



HANDLEIDING



INDEX.

1. INLEIDING EN ALGEMENE INFORMATIE.
2. POLYESTERONDERHOUD.
3. HOUT.
4. ONDERWATERSCHIP.
5. ELECTRICITEIT AAN BOORD.
6. MOTOR, SCHROEFAS EN STUURINRICHTING.
7. WATERSYSTEEM.
8. GAS.
9. DEKBESLAGEN - LEKKAGE.
10. TUIGAGE, TRIMMEN EN ONDERHOUD ZEILEN.
11. WINTERBERGING.
12. NAWOORD.

VERDER DIVERSE BIJLAGEN.

GARANTIEKAARTEN.

1. INLEIDING EN ALGEMENE INFORMATIE.

Contest zeiljachten worden sinds 1959 gebouwd door Conyplex en hebben een wereldfaam voor wat betreft kwaliteit en degelijkheid. Conyplex wil U een schip leveren waarmee U de zee-zeilsport op een veilige doch sportieve manier kunt bedrijven.

De bouwwijze van een Contest is een combinatie van de meest moderne techniek en oerdegelijk vakmanschap.

Vele, vele jaren van ervaring van Conyplex alswel de adviezen van vele Contesteigenaren liggen hieraan ten grondslag.

U kunt met vragen en problemen dan ook altijd terecht bij de werf terwijl sinds 1979 ook Medemblik Yacht Service, een dochteronderneming van Conyplex, U met raad en daad ter zijde zal staan.

Voor garantie kunt U zich het best tot de werf wenden; voor alle andere zaken tot M.Y.S. (02274 - 1769).

=====

Alle in deze Contestaanwijzingen genoemde hulpmiddelen zijn dan ook bij M.Y.S. verkrijgbaar.

=====

Iedere Contest heeft een bouwnummer, ingegraveerd op een koperkleurig plaatje dat in de kuip is gemonteerd.

U moet dat nummer altijd opgeven bij correspondentie met de werf of M.Y.S.

Ook opgave van het afleverjaar kan voor ons een hulpmiddel zijn om U een zo snel mogelijke service te verlenen, dus begint U Uw brief met b.v. C.25, BN.50, BJ. 1977.

=====

Voor garantiebepalingen verwijzen wij U naar de algemene verkoopsvoorwaarden.

=====

Als U moeilijk te definiëren zaken of reparaties schriftelijk wilt melden aan de werf verzoeken wij U een schetsje of een foto in te sluiten.

2. POLYESTER EN ONDERHOUD.

De algemene veronderstelling dat polyester onderhoudsvrij is, is niet geheel waar.

Het materiaal is weliswaar niet onderhevig aan rotting of een afbraakproces, maar het oppervlak (de gelcoatlaag) wordt minder fraai indien er helemaal niets aan gedaan zou worden.

Voorkomen moet worden dat het vuil de kans krijgt in te werken of ingelopen te worden in de gelcoatlaag.

Men kan het beste een siliconenvrije was aanbrengen die de gelcoatlaag afsluit tegen agressieve stoffen en weersinvloeden.

Twee maal per jaar (voor en na de winterberging) wordt in het algemeen voldoende geacht.

Het dek kan men beter niet met een te dikke laag was behandelen aangezien het dan glad zou kunnen worden; dun aanbrengen en zeer goed uitwrijven is hier het parool.

Het beste boent men het dek regelmatig met een milieuvriendelijke zeep (groene zeep).

Een luiwagen is hierbij niet overbodig terwijl het trademark met een harde borstel behandeld mag worden.

KLEINE BESCHADIGINGEN.

Ieder Contest jacht heeft een teakhouten berghout met een roestvrij stalen strip, dat een uitstekende bescherming biedt voor de huid boven water.

Toch zal ook Uw schip misschien eens een beschadiging oplopen. Meestal kunt U dit zelf weer in orde maken als U onderstaande aanwijzingen volgt.

Een nieuw schip kan na enige tijd enkele luchtblaasjes gaan krijgen welke ontstaan doordat vlak onder de gelcoat een luchtbelletje zat dat is gaan uitzetten door zonnewarmte.

Dit kunt U laten verhelpen door de werf.

