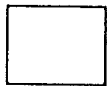
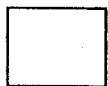




F



E



E



L



I



N



G

1090

Vous allez prendre en main votre Feeling 1090 et nous sommes heureux de vous compter parmi les nombreux skippers (propriétaires ou locataires) qui apprécient notre gamme.

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

Votre Feeling 1090 a bénéficié à la fois des soins de tous les compagnons du chantier qui ont participé à sa construction, et des innovations architecturales et technologiques qui font de ce bateau une unité à la pointe du progrès.

La coque, réalisée en polyester renforcé verre (P.R.V.), obtenu par applications successives de couches de MAT et TISSUS de VERRE imprégnées de résine polyester, est structurée par un cloisonnement transversal et longitudinal en contreplaqué marine, positionné puis soudé en P.R.V. sur la coque.

Le pont, d'une grande rigidité est également réalisé en P.R.V. renforcé par une structure ame sandwich sur toutes les surfaces horizontales.

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

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

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

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

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

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

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

A T T E N T I O N

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

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

CONDITIONS GENERALES DE VENTE

VENTE :

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

DELAI DE LIVRAISON :

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

TRANSFERT DES RISQUES - TRANSPORT :

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

MODIFICATIONS DES PRODUITS :

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

PRIX DE VENTE :

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

MODALITES DE PAIEMENT :

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

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

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

Les travaux supplémentaires sont payables au comptant.

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

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

GARANTIE CONTRACTUELLE :

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

Sont exclus de la garantie du chantier :

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

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

GARANTIE DES GEL-COATS :

Le chantier donne, sur certains de ses modèles, une garantie spéciale de cinq ans sous la flottaison. Cette garantie fait l'objet de conditions particulières inscrites sur le certificat de garantie "oeuvres vives" qui est délivré avec le bateau.

En dehors de cette garantie spéciale, le chantier décline toute responsabilité concernant les fissures et les craquelures pouvant apparaître dans le gel-coat et qui n'affectent pas l'étanchéité et la solidité du bateau.

APPLICATION DES PRESENTES CONDITIONS :

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

ELECTION DE DOMICILE ET JURIDICTION :

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

RESERVE DE PROPRIETE :

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

GARANTIE OEUVRES VIVES

Type : N° coque : N° série :

Date de première mise à l'eau :

CONCESSIONNAIRE : Nom :

Adresse :
.....

PROPRIETAIRE : Nom :

Adresse :
.....

Le gel-coat étanche appliqué sous la flottaison du bateau désigné ci-dessus, est garanti contre la présence de bulles dans des proportions supérieures à 1 % de la surface au mètre carré et ceci sous réserve de respecter les conditions ci-dessous :

- Se conformer aux prescriptions d'entretien ci-jointes,
- Retourner le double du présent certificat dûment signé dans les six mois après le départ du chantier,
- Retourner tous les ans, et au plus tard à la date anniversaire de l'acceptation du présent certificat, les quatre fiches annuelles de contrôle jointes, dûment remplies et signées suivant les prescriptions qu'elles contiennent.
- En cas de survenance d'un sinistre dans des proportions supérieures à celles indiquées ci-dessus, faire dresser par un agent agréé, un procès-verbal suivant le modèle ci-annexé.

BON POUR GARANTIE DE **CINQ ANS** DES OEUVRES VIVES DANS LES CONDITIONS CI-DESSUS.

Le Chantier KIRIE

Date :

BON POUR ACCEPTATION DES CONDITIONS DE LA GARANTIE OEUVRES VIVES DANS LES CONDITIONS CI-DESSUS.

Le Client

Le Concessionnaire
(inscrire la mention manuscrite "Lu et approuvé")

Date :

GARANTIE OEUVRES VIVES

Type : N° coque : N° série :

Date de première mise à l'eau :

CONCESSIONNAIRE : Nom :

Adresse :
.....

PROPRIETAIRE : Nom :

Adresse :
.....

Le gel-coat étanche appliqué sous la flottaison du bateau désigné ci-dessus, est garanti contre la présence de bulles dans des proportions supérieures à 1 % de la surface au mètre carré et ceci sous réserve de respecter les conditions ci-dessous :

- Se conformer aux prescriptions d'entretien ci-jointes,
- Retourner le double du présent certificat dûment signé dans les six mois après le départ du chantier,
- Retourner tous les ans, et au plus tard à la date anniversaire de l'acceptation du présent certificat, les quatre fiches annuelles de contrôle jointes, dûment remplies et signées suivant les prescriptions qu'elles contiennent.
- En cas de survenance d'un sinistre dans des proportions supérieures à celles indiquées ci-dessus, faire dresser par un agent agréé, un procès-verbal suivant le modèle ci-annexé.

BON POUR GARANTIE DE **CINQ ANS** DES OEUVRES VIVES DANS LES CONDITIONS CI-DESSUS.

Le Chantier KIRIE

Date :

BON POUR ACCEPTATION DES CONDITIONS DE LA GARANTIE OEUVRES VIVES DANS LES CONDITIONS CI-DESSUS.

Le Client

Le Concessionnaire
(inscrire la mention manuscrite "Lu et approuvé")

Date :

GARANTIES OEUVRES VIVES

FICHE ANNUELLE DE CONTROLE

1ère ANNEE

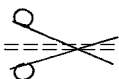
Type : N° coque : N° série :

Date de la visite annuelle :

Nom et adresse de l'agent agréé ayant effectué la révision :
.....

Signature du propriétaire

Signature de l'agent



FICHE ANNUELLE DE CONTROLE

2ème ANNEE

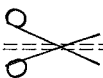
Type : N° coque : N° série :

Date de la visite annuelle :

Nom et adresse de l'agent agréé ayant effectué la révision :
.....

Signature du propriétaire

Signature de l'agent



FICHE ANNUELLE DE CONTROLE

3ème ANNEE

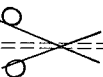
Type : N° coque : N° série :

Date de la visite annuelle :

Nom et adresse de l'agent agréé ayant effectué la révision :
.....

Signature du propriétaire

Signature de l'agent



FICHE ANNUELLE DE CONTROLE

4ème ANNEE

Type : N° coque : N° série :

Date de la visite annuelle :

Nom et adresse de l'agent agréé ayant effectué la révision :
.....

Signature du propriétaire

Signature de l'agent

PRECONISATIONS D'ENTRETIEN DES COQUES EN POLYESTER

1 - NE JAMAIS :

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

2 - RECOMMANDATIONS D'ENTRETIEN

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

a) Bateau neuf

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

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

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

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

b) Entretien

Pour un nettoyage utiliser :

* Eau froide sans pression (température maxi : 15°)

Sécher,

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

CERTIFICAT DE LIVRAISON

Propriétaire _____

Nom _____

Adresse _____

Port d'attache _____

Cachet du Concessionnaire

Type de bateau _____

N° de série _____

N° de coque _____

N° de moteur _____

Date de réception _____

Livré au Port de _____

Transporteur _____

Réserves faites au transporteur _____

DEFAUTS, ANOMALIES, MANQUES CONSTATES

1) Coque, pont _____

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

3) Greement et espars _____

4) Moteur _____

5) Electricité _____

6) Options _____

7) Divers _____

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

Fait à _____ le _____

Signature
(Lu et approuvé)

EXEMPLAIRE DESTINÉ AU CHANTIER



CERTIFICAT DE LIVRAISON

Propriétaire _____

Nom _____

Adresse _____

Port d'attache _____

Cachet du Concessionnaire

Type de bateau _____

N° de série _____

N° de coque _____

N° de moteur _____

Date de réception _____

Livré au Port de _____

Transporteur _____

Réserves faites au transporteur _____

DEFAUTS, ANOMALIES, MANQUES CONSTATES

1) Coque, pont _____

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

3) Greement et espars _____

4) Moteur _____

5) Electricité _____

6) Options _____

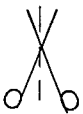
7) Divers _____

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

Fait à _____ le _____

Signature
(Lu et approuvé)

EXEMPLAIRE DESTINÉ AU CONCESSIONNAIRE



CERTIFICAT DE LIVRAISON

1^{er} Propriétaire _____

Nom _____

Adresse _____

Port d'attache _____

Cachet du Concessionnaire

Type de bateau _____

N° de série _____

N° de coque _____

N° de moteur _____

Date de réception _____

Livré au Port de _____

Transporteur _____

Réserves faites au transporteur _____

DEFAUTS, ANOMALIES, MANQUES CONSTATES

1) Coque, pont _____

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

3) Greement et espars _____

4) Moteur _____

5) Electricité _____

6) Options _____

7) Divers _____

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

Fait à _____ le _____

Signature
(Lu et approuvé)

EXEMPLAIRE DESTINÉ AU PROPRIÉTAIRE

CERTIFICAT DE LIVRAISON

2 ème Propriétaire _____

Nom _____

Adresse _____

Port d'attache _____

Cachet du Concessionnaire

Type de bateau _____

N° de série _____

N° de coque _____

N° de moteur _____

Date de réception _____

Livré au Port de _____

Transporteur _____

Réserves faites au transporteur _____

DEFAUTS, ANOMALIES, MANQUES CONSTATES

1) Coque, pont _____

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

3) Greement et espars _____

4) Moteur _____

5) Electricité _____

6) Options _____

7) Divers _____

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

Fait à _____ le _____

Signature
(Lu et approuvé)

EXEMPLAIRE DESTINÉ AU PROPRIÉTAIRE

CERTIFICAT DE LIVRAISON

3 ème Propriétaire _____

Nom _____

Adresse _____

Port d'attache _____

Cachet du Concessionnaire

Type de bateau _____

N° de série _____

N° de coque _____

N° de moteur _____

Date de réception _____

Livré au Port de _____

Transporteur _____

Réserves faites au transporteur _____

DEFAUTS, ANOMALIES, MANQUES CONSTATES

1) Coque, pont _____

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

3) Greement et espars _____

4) Moteur _____

5) Electricité _____

6) Options _____

7) Divers _____

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

Fait à _____ le _____

Signature
(Lu et approuvé)

EXEMPLAIRE DESTINE AU PROPRIETAIRE

Rapport de mise en service

Check list de mise en main

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

I - A L'INTERIEUR DU BATEAU :

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

II - SERVITUDE DU PONT :

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

III - EVOLUTION ET MANOEUVRE AU MOTEUR :

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

CONSEILS DE MISE A L'EAU

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

Précaution à prendre pour presse-étoupe à joint tournant :

Après chaque mise à l'eau ou à chaque échouage, il faut chasser l'air resté prisonnier dans le soufflet en le comprimant vers l'arrière du bateau jusqu'à ce que l'eau gicle entre la bague du soufflet et la bague fixe de l'arbre d'hélice.

