



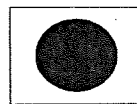
K



I



R



I



E

MANUEL PROPRIETAIRE

FEELING 356

Ce manuel est spécifiquement attribué au FEELING 356 N° FR – FEE 356 _____ ce document ne doit pas quitter le bord.

Ce document comprend 43 pages, numérotées de page 1 à page 43 plus 19 pages d'annexes numérotées de page A1 à A19.

Edité le 27/02/1998

SOMMAIRE

	Page
1. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU BATEAU.....	5
2. CATEGORIE DE CONCEPTION DU VOILIER.....	5
3. CONTRUCTION DE VOTRE FEELING 356.....	5
3.1. LE COMPOSITE STRATIFIE.....	5
3.2. LES AMENAGEMENTS.....	5
3.3. LEST ET DERIVE.....	5
4. AMENAGEMENT DE FEELING 356.....	5
4.1. DESCENTE.....	5
4.2. CARRE.....	5
4.3. TABLE A CARTES.....	5
4.4. CUISINE.....	5
4.5. CABINE AVANT.....	5
4.6. CABINE(S) ARRIERE(S).....	5
4.7. CABINET DE TOILETTE (VERSION 2 CABINES).....	5
4.8. CABINET DE TOILETTE (VERSION 3 CABINES).....	5
5. ELECTRICITE.....	5
5.1. GENERALITES.....	5
5.2. CIRCUIT 12 V.....	5
5.3. CIRCUIT 230V.....	5
5.4. BILAN ELECTRIQUE.....	5
6. MECANIQUE.....	5
6.1. GENERALITES.....	5
6.2. MISE EN MARCHE.....	5
6.3. EMISSION DES GAZ D'ECHAPPEMENT.....	5
6.4. SECURITE.....	5
6.5. ENTRETIEN.....	5
7. INSTALLATION CARBURANT.....	5
7.1. GENERALITES.....	5
7.2. CIRCUIT GAZOIL.....	5
8. APPAREIL A GOUVERNER.....	5
8.1. BARRE FRANCHE.....	5
8.2. BARRE A ROUE (OPTIONNELLE).....	5
9. GAZ.....	5
9.1. CARACTERISTIQUES DU RESEAU.....	5
9.2. VERIFICATION DU CIRCUIT.....	5
9.3. CHANGEMENT DE LA BOUTEILLE DE GAZ.....	5

10. PLOMBERIE.....	5
10.1. GENERALITES.....	5
10.2. CIRCUIT D'EAU DOUCE.....	5
10.3. CIRCUIT EAU DE MER (OPTIONNEL).....	5
10.4. FONCTIONNEMENT DES W-C MARINS.....	5
10.5. RESERVOIRS A EAUX USEES.....	5
10.6. EAU CHAUDE.....	5
11. ENVAHISSEMENT / ASSECHEMENT.....	5
12. PROTECTION CONTRE L'INCENDIE.....	5
12.1. CARACTERISTIQUES.....	5
12.2. CONSIGNES DE SECURITE.....	5
13. GREEMENT ET VOILURE.....	5
13.1. GRÉEMENT.....	5
13.2. ENROULEUR DE GÉNOIS.....	5
13.3. LES VOILES.....	5
14. L'ACCASTILLAGE.....	5
14.1. ENTRETIEN.....	5
14.2. POSE D'ACCASTILLAGE SUPPLÉMENTAIRE.....	5
15. ENTRETIEN DES OEUVRES VIVES.....	5
15.1. PROTECTION.....	5
15.2. CARENAGE.....	5
16. ENTRETIEN DES OEUVRES MORTES.....	5
16.1. ENTRETIEN DE LA COQUE ET DU PONT.....	5
16.2. REPARATIONS SUR LA COQUE OU SUR LE PONT.....	5
16.3. ERAFLURES SUR LES HUBLOTS.....	5
16.4. ENTRETIEN DES BOIS EXTÉRIEURS.....	5
17. PROTECTION CONTRE LA FOUDRE.....	5
17.1. PROTECTION DES PERSONNES PENDANT UN ORAGE.....	5
17.2. APRES LA FOUDRE.....	5
18. PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET SECURITE.....	5
19. ARMEMENT DE SECURITE.....	5
20. MANUTENTIONS, MISE A SEC, ECHOUAGE.....	5
21. GARANTIE.....	5

TABLE DES ANNEXES

AMENAGEMENT.....	A2
CIRCUIT 12V CC.....	A3
CIRCUIT DE CHARGE.....	A4
CIRCUIT ECLAIRAGE.....	A5
CIRCUIT 230V AC.....	A6
IMPLANTATION MOTEUR.....	A7
CIRCUIT GAZOIL.....	A8
BARRE FRANCHE.....	A9
BARRE A ROUE.....	A10
CIRCUIT GAZ.....	A11
CIRCUIT EAU DOUCE.....	A12
TOILETTE.....	A13
POMPE DE CALE / DOUCHE.....	A14
ASSECHEMENT.....	A15
EVACUATION EVIER.....	A16
EVACUATION LAVABO.....	A16
GREEMENT / VOILURE.....	A17
GREEMENT COURANT / ACCASTILLAGE.....	A18
DERIVE.....	A19

INTRODUCTION

KIRIE est heureux de vous présenter ce manuel qui vous permettra de mieux connaître votre bateau.

Ce manuel a été établi pour vous aider à utiliser votre navire avec plaisir en toute sécurité. Il contient les détails du navire, l'équipement fourni ou monté, ses installations et les informations relatives à l'utilisation et à la maintenance. Lisez le attentivement et familiarisez-vous avec le navire avant de l'utiliser.

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

GARDEZ CE MANUEL EN LIEU SUR ET TRANSMETTEZ-LE AU NOUVEAU PROPRIETAIRE SI VOUS VENDEZ LE VOILIER.

Votre concessionnaire KIRIE

NOM:

ADRESSE :

TEL:

FAX:

Il est le représentant de notre chantier et vous apportera toute l'aide nécessaire pour répondre à toutes vos questions. De plus il vous guidera et conseillera pour les contrôles techniques de mise en service ainsi que pour l'entretien de votre bateau.

Dès que vous recevez votre manuel du propriétaire, datez et signez le récépissé ci-dessous et renvoyez-le, sous huit jours, à la société nouvelle KIRIE pour être couvert par notre garantie. L'application de la garantie est assujettie au retour du récépissé, dans les temps, au constructeur.

Conditions de garantie voir page 43.

1. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU BATEAU

Catégorie de conception : A

Certificat N° A FEE980040V

Longueur HT : 10.45 m
Longueur coque : 10.21 m
Longueur flottaison : 2.85 m
Bau maximum : 3.46 m

Tirant d'eau lège (quillard) : 1.85 m
Tirant d'eau lège (dériveur) : 0.75 / 2.10 m
Tirant d'air : 15.00 m

Poids du lest (quillard) : 1500 kg
Poids du lest (dérive + lest) : 1850 kg
Déplacement lège (quillard / dériveur) : 4400 / 4700 kg
Charge maximale autorisée : 1200

Jauge en douane : 11.35 Tx

Nombre de personnes autorisées suivant la catégorie :

A	B	C	D
8	10	12	12

Surface de GV : 28 m²
Surface de génois : 36 m²
I : 12.40 m
J : 3.77 m
P : 11.60 m
E : 3.40 m

Réservoir eau : 100 l + 100 l rotomoulés
Réservoir gasoil : 90 l rotomoulé

Moteur : N°

Puissance installée : 27 CV - 36 kW

Puissance maximale autorisée : 52 kW

Batterie moteur : 12 V 70 A
Batterie servitude : 12 V 95 A
Alternateur : 12 V 55 A / h
Chargeur (option) : 12 V 20 A / h

Bouteille de gaz : 1.8 kg type camping gaz

Surface de carène : env. 30m²

2. CATEGORIE DE CONCEPTION DU VOILIER

Votre FEELING 356 rentre dans la catégorie de conception EN HAUTE MER (catégorie A) de la directive européenne sur la construction des bateaux de plaisance (réf. 95/25/CE).

Votre bateau est donc conçu pour naviguer dans des conditions normales d'utilisation, pour des forces de vent dépassant 8 Beaufort et des hauteurs significatives de vagues dépassant 4m.

Cette capacité à naviguer dépend également des compétences de l'équipage, de ses capacités physiques, de l'entretien du bateau et de l'armement. Soyez donc vigilant avant de prendre la mer.

KIRIE ne peut garantir le parfait fonctionnement du navire dans des conditions exceptionnelles (orage violent, ouragan, cyclone, trombe,...)

L'équipe du chantier KIRIE a mis toute son énergie et son savoir-faire à construire pour vous, un bateau dont nous espérons partager avec vous toute la fierté, et dont vous tirerez le plus grand plaisir avec votre équipage.

3. CONSTRUCTION DE VOTRE FEELING 356

Votre Feeling 356 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. KIRIE fort de son expérience n'a sélectionné que des produits de qualité pour entrer dans la composition de votre Feeling 356.

3.1. LE COMPOSITE STRATIFIE

La coque est réalisée en stratifié de fibre de verre et de résine polyester. Elle est moulée d'une seule pièce. Les tissus de verre sont en totalité appliqués à la main.

Votre pont est réalisé en sandwich, fibre de verre - balsa. Il présente une grande résistance à la compression. Les tissus et techniques de moulage utilisés sont les mêmes que pour la coque.

Les varangues sont en bois massif, restratifiées à la coque, puis habillées d'un contre-moule partiel.

3.2. LES AMENAGEMENTS

Les aménagement de votre Feeling 356 sont réalisés en Orme sous forme de massif, contre-plaqué marine ou lamellé collé. Ils sont restratifiés à la coque et au pont, afin d'obtenir une plus grande homogénéité et rigidité. Nous apportons un soin particulier à la qualité des vernis réalisés en plusieurs couches.

Les coussins et matelas sont facilement déhoussables et réalisé en mousse haute densité.

Les planchers sont en contre-plaqué rainé lamifié antidérapant.

3.3. LEST ET DERIVE

Le lest (ou la dérive) est solidement boulonné à la coque, à l'aide de contre plaque et d'écrous en inox. Il est posé en fin de construction, une fois la coque suffisamment rigidifiée pour éviter tout risque de déformation.

La dérive est équipée d'un bout pour la remonter, la descente se faisant par gravité. Vous trouverez en annexe le schéma de fonctionnement.

4. AMENAGEMENT DE FEELING 356

4.1. DESCENTE

- Accès facile depuis le cockpit
- Descente munie de 3 marches en lamellé collé
- Main-courantes
- Panneau frontal amovible pour accès au moteur
- Panneau plexi coulissant
- Porte plexi en 2 parties avec aération

4.2. CARRE

- Hauteur sous barrots 1.83m
- Banquette en L sur tribord
- Coffres de rangement sous banquette
- Equipet en abord
- Placard suspendu
- Epontille de mât inox
- Meuble central avec assise en vis-à-vis de la banquette et rangement (coffre sous assise en version quillard)
- Table de carré (transformable en couchette double en option)
- Aération par panneaux de pont ouvrant et 2 hublots ouvrants (1 en version 3 cabines)
- Eclairage par 4 plafonniers halogènes et 2 liseuses, plus 2 hublots panoramiques fixes et 2 hublots fixes de roof

4.3. TABLE A CARTES

- A tribord, orientée dans le sens de la marche
- Hauteur sous barrot 1.85m
- Pupitre de rangement cartes avec meuble de rangement en dessous
- Bibliothèque
- Tableau électrique 12V CC - 12 fonctions avec voltmètre et indicateur de jauge à carburant
- Tableau électrique 230V AC - 3 fonctions (en option)
- Panneau instrument permettant l'encastrement de toute l'instrumentation
- Siège navigateur latté avec rangement dessous
- Aération par hublot ouvrant
- Eclairage liseuse flexible

4.4. CUISINE

- Hauteur sous barrot 1.83m
- Evier inox 2 bacs avec eau sous pression.
- Réchaud four 2 feux sur cardan.
- Placard et rangement sous évier
- 3 tiroirs en dessous du plan de travail
- Réfrigérateur 110 l environ avec évacuation.
- Placard suspendu et vaisselier
- Aération par panneau de pont ouvrant et hublot ouvrant
- Eclairage par plafonnier halogène

Vaste zone de rangement (en version 2 cabines uniquement) comprenant penderie, placard suspendu, plan de travail avec bar en bord et tiroirs à vivres en dessous.

4.5. CABINE AVANT

- Hauteur sous barrots 1.80m
- Grande couchette double
- Volume de rangement sous la couchette
- Penderie à tribord
- Meuble bas à bâbord
- Equipets latéraux
- Vaigrage de plafond
- Aération par panneau de pont ouvrant
- Eclairage par plafonnier halogène et 2 liseuses

4.6. CABINE(S) ARRIERE(S)

- Hauteur sous barrots 1.86m
- Couchette double avec matelas
- Volume de rangement sous la couchette
- Réservoir carburant sous la couchette bâbord
- Penderie avec étagère sur le dessus
- Equipets sur flanc de coque
- Accès au moteur
- Hublots ouvrants sur roof et cockpit
- Eclairage par plafonnier et 2 liseuses

4.7. CABINET DE TOILETTE (VERSION 2 CABINES)

- Hauteur sous barrot 1.82m
- Monobloc en polyester comprenant
- Meuble avec rangement avec accès aux vannes
- Lavabo avec eau sous pression et flexible de douche
- W-C marin
- Meuble équipet en abord
- Main courante
- Porte-serviettes et papier W-C
- Miroir
- Penderie à cirés avec évacuation et aération
- Aération par hublot ouvrant
- Eclairage par plafonnier

4.8. CABINET DE TOILETTE (VERSION 3 CABINES)

Identique à celui de la version 2 cabines mais disposé sur bâbord entre la cabine arrière et la cuisine

5. ELECTRICITE

Votre Feeling 356 est équipé d'un circuit électrique 12 V continu et d'un circuit 230 V Alternatif.

