RENSEIGNEMENTS UTILISATION EUROS 41'

En italique, commentaires des propriétaires précédents ou questions de l'actuel propriétaire, Ph. Fabre

En France, votre EUROS 41 vous est livré par le Chantier, maté et gréé, propre, les pleins d'eau et de combustible faits.

La personne qui vous livre le bateau fera avec vous l'inventaire de ce qu'il contient et vous donnera toutes indications sur la place, la fonction, l'utilisation de chaque chose.

Nous avons pensé qu'il vous serait utile, indépendamment de cela, d'avoir par écrit quelques renseignements sur le fonctionnement de votre EUROS 41'. Nous croyons que le bon emploi que vous pourrez faire de ce matériel ne pourra qu'augmenter encore les joies que ne manquera pas de vous procurer ce magnifique bateau.

-. PROPULSION MECANIQUE

Le moteur qui équipe votre EUROS 41' vous est livré avec une notice d'entretien qui traite de tout ce qui est propre au moteur. Nous n'aborderons quant à nous que "l'environnement" de ce moteur, ses accessoires, ses auxiliaires, etc..

Il est absolument nécessaire de consulter ce livret pour le graissage du moteur et de l'inverseur réducteur, pour son refroidissement etc.

Nous vous conseillons de noter avec soin sur votre livre de bord les vidanges à effectuer après les heures de marche indiquées par le constructeur du moteur.

* Tableau de bord :

Il comporte :

- 1 compte tours qui vous indique le régime du moteur. 3.300 t sera le maximum en route libre et 2.500 t un bon régime de croisière économique. 1.500 t sera suffisant pour charger les batteries. 2.000 t donnant le maximum de charge. Il faudra enfin veiller à l'aide de ce compte tours à ne pas passer de marche AV en AR à plus de 1200 t/m.

- 1 totalisateur d'heures qui se met en service par le contact moteur vous indique les heures de fonctionnement du moteur.

- Si vous disposez d'un seul alternateur,
. 1 ampèremètre qui vous indique la charge par l'alternateur et la décharge consommation du bord de la batterie en service.

. 1 voltmètre qui vous indique l'état de charge de la batterie en service.

- Si vous disposez de deux alternateurs,
. 1 ampèremètre qui vous indique la charge de l'alternateur d'origine vers la batterie de démarrage..
1 voltmètre qui vous indique l'état de charge de la batterie de démarrage (pour le circuit 2ème alternateur voir chapitre Electricité) .

Ensuite dans tous les cas, le tableau de bord comporte :

. 1 contacteur à clé combinant le contact de charge, le préchauffage et la commande de démarreur (moteur froid = 50 sec. de préchauffage).

50 sec. de préchauffage, n'est-ce pas trop long pour les bougies actuelles ?

. 1 voyant commandé par la chute de pression d'huile.

. 1 Interrupteur d'éclairage des cadrans.

. 1 Thermomètre température moteur.

Il faut préciser que température et pression d'huile moteur sont également contrôlées par alarme sonore.

* Commandes :

Sous les cadrans, vous trouverez la commande combinée gaz/inverseur. Si vous poussez le bouton placé sur sa gauche, le levier actionné indifféremment en haut ou en bas, donnera des gaz au moteur, sans action sur l'inverseur. Si ce bouton est tiré à fond en actionnant le levier vers le haut vous embrayerez en AV dans un premier stade et vous donnerez des gaz en continuant le mouvement. A l'inverse, une action vers le bas embrayera d'abord en AR, puis en poursuivant donnera les gaz. Il faut éviter la manœuvre trop rapide entre pleins gaz AV et pleins gaz AR.

A droite de la barre, est placée une tirette qui sert à stopper le moteur. Veillez à la repousser bien à fond une fois le moteur arrêté. C'est seulement après l'arrêt du moteur qu'il faut couper le contact. Si on fait l'inverse, on risque fort de détériorer l'alternateur n° 1.

A gauche de la barre, est placée une autre tirette qui commande le blocage de l'arbre d'hélice quand on marche à la voile. La meilleure méthode pour bloquer cette hélice consiste à stopper le bateau sous voile en le mettant face au vent, puis à tirer la commande et la maintenir ; on laissera alors le bateau repartir et dès que sa vitesse sera suffisante (1 à 1,5 nœuds) l'enclenchement se fera alors sans difficulté. Bien entendu, il faudra repousser cette tirette avant de remettre le moteur en route c'est pour cela qu'elle est placée en face de la clé du démarreur.

