# Virement

Avant de déclencher un virement de bord automatique assurez-vous de bien être au près serré, puis **maintenez** la touche **Tack** enfoncée et pressez la touche de direction correspondant au sens désiré (**Bâbord** ou **Tribord**). Le TP30 provoquera alors un virage de 100° confirmé par un long bip et conservera le nouveau cap. Une correction de cap manuelle achèvera d'ajuster l'angle de remontée au vent après relance. Si le pilote est en mode Girouette, il provoquera un virement de façon à obtenir le même ange vent/bateau en sortie de virement qu'en entrée. Il n'acceptera de virer que si le bateau est à moins de 90° du vent (empannage interdit) et refusera tout virement du mauvais côté (ordre de virement sur Tribord alors que le bateau est Bâbord amure par exemple).

# (Calibration) avant gain et bande morte

Pour modifier les réglages de gain et de bande morte, il est nécessaire de passer en mode Calibration en **maintenant** la touche **Tack** puis en pressant **Nav**. La diode Tribord (**verte**) s'illumine indiquant que le **gain** peut être modifié.

Réglage du gain

Une fois en mode Calibration la diode verte s'allume et une série de bips se fait entendre accompagnée par le clignotement de la diode Nav. Le nombre de bips indique la valeur actuelle du réglage de gain (de 1 à 9).

Pour augmenter le gain (+ de réaction du pilote) presser la touche Tribord. Une pression = une valeur en plus (max = 9 bips).

Pour le diminuer agir sur la touche Bâbord (min = 1 bip). Contrôlez la modification en comptant le nombre de bips, puis pressez Nav pour sortir du mode Calibration et revenir en Stand-by ou en Auto. Rappels : si le pilote fait des lacets, il faut diminuer le gain, s'il met trop longtemps à reprendre son cap, il faut l'augmenter. Plus la vitesse augmente, plus le gain doit être diminué. Ce réglage doit être modifié chaque fois que les conditions changent.

Pour passer au réglage de la **bande morte**, presser **Tack** et la diode Bâbord (**rouge**) s'allumera pour confirmer.

# Réglage de la bande morte

Passer en mode Calibration, presser Tack pour accéder au réglage de la bande morte, la diode rouge Bâbord s'allume. Une séquence de bips se fait entendre indiquant la valeur actuelle de la bande morte (0 à 9).

Note : il est normal de ne pas entendre cette séquence lors du premier essai de réglage, la configuration programmée d'origine étant "automatique" (voir ci-dessous).

* 0 bip = automatique : optimisation permanente de la bande morte pour obtenir le meilleur rapport tenue de cap/consommation. C'est le réglage d'origine programmé en usine. Vous pouvez alors agir sur les touches de direction pour changer ce réglage (idem gain).
* 1 bip = 1° de tolérance (réaction immédiate du pilote, tenue de cap et consommation maximum)
* 2 bips = tolérance de 2° avant réaction du pilote
* 3 bips = 3° etc.

La tolérance maximum est de 9° (9 bips) de part et d'autre du cap initial, le pilote consomme alors très peu, mais la tenue de cap instantanée est moins bonne. Ce réglage peut être adopté par mer calme sur une longue distance. Rappel : plus la mer est forte, le bateau rapide et l'allure abattue, plus la bande morte doit être petite afin d'éviter tout départ au lof ou à l'abattée. Une fois le réglage effectué, pressez Nav pour revenir en mode Stand-by ou Auto (selon mode de départ).

Note : le mode Calibration est accessible en Standby ou en Auto, dans ce dernier cas le pilote continuera à barrer durant le réglage

# Gain

Le gain est la quantité de réaction appliquée par le pilote à la barre pour compenser un écart de cap donné. Par exemple, pour compenser un écart de cap de 5°, le vérin sortira de 2cm ou de 10cm selon que le réglage du gain est faible ou élevé. Le coup de barre correspondant sera donc plus ou moins fort et le virage plus ou moins violent.

Note : n'hésitez pas à changer très fréquemment ce réglage (voir 4.3) en fonction des conditions de mer et de la vitesse du bateau pour obtenir une tenue de cap optimum. Plus le bateau accélère, plus le gain doit être diminué.

A : gain trop faible, le pilote met du temps à revenir sur le cap

B : bon réglage de gain

C : gain trop fort, début de lacets

D : gain excessif, lacets violents et perte de cap

# Auto calibration du compas

Dans ce cas, le cap lu par le compas interne du pilote et celui donné par le positionneur peuvent être légèrement différents. Cette manipulation étalonnera le compas interne en fonction de toutes les masses magnétiques du bord, le rendant ainsi plus proche du cap calculé par le positionneur. Nous vous conseillons de l'effectuer dès la première utilisation, vous n'aurez plus à vous en occuper par la suite.

Procédure : sortir au moteur par mer calme et caler la vitesse à 2/3 noeuds. Laisser le pilote en Stand-by et presser la touche Tribord de façon à provoquer un lent virage à droite (cercle). Maintenir la touche Tack et presser les deux touches de direction (Bâbord et Tribord) simultanément pour entrer en mode Auto-calibration. Les deux diodes doivent s'allumer en confirmation. Laisser le bateau effectuer au moins un tour et quart (450°), si la vitesse de rotation est trop forte la diode Bâbord clignotera indiquant qu'il faut réduire l'angle de barre ou la vitesse du bateau Si le bateau ne tourne pas assez vite, c'est la diode Tribord qui clignotera. Un bip signale que la calibration est achevée et le pilote retourne en Stand-by. En cas d'échec, un long bip retentit au bout de quatre minutes, il faut alors recommencer la procédure.