



Poggo

Manuel du propriétaire



Chantier naval STRUCTURES
ZA de Kerbénoën
29120 Combrit – Sainte-Marine
Tel : 02 98 51 94 73
Fax : 02 98 56 47 74

SOMMAIRE

Introduction	3
Description générale	4
Homologations et certifications	5
Sécurité.....	5
Description des équipements.....	6
- <i>Plan de pont.....</i>	<i>6</i>
- <i>Aménagement intérieur.....</i>	<i>7</i>
- <i>Plan de gréement.....</i>	<i>8</i>
- <i>Circuit électrique</i>	<i>9</i>
Equipements installés.....	10
Informations concernant les équipements	10
- <i>Réglage et initialisation</i>	
- <i>Circuit électrique</i>	
Entretien et manutention	10
- Soins généraux	
- Nettoyage	
- Grutage	
- Utilisation de ber	
- Réparation ou modification	
- Entretien de la coque	
- Inspection du gréement	
- Inspection des diabolos	
Guide de navigation	11
- Ecoutes de foc	
- Bas étai	
- Pataras	

Notice de montage	14
- <i>Photos de l'accastillage.....</i>	15
- <i>Implantation de l'accastillage.....</i>	23
- <i>Chaise et moteur.....</i>	26
- <i>Mât et bôme.....</i>	26
- <i>Ferronnerie inox spécifique</i>	26
- <i>Pose des safrans</i>	27
- <i>Accastillage.....</i>	28
- <i>Gréement courant horizontal.....</i>	29
- <i>Calage du mât.....</i>	30
- <i>Tirants de drisses.....</i>	31
- <i>Support panneau solaire</i>	32
- <i>Diabolos sur safrans</i>	32
- <i>Panneau de descente</i>	33
Annexes	34
- Répartition des volumes de mousse de flottabilité	35
- Courbes de stabilité	36
- Détermination de la ligne de flottaison	38
- Fixation cadènes de pataras	39
- Fixation cadènes de haubans.....	40
- Fixation pont/coque et taquet d'amarrage.....	41
- Fixation ferrure d'étai.....	42
- Cotes voileure POGO.....	43
- Montage Bout-Dehors	
INDEX.....	47

Introduction

Ce manuel a été établi pour vous aider à utiliser votre navire avec plaisir et en toute sécurité. Il contient les détails du navire, l'équipement fourni ou monté, ses installations et les informations relatifs à l'utilisation et à la maintenance. Lisez-le attentivement et familiarisez-vous avec le navire avant de l'utiliser.

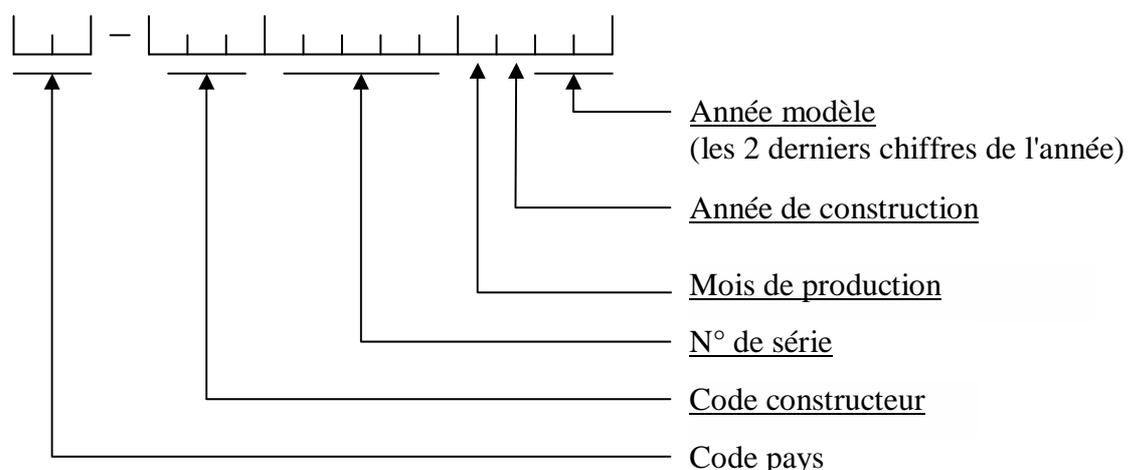
Si c'est votre premier navire ou si vous changez pour un type de navire avec lequel vous n'êtes pas familiarisé, pour votre confort et votre sécurité, assurez-vous d'obtenir une expérience de prise en main et d'utilisation avant d'assumer le commandement du navire. Votre vendeur, votre fédération nationale ou votre club nautique sera très heureux de vous conseiller les écoles de mer locales ou les instructeurs compétents.

GARDER CE MANUEL EN LIEU SUR ET TRANSMETTEZ-LE AU NOUVEAU PROPRIETAIRE SI VOUS VENDEZ LE NAVIRE.

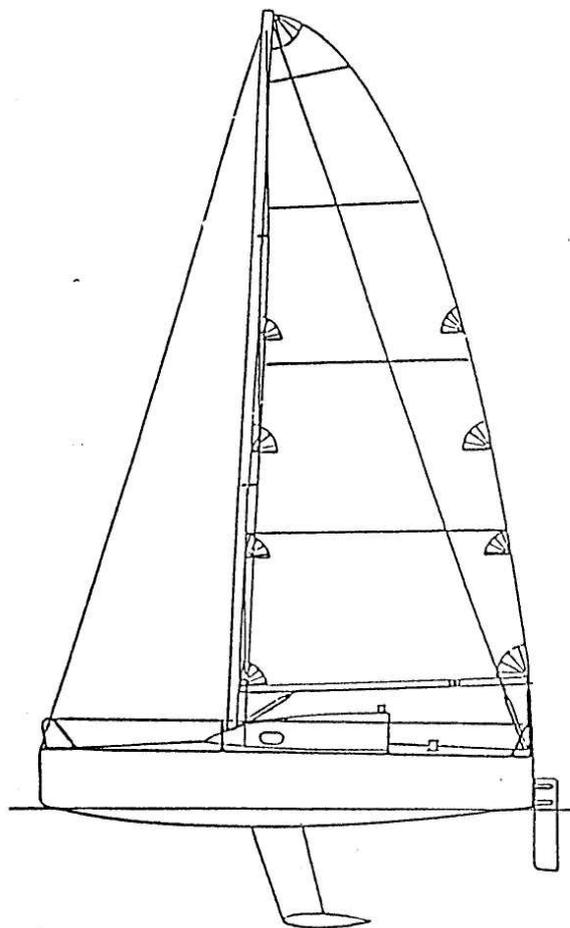
Numéro d'identification de la coque (N° HIN)

Celui-ci est en empreinte négative sur le tableau arrière de votre bateau.

Interprétation du numéro :



Description générale

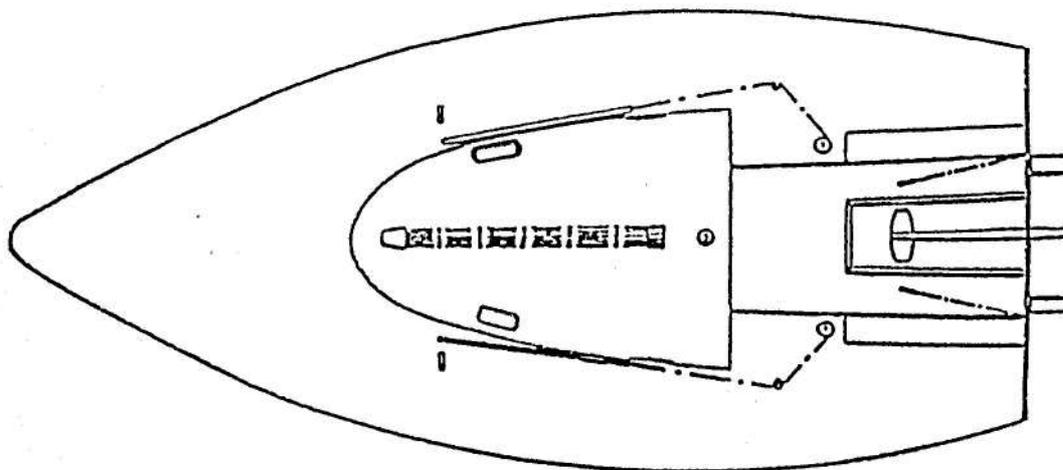


Caractéristiques principales

Longueur :	6.50 m
Largeur :	2.97 m
Tirant d'eau :	1.58 m
Tirant d'air :	11.00 m
Poids lège :	890 kg
Type de moteur :	Hors bord
Puissance moteur maxi :	5kW (6.7cv)
Energie électrique :	batteries 12 V
Charge maximales :	
Catégorie B (Au large) :	3 personnes (400 kg)
Catégorie C (Près de la côte) :	5 personnes (475 kg)

VOILES

Grand voile :	24 m ²
Génois :	18 m ²
Solent :	12 m ²
Tourmentin	4 m ²
Petit spi :	48 m ²
Grand spi :	72 m ²



Homologations et certifications

Votre bateau a été construit en France et a été certifié conformément aux parties applicables de la directive pour les navires de plaisance 94/25/CE du parlement européen.

De plus, à la suite d'un test réalisé dans le port de Sainte-Marine le 29/06/95, le POGO a été déclaré insubmersible par les autorités françaises.

Après une étude réalisée par le *BUREAU VERITAS*, votre bateau a été homologué afin de naviguer en catégorie B avec 3 personnes à son bord ou en catégorie C avec 5 personnes à son bord.

Description des catégories :

B (au large) : (2^{ème} catégorie)

Navire conçu pour des voyages au large des côtes , au cours desquels les vents peuvent aller jusqu'à la force 8 comprise et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative de 4 m au plus.

C (à proximité des côtes) : (4^{ème} catégorie)

Navire conçu pour des voyages à proximité des côtes et dans de grandes baies, de grands estuaires, lacs et rivières, au cours desquels les vents peuvent aller jusqu'à la force 6 comprise et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative de 2 m au plus.

Sécurité

DANGER

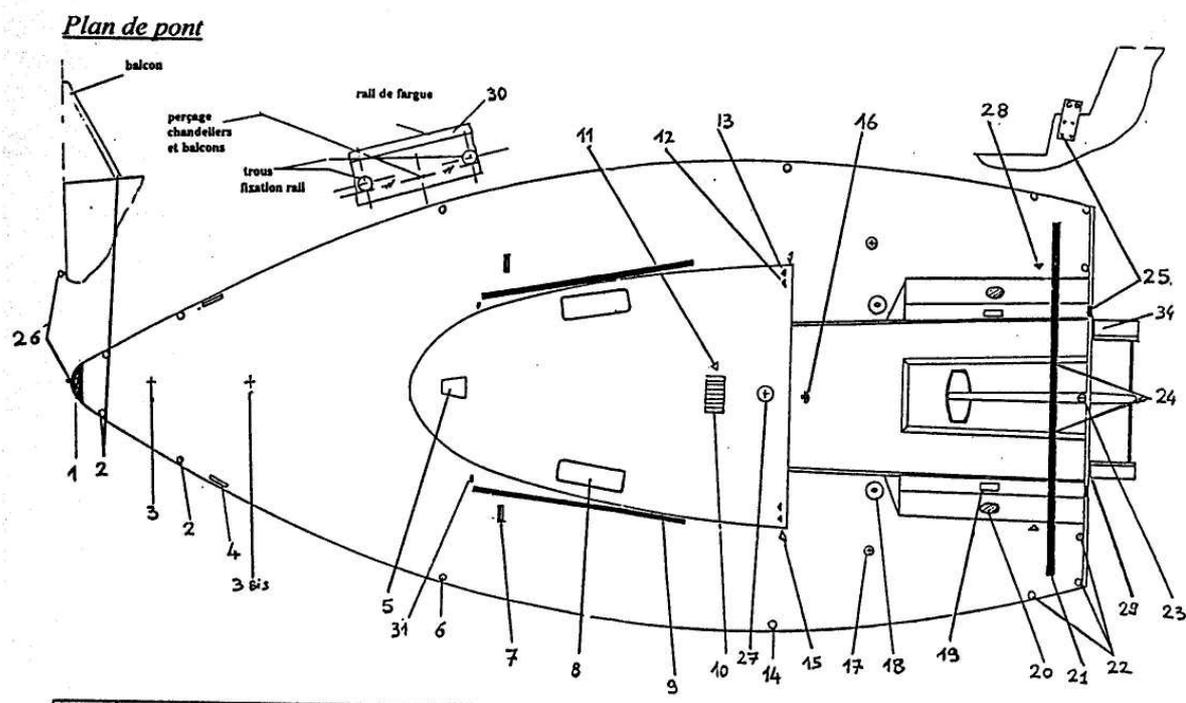
.Pour une plus grande sécurité, le port du harnais est vivement recommandé. A cet effet une cadène repliable est à votre disposition au fond du cockpit. Nous vous rappelons que la pose de lignes de vie (sangles résistance 1100 daN) est obligatoire à partir de la 4^{ème} catégorie.

N'oubliez pas que le port d'un gilet de sauvetage peut vous sauver la vie.

