

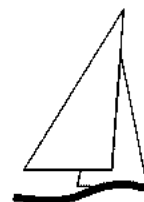
Une passion commune, la mer, nous réunit; nous Jeanneau en tant que constructeur de bateaux et vous qui voulez vivre votre passion au gré des flots.

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

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

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

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



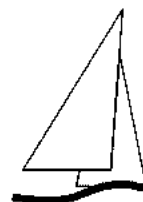
We share a common yearning for the sea. We, at Jeanneau as shipbuilders and you, who want to live your infatuation on the Seven Seas.

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

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

We keep improving our boats as we want you to benefit from technological breakthroughs, new equipment or materials and our own experience; therefore, the characteristics and information provided are not binding and can be varied without notice or updating obligation.

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



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

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

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

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

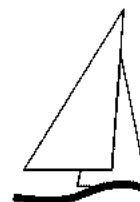
If this is your first boat or if you are changing to a boat type which is new to you, before "taking command", get some training into the boat control and sailing, to ensure your safety and comfort. Your dealer or international sailing association, or yacht club will be pleased to suggest local sailing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

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

INDEX

INDEX

5.1.2 iso 10240

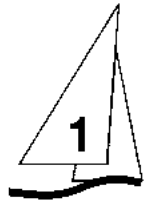


Mise à jour : 06 / 2004

Chapitre 1	.....	▶ page 4
indice 1	GÉNÉRALITÉS & GARANTIE <i>GENERAL POINTS & WARRANTY</i>	
Chapitre 2	.....	▶ page 12
indice 1	SÉCURITÉ <i>SAFETY</i>	
Chapitre 3	.....	▶ page 18
indice 1	COQUE <i>HULL</i>	
Chapitre 4	.....	▶ page 23
indice 1	PONT <i>DECK</i>	
Chapitre 5	.....	▶ page 29
indice 2	GRÉEMENT ET VOILURE <i>RIG AND SAILS</i>	
Chapitre 6	.....	▶ page 40
indice 1	EMMENAGEMENTS <i>ACCOMODATIONS</i>	
Chapitre 7	.....	▶ page 44
indice 1	PLOMBERIE (version Confort) <i>PLUMBING (Confort version)</i>	
Chapitre 8	.....	▶ page 47
indice 1	ÉLECTRICITÉ (version Confort) (Plans et schémas en fin de chapitre) <i>WIRING (Confort version) (Drawings at the end of chapter)</i>	
Chapitre 9	.....	▶ page 50
indice 1	MOTORISATION <i>ENGINE</i>	
Chapitre 10	.....	▶ page 52
indice 1	MISE À L'EAU <i>LAUNCHING</i>	
Chapitre 11	.....	▶ page 61
indice 1	HIVERNAGE <i>LAYING UP AND WINTER PRECAUTIONS</i>	
NOTES PERSONNELLES	.....	▶ page 64
<i>PERSONAL NOTES</i>		

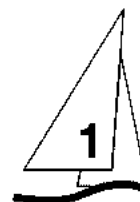
GÉNÉRALITÉS & GARANTIE

GENERAL POINTS & WARRANTY



VOTRE SUN 2000
YOUR SUN 2000

5.1 iso 10240



VERSION :
VERSION

DATE DE LIVRAISON :
DATE OF DELIVERY

NOM DU BATEAU :
NAME OF BOAT

NOM DU PROPRIETAIRE :
OWNER'S NAME

ADRESSE :
ADDRESS

N° DE SERIE :
SERIAL NUMBER

N° D'IMMATRICULATION :
REGISTRATION Nbr

N° DE CLEFS :
KEYS NUMBER

MARQUE DU MOTEUR :
MAKE OF ENGINE

N° DE SERIE DU MOTEUR :
ENGINE SERIAL Nbr

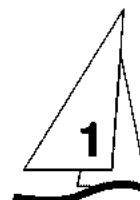
Votre agent :
Your dealer:



CHANTIERS JEANNEAU, BP 529, 85505 Les Herbiers Cedex France
Tel.02. 51.64.20.20. Fax 02.51.67.37.65. Telex Batoja 761383F

CARACTERISTIQUES
SPECIFICATIONS

5.1.3, 5.2 iso 10240



LONGUEUR HORS TOUT	6,64 m
<i>LENGTH OVERALL</i>	<i>21'9"</i>
LONGUEUR COQUE.....	6,20 m
<i>HULL LENGTH</i>	<i>20'4"</i>
MAITRE BAU	2,55 m
<i>OVERALL BEAM</i>	<i>8'4"</i>
TIRANT D'EAU	0,30 m/1,60 m
<i>DRAFT</i>	<i>11''/5'2''</i>
TIRANT D'AIR	1,70 m
<i>CLEARANCE HEIGHT</i>	<i>5'6"</i>
POIDS	1150 kg
<i>WEIGHT</i>	<i>2535 lbs</i>
CHARGE MAXI.....	665 kg
<i>MAXIMUM LOAD</i>	<i>1463 lbs</i>
DEPLACEMENT AVEC CHARGE MAXI	1815 kg
<i>WEIGHT WITH MAXIMUM LOAD</i>	<i>3993 lbs</i>
CAPACITE D'EAU (version Confort).....	35 l
<i>WATER TANK CAPACITY (Confort version)</i>	<i>9 US g</i>
COUCHAGE.....	4
<i>SLEEPING ACCOMODATION</i>	<i>4</i>
PUISSANCE MOTEUR (H.B.).....	7 kw (10 CV)
<i>ENGINE POWER RATINGS (O.B.)</i>	<i>7 kw (10 HP)</i>
CERTIFICATION.....	classe C
<i>CLASSIFICATION</i>	<i>class C</i>
PERSONNES/CATEGORIE	5/C
<i>PERSONS/CLASSIFICATION</i>	<i>5/C</i>

VOILURE / SAIL

GRAND-VOILE	14,1 m ²
<i>MAIN SAIL</i>	<i>152 sq.ft.</i>
GÉNOIS ENROULEUR	9 m ²
<i>FURLING GENOA</i>	<i>97 sq.ft.</i>
SPINNAKER ASYMETRIQUE (Option).....	32 m ²
<i>ASYMMETRICAL SPINNAKER (Optional extra)</i>	<i>344 sq.ft.</i>

Catégorie C: "A proximité des côtes"

Navire conçu pour des navigations en eaux côtières et dans de grandes baies, de grands estuaires, lacs et rivières, au cours desquelles les vents peuvent aller jusqu'à la force 6 comprise et où la hauteur significative des vagues peut atteindre 2 m.

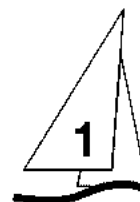
Les bateaux JEANNEAU sont homologués pour la Communauté Européenne par l'ICNN, organisme notifié n° 0607.

Class C : "Close to the shore"

A boat designed for navigation on coastal waters and in large bays, large estuaries, lakes and rivers, during which the winds may rise up to force 6 included and in which the significant height of the waves may reach 2 m.

For the European Community, the Jeanneau boats are ICNN approved. The Institute for the Certification and Standardization in Ship Building is an acknowledged body Number 0607.

CONDITIONS GENERALES DE GARANTIE 5.7 iso 10240



Article 1

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

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

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

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

Article 2

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

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

GENERAL TERMS OF WARRANTY

Article 1

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

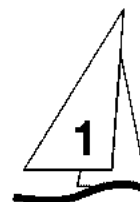
The acceptance of delivery by the Purchaser/user, without any reservation, is equivalent to the acceptance of the apparent condition of the boat, in pursuance to the provisions of articles 1642 of the Civil Code. The terms of Warranty are engaged solely upon :

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

Article 2

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

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



Article 3

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

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

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

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

Article 4

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

- les frais de transport du bateau et de toute pièce ainsi que les frais et/ou dommages éventuels consécutifs à l'impossibilité d'utilisation du bateau et/ou du matériel, qui sont à la charge de l'acheteur,
- les détériorations ou avaries énumérées ci-après ainsi que leurs conséquences :
 - l'usure normale,
 - les fissures, craquelures ou décoloration du gel-coat,

Article 3

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

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

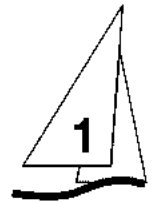
The Warranty Period shall start from the date of the first commissioning into service of the Boat, and at the latest from the last day of the model year in which the Boat was built, i.e. the 31st of August of sail year.

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

Article 4

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

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



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

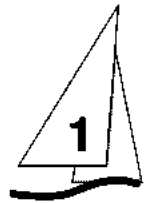
Article 5

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

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

Article 5

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



Article 6

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

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

Article 7

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

Article 6

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

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

Article 7

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

PRÉCAUTION AVANT TOUTE RÉPARATION

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

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



DANGER

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



PRECAUTION BEFORE ANY REPAIR

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

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

DANGER

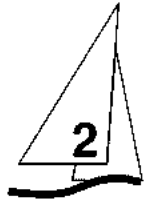
*Contact your Jeanneau agent to know what is possible to repair
and particulary what you must not do!
You could endanger your safety and loose your warranty.*



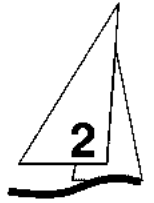
SÉCURITÉ

SAFETY

5.3, 5.5, 5.6 iso 10240



ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ



AVERTISSEMENT

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

RADEAU DE SURVIE

Le radeau de survie doit rester accessible en permanence.
La procédure de mise à l'eau est indiquée sur le radeau. Il est important d'en prendre connaissance avant de prendre le départ.

CONSIGNES DE SÉCURITÉ RELATIVES AU CIRCUIT GAZ (version Confort)

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

- Ne jamais laisser un appareil en fonctionnement sans surveillance.
- Tester régulièrement le système de gaz pour détecter d'éventuelles fuites.
- Ne jamais utiliser de flamme pour détecter les fuites.

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

- Ne pas utiliser le réchaud comme chauffage d'appoint.
- Ne pas obstruer les ouvertures de ventilation.

SAFETY EQUIPMENTS

WARNING

Check the safety equipments inventory before each trip

LIFE RAFT

*The life raft must be accessible permanently.
The launching procedure is indicated on the raft and should be read carefully before taking to sea.*

SAFETY DIRECTIONS CONCERNING THE GAS SYSTEM (Confort version)

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

- Never leave any appliance in use unattended.
- Regularly test the gas system for leaks.
- Never use a flame to test for leaks.

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

- Do not use the stove for make up heating.
- Leave the ventilation openings unobstructed.

