

JUPITER

FICHE JOURNÉE

Préambule.

Cette fiche journée a pour seul but de vous aider à prendre rapidement en mains le voilier que vous avez loué, il ne s'agit aucunement d'une aide à la navigation en mer et ne se substitue pas au manuel du propriétaire.

Ouvrir le bateau par $\frac{1}{4}$ de tour de clé, à droite sans forcer ; enlever les clés de la serrure et faire coulisser vers la gauche, les deux ventaux d'accès au carré en déverrouillant les targettes.

Généralité.

- Avant de démarrer les moteurs, vérifier que le câble d'alimentation courant terre est débranché et lové dans le coffre situé sous le poste de barre.
- Les vannes de refroidissement des moteurs doivent être ouvertes.
- Vérifier que le loch est à poste. (Devant le moteur de la cabine arrière tribord).
- Le bateau est équipé de deux caisses à gazole de **85 l** chacune situées dans la partie arrière des compartiments moteur. Les nables de remplissage se situent sur la première marche d'accès aux passavants.

Démarrage moteur.

Les pupitres de commande moteur sont situés au poste de barre. Si vous avez besoin de débrayer les hélices, appuyer sur l'axe de la manette et en le maintenant, amener légèrement vers l'avant la manette des gaz.

- Vérifier que la manette des gaz est en position neutre au point mort
- Appuyer 1 seconde sur la touche « **POWER** ».
- Si besoin d'un préchauffage, maintenez le bouton « **GLOW** » pendant quelques secondes.
- Démarrer en appuyant sur la touche « **START** ».
- Vérifier que l'eau de mer de refroidissement s'échappe bien sur l'arrière bâbord et/ou tribord suivant le ou les moteurs démarrés.
- Pour stopper le moteur, amener la manette des gaz au point mort et appuyer sur la touche « **STOP** ». Puis dès l'émission d'un bip sonore continu, appuyer sur la touche « **POWER** » Jusqu'à l'extinction du panneau de commande moteur.

Gestion électrique.

- Le bateau est équipé de deux batteries de service (**160Ah** chacune), situées dans le placard de la coursive tribord, de deux batteries moteurs situées dans les compartiments moteurs sous les couchettes.
- Le couteau servitude est situé en dessous des deux batteries de servitude. Les deux couteaux des batteries moteurs se situent dans les placards dans chacune des deux cabines arrières.
- Les deux panneaux solaires (**200 watts**) situés sur la casquette derrière le palan d'écoute de la GV rechargent les deux batteries de servitude qui ne sont pas dissociables.



Ne pas toucher la balancine au risque de faire tomber la bôme sur les panneaux solaires

- Les alternateurs des moteurs rechargent, en priorité, les batteries de démarrage moteur puis les batteries de servitude.
- Le chargeur de quai est alimenté automatiquement par le quai et recharge toutes les batteries du bord.

- Un gestionnaire de batteries à la table à cartes fournit les informations sur l'état des batteries.
 - Batterie 1 : servitude
 - Batterie 2 : Moteur bâbord
 - Batterie 3 : Moteur tribord
- Un convertisseur de 2500W permet d'obtenir du courant alternatif sur toutes les prises 220V. Il est commandé par un interrupteur à la table à carte. Ce convertisseur ne peut alimenter ni le chargeur de quai, ni le chauffe-eau. Ne pas laisser le convertisseur en fonction sans nécessité.
- Pour le circuit 220V du quai, l'interrupteur différentiel est situé dans le coffre sous le poste de barre.

Au moteur.

Les manœuvres en dessous de 3 nœuds doivent se faire obligatoirement avec les safrans dans l'axe et uniquement en dissociant les moteurs.

Au-delà de 3 nœuds et hors manœuvres de port, les safrans sont opérationnels et doivent être utilisés.

A la voile.

Toutes les voiles doivent être hissées à la force des bras sans utilisation des winchs. Ces derniers ne doivent servir qu'à étarquer les voiles en finale.

La puissance du vent n'est pas ressentie de la même façon sur un catamaran qu'un monocoque. La réduction de voilure doit se faire impérativement en fonction de l'anémomètre :



- **Le premier ris de GV sera pris à maximum 20 nœuds de vent réel, le deuxième à maximum 30 nœuds de vent réel (TWS)**
- Le génois sera réduit également de façon à ce que le plan de voilure reste équilibré
- **Le gennaker sera affalé à maximum 15 nœuds de vent réel.**

Au mouillage.

1 rouge = 5 m	1 vert = 15 m	1 bleu = 25 m	1 jaune = 35 m	1 blanc = 45 m
2 rouges = 10 m	2 verts = 20 m	2 bleus = 30 m	2 jaunes = 40 m	2 blancs = 50 m

Lors de la phase de mouillage, les moteurs doivent être en route.

Le disjoncteur du guindeau ainsi que la télécommande se trouvent dans la baille à mouillage devant le mât. Les osselets de couleurs marquent la chaîne et sont doublés par un marquage de peinture pour une meilleure visibilité.

Ce marquage est également indiqué sur le hublot bâbord du carré.

Lors de la phase de mouillage et de relevage de la chaîne et pour éviter le ragage de la chaîne sur les coques, le skipper doit impérativement maintenir le bateau face au vent en utilisant la dissociation des moteurs avec l'aide des informations données par l'équipier en charge du mouillage. Pour éviter de forcer sur le barbotin du guindeau, il ne faut remonter la chaîne que si elle se trouve à la verticale du davier, charge au skipper de positionner son bateau dans cette configuration.

