

RUSH

S O M M A I R E

AVANT - PROPOS.....	Page 1
CARACTERISTIQUES GENERALES.....	Page 2
ACCASTILLAGE DE PONT - RUSH Std.....	Page 3
ACCASTILLAGE DE PONT - RUSH Régate.....	Page 5
WINCHES.....	Page 7
MISE A L'EAU.....	Page 8
GREEMENT DORMANT - RUSH Std.....	Page 9
GREEMENT DORMANT - RUSH Régate.....	Page 11
ACCASTILLAGE DE MAT - RUSH Std.....	Page 13
ACCASTILLAGE DE MAT - RUSH Régate.....	Page 14
ACCASTILLAGE DE BOME.....	Page 15
MATAGE.....	Page 16
CIRCUIT DRISSES ET ECOUTES - RUSH Std... Page 17	
CIRCUIT DRISSES ET ECOUTES - RUSH Régate Page 18	
CIRCUIT ELECTRIQUE.....	Page 21
TABLEAU ELECTRIQUE.....	Page 22
TABLEAU DE BORD.....	Page 23
CIRCUIT EAU ET GAZ.....	Page 24
ORGANES DE COMMANDE ET DE CONTROLE.....	Page 26
CIRCUIT CARBURANT - Version YS.....	Page 27
CIRCUIT CARBURANT - Version RC.....	Page 29
MECANIQUE.....	Page 31
AMENAGEMENTS INTERIEURS.....	Page 33
ENTRETIEN ET HIVERNAGE.....	Page 34
ENTRETIEN POLYESTER.....	Page 35

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Longueur.....	9.20 m
Longueur de flottaison.....	7.75 m
Largeur.....	3.15 m
Tirant d'eau lest long.....	1.70 m
Tirant d'eau lest court.....	1.40 m
Tirant d'air sans mât.....	1.58 m
Tirant d'air avec mât.....	14,38 m
Hauteur sur ber lest long.....	3.28 m
Hauteur sur ber lest court.....	2.98 m
Réservoir d'eau.....	90 l.
Réservoir carburant.....	27.5 l.
Jauge.....	7.23 Tx
N° Homologation Marine Marchande.....	1605
Catégorie de navigation.....	2ème
Poids du bateau - RUSH Std.....	3 200 KG environ
Poids du lest.....	1 140 KG environ
Poids du bateau - RUSH Régate.....	3 000 KG environ
Poids du lest.....	1 250 KG environ

OU TROUVER LA PLAQUE DU CONSTRUCTEUR ?

Elles est fixée à l'arrière du cockpit.

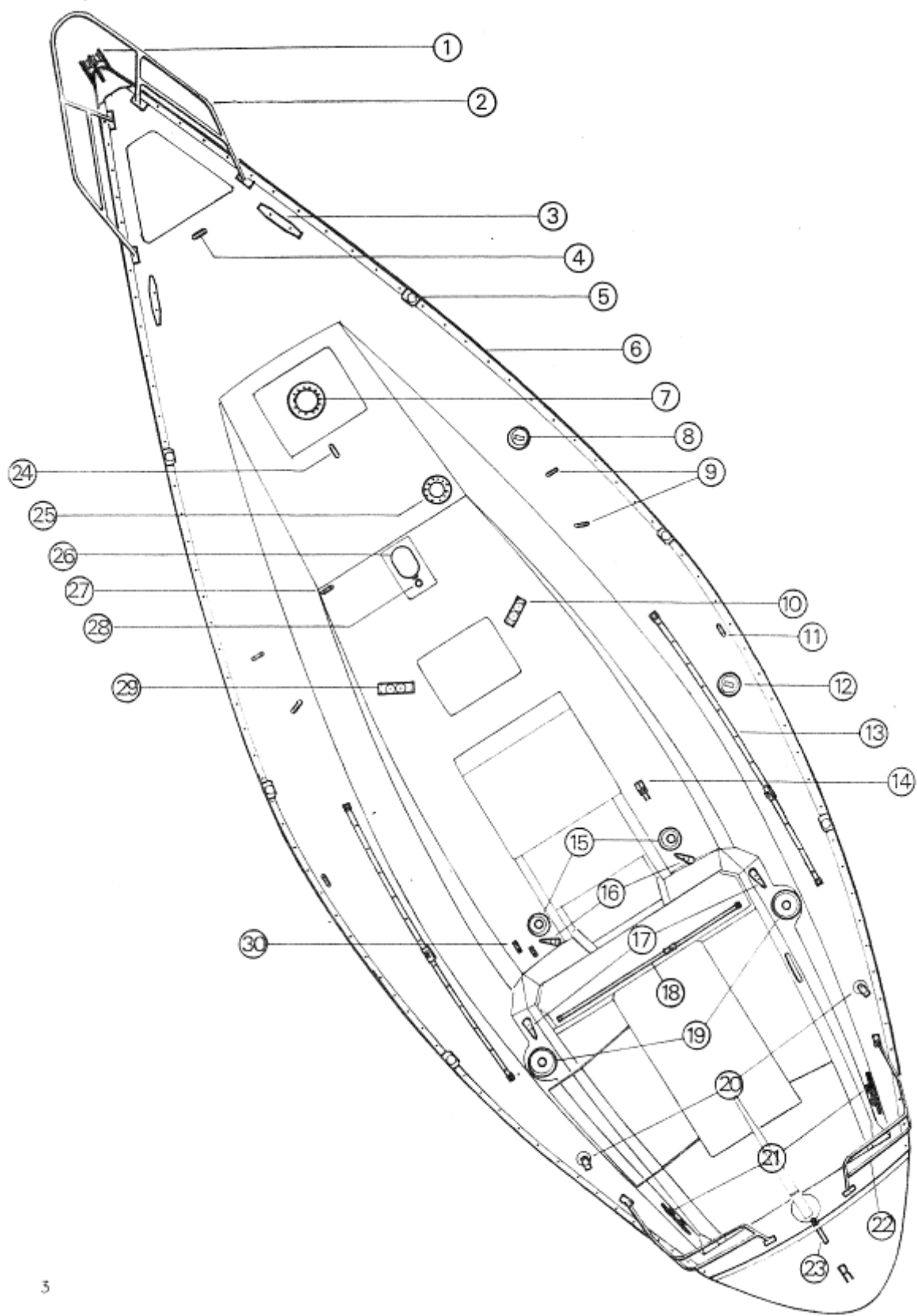
Elle doit comporter les renseignements suivants :

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

ACCASTILLAGE DE PONT

VERSION STANDARD

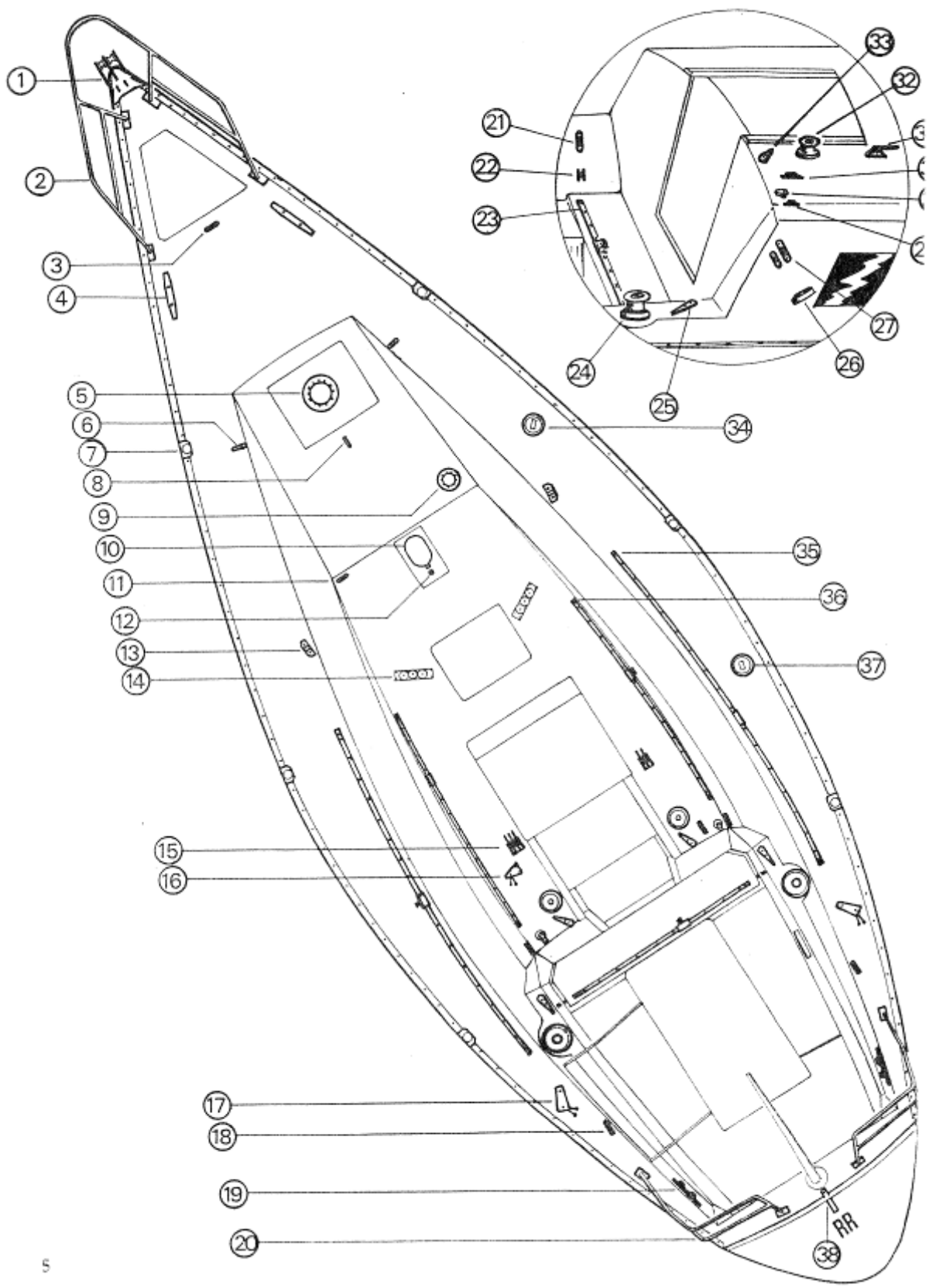
- 1 - Ferrure d'étrave
- 2 - Balcon avant
- 3 - Taquet d'amarrage avant
- 4 - Cadène prise halebas de tangon
- 5 - Emplanture de chandelier
- 6 - Rail de fargue
- 7 - Aérateur de panneau de pont
- 8 - Nable remplissage eau
- 9 - Cadène de haubans
- 10 - Poulie plat pont
- 11 - Cadène porte béquille (version lestcourt)
- 12 - Nable remplissage carburant
- 13 - Rail d'écoute de foc
- 14 - Coinceur à came
- 15 - Winch de drisse de génois et spi
- 16 - Taquet amarrage de drisse
- 17 - Taquet amarrage écoute de foc
- 18 - Rail d'écoute de grand voile
- 19 - Winch d'écoute de foc
- 20 - Poulie de renvoi écoute de foc
- 21 - Taquet amarrage arrière
- 22 - Balcon arrière
- 23 - Cadènes de Pataras
- 24 - Cadène de bas étai
- 25 - Aérateur WC
- 26 - Emplanture de mât
- 27 - Filoir de halebas de tangon
- 28 - Passe-fil étanche
- 29 - Poulie plat-pont
- 30 - Clam de halebas de tangon



ACCASTILLAGE DE PONT

VERSION REGATE

- 1 - Ferrure d'étrave
- 2 - Balcon avant
- 3 - Cadène prise de halebas de tangon
- 4 - Taquet amarrage avant
- 5 - Aérateur de panneau de pont
- 6 - Filoir de halebas de tangon
- 7 - Emplanture de chandelier
- 8 - Cadène de bas étai
- 9 - Aérateur WC
- 10 - Emplanture de mât
- 11 - Filoir
- 12 - Passe fil étanche
- 13 - Cadène de haubans
- 14 - Poulie plat pont
- 15 - Coinceur à cames
- 16 - Coinceur à cames horizontal
- 17 - Poulie double de renvoi avec coinceur
- 18 - Clam cleat
- 19 - Taquet amarrage arrière
- 20 - Balcon arrière
- 21 - Clam de réglage coulisseau d'écoute de grand voile
- 22 - Poulie de réglage coulisseau écoute de grand voile
- 23 - Rail d'écoute de grand voile
- 24 - Winch d'écoute de foc
- 25 - Taquet d'écoute de foc
- 26 - Poulie de renvoi
- 27 - Clam de renvoi
- 28 - Clam cleat
- 29 - Poulie de renvoi de bastaque
- 30 - Clam vertical
- 31 - Coinceur double à cames
- 32 - Winch de drisse
- 33 - Taquet de drisse
- 34 - Nable remplissage eau
- 35 - Rail d'écoute de foc
- 36 - Rail de réglage de bastaque
- 37 - Nable remplissage carburant
- 38 - Cadène de pataras



WINCHES

ENTRETIEN

L'entretien des winches doit être fait régulièrement.