Mâtage

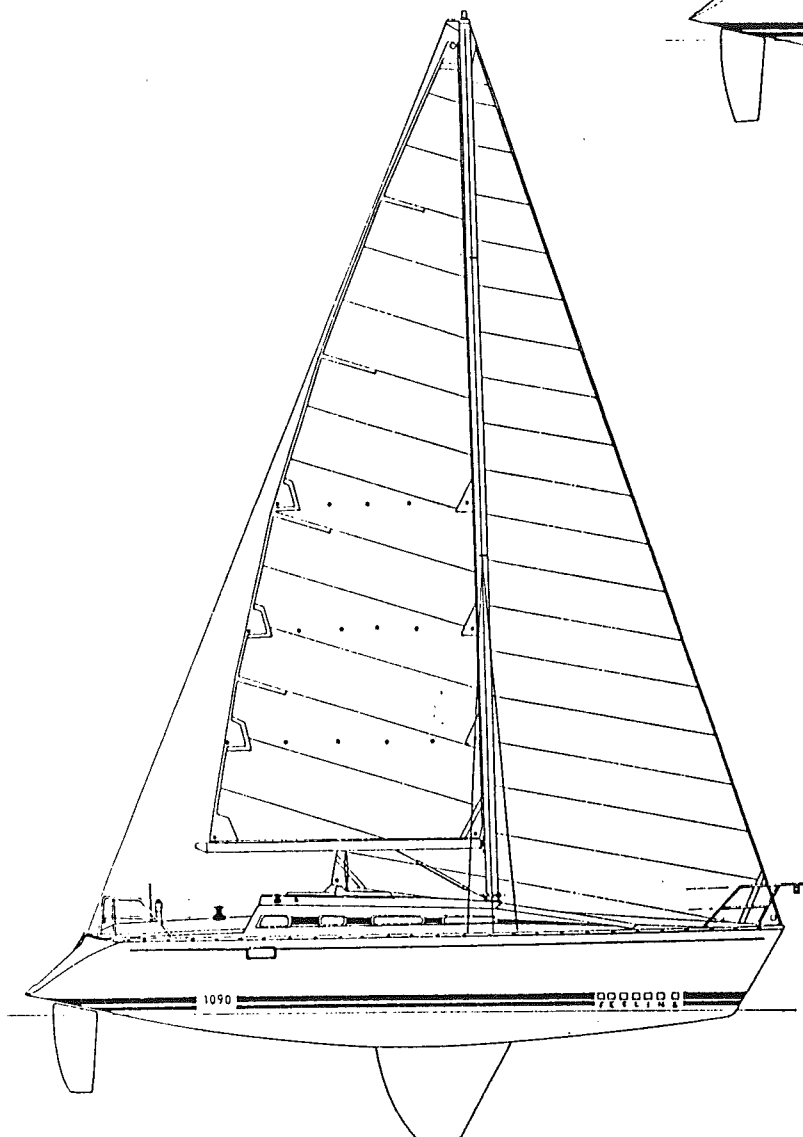
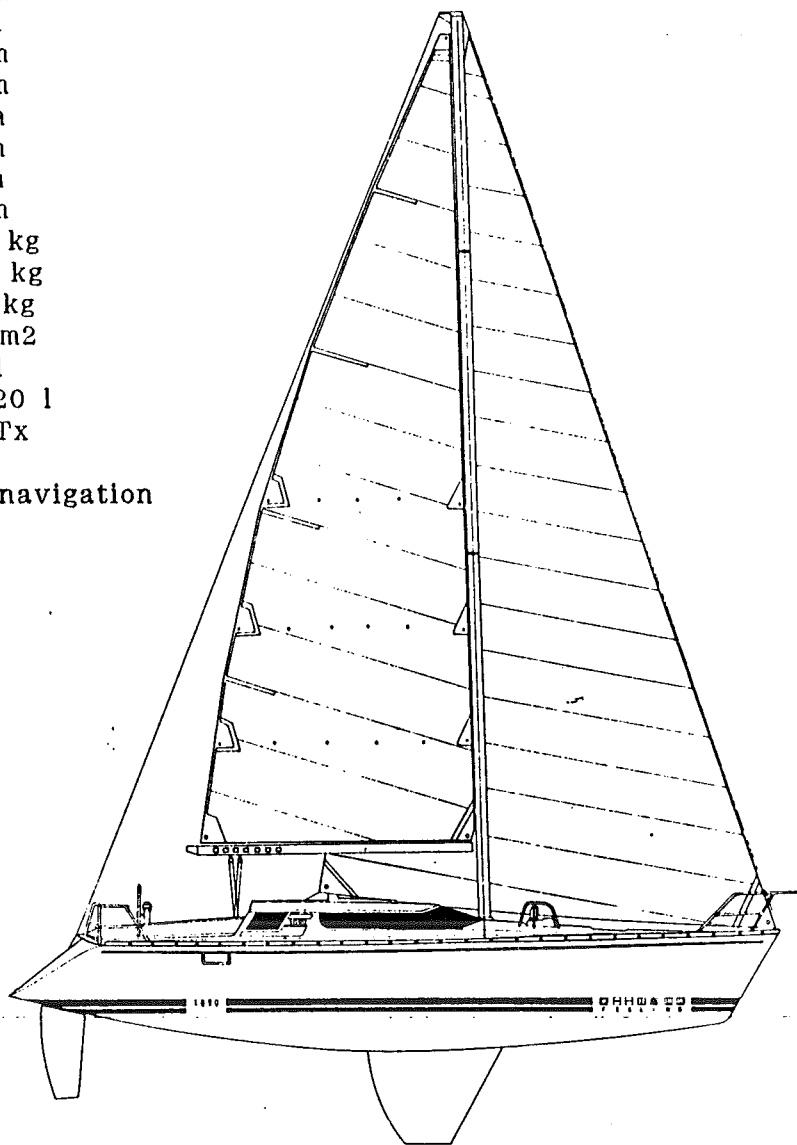
Le bateau se mâte impérativement à la grue.

Les opérations à effectuer sont les suivantes :

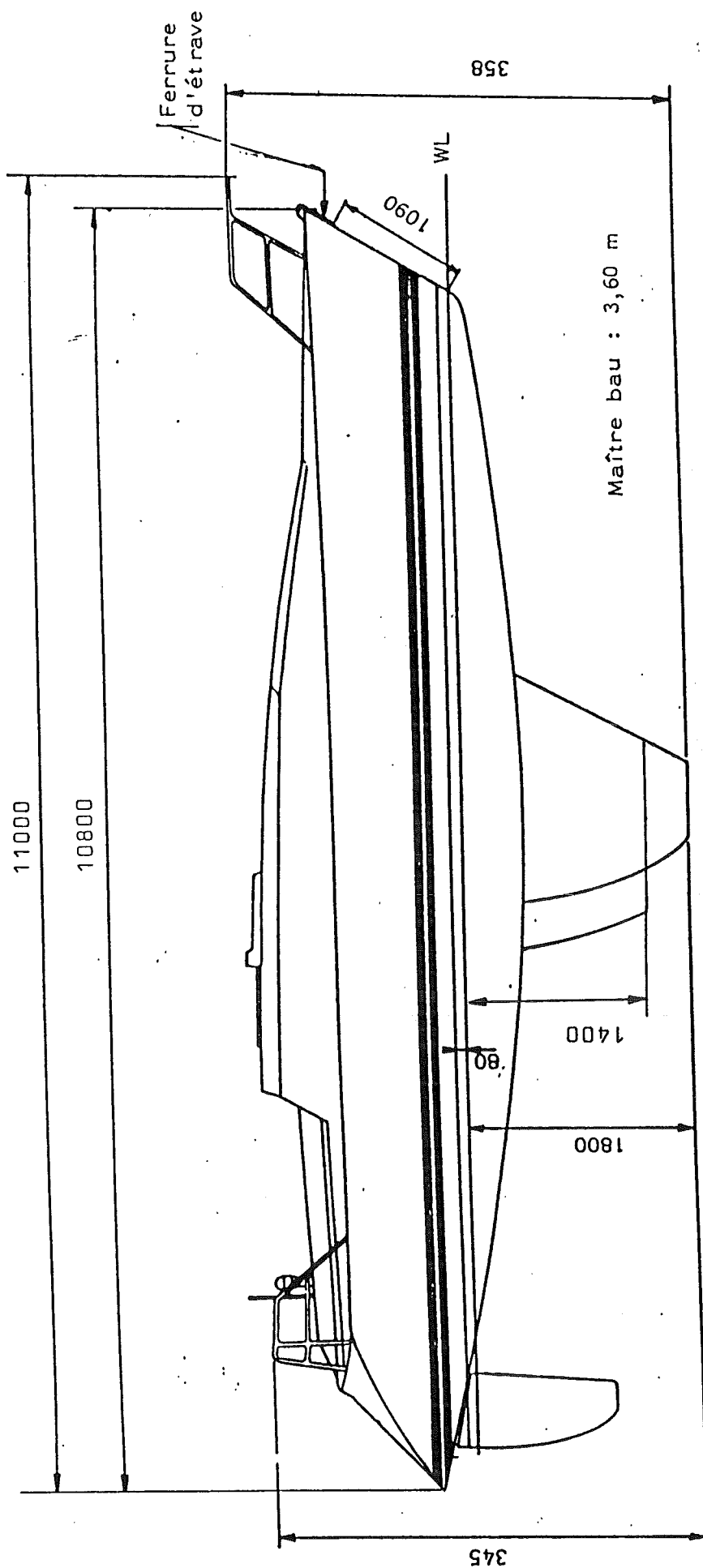
- Allonger le mât sur un ber ou des tréteaux.
- Monter les barres de flèche et fixer les haubans légèrement tendus vers le haut du mât dans les embouts de barre de flèches.
- Mettre au clair les drisses, les galhaubans et bas haubans le long du mât et les tenir liés à son pied
- Prendre le mât à la grue par dessus le capelage des barres de flèches, lever et le présenter sur son embase
- Fixer provisoirement les galhaubans, bas haubans, étais et pataras afin de libérer la grue.

Longueur hors tout	11,00 m
Longueur de coque	10,80 m
Longueur à la flottaison	8,80 m
Maître bau	3,60 m
Hauteur sous barrots	1,90 m
Tirant d'eau lest long	1,80 m
Tirant d'eau lest court	1,40 m
Tirant d'air	15,08 m
Poids à vide	4 900 kg
Poids du lest long (plomb)	1 980 kg
Poids du lest court (fonte)	2 160 kg
Surface de voilure au près	71 m ²
Réservoir gasoil	120 l
Réservoir eau	2 x 120 l
Jauge	11,79 Tx

Homologation Marine Marchande pour la navigation
en 1 ère catégorie N° 2712

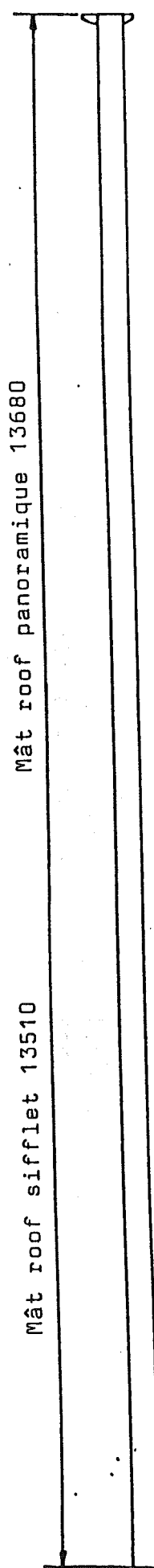


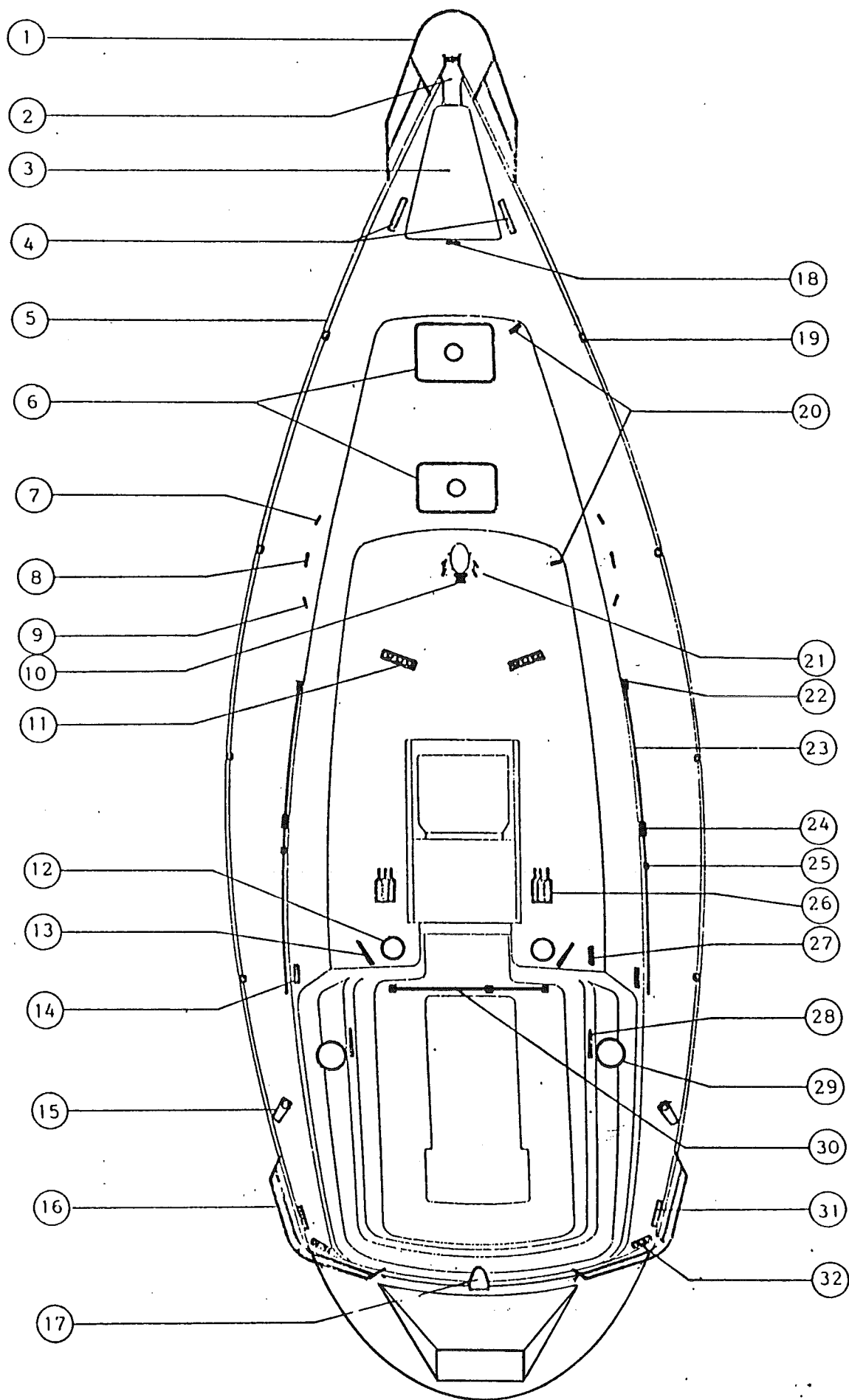
ENCOMBREMENT FEELING 1090



Mât roof sifflet 13510

Mât roof panoramique 13680





- 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

TABLEAU DE COTES STANDARD FEELING 1090

DESIGNATION	GUINDANT	BORDURE	CHUTE	L.P.	POIDS M2	SURFACE
GRAND VOILE	12,30 M	3,90 M	12,80 M			27,00 M2
GENOIS 1	14,10 M	6,57 M	13,27 M	6,10 M		43,30 M2
GENOIS 2	13,90 M	5,70 M	13,00 M	5,29 M		36,60 M2
GENOIS 3	12,50 M	5,27 M	11,50 M	4,85 M		30,30 M
FOC	9,95 M	4,74 M	8,80 M	4,20 M		20,90 M2
TOURMENTIN	6,90 M	3,35 M	5,30 M	2,50 M		8,60 M2
SPI	13,77 M	7,20 M				89,00 M2
I = 13,90 M J = 4,00 M P = 12,30 M E = 3,90 M Cotes à transmettre aux voiliers pour exécution						

