En solo : Le spi

# <http://start6.heberg-forum.net/ftopic216_spi-solo.html>

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| |  |  | | --- | --- | | [Message](http://start6.heberg-forum.net/sutra1352_spi-solo.html#1352)Posté le: 17 Mar 2010 à 22:22    Sujet du message:  Le spi en solo |  | | J'ai beaucoup apprécié vos réponses quand je vous ai posé des questions sur la prise de ris et le changement de foc en solo.  Puis-je maintenant vous demander comment vous faites pour envoyer, affaler ... et surtout empanner le spi en solo, avec ou sans pilote ?  J'ai eu l'occasion de découvrir quelques "secrets" des "figaristes", comme la drisse à la mer pour l'affalage ou la GV bordée dans l'axe avant l'empannage, mais je suis sûr que vous avez d'autres astuces. | | |
| |  | | --- | | [Message](http://start6.heberg-forum.net/sutra1353_spi-solo.html#1353)Posté le: 17 Mar 2010 à 23:36    Sujet du message: | | en solo et sous "pilote":   - Pour l'envoi:  Je prépare tout tranquillement toujours sous génois pour garder de la stabilité de cap.  Le bras est tourné en position réglé (tangon travers au vent apparent) sur un taquet, l'écoute également mais à son extrémité afin que lors de l'envoi le spi ne soit pas bordé au hissage et que l'écoute en fouettant ne s'échappe pas de sa poulie, le barber au vent réglé court, celui sous le vent long.  Quand tout est prêt, en solo je préfère affaler le génois même si je sais qu'il limite le gonflement précoce du spi et surtout le risque de coquetier, mais cela fait moins de manœuvres à régler une fois le spi en l'air.  Je hisse rapidement, prérègle pour qu'il se tienne correctement, attend un moment pour m'assurer de la stabilité du canot puis vais à l'avant récupérer le sac dans le balcon.  Enfin je peaufine les réglages.   - Pour empanner:  Classique après un moment bien stabilisé au vent arrière, je décroche le tangon de l'anneau du mât, le frappe sur l'écoute qui va devenir le bras et fais le contraire avec son autre extrémité.  Le génois déjà affalé simplifie un peu le terrain de jeu sans risque de tricotage avec la contre-écoute.  Parfois, à cause d'une vague plus grosse ou d'une saute de vent, la GV décide d'empanner quand je suis à l'avant alors je laisse tout sur place pour revenir corriger.  De retour das le cockpit, j'empanne la GV puis je reprends les réglages.   - Pour affaler Je me met au petit largue avec le tangon proche de l'étai et je pars à l'avant ouvrir le mousqueton d'amure (avec la garcette terminée par une boule en plastique qui va bien sur le piston du mousqueton).  Je reviens dans le cockpit alors que le spi est en drapeau et dans la descente, j'affale doucement en attrapant la voile sous la bôme, en pensant aux bdf et en fourrant le spi dans le carré.  Reste à retourner à l'avant pour ranger le tangon, la balancine, le HB, les écoutes sur le balcon puis à l'arrière, tourner et lover les écoutes et les barbers et enfin après avoir renvoyé le génois ranger le spi dans son sac.   En bref c'est plutôt facile mais faute de main d'œuvre y a du boulot! ...  mais c'est beau et ça avance! | |
| |  | | --- | | [Message](http://start6.heberg-forum.net/sutra1354_spi-solo.html#1354)Posté le: 17 Mar 2010 à 23:51    Sujet du message: | |
| |  | | --- | | [Message](http://start6.heberg-forum.net/sutra1355_spi-solo.html#1355)Posté le: 18 Mar 2010 à 0:31    Sujet du message: | | Oui à l'affalage je préfère aller à l'avant pour ouvrir le mousqueton du bras plutôt que de le larguer car étant au petit largue, si je le laisse partir, c'est d'abord le tangon qui va venir frapper l'étai.  Si en plus une coque se forme sur le bras et bloque le passage dans la mâchoire du tangon, ce dernier va peser fort sur l'étai et puis si tout file comme il faut, le bras finira à la baille... ce qui n'est pas grave mais me plait guère. | |
| |  | | --- | | [Message](http://start6.heberg-forum.net/sutra1356_spi-solo.html#1356)Posté le: 18 Mar 2010 à 18:21    Sujet du message:  spi | | je prefere faire mes manoeuvres sous spi depuis le cockpit.  je garde ainsi la barre a porte de main.  souvent a l allure grand largue foc hisse plutot borde pour eviter les tours du spi autour l etai, et diminuer au max le vent apparent.  je hisse avec le spi dans la cabine.  j'affale le spi dans la cabine, d abord en larguant completement le bras.  les ecoutes de spi sont assez longues pour faire le tour du bateau.  je ne me deplace sur l'avant que pour les manoeuvres obligatoires de tangon notamment l empannage. | |
| |  | | --- | | [Message](http://start6.heberg-forum.net/sutra1357_spi-solo.html#1357)Posté le: 18 Mar 2010 à 20:23    Sujet du message: | | Une petite question pour Yves : quand tu dis "je hisse avec le spi dans la cabine", peux-tu préciser un peu ? Le sac de spi est je suppose placé dans la descente, mais comment fais-tu pour hisser :  Tu laisse le bras et l'écoute choqué pendant que tu hisses  ou, au contraire, avant de hisser, tu amènes d'abord le point d'amure en butée contre le tangon en raidissant le bras. | |