SUGGESTION D'EMPLACEMENT DES EXTINCTEURS

SUGGESTIONS TO SET THE EXTINGUISHER

5.3.3 i) iso 10240

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

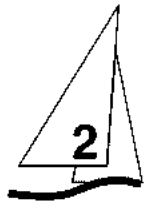
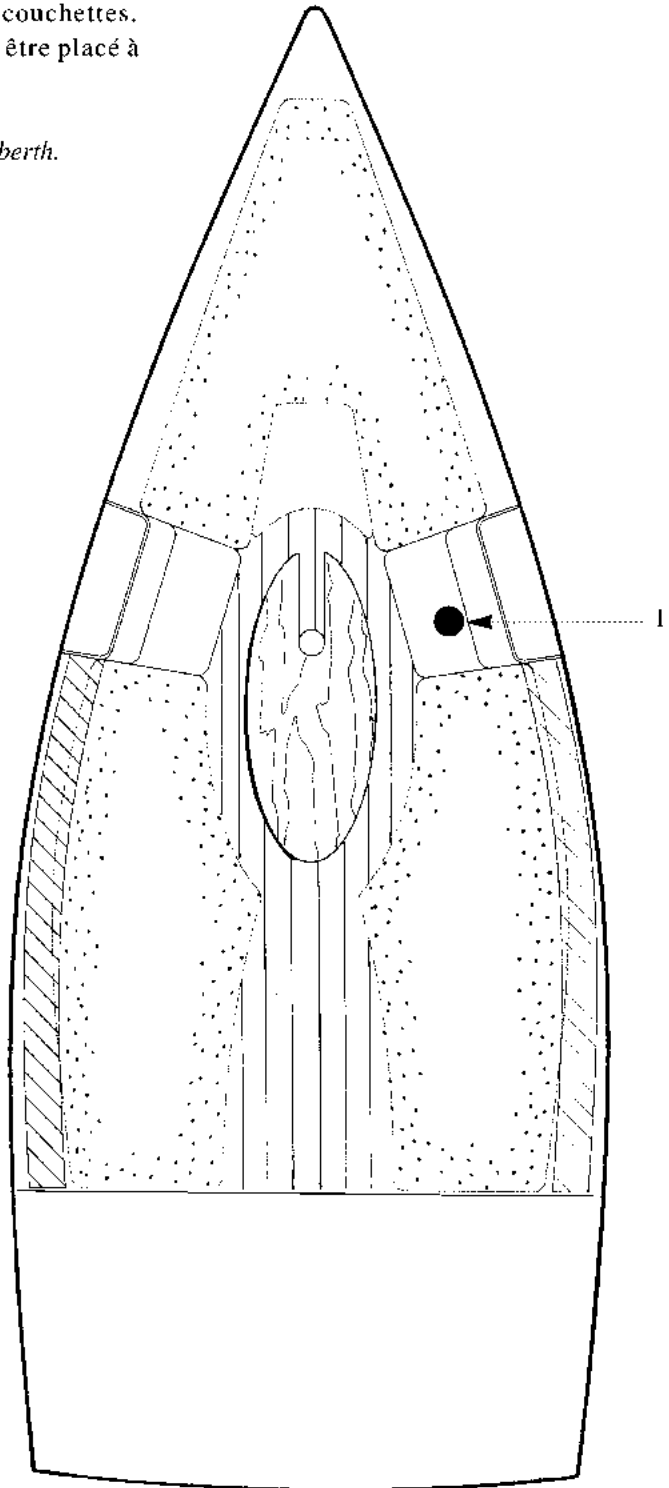
It is possible to set them in other places but the extinguishers shall be at least 5 meters from each berth.

An extinguisher or a fire blanket shall be at least 2 meters from each open flame appliance.

Extincteur, à l'unité, capacité mini 5A/34B
Besoin pour le SUN 2000: 5A/34B

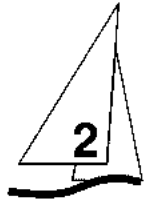
*Extinguisher, minimum capacity 5A/34B
Need for the SUN 2000: 5A/34B*

1 - Sous meuble TD ou BD
Under the Stb or port stowage unit



LUTTE CONTRE L'INCENDIE

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



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

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

FIGHT AGAINST FIRE

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

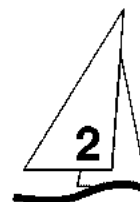
It is the owner's or the skipper's responsibility :

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

AVERTISSEMENTS

A ne jamais faire:

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



Garder les fonds propres et vérifier la présence de vapeur d'essence et de gaz à intervalles réguliers.

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

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

WARNING

Never:

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



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

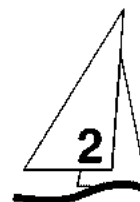
For the extinguishers you shall use only compatible spare parts ; they shall have the same information or they shall be equivalent as far as their technical qualities and their heat resistance are concerned.

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

ASSECHEMENT

POMPE DE CALE DE SECOURS:

La pompe de cale manuelle est située dans un coffre du cockpit.



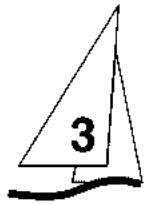
BILGE STRIPPING

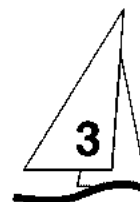
EMERGENCY BILGE PUMP:

The manual bilge pump is located in a cockpit locker.

COQUE
HULL

5.3, 5.4, 5.5 iso 10240





CONSTRUCTION

Le Sun 2000 est construit en stratifié polyester.
Le contre-moule répartit les efforts sur toute la surface du fond. Le lest en fonte est fixé à la coque par des boulons et contreplaques.

Le pont est réalisé par injection. La liaison pont-coque est réalisée par un collage mastic polyester et renforcée par le liston aluminium.

ENTRETIEN DE LA COQUE

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

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

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

CONSTRUCTION

*Sun 2000 is built of hand-laid GRP.
Stresses are distributed over the whole bottom surface by the inner lining. Pig iron ballast is secured to the hull by means of bolts and back-plates.*

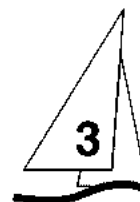
The deck is made of resin that has been vacuum injected. The deck-hull link is ensured by polyester sealant bonding and reinforced by the aluminium toe rail.

HULL MAINTENANCE

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

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

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



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

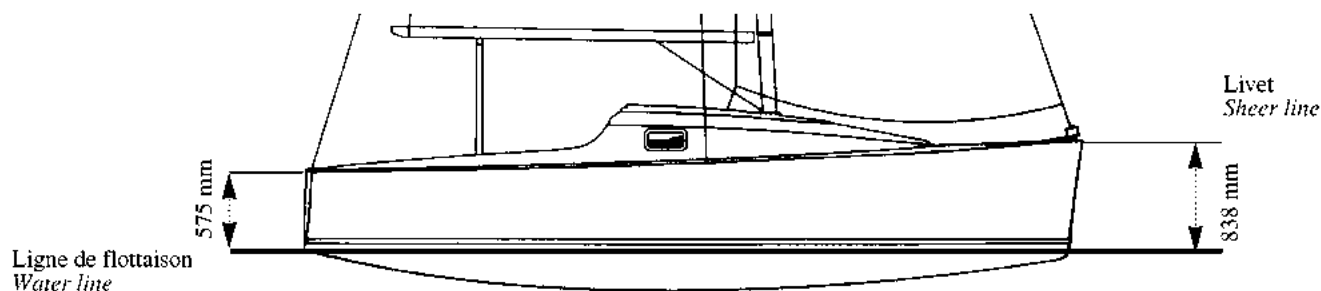
Un anti-fouling (sans étain) annuel permet d'éviter des carénages fastidieux et fréquents. Néanmoins une application époxydique est préconisée au préalable. A ce sujet, il faut rappeler que tout ponçage avant anti-fouling est une agression pour votre gel-coat et entame sa fiabilité. Aussi, nous vous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

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

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

PRECAUTION

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



Surface immergée: 8 m² - (ces mesures s'entendent "bateau léger")
Wetted area: 86 sq.ft. - (these measurements are for "light boat")

DRY DOCKING (refer to section 10 for launching instruction)

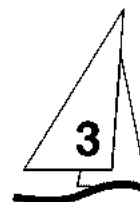
An annual application of tinless anti-fouling will spare time-consuming and frequent dry-docking. An epoxy coat is nonetheless recommended. In that respect, we must remind you that sanding before anti-fouling is tantamount to attacking your gel-coat and impair its reliability. Therefore, we recommend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

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

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

PRECAUTION

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



NOTICE DE REPARATION DE GEL-COAT

PRECAUTION

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

PROPORTIONS:

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

La proportion la plus courante est de 2%.

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

MISE EN OEUVRE:

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

GEL-COAT REPAIR INSTRUCTION

PRECAUTION

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

MIXING RATIO:

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

The usual ratio is 2%.

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

APPLICATION:

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



STOCKAGE:

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

AVERTISSEMENT

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

NETTOYAGE DES OUTILS:

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

GEL-COAT STORAGE

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

WARNING

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

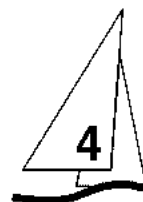
TOOLS CLEANING:

Clean all tools with acetone.

PONT

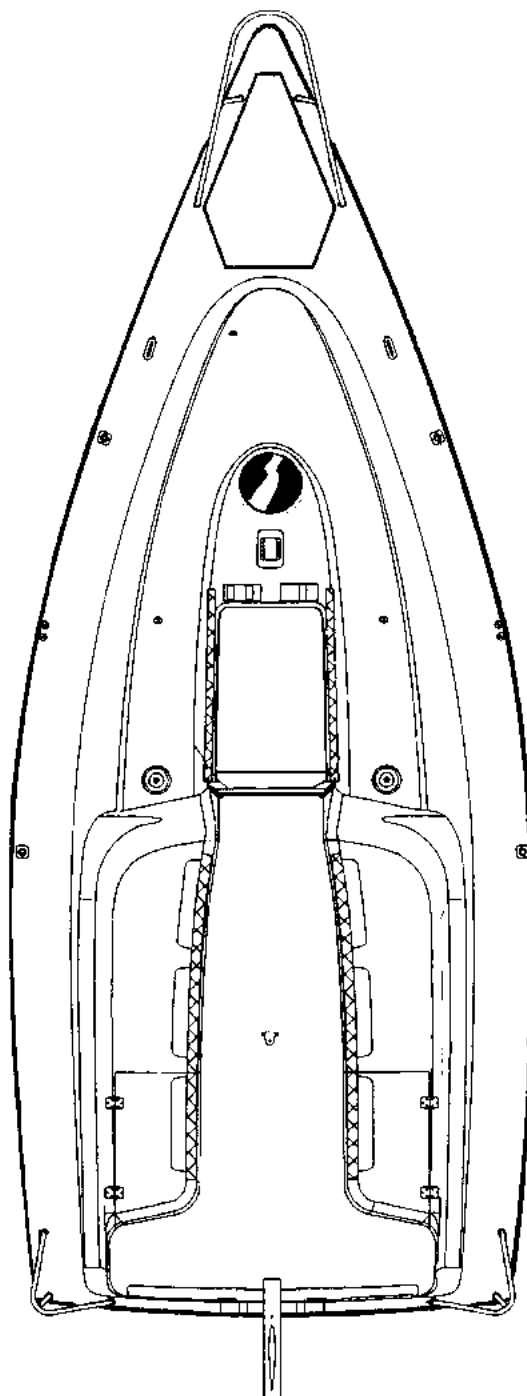
DECK

5.3, 5.4, 5.5 iso 10240



PLAN DE PONT
DECK LAYOUT

5.3.1 iso 10240



NAVIGATION

DANGER

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



AMARRAGE

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

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

DANGER

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



Après l'amarrage:

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

SAILING

DANGER

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



MOORING

RECOMMENDATIONS/MAINTENANCE

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

- *Always manoeuver the boat with the engine.*
- *Handle the boat consistent with the current and wind,*
- *Protect the boat with suitably-sized fenders,*
- *Always keep the ropes unfouled and home,*
- *Handle the boat at slow speed,*

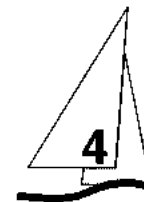
DANGER

Never try to stop the boat with your foot, your hand or a boat-hook.