.Vérifier annuellement l'état des lignes de vie et tous les composants des filières :
garcettes, transfilages, sertissage et câbles inox

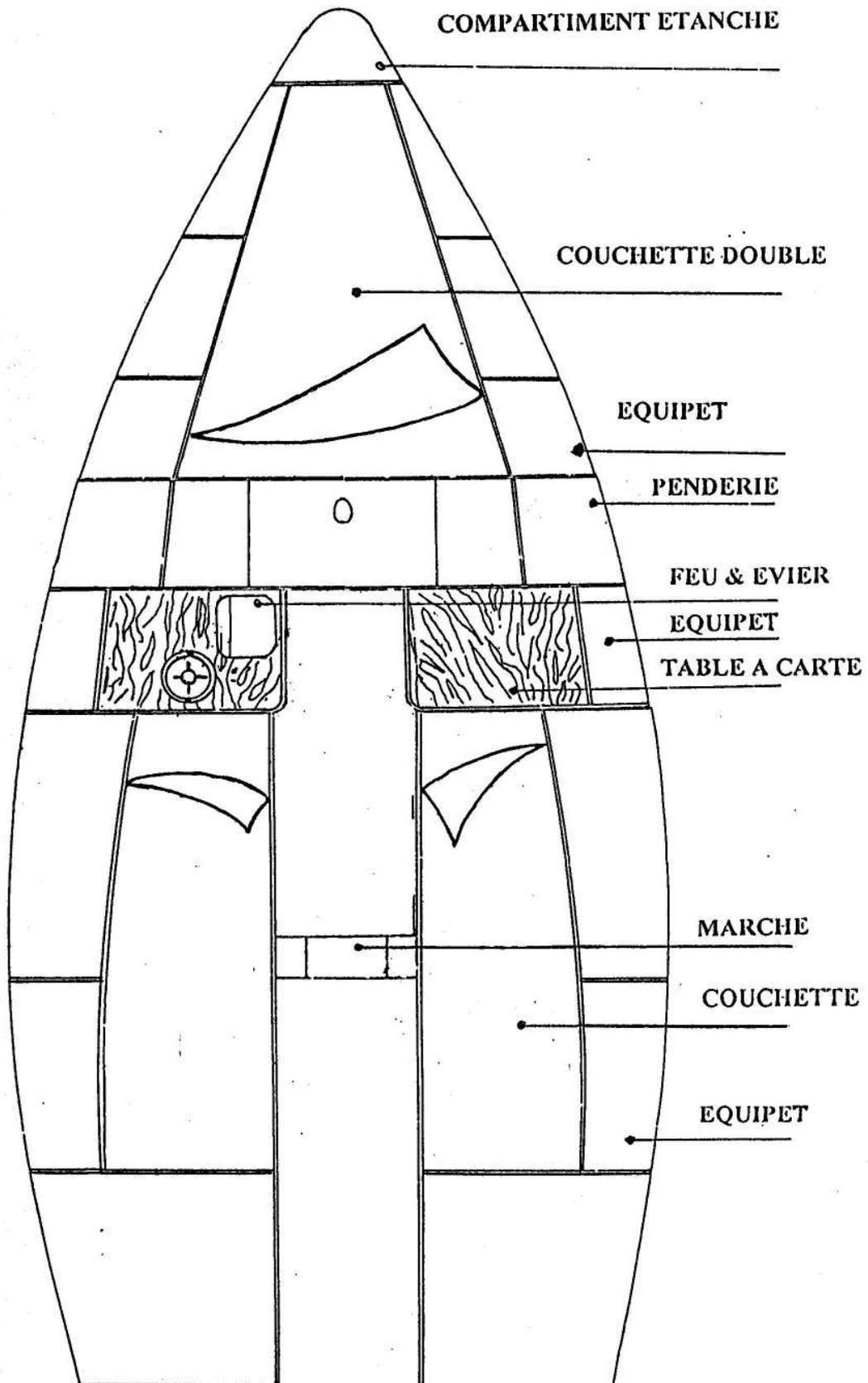
Description des équipements

Plan de pont

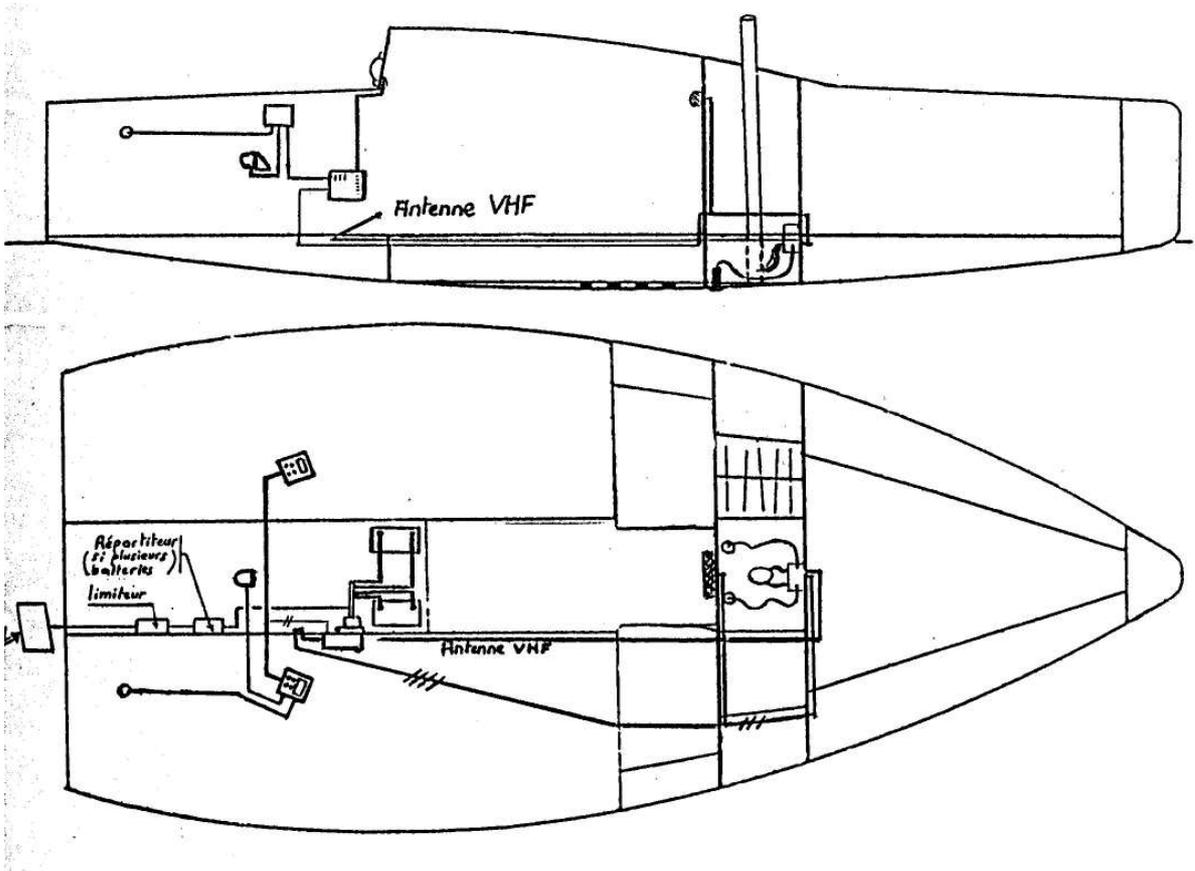
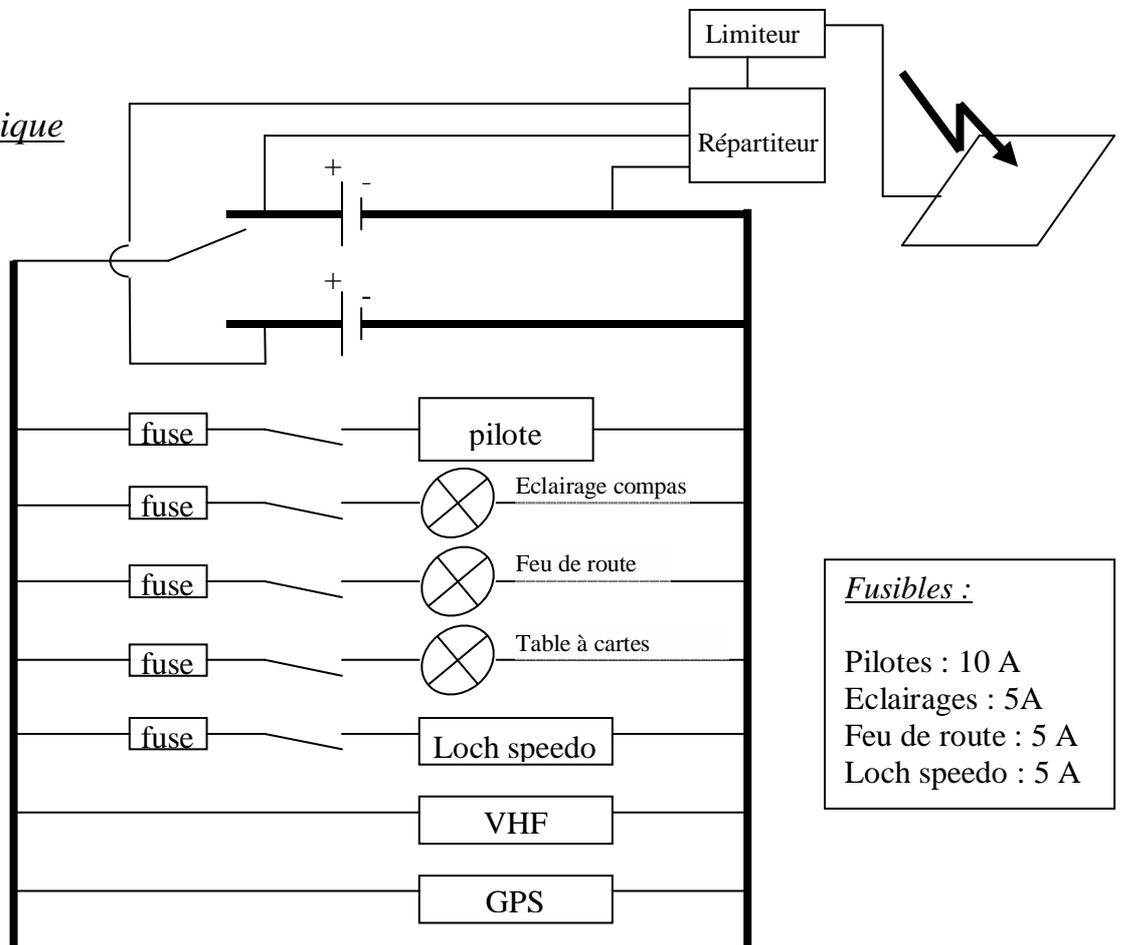


	NB	DESIGNATION		NB	DESIGNATION		NB	DESIGNATION
1	1	Ferrure étrave	13	2	Coinceur de rail de foc à mâchoires	25	2	Cadène pataras
2	1	Balcon avant	14	2	Chandelier	26	1	Piton à œil
3	1	Cadène repliable de hale-bas	15	2	Coinceur de barber de spi sur cale	27	1	Winch de roof
3.bis	1	de bas étai	16	1	Cadène repliable de harnais	28	2	Coinceur de GV à mâchoires
4	2	Taquet amarrage	17	2	Poulie de renvoi	29	4	Cadènes de safran
5	1	Etambrai	18	2	Winch d'écoute	30	2	Rails de fargue
6	2	Chandelier	19	2	Taquet à came de pataras	31	2	Filoirs bagués
7	2	Cadène de hauban	20	2	Aérateur	32	1	Fixation porte
8	2	Hublot	21	1	Rail GV	33	4	Fixation porte Cf détail p32
9	2	Rail écoute de foc	22	2	Balcon arrière	34	2	Ferrure safran
10	7	Taquet à came Pour retour pied de mât	23	1	Axe de barre	35	2	Coinceurs hale bas de bôme
11	1	Coinceur de hale bas à mâchoires + cale						
12	2	Coinceur de hale-bas de tangon à mâchoires						

Aménagements intérieurs



Circuit électrique



Équipement installé

Pour l'utilisation des équipements installés à bord (VHF, pilote, centrale,...) veuillez vous référer aux manuels spécifiques joints avec le bateau.

En cas de problème avec l'un de ces équipements contactez un revendeur de la marque concernée.

Informations concernant les équipements

- *Réglage et initialisation des équipements :*

Certains équipements tels que le pilote automatique ou le loch nécessitent une initialisation avant emploi . Il est donc important de se référer au manuel de ces appareils afin de les configurer de façon optimum.

- *Circuit électrique*

Il est conseillé de couper complètement le circuit électrique à l'aide de l'interrupteur général placé en dessous de la descente de cockpit après chaque navigation.

Munissez-vous également d'un jeu de fusibles de rechange.

Entretien et manutention

- *Soins généraux*

ATTENTION

Il est important pour votre confort mais également pour la santé de votre bateau et de ses équipements de bien assécher l'intérieur de votre bateau. Avant hivernage, rincer l'intérieur à l'eau douce, si cela est nécessaire pour enlever le sel déposé. En hivernage, il est bon de placer un « absorbeur d'humidité » à bord.

- *Nettoyage*

Pour le nettoyage intérieur vous pouvez utiliser un produit d'entretien domestique. Pour le pont il est conseillé d'utiliser des nettoyant spécial pont ou un produit de type nettoyant pour carrosseries automobiles.

- *Grutage*

Le levage s'effectue à l'aide de sangles. La sangle avant doit être passée à l'avant du chandelier avant et la sangle arrière passe à l'arrière du chandelier arrière. Celle-ci doivent également être passées sous les filières.

- *Utilisation de ber*

Lors de l'utilisation d'un ber, le bateau doit impérativement reposer sur sa quille en le calant sur l'avant et l'arrière du bulbe afin d'éviter la rotation du bateau. Seule l'utilisation de bers découpés à la forme de la carène permet de s'affranchir de cette consigne.

- *Réparations ou modifications*

En cas de réparations ou de modification à effectuer demander conseil à un professionnel ou adressez-vous directement au chantier *STRUCTURES*.

- *Entretien de la coque*

ATTENTION

Il est recommandé de nettoyer la carène et de repasser une couche d'antifouling une fois par an environ selon l'état de celui-ci.

