SERVICE ENTRETIEN

Compagnie Française West Marine
21 Boulevard des Nations-Unies
92190 MEUDON

Berceliau

" ~~VITA IN MOTU~~ "

COMPRENDRE VOTRE WESTERLY

Ces fiches réalisées à votre intention vous renseignent sur le fonctionnement de tous les équipements qui entrent en ligne de compte dans la fabrication d'un WESTERLY.

Certaines nous semblent, compte tenu de notre expérience dont nous sommes heureux de vous faire profiter, importantes. Nous pensons particulièrement aux fiches : Moteur, presse-étoupe, vannes.

A la fin, vous trouverez une liste d'adresses qui vous seront éventuellement utiles. Etablies avec le concours de nos clients, elles ne font pas reprendre l'annuaire. Ce sont de bonnes adresses.

=-=-=-=-=-=

FICHE : VANNES, PASSE-COQUES ET CREPINES

Conformément aux réglements en vigueur, les voiliers WESTERLY sont équipés d'évacuations et entrées d'eau munies de vannes, passe-coques et crépines.

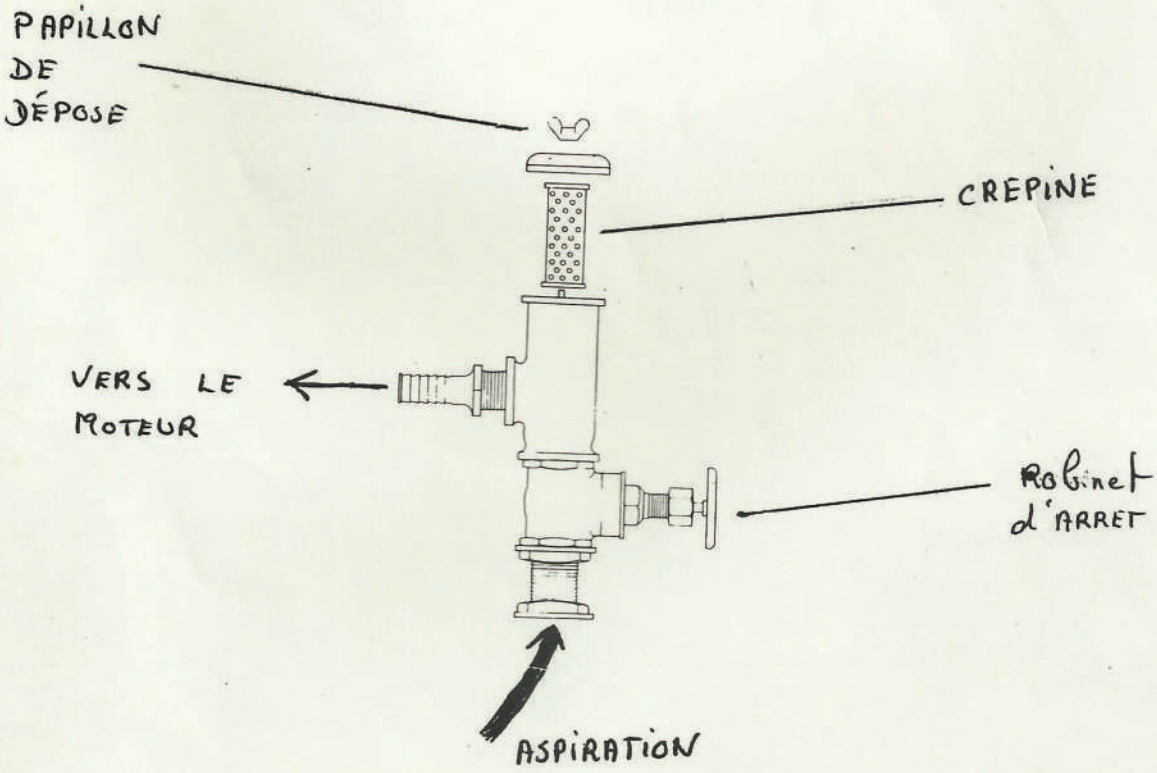
1°) LA PRISE D'EAU DE REFROIDISSEMENT DU MOTEUR

Les moteurs diesel VOLVO PENTA sont refroidis à l'eau de mer. La vanne qui commande l'ouverture est située à bâbord, à environ 20cms du moteur. On y accède par le capot du moteur côté carré et puisque l'on est placé vers l'arrière, la vanne est alors à porté de la main droite.

La prise doit être impérativement ouverte lorsque l'on navigue. Elle s'ouvre en tournant le volant rouge dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

Si l'on quitte le navire, nous conseillons de fermer cette vanne en laissant à une place bien visible un mot en le soulignant. Il n'est pas impossible que quelqu'un,dans l'obligation de déplacer votre bateau, n'y pense pas. Le mot le lui rappelera.

Cette vanne est munie d'une crépine intérieure que l'on nettoie en dévissant à la main les 2 écrous à oreilles situés au sommet de la vanne.



.../

On peut surveiller l'ouverture effective de la vanne ainsi que le bon état de la crépine en surveillant l'échappement, à hauteur du tableau arrière, où s'écoule l'eau de refroidissement. Le voyant de température vous renseignera également mais souhaitons qu'il ne soit pas trop tard.

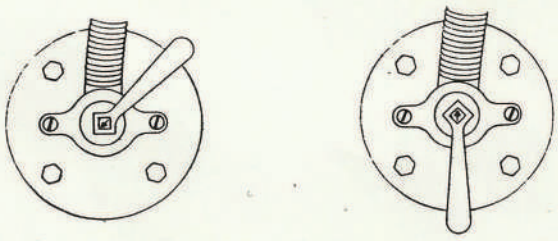
Pour ceux qui se laissent bercer par la beauté des canaux et les voies intérieures naviguables, nous insistons sur la présence en toute période de l'année, et surtout en été, d'herbes fraichement coupées qui prennent un malin plaisir à obturer la crépine. Aussi, nous conseillons de surveiller régulièrement et l'écoulement, et le voyant de température.

2°) LES VANNES DE W.C.

Ce sont des vannes dites à boisseau situées sur les CENTAUR, au-dessous de la glacière, mais un orifice est spécialement prévu pour y accéder sans problèmes.

Sur tous les autres modèles, ces vannes, au nombre de 2, sont situées sous le lavabo et facilement accéssibles.