# <http://antoine.rerolle.perso.neuf.fr/voile/documents/technique/technique-manoeuvres-solitaire.pdf>

Michel Franck – Challenge Voile – Centre Cap 2000 – 14,av. des Iles d’Amérique – 34300 Cap d’agde Tel/Fax 04 67 01 55 20

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. Drisse 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 prés 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) Dés 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 halebas et écoute,

2) Reprendre barber des deux côtés.

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'étai : 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 têtière, (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 déclocher

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'étai.

8) Saisir le nouveau bras et le clipser sur le tangon. Reprendre la balancine de tangon.

9) Empanner la G.V.

10) Lofer légèrement et border l'écoute.

11) Régler balancine, hale bas, bras, écoule, 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, déclocher, 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 coté 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 coffre - vent 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 largue, en bordant ou choquant la G,V.

• Garder l'H.M dans un repère (hauban par exemple) si passe devant, border, si passe

# <http://www.stw.fr/ForumSTW/quest_answers.cfm?quest_id=12573&st_row=9506&rep_st_row=11&topic_id=22>

|  |  |
| --- | --- |
| [http://www.stw.fr/images/forum_original.gif](http://www.stw.fr/ForumSTW/quest_answers.cfm?quest_id=12573&st_row=9506&rep_st_row=11&topic_id=22#last)  Manoeuvre sous spi en solitaire | 25 juil. 2005 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | |  | | --- | | Je souhaiterai savoir quelle est la meilleure méthode pour affaler un spi en solo.  En général, je me rapproche très légèrement du vent, j'envoie le génois afin de déventer le spi. Ensuite, je lâche du bras et de la balancine pour rapprocher le tangon de l'étai. Je cours au niveau de l'étai et me saisi du mousqueton à ouverture sous charge et libère le spi. Le spi passe sur le côté et flotte dans l'air "impressionnant de par le bruit et l'envergure". Je retourne "en vitesse" dans le cockpit pour libérer la drisse "qui flotte derrière le bateau" et affaler rapidement le spi que je jette ensuite dans la descente | |  |

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| |  | | --- | | http://www.stw.fr/ForumSTW/img/puce_forum.gif Pour propper, si tu pars au lof apres l affalage du spi quand il ne te reste que la gv, c est que c est vraiment fort, le spi aura surement deja eclaté avant je pense.... En fait, si la manoeuvre se fait assez rapidement, le spi ne fasseye pratiquement pas ( d autant que c est la gv qui masque puisque on est au portant et que l affalage est dans la descente, donc passe sous la bome ).  Pour le boute qui traine ( en l occurence le bras ) dans l eau, il suffit juste de la ramener à bord, et l affaire est réglée ( d ailleurs elle ne risque plus de gener, puisqu elle est dans le carré deja et pas dans les pattes des equipiers )  Pour le tangon qui tape l etai, si affalage gd largue, on a une legere gite qui cale le tangon dans l etai, donc pas genant  Mais, la meilleur des solutions est celle qui vous convient, apres pour s amuser, il y a l affalage dans le genois puis dans le capot avant ( prevoir ou equipiers ou pilote ) | |  |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | | |
|  | |  | | --- | | http://www.stw.fr/ForumSTW/img/puce_forum.gif Perso, je me rapelle un affalage ou le bras complètement choqué et libre (il est monté à l'australienne, c'est à dire qu'il coulisse librement en bout de tangon) est passé à l'eau.  Il faut dire que le bout est trop court, et que quand on ramène le spi, il n'est pas assez long pour que son extrémité libre reste à bord.  Le bras s'est donc pris dans l'hélice.  D'autre part, je déroule toujours un peu de gégène avant d'affaler, apparement je ne suis pas le seul. La drisse s'est prise dans l'enrouleur, le spi c'est retrouvé tenu d'une part par le bras, lui même tenu par l'hélice, et d'autre part par la drisse, bloquée dans le haut de l'enrouleur.  Enrouler le génois pour tenter de décoincer la drisse fut laborieux, et un coquetier s'en suivit.  Un de mes plus beaux distribilles. Je précise qu'on était pas en solo, mais à trois, ce qui n'est pas de trop dans ce genre de merdier. Le plus drôle, c'est qu'on a rien cassé sur ce coup là. | |  |