Les câbles de ces commandes à distance sont graissés à vie dans leurs gaines. Il y a toutefois intérêt à graisser les tiges et les mécaniques d'extrémité à la graisse silicone.

* Ligne d'arbre :

L'arbre d'hélice tourne à sa sortie du bateau dans un palier en élastomère qui se lubrifie à l'eau. Pour cela, le tube étambot est percé et son intérieur est en communication avec la mer. Veillez à ce que ces trous ne soient jamais obturés par une algue.

Comme le moteur est monté souple, le palier AV est flottant sur une durite. Ce palier comporte un presse étoupe à tresse graphitée ou téflon qu'il faut resserrer en cas de fuite. D'autre part, ce palier presse-étoupe est graissé par un graisseur pompe rempli de graisse silicone qu'il faut serrer tous les jours d'utilisation. Trop de graisse nuit et s'infiltre jusqu'au palier élastomère, il ne faut donc pas exagérer.

* Circuit eau de mer - échappement :

Une prise de coque avec vanne est prévue accessible depuis le panneau du cockpit.

.3

Cette vanne est surmontée d'un filtre à panier facile à surveiller et nettoyer. (Sur le tuyau reliant ce filtre à la pompe du moteur, un piquage existe tout près du filtre pour alimenter le WC AR). L'eau de mer est récupérée à sa sortie du circuit échangeur pour refroidir le circuit d'échappement. Elle est injectée dans le pot d'échappement placé à Td du moteur.

Il faut toujours surveiller notamment au démarrage que l'eau de mer sort normalement du tuyau d'échappement (à Td au droit des winches).

* Circuit eau de refroidissement - chauffage :

Le moteur proprement dit est refroidi par de l'eau douce, elle même refroidie par de l'eau de mer dans un échangeur. D'autre part, cette eau douce à sa sortie du moteur traverse un serpentin placé dans un ballon. Ce ballon alimente la douche des toilettes en eau chaude quand le moteur tourne.

D'autre part, il est possible en utilisant la commande placée au tableau électrique de faire passer l'eau de refroidissement du moteur par un radiateur placé dans le coffre Td AV du cockpit. De ce moment, la mise en route des ventilateurs placés dessus depuis le carré ou la cabine AR, amènera de l'air chaud dans ces locaux. Bien entendu ces ventilateurs peuvent être utilisés le moteur étant arrêté ou le radiateur isolé et dans ce cas, ils serviront à apporter de l'air frais dans les cabines.

Le plein d'eau douce moteur se fait dans le réservoir de charge en plastique transparent placé dans le coffre cockpit AV Td.

* Ventilation du compartiment moteur :

Elle se fait par 2 autres ventilateurs électriques. Celui placé à l'AV Bd prend l'air extérieur et le refoule sous le moteur. Éventuellement, il est prévu une dérivation entre la boite à chicane et le ventilateur pour le bon fonctionnement du réfrigérateur électrique.

Le ventilateur AR est placé en haut et à l'AR Td du compartiment moteur. Il refoule l'air vicié à l'extérieur par une boite à chicane placée dans l'hiloire.

Ces ventilateurs seront mis en route quand le moteur atteint sa température. Un seul sera fréquemment suffisant notamment pour la recharge des batteries à 1.500/2.000 t/m.

* Combustible :

Consommation du moteur : 5 l/h à 7 nœuds, ou 3 l/h à 4 nœuds

Il est contenu dans 2 réservoirs acier inox. Celui de Bd contient 150 l, le remplissage est placé sur le pont par le travers de la barre, tandis que l'aération débouche dans un reniflard placé en haut de l'hiloire Bd en face de l'artimon. Celui de Td contient 100 1, le remplissage est symétrique à celui de Bd et son aération se fait directement dans la boite de ventilation Td.

Ces réservoirs se jaugent "en secours" par leurs tuyaux de remplissage. *Qu'est-ce que ça veut dire ?*

Il est possible de les vidanger par des bouchons accessibles dans le compartiment moteur (à côté des vidanges de cockpit). Sur ces mêmes bouchons sont branchées les jauges à niveau visible qui se lisent depuis le carré. Ces jauges se condamnent en cas de besoin, par des robinets placés à Td dans le compartiment moteur et à Bd dans le placard de cuisine.