Elles sont ouvertes lorsque la clé se trouve être dans l'axe du tuyau ainsi que le montre les 2 schémas ci-après :



FERMÉ OUVERT

3°) VANNES DU COCKPIT AUTO-VIDEUR

Sur le CENTAUR et les plus gros modèles sans cabine arrière, ces 2 vannes à volant se trouvent dans les caissons tribord et bâbord situés de chaque côté de la descente, légèrement en retrai

Sur les modèles à cabine arrière, sauf CHIEFTAIN, les vannes sont localisées dans les coffres latéraux de la cabine arrière.

.../

NOUS CONSEILLONS TRES VIVEMENT DE NE JAMAIS FERMER LES VANNES DU COCKPIT, même et surtout si l'on quitte son bateau pour une longue période.

4°) VANNES D'EVIER

Vannes à volant rouge situées sous l'évier lui-même.

Ouverture : Sens inverse des aiguilles d'une montre

5°) VANNES DE LAVABO

Sur 32 et 36 pieds, vannes à volant situées sous le lavabo.

Ouverture : Sens inverse des aiguilles d'une montre.

Nous conseillons la fermeture lorsque l'on s'absente.

FICHE : EQUIPEMENTS DE PONT

A - L'EQUIPEMENT EN ACIER INOXYDABLE

Bien qu'insensibles à la corrosion par l'eau de mer, un léger ternissement peut apparaitre au bout de quelques mois ; celui-ci sera réduit en frottant la pièce avec de l'huile légère.

Si des points de rouille apparaissent, ce qui est normal, les enlever avec un produit de nettoyage pour chrome. Les points de rouille ne réapparaitront pas ultérieurement.

B - L'EQUIPEMENT EN ALLIAGE LEGER

Il s'agit là des chandeliers et de leurs embases, des chaumards et des taquets d'amarrage.

Le seul entretien est de les frotter une ou deux fois l'an avec une huile légère.

C - PANNEAU - HUBLOTS

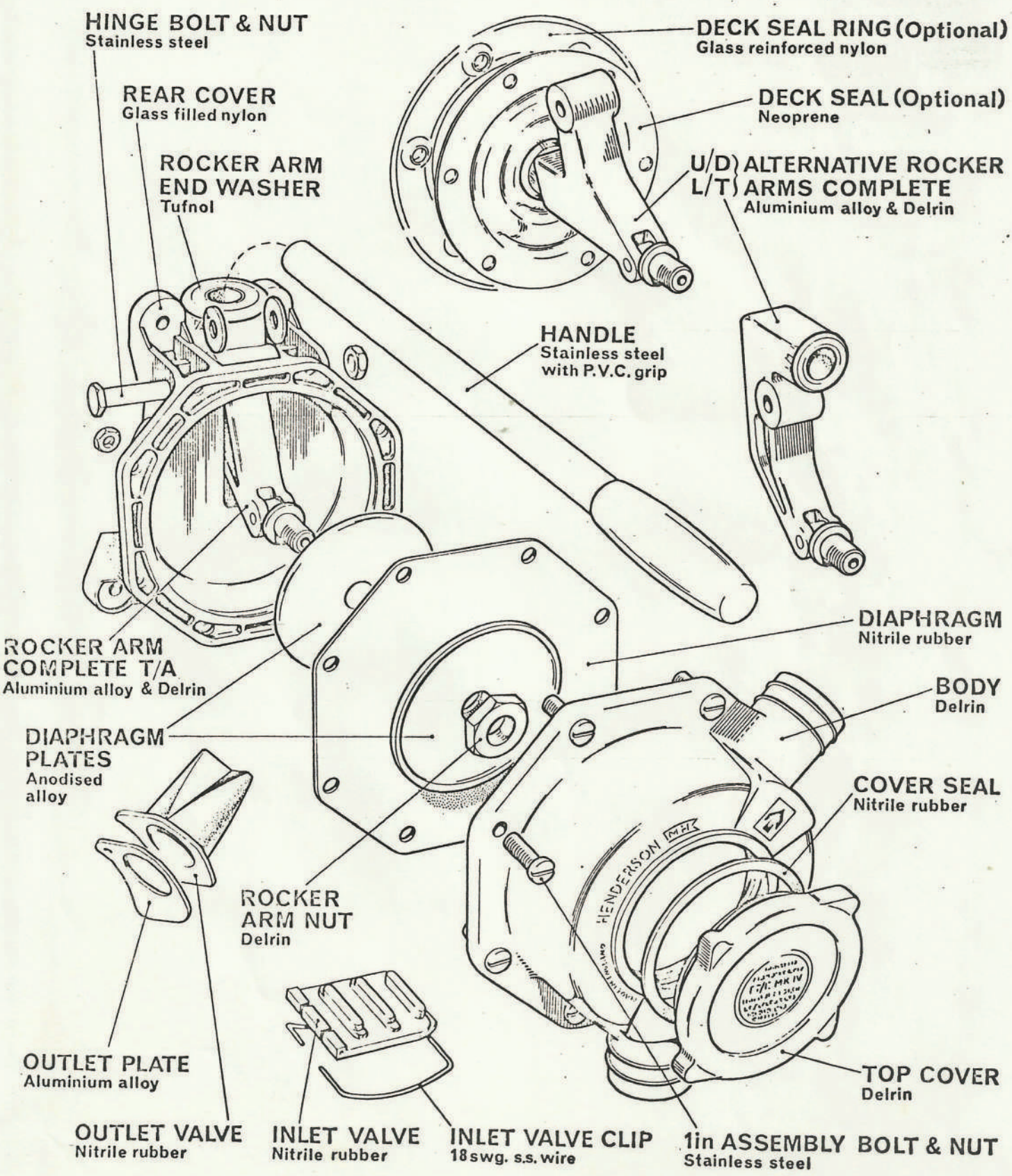
Les ferrures demandent à être légèrement graissées régulièrement pour éviter toute oxydation qui rendrait la manoeuvre du panneau délicate.

D - BARRE A ROUE

Les câbles de la barre à roue pourront, une fois l'an, être graissés avec une graisse "spéciale Mer" du type de celle que l'on utilise pour l'entretien du presse-étouppe.