NOMENCLATURE DU GREEMENT COURANT DE SPI FEELING 1090 (OPTION)

MANOEUVRE	QUALITE	LONGUEUR (m)	DIAMETRE (mm)	EQUIPEMENT
Prisse de spi	Polyester tressé France-Olympique Identifié vert	32	12	1 Mousqueton à émerillon inox 90 mm 1 Poulie SE 3 (Amiot)
Ecoute de spi	Polyester Gulf-Stream 1 Identifié vert 1 Identifié rouge	2 x 19	14	2 Mousquetons à émerillon inox 90 mm 2 Poulies SE 4
Balancine de tangon	Polyester Gulf-Stream Identifié bleu	17	10	1 Mousqueton inox à émerillon 70 mm
Hale-bas de tangon	Polyester Gulf-Stream Identifié rouge	13,5	12	1 Poulie SE 3 1 Poulie SAR 3

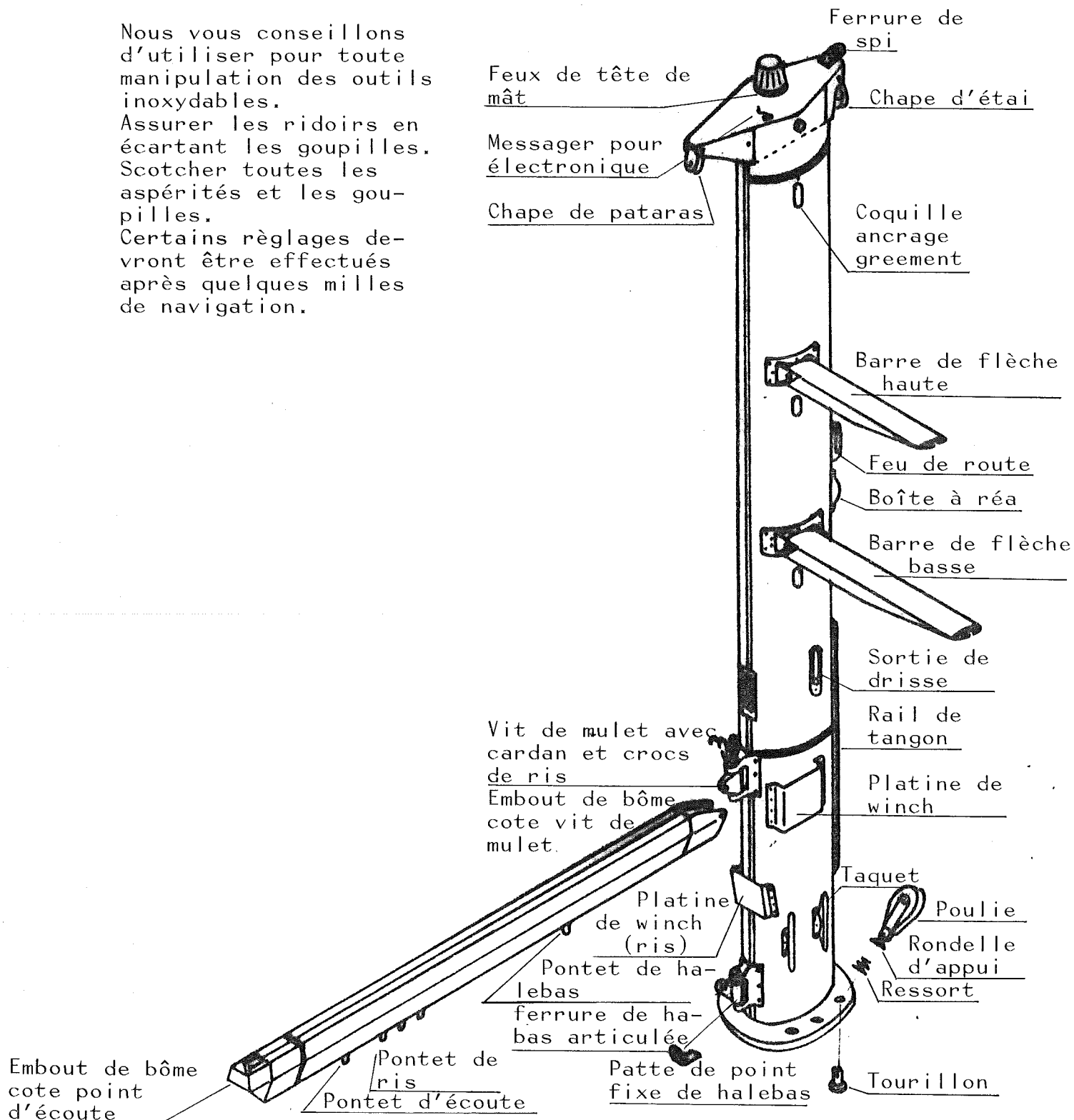
NOMENCLATURE DU GREEMENT COURANT FEELING 1090 (STANDARD)

MANOEUVRE	QUALITE	LONGUEUR (mm)	DIAMETRE (mm)	EQUIPEMENT
Drisse grand-voile	Polyester-Ame Kevlar France-Olympique Identifié noir-rouge	32	12	1 Manchon droit diam.12 1 Manille automatique diam. 8
Drisse foc	Polyester - Ame Kevlar France-Olympique Identifié noir-orange	32	12	1 Manchon droit diam.12 1 Mousqueton à oeil 90 mm
Balancine de bôme	Polyester tressé Identifié rouge	27	7	1 Transfil sur boucle 1 Manille diam. 5
Ecoute de grand-voile	Polyester Gulf-Stream Identifié jaune	18	12	1 Transfil sur boucle
Palan de réglage fin d'écoute de GV	Tempest Identifié jaune	4,1	6	
Hale-bas de bôme	Polyester tressé Identifié noir	6,5	12	1 Transfil sur boucle
Etarquage de bordure	Polyester Gulf-Stream Identifié bleu	6	10	1 Manchon droit diam.10 1 Manille automatique
Ecoute de foc	Polyester Gulf-Stream Identifié jaune-noir	2 x 17	14	
1ère bosse de ris	France-Olympique Identifié vert	8,6	8	
2ème bosse de ris	France-Olympique Identifié rouge	12,5	8	
3ème bosse de ris	France-Olympique Identifié noir	16	8	
Règlage chariot avale- tout de génois	Tempest	8 m x 2	8	
Règlage chariot barre d'écoute de grand voile	Tempest	3,5 x 2	8	
Hale-bas de bôme				1 Poulie S60 DKN 1 Poulie VE 3 chape 1 Poulie SAR 3 chape 1 Manille Ø 6 1 Manille ILV Ø 5
Palan d'écoute de grand voile				3 Poulies SA 3 chape 1 Poulie VET 3 1 Poulie DA 24 1 Poulie DAR 24 1 Manille Ø 6

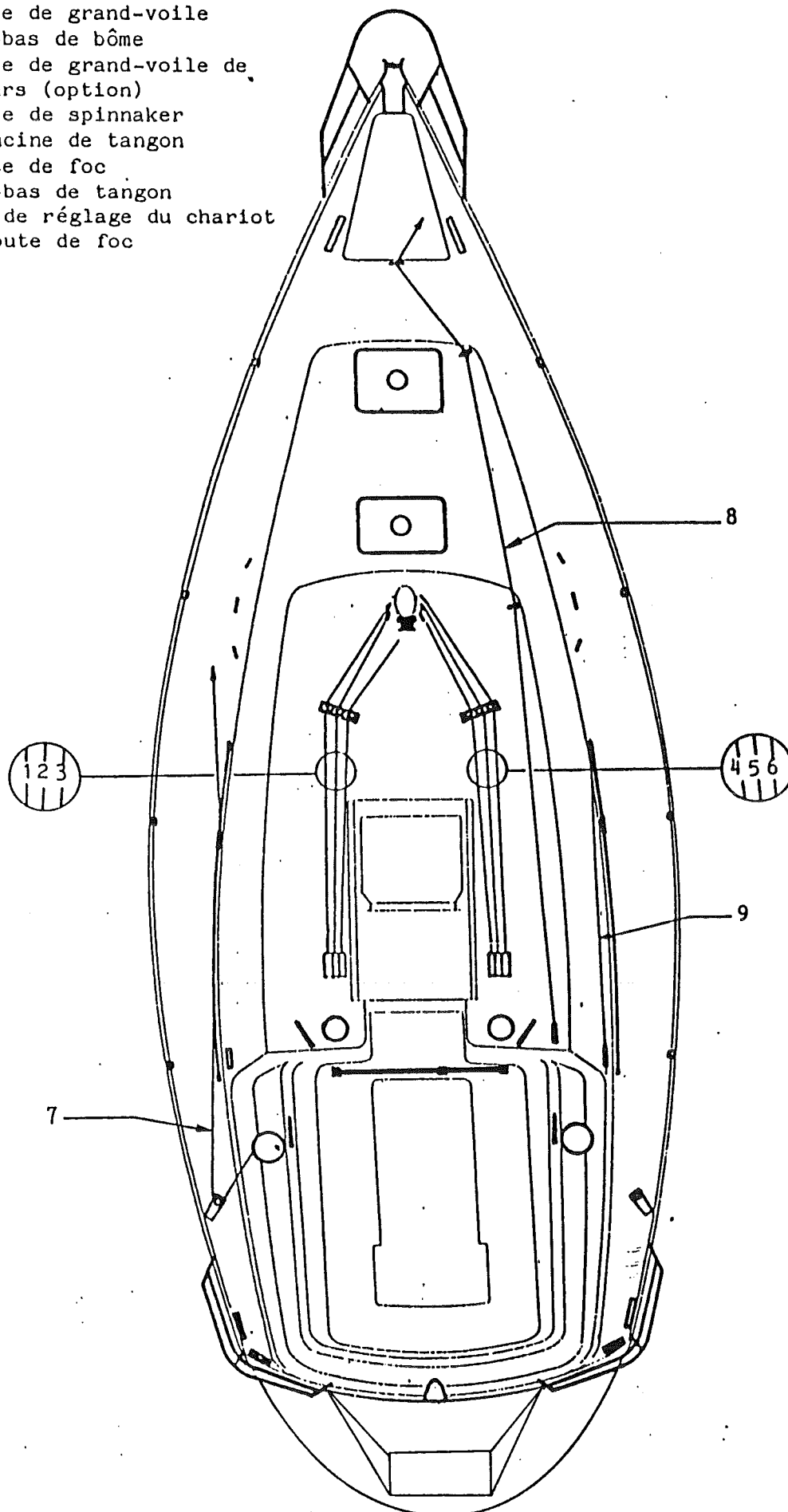
ACCASTILLAGE DE MAT, ACCASTILLAGE DE BOME, REGLAGE DE MAT F. 1090

Fixer l'étai et les galhaubans au moment de la mise en place du mât. Par la suite, fixer le pataras et les bas haubans. Serrer manuellement les ridoirs puis serrer avec un outil de 5 tours pour les galhaubans et de 2 tours pour les bas haubans. Dans cette opération, le mât doit rester droit dans le sens transversal du bateau. Pour contrôler, il vous suffit de regarder par la fente du mât vers le haut. Serrer le pataras pour obtenir une légère quête de mât.

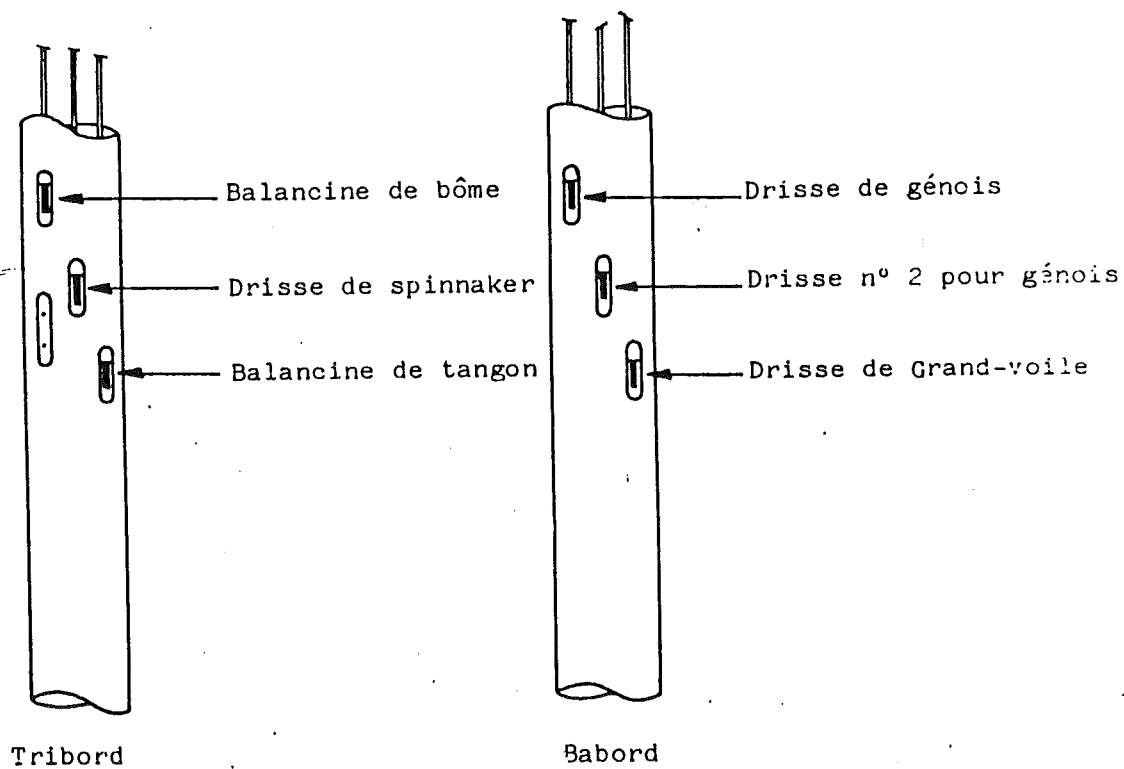
Nous vous conseillons d'utiliser pour toute manipulation des outils inoxydables. Assurer les ridoirs en écartant les goupilles. Scotcher toutes les aspérités et les goupilles. Certains réglages devront être effectués après quelques milles de navigation.