L'aspiration du moteur aux réservoirs se fait par un collecteur qui aboutit à une vanne de sectionnement pour chaque réservoir. Le retour de combustible se fait également par un conduit arrivant à une vanne de sectionnement pour chaque réservoir.

Ces 4 vannes sont placées dans l'encadrement du panneau d'accès au moteur existant sous la descente. Celles du haut sont celles du retour, celles du bas celles de l'aspiration. Elles sont positionnées bord pour bord. Il doit toujours y avoir une vanne d'aspiration et 1 vanne de retour ouvertes, et seulement 1 de chaque et il faut que ce soit celles d'un même côté selon le réservoir en service choisi.

On peut laisser ouvertes toutes ces vannes ; sinon, si un réservoir se vide, de l'air pourrait entrer dans l'alimentation du moteur. Vraix – Faux ?

Du collecteur d'aspiration le gas oil passe à travers un filtre décanteur d'eau, la pompe d'alimentation, un filtre fin, la pompe à injection et enfin les injecteurs. Le surplus de carburant revient par l'intermédiaire d'une vanne fixée sur le filtre fin aux vannes de retour mentionnées plus haut et de là au réservoir en service.

* Purge du circuit de combustible, entre réservoirs et moteur :

En cas d'arrêt du moteur par manque de combustible (réservoir vide) procéder à une purge du circuit en respectant les consignes du livre d'entretien moteur qui sont les suivantes :

-. Vérifier que la commande d'arrêt n'est pas en position stop, …
- Ouvrir le robinet d'alimentation en carburant du réservoir,
-. Dévisser la vis verticale au sommet du filtre fin et actionner la pompe d'alimentation accessible par le panneau sous la descente jusqu'à ce que le gas oil s'échappe exempt de bulles d'air. (Si cette manœuvre paraît impossible, donner un coup de démarreur pour déplacer la came intérieure et libérer le levier à main). ».
- Resserrer la vis verticale au sommet du filtre fin mentionné ci-dessus; Plus il y aura de gas oil dans le réservoir remis en service, plus l'opération sera facilitée. De toute façon celle ci est toujours assez longue si les canalisations étaient devenues pleines d'air, (si la pompe à injection elle même est à purger, se reporter à la notice moteur).

Le décanteur d'eau prévu par le chantier à l'aspiration du moteur se vidange périodiquement par le pointeau placé à sa base et se nettoie en démontant son bol.

"• PRODUCTION D'ELECTRICITE - BATTERIES.

Tous nos bateaux ont le négatif relié avec la quille, le bloc moteur et la ligne d'arbre, le tube étambot, la mèche de gouvernail, les zincs de coque, les réservoirs de carburant et leurs tuyauteries.

Cette disposition n'est pas nécessaire et ne change rien à la situation électrique du bateau. Vrai- Faux ?

La charge des batteries par le chargeur 220V ne peut fonctionner que si le circuit de ces batteries est ouvert. Vrai – Faux ?

Un groupe de batteries 160 Ah en 12 volts est constitué par 2 batteries 160 Ah en 6 volts montées en série.

* 1° cas : 1 alternateur, 2 jeux batteries 160 Ah 12 V chacun (formule standard) : Les 2 jeux de batteries ont rigoureusement les mêmes fonctions et 1 seul peut être employé à la fois que ce soit pour démarrer le moteur, fournir du courant à bord ou être recharges par le moteur. Le jeu de batteries utilisé est défini par la position d'un inverseur placé en bas de la descente, qui s'utilise de la façon suivante :

-. Une fois le moteur en route et après un temps très variable, l'ampèremètre revenu à 0 et le voltmètre éventuel dans la zone verte ou 13 V, il faut changer de batterie pour amener l'autre à la charge maximum elle aussi. Cette manœuvre peut se faire en marche.

-.'Si la batterie sollicitée n'assure pas le démarrage, manipuler l'inverseur pour essayer sur l'autre. Après le démarrage procéder comme ci-dessus.5.