Si vous poncez la carène il est important de ne pas endommager la sous couche qui peut être de deux natures suivant le N° de série. Jusqu'au Pogo N° 71 inclus cette couche est une couche époxy grise pour la prévention anti osmose. A partir du N°72 cette prévention est réalisée par la première couches de stratification en résine vinylester la sous couche est alors un agent d'accroche de l'antifouling, cette couche entre le gelcoat et l'antifouling et teintée en vert par le chantier.

Pour éviter que le gel-coat ne ternisse, nous vous conseillons d'y passer du polish régulièrement.

- *Inspection du gréement*

AVERTISSEMENT

Afin d'éviter les démâtages dus à la rupture en fatigue de certain éléments du gréement dormant, il est nécessaire d'effectuer, le plus souvent possible, des inspections du gréement, en particulier au niveau du capelage d'étai, des ridoirs, axes, goupilles et des embouts de câbles en "T". La détection d'amorces de fissures sur des pièces comme les embouts de câbles peut être effectuée par la technique de ressuage (bombe aérosol utilisée par des entreprises de mécanique ou de soudure).

Une attention toute particulière est à apporter au ancrages de câbles sur le mât et en particulier les bas haubans, vérifiez donc régulièrement l'état des inserts inox et n'hésitez pas à les remplacer.

Surveillez également l'état des sorties de drisses.

Il est également nécessaire de bloquer en rotation les ridoirs afin de les empêcher de se dérider. Ceci peut être réalisé en passant un bout (cordage) plusieurs fois à travers les cages des ridoirs.

Pour les gréements non interrompus, surveiller également l'usure entre les galhaubans et des inters au niveau des embouts des premières barres de flèche. Pour éviter cette usure il est possible d'enfiler sur l'un des câbles un tube en cuivre de plomberie (Ø ext 6 mm, ep 1mm). L'usure se fera alors uniquement sur le cuivre.

- *Inspection des diabolos*

Il est conseillé de vérifier l'état des diabolos au moins une fois par an. En effet ceux-ci peuvent se fissurer au niveau de la section la plus faible.

- *Inox:*

Tous les inox sont de qualité 316 L et la visserie de qualité A4, mais les inox qui ont été au contact de métaux ferreux ternissent ou rouillent rapidement (forêts, clés ou tournevis non chromés). Il s'agit d'une pollution de surface qui s'enlève à l'aide d'une pâte passivante type Wichinox de chez WICHARD.

Guide de navigation

- *Ecoutes de foc*

Pour le génois, les écoutes se passent à l'extérieur des haubans tandis que pour le solent elles passent entre les bas haubans et le mât.

- *Réglage du mât :*

Le réglage du mât dépend de vos réglages personnels et de la coupe de vos voiles, cependant voici le principe de réglage standard effectué au chantier :

Le mât étant calé comme indiqué page 30, accrochez l'étai en laissant deux trous libres en haut de la latte à trous. Puis prenez la tension des haubans de façon égale (bien les raidir), le mât se cintre vers l'arrière. Faire disparaître alors le cintre en raidissant les inters et les bas haubans

Eviter de cintrer le mât au repos ; ceci impose des inters. et des bas haubans raides, ce qui diminue la tendance du mât à « pomper » dans la mer formée.

Vérifier alors ensuite en navigation (petit temps ou medium) que les haubans sous le vent ne se mollissent pas trop.

- *Bas étai*

AVERTISSEMENT

Il est nécessaire d'utiliser le bas étai à partir de deux ris dans la grand voile afin d'éviter le phénomène de pompage du mât. Le bas étai s'étarque grâce au palan de hale-bas de tangon celui-ci étant frappé sur la cadène repliable la plus reculée (N° 3bis sur la nomenclature) afin que le foc puisse passer dans les virements.

- *Pataras*

AVERTISSEMENT

Une attention toute particulière est à prêter aux pataras puisque si au près il ne sert qu'à tendre l'étai et à cintrer le mât, au portant c'est un élément essentiel de la tenue du mât. Il faut donc toujours reprendre le pataras sous le vent avant de choquer celui au vent.

Notice de montage

(Option kit)

Vous trouverez dans les pages suivantes les informations nécessaires au montage de l'accastillage ou des différents équipements de votre bateau.

Notice nécessaire pour l'option KIT

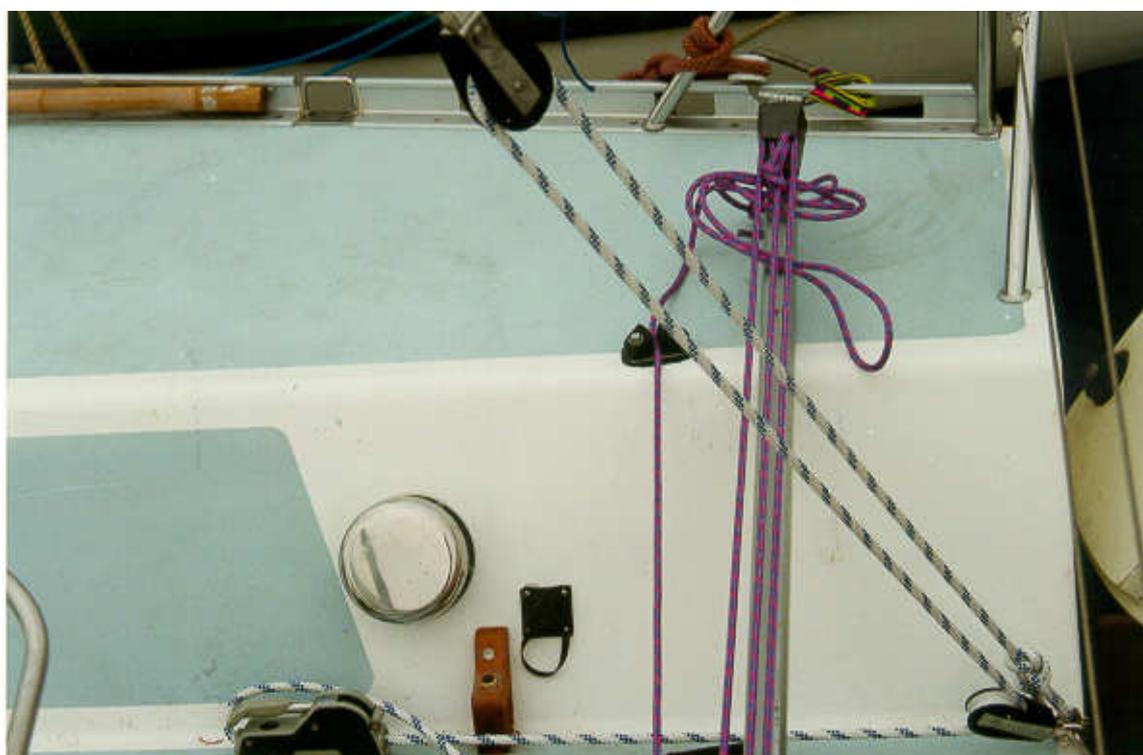
PHOTOS DE L'ACCASTILLAGE.

- 20. Tableau électrique.
- 21. Barber de spi.
- 18. Mât
- 19. Hale-bas de tangon (32 105 + 32 105).
- 17. Rail de grand-voile.
- 16. Cadènes de hauban et rail de foc.
- 15. Ecoute de grand-voile.
- 14. Taquets coinçeurs à mâchoires pour balancine de tangon, chariot de génois et barbers.
- 13. Bouée fer à cheval et support de panneau solaire.
- 12. Taquet à came et winch, ne pas oublier d'orienter la cuillère du self-tailing vers le cockpit. Il faut faire attention que le bout ne rague pas sur l'angle du pont entre le bloqueur de pataras et le winch, surtout sur le winch babord.
- 11. Taquets.
- 10. Coinçeur à mâchoires de hale-bas de spi.
- 9. Hale-bas de bôme.
- 8. Mât.
- 7. Mât.
- 6. Pied de mât.
- 5. Safrans.
- 4. Safrans.
- 3. Pataras.
- 2. Pataras.
- 1. Pataras.

IMPLANTATION ACCASTILLAGE POGO

La numérotation se réfère au plan de pont présenté page 5

	NB	DESIGNATION	IMPLANTATION	OBSERVATION	VISSERIE
1	1	Ferrure étrave	Etrave	Contre plaque métal, env 5cm*2cm ébavuré sous les 2 vis 6*40. Cf annexe p 41	6 × 5 / 30 TF 2 × 6 / 40 TH contreplaque inox sous cadène étai
2	1	Balcon avant	Barre horizontale à la verticale de l'étrave	Vis à couper à 28 mm	Rondelles φ 8 + 4 écrous de φ 8
3	1	Cadène repliable de hale-bas	Au dessus de la cloison d'abordage	Vis à cheval sur la cloison	2 × 6 / 40 TF
3 b	1	de bas étai	Sur cloison suivante		2x6x40 TF
4	2	Taquet amarrage	A 1350 mm de l'étrave	Au ras du rail de fargue, contre plaque fibre. Cf annexe p 40	4 × 6 / 80 TF
5	1	Etambrai	Axe c ³ al à 2400 mm de l'étrave	Contre plaque stratifiée	8 × 6 TH 2 boulons à œil
6	2	Chandelier 1	A 2670 mm de l'étrave (en ligne droite) Les 2 avant avec anneau	Vis à couper à 28 mm	2 rondelles + écrc ₂ 3



7	2	Cadène de hauban	800 mm de part et d'autre de l'axe longitudinal, (en ligne droite)	Mesure faite à l'intérieur du bateau, contre plaque inox + contre plaque fibre.	22 × 6 / 30 TH contre plaque fibre collée avec résine chargée au montage
---	---	------------------	--	---	---

	NB	DESIGNATION	IMPLANTATION	OBSERVATION	VISSERIE
				Cf annexe p39	sans rondelles <i>Cf : remarque en fin de tableau.</i>
8	2	Hublot	Suivant marque dans moule	Faire la découpe en suivant l'extérieur du trait	
9	2	Rail écoute de foc	Avant à 100 mm, en avant de la cadène de hauban	Axe longitudinal du rail à 120mm de l'intérieur de la cadène et à 50 mm mini du roof	30 × 5 / 50 TF
10	7	Bloqueur à came	Aligné sur les trois repères présents sur le roof	Face AR des bloqueurs aligné sur les 3 repères.	16 × 6 / 30 TF Rondelles larges
11	1	Coinceur à mâchoires + cale	A droite des taquets	Balancine tangon (rondelles suffisent)	2 × 5 / 50 TR
12	2	Coinceur à mâchoires	Centré sur le repère haut, le plus possible en arrière du roof	Coinceur de hale bas de tangon (rondelles suffisent)	4 × 5 / 40 TR

	NB	DESIGNATION	IMPLANTATION	OBSERVATION	VISSERIE
13	2	Coinceur à mâchoires	Positionné sous le coinceur de hâte bas de tangon (ref 12)	Coinceur de commande de rail de génois (rondelles suffisent)	4 × 4 / 30 TR
14	2	Chandelier	A 4640 mm de l'étrave (en ligne droite)	Vis de fixation à couper à 28 mm de longueur	Diamètre 8 : 18 écrous et rondelles
15	2	Coinceur de barber de spi sur cale	A 20 mm du flanc de roof et dans l'alignement de la face arrière du roof. Attention à l'oméga intérieur.	Perpendiculaire au bout de barber (poulie sur rail de farge dans le travers du milieu hublot)	4 TR x 5/60
16	1	Cadène repliable de harnais	A 120 mm de l'arrière du roof sur l'axe longitudinal	Contre plaque monolithique de diamètre 100 mm	3 × 6 / 30 TF
17	2	Poulie plat pont d'écoute de génois	Centré dans l'empreinte de l'antidérapant	ATTENTION à l'orientation de la came (tribord/ babord) la poulie est orientée selon la bissectrice de l'angle formé par l'écoute.	2 × 8 / 50 TF
18	2	Winch d'écoute	Centré dans l'empreinte de l'antidérapant	Contre plaque fibre. Attention au raguage du bout du pataras dans l'angle du pont entre le bloqueur et le winch.	10 × 6 / 40 TF
19	2	Bloqueur à came de pataras	Au milieu du décrochement et à 600 mm (face arrière) du tableau	Taquets coinceurs de pataras. Contre plaque fibre	4 × 6 / 40 TF
20	2	Aérateur	Au dessus des taquets de pataras	Au milieu de la face pentée du cockpit	10 × 4 / 25 TR
21	1	Rail GV	La face arrière du rail à 230mm du tableau arrière.	Contre plaque fibre sous les vis de fixation.	2 × 6 / 50 TF 2 œils 2 × 6 / 80 TF 2 × tiges filetées diamètre de 6 de longueur 95
22	2	Balcon arrière	Extérieur du pied à 15 mm du tableau	Vis de fixation coupée à 28 mm	
23	1	Axe de barre	Sur l'axe longitudinal et à 15 mm du tableau	Contre plaque fibre	4 × 6 / 40 TF

	NB	DESIGNATION	IMPLANTATION	OBSERVATION	VISSERIE
24	4	Ecrous à oeil	A la limite du cale pied et à la verticale de l'axe de rail d'écoute de GV	Piton de fixation de tirant de rail de GV. Contre plaque fibre	4 × 6 / 40 TH
25	2	Cadène pataras	Au milieu du décrochements et alignés	Contre plaque fibre. Cf annexe p38	8 × 6 / 30 TF
26	1	Piton à œil	A 40 mm au dessus du brion	Fixation sous barbe de tangon. Coupé à la longueur noyé dans la résine chargée	Ecrou ϕ 8 rondelle large en + pliée
27	1	Winch de roof	Extérieur à 30 mm de l'arrière du roof	Sur l'axe longitudinal, les rondelles suffisent	5 × 6 / 25 TF
28	2	Coinceur mâchoires	Extérieur à 50 à 100 mm du rail d'écoute et à 20 mm du flanc du cockpit	Coinceur de commande de rail d'écoute de GV, les rondelles suffisent	4 × 5 / 50 TR pas de pontets dessus
29		Cadènes de safran		Contre plaque fibre	16 × 8 / 50 TH
30		Rails de fargue			124 × 6 / 30 TF ou 6 X 25
31	2	Filoirs PLASTIMO			4 x 4 x 40 TF
32	1	Fixation porte	Sur plexi	12 VMFFF 5x20 + écrou Nylstop	
33	4	Fixation porte	Sur face AR roof	8 VMFFF 5x45 + rond + écrou nylon sur renfort CP sur stratification; 4 VMFFF 5x30 + rond + écrou Nylstop	
34	2	Ferrure safran	Sur le safran	12 BTR 5x60 114 VMTR 5x40 sur l'arrière	
35	2	Coinceurs à machoires	Le + en AR possible sur le roof à 43 cm de l'axe orienté vers le mât		4 x 5/40 TR

Remarque : TR = tête ronde
TF = tête fraisée

N.B. : les contre plaque fibres peuvent être découpées dans les chutes résultant de la pose des hublots de la descente et de la trappe arrière. Elles doivent être un peu plus grande que la pièce métallique ;

Plus 4 vis VBA 6x40 pour fixation pied de mât (+mastic polyuréthane).