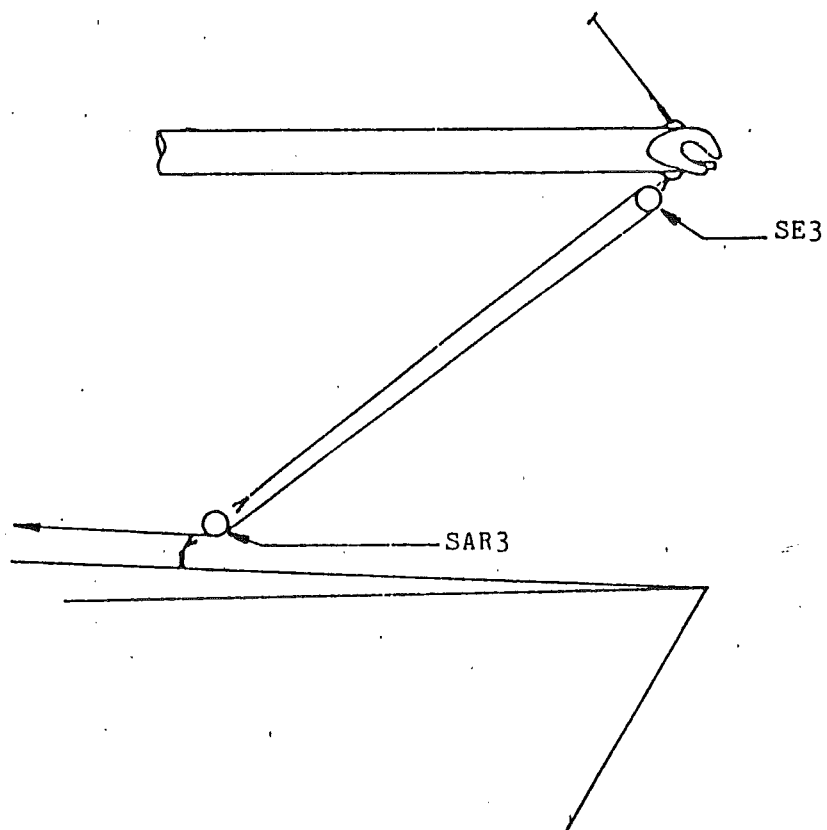
- 1 Drisse de foc
- 2 Drisse de grand-voile
- 3 Hale-bas de bôme
- 4 Drisse de grand-voile de secours (option)
- 5 Drisse de spinnaker
- 6 Balancine de tangon
- 7 Ecoute de foc
- 8 Hale-bas de tangon
- 9 Bout de réglage du chariot d'écoute de foc



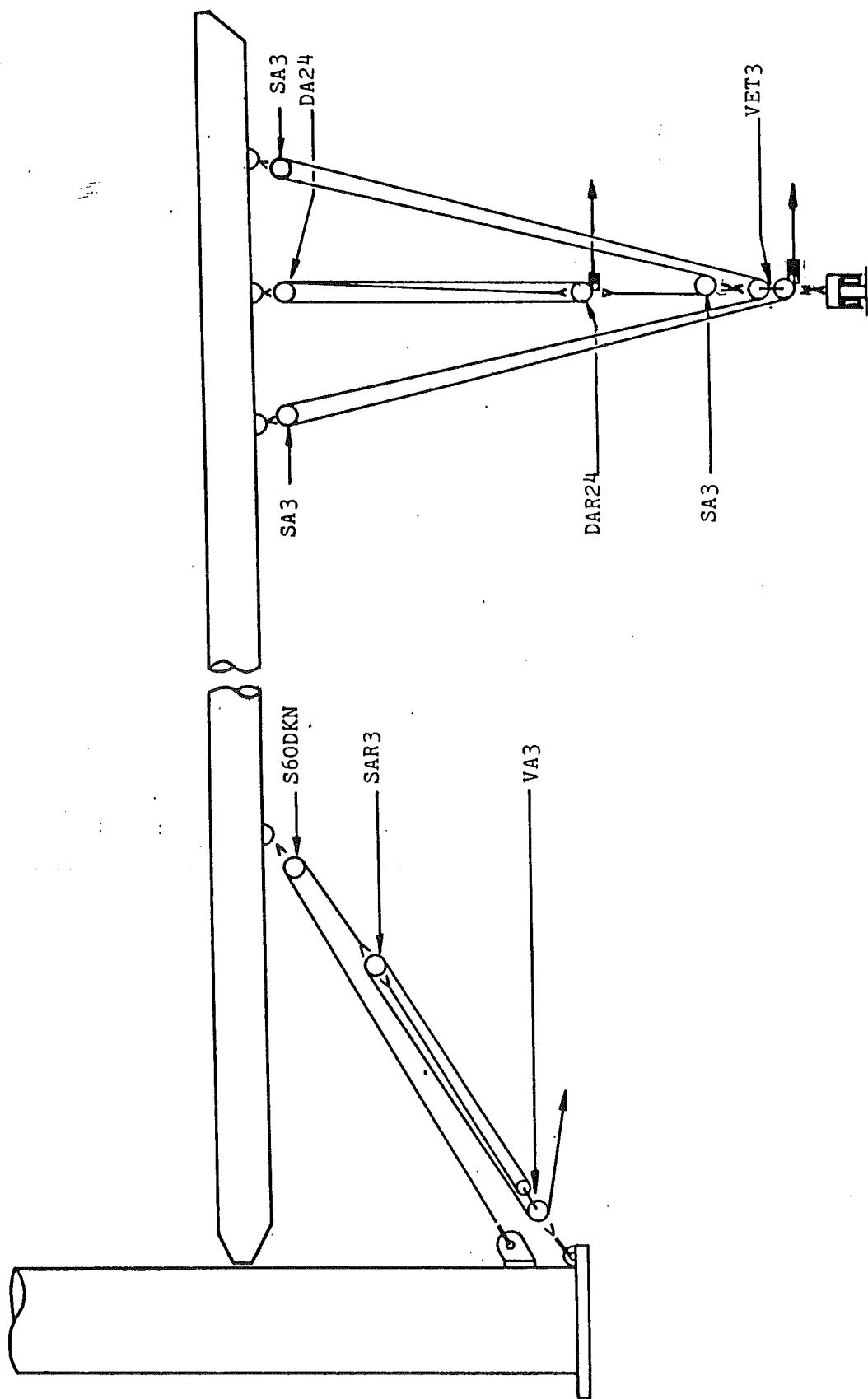
PASSAGE DES DRISSES



CIRCUIT DU PALAN DE HALEBAS DE TANGON



CIRCUIT DES PALANS - ECOUTE DE GRAND VOILE ET HALEBAS DE BOME



GREEMENT DORMANT ET FILIERE

BATEAU FEELING 1090

MAT FRANCESPAR F.380

N° DEVIS 281075

Désignation	Nbre	Dia.	Longueur H.T	Terminaison (A)	Terminaison (B)	Observations
Etai	1	8	14 290	E0	E0/LRT	
Galhaubans	2	7	13 575	EB/COQ 3-7	ROCS	PVC2H MANCHON 3520
Bas haubans avant	2	7	5 400	EB/COQ 3-7	ROCS	PVC
Bas haubans AR.	2	7	5 580	EB/COQ 3-7	ROCS	PVC
Inters	2	7	10 025	EB/COQ 3-7	ROCS	PVC MANCHON 4350
Pataras	1	8	14 255	E0	E0 (14,5)	RT 80
Estrope	1	5 S	1 800	ECA	ECA	
OPTION						
Etai largable						
Pataras isole	1	8	14 255	E0	E0	2 ISOLA. 8 SERTIS
Filière supérieure	2	4-6	8 945	ECA	RCS	
Filière inférieure	2	3-5	8 530	ECA	RCS	
Porte supérieure	1	4-6	1 450	ECA	ECA/M.R 1432	
Porte inférieure	1	3-5	1 197	ECA	ECA/M.R 1432	

SECURITE

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.

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.

Barre de secours

En cas d'avarie de commande de barre à roue, une barre de secours est fournie en série (obligatoire à bord). Il suffit de retirer le bouchon cache-mèche et d'assembler la barre de secours avec un boulon H M 10-70.

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'éventuelles tensions brutales et répétées de ce tuyau.

Vannes

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

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

MOTEUR

MISE EN ROUTE DU MOTEUR

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

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

- le coupe-batterie est en service
- l'alimentation de carburant est ouverte
- les vannes de circuit de refroidissement sont ouvertes
- les niveaux d'huile sont corrects
- les purges sont fermées
- tous les éléments en contact avec l'eau sont étanches
- le levier du boîtier de commande est au point mort
- le "stop" moteur est repoussé

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

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

Pour tous renseignements complémentaires, nous vous conseillons de vous reporter à la notice d'utilisation des moteurs Volvo ou Yanmar.

ATTENTION

Le moteur est soumis à des vibrations importantes en fonctionnement.

Après 3 heures de marche, il est conseillé de vérifier le bon serrage :

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

TRANSMISSION

Le moteur transmet le mouvement à une hélice deux pales par l'intermédiaire d'une ligne d'arbre directe de diamètre 25.

Cet arbre est fixé au moteur par l'intermédiaire d'un plateau dont il est conseillé de vérifier périodiquement les serrages.

Cet arbre passe dans un tube d'étambot en stratifié de verre qui est scellé à la coque.

Une chaise d'arbre fixée par stratification dans la coque se trouve devant l'hélice.

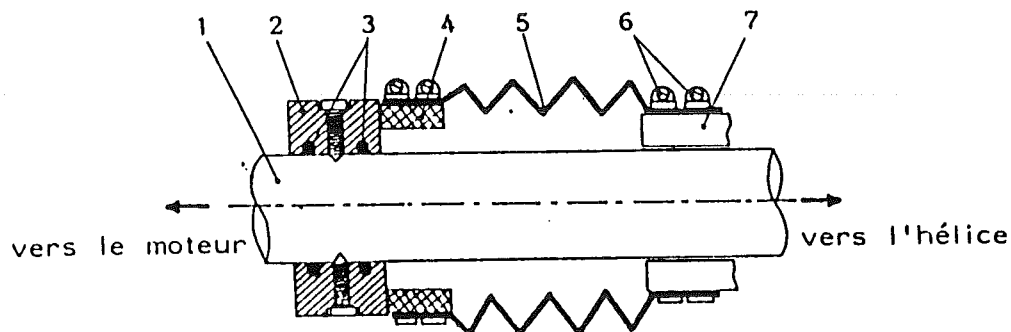
Derrière l'hélice est fixée une anode écrou pour arbre $\varnothing$ 25.

Précisions

Un presse-étoupe évite les entrées d'eau par le tube d'étambot.

Ce presse-étoupe d'un type particulier est un joint tournant. Il est conseillé de contrôler son état périodiquement.

L'étanchéité est assurée par le frottement d'une bague métallique tournant avec l'arbre, contre un joint synthétique fixe qui est solidaire du tube d'étambot.



- 1 - Arbre d'hélice
- 2 - Bague inox bloquée par deux vis
- 3 - Joint toriques
- 4 - Bague en matière synthétique

- 5 - Soufflet
- 6 - Colliers inox
- 7 - Tube d'étambot

A T T E N T I O N

- 1 - Après chaque mise à l'eau ou à chaque échouage, il faut chasser l'air resté prisonnier dans le soufflet en le comprimant vers l'arrière du bateau jusqu'à ce que l'eau gicle entre la bague du soufflet et la bague fixe de l'arbre d'hélice, afin de permettre à l'eau passant par le tube d'étambot de remplir entièrement le soufflet.

En effet, le joint synthétique est refroidi par cette eau, qui, lors de l'échouage, coule en presque totalité par le tube d'étambot, l'air entrant alors dans le soufflet. Ne pas effectuer cette opération abîmerait le joint synthétique, qui ne serait plus en mesure d'assurer une étanchéité parfaite.