Le schéma électrique est conçu de telle sorte que :

a), circuit + moteur d'origine : le schéma du livret d'entretien moteur est rigoureusement respecté.

b). circuit éclairage : le + de ce circuit est pris entre le + de 1' alternateur et l'ampèremètre du tableau de bord pour permettre à celui-ci d'indiquer la charge ou la décharge.

Enfin, il existe un coupe batterie placé dans la descente qui isole le + de la batterie choisie.

Si on débarque un jeu de batteries, il faudra que l'inverseur reste sur la position de l'autre jeu. En effet, un alternateur doit toujours rester en jonction avec une batterie.

* 2ème cas : 2 alternateurs 2 jeux batteries (démarrage 160 Ah consommation 320) : *(montage de ce bateau. Vrai – Faux ?)*

a) le schéma moteur d'origine représenté sur le livret d'entretien "moteur" est respecté.

b) le circuit consommation de bord devient complètement séparé avec ses propres batteries, son alternateur etc..

La batterie de démarrage n'assure que le démarrage du moteur. Elle est rechargée par un alternateur qui lui est propre avec son régulateur. Cette batterie assure également le service du tableau de bord propre au moteur. Ce circuit est contrôlé par l'ampèremètre et le voltmètre placés au tableau de bord moteur.

En utilisation normale la batterie d'éclairage n'assure que 1'éclairage du bord, la ventilation, le sanitaire, le frigo etc.. Dans ce même cas, elle est rechargée par un 2ème alternateur et ses accessoires, mais elle peut l'être aussi par un chargeur. Son état de charge se contrôle par un voltmètre placé au tableau électrique. La charge par le 2ème alternateur ou le chargeur et la décharge consommation se contrôlent par un ampèremètre placé aussi au tableau électrique.

Toujours en utilisation normale, c'est ce second jeu de batteries qui montrera le premier des signes de faiblesse si le moteur tourne peu. Il suffira alors de démarrer le moteur et de procéder à une recharge.

Pour le cas, improbable avec ce système, où la batterie de démarrage se trouverait à plat, nous avons prévu un inverseur qui permet de démarrer sur la batterie d'éclairage. Au cas où cette utilisation s'avérerait nécessaire, il faut aussitôt revenir à la position normale décrite plus haut pour que chaque circuit redevienne complètement séparé tant pour sa charge que pour sa décharge.

Cette installation comporte toujours dans la descente un inverseur à 4 positions, qui sont les suivantes :

. Arrêt général (toutes batteries isolées)
. Normal (utilisation normale décrite plus haut)
. Démarrage secours (décrit au paragraphe précédent)

. Chargeur.6.

Cette 4e position est celle qui sera adoptée quand un chargeur de quai assurera la recharge des batteries d'éclairage. Pour des raisons de sécurité du matériel, il ne sera pas possible de démarrer le moteur dans ce cas, de même que le 2° alternateur sera isolé. Ce chargeur d'au maximum 10 ampères se branche sur la plaque à bornes placée à l'AR. Td de la cabine AR.

Dans tous les cas, il ne faut jamais isoler les batteries pendant que le moteur tourne. Les inverseurs peuvent se manipuler en marche.

Si on débarque un jeu de batteries, l'alternateur correspondant sera mis hors service par enlèvement de sa courroie.

* Électricité de bord :

Un tableau électrique placé à la droite de la descente commande la totalité de l'installation excepté celle propre au moteur. Ce tableau ne comporte à l'arrivée qu'un câble + et un câble

La totalité de l'installation part de ce tableau pour lui revenir. Un report au schéma montre que ce tableau ouvrant (qui ne doit toutefois pas être utilisé comme rangement) comporte essentiellement :

. Les fusibles de la totalité de l'installation de base,
. la commande des ventilateurs (compartiment moteur, glacière, avec témoins de fonction), la commande de la pompe à eau douce et son témoin,
. la commande des feux de route, du projecteur de pont, de feu de mât et son témoin,
. une prise 12 volts,
. la commande du chauffage et de ventilation,
. un éclairage de compas,
. éventuellement les voltmètres et ampèremètres du circuit 2° alternateur.

Enfin, il reste toujours 1 ou 2 interrupteurs et fusibles disponibles pour la pose d'appareils supplémentaires (5 A maxi pour chaque).

Un des principaux consommateurs d'électricité du bord sera 1' aspirateur, d'où l'intérêt de profiter de son fonctionnement pour charger les batteries avec le moteur avec le surplus fourni par l'alternateur.