Voici quelques conseils qui vous permettront de faire un meilleur usage de vos winches :

- 2 ou 3 fois par saison, démonter les tambours, les nettoyer et les graisser ;
- En fin de saison, les démonter entièrement, bien les nettoyer avec de l'essence, et les graisser.

Nous vous recommandons d'employer de la graisse blanche au Téflon.

Cette graisse a la particularité de réduire la friction et de combattre la corrosion.

Elle présente, en outre, l'avantage d'être propre, non toxique et bio-dégradable.

AVANT LA MISE A L'EAU

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

Pour le choix de l'emplacement, se reporter au schéma de circuit.

Contrôler les niveaux d'huile du MOTEUR et du REDUCTEUR (se reporter au livret d'entretien moteur).

Il est indispensable d'étancher à l'aide de pâte, le balcon avant ainsi que tous les accessoires optionnels.

Le raccordement des feux s'effectue par le domino situé à l'intérieur du puits à chaîne.

Toutes les vannes de prise d'eau (W.C. - MOTEUR) devront être fermées

La position transversale du levier de la vanne indique que celle-ci est bien fermée.

Installer une amarre AVANT et une amarre ARRIERE, ainsi que les pare-battage sur le côté du bateau qui viendra en contact avec le quai.

Au moment du grutage, vérifier que les sangles ne portent sur aucun appareil (sondeur, speedomètre, ligne d'arbre...).

A LA MISE A L'EAU

Vérifier l'étanchéité des pieds de sondeur et speedomètre s'il y a lieu.

Vérifier, éventuellement, le presse-étoupe ; celui-ci peut "goutter" légèrement (pour le réglage, se reporter au chapitre presse-étoupe page 31 .

Ouvrir les vannes et s'assurer de leur étanchéité avec le tuyau correspondant.

AVANT DE DEMARRER LE MOTEUR :

Ouvrir le robinet carburant situé en bas de la table à carte (voir photo page 27) ainsi que la vannes de prise d'eau (voir schéma page 28 et 30).

Mettre en contact le circuit électrique en actionnant le coupe-batterie situé dans le petit coffre côté tribord de la descente du carré (voir photo page 28 et 30).

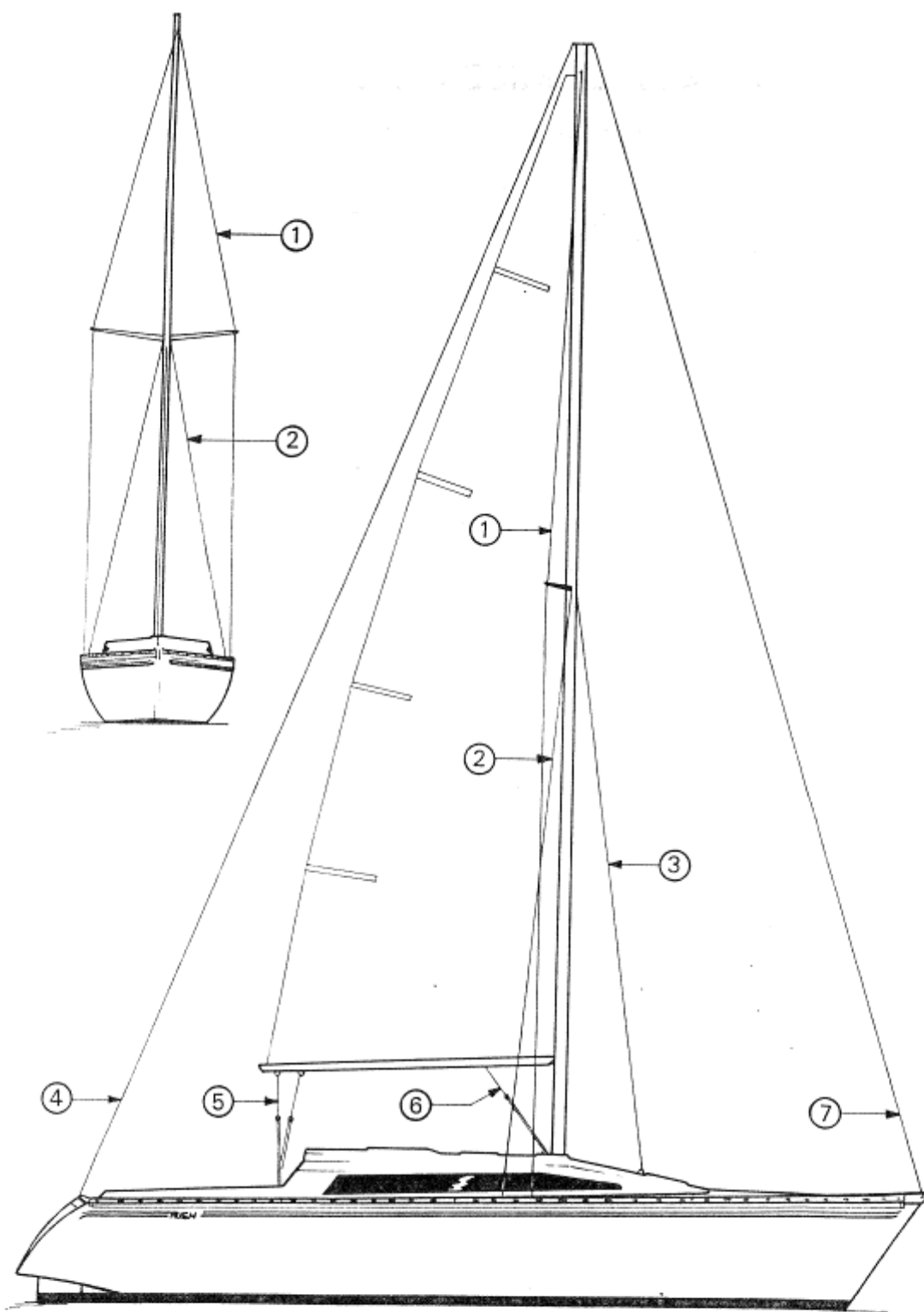
Avant de démarrer le moteur, débrayer l'inverseur afin d'obtenir de l'accélération au point mort (voir photo 26).

Pour la mise en route du moteur, se reporter au livret d'entretien moteur.

Lorsque le moteur tourne, contrôler le refroidissement, ensuite laisser chauffer quelques minutes, et enclencher successivement en AVANT et en ARRIERE au ralenti.

Vérifier que l'eau de refroidissement sort par l'échappement ; si ce n'est pas le cas, arrêter immédiatement le moteur et vérifier le circuit d'eau.

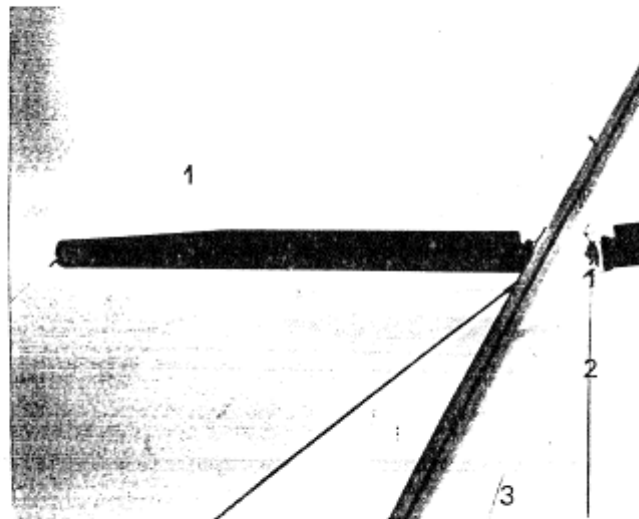
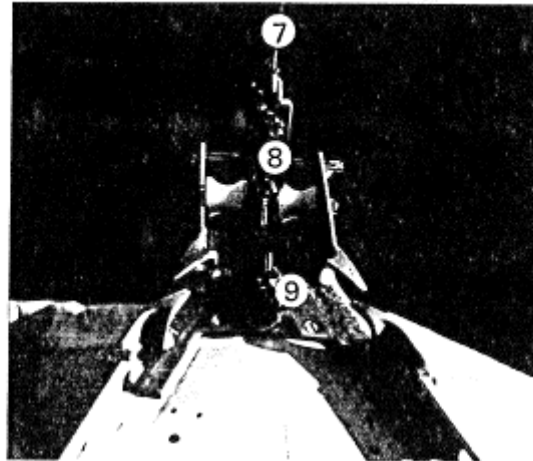
ATTENTION : Ne jamais couper le circuit électrique pendant la marche du moteur, ce qui détruirait instantanément les appareils de charge.