FICHE : POMPE DE CALE
POMPE W.C. LAVAC

Eclaté des pompes HENDERSON M K IV utilisées sur voiliers WESTERLY



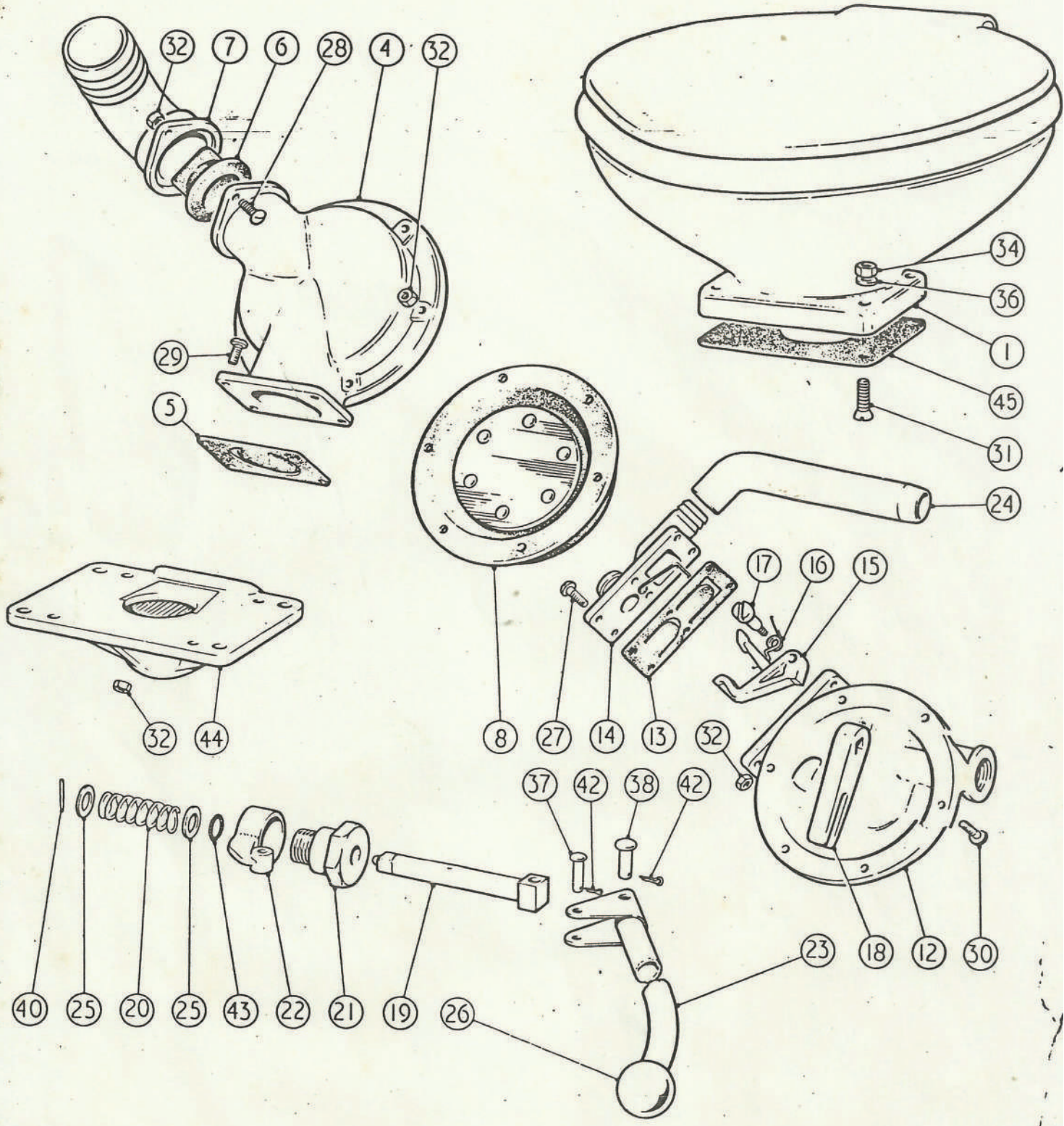
Henderson mk. IV Pump

FICHE : TOILETTES SIMPSON/LAWRENCE

CENTAUR

Si les toilettes Simpson/Lawrence venaient à être endommagées, nous assurons à titre gracieux la fourniture des pièces de rechange nécessaires pendant 1 année, à condition que la pièce déffectueuse nous soit retournée.

Nous ne pouvons être tenus pour responsables des dégâts causés si les toilettes sont utilisées lorsque le bateau est au sec ou lorsque l'une ou les deux vannes sont fermées.


32
7
6
28
4
32
29
5
34
36
1
45
31
24
17
16
15
32
44
8
27
14
13
32
37
42
38
42
40
25
20
25
43
22
21
19
26
23
18
12
30

Ref. No.	Description	No. off
1	Basin.	1
44	Base.	1
45	Base gasket.	1
4	Soil chamber.	1
5	Soil valve.	1
6	Joker valve.	1
7	Soil outlet nozzle.	1
8	Diaphragm assembly.	1
12	Inlet chamber.	1
13	Inlet valve and spring.	1
14	Inlet nozzle.	1
15	Valve operating lever.	1
16	Lever return spring.	1
17	Shoulder pin.	1
18	Rocking lever.	1
19	Operating spindle.	1
20	Spindle return spring.	1
21	Gland nut.	1
22	Swivel ring.	1
23	Handle assembly.	1
24	Flushing tube.	1
25	Spring retaining washer.	2
26	Handle ball 1½" dia. x $\frac{5}{8}$" bore.	1
*27	2BA x $\frac{5}{8}$" Rd. Hd. Screw.	6
*28	2BA x $\frac{3}{4}$" Rd. Hd. Screw.	2
*29	2BA x $\frac{7}{8}$" Rd. Hd. Screw.	4
*30	2BA x 1" Rd. Hd. Screw.	6
*31	¼" BSW x $\frac{7}{8}$" C'sk. Hd. Screw.	4
*32	2BA Std. Nut.	16
*33	2BA Half Nut.	4
*34	¼" BSW Std. Nut.	4
*36	¼" Std. Washer.	4
37	$\frac{3}{16}$" dia. x 1" Clevis Pin.	1
38	$\frac{5}{16}$" dia. x 1" Clevis Pin.	1
40	$\frac{1}{8}$" dia. x ¾" Spring Pin.	1
42	$\frac{3}{32}$" dia. x ½" Split Pin.	2
43	O–Ring Pioneer OS10.	1
9399	Spares Kit comprising 45, 5, 6, 8, 13	

** These items supplied in complete set only.*

FICHE : ENTRETIEN DES :
- BOIS EXTERIEURS
- PEINTURE DE PONT
- ANTIFOULING
- LES QUILLES
- BOIS LAMINES INTERIEURS
- MOQUETTES
- CAPITONNAGE VINYLIQUE

EN ACCORDANT A VOTRE WESTERLY LE MINIMUM D'ENTRETIEN NECESSAIRE, VOUS EN ASSUREZ SA VALEUR. TOUT A ETE, LORS DE LA CONSTRUCTION, REALISE DANS UNE OPTIQUE DE SIMPLIFICATION.

