

MANOEUVRES EN SOLITAIRE

ENVOI DE LA G-V

- 1) Bateau bien dans l'axe du vent. Surtout si lazy-jack Ralentir vitesse (diminution vent apparent).
- 2) Vérifier si les bosses de ris sont bien larguées (voir repères),
- 3) Choquer en grand l'écoute et le hale bas de GV (éventuellement de la bordure).
- 4) Reprendre de la balancine. Apiquer la borne (selon la taille du bateau !!!)
- 5) Envoyer à la volée du pied de mât, bloquer la drisse au taquet, reprendre le mou et étarquer, finir au cunningham éventuellement,
- 6) Larguer la balancine, reprendre écoute G.V et bordure.

ENVOI DE LA VOILE D'AVANT

- 1) Préparer la voile, endrailler les mousquetons.
- 2) Ferler la voile avec un raban auto largable.
- 3) Frapper les écoutes et régler les rollers.
- 4) Frapper la drisse,
- 5) Enlever le raban, envoyer à la votée du pied de mât.
- 6) Mettre au taquet, reprendre le mou et étarquer.
- 7) Border l'écoute.

Ne pas envoyer trop près du vent (voile sur hauban).

Si envoi génois sur enrouleur bien penser à retenir la bosse d'enrouleur pour éviter le surpattage.

AFFALAGE DE LA G.V

- 1) Venir vent debout en réduisant la vitesse.
- 2) Choquer l'écoute et le hale bas (la bordure éventuellement).
- 3) Reprendre la balancine (selon la taille du bateau),
- 4) Choquer la drisse en contrôlant la descente (autour d'un winch etc..)
- 5) Reprendre l'écoute de G.V pour éviter le ballant.
- 6) Ferler rapidement, le plus proprement possible après avoir largué la balancine.

Penser à choquer d'éventuelles bosses de ris en tension.

AFFALAGE DE LA VOILE D'AVANT

- 1) Préparer un bout avec un nœud de plein poing pour guider la voile ou mailler une drisse de spi par exemple sur la filière-
- 2) Prendre une allure permettant à la voile de tomber sur le pont
- 3) Choquer légèrement l'écoute de génois afin d'éviter que la chute porte
- 4) Choquer la drisse en contrôlant la descente. Dresse à l'eau ou tour autour d'un winch etc...
- 5) Enlever la drisse. Ferler la voile dans les filières

Si enrouleur de génois, penser à garder légèrement l'écoute en tension

EMPANNAGE SOUS VOILE D'AVANT

Bien se mettre au plein vent arrière.

- 1) Recentrer le chariot de G.V. Vérifier H.B repris maxi (éventuellement amener rail d'écoute GV au vent sur petit bateau),
- 2) Faire passer voile d'avant en ciseaux.
- 3) Border l'écoute de G V
- 4) Prendre repère sur tiers supérieur de la chute de la G.V. (Passavant).
- 5) Basculer la G V contrer à la barre l'auloffée du bateau (éventuellement selon météo et pilote auto)
- 6) Choquer en grand l'écoute de G V.

Mettre un penon suffisamment long sur le pataras pour bien être vu de la position barreur.

Penser à empanner au maximum de la vitesse, vague, surf etc (diminution vent apparent).

CHANGEMENT DE VOILE D'AVANT SUR VIREMENT DE BORD

- 1) Attacher le nouveau sac avec son mousqueton sur la ligne de vie. Selon météo se mettre du près au travers pour diminuer la gîte
- 2) Se rendre sur l'avant du bateau en réglant le nouveau point de tire.
- 3) Sortir le point d'amure du sac (vérifier le pliage).
- 4) Amurer. Endrailler sous la voile qui va tomber (enlever éventuellement un ou deux mousquetons).
- 5) Fixer l'écoute qui ne sert pas.
- 6) Mettre patte d'oie ou drisse de spi pour tenir la voile.
- 7) Affaler lorsque le bateau change d'amure.(éventuellement en laissant la voile à contre).
- 8) Changer le point de drisse.
- 9) Désendrailler. Mettre l'écoute de l'ancienne voile.
- 10) Ranger l'ancienne voile dans le sac, l'attacher.
- 11) Hisser du pied de mât, bloquer au taquet.
- 12) Reprendre le mou, étarquer la drisse, border la voile.
- 13) Régler le roller au vent pour la nouvelle voile.

VIREMENT DE BORD

Entraîne une perte de vitesse donc réglage différent d'un bord à l'autre (vent apparent différent),

Le virement est fini lorsque le point d'écoute franchit un axe roller et point d'amure.

