

Liste MANŒUVRES

Original : Catana 30/06/99

Dernière MAJ : 10/11/1999

PREPARATION AU DEPART	1
DEPART.....	1
ENVOI DE LA GRAND-VOILE.....	2
ENVOI DU GENOIS	2
AFFALER LA GRAND-VOILE	2
Méthode 1.....	2
Méthode 2 (équipage rodé).....	2
ENROULER LE GENOIS	3
PRENDRE UN RIS (dans le cas ou la GV est haute).....	3
ENVOI DU SPI.....	3
AMMENER LE SPI (Derrière la GV)	4
Dans le cas d'un vent très fort.....	4
Autre manœuvre	5
Autre manœuvre : Manœuvre extrême	5
GLOSSAIRE.....	5

PREPARATION AU DEPART

1. Eau et avitaillement, gasoil
2. Formalités de douane et de port
3. Météo
4. Sortie des cartes, études des difficultés, **communication à l'équipage**
5. Préparation du journal de bord
6. Vérification des niveaux d'huile et de liquide de refroidissement moteurs Bab & Tri + Groupe
7. Fermeture des hublots (suivant le temps, mais en tous cas **les deux hublots de sécurité** coque intérieure avant) au cran le plus serré
8. Fermeture des vannes de WC sous planchers bâbord (2 vannes rouges à mettre en position verticale) et tribord (une vanne rouge à mettre en position verticale et une grosse vanne *3 positions* à mettre verticale)
9. Rangement du bateau (vaisselle, portes, objets, ...)
10. Inspection du pont, gréement, acastillage – vérification de la fermeture des capots avant (aux manettes)
11. Remontée et fixation de l'annexe
12. Enlever pare battages et aussières de garde devenus inutiles pour la manœuvre – éventuellement, garder un pare battage libre là ou il pourrait devenir nécessaire
13. Enlever la patte d'oie
14. Rosé pour tous

DEPART

1. Mise en marche moteurs, 25 secondes de préchauffage
2. Démarrer l'électronique : MaxSea, Centrale Instruments, Pilote Automatique, VHF, éventuellement Radar
3. Briefing de l'équipage pour la manœuvre : postes fixes, tâches claires
4. Inspecter la présence éventuelle de bouts ou corps mort dans l'eau
5. Largage aussière puis mouillage ou remontée ancre (à l'ordre « *Larguez, Larguez Tribord, Larguez Bâbord, Larguez tout derrière ou devant* » répondre « *Largué* », et message « *Ancre haute et claire* » lorsqu'elle est remontée)
6. Surveiller que le mouillage coule et qu'aucun bout ou aussière ne peut se prendre dans les hélices (instruction « *Coupez Tribord ou Bâbord, Bout dans l'eau* » à crier au barreur)
7. Une fois largué (mouillage, corps-mort ou quai), rangement aussières et pare battages
8. Fermeture des accès aux jupes arrières (filières et panneau)
9. Dans certains pays, prévenir le Port de son départ à la VHF
10. Renseigner le livre de bord
11. Envoi des voiles (ou réduction à un seul moteur)

Routines de manœuvres – Crabe Tambour – CG

Original : Catana 30/06/99

Dernière MAJ :

ENVOI DE LA GRAND-VOILE

1. Prise de balancine (elle doit l'être déjà)
2. Ouverture du lazy bag
3. Dégager la drisse de GV du winch de pied de mât ou la défaire du rappel avec bout blanc (ou autre système au mouillage)
4. Au moteur marche avant lente, maintien du bateau bout au vent
5. Surveiller le passage des lattes de GV dans les lazy jacks
6. Hisser la GV au bouton électrique de Bab
7. Surveiller le bon coulissage des amures et bosses de ris (pour éviter les cocottes)
8. Quand presque étarquée, finir de hisser la GV avec manivelle
9. Un équipier en pied de mat (min.3) peut indiquer la bonne tension de l'amure de GV
10. Choquer la balancine
11. Régler la bordure (à la main et manivelle sur winch central, avec équipier au contrôle de tension en pied de mât)
12. Régler les écoutes de GV (palans)
13. Re régler la GV après l'envoi du génois