When taut:

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



MOUILLAGE

Le système de mouillage avant a été conçu pour une ancre de type CQR, BRITANY, ou BRUCE de 10 kg avec de la chaîne à maillons \varnothing 8 mm et câblot \varnothing 14 mm. Il faut mouiller en règle générale au minimum 3 fois la profondeur d'eau.

PRECAUTION

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

MOUILLAGE ARRIERE

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

ENTRETIEN DU PONT

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

Nettoyer votre bateau à terre de préférence.

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

ACCASTILLAGE

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

ANCHORING

The forward anchoring system was designed for CQR, BRITANY or BRUCE type, 10 kg anchors with 8 mm dia. chain links and 14 mm dia. cable. As a general rule, the chain should be paid out over at least three times the depth of water.

PRECAUTION

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

STERN ANCHORING

- *Stern anchoring should be performed with the engine stopped.*
- *Secure the required length of the cable on the mooring cleat,*
- *Pay out slowly to avoid damaging the propeller or rudder blade.*

DECK MAINTENANCE

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

Try to wash your boat on shore.

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

EQUIPMENT

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



BOISERIES EXTERIEURES EN TECK

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

PLEXIGLAS

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

LES WINCHS: RECOMMANDATIONS & ENTRETIEN

Eviter le surpattage lors de la manipulation des winchs. Ne pas laisser les cordages libres sur les winchs mais les assurer sur des taquets.

Régler les winchs à la réception du bateau et les rincer régulièrement; Ils doivent tourner librement, une révision est nécessaire lorsqu'un léger blocage se fait sentir.

L'entretien complet des winchs doit être effectué régulièrement, avant la saison de navigation et deux ou trois fois au cours de celle-ci:

- Démontez les tambours pour les nettoyer et les graisser avec un film de graisse blanche ou du Téflon afin de réduire la friction et de combattre la corrosion. Ce type de graisse présente l'avantage d'être propre, non toxique et biodégradable.

AVERTISSEMENT

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

OUTSIDE TEAK WOOD

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

PLEXIGLASS

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

WINCHES: RECOMMENDATIONS & MAINTENANCE

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

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

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

WARNING

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



ENROULEURS

Il convient d'envoyer le génois avant l'appareillage, en profitant d'un moment sans vent. Fixer le point de drisse et la drisse sur le curseur-émerillon, le point d'amure sur le tambour et les écoutes; Hisser en engageant la ralingue dans l'engoujure; Raidir suffisamment la drisse mais en étarquant moins fortement que si la voile était sur un étai normal. Rouler la voile en tirant sur la bosse depuis le cockpit.

Dans tous les cas d'enroulage ou de déroulage des voiles d'avant, si vous sentez un point dur, ne jamais forcer: vérifier qu'une drisse ne s'est pas prise dans l'enrouleur.

ENTRETIEN

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

GOUVERNAIL

Le safran du Sun 2000 est relevable pour faciliter l'échouage.
Pour les opérations de montage et démontage du safran, voir page 56.

FURLERS

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

Before sailing, hoist the genoa in a lull.

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

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

MAINTENANCE

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

STEERING GEAR

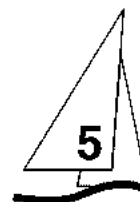
Sun 2000 is fitted with a removable rudder to facilitate beaching.

For the operations to assemble and disassemble the rudder, please refer to page 56.

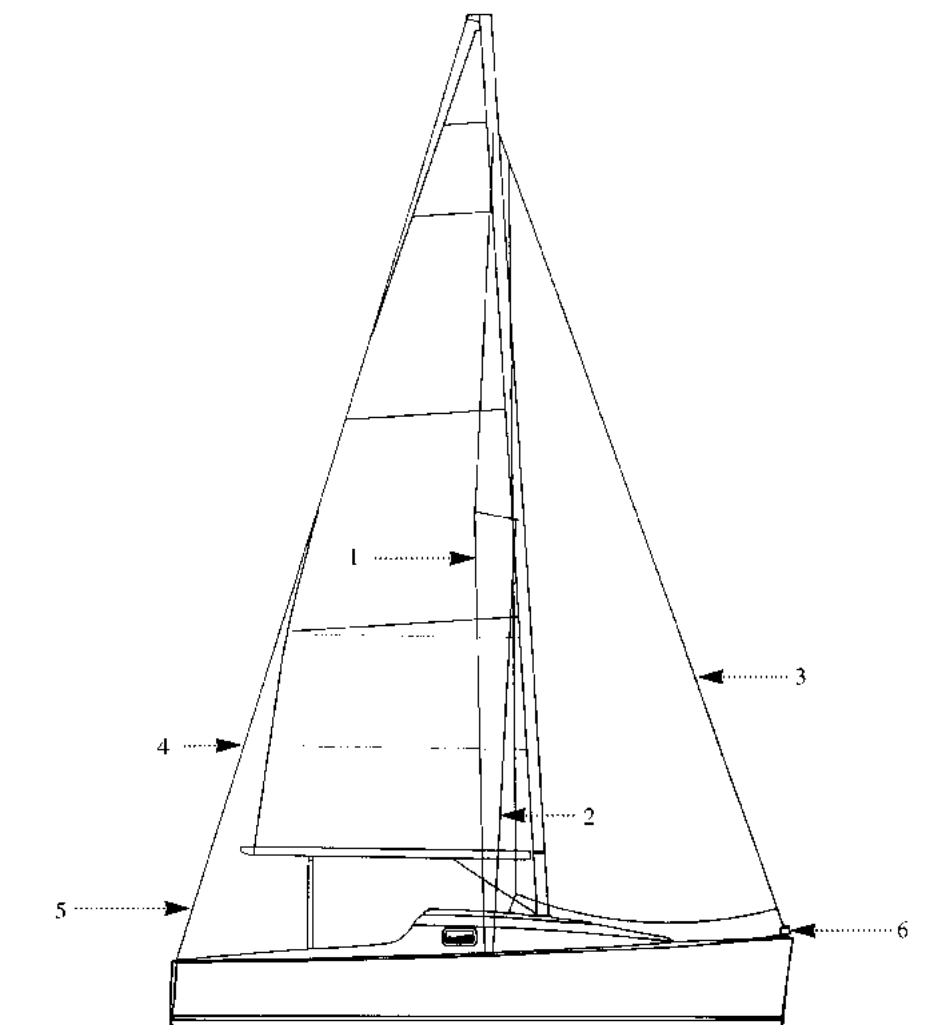
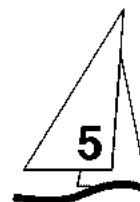
GRÉEMENT ET VOILURE

RIG AND SAILS

5.3, 5.4, 5.5 iso 10240

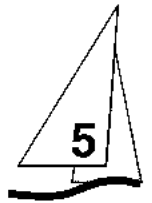


GRÉEMENT DORMANT
STANDING RIGGING

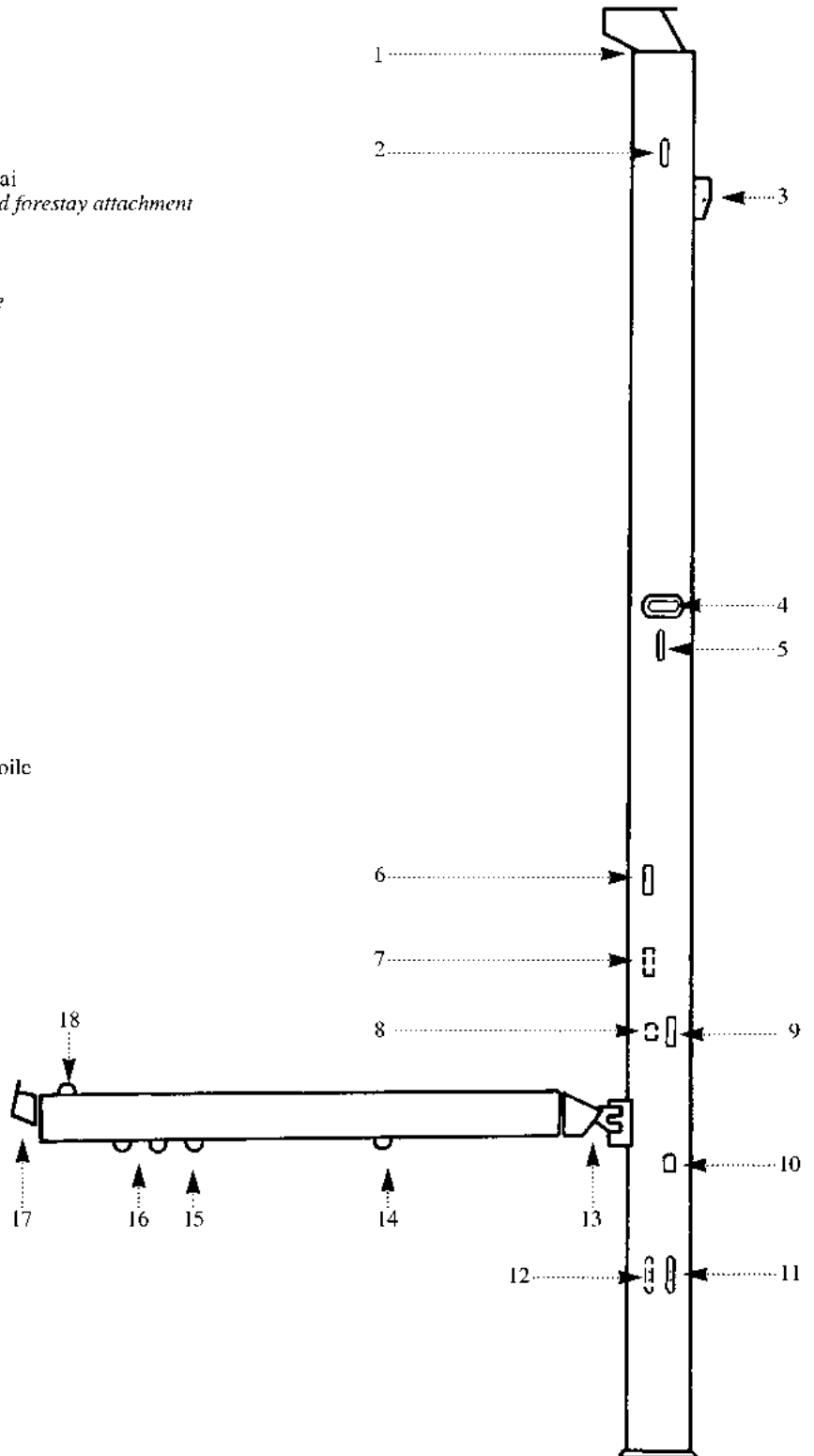


	Designation <i>Designation</i>	Nbr	Type	Taille (mm) <i>Size</i>	Long. (m) <i>Length</i>
1	Galhauban <i>Upper shroud</i>	2	monotoron <i>1x19 wire</i>	4	8,275
2	Bas-hauban Arr. <i>Aft lower shroud</i>	2	monotoron <i>1x19 wire</i>	4	4,29
3	Etai <i>Forestay</i>	1	monotoron <i>1x19 wire</i>	5	8.18
4	Pataras <i>Backstay</i>	1	monotoron <i>1x19 wire</i>	3	8.18
5	Patte d'oie <i>Bridle</i>	1	monotoron <i>1x19 wire</i>	3	3,025
6	Anneau de bout dehors <i>Boomsprit ring</i>	1	inox <i>stainless steel</i>		0,142