U kunt dit echter ook zelf doen en wel op de volgende manier:

- a. Het ontstane gaatje uitkrabben.
- b. Losse gelcoat verwijderen en rondom schuren met schuurpapier 180.
- c. Droog en vetvrij maken met aceton.
- d. Opvullen met gelcoat-pasta.
- e. Schuren met grof schuurpapier 180, daarna fijnschuren met 400.
- f. Polijsten met rubbingcompound grof en fijn.

Beschadigingen als krassen en eventuele haarscheurtjes kunnen op dezelfde wijze behandeld worden.

Zorgt U er dan wel voor dat de krassen en scheurtjes breed worden uitgekraapt in verband met de hechting van de pasta.

Voor grotere reparaties verwijzen wij U naar de werf of M.Y.S.

Denkt U er wel aan dat het vrij vaak kan voorkomen dat de fenders doffe slijtageplekken kunnen veroorzaken op de romp.

Allereerst dient men de fenders zo schoon mogelijk te houden en zandvrij.

Toch zijn deze plekken vaak onvermijdelijk.

U behandelt deze plekken dan het beste met polijstmiddel rubbingcompound grof en fijn.

VUIL EN AANSLAG.

Soms ontstaan er een zeer hardnekkige aanslag op romp en/of dek welke zich niet met groene zeep laat verwijderen.

De mogelijke soorten aanslag zijn:

- a. Boven de waterlijn - Kalkaanslag ontstaan door water.
- b. Verkleuring op de boeg - Chemische verontreiniging van het water.
- c. Roestplekken - Meerdere oorzaken van buitenaf.

Deze punten kan men het beste met "shipclean" behandelen, de gebruiksaanwijzing wordt op de fles aangegeven.

Alle genoemde materialen nodig voor onderhoud van polyester zijn eventueel in een onderhoudspakket verkrijgbaar, dat bestaat uit:

- a. Een fles "Shipclean"
- b. Rubbingcompound grof.
- c. Rubbingcompound fijn.
- d. Siliconenvrije was.
- e. Een busje gelcoatpasta en een flesje harder.
- f. Flesje aceton met doeken.
- g. Schuurpapier.
- h. Penseel 10.

3. HOUTWERK.

Houtwerk binnen.

Het houtwerk binnen bestaat uit mahonie of teak hechthout, watervast verlijmd, en massieve delen.

Beide houtsoorten zijn gelakt.

Onderhoud uitsluitend met een droge doek of met een niet te sterk lauw sopje met b.v. groene zeep.

Absoluut geen synthetische middelen of oliën gebruiken.

Ondiepe krassen.

Licht, met de draadrichting van het hout mee, schuren (schuurpapier 400) en het hout weer met dezelfde lak bijwerken.

Voor diepere krassen wende men zich tot de werf.

Men wordt er op geattendeerd dat dit ook geldt voor de vloerdelen, echter hier wordt een andere lak gebruikt.

Gelakt teakhout buiten vraagt om een jaarlijks onderhoud; schuren en opnieuw lakken.

Laksoorten:

Vullak : 2 componenten glans

Aflak : 2 componenten mat

Vloeren : 1 component parketlak

Houtwerk buiten.

Berghout, handgrepen en grätings kan men het beste behandelen met een transparante buitenbeits, na deze onderdelen te hebben schoongemaakt en geschuurd.

Een teakdek mag geschuurd worden maar mag niet behandeld worden met olie, lak of beits, daar het dan glad wordt.

Tip:

Voor het tanken van dieselolie het teakdek met water nat maken.

De poriën van het teakhout zijn dan door een water laagje beschermd en na het tanken spoelt men het dek met water gemakkelijk schoon !

Olievlekken op teakdek.

Na het morsen van olie het dek direct drijfnat maken met water !!; de olie daarna met een doek verwijderen.

4. ONDERWATERSCHIP.

Het schip wordt geleverd met een anti-foulinglaag welke ten doel heeft aangroei te voorkomen en bovendien als extra beschermingslaag van het polyester fungeert.

Het beste is het schip een maal per jaar van een nieuwe laag te voorzien.