- 2 - En cas d'intervention sur le moteur ou les batteries, il faut prendre soin de ne pas choquer le presse-étoupe.
- 3 - En cas de coupure accidentelle du soufflet, débloquer les deux vis immobilisant la bague inox et reculer cette dernière jusqu'à comprimer le soufflet.
- 4 - Lors de la mise à l'eau s'assurer que la bague inox est serrée sur l'arbre en position "compression à mi-course du soufflet caoutchouc".
- 5 - Ce soufflet ne doit pas être :
 - . détendu
 - . ou complètement comprimé,contre le tube d'étambot.

INSTALLATION ELECTRIQUE

Généralités

Le Feeling 1090 est équipé en série d'une installation électrique en 12 volts et d'un circuit 220 volts.

L'alimentation du circuit 12 volts est assurée par deux batteries de 100 ampères chacune.

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

Utilisation des batteries

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.

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 coupe-batterie à levier rouge à deux positions.

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 Marche et vice versa.

A T T E N T I O N

Ne jamais mettre le coupe-batteries en position Arrêt lorsque le moteur tourne : l'alternateur serait endommagé.

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

Est donc recommandé :

- 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.

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 une partie de la consommation.

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 Marche et le coupleur de batterie 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.

Sur le Feeling 1090 standard, seuls sont connectés au circuit les interrupteurs suivants :

- . Route Navigation
- . Tête de Mât
- . Eclairage intérieur
- . Eau Douce N°1 (Pompe du groupe d'eau sous pression)
- . Pompe de Cale N°1.
- . Frigo

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

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.

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.

L'autre est la pompe de cale qui est fixée dans le meuble de cuisine sur une varangue.

Liste et puissance des points lumineux du bord

Cabine avant	1 plafonnier	P.2x10 W
Carré	2 plafonniers	P.2x10 W
Cuisine	1 plafonnier	P.2x10 W
	1 néon	P.2x08 W
Coin navigation	1 plafonnier	P.2x10 W
	1 spot de lecture	P.1x10 W
Cabine (s) arrière (s)	2 plafonniers	P. un 2x10 W
Toilettes	1 plafonnier	P.2x10 W.
Feux de route avants		P. 25 W
Feux de route arrières		P. 25 W
Feux de mouillage		P. 10 W
Eclairage compas		P. 1 W

Circuit des faisceaux

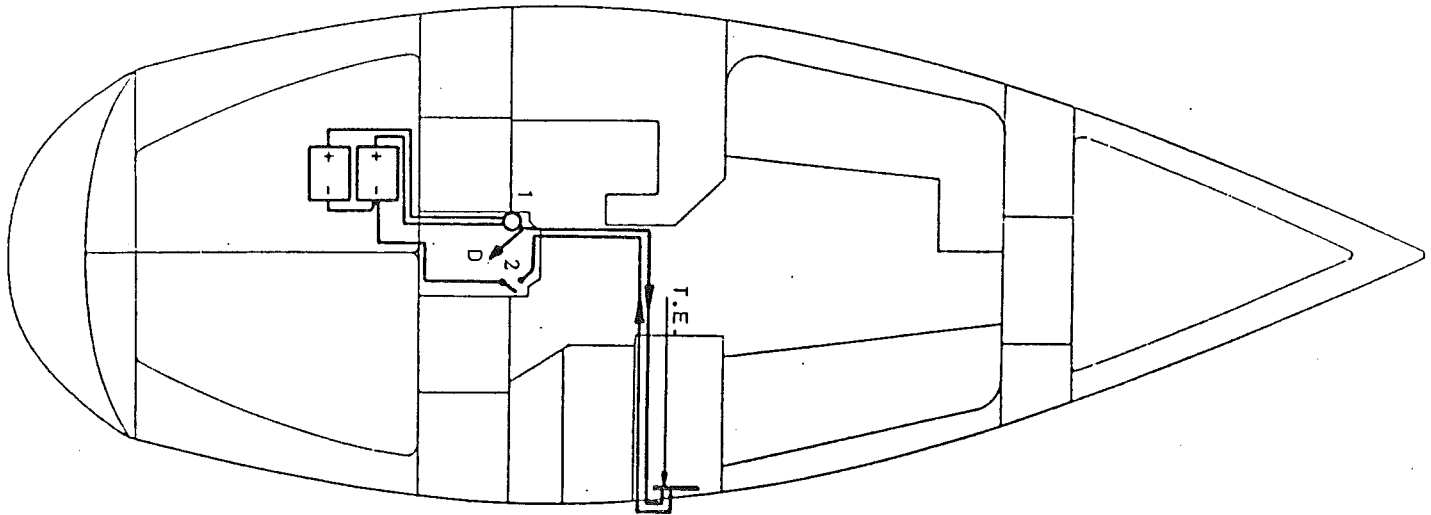
Un faisceau est le passage au même endroit de plusieurs fils électriques à destinations diverses.

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

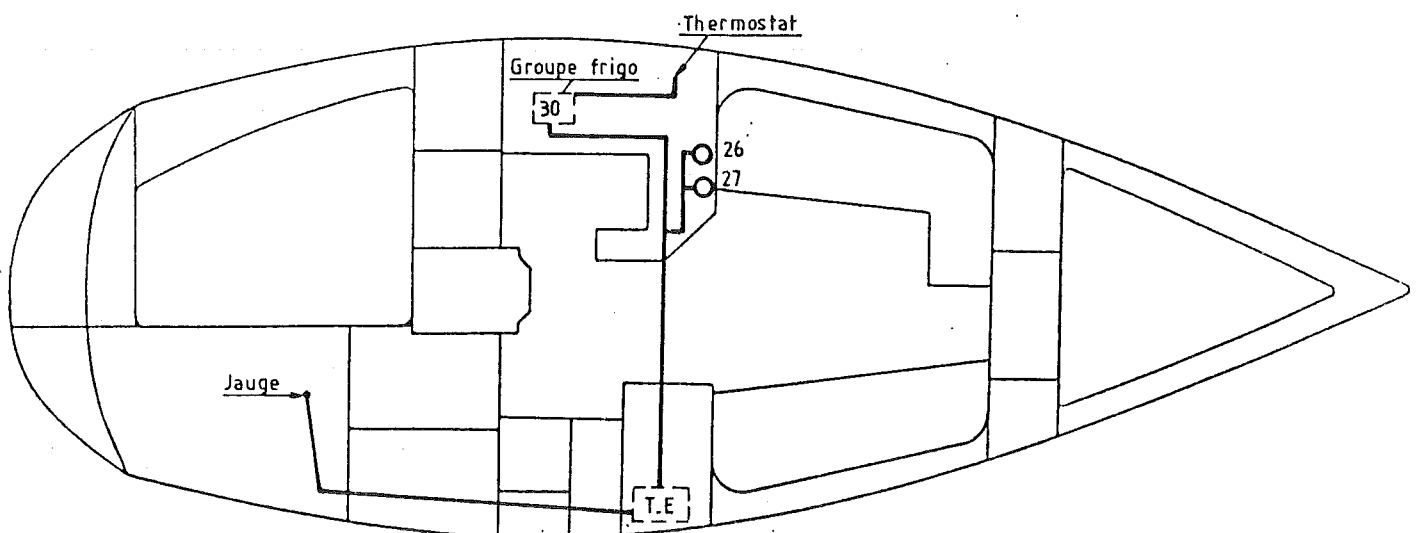
REPERTOIRE DES FAISCEAUX ELECTRIQUES

DESIGNATION	CODE	COULEUR
Connection négatifs batteries	CNB	Noir
Négatifs batteries - Coupe-batterie	BCB	Noir
Batterie 1 - Coupleur	B1C	Noir
Batterie 2 - Coupleur	B2C	Noir
Coupe-batterie - Démarreur	CBD	Noir
Coupleur - Démarreur	CD	Noir
Faisceau tableau moteur	F VOLVO	
Alimentation tableau	0	Cable noir
Retour tableau	1	Cable noir
Voltmètre - Batterie (+1)	2	Rouge
Voltmètre - Batterie (+2)	3	Rouge
Plongeur jauge gasoil tableau	4	Cable gris
Cadran jauge gasoil tableau	5	Rouge
Feux de hune	6	Rouge
Feux de mouillage	7	Rouge
Projecteur de pont	8	Bleu - Rouge
Plafonnier cabine avant	9	Bleu - Blanc
Plafonnier carré	10	Bleu - Blanc
Plafonnier table à carte et cuisine	11	Blanc - Bleu
Plafonnier sous passavant cuisine	12	Bleu - Blanc
Plafonnier toilettes	13	Bleu - Blanc
Plafonnier cabine arrière babord	14	Bleu - Blanc
Plafonnier cabine arrière tribord	15	Bleu - Blanc
Lecteur table à carte	16	Bleu - Blanc
Feux de route avant	17	Cable gris
Feux de route arrière	18	Cable gris
Eclairage compas sur colonne	19	Bleu - Rouge
Eclairage compas cloison babord	20	Bleu - Rouge
Eclairage compas cloison tribord	21	Bleu - Rouge
Pompe groupe d'eau	26	Mauve - Bleu
Pompe de cale	27	Mauve - Bleu
Interrupteur pompe de cale toilettes pour vidange douche	28	Mauve - Mauve
Interrupteur pompe de cale	29	Mauve - Mauve
Groupe réfrigérant	30	Mauve - Bleu
Alimentation 220/110 volts	31	Cable gris
Prise de cuisine	32	Cable gris
Prise toilettes	35	Cable gris
Alimentation chauffe-eau	36	Cable gris
Alimentation micro-onde	37	Cable gris