Les ventilateurs de cale sont moins gênants du fait qu'ils tournent avec le moteur. Reste le réfrigérateur, mais la présence d'un deuxième jeu de batteries le rend vite indispensable pour peu qu'il ne soit pas trop chargé et souvent ouvert. La pompe à eau douce de par son fonctionnement très intermittent est faible consommatrice.

Enfin, il faudra veiller à ne pas employer trop de plafonniers simultanément.

-. <u>GOUVERNAIL</u>

La commande installée est du système Morse; La barre à roue entraîne un pignon qui engrène sur 2 crémaillères montées en bout de câbles logés dans une gaine.

A l'autre extrémité 2 biellettes sont fixées à la mèche et sur ces biellettes sont fixés les câbles. Naturellement la mèche dépasse sur le roof AR et un carré permet l'utilisation d'une barre franche de secours. : Celle-ci est livrée rangée dans le coffre des apparaux de sécurité./

La barre de gouvernail comporte sur le dessus un indicateur d'angle de barre. Sous le moyeu, on trouve un frein de barre suffisant pour immobiliser celle-ci. Ce système ne peut toutefois être considéré comme un blocage. Il est bon de serrer ce frein lorsque le bateau est au mouillage. Le mécanisme de gouvernail accessible par la cuisine et par le plafond de la cabine AR doit être périodiquement visité et graissé.

Cette commande de barre très douce à l'emploi doit être préservée des efforts et chocs violents que provoquent les marches AR, la barre n'étant pas ou insuffisamment tenue.

Le compas livré sur 1'EUROS 41 comporte des compensateurs. Pour régler ces petits aimants, il faut démonter l'envers du tableau de bord et procéder depuis la cuisine.

-. .EAU DOUCE

Elle est logée dans la quille. Le remplissage se fait par le tube central du carré et la jauge est un tube placé dans le double fond au pied de l'évier. Ce tube est monté avec le plongeur d'aspiration sur une trappe permettant la visite du point bas du réservoir. Une fois par an, il faut verser 2 ou 3 verres d'eau de Javel dans le réservoir vide, le remplir pour assurer le mélange (puis le vider bien sûr).

Le système de production d'eau chaude fonctionne sans que l'on s'en occupe et seulement quand le moteur tourne. Il faut cependant remarquer que le ballon de 10 litres restera en température plusieurs heures après l'arrêt du moteur. La consommation à plein débit pendant la marche du moteur donne de l'eau chaude, tandis qu'une attente de quelques minutes, robinet fermé, donnera 10 à 12 litres d'eau très chaude.

La pompe électrique isolable depuis le tableau se met en route automatiquement à l'ouverture d'un robinet. On peut graisser son excentrique une fois par an en enfermant un peu de graisse dans son chapeau caoutchouc.

Un fonctionnement intermittent, tous robinets fermés, indique une fuite qu'il faudra retrouver - vraisemblablement un collier mal serré.

Les écoulements des lavabos et évier se font par des tubes débouchant au-dessus de la flottaison. Il est mauvais pour le stratifié de verser de l'eau bouillante directement dans le fond des lavabos en stratifié.

-. ASSECHEMENT

La totalité des locaux de 1'EUROS 41 s'écoule dans le puisard placé sous la descente. Seul le double fond de la cabine ne communique avec lui que par un bouchon qui permet de garder des cales sèches.

Ce puisard peut-être vidé par une pompe à main Henderson sous l'escalier de descente et par une pompe électrique de cale à Bd AV du compartiment moteur, commandée à la demande du tableau électrique. Une jauge à flotteur indique le niveau d'eau contenue dans le puisard.

/.

Les pompes de cale refoulent dans des tuyaux formant col de cygne sous la banquette de cockpit Bd et aboutissent dans un passe coque commun au-dessus de la flottaison à Bd au droit de la barre.

Les aspirations de ces pompes se visitent en retirant les tuyaux du puisard.

-. W. C.

L'appareil monté dans les toilettes peut-être un modèle à pompe à piston. Sa prise d'eau est munie d'une vanne qu'il faut tenir fermée lorsque l'on quitte le bord. Son tuyau de refoulement fait un col de cygne suffisamment haut pour qu'aucun retour ne soit possible. La sortie de coque est placée au-dessus de la flottaison.