Barre de secours

La barre de secours est située dans le coffre avant bâbord. Elle s'installe dans l'orifice à l'arrière sur le coffre tribord dans le nable. Avant d'utiliser la barre, il faut manœuvrer la vanne

hydraulique située dans le coffre arrière bâbord où se situe la pompe hydraulique et le vérin du pilote automatique.

WC.

Jupiter est équipé d'un WC électrique fonctionnant avec une réserve d'eau douce de 60L située dans le coffre avant tribord. Le nable pour remplir cette réserve se situe sous le petit siège à l'avant tribord du bateau. Le remplissage de cette réserve peut se faire également avec de l'eau de mer au seau, si pas d'eau douce disponible (mouillage). Lors du retour à quai, ne pas oublier de remplir avec de l'eau douce.

Le pupitre de commande de ce WC se situe au-dessus de celui-ci. Appuyer sur « Before » avant de faire vos besoins et sur « After » après avoir fini. Effectuer la procédure jusqu'à complète évacuation des matières.



Jupiter est également équipé d'une caisse à eaux noires, d'un filtre à charbon actif, d'une vanne électrique d'évacuation des eaux usées qui se situent dans la soute avant tribord. Le filtre anti-odeur doit être contrôlé et nettoyé par le locataire, une fois par semaine ou, à minima une fois durant la période de location.

Au mouillage, la caisse à eaux noires doit être fermée et sera rouverte à plus de 6 MN des côtes.

Le pupitre de commande de la vanne électrique de la caisse à eaux noires se situe en-dessous de la commande du WC. En basculant l'interrupteur sur « **SEA** », la vanne s'ouvre. En basculant sur « **TANK** », la vanne se ferme.

Un contrôle du niveau de la caisse à eaux noires se trouve à gauche du lavabo. Ne pas attendre que le réservoir soit plein pour le vider. Dans le cas contraire, l'évacuation se fera par l'évent et le filtre anti-odeur.



Ne jamais jeter de papier hygiénique dans les WC. Utiliser la poubelle à cet effet.

Chauffage.

Une chaudière fonctionnant au diesel (réservoir bâbord), située dans la soute avant bâbord, chauffe le circuit contenant du réfrigérant. Son démarrage s'effectue au moyen de l'interrupteur situé au-dessus de la vanne de sélection des réservoirs d'eau. Dans le carré et les 3 cabines, 4 thermostats autorisent les aérothermes à restituer la chaleur du réfrigérant produit par la chaudière. Sur chaque aérotherme, un inverseur permet deux puissances de ventilation ou de couper le ventilateur. La consommation de la chaudière est comprise entre **0.65 et 0.90 l/h.**

Gaz.

La cuisine est équipée d'un four et de deux feux au gaz. L'allumage se fait par deux systèmes piezo. Si problème, changer les piles (LR3) situées dans le placard à droite du four

Deux bouteilles de gaz (une en service et l'autre en rechange) se trouvent dans le coffre du cockpit à l'entrée du carré. Une deuxième vanne de coupure se trouve dans le placard entre le four et l'évier.

Reserve d'eau douce.

Le bateau possède deux réservoirs d'eau douce de **150** litres situés dans la baille à mouillage devant le mât. Les nables de remplissage des réservoirs sont de part et d'autre de ce coffre. La vanne de permutation des réservoirs se situent dans le dossier du carré. La vanne doit toujours être verticale et la petite flèche indique le réservoir sélectionné. Si la vanne est positionnée horizontalement les deux réservoirs sont isolés. Il n'y a pas d'intercommunication entre ces deux réservoirs.



Retour à quai

Suivre scrupuleusement les recommandations de la fiche « **consignes** », affichée à la table à carte.

- Penser à bien couper tous les couteaux d'alimentation électrique.
- Vérifier l'amarrage et le bon positionnement des défenses (sur les filières et pas sur les chandeliers).
- Effectuer le plein gazole (arrière bâbord et tribord) et le plein d'eau (avant bâbord et tribord de chaque côté de la baille à mouillage et avant tribord sous le banc).
- Vérifier la fermeture de la bouteille de gaz dans le coffre de la banquette du cockpit.
- Rendre le bateau dans la configuration où vous l'avez pris.

 Pendant l'hivernage le loch est retiré.

PRISE DE BOUT OU DE FILET DANS L'HELICE

- Dès que l'on se rend compte du problème, si le moteur n'a pas calé, **mettre immédiatement la commande du moteur sur point mort**
- Moteur calé ne surtout pas essayer de redémarrer.
- Ne pas essayer de désengager l'hélice par des balancements en AV et en AR.
- S'il y a danger contacter le **CROSS MED sur canal 16** (tel portable 196) *selon le protocole* « PAN- PAN- PAN... » et en entrée de port la capitainerie.
- Toujours prévenir le gradé de service du CNMT au **06 60 88 53 62** de cet incident.
- Si vous disposez du matériel de plongée et **seulement si vous vous en sentez capable** essayez de dégager l'hélice en coupant le bout ou le filet.

 **Sur ce voilier, les hélices sont montées sur sail drive.**

Vérifier le niveau d'huile du SAILDRIVE pour voir s'il n'a pas bougé et s'il n'y a pas eu d'infiltration d'eau de mer dans le carter (présence d'eau en émulsion dans l'huile appelée « mayonnaise »).