5.1. GENERALITES

IMPORTANT

Toujours:

- ✦ Vérifier l'état des batteries (charge et niveau de l'électrolyte) et du système de charge avant de prendre la mer.
- ✦ Débrancher et déposer les batteries pour l'hivernage.
- ✦ Maintenir la tension des batteries à plus de 10.5V pendant l'hivernage.
- ✦ Vérifier le fonctionnement des appareils de navigation.
- ✦ Vérifier le fonctionnement des feux de navigation avant les voyages de nuit et emporter des ampoules de rechange pour tous les feux de navigation et l'éclairage intérieur.

Ne jamais :

- ✦ Travailler sur une installation électrique sous tension.
- ✦ Modifier une installation et les schémas pertinents, sauf si cela est exécuté par un électricien qualifié en électricité marine.
- ✦ Changer ou modifier la capacité de rupture des appareils de protection contre les surintensités.
- ✦ Installer ou remplacer les appareils ou matériels électriques par des composants excédents la capacité prescrite sans recalibrer les conducteurs et leur protection.
- ✦ Laisser le navire sans surveillance quand l'installation électrique est sous tension.

5.2. CIRCUIT 12 V

L'installation du circuit 12 V comprend 2 batteries, une de 70 A dédiée au moteur, l'autre de 90 A dédiée aux servitudes. Ces batteries sont situées dans le compartiment technique en arrière du moteur. Les batteries sont reliées à des coupe-circuit, les " - " étant communs.

Pour mettre sous tension l'installation, il est nécessaire de commuter le coupe-circuit " + " servitude et le coupe-circuit " - ". Le tableau électrique est alors alimenté. Chaque fonction est protégée par un disjoncteur de type unipolaire dont les calibres sont donnés en annexe.

Pour alimenter une fonction, enclenchez le disjoncteur correspondant, un voyant rouge s'allume.

5.3. CIRCUIT 230V

Votre Feeling 356 est équipé d'un circuit 230V AC, un tableau électrique complémentaire est monté à côté de celui du réseau 12 V CC. L'installation est protégée par un interrupteur différentiel associé à un disjoncteur (fonction 230V).

Dès que le général est enclenché, les prises électriques sont sous tension. Pour les autres fonctions, il faut enclencher le disjoncteur bipolaire correspondant.

Ne pas modifier l'installation électrique du navire ni les schémas électriques. Il convient que l'entretien et les réparations soient effectués par un électricien qualifié en électricité marine. Contacter votre concessionnaire.

Utiliser dans la mesure du possible des appareils à double isolation ou trois conducteurs.

Relier les boîtiers ou enveloppes métalliques des appareils installés au conducteur de protection du navire (conducteur vert et jaune).

AVERTISSEMENT

Pour réduire les risques de choc électrique et d'incendie :

- ✎ Couper l'alimentation à quai au niveau du dispositif de sectionnement installé avant de brancher ou de débrancher le câble d'alimentation navire / quai.
- ✎ Brancher le câble d'alimentation navire / quai dans le navire avant de le brancher à la prise du quai.
- ✎ Débrancher le câble d'alimentation navire / quai d'abords au niveau de la prise de quai.
- ✎ Bien fermer la protection de la prise de quai
- ✎ Ne laisser pas l'extrémité du câble d'alimentation navire / quai pendre dans l'eau. Il peut en résulter un champ électrique susceptible de blesser ou tuer des nageurs situés à proximité.
- ✎ Ne pas modifier les raccords du câble d'alimentation navire / quai. N'utiliser que des raccords compatibles.

5.4. BILAN ELECTRIQUE

La capacité de la batterie a été étudiée pour subvenir aux besoins en énergie des accessoires du bord. Pour éviter tout problème, il est nécessaire de veiller à la bonne charge et à l'entretien de celle-ci.

5.4.1. fonctionnement du tableau électrique

Le tableau électrique 12V CC est équipé de disjoncteurs unipolaires, d'un voltmètre 12 volts et d'une jauge à carburant. Le voltmètre permet de connaître l'état de charge de la batterie.

Le module 230V AC (optionnel) est équipé d'un interrupteur différentiel associé à un disjoncteur bipolaire pour protéger les personnes.

Le manuel d'utilisation du tableau électrique et les schémas pertinent se trouve en annexe

IMPORTANT

Lorsque que vous installez de nouveaux appareils électriques, veiller à ce que la consommation globale de ces appareils reste en rapport avec la capacité de votre batterie.

5.4.2. calcul de la consommation

Pour calculer la consommation de vos appareils et déterminer l'autonomie de vos batteries avant de les recharger, il suffit de multiplier la consommation par le nombre d'appareils et par le temps de fonctionnement en heure.

ex 1 feu de navigation $2 \text{ Ah} \times 1 \text{ feu} \times 3 \text{ heures} = 6 \text{ A}$

Le rendement des batteries étant égal à 70%, il faut multiplier ce chiffre par 1.4 soit :
 $6 \times 1.4 = 8.4 \text{ A}$

L'alternateur du FEELING 356 fournit 55 A en une heure. Il faut donc faire tourner le moteur pendant 9 minutes pour recharger celles-ci.

$$\frac{5.6 \times 60}{55} = 9 \text{ minutes}$$

5.4.3. consommation maximum des appareils électriques du FEELING 356

Type d'appareil	Consommation
Feu bicolore	1.8 A
Liseuse	0.8 A
Plafonnier	0.8 A
Pompe électrique	5 A
Groupe eau	6 A
Groupe froid	5 A

Exemple de consommation d'appareil électrique

Type d'appareil	Consommation
Radar	6 à 8 A
Radiotéléphone, VHF en veille	1 A
Radiotéléphone, VHF en émission	5 A
Loch speedo	0.1 A
Anémomètre girouette	0.1 A
Pilote automatique barre franche	1 à 3 A

5.4.4. Mise en place de nouveaux équipements

Depuis le 1er janvier 1996, les équipements électriques sont soumis à la directive européenne "compatibilité électromagnétique" (Ref 89/336/CEE). Il est donc nécessaire d'installer de nouveaux équipements qui répondent à cette norme et qui porte le marquage CE. L'appareil doit être également livré avec un certificat de conformité et un manuel d'utilisation.