NOMENCLATURE MAT
MAST LAYOUT

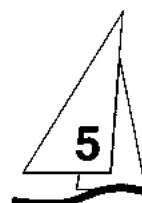


- 1- Ancrage pataras
Backstay attachment
- 2- Capelage galhauban
Capshroud chainplate
- 3- Ferrure spi et ancrage étai
Spinnaker chainplate and forestay attachment
- 4- Ancrage barre de flèche
Spreader attachment
- 5- Capelage bas hauban
Lower shroud chainplate
- 6- Chicane drisse de spi
Spinnaker halyard exit
- 7- Chicane drisse grand-voile
Main halyard exit
- 8- Bloqueur drisse de GV
Main halyard jammer
- 9- Chicane drisse de génois
Genoa halyard exit
- 10- Bloqueur drisse de génois
Genoa halyard jammer
- 11- Taquet drisse de génois
Genoa halyard cleat
- 12- Taquet de drisse de GV
Main halyard cleat
- 13- Vit de mulet
Gooseneck
- 14- Pontet de hale-bas
Vang eye
- 15- Pontet d'écoute de grand-voile
Main sheet eye
- 16- Pontets de prise de ris
Reef eyes
- 17- Ferrure de bôme
Boom fitting
- 18- Pontet de bordure
Foot-band eye



GRÉEMENT DORMANT

Le Sun 2000 est gréé en sloop.



REGLAGE

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

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

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

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

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

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

STANDING RIGGING

Sun 2000 is a sloop version.

TRIMMING

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

Therefore, it needs compensation adjustment along side: a first bending of the mast in longitudinal is required : the middle of the mast bended forward and the head afterward. The bend must be the half of the mast section.

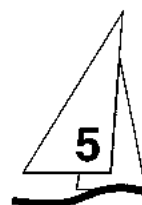
Procced as followsto get this result:

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

Fasten with pins all the bottlescrews and keep this trimming during all the sailing season.

Ease the backstay during the wintering.

ENTRETIEN



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

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

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

AVERTISSEMENT

Ne pas monter en tête de mât, risque de chavirage.

MAINTENANCE

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

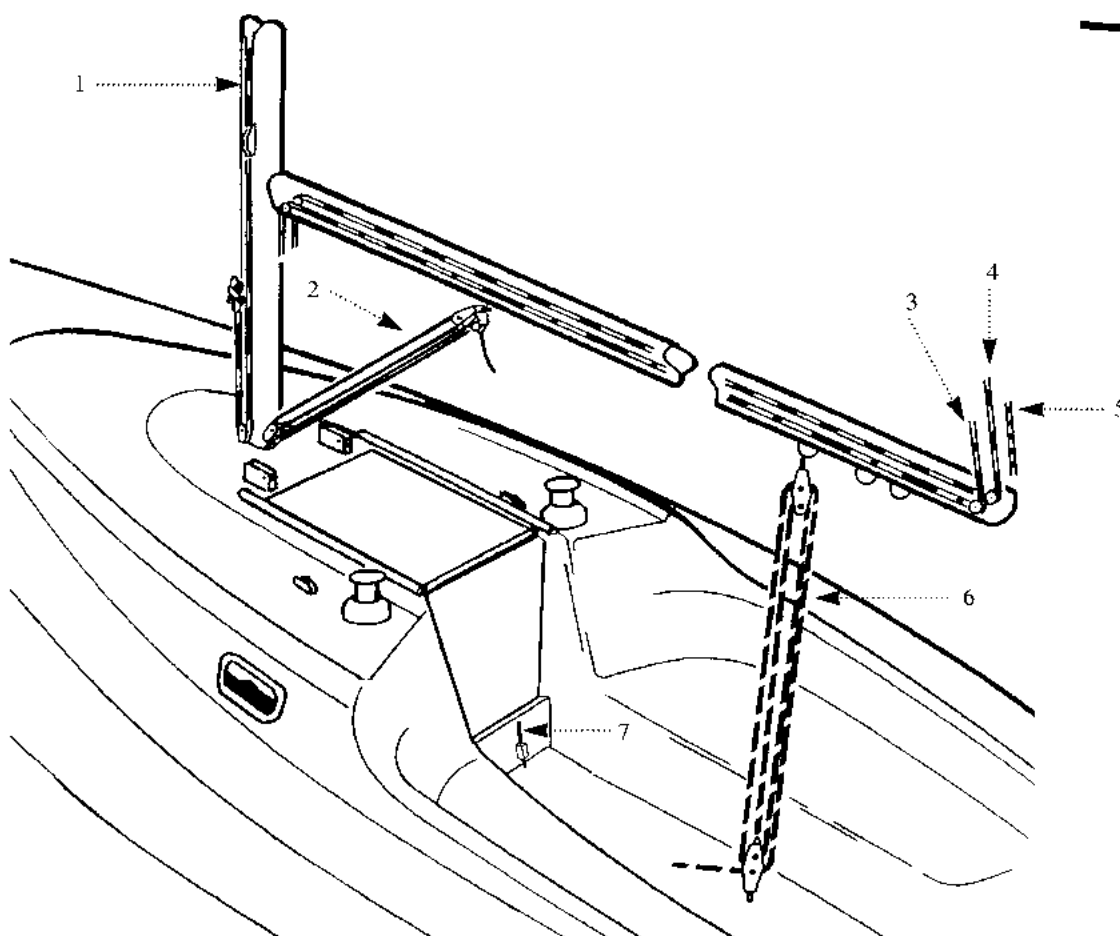
- *Check regularly the rigging for tensioning and the lock-nuts or pins for safetying. The first inspection shall be performed after a few days at sea in various weathers.*
- *Secure, lubricate and check the bottlescrews for tensioning: if the rigging should be loose, the chain plate friction may generate wear.*
- *Never lubricate bottlescrews with silicon grease: use tallow, graphite grease or other,*
- *Change all shrouds or stays exhibiting kinks, severed wires or other defects.*
- *Regularly check the chain plates and stays for condition.*

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

WARNING

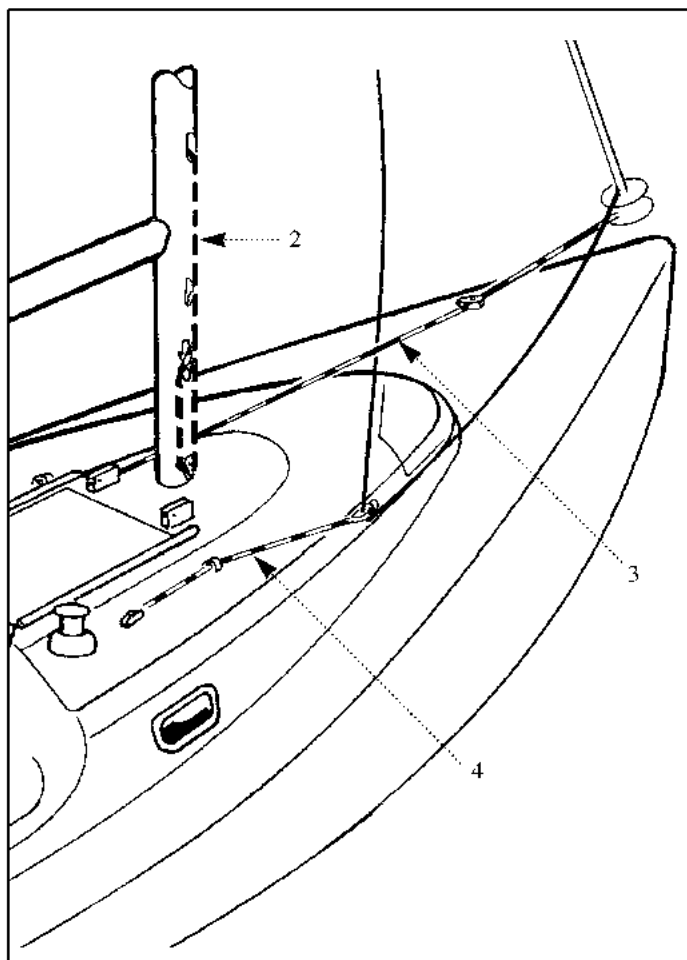
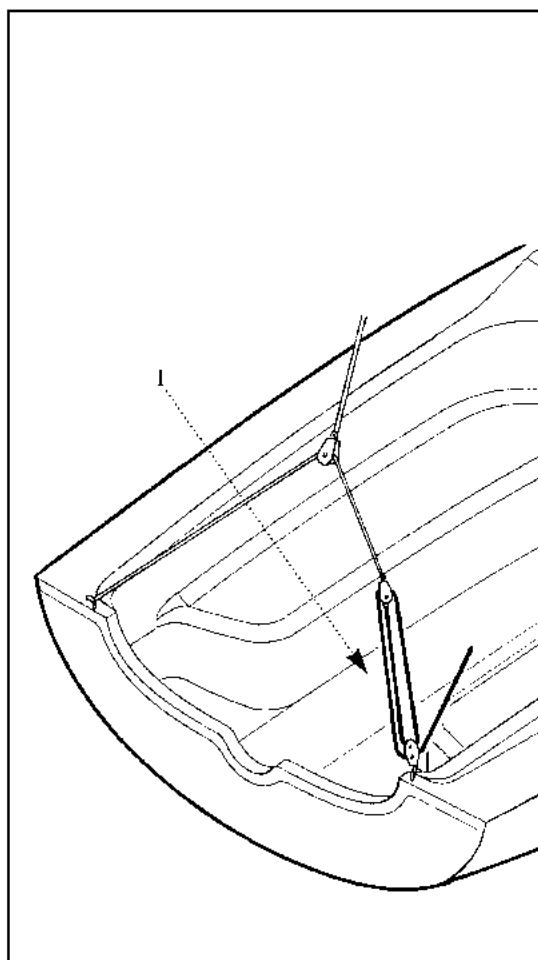
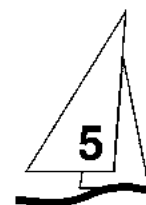
Do not mount the mast head, there is a danger of capsizing.

