

Installer des prises de ris semi-automatiques.

Généralités:

Il existe deux sortes de systèmes de prise de ris sans sortir du cockpit:

1. Système automatique

Il se caractérise par l'emploi d'une bosse de ris unique par ris. Celle-ci part en général de la bôme, grimpe à l'œillet du point d'écoute, redescend en bout de bôme, court vers l'avant de la bôme, remonte à l'œillet de ris, redescend au pied de mat et revient au cockpit.

Son avantage est la simplicité d'une manœuvre unique qui abaisse la GV par ses points d'amure et d'écoute en tirant sur un unique cordage. Les meilleurs systèmes sur le marché utilisent un système de chariot à l'intérieur de la bôme. Voir le site de Selden, par exemple. Cela coûte très cher mais semble fonctionner plutôt bien. Il est impératif qu'il soit très bien pré-étudié.

Dans le cadre d'un montage à la portée d'un propriétaire bricoleur, on peut en installer soi-même mais le chariot interne nécessite une bôme dont l'intérieur est aménagé pour le tenir guidé. Avec ou sans ce chariot, son inconvénient est la très grande longueur des bosses, multipliée par le nombre de bosses, et présente d'importants risques de blocages à cause de la manœuvre simultanée du ris qu'on prend et de la reprise de cordage du ou des autres ris. Ceci peut rendre l'usage de ce système incompatible avec l'esprit de tranquillité qui décide le propriétaire à installer un système où justement il comptait se simplifier la tâche.

2. Système semi-automatique

La différence principale est la division du ris en deux bosses: une pour l'amure et une pour l'écoute. On diminue alors considérablement les longueurs de cordages mais aussi on multiplie par deux leur nombre.

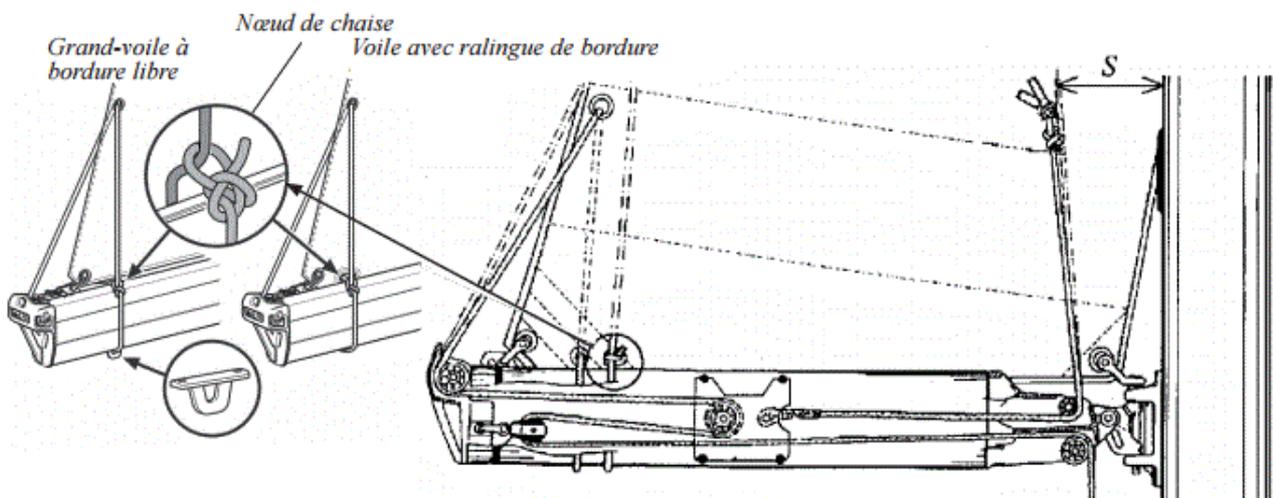
Cependant, l'effort de manœuvre moindre peut emmener la préférence de celui qui veut installer lui-même à peu de frais. **C'est ce second système qui fait l'objet de cet article.**

Dans un système comme dans l'autre, les crocs de ris situés sur le vit-de-mulet deviennent inutiles et il faut prévoir soit de les enlever, soit de protéger la voile et/ou les cordages pour ne pas s'y accrocher. Une fois les crocs enlevés, leur remplacement par un système vis + écrou à œil fournit de façon simple un point de départ pour les bosses de ris d'amure. Certains ont modifié les crocs en soudant un anneau ou du fil de façon à le refermer. Cela ne présente pas d'avantage réel. Inconvénient: ceci ne peut pas concerner un troisième ris puisqu'il n'y a que deux crocs, mais un pontet supplémentaire peut être d'autant plus facilement installé qu'il y aura de la place sur le mât.