Pour la pose de ces appareils, contacter votre concessionnaire ou respecter bien les consignes de montages (section des fils, protection).

6. MECANIQUE

6.1. GENERALITES

Votre Feeling 356 est équipé d'un moteur diesel Yanmar de 28cv sélectionné par KIRIE pour ses propriétés mécaniques et la qualité du service après vente offert par son fabricant.

Lisez attentivement la notice d'utilisation du moteur avant de le mettre en marche. N'hésitez pas à consulter votre concessionnaire.

Il est impératif d'effectuer un entretien régulier du moteur en suivant les préconisations du constructeur (niveaux, vidange, graissage etc...). Suivez en particulier les instructions relatives à l'hivernage.

La ligne d'arbre est réalisée en inox 316L de diamètre 25mm. Le cône d'hélice est un cône à 10%, et nous préconisons une hélice bipale fixe type

6.2. MISE EN MARCHE

Il est nécessaire de commuter les coupe-circuit " - " et " + moteur " pour démarrer le moteur. Ensuite suivez les instructions données ci-dessous après avoir lu le manuel d'utilisation du moteur.

- Ouvrir la vanne d'aspiration d'eau moteur
- Ouvrir la vanne sur le réservoir gasoil
- Mettre le moteur au point mort avec un peu de gaz
- Préchauffer quelques instant
- Démarrer
- Vérifier que de l'eau sort bien normalement de la sortie d'échappement.

IMPORTANT

Après chaque sortie d'eau ou échouage, presser le soufflet du joint tournant (à la sortie du tube d'étambot) afin de le remplir d'eau pour ne pas brûler le joint avant de démarrer le moteur.

6.3. EMISSION DES GAZ D'ECHAPPEMENT

DANGER

Les moteurs à combustion produisent du monoxyde de carbone. Une exposition prolongée aux gaz d'échappements peut causer des séquelles graves, voire entraîner la mort.

6.4. SECURITE

PRECAUTIONS !

Dans toutes les situations, adapter la vitesse de votre bateau aux conditions environnantes et conservez une marge de sécurité. Faites particulièrement attention :

- A l'état de la mer, aux courants, à la force du vent.
- Au trafic.
- Aux manœuvres de port.
- Aux passages dans les zones de mouillage.
- Descendre la dérive (pour la version dériveur) lors des manœuvres de port.

6.5. ENTRETIEN

Votre moteur doit être entretenu régulièrement. Vous devez effectuer la première vidange après environ 50 heures d'utilisation.

IMPORTANT

- ✎ Vérifier régulièrement les niveaux d'huile (moteur et inverseur) et d'eau.
- ✎ Respecter scrupuleusement les instructions de révision et de maintenance données par le fabricant du moteur
- ✎ Ne rien stocker dans le compartiment moteur.

7. INSTALLATION CARBURANT

7.1. GENERALITES

ATTENTION

Ne jamais :

- ❖ Entreposer de matière inflammable dans des espaces non ventilés.
- ❖ Fumer pendant le remplissage des réservoirs.
- ❖ Obstruer les orifices de ventilation (évent, grille d'aération moteur).
- ❖ Obstruer l'accès à la vanne de sectionnement

7.2. CIRCUIT GAZOIL

Le circuit de gasoil de votre Feeling 356 est réalisé conformément aux normes ISO 7840. Une vanne de sectionnement se trouve sur le réservoir (sous la couchette arrière bâbord). Ne modifiez pas le circuit gasoil de votre bateau. Vérifiez régulièrement l'état des tuyaux surtout au niveau des colliers.

Plan du circuit en annexe

8. APPAREIL A GOUVERNER

L'appareil à gouverner est un élément essentiel pour la sécurité et le confort de votre bateau. Le Feeling 356 possède une barre franche en standard.

8.1. BARRE FRANCHE

Le FEELING 356 est équipé d'une barre franche en bois avec stick en aluminium. Le safran est réalisé en composite. La mèche en inox est guidée par 2 paliers l'un sur de pont, l'autre en fond de coque dans le tube jaumière.

Plan du système en annexe

8.2. BARRE A ROUE (OPTIONNELLE)

Kirié a sélectionné pour vous le système de barre à transmission par bielle, ce qui confère au système une souplesse et un touché remarquables.

En cas de problème avec le système de barre à roue, une barre franche de secours peut être montée sur le carré de barre, afin de permettre un retour au port.

9. GAZ

9.1. CARACTERISTIQUES DU RESEAU

Type de bouteille : Camping Gaz butane 1.8 Kg, débit maximum du détendeur : 500 g/h,
pression de fonctionnement du circuit : 28 mb.

CONSEIL D'UTILISATION

- ✦ Lire attentivement les notices d'utilisation du réchaud four et du détendeur.
- ✦ Fermer les robinets des tuyauteries d'alimentation et les robinets des bouteilles lorsque les appareils ne sont pas en service.
- ✦ S'assurer que les robinets du réchaud-four sont fermés avant d'ouvrir celui de la bouteille
- ✦ Fermer l'ensemble des vannes du circuit quand le bateau n'est pas occupé (robinet sous l'évier, robinet détendeur), même quand la bouteille est considérée comme vide.
- ✦ Les appareils brûlant du combustible consomment l'oxygène de la cabine et rejettent des produits de combustion dans le navire. Une ventilation est nécessaire lorsque les appareils fonctionnent. Ouvrez les hublots de roof lorsque vous cuisinez.
- ✦ Ne pas se servir du réchaud pour chauffer l'habitacle.
- ✦ Ne pas obstruer l'accès rapide aux éléments de l'installation gaz (coffre bouteille, robinet de coupure sous l'évier).
- ✦ Ne jamais laisser le navire sans surveillance lorsque des appareils au gaz fonctionnent.

IMPORTANT

Les vannes du circuit doivent être immédiatement fermées en cas d'urgence.

9.2. VERIFICATION DU CIRCUIT

Le circuit de gaz doit faire l'objet de vérifications périodiques de la façon suivante :

Vérifier l'étanchéité des tous les raccords au moyen d'un détecteur de fuites ou d'eau savonneuse, les robinets de l'appareil étant fermés, celui de la bouteille ouvert. En cas de fuite, refermer le robinet de la bouteille et réparer l'installation avant de la remettre en service. Il convient que les réparations soient effectuées par une personne compétente. N'hésitez pas à contacter votre concessionnaire.

ATTENTION

⚠ Ne pas utiliser de solutions contenant de l'ammoniaque.