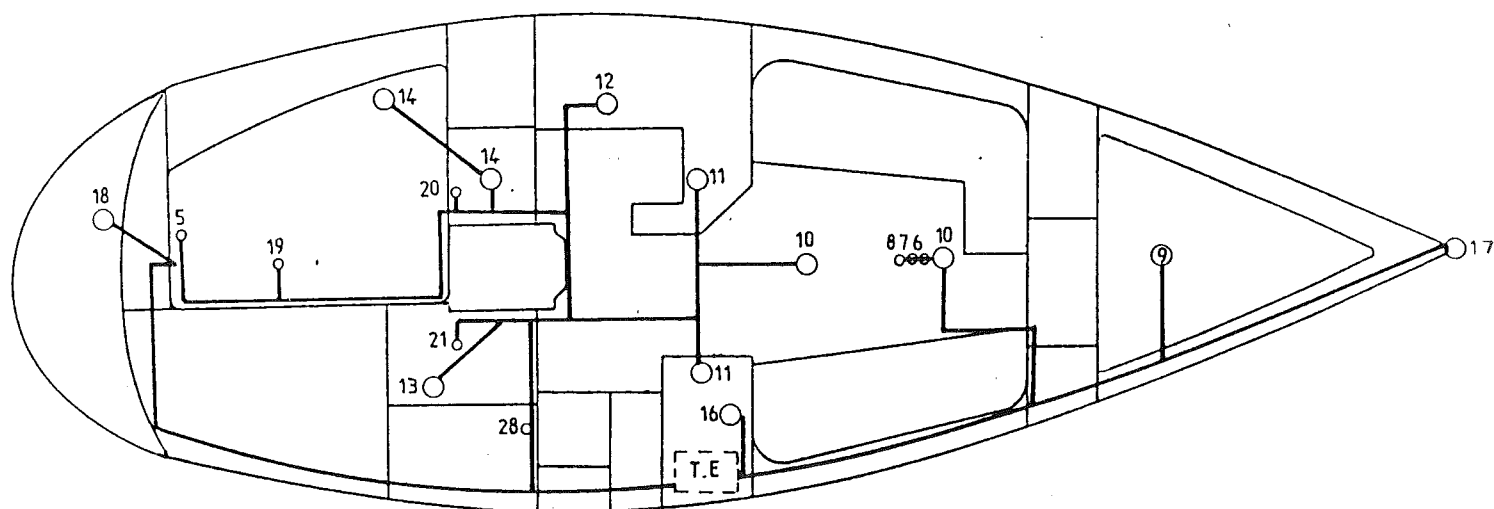
SCHEMA CABLAGE BATTERIE



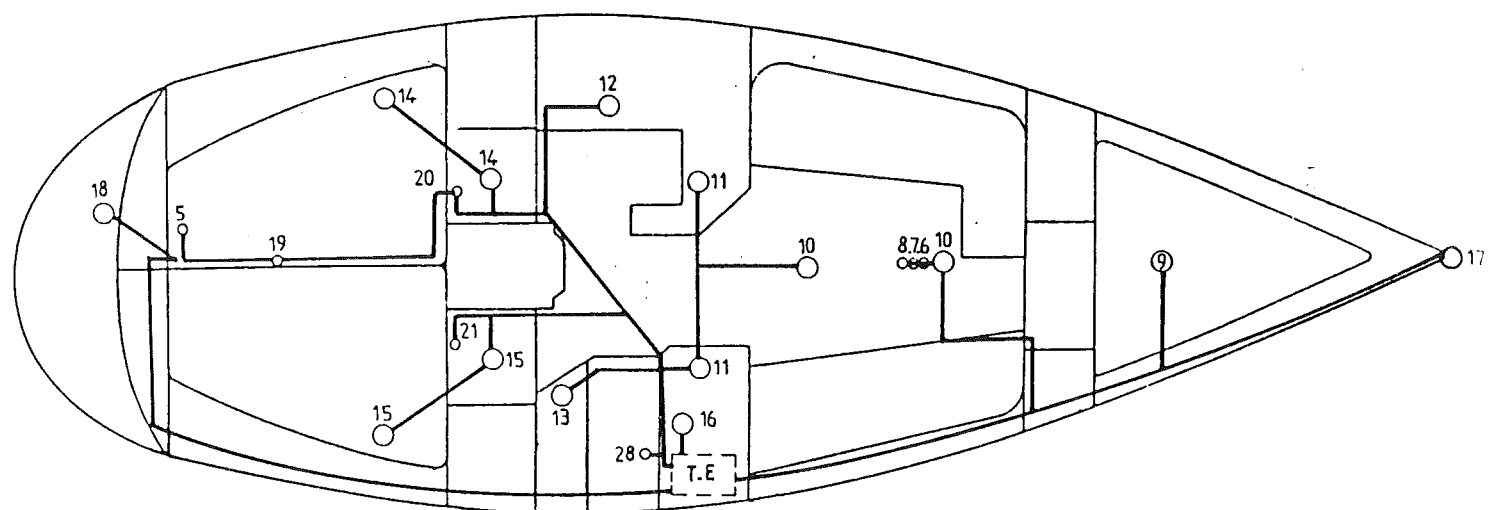
FAISCEAU ELECTRIQUE GROUPE FRIGO POMPE ET JAUGE



SCHEMA FAISCEAU ELECTRIQUE DE PONT ROOF PANORAMIQUE

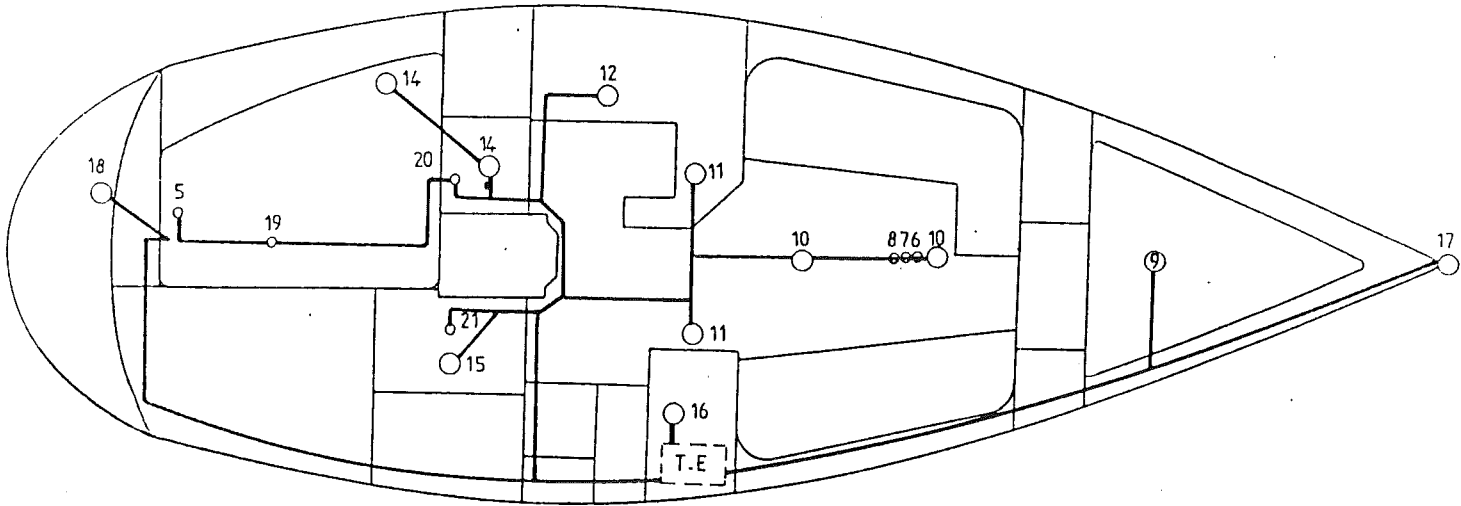


Version 1 cabine arrière

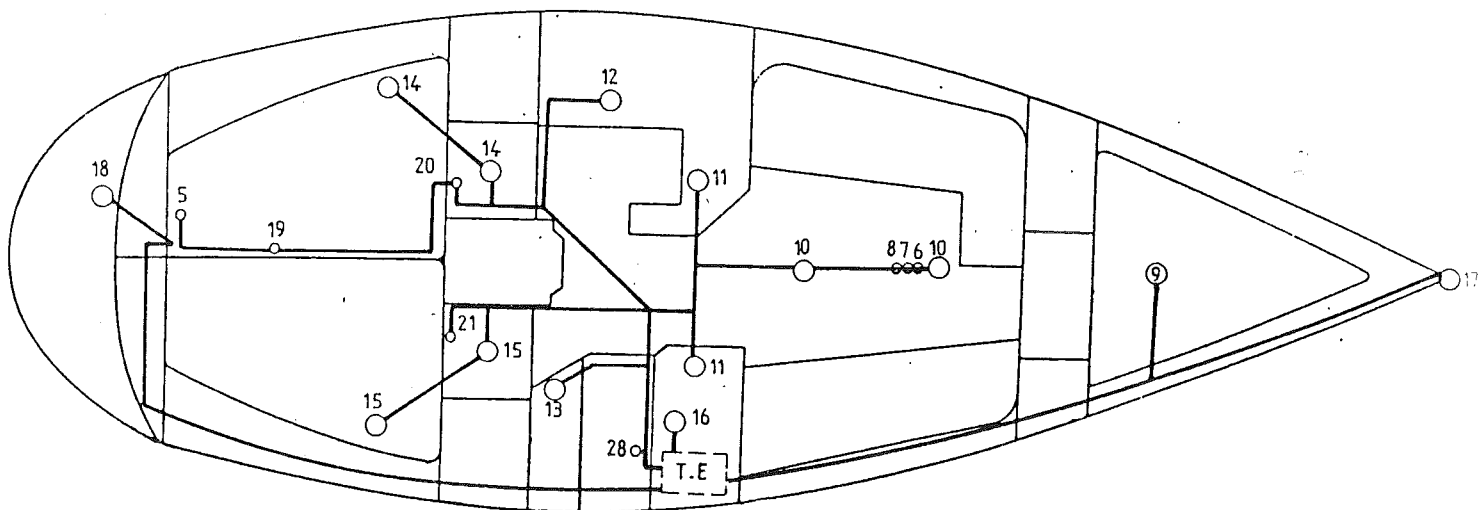


Version 2 cabines arrières

SCHEMA FAISCEAU ELECTRIQUE DE PONT ROOF SIFFLET



Version 1 cabine arrière



Version 2 cabines arrières

CIRCUIT 110/220 Volts

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.

On dispose de trois prises qui ont chacune leur disrupteur (cuisine, toilette, et micro-onde).

Un chauffe-eau est installé.

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.

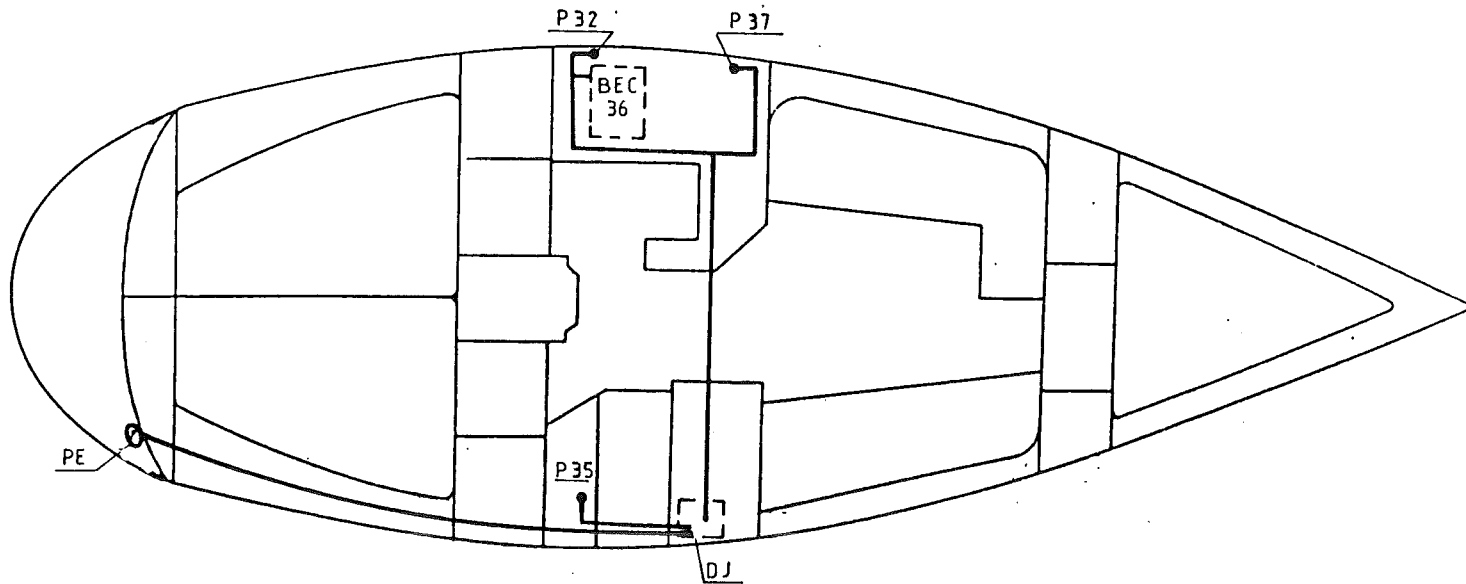
A T T E N T I O N

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.

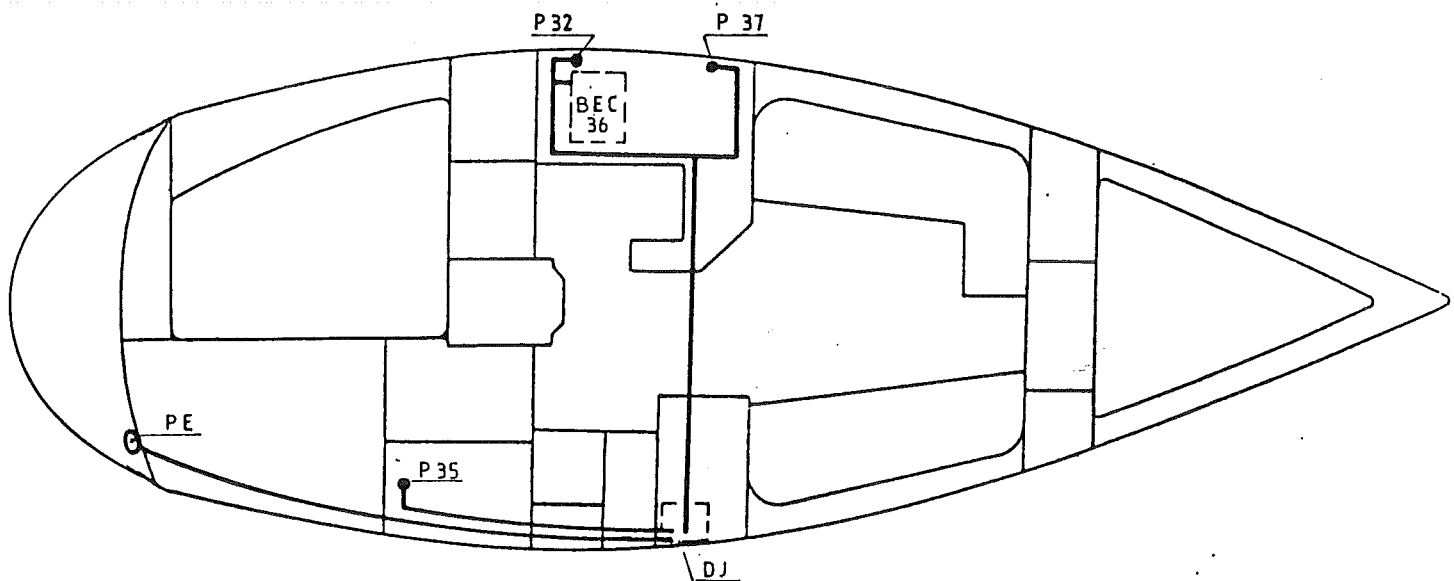
Toutes les mesures doivent par conséquent être prises pour s'assurer que ce voltage est utilisé correctement et avec prudence.

- 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 connection 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).

SCHEMA INSTALLATION FAISCEAU 220 VOLTS



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



MISE A LA MASSE DU GREEMENT

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.

MISE A 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.

CIRCUIT D'EAU

CIRCUIT D'EAU DOUCE :

Réservoirs :

Le FEELING 1090 est doté en série de deux réservoirs d'eau en polyéthylène rotomoulé qui ont une capacité de 2 x 120 litres.

Ces réservoirs sont fixés sous les banquettes du carré.

Le nable de remplissage - situé près du liston sur le passavant tribord, en avant des cadènes - est commun aux deux réservoirs.

Le remplissage des deux réservoirs a donc lieu simultanément.