Remarque : Bien remplir de mastic-colle polyuréthane les caches cadène d'étanchéité (en fibres) de cadènes de haubans avant de les mettre en place

REMARQUES :

- Ne pas poser en premier le rail d'écoute de grand-voile afin d'éviter des problèmes d'accès au cockpit pendant les travaux.
- Coller la contre plaque des cadènes de hauban à la résine et en remplir l'espace entre les filets des vis et le contre-plaqué .
- Laisser un jour de 2 mm entre la plaque et le pont pour la pose des cadènes de hauban et poser la plaque d'étanchéité polyester (Bien remplir de mastic-colle polyuréthane)
- Les passes coque de loch et de sondeur doivent être le plus près possible de la cloison de cadènes

Chaise et moteur :

Celle-ci est axée, ainsi que sa contre plaque en contre plaqué de 15 mm, à 50 cm du coin extérieur du tableau arrière. La hauteur de celle-ci dépend du type de chaise et de moteur employés. Pour la chaise standard, le haut de la plaque de fixation moteur en position haute doit être à la même hauteur que le pont. En ce qui concerne le moteur , un arbre long de 4 ou 5 cv est conseillé.

La contre plaque doit faire environ 25 cm de large et doit aller du pont à la coque en épousant leur forme. Celle-ci est alors collée à la résine époxy chargée.

Mât et bôme :

Lors du montage des barres de flèches, celle-ci doivent être enduites de graisse afin d'éviter l'électrolyse avec la ferrure inox. De plus tous les rivets doivent être enduit de mastic polyuréthane avant d'être montés.

Pour l'attache du lazy-jack sur la bôme, il est pratique de le réaliser à l'aide de boucle en sangle riveté sur le mât.

Pour le montage de l'étau il est fortement conseillé de remplacer la chape qui sert à l'ancrage sur le mât par une manille de diamètre 6mm avec un serrage six pans creux, ceci afin de limiter l'usure des drisses d'avant.

LEST :

Fonte 450 kg minimum fixé par 12 vis métaux tête fraisée inox 12 x 50.

Couple de serrage : 5,7 mètres/kilo. Ne pas hésiter à changer les boulons après déquillage ou talonnage.

FERRONNERIE INOX SPECIFIQUE

- . 1 ferrure d'étrave
- . 1 balcon avant
- . 2 chandeliers à anneau (à l'avant)
- . 2 chandeliers simples
- . 2 balcons arrière
- . 1 ferrure d'étambrai
- . 2 cadènes de haubans
- . 2 cadènes de pataras
- . 4 charnières de safran
- . 4 ferrures de safran
- . 4 axes de safran avec goupilles ϕ 2.5
- . 1 axe de barre avec bagues et goupilles ϕ 3.5
- . 1 barre (3 pièces) + 3 diabolos (1 rigide et 2 flexibles)
- . 2 chaumards

POSE DES SAFRANS

- Le décrochement des safrans est d'environ 2 à 3 mm de la coque.
- L'espacement horizontal est de 1 m au niveau de la sortie de coque avec une angulation de 10 degrés.
- L'espacement entre le bas de la basse ferrure et la sortie de coque est de 25 mm et celui entre le bas de la haute ferrure et la sortie de coque est de 385 mm.
- Il faut se munir d'une tige droite de 500 mm et de diamètre 10 mm afin de maintenir l'alignement des axes de ferrure.
- Ensuite il faut positionner les ferrures à leur emplacement sur un lit de résine époxy.
- Boulonner les ferrures au contact du tableau arrière. Ne pas oublier que la tige de maintien de diamètre 10 mm doit rester libre.
- Nettoyer la résine qui a débordé et laisser sécher.
- Démonter les boulons et les remonter au mastic-colle P.U (intérieur et extérieur)
- Mettre en place avec leurs axes les ferrures de safran.
- Mettre le safran en position.
- Pour finir il faut monter la barre de transmission comme sur la photo et le schéma ci-joint.

ACCASTILLAGE :

ANTAL :

Références

- 2 Bloqueurs VGRIP 10 simple pour les pataras.
- 1 Winch, 1 vitesse, n° 8, alu sur roof.
- 2 Winches ST, 1 vitesse, n° 16, alu pour les écoutes.
- 7 bloqueurs CAM 611 sur le roof
- 1 Manivelle de winch 200mm

AMIOT :

2 Rails (Foc) longueur 1.5 m	63 150
1 rail B n° 2, Auto-porté, longueur 2,25 mètres (G.V)	
2 chariots (Foc)	63 005
1 chariot (G.V)	66 003
2 embouts (Foc)	63 010
2 embouts (Foc)	63 012
2 embouts (G.V)	66 010

WICHARD :

1 palan d'écoute grand voile : poulies :	33 305	
.....	33 206	
.....	33 108	
1 palan hale-bas de bôme : poulies :	2 x 32 105	
.....	1 x 33105	
.....	2 x 33 405	
.....	2 x 32 113	
2 poulies pataras (haut).....	34 113	
2 poulies pataras (bas).....	33 117	
2 poulies bras de spi (+ sangles ou bout).....	34 113	
3 poulies pour pied de mât (GV, foc, spi) sur manilles torses.....	34113	
4 poulies anneau à chape pour le pied de mât sur l'arrière	33117	
(3 ris + bordure+ balancine)		
5 manilles torses dia 6 (poulie drisse + Pataras bas)	1223	
1 poulie anneau à chape ringot (pied de mât + hale bas).....	33 106	
1 girouette	7 201	
4 manilles lyres de 6 (2 hautes bastaques + 2 poulies bras de spi)		1 243
6 écrous à œil dia 6 (2 étambrai, 4 rail de GV).....	6 333	
1 lot de 10 manilles droites de diamètre 5	1 202	
1 boulons à œil, (sous-barbe).....	6 492	
2 boulons à œil, (fermeture portes)	6 490	
1 cadènes repliable (harnais + hale-bas de tangon-lignes de vie))	6 504	
2 cadène repliable simple (bas étai ou hale-bas de tangon)	6 584	
1 poulie hale-bas de tangon (haut)+ filoir plastimo	32 105	
2 poulies hale-bas de tangon (bas)	32 105	
4 poulies barber de spi (2 haut + 2 bas + sangle sur rail de fargue)		32 117
11 taquets coinçeur à mâchoires.....	30 012	
9 pontets pour taquet coinçeur.....	30 038	

SPINLOCK

2 poulies plat pont avec bloqueur JK50

GOIOT

2 rails de fargue longueurs 6 m + 2 x 0.6 m

1 aérateur avant (option)

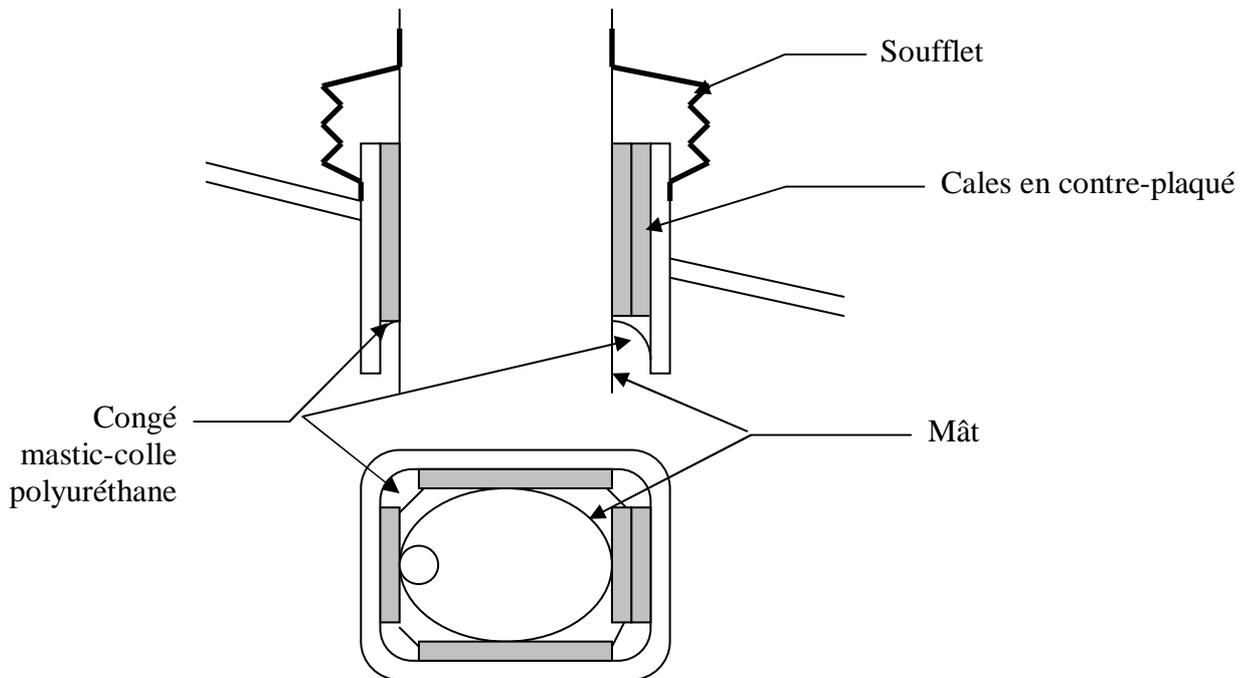
2 hublots 2611PR161

P.S : liste non contractuelle (évolutive).

GREEMENT COURANT HORIZONTAL POGO

- Ecoutes de grand-voile : 21 m, diamètre 8 (écoute)
- Hale-bas de bôme : 12 m, diamètre 6 (préétiré polyester)
- Ecoutes de génois : 2 × 10 m, diamètre 8 (préétiré drisse polyester)
- Hale-bas tangon : 16 m, diamètre 6 (préétiré polyester)
- Barbers de spi : 2 × 4 m, diamètre 6 (préétiré polyester)
- Rails grand-voile : 2 × 8.5 m, diamètre 6 (préétiré polyester)
- Rails foc : 2 × 4.5 m, diamètre 6 (préétiré polyester)
- Pataras : 2 × 8 m, diamètre 8 (préétiré polyester)
- Ecoutes de spi : 2 × 20 m, diamètre 8 (préétiré polyester)
- Tirants de drisses intérieur : 2 × 1 m , diamètre 4 (Kevlar ou Spectra) + Tirants de rail de GV 2X1 Midem 4 ml
- Pattes d'oie de tangon : 2 × 4.5 m, diamètre 6 (Kevlar ou Spectra)

CALAGE DU MAT AU NIVEAU DU PONT (ETAMBRAI)



Le mât est calé sur l'arrière avec une cale d'environ 1cm.