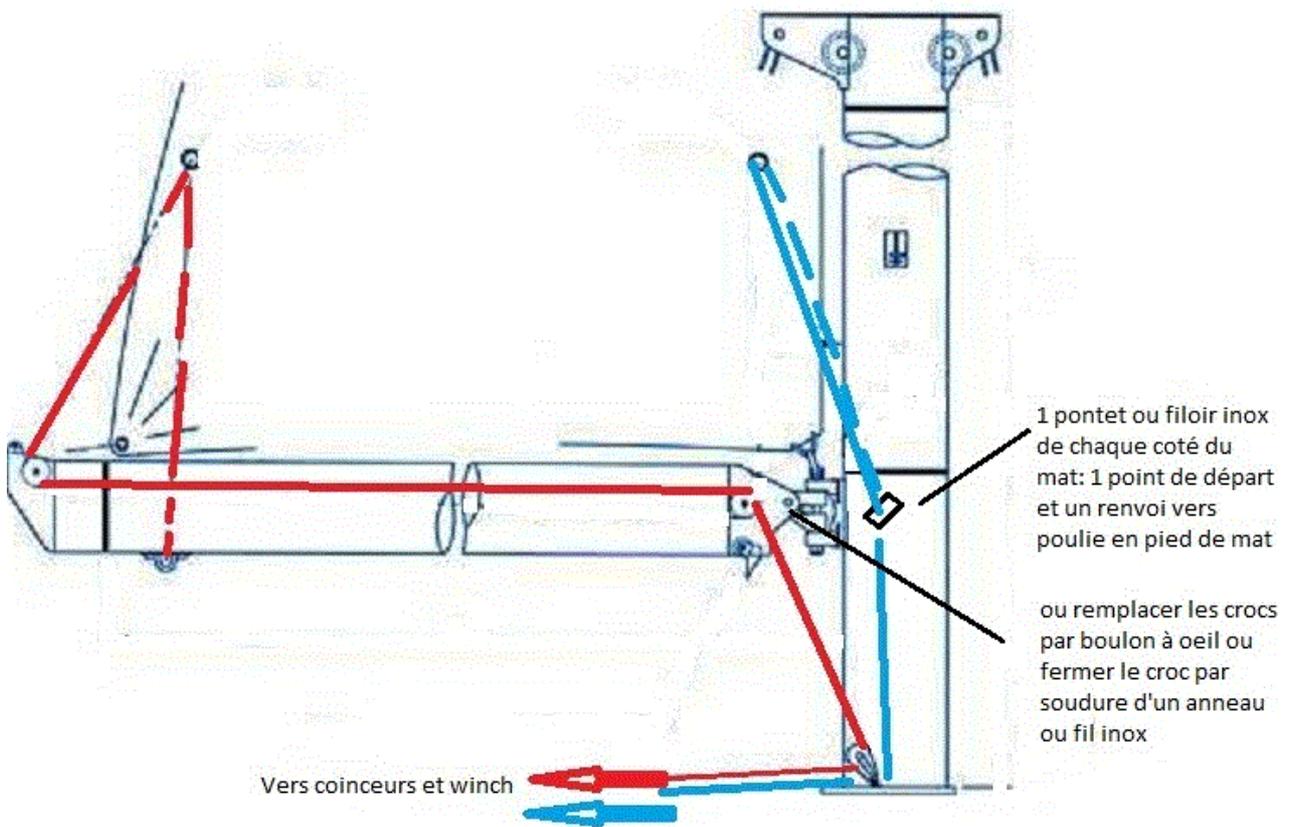
En tous cas, il est important de disposer les points de départ ou les renvois des bosses de ris d'amure et d'écoute de façon à pouvoir étarquer à la fois la bordure et le guindant.