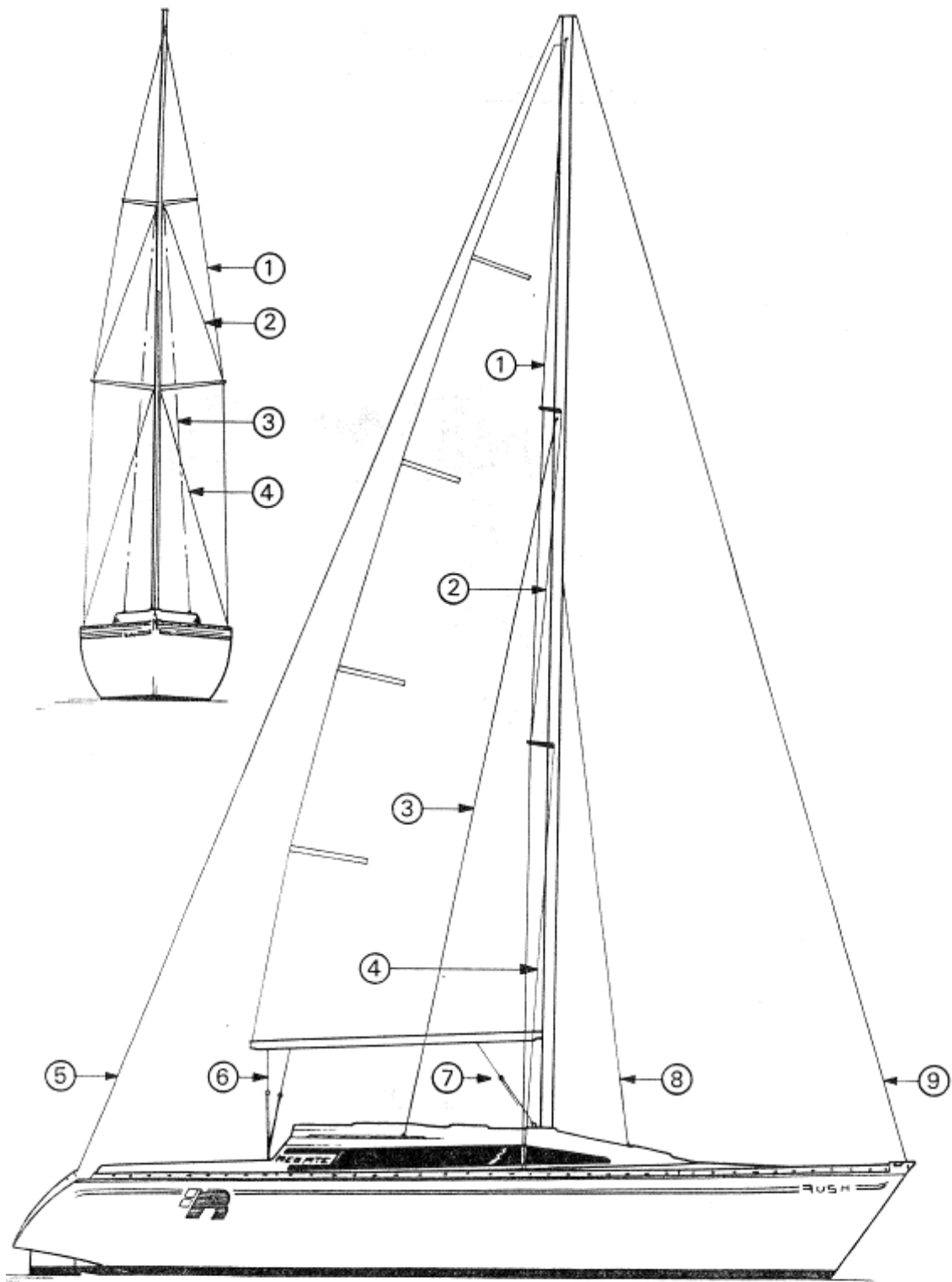


GRÉEMENT DORMANT

VERSION STANDARD

- 1 - Galhauban
- 2 - Bas hauban arrière
- 3 - Bas étai
- 4 - Pataras
- 5 - Ecoute grand voile
- 6 - Hale-bas de bôme
- 7 - Etai
- 8 - Latte d'étai
- 9 - Point d'amure

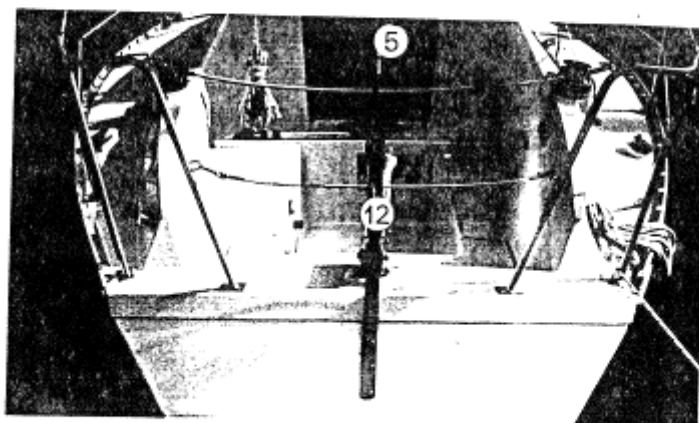
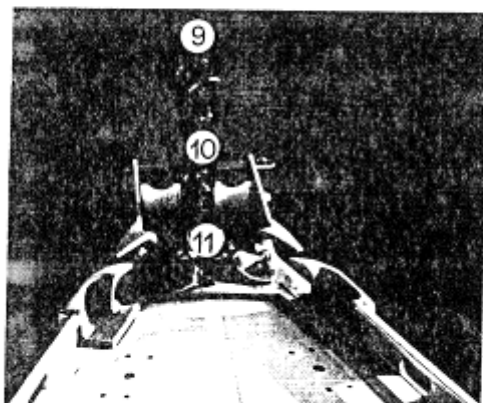
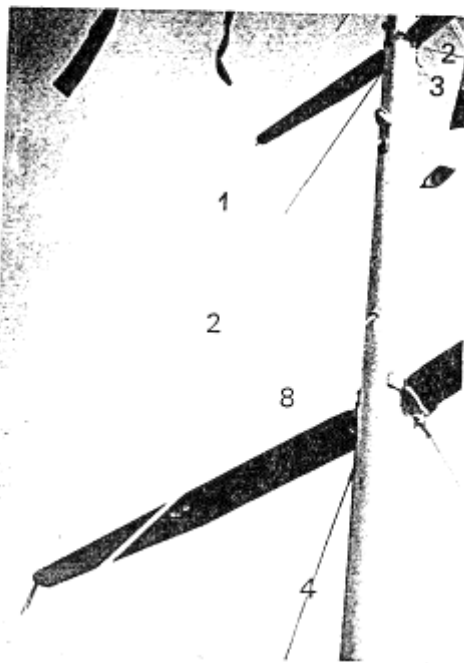




GRÉEMENT DORMANT

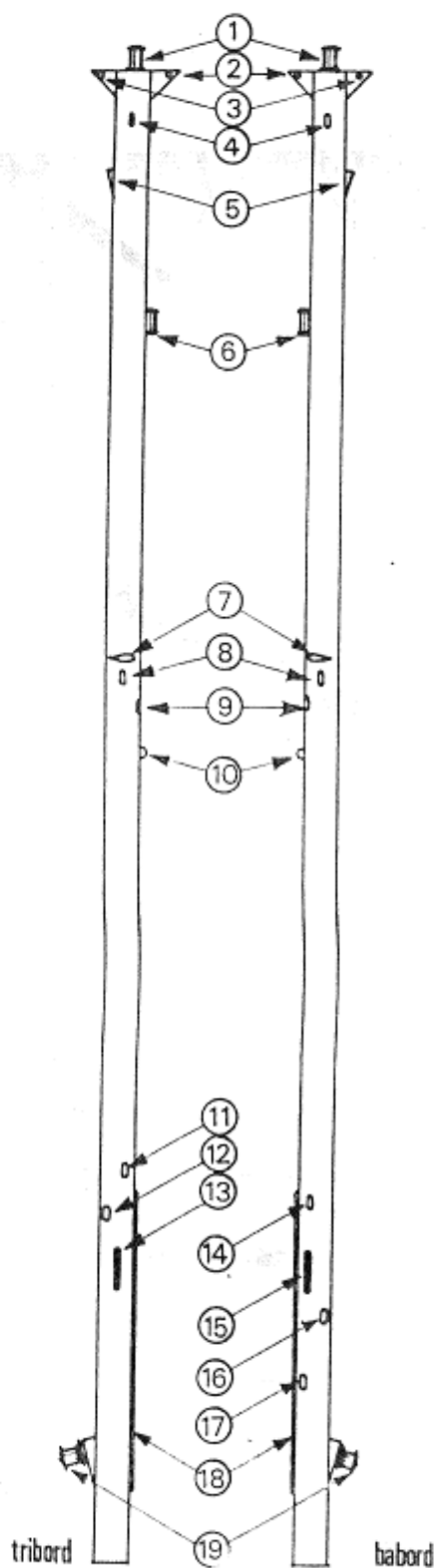
VERSION REGATE

- 1 - Galhauban
- 2 - Inter
- 3 - Bastaque
- 4 - Bas hauban arrière
- 5 - Pataras
- 6 - Ecoute de grand voile
- 7 - Hale-bas de bôme
- 8 - Bas étai
- 9 - Etai
- 10 - Latte d'étai
- 11 - Point d'amure
- 12 - Ridoir de pataras



ACCASTILLAGE DE MÂT

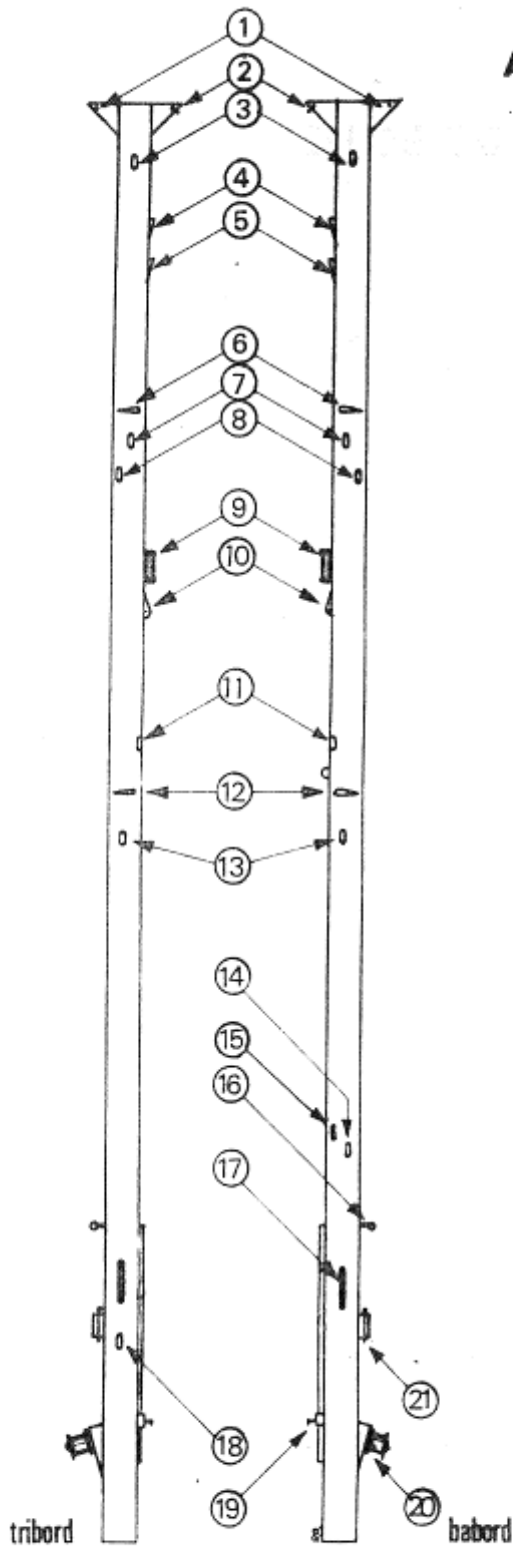
VERSION STANDARD



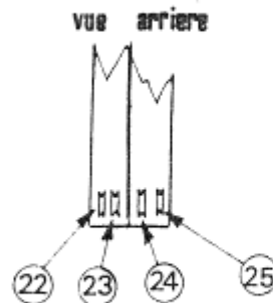
- 1 - Feu de mouillage
- 2 - Prise d'étai
- 3 - Prise de pataras
- 4 - Passage Galhauban
- 5 - Passage de drisse de spi
- 6 - Feu de hune
- 7 - Emplanture de barre de flèche
- 8 - Ancrage bas-hauban
- 9 - Ancrage bas-étai
- 10 - Anneau balancine de tangon
- 11 - Sortie drisse de génois
- 12 - Sortie drisse de spi
- 13 - Taquet drisse de génois
- 14 - Sortie balancine de bôme
- 15 - Taquet balancine de bôme
- 16 - Sortie drisse de grand voile
- 17 - Sortie balancine de tangon
- 18 - Rail de tangon
- 19 - Winch de prise de ris

