

Documentation Technique issue de Kelt Marine et mise à disposition sur le site de Jean-Jacques : <http://morgan.madjawa.net/presentation.html>

I - MATAGE

Phase 1 (a terre)

- Engager les barres de flèche sur le mât
- Assurer les haubans en bout de barre de flèche (ruban adhésif)
- Régler les haubans à la même longueur, ainsi que les bas haubans
- Attention aux drisses qui doivent être claires
- En cas de girouette, l'installer en tête de mât
(voir schéma fourni avec la girouette)
- Accrocher une aussière ou une écoute au bout de l'étau
- Maintenir avec du ruban adhésif les têtes de bas haubans dans leur logement sur le mât (les bas haubans n'étant pas tendus, ils pourraient s'en échapper)

Phase 2 (à bord)

- Présenter le mât sur le bateau, introduire l'emplanture du mât dans le pied du mât sur le boulons pivot ou la rotule.
- Accrocher les ridoirs de bas haubans sur les cadènes latérales (à l'intérieur)
- Accrocher le pataras sur la cadène arrière

Phase 3 (à deux ou trois personnes)

- Mâter en tirant sur l'étau ou le bout fixé à l'étau et en poussant le mât de l'intérieur du cockpit. Maintenir bien le mât dans son emplanture lors de l'opération. Veiller, a ce moment, a la position des ridoirs qui risquent de se tordre s'ils sont mal orientés
- Accrocher l'étau sur la cadène avant
- Accrocher les haubans sur les cadènes latérales (à l'extérieur)

Phase 4

- Raidir le haubanage. Le mât doit être vertical latéralement avec éventuellement une légère guète sur l'arrière
- Assurer les ridoirs en bloquant les contre-écrous et en écartant les goupilles

- Poser du ruban adhésif sur toutes les aspérités et les goupilles
- Gréer la bôme, le halebas, l'écoute de grand-voile, le rail d'écoute

II - MISE EN PLACE DE LA GRAND-VOILE

- Gréer la grand-voile sur la bôme
- Mettre en place les lattes. Numéroter vos lattes, vous irez plus vite la prochaine fois
- Fixer la drisse sur la tête
- Hisser à la main puis enrouler la drisse sur le winch et étarquer. Actionner le bloqueur et libérer ainsi le winch

III - MISE EN PLACE DU FOC

- Amurer le foc avec une manille sur la ferrure d'étrave
- Mettre les mousquetons sur l'étai
- Gréer les écoutes (à l'intérieur des filières et à l'extérieur des haubans)
- Fixer la drisse sur le point de drisse
(attention aux tours avec l'étai.)
- Hisser à la main puis enrouler la drisse sur le winch et étarquer. Actionner le bloqueur et libérer ainsi le winch

IV - SAFRAN

Quillard :

Ne pas oublier de poser la goupille de sécurité sur l'aiguillot du safran.

V - WINCHS, POULIES ET RIDOIRS

A graisser régulièrement avec une graisse à base de silicone

VI - POSE D'ACCASTILLAGE DE PONT

Le pont de votre KELT est fabriqué en sandwich balsa-polyester certains renforts en contreplaqué-hydro ont été aussi inclus dans le sandwich pour la pose d'accastillage ou d'accessoires

Consulter votre conseiller KELT Il vous conseillera utilement.

VII - NETTOYAGE DU PONT ET DE LA COQUE

- Utiliser du savon noir ou de la lessive St Marc ou Ajax crème avec une brosse ou une éponge. Eviter les détergents abrasifs type Ajax poudre.

VIII - ÉRAFLURE SUR LES HUBLOTS

- Frotter avec un chiffon imbibé d'un produit type "Miror".

IX - ÉRAFLURE SUR LA COQUE

- Éraflure minime: passer au papier abrasif n°400 ou 600. Ajouter à votre eau un peu de produit à vaisselle. Rincer à l'eau claire. Finir avec un produit lustrant.
- Éraflure importante: utiliser les trousseaux réparation Plastimo-Plasticoque.

X - AÉRATION

- Dans la mesure du possible, aérer régulièrement le bateau dès que le temps le permet.
- Ne laissez pas à bord des denrées périssables.

XI AMARRAGE

- Soignez particulièrement l'amarrage de votre bateau. Vous éviterez des avaries. Pensez à la marée, au vent qui peut changer de direction et forcir...