1°) BOIS EXTERIEURS

Tous les bois extérieurs sont en teck. C'est un bois très dur dont la fibre possède une huile naturelle.

On distingue 3 types d'entretien différents :

a) selon que le teck est brut

b) selon qu'il est huilé

A - TECK BRUT

Le teck peut être laissé brut sans protection aucune. A la longue, il devient gris/blanc. Sous les climats chauds, il est conseillé de le mouiller avec des seaux d'eau de mer, 2 fois par jour, afin qu'il ne se détériore pas.

B - Nous déconseillons le vernis. Aussi, a t-il maintenant disparu dans la finition des voiliers WESTERLY. Si vous étiez cependant partisans de cette solution, nous vous conseillons de déposer les sièges de cockpit puis de les poncer ainsi que les autres bois avec, en premier lieu, un papier gros grain, puis enfin un papier 600. De telle sorte que le bois retrouve son aspect rose/jaune d'origine. Puis, procéder suivant les indications de votre fournisseur.

C - Si vous souhaitez, pour une finition plus agréable, huiler vos tecks, sachez qu'il y a lieu de les poncer de telle sorte que le bois retrouve son aspect rose/jaune naturel. Il n'y a pas lieu de dégraisser le teck

.../

.../

avant que l'huile ne soit passée. L'huile de teck se passe avec un pinceau ou un chiffon. On passera 3 fines couches. Le temps de séchage entre 2 couches est de 3 heures environ. Bien faire attention à ne pas laisser durcir les tâches sur le polyester. Non sèche, l'huile de teck peut être enlevée à l'alcool à bruler. En aucun cas, n'utiliser de rouleau à peinture pour passer l'huile de teck. C'est un produit inflammable et certaines précautions élémentaires sont à respecter.

2°) PEINTURE DE PONT

Il est bon que tous les 2 ou 3 ans, et parfois plus souvent en cas d'utilisation à temps complet du bateau, de repeindre l'anti-dérapant du pont. Cette peinture spéciale, nous pouvons vous la procurer. Procéder comme suit :

- Enlever les tâches de graisse et les poussières avec un chiffon légèrement imbibé d'acétone en insistant sur les parties les plus sales.
- Ouvrir le premier pot, puis bien remuer jusqu'à obtenir une émulsion stable et de couleur identique à la précédente.
- Ne pas peindre avec un rouleau mais nécessairement avec une brosse de 3 ou 4.
- Peinture directement sur l'ancienne peinture ou le polyester sans utiliser d'appret. Peindre dans un seul sens et une seule couche.
- Les projections et coulées éventuelles s'enlèvent au White Spirit ou à l'Acétone.
- Pour des bateaux type CENTAUR, on prévoit 1 Litre 1/4 de peinture, soit 2 pots.
- Pour les 31 pieds, BERWICK, LONGBOW, PENTLAND, RENOWN, on prévoit 1 litre 3/4 soit également 2 pots.
- Pour les 36 pieds, GALWAY, SOLWAY, MEDWAY, CONWAY, 3 pots d'1 litre sont suffisants.

..../

.../

3°) L'ANTIFOULING

Ainsi que vous avez pu le constater, l'antifouling WESTERLY est de très bonne qualité.
Procéder comme suit :

- nettoyer la coque et poncer, si nécessaire, avec un abrasif à l'eau, grain 600.
- Sécher
- Aux endroits où la coque est à nu, passer, à la brosse, une ou deux couches de Primer d'adhérence après l'avoir bien mélangé.
- Puis : l'Antifouling.

  Bien remuer les pots jusqu'à obtenir une peinture stable. Passer avec une brosse, et non au rouleau, 2 couches d'antifouling en ayant soin d'éviter la protection cathodique, la tête du Sondeur, l'hélice du Loch.
- Attendre 2 ou 3 heures avant la mise à l'eau, sinon l'antifouling risque de cloquer.

4°) LES QUILLES

Les quilles des WESTERLY sont en fonte. On distingue 2 sortes d'entretien : l'entretien partiel et l'entretien complet.

A) L'entretien partiel revient à passer une ou deux couches d'antifouling.

B) L'entretien complet revient à poncer la quille à nu jusqu'à supprimer toutes les traces de rouille et les anciennes traces de peinture.
Ensuite, sur la fonte brute, on passe à l'aide d'un pinceau 1 couche d'Acide Phosphorique (H3 PO4), plus connu en droguerie sous le nom de PHOSPHATOL.
Laisser sécher.
Passer ensuite 2 ou 3 couches minces de minium, en laissant bien sécher, faute de quoi l'ensemble risque de cloquer.
Passer ensuite 2 couches d'Antifouling.

.../

.../

ATTENTION : L'Acide Phosphorique est un produit dangereux. Si vous n'en trouviez pas dans le commerce, n'utilisez que du Minium.

L'espace existant entre la coque et les quilles peut être comblé avec un Mastic au Silicone, type Rubson par exemple. Il y a lieu d'assécher auparavant cet interstice avec un appareil Soudogaz en ayant soin de ne pas brûler le Polyester.

5°) LES LAMINES EXTERIEURS

Ils peuvent être salis par des traces de doigts, par exemple. Leur nettoyage s'effectue très simplement. Il suffit de passer un chiffon doux, légèrement imbibé d'alcool à brûler.

6°) LES MOQUETTES

Les moquettes peuvent être nettoyées à grande eau avec des détergents appropriés qui seront impérativement sous forme liquide. Les schampooings moquette sont parfaits, à condition de respecter les indications du fournisseur.

Le séchage s'effectue plus rapidement et en profondeur si la moquette est retournée, c'est-à-dire si le dossier mousse est présenté à la source de chaleur

ATTENTION : Nous déconseillons vivement les détergents en poudre. En effet, les fines particules non dissoutes s'humidifient à la longue, et laissent apparaître des marques sombres. De plus, leur action trop prolongée attaque le dossier de la moquette, c'est-à-dire le point d'ancrage des fibres.

7°) LE CAPITONNAGE VINYLIQUE

Le nettoyage du capitonnage vinylique s'effectue très facilement à l'aide d'eau savonneuse. Cela enlèvera les traces de fumées de

.../

.../

cafées.