DANGER

⚠ Les tuyaux flexibles doivent être contrôlés régulièrement, au moins une fois par an et remplacés selon la date inscrite sur le tuyau ou en cas de détérioration.

⚠ Ne jamais utiliser de flamme pour rechercher les fuites

9.3. CHANGEMENT DE LA BOUTEILLE DE GAZ

DANGER

⚠ Fermer les robinets du réchaud ainsi que celui qui se trouve sous l'évier.

⚠ Ne pas fumer, ni utiliser de flamme nue pendant le remplacement de la bouteille de gaz.

10. PLOMBERIE

10.1. GENERALITES

Vous trouverez en annexe les différents plans de plomberie. Les passe-coques et vannes utilisés sur votre Feeling 356 sont en laiton.

Les vannes utilisées sur votre Feeling 356 sont du type 1/4 de tour :
position FERMEE : levier perpendiculaire au tuyau.
position OUVERTE : levier dans le sens du tuyau.

ATTENTION

- ✦ En quittant votre bateau, fermer toutes les vannes des circuits sanitaires.
- ✦ Garder toujours les vannes fermées en navigation quant elles ne sont pas utilisées.
- ✦ Lors des hivernages, nettoyez et rincez les passe-coques et les vannes. Inspectez les accessoires en laiton. Une légère corrosion superficielle est normale.
- ✦ Ne jamais toucher au serrage des vannes sur la coque. En cas de fuite, consulter votre concessionnaire.

10.2. CIRCUIT D'EAU DOUCE

Le circuit d'eau douce sous pression du FEELING 356 est constitué d'un réservoir, situé sous la couchette avant, d'un filtre et d'une pompe électrique couplée à un accumulateur. Ce système permet de réguler la pression du circuit et d'éviter ainsi le phénomène d' "à coup ".

Pour avoir de l'eau il est nécessaire d'enclencher la fonction groupe d'eau au tableau électrique, le circuit se mettant alors en pression.

Penser à couper votre groupe d'eau lorsque vous avez fini de vous en servir.

10.3. CIRCUIT EAU DE MER (OPTIONNEL)

Votre Feeling 356 peut être équipé en option d'une pompe à pied eau de mer situé à la cuisine. Un passe coque associé à une vanne est alors monté sous l'évier afin de puiser l'eau de mer.

10.4. FONCTIONNEMENT DES W-C MARINS

- Ouvrir la vanne d'admission d'eau mer.
- Ouvrir la vanne d'évacuation à la mer.
- Mettre le levier sur la position "OPEN - FLUSH".
- Manœuvrer la pompe.
- Pour vider la cuvette et éviter tout mouvement d'eau à la gîte, positionner le levier sur "CLOSET - DRY BOWL".
- Lorsque les W-C ne sont pas utilisés, mettre le levier sur la position "CLOSET - DRY BOWL".
- Fermer les vannes après utilisation.

Ne rien jeter dans les WC. En cas d'obturation du système de vidange, vérifier que les vannes soient bien fermées avant de débrancher les tuyaux.

10.5. RESERVOIRS A EAUX USEES

Le bateau n'est pas équipé en standard de réservoirs de rétention d'eaux usées. Il est cependant possible en option de monter ce type de réservoir de façon permanente ou semi-permanente. Contacter votre concessionnaire.

10.6. EAU CHAUDE

Votre bateau est équipé d'un chauffe eau. Le chauffage de l'eau s'obtient soit en faisant tourner le moteur (20 à 30 minutes pour avoir de l'eau à 60°C) soit au port par le circuit 230V AC en raccordant le bateau à la prise de quai et en enclenchant la fonction "chauffe eau".

Le chauffe eau se trouve dans le coffre tribord pour la version 2 cabines et dans la cuisine sous les évier pour la version 3 cabines. Pensez à vérifier régulièrement l'état de la résistance.

Plan du circuit eau chaude en annexe.

11. ENVAHISSEMENT / ASSECHEMENT

Le FEELING 356 possède deux pompes de cale qui permettent l'assèchement du bateau :

- -une pompe de cale électrique, située sous la table à cartes, aspirant au point bas du bateau sous le plancher du carré et dans la douche. Une vanne trois voies située sous la table à cartes permet de choisir entre le bac à douche ou la cale.
- -une pompe de cale manuelle, située dans le cockpit, aspirant au point bas du bateau sous le plancher du carré.

Lisez attentivement les notices des pompes notamment pour ce qui concerne l'entretien.

ATTENTION

Pour réduire les risques d'envahissement du navire :

- ✚ Fermer les panneaux de pont et hublots avant chaque départ en navigation.
- ✚ Fermer les vannes sanitaires lors de la navigation.
- ✚ Vérifier périodiquement :
 - l'étanchéité des passes coques, vannes et tuyaux.
 - le bon écoulement des évacuations de cockpit.
 - l'étanchéité du presse-étoupe.

12. PROTECTION CONTRE L'INCENDIE

12.1. CARACTERISTIQUES

Votre Feeling 356 doit être équipé au minimum de 2 extincteurs répartis comme suit :

- 1 extincteur dans un coffre du cockpit.
- 1 extincteur près de la descente et du réchaud.

La capacité doit être au minimum de 5A/34B pour chaque extincteur.

Une couverture ignifugée doit être placée dans le meuble sous la table à cartes.

Si un incendie se produit au niveau du compartiment moteur, il est possible d'éteindre le feu sans ouvrir le compartiment. Pour cela, il faut ôter le bouchon rouge se trouvant dans la descente entre la 1ère et la 2ème marche, placer la buse face à cette ouverture, puis actionner l'extincteur.

Les issues de secours sont la descente et le panneau de pont de la cabine avant

12.2. CONSIGNES DE SECURITE

IMPORTANT

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

- ✦ de faire vérifier les équipements de lutte contre l'incendie conformément aux prescriptions du constructeur.
- ✦ de remplacer le matériel de lutte contre l'incendie s'il est périmé ou déchargé, par des appareils d'extinction de capacité égale ou supérieure.
- ✦ de s'assurer que le matériel de lutte contre l'incendie est facilement accessible lorsque le navire est occupé
- ✦ d'indiquer aux membres d'équipage :
 - l'emplacement et le fonctionnement du matériel de lutte contre l'incendie
 - l'emplacement de l'orifice de décharge du compartiment moteur qui se situe dans la descente (bouchon rouge).
 - l'emplacement des issues de secours

ATTENTION

Toujours :

- ✦ garder les cales propres et vérifier à intervalles réguliers la présence de vapeur de combustible et de gaz
- ✦ n'utiliser, en cas de remplacement d'éléments de l'installation de lutte contre l'incendie, que des éléments similaires, portant la même désignation ou ayant des capacités techniques et une résistance au feu équivalentes

Ne jamais :

- ✦ Obstruer les passages vers les issues de secours (panneaux de pont).
- ✦ Obstruer les commandes de sécurité (vanne de gaz, vanne de carburant, interrupteur électrique).
- ✦ Obstruer les rangements contenant des extincteurs.
- ✦ Laisser le navire inoccupé avec un réchaud ou un chauffage allumé.
- ✦ Utiliser de lampe à gaz dans le navire.
- ✦ Remplir un réservoir de carburant ou changer une bouteille de gaz quand le moteur, le réchaud ou un chauffage fonctionne.
- ✦ Fumer en manipulant des carburants ou du gaz.
- ✦ Accrocher des rideaux pendant librement à proximité du réchaud ou autre appareil à flamme ouverte.
- ✦ Stocker de produits combustibles dans le compartiment moteur.