- 1) Bien envoyer le pilote auto du près au bon plein, régler le virement à 100-110 ° permettant une relance avec la G.V.
- 2) Surborder la G.V. (selon technologie du bateau).
- 3) Dès le dévent du guindant choquer l'écoute de génois (vérifier défile bien).
- 4) Choquer légèrement la G.V. (selon technologie du bateau)
- 5) Reprendre le mou main sur main le plus rapidement possible du génois (regarder repère point d'écoute).
- 6) Faire lofer le bateau au pilote auto (+ 10° par exemple). Border la voile d'avant,
- 7) Border la G.V

Penser à virer sur la vague car le safran est plus propulsif-

ENVOI DU SPI SYMETRIQUE

- 1) Envoi grand largue. Mettre au repère hale-bas et écoute,
- 2) Reprendre barber des deux cotés.
- 3) Positionner le spi plié dans le sac sur l'avant du bateau.
- 4) Frapper le bras, écoute, tangon et drisse.
- 5) Prébrasser le bras perpendiculaire au vent apparent.
- 6) Surborder légèrement l'écoute (Repère ex :premier ou deuxième chandelier).
- 7) Envoyer le spi le plus rapidement possible du pied de mat, bloquer au taquet.
- 8) Régler l'écoute,
- 9) Affaler la voile d'avant Reprendre le mou de la drisse.
- 10) Régler le barber (bien repris dans la brise).

Si tour sur l'étau : tirer sur l'écoute et choquer.

Si tour sur lui-même abattre légèrement et tirer sur la chute.

Attention à ce que le bras ne lâche pas sur l'envoi (départ au lof). L'idéal est de prévoir un double jeu d'écoute. Spi asymétrique envoi identique à voile d'avant. Régler éventuellement le point d'amure.

AFFALAGE DU SPI

Possibilité d'envoi de la voile d'avant.

- 1) Affaler largue. Attention de ne pas trop abattre. Spi risque de passer sous le bateau.
- 2) Reprendre barber à fond.
- 3) Surborder l'écoute.
- 4) Larguer le point d'amure du spi C avec mousqueton auto largable). ou larguer bras.
- 5) Spi monte et se dévente derrière la G.V.
- 6) Prendre l'écoute et contrôler la descente du spi en suivant la chute jusqu'à la tête, (mettre drisse à l'eau) attention à ne pas faire de poche qui gonflerait le spi. D'abord rentrer la chute ensuite la bordure
- 7) Faire lofer légèrement le bateau pendant la chute du spi, éventuellement.

EMPANNAGE SOUS SPI

Classique un jeu d'écoute sans décrocher

Attention c'est le bateau qui bascule pas le spi

- 1) Recentrer le chariot de G.V et le bloquer. Reprendre les 2 barbers.
- 2) Régler le tangon perpendiculaire au mât (brasser carré). Cloche à hauteur d'épaule. En se mettant bien vent arrière.
- 3) Choquer le bras,
- 4) Baisser le tangon en larguant de la balancine,(repère) (selon type et taille de tangon)
- 5) Choquer l'écoute jusqu'au repère.
- 6) Libérer le bras du tangon,
- 7) Changer le tangon de bord en passant derrière l'étau.
- 8) Saisir le nouveau bras et le clipser sur le tangon. Reprendre la balancine de tangon.
- 9) Empanner la G.V.
- 10) Lofier légèrement et border l'écoute.
- 11) Régler balancine, hale bas, bras, écoute, chariot de G.V, et écoute de G,V,

Attention à la girouette qui s'oriente selon l'écoulement du vent autour du spi.

Si tangon réversible, décrocher, modifier bras et reclocher de l'autre côté.

L'idéal, un double jeu d'écoute permettant de toujours tenir le spi gonflé le temps que l'on modifie

PRISE DE RIS

- 1) Se mettre à la cape ou tenir une allure bon plein ou entre bon plein et près (voile lattée). Penser à régler la voile d'avant en conséquence,
- 2) Choquer écoute et hale-bas.
- 3) Prendre de la balancine. Bien apiquer la borne (selon taille du bateau).
- 4) Choquer de la drisse. (Repère à prendre).
- 5) Mettre le croc du côté identique à la sortie de bosse.
- 6) Etarquer la drisse.
- 7) Etarquer la bosse en pliant le surplus de toile du côté opposé ou passe la fixation de la bosse.
- 8) Larguer la balancine.
- 9) Border l'écoute.
- 10) Sur le largué de ris penser à inverser donc d'abord choquer la bosse.

PRISE DE COFFRE A LA VOILE

Selon les conditions météo, l'idéal est d'arriver sous G-V seule. Sauf vent faible ou nécessité voile d'avant.

- 1) Arriver au bon plein en visant non pas le coffre mais un repère fictif décalé sur la même ligne.
- 2) Réguler sa vitesse, (ne pas hésiter à venir d'assez loin), se mettre bout dans l'axe coffrent en freinant le bateau avec la G.V. Possibilité de neutraliser la G.V avec la balancine (selon taille du bateau).
- 3) Prendre le coffre au vent, mieux vaut arriver avec insuffisamment de vitesse que trop vite.
- 4) Si trop vite, freiner le bateau en mettant la G.V à contre (prendre du hale-bas), reculer et partir du côté d'où l'on vient (manœuvre selon taille du bateau et météo).