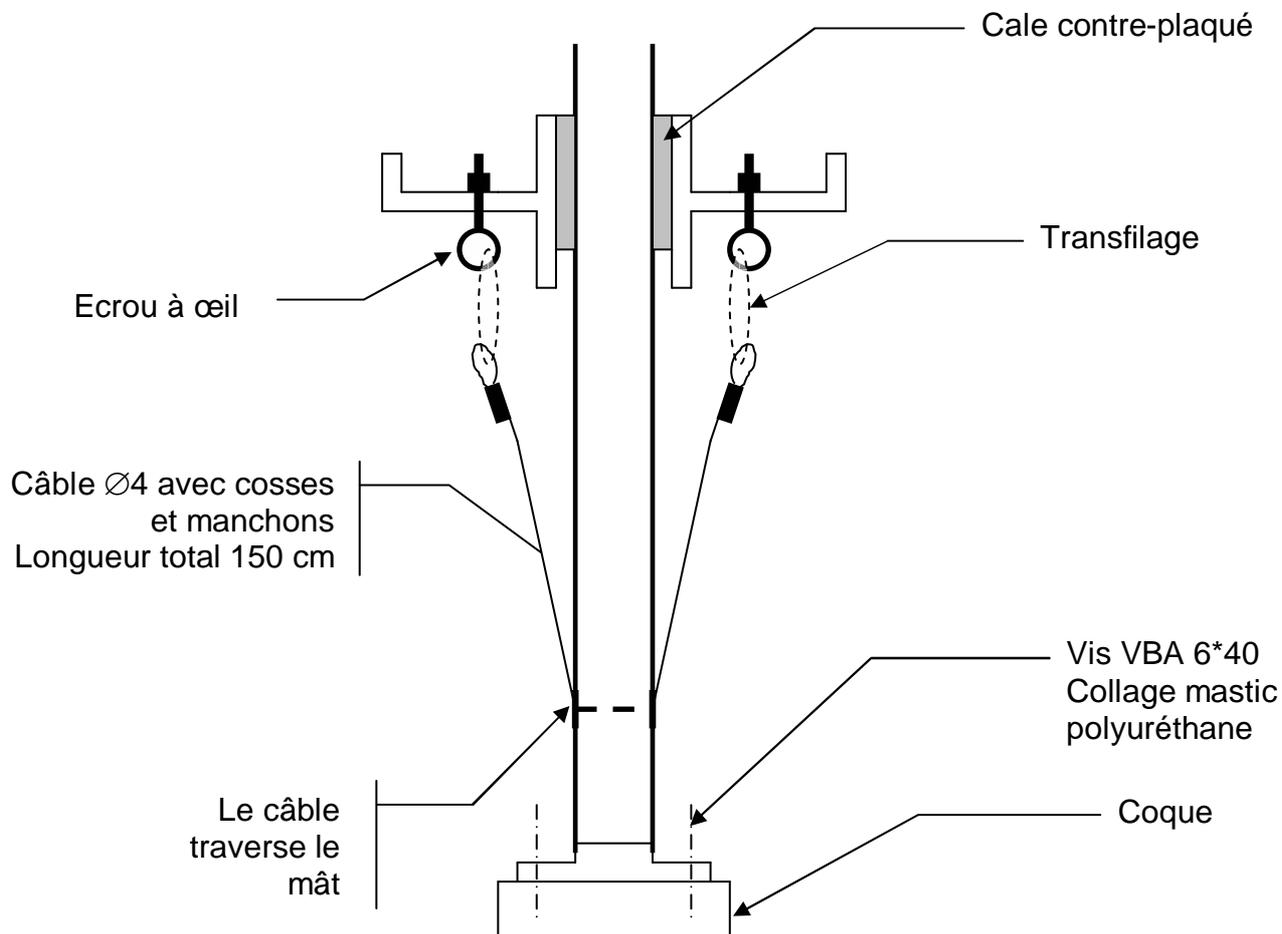
REGLAGE DU MÂT

Commencez par bien détendre le gréement latéral, les pataras sont mous.

Après avoir accroché l'étai commencez par mettre en tension à la main les galhaubans de façon symétrique puis ridez les avec vos outils jusqu'à obtenir la tension désirée. Le mât est alors droit dans le plan transversal et cintré dans le plan longitudinal. Mettre ensuite en tension les bas haubans et inters afin de reprendre le cintre longitudinal et obtenir ainsi un mât droit.

SCHEMA DE FIXATION DES TIRANTS DE DRISSES

(SERVENT A REPRENDRE LA TENSION EXERCEE PAR LES DRISSES SUR LE PONT)



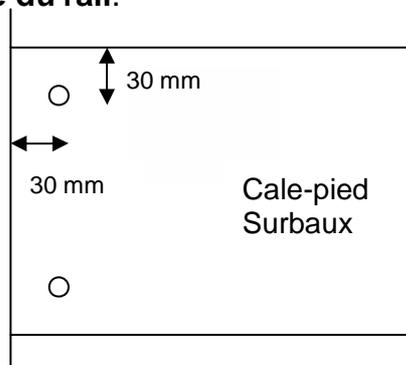
Transfilage avec "bouts" entre les écrous à œil et les cosses du câble tendu à la main avant de tendre les drisses.

L' idéal est de faire un petit palan 3 brins avec KEVLAR ou SPECTRA ϕ 4 mm.

SUPPORT PANNEAU SOLAIRE

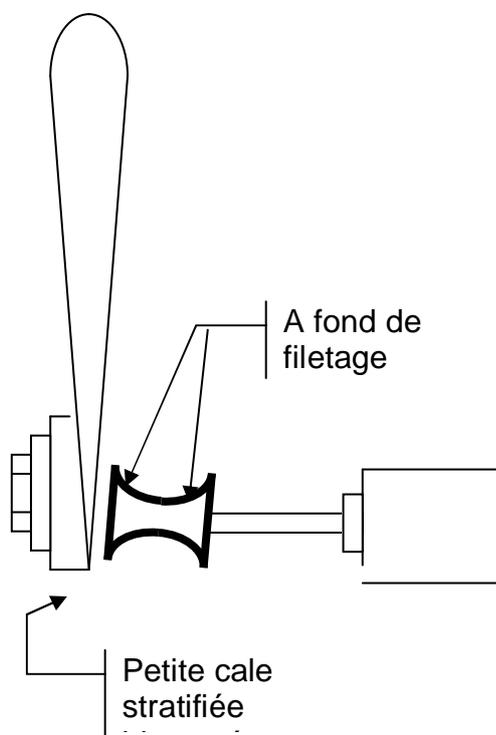
Positionner à environ 3 cm des bords en bas et rogner dans la stratification si besoin pour fixer écrou + rondelles. (épaisseur trop forte dans les coins pour la longueur de la tige filetée).

En haut, percer et tarauder **avant la pose du rail**.



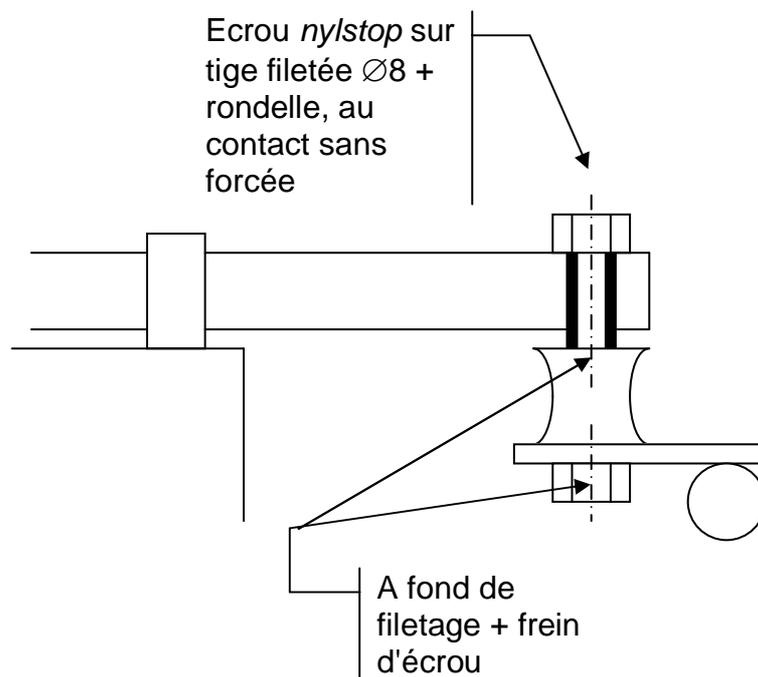
DIABOLOS SUR SAFRANS

VUE DE DESSUS



Tous filetage assurés au frein d'écrou fort

VUE DE COTE

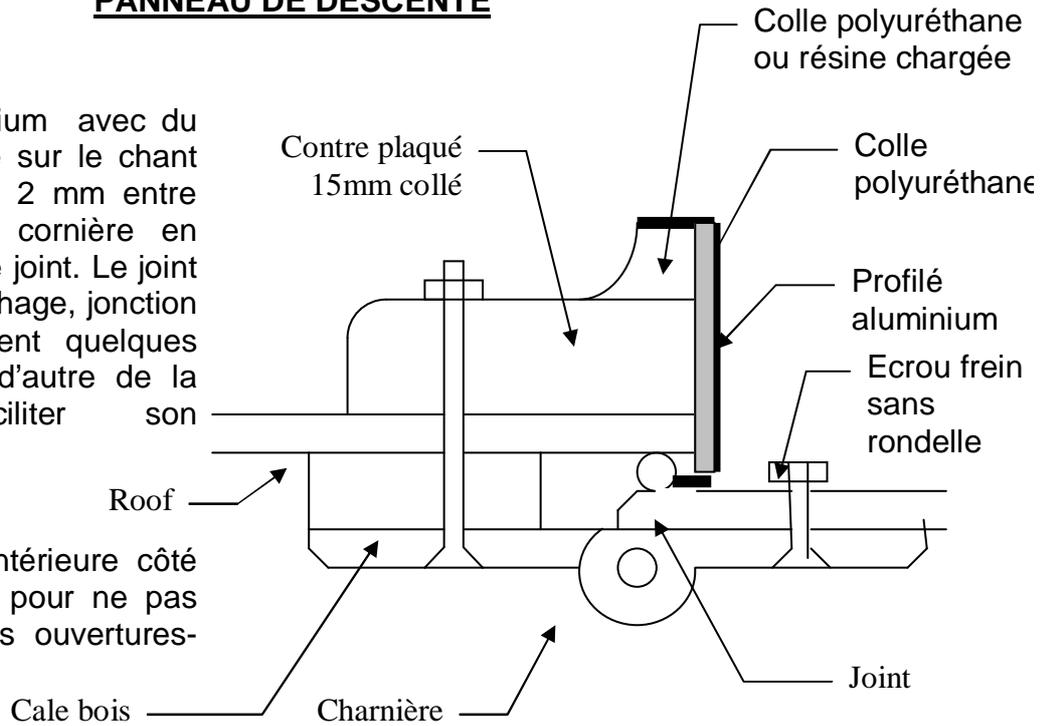


IMPORTANT : C'est l'écrou supérieur qui bouge sur la barre et non le diablo qui se tord.

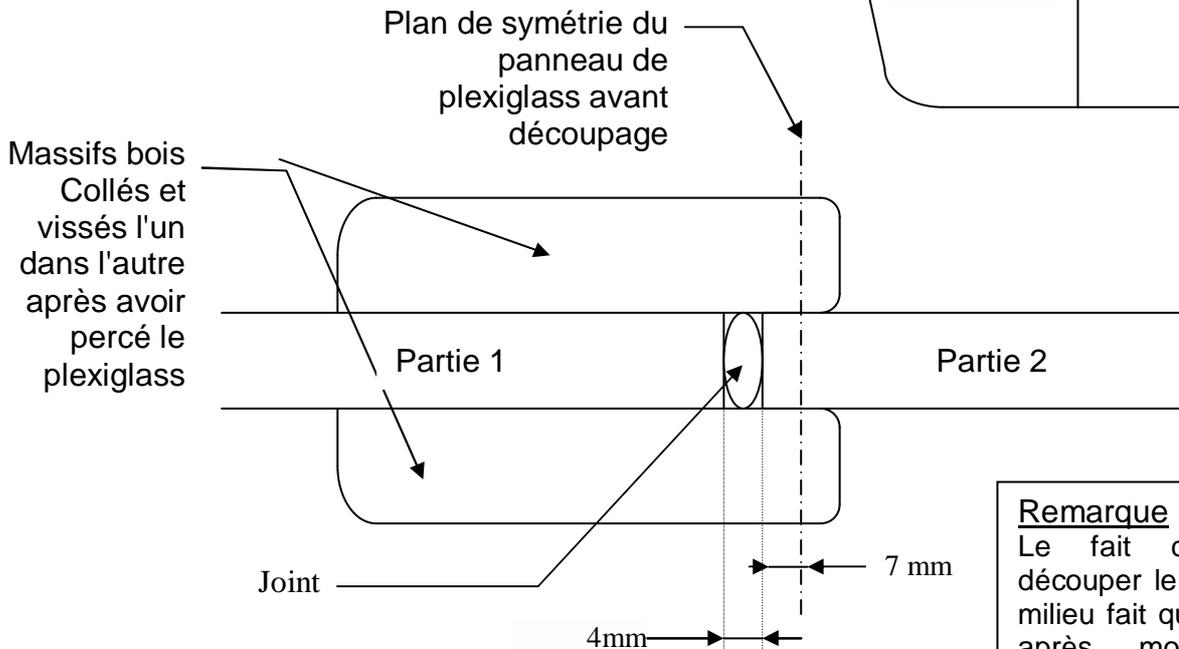
PANNEAU DE DESCENTE

Coller la cornière aluminium avec du mastic-colle polyuréthane sur le chant du contre-plaqué. laisser 2 mm entre l'arrière du roof et la cornière en aluminium pour coincer le joint. Le joint peut être placé après séchage, jonction en bas, coller simplement quelques centimètres de part et d'autre de la jonction pour faciliter son remplacement.

Bien biseauter la face intérieure côté charnières du plexiglass pour ne pas arracher le joint lors des ouvertures-fermetures.