XII - AUSSIÈRES

- Protéger vos aussières contre le ragage.
(par un tuyau d'arrosage par exemple)
L'usure vient très vite à bout des meilleures amarres.

XIII - W-C.

- Nous vous conseillons de choisir un modèle chimique type PORTA POTTI 44.

Il peut être stocké sous le cockpit.

XIV- MOUILLAGE

MOUILLAGE	LEGER	FORT
ANCRE	Britany 6 Kg	CQR 7 Kg
CHAÎNE	6mm - 10 mètre	7 mm - 20 mètres
NYLON	10 mm - 30 mètres	12 mm - 40 mètres
CHARGE de travail	1000 kg	1500 kg
CHARGE rupture	2000 kg	3000 kg

Attention ! Ne lâchez pas la chaîne trop vite elle risquerait de s'amasser sur l'ancre et de s'accrocher dans les pattes.

Votre mouillage touchant au fond, laissez couler votre bateau en lâchant doucement votre chaîne.

Assurez vous que votre ancre est bien crochée.

XV - ENTRETIEN DES VOILES.

- Ne pas stocker de voiles humides à bord.
- Ne pas hisser les voiles pour les sécher, sauf par vent très faible, une voile qui bat s'use rapidement Pliez-les de manière assez lâche.
- En fin de saison rincer à l'eau douce, faire sécher et plier. Donnez-les le plus tôt possible à votre voilier pour un entretien éventuel.

Taches de rouille

- a) Utiliser une solution d'acide chlorhydrique ou oxalique à 5 ou 10% selon la gravité. Rincer.
- b) Ou bien une solution de fluorure d'ammonium (antirouille du commerce)

Taches de sang

- a) S'il est frais, laver à l'eau froide
- b) S'il est sec, laisser tremper à l'eau froide et utiliser un peu d'eau de Javel pure. Rincer.

Corps gras minéraux (mazout, cambouis, huile)

Décomposer le nettoyage comme suit :

- faire tremper avec un corps gras: beurre, huile de table...
- dégraisser au trichloréthylène
- laver au savon.

Taches de peinture

- Utiliser le solvant de la peinture employé ou bien commencer par l'emploi de chlorure de méthylène.

Corps gras végétaux (huiles solaires, huiles de -table)

- essence rectifiée (H)
- trichloréthylène
- tétrachlorure de carbone

Moisissures

- Laver au savon ou à l'eau de Javel. S'il y a persistance utiliser un peu de carbonate de soude, mais il convient d'être prudent et de ne l'utiliser qu'à très faible dose.

Caractéristiques techniques: Le choix de la voileure selon KELT MARINE

(ces informations sont tirées de la notice d'utilisation du Kelt 6.20, document édité en 1982. Elles ne sont données qu'à titre indicatif)

VENTS	PRES	LARGUE	GRAND LARGUE	VENT ARRIERE
0 à 3	GV + GENOIS	GV + GENOIS	GV + GENOIS ou SPI	GV + SPI ou GENOIS
4 à 5	GV 1 ris + FOC	GV 1 ris + FOC ou FOC INTER (option)	GV 1 ris + FOC ou FOC INTER (option)	GV + SPI ou GENOIS
6	GV 2 ris + TOURMENTIN	GV 2 ris + TOURMENTIN	GV 1 ris + FOC	GV 1 ris + FOC
7	GV 2 ris + TOURMENTIN	GV 2 ris + TOURMENTIN	GV 2 ris + TOURMENTIN	GV 2 ris + FOC
au-delà	GV 2 ris seule	GV 2 ris seule	TOURMENTIN	TOURMENTIN

CARACTERISTIQUES DU GREEMENT COURANT

STANDARD ET OPTIONNEL

I – STANDARD

1) ÉCOUTE DE GRAND'VOILE

1 tresse (diam.10 mm) - Longueur 9 m

Palan 3 brins réalisé avec : - 1 poulie à émerillon, à taquet coinçeur Alu (2 réas)

- 1 poulie violon (2 réas)

- 1 manille Inox (diam. 5mm) (pour fixation sur la bôme)

2) BARRE D'ÉCOUTE DE GRAND-VOILE

2 tresses (diam. 6 mm) - Longueur 1,5 m

3) DRISSE DE GRAND-VOILE

Retour au cockpit - Double tresse polyester France Olympique - Rouge

1 tresse (diam. 8mm) - Longueur 19 m

1 extrémité manchonnée avec cosse + 1 manille longue automatique Inox diam.5mm X 38

4) ÉCOUTE DE GENOIS FOC

1 tresse (diam. 10mm) Longueur 12,50 m

Fixation sur le point d'écoute de la voile par système " erse à bouton"

5) DRISSE DE GENOIS

retour au cockpit

1 tresse (diam.8mm) type double tresse polyester France olympique Bleue Longueur 20m.