ACCASTILLAGE DE MÂT

VERSION RÉGATE

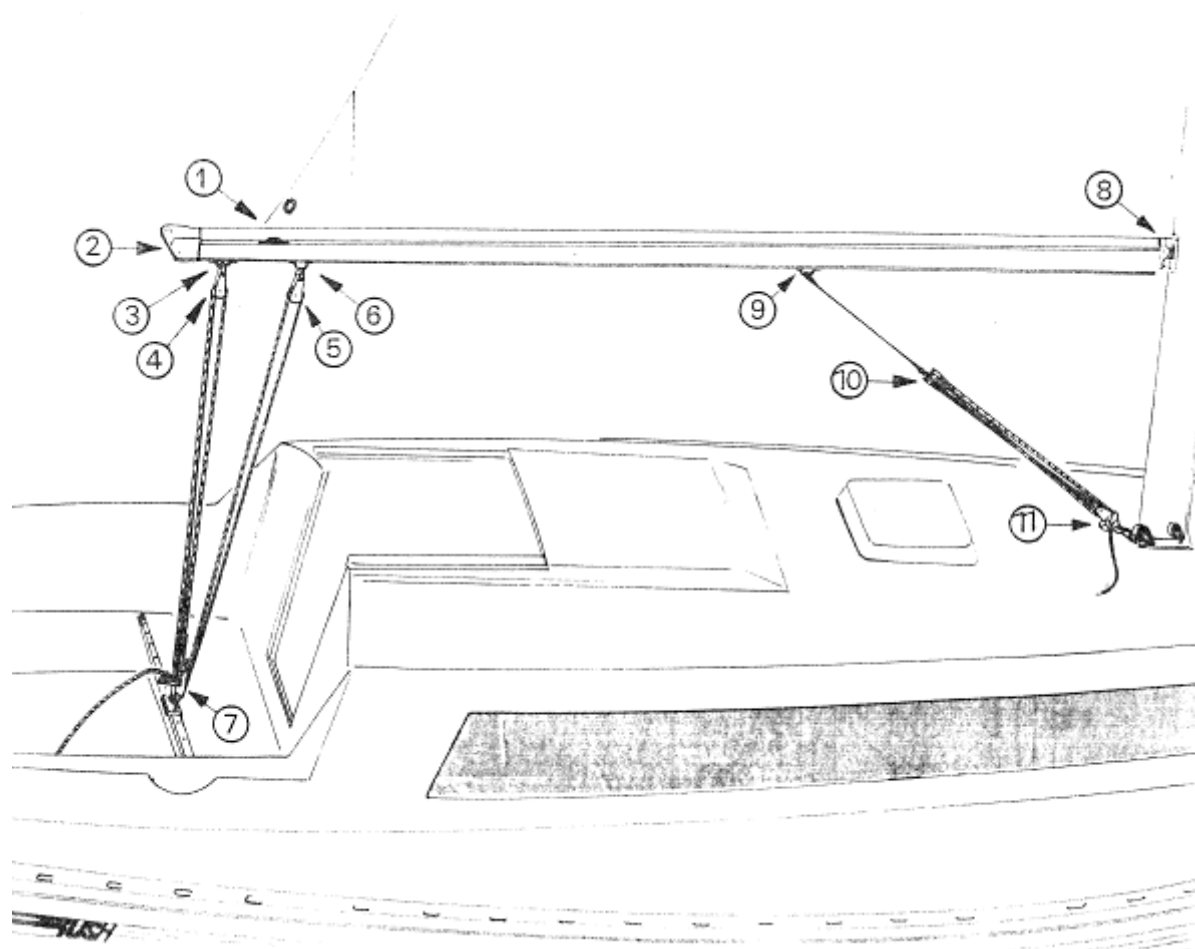


- 1 - Prise de pataras
- 2 - Prise d'étai et anneau de spi
- 3 - Passage des galhaubans
- 4 - Entrée drisse de spi
- 5 - Entrée drisse de spi
- 6 Emplanture de barre de flèche
- 7 - Ancrage inter
- 8 - Ancrage bastaque
- 9 - Feu de hune
- 10 - Entrée balancine de tangon
- 11 - Ancrage bas-étai
- 12 - Emplanture de barre de flèche
- 13 - Ancrage bas-hauban
- 14 - Sortie balancine de bôme
- 15 - Sortie drisse de génois
- 16 - Guide engoujure de grand voile
- 17 - Taquet de balancine de bôme
- 18 - Taquet de balancine de tangon
- 19 - Rail de tangon
- 20 - Winch de prise de ris
- 21 - Vit de mulet
- 22 - Sortie drisse de génois
- 23 - Sortie drisse de grand voile
- 24 - Sortie de drisse de spi n° 1
- 25 - Sortie de drisse de spi n°2



ACCASTILLAGE DE BÔME

- 1 - Pontet de prise de ris
- 2 - Poulie de renvoi prise de ris et étarquage grand voile
- 3 - Prise arrière d'écoute de grand voile
- 4/5 - Poulies d'écoutes de grand voile
- 6 - Prise avant d'écoute de grand voile
- 7 - Palan avec coinqueur d'écoute de grand voile
- 8 - Coinqueur à came étarquage de grand voile
- 9 - Pontet prise de hale-bas de bôme et prise de ris
- 10 - Poulie double de hale-bas de bôme
- 11 - Palan avec coinqueur hale-bas de bôme



MÂTAGE

PREPARATION DU MAT

Lors de la pose du Gréement Dormant, ATTENTION à ne pas faire d'inter-version entre les cables dont les longueurs sont très proches. L'ordre de longueur est le suivant :

<u>Version Standard</u>	<u>Version Régate</u>	
. Le Pataras	. L'Étai	. Les Bastaques
. L'Étai	. Le Pataras	. Le Bas-étai
. Galhaubans	. Galhaubans	. Les Bas-haubans
. Bas-haubans arrière	. Les Inters	arrière:
. Bas-étai		

Pour le système d'ancrage à boule, la coquille doit être placée IMPÉRATIVEMENT à l'intérieur du profil et maintenu par un rivet pop.

MATAGE

Fixer la latte d'étai sur la ferrure d'étrave.
Poser le ridoir à volant (ouvert au maximum) sur la cadène de pataras.

Lorsque le mât est posé sur l'emplanture, fixer les 2 bas-haubans arrières et le bas-étai; le mât ainsi maintenu, la grue peut être libérée immédiatement.

Mettre en place les autres cables du gréement en fixant, de préférence l'étai avant le pataras, et les laisser détendus pour le réglage.

REGLAGE DU MAT

A l'aide des bas-haubans et l'étai, amener le mât dans une position parfaitement verticale.

Mettre le gréement sous tension en s'assurant que la gorge du mât reste bien rectiligne ; procéder de la manière suivante :

- . fixer l'étai au trou correspondant sur la latte,
- . tendre les galhaubans et le pataras,
- . terminer le réglage en mettant sous tension les bas-haubans et le bas-étai.

Le meilleur réglage du mât s'effectuera lors des premières sorties sous voiles.

Reprendre toujours le réglage sous le vent puis virer de bord pour vérifier.

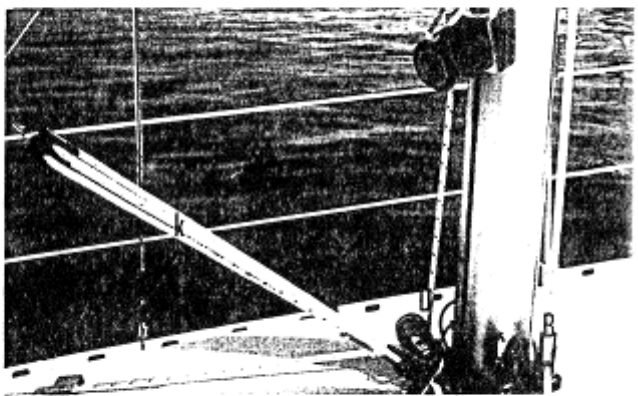
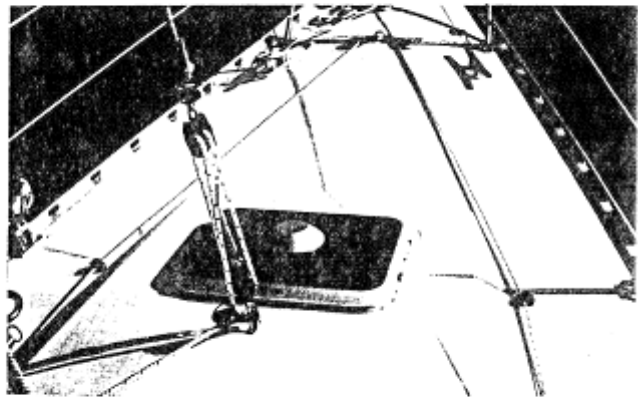
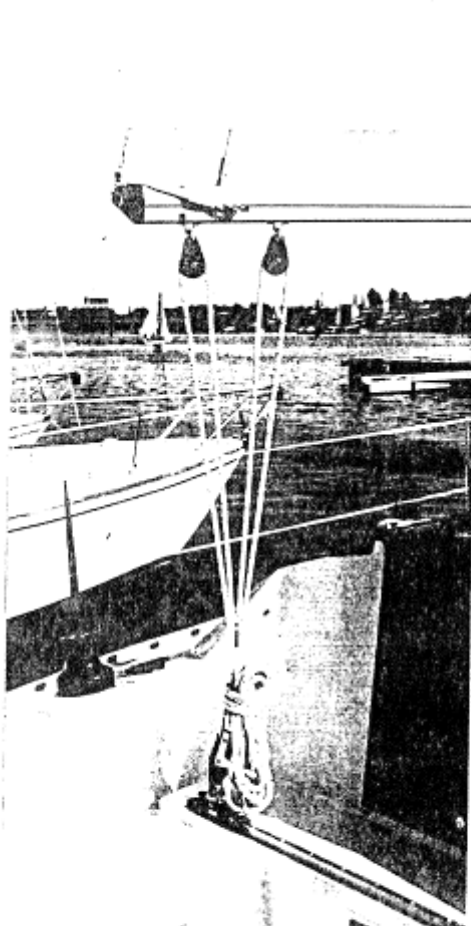
Une fois le réglage terminé, bloquer définitivement les ridoirs, protéger les goupilles et les boulons par une bande adhésive.

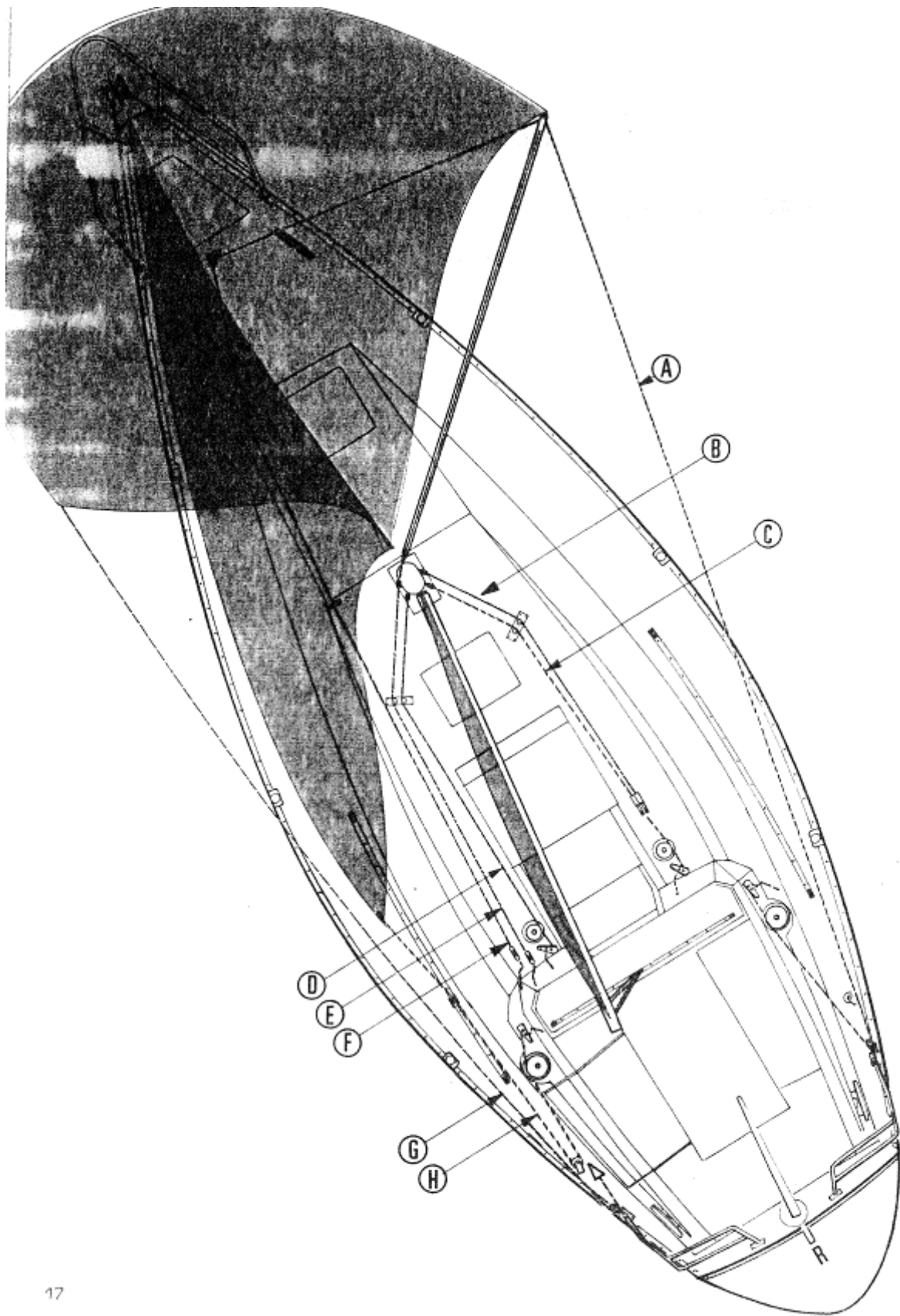
Après quelques sorties, il est bon de contrôler le réglage car les cables neufs peuvent subir un léger allongement.

