

VOILIER MONOTYPE

5 *open*
.70



MANUEL DU PROPRIETAIRE

INDEX

1. Introduction
2. Documentation CE
 - a) Certificat d'homologation
 - b) Déclaration de conformité
3. Description
 - a) Identification de la coque
 - b) Catégorie de conception
 - c) Données techniques
 - d) Charge maximale
 - e) Puissance maximale
4. Manuel de montage
5. Navigation
 - a) Manoeuvres
 - b) Homme à la mer
 - c) Remorquage, amarrage
6. Sécurité
7. Entretien

1. Introduction

Vous venez de faire l'acquisition d'un voilier monotype OPEN 5.70 du constructeur Philéas. Ce manuel est une aide afin de vous assurer plaisir et sécurité en navigation. Il contient les informations techniques, descriptions de montage, de manoeuvres et conseils d'entretien.

Si ce bateau est votre premier voilier ou un voilier de type encore inhabituel pour vous, assurez vous de vous familiariser avec celui-ci tout d'abord dans des conditions de navigations clémentes. Adressez-vous aux clubs et écoles locales compétentes afin d'obtenir les conseils nécessaires à un apprentissage éventuel.

**VEUILLEZ CONSERVER CE MANUEL ET LE TRANSMETTRE
AU NOUVEAU PROPRIETAIRE EN CAS DE VENTE DU
BATEAU**

2. Documentation CE

- a) Certificat d'homologation
- b) Déclaration de conformité

Nous certifions que le bateau de type OPEN 570 portant le numéro de coque FR PHI N , est construit en tous points en accord avec l'attestation de conformité no. 6632.0590.AO.9 CE-RCD selon les directives 94/25/CE et selon les normes ISO mentionnées.

Spécifications

- Type de bateau : voilier
- Catégorie de conception : C
- Module type : Aa
- Longueur de coque (m) : 5.70
- Largeur de coque : 2.53
- Déplacement (kg) : 560
- Puissance moteur maximum(cv) : 3
- Nombre maximum de personnes : 5
- Poids maximum personnes + bagages(kg) : 400
- N° du certificat d'essai : 6632.0590.AO.9 CE-RCD

Normes utilisées par le constructeur

- ISO DIS 10087 numéro d'identification de coque
- ISO 10240 manuel du propriétaire
- EN ISO 12217-2 stabilité et flottabilité
- EN ISO 14946 charge maximale
- EN ISO 11592 puissance maximale propulsion

Rochefort, le

Cachet et signature

3. Description

a) Identification de la coque HIN

FR-PHI N

b) L'Open 570 est un voilier de la catégorie C soit :

- Catégorie de conception : C «eaux côtières»
- Utilisation : navigation le long des côtes.
- Force de vent (bft) : jusqu'à 6.
- Etat de la mer/vagues : jusqu'à 2 m.

c) Données techniques

- Longueur HT : 5.70 m
- Longueur flottaison : 5.70 m
- Bau max. (largeur) : 2.53 m
- Déplacement : 560 kg
- Surface de voile au près : 26 m²
- Constructeur : PHILEAS
- Catégorie : C

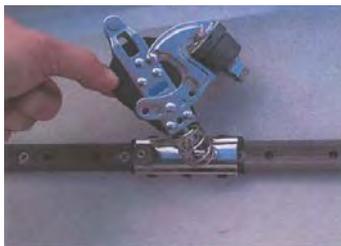
d) Charge maximale

- 5 personnes et bagages max 400 kg

e) Puissance maximale

- Moteur hors-bord max 3 CV

4. Manuel de montage PALAN DE FOC



Fixer les poulies de foc sur les deux rails au fond du bateau.



Les deux poulies volantes se brêlent sur l'oeillet de point d'écoute de foc avec les garcettes. Il est également possible de les brêler sur une manille que l'on fixera ensuite sur le foc.



L'écoute de foc se fixe par un noeud de chaise sur le ringot de la poulie. Elle passe ensuite dans la poulie volante, puis dans la poulie ringot taquet en sortant par le taquet. Elle passe en continu sur l'autre bord, dans le taquet puis dans la poulie, ensuite dans la seconde poulie volante et retour au ringot par un noeud de chaise.

Vous avez ainsi réalisé un palan (démultiplication par deux appréciée des équipages mixtes !) en continu qui vous évite de chercher l'écoute lors des changements d'amure.

CIRCUIT DE SPI



Installer les 2 poulies simples sur le pontet à l'extrémité de la barre d'écoute, en intercalant le ressort.

Nous vous conseillons de positionner l'anneau brisé vers le bas et de protéger le pont du frottement en enrubanant de ruban autovulcanisant ou en posant un renfort autocollant (non fourni).



Installer les poulies winch sur les trous arrière de la cadène, manillon vers l'intérieur du bateau.
Serrer le manillon avec une pince pour éviter la perte.

L'écoute de spi doit passer en continu d'une poulie à l'autre et finir par un noeud au point d'écoute de spi !

Vérifier que l'écoute tribord passe bien devant l'étai et derrière le bord d'attaque du spi.