1 extrémité équipée d'un mousqueton bronze - Longueur 70 MM

6) HALEBAS DE BOME

Soit: 1 tresse $\text{Æ}8\text{mm}$ - Longueur 2,8 m

Palan 3 brins réalisé avec : - 1 poulie coinçeuse simple + manille
Inox $\text{Æ}5\text{mm}$

- 1 poulie simple + manille Inox $\text{Æ}5\text{mm}$

Soit : 1 tresse $\text{Æ}6\text{mm}$ - Longueur 3,5m

Palan 4 brins réalisé avec : - 1 poulie coinçeuse + manille
inox $\text{Æ}5\text{m}$

- 1 poulie double + manille Inox
 $\text{Æ}5\text{mm}$

7) ETARQUEUR DE BOME SUR LE MAT

Nécessaire pour mât à vit de mullet mobile dans le plan vertical

1 tresse $\text{Æ}8$ mm - Longueur 2,50 m

Palan 3 brins réalisé avec : - 1 poulie coinçeuse simple + 1 manille
Inox $\text{Æ}5$ mm

- 1 poulie simple + 1 manille Inox $\text{Æ}5$ mm

8) BOSSE DE RIS

1 tresse $\text{Æ}6$ mm - Longueur 2,5 m (**note de JJ BLIN**: sur Morgan, la bôme fait 2.4m, j'ai une prise de ris en pied de mât, la longueur préconisée me paraît trop juste)

9) RENOI DES DRISSES GV ET FOC AU COCKPIT

A) Pour-mât-Z (sorties des drisses par lumières)

- En pied de mât : 2 poulies simples à émerillon

+ 2 manilles Inox $\text{Æ}5$ mm

ou 1 poulie double à émerillon

+ 1 manille Inox $\text{Æ}5$ mm

- Sur le pont : 1 poulie double à émerillon

B) Pour mât PETERSON (sortie des drisses par cage à réas)

- Sur le pont : 1 poulie double à émerillon

10) BALANCINE DE BOME

1 tresse $\text{Æ}6\text{mm}$ - Longueur 15 m -Tresse normale polyester préétiré Vert

1 extrémité manchonnée avec cosse + 1 manille Inox $\text{Æ}5\text{mm}$ x 40

11) BRAS DE SPI

2 tresses $\text{Æ}8\text{mm}$ - Longueur 12 m

Sur chaque bras : - 1 extrémité équipée d'un mousqueton à émerillon
en bronze - Longueur 60mm

- 2 poulies simples à émerillon

12) HALEBAS / BALANCINE DE TANGON

Système en continu (Fixation sur anneau de tangon par crochet Inox)

Retour au cockpit

1 tresse $\text{Æ}8\text{mm}$ - Longueur 14 mm

1 poulie simple à émerillon pour renvoi en milieu de mat

1 poulie simple à émerillon pour renvoi en pied de mat + 1 manille inox $\text{Æ}5\text{mm}$