Possibilité de manœuvre dite point d'interrogation.

Travers au vent, brusque abattée (limite empannage) puis grand coup de barre pour freiner bout au vent sur le coffre (à consommer avec modération, difficulté d'arriver sans vitesse). La connaissance de l'erre du bateau est primordiale, pas de régulation possible !

MANOEUVRE D'HOMME A LA MER

(Cadre d'examen du B.P.P.V)

Si possibilité choisir le bord avec soleil dans le dos.

Se positionner sous le vent de l'homme à la mer (mettre repère sur le bateau indiquant un angle de 45° avec l'œil du barreur et la filière par exemple).

Si H.M au dessus = sous le vent.

A la cape

- Passer au bon plein à environ 2 longueurs du Jonas (si bateau rapide, évolutif, courant sur l'arrière prendre plus de marge, pour permettre de freiner le bateau bout au vent avant virement).
- La hauteur donnée est égale à la marge de régulation. (Ex : mer formée = marge diminuée vague fait tomber rapidement),
- Lorsque l'H M est sur l'arrière du travers par rapport à la position du barreur
- Virer de bord en laissant la voile d'avant à contre (nécessité que celle-ci sort bordée), choquer la G V mettre la barre vers la bôme si barre franche (l'inverse si barre à roue).
- Choquer le hale-bas.
- Contrôler le déplacement du bateau, dérive grand large, en bordant ou choquant la G,V.
- Garder l'H.M dans un repère (hauban par exemple) si passe devant, border, si passe

derrière, choquer.

- Ne pas mettre barre dans l'axe, sauf si loin de l'homme à la mer et axe bateau- H-M. travers au vent.
- Le foc fait tomber le bateau, la G.V fait lofer ou abattre (environ 20° de part et d'autre du travers).
- Le hale-bas en tension fait avancer le bateau.

Possibilité de cape linéaire = surborder la GV, éventuellement remonter le chariot au vent ceci fait décrocher le bateau travers au vent un moment. Nécessite maîtrise et connaissance de son bateau.

A la ralingue

La récupération à la ralingue peut s'envisager selon la condition météo (vent faible à médium) Arriver bon plein en réglant à la G.V. Le génois faseyant si vent faible. Si vent médium rester sous GV seule. Homme à la mer sous le vent. Désavantage : faseyement, arrêt délicat à maîtriser.

AMARRAGE EN SOLO

- Arriver arrêté à la hauteur d'un bollard, anneau, taquet etc. , au niveau du maître-bau du bateau.
- L'amarre a du être préparée et passée dans le roller, point d'ambelle (laisser longueur minimum pour faire le nœud selon méthode bras de fer c'est à dire sans laisser le bateau s'éloigner du quai).
- L'amarre doit revenir à un winch.
- Dès que le bateau est à quai, faire le nœud et reprendre le mou le plus vite possible au winch éventuellement avec la manivelle pour le plaquer au quai.
- Mettre ensuite les aussières (pointes, gardes etc...).
- Penser à préparer les pares battages selon méthode de la planche (tailles différentes selon la forme du bateau pour le plaquer au quai).
- Possibilité de s'arrêter et s'amarrer si le vent est bien dans l'axe avec pointe avant et garde arrière le bateau doit arriver sans vitesse.
- Possibilité d'amarrage neutre (moteur marche avant + garde avant). Barre dans l'axe ou trouver un équilibre selon portance safran, courant, etc...

DEPART SOLO AVEC VENT QUI PLAQUE AU QUA

Pour un départ en s'appuyant sur l'avant :

Mettre un bout de manœuvre qui pan du taquet avant jusqu'à un anneau sur le quai suffisamment en arrière pour permettre au bateau de pivoter d'environ 60°, Préparer un nœud auto-largable du quai avec rallonge suffisamment longue allant jusqu'au cockpit même bateau éloigné du quai. Mettre un gros pare-battage à l'avant. Passer en amarrage neutre (marche avant). Larguer les amarres qui restent. Pivoter l'avant du bateau vers le quai à la barre. Lorsque le bateau est suffisamment éloigné, mettre au point mort. Larguer le nœud. Ramener l'amarre sur le bord. Partir en marche arrière dans le lit du vent.

Possibilité de départ en s'appuyant sur l'arrière

selon configuration technologique du bateau. Inverser les amarres **Attention** : Peu d'incidence de barre, flux d'hélice vers l'avant cause marche arrière moteur et bras de levier plus petit entre taquet du bateau et portance sur le safran.