Un réservoir supplémentaire, en inox, est proposé en option.

Son emplacement est sous la couchette de la cabine avant.

Sa capacité est de 165 litres.

Si ce réservoir supplémentaire est installé à bord, le remplissage et la mise à l'air libre du réservoir tribord sont indépendants.

Un second nable de remplissage est, en conséquence, installé - situé sur le passavant babord en avant des cadènes - qui dessert le réservoir babord et le réservoir de la cabine avant.

De même, un second évent de mise à l'air libre est installé.

Il est situé sur la coque, sous le liston, au niveau du nable (voir schémas).

Eau froide :

Le circuit d'eau douce du FEELING 1090 est équipé d'un système d'eau sous pression.

La pompe auto-amorçante dont est équipé le circuit, se situe dans le meuble de cuisine, sur une varangue.

A proximité de la pompe se trouve un vase d'expansion, dont le rôle est d'éviter que la membrane de la pompe ne subisse de trop brutaux accoups dûs à la soudaine mise ne pression lors de la mise en route.

L'arrivée de l'eau des réservoirs est contrôlée par des vannes situées dans le meuble de cuisine, à proximité de la pompe.

Eau chaude :

Système de ballon d'eau chaude : le principe en est le suivant.

L'eau de refroidissement du moteur, en circulant dans celui-ci, se réchauffe.

Une dérivation est pratiquée qui amène cette eau dans le ballon où arrive également l'eau douce des réservoirs.

A l'intérieur du ballon - où les deux circuits sont indépendants - l'eau venant des réservoirs prend de la chaleur à l'eau de refroidissement réchauffée par son passage, dans le moteur.

Branché sur le circuit sous pression, ce système permet d'avoir l'eau chaude aux robinets.

Moteur refroidi par un échangeur de température :

Le moteur est refroidi par un circuit fermé d'eau douce. Cette eau devient rapidement chaude et est refroidie par de l'eau de mer dont la tuyauterie est en contact avec celle d'eau douce dans un échangeur de température.

Cette eau douce très chaude est puisée avant son refroidissement et amenée jusqu'au ballon où elle chauffe à son tour l'eau douce venant des réservoirs. La température de l'eau atteint environ 50°-60°, quinze minutes après la mise en route du moteur (hélice embrayée).

CIRCUIT EAUX USEES :

Wc marin :

Le bateau est équipé d'un WC marin.

Il possède une arrivée d'eau de mer permettant le rinçage de la cuvette et une évacuation directe à la mer.

En option, le Chantier propose l'installation d'un réservoir septique (holding tank) indispensable selon la réglementation de certains pays (ce réservoir est alors installé dans le coffre de cockpit tribord).

Une vanne à trois voies permet, soit une évacuation directe à la mer, soit une évacuation dans le réservoir (dans lequel on verse un produit du même type que celui utilisé pour les WC chimiques).

La vidange de ce réservoir est ensuite effectuée, soit par une pompe amovible "appartenant" au bateau, soit par une pompe à quai et ce, grâce à un nable situé sur le passavant tribord au niveau du cockpit.

ATTENTION :

Si l'on s'absente du bord, ou par mer forte, fermer les vannes d'arrivée d'eau et d'évacuation dès la fin de l'utilisation.

Douche :

Le cabinet de toilette du FEELING 1090 est équipé d'une douche fonctionnant avec le groupe d'eau sous pression.

Son évacuation est située sous le caillebotis.

La vidange s'effectue grâce à la pompe de cale électrique.

Pour cela, fermer la vanne (meuble de cuisine) sur le tuyau provenant du puisard.

Ouvrir la deuxième vanne aboutissant à la pompe.

Manoeuvrer l'interrupteur situé à côté du miroir du meuble des toilettes : l'eau de la douche s'évacuera directement à la mer sans passer par le puisard.

Circuit d'eau de mer :

Une pompe à pied à eau de mer est installée près de l'évier.

Le tuyau d'alimentation possède une vanne trois voies permettant sur une position l'aspiration au réservoir d'eau douce et sur l'autre position l'aspiration à l'eau de mer.

EAUX D'ECOULEMENT :

Description du circuit :

Les eaux d'écoulement (bac à cirés, glacières) sont recueillies dans un puisard situé dans la partie supérieure du lest, en-dessous de la boîte "ramasse-miettes".

Les eaux d'écoulement de pluie, de cirés et de bottes mouillées s'acheminent jusqu'au puisard grâce à des anguilliers pratiqués dans les varangues.

Dans le puisard se trouve la crépine de la pompe de cale qui est électrique.

Cette pompe - à laquelle aboutissent deux tuyaux : puisard et douche - est fixée sur une cloison dans le meuble de cuisine, à mi-hauteur.

L'évacuation à la mer se fait par un passe-coque situé sous le liston derrière le panneau porte-instrument du coin navigation.

Assèchement des fonds :

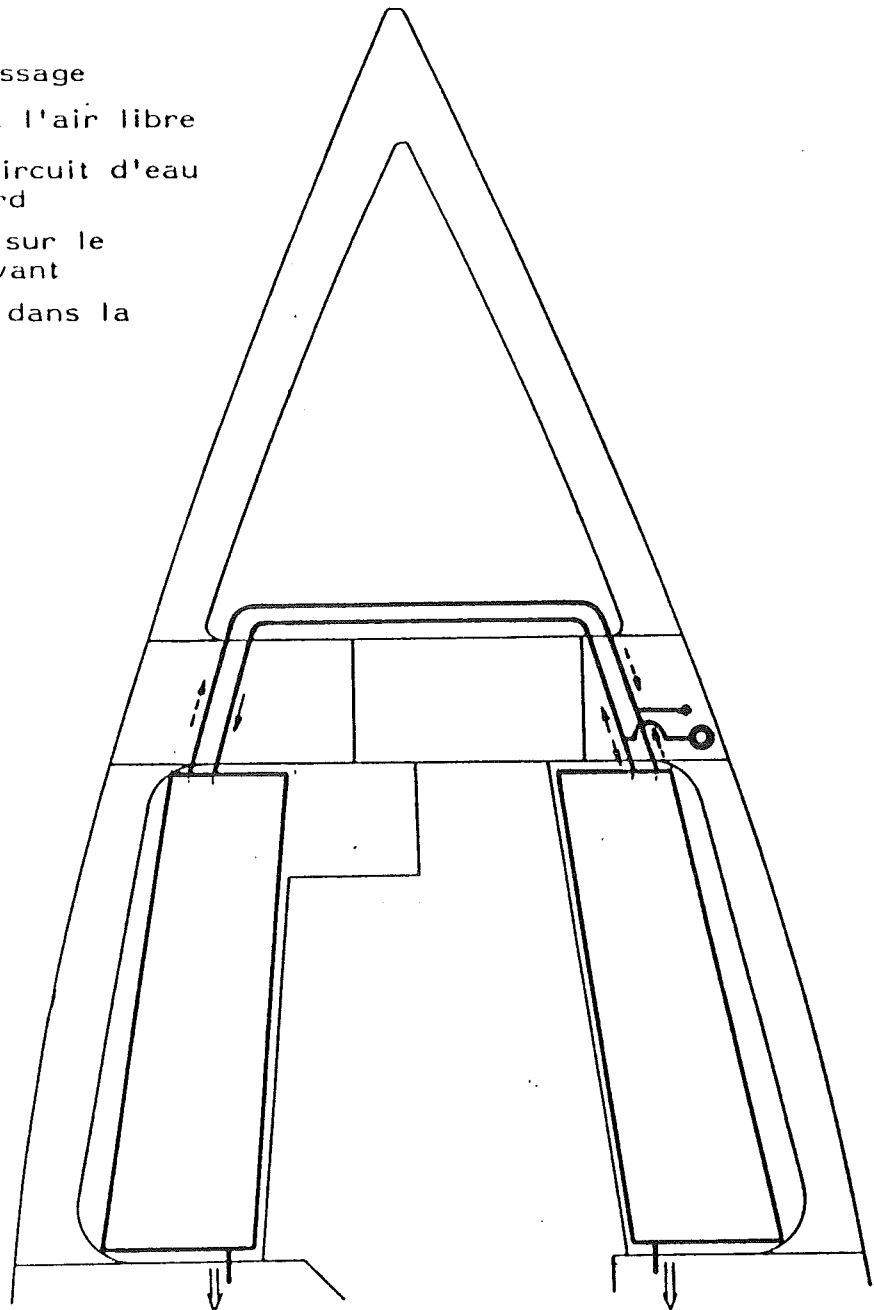
Dans le meuble de cuisine, ouvrir la vanne sur le tuyau provenant du puisard et aboutissant à la pompe.

Fermer la vanne sur l'autre tuyau allant à la pompe.

Actionner ensuite le levier de l'interrupteur en le maintenant pendant toute la durée du pompage.

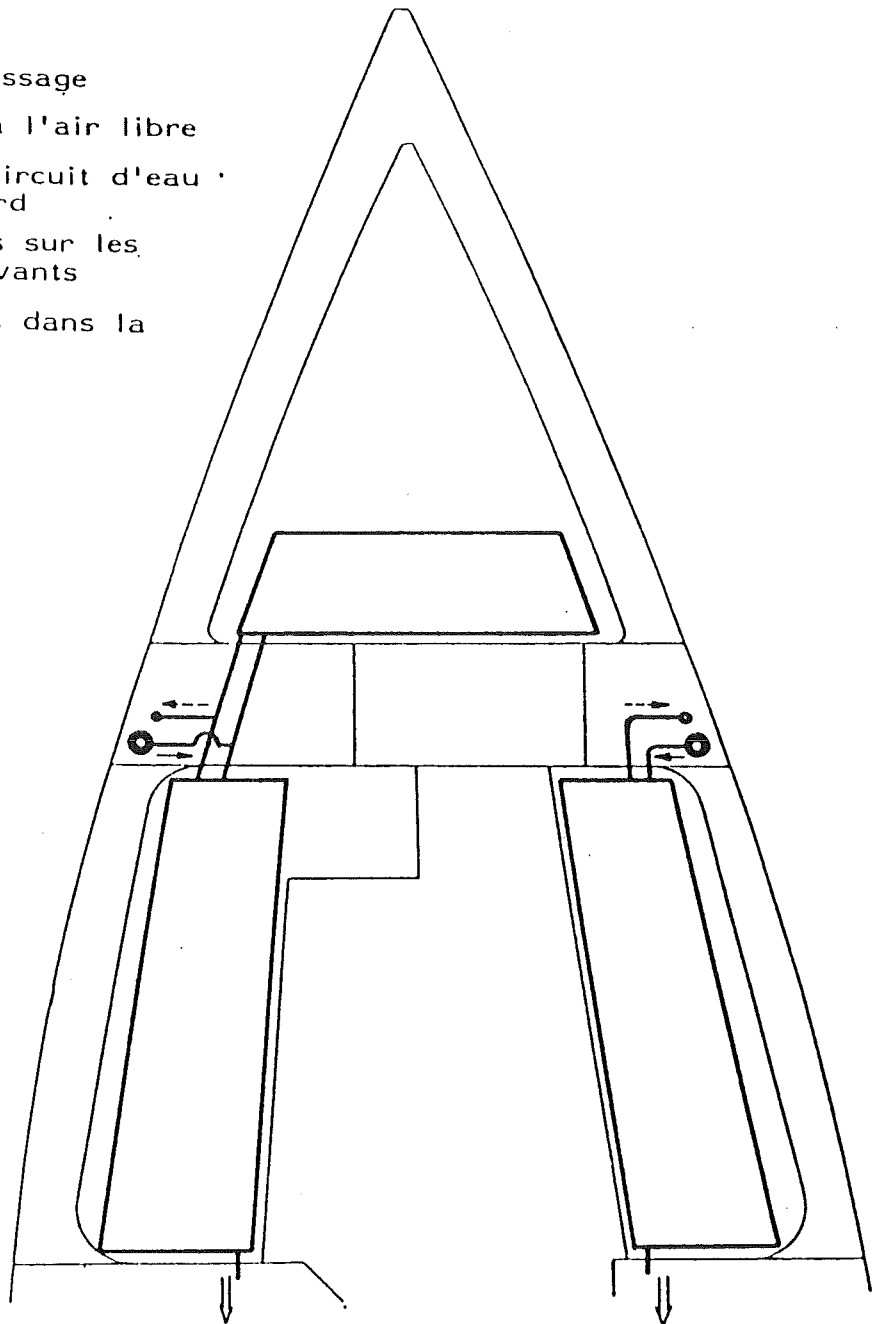
SCHEMA TUYAUTERIE RESERVOIR D'EAU STANDARD

- Remplissage
- - -> Mise à l'air libre
- ⇒ Vers circuit d'eau du bord
- Nable sur le passavant
- Event dans la coque



SCHEMA TUYAUTERIE RESERVOIR D'EAU OPTIONNEL

- Remplissage
- - → Mise à l'air libre
- ⇒ Vers circuit d'eau du bord
- Nables sur les passavants
- Events dans la coque