La pompe à piston fonctionne toujours en pompe refoulante. Elle fonctionne en pompe aspirante et refoulante quand le petit levier qui la surplombe est tiré vers soi. Elle ne fonctionne qu'en pompe refoulante quand il est franchement repoussé à fond.

Si l'appareil prévu est du principe pompe à membrane les tuyautages et vannes sont les mêmes. La pompe à levier est également toujours refoulante et ne devient aspirante refoulante que d'après la position de la pédale de commande.

L'appareil monté dans la cabine AR est toujours du modèle pompe à piston. Il est monté au-dessus de la flottaison. Son aspiration se fait à la sortie du filtre à eau de mer du moteur.

Tous les appareils W.C. doivent être utilisés avec une grande quantité d'eau et du papier hygiénique. Aucun autre déchet ne doit y être jeté sous peine de provoquer une obstruction et un débouchage laborieux.

-. MATURE - GREEMENT DORMANT - GREEMENT COURANT

Le bateau est livré avec son gréement dormant à poste. Seules les barres de flèches seront à mettre en place. Le matage se fait obligatoirement à la grue à l'aide d'un bout passé sous le capelage des bas-haubans. Les câbles bien clairs auront été munis de leurs ridoirs en position détendue. Aux 4 bas-haubans AV de grand mât et d'artimon, il sera ajouté un cardan ainsi qu'à l'étai AV.

Une fois le pied de mât logé dans son emplanture, on fixera toutes les chappes de ridoirs sur les cadènes avec leurs axes et leurs goupilles. Raidir les câbles mais sans plus. Faire descendre le crochet de la grue et procéder de même pour l'artimon.

Le réglage du mât s'effectue pour que le mât soit vertical ou très peu incliné vers l'AR. Naturellement il doit l'être aussi transversalement. Cela s'apprécie très bien à l'œil.

L'étai AV doit être bien raide. Les galhaubans (ceux des barres de flèches) un peu moins. Les 2 pataras seront nettement plus mous. On raidira ensuite les bas-haubans avant jusqu'à ce que le mât se cintre vers l'AV au niveau des barres de flèches de 4 à 5 cm ce qui s'appréciera à l'œil ou en raidissant la drisse de grand-voile. Ceci fera que les bas-haubans AV seront bien raides. Ensuite les bas-haubans AR. seront tendus "à porter" sans plus.

Il faudra veiller lors du réglage de ces bas-haubans à ce que le mât ne se cintre que vers 1'AV et non latéralement. Un contrôle de la verticalité transversale est possible en se plaçant à 20 m de l'AV du bateau et en alignant l'étai et le mât et en examinant les angles formés par les pataras.

Une fois ce contrôle effectué, toutes les tiges de ridoirs seront soigneusement goupillées à leurs 2 extrémités et l'ouverture des goupilles d'axe du bas des ridoirs parfaites.

L'artimon sera réglé en fonction du grand mât, ses 6 câbles étant normalement tendus. Il faut mettre le maroquin en place pour finir sa mise en place. Ce maroquin ne pourra être tendu, son rôle étant davantage celui d'une retenue.

La drisse de foc passe par un réa placé à l'AV du mât, son retour se faisant ainsi devant le mât.
Elle se tourne au winch Bd et sur le taquet placé dessous.

La drisse de grand-voile entièrement métallique est fixée dans l'enrouleur. Elle pénètre la têtière par l'AV pour en sortir par l'AR. Pendant le hissage de la grand-voile, il sera bon de guider le câble sur le tambour de l'enrouleur. La gorge étroite proche du mât sert à étarquer la drisse et ne s'emploie que pour les 2 ou 3 derniers tours.

La balancine de bôme en acier est frappée en AR de la tête de mât et fixée en extrémité de bôme.

La drisse de spi sort de la tête par un cornet placé en AV de l'étai. Son retour s'effectue par l'AR du mât. Elle se frappe sur le taquet placé en pied de mât à l'AR Bd. On peut aussi utiliser le winch et le taquet employé pour le foc s'ils sont disponibles.

La balancine de tangon frappée sur une poulie à l'AV du mât à hauteur des barres de flèches, se frappe au milieu du tangon. Son retour se fait sur un des 2 taquets placé au-dessus des winches et enrouleur. L'autre taquet est prévu pour la drisse de pavillon monté latéralement en tête de mât.

