

REGLAGE DES VOILES :

IMPORTANT - Il est très important de veiller à ce que toutes les écoutes et drisses qui reviennent au cockpit soient correctement rangées : c'est un facteur de sécurité et augmente le plaisir de naviguer.

REGLAGE DU MAT :

Le mat est réglé par le chantier, mais généralement il peut présenter une courbure de 5 cm sur son côté arrière. En tenant la drisse de GV le long du mat, on peut observer une distance d'environ 5 cm au niveau du diamant..

REGLAGE DU GÉNOIS :

La tension du guindant se règle par la drisse. Par vents faibles, juste la tension nécessaire pour éviter les plis ; par vents plus forts, plus de tension, seulement pour garder le guindant rendu, plus n'est pas nécessaire.

Dans des conditions normales, le chariot de génois sera vers l'arrière, si la chute referme, reculer le chariot, si la chute s'ouvre, avancer le chariot. Le réglage se fait du cockpit par le bout marqué « Chariot de génois » et son bloqueur, ainsi que par l'écoute qui passe dans le bloqueur marqué « Génois ». Cet Easylock reste normalement ouvert passé au winch et sur un taquet, et fermé uniquement dans le cas où on a besoin du winch pour un autre usage.

S'il faut prendre un ris dans le génois, il faut avancer le chariot pour un bon réglage : pour un ris, vers le milieu du rail, pour deux ris, tout vers l'avant. Le barberhauler n'est utilisé qu'au large ou vent arrière.

REGLAGE DE LA GRAND'VOILE

PRISE DE RIS

En premier, resserrer le lazyjack.

Remonter au vent, foc bordé.

Pour réduire la GV, il faut laisser descendre sa drisse, et il est recommandé de faire deux marques sur celle-ci, pour le premier ris et pour le deuxième au niveau du bloqueur.

Libérer la drisse et tirer la bosse de ris de façon que la poulie de bosse de ris près du guindant soit environ à 20 cm au-dessus de la bôme.

Continuer à remonter au vent sous foc seul, l'écoute de GV choquée, la drisse de GV est descendue jusqu'à la marque de premier ris, puis étarquer la bosse du premier ris, celle-ci arisera en premier le guindant, puis ensuite la chute.

La même procédure s'applique pour le deuxième ris.

« Emballer » les plis de la voile pour diminuer la résistance au vent.

GRAND'VOILE :

Le réglage de la grand'voile est important, particulièrement son écoute, car le bateau a un bon potentiel de vitesse par vents faibles : il faut bien se concentrer sur les réglages pour la meilleure vitesse.

En général, la chute vue du bout de la bôme au haut du mat doit être presque droite, quelle que soit la force du vent : le rond de chute ne doit absolument pas déverser ou se déformer, sauf si le bateau est surtoilé. Régler la GV dans la brise demande beaucoup d'effort.

VIREMENT DE BORD :

Pour virer, il peut être efficace de relâcher un peu d'écoute de GV (surtout par vent fort avec de la houle).

Si le bateau s'arrête après un virement de bord, il peut être utile de donner du mou à la GV pour reprendre de la vitesse.

Si le bateau repart en marche arrière, pousser le immédiatement le safran du côté du vent (barre sous le vent), cela permettra d'abattre et aux voiles de porter à nouveau ; ne ramener la barre à sa position normale que lorsque le bateau avance à nouveau.

BORDURE DE GRAND'VOILE :

Réglage habituel :

Vent faible : au près, légère courbure. Vent arrière, large courbure.

Vents moyens : au près, plate. Vent arrière, large courbure

Vents forts : plate.

TENSION DU GUINDANT DE GRAND'VOILE :

Dans des vents légers, tendre juste pour éviter les plis, ce qui a pour effet de vous obliger au virement de bord à aider les lattes à changer de côté.

Vents moyens : tendre pour supprimer les plis et avoir le guindant droit.

Vents forts : étarquer fort, ainsi que l'écoute, pour aplatir la GV.

Si vous mouillez ou échouez pour un petit moment avec la GV hissée, choquez la drisse pour calmer le bateau.

CHARIOT DE GRAND'VOILE :

La règle pour les multicoques : Au près, le chariot de grand'voile ne doit JAMAIS dépasser le milieu du bateau. Même pas par vent faible. En remontant au près, si le vent monte, et que vous estimez que la voile a trop de puissance, laissez le chariot descendre de 10 à 15 cm sous le vent plutôt que de mollir l'écoute et de ce fait creuser la voile.

En faisant cela, le bateau peut supporter plus de vent sans prendre un ris ; éventuellement, vous pouvez aussi choquer un peu d'écoute.

LES BASTAQUES :

Le système de bastaques a été développé pour permettre, avec le système « Swing Wing », un réglage rapide du haubannage.