ATTENTION

- ✦ Les extincteurs fonctionnant au CO₂ ne doivent être utilisés que pour combattre des feux électriques.
- ✦ L'extinction d'un feu dans le compartiment moteur doit s'effectuer par l'orifice de buse d'extinction situé dans le panneau de descente du bateau (bouchon rouge).
- ✦ Après l'extinction d'un feu, ne pas ouvrir immédiatement le compartiment moteur pour éviter tout dégagement de fumées toxiques et projection de produits incandescents (huile, eau).

13. GREEMENT ET VOILURE

13.1. GREEMENT

Le mât est un élément essentiel de votre bateau, aussi est-il largement dimensionné et bien haubané. Il est toutefois nécessaire de bien régler votre mât et de vérifier son état régulièrement ainsi que celui du gréement dormant.

13.1.1. Réglage

Lors de la première mise à l'eau, le mât est réglé par votre concessionnaire. Cependant ce réglage n'est pas définitif. Les câbles formant le gréement dormant vont s'allonger un petit peu de façon normale. Il sera donc nécessaire de reprendre votre réglage après quelques heures de navigation

Lors de votre première sortie, observez la courbure du mât **au près serré**. Il est important de noter vos observations pour pouvoir affiner le réglage une fois au port.

Ces observations doivent se faire comme suit :

- Réglage latéral (se placer sur la face arrière du mât) :
Le mât doit être droit dans le plan transversal.
La tête de mât ne doit pas déverser sous le vent, formant un ventre au vent au milieu du mât, ni déverser au vent formant un ventre sous le vent au milieu du mât.
- Réglage longitudinal (se placer sur la face latérale du mât) :
Le mât doit être en général droit. Il peut toutefois être cintré pour optimiser le creux de la voile.
La tête de mât ne doit en aucun cas partir vers l'avant. Pour y remédier : tendre le pataras et consulter votre concessionnaire.

Votre réglage de mât doit être revu après une trentaine d'heure de navigation.

CONSEIL

Le réglage du mât s'effectue du bas vers le haut.

Après le réglage :

- Assurer les ridoirs en bloquant les contres écrous ou en écartant les goupilles.
- Recouvrir les ridoirs de bandes adhésives ou de protection du commerce pour éviter l'usure des voiles.
- Fourrer également ces ridoirs et embouts de filières.

13.1.2. Conseils pratiques

Pour monter au mât :

- Choisissez la drisse qui vous hissera le mieux pour travailler.
- Vérifiez le bon état de celle-ci.
- Fixez la chaise par l'intermédiaire d'une manille à vis dans la boucle de la drisse ou par un nœud de chaise (pas de manille rapide, pas de mousqueton).
- Se faire hisser au winch (trois tours minimum).
- Bien assurer le blocage de la drisse une fois installé à la hauteur voulue (bloqueur + clés sur winch).

Pour descendre du mât :

- Laissez deux tours de drisse autour du winch.
- Faites glisser régulièrement sans à-coups, en surveillant la descente et en évitant de surpatter la drisse au niveau du winch.

Penser à détendre votre pataras lorsque vous quittez le bateau, et à écarter la drisse qui pourrait battre contre le mât

13.1.3. entretien

Il est nécessaire de vérifier régulièrement l'ensemble du gréement pour éviter d'éventuels problèmes, notamment les points suivants :

Mât :

- Fixation du hale-bas de bôme.
- Vit de mulet.
- Fixation barres de flèche.
- Réas de drisses à lubrifier avec du WD40. Il arrive que par un phénomène de corrosion ceux-ci se bloquent. N'hésitez pas à les changer pour éviter d'user prématurément les drisses.

Gréement dormant :

- Vérifiez : - Les points d'ancrage sur le mât.
- L'état des câbles.
- Le blocage des ridoirs

Drisses :

- Vérifiez les liaisons.
- Vérifiez les points d'usure dus aux bloqueurs. En cas de doute sur l'état d'une drisse, n'hésitez pas à la changer, en procédant comme suit :
 - Surliez sur le cordage un messenger suffisamment long (au minimum 2 fois la longueur du mât).
 - Entourez la surliure de bande adhésive en affinant la liaison des deux cordages.
 - Otez la drisse en tirant le messenger à sa place.
 - Remettez la nouvelle drisse à l'aide du passager.

13.2. ENROULEUR DE GENOIS

Votre Feeling 356 est équipé en série d'un enrouleur Facnor qui a été sélectionné pour sa simplicité d'utilisation, sa robustesse et la qualité du service offert par son fabricant. L'enrouleur ne nécessite pas d'entretien particulier, mais vérifiez régulièrement l'état du tambour et des tubes.

13.3. LES VOILES

Les voiles sont le moteur de votre bateau. Prenez en soin et elles vous donneront toute leur puissance. Elles sont très sensibles au ragage. Les fibres synthétiques utilisées n'aiment pas les frottements surtout au niveau des coutures.

Repérez les endroits où les voiles risquent de raguer et protégez-les.

Ne laissez pas battre vos voiles, car les fibres risquent de se casser à l'intérieur du tissu.

13.3.1. Rodage

Il est très important d'effectuer un rodage des voiles. En effet elles vont prendre leur forme, les fils des coutures vont de tendre et se mettre à leur place définitive lors des premières sollicitations. Vos voiles ne pourront garder un bel aspect et un bon rendement que si elles ont été bien rodées.

13.3.2. Étarquage

Vous devez vous appliquer à étarquer la voile de façon équivalente dans toutes les directions (guindant, chute, bordure)

Pour une voile d'avant, plus vous borderez l'écoute, plus vous devrez étarquer le guindant.

Pour la grand voile, plus il y aura d'effort sur la chute, plus vous devrez étarquer la drisse et la bordure.

13.3.3. Pliage et entretien

Il faut toujours prendre le temps de ranger soigneusement les voiles. Le pliage est important, même en mer.