CIRCUIT DRISSES ET ECOUTES

VERSION STANDARD

- A - Bras de spi
- B - Drisse de génois
- C - Drisse de spi
- D - Drisse de grand voile
- E - Balancine de tangon
- F - Halebas de tangon
- G - Ecoute de spi
- H - Ecoute de génois
- I - Ecoute grand voile
- J - Palan de bas étai (version régates)
- K - Hale-bas bôme



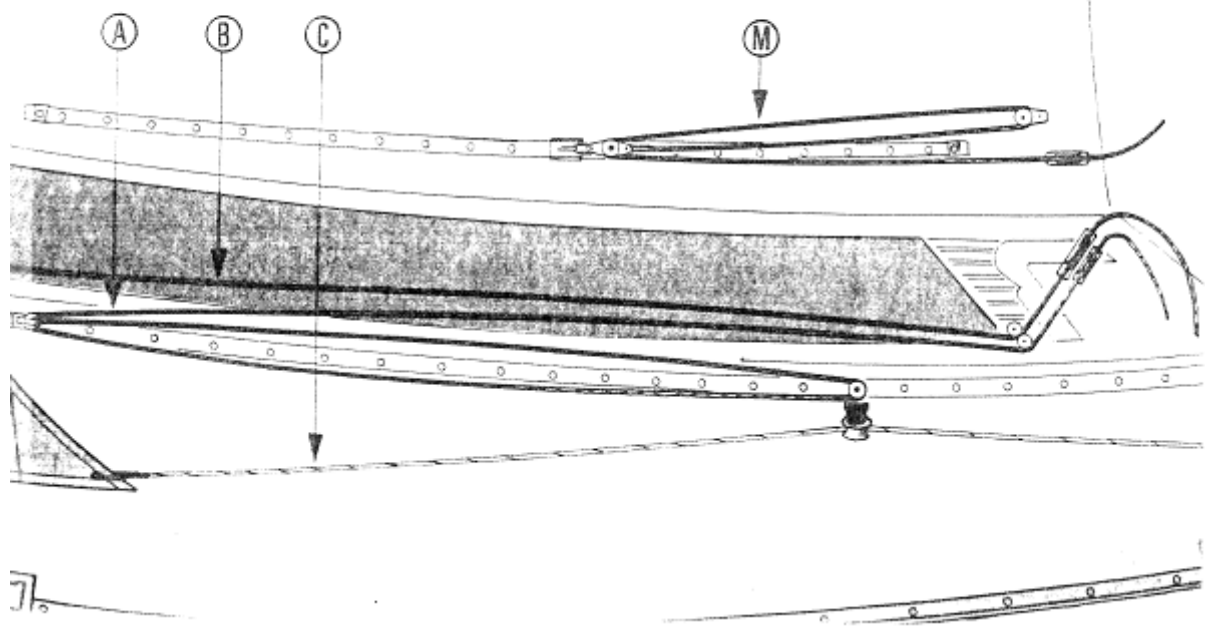
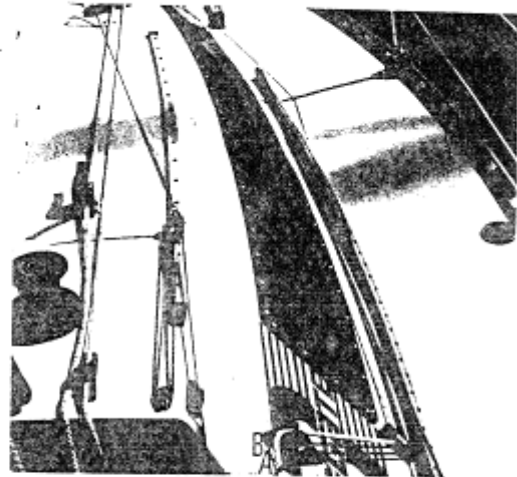
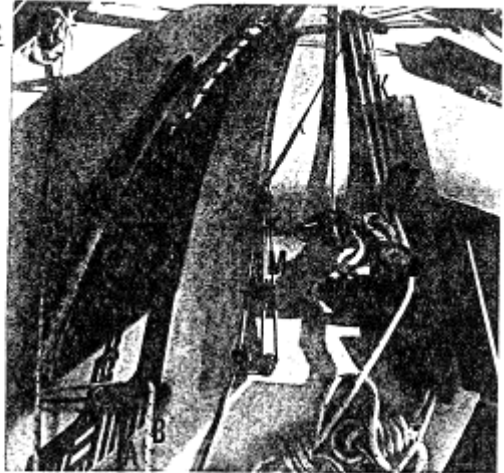