13) DRISSE DE SPI

1 tresse $\text{Æ}8\text{mm}$ - Longueur 17 m

1 mousqueton longueur 60 mm monté à une extrémité

1 poulie simple à émerillon pour renvoi en tête de mât + 1 manille

Inox $\text{Æ}5\text{mm}$

1 poulie simple à émerillon pour renvoi en pied de mat + 1 manille

Inox $\text{Æ}5\text{mm}$

14) PALAN D'ETARQUAGE PATARAS

1 tresse $\text{Æ}10\text{mm}$ - Longueur 4,20 m

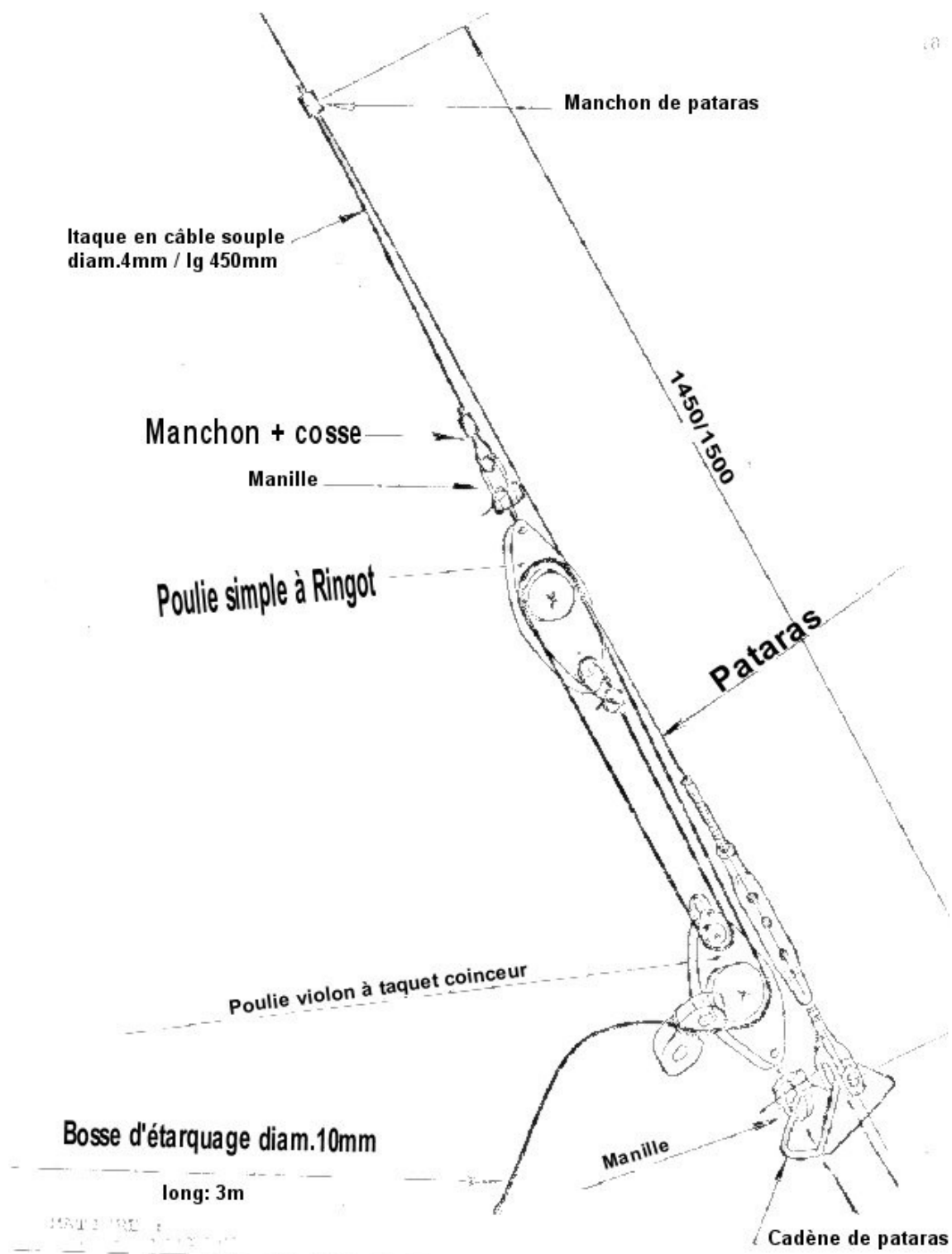
Palan 4 brins réalisés avec : - 1 poulie à émerillon, à taquet coinreur

Alu (2 réas)

- 1 poulie violon (2 réas) à anneau plus

manille Inox $\text{Æ}5\text{mm}$

Prévoit 1 itaque en câble souple $\text{Æ}4\text{mm}$ Inox ayant une extrémité manchonnée avec 1 cosse et l'autre extrémité libre (voir plan de détail)page suivante



MANIPULÉ par [Signature] le [Date]	DESTINATION DES PIÈCES BOIS D'ÉTARQUAGE DE PATARAS	DATE N° DE PLAN 115
---	--	---------------------------

DEMONTAGE DE LA DERIVE

- 1/ Enlever le couvercle du puits de dérive (4 boulons Ø 4).
- 2/ Dérive basse, démonter la manille torse qui fixe le câble Ø 5 à la dérive.
- 3/ Chasser l'axe de rotation de la dérive.