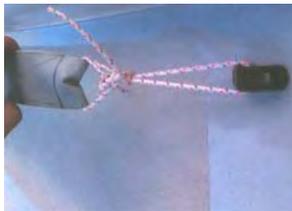
SANGLES DE RAPPEL



Elles se fixent de la manière suivante :

- commencer la fixation par le milieu de la sangle et le filoir du milieu en faisant 2 ou 3 passages avec le bout puis terminer par plusieurs demi-clés les unes sur les autres.

- ensuite enfiler les deux parties de la sangle dans le tuyau, faire coulisser jusqu'au ras du plancher. Le petit élastique passe dans les deux oeillets en milieu de sangle et se fixe par deux noeuds simples.



- terminer à l'avant comme à l'arrière en fixant les extrémités de la sangle avec le bout passé dans les pontets, comme sur la photo : noeud de chaise par la sangle, demi clés en bout.

Faire de même de l'autre coté.

Grâce aux bouts, les sangles sont réglables. Les régler à la longueur qui vous convient.

BAILLE A SPI



Pour commencer, fixer le haut : après avoir enlevé les papillons des vis, engager les 3 vis dans les trous prévus à cet effet coté bâbord, puis visser les papillons par l'intérieur avec l'aide d'une âme charitable.

Ensuite fixation du velcro autocollant en bas, déjà positionné sur la baille.

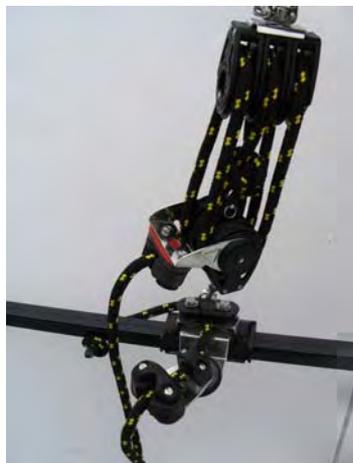


Bien tendre l'arrière de la baille contre la cloison, enlever le papier protecteur en commençant par tribord (plus facile),

tirer le papier d'une main petit à petit et de l'autre bien appuyer pour coller le velcro à la paroi (en

laissant le velcro autocollant en place sur la baille, c'est plus facile). Pour maintenir le dessus de la baille ouvert, coller le velcro autocollant qui se trouve sur la sangle au dessus de la baille et au milieu (sous la casquette pour l'élégance, sur le roof pour l'efficacité).

PALAN DE GV



Les poulies se fixent d'une part sur le pontet du chariot de la barre d'écoute pour ce qui est de la poulie triple ringot taquet. D'autre part sur le pontet arrière de la bôme pour ce qui est de la poulie triple.

Le montage de l'écoute sans tours sera facilité si vous disposez les poulies face à face mais décalées d' $\frac{1}{4}$ de tour.

Attention, il est impératif de limiter la course du chariot en faisant un noeud simple à environ 1 m de l'extrémité de l'écoute avant de la passer dans le taquet coinçeur du chariot, dans le filoir, puis dans la poulie à deux réas et terminer par un noeud en 8 dans le pontet fixé au milieu sous le rail.

L'extrémité de l'écoute vous sert alors à régler l'ouverture du plan de voile, le noeud simple doit être réglé pour empêcher le chariot de heurter trop violemment la butée en bout de course.

EMMAGASINEUR



Le tambour se monte sur la cadène fil avec le manillon. Serrer très fortement à la pince, si possible après avoir mis du frein filet.



Enfiler le cordage de commande d'emmagasineur dans le passe coque bagué puis dans le tuyau transparent. Le ressortir au travers de la cloison dans le trou, côté tribord, sous la casquette, puis le passer dans le taquet équipé d'un pontet rouge.

Le tuyau est ensuite passé en force dans le filoir bagué et permet de supprimer tout ou partie des entrées d'eau par la commande d'enrouleur. De temps en temps, il faut

ressortir 1 ou 2 centimètres de tuyau et couper la partie usée.



Fixer le clam de drisse de foc à l'aide de la garcette, sur la chape supérieure du tambour.

Le gréement dormant 1 (Le losange)

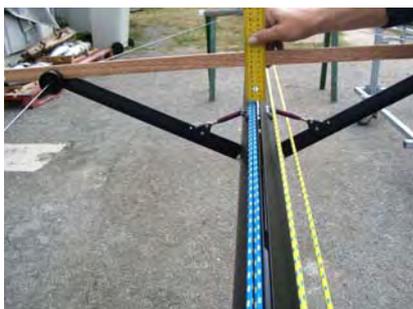


Fixation des câbles du losange sur le mât. Les ridoirs doivent être totalement détendus pour cette fixation.

Les câbles du losange doivent impérativement être assurés aux extrémités des barres de flèche grâce au fil inox, à de la garcette ou à du ruban autovulcanisant.



Pose des barres de flèches :



Le mât de l'Open 570 est équipé d'un losange qui participe à la tenue latérale du profil et permet également par le réglage de l'angulation de précintrer longitudinalement le profil.

Un réglage moyen du losange peut être obtenu par une flèche de poussées longitudinales de 70 mm au niveau des barres de flèches (cf photo).



Puis une tension des câbles aboutissant à une flèche longitudinale du mât de 30 mm (voir photo).

