

F E E L I N G

* * * * *

1 0 4 0

* * * *

NOM DU BATEAU :

N° D'IMMATRICULATION :

TITRE DE NAVIGATION DELIVRE LE :

N° D'ACTE DE FRANCISATION DELIVRE LE :

JAUGE :

INDICATIF RADIO :

CODE D'APPEL SELECTIF :

PORT D'ATTACHE :

NOM DU PROPRIETAIRE :

ADRESSE :

ASSURANCE :

F E E L I N G

* * * * *

1 0 4 0

* * * *

Vous nous avez honorés de votre confiance et nous vous en remercions vivement.
Vous êtes donc propriétaire et utilisateur d'un bateau signé KIRIE et qui donc vous apportera toutes les satisfactions et les joies que vous en attendez.

En effet, KIRIE construit des bateaux depuis 1912 et à l'époque, la construction navale de plaisance s'adressait à une clientèle d'amateurs éclairés et exigeants : il fallait construire beau et bien pour se faire un nom.
Ce que fait KIRIE.

Et depuis plus de 70 ans, le chantier construit des bateaux avec les mêmes soins.
Si la fibre de verre a supplanté le bois dans la construction des coques, c'est toujours avec autant de maîtrise et de raffinements techniques que le matériau est mis en oeuvre, et c'est la même maîtrise et le même soin qui président à la construction des aménagements et aux finitions de nos bateaux.

En concevant et construisant votre FEELING, le but - traditionnel - du chantier a été de créer un voilier solide et rapide, sécurisant et facile à mener, esthétique et accueillant.
Cet objectif est atteint.

Toutefois, la qualité de conception et de construction ne sont pas les seules conditions à la quiétude et à la sécurité.
Même la haute qualité KIRIE demande un minimum d'intérêt et d'entretien.

En lisant attentivement ce livret et en vous conformant aux recommandations que nous vous indiquons, vous pourrez profiter pleinement des grandes joies que votre FEELING 1040 est prêt à vous faire vivre.

FEELING ... Quel nom beau et juste pour un voilier
KIRIE !

Cette perception, à la fois réfléchie et instinctive
est toute à l'image de votre nouvelle acquisition.

Votre FEELING 1040 est né pour naviguer vite et
loin, en harmonie avec ses éléments la mer et le
vent et pour vous faire partager cette harmonie.

Le chantier KIRIE a voulu un voilier permettant
l'accès à la navigation en première catégorie et
dont le volume soit suffisant pour proposer le con-
fort indispensable à une telle navigation.

C'est le bureau d'architecture navale HARLE, très
connu pour ses nombreuses créations, qui a traduit
ce concept en dessinant le FEELING 1040 qui offre un
rapport confort/performances encore jamais atteint
dans cette longueur de voilier.

Longueur coque : 10,40 m

Maître bau : 3,60 m

Longueur à la flottaison : 8,80 m

Tirant d'eau :

P.T.E. 1.40 m

G.T.E. 1.80 m

Poids du lest :

P.T.E. 2 160 kg

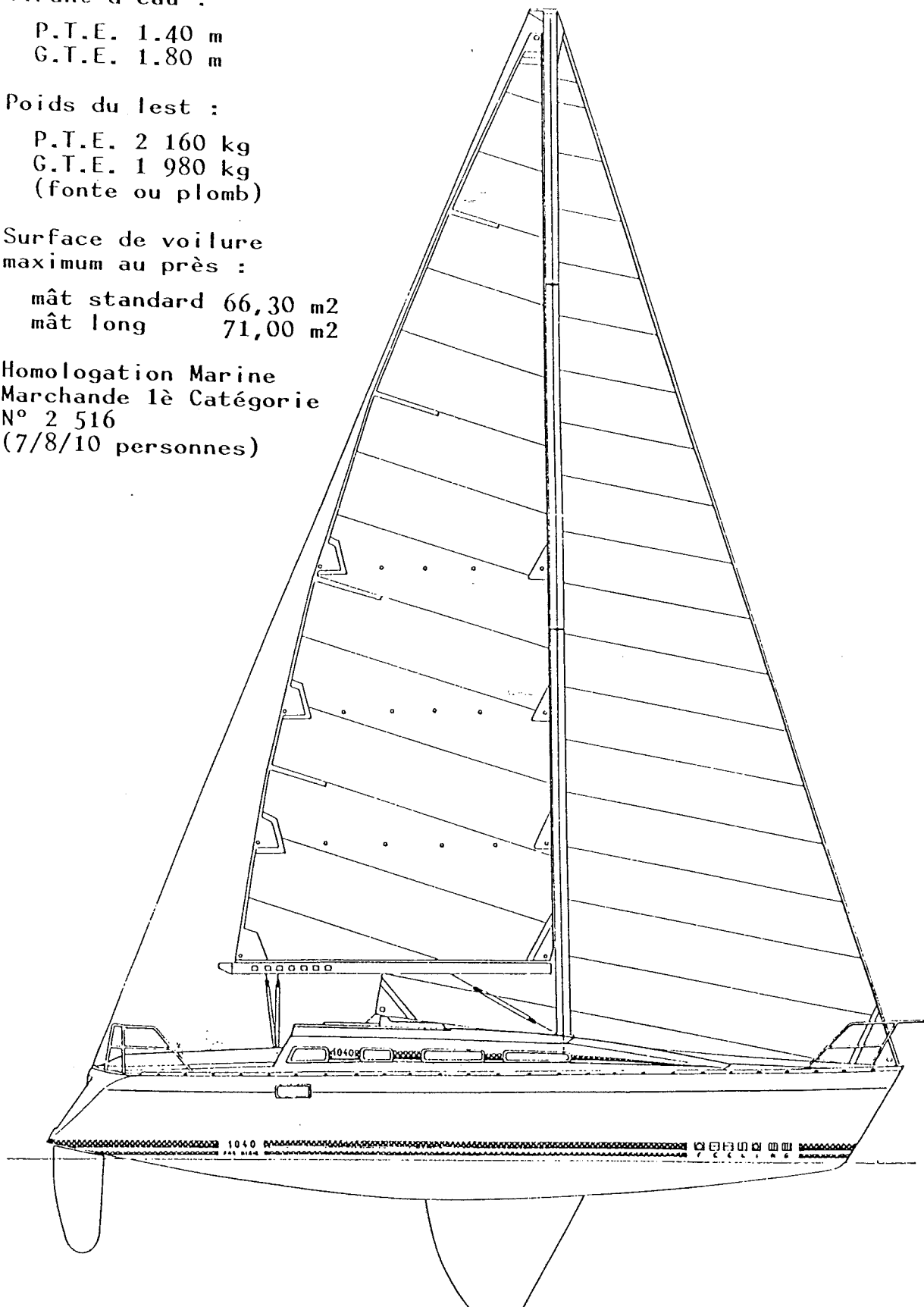
G.T.E. 1 980 kg
(fonte ou plomb)

Surface de voileure
maximum au près :

mât standard 66,30 m²

mât long 71,00 m²

Homologation Marine
Marchande 1^è Catégorie
N° 2 516
(7/8/10 personnes)



<u>S O M M A I R E</u>	<u>Page</u>
1 - <u>CONSEILS POUR LA MISE A L'EAU</u>	1
2 - <u>EQUIPEMENTS DE PONT</u>	3
2.1 - Mât	3
2.11 - Mâtage	4
2.12 - Réglage du mât	8
2.13 - Précautions d'emploi	9
2.2 - Gréement dormant	10
2.21 - Nomenclature pour mât standard	10
2.22 - Nomenclature pour mât long	10
2.3 - Accastillage	11
2.31 - Plan de pont	11
2.32 - Nomenclature d'accastillage	11
2.4 - Gréement courant	11
2.41 - Gréement standard	11
2.42 - Gréement optionnel	17
2.43 - Nomenclature gréement courant	17
2.44 - Schéma de distribution des manoeuvres	17
3 - <u>VOILURE</u>	23
3.1 - Voilure standard mât standard	23
3.2 - Voilure optionnelle mât standard	23
3.3 - Voilure standard mât long	23
3.4 - Voilure optionnelle mât long	24
3.5 - Tableau de cotes des voiles pour mât standard	24
3.6 - Tableau de cotes des voiles pour mât long	24
4 - <u>GOUVERNAIL</u>	27
4.1 - Barre franche	27
4.11 - Dépose du safran	27

	<u>Page</u>
4.2 - Barre à roue	29
4.21 - Schéma de principe de la transmission	30
4.22 - Dépose du safran	30
4.3 - Changement des bagues du tube de jaumière	31
 5 - <u>LEST</u>	 32
 6 - <u>SECURITE</u>	 33
6.1 - Canot de survie	33
6.2 - Incendie	33
6.3 - Barre de secours	34
6.4 - Mouillage	34
6.5 - Réchaud	35
6.6 - Vannes	35
6.7 - Changement de drisse	36
 7 - <u>INSTALLATION ELECTRIQUE</u>	 37
7.1 - Généralités	37
7.2 - Utilisation des batteries	37
7.3 - Tableau électrique	41
7.4 - Pompes électriques du bord	43
7.5 - Liste et puissance des points lumineux du bord	43
7.6 - Circuits des faisceaux	44
7.7 - Faisceaux électriques	44
7.71 - Identification des fils de chaque faisceau	44
7.72 - Sections des fils	51
7.8 - Electricité moteur et tableau de contrôle	51

	<u>Page</u>
7.9 - Circuit 220 volts	54
7.10 - Mise à la masse du gréement	57
7.11 - Mise à la masse du circuit carburant	58
8 - <u>MOTEUR</u>	59
8.1 - Généralités	59
8.2 - Accès au moteur	59
8.3 - Gatte moteur	60
8.4 - Circuit carburant	62
8.5 - Circuit échappement	66
8.6 - Circuit de refroidissement	66
8.7 - Transmission - Presse-étoupe	67
8.8 - Circuit d'aération	70
8.9 - Tableau de contrôle et commandes moteur	70
8.91 - Tableau de contrôle	70
8.92 - Commandes	72
8.10 - Contrôles	73
8.11 - Démarrage du moteur	74
8.111 - Démarrage après un arrêt très prolongé	74
8.112 - Mise en route à froid	75
8.113 - Mise en route	75
8.12 - Arrêt du moteur	76
8.13 - Précautions d'emploi	77
9 - <u>CIRCUITS D'EAU</u>	80
9.1 - Circuit d'eau douce	80
9.11 - Réservoirs	80
9.12 - Eau froide	83
9.13 - Eau chaude	83

	<u>Page</u>
9.2 - Circuit eaux usées	89
9.21 - W.C. marin	89
9.211 - Description	89
9.212 - Fonctionnement	90
9.213 - Précautions d'emploi	90
9.22 - Douche	91
9.3 - Circuit d'eau de mer	91
9.4 - Eaux d'écoulement	92
9.41 - Description du circuit	92
9.42 - Assèchement des fonds	92
9.43 - Défaut d'assèchement	95
9.5 - Passe-coques	95
9.51 - Schéma d'implantation	95
9.52 - Schéma d'emplacement de perçage pour loch-speedomètre et sondeur	97
9.6 - Pompes du bord	97
10 - <u>CIRCUIT GAZ</u>	98
10.1 - Généralités	98
10.2 - Utilisation	98
10.21 - Allumage	98
10.22 - Remplacement d'une bouteille de gaz	99
10.3 - Précautions d'emploi	99
10.4 - Schéma circuit	100
11 - <u>EQUIPEMENTS DE FROID</u>	101
11.1 - Glacières	101
11.2 - Réfrigérateur	101
11.3 - Précautions d'utilisation	102
12 - <u>GUINDEAU</u>	103
13 - <u>ENTRETIEN ET VERIFICATIONS PERIODIQUES</u>	104
13.1 - Coque-pont	104

	<u>Page</u>
13.11 - Nettoyage	104
13.12 - Réparation	105
13.121 - Rayures profondes du gel-coat et petits trous	106
13.122 - Trou dans la coque	106
13.2 - Boiseries extérieures	107
13.3 - Mât et gréement dormant	107
13.4 - Accastillage et acier inox	108
13.5 - Voiles et gréement courant	109
13.51 - Voiles	109
13.52 - Gréement courant	111
13.6 - Système de barre	112
13.7 - Antifouling	112
13.8 - Lest	113
13.9 - Aménagements	113
13.91 - Hublots, panneaux de pont capot de descente	114
13.92 - Tissu et vaigrage	114
13.93 - Boiseries	115
13.94 - Réchaud	115
13.95 - Glacière réfrigérateur	116
13.96 - Plomberie	117
13.97 - Inspection des fonds	117
13.10 - Moteur	117
13.11 - Batteries	118
13.12 - Anodes	118
13.13 - Guindeau	119
13.14 - Mouillage et amarres	119
13.15 - Tableau des vérifications périodiques	119
 14 - <u>HIVERNAGE</u>	 122
14.1 - Précautions contre le gel	122
14.11 - Moteur - Batteries	122

	<u>Page</u>
14.12 - Circuit d'eau	123
14.13 - Circuit gaz	123
14.2 - Voiles - Gréement courant	123
14.3 - Aménagements	124
14.4 - Pont et coque	125
15 - <u>TRANSPORT DU BATEAU</u>	126
15.1 - Précautions	126
15.2 - Colisage	126

1 - CONSEILS POUR LA MISE A L'EAU

Avant la mise à l'eau du bateau, vérifier l'aspect extérieur de la coque et contrôler de l'extérieur et de l'intérieur l'état de tous les passe-coques, des dalots de vidange du cockpit, du tube de jaumière.

