

LE GÉNOIS TANGONNÉ MONTÉ SUR ENROULEUR RESTE UNE TRÈS BONNE SOLUTION POUR FAIRE DE LA ROUTE AU PORTANT.

Voilure

Désormais parfaitement fiables, les enrouleurs limiteront les déplacements sur la plage avant au strict minimum.

Fleur Australe est équipée d'un génois 110 % sur enrouleur dont la bordure haute évite les angles morts dans la vision périphérique : pouvoir regarder tout autour de soi, voir les autres bateaux et, dans le sud, les glaces, est un facteur de sécurité. Au près, le génois, dont le point d'écoute est un

peu haut, est utilisé en tout ou rien. Je ne force jamais sur l'enrouleur, je ne laisse pas battre les voiles, j'abats vent arrière pour enrouler. Pour virer, je passe également par le vent arrière, ce qui évite de fatiguer voiles et équipage. Je passe ensuite à la trinquette qui est assez grande et qui peut s'enrouler. Taillée dans un tissu lourd, elle sert de voile de brise. J'ai aussi un tourmentin de sécurité que je peux mettre sur l'enrouleur de trinquette ou

l'endrailler autour. Au portant, j'utilise le génois tangonné et j'ajuste la surface avec l'enrouleur. C'est pratique dans les temps à grains, on roule et l'on déroule à la demande. La manœuvre du tangon reste dangereuse et j'y fais toujours très attention. Les bastaques sont ramenées assez en arrière pour que la bôme passe d'un bord sur l'autre sans les larguer. Quand on est sous grand-voile à deux ris, la têtère passe sous les bastaques, ce qui évite d'avoir à les reprendre dans la brise. L'empannage de la bôme

est également une manœuvre délicate et je n'aime pas voir l'espar voler sans contrôle au-dessus du cockpit. Pour cela, j'utilise deux palans à poste fixe de part et d'autre de la bôme, avec retour au cockpit. Ce système simple permet de bien la maîtriser jusqu'à l'immobiliser. Mais, au portant, dans les départs au lof, il faut veiller à relâcher le palan si la bôme se plante dans l'eau. Le frein de bôme est une alternative, mais je n'ai pas réussi à m'en servir correctement.



Manches à air

Elles doivent être hermétiquement fermées et ne pas provoquer la moindre voie d'eau.

Mât et gréement

Les haubans doivent être tendus en mer. Les coques des voiliers modernes sont suffisamment robustes pour supporter une tension élevée. Un hauban qui bat sous le vent ou une barre de flèche qui gigote lâchera très vite... Les gros bateaux disposent de vérins efficaces pour tendre leur gréement. Si vous possédez une unité ancienne, vérifiez l'homogénéité de l'ensemble coque/gréement.

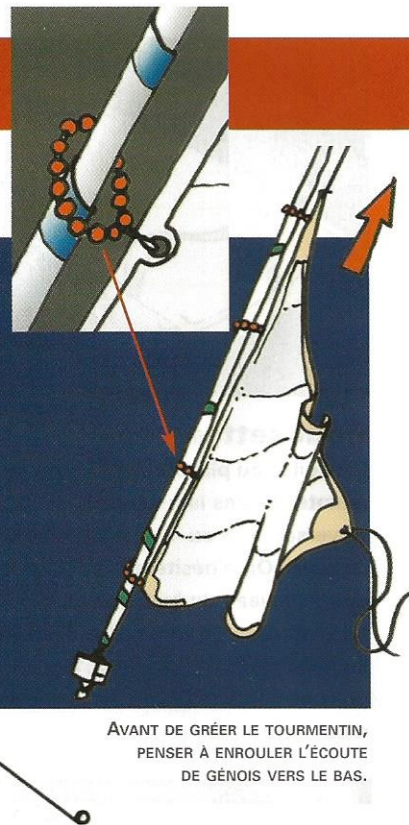
Mécanique et pièces détachées

Le moteur participant pleinement à la sécurité, il faut connaître sa mécanique et être capable de réaliser les interventions indispensables en cas de panne. La plus courante est souvent le désamorçage.

J'ai écrit une notice d'intervention simplifiée indiquant les vis à desserrer et les clefs à

employer, un rappel utile pour tous ceux qui auraient à intervenir. Un démarreur et un alternateur sont des pièces importantes à détenir à bord. Chaque moteur a ses points faibles. Renseignez-vous auprès de votre motoriste pour savoir quelles pièces de rechange emporter. Sur mon moteur, la vis de purge de la pompe hydraulique s'est cassée à deux reprises !

SOLUTIONS POSSIBLES :
COLLIER DE RACAGE, SANGLE, ETC.



AVANT DE GRÉER LE TOURMENTIN, PENSER À ENROULER L'ÉCOUTE DE GÉNOIS VERS LE BAS.