ENVOI DU GENOIS

1. Libérer l'écoute de génois au vent
2. Choquer progressivement (un tour sur le winch) la drosse d'enrouleur de génois, après avoir ouvert le bloqueur (mise sous tension préalable)
3. Reprendre en même temps (à la main puis à l'électrique) sur le winch à 4 tours l'écoute de génois sous le vent
4. Attention : si blocage, regarder l'emmagasineur d'enrouleur au pied de l'étai
5. Régler avec les penons
6. Lâcher complètement l'écoute de génois au vent, la faire courir devant et la lover devant le winch (sauf si virements de bords rapprochés anticipés)
7. Faire un tour de sécurité supplémentaire autour du winch de génois en tension
8. Renseigner le livre de bord

AFFALER LA GRAND-VOILE

Méthode 1

1. Mettre le bateau bout au vent, avec vitesse réduite au moteur (si vent fort et mer agitée, les deux moteurs)
2. Reprendre de la balancine, en libérant progressivement les deux écoutes de GV
3. Border les écoutes de GV de façon à maintenir la bôme bien centrée et totalement immobile
4. Affaler GV, avec 3 tours au winch, doucement (gants indispensables, mains à 50 cm du winch)
5. En même temps, le barreur doit reprendre le mou de la bosse de 3^{ème} ris rouge, afin de permettre à la GV de bien prendre sa place dans le lazy bag, tout en maintenant le bateau bout au vent
6. En même temps, l'équipier au winch doit reprendre les autres bosses de ris et les amures de ris, afin de ne pas risquer de créer des nœuds – dès que quelque chose coince, arrêter la manœuvre et observer
7. Lorsque la GV est totalement descendue, mettre la drisse de GV (rouge) sur le winch de pied de mât (pour l'empêcher ultérieurement de battre)
8. « Ferler » la Grand-Voile dans le lazy bag (des gants sont indispensables) et fermer le lazy bag avec les velcros
9. reprendre tous les bouts qui traînent dans le cockpit dans le coffre à bouts
10. renseigner le livre de bord

Méthode 2 (équipage rodé)

1. Réduire le génois pour réduire l'allure, à 2 ris, bordé à plat pour permettre au bateau de remonter à 30~35° du vent apparent
2. Descendre dérives à moitié pour avoir un plan anti-dérive et éviter que le bateau lofe
3. Donner l'ordre au pilote d'aller à 35° du vent

4. Déborder la GV jusqu'à ce qu'elle soit dans le lit du vent
5. Reprendre un peu la balancine (éventuellement)
6. Reprendre drisse de GV au winch, mettre drisse sous tension pour ouvrir bloqueur, 1 tour au winch
7. Faire descendre la Gv sans faire frapper les chariots de GV, mais le plus rapidement possible
8. Un équipier sur le roof pour ferler la GV, récupérer le point de drisse, le frapper sur un taquet en pied de mât à l'aide d'un bout
9. Récupérer bosses et amures de ris et les amener à l'intérieur du lazy bag sans faire de nœuds si possible
10. Fermer lazy bag
11. Régler bôme au centre
12. Renseigner le livre de bord

ENROULER LE GENOIS

1. Libérer totalement écoute de génois du winch au vent
2. Faire trois tours sur le petit winch bâbord avec bout d'enrouleur de génois (couleur noire)
3. Fermer bloqueur de l'enrouleur de génois
4. Equipier 1 relâche doucement écoute de génois sous le vent (attention, 4 tours sur le winch, gants)
5. Equipier 2 reprend bout d'enrouleur à la manivelle
6. Enrouler jusqu'à 10cm du point d'écoute
7. Ranger les boutes et écoutes sur les winchs, manivelle dans son compartiment
8. Renseigner le journal de bord

PRENDRE UN RIS (dans le cas ou la GV est haute)

1. Reprendre de la balancine (éventuellement)
2. Installer (cf. manœuvre d'affalement de GV) drisse de GV sur winch
3. Pilote à 35° du vent
4. Equipier en pied de mat pour alerter 1° le bon niveau de descente de la GV 2° la bonne tension de l'amure 3° le bon étarquage de la GV 4° bonne tension de la bosse de ris
5. Si pas d'équipier disponible, descendre GV en rattrapant l'amure de ris à la main au fur et à mesure jusqu'à effort maximum à la main – l'amure de ris est au bloqueur
6. Bloquer la drisse de GV et ré étarquer le guindant
7. Reprendre bosse de ris (même couleur que l'amure) au winch électrique puis finir à la manivelle
8. Récupérer mou des bosses et amures de ris libres
9. Ranger drisse de GV, bosses et amures de ris libres dans bac (ne jamais ferler)
10. Renseigner le journal de bord