GREEMENT COURANT - GV
RUNNING RIGGING - MAIN SAIL



	Designation des bouts <i>Rope designation</i>	Nb	Type	Couleur <i>Color</i>	Ø <i>mm</i>	Long <i>Length</i>
1	Drisse de GV <i>Main halyard</i>	1	FO <i>FO</i>	Blanc/rouge <i>White/red</i>	8	21 m
2	Hale bas de bôme <i>Kicking strap</i>	1	FO <i>FO</i>	Blc/rouge/noir <i>Wh/red/black</i>	8	5 m
3	Prise de ris 1 <i>Main reef 1</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Blc/vert <i>White/green</i>	6	9 m
4	Prise de ris 2 <i>Main reef 2</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Blc/jaune <i>White/yellow</i>	6	12 m
5	Bordure de grand-voile <i>Main foot-band</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Blanc/rouge <i>White/red</i>	4	1 m
6	Ecoute de grand-voile <i>Main sheet</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Blc/rouge/violet <i>Wh/red/violet</i>	8	15 m
7	Réglage de dérive <i>Centreboard adjusting line</i>	1	Tresse <i>Braid</i>	Blc/bleu <i>Wh/blue</i>	8	3 m
FO: Tresse de drisse. <i>FO: Halyard braid</i>						

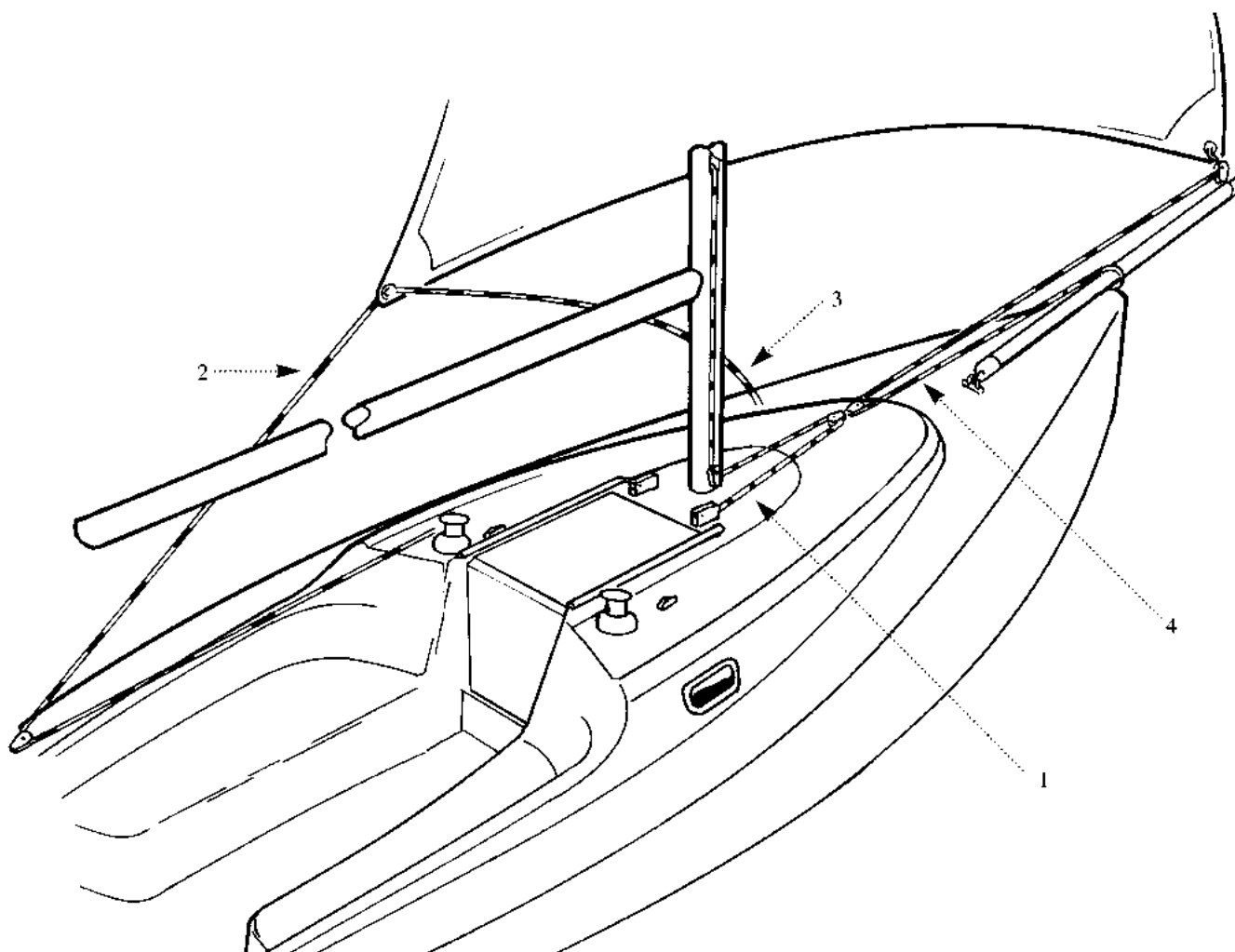
GREEMENT COURANT - GENOIS + PATARAS
RUNNING RIGGING - GENOA + BACKSTAY



	Designation des bouts <i>Rope designation</i>	Nb	Type	Couleur <i>Color</i>	Ø <i>mm</i>	Long <i>Length</i>
1	Palan de réglage du pataras <i>Tackle / backstay adjustment</i>	1	FO <i>FO</i>	Blanc/rouge <i>White/red</i>	6	3 m
2	Drisse de génois <i>Genoa halyard</i>	1	FO <i>FO</i>	Blanc/Bleu <i>White/Blue</i>	8	19 m
3	Bosse d'enrouleur <i>Genoa furling sheet</i>	1	Tresse <i>braid</i>	Blc/Bleu/Jaune <i>Wh/blue/Yellow</i>	8	8 m
4	Ecoute de génois <i>Genoa sheet</i>	2	Tresse <i>braid</i>	Blanc/Bleu <i>White/Blue</i>	10	7 m
FO: Tresse de drisse. <i>FO: Halyard braid</i>						

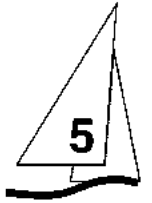


GREEMENT COURANT - SPI (option)
RUNNING RIGGING - SPINNAKER (optional extra)



	Designation des bouts <i>Rope designation</i>	Nb	Type	Couleur <i>Color</i>	Ø <i>mm</i>	Long <i>Length</i>
1	Drisse de spi <i>Spinnaker halyard</i>	1	FO <i>FO</i>	Blanc/Vert <i>White/Green</i>	8	24 m
2	Bras de spi <i>Spinnaker guy</i>	1	FO Kevlar <i>FO Kevlar</i>	Blanc/Rouge <i>White/Red</i>	8	16 m
3	Ecoute de spi <i>Spinnaker sheet</i>	1	FO Kevlar <i>FO Kevlar</i>	Blanc/Vert <i>White/Green</i>	8	16 m
4	Point d'amure bout dehors <i>Clew on bow sprit</i>	1	Tresse <i>braid</i>	Blc/Violet/Vert <i>Wh/Violet/Gr</i>	6	7 m
FO: Tresse de drisse. <i>FO: Halyard braid</i>						

GREEMENT COURANT

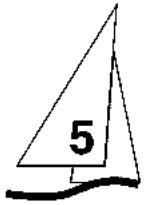


- Graisser les réas avec du silicone; Changer tout réa déformé ou ébréché. Vérifier une fois par an les axes des réas placés en tête de mât.
- Vérifier régulièrement l'état des mâchoires des coinçeurs.
- Surveiller l'usure et l'état général des drisses.
- Nettoyer régulièrement les poulies (graisse usagée, trace de corrosion) et passer un peu de lubrifiant sur les axes.
- Eviter les empannages intempestifs qui usent prématurément les écoute et les points d'ancrage.

RUNNING RIGGING

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

VOILES



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

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

NETTOYAGE ET ENTRETIEN

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

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

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



SAILS

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

- *Set the sails properly at sea in order to achieve the optimum adaptation to the forces to be taken and reduce harmful stresses on the fabrics.*
- *Avoid wear and tears by means of chafing pieces on pointed accessories (spreaders, stanchions, etc.),*
- *Between two trips at sea, don't forget to slack off the halyards on sails on furler and main sail foot,*
- *Obtain a sail-maker's kit and instructions to find out how to perform emergency repairs pending assistance by a sail-maker.*

CLEANING AND MAINTENANCE

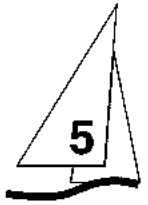
Rinse the sails with fresh water from time to time and dry as soon as possible (mould fungus is there to stay).

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

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

STOCKAGE / PLIAGE

Eviter de stocker une voile mouillée, elle moisirait.
Plier la voile en accordéon parallèlement à la bordure, puis la rouler aux dimensions du sac.

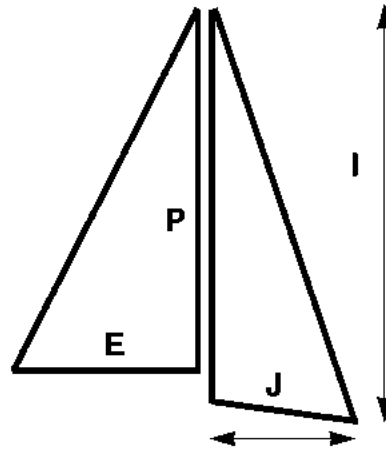


PROTECTION

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

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

I = 8,20 m
J = 2,38 m
P = 8,25 m
E = 2,80 m



SAILS STOWAGE/FOLDING

*Avoid storing wet sails to obviate fungus.
Fold the sail parallel with the foot, then roll it up to the bag dimensions,*

PROTECTION

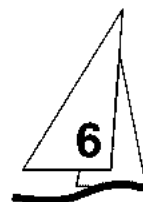
UV rays are harmful to polyester and nylon. Where the sails remain on the mast, even for 24 hours, they must be protected by a cover or special fabric on rolled-up leeches and feet.