Er zijn vele soorten anti-fouling op de markt, let echter wel op het feit of de ene anti-fouling zonder meer op de andere aangebracht kan worden, of ze elkaar wel verdragen i.v.m. eventuele chemische reacties.

Voor het aanbrengen van de anti-fouling dient men eventuele loszittende verflagen weg te steken en verder het gehele onderwaterschip te ontvetten en schoon te maken.

Kale plekken eerst met een bijbehorende primer behandelen.

Houdt de gebruiksaanwijzing op de betreffende anti-fouling bussen aan!

De anti-fouling welke nu op Uw schip is aangebracht is op de werf verkrijgbaar.

Een Contest kan uitgerust zijn met de navolgende kielen:

- a. Een vaste polyester kiel waarin de ballast; behandeling als voorschreven.
- b. Een aangezette gietijzeren kiel.

Kale plekken op de kiel dienen ontroest te worden en met een ijzerprimer behandeld waarna de anti-fouling kan worden aangebracht.

DE AANGEZETTE KIEL.

De aangezette kiel wordt met behulp van bouten aan de romp bevestigd in een uitsparing in de romp.

De overgang kielflens - romp wordt geegaliseerd met polyesterplamuur.

Door bewegingen van het schip tijdens het varen etc. en/of door uitdroging als het schip op de wal staat kan deze plamuur inscheuren.

Dit heeft echter absoluut geen nadelige gevolgen voor het polyester, de kiel aanhechting, of de constructie zelf.

Ook kan hierdoor geen lekkage ontstaan!!

De enige functie van de plamuur is egalisering.

De eventuele ontstane scheuren gewoon weer opvullen met plamuur!

BIEZEN EN WATERLIJN.

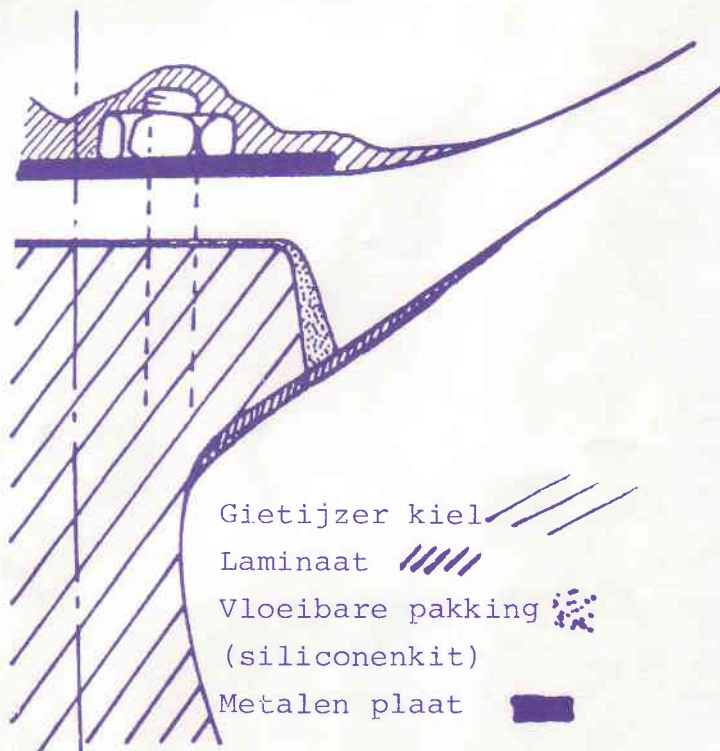
De waterlijn en/of de biezen zijn een opgebrachte verflaag.

Kleine beschadigingen opschuren en bijwerken met de betreffende kleur.

Het vervangen van een hele waterlijn danwel bies doet U als volgt:

- a. Afplakken met tape.
- b. Schuren.
- c. Overschilderen.

De door de werf gebruikte verf is Sikkens, type Autoflex.



5. ELEKTRICITEIT AAN BOORD.

Accu.

Om corrosie te voorkomen moet U de polen insmeren met zuurvrije vasaline en regelmatig controleren of het gedistilleerde water in de cellen nog op peil is.

De levensduur van een accu is bij redelijk onderhoud ongeveer 3 jaar.

Elektrisch-schema.