Il est intéressant de réaliser, à ce moment, l'installation du loch-speedomètre et du sondeur.

Pour ce faire, un schéma d'emplacement de perçage de coque se trouve au paragraphe 9.52.

Contrôler également l'absence de jeu de la mèche du safran dans le tube de jaumière.

Fermer toutes les vannes (levier perpendiculaire aux conduits).

Contrôler le presse-étoupe, la fixation de l'hélice et de l'anode (se reporter au paragraphe 8-7).

Installer des pare-battages autour du bateau pour le protéger des chocs contre le quai et des amarres pour l'immobiliser après la mise à l'eau.

Quand le bateau est à l'eau, vérifier l'étanchéité de tous les passe-coques (dont sondeur et loch-speedomètre), du presse-étoupe (voir paragraphe 8-7) puis ouvrir les vannes et vérifier l'étanchéité de chaque circuit (se référer au chapitre 9).

Vérifier également que dalots de vidange de cockpit et tube de jaumière sont bien étanches avec l'intérieur de la coque.

Contrôler l'état du circuit de gaz (voir chapitre 10).

L'installation des chandeliers et filières peut être faite (chaque pied de chandelier est bloqué dans son embase par une vis taraudée).

Le passage des filières dans les chandeliers se fait en commençant par l'avant du bateau, les ridoirs de tension devant se trouver fixés aux balcons arrières.

A T T E N T I O N

Il ne faut pas raidir exagérément une filière.
Une filière très tendue résiste moins bien à une charge projetée sur elle qu'une filière juste tendue.

Une fois le bateau mis à l'eau et amarré, et si les contrôles cités ci-dessus n'ont d'autre suite que sa mise en ordre de marche, le mâtage peut avoir lieu (voir paragraphe 2.11).

Celui-ci fait, le bateau devant rejoindre sa place de port, il faut procéder à la mise en route du moteur (voir paragraphe 8.11).

2 - EQUIPEMENTS DE PONT

2.1 - Mât

Le mât qui est livré est équipé de ses gréements, dormant et courant.

Le fabricant du mât, de la bôme et du tangon (option) du FEELING 1040 est : SOFERAC

Adresse :

SOFERAC
MATS FRANCESPAR
Z.I. Périgny
17000 LA ROCHELLE
Tél. 46.44.16.65

Les références de ces espars sont :

Mât standard	Mât long
Mât : F 300	F 380 A
Bôme : F 280	F 280
Tangon : diam. 80 x 3	diam. 80 x 3

et leurs inerties :

Mât standard	Mât long
Mât : 302 x 593	380 x 730
Bôme : 280 x 110 cm ⁴	280 x 110
Tangon : 54 cm ⁴	54 cm ⁴

Il est posé sur le rouf, sur une plaque d'aluminium moulé munie d'une cale de pied de mât.

Le mât a deux étages de barre de flèche.

Il est maintenu latéralement par deux galhaubans, deux haubans intermédiaires, deux bas-haubans avants, deux bas-haubans arrières et longitudinalement par un étai et un pataras muni d'un ridoir à volant.

Les ridoirs des haubans sont fixés sur des cadènes en acier inox, dont les efforts qu'elles subissent sont repris par des tirants, également en acier inox, qui sont boulonnés à des renforts épais en bois dur qui sont stratifiés à la coque.

2.11 - Mâtage

Poser le mât à l'horizontal sur des cales, face avant vers le bas.

A T T E N T I O N

Les barres de flèche sont munies d'un petit trou sur l'une de leurs faces, à l'extrémité où se place l'embout.

Placer ce trou vers la tête de mât.

Installer les galhaubans et les haubans intermédiaires dans les embouts de barres de flèche en procédant de la façon suivante (commencer la mise en place par les barres de flèche supérieures) :

- 1 - Engager galhaubans et haubans intermédiaires dans leur logement (fig.1)

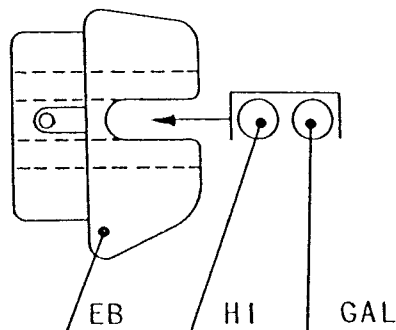


Fig. 1

- 2 - Placer la crosse filetée dans les trous prévus à cet effet dans l'embout de barre de flèche (fig. 2) jusqu'à faire ressortir le filetage de l'autre côté de l'embout.

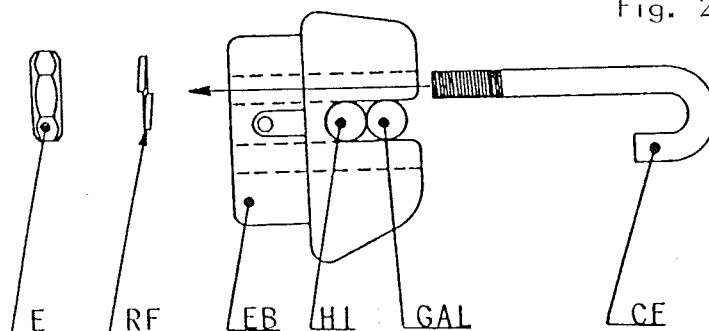


Fig. 2

Mettre la rondelle frein et l'écrou.
Serrer ce dernier en prenant soin de tendre à la main le galhauban (barre de flèche supérieure) et le galhauban et hauban intermédiaire (barre de flèche inférieure).

A T T E N T I O N

Lors du serrage, la crosse ne doit pas abîmer les haubans. Le serrage doit permettre au hauban de se mettre en place en glissant - légèrement - dans l'embout de barre de flèche.

- 3 - Placer l'embout de barre de flèche ainsi équipé dans l'extrémité de la barre de flèche.
Pour maintenir l'embout en place, utiliser la vis Parker fournie à cet effet.
Visser en taraudant le trou d'extrémité supérieure de la barre de flèche.
Serrer sans excès (fig.3)

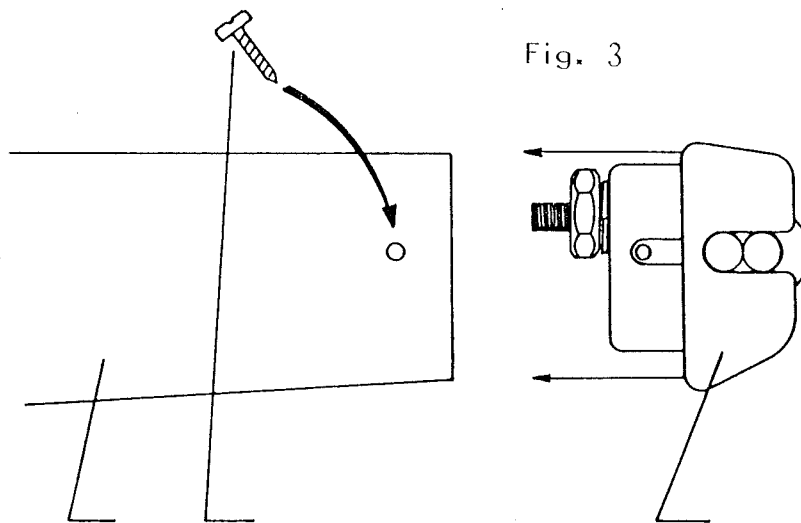


Fig. 3

Mettre au clair les drisses, balancines et haubans au long du mât et les tenir liés à son pied avec du ruban adhésif.

Installer, le cas échéant, l'équipement de navigation de tête de mât (girouette ou girouette-anémomètre, antenne, etc...).

La grue permettant le mâtage doit prendre le mât sous le capelage des barres de flèche supérieures.

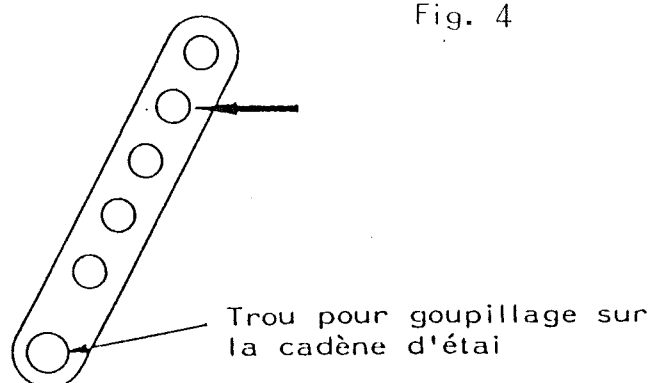
Lever et présenter le mât sur son embase en ayant soin de ne pas y cogner le pied de mât.

Fixer les ridoirs des bas-haubans sur leurs cadènes respectives.

Mettre en place l'étau.

Il est pris sur deux lattes à trous.

Pour le premier montage, utiliser l'avant dernier trou (fig.4)



Fixer le ridoir de pataras sur sa cadène.

Le mât, maintenu de la sorte, la grue de levage peut être libérée.

Gréer la bôme, son hale-bas et la grande-écoute (voir paragraphe 2.44)

2.12 - Réglage du mât

Le mât présente une légère quète arrière.

Au repos, le mât doit être droit.

Le contrôle de la rectitude du mât se fait en regardant la tête du mât à partir de l'emplacement du vit de mulet.

- 1 - Tendre le pataras en tournant son ridoir à la main.
- 2 - Agir de la même façon pour les haubans.
Chaque hauban ayant naturellement la même longueur que son homologue sur l'autre bord du bateau, il suffit, pour avoir une mâture verticale latéralement, de compter le même nombre de pas de vis restant apparent pour chaque couple de haubans.
- 3 - Retendre le pataras en agissant sur le volant du ridoir jusqu'à ce que le sommet du mât commence à cintrer vers l'arrière.
Diminuer alors la tension du pataras jusqu'à ce que le mât soit rectiligne.
- 4 - Les galhaubans et haubans intermédiaires de même que les bas-haubans avants et arrières doivent être juste raidis.
- 5 - Mettre en place les goupilles (pattes rabattables du côté de l'axe du bateau).

A T T E N T I O N

- 1 - Il sera nécessaire de contrôler le réglage du mât en navigant au près par force 3.
- 2 - Après une dizaine d'heures de navigation sur chaque amure (à nuancer selon le temps rencontré), le gréement se sera légèrement détendu.
Le retendre ; changer les goupilles si nécessaire et les entourer de tissu adhésif pour protéger voiles et écoutes (ou mieux, utiliser des protège-ridoirs).

2.13 - Précautions d'emploi

Le ridoir de pataras est équipé d'un volant de réglage.

C'est un mécanisme très puissant (charge de rupture minimum : 6 000 kg - limite de manoeuvre possible : 2 500 kg) permettant de cintrer le mât.

A T T E N T I O N

Ne pas exagérer ce cintre.

Si quelqu'un est envoyé dans la mâture pour une inspection, il peut éventuellement se servir des emplantures de barres de flèche comme marche mais il ne faut, en aucun cas, prendre appui SUR la barre de flèche.

Veiller au blocage des écrous des ridoirs.

NOM DU CLIENT : KIRIE LUNS, NAUILLUES
 ADRESSE : Route de la Rochelle

FABRICANT MAT : .SOFERAC.....

REFERENCE PROFIL :

[illegible]

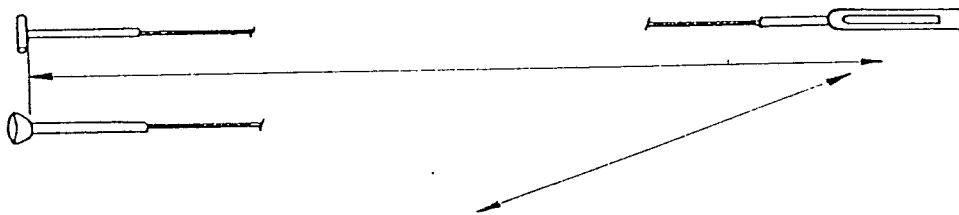
OBSERVATIONS :

DESIGNATION	Qté	Diam	Long. HT	TERMINAISON MAT	TERMINAISON PONT	PIECES ANNEXES
ETAI	1	8	14 150	EO 80	EO 80/LRT 80	
FAUX ETAI						
ETAI LARGABLE						
ETAI TRINQUETTE						
GALHAUBANS	2	7	13 610	EB 70/C0Q 3-7	R0CS 70	Manchon à 352U Gaine PVC noir 2 M
BAS HAUBANS AVANT	2	7	5 420	EB 70/C0Q 3-7	R0CS 70	Gaine PVC noir 2 M
BAS HAUBANS ARRIER	2	7	5 650	EB 70/C0Q 3-7	R0CS 70	Gaine PVC noir 2 M
INTERS	2	7	10 040	EB 70/C0Q 3-7	R0CS 70	Manchon à 432U Gaine pvc noir 2 M
PATARAS	1	8	14 380	EO 80	EO 80	
PANTE/D'OIE						
PANTOIRE						
BASTAQUES HAUTES						
BASTAQUES BASSES						
LOSANGE						

Veiller au bon état des drisses.