D'autre part, si la bôme était équipée de coinçeurs, il faudra les désactiver ou les enlever afin qu'ils n'interviennent pas dans les manœuvres de prises et surtout de largage des ris. En effet, les coinçeurs sont dorénavant ceux installés à plat pont.

Système automatique; exemple système Selden:



Détail sur le website Selden.fr



Système semi-automatique = 1 bosse pour point d'écoute et une pour le point d'amure

En version prise de ris semi-automatique, il faut prévoir pour chaque ris:

- 1 coinçeur de bosse d'amure
- 1 coinçeur de bosse d'écoute
- 1 coinçeur de transfilage, si nécessaire.

Puis pour le reste des manœuvres:

- 1 coinqueur de drisse de GV
- 1 coinqueur de balancine
- 1 coinqueur de hale-bas

On voit que pour, par exemple trois ris, on peut se trouver face à un beau piano avec pas moins de douze coinqueurs. Prévoir l'installation en alternant les cotés, par exemple ris 1 et 3 à gauche et ris 2 à droite, selon son installation, car certaines GV ne sont pourvues que de deux bandes de ris.

Un problème qui peut survenir lors de la mise en place de système de prise de ris est que les coulisseaux de la grand voile s'empilent les uns sur les autres et empêchent l'œillet d'amure de descendre assez bas. Il est alors nécessaire de dégager un certain nombre de coulisseaux de la gorge du mat. Ceci oblige à y aller et donc, ce n'est pas compatible avec l'esprit des prises de ris auto ou semi auto.

Une première solution, selon la configuration de la bôme peut être de faire de la place vers le bas en fermant l'ajourage par lequel les coulisseaux sont engagés dans la gorge. Au final, il est possible de s'en tirer avec un ris, voire deux mais peut-être pas trois. Encore une fois, ce point est à vérifier et dépend de chaque montage ou configuration.

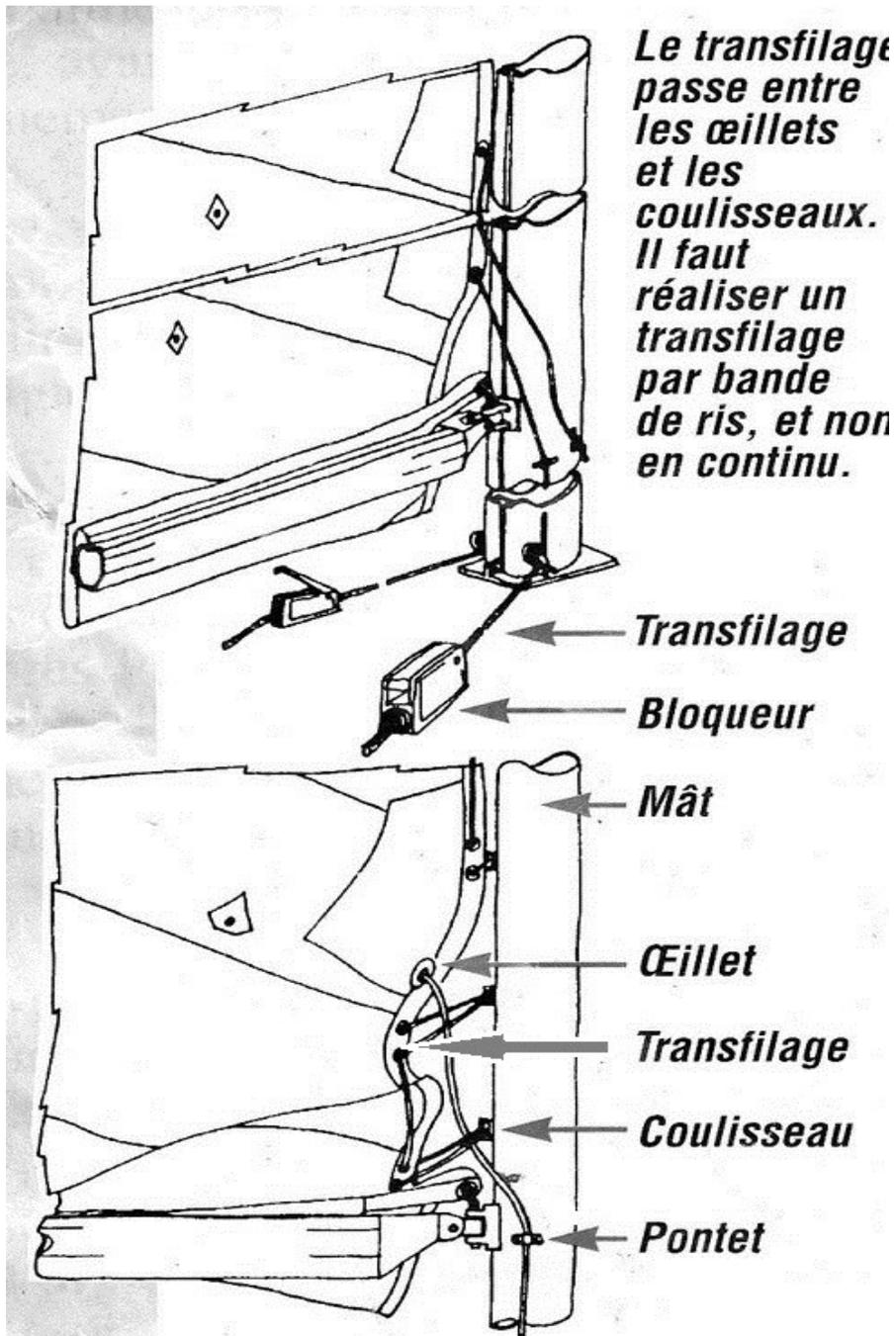
Seconde solution: la technique du transfilage. En montage standard, chaque coulisseau rend la voile «rigidement» solidaire du mât grâce à ses deux parties, le sabot dans le rail et la manille ou mousqueton sur la voile. Le transfilage est une technique qui permet au coulisseau (du moins la partie qui va dans l'œillet de GV) de s'éloigner temporairement du rail pendant la prise de ris et de rapprocher l'œillet de la gorge lors du largage de ris.

Pour que le coulisseau laisse partir un peu de toile afin d'abaisser suffisamment l'œil de ris, il faut interposer une garcette entre le coulisseau et la grand-voile.

Il faut aussi imaginer que chaque garcette de transfilage ne doit servir qu'un ris, partant du coulisseau situé juste au-dessus du ris en question et passant par l'anneau coté mât du coulisseau à chaque fois qu'il s'en présente un en descendant. J'espère que le schéma trouvé sur Hisse-et-oh.com aidera à cerner l'idée. En position voile haute, le transfilage est raidi et retenu par un bloqueur à plat-pont. Pour prendre un ris, le transfilage est libéré du coinqueur afin que les coulisseaux relâchent la partie d'amure qui les concerne. Ainsi, l'œil d'amure peut descendre plus bas que le ou les coulisseaux qui se trouvent sous lui. Et voilà pourquoi il faut un coinqueur par transfilage.

Pour déterminer la nécessité d'un transfilage, il faut tester sa voile en observant si l'œillet de ris peut descendre au ras de la bôme avec le premier ris. Puis, passer au ris suivant sans désendrailier aucun coulisseau. Et ainsi de suite. A chaque fois qu'il n'est pas possible de faire venir l'œillet de ris à ras de la bôme, le transfilage est une solution. Elle permet à coup sûr d'amener l'œil de ris d'amure à la bonne position sans qu'il soit besoin d'aller au pied de mât.

Le transfilage pourrait se simplifier en se passant de l'extrémité qui rejoint le coinqueur au cockpit si on était sûr qu'en partant de GV haute et transfilage tendu, on avait assez de cordage pour libérer suffisamment les coulisseaux jusqu'à ce que l'œillet d'amure atteigne sa position basse. Ce n'est pas toujours le cas et, inversement, le bout revenant au piano sert à bien replaquer la bordure de la GV contre le mât après le largage du ou des ris. Il ne faut donc pas s'en passer.



Dernier conseil : le transfilage des coulisseaux est à réaliser grand voile haute, de manière à ce que celle-ci s'établisse correctement.