# <http://www.hisse-et-oh.com/forums/forums-techniques/messages/705209-affaler-le-spi>

# Affaler le spi

Jusqu'à présent, j'ai toujours affalé le spi en commençant par larguer le bras en grand avant de récupérer le spi par l'écoute, en laissant filer la drisse (en le jetant à la mer pour la freiner).  
Mais il semble qu'il existe une autre méthode utilisée au grand largue ou au travers, en filant d'abord la drisse en grand : pourriez-vous m'en dire plus sur cette méthode, notamment en équipage réduit ou en solo ?

jeudi 24 juin 2010 23:36

C'est une très jolie manoeuvre !!!! quand elle est réussie.  
Si elle loupe, tu transformes en quelques seconde ton voilier en chalutier.  
Au largue, renvoyer sa voile d'AV, et régler le spi assez bas pour pouvoir le rentrer par dessous celle ci. Suivant la taille du spi c'est faisable seul ou a deux.  
On se place vers le milieu du spi, préférer la position assise pour la sécu. La drisse et choquée en grand...il est très important qu'elle puisse filer en entier (se qui sous entend d'avoir une bonne longueur qui restera quand même au pied de mat ou dans le cockpit).  
Le spi va se "coucher" au dessus du niveau de la mer et rester en suspension (coussin d'air) pendant quelques secondes...C'est à ce moment là que le ou les équipiers le ramènent vigoureusement sur le pont...   
On a normalement le temps de le faire seul...sur des bateau de petite taille (choquer au pied de mat,aller à l'av, attraper le spi, s'assoir, ramener le spi par des grands mouvement sur le pont).  
Attention....si la drisse se bloque un moment donné....le spi risque de se regonfler n importe comment!  
C'est assez rigolo à faire...à tester bien sur par petit temps. Ce qui permet aussi de tester les situations critiques où ca ne se passe pas bien.  
(si le spi tombe dans l'eau et commence à chaluter, ne pas hesiter à larguer bras et drisse en entier (jamais de noeuds de huit là dessus!!).  
Vouloir le ramener à la force des bras, penché au dessus des filières, peut facilement rajouter un homme à la mer à la situation.

Si problème...  
[i]"ne pas hesiter à larguer bras et drisse en entier (jamais de noeuds de huit là dessus!!)."[/i]  
En cas de problème, larguer le bras en entier, oui bien sûr.  
Mais si tu largues la drisse intégralement (ce qui permet de remonter le spi à l'eau par l'écoute qui est restée au taquet ? ), il faudra par la suite (au port) regréer la drisse. Et donc grimper au mat, repasser la drisse dans le mat, la récupérer par la lumière en pied de mat, etc.  
Ce largage en grand de la drisse peut être nécessaire dans la brise (cela m'est arrivé) mais il entraîne néanmoins quelques conséquences ennuyeuses!

et si on a une drisse de spi largement dimensionnée avec un nœud au bout? Quand le spi est dans l'eau il ne prend plus le vent? Ou est-ce par crainte du chalutage?