Ne pas hésiter quant à leur remplacement (paragraphe 6.7).

2.2 - Gréement dormant



Mesures inférieures :

Haubans : ridoirs 2/3 "ouvert"

Etai : entraxe oeil marin

2.21 - Nomenclature pour mâât standard

(Voir page

2.22 - Nomenclature pour mâât long

(Voir page

2.3 - Accastillage

2.31 - Plan de pont

(Voir schéma pages 12 et 13)

2.32 - Nomenclature d'accastillage

(Voir tableau pages 14, 15 et 16)

2.4 - Gréement courant

Mât court et mât long ont le même standard de gréement.

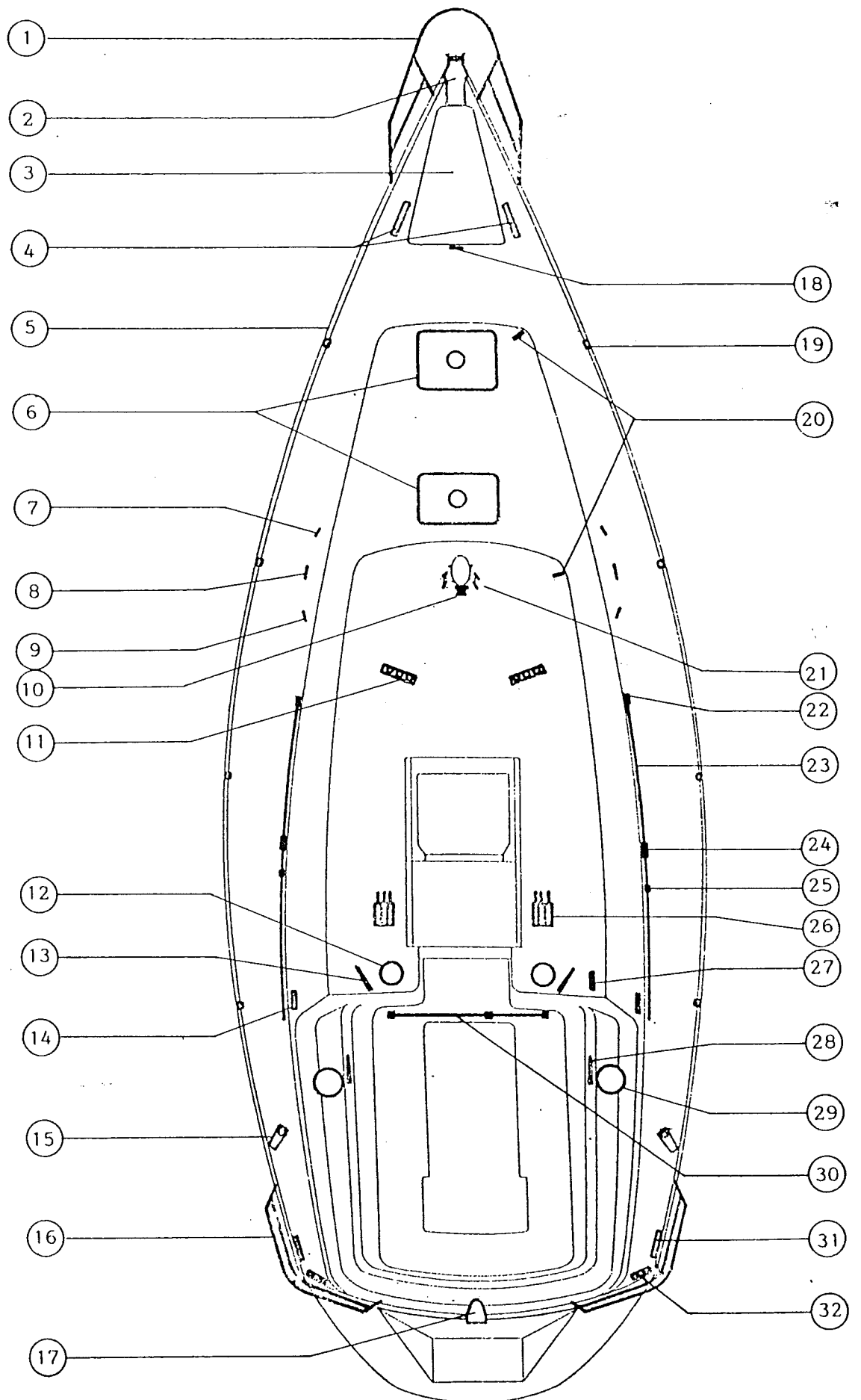
2.41 - Gréement standard

Le bateau est livré avec :

- 1 drisse de grand-voile
- 1 drisse de génois
- 1 balancine de bôme
- 1 bosse d'étarquage de bordure
- 1 hale-bas de bôme
- 1 écoute de grand-voile
- 2 écoutes de foc

En outre, le mât est équipé de :

- 1 messenger pour drisse de génois
- 1 messenger pour drisse de spinnaker
- 1 messenger pour balancine de tangon
- 1 messenger pour passer les fils des feux de tête de mât et de hune



- 1 Balcon avant
- 2 Ferrure d'étrave comprenant deux davier à rouleaux, la cadène d'étai, le point d'amure des focs
- 3 Bailie à mouillage avec piton d'étalingure
- 4 Taquets d'amarrage
- 5 Rail de fargue ajouré en alu anodisé
- 6 Panneaux de pont ouvrant munis d'aérateurs champignons
- 7 Cadène de bas-hauban avant
- 8 Cadène double de galhauban et hauban intermédiaire
- 9 Cadène de bas-hauban arrière
- 10 Winch de prise de ris
- 11 Poulie triple à plat-pont
- 12 Winch de drisses
- 13 Taquet coinqueur
- 14 Clamcleat de blocage de hale-bas de tangon
- 15 Poulie de renvoi d'écoute
- 16 Balcon arrière
- 17 Cadène de pataras
- 18 Cadène de hale-bas de tangon
- 19 Embase de chandelier
- 20 Filoires de hale-bas de tangon
- 21 Poulies de renvoi de pied de mât
- 22 Poulie de renvoi de la manoeuvre de réglage du chariot d'écoute de foc
- 23 Rail d'écoute de foc
- 24 Chariot d'écoute de foc
- 25 Bloqueur de chariot d'écoute de foc
- 26 Bloqueur à came triple pour drisses
- 27 Clamcleat de blocage de hale-bas de tangon
- 28 Taquet coinqueur d'écoute
- 29 Winch d'écoute
- 30 Rail d'écoute de grand-voile avec chariot et poulies d'extrémité pour bouter de réglage
- 31 Taquet d'amarrage
- 32 Chaumard

NOMENCLATURE D'ACCASTILLAGE

DENOMINATION	FABRICANT OU FOURNISSEUR	REFERENCE FABRICANT OU FOURNISSEUR	NOMBRE OU QUANTITE
Poulies de pied de mât	SOFERAC	0003	5
Poulies triples de renvoi à plat pont	SOFERAC	PS 1703	2
Bloqueur à cames triples	SOFERAC	CN 003	2
Taquet coinçeur	BECQUAERT	L 150	2
Winch de drisse	BARBAROSSA	B 30	2
Rail d'écoute de foc	AMIOT	T 32	2 X 2,5 m
Avale-tout	AMIOT	61 900	2
Butée	AMIOT	62 300	2
Embout simple de rail d'écoute	AMIOT	62 100	2
Embout à réa de rail d'écoute	AMIOT	62 200	2
Clamcleat de bout de réglage	PLASTIMO	43 37 475	2
Poulie de renvoi d'écoute	LEWMAR	8234	2
Winch d'écoute	BARBAROSSA	B 41.2	2
Taquet d'écoute	BECQUAERT	L 190	2

DENOMINATION	FABRICANT OU FOURNISSEUR	REFERENCE FABRICANT OU FOURNISSEUR	NOMBRE OU QUANTITE
Barre d'écoute de grand-voile	AMIOT	Rail 1 n° 2	1 x 1,3 m
Embout à réa et coinçeur	AMIOT	N°2 65 302	2
Chariot d'écoute de grand-voile	AMIOT	N°2 64 801	1
Poulies d'écoute de grand-voile	AMIOT	SA 3 VET3	3 1
	GRATEAU	DA 24 DAR 24 C	1 1
Poulie de hale-bas de bôme	GRATEAU AMIOT AMIOT	S 60 DKN SAR 3 VA 3	1 1 1
Winch de prise de ris	BARBAROSSA	B 9	1
Poulies hale-bas de tangon	AMIOT	SE 3 SAR 3	1 1
Filoire bague Diamètre 16	PLASTIMO	41 95 271	2
Clamcleat de retenue du hale-bas de tangon	PLASTIMO	43 37 475	1

DENOMINATION	FABRICANT OU FOURNISSEUR	REFERENCE FABRICANT OU FOURNISSEUR	NOMBRE OU QUANTITE
Poulie d'écoute de spi	AMIOT	SE 3	2
Ridoir à volant	AGECA	RT 80	1
Taquets d'amarrage avants	AMIOT	320	2
Taquets d'amarrage arrières	AMIOT	255	2
Chaumard arrière	AMIOT	Chaumard 175	2
Nable gasoil	AMIOT	Nable alu gasoil	1
Nable eau douce	AMIOT	Nable alu eau	1 ou 2
Nable waste tank	AMIOT	Nable alu "waste"	1
Stick télescopique	GRATEAU	Star	1
Manivelles winch	BARBAROSSA	250 L	3
Panneau de pont ouvrant	GOIOT	45.32 50.37	1 1

ACMO CREEMENTS

Z.I. LA FORET - Route du Poisé
85190 AIZENAY - B.P. 29
Tel. 51 05-87-69

NOM DU CLIENT : KIRIE CONSTRUCTIONS NAUTIQUE
ADRESSE : Route de la Rachelle
.....85100 LES SABLES D'OULONNE
TYPE DE VOILIER : FEELING 1040 STANDARD
N° DEVIS : 220413
OBSERVATIONS :

DESIGNATION	Qté	Diam	Long HT	TERMINAISON 1	TERMINAISON 2	PIECES ANNEXES
FILIERE SUPERIEURE	2	4-6	8 945	ECA 40	RCS 40	
FILIERE INFERIEURE	2	3-5	8 530	ECA 30	RCS 30	
BALCON ARRIERE SUPERIEUR	1	4-6	1 450	ECA 40	ECA 40/Manille 1432	
BALCON ARRIERE INFERIEUR	1	3-5	1 197	ECA 30	ECA 30/Manille 1432	
PORTE SUPERIEURE						
PORTE INFERIEURE						

2.42 - Gréement optionnel

2ème drisse de génois
Drisse de spinnaker
Balancine de tangon
2 écoutes de spinnaker
Hale-bas de tangon

2.43 - Nomenclature gréement courant

(Voir tableau pages 18 et 19)