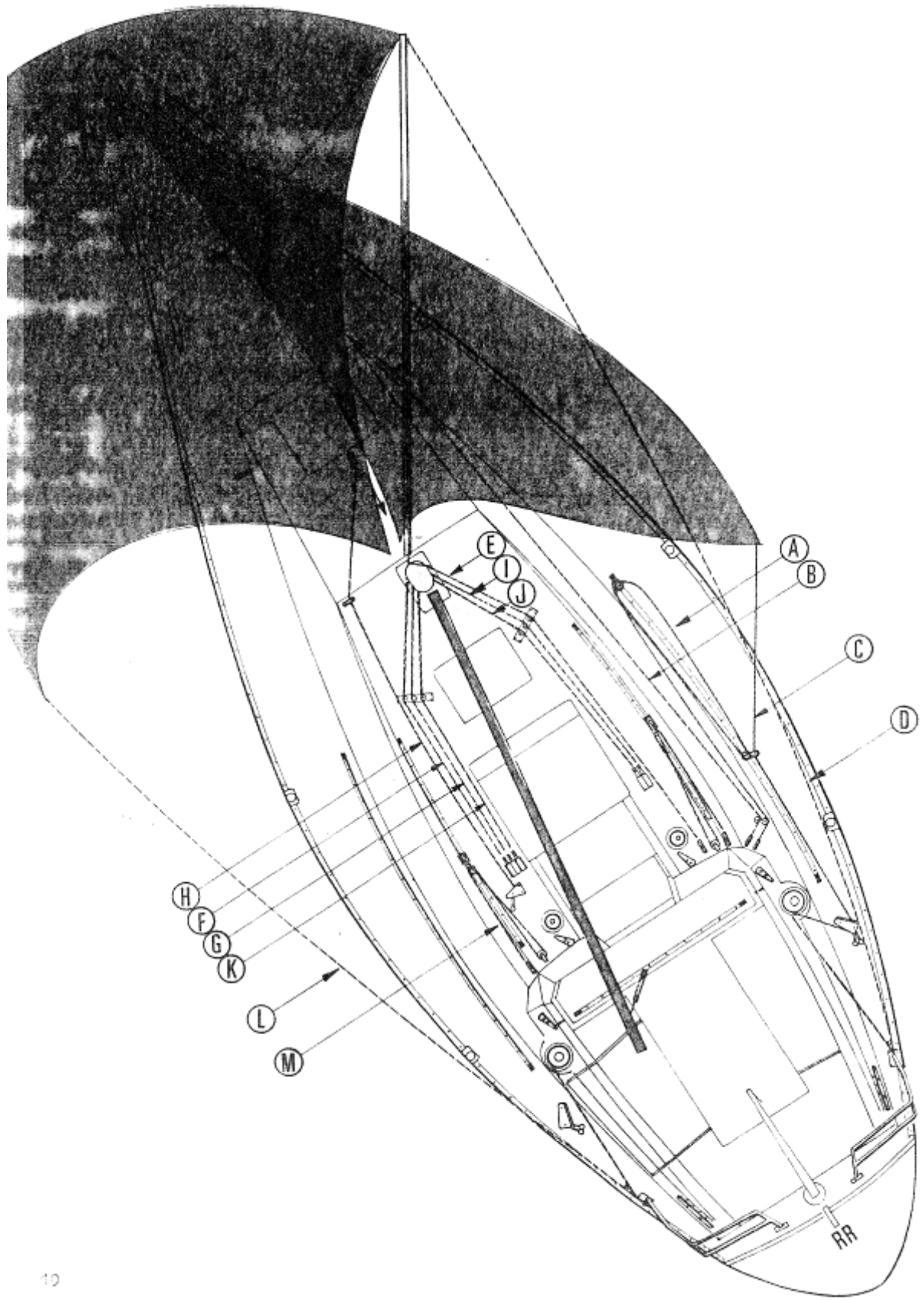
CIRCUIT DRISSES ET ECOUTES

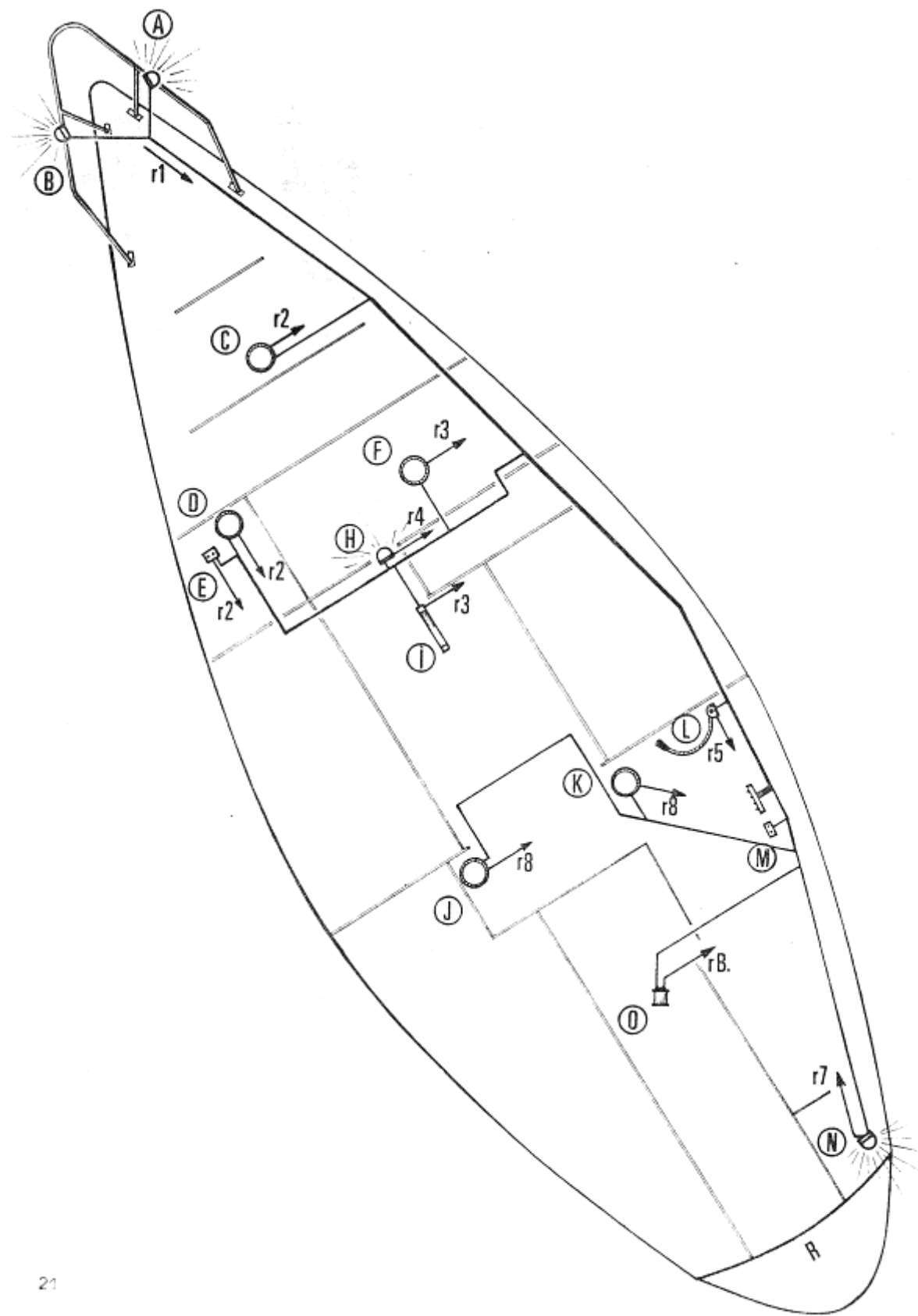
VERSION REGATE

- A - Réglage chariot d'écoute
- B - Halebas de tangon
- C - Ecoute de génois
- D - Bras de spi
- E - Balancine de tangon
- F - Drisse de génois
- *G - Drisse de génois
- H - Réglage bas-étai
- I - Drisse de spi
- *J - Drisse de spi
- K - Drisse de grand voile
- L - Ecoute de spi
- M - Réglage de bastaque

* (Option)







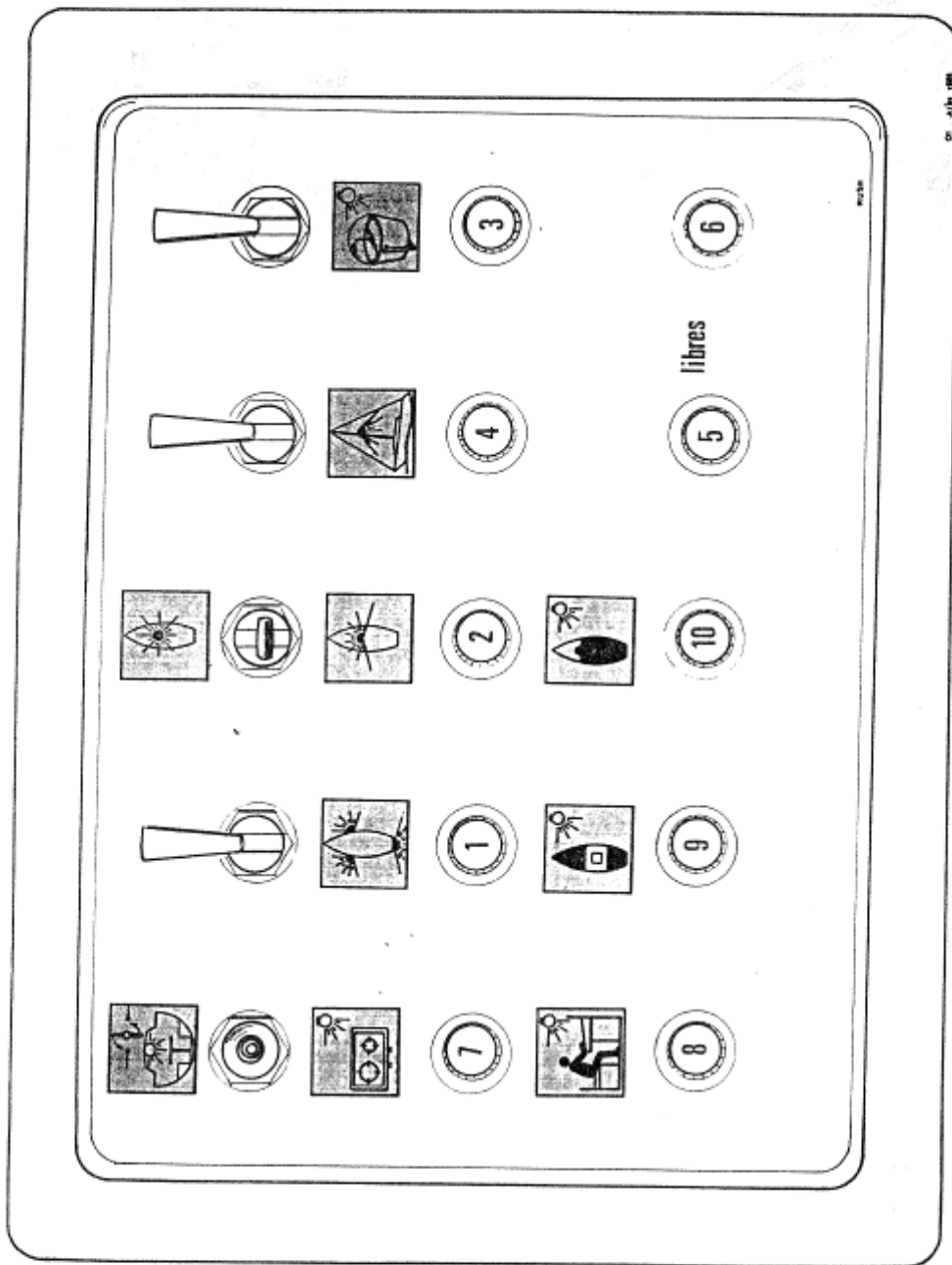
CIRCUIT ÉLECTRIQUE

-- tableau électrique --

	DESIGNATION	N° FUSIBLE	COULEUR	RETOUR
(A)	FEU AVANT VERT	1	ROUGE	R1
(B)	FEU AVANT ROUGE	1	ROUGE	R1
(C)	PLAFONNIER CABINE AVANT	10	VIOLET	R2
(D)	PLAFONNIER SALLE D'EAU	10	VIOLET	R2
(E)	PRISE SALLE D'EAU *	10	VIOLET	R2
(F)	PLAFONNIER TOILETTES	9	ORANGE	R3
(G)	ECLAIRAGE INSTRUMENTS	3		
(H)	FEU DE HUNE	2	ORANGE	R4
(H')	ECLAIRAGE DE PONT	4	BLANC	R4
(H'')	FEU DE MOUILLAGE	2	VIOLET	R4
(I)	NEON CARRE	9	ORANGE	R3
(J)	PLAFONNIER CUISINE	7	MARRON	R8
(K)	PLAFONNIER TABLE A CARTE	7	MARRON	R8
(L)	LECTEUR DE CARTE	8	BLANC	R5
(M)	PRISE NAVIGATEUR	8	VIOLET	R6
(N)	FEU DE POUPE	1	ROUGE	R7
(O)	POMPE DE CALE (sur YS et Volvo)	VOYANT	MARRON	R Batterie