Plusieurs écoles.  
Chacun fait comme il veut, mais on peut très bien faire des noeuds d'arrêt au bout des drisses, bras et écoutes de spi.  
Il suffit pour ça qu'elles soient très longues.  
Perso c'est ce que je fais. ;-)

Noeuds d'arrêt  
Sur le bras, je pense qu'il faut éviter tout noeud d'arrête afin de pouvoir laisser filer le bras intégralement, le spi se mettant alors favorablement en drapeau.  
Pour la drisse, avantages, mais inconvénients comme indiqué précédemment.  
Pour l'écoute, il me semble nécessaire de conserver un noeud d'arrêt pour pouvoir récupérer le spi au cas où bras et drisse sont largués. Même si, sur un départ à l'abattée dans de la brise établie, cela puisse alors devenir un vrai handicap...! Reste toujours le couteau.

Pour les histoires de nœuds d'arrêt ou pas.....effectivement, chacun fait comme bon lui semble.  
Mais là-dessus, comme pour bien des choses sur un bateau il faut penser à la situation catastrophe...et donc minimiser les opérations à effectuer en cas de manœuvres urgentes ou loupées.  
Je suis d'accord pour avoir de la longueur sur les trois (ce qui pose aussi d'autres problèmes et dangers )....aller repasser une drisse dans le mat, c'est galère. Mais une drisse de spi qui bloque dans un affalage de ce type loupé (spi en chalut), ça peux arracher le gréement et/ou le mat.  
Pour ce qui est du bras et de l'écoute, c'est pareil, le bras devient écoute et vice versa. Donc cela veux dire qu'a chaque fois, il faut, en plus du changement de bord, penser à faire et défaire les noeuds. Si c'est automatique et que l'on oublie jamais alors pourquoi pas....  
Quand on commence à se servir du spi régulièrement, il est primordial (à mon sens) de faire aussi des manœuvres d'homme à la mer avec.  
On se rend vite compte qu'un petit noeud peut vraiment rendre toute la procédure bien compliquée...(temps supplémentaire pour la personne dans l'eau)  
Je crois que si quelqu'un tombai de mon bateau sous spi dans des conditions un peu fortes....je ne réfléchirai même pas....largue l'écoute, le bras, la drisse....tchao !   
je m'occupe de la personne d'abord, on verra plus tard pour la voile.   
Comme pour tout....il faut pratiquer souvent, faire des test, des jeux, pour s'entrainer à tout ça....pour que quand ca souffle vraiment on est acquis des réflexes..

"à l'australienne"  
cette technique décrite plus haut est appelée "à l'australienne"  
le mieux c'est de la faire à 2 car la descente du spi est quand même très rapide, même si elle est freinée par la drisse dans l'eau

affalage au vent  
on peut aussi affaler au vent  
on brasse vraiment à fond en partant du vent arrière ou presque, on lofe en grand jusqu'à une allure petit largue, le spi vient se gonfler à l'intrados de la voile d'avant, donc au vent de la voile  
y a plus qu'à larguer la drisse en grand et le spi tombe sur le pont  
normalement, ça fonctionne, je l'ai essayer une fois et ça a merdé, donc j'ai pas réessayer, lol  
mais dans les belles journées d'été enpétolées, ça vaut le coup d'essayer

Affalage au vent  
Je fais toujours ça  
Et pour éviter les nœuds, le génois reste enroulé pendant la manouvre.  
Tu lofes en grand. Le spi vient alors lécher les barres de flèches. Il suffit alors de lâcher la drisse. On ramasse tout sur le pont et hop dans son sac sans devoir s'esquinter.  
Ce n'est pas la plus belle manœuvre mais quand on navigue seul elle est plus facile que les autres méthodes  
une précision, dans ce cas de méthode, c'est l'écoute que l'on largue et plus le bras  
cordialités maritimes  
larent le hareng

Très esthétique mais non recommandé en solitaire.  
Le risque est trop grand de voir le spi chaluter. J'ai toujours préféré avoir á tirer sur la drisse (un tour de winch pour freiner ou drisse á l'eau) que de voir descendre la toile d'un coup. Par contre il est intéressant de manœuvrer de telle façon qu'il soit possible de rentrer directement le spi dans le sac, près á être renvoyé. Mon sac est clipsé dans la descente, je lâche la brasse, vais attraper le bas de la toile avec un tour de winch á la drisse, je passe sous la bôme, quand ça commence á venir je lâche le tour pour aller plus vite et j'attache les amures sur les velcros du sac. Exception faite du moment où on se penche pour attraper le spi le reste de la manœuvre s'effectue au pied de la descente, en sécurité.   
Mais c'est une belle manœuvre en équipage.