Ingesloten treft U een elektrisch-schema aan.

Alle zekeringen en aansluitingen bevinden zich achter het schakelpaneel. Wij raden U aan om dit paneel en de schakelaars jaarlijks te bespuiten met een siliconenspray.

Ook na iedere demontage van een draad deze opnieuw bespuiten in verband met vochtinwerking.

De bedrading van b.v. de lampen loopt tussen de binnenschaal en het dek. Als er een defect optreedt eerst nagaan of het defect niet in de aansluiting of in de zekering zit, daarna de draad doormeten met een spanningsmeter of een lampje en eventueel vervangen door een nieuwe draad welke dan door de kastjes etc. moet lopen.

Dekstopkontakten regelmatig insmeren met zuurvrije vasaline.

Als U de schuifluikgarage wegneemt zult U in de golfbreker enkele pijpen aantreffen welke bedoeld zijn voor bedrading voor windmeter, log etc. Eén pijp gaat naar de mastvoet, de andere naar de kaartentafel.

Van niet op het boordnet aangesloten instrumenten dienen de batterijen ieder najaar verwijderd te worden.

Bij dekdoorvoeringen en coaxaalkabels moet U regelmatig controleren of de verbindingen nog in takt zijn, en de afsluitrubbers nog geschikt. Een goede isolatie die wij in dit geval willen noemen is het z.g. Simonstape.

Voor zend en ontvangstapparatuur is een aardplaat gemonteerd op het onderwaterschip, welke U bij iedere voorkomende gelegenheid moet controleren op corrosie.

Nooit antifouling aanbrengen op een aardplaat!!

Batterij-lader...

Dit is een door 220 volt gevoed laadapparaat waarvan de aansluiting in het zwaluwnest zit.

Als het apparaat op de stand "hand" wordt gezet blijft het doorladen, ongeacht of de accu's vol zijn of niet; dit kan nadelige gevolgen hebben. Op de stand "automatisch" slaat het automatisch af en aan als het voltage boven of onder een bepaalde spanning komt.

Als de lader in bedrijf is mag U onder geen beding de motor starten daar de alternator dan onherroepelijk stuk gaat.

Koelkast.

Indien U voor langere tijd van boord gaat adviseren wij U de koelkast open te zetten.

Zorgt U er altijd voor de luchttoevoer naar de compressor niet te belemmeren door er iets voor te zetten.

Storingen aan elektrische of elektronische apparaten kunt U het beste direct doorgeven aan de fabrikant, importeur of dealer van het betreffende apparaat, dit om de service te bespoedigen.

Nooit bij draaiende motor de massaschakelaar of de accu-keuzeschakelaar op "uit" zetten, daar de alternator zijn stroom dan niet kwijt kan en de diodes en/of de schakelaar dan kapot gaan. Dit geldt ook indien de batterij-lader aan staat of de schroefas-alternator bij staat.

6. MOTOR, SCHROEFAS EN STUURINRICHTING.

Allereerst verwijzen wij U naar de betreffende handleiding van de fabrikant.

Wij willen accentueren dat de 20 urenbeurt na aflevering verplicht is en uit garantieoogpunt bij een officiële dealer dient te geschieden. Hij moet ook de motor uitlijnen (schroefas los maken en controleren of deze nog goed recht voor de motor flens zit) Bouten met locktight borgen. Een nieuwe motor moet bovendien na de eerste draaiuren op de olie gecontroleerd worden.

Kontroleerd U de volgende zaken regelmatig:

1. Oliepeil.
2. V-snaar spanning.
3. Beluchter van uitlaatsysteem.
4. Koelwaterfilter.
5. Brandstoffilter bij de olietank.
6. Motorfundatiemoeren.

Probeer zoveel mogelijk te voorkomen dat de motor "koud" moet werken. Een dieselmotor moet, indien mogelijk, eerst warmdraaien om vervuiling te voorkomen en een betere verbranding te verkrijgen. Als reserve onderdelen hoort men aan boord te hebben:

1. Impeller
2. Oliefilter
3. Brandstoffilter
4. Olie

Let U er wel op dat de olietank niet leeg wordt gevaren daar er dan lucht in de leidingen komt en de motor onklaar raakt.