* SUR "RUSH STANDARD" SEULEMENT

1 Juin 81

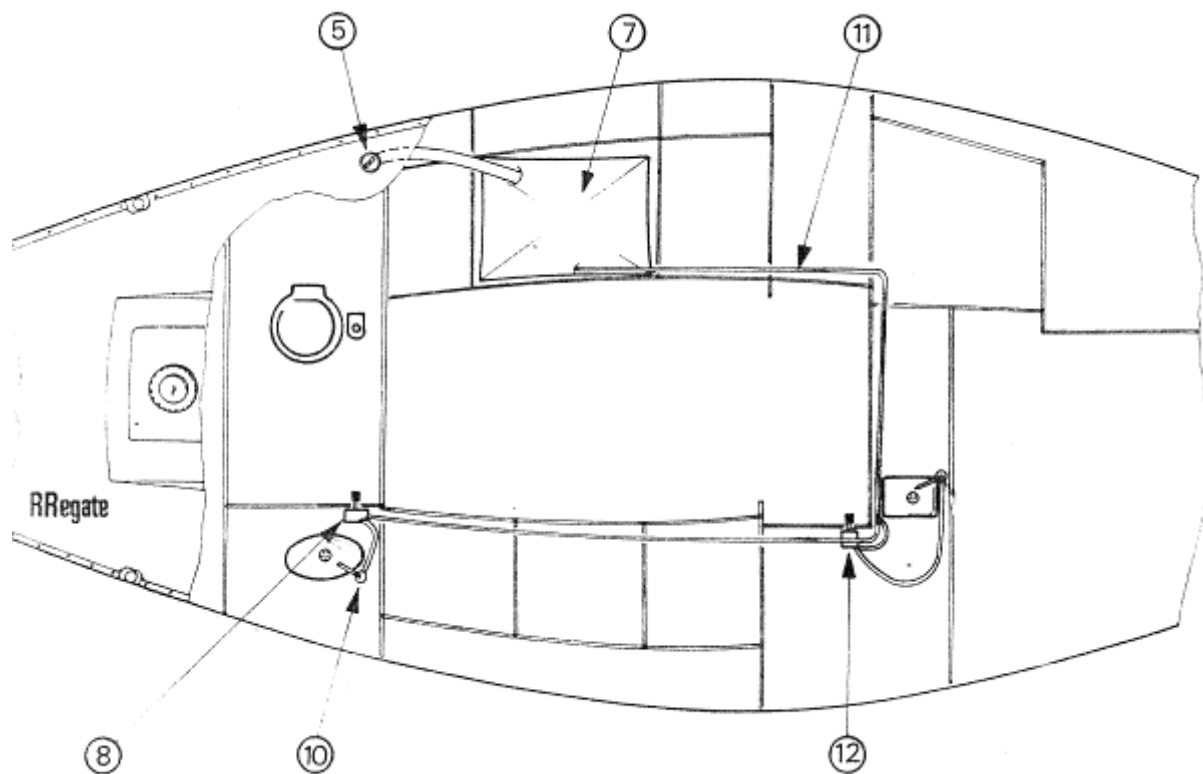


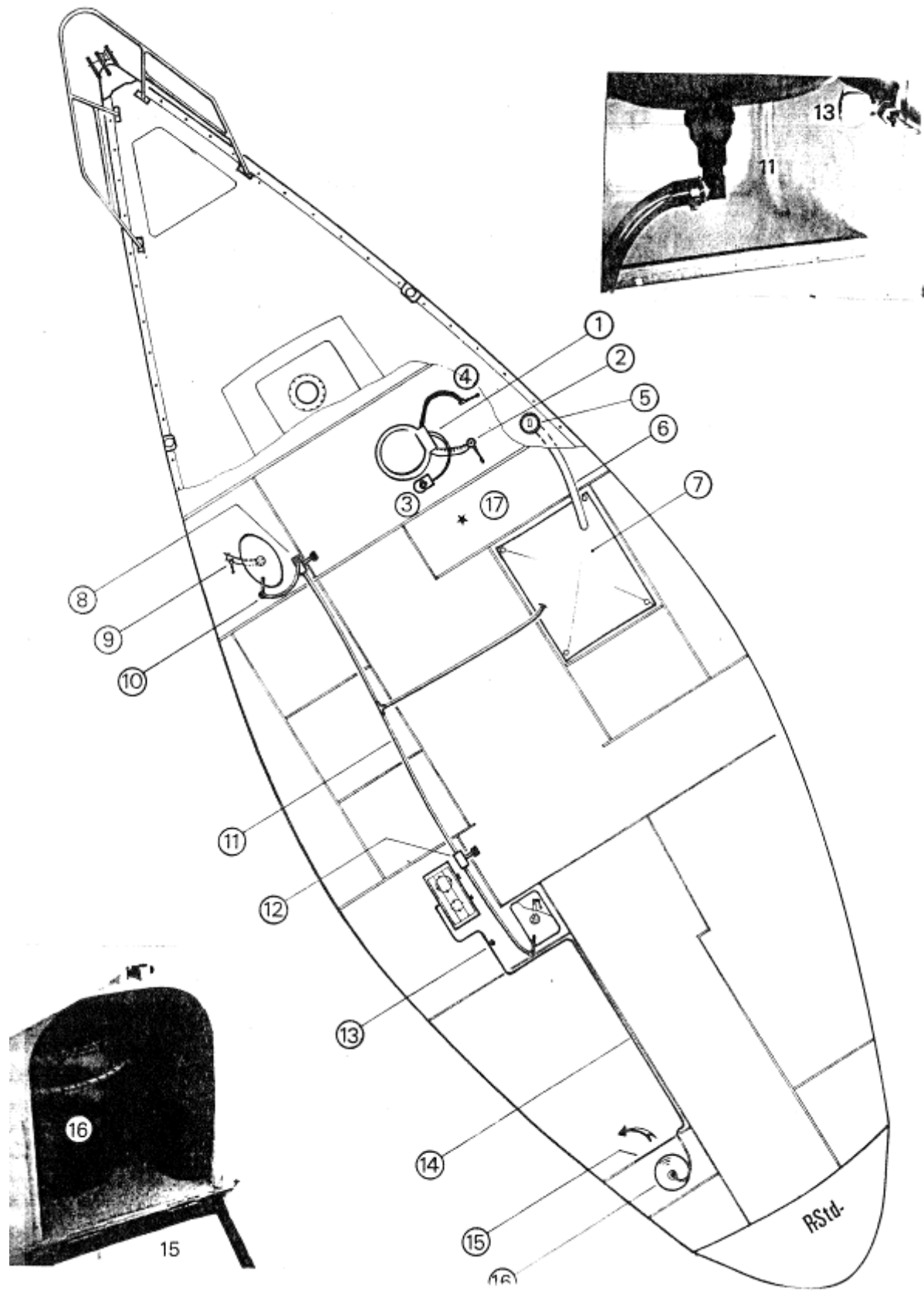
NOTA : Un circuit de masse relie le lest, le pataras, la chaise et le nable "fuel" au moteur.

CIRCUIT EAU

CIRCUIT GAZ

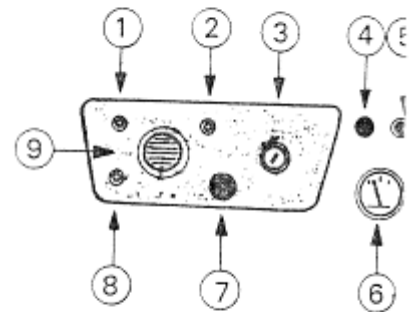
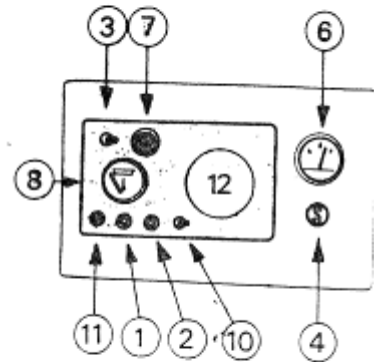
- 1 - Rinçage WC
- 2 - Vanne évacuation WC
- 3 - Pompe aspiration WC
- 4 - Vanne aspiration WC
- 5 - Nable de remplissage eau
- 6 - Durite remplissage eau
- 7 - Réservoir eau sous couchette tribord
- 8 - Pompe à pied alimentation lavabo
- 9 - Vanne d'évacuation lavabo
- 10 - Bec verseur lavabo
- 11 - Tuyau alimentation eau
- 12 - Pompe à pied alimentation évier
- 13 - Robinet alimentation gaz
- 14 - Tuyau cuivre alimentation gaz
- 15 - Placard pour réserve gaz
- 16 - Réserve butane 3 kg
- 17 - Emplacement pour speedomètre





ORGANES DE COMMANDE

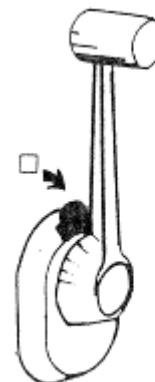
- 1 - Témoin de charge
- 2 - Témoin de pression d'huile
- 3 - Contact
- 4 - Tirette d'arrêt moteur
- 5 - Interrupteur pompe de cale
- 6 - Jauge à eau
- 7 - Poussoir de démarrage
- 8 - Voyant (manomètre) température d'eau
- 9 - Alarme sonore (anomalie circuit eau ou huile)
- 10 - Interrupteur de pré-chauffage
- 11 - Fusible jauge carburant
- 12 - Emplacement appareil supplémentaire (compte-tours)

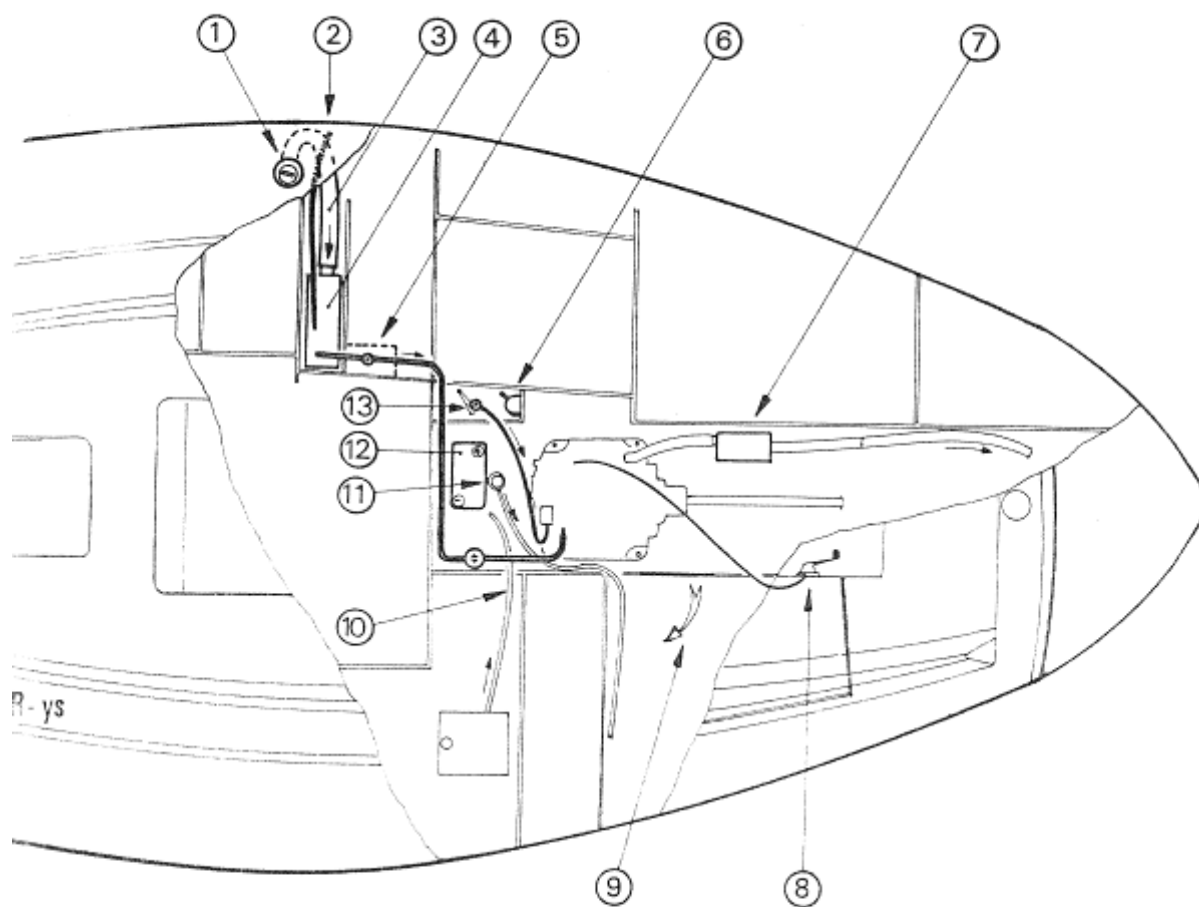


BOITIER DE COMMANDE ACCÉLÉRATEUR ET INVERSEUR

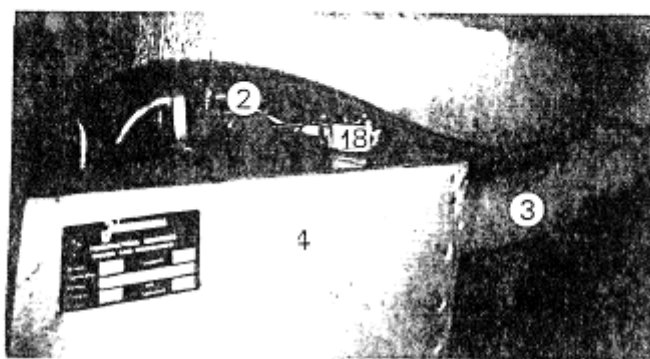
POUR DEBRAYER L'INVERSEUR :

Mettre le levier au point mort, appuyer sur la languette rouge et replacer le levier en position accélérée (Quand la languette est enfoncée, seul l'accélérateur fonctionne





Le réservoir carburant
est situé sous la table
à carte

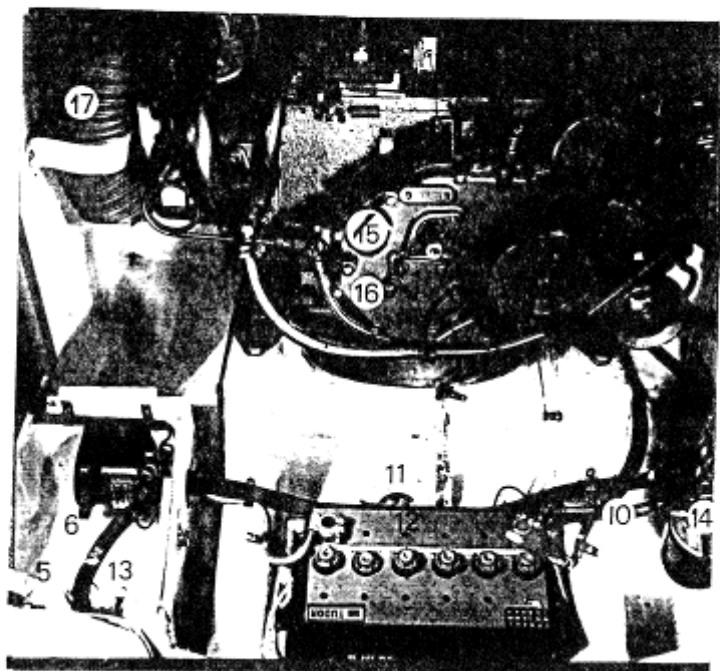


Pour l'accès au robinet
soulever la trappe au pied
de la table à carte.
(Rush Std et Rush Régate)

