolongé, ou pour un hivernage, des soins tout particuliers doivent être apportés à l'ensemble du bateau. Il ne faut rien laisser au hasard afin de ne pas avoir de mauvaises surprises au moment de la réutilisation du bateau. Un contrôle soigné doit être fait.

Précautions à prendre :

- Un rinçage complet à l'eau douce.
- Les parties mécaniques doivent être huilées et graissées.
- Les voiles doivent être rincées, nettoyées, séchées et mises à l'abri dans un endroit sec.
- Le fond de cale doit être lavé et séché.
- Eviter toute humidité à l'intérieur du bateau. Si le bateau reste à flot, ne pas oublier de fermer toutes les vannes et de protéger toutes les parties pouvant subir des frottements.
- Veuillez ne rien laisser de périssable à l'intérieur du bateau. Nous vous conseillons de retirer tous les coussins et de les mettre dans un endroit sec et aéré. D'autre part, veuillez laisser les coffres intérieurs ouverts afin de permettre une bonne aération.
- Une anode en zinc est fixée en bout d'arbre d'hélice. Nous recommandons à chaque carénage ou sortie d'eau de vérifier son état et éventuellement la remplacer.

Précautions contre le gel :

- Purger les circuits d'eau.
- Refermer les vannes (si le bateau hiverne à terre, ouvrir toutes les vannes).
- Obturer la sortie d'échappement.
- Mettre de l'antigel dans les canalisations pour les bateaux hivernant à flot dans des pays à très basse température.

Tableau d'entretien périodique

TABLEAU D'ENTRETIEN PÉRIODIQUE

| POINTS A VERIFIER | APRES LES 1er JOURS | 6 MOIS | UN AN | HIVER- NAGE | OBSERVATIONS |
|-----------------------|---------------------------|--------|-------|----------------|---|
| Antifouling | | N | NP | NP | |
| Vannes et passe-coque | | NE | NE | NE | |
| Safran | | C | C | CN | |
| Etambot | | CE | CE | CEN | Vérifier le jeu |
| Anode | | CN | CN | CN | Contrôler à chaque occasion |
| Hélice | | CN | CN | CN | |
| Moteur | C | C | C | CV | Voir livret entre- tien moteur |
| Vannes | CE | CE | CE | CEN | |
| Pot d'échappement | CER | C | C | V | |
| Filtre à gas-oil | | | C | CV | A changer suivant les instructions constructeur |
| Filtre à air | | | | C | A changer suivant les instructions constructeur |
| Presse-étoupe | ER | ER | ER | ER | |
| Serrage bâti-moteur | CR | | C | OR | |
| Charge batterie | C | C | C | C | La recharger à l'hivernage |
| Feux | CE | CE | CE | CE | |
| Electricité | | C | C | | |
| Pompes | CE | | | NV | |
| Réservoir d'eau | E | | | NV | |
| Tuyauteries eau | E | | | NV | |
| Tuyauteries gaz | E | E | EC | EC | |
| Accastillage pont | | NG | NG | NG | |
| Greement dormant | R | R | R | CG | |
| Greement courant | C | C | C | CN | |
| Voiles | C | C | C | CN | |

C : Contrôler l'état
G : Graisser
P : Peindre
V : Vidanger

E : Vérifier l'étanchéité
N : Nettoyer
R : Vérifier le serrage