ATTENTION : cette flèche se mesure grâce à la drisse de GV (partie qui passe dans le réa de tête de mât et qu'on dépose contre l'entrée de la ralingue).

ATTENTION BIS : la tension des câbles doit être équilibrée. Le mât posé horizontalement doit être rectiligne sur le plan latéral.

Attention de toujours remettre les goupilles fendues pour assurer les ridoirs.

Protéger les voiles et surtout le spi en recouvrant toute partie irritante par du ruban autovulcanisant.

Le gréement courant

Passage de la drisse de grand voile.

Elle est mouflée, c'est à dire qu'elle constitue un palan 2 brins. Elle part du pontet à œil situé en tête de mât, descend dans la poulie qui sera fixée à la grand-voile puis remonte dans le réa de tête de mât avant de redescendre dans la ralingue jusqu'au réa de pied de mât.



L'assurer avec un nœud d'arrêt.

Surtout dans le cas de l'utilisation de la drisse pour remonter la quille, il est obligatoire de bien réaliser le tournage du bout sur le taquet selon les règles de l'art : un tour mort, un coup de travers, 1 demi clé (voir photo). Il faut également changer cette drisse préventivement à chaque début de saison si usage fréquent, toutes les deux saisons si usage modéré. Seul du cordage diamètre 6 mm en Dynema ou en Spectra doit être utilisé. (ni préétiré ni kevlar).



La drisse de spi part de la tourelle la plus grosse, passe dans un des réas de pied de mât puis dans un des trous de la bague d'étambrai, puis entre la barre de flèche et son réglage côté bâbord puis dans la poulie de capelage de spi, avant de redescendre vers la tête de spi.

Note : il est probable qu'après une première sortie, le cordage qui va de la poulie de drisse de spi à la tête du mât se soit détendu légèrement. Il est important alors de le retendre.

Le gréement dormant 2 (Étai et galhaubans)



Intercaler l'émerillon entre la manille et l'embout à œil de l'étau. Ne pas oublier les rondelles de part et d'autre de l'embout à œil. Serrer très fortement la vis et pourquoi pas avec du frein filet. **Vérifier la rotation de l'émerillon et mettre du WD40 au niveau des billes.**

Passer la drisse de foc dans l'émerillon (elle passe sur l'embout à œil et entre les rondelles).



Fixer alors l'étau et les deux galhaubans sur la grosse manille du capelage du mât avec les manillons vers l'extérieur.

Serrer toutes les manilles fortement à la pince et les assurer avec une garcette ou du ruban autovulcanisant.

Lorsque vous transporterez votre bateau sur la route, vous pourrez démonter l'ensemble galhaubans étau en ne démontant que la plus grosse manille de capelage.



Si vous le souhaitez, installez une girouette, un filetage est prévu à cet effet en tête de mât.

Attention lors du maniement du mât : la girouette, est fragile à terre !

MATAGE



Bien préparer le mat en mettant les câbles clairs. Enlever l'axe de pied de mât.

Déposer le pied du mât sur la rotule en tenant le mât profil à plat sur bâbord de la quille, ralingue à bâbord. Remettre l'axe de pied de mât. La pose de l'écrou n'est pas nécessaire à cet instant.



Lever le mât jusqu'à son positionnement dans l'étambrai, reposer l'étambrai et l'assurer en mettant les 4 piges.

Vous pouvez alors fixer l'étau (aux alentours du 6e trou) puis les haubans (trou avant de la cadène) après avoir détendu les ridoirs.

Tendre alors le haubanage en tournant les ridoirs et en maintenant les câbles avec une pince ou une clé.



Attention, une trop forte tension peut entraîner des dommages.

Vérifier que le mât est disposé librement dans l'étambrai. C'est à dire qu'il est légèrement en appui sur l'avant de l'étambrai, et pas sur l'arrière. Si ce n'est pas le cas, modifier la fixation de l'étau sur la latte ridoir, + ou - un trou jusqu'à trouver le bon réglage.

Reposer les goupilles fendues et protéger les avec du ruban autovulcanisant. Poser le crochet plastique de drisse de spi dans le ridoir et l'enrubanner.



Remarque :

Il est normal que sous la tension du gréement le mât subisse un léger cintre sur l'avant. Ceci est dû à l'ancrage du capelage qui est situé sur l'avant du

profil. Une précontrainte du losange telle qu'indiquée dans le montage du gréement dormant atténue ce phénomène.

Installation du Cunningham :

Le Cunningham est réalisé à l'aide de deux cordages. Le plus long passe dans la plus petite des deux tourelles puis dans la poulie volante en pied de mât avant de passer dans la poulie ringot volante, de redescendre dans un des réas de pied de mât et de remonter pour se fixer à l'aide d'un nœud de chaise dans le ringot de la poulie volante.

Le bout le plus court est fixé à la poulie volante simple ringot par un nœud de chaise. Ce bout passe ensuite dans un des trous de la bague d'étambrai du mat, puis dans l'œillet du point d'amure de la grand voile et redescend sur bâbord dans un des trous de la bague d'étambrai. Après avoir souqué dessus, on fait une demi clé gansée qui détermine le point fixe du palan. Le réglage se fait alors au niveau de la tourelle taquet.