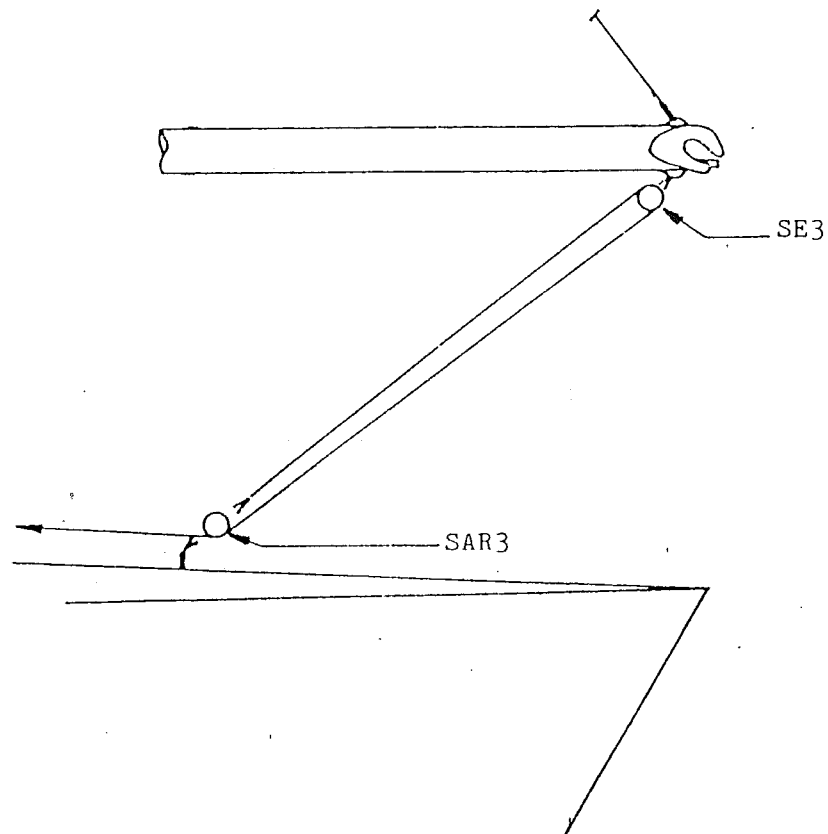
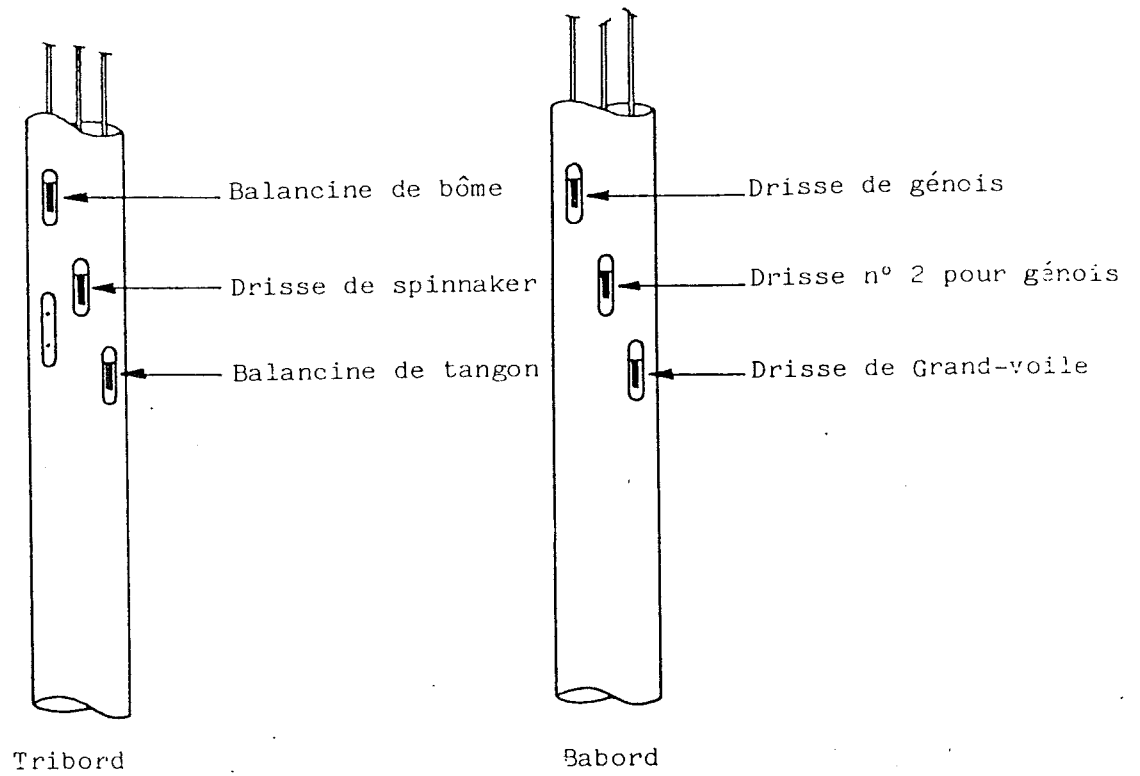
2.44 - Schéma de distribution des manoeuvres

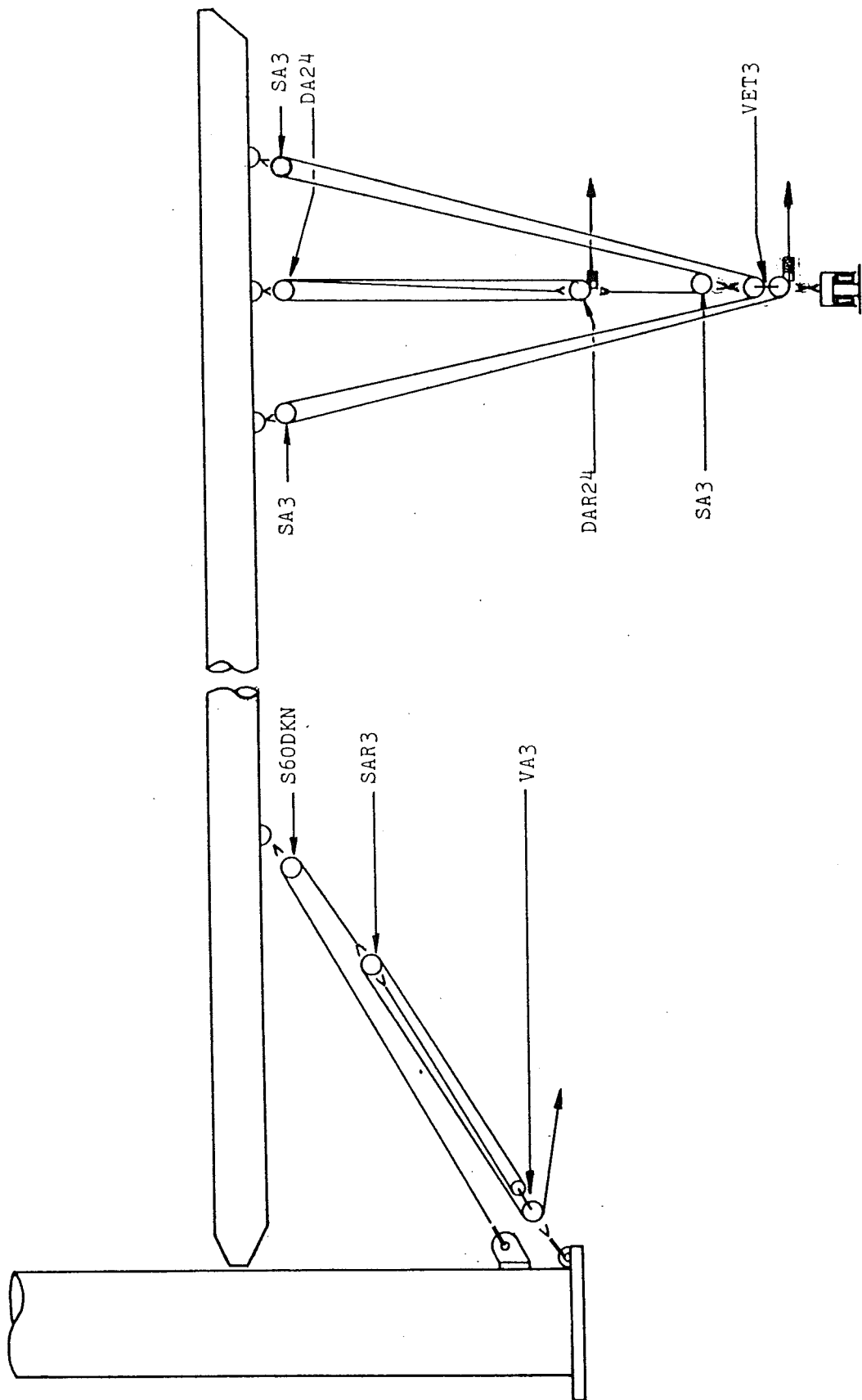
(Voir schémas pages 20, 21 et 22)

NOMENCLATURE DU GREEMENT COURANT

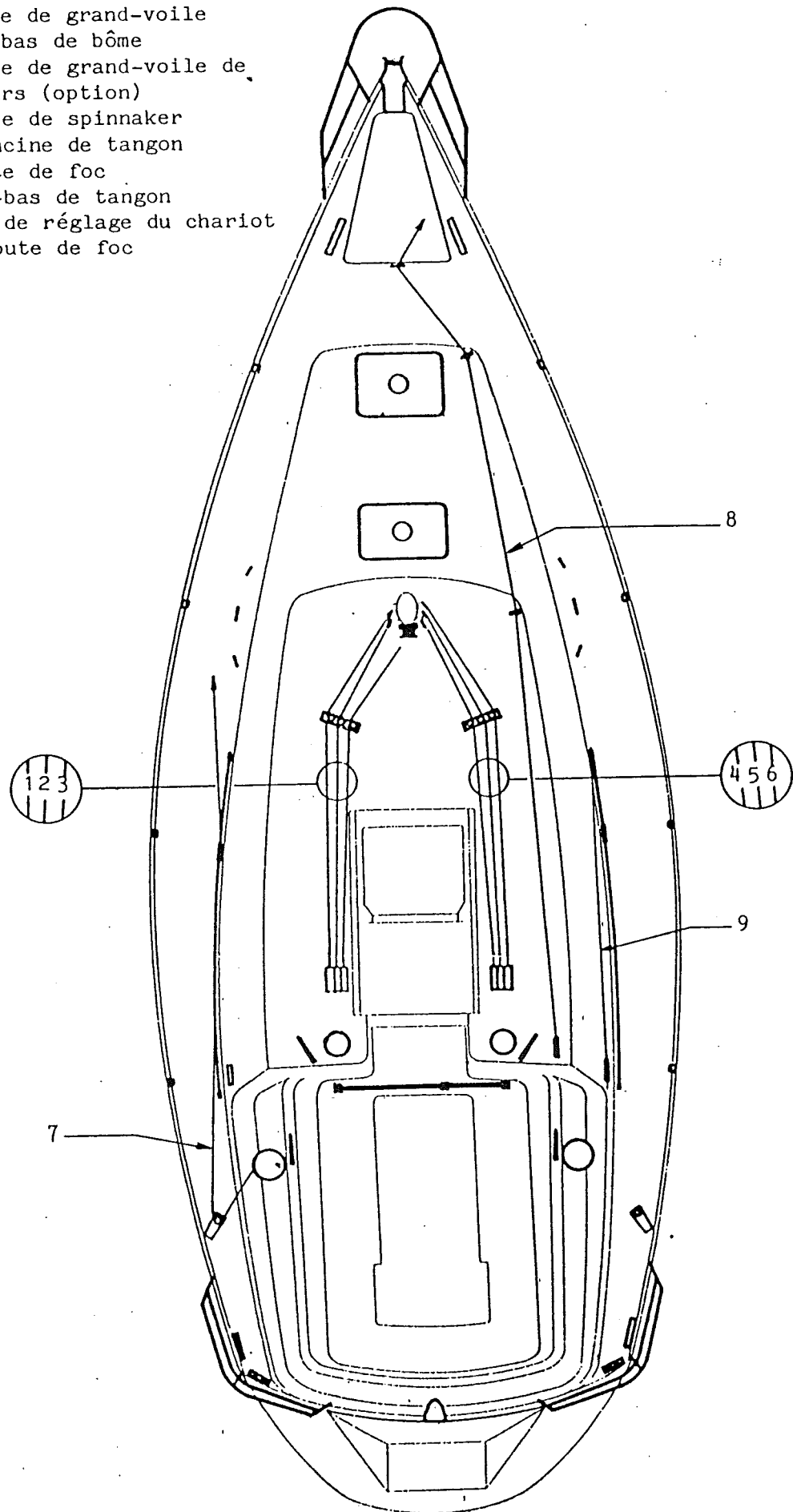
MANOEUVRE	QUALITE	LONGUEUR (m)	DIAMETRE (mm)	EQUIPEMENT	FABRICANT
Drisse grand-voile	Polyester France-Olympique	32	12	1 manchon droit diam.12 1 manille automatique diam.8	LANCELIN
Drisse foc	Polyester France-Olympique	32	12	1 manchon droit diam.12 1 mousqueton à oeil 70 mm	LANCELIN
Balancine de bôme	Polyester tressé	27	7	1 transfil sur boucle 1 manille diam.5	LANCELIN
Ecoute de grand-voile	Polyester Gulf-Stream	18	12	1 transfil sur boucle	LANCELIN
Palan de réglage Fin d'écoute de GV	Tempest	4,1	6		
Hale-bas de bôme	Polyester tressé	6,5	12	1 transfil sur boucle	LANCELIN
Etarquage de bordure	Polyester Gulf-Stream	6	10	1 manchon droit diam.10 1 manille automatique	LANCELIN
Ecoute de foc	Polyester Gulf-Stream	2 x 17	14		LANCELIN
Drisse de spi	Polyester tressé France-Olympique	32	12	1 mousqueton à émerillon inox 90 mm 1 poulie SE 3 (Amiot)	LANCELIN
Ecoute de spi	Polyester Gulf-Stream	2 x 16	14	2 mousquetons à émerillon inox 70 mm 2 poulies SE 4	LANCELIN

MANOEUVRE	QUALITE	LONGUEUR (m)	DIAMETRE (mm)	EQUIPEMENT	FABRICANT
Balancine de tangon	Polyester Gulf-Stream	17	10	1 mousqueton inox à éme- rillon 70 mm	LANCELIN
Hale-bas de tangon	Polyester Gulf-Stream	13,5	12	1 poulie SE 3 1 poulie SAR 3	LANCELIN





- 1 Drisse de foc
- 2 Drisse de grand-voile
- 3 Hale-bas de bôme
- 4 Drisse de grand-voile de secours (option)
- 5 Drisse de spinnaker
- 6 Balancine de tangon
- 7 Ecoute de foc
- 8 Hale-bas de tangon
- 9 Bout de réglage du chariot d'écoute de foc



3 - VOILURE

3.1 - Voilure standard mât standard

Le FEELING 1040 est livré en standard avec :

- une grand-voile à trois ris d'une surface de 25,5 m² (344 gr/m² / 8 oz/m²)
- un génois médium à 150 % d'une surface de 40,8 m² (260 gr/m² / 6 oz/m²)
- un tourmentin d'une surface de 6,25 m² (344 gr/m² / 8 oz/m²).

