



VOUS VENEZ DE RECEVOIR VOTRE SYLPHE, NOUS ESPERONS QU'IL VOUS PROCURERA TOUTES LES JOIES QUE VOUS EN ATTENDEZ. NOUS PENSONS VOUS FACILITER LA PRISE EN MAINS AVEC CES QUELQUES CONSEILS ET INDICATIONS.

## MISE A L'EAU

Un appareil de levage de une tonne 5 minimum en charge est nécessaire. Le SYLPHE ne possède pas de point d'accrochage intérieur, il devra donc être levé au moyen de deux élingues passant sous la coque. Si on ne dispose pas d'un palonnier, les élingues devront avoir même longueur et au minimum 8 mètres.

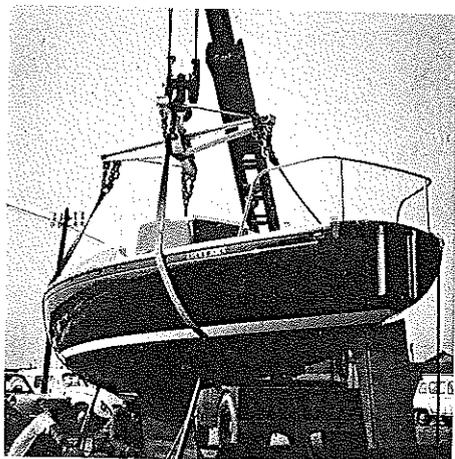


Fig. 1

Veiller avant le levage que les élingues ne portent ni sur les sorties de coque, ni sur les parties externes du loch ou sondeur. Munir le bateau de ses amarres avant et arrière pour assurer le contrôle du bateau durant le levage. Vous remarquerez la position des élingues sur la photo.

Ultérieurement, il sera possible de lever le bateau sans démâter, il suffira de libérer l'un des pataras et d'écarter la bôme en bout de rail d'écoute.

## DISPOSITION DU GRÉEMENT

Le mât est déjà équipé de tout son gréement dormant et courant dont la disposition apparait sur le schéma grand format ci-inclus.

Le reste du gréement du bateau ainsi que les filières se trouvent dans des sacs dont les numéros correspondent à ceux de la légende du schéma de dernière page.

## MATAGE

Le SYLPHE se mâte soit à la grue soit à la main par deux ou trois personnes.

### Préparation du mât avant mâtage :

- Poser le mât face avant vers le bas
- Mettre les barres de flèche en place suivant les indications du schéma.
- Engager les galhaubans à chaque extrémité, serrer ensuite la vis nylon de l'embout.
- Fixer la girouette en tête de mât
- Mettre au clair drisses et haubans le long du mât et les tenir liés à son pied.



Fig. 2

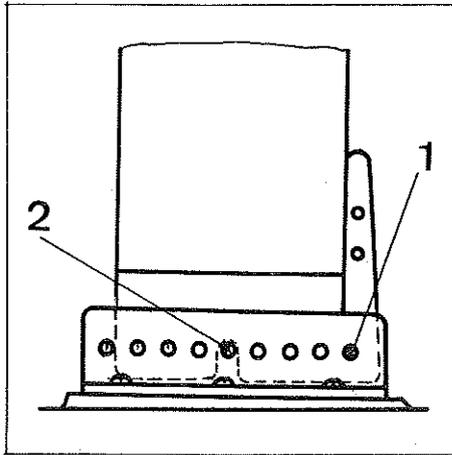


Fig. 2 bis

### Réglage du mat

Pour une bonne tenue du mât et un bon rendement au près, nous conseillons les réglages suivants :

Tension assez forte de l'étau qui peut être augmentée à volonté au près en posant un petit palan entre les deux pararas.

Les galhaubans et le bas étau doivent être tendus modérément alors que les bas haubans demandent à être plutôt mous.

Après ce réglage, le mât doit cintrer un peu vers l'avant au repos.

Assurer les ridoirs avec les goupilles prévues à cet effet en bout des tiges filetées

Après deux ou trois sorties, régler à nouveau le gréement car les haubans s'allongent sensiblement étant neufs.

### 1°- Mâtage à la grue

- Prendre le mât sous le capelage des barres flèche.
- Lever le mât en guidant le pied.
- Le présenter sur son embase, l'axe étant placé à sa position normale (Voir schéma 2 bis).
- Mettre en place les bas haubans et l'étau. Libérer la grue.

### 2°- Mâtage à la main

- Présenter le mât sur le bateau tête vers l'arrière.
- Placer le pied de mât dans sa jumelle et l'axer au premier trou en partant de l'arrière (position I).
- Mettre les galhaubans et bas haubans sur leur cadène respective.
- Mettre au clair les drisses et haubans libres.
- Dresser le mât en le soulevant et en faisant traction sur l'étau, puis axer ce dernier sur la cadène de ferrure d'étrave.
- Après mâtage, placer l'axe dans la boutonnière prévue au milieu du pied de mât, ceci afin d'éviter qu'un démâtage accidentel n'arrache l'embase de mât (position II).

## DIVERS ASPECTS PRATIQUES

### Echouage- béquillage

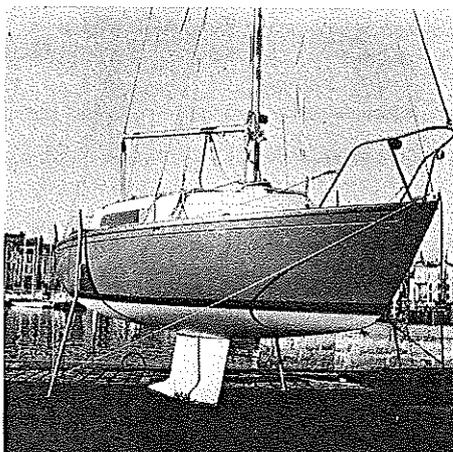


Fig. 3

Les béquilles peuvent se fixer indifféremment sur le deuxième ou le troisième trou des rails de foc. Bien raidir les garants de béquilles en les fixant aux taquets avant et arrière. Il est recommandé de ne pas trop charger l'avant du bateau pendant l'échouage. Les béquilles se rangent soit sous la couchette arrière babord, soit sous le cockpit. Le SYLPHE peut également échouer sur le flanc sur fond de sable ou vase. Le bateau peut hiverner sur ses béquilles, il est bon dans ce cas de faire reposer le lest sur deux cales disposées à ses extrémités.

### Utilisation aménagements

#### Modèle 1



#### Modèle 2

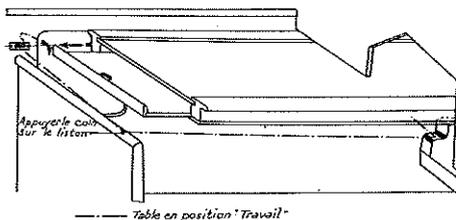


Fig. 4

#### - Table à cartes :

Son rangement s'effectue sous le banc tribord du cockpit. Il en existe 2 modèles (fig. 4).

#### 1°- Modèle 1

Le mode d'ouverture de la partie supérieure de la table permettant de conserver les cartes à l'intérieur est indiqué sur le schéma. Pour placer la table en position de travail, après l'avoir sortie de ses glissières, la fixer d'un côté aux crochets en inox placés sur la cloison des équipets, l'autre côté reposant sur la couchette.

#### 2°- Modèle 2

Pour ouvrir le tiroir interne, insérer le doigt dans l'échancrure existant sous la table. Pour placer la table en position de travail, la tirer sur les glissières jusqu'à ce que la tige de blocage vienne s'engager dans le pontet placé au-dessus de la tête de couchette.

Laisser ensuite basculer la table.

– Cuisine

Pour ouvrir le panneau, libérer son blocage en tirant de 2 cm environ vers l'avant, le verrou en inox placé dans l'équipet situé sous l'étagère à verres.

Ouvrir le détendeur situé à la partie supérieure de la bouteille de gaz dans le coqeron arrière et le robinet de sécurité en bout de la canalisation en cuivre au-dessus du réchaud.

– Rangement bouteilles

Il s'effectue sous les couchettes dans des moulages existant dans le contre-moule de coque.

**Penderie, bac à vêtements**

Indépendamment de la penderie, vous avez à votre disposition un bac à vêtements accessible en soulevant le fond de la couchette avant tribord.

– Table à diner

Son rangement s'effectue sous le cockpit.

– Fixation dans la cabine :

Engager les deux crochets placés à sa partie avant dans les deux pitons fixés sur la cloison de mât. Déplier le pied, son emplacement est prévu dans le plancher.

– Fixation dans le cockpit :

Engager les deux crochets placés à sa partie avant dans les deux bossages du pont situés devant les trappes arrières. Déplier le pied, son emplacement est prévu dans le fond du cockpit.

– Aération

L'aération en mer peut se faire par l'étrave, il suffit pour cela de dévisser la trappe située dans le poste avant sur la paroi arrière du puits à chaînes.

– Réserve à eau

Le remplissage s'opère par le tuyau placé dans le poste avant contre le pied de couchette babord. (Opérer en passant par le panneau ouvrant). Si le réservoir contient de l'air, l'évacuer par le bouchon placé à sa partie supérieure.

– Toilettes

Disposition des vannes :

L'admission d'eau pour les WC est commune avec l'évacuation du lavabo, il faut donc obturer la bonde de ce dernier avant utilisation de la pompe WC.

Mode d'emploi WC Brydon Boy :

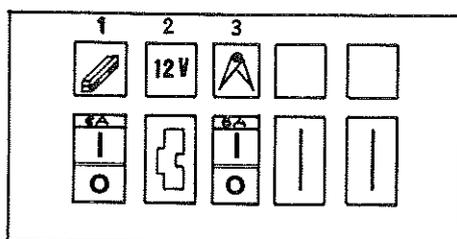
- 1°) Ouvrir les deux vannes
- 2°) Mettre le petit levier sur "flush", manoeuvrer la pompe
- 3°) Pour vider la cuvette mettre le levier sur "dry bowl" et manoeuvrer la pompe.
- 4°) Lorsqu'on n'utilise pas le WC mettre le levier sur "dry bowl"
- 5°) Lorsqu'on s'absente ou s'il y a de la mer, fermer les vannes.

### - Hivernage

Vidange de la réserve à eau et du WC en enlevant un des bouchons de vidange situé à sa base et en manoeuvrant la pompe. Un rinçage complet de cet appareil à l'eau douce, enlevant les traces de sel assurera un bon fonctionnement au cours de la saison suivante. Ne pas utiliser d'anti gel, acides ou produits corrosifs. Si le bateau est au sec et est pourvu de vannes, les ouvrir. Laisser également ouverte la trappe d'aération d'étrave.

### - Puits à chaînes

Le puits à chaînes porte dans sa partie centrale un moulage destiné à recevoir l'ancre CQR en position renversée. L'extrémité de la ligne de mouillage sera maillée au pontet fixé sous le taquet d'amarrage tribord. En mouillage forain, il est conseillé de fixer l'amarre par une patte d'oie prise sur les deux taquets.



#### LEGENDE

- 1 - Tube fluorescent
- 2 - Prise
- 3 - Feux de navigation et poupe

Fig. 5

### - Electricité

La batterie a une tension de 12 V et une capacité de 55 ampères heure. La disposition des interrupteurs est donnée par le schéma ci-contre.

La prise de courant est protégée par le disjoncteur alimentant le tube fluorescent, elle est munie d'un dispositif de sécurité ne se démasquant qu'à l'introduction de la fiche spéciale.

### - Mise à la masse

L'ensemble du gréement est mis à la masse par une tresse métallique reliant une cadène de patara au lest. En temps normal ce circuit est coupé par un para foudre fixé sur la tresse sous la couchette arrière tribord en arrière de la batterie. Le circuit n'est rétabli qu'en cas de décharge électrique d'une intensité importante. C'est ce qui permet d'utiliser le gréement comme antenne.

## DONNÉES TECHNIQUES

### - Principes généraux de construction

La coque est réalisée en stratifié de polyester contremoulé. A l'intérieur du contre moule sont placés les tasseaux qui reçoivent l'extrémité des vis fixant les aménagements.

Le pont est traité suivant une technique identique mais avec interposition entre moule et contre moule d'une mousse de polyuréthane et à divers endroits indiqués sur le schéma ci-après de cales en bois pour fixation d'accessoires. Tout boulonnage en dehors de ces zones entrainerait un écrasement du sandwich et des fuites.

Le lest est fixé à la coque par dix boulons d'acier inox de 10 mm avec interposition d'une couche de stratifié. Le raccordement final est opéré avec un mastic polyester. Il est tout à fait normal de voir apparaître au bout de peu de temps une légère fissure à la jonction lest coque. Elle est due à la différence des coefficients d'élasticité de la fonte et du polyester et sera aisément rebouchée par une couche d'antifouling.

#### – Entretien

Le polyester ne nécessite aucun entretien particulier.

– Réparation d'une éraflure ou d'une bulle sur coque ou roof :

1°) Nettoyer l'endroit abimé (le dégraisser éventuellement à l'aide d'un diluant), dépolir à l'aide d'un papier de verre sur 1 cm environ l'extérieur de cet endroit.

2°) Préparation et application du Gel Coat :

Prendre suivant l'importance de la réparation, la quantité de gel coat nécessaire. Mettre 1 % de solution P 10, bien mélanger. Mettre ensuite 1 % de catalyseur et mélanger le tout. Appliquer le gel coat ainsi préparé sur l'endroit abimé avec une spatule afin de ne pas faire de trop grosses surépaisseurs. Laisser ainsi le gel coat se polymériser pendant 3 à 4 heures suivant la température (à noter que pour obtenir un bon résultat il faut que l'air soit sec et la température d'environ 12°).

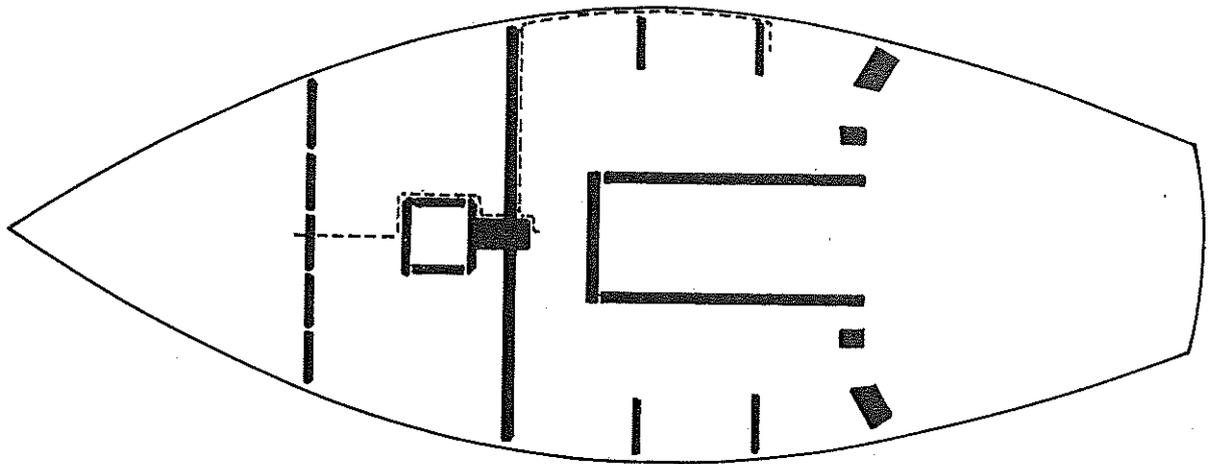
3°) Ponçage et finition de la réparation :

A l'aide d'abrasif à l'eau et d'une cale à poncer, affleurer le gel coat (commencer avec un grain 360 et terminer avec un grain 600). Toutes les aspérités disparues au ponçage, passer une pâte à polir, l'appliquer sur la surface à l'aide d'un chiffon, bien frotter cet endroit en décrivant des circonférences de préférence. Toutefois, si l'on possède une polisseuse, le brillant apparaît très vite. Ayant obtenu le brillant, passer un polish (genre polish de voiture) bien frotter et essuyer.

4°) Pour les réparations concernant le stratifié proprement dit, il est préférable de faire appel à un spécialiste.

– Peinture sous marine :

L'antifouling est du type "International Extra Strong Hard Racing Copper". Il dure facilement une saison, mais il est nécessaire de nettoyer la carène tous les mois environ, lorsque le bateau séjourne en eau sale et chaude. En principe il doit être refait chaque année. Pour une bonne efficacité cet antifouling doit être passé au moins quinze jours avant la mise à l'eau. Procéder à un léger ponçage avant application. Les antifouling, genre bronze bottom ou à base de graphite, donnent une carène plus lisse mais sont très peu efficaces.



**BOIS NOYES**



**FAISCEAUX ELECTRIQUES**

Fig. 6

- 1 FLUO DU CARRE
- 2 PRISE DE COURANT
- 3 FEUX AVANTS
- 4 FEUX DE MAT (Option)
- 5 FEUX DE HUNE (Option)
- 6 FEUX DE POUPE (Option)

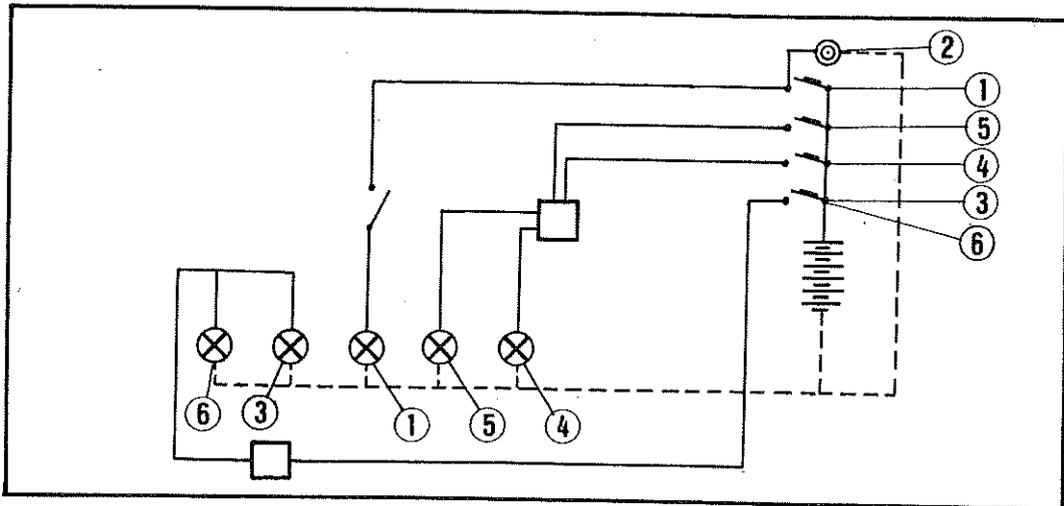


Fig. 7

— Nettoyage des superstructures et des antidérapants :

Nous conseillons une lessive non moussante genre Saint-Marc ou Spic.

— Accastillage :

Seules les winches nécessitent un graissage périodique (employer une graisse peu épaisse au sulfure de molybdène).

— Vernis intérieurs :

Ce sont des vernis polyuréthane mat et tout raccord devra être fait avec un produit du même type.

— Teck :

Le teck peut se passer d'entretien sans nuire à sa conservation, en ce cas il prend rapidement une teinte grisâtre. Si vous désirez lui garder le ton chaud qu'il avait à la livraison, il suffit de l'entretenir avec de l'huile de lin siccative. Si vous avez négligé cette précaution, lessiver le bois avant de l'huiler.

**Electricité générale :**

- Plan de cablage (voir sur le schéma page 8).
- Schéma du circuit général (voir également page 8).

— Transport :

- Il peut être effectué par fer sans formalités spéciales. La hauteur totale sur ber est de 2,35 mètres.
- Sur remorque, la hauteur totale du chargement est de 2,90 mètres (y compris le mât).

Trois recommandations importantes avant de prendre le départ :

- . Ne pas charger l'arrière du bateau (il faut au moins une charge de 60 kilos sur le timon de la remorque).
- . Vérifier la pression des pneus et augmenter celle des pneus arrière de la voiture.
- . Vérifier les freins et le niveau du loockeed sur le circuit de la remorque.



Fig. 8

## VOILES

### Foc :

L'adoption de la ralingue textile par certains voiliers pour le guindant du génois permet un réglage plus précis de ce dernier en variant son étarquage. L'extension à donner à la ralingue entre le petit temps et la brise sera d'environ 15 centimètres.

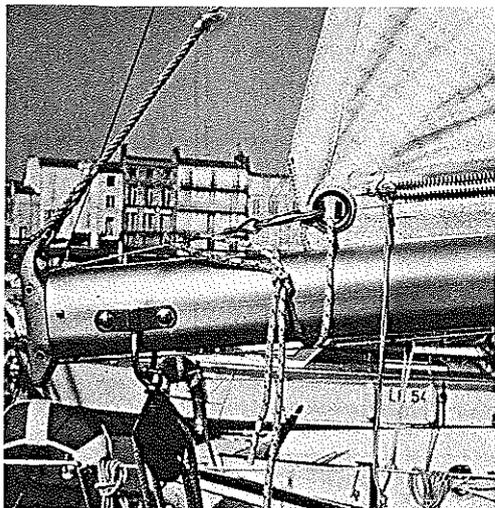


Fig. 9

### Spinnaker :

Dispositions prévues pour contrôler le tangon depuis le cockpit :

Deux bossages sont placés sur le roof de part et d'autre du panneau coulissant :

A tribord se fixe un taquet coinqueur double qui reçoit la balancine et le hale bas (réunis en circuit continu).

A babord, un taquet coinqueur simple qui reçoit la drisse de spinnaker, les renvois en pied de mât étant opérés par poulies.

### Grand' voile :

— Etarquage sur la bôme.

Il s'effectue à l'aide d'un palan intérieur qui sera également utilisé pour la prise de ris. Après avoir réalisé l'éтарquage, passer dans le point d'écoute de la grand'voile et autour de la bôme une garcette qui empêchera la ralingue du point d'amure de travailler exagérément. (voir photo ci-dessus).

— Prise de ris sous voile.

Ordre des opérations :

- 1°) Choquer le palan d'éтарquage.
- 2°) Décrocher le mousqueton suédois du point d'écoute et le refermer sur le point de ris.
- 3°) Choquer la drisse de grand'voile et accrocher le point d'amure du ris à l'un des crochets situés sur le vit de mulet.
- 4°) Rééтарquer la grand'voile en ayant soin de choquer le hale bas et le palan d'éтарquage du guindant.
- 5°) Reprendre le palan d'éтарquage du point d'écoute en choquant le palan d'écoute de grand'voile.
- 6°) Assurer le point d'écoute avec les bosses de ris renvoyées aux taquets. On peut alors border la grand'voile et serrer les garcettes.

- Manoeuvre de la bôme à rouleau.  
Ne pas oublier de libérer la fixation du hale bas sur la bôme.

#### Rapport voile - vent :

Dans des conditions normales d'utilisation au près, on tiendra le génois et la grand'voile haute jusqu'à force 3 incluse. Au delà, les voilures suivantes nous paraissent donner de bons résultats.

- |                  |                               |
|------------------|-------------------------------|
| — A force 4      | Foc N° 1 et grand'voile haute |
| — A force 5      | Foc N° 2 et 1 ris             |
| — A force 6      | Foc N° 2 et 1 ris             |
| — A force 7 et 8 | Foc N° 2 et 2 ris             |

En course sûr de petits parcours, on peut être amené sans ennui à porter plus de voile. Il reste que l'on n'a pas intérêt à survoiler le bateau au près.

#### MOTEUR

Quelque soit la puissance, il est préférable de choisir un arbre long. Noter que dans ce cas, certains modèles ne pourront pas être rangés dans le coqueron arrière.

#### Chaise moteur .

Le relevage de la chaise en position haute doit être fait avec précaution pour ne pas endommager les butées supérieures des rails.

#### Indication pour le montage d'un sondeur et speedomètre .

La coque sera percée aux endroits indiqués sur le plan fig. 9.

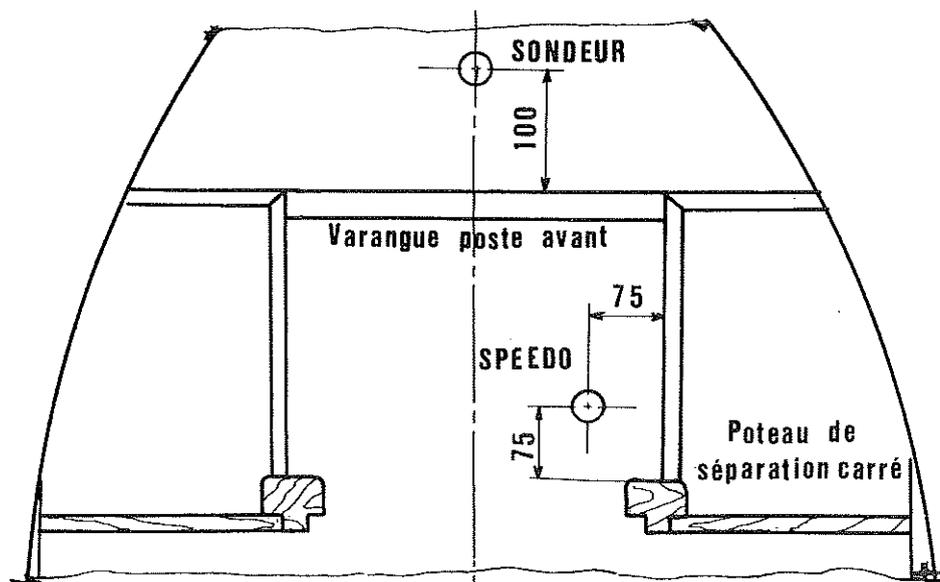


Fig. 10

## SERVICE APRÈS VENTE

Malgré ces conseils, un ennui peut toujours survenir.

Notre service après-vente est à votre disposition pour régler tout problème concernant votre bateau.

Sur simple appel téléphonique — LA ROCHELLE 53-16-46 nous pourrons vous expédier tout accessoire en remplacement ou en complément.

Pour toute commande, nous préciser le N° de série du bateau.

S'il s'agit de gel coat, donner la teinte exacte.

S'il s'agit de pièces détachées, nous donner des indications détaillées ainsi que la marque de la pièce si possible.

---

## SOMMAIRE

---

### MISE A L'EAU

---

	Pages
Manutention	2
Gréement - mâtage	2 - 3
Réglage du mât	3

### DIVERS ASPECTS PRATIQUES

---

Echouage béquillage	4
Aménagements intérieurs :	
- table à cartes	4
- cuisine	5
- bouteilles	5
- penderie - bac à vêtements	5
- table à diner	5
- aération	5
- réserve à eau	5
- toilettes - W.C.	5
- hivernage	6
- puits à chaînes	6
- électricité	6
- mise à la masse	6

### RENSEIGNEMENTS TECHNIQUES

---

Principes généraux de construction	6
Entretien	7
Schéma électricité	9
Transport	9

### VOILES

---

Foc	10
Spinnaker	10
Grand-Voile	10

### RAPPORT VOILURE - VENT

---

### CHAISE MOTEUR

---

Sondeur et speedomètre	11
------------------------	----

### APRÈS-VENTE

---