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

EMMÉNAGEMENTS

ACCOMODATIONS

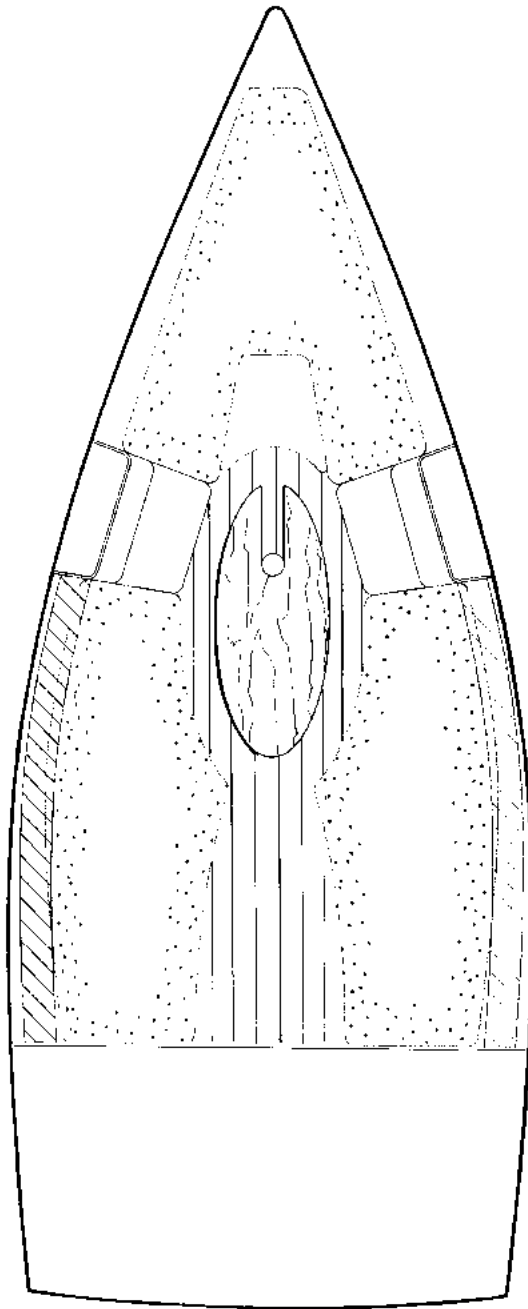
5.3, 5.4, 5.5 iso 10240

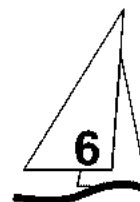


EMMÉNAGEMENTS
ACCOMODATIONS



5.3.1 iso 10240





LES EMMENAGEMENTS

ENTRETIEN

RECOMMANDATIONS:

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

INTERIEUR:

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

VERNIS INTERIEUR:

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

TISSUS:

PRECAUTION

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

MAINTENANCE

RECOMMENDATIONS:

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

INSIDE:

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

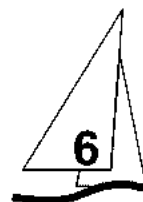
INSIDE VARNISH:

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

FABRICS

PRECAUTION

Mark up each cover and foam cushion on dismantling.



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

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

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

PRECAUTION

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

- Détachage

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

Tamponner à l'aide d'un chiffon propre.

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

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

Passer l'aspirateur lorsque le tissu est sec.

- Coated or PVC fabrics:

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

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

PRECAUTION

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

- Stains:

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

Dab with clean rags,

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

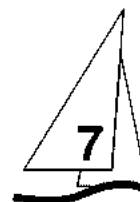
Rub with a clean and dry rag, then brush the fabrics against the pattern,

Clean with a vacuum cleaner when dry.

PLOMBERIE (version Confort)

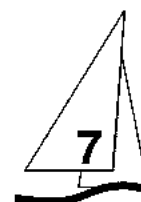
PLUMBING (Confort version)

5.3, 5.5; 5.6 iso 10240

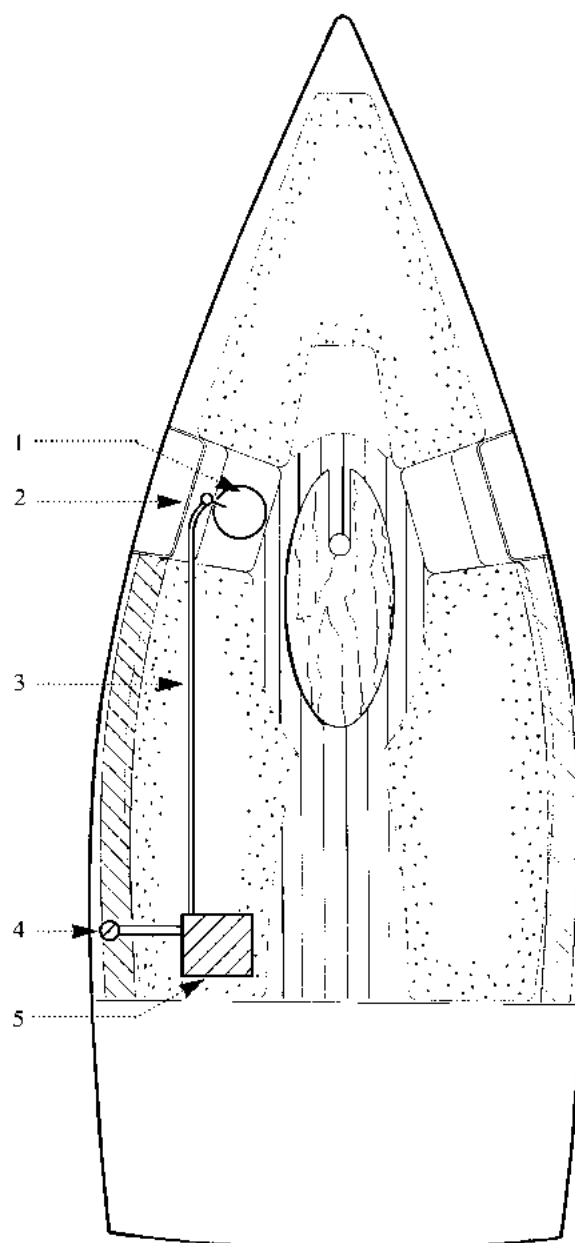


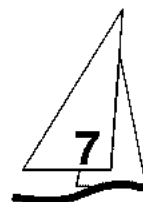
EAU DOUCE (version Confort)
FRESH WATER (Confort version)

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



- 1- Lavabo
Washbasin
- 2- Robinet d'eau à pompe
Water tap with pump
- 3- Tuyau eau froide
Cold water pipe
- 4- Nable et tuyau de remplissage
Deck filler and filling pipe
- 5- Réservoir
Water tank





REPLISSAGE DU RESERVOIR D'EAU (version Confort)

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

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

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

RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN:

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

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

Pour l'hivernage, consulter le chapitre 11.

WATER TANK FILLING (Confort version)

During filling, avoid handling contaminants near the filling plugs. Open and close the filling plug with the special spanner.

Check the filler plug seals for condition during filling.

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

RECOMMENDATION / MAINTENANCE:

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

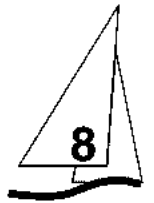
Purify the tank and pipes with acetic acid or white vinegar if the boat is to stay unmanned for a long period.

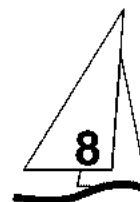
Refer to chapter 11 for winter precautions.

ÉLECTRICITÉ (version Confort)

WIRING (Confort version)

5.3, 5.4, 5.5; 5.6 iso 10240





BATTERIE (version Confort)

Le circuit électrique est alimenté par une batterie d'une capacité de 70 A/h (12V.) Elle est située derrière la couchette arrière tribord.

PRECAUTION

Lorsque le bateau est inoccupé, il convient de débrancher la batterie en dévissant la borne négative.

Sa charge s'effectue au moyen d'un chargeur de quai.

Il est indispensable pour assurer une durée de vie correcte à la batterie, de la maintenir en état de charge suffisante: ne jamais la décharger au-delà de 70% de la capacité nominale.

RECOMMANDATIONS / ENTRETIEN:

- Maintenir la batterie propre et sèche pour éviter les risques d'usure prématurée.
- Vérifier périodiquement le niveau de l'électrolyte et rajouter de l'eau distillée si nécessaire.
- Faire contrôler le degré d'acidité de la batterie après une période de non utilisation importante.
- Serrer et entretenir les cosses sur bornes en les graissant régulièrement avec de la vaseline.

BATTERY (Confort version)

The electrical system is energized by one 70 A/h (12V) battery, located behind the aft starboard berth.

PRECAUTION

If the boat is unattended, unscrew the negative pole to switch off the battery.

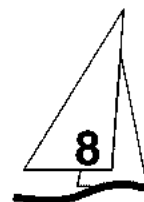
A battery charger is used to charge the battery.

The battery should be always charged sufficiently, never drained beyond 70% of the rating, to ensure a satisfactory service life.

RECOMMENDATION/MAINTENANCE:

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

ELECTRONIQUE



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

Pour tous ces travaux électriques nous vous conseillons de faire appel à un spécialiste ou aux techniciens de notre réseau.

AVERTISSEMENT

Ne jamais travailler sur une installation électrique sous tension

PRECAUTION

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

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

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

ELECTRONIC

Never install electronic instruments or repeaters less than 1.50m away from the radio loudspeakers, if installed on your boat.

Ask for a specialist assistance or call our customer support network for all electrical work.

WARNING

Never work on a live electrical fitting.

PRECAUTION

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

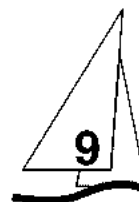
Never change or alter the amperage of the overcurrent safety devices.

Never install or replace the electrical appliances or equipments by components exceeding the circuit amperage. (Watt for bulbs)

MOTEUR HORS-BORD

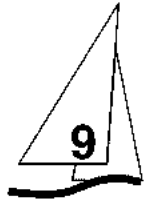
OUTBOARD ENGINE

5.3, 5.4, 5.5; 5.6 iso 10240



MOTEUR HORS-BORD

Il est conseillé d'installer un moteur hors-bord d'une puissance de 6 CV avec un arbre long.



PRECAUTION

L'essence devra être stockée dans une nourrice à l'extérieur de l'habitacle pour éviter les risques d'incendie

RECOMMANDATIONS/ENTRETIEN:

Se reporter à la notice du constructeur.

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.

OUTBOARD ENGINE

The Sun 2000 can be fitted with a 6 HP outboard engine, with a long shaft.

PRECAUTION

The gasoline tank must be stored outside of the binnacle to avoid fire risks

RECOMMENDATIONS / MAINTENANCE:

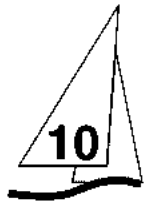
Refer to the brochure supplied with the book.

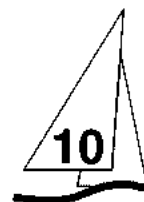
*You **MUST** read **CAREFULLY** the brochure which includes detailed hints about the engine operation and how to run it properly.*

MISE À L'EAU

LAUNCHING

5.2, 5.3, 5.4 iso 10240





RECOMMANDATIONS DE MISE A L'EAU

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

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

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

AVANT LA MISE A L'EAU:

- Montage de la ferrure de safran (voir page 56).
- Prévoir éventuellement la mise en place des pieds de sondeur et de speedo mètre si votre bateau doit être équipé de ces appareils.
- Il est indispensable d'étancher à l'aide de pâte tous les accessoires optionnels.
- Rentrer le speedomètre dans son logement (risque de détérioration par les sangles de levage).

LAUNCHING HINTS

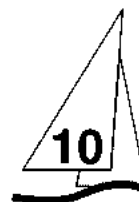
A lot of skill and care is required to launch your Jeanneau boat for the first time, since the satisfactory operation of all equipment will depend on the quality of many launching steps.