3.2 - Voilure optionnelle mât standard

- Génois léger surface 40,8 m²
(176 gr/m² / 4,1 oz/m²)
- Inter surface 28,8 m²
(344 gr/m² / 8 oz/m²)
- Foc 1 surface 20,9 m²
(344 gr/m² / 8 oz/m²)
- Spi léger surface 90,9 m²
(20 gr/m² / 0,5 oz/m²)
- Spi médium surface 90,9 m²
(65 gr/m² / 1,5 oz/m²)

3.3 - Voilure standard mât long

Le FEELING 1040 mât long est livré en standard avec :

- une grand-voile à trois ris d'une surface de 27 m² (344 gr/m² / 8 oz/m²)
- un génois médium à 155 % d'une surface de 44 m² (260 gr/m² / 6 oz/m²)
- un tourmentin d'une surface de 6,25 m² (344 gr/m² / 8 oz/m²).

3.4 - Voilure optionnelle mâât long

- Génois léger surface 43,3 m²
(176 gr/m² / 4,1 oz/m²)
- Génois n° 2 surface 36,8 m²
(330 gr/m² / 7,7 oz/m²)
- Génois n° 3 surface 30 m²
(344 gr/m² / 8 oz/m²)
- Foc 1 (option 1 ris) surface 24 m²
(344 gr/m² / 8 oz/m²)
- Foc 2 surface 20,9 m²
(344 gr/m² / 8 oz/m²)
- Spi léger surface 94,1 m²
(20 gr/m² / 0,5 oz/m²)
- Spi médium surface 94,1 m²
(65 gr/m² / 1,5 oz/m²)

3.5 - Tableau de cotes des voiles pour mâât standard

(Voir tableau page 25)

3.6 - Tableau de cotes des voiles pour mâât long

(Voir tableau page 26)

TABEAU DE COTES DES VOILES POUR MAT STANDARD

	GUINDANT	BORDURE	CHUTE	L P	SURFACE
Grand-voile	11,65	3,90			25,50
Tourmentin					6,25
Génois médium 150 %	13,60	6,36	12,90	6,00	40,80
Génois léger 150 %	13,60	6,36	12,90	6,00	40,80
Inter	12,00	5,32	10,80	4,80	28,80
Foc I	9,95	4,74	8,80	4,20	20,90
Spi	13,30	7,20			90,90

I = 13,40

J = 4,00

P = 11,65

E = 3,90

TABEAU DE COTES DES VOILES POUR MAT LONG

	GUINDANT	BORDURE	CHUTE	L P	SURFACE
Grand-voile	12,30	3,90	12,80		27,00
Tourmentin					6,25
Génois médium 155 %	13,60	6,36	12,90	6,00	40,80
Génois léger 155 %	14,20	6,50	13,60	6,20	44,00
Génois N°2	13,20	5,70	13,00	5,29	36,80
Génois N°3	12,50	5,27	11,50	4,85	30,00
Foc 1 100 %	13,90	4,42	11,65		24,00
Foc 2	9,95	4,74	8,80	4,20	20,90
Spi	13,77	7,20			94,10

I = 13,90

J = 4,00

P = 12,30

E = 3,90

4 - GOUVERNAIL

Le FEELING 1040 est équipé d'un safran polyester suspendu monté sur une mèche en acier inox 304 L.

La mèche passe dans un tube de jaumière en acier inoxydable qui est enrobé d'une épaisseur importante de stratification, incluant des équerres en contre-plaqué marine destinées à renforcer la zone soumise aux efforts.

Le tube de jaumière contient deux bagues en acétal. La bague supérieure munie d'un épaulement comporte deux joints d'étanchéité. Ces joints sont maintenus en place par une rondelle en acétal, sur laquelle s'appuie la bague crapaudine en inox. (Voir schéma page

La butée de barre est constituée d'une bielle clavetée sur la mèche et dont l'extrémité vient prendre appui sur des butées.

4.1 - Barre franche

C'est l'équipement de série du FEELING 1040.

4.11 - Dépose du safran

La tête de barre est en laiton.

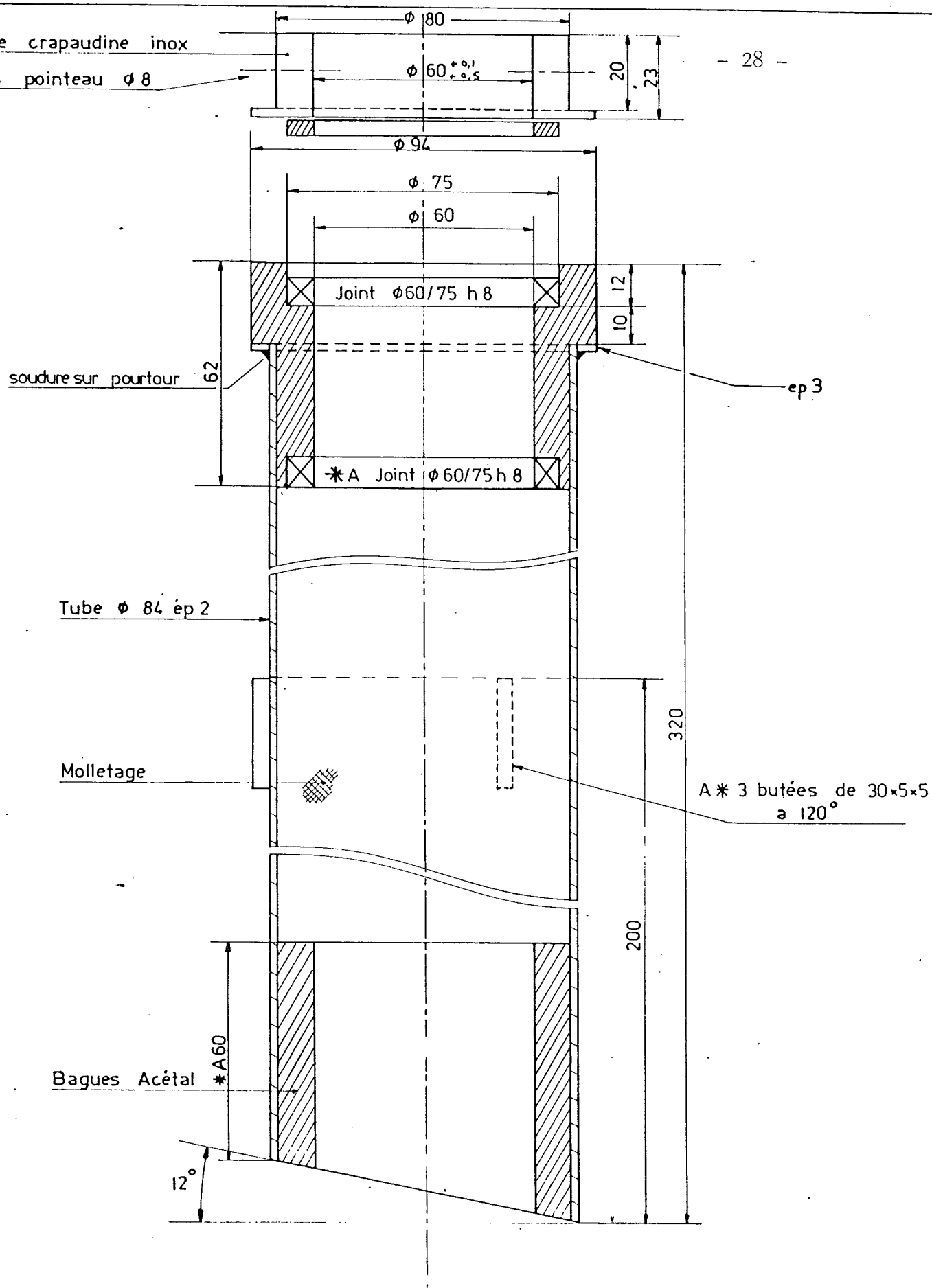
Elle est percée d'un trou vertical permettant de l'emboîter sur la tête de la mèche.

La tête de barre et la tête de mèche sont percées d'un trou horizontal destiné au passage d'un boulon en acier inoxydable (Diamètre 10 mm).

Bague crapaudine inox

2 vis pointeau $\phi 8$

- 28 -



* A Modification le 20.2.86.

-élargissement bague supérieure et crapaudine

Modifié le 07-01-86 :adjonction collerette au tube de jaumière.

ech: 1	KIRIE Constructions Nautiques	le 3.10.85
	Tube de jaumiere Feeling 1040	N° 614
	Elite 346	Bonin.H-

La dépose du safran s'effectue en démontant ce boulon, la bielle clavetée, et la bague de crapaudine qui est montée juste au-dessus du tube de jaumière.

A T T E N T I O N

Commencer le démontage par le boulon de tête de barre puis la bielle et terminer par la bague de crapaudine.

Si un démontage s'avère nécessaire, au moins une personne devra se placer près du safran et en supporter le poids (55 kg).

4.2 - Barre à roue

Proposé en option, le système de transmission est à tringlerie.

Le fournisseur de cet équipement est la Société

WHITLOCK MARINE STEERING CO LTD
7 Faldo Road Industrial Estate,
Barton-Le-Cley
Bedfordshire, MK 45 4RP ENGLAND

Le diamètre de la barre à roue est de 950 mm.

La colonne de barre est du type "Cobra 3".

La bielle montée sur la mèche est de type 325 et elle est munie d'une clavette de 18 mm de large.

Le diamètre de la mèche au niveau du montage de la bielle est de 60 mm.

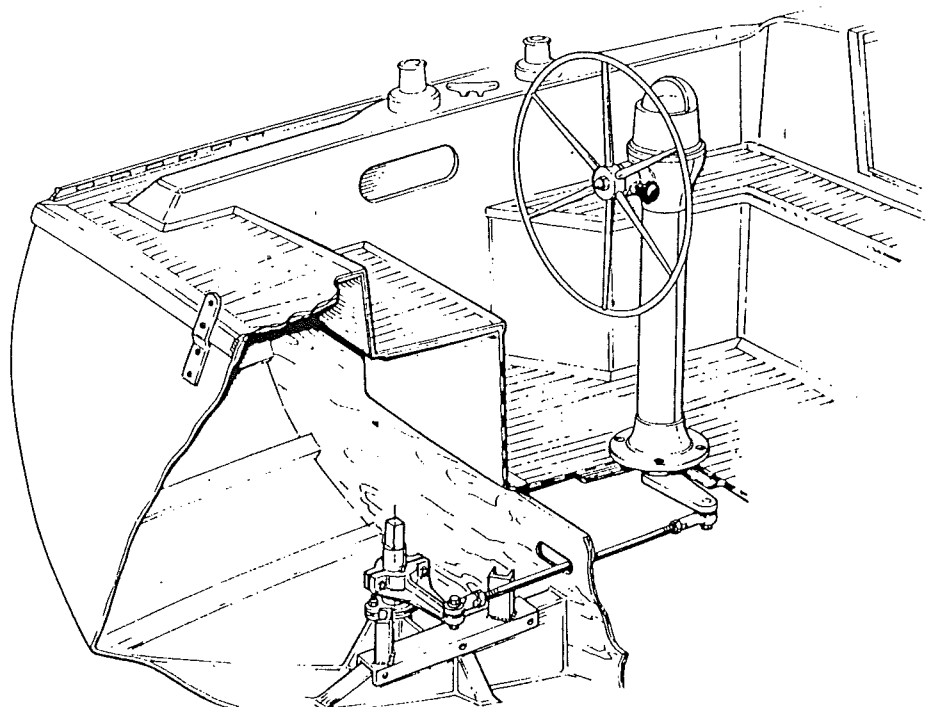
Ce système est installé dans un caisson, sous la baignoire de cockpit.

A T T E N T I O N

Chaque élément constitutif de cet appareil à gouverner est conçu spécialement par le fabricant pour un modèle précis de bateau (exemple : FEELING 1040).

Si une commande doit être faite directement au fabricant, préciser le modèle de bateau dont il s'agit.

4.21 - Schéma de principe de la transmission



4.22 - Dépose du safran

La mèche est maintenue dans le tube de jaumière :

- 1 - par une bague de crapaudine en acier inox fixée par deux vis pointeau de 8 mm de diamètre (qui s'appuie sur le sommet du tube de jaumière),
- 2 - par la bielle de barre, qui s'appuie sur la bague de crapaudine.

Démonter la bielle, puis procéder de la même façon que pour une barre franche en prenant naturellement les mêmes précautions.

4.3 - Changement des bagues du tube de jaumière

Les bagues en acétal du tube de jaumière sont mises en place en force. Si un changement d'une ou des bagues s'avère nécessaire, il faut utiliser un marteau et une cale (si possible un rond en bois dur), et chasser la ou les bagues.
Les nouvelles bagues seront mises en place en force.

A T T E N T I O N

L'intérieur du tube de jaumière et les bagues étant jointifs, il faut prendre soin, lors du montage des nouvelles bagues, à bien maintenir leur axe sur celui du tube de jaumière.

5 - LEST

Le lest est fixé à la coque par huit tiges filetées (24 X 300) de longueur 150 et une tige filetée (14 X 200) de longueur 140, qui sont boulonnées dans la fonte et dont les écrous s'appuient sur des contreplaques en acier inox.

Matériau poreux, la fonte est sujette à la corrosion, notamment en eau de mer, où elle est "attaquée" par les chlorures.

Elle nécessite donc une protection anti-corrosive durable.

C'est dans ce but que les lests des FEELING subissent un traitement nommé "choupage".