Affaler à l'australienne  
Mais puis-je vous demander quelques précisions sur la chronologie de la manœuvre. Par exemple, après avoir filé la drisse en grand, faut-il filer ensuite le bras pour récupérer le spi par le point d'écoute ?

L’inverse  
selon moi, quand on lâche la drisse en premier pendant l'auloffée, ça s'appelle "la paimpolaise".  
à l'australienne on récupère à l'arrière . bras d'abord, drisse à suivre.  
Deux sujets sont à mettre au point: 1. le temps de décalage entre lâcher de bras/drisse, 2 : régler la vitesse de descente de la drisse pour que ça ne touche pas l'eau.  
Essais à faire, ce n'est jamais pareil selon les bateaux, les spis et le vent.  
en première approche: une fois que la barre est poussée avec le pied pour lofer en grand:  
2 secondes de décalage entre le lâcher de bras et de drisse  
1 tour de winch en plus sur la drisse que sur le bras.(tout dans l'eau derrière en solo)  
voir aussi sur place si apporte un plus de reprendre ou non le barber.  
Pour "la paimpolaise", c'est l'inverse, mais c'est toujours une question de timing à mettre au point.

comme le terme "bras" est employé dans le post, ma remarque vaut pour un spi symétrique.

La chaussette hors sujet ?  
  
Non, je ne pense pas : la chaussette est une autre façon de résoudre le problème. Mais sur un bateau de moins de 10 m, elle me semble pas indispensable.

Je vote aussi pour la chaussette  
Elle rend l'opération franchement facile sur notre bateau de 10 m.   
Du coup, on ose se servir plus souvent de cette voile.   
On peut la gérer tout seul, sans avoir à être un ace de la voile en solitaire.

sur un bateau de moins de 10 metres une chaussette  
est tout aussi utile que sur un plus grand  
dimanche dernier on a utilisé le spi 3 fois, en fonction de la brise et des pointes à passer  
on affalle la chaussette sur le pont, plus simple que de démeler le spi   
pourquoi etre masochiste  
et quand le vent monte , ça m'est arrivé avant , hop vent ar, courir à l'avnt larguer le mousqueton et descendre la chaussette prend une minute  
et le spi est pret à etre renvoyé  
je parle solo ou à deux mais en croisier en vanace spourqupi s'emm

Sur un de nos spis  
nous avons un "nombril" cousu au millieu où s'attache une petite corde de récupération. Pour l'affaler, il faut lâcher tout - la drisse et les écoutes - à la fois et tirer comme un fou sur la corde, qui est menée dans l'écoutille devant et tiré par un équipier qui se tient en bas de l'échelle à l'arrière du salon. Évidemment, il faut éviter d'avoir des objets qui puissent s'accrocher à la voile.

a propos ; sur un asymetrique, pourquoi recommande-t-on de larguer le point d'amure, puis de l'affaler une fois qu'il est en drapeau? Perso, je l'argue l'écoute puis j'affale, l'effet est globalement le même et ça se passe toujours bien, mais il y a peut-être une nuance que je ne connais pas?

Amure ou écoute...  
Vent de travers, tu largues l'écoute, le spi va se mettre en drapeau en plein vent au bout du tangon ou de l'étrave, et tu n'arrives pas à l'attraper pour l'affaler.  
Si tu largues l'amure, il se met en drapeau derrière la GV, se trouve donc déventé, et toi tu as l'écoute à porter de main pour l'attraper et l'affaler directement dans la descente.  
Plus abattu, effectivement, il ira, quoi que tu laches en premier, dans le dévent de la GV et tu arriveras toujours à l'affaler.

<http://www.hisse-et-oh.com/forums/equipements/messages/1418183-affaler-un-spi>

# affaler un spi

Dans la prochaine. Confrontation, pendruig/la boulange......capten en solo,va falloir que j'affale, bien sur je serais nettement en tête, si je me loupe. Je serais obliger de labourer les Cailloux du Frioul, et je serais dernier par abandon,Donc comment on fait.Je sais ya un trés bon mono à palavas (gilles)   
Si je n'ais pas de chaussettes.

mardi 29 octobre 2013 09:41

Pour freiner la drisse, la mettre à l'eau.   
Depuis en solo je suis passé à la chaussette.