Lorsque les voiles ont été mouillées à l'eau de mer, rincez-les abondamment à l'eau douce, faites-les sécher puis pliez-les. Le pliage s'effectue en accordéons le long de la bordure, puis en roulant la voile en commençant par le côté du point d'écoute.

Si les voiles restent grées en permanence, il est recommandé de les protéger contre les intempéries et les UV (général enrouleur avec bandes de protection ou chaussette, grand-voile avec un taud).

Ne jamais utiliser d'acétone ou de soude pour le nettoyage des voiles.

13.3.4. Le spinnaker (option)

Le spi s'utilise aux allures portantes.

Il est nécessaire de bien plier le spi avant son envoi pour éviter la présence de nœuds.

Laisser le génois à poste lors de l'envoi du spi, puis le rouler une fois le spi établi. De même, déroulez le génois avant l'affalage du spi.

13.3.5. Répartition de la voilure

Le tableau ci-dessous donne un ordre d'idée de la voilure à adopter en fonction du vent. Cependant il faut également tenir compte des éléments extérieurs au vent :

- Conditions de mer.
- Confort et capacité de l'équipage.
- Entrée ou sortie de port, proximité d'un danger.
- Attente d'un grain, brouillard.

VENT beaufort	VOILES	PRES	LARGUE	GRAND LARGUE	VENT ARRIERE
0 à 2	GV	haute	haute	haute	haute
	Génois	plein	plein ou Spi	plein ou Spi	plein ou Spi
2 à 3	GV	haute	haute	haute	haute
	Génois	plein	plein ou Spi	plein ou Spi	plein ou Spi
3 à 4	GV	haute	haute	haute	haute
	Génois	plein ou rep. 1	rep. 1 ou Spi	rep. 1 ou Spi	rep. 1 ou Spi
4 à 5	GV	1 ris	1 ris	haute	haute
	Génois	rep. 1	rep. 1	rep. 1 ou Spi	rep. 1 ou Spi
5 à 6	GV	2 ris	2 ris	1 ris	1 ris
	Génois	rep. 2	rep. 2	rep. 1 ou 2	rep. 1 ou 2
7 à 8	GV	2 ris	2 ris	2 ris	2 ris
	Génois	Tourmentin	Tourmentin	Tourmentin	Tourmentin ou rep 3
Au-delà	GV Génois	2 ou 3 ris ou Tourmentin	2 ou 3 ris ou Tourmentin	TOURMENTIN	TOURMENTIN

13.4. LE GREEMENT COURANT

Pour que les cordages conservent le plus longtemps possible leurs qualités d'origine, il est nécessaire de les rincer à l'eau douce. Il n'est pas recommandé de laisser un cordage salé au soleil car il se détériorera rapidement.

Entretien:

- Dans la mesure du possible, suspendre les cordages pour éviter qu'ils ne trempent dans l'eau.
- Durant l'hivernage, entreposer les cordages qui peuvent être enlevés du pont dans un coffre. Les drisses peuvent être remplacées par des messagers.

14. L'ACCASTILLAGE

KIRIE a sélectionné pour votre Feeling 356 un accastillage de qualité. L'accastillage de votre bateau est posé sur des renforts dimensionnés en fonction de charge à reprendre. Dans les zones en sandwich, un insert en contre-plaqué remplace localement le balsa. Le rinçage fréquent à l'eau douce de l'ensemble pont et accastillage favorise la longévité des différents éléments de l'accastillage.

Vous trouverez en annexe les plans d'accastillage et de gréement courant

14.1. ENTRETIEN

Il est nécessaire d'effectuer un entretien des winchs au moins une fois par an, et avant toute grande navigation.

- Démontez le winch en prenant soin de repérer le positionnement des cliquets.
- Dégraissez avec un produit industriel ou du gasoil.
- Rincez à l'eau douce.
- Séchez.
- Lubrifiez légèrement et uniformément avec un produit à base de Téflon ou de Silicone.

Les poulies comportent des pièces en aluminium et en acier inoxydable. Il est donc possible de voir apparaître des piqûres dues à l'électrolyse. Pour ralentir ce phénomène rincez fréquemment à l'eau douce et lubrifiez avec un produit à base de Téflon ou de Silicone.

Il est possible que des traces de rouille apparaissent sur vos pièces en acier inoxydable. La qualité de l'acier employé n'est pas à remettre en cause, il s'agit le plus souvent de dépôt ferrugineux ou d'agents atmosphériques. Ne les laissez pas cependant s'installer, rincez à l'eau douce et frottez doucement avec une pâte passivante.

14.2. POSE D'ACCASTILLAGE SUPPLEMENTAIRE

La pose d'accastillage supplémentaire ne s'improvise pas. Il est nécessaire de prendre en compte plusieurs paramètres ; positionnement de la pièce, conflit avec d'autres pièces, accès par l'intérieur, charge etc..... Contactez votre concessionnaire qui est un professionnel.

Si vous souhaitez poser de l'accastillage, procéder comme suit :

- Libérer l'accès de l'intérieur.
- Positionner la pièce.
- Repérer le perçage.
- Percer au diamètre exact du boulon utilisé.
- Fraiser l'extrémité du trou.
- Enduire les trous et les boulons de mastic silicone

- Boulonner en prenant soin d'utiliser une contre-plaque ou des rondelles selon l'effort de traction subie par la pièce.
- Serrer le boulon sans écraser le stratifié.
- Remettre en place les plafonds.

Si vous ne vous sentez pas sûr de vous, n'engagez pas les travaux que vous ne pourriez mener à bien et qui risqueraient d'endommager l'étanchéité.

Consultez votre concessionnaire ou un chantier spécialisé.

14.3. GUINDEAU

Votre Feeling 356 est équipé en série d'un guindeau manuel. Le barbotin est prévu pour de la chaîne de diamètre 8mm. Si vous naviguez avec votre ancre à poste sur le davier, vous l'assurer avec un bout.

Pour mouiller: débloquer le barbotin à l'aide du levier de façon à laisser filer l'ancre et la chaîne doucement. Une fois le mouillage établi, assurer la chaîne sur un taquet à l'aide d'un bout. Ne laissez

ATTENTION

Toujours:

- ✎ Mouiller en contrôlant la vitesse de descente
- ✎ Assurer son ancre sur le davier
- ✎ Stocker son ancre dans la baille à mouillage lors des grandes traversées

Ne jamais:

- ✎ Guider la chaîne avec les mains ou les pieds
- ✎ Laisser le mouillage établi sur le guindeau (l'assurer sur un taquet)

Votre Feeling 356 peut être équipé en option d'un guindeau électrique. La télécommande se branche dans la cabine avant. Un disjoncteur de 80A protège le circuit de puissance du guindeau, il est situé derrière le tableau électrique. Vous trouverez en annexe le schéma électrique du guindeau.