Les huiles et graisses s'enlèvent à l'aide d'un solvant genre White Spirit, appliqué avec un chiffon. Ne pas trop insister sinon risque de décoloration éventuelle.

Ne pas utiliser de matériaux tels que du pétrole, de l'acétone. Des traces blanches apparaitraient, avec impossibilité de réparation.

Pour la finition, eau savonneuse, puis sécher à l'aide d'un chiffon très léger, genre chiffon à polir.

FICHE : GREEMENT DORMANT

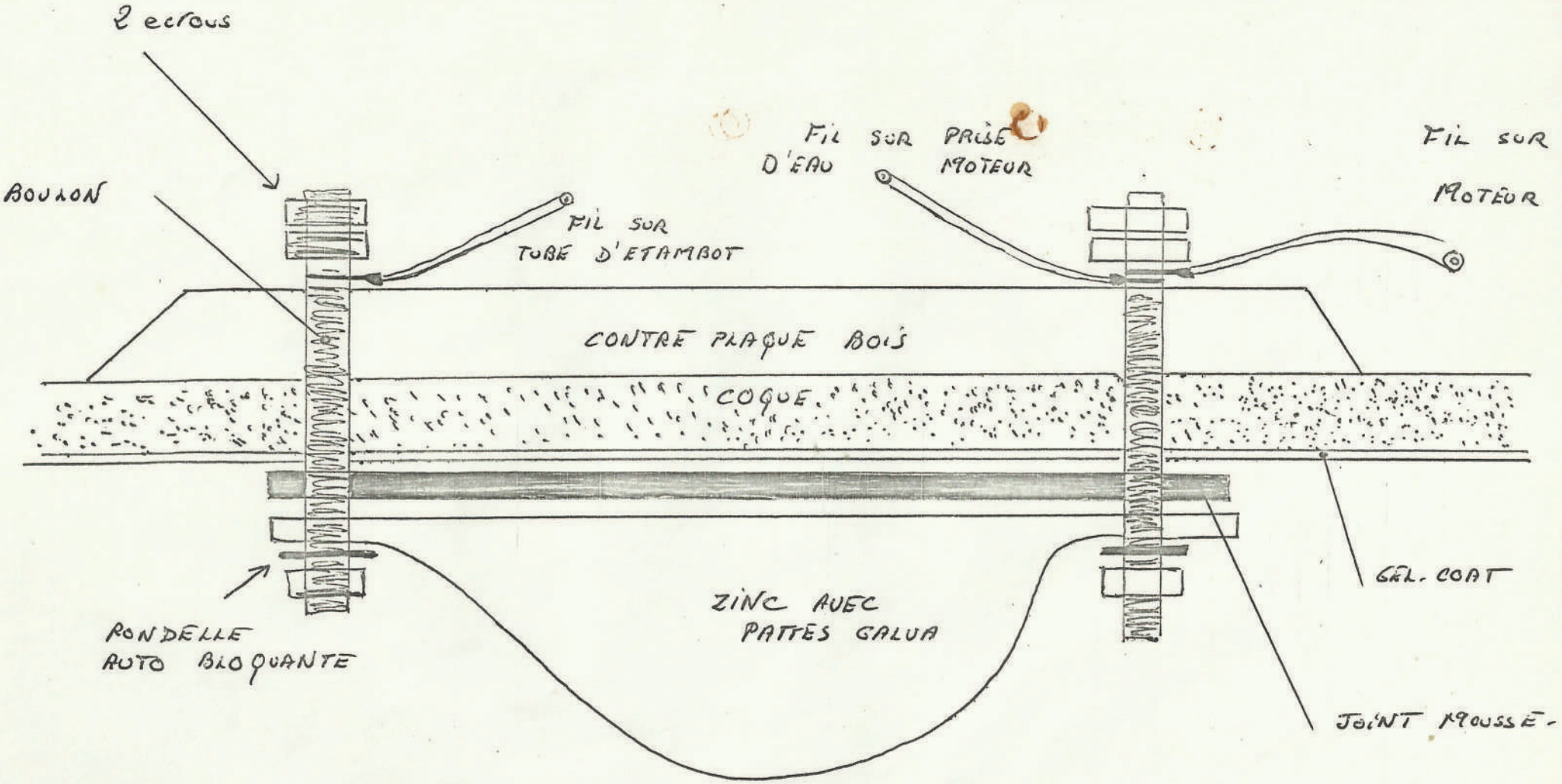
Réalisé entièrement en acier inoxydable avec embouts sertis, le haubannage s'il ne nécessite aucun entretien demande à être réglé avec une attention soutenue.

Peu après les premières navigations, sous voiles, vous constaterez un allongement du gréement. Il s'agit de reprendre alors les ridoirs.

L'étai, le pataras, le bas-étai et les haubans seront tendus, raidis, jusqu'à ce que pincés, ils chantent. Bloquer alors les ridoirs.

Les bas-haubans seront moins souqués.

ANODE



NB : UTILISER DU MASTIC D'ETANCHEITE EN GRANDE QUANTITÉ.

FICHE : MOTEUR

Se référer, pour plus amples détails, au livret VOLVO PENTA en langue française qui a dû vous être fourni.

REMARQUES IMPORTANTES

a) NE JAMAIS COMMUTER L INTERRUPTEUR GENERAL DE(S) LA BATTERIE(S) LORSQUE LE MOTEUR TOURNE.

b) NE JAMAIS ARRETER LE MOTEUR AVEC LA CLE MAIS TOUJOURS AVEC LA TIRETTE D'EXTINCTION

Dans les 2 cas, en agissant contrairement, détérioriatio immédiate et certaine de l'alternateur.

I - MISE EN ROUTE DU MOTEUR

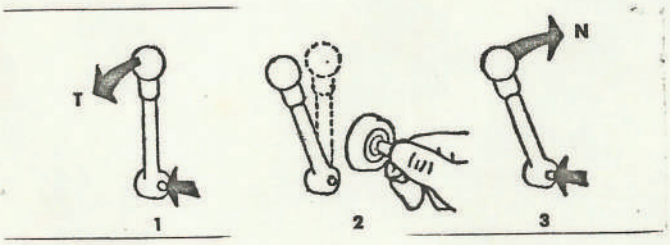
a) Vérifier les niveaux d'huile : moteur et inverseur/réducteur.

b) Ouvrir la prise d'eau de refroidissement du moteur

c) Positionner le coupe-circuit général situé au-dessus de la couchette arrière-babord dans le carré sur CR/CH/PE/B/L/R.

d) Ouvrir le robinet de fuel situé soit dans un coffre de cockpit, soit au pied de la marche de cockpit, soit dans le cockpit. D'une façon générale, nous conseillons très vivement de ne jamais fermer le robinet de fuel. Si un moteur Diesel s'arrête pour cause de non-arrivée du combustible, il devient nécessai re de purger le système d'admission du fuel ainsi que les filtres. La façon d'effectuer cette purge est expliquée dans le livret VOLVO PENTA.

e) Positionner la manette d'accélération à mi-course après avoir débrayé :



f) Dans le cas d'un départ à froid :

S'il s'agit d'un 25 CV, ouvrir le capot donnant accès

.../

au moteur à partir du cockpit et presser bien à fond le bouton doré à ressort. Il s'agit du starter.