Merci,Aica, bien sur sous forme d'humour mon fil mais je cogite,la seule fois ou j'ai mis le spi,sur un Sangria j'ai attendu le dernier moment, la drisse coincé j'ai failli manger la digue de port Camargues, sous les cris de mon ex et les anguelades.

Relis un peu, il y a pas mal de fil sur le sujet.   
Juste un truc qui n'est peut-être pas mal c'est laisser trainer dans l'eau la drisse afin de ralentir la chute de la toile. Ensuite tu lâches le point d'amure (avant du bateau) et tu récupères comme tu peux tes 100m2 de toile. Bien utile aussi le bloqueur sur le mât car tu seras à l'avant pour affaler.   
Pendant ce temps là on te rattrape et même on te double .... jusqu'à ce que tu trouves un emmagasineur.

En solo :   
1°) Choquer le bras pour mettre le tangon en appui sur l'étai   
2°) Attraper l'écoute et l'amener dans le cockpit en passant sous la bôme   
3°) choquer 1m de drisse   
4°) choquer en grand le bras en conservant l'écoute sous la bôme   
5°) amener la bordure pour faire rejoindre le point d'amure du spi au contact du point d'écoute sous la bôme, ce qui dégonfle le spi derrière la GV.   
6°) choquer la drisse et récupérer au fur et à mesure de sa descente le spi par dessous la bôme dans la baille qui est dans le cockpit en haut de la descente   
7°) dérouler le génois.   
8°) ranger les nouilles   
Pour hisser, c'est exactement dans le sens inverse.   
Avantages de cette méthode :   
- Le spi est effacé derrière la GV dès que le point d'amure est rapproché du point d'écoute. A partir de ce moment, tu disposes de tout ton temps, quoiqu'il arrive (drisse coincée etc...)   
- Tu ne vas jamais à l'avant, ni pour hisser ni pour affaler, et toute la manœuvre se fait depuis le cockpit.   
- cocotier et autre figure de style impossible.

0°) Se mettre au grand largue.

Capture01

[Oliv44](javascript:void(0))

cocotier et autre figure de style impossible.   
------------------------------------------   
Alors là, je ne serait pas du tout catégorique: tu est exactement dans la config favorisant le cocotier!

Non.   
Le spi est intégralement effacé par la GV, c'est toi en bordant le bras qui expose le guindant ce qui gonfle immédiatement le spi.

Je n'ai jamais rencontré le moindre souci en lançant le spi de cette façon.

c'est toi en bordant le bras qui expose le guindant ce qui gonfle immédiatement le spi.   
--------------------------------   
Je ne comprends pas cette phrase.   
Maintenant, si tu veux parlons cocotier. Quels en sont les mécanismes?   
Si le spi est totalement déventé par la grand voile, donc proche du vent AR et avec ses trois points attachés (si il est déventé et que le bras a été largué c'est différent) alors il est aspiré par la dépression présente derrière la GV et il est canalisé par les filets d'air turbulents qui roulent de chaque coté de la chute et du mât. Entrainé par un mouvement de balancier autour de son point de drisse (si tu en choque, cela ne fera qu'amplifier ce mouvement!) il s'enroule autour de l'étai dans son tiers supérieur. Il suffit alors qu'il reprenne le vent soit par son guindant, soit par sa chute sur la partie sup à l'endroit ou il s'est enroulé, et le vent serre le tout.   
Je maintiens qu'aller s'abriter derrière la GV est une mauvaise idée. Tu n'a peut-être jamais cocoté avec ta méthode, mais cela t'arrivera, sauf à larguer tout le bras.

Voilà maintenant plusieurs décennies que j'applique cette méthode sur des voiliers divers et des spis jusqu'à 140 m² sans aucun souci.   
Dans la méthode, le spi est collé à la GV.   
Jusqu'à preuve du contraire, au portant et aux alentours du grand largue, il n'y a aucune dépression derrière la GV, juste des turbulences à quelques distances de la voile.   
A ce sujet, je retiens les filets d'air turbulent,; tu inventes le portant laminaire...   
Le spi, en boudin ramollo est donc au calme derrière sa GV.  
Dans cette situation, mainte fois montrée à des marins qui avaient peur du spi, tu peux descendre fumer un clop, pisser, chanter, tu as tout ton temps, il ne se passe rien.  
A cet instant, tu bordes le bras. le point d'amure de ton spi avance vers le tangon en appui sur l'étai. il ne se passe toujours rien puisque le spi est toujours déventé par la GV.  
Tu continues à border le bras et, lorsque le guindant de ton spi s'écarte de l'étai, il prend le vent et se gonfle, entrainant avec lui vers l'avant le reste du spi.  
Dans cette config, il n'y a jamais de configuration permettant un cocotier.