Les grand voiles Full Batten nécessitent une bonne tension de cunningham.

INSTALLATION DU FOC



L'Open 5.70 est muni d'un foc sur emmagasineur.

Il ne s'agit pas d'un enrouleur et il ne faut jamais naviguer foc partiellement roulé ou partiellement déroulé.

Fixer la drisse de foc par un nœud de chaise sur le point de drisse.

Fermer la fermeture éclair sur 10 cm de large autour de l'étai.

Passer la drisse descendant à l'intérieur.

La remonter le long de l'étai et fixer sur le premier nœud de chaise. Vous avez réalisé un circuit en continu et votre drisse n'encombrera pas le bas de la voile.

Hisser progressivement en fermant au fur et à mesure la fermeture éclair.

Fixer le point d'amure du foc à la latte ridoir avec la manille. Une fois le foc en haut, réaliser une boucle dans la drisse descendante. Le « bout de clam » préalablement fixé au clam, doit passer dans cette boucle avant de redescendre dans le clam par la roulette. Vous avez réalisé un palan de tension du guindant de foc à 2 brins

Attention, l'étarquage de la drisse de foc tend le tissu et creuse alors le bord d'attaque.

Si une certaine tension est souhaitable, trop forte, elle empêchera de faire un bon cap et endommagera la voile, surtout si la tension est laissée entre les temps de navigation.

Pour que l'emmagasineur fonctionne, il faut l'amorcer. Tendre la commande d'emmagasineur et la bloquer au taquet.



Enrouler le foc sur lui même à la main, dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

Relâcher d'environ 20 cm la commande d'emmagasineur puis finir d'enrouler le foc.

Vous pouvez alors fixer les poulies volantes d'écoute de foc et passer les écoutes.

Si vous relâchez la commande et bordez les écoutes, le foc se déroule et la commande s'enroule sur le tambour.

Si vous lâchez les écoutes et tirez la commande, le foc s'enroule.

INSTALLATION DE LA GRAND VOILE

La grand voile est dite «Full Batten», entièrement lattée. Il est important, en navigation, pour ne pas perdre les lattes, pour donner à la voile une forme performante et pour ne pas abîmer le tissu, de tendre les lattes (surtout les plus hautes).

Entre les navigations, il sera préférable de les relâcher pour sauvegarder le tissu.

La tension se règle en dévissant ou en vissant les embouts de latte (voir photo), ce qui a pour effet de « rallonger » les lattes puis en actionnant le système de levier.

Il est possible de rentrer la grand voile dans le coffre avant, roulée, avec ses lattes.

Pour cela, il faut la cintrer légèrement pour rentrer les 10 derniers centimètres, et la passer sur les côtés du cockpit, sous le pont.



La bôme se fixe sur le vit de mulet en composite.

La grand voile se fixe au point d'écoute par la manille.

LES SAFRANS



L'Open 570 est équipé de deux safrans mais d'une barre centrale.

Les barres de liaison se vissent sur les articulations inox de la barre centrale ; le parallélisme des safrans se règle par un vissage +/- fort.



Les safrans se fixent sur les sur les fémelots à l'aide des axes inox ; ils sont assurés par des goupilles. Enfin, les barres de liaison sont fixées aux lames de safran par les articulations souples.



Attention, le capuchon noir qui se clippe est asymétrique ; la surépaisseur se place vers le haut.



Le stick se fixe de la même manière sur la barre.

Procédure de manoeuvre de la quille :

L'Open 5.70 est équipé d'une quille sabre relevable pour le transport. Cette quille pèse environ 180 kg (bulbe + voile) et représente donc une masse non négligeable.

La manipulation d'une telle charge nécessite une attention particulière et ne doit se faire que dans un environnement stable (sur remorque ou dans un port) en respectant les consignes suivantes et un peu de bon sens.

Un chèvre de levage de quille équipée d'un treuil de levage (à ne pas confondre avec un treuil de halage !) est disponible en option.

Ne jamais placer les doigts ou les pieds entre la quille et son puits ou près de la quille pendant ou entre les manipulations.

Ne jamais laisser la quille suspendue pendant un temps supérieur au strict nécessaire (remontée sur la remorque).

Ne pas laisser la quille suspendue lorsque le bateau est au mouillage.

Ne jamais manipuler la quille en navigation ou en situation non statique du bateau (mouvements de l'équipage à bord, vagues d'un bateau dans un port, clapot au mouillage ou bateau échoué).

Ne jamais laisser la quille en partie haute sans avoir les boulons de quille engagés dans le voile de quille (ceux-ci sont retirés puis immédiatement remis lors du quillage/déquillage).

Toujours manipuler la quille sans à coups ni gestes brusques.

Remonter très doucement et sans forcer surtout lorsque le bulbe vient à toucher la coque.

Toujours fixer la partie haute du palan de GV à la drisse de GV. Cette dernière étant fixée au taquet de tournage dans les règles de l'art.

Il est fortement conseillé aux navigateurs qui utilisent la drisse de GV pour les manoeuvres de quille de changer la drisse et le petit bout de fixation à la quille (spectra ou dynema 6 mm) tous les ans (pré étiré et kevlar sont rigoureusement interdits !).