ENVOI DU SPI

A l'avant :

1. Sortir le spi de la soute à voile
2. L'installer, sans trop vriller la chaussette, coté sous le vent
3. Positionner le point de drisse du spi vers l'arrière du bateau
4. Positionner la gamelle du spi vers l'avant (proche de l'enrouleur de génois)
5. Défaire le nœud (vert) qui relie les deux points d'écoute bâbord et tribord du spi avec la drisse de chaussette
6. Sortir cette drisse de chaussette, de façon à ce qu'elle passe sous le spi, et l'attacher provisoirement à la bite de pont
7. Après avoir donné du mou (l'équipier arrière ou le barreur doit le faire) dans les bras et les écoutes, attacher par un nœud de chaise double le bras (écoute rouge) dans l'œillet d'écoute (qui devient le point d'amure), puis l'écoute (écoute verte) dans l'œillet mais au-dessus du nœud de bras (qui devient le point d'écoute)
8. Attention : respecter le sens du spi : le « point d'écoute vert » (chute du spi avec bande de toile verte) à tribord, le « point d'écoute rouge » (chute de spi avec bande rouge) à bâbord
9. Attention : attention à laisser bras et écoutes libre, c'est à dire à bien les passer à l'extérieur du bateau et devant l'étai de l'enrouleur et par dessus les filières, vers le coté sous le vent
10. Passer les deux écoutes par-dessus les dérives (de façon à éviter qu'elles ne partent à l'eau)
11. Fixer la drisse de spi (verte) au point de drisse de la chaussette, là encore en faisant attention à ne pas entortiller la drisse autour d'un galhauban ou de l'enrouleur de génois

12. Se préparer à hisser le spi avec le winch de pied de mât (3 tours, à la main à deux, ou à la main seul pour finir à la manivelle)

A l'arrière :

13. Installer le gréement du spi : bras (rouge) coté au vent sur winch électrique, au bloqueur
14. Installer le gréement du spi : écoute (verte) coté sous le vent, si possible sur winch électrique, au bloqueur
15. Pré-tendre le bras, et reprendre le mou des bras et écoutes non utilisés
16. Le barreur positionne le bateau au grand largue et dirige la manœuvre

A l'avant :

17. Sur ordre du barreur, hisser le spi avec la drisse de spi
18. S'assurer que la chaussette montée est haute et claire et que le jeu des écoutes et bras est libre
19. Re-vérifier
20. Dégager légèrement (1 bon mètre) le spi de la gamelle de chaussette pour favoriser sa sortie ultérieure rapide
21. S'assurer que la drisse de chaussette (double drisse verte), libérée de la bite, ne s'enroule ni autour de la chaussette du spi, ni autour d'aucun gréement
22. Sur instruction du barreur, hisser la chaussette en tirant sur la drisse verte qui n'est pas fixée sur la gamelle (petit bout blanc en haut formant triangle) jusqu'en haut : le spi se déploie (NB : la drisse de hisse n'a pas de fil blanc) – attention à ne pas trop étarker la drisse de spi (risque que le nœud du mousqueton ne rentre dans le réa)
23. Fixer la double drisse de chaussette sur le coté sous le vent (ne gênant ni le fonctionnement du spi ni celui du génois)

A l'arrière :

24. En même temps que se hisse la chaussette et se déploie le spi, l'équipier arrière (ou le barreur) reprend du bras de spi (au winch manuel) et borde l'écoute de spi (embraquer à la main très vite avec un seul tour mort (pour éviter le surpattage) lorsque le spi commence à se gonfler, puis finir au winch électrique)
25. Lorsque le spi est bien réglé au petit / grand largue, le régler pour l'allure finale désirée

Si forte houle :

26. Compléter l'installation du spi avec un barber-hauler pour tirer vers le bas l'écoute de spi, et prendre un tour autour du taquet de milieu de pont sur le bras (ne pas bloquer), ceci pour que le spi ne se ballade pas trop sous l'effet de la houle, de gauche à droite (surtout) et de bas en haut – pour pouvoir installer ce barber-hauler, disposer de la poulie ouvrante frappée par un bout sur un pontet au milieu du bateau

AMMENER LE SPI (Derrière la GV)