Poser d'abord la partie 1 puis la partie 2, Les bords extérieurs parallèles au joint. Recouper le plexiglass 2 côté intérieur pour qu'il écrase le joint de la partie 1 entre les 2 massifs bois ;

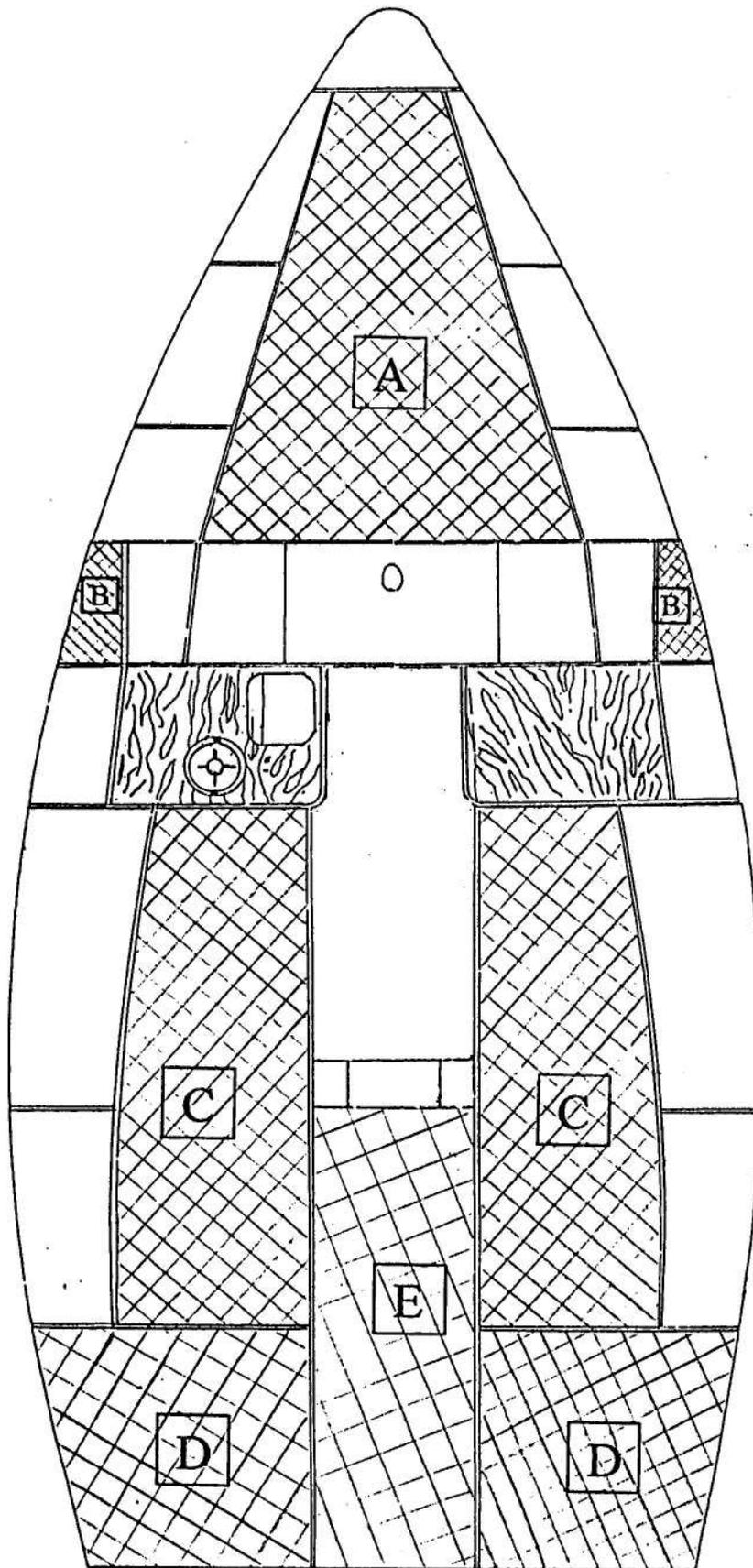


Remarque :

Le fait de ne pas découper le plexiglass au milieu fait que l'on obtient après montage deux battants de même largeur.

Annexes

Répartition des volumes de mousse de flottabilité



Volume A :
450 litres

Volume B :
2*75 litres
soit 150 litres

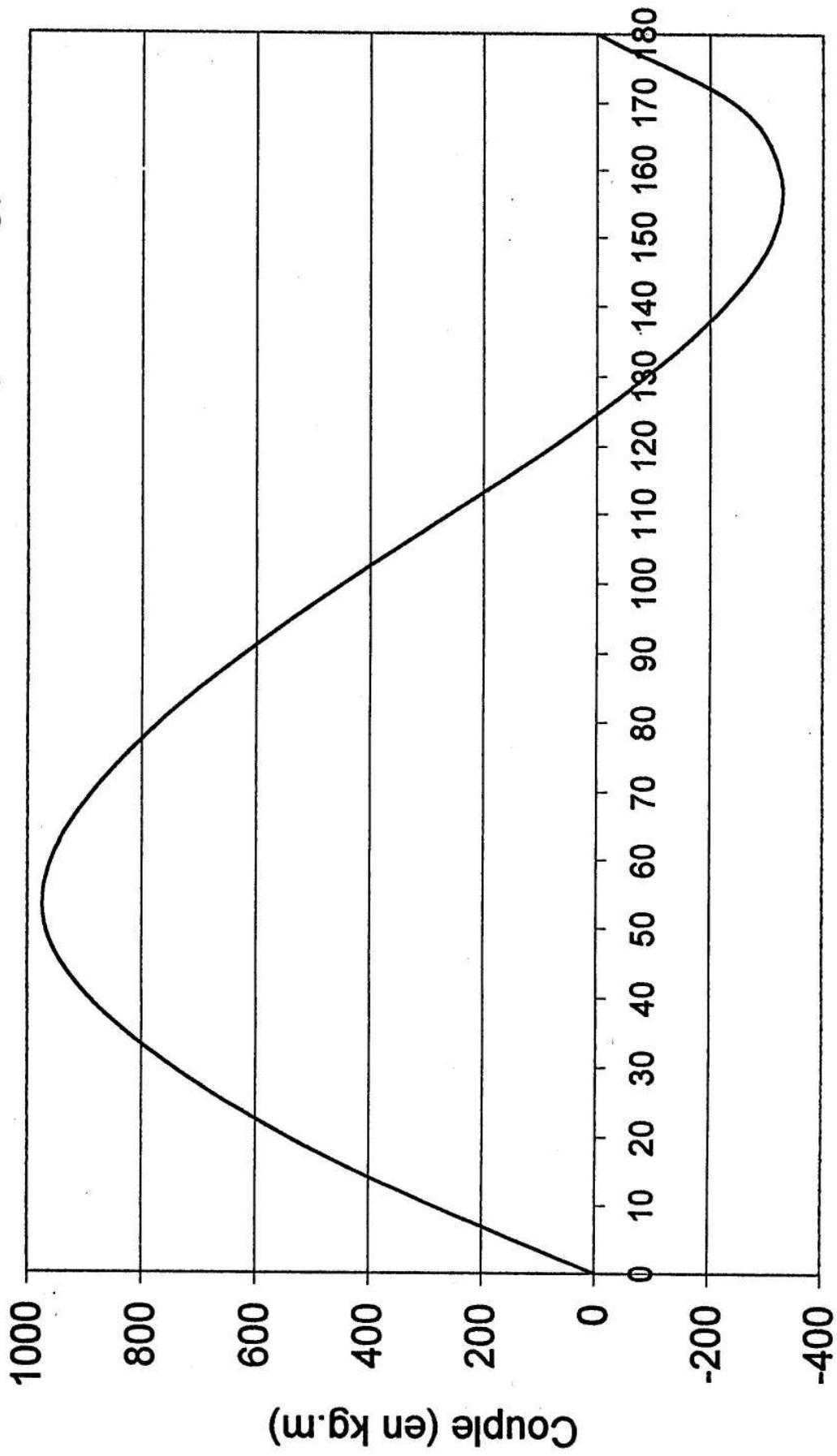
Volume C :
2*225 litres
soit 450 litres

Volume D :
2*220 litres
soit 440 litres

Volume E :
235 litres

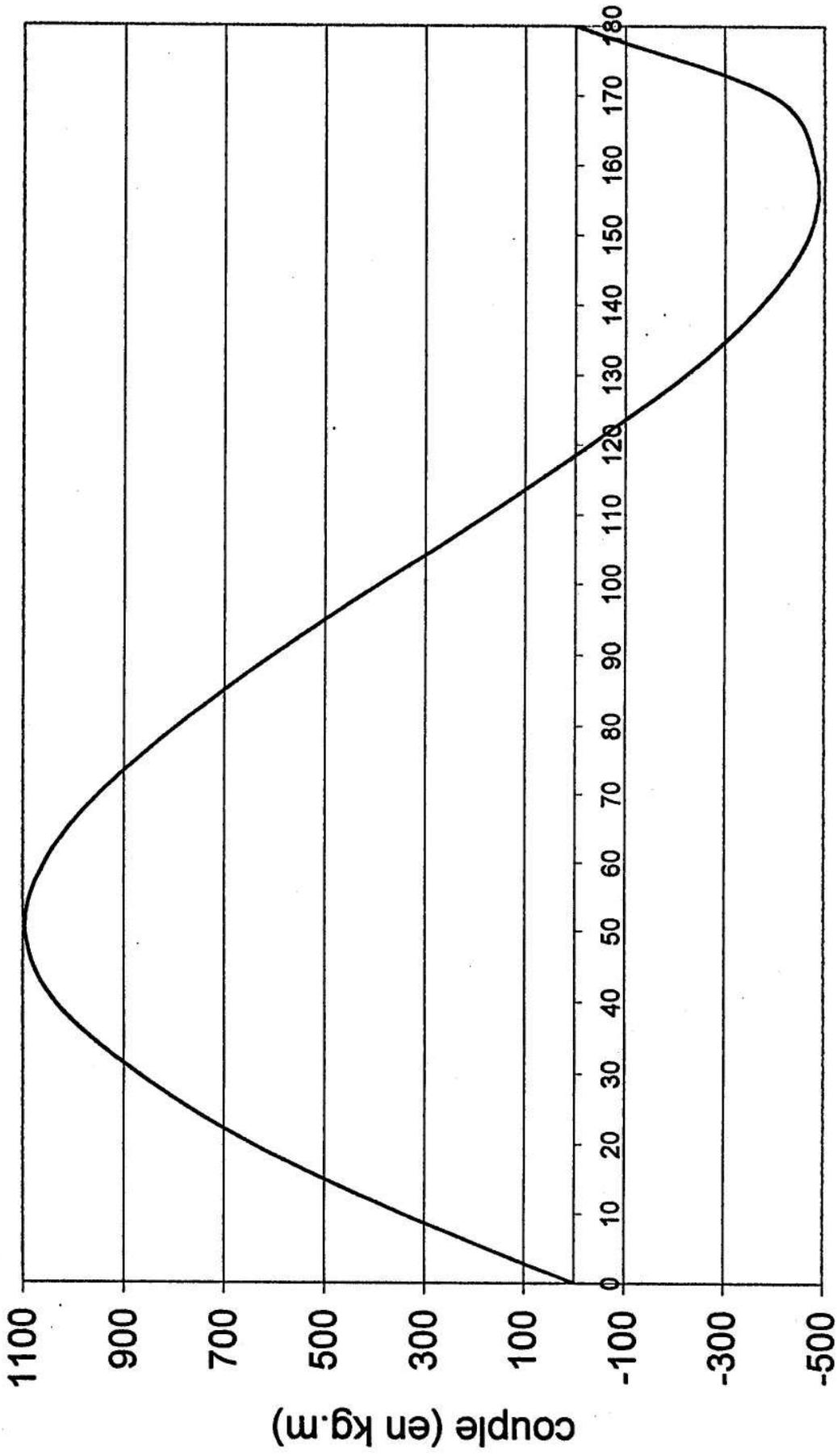
Soit au total :
1725 litres

courbe de stabilité en ordre de marche (1150 kg)



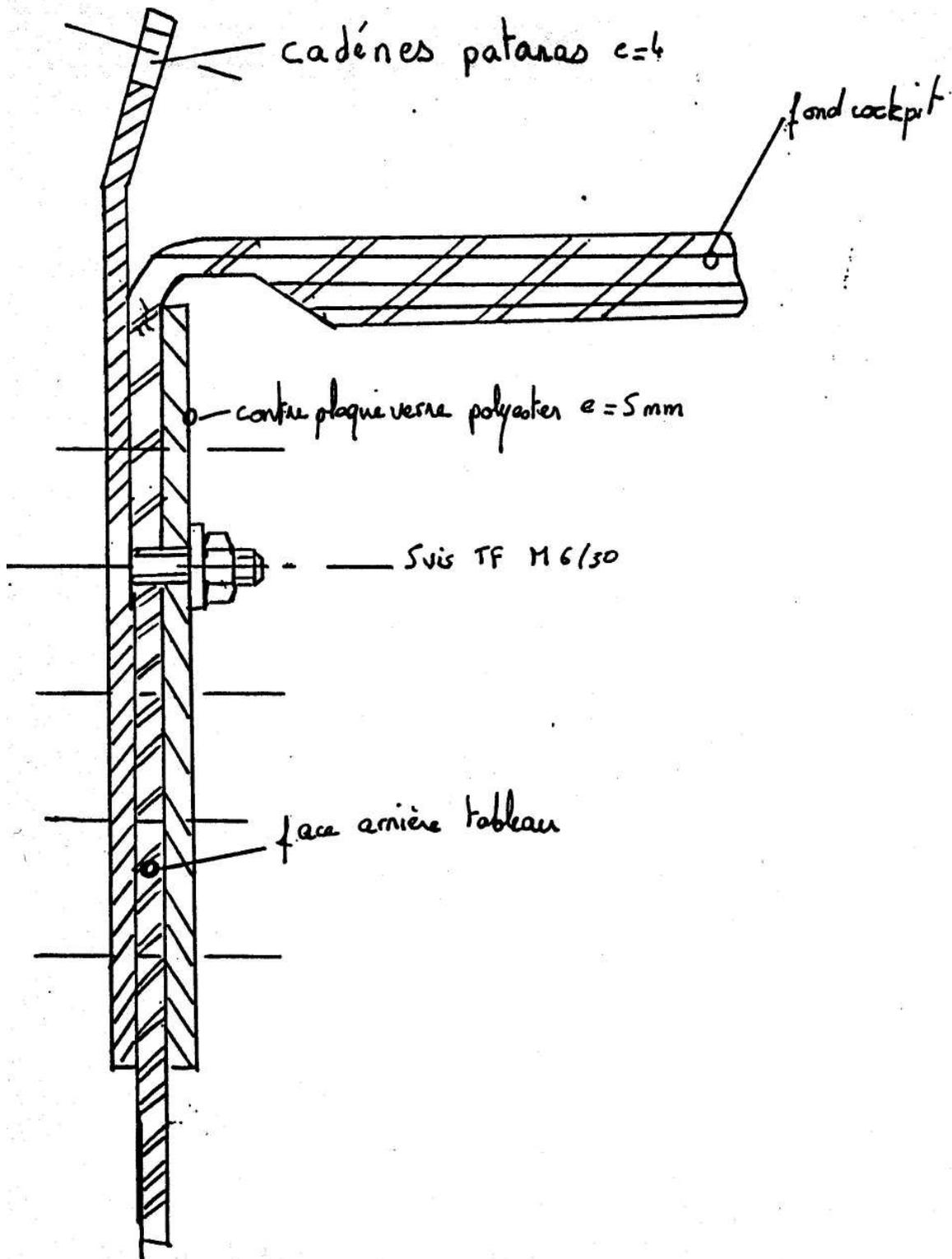
Angle de gite

Courbe de stabilité en charge maximale (1550 kg)