MISE A L'EAU



Fixer le palan de GV à la drisse de GV, poulie triple en haut. Hisser légèrement. Mettez la drisse au taquet de tournage en faisant impérativement un noeud de taquet.

Fixer la poulie triple ringot taquet à la quille avec un bout en spectra diamètre 6 mm, passé en double.



Vous pouvez alors monter votre quille en bordant par le dernier brin sur le palan et en rattrapant le mou derrière le taquet (voir photo). Il est normal qu'au départ la drisse vienne un peu (élasticité).

Une fois la quille dégagée de son support, il peut être judicieux de glisser le petit cordage à nœud diam. 10mm dans le puits pour caler la quille et empêcher le bord de fuite de s'abîmer sur l'arrière du puits.



Vous pouvez alors mettre la remorque le plus loin possible dans l'eau puis faire glisser la coque en la gardant bien dans l'axe afin que le voile de quille passe entre les deux bords sur le support de quille. Une fois votre bateau à l'eau, emmenez le à l'endroit le plus proche ayant 180 cm de profondeur et descendez votre quille lentement, sans à-coup, toujours axes laissés dans la quille, mais après avoir enlevé le petit bout à nœud qui protège le bord de fuite.

Lorsque la quille est presque en bas, enlever les 2 axes, sans jamais passer les doigts dessous, descendre la quille et reposer les 2 axes. Assurez les en vissant jusqu'à engagement des freins des écrous. Vous pouvez alors retirer votre palan de GV.

Pour déquiller, procéder à l'inverse.

Desserrer les écrous freins, soulager sans forcer la quille avec le palan de GV. Retirer les boulons. Lever la quille de quelques centimètres. Remettre les boulons. Continuer à lever. Ne pas forcer lorsque la quille arrivera en butée sur la coque.

Remettre le petit bout à nœud entre le puit de quille et le bord de fuite.

Remonter le bateau sur la remorque.

Reposer la quille sur son support.

Attention, les bords de la remorque sont destinés à supporter la coque, sans la poinçonner, comme le feraient des rouleaux. Toutefois, pour remonter le bateau sur la remorque, ils fonctionnent par frottement et il est donc nécessaire soit de réduire ces frottements avec un dépôt de produit tel que du Teflon, soit de déposer le bateau sur la remorque après immersion totale de cette dernière, soit de soulager le bateau en le soulevant lors de la remontée.

La remorque que nous fournissons est équipée de moyeux étanches et l'absence de frein permet cette immersion. Il est toutefois recommandé de rincer la remorque après chaque usage en eau de mer, en insistant à l'intérieur des tubes et sur les jantes et moyeux.

La technique la plus facile est certainement l'immersion avec un bout entre la remorque et la voiture (voir photo ci-dessus), avec la roue Jokey la plus courte possible (remorque horizontale).

PROCEDURE DE SANGLAGE DU BATEAU SUR SA REMORQUE :



La quille doit être immobilisée pour le transport. Un bout est passé derrière la quille sous la coque et repris vers l'avant en faisant un petit palan. Puis un bout est passé sur le haut de la quille et souqué fermement après avoir glissé une moquette (4 épaisseurs) entre la quille et le puits de quille.



Le mât est posé sur tribord du bateau, à l'arrière sur le rail de GV, dans l'angle, protégé par une moquette (plusieurs épaisseurs) et fixé grâce à un sandow (un nœud de chaise, plusieurs passages, 3 demi clés pour finir et le surplus pour fixer le chariot). L'avant du mât est également fixé avec un sandow qui fait plusieurs tours et se bloque



par trois demi clés.

En route, il faut éviter au mât de vibrer en rentrant en résonance. Pour cela, le fixer par le milieu avec un bout tendu sur la cadène. Le fait de cintrer le mât ne l'abîme pas.

Le bateau est fixé en 3 points :



- le treuil légèrement tendu

- la sangle avant





- la sangle arrière



Ne pas sangler trop fort, cela peut abîmer le bateau.

La plaque de feux est fixée avec des sandows.
Les feux de gabarits sont fixés aux cadènes par des petits sandows.



La bôme peut être fixée sur le mât grâce à deux sandows. Ou simplement fixée au vit de mulet comme en navigation et fixée au rail de grand voile par un sandow.

Vérifier régulièrement la pression des pneus, au maximum de la pression indiquée sur le pneu.



Rincer votre remorque quand c'est possible après chaque immersion dans l'eau de mer.

5. Navigation

a) Manoeuvres

Ces quelques indications n'entendent pas se substituer à un apprentissage des règles de conduite d'un voilier. Le skipper du bateau s'engage donc sous sa seule responsabilité à vérifier que sa maîtrise du bateau et l'état de ce dernier lui permettent de naviguer en toute sécurité dans les conditions de vent et de mer présentes et prévues lors de son appareillage.

L'Open 570 est conçu de manière à faciliter les manoeuvres à bord. Toutes les commandes sont accessibles depuis le cockpit.

Le réglage des voiles se fait comme suit :

- grand voile : la grand voile se règle à l'aide de l'écoute positionnée sur le chariot de tableau arrière, en continu avec le réglage du chariot au centre ou sous le vent. Ce système permet de border la voile sans difficulté dans du vent soutenu et parfaire le réglage.