Schroefas en schroefaskoker.

Bij lekkage langs de schroefas dient het gland (schroefaskokerafdichting) aangedraaid te worden tot de lekkage stopt.

Indien er geen stelbaarheid meer aanwezig is dient het vetkoord vervangen te worden.

Het schroefaslager is onderhoudsvrij daar dit watergesmeerd is.

Zinkanode.

Controleer bij iedere voorkomende gelegenheid of de schroefasanode nog intact is en vervang hem zonodig onmiddellijk; nooit antifouling op een anode aanbrengen.

Een reserve anode is derhalve aan te bevelen.

De gemonteerde schroef is linksdraaiend.

Dit houdt in dat bij achteruit varen een afwijking naar s.b. optreedt.

Stuurinrichting.

Helmstok; dit systeem vergt vrijwel geen onderhoud.

Stuurwiel; eventueel het kwadrant nastellen en de kabels en ketting af en toe invetten.

Op de stuurwielrem géén vet!!

Hennegatskoker

De pakkingbus welke onder het kwadrant of stuur-arm is gemonteerd, zoals eerder beschreven bij schroefas, aandraaien.

Ook hier is Raméepakking (vetkoord) gebruikt.

7. WATERSYSTEEM.

Alle huiddoorvoeren kunnen bij het varen openblijven behalve de in- en uitvoer van het toilet en indien er bij de wasbak in de toilet-ruimte een afsluiter zit dient ook deze te worden dicht gedraaid.

Alle slangklemmen regelmatig controleren en zonodig natrekken.

Watertanks kan men reinigen met certisil (drogist, apotheek).

Ook de watertankmetergegevens dienen zo nu en dan eens gecontroleerd te worden.

Indien U een douche aan boord heeft zo af en toe het filter welke voor de vuilwaterpomp is gemonteerd in water uitspoelen en reinigen.

Indien er een boiler aan boord is kan de inhoud zowel door de motor alswel door 220 Volt spanning op temperatuur gebracht worden.

Voor grotere schepen met meerdere watertanks is er een watertank-schema ingesloten.

8. GAS.

De gasfles is geplaatst in een daartoe speciaal geconstrueerde bun met een afvoer naar buiten.

Vanaf deze bun gaat er een vaste koperen leiding naar de keuken alwaar een tussenkraan gemonteerd is.

Tussen de drukregelaar op de gasfles en deze vaste leiding zit een stuk speciaal gasslang welke jaarlijks moet worden gecontroleerd evenals het stuk slang vanaf de tussenkraan en het gasstel danwel oven.

Als U van boord gaat sluit U dan altijd de hoofdkraan welke op de gasflesdrukregelaar zit af.

Kontroleert U de leidingen en aansluitingen bij de geringste twijfel op lekkage door gebruik te maken van een spuitbus welke bij een loodgieter of sanitairwinkel te verkrijgen is.

Uw gasstel of oven, geyser etc. zijn thermisch beveiligd.

Dit houdt in dat U de knop moet indrukken, en enige tijd ingedrukt moet houden, bij het ontsteken.

9. DEKBESLAGEN - LEKKAGE.

Ondanks het feit dat er voor de aflevering alles aan gedaan is om lekkage van buis- of regenwater te voorkomen (ieder schip wordt met behulp van een hogedrukspuit gecontroleerd), kan het zeer incidenteel bij bepaalde bevestigingspunten toch voorkomen, dat er water naar binnen dringt. Dit kan aanleiding zijn tot zeer grote ergernis.

Het is dan uiteraard zeer belangrijk de oorzaak op te sporen hetgeen vaak moeilijker is dan het repareren ervan.

Vaak komt het water doordat het tussen een binnenschaal of langs een leiding loopt op een heel andere plaats naar binnen dan waar de werkelijke oorzaak zit.

Mogelijke oorzaken zijn:

De luiken - Water komt via de kastjes naar binnen, ook kan er water in de lampjes staan.

Luik eruit nemen, siliconenkit in de sponning aanbrengen en opnieuw bevestigen.

Mastvoet - idem.

Puttingen - Water via de kastjes direct onder de puttings.