Cela consiste à projeter sur la surface à protéger, une pellicule (50 à 150 u) de zinc fondu.

Ensuite, les lests ainsi traités sont peints afin de les protéger de la corrosion atmosphérique jusqu'à leur mise en place sous la coque où ils seront d'abord enduits d'une couche de résine polyester destinée à annuler les petits défauts de moulage de la fonte.

Vient ensuite un enduit de finition poncé (polyester).

Par dessus cet enduit sont passées deux couches de laque polyuréthane, dont le rôle est d'assurer un bon accrochage de la couche de primer qui est appliquée ensuite.

La dernière phase de la séquence est l'antifouling.

6 - SECURITE

6.1 - Canot de survie

L'emplacement du bib est prévu à l'arrière du cockpit, sous le capot amovible.

L'amarrage du bote de commande de gonflage se fait sur la cadène de pataras.

6.2 - Incendie

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

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

Eviter de placer votre extincteur du côté de la cuisine.

C'est un compartiment du bateau (comme le compartiment moteur) où la présence de chaleur élevée peut accidentellement engendrer un incendie.

Il peut alors devenir difficile d'accéder à l'extincteur s'il est rangé dans cet endroit.

A T T E N T I O N

En première catégorie, l'imposition des Affaires Maritimes est de trois extincteurs (1985).

6.3 - Barre de secours

Si votre FEELING 1040 est équipé d'une barre à roue se reporter au paragraphe 4.2.

6.4 - Mouillage

La sécurité d'un bateau et de son équipage peuvent, un jour, dépendre de la qualité de vos appareils de mouillage.

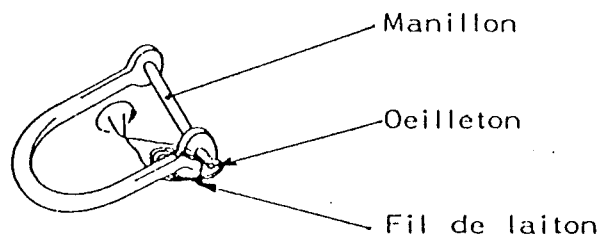
Ne pas faire de fausses économies : prendre une ancre d'un poids adapté (environ 15 kg) de marque réputée et la choisir en fonction de la nature des fonds de la région fréquentée le plus souvent (sable, roche, algue).

Prendre conseils auprès d'un revendeur KIRIE.

Prendre le même soin pour le choix de la chaîne (Diamètre 10 mm) et de l'aussière (Diamètre 14 mm).

Pour les liaisons aussière-piton, aussière-chaîne, chaîne-ancre, il est préférable d'utiliser des manilles dont l'axe est muni d'un oeilleton.

Une fois l'axe "serré-bloqué", on peut alors assurer ce serrage par un fil de laiton.



Vérifier la bonne tenue dans le temps du piton d'é-talingure et son état.

6.5 - Réchaud

Par mer agitée, hors utilisation bien sûr, il est préférable de bloquer le cardan du réchaud à gaz (grâce au système dont il est muni) afin d'éviter un ragage intempestif du tuyau d'arrivée du gaz et d'é-ventuelles tensions brutales et répétées de ce tuyau.

6.6 - Vannes

Si le bateau doit rester seul à son mouillage, fermer toutes les vannes avant de le quitter (eau-gaz-carburant). (Voir schéma "Implantation passe-coques" paragraphe 9.5).

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

6.7 - Changement de drisse

Utiliser les messagers qui équipent le mât.

Si ces messagers ont été utilisés pour passer des drisses optionnelles, procéder de la façon suivante :

- Monter un équipier en tête de mât, sur une chaise de calfat.
Cet équipier se sera muni d'une drisse de pavillon (diamètre 2 mm environ) lestée à une extrémité.
- Introduire cette drisse sur le réa de la drisse à changer et la faire descendre dans le mât jusqu'à ce qu'elle passe devant la sortie où l'on peut alors la faire sortir avec un crochet.
- Surlier la deuxième extrémité de la drisse de pavillon avec la nouvelle drisse.
Scotcher cette surliure afin de faciliter son passage dans le réa en tête de mât.

7 - INSTALLATION ELECTRIQUE

7.1 - Généralités

Le FEELING 1040 est équipé en série d'une installation électrique en 12 volts.

En option, un circuit 220 volts est proposé.

L'alimentation du circuit 12 volts est assurée par deux batteries de 75 ampères chacune.

Ces batteries sont situées sous la couchette babord, près du moteur.

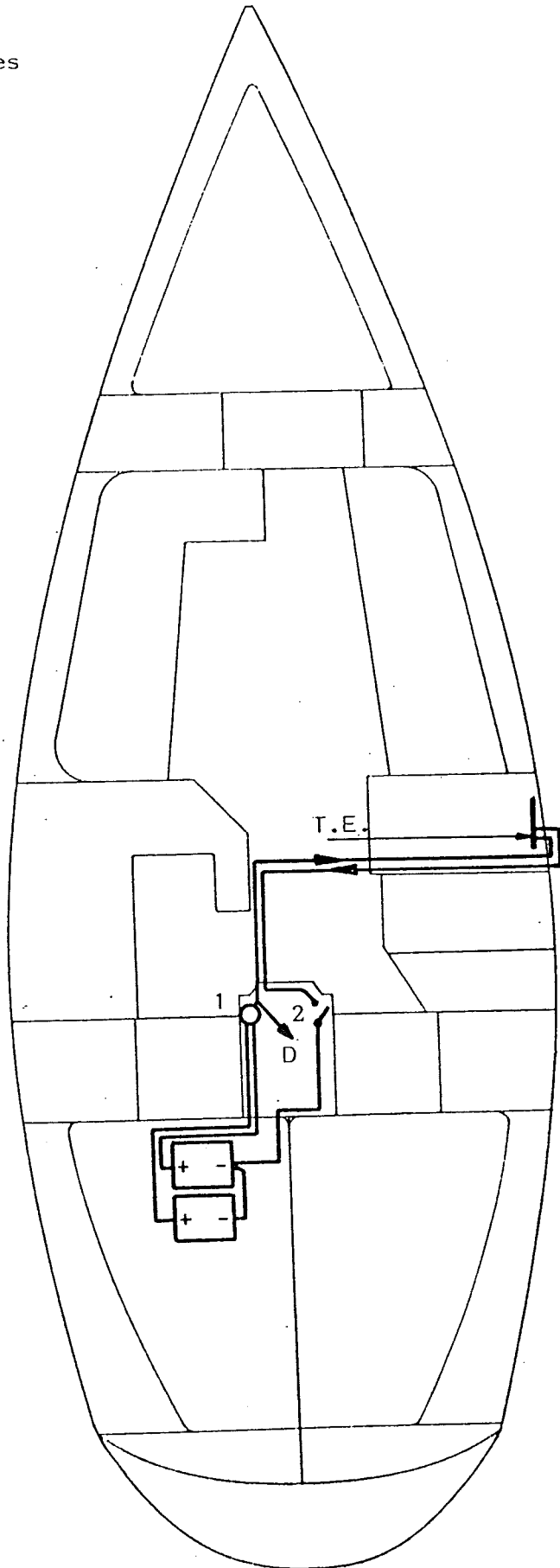
7.2 - Utilisation des batteries

(Voir schéma pages 38 et 39)

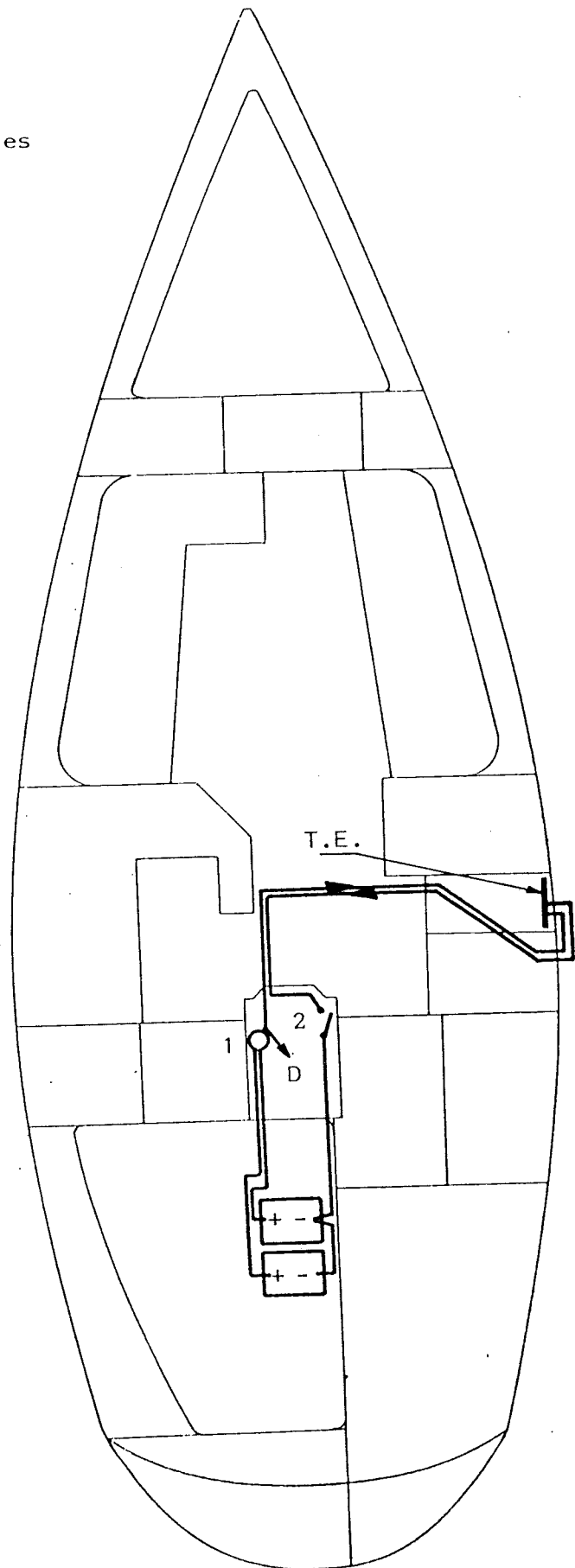
Un coupleur de batteries à quatre positions situé dans le compartiment moteur (gros interrupteur circulaire et de couleur rouge) permet de choisir quelle batterie utiliser :

- Position 0 : aucune batterie n'est en service
- Position 1 : batterie 1 en service (moteur ou service général)
- Position 2 : batterie 2 en service (moteur ou service général)
- Position 1+2 : les deux batteries sont en service et acheminent le courant soit vers le moteur pour son démarrage, soit vers le circuit du service du bord

- 1 Coupleur de batteries
- 2 Coupe-batteries
- T.E. Tableau électrique
- D Démarreur



- 1 Coupleur de batteries
- 2 Coupe-batteries
- T.E. Tableau électrique
- D Démarreur



A T T E N T I O N

Quand le moteur est en marche, il faut bien prendre garde à ne JAMAIS tourner le coupleur sur position 0.

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

Egalement, dans le compartiment moteur se trouve un interrupteur à levier rouge à deux positions OFF/ON : c'est le coupe-batterie.

C'est un interrupteur de sécurité qui permet en un seul geste de couper tout fonctionnement à bord.

Tourner le coupleur de batteries sur 1, 2 ou 1+2 est inopérant si le coupe-batterie n'est pas sur la position ON et vice versa.

A T T E N T I O N

Ne jamais positionner l'interrupteur sur OFF quand le moteur tourne : l'alternateur serait endommagé.

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

Il est donc recommandé :

- 1 - De n'utiliser que la batterie "moteur" (1 ou 2) pour le démarrage de celui-ci.
S'il n'y a pas lieu d'utiliser immédiatement la batterie "services", laisser le coupleur sur batterie "moteur" (1 ou 2 au choix) quelques minutes afin que la charge initiale de cette batterie soit retrouvée.
- 2 - Grâce au coupleur ET SANS PASSER PAR LA POSITION 0, brancher la seconde batterie ou les deux batteries ensemble pour le service général.

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

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

Ces batteries peuvent également être reliées à un chargeur de batterie proposé en option par le chantier.

7.3 - Tableau électrique

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

Le courant 12 volts arrive au tableau au niveau d'un interrupteur général permettant de connecter les batteries à ce tableau si le coupe-batterie est sur ON et le coupleur de batteries en position 1, 2 ou 1+2.

Le niveau de charge de chacune des batteries peut être contrôlé grâce à un voltmètre placé sur le tableau.

Sous ce voltmètre, un interrupteur permet de connecter l'une ou l'autre des batteries à l'appareil de mesure.

Une prise 12 volts, à côté de l'interrupteur général, permet d'y brancher un accessoire.

Vingt interrupteurs sont installés sur le tableau, chacun ayant sa fonction inscrite à côté de lui.

Sur le FEELING 1040 standard, seuls sont connectés au circuit les interrupteurs suivants :

Route Navigation
Tête de Mât
Éclairage Intérieur
Eau Douce N°1 (Pompe du groupe d'eau sous pression)
Cale N°1 (Pompe de cale)

Les fils électriques destinés à l'éclairage des compas de cloison (option) sont mis en place pendant la construction.

Il ne reste qu'à effectuer les connections avec les compas lors de l'installation de ceux-ci.