- mâât : il doit toujours être pivoté au maximum sous le vent, à l'aide du Arthur, quelle que soit l'allure (même au près) et les voiles portées.

- foc : la voile d'avant se règle à l'aide des écoutes reprises sur les poulies latérales puis avec le réglage de position du point d'écoute le long du rail qui servira à ouvrir ou fermer la chute de la voile suivant les conditions de vent et de mer.

- spi : le bateau est équipé d'un spi asymétrique procurant une utilisation facilitée par rapport au spi symétrique. Une fois le spi gréé (prendre soin de contrôler que le point d'écoute passera derrière le bord d'attaque du spi et devant l'étai lors des empannages) le spi peut-être hissé ou affalé directement depuis le cockpit ce qui permet aux équipiers de rester dans le cockpit lors de la manoeuvre. Dans la brise soutenue, il est recommandé d'affaler le spi au vent afin d'éviter qu'il ne parte sous le bateau.

Virement de bord

Le virement de bord s'effectue de manière conventionnelle, il convient toutefois de ne pas oublier de faire tourner le profil du mâât en poussant l'Arthur (poignée située à la hauteur de l'étambrai) sous le vent et de faire attention à bien se baisser pour laisser passer la bôme.

Empannage

L'empannage s'effectue de manière conventionnelle, il convient de reprendre la nouvelle écoute avec dynamisme pour un passage aisé du spinnaker sur la nouvelle amure. Par vent soutenu garder l'écoute de grand-voile légèrement bordée afin d'amortir le passage sur la nouvelle amure et réaliser une manœuvre « rapide et coulée » avec une vitesse du bateau la plus élevée possible (cela diminue le vent apparent).

Le barreur, par son action, détermine le passage de la bôme et veillera donc à avertir l'équipage à temps afin d'éviter tout incident lors du passage de celle ci sur la nouvelle amure.

b) Homme à la mer

A la voile le barreur prendra soin d'aborder l'homme à la mer en le contournant sous le vent tout en régularisant la vitesse en bordant ou choquant les voiles (il est possible d'effectuer une boucle en empannant ou alors décrire un 'huit' en virant puis descendre sous le vent).

Au moteur l'approche peut être facilitée, toutefois il faudra prendre soin de contrôler fréquemment sa position par rapport à l'homme à la mer vu la visibilité réduite depuis l'arrière du bateau ; il est indispensable de s'assurer que le moteur soit au point mort au moment de la récupération.

c) Remorquage, amarrage

Il est possible de se faire remorquer en cas de nécessité en respectant les mesures suivantes :

- n'utiliser que la cadène d'étrave prévue à cet effet.
- n'utiliser que de la corde élastique (éviter les cordages pré étirés, spectra, dynema, kevlar...) afin de bénéficier d'une souplesse nécessaire à amortir les chocs.
- laisser une longueur suffisante permettant un temps de réaction en cas de modification de route ou de décélération du remorqueur .

Il est possible d'amarrer le bateau en utilisant la cadène d'étrave prévue à cet effet ainsi que les pontets situés sur l'arrière du rail de grand voile; il est recommandé d'utiliser des amortisseurs en caoutchouc ainsi qu'un système d'accrochage sécurisé (i.e. mousqueton avec baïonnette) en cas d'amarrage en eau libre (i.e. bouée à l'extérieur d'un port).

6. Sécurité (3b)

Il ressort de la responsabilité du propriétaire de s'assurer que l'embarcation est équipée de tout le matériel de sécurité obligatoire et que ce matériel est positionné de telle sorte qu'il soit facilement accessible en navigation ou en cas de nécessité. Les normes en la matière peuvent varier en fonction des pays d'immatriculation.

Les critères concernant la catégorie de conception, tels que décrits au paragraphe 3b doivent être respectés avec réduction ou modération de voilure inhérentes au temps.

- L'attention de l'utilisateur est attirée sur le fait que la stabilité et la raideur à la voile de l'Open 5.70 sont considérables mais n'ont pas pour objet de permettre la navigation surtoilée par vent fort. Les navigations sportives (notamment sous spi avec un vent supérieur à 20 noeuds) ne devront donc pas se faire avec un équipage dont le poids total est supérieur au poids prévu par la jauge de la classe soit 275 kg et le déplacement du bateau ne devra pas être augmenté de façon importante (par exemple par de l'eau embarquée).

S'ASSURER QUE LE NABLE SOIT BIEN VISSÉ AVANT TOUTE MISE A L'EAU

♦ A terre ou sur l'eau, **restez toujours éloigné des fils électriques**. Le contact du mât avec des fils électriques peut entraîner de graves blessures, voire la mort.

♦ **NE PAS** naviguer si vous avez absorbé de l'alcool ou des drogues.

♦ Naviguez toujours dans des conditions confortables où vous vous sentez à l'aise et en sécurité .

Ne jamais naviguer dans des conditions dépassant vos compétences.
Consulter la météo marine avant de sortir.

♦ Tout le monde à bord **doit porter en permanence un gilet de sauvetage**.