CIRCUIT D'ÉCOULEMENT VERSION 1 CABINE ARRIERE

P Puisard

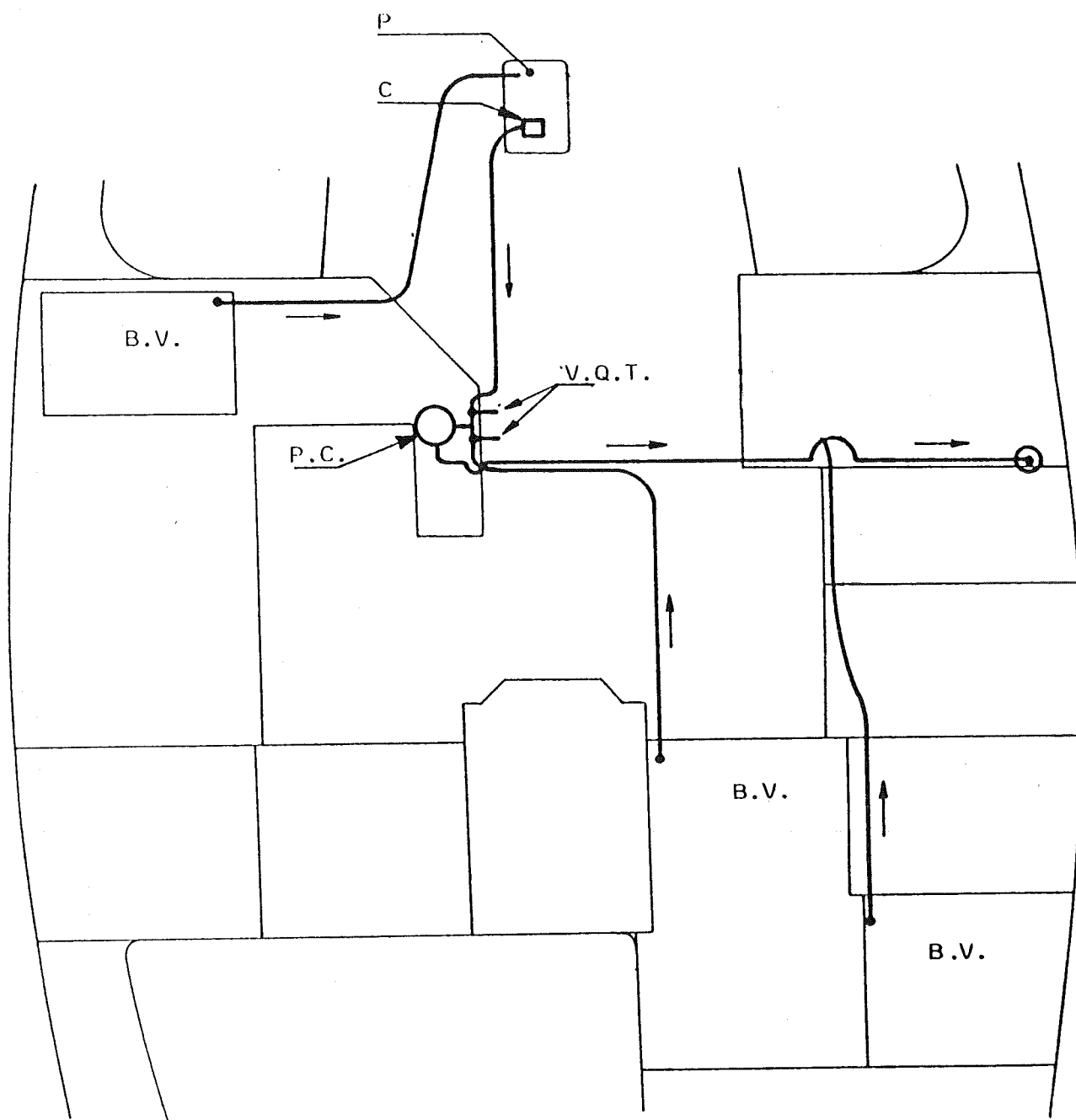
C Crépine

P.C. Pompe de cale

V.Q.T. Vanne quart de tour

B.V. Bonde de vidange

Passe-coque d'évacuation



CIRCUIT D'ÉCOULEMENT VERSION 2 CABINES ARRIERE

P Puisard

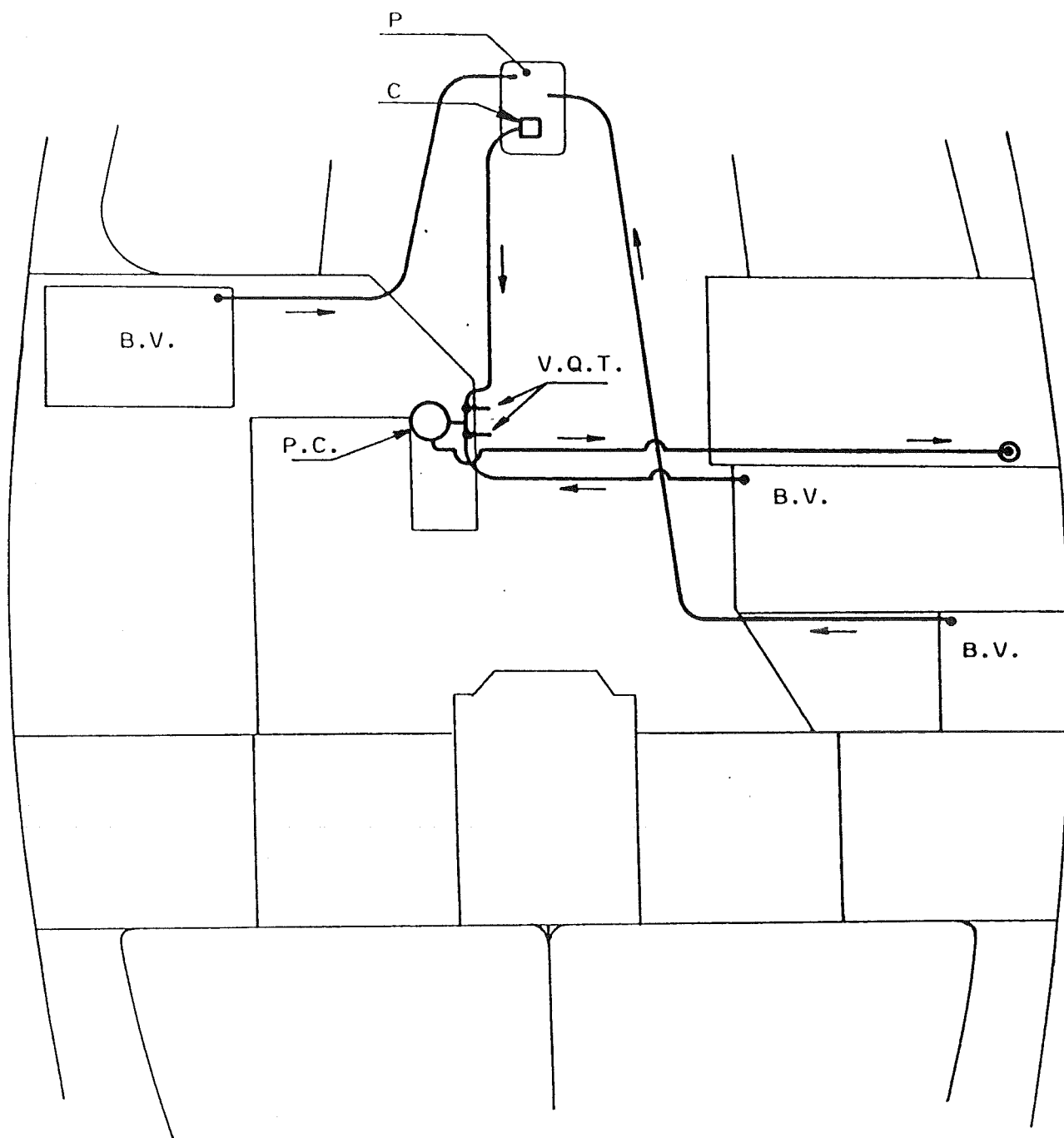
C Crépine

P.C. Pompe de cale

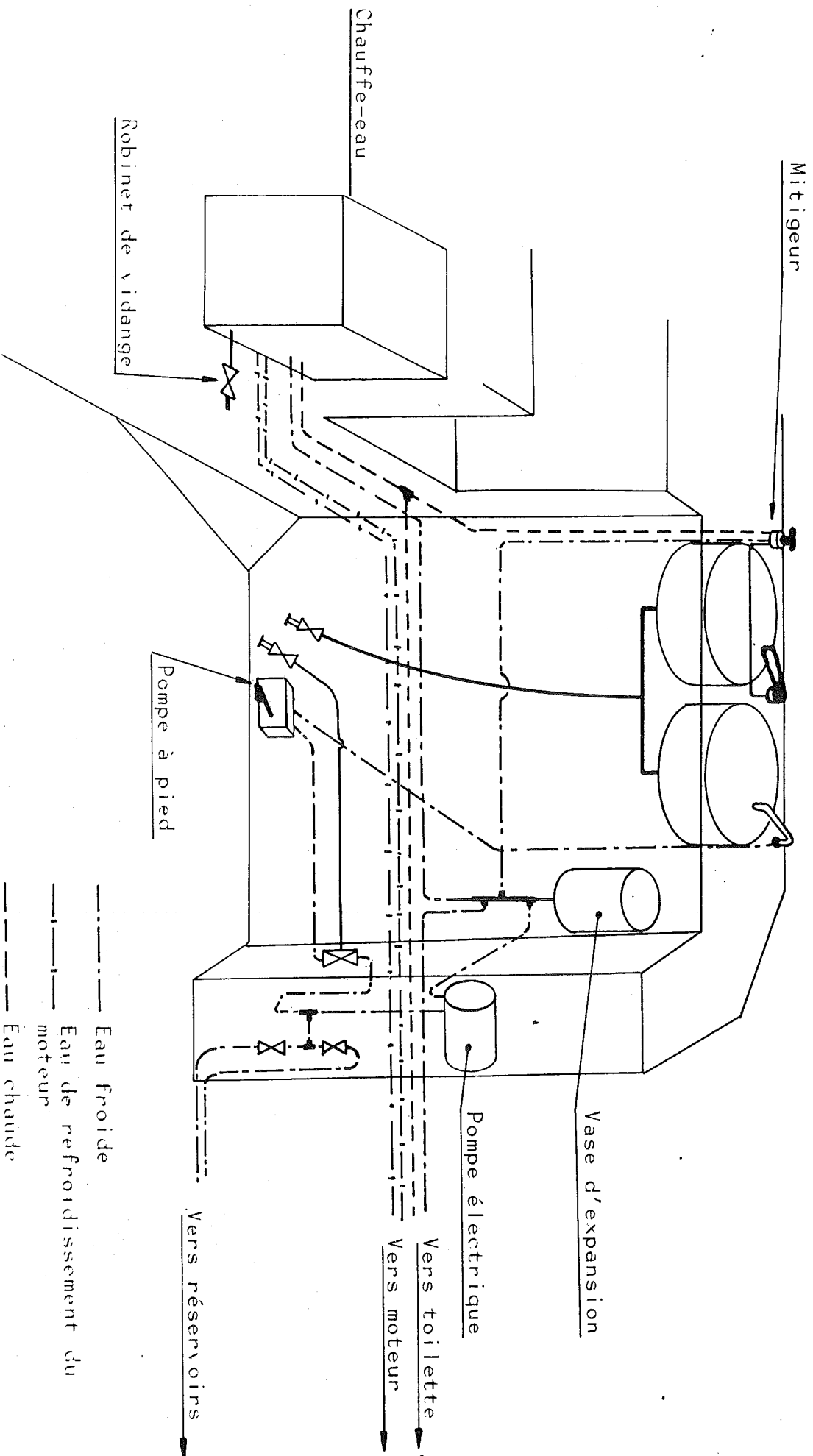
V.Q.T. Vanne quart de tour

B.V. Bonde de vidange

Passe-coque d'évacuation



SCHEMA TUYAUTERIE CUISINE



HIVERNAGE

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

Précautions à prendre :

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

Précautions contre le gel :

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

Tableau d'entretien périodique

TABLEAU D'ENTRETIEN PÉRIODIQUE

POINTS A VERIFIER	APRES LES 1er 8 JOURS	6 MOIS	UN AN	HIVER- NAGE	OBSERVATIONS
Antifouling		N	NP	NP	
Sortie de coque		NE	NE	NE	
Safran		C	C	CN	
Etambot		CE	CE	CEN	Vérifier le jeu
Anode		CN	CN	CN	Contrôler à chaque occasion
Hélice		CN	CN	CN	
Moteur	C	C	C	CV	Voir livret entre- tien moteur
Vannes	CE	CE	CE	CEN	
Pot d'échappement	CER	C	C	V	
Filtre à gas-oil			C	CV	A changer suivant les instructions constructeur
Filtre à air				C	A changer suivant les instructions constructeur
Presse-étoupe	ER	ER	ER	ER	
Serrage bâti mo- teur	CR		C	CR	
Charge batterie	C	C	C	C	La recharger à l'hivernage
Feux	CE	CE	CE	CE	
Electricité		C	C		
Pompes	CE			NV	
Réservoir d'eau	E			NV	
Tuyauterie	E			NV	
Accastillage pont		NG	NG	NG	
Greement dormant	R	R	R	CG	
Greement courant	C	C	C	CN	
Voiles	C	C	C	CN	

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

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