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

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

BEFORE LAUNCHING:

- Rudder brace assembly (refer to page 56).
- If the boat is fitted with a lock and speedometer, install the relevant fittings.
- All optional accessories must be sealed off with paste.
- Retract the speedometer in its housing (this can be damaged by the handling belt)

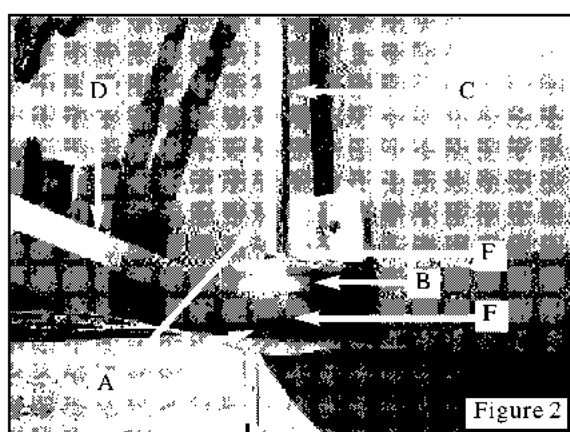
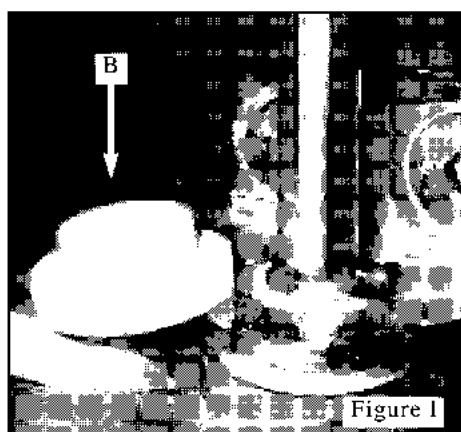


MÉTHODE D'ASSEMBLAGE DU GOUVERNAIL

- Faire l'inventaire des pièces fournies, qui doit correspondre au tableau ci-dessous.

Désignation	Quantité	Référence
Fourreau de safran	1	D
Axe inox de safran	1	C
Coussinet de safran	2	B
Rondelles Nylon	6	F
Tube inox entretoise	1	E
Goupille fendue inox	3	A

- Mettre en place la goupille la plus basse sur l'axe de safran, sans la plier (ref. A).
- Enfiler une rondelle nylon sur l'axe (ref. F); elle repose sur la goupille.
- Poser les coussinets (ref. B) sur les femelots, celui du bas tête en bas, en le maintenant en position si nécessaire (figure 1).
- Enfiler l'axe (ref. C) dans le perçage bas du fourreau (ref. D), puis dans le coussinet bas, en maintenant le fourreau dans sa position approximative (figure 2). Enfiler une deuxième rondelle nylon (ref. F).

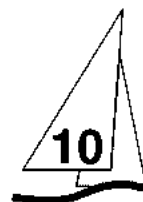


METHOD TO ASSEMBLE THE RUDDER SYSTEM

- Make the inventory of the parts that are provided and that must correspond to the table below.

Designation	Quantity	Reference
Rudder sleeve	1	D
Stain. steel rudder axle	1	C
Rudder bearing	2	B
Nylon washers	6	F
Stain. st. tube/cross bar	1	E
Stain. steel split pin	3	A

- Install the lowest pin on the axle of the rudder and don't fold the pin (ref. A).
- Slip a nylon washer onto the axle (ref. F); it is lying on the pin.
- Put the bearings (ref. B) on the gudgeons, the lower bearing head upside down, and keep it in position if necessary (figure 1).
- Slip the axle (ref. C) into the lower boring of the sleeve (ref. D) then into the lower bearing, and keep the sleeve in its approximate position (figure 2). Slip a second nylon washer (ref. F).



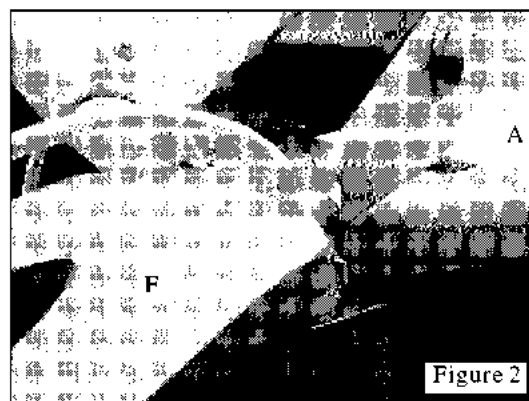
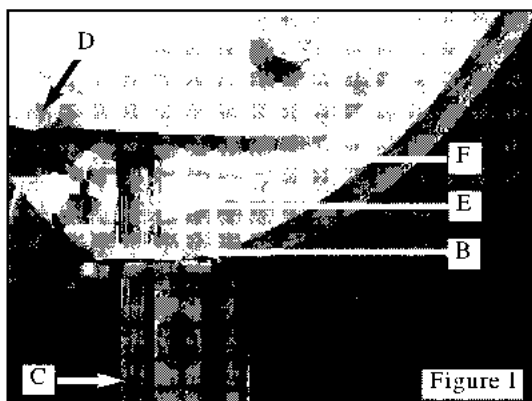
- Enfiler l'axe dans le coussinet haut (ref. B), puis dans l'entretoise inox (ref. E). Positionner une rondelle Nylon (ref. F) et enfin enfiler l'axe dans le perçage haut du fourreau (ref. D) (Figure 1).
- Enfiler la deuxième goupille basse (ref. A) pour maintenir l'ensemble en position, sans la plier (Figure 2).
- Enfiler une rondelle Nylon (ref. F) sur le haut de l'axe (Figure 2).
- Ajuster la position du fourreau avec les rondelles restantes en fonction de l'épaisseur nécessaire pour atteindre le bas du dernier perçage (Figure 2).
- Positionner la dernière goupille (Fig. 2, ref. A).
- Vérifier que le fourreau tourne bien, sans jeu, puis plier définitivement les 3 goupilles.

DEMONTAGE:

Procéder en effectuant les opérations inverses préconisées pour l'assemblage.

ATTENTION

Le montage du gouvernail ne doit jamais être effectué sur l'eau.
Un montage sur remorque ou sur ber vous donnera toute l'aisance nécessaire à l'opération sans risque de perte de pièces.



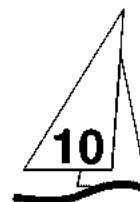
- Slip the axle into the upper bearing (ref. B) then into the stainless steel cross bar (ref. E).
- Position a nylon washer (ref. F) and then slip the axle into the upper boring of the sleeve (ref. D) (Figure 1).
- Slip the second lower pin (ref. A) to keep the whole in position, and don't fold it (Figure 2).
- Slip a nylon washer (ref. F) onto the top of the axle (Picture 2).
- Adjust the sleeve position with the bearings that are left according to the thickness that is necessary to reach the bottom of the last boring (Figure 2).
- Position the last pin (Figure 2, ref. A).
- Make sure that the sleeve turns properly, with no clearance, then fold the 3 pins permanently.

DISSASSEMBLY:

Proceed and do the operations advocated for the assembly in the reverse order.

TAKE CARE

The assembly of the rudder system shall never be carried out when on the water.
An assembly carried out on a trailer or a cradle will make the operation much easier and there will be no risk of losing parts.



GRUTAGE

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

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

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

AVERTISSEMENT

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

APRES LA MISE A L'EAU:

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

HOISTING

- *Install a rope forward and a rope aft and fenders as necessary.*
- *Before hoisting, ensure that the belts will not crush the locks, speedometers, etc.*
- *Hoist up gently and control the boat moves with the ropes.*

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

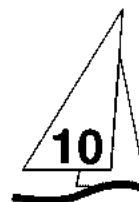
The crane hook shall be fitted with a gantry or spreader with two belts. Under no circumstances shall the belts be hooked directly on the hook as this would result in excessive compressive stresses on the hull.

WARNING

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

AFTER LAUNCHING:

- *Check the speedometer and lock fittings for tightness, as the case may be.*



MATAGE

Une personne seule peut mâter le bateau grâce à un équipement spécial (option).

AU COURS DU MATAGE:

- Démontez le safran (Attention à bien repérer l'ordre pour le remontage des pièces).
- Mettre le support de mât dans les fémelots et le sécuriser avec la goupille (Fig. 1, rep. 1).
- Fixer la barre de mâtage (Fig. 2, rep. A) sur le trou avant tribord de l'embase de mât (Fig. 2, rep. 1) avec le petit boulon.
- Mettre en place le gréement dormant sur le mât.
- Retirer le capot d'entrée.
- Positionner le mât sur le support et le fixer avec son axe sur l'embase de mât (Fig. 2, rep. 2).
- Fixer les galhaubans sur les cadènes arrières en passant à l'extérieur des filières, et le pataras sur ses cadènes; ne pas fixer les bas-haubans dans un premier temps (Fig. 2, rep. 3).
- Installer les câbles de mâtage sur les cadènes de bas haubans, le balcon, la barre de mâtage et le mât; le câble venant du mât doit être pris sur l'écrou à oeil qui enserre les deux autres câbles (Fig. 2, rep. 4).

ATTENTION

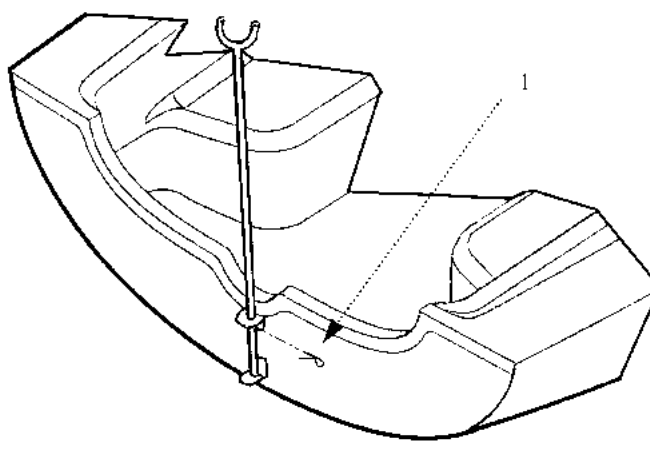
Les câbles de mâtage (Fig. 2, rep. 9) ne sont pas réversibles;
l'oeil le plus gros doit être monté du côté barre de mâtage.

Figure 2 page 58



Figure 2 page 58

Fig. 1



MAST INSTALLATION

The mast can be stepped by a person on their own thanks to a special fitting (optional extra).