♦ Si vous tombez à l'eau, restez en contact avec le bateau, même s'il a chaviré. Un voilier dérive plus vite qu'une personne qui nage.

♦ **Portez des vêtements appropriés** . Portez une combinaison sèche ou combi neoprène dans les eaux froides ou s'il fait froid. Protégez vous du soleil et de la chaleur. Hydratez vous.

♦ Apprendre **les règles de priorité en mer** et dans le doute, laissez passer les autres.

♦ Si vous n'êtes pas en train de naviguer, **toujours orienter le bateau le nez au vent** qu'il soit sur l'eau ou sur la plage.

♦ Lire attentivement ce manuel.

♦ **S'assurer que tout le monde a lu et compris ces règles de sécurité.**

7. Entretien

Quelques conseils afin de conserver votre bateau en parfait état de navigation :

- l'utilisation d'une bâche (cockpit ou complète) procurera une protection adéquate des cordages, de l'équipement ainsi que du pont et du cockpit contre les UV ainsi que la saleté.
- lors de l'utilisation en mer, rincer pont, cockpit, accastillage et équipements à l'eau douce régulièrement.
- prendre soin de sécher l'intérieur de la cabine ainsi que les voiles et accessoires.
- après chaque navigation plier ou rouler les voiles afin de les stocker dans la meilleure position possible; ceci leur garantira une meilleure longévité (ne pas laisser le foc enroulé à poste trop longtemps sous peine de le déformer).
- ne laver les voiles qu'à l'eau froide ou tiède éventuellement avec un savon doux ; ne jamais utiliser de forts détergents.
- pratiquer un contrôle hivernal de vos voiles chez le voilier.
- effectuer un contrôle périodique de l'accastillage afin d'éviter tout problème dû à l'usure en navigation.
- le chariot de grand voile à recirculation de billes est sensible à la poussière et à l'accumulation de sel. Un dessalage même à l'eau de mer lui redonne un fonctionnement satisfaisant.
- entreprendre la réparation de petits dommages éventuels sans attendre qu'ils s'accroissent.
- changer régulièrement (1 fois par an si usage régulier) les manœuvres de quille fortement sollicitées (drisse de grand voile et petit bout). N'utiliser pour ces remplacements que du Spectra ou du Dynema de diam 6 (surtout pas de préétiré ou de Kevlar).
- si votre bateau doit rester à l'eau, il est fortement recommandé d'appliquer une sous couche époxy avant la peinture anti-végétative (antifouling).

Nom/Name :
Adresse/ Address/ Anschrift:
Code postal /Zip code/ PLZ :
Pays / Country/ Land :

Modèle Model	Année Year	Coque n° Hull n°	N° série du mât Mast n°	N° HIN Hull Serial n°	Date d'achat Purchase date

Revendeur/ Dealer/ Händler :
Adresse/ Address/ Anschrift:
Code postal /Zip code/ PLZ :
Pays / Country/ Land :

Ce bateau a été préparé suivant les instructions du manuel de montage PHILEAS.
This boat has been assembled and prepared in accordance with PHILEAS owner's manual.
Signature du revendeur / Dealer signature

J'ai bien lu et compris les conditions de la garantie énoncées au verso.
I have read and understand the warranty stated on the reverse side.

Signature du revendeur / Dealer signature

J'ai bien lu et compris les conditions de la garantie énoncées au verso.
I have read and understand the warranty stated on the reverse side.

Signature du propriétaire / owner signature / unterschift des Eigentümers

A IMPRIMER EN 3 EXEMPLAIRES :

Controler physiquement sur le bateau les numéros de coque, mât et n° de série.

- 1- Envoyer l'ORIGINAL chez PHILEAS sous 8 jours.
- 2- Exemple à conserver par le revendeur.
- 3- Exemple client

Signer les 3 exemplaires à l'endroit indiqué après avoir vérifié que le bateau a été assemblé selon les instructions recommandées par PHILEAS .

Signature obligatoire du revendeur sur les 3 exemplaires attestant qu'il a pris connaissance de la garantie imprimée au verso.

Conformément à l'article 34 de la loi "Informatique et Libertés", je dispose d'un droit d'accès, de modification, de rectification et de suppression des données qui me concerne. Je ne désire pas que mes coordonnées soient transmises à l'association des propriétaires et ne désire pas recevoir d'informations quant au programme de l'association.

GARANTIE LEGALE

L'acheteur d'un bien de consommation a des droits légaux au titre de la Législation nationale en vigueur.

Le vendeur est tenu de la garantie à raison des défauts cachés de la chose vendue qui la rend impropre à l'usage auquel on la destine. A la condition que l'acheteur fasse la preuve du défaut caché le vendeur doit légalement en réparer les conséquences.

Si l'acheteur s'adresse aux tribunaux, il doit le faire dans un bref délai à compter de la découverte du défaut caché (art.1641 et suivants du Code Civil)

LA GARANTIE CONTRACTUELLE PHILEAS :

Les garanties contractuelles exposées ci après ne peuvent en aucun cas réduire ou supprimer la garantie légale exposée ci dessus. Le bateau est garanti, à l'acheteur d'origine du bateau pour **un an**, à compter de la date d'achat, contre défauts des matériaux et vices de fabrication.

Les pièces détachées sont garanties pour une durée d'un an. Cette garantie concernant les éléments s'appliquent uniquement à l'acheteur d'origine du bateau. La garantie n'est pas transmissible. Les réparations effectuées ne pourront en aucun cas prolonger la date initiale de la garantie, sauf pour les pièces remplacées ou réparées. La carte de garantie ci jointe est exigible légalement dans l'éventualité où se poserait un problème afférent au bateau. **Cette garantie est valable sous couvert que les vente, livraison, montage et mise en œuvre du bateau soient réalisés par un concessionnaire agréé PHILEAS.**

SONT COUVERTS PAR LA GARANTIE :

Le remplacement des pièces et la main d'œuvre.

Selon la décision prise par PHILEAS, le revendeur effectuera ou fera effectuer par une entreprise extérieure les réparations, après présentation d'un devis détaillant pièces, matière et MO (accompagné d'une photographie des pièces défectueuses) et accord par écrit de PHILEAS. Le remboursement se fera alors après présentation de la facture. La garantie couvrant ces réparations ne sera plus à la charge de PHILEAS mais de l'entreprise intervenante.

NE SONT PAS COUVERTS PAR LA GARANTIE :

- ◆ L'usure normale et la décoloration.
- ◆ Les frais de transport du magasin du revendeur chez le client.
- ◆ Les frais de déplacement afin d'assurer une réparation sur place.
- ◆ Les dégâts provoqués par le manque d'entretien normal (voir le manuel du propriétaire), une mauvaise utilisation ou un mauvais stockage.
- ◆ La décoloration, la peinture écaillée ou les dégâts dus au gel, le bateau ayant été amarré ou entreposé dans de l'eau salée ou froide.
- ◆ Le bateau n'est pas sous garantie s'il est loué ou utilisé à d'autres fins commerciales.
- ◆ Le matériel utilisé en compétition ne peut être garanti.
- ◆ Le matériel utilisé dans des conditions impropres à leur destination initiale ne peut être garanti.
- ◆ PHILEAS n'est pas responsable des dommages causés par l'adjonction de poulies différentes de celles fournies d'origine.
- ◆ Toutes autres dépenses : notamment les effets secondaires y compris les préjudices se rapportant aux bien propres.

Comment obtenir l'exécution de la garantie dans les 30 jours à partir de la constatation de l'avarie :

- Transportez votre bateau chez le plus proche concessionnaire agréé PHILEAS.
- Assurez vous de pouvoir justifier de la date d'achat du bateau (facture).
- Le paiement de toutes les dépenses couvertes par la garantie sera fait par PHILEAS au concessionnaire de la société et non au client.

Garanties implicites :

Aucune garantie implicite, y compris les garanties implicites de commercialisation et d'utilisation dans un but spécial, ne bénéficie d'une durée plus longue que cette garantie explicite. Outre cette garantie limitée, PHILEAS n'accorde pas d'autre garantie explicite. Les concessionnaires PHILEAS ne sont pas habilités à accorder d'autres garanties au nom de PHILEAS, en addition ou en contradiction avec les clauses énumérées ci-dessus.

Dans le cas où l'une des clauses de cette garantie serait interdite par la loi fédérale, nationale ou municipale, cette clause de la garantie ne pourrait être appliquée.

MODE DE FONCTIONNEMENT

Il est impératif pour que l'ensemble de la procédure de garantie puisse fonctionner que, pour chaque bateau vendu, la garantie soit bien remplie, complétée et signée par le revendeur et le client et que la copie pour PHILEAS soit retournée au **chantier dans les 8 jours suivants** la vente du bateau. Pour toute demande de recours en garantie, il est impératif de contacter le service Garantie, qui seul est habilité à prendre toute décision.

REMARQUES SPECIALES

(Aucune garantie ne saurait être traitée si la prise en main du bateau n'a pas été assurée par un concessionnaire agréé PHILEAS.)

- Toutes ces opérations de garantie seront faites par l'intermédiaire du revendeur qui aura formulé la réclamation et non pas directement par le client.
- Les revendeurs PHILEAS sont responsables et doivent donner toute satisfaction pour un diagnostic approprié et un bon suivi de tout appel en garantie.
- Encas de doute sur la couverture garantie pour un problème spécifique, contacter d'abord le service garantie.
- La garantie peut être exercée par un autre revendeur autorisé que le vendeur original du bateau, cependant, pour toute demande de garantie il est impératif de faxer ou poster une copie de la carte de garantie dûment remplie, cette carte devant avoir été enregistrée immédiatement après livraison du bateau au client.

Les cartes de garantie étant saisies pour enregistrement d'après les informations portées sur celles-ci, il est obligatoire de remplir l'ensemble des cases. L'oubli du n° de coque, ou numéro de série rendra toute réclamation impossible à traiter.

1 rue H. Pennevert - ZI des Soeurs Est - FR - 17300 ROCHEFORT -T.+33 (0)5 46 84 49 78 F.+33 (0)5 46 84 49 80
e mail : info@phileasboats.com www.phileasboats.com

S.A.S au capital de 37500 euros - RCS ROCHEFORT B390071 967 95 B 33 - APE 351 E - VAT FR56390071967