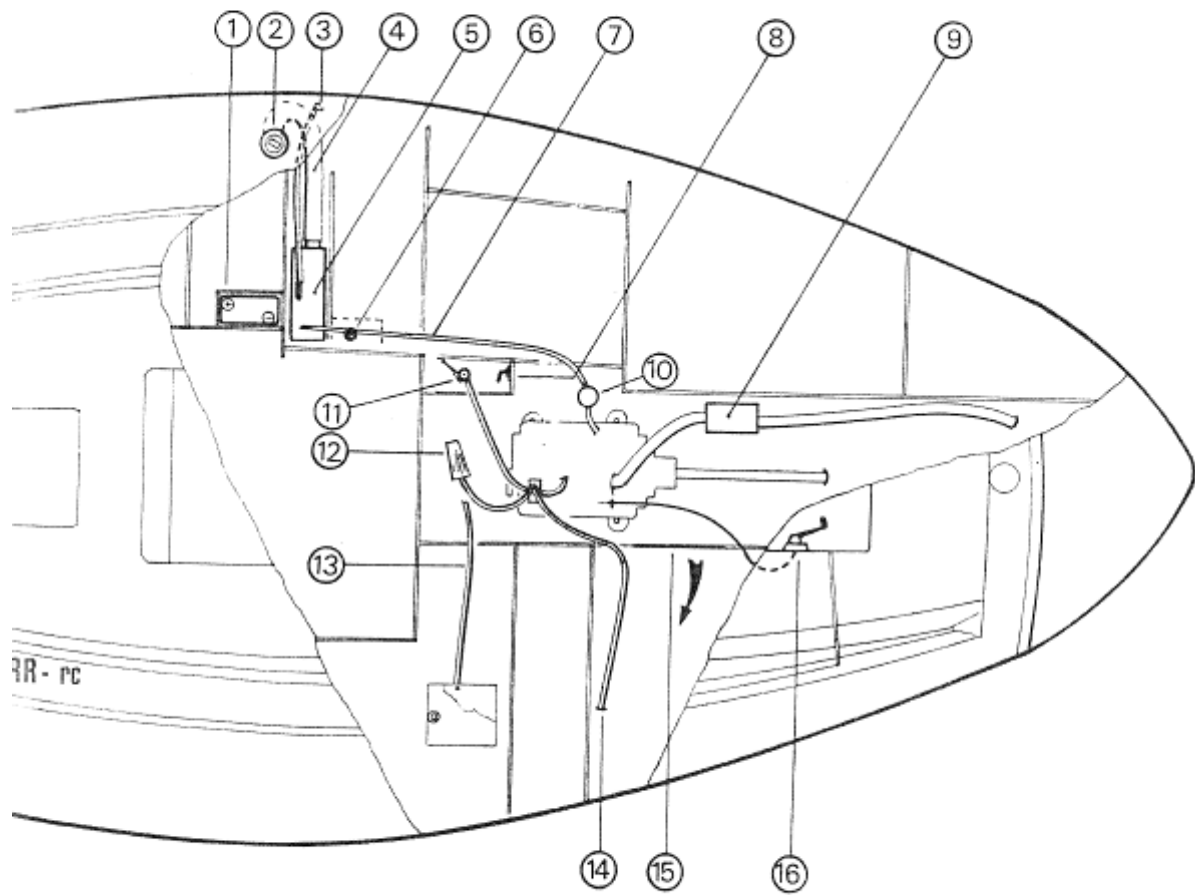
CIRCUIT CARBURANT

VERSION YS

- 1 - Nable remplissage carburant
- 2 - Mise à l'air libre du réservoir
- 3 - Durite de remplissage carburant
- 4 - Réservoir carburant
- 5 - Robinet carburant
- 6 - Coupe circuit électrique
- 7 - Pot de barbotage
- 8 - Levier de commande à distance
- 9 - Trappe d'accès moteur (dans coffre à voile)
- 10 - Tuyau évacuation glacière
- 11 - Pompe de cale électrique (version YS)
- 12 - Batterie
- 13 - Vanne de prise d'eau pour refroidissement moteur
- 14 - Préfiltre à carburant
- 15 - Bouchon remplissage huile
- 16 - Jauge niveau d'huile moteur
- 17 - Aération basse de cale moteur
- 18 - Transmetteur de jauge



CIRCUIT CARBURANT



CIRCUIT CARBURANT

VERSION RC

- 1 - Coffre batterie version régates (dans le caisson sous couchettes tribord)
- 2 - Nable remplissage carburant
- 3 - Mise à l'air libre réservoir
- 4 - Durite remplissage carburant
- 5 - Réservoir carburant
- 6 - Robinet fermeture carburant
- 7 - Conduit d'alimentation carburant
- 8 - Coupe-circuit électrique
- 9 - Pot de barbotage
- 10 - Prise d'eau refroidissement moteur
- 11 - Crépine aspiration pompe de cale moteur
- 12 - Préfiltre à carburant
- 13 - Ecoulement glacière
- 14 - Evacuation de la pompe de cale
- 15 - Trappe de visite moteur côté coffre à voile
- 16 - Levier de commande à distance moteur
- 17 - Aération cale moteur
- 18 - Remplissage d'huile carter moteur

ECHAPPEMENT

Chaque année, vérifier le pot d'échappement
et le changer si nécessaire.

MÉCANIQUE

• PRESSE ÉTOUPE

Lorsque l'arbre tourne, le presse-étoupe doit laisser échapper une goutte d'eau toutes les 5 à 10 secondes environ et être pratiquement étanche à l'arrêt (un très léger suintement peut être toléré).

Pour effectuer le réglage :

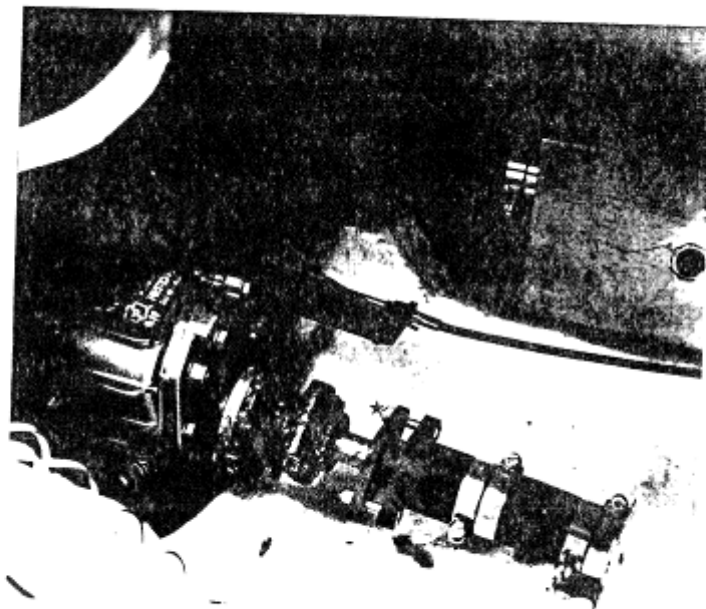
- Serrer ou desserrer les 2 écrous * de réglage ;
- Vérifier que la bride de serrage reste parallèle au corps du presse-étoupe.

ATTENTION ! Ne serrez jamais exagérément le presse-étoupe, cela détériorerait très rapidement la tresse située à l'intérieur de celui-ci.

EN FIN DE SAISON, sortir complètement la bride de serrage et vérifier l'état de la tresse.

Si cette dernière est très sèche, ou, si la bride arrive presque en butée sur le corps du presse-étoupe, la changer ou la compléter.

ATTENTION ! Cette opération doit être effectuée bateau HORS DE L'EAU.



MÉCANIQUE

MOTEUR

Se reporter à la notice fournie dans le bateau.

Il est **IMPORTANT** de la lire **ATTENTIVEMENT**, elle vous donnera des explications détaillées sur le fonctionnement du moteur, et toutes les opérations permettant d'en faire bon usage.

HÉLICE

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

NE PAS CHANGER CELLE-CI SANS CONSULTER UN SPÉCIALISTE.

PRÉ-FILTRE CARBURANT

Comment procéder pour le nettoyer ?

- dévisser entièrement la vis inférieure du bol ;
- l'enlever ;
- le vider et le nettoyer ;
- changer le filtre ● (si nécessaire) ;
- remonter l'ensemble.

Pour PURGER, desserrer la vis ★



AMÉNAGEMENTS INTÉRIEURS

W. C.

Hors service, il est recommandé de fermer les vannes.

MODE D'EMPLOI :

Vérifier que les robinets ou les vannes d'arrivée et d'évacuation sont ouverts.

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

Fermer les vannes après chaque usage et surtout lorsque personne n'est à bord du bateau.

Lorsque le bateau est remis pour l'hiver, retirer le bouchon de vidange situé dans le socle, et actionner la pompe en mettant le levier de commande en position « inclinée ».

Il est recommandé, si de l'eau de mer a été utilisée, de rincer le W.C. à l'eau douce en actionnant vigoureusement la chasse pour assurer son parfait fonctionnement pendant la saison suivante.

N'UTILISER NI ANTIGEL, NI PRODUITS CHIMIQUES.

ENTRETIEN ET HIVERNAGE

ENTRETIEN

Les parties mobiles et mécaniques doivent être graissées régulièrement :

- Tirette d'arrêt moteur ;
- Boîtier d'inverseur ;

Et ceci, avec des produits ne se dégradant pas en milieu marin (graisse blanche au Téflon).

Veiller à l'entretien et à la propreté des bornes de batterie.

Démonter et nettoyer périodiquement le décanteur à carburant.

Pour la mécanique, se reporter au livret fourni par le fabricant et consulter votre vendeur ou un agent agréé de la marque.

COQUE

La coque et le pont doivent être lavés fréquemment avec des produits d'entretien (Mir, etc...) et à l'eau douce.

Si des taches jaunes apparaissent, il est très facile de les faire disparaître avec un produit tel que le SUPER DECAP que vous trouverez chez votre agent. ATTENTION ! VEILLES A BIEN RINCER.

Pour la coque, un anti-fouling annuel permet d'éviter des carénages fastidieux et fréquents.

Le GEL-COAT (extérieur du polyester) est d'un aspect très fiable.

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

Les pâtes à polir (polish) peuvent conserver le brillant du neuf à votre bateau.

Pour les réparations (voir notice jointe).

Si un problème, ponctuel et durable, se manifestait, vous pouvez consulter votre agent ou nous-mêmes.

HIVERNAGE

Pour un long hivernage, un soin tout particulier doit être apporté à l'ensemble du bateau :

- Rinçage à l'eau douce ;
- Huilage et graissage de toutes les parties métalliques.

Si le bateau reste à flot, fermer toutes les vannes et protéger toutes les parties pouvant subir des frottements, ragages...

Si votre bateau est équipé d'un presse-étoupe, il est bon de le resserrer légèrement, afin de le rendre parfaitement étanche ; ne pas oublier d'effectuer un nouveau réglage à votre prochain départ.

DE BONS CONSEILS ET UN BON ENTRETIEN RESTENT LA MEILLEURE GARANTIE D'UNE BONNE NAVIGATION POUR LA PROCHAINE SAISON.

ENTRETIEN POLYESTER

Pour vous permettre d'avoir toujours un bateau impeccable, nous mettons à votre disposition des composants d'origine JEANNEAU (Gel-coat - gris - jaune - etc...).

MODE D'EMPLOI

PRÉCAUTIONS :

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

PROPORTIONS :

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

La proportion la plus courante est de 2 %.

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

MISE EN ŒUVRE :

Pour boucher un trou de bulle ou une éraflure, bien nettoyer la surface à l'acétone, poncer préalablement, éventuellement.

Préparer la quantité de gel-coat nécessaire sur une plaque de verre de préférence.

Appliquer le produit avec une spatule ou une pointe.

Mettre une surépaisseur pour prévoir le ponçage à l'abrasif à l'eau et le lustrage pour obtenir une surface brillante.

Pour les petites retouches sur surfaces lisses, il suffit de coller sur le gel-coat frais, un scotch, le décoller après durcissement pour obtenir une finition très brillante.

STOCKAGE :

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

Les polyesters sont inflammables, prendre les précautions d'usage.

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

NETTOYAGE :

Pour tout nettoyage d'outils ou autres, utiliser de l'acétone.

S.A.V. JEANNEAU

Ce présent document n'est pas contractuel, et ces renseignements sont donnés à titre indicatif ; nous nous réservons le droit de modifier les caractéristiques de nos modèles sans pour cela être tenus de mettre à jour cette notice.