En navigation, TOUJOURS régler les bastaques des deux côtés avec une tension adaptée :

- Par vent léger, border à la main, et les passer au taquet coinçant.
- Par vent moyen, les étarquer avec le winch self-tailing et la manivelle.
- Par vent fort, étarquer fort au winch, avec une seule main.
- Au portant, vous pouvez relâcher la bastaque sous le vent, celle au vent reste réglée comme avant. Si relâchez la bastaque sous le vent, vous pouvez l'utiliser comme retenue de bôme, mais ne pas oublier de l'enlever avant de virer !

IMPORTANT : traduction ??

NAVIGATION SOUS SPI :

Naviguer sous spi est une troisième dimension de la voile que beaucoup de gens redoutent suite à de mauvaises expériences.

Sur un trimaran naviguer sous spi est une expérience amusante et confortable. Un trimaran ne roule pas d'un bord sur l'autre, et il n'y a pas de tangon.

Avec un peu d'expérience, vous pouvez réellement manœuvrer le spi seul, mais toujours le gérer avec respect !!! Si vous le respectez et l'utilisez raisonnablement, c'est super, même en croisière.

BARBER HAULERS

montés par le chantier, ils servent à la fois pour le spi et pour le gènois.

Voir schéma.

SPINNAKER :

Rangez le spi après chaque utilisation, c'est-à-dire emballez-le méthodiquement, de façon à avoir la tête et les deux pions d'écoute sur le haut du sac, prêts à l'utilisation. Si le spi est humide ou mouillé, il faut le faire sécher avant de l'emballer. S'il n'est pas trop mouillé, laissez-le sécher dans la cabine.

PREPARER LE SPI :

Vous pouvez préparer le spi soit depuis le trampoline, ou depuis le balcon à l'avant de l'étai. Attachez le sac du spi au bateau et installez les écoutes et la drisse. Assurez-vous du passage correct de ces lignes (voir schéma), par exemple que la drisse ne fait pas un tour sur l'étai ou sur le guignol.

Quand les écoutes sont installées, rangez tout dans le sac de façon qu'elles ne tombent pas à l'eau.

Tendez le barber-haleur du côté au vent, et relâchez celui sous le vent.

Placez-vous vent arrière (attention à la bôme), et hissez le spi rapidement de façon qu'il ne tombe pas à l'eau.

Il est bon qu'un équipier commence à border l'écoute sous le vent quand le spi est à mi-chemin, puis l'écoute au vent quand il est aux $\frac{3}{4}$, et votre spi est installé.

ATTENTION - Si vous sentez la moindre résistance en le hissant ou en bordant les écoutes, arrêtez immédiatement de tirer : il ne faut pas grand-chose pour le déchirer s'il est coincé !

Quand le spi est gonflé, enroulez le génois. Il est très important que le spi soit d'abord gonflé, sinon vous vous rendrez compte que vous l'enroulez avec le génois.

Il n'est jamais payant de naviguer avec spi et génois en même temps.

UTILISATION DES BARBER HAULERS :

Le côté sous le vent doit toujours être molli.

Le côté au vent doit être complètement bordé aux allures près du vent, et vent arrière, il peut être à environ 1 mètre du flotteur.

VIREMENT DE BORD SOUS SPI :

Laissez porter vers le vent arrière, et écarter les deux barber-haulers. (Relâchez la bastaque utilisée comme retenue de bôme et remettez-la à sa place.).

Il est **IMPORTANT** de relâcher le contrôle du mat.

Maintenant tout est prêt, et vous empannez doucement vers votre nouvelle route, en même temps vous empannez la grand'voile. Pendant ce temps, le spi tire toujours, si le vent est fort, bordez l'écoute de grand-voile, puis relâchez-la doucement une fois viré . Ainsi vous éviterez l'empannage violent qui peut tout casser.

Pour terminer, relâchez le barber sous le vent.

AMENER LE SPI :

NE JAMAIS naviguer sous spi sans grand'voile !

Si le vent monte, il est plus difficile de descendre le spi.

L'entraînement peut résoudre ce problème :

Préparer drisse et écoutes de façon qu'elles puissent « circuler » sans aucun problème.

Laissez porter pour réduire la vitesse, relâchez complètement l'écoute au vent, et depuis le trampoline sous le vent, ramenez le bas du spi juste derrière la grand'voile, comme un rideau plié à l'abri du vent. Ainsi vous pouvez contrôler le spi, aisément et élégamment, puis vous relâchez la drisse et tirez le spi vers le bas ; ne relâchez pas la drisse plus vite que le spi est tiré, le spi ne

s

,

e

n

v

o

l

e

r

a

p

l

u

s

n

i

n

e

s

e

g

o

n

f

l

e

r