Putting loshalen en siliconenkit danwel nieuwe rubberafdichting aanbrengen.

De ramen - Voorzichtig boutjes nadraaien.

Ankerkist - Water onder de voorkooi-unit vandaan.

De polyesterankerbak bij de bevestigingsranden nalopen en eventueel met wat polyester afdichten.

De vestiging van buiskap voet - afnemen en nieuwe pakking of kit aanbrengen.

Golfbreker - Water vanuit de golfbreker via de leiding naar kaartentafel - dashboard

Schuifluikgarage losnemen, nieuw rubber aanbrengen.

Schroefasgland - Pakkingbus nadraaien.

Motorluik - Rubber vervangen danwel bouten aandraaien.

Dekstekkers en dekdoorvoeringen - Loshalen en opnieuw siliconenkit en/of rubberpakking aanbrengen.

Er kan nooit water binnen komen via de klampen, scepterpotten, berghout, overlooprail, genuarails, verhaalklampen, olie- en watervuldoppen daar deze aan de onderzijde van het dek zijn ingelamineerd.

Mocht U last hebben van binnendringend buis of regenwater dan verzoeken wij U contact op te nemen met de werf opdat het zo snel mogelijk verholpen kan worden.

Helpt U danwel zoveel mogelijk door op te letten waar de mogelijke oorzaak zou kunnen zitten, 99% van het werk is dan reeds gedaan.

Maakt U de betreffende plek eerst droog en kijk dan of en waar het water binnendringt, tijdens het zeilen of tijdens regen.

Beslag.

Alle beslagen op het dek zijn van nietroestende materialen zoals r.v.s., aluminium etc.

Het kan echter bij gepolijst roestvrijstaal voorkomen dat er een soort oppervlakte roest ontstaat.

Dit is eenvoudig te verwijderen met polijstmiddel of geconcentreerde "Shipclean".

Daarna komt het niet meer terug.

Lieren.

Op gezette tijden doch minimaal éénmaal per jaar demonteren, ontvetten met b.v. petroleum, schoonmaken en opnieuw invetten met een "niet weglopende" vetsoort.

10. TUIGAGE, TRIMMEN EN ONDERHOUD ZEILEN.

De mast bestaat uit geanodiseerd aluminium hetgeen derhalve geen onderhoud vereist.

Kleine beschadigingen kunnen evenwel toch bijgetipt worden met een alu-verf.

Bindrif: Zie ingesloten schets.

Trimmen

De mast moet zodanig getrimd worden dat hij tijdens het zeilen in een rechte positie staat.

Dit uitbalanceren is een kwestie van tijd en regelmatige controle onder diverse omstandigheden tijdens het zeilen.

Let U er wel op dat de spanners geborgd zijn door splitpennen of door de boutjes in het draadeinde van de spanner die dan iets uit de spanner moeten steken.

Zeilenonderhoud.

Zeilen moeten bij het opbergen zodanig worden opgevouwen of opgerold dat er een minimum aan scherpe vouwen ontstaat, en in een goed geventileerde bergruimte, opdat schimmel vermeden kan worden.

Alhoewel schimmel geen invloed heeft op de sterkte van dacronweefsels kan het wel vlekken veroorzaken die moeilijk te verwijderen zijn.

Wassen.

Kleine zeilen kunnen in een badkuip gewassen worden en grote op een schone betonnen wasplaats, indien nodig met gebruik van een boender en waterslang.

Dacronzeilen moeten gewassen worden in water dat zo heet is als de hand verdragen kan met zeep en soda of met een vloeibaar wasmiddel.

In het algemeen kan men zich aan de wasvoorschriften houden welke ook gelden voor kleding waarin polyester garens verwerkt zijn.

Bij het drogen de zeilen zoveel mogelijk glad en gestrekt uithangen.

Vlekken.

Vlekken moet men zo spoedig mogelijk met die reinigingsmiddelen die normaal in de handel zijn verwijderen b.v. K2R.

Schimmel.

Licht boenen met een droge harde borstel om zoveel mogelijk schimmel te verwijderen. Zet daarna het bevleekte gedeelte twee uur in de week in een koud bleekmiddel oplossing (natriumchlorwaterstofzuur) waarvan de concentratie 1% van het beschikbare chloor dient te zijn.