Jusqu'à preuve du contraire, au portant et aux alentours du grand largue, il n'y a aucune dépression derrière la GV, juste des turbulences à quelques distances de la voile.   
A ce sujet, je retiens les filets d'air turbulent,; tu inventes le portant laminaire...   
-----------------------------   
Et bien si, si tu as sur-pression d'un coté, tu a dépression de l'autre. C'est de la physique qui s'applique à une balle de Ping-pong en mouvement comme à la chaine des Alpes avec la Dépression du Golfe de Gênes derrière.   
Ensuite, que viens faire le laminaire là dedans? les ecoulements sur une voile au portant sont dits "peturbés" ou "turbulents". Rien de laminaire.   
Et pour finir, je te le dit plus haut: si il est déventé et que le bras a été largué c'est différent.   
Il faut bien lire.

Tu peux en dire plus sur:   
"dans la baille qui est dans le cockpit en haut de la descente "   
Comme est fixée cette baille ? Une photo peut-être ?   
Tu laisse les trois points fixés sur le spi ?   
Est-il possible de renvoyer le spi à nouveau en partant de cette   
configuration?

passer la drisse de spi à l'eau permet de s'assurer qu'elle filera dans le bloqueur sans noeud et elle ralentira la descente du spi.

Un peu pareil que nemo sauf que j'utilise le génois (pas trop de perte de vitesse):  
-préparer avec beaucoup de soin amure et drisse   
-hisser de génois   
-récupérer la contre-écoute de spi sous le vent et la ramener au cockpit en passant derrière les haubans   
-Se mettre au 140/150 du VA (le largue est possible mais plus physique)   
-mettre la drisse à l''eau avec un beau noeuds à la fin   
-choquer en grand l'amure (il faut une TRES longue amure pour que le spi se mette vraiment en drapeau, notamment si tu dois affaler au largue, ce qui arrive fréquemment en côtier)   
-suivre la bordure de manière à avoir point d'écoute et point d'amure dans la main (ça étouffe le spi en saucisse, si tu ne peux pas attraper les 2 point, choquer un peu de drisse)   
- et choquer la drisse en grand   
-s'énerver hyper fort pour ramener la saucisse.  
NB: le spi descend très vite au début, mais beaucoup moins à la fin avec le dévent et le poids moindre, donc pas de panique tout va en s'arrangeant.  
NB2: avec 60m2 ça passe comme une lettre à la poste, mais avec 100m2 dans du medium, mieux vaut faire un énorme noeud (genre pomme) à la fin histoire de freiner la chute   
NB3: sur des bord de largue en côtier, je passe une short sheet entre la bôme et la bordure de GV, ça dévente et étouffe bien le spi à l'affalage. du coup pas de saucisse, je tire comme un damné sur le point d'écoute.   
J'ai essayé au largue en choquant d'abord la drisse, ça met le spi à l'horizontale, c'est beau mais flippant, je préfère encore le mettre en frapeau.

Bonjour , pour moi en solo , c'est : abattre , proche du vent arrière, mettre claire la drisse, passer l'écoute de spi derrière le winch sur le roof , pour l'avoir à portée de main, mettre clair le bras ,pour qu'il soit prêt à filer en grand, et , dérouler la,voile d'avant......quand tout est prêt , filer en grand le bras , en reprenant rapidement l'écoute, depuis la descente, et continuer par la bordure ,jusqu'à tenir les deux points d'écoute.....à ce moment le spi est gentiment déventé derrière la GV, on ouvre le bloqueur de drisse , qui est à portée de main, et la drisse est filée à la demande , ou bien , pour éviter que la drisse vienne trop vite , on peut passer un tour sur le winch.......c'est beaucoup plus rapide à faire qu'à expliquer , bon vent....http://www.hisse-et-oh.com/assets/p.gif