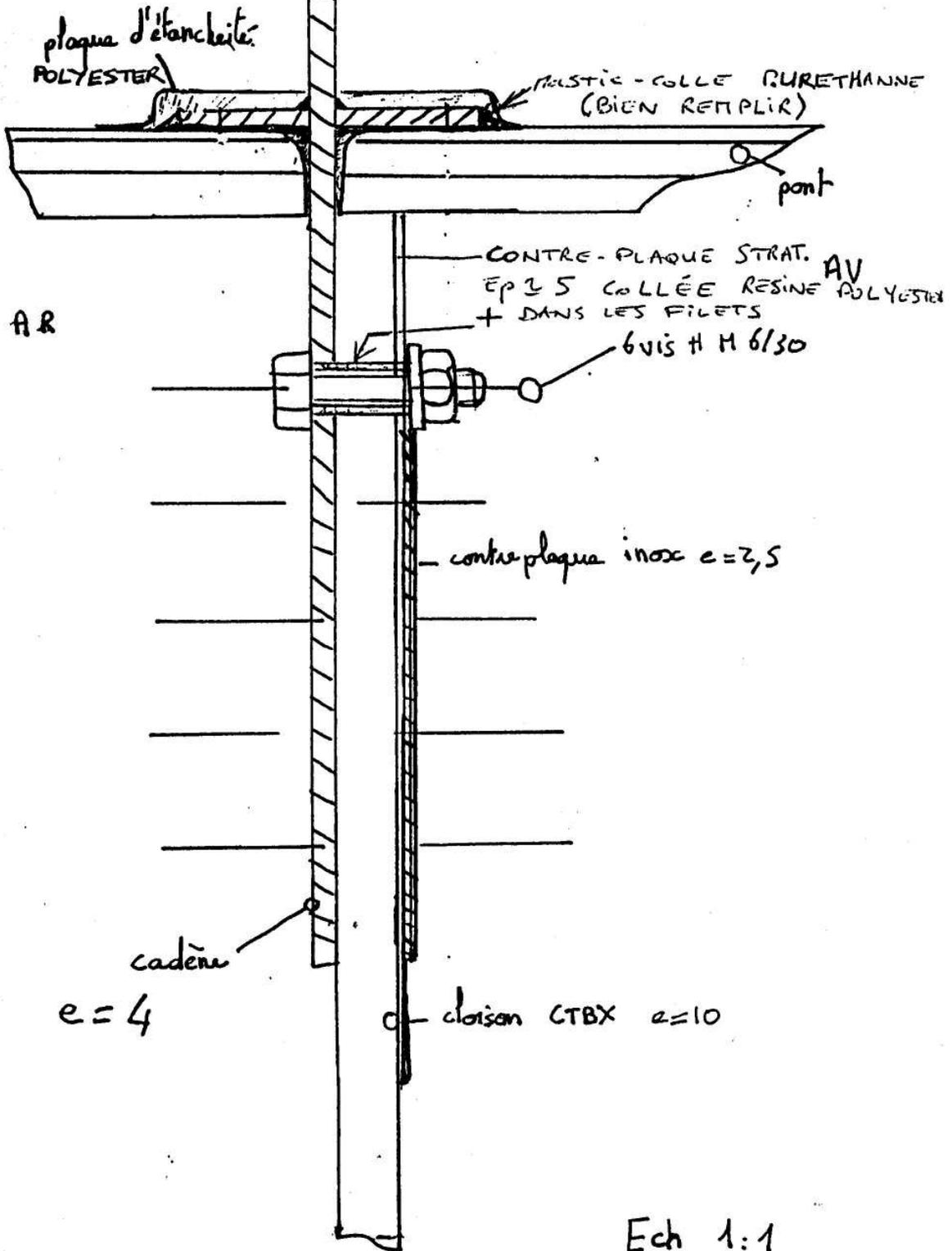


angle de gite

fixation cadènes Pataras

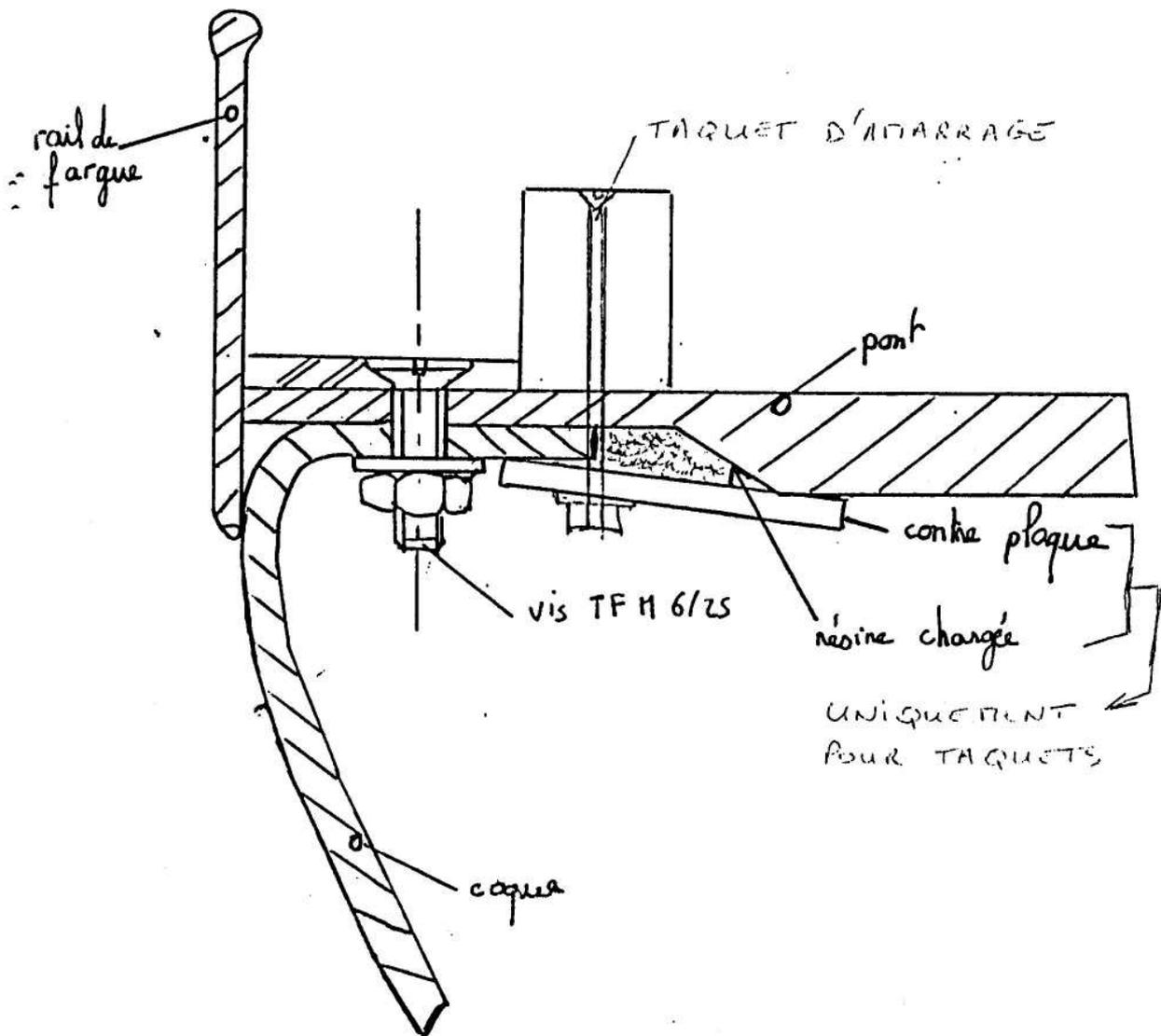


fixation cadènes de haubans:



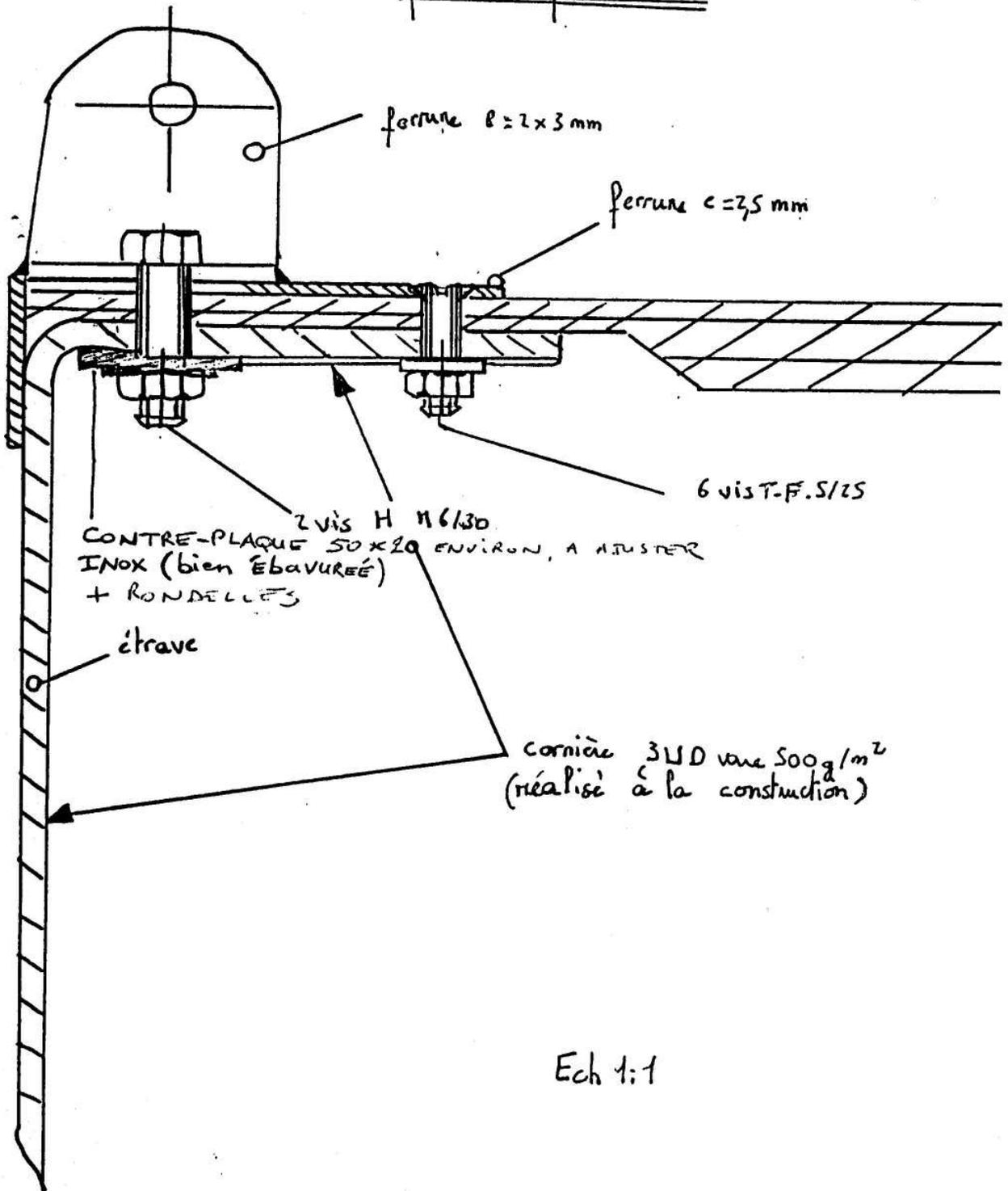
NB: toutes les cloisons sont en CTBX e=10

fixation coque/pont + taquet d'amarrage.