S'il s'agit d'un 36 CV, le réchauffage est automatique.

g) Introduire et tourner la clé d'un tour, puis 1/4 de tour. Le moteur démarre alors.

II - ARRET DU MOTEUR -

a) Se reporter aux remarques importantes

b) Ralentir le régime du moteur au maximum

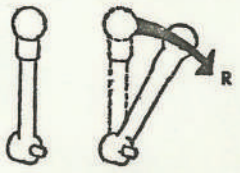
c) Tirer vers le haut de la manette de couleur noire dite "tirette d'extinction"

d) Une fois l'extinction réalisée, on coupe le contact à la clé et on retire celle-ci.

III - EMBRAYAGE TYPE MORSE

Lorsque le bouton rouge, situé sur la manette d'accélération, est enfoncé, le moteur est débrayé.

Si le bouton rouge est relevé, le moteur est embrayé.



FICHE : INTERRUPTEURS

CABIN : ECLAIRAGE du carré

FOR-D : Eclairage du poste avant, des toilettes et éventuellemen
de la cabine arrière.

NAV : Feux de navigation, c'est-à-dire tribord, babord et pou

MAST : Feu de mât, éclairage du pont

STEAM : Feu de route blanc

~~MAST~~ POMP/H : Feu de mouillage ou feu de tête de mât

LOG : Eclairage du loch/Speedo

FICHE : W.C. LAVAC ANNEXE

Bien que le système des toilettes LAVAC soit simple, il est différent des autres, et certains points doivent retenir votre attention :

1°) Donner un nombre de coups de pompe suffisants pour nettoyer totalement la cuvette en utilisant le mouvement entier de la manivelle. Des mouvements de manivelles trop courts sont inefficaces.

Nous suggérons après avoir fermé le rabattant, de donner 8 à 10 coups de pompe, d'attendre quelques secondes, puis de donner 3 ou 4 coups supplémentaires.

ATTENTION ! Ne pas essayer d'ouvrir le rabattant tant que l'air siffle dans le tuyau d'inspiration.

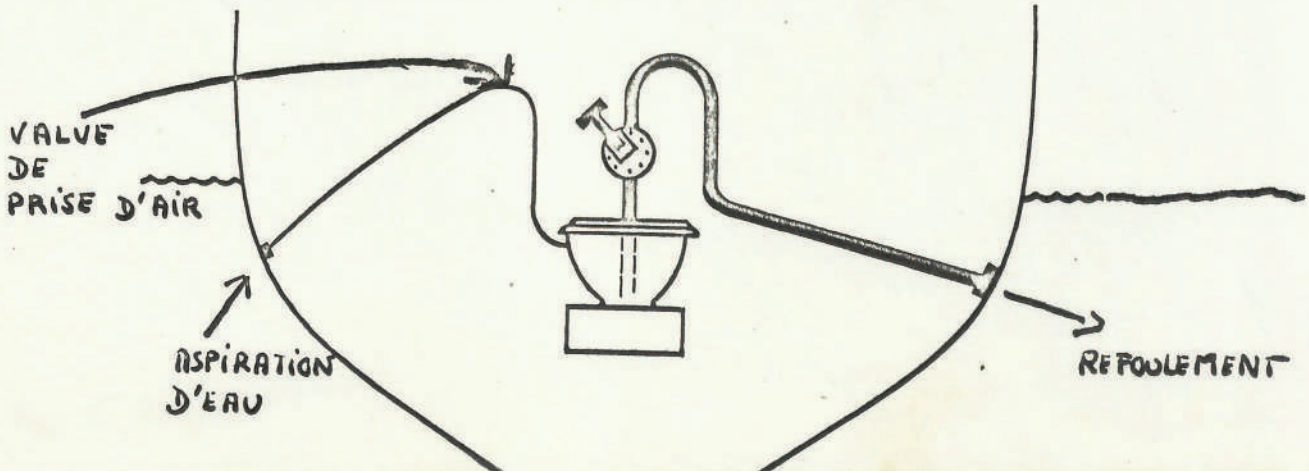
En effet, il se crée une dépression dans la cuvette et le joint d'étanchéité pourrait être arraché.

2°) Si les toilettes venaient à être bouchées, verser 1/2 seau d'eau dans la cuvette, puis, en maintenant le rabattant ouvert, pomper fermement jusqu'à ce que l'eau soit évacuée.

3°) Si en période normale d'utilisation, l'eau ne s'évacue pas en pompant, c'est que le rabattant n'assure pas une bonne étanchéité. Relever le rabattant, le refermer et essayer de nouveau.

4°) Le petit tuyau assure le remplissage de la cuvette. C'est l'inspiration.
Ce tuyau est muni au sommet du col de cygne d'une value minuscule percée d'un trou. Ce trou est l'inspiration d'air qui règle le niveau eau/air dans la cuvette.

S IL Y A TROP D'EAU DANS LA CUVETTE, AGRANDIR D' 1/10 de MM L'ORIFICE A L'AIDE D UNE EPINGLE.

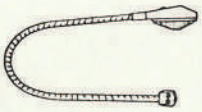


FICHE : LAMPES ET AMPOULES UTILISEES

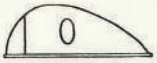
LAMPE CABINE DE LUXE — 12v 10W FESTOON BULB

LAMPE CABINE — 12v 12w. SBC BULB

TUBE FLUO — 12v 8W TUBE

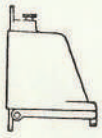


ECLAIRAGE TABLE A CARTE — 12v 2·2w S.C.C.



FEU DE NAVIGATION. — 12v 6w or 5w S.B.C.