1. Un équipier à l'avant, un équipier à l'arrière, le barreur dirige la manœuvre
2. A l'avant, se saisir de la drisse de chaussette verte, du bout qui conduit au triangle blanc fixé à la gamelle de chaussette (sur Crabe Tambour, bout vert hérissé de fils blancs) – Gants obligatoires
3. Le barreur s'efforce, en abattant, de déventer légèrement le spi (à 140° du vent)
4. L'équipier arrière choque le bras légèrement, progressivement avec l'abaissement de la chaussette
5. Sur ordre du barreur, l'équipier arrière choque en grand l'écoute de spi
6. Sur le même ordre du barreur, l'équipier à l'avant tire sur la drisse de chaussette, avec un angle de tire proche du galhauban et descend la gamelle le plus vite possible
7. L'équipier arrière, écoute choquée, vient prêter main forte à l'équipier avant pour finir la descente de chaussette et récupérer bras et écoutes pour éviter qu'ils filent à l'eau
8. Lorsque la chaussette est complètement descendue, choquer la drisse de spi et descendre la chaussette
9. Choquer complètement bras (les deux) et écoutes (les deux de spi)
10. Défaire les nœuds de chaise des points d'écoute et d'amure de spi, et relier par un nœud en 8 écoute et bras tribord ensemble, et écoute et bras bâbord ensemble
11. L'équipier arrière reprend le mou des bras pour amener le nœud en 8 à la poulie avant, puis le mou des écoutes, enfin ferme au bloqueur et range écoutes et bras dans les sacs
12. A l'avant : procédure de rangement de spi : l'idée est que mieux le spi sera rangé (non vrillé), mieux il se déploiera lors de son prochain envoi
13. Nouer la drisse de chaussette dans les deux œillets d'écoute / amure
14. Ranger l'excédent de toile dans la gamelle, en s'efforçant de laisser les points d'amure / écoute accessibles
15. Dégager le point de drisse du spi, et frapper le mousqueton de la drisse de spi sur le balcon avant (de préférence au vent)
16. Rentrer la chaussette et son spi dans la soute à voile, gamelle en premier, en prenant soin de ne pas le vriller
17. Bloquer et ranger la drisse de spi

Dans le cas d'un vent très fort

qui excède les limites d'utilisation du spi, il devient difficile de rentrer le spi par la simple traction sur la chaussette :

18. Défaire le nœud de chaise du bras de spi, sans lâcher le bras (immédiatement le frapper quelque part, l'écoute toujours jointe)
19. Réessayer d'amener la chaussette, le spi battant

Autre manœuvre

20. Reprendre l'écoute jusqu'au galhauban
21. Lacher le bras et contre-écoute à fond lorsque les équipiers sont prêts, pour permettre au spi de se mettre en drapeau
22. Prier

Autre manœuvre : Manœuvre extrême

23. Affaler drisse de spi et courrier récupérer le spi (et la gamelle) avant qu'il ne touche à l'eau
24. Monter au lof au moment où le spi descend par la têtère, barre au vent (60 à 90°) à sec de toile (GV choquée complètement) – le bateau protège alors le spi du vent – ne pas prendre la gamelle sur la tête

GLOSSAIRE

Une **écoute** borde

Une **drisse** hisse

Une **drosse** enroule

La seule **corde** sur un bateau est sur la cloche

Un **bout** est l'ensemble de ce qui équipe un bateau pour border, hisser, amarrer, enrouler, réduire

Une **amarre** ou **aussière** amarre (lien à un point d'ancrage à terre ou au mouillage)

Le « **vent** » est toujours le vent apparent, c'est à dire le vent subis par le bateau en mouvement (le vecteur moyen du vent réel et de la vitesse du bateau)

Choquer = relacher une écoute

Border = tendre une écoute

Embraquer = border le mou d'une écoute à la main très vite

Lof = actionner la barre pour remonter vers le vent

Abattre = actionner la barre pour s'éloigner du vent

Pour le spi, **bras** = bout rouge (passe sous le pont pour ressortir en pointe avant)

Pour le spi, écoute = **écoute** rouge (à l'extérieur du bateau)

Bloqueur = taquet **coinceur** = **spinlock** = les passes-bout avec poignée bloquante (à ne jamais ouvrir directement lorsque le bout est sous forte tension)

Patte d'oie = le système d'aussières sur les pointes avant pour soulager le guindeau au mouillage

Guindeau = le moteur électrique qui permet de mouiller et de relever l'ancre et la chaîne