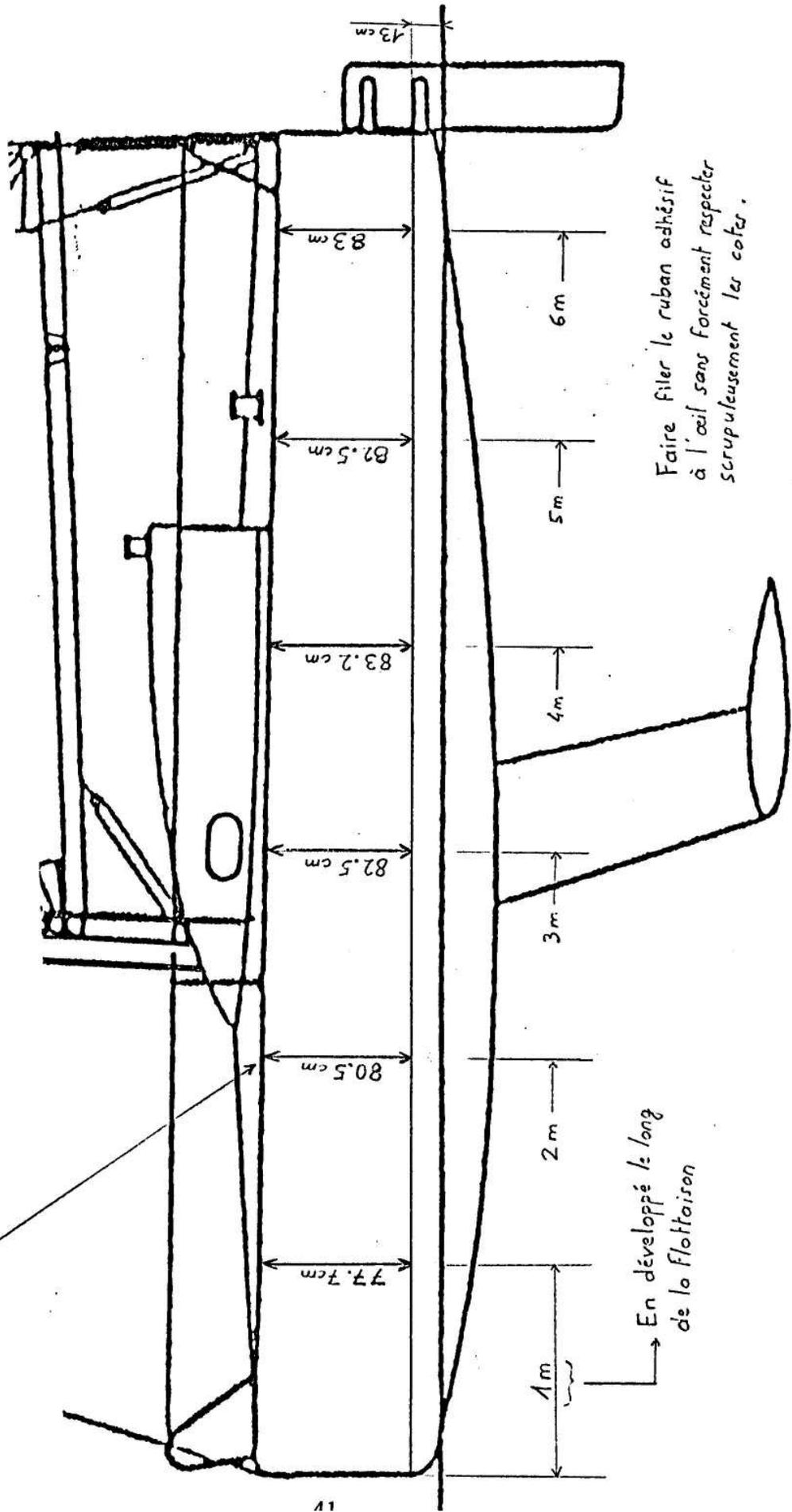
Ech 1:1

Fixation ferrure étai



Ech 1:1

Mètre pris dans les
lumières du rail et
courant sur le bordé.



Faire filer le ruban adhésif
à l'œil sans forcément respecter
scrupuleusement les cotes.

En développé le long
de la flottaison

COTES VOILURES POGO

Grand voile: 25 m²
CHUTE = 9.80
3 RIS

P=9.25 m E=3.60 m
ROND DE CHUTE = 1.00 m

GENOIS : 18 m²

GG=10.00 m LP=3.61 m

SOLENT : 12 m²
1 RIS

GG=9.60 m LP=2.50 m

Tourmentin : 4 m²
1 RIS

GG=5.00 m LP=1.63 m

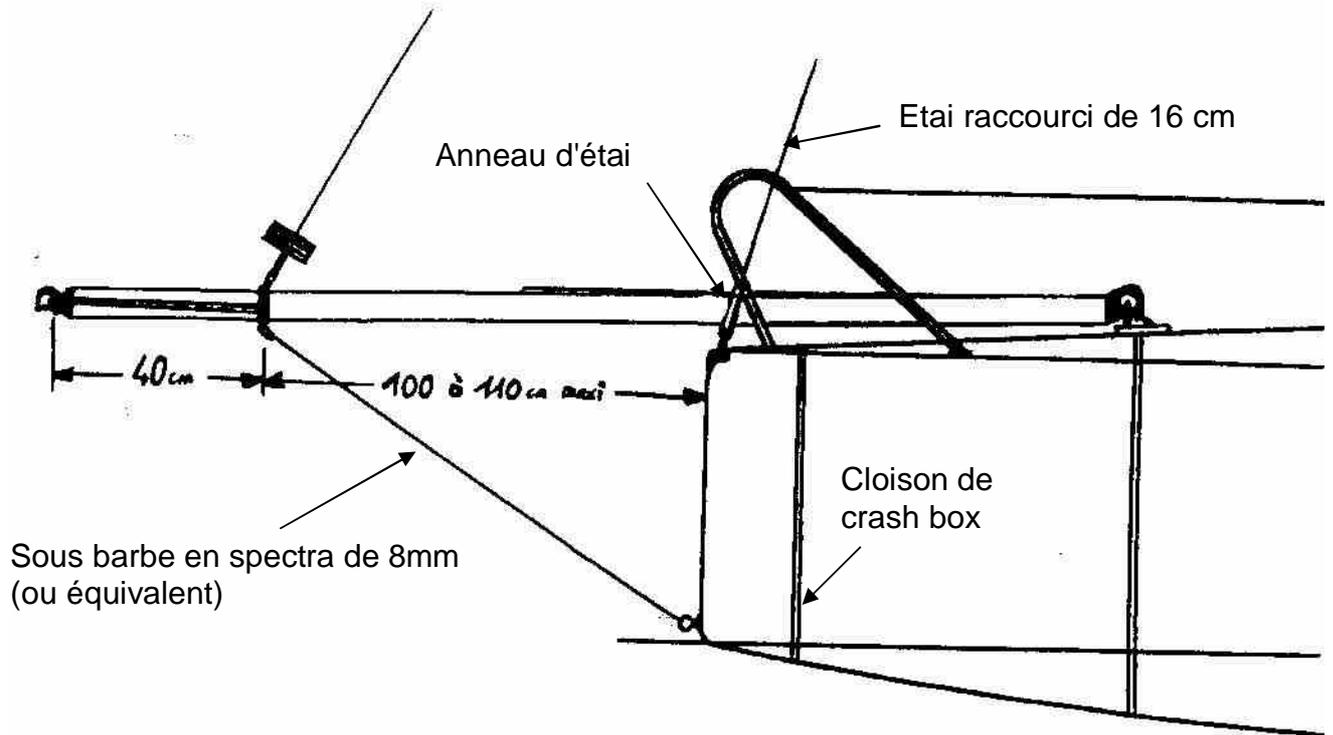
VOILE DE CAPE : 5 m²

G=4.00 m B=2.60 m
C=5.20 m

SPI MAX : 70.5 m²

SL=10.30 m SMW=7.20 m

Montage du bout dehors



Sous barbe en spectra de 8mm
(ou équivalent)

Etau raccourci de 16 cm

Anneau d'étai

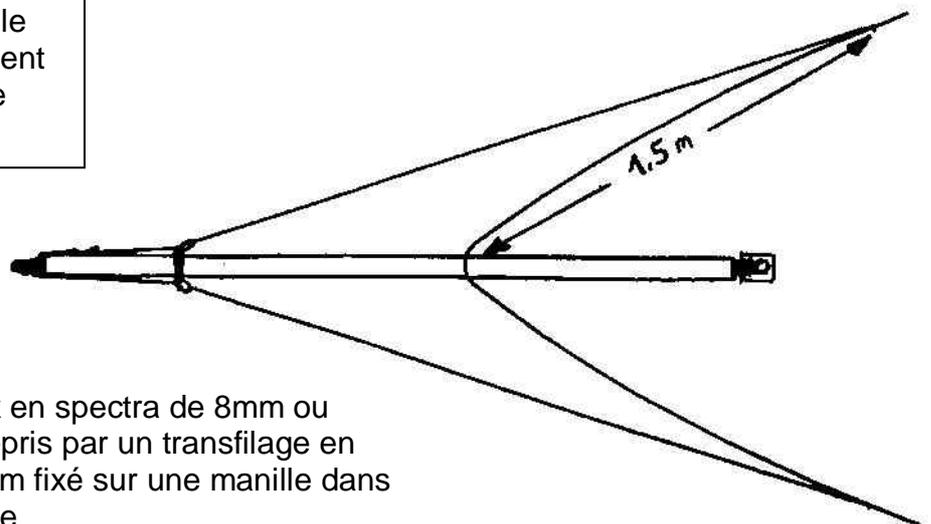
Cloison de
crash box

Sangle de maintien du tangon



Mettre la cadène de tangon à cheval sur la cloison. La monter avec des contres plaques en monolithique de part et d'autre de la cloison, au plus près des congés

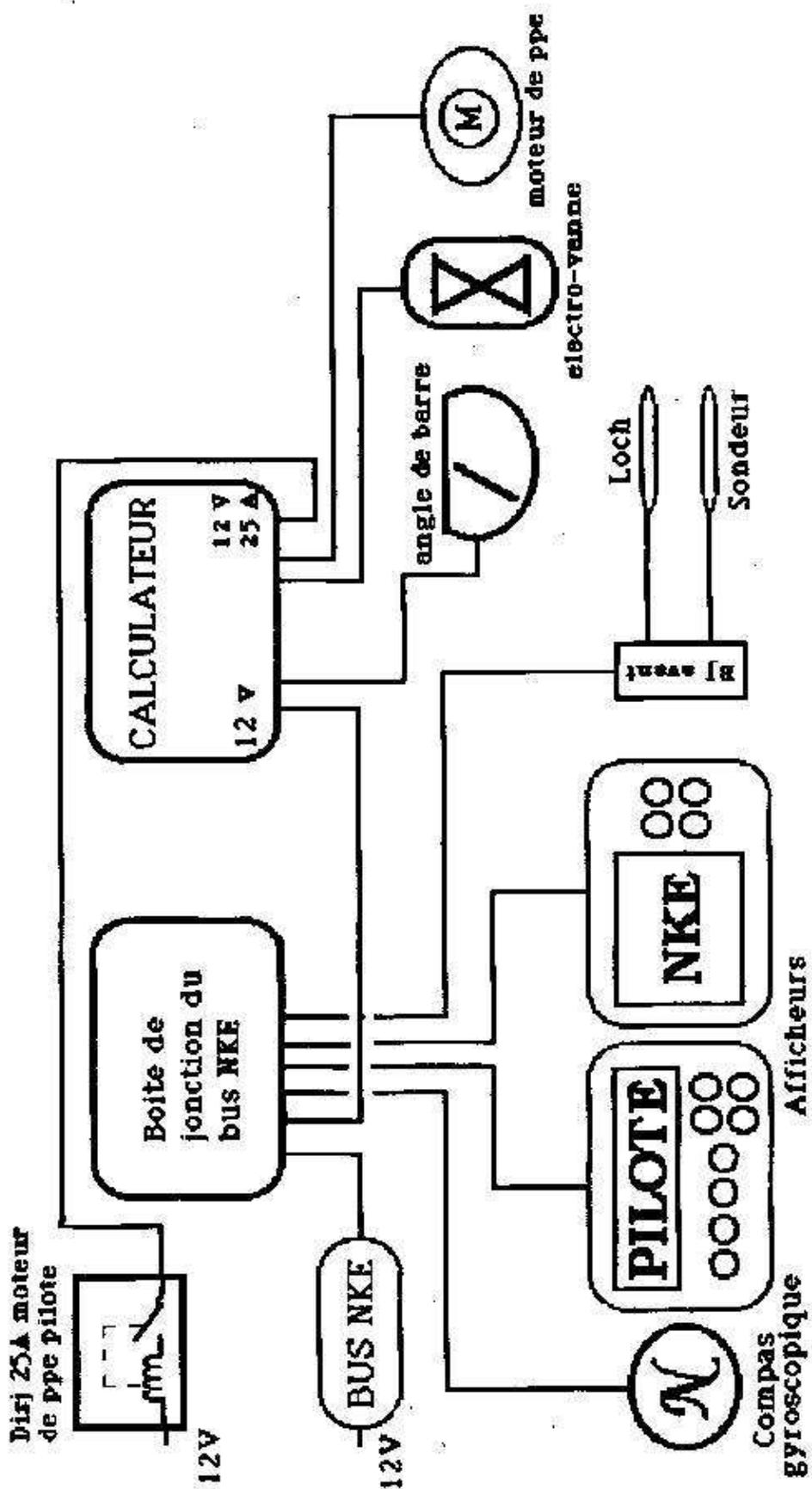
ATTENTION : ne pas couper le tangon car il sert également à tangonner le génois et il peut également faire office de tangon de secours.



Tirant latéraux en spectra de 8mm ou équivalent. Repris par un transfilage en spectra de 4mm fixé sur une manille dans le rail de fargue

Installation gyropilote NKE

Shéma du circuit NKE



INDEX

A

Accastillage.....	22
.....	23
.....	24
.....	25
.....	27
.....	28

B

Barbers	14
.....	28
Barre d'écoute.....	17
.....	28
Barre de flèche.....	8
.....	25
Bas étai	12
Ber	11
Bouts.....	28

C

Cales de pied de mât	29
Charge	4
Catégorie	5
Courbes de stabilité	35
.....	36
Cotes voilure	42

D

Descente.....	32
Diabolos.....	11
.....	31

E

Ecoute génois	11
.....	28
Ecoutes GV et spi	28

F

Flottabilité.....	34
-------------------	----

G

Gyropilote.....	45
-----------------	----

H

Hâle-bas de bôme.....	18
.....	28
Hâle-bas de tangon.....	15
.....	28

I

Inters	8
.....	29

L

Largeur.....	4
Lazy-jack	8
.....	25
Ligne de flottaison	37
Longueur	4

M

Manutention	10
Mâtage	13
Moteur	4
.....	25

N

Numéro HIN	3
NKE.....	45

P

Passe coque	25
Pataras.....	12
.....	21
.....	28
Patte d'oie de tangon	28
Pied de mât	29
Poids	4

S

Safrans.....	20
.....	26
Sadow de pataras	8
Support panneau solaire ..	31
Surface de voilure	4

T

Taquets	18
.....	22
.....	23
.....	24
Tirant d'air	4
Tirant d'eau	4
Tirants de drisse.....	19
.....	28
.....	30