15. ENTRETIEN DES OEUVRES VIVES

15.1. PROTECTION

Vous devez protéger les œuvres vives de votre coque par une peinture anti-salissures (antifouling) de façon régulière. Cette dernière protégera votre coque des algues et petits coquillages qui peuvent abîmer votre coque et nuire considérablement aux performances de votre Feeling 356.

15.1.1. La coque

Afin de protéger encore mieux votre carène contre l'osmose, il est recommandé d'appliquer un brai époxy. Contacter votre concessionnaire ou procéder comme suit:

- Nettoyer la coque du bateau avec un dégraissant pour enlever les agents de démoulage.
- Délimiter la zone d'application avec du papier adhésif.
- Appliquer: 2 couches de primaire époxy sur la coque puis 2 couches d'antifouling.

IMPORTANT

- ✎ Respecter scrupuleusement la notice et la mise en œuvre des produits que vous utilisez
- ✎ Ne jamais recouvrir l'anode avec une couche d'antifouling

15.1.2. La quille (version quillard)

La quille de votre Feeling 356 est en Plomb. Il convient d'y apporter une protection appropriée. Appliquer 1 couche de primaire d'accrochage pour plomb, puis 2 couches de brai époxy et 2 couches d'antifouling

15.1.3. La semelle de lest dans la version dériveur

La semelle de lest du Feeling 356 en version dériveur est en Fonte. Lors de l'entretien régulier, deux situations peuvent se présenter :

Aucune trace de rouille n'apparaît sur le lest, agir de la même manière que pour la coque.

La semelle de lest présente des piqûres de rouille :

Décaper, poncer et appliquer 2 couches de peinture anti-corrosive puis 2 couches de peinture antifouling.

15.2. CARENAGE

Deux ou trois carénages par an sont préférables à un seul annuel. Il peut être l'occasion de vérifier l'état des passes coques, des vannes, du safran, de la bague hydrolube, des anodes et de la propreté de la crépine d'aspiration d'eau pour le moteur. Vous pouvez utiliser un nettoyeur haute pression à eau froide, ne dépassant pas 60 bars sans approcher la buse à moins de 50 cm de la coque. N'utilisez pas de grattoir, de détergents ou de solvant autre que ceux préconisé par votre concessionnaire.

L'anode va se dégrader plus ou moins rapidement en fonction du lieu où est amarré votre bateau (ponton aluminium) et du matériau des coques voisines (acier, aluminium, polyester). Il faut donc la surveiller et la changer régulièrement. Pour limiter le phénomène d'électrolyse il est important de couper vos batteries chaque fois que vous quittez votre bateau.

16. ENTRETIEN DES OEUVRES MORTES

Le composite verre / polyester ne requiert que peu d'entretien, mais il est bon d'effectuer un minimum de petits travaux afin de conserver à votre bateau son éclat d'origine.

Les éraflures et les éclats de gelcoat n'entame en rien la solidité de votre bateau. Le gel coat ne rentre pas dans la structure, toutefois il est important que l'eau ne puisse pas pénétrer dans le stratifié. Réparez donc rapidement tout éclat. En cas de chocs importants, consulter impérativement votre concessionnaire.

16.1. ENTRETIEN DE LA COQUE ET DU PONT

- Rincer à l'eau douce votre bateau après chaque sortie pour lui conserver sa brillance.
- Utiliser de préférence un produit spécifique à l'entretien du polyester pour la coque et le pont ou de la lessive.
- Rincer abondamment après chaque "lessivage"
- Ne pas utiliser de détergent abrasif ou acide.

16.2. REPARATIONS SUR LA COQUE OU SUR LE PONT

16.2.1. Eraflure légère :

- Poncer au papier abrasif à l'eau n° 400 puis 600.
- Rincer régulièrement et abondamment.
- Lustrer à l'aide d'un produit lustrant pour gelcoat.

16.2.2. Eclats de gelcoat sur les parties lisses :

- Nettoyer et sécher la partie abîmée.
- Catalyser
- Appliquer un peu de gelcoat catalysé de la couleur du pont ou de la coque (voir votre concessionnaire) avec une spatule.
- Recouvrir la réparation d'un film polyamide ou de papier collant.
- Retirer le film après séchage.
- Poncer au papier abrasif à l'eau n° 400 puis 600.
- Rincer régulièrement et abondamment.
- Lustrer à l'aide d'un produit lustrant pour gelcoat.

16.2.3. Eclats sur l'anti dérapant

Consultez votre concessionnaire.

16.2.4. Eclats touchant le stratifié

Consultez votre concessionnaire.

16.3. ERAFLURES SUR LES HUBLOTS

- Frotter avec un chiffon doux ou coton imbibé de pâte à polir type Mirror.
- En cas de rayures profondes, consultez votre concessionnaire.

IMPORTANT

Ne jamais utiliser de solvant pour nettoyer les panneaux de pont et hublots.

16.4. ENTRETIEN DES BOIS EXTERIEURS

Le bois utilisé sur le pont de votre Feeling 356 est du teck massif. Ce dernier ne nécessite que peu d'entretien. Il se ternit naturellement à l'atmosphère ambiante. Brossez-le avec une brosse dure. Vous pouvez aussi appliquer un produit d'entretien pour le teck.

17. PROTECTION CONTRE LA FOUDRE

Votre Feeling 356 est protégé contre la foudre. Le gréement est relié électriquement à la masse par l'intermédiaire de l'épontille inox et d'une tresse de masse reliant cette dernière aux boulons de lest. Il est toutefois nécessaire pour votre sécurité de respecter certaines précautions.

17.1. PROTECTION DES PERSONNES PENDANT UN ORAGE

ATTENTION

Lors d'un orage, il est préférable de respecter les consignes suivantes :

- ✦ Rester autant que possible à l'intérieur du navire.
- ✦ Ne pas se trouver dans l'eau ni laisser pendre bras et/ou jambes dans l'eau.
- ✦ Tout en assurant un contrôle satisfaisant du navire et de la navigation, ne toucher à aucune partie raccordée à une installation de protection contre la foudre, surtout pas de manière à relier ces parties.
- ✦ Eviter tout contact avec les parties métalliques du gréement, les espars, les pièces d'accastillage et les filières.

17.2. APRES LA FOUDRE

Si le navire a été atteint par la foudre :

- l'installation de protection doit être inspectée pour déceler les dégâts matériels et vérifier l'intégrité du dispositif ainsi que la continuité de la mise à la masse.
- les compas, les dispositifs électriques et électroniques doivent être examinés afin de déterminer si des dégâts ou des changements d'étalonnage se sont produits.