Le tableau électrique étant monté sur un panneau à charnières, l'accès aux branchements électriques s'effectue simplement en ouvrant ce panneau.

Faire attention aux connections électriques.

A T T E N T I O N

Avant d'accéder à l'arrière du panneau, tourner le coupleur de batteries sur 0 et le coupe-batterie sur OFF.
Couper le moteur auparavant.

7.4 - Pompes électriques du bord

Le bateau est équipé de deux pompes électriques.

Une pour le groupe d'eau sous pression est fixée dans le meuble de cuisine, à mi-hauteur. Ampérage de consommation : 6,25 ampères.

L'autre, est la pompe de cale qui est fixée dans le meuble de cuisine sur une varangue. Ampérage de consommation : 7,5 ampères.

7.5 - Liste et puissance des points lumineux du bord

Cabine avant	1 plafonnier	P. 2X10 W
Carré	1 plafonnier	P. 2X10 W
Cuisine	1 plafonnier	P. 2X10 W
Coin navigation	1 plafonnier	P. 2X10 W
	1 spot de lecture	P. 2X10 W
Cabine(s) arrières(s)	2 plafonniers	P.un. 2X10 W
Toilettes	1 plafonnier	P. 2X10 W
Feux de route avants		P. 10 W
Feux de route arrières		P. 10 W
Feux de mouillage		P. 10 W
Eclairage compas		P.un. 1 W

7.6 - Circuits des faisceaux

Un faisceau est le passage au même endroit de plusieurs fils électriques à destinations diverses.

Un faisceau peut se diviser en plusieurs faisceaux, lesquels feront passer chacun quelques uns des fils du premier faisceau.

7.7 - Faisceaux électriques

(Voir schéma pages 45 et 46)

(Voir tableau pages 47, 48, 49 et 50)

7.71 - Identification des fils de chaque faisceau

Faisceau 1

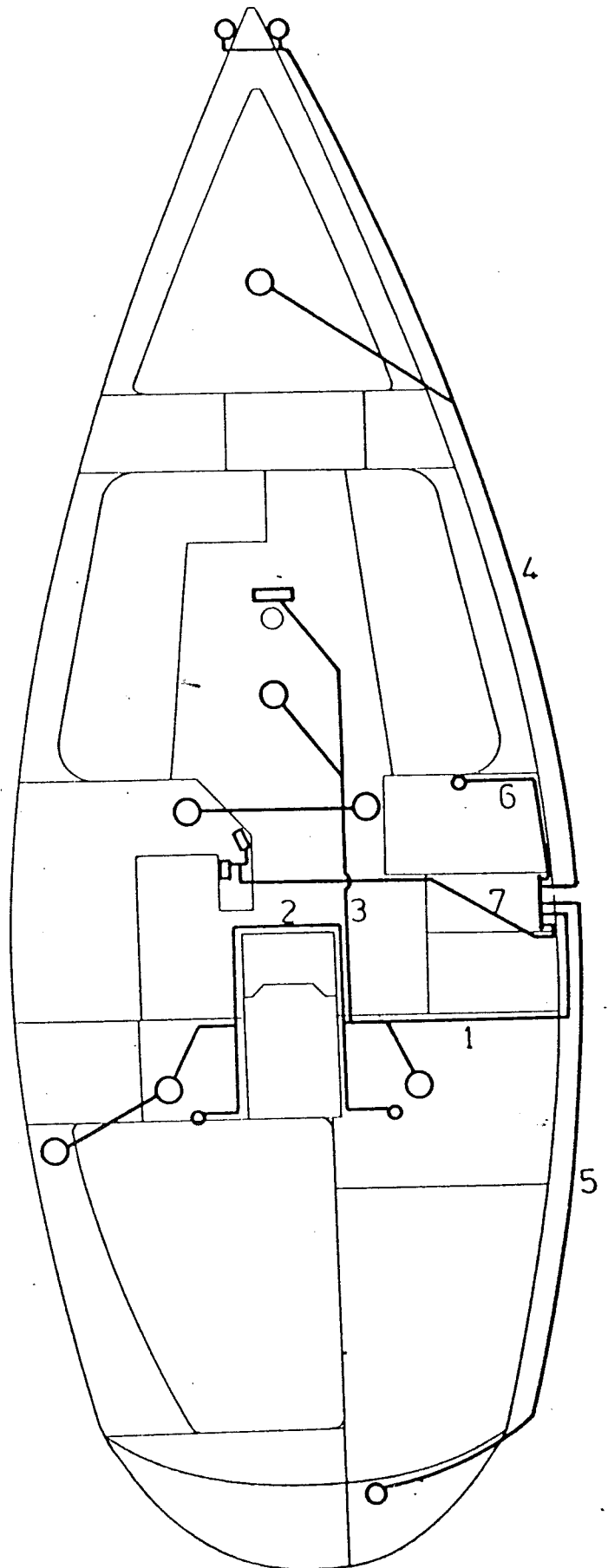
Plafonnier(s) cabine(s) arrière(s) et toilette
Plafonnier cuisine
Plafonnier carré
Plafonnier table à cartes
Eclairage compas
Feux de mât

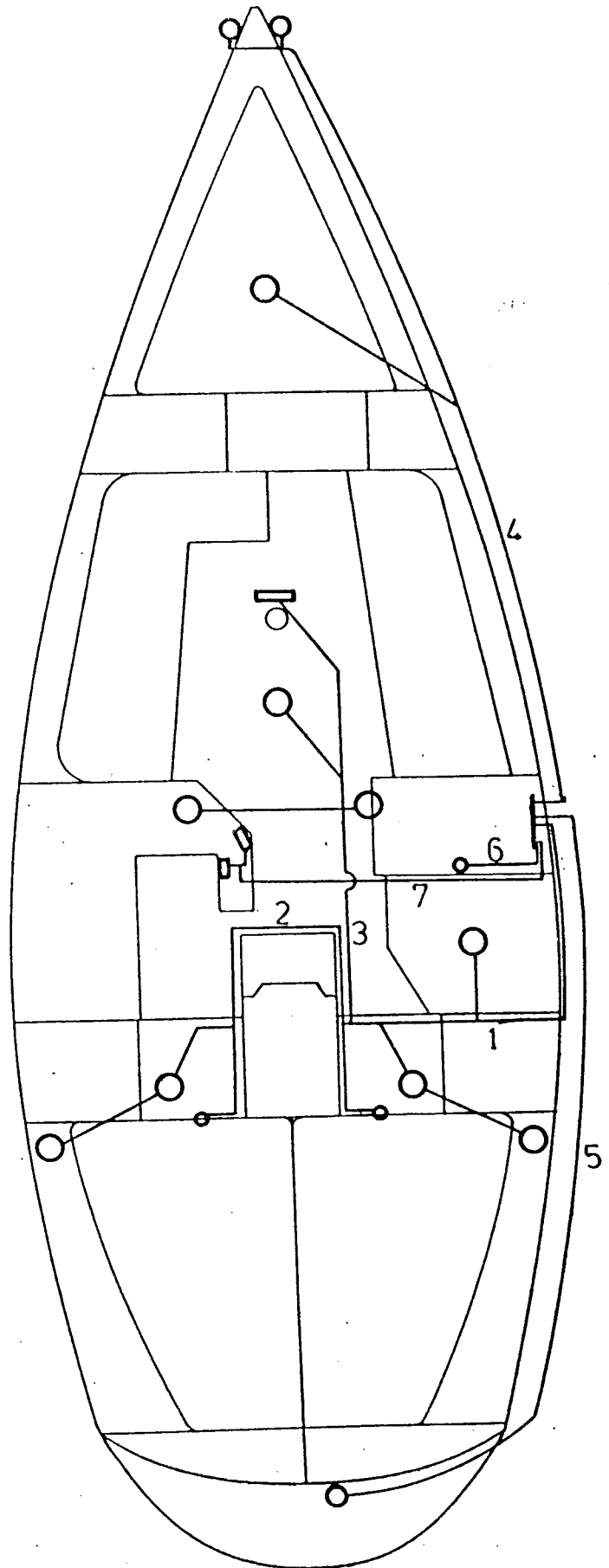
Faisceau 2

Plafonnier de cabine arrière babord
Eclairage compas babord

Faisceau 3

Plafonnier de cuisine
Plafonnier carré
Plafonnier table à cartes
Feux de mât





REPERTOIRE DES FAISCEAUX ELECTRIQUES
DU FEELING 1040

- * Chaque désignation repérée par un point dans la marge possède un retour (négatif) de couleur BLEUE, de même longueur et même section que le positif indiqué dans le tableau.

- * A T T E N T I O N

Les codes 6, 7 et 8 ont un retour commun de section $2,5^2$.

DESIGNATION	CODE	COULEUR	SECTION	LONGUEUR (mètres)	
				PROPRIETAIRE	CHARTER
Connection négatifs batteries	CNB	Noir	40 ²	0,40	0,40
Négatifs batteries - Coupe-batterie	BCB	Noir	40 ²	1,80	1,30
Batterie 1 - Coupleur	B1C	Noir	40 ²	1,60	1,60
Batterie 2 - Coupleur	B2C	Noir	40 ²	1,80	1,80
Coupe-batterie - Démarreur	CBD	Noir	40 ²	2,10	2,10
Coupleur - Démarreur	CD	Noir	40 ²	1,70	1,70
Faisceau tableau moteur	F VOLVO				
Alimentation tableau	0	Cable noir	10 ²	6,30	6,30
Retour tableau	1	Cable noir	10 ²	6,30	6,30
Voltmètre - Batterie (+1)	2	Rouge	2,5 ²	6,70	6,50
Voltmètre - Batterie (+2)	3	Rouge	2,5 ²	6,70	6,50
Plongeur jauge gasoil tableau	4	Cable gris	2 x 1,5 ²	4,00	4,90
Cadran jauge gasoil tableau	5	Rouge	1,5 ²	11,00	8,90
Feux de hune	6	Rouge	1,5 ²	6,40	4,20
Feux de mouillage	7	Rouge	1,5 ²	6,40	4,20

DESIGNATION	CODE	COULEUR	SECTION	LONGUEUR (mètres)	
				PROPRIETAIRE	CHARTER
Projecteur de pont	8	Rouge	2,5 ²	6,40	4,20
Plafonnier cabine avant	9	Blanc	1,5 ²	6,30	6,00
Plafonnier carré	10	Blanc	1,5 ²	1,40	1,40
			2,5 ²	5,30	3,80
Plafonnier table à carte et cuisine	11	Blanc	1,5 ²	1,80	1,80
			2,5 ²	4,50	2,70
Plafonnier sous passavant cuisine	12	Blanc	1,5 ²	6,30	5,60
Plafonnier toilettes	13	Blanc	1,5 ²	3,80	2,70
Plafonnier cabine arrière babord	14	Blanc	1,5 ²	1,80	1,80
			2,5 ²	5,50	5,00
Plafonnier cabine arrière tribord	15	Blanc	1,5 ²	----	1,80
			2,5 ²	----	4,00
Lecteur table à carte	16	Blanc	1,5 ²	1,00	1,00
Feux de route avant	17	Cable gris	2 x 1,5 ²	5,90	5,70
Feux de route arrière	18	Cable gris	2 x 1,5 ²	7,10	7,90
Eclairage compas sur colonne	19	Rouge	1,5 ²	8,10	6,80
Eclairage compas cloison babord	20	Rouge	1,5 ²	5,30	4,40
Eclairage compas cloison tribord	21	Rouge	1,5 ²	3,50	3,90

DESIGNATION	CODE	COULEUR	SECTION	LONGUEUR (mètres)	
				PROPRIETAIRE	CHARTER
Fil instrumentation console	22	Rouge	1,5 ²	4,00	3,00
Fil instrumentation console	23	Rouge	1,5 ²	4,00	3,00
Fil instrumentation console	24	Rouge	1,5 ²	3,00	3,00
Fil instrumentation console	25	Rouge	1,5 ²	3,00	3,00
Pompe groupe d'eau	26	Mauve	4 ²	4,00	4,00
Pompe de cale	27	Mauve	4 ²	4,00	4,00
Interrupteur pompe de cale toilettes pour vidange douche	28	Mauve	4 ²	2,60	1,40
Interrupteur pompe de cale	29	Mauve	4 ²	0,50	0,50
Groupe réfrigérant	30	Mauve	6 ²	5,90	5,90
Alimentation 110 volts	31		3 x 6 ²	4,80	
Prise cabine babord	32		3 x 2,5 ²	7,70	
Prise cabine avant	33		3 x 2,5 ²	4,80	
Prise tableau	34		3 x 2,5 ²	0,50	
Prise toilettes	35		3 x 2,5 ²		
Alimentation chauffe-eau	36		3 x 2,5 ²		