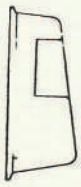
FEU DE TETE DE MAT — 12v 6w or 5w SBC BULB



FEU DE MAT (ECAIRAGE PONT) — 12v 21w or 15w S.B

FEU DE BARRE DE FLECHE — 12v 21w SBC

FEU DE PROUE (MAT SPARLIGHT) — 12v 6W FESTOON



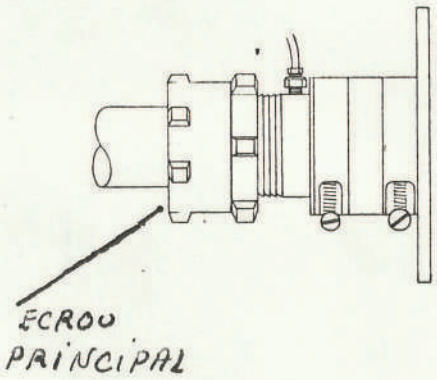
FEU DE PROUE ET D'ECLAIRAGE DE PONT. (MAT PROCTOR) — 12v 6W SBC (2 BULBS USED)

FICHE : PRESSE-ETOUPPE

CETTE FICHE MERITE VOTRE ATTENTION A PLUS D'UN TITRE

Le rôle du presse-étouppe est de réaliser l'étanchéité au passage de l'arbre d'hélice à travers la coque. La réalisation d'un presse-étouppe est rendue délicate par le fait que l'arbre d'hélice tourne à des vitesses de rotation élevées.

Son entretien, fort simple, évite des fuites d'eau désagréables et des ennuis qui, s'ils ne sont jamais graves, peuvent être sérieux.



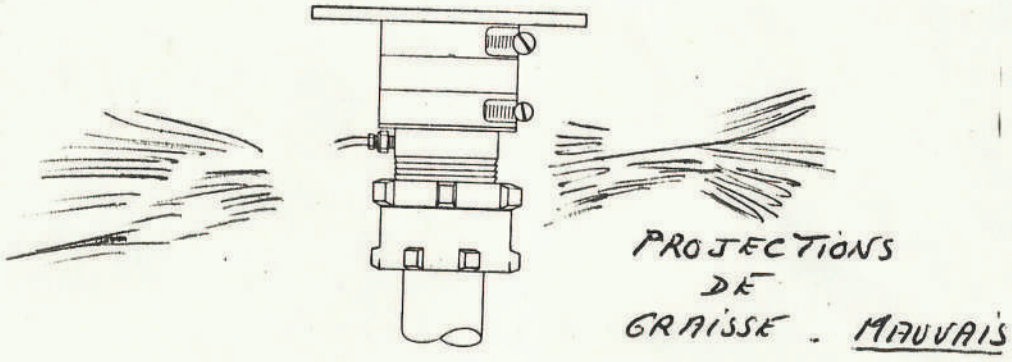
L'intérieur de l'écrou principal de serrage contient 3 mèches d'un diamètre de 6 mm dont dépend l'étanchéité. Pour que cette étanchéité soit complète, la mèche doit être graissée régulièrement pour gonfler. Un joint parfait est alors réalisé.

De même que votre agent VOLVO PENTA, nous tenons à votre disposition de la graisse "Spécial Mer" et de la mèche graphitée de 4 mm.

La solution n'est pas le serrage continuel des 2 écrous. Cela ne conduit qu'à la lente détérioration de la mèche par écrasement et à des fuites de plus en plus importantes. Lorsque la mèche est écrasée jusqu'à en être devenue inutile, la graisse introduite par le graisseur rejaillit sur les parties relevées de l'étambot (voir schéma).

.../

.../



Néanmoins, il est bon de resserer après chaque période de 30 heures de navigation (graissage bien réalisé) au moteur, le presse-étoupe d'un 1/2 tour. Pour ce faire, desserer le contre-écrou puis serrer l'écrou. Ce travail s'effectue avec un tournevis et un marteau.

Ennuis possibles si mauvais entretien :

- eau dans les fonds
- eau dans les coffres
- usure de l'arbre d'hélice

FICHE : MOTEUR ANNEXE.

A - TOUT MOTEUR NEUF DOIT ETRE VERIFIE PAR UN AGENT VOLVO PENTA APRES LES PREMIERES 20 HEURES DE MARCHE

Aussi est-il important de connaitre, pour les bateaux transportés par voie de mer, combien de temps le moteur a fonctionné.

Cette visite, dite de rôdage, est à la charge du client.

B - Par la suite, après le rôdage et la visite, faire effectuer la vidange de l'huile de l'inverseur, la vidange de l'huile du moteur toutes les 50 heures de service.

C - Huile à utiliser :

Plus de 20° C : Service DS SAE 20

Moins de 20° C : SAE 10 W.

FICHE : HUILE POUR MOTEURS VOLVO PENTA

MD1 - MD2
MD1B - MD2B - MD3B -

HUILES RECOMMANDEES :

FABRICANTS	NOMS	TYPE	VISCOSITE SAE
SHELL	RIMULA	DS	10 ou 20
BP	ENERGOL DS 3	"	"
CASTROL	CRD DEUSOL	"	"
ESSO	ESSOLUB D3	"	"
FINA	FOLNA 3	"	"
MOBIL	DELVAC 3	"	"

RAPPEL : Pour des températures de - 10° à + 20° C : SAE 10
+ 20° C et au-delà : SAE 20

FICHE BATTERIE

De la batterie dépend l'alimentation du bord en électricité et le démarrage du moteur.

Le niveau d'eau de la batterie sera régulièrement vérifié et, si besoin est, complété en utilisant de l'eau distillée.

Sur les voiliers WESTERLY, la batterie charge dès que le moteur tourne même si l'hélice, elle, ne tourne pas. Cela revient à dire que la batterie charge - l'inverseur-réducteur étant au point mort - Le moteur est, en effet, couplé à un alternateur qui produit du courant électrique.

Les batteries une fois pleines, le régulateur de charge dévie le courant électrique produit par l'alternateur et nivelle ainsi l'ampérage.