Kleine vlekken kunnen verwijderd worden door ze te betten met trichlorethyleen of door een middel van merkartikelen voor het verwijderen van vlekken.

Daar het hier om algemene regels gaat kunnen wij voor schade ontstaan door het toepassen van deze regels, speciaal ook voor gekleurde zeilen, geen verantwoordelijkheid aanvaarden.

Indien U meer informatie wilt over het reinigen van zeilen adviseren wij U contact op te nemen met de zeilmaker.

11. WINTERBERGING.

U kunt het schip in het water laten liggen.

Het grootste voordeel hiervan is, dat het goedkoper is dan het schip op de wal te zetten.

Nadeel is echter, dat het schip meer te lijden heeft van b.v. ijsgang, stormen en andere weersinvloeden, terwijl er vaak toch jaarlijks hellingkosten ontstaan om b.v. een antifoulinglaag aan te brengen.

Als het schip in het water blijft dient U:

- 1 Alle losse of losneembare delen er af te halen, binnen leggen of thuis opslaan, zoals b.v. zeilen, giek, grätings, buiskap, reddingsvlot, spibomen, kompas etc.
- 2 Bovendien alles goed afsluiten en dit goed controleren; een goede mogelijkheid is b.v. een dekkleed of een kuipkleed. Belangrijk is dat de zelflozers open blijven en verstopt kunnen raken. Controleer dit eens tijdens de winterpauze of laat het schip onder toezicht.
- 3 Inventaris kunt U het beste zoveel mogelijk thuis opslaan, zoals apparatuur, kussens, zeilen etc.
- 4 Alle water (fris en vuil) verwijderen uit alle systemen, denk er om de eventuele aanwezige geysers waterdicht te maken (doorblazen), en de toiletten met antivries te vullen.
- 5 Voor de motor etc. raadplege men de diverse handleidingen, artikelen en/of boeken welke in voldoende mate overal verkrijgbaar zijn.
- 6 Verstaging ontspannen, vallen van de mast af houden om zwarte strepen en beschadiging van mast te voorkomen.
- 7 Voor voldoende ventilatie te zorgen.

WINTERBERGING OP DE WAL.

Indien U het schip buiten plaatst gelden dezelfde regels als boven beschreven.

Bij het eruit halen van het schip het onderwaterschip direct schoonmaken daar vuil en aangroei dan het makkelijkst te verwijderen zijn, dus niet laten indrogen.

Bij het plaatsen op de bok dient het grootste gewicht op de kiel te rusten, terwijl de steunpunten van de bok zoveel mogelijk op plaatsen moeten zitten waar een hoofdschot zit.

WINTERBERGING IN EEN HAL.

Dit geeft natuurlijk grote voordelen voor wat betreft het niet blootstaan aan weersinvloeden, losse spullen kunt U aan boord laten en er zijn vaak mogelijkheden om zelf klusjes aan het schip te doen.

Let wel, ook in een hal kan het vriezen, dus ook hier dient U de hiervoor besproken maatregelen te treffen.

MAST.

Als de mast van het schip wordt afgenomen, de aanwezige apparatuur verwijderen en de mast bij het bergen op meerdere plaatsen ondersteunen zodat hij niet doorbuigt.

12. NAWOORD.

Met de adviezen die U in dit boekje aantreft hebben wij getracht U een handleiding te geven om U het totale onderhoud van Uw Contest zo makkelijk mogelijk te maken. Uiteraard kunt U zich, als U nog vragen of suggesties heeft, tot de werf wenden waar men ongetwijfeld alles in het werk zal stellen om U te helpen.

Wij nemen echter aan dat, gezien de kwaliteit van Uw Contest, de zorg die er aan besteed is voor de aflevering, Uw klachten miniem zullen zijn en dat mocht er onverhoopt toch iets niet in orde zijn U zich gesteund zult weten door de kennis, de capaciteiten en de inzet van een van de grootste en meest dynamische werven in Europa.

WIJ WENSEN U VEEL ZEILPLEZIER EN EEN BEHOUDEN VAART !