[Dr Feelgood](javascript:void(0))

En fait, tu gréés un bout supplémentaire au point d'écoute du spi (au largue serré, il est souvent accessible) et tu le passes sous la bordure de GV (si bordure libre évidemment).   
Il n'est donc pas en tension avant l'affalage et ton spi une fois aplati par le passage entre la bordure et la bôme va directement dans la descente.   
Evidemment c'est un vrai bordel ensuite avec les écoutes, donc bien choisir son moment, mais sur un affalage tendu dans la brise si tu sais que tu ne le renvois pas immédiatement, ça le fait.   
Certains appellent ça la "boite à lettre" pour une raison évidente de mimétisme postal.

Rien à dire de plus, sinon que si on en a, il faut border le barber sous le vent : ca referme le spi et ca évite d'aller chercher l'écoute vers la poulie arrière.   
Une technique un peu différente est aussi que au lieu de choquer le bras, on va à l'avant libérer le spi du mousqueton au niveau du tangon. Le seul avantage, mais c'en est un réel, ça évite de perdre le bras dans l'eau parcequ'il se serait décroché lorsqu'il est complètement libéré des poulies et du tangon et qu'à cause du fasseyement du spi il se largue tout seul...expérience vécue.

RE....en solo , ça ne fait pas gagner du temps , d'aller à l'avant larguer le bras au point d'amure ...surtout quand l'extrémité du tangon est trop loin ou trop haut.   
D'autre part , si le bras fout le camp , c'est qu'il n'était pas sécurisé par un noeud......je sais que ça va hurler , il y a les "pour" et les "contre".....personnellement , j'ai toujours fait un noeud sur les écoutes de brise.....et pour le médium, j'ai une écoute en continu , ce qui revient au même .....et je n'ai jamais eu à le regretter... Par contre ,j'ai effectivement perdu un bras de spi, parce qu'un équipier avait cru bon de défaire le noeud, qui lui faisait peur......

Capture01

[Oliv44](javascript:void(0))

Capten a un petit pbs de vocabulaire (le prends pas mal).   
Son emplanture de mât sur un Fast38 est avec deux bas haubans avant très avancés.   
@ Capten   
Quand tu tangonne to Genois en vent AR, tu passe effectivement le tangon entre les haubans et les bas haubans AV.   
Ici, dans le cadre d'un spi, tu devras le positionner devant les bas haubans avant (ou entre les bas haubans et l'etai). Ainsi, seul aux allures de vent AR, cela te gênera un peu.   
.   
Par contre, ton histoire de double drisse, choquer l'écoute... oublie! Il n'existe qu'une seule façon d'affaler un spi, si il y en avait d'autres, cela se saurait (les régatiers grincheux: l'Australienne c'est un coups de pub/bluf qui a fonctionné !)   
.   
En plus tu mélange les termes, alors pour que l'on se comprenne:   
la drisse: tu connais   
le bras: le bout qui passe dans le tangon et qui est fixé sur le spi. Il coulisse dans la machoire du tangon.   
l'écoute: l'autre bout. Celui qui est sous le vent.   
.   
L'affalage:   
le principe: larguer tout le bras. Il file et sort du bateau (poulie/tangon). C'est pour cela qu'il ne faut jamais y faire de noeud d'arret au bout.   
Le spi n'est alors plus tenu que part deux points: la drisse et l'ecoute. Sur l'écoute un noeud d'arret est possible car si elle file elle aussi, tu est dans la cagade.   
Il faseye derrière la GV, suivant si tu est V.Ar, grand largue, largue... Plus tu est abattu, plus elle masque le spi, moins cela faseye etc...   
Par dessous la bôme tu peux attraper l'écoute (c'est là qu'un barber te facilite la tâche) et récupérer le spi au fur et a mesure que quelqu'un te largue la drisse.   
Vu que tu demande pour du solo, la seule chose qui peut ralentir la descentes de la drisse c'est effectivement de la jeter à l'eau: non seulement ça la freine, mais elle reste claire et le freinage diminue au fur et a mesure que tu récupère la toile.   
Oliv

Capture01

[Oliv44](javascript:void(0))

un ptit dessin (pas trouvé mieux pour le moment)   
A tribord l'ecoute, a bâbord le bras sur le dessin.   
Enