

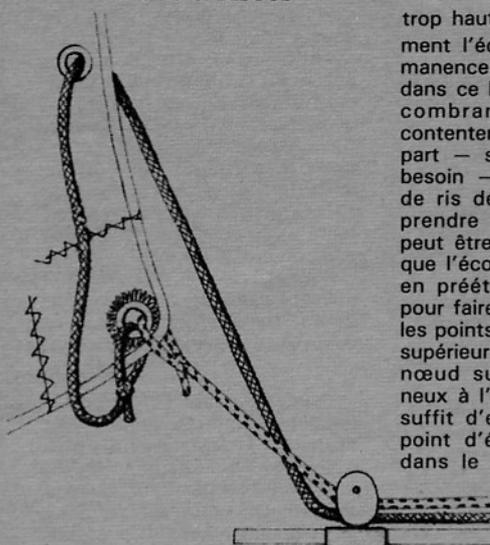
## Un foc à risées

Le foc à bande de ris est maintenant passé dans les mœurs. Certains constructeurs en proposent même un dans la voilure standard de leurs modèles. De fait, le principe est intéressant puisqu'il permet de disposer de deux voiles en une seule. Son utilisation n'est pourtant pas si évidente qu'il n'y paraît pour le croiseur, et réclame une préparation soignée et quelques tours de main.

Le principe de réduction de voilure est ici grossièrement le même que celui d'une grand-voile à ris. A savoir : descente de la voile pour crocher un nouveau point d'amure et un nouveau point d'écoute puis laçage de garçettes pour emprisonner la bande de toile ainsi effacée. La pratique, elle, est nettement différente. Tout d'abord, au lieu d'être relativement confortablement installé en pied de mât, l'équipier chargé de crocher le nouveau point d'amure va se trouver « en première ligne », à l'étrave. L'installation du nouveau point d'écoute n'est pas moins délicate ; il n'y a pas ici, comme pour la grand-voile, de bosses de ris à poste, et ce deuxième point d'écoute se trouve bien haut sur la chute, hors de portée du plus grand des équipiers.

Pour surmonter tous ces obstacles, deux solutions : affaler entièrement le foc sur la plage avant et faire toute la réduction sur le pont avant de renvoyer la voile arisée, ou — si l'on ne veut pas perdre de temps, ni s'énerver en tâtonnant au milieu de la toile qui envahit la plage avant — mettre en place quelques « trucs » qui permettront un arisage rapide et sans efforts, sans affaler entièrement la voile.

Pour le changement de point d'amure, l'affaire est simple. Il suffit de fixer un cordage solide et peu extensible (préétiré de 10 à 12 mm de diamètre) sur la ferrure d'étrave, de le faire passer dans la cosse du point d'amure de ris avant de le renvoyer au cockpit par l'intermédiaire d'une poulie fixée également au pied de l'étau. Il est ainsi possible d'amener le nouveau point d'amure à la bonne position et de réétarquer le guindant du foc sans quitter le



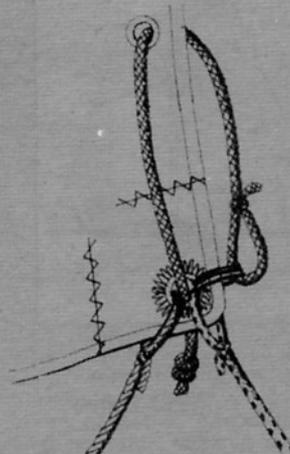
cockpit, en jouant alternativement sur la drisse et sur ce bout de contrôle (pour lequel il faut prévoir au niveau du cockpit un taquet d'amarrage).

La manipulation est un peu plus délicate pour mettre en action le nouveau point d'écoute. Il faut normalement prendre la contre-écoute de foc, la dégager de son circuit de poulies et, sans la larguer de l'ancien point d'écoute, la faire passer à travers la cosse du nouveau. Après cela, on ramène cette écoute au cockpit en la faisant passer par un deuxième chariot « avale-tout », ou par le même si celui-ci accepte le passage de deux écoutes. Il ne reste plus alors qu'à mettre cette nouvelle écoute sous tension avec le winch, tout en libérant l'ancienne : le nœud de chaise toujours fixé à l'ancien point d'écoute vient à ce moment en butée sur la cosse du nouveau permettant ainsi son contrôle. Pour pouvoir virer de bord, il est nécessaire de faire suivre le même circuit dans l'autre sens à l'autre écoute devenue libre. Il faut que le nœud de chaise représente un bloc suffisamment gros par rapport à la cosse pour ne pas s'engager dedans et s'y coincer, ce qui gênerait ensuite le largage éventuel du ris.

Le seul défaut de cette technique est qu'elle ne résout pas le problème d'accessibilité du nouveau point d'écoute, situé

trop haut pour y passer facilement l'écoute. Laisser en permanence une troisième écoute dans ce but serait par trop encombrant ; mieux vaut se contenter de placer avant le départ — si l'on pense en avoir besoin — une sorte de bosse de ris de la façon suivante : prendre un bout résistant (il peut être de diamètre moindre que l'écoute à condition d'être en préétiré) juste assez long pour faire l'aller et retour entre les points d'écoute inférieurs et supérieurs. Après avoir fait un nœud suffisamment volumineux à l'une des extrémités, il suffit d'enfiler l'autre dans le point d'écoute inférieur, puis dans le supérieur, avant d'y

faire une boucle au moyen d'un nœud de chaise. C'est sur cette boucle que l'on fixera, au moment de réduire, la contre-écoute. Pour que la boucle reste à portée de main et ne soit pas gênante au virement, mieux vaut l'assurer près du point d'écoute inférieur avec une petite garçette ou un élastique.

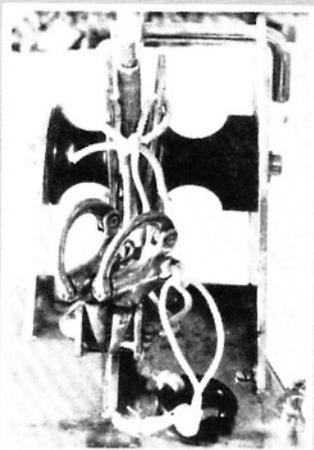


Pour étouffer facilement la toile en dessous de la bande de ris, le mieux est de laisser à poste deux ou trois garçettes « perfectionnées ». Elles seront constituées : d'un côté de la voile d'un brin assez long, de l'autre d'un brin court (pas plus de 10 cm) terminé par un clam mobile faisant renvoi. Il ne

# Petit calepin du marin malin

reste plus alors qu'à glisser le brin long dans le clam et à tirer d'une main en maintenant la toile de l'autre pour serrer, ce qui est beaucoup plus facile que d'avoir à faire un nœud plat gansé sur une toile qui bat.

## Les amures passagères



Le changement de génois peut être largement facilité et accéléré si l'on dispose de deux mousquetons de point d'amure. On peut alors amurer la nouvelle voile avant d'affaler la précédente, ce qui évite une manipulation délicate, souvent source de confusion quand les deux génois sont sur le pont.

## Malaises au mouillage

L'ancre est jetée et tient bon, mais le fond est proche et, par l'effet du clapot, le gouvernail risque de s'y cogner. Pour gagner quelques centimètres, il suffit de tourner la barre à fond. Ce qui évitera par ailleurs, que le bateau ne passe plusieurs fois au-dessus de la ligne de mouillage, au risque de s'y prendre « les pieds ».

## Les joies de l'accordéon

Le rangement d'un génois à ralingue, prévu pour s'adapter sur un étai à gorge, demande un peu de soin si l'on ne veut

pas avoir de problème au moment de l'envoi. Pour cela, une seule solution : le pliage en accordéon en partant de la bordure de la voile. On prendra soin, au cours de ce pliage, de bien garder tout le guindant ralingué d'un côté, ses plis étant pratiquement superposés. Une fois cet « accordéon » bien réalisé, il ne reste plus qu'à replier le reste de la voile en partant du point d'écoute vers le point d'amure de façon à pouvoir rentrer le tout dans son sac. Ce

type de pliage permettra, au moment de hisser, après avoir engagé la voile dans son guide et dans l'engoujure de la gorge, un passage facile et avec un minimum de frottements de la ralingue dans le guide.

Sur des voiliers importants, il est opportun de compléter cette technique par l'emploi de longs sacs « bananes » qui facilitent le rangement en mer du génois et le maintiennent ensuite dans les conditions idéales pour un envoi rapide.

## Une poulie pour tenir droit à l'échouage

Au moment d'échouer un quillard contre un quai, la coutume veut que l'on frappe sur un anneau à terre une drisse partant de la tête de mât. Cette installation a pour but d'empêcher le basculement intempestif du bateau. Il existe cependant une autre méthode, facile à mettre en œuvre, qui donne le même résultat tout en apportant d'autres avantages sans réclamer un dégagement aussi important derrière la cale. Il s'agit tout simplement de faire coulisser une poulie le long d'une drisse extérieure bien raidie contre le mât. Cette poulie est solidement fixée au quai et maintient ainsi le bateau bien vertical, quelle que soit sa hauteur par rapport au quai.

## Un blocage de barre souple

Pour le solitaire occasionnel qui ne dispose pas d'un véritable équipement de pilotage automatique, le moyen le plus intéressant pour bloquer sa barre à l'occasion d'une manœuvre est sans doute l'usage de sandows. Le gros avantage de la formule est que, tout en maintenant correctement la barre, cette installation offre une précieuse élasticité. Si le bateau fait une embardée pendant la manœuvre, on peut immédiatement le ramener sur sa route en poussant la barre, profitant de la souplesse des sandows ; la correction est instantanée, même si l'on a les mains occupées, et ne perturbe guère la manœuvre, ce qui ne serait pas le cas avec un blocage raide.