L'axe étant en polyamide, ne pas le chasser avec un outil métallique, mais utiliser une pièce intermédiaire en bois.

4/ Soulever la dérive jusqu'à ce que la tête ressorte légèrement la partie supérieure du puits et démonter les 2 butées ainsi que les axes inox.

5/ Sortir la dérive par le bas.

Pour le remontage procéder aux mêmes opérations en sens inverse.

IMPLANTATION DU CIRCUIT ELECTRIQUE

SUR LE KELT 6.20 m STANDARD

I – Feux de navigation de balcon avant:

- Le câble chemine à l'intérieur du contremoulage de coque dans l'angle du dessus d'équipet bâbord et les dossiers de couchette avant et de banquette.
- A l'avant, il « tombe » dans le coffre central sous couchette avant.
- A l'arrière, le câble se termine au-delà du deuxième équipet de banquette bâbord.

2 – Plafonnier :

- Le surplus de câble est enroulé sous l'habillage de pont dans l'axe du bateau et a 0.30 m en arrière de l'axe du mat.
- Il revient dans l'axe jusqu'à la face avant du roof puis chemine dans l'angle du toit de roof et de l'hiloire de roof sur le côté bâbord.
- Il pénètre sous le contremoulage de pont au niveau de la découpe de porte de cabine et après avoir longé l'hiloire de cockpit, se termine dans le coffre arrière bâbord de cockpit.

3 – Compas de cloison :

Le surplus de câble est enroulé sous le contremoulage de pont au centre de la cloison de cockpit sous la porte de cabine.

Il chemine sous le contremoulage de pont et se termine dans le coffre arrière du cockpit.

=====

DOCUMENTATION TECHNIQUE KELT 6.20 m

Date : 8 octobre 1971

IMPLANTATION DU CIRCUIT ELECTRIQUE COMPLEMENTAIRE

SUR LE KELT 6.20 m STANDARD

I – Feux de navigation de balcon avant :

- Le câble chemine dans le balcon avant

traverse le pont

- Il est branché dans le coffre sous couchette avant.

2 – Câble de plafonnier

3 – Câble de compas de cloison

4 – Câble de feu de poupe

Les câbles sont récupérés dans le coffre de cockpit bâbord et réintroduits par le tunnel triangulaire dans le contremoulage de coque jusqu'au niveau du deuxième équipet de banquette bâbord.

INFORMATION TECHNIQUE N° 12		K 6,20 m PLAN DE VOILURE STANDARD			Date : 1.3.80							
CARACTERISTIQUES DU PLAN DE VOILURE CAHIER DES CHARGES A RESPECTER												
Voiliers												
	Guindant	Bordure	Chute	Surface m ²	Grammage g/m ²	Remarques						
GRAND VOILE	6500	2400		8,8	210/220	Lattes haut et bas 540 Lattes intermédiaire 588 Lattes haute à 1300 mini de la tête						
GENOIS	7650	4140	7360	14,9	190	LP : 3900						
INTER	7000	3500	6300	10,6	220/240							
FOC	7650	2480	7000	8,6	210/220	Prévoir une bande de ris telle que définie au 3'						
FOC AVEC 1 RIS	6500		5500	5,85	210/220							
TOURMENTIN	4000	1840	3140	2,8	220/240	Identique à K 5,50						
SPINNAKER	SL 7720	SMW 4680		32,5	38	JC : 2600						
<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">I = 7,38</td> <td style="width: 50%;">E = 2,4</td> </tr> <tr> <td>J = 2,6</td> <td>SL = 7,720</td> </tr> <tr> <td>LP = 3,9</td> <td>SMW = 4,68</td> </tr> </table>							I = 7,38	E = 2,4	J = 2,6	SL = 7,720	LP = 3,9	SMW = 4,68
I = 7,38	E = 2,4											
J = 2,6	SL = 7,720											
LP = 3,9	SMW = 4,68											