Faisceau 4

Plafonnier cabine avant
Feux de navigation avant

Faisceau 5

Feux de navigation arrière

Faisceau 6

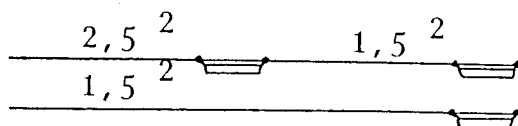
Spot table à cartes

Faisceau 7

Pompe de cale et pompe groupe d'eau

7.72 - Sections et couleurs des fils

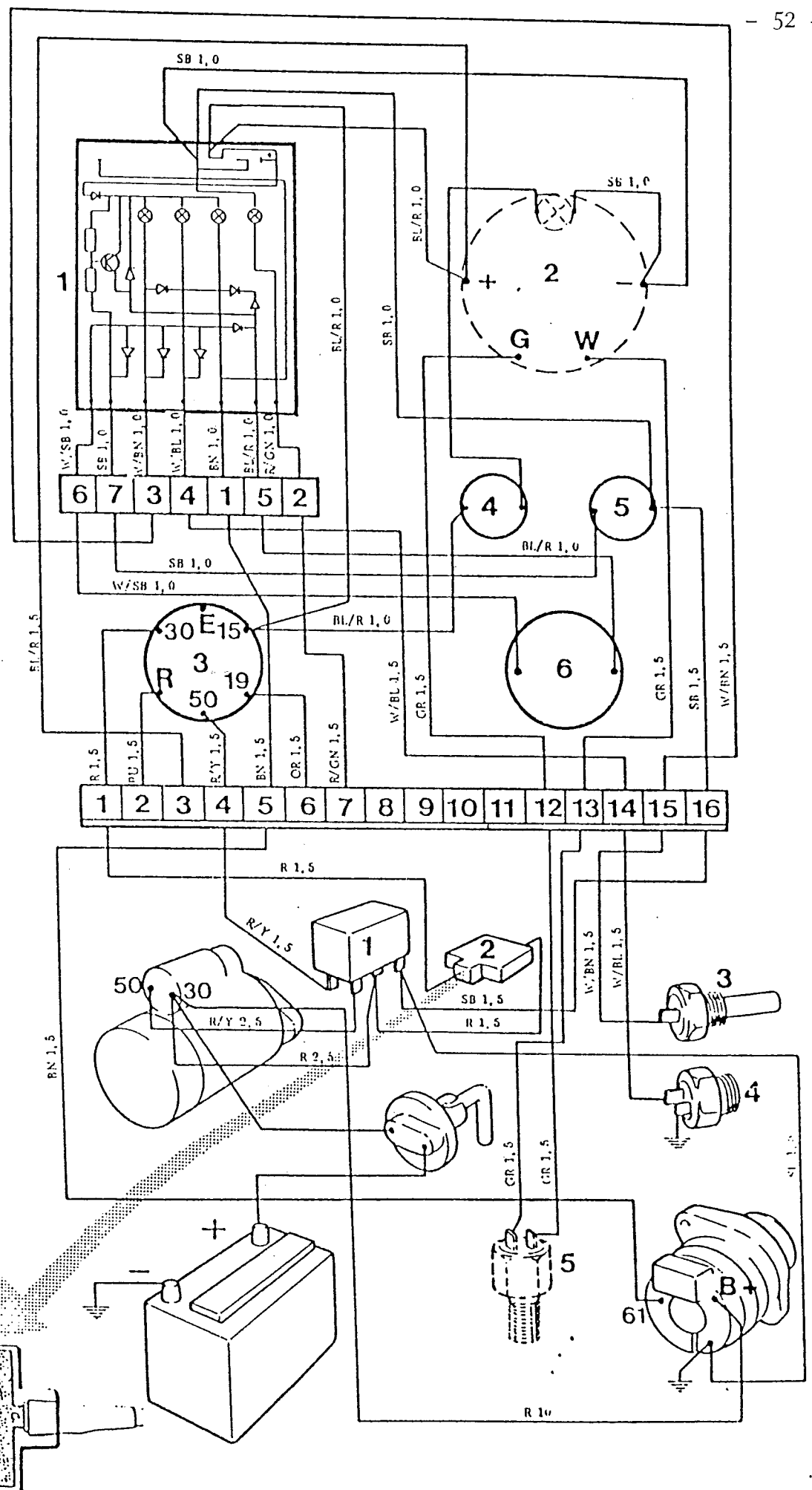
Plafonniers : rouge



Eclairage compas :	1,5 ²	Rouge
Feux navigation avant :	1,5 ²	Marron
Feux navigation arrière :	1,5 ²	Rouge
Spot table à cartes :	1,5 ²	Rouge
Pompe de cale :	4 ²	Mauve
Pompe groupe d'eau :	4 ²	Mauve
Feux de mât :	1,5 ²	Rouge (projecteur de pont 2,5 ²)

7.8 - Electricité moteur et tableau de contrôle

Voir pages 52 et 53)



LEGENDE DU SCHEMA DE CABLAGE (VOLVO PENTA)

Tableau d'instrument

- 1 - Carte circuit imprimé
- 2 - Compteur horaire (accessoire)
- 3 - Clef de contact
- 4 - Interrupteur pour éclairage des instruments
- 5 - Bouton poussoir pour test des instruments
- 6 - Alarmes

Moteur

- 1 - Relai
- 2 - Fusible
- 3 - Manomètre de température d'eau
- 4 - Manomètre de pression d'huile
- 5 - Sonde du compteur horaire

R : rouge
PU : violet
BN : marron
OR : orange
GR : gris
SB : noir
W : blanc
Y : jaune
GN : vert
BL : bleu

Section des fils en mm²

7.9 - Circuit 220 volts

(Voir schéma pages 55 et 56)

Le circuit optionnel 220 volts est alimenté par l'intermédiaire d'une prise étanche installée sur le tableau arrière, à partir du circuit électrique "terrestre".

Une boîte de distribution qui regroupe des porte-fusibles (16 ampères chacun ; 1 porte-fusibles pour 2 double prises) protégeant l'installation, est installée près de la table à cartes (placard au-dessus de la glacière tribord ou équipet navigation selon la version d'aménagement).

Dans cette boîte est également installé un disjoncteur thermique sensible à une variation d'intensité de 0,030 ampères et qui, dans ce cas, coupe automatiquement le circuit.

Enfin, est installé à cet endroit un disjoncteur supportant une intensité de 38 ampères.

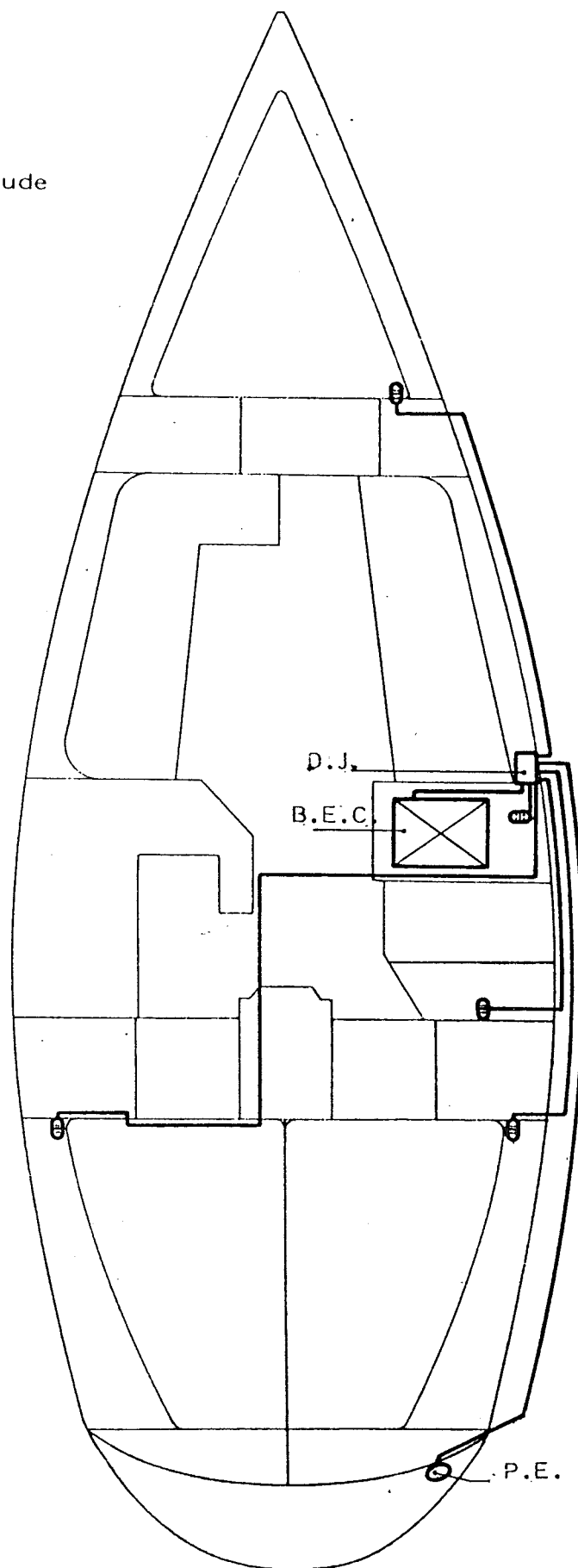
Les prises 220 volts sont groupées par deux (cabine avant, coin navigation, toilettes, cabine(s) arrière(s)).

Un chauffe-eau peut être installé en option (Voir paragraphe 9.13).

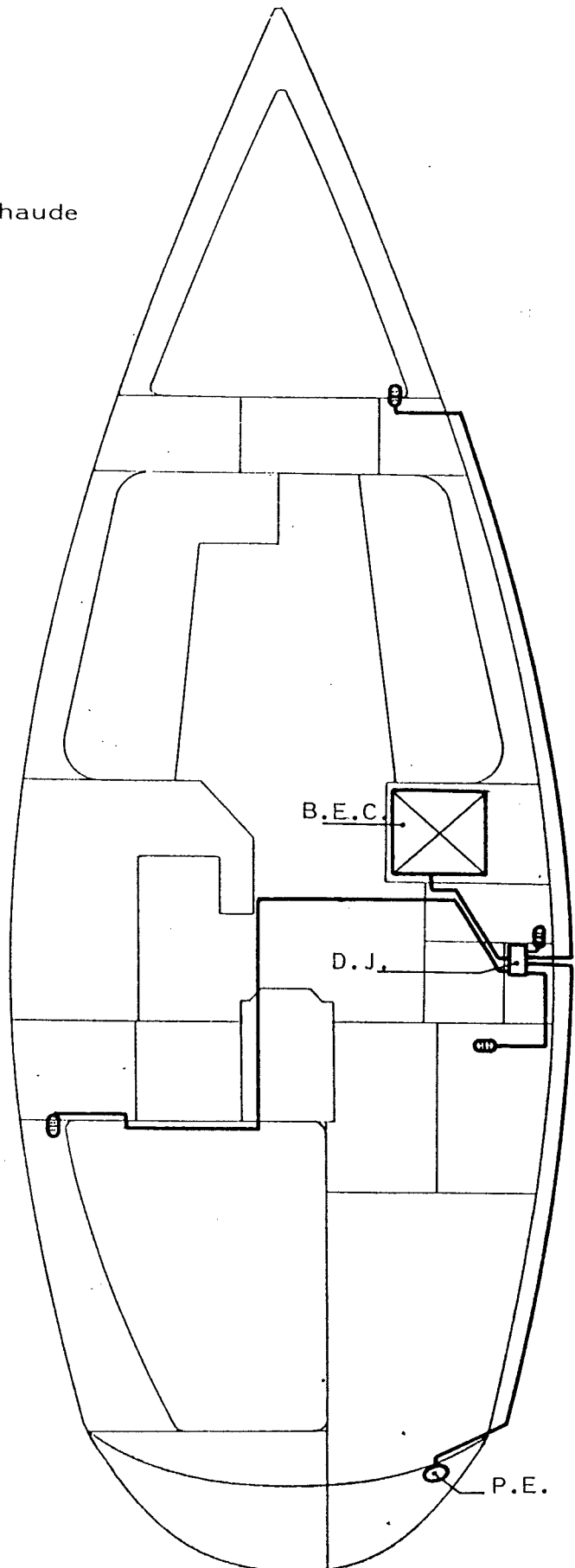
L'eau est alors réchauffée par deux moyens au choix de l'opérateur :

- l'eau de refroidissement du moteur (en mer principalement),
- une résistance électrique branchée à quai sur le circuit 220 volts.

P.E. Prise étanche
D.J. Disjoncteur
B.E.C. Ballon d'eau chaude



P.E. Prise étanche
D.J. Disjoncteur
B.E.C. Ballon d'eau chaude



Un porte-fusibles supplémentaire, calibré à 10 ampères, est alors installé dans la boîte de distribution.

A T T E N T I O N

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

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

- 1 - Contrôler fréquemment la bonne étanchéité et l'absence de rouille de la prise de raccordement au tableau.
- 2 - Prévenir l'équipage qu'il va y avoir connexion du circuit 220 volts du bord avec le réseau terrestre.
- 3 - Vérifier le bon état de la prise du quai.
- 4 - Vérifier le bon état du fil de raccordement et de ses prises.
- 5 - Eviter les projections d'eau sur les prises (particulièrement dans les toilettes).

7.10 - Mise à la masse du gréement

Le gréement est mis à la masse par une tresse métallique reliant la cadène de pataras à la mèche de safran.

De là, la tresse est reliée au moteur et du moteur au boulon arrière de fixation du lest.

7.11 - Mise à la masse du circuit carburant

Une tresse métallique joint l'évent de mise à l'air libre et le nable de remplissage.

De là, la tresse va au réservoir à gasoil.

La mise à la masse du réservoir se fait sur le moteur, par les tuyauteries d'alimentation et de retour de gasoil.