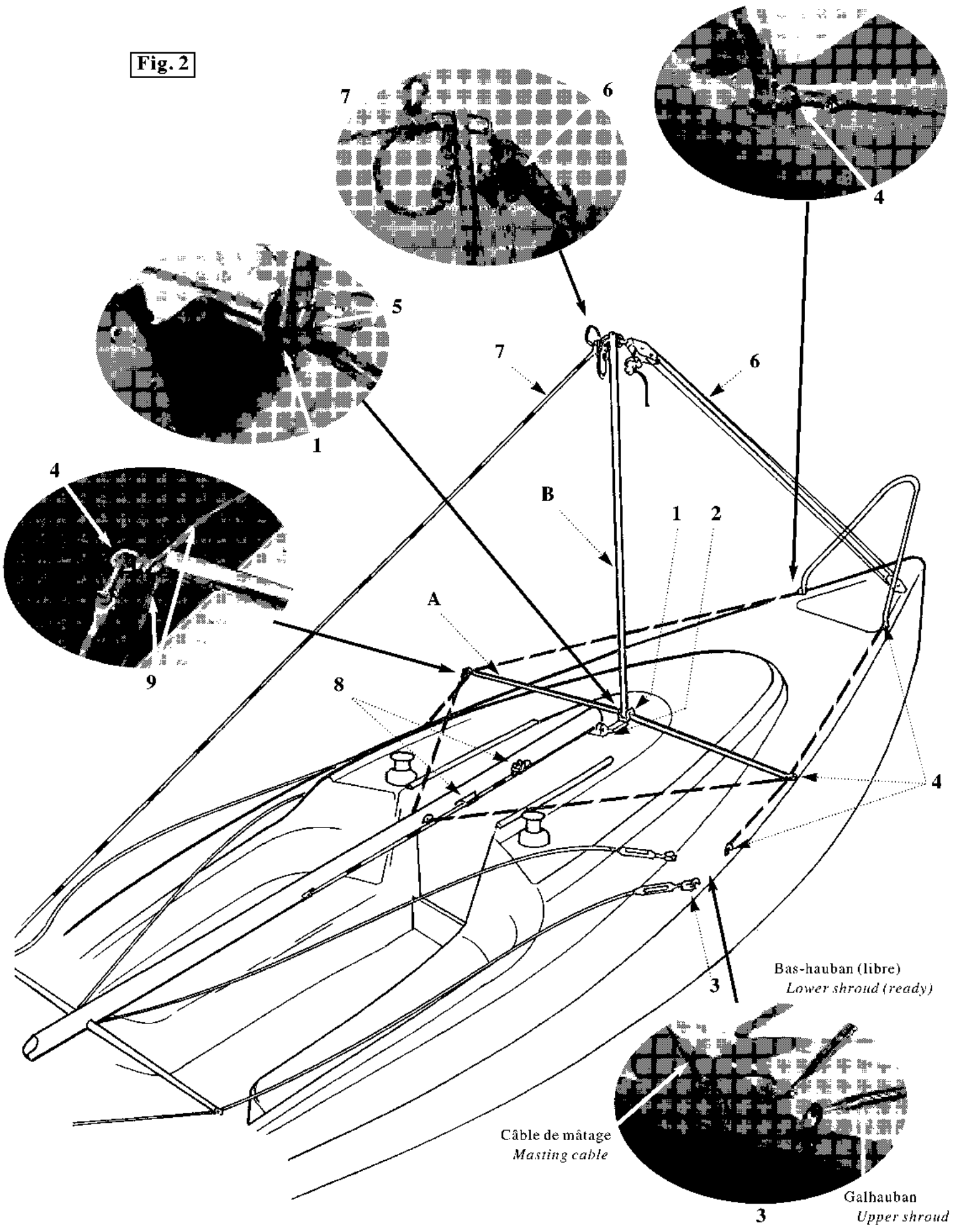
DURING MAST INSTALLATION:

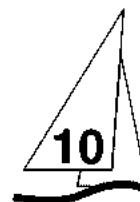
- Take off the rudder (be careful with the order for the re-assembly of the parts).
- Set the mast bracket into the gudgeons and secure it with the pin (fig. 1, rep. 1).
- Fasten the masting bar (fig 2, rep A) to the Starboard front hole of the mast step (Fig 2, rep 1) with the little bolt.
- Install the standing rigging on the mast.
- Remove the entrance hatch.
- Position the mast on the bracket and fasten it with its axle to the mast step (fig 2, rep 2)
- Fasten the upper shrouds onto the aft chainplates, letting them go outside the lifelines, and fasten the backstay onto its chainplates; do not fasten the lower shrouds at first (Fig 2, rep 3)
- Install the masting cables on the lower shroud chainplates, the pulpit, the masting bar and the mast; the cable from the mast shall be taken on the ring bolt that encircles tightly the other two cables (Fig 2, rep 4)

CAUTION

The masting cables (Fig 2, rep. 9) are not reversible ;
The largest eye shall be installed on the following side : the side of the masting bar.

Fig. 2





- Mettre en place le levier de mâtage (Fig. 2, rep.B) sur la barre de mâtage avec son boulon et ses rondelles plastiques (Fig. 2, rep.5).
- Installer le palan de grand voile entre la cadène de mouillage (dans la baille) et le levier de mâtage, avec le coinqueur du côté du levier de mâtage (Fig. 2, rep.6).
- Nouer la drisse de génois sur le levier de mâtage et crocheter le mousqueton de sécurité (Fig. 2, rep.7).
- Bloquer la drisse de génois dans le coinqueur du mât, puis la passer au taquet en sécurité avec le levier de mâtage vertical (Fig. 2, rep.8).
- Afin d'éviter que les bas haubans ne se décrochent du mât lors de la montée, il est conseillé de maintenir les crochets avec du scotch ou de la garcette.
- Hisser le mât avec le palan d'écoute de GV en maintenant le levier de mâtage transversalement à la main et en surveillant la tension des câbles de mâtage (ils ne doivent pas se tendre exagérément).

ATTENTION

Ne jamais se trouver sous la trajectoire du mât!

- Lorsque le mât est vertical, fixer l'étai sur la ferrure d'étrave (sans oublier l'anneau de bout-dehors, fig.1).
- Démontez les câbles de mâtage.
- Fixer les bas haubans sur leurs cadènes.
- Tendrez le gréement.
- Démontez le levier de mâtage, le support de mât et la barre de mâtage.
- Remonter le safran.

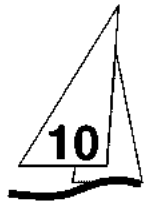


- Install the masting lever (Fig 2, rep B) on the masting bar with its nut and plastic washers (Fig 2, rep 5)
- Install the mainsail tackle between the mooring chainplate (in the anchor's locker) and the masting lever, with the cleat on the side of the masting lever (Fig 2, rep 6)
- Knot the genoa halyard on the masting lever and hook the safety snap hook (Fig 2, rep 7)
- Block the genoa halyard in the mast jam cleat then make it go through the cleat for safety purpose, the masting lever being vertical (Fig 2, rep 8)
- In order to avoid the lower shroud unhooking from the mast when lifted, we advise you to keep the hooks with sellotape or reefing line
- Hoist the mast with the main sheet tackle while keeping the masting lever transversely with your hand and keeping an eye on the tightening of the masting cables (They shall not become excessively taut)

CAUTION

Never be under the mast path !

- When the mast is vertical, fasten the forestay to the stem head fitting (do not forget the boom sprit ring, fig 1).
- Take off the masting cables.
- Fasten the lower shrouds to their chainplates.
- Tighten the rigging.
- Take off the masting lever, the mast bracket and the masting bar.
- Put the rudder back.



APRES LE MATAGE:

- Vérifier le blocage et la position des barres de flèche, elles doivent toujours se situer au-dessus de l'horizontale.
- Graisser tous les ridoirs (voir recommandation chapitre 5)
- Mettre le gréement sous tension (voir chapitre 5 pour le réglage).
- Vérifier méticuleusement que les axes de fixation des ridoirs sont bien bloqués et les protéger par du ruban adhésif.
- Remonter la bôme et repasser toutes les manoeuvres.
- Reprendre le réglage du mât après quelques sorties.

DEMATAGE:

Procéder en effectuant les opérations inverses préconisées pour le mâtage.

TRANSPORT:

Le support de mât (Fig. 1, rep. 1, page 58) peut également servir à soutenir le mât lors du transport du bateau.

PRECAUTION

Durant chaque transport, descendre la dérive afin qu'elle repose sur la remorque, cette opération permettant d'éliminer les efforts s'exerçant sur le mécanisme de relevage.

AFTER MAST INSTALLATION:

- Check the spreaders for security and position: they must always be above the horizontal,
- Lubricate all bottle screws (refer to "Hints", chapter 5),
- Make the shrouds fast (refer to chapter 5 for "Settings"),
- Carefully check that the turn buckles securing pins are locked and protected by adhesive tape,
- Re-install the boom and refit all ropes,
- Adjust the mast again after a few trips out to sea.

MAST DISMANTLING:

Proceed in reverse order.

TRANSPORTATION:

The mast bracket (Fig 1, rep 1, page 58) may also be used to support the mast when the boat is being transported.

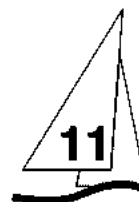
PRECAUTION

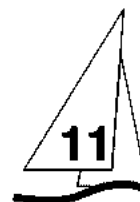
Each time you transport her, lower the centreboard so that it can be supported by the trailer. This makes it possible for the strains that are exerted on the winding up mechanism to be removed.

HIVERNAGE

5.3, 5.4, 5.5 iso 10240

LAYING UP AND WINTER PRECAUTIONS





La procédure d'hivernage se décompose en deux phases:

1- DESARMEMENT

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

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

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

2- PROTECTION ET ENTRETIEN

INTERIEUR:

- Vidanger toutes les canalisations d'eau douce (version Confort) et les rincer à l'eau vinaigrée (ne pas utiliser de produit à base de chlore) ou les protéger avec un antigel alimentaire.
- Rentrer les têtes de sondeur et de speedomètre, obturer au maximum les entrées d'air et installer dans le carré un déshydrateur d'atmosphère.
- Aérer longuement les coussins et les remettre dans le bateau, les disposer sur le côté afin de limiter les surfaces de contact.



There are two winter precautions procedures:

1- LAYING UP

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

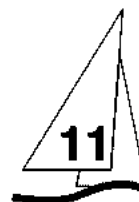
Mark up the safety equipment and check the expire dates; obtain immediate overhaul of the raft (Easter is the deadline after which it will be too late!).

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

2- PROTECTION AND MAINTENANCE

INSIDE:

- Drain all fresh water pipes (Confort version) and rinse with a solution of vinegar and water (don't use chlorine-based products) or protect the pipes with food-grade anti-freeze.*
- Retract the loch and speedometer heads, seal-off air inlets and install a dehydrator in the saloon,*
- Leave the cushions in the outside for a long time and re-install in the boat in upright position to limitate contact surfaces.*



EXTERIEUR:

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

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

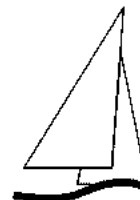
OUTSIDE:

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

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

NOTES PERSONNELLES

PERSONAL NOTES



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



CHANTIERS JEANNEAU - BP 529 - 85505 LES HERBIERS cedex - FRANCE

Tel: (33) 02 51 64 20 20 - Fax: (33) 02 51 67 37 65

Internet: [http://www.jeanneau.com\(fr\)](http://www.jeanneau.com(fr)).



Jeanneau préconise **IGOL**.