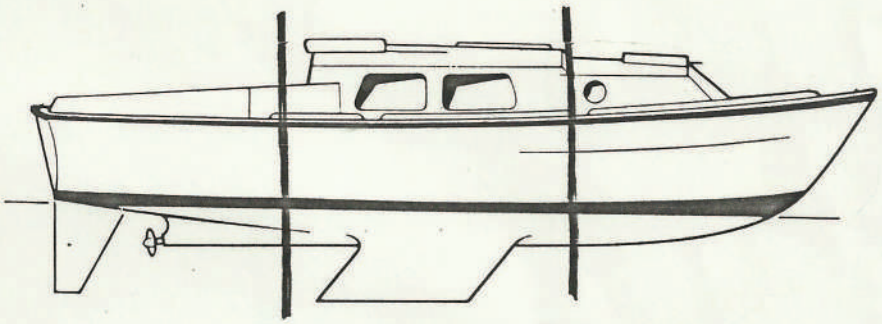
Si le régulateur venait à être détruit pour ne pas avoir respecté les "REMARQUES IMPORTANTES" mentionnées dans la fiche "MOTEUR", il s'ensuivrait très rapidement une surcharge des batteries et donc leur destruction.

FICHE : GRUTAGE

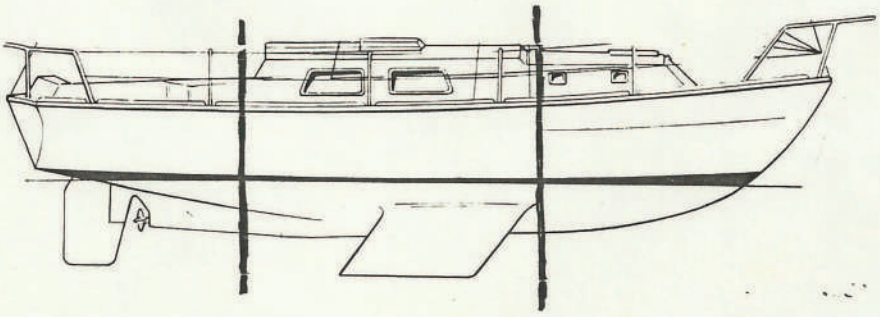
Lors d'un grutage, le placement des élingues est important. A chaque bateau son propre équilibre. De plus, il y a lieu d'envisager la présence de l'hélice du loch et celle de l'arbre de l'hélice.

Les schémas ci-après vous montrent l'emplacement idéal des élingues :

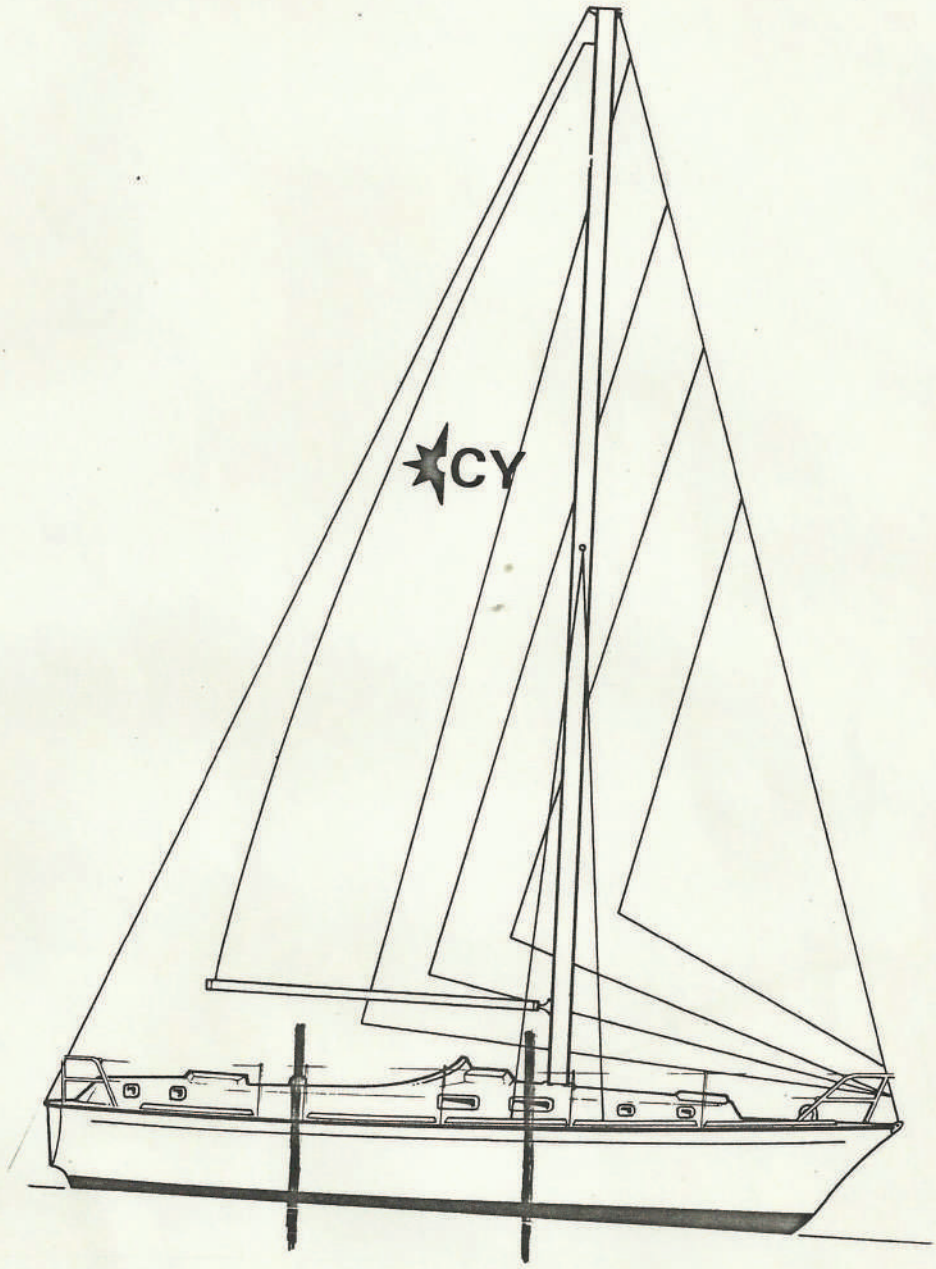
CENTAUR / CHIEFTAIN



B - L - R - PE



CY - SY - MY - GY



FICHE : VOILES

A l'occasion des premières sorties, naviguez par brise légère et n'étarquez vos voiles qu'avec modération afin de permettre au Térylène de se faire.

Si vos voiles étaient salies par des déchets pétroliers, nous vous conseillons de vous adresser à un voilier professionel susceptible de vous donner satisfaction et qui sera à même de vous conseiller judicieusement.

Si un mousqueton ou un coulisseau de grand'voile venait à être cassé, nous pourrions vous en fournir immédiatement. Précisez-nous cependant le modèle exact et, si possible, joignez-nous l'échantillon détérioré.