Les deux petits taquets placés assez haut sur l'AR du mât sont prévus pour les drisses de pavillons des barres de flèches.

Le mât d'artimon comporte une drisse mixte dont le retour se fait par l'AV pour venir s'étarquer sur le winch et se tourner sur le taquet placé dessous.

La balancine d'artimon fixée en AR. de la tête de mât se fixe en bout de bôme.

La grand-voile et l'artimon s'amurent entre les lattes à crocs de ris. Tous les focs s'amurent par une double estrope (câbles inox) sur le trou AR de la latte d'étai. Le bout le plus court est employé pour les 2 génois et le foc de route, le plus long pour le petit foc.

Le palan d'écoute de grand-voile est pris en bout de la bôme et son bout de retour vient du haut pour se tourner sur le taquet fixé sur le coulisseau.

Le palan d'écoute d'artimon est pris sur une bride de la bôme et se termine comme celui de la grand-voile.

L'écoute de foc se passe en dehors de tout pour le foc de route et le génois inter pour revenir à une poulie fixée à un coulisseau réglable sur un rail au droit de la cuisine/table à cartes, et enfin au winch. Pour le tourmentin, elle passe par un œil fixé sur l'hiloire au droit du mât et de là, elle vient au winch. Là naturellement elle passe à l'intérieur de tout.

Pour le grand génois, elle passe en dehors de tout, puis sur une poulie placée au droit du galhauban d'artimon avant de revenir au winch.

Les bras de spinnaker quant à eux se passent toujours en dehors de tout par les mêmes poulies et dans les mêmes conditions que celles du grand génois.

Les retenues de bôme (palans à taquets coinceurs) sont frappées sur des brides fixées aux bômes et sur des oeils existant sur le cale pied aussi bien pour la grand-voile que pour l'artimon. Ces retenues s'utilisent aux allures portantes et aussi pour immobiliser les bômes notamment lors des prises de ris.

Le tangon sera halé bas par un bout qui pourra être pris en son milieu et tourné sur le taquet d'amarrage, ou par un bout pris à son extrémité, passé par une poulie, frappé sur la latte d'étai et de là tourné sur le taquet d'amarrage.

"• MATERIEL DE SAUVETAGE

Sur 1'EUROS 41, il est prévu un coffre spécialement aménagé pour recevoir le matériel de sauvetage. Il s'agit du coffre Td AR de cockpit.

Un compartiment contient verticalement le radeau de sauvetage ; il faudra que ce radeau soit paré, c'est-à-dire correctement amarré par un bout à 1'EUROS 41, que son laçage de sûreté soit enlevé. Il faudra aussi contrôler le fonctionnement de la suspension prévue à l'intérieur du coffre. Le but de cette suspension est d'aider le radeau à sortir du coffre ; il suffit pour cela de tirer sur la poignée fixée à la traverse maintenant l'engin à poste. Ces radeaux sont livrés avec un fascicule que bien entendu il faudra également consulter.

Les brassières se rangent sur une étagère derrière le radeau, tandis que le coffret de fusées est assuré par un sandow sur le côté et au fond de ce coffre. La barre de secours est logée verticalement à côté du radeau.

"• ENTRETIEN

* Carénage *

Le bateau est livré avec une carène revêtue d'une couche anti-fouling Hard Racing Cooper Extrastrong de chez International. Cette peinture doit être passée tous les ans. A cette occasion, il sera bon de visiter les points oxydés, la quille notamment et de procéder aux masticages nécessaires. D'autre part, il faudra examiner les points susceptibles de couples électrolytiques, hélice, arbre, d'hélice, tube étambot, mèche de gouvernail et surtout les boulons du safran.

Les passe-coques seront aussi examinés. Enfin si besoin est, il faudra poser des zincs neufs. Bien entendu le palier AR de ligne d'arbre sera visité.

Le carénage pourra se faire par sortie de l'eau ; dans ce cas, des élingues avec des brins de 4 à 5 m seront employées. Ces brins seront frappés sur les cadènes des bas-haubans AV du grand mât et de l'artimon. Il n'est besoin ni de démâter ni d'enlever l'abri.

Les béquilles de 1'EUROS 41 sont prévues chacune avec 3 gardes. Celles de l'AV et de 1'AR se passent par les chaumards tandis qu'une 3ème transversale est débordée par l'AV puis passée sous la coque à l'AV de la quille. De là elle est ramenée sur le pont et tournée sur le pied de balcon placé près des cadènes de suspentes. Le cordage est enfin tourné soit sur les winches, soit sur les taquets d'amarrage. Ce procédé permet à la béquille de jouer dans tous les angles pendant sa mise en place à cause de sa tête articulée et de rester plaquée à la coque finalement à cause de la garde transversale. Les béquilles pliantes en alliage léger auront leur boulon convenablement serré en position dépliées.

* Entretien du stratifié - pont notamment *

Un bateau très sale sera nettoyé avec de l'Ajax ou tous produits similaires. Un bateau normalement sale sera lui, nettoyé avec de l'Omo, Bonux etc.. ou encore avec du Teepol. Dans tous les cas, un rinçage à l'eau douce est toujours bénéfique. Les parties brillantes qui deviendraient mates, devraient être repolies avec n'importe quelle pâte à polir du commerce qu'il faudrait passer avec du coton.

* Entretien des vernis intérieurs *

Ceux-ci ne demandent qu'à être nettoyés, mais si on le veut il est possible de les passer à la cire spéciale pour vernis polyester ou polyuréthane.

* Entretien des aciers inoxydables et des alliages légers *

Après une sortie en mer, surtout si le bateau a pris des embruns, il sera bon de le rincer à l'eau douce, notamment le mât dans toute sa zone placée à hauteur d'homme et pour toutes les parties en acier inoxydable et alliage léger autour et sur le pont. Si besoin était, du polish pourrait être passé au chiffon sur l'inox, le gras bien que protecteur devant être utilisé en petite quantité car il est source de coulures noirâtres peu esthétiques.

* Petites réparations du stratifié *

Les petits éclats éventuels qui se produiraient sur votre bateau doivent être réparés pour être inapparents par la suite avec le même gel coat que celui qui a servi à construire votre bateau. Pour cela procéder comme suit :

. Décaper et nettoyer très soigneusement la cavité formée par le défaut au besoin en l'agrandissant.

. Remplir cette cavité avec ce gel coat catalysé à 2 % en poids en veillant à ce qu'aucune bulle d'air ne se soit formée.

. Appliquer là-dessus une feuille de cellophane pour isoler le produit de l'air aucun durcissement n'étant possible autrement.

. Après quelques heures, enlever la cellophane et travailler la surépaisseur éventuelle d'abord à la lime puis au papier de verre de plus en plus fin, pour finir par un polissage.

Ces opérations doivent s'effectuer sur un bateau parfaitement sec et à au moins 20°C de température.

" HIVERNAGE

Quand vous quittez votre bord, assurez-vous de la fermeture des capots de toilette et de cabine AV, des hublots de cabine AV et de cuisine. Isolez la vanne d'aspiration des WC et retirez l'hélice rétractable de votre loch éventuel en revissant bien le bouchon. Contrôlez la fermeture des robinets du réchaud. Coupez les batteries. Fermez la vanne d'aspiration d'eau de mer du moteur (il faudra ne pas oublier de la rouvrir lors de la prochaine mise en route).

Frappez toutes les drisses sur le balcon pour leur éviter de battre contre le mât.

De plus, avant la période de gel, bien que le bateau soit remarquablement isolé surtout le compartiment moteur :

. Vidangez le moteur comme indiqué sur son livret entretien pour son circuit d'eau de mer et d'eau douce ou mettez de l'antigel dans ce dernier. Si vous préférez vidanger, n'oubliez pas le radiateur du chauffage qui se vide en débranchant ses tuyaux.

. Vidangez le pot d'échappement moteur.

. Videz le filtre à eau de mer moteur.

. Vidangez les WC par leur vis de purge.

. L'eau contenue dans la quille ne risque rien, mais les tuyaux et la pompe obligent à une vidange complète. Videz le réservoir jusqu'à ce que la pompe refoule de l'air.

. Débarquez les boites et bouteilles d'eau potable.

* Consulter également les pièces jointes *

. La notice d'entretien des voiles
. La notice d'entretien des mâts
. Le livret conduite et entretien moteur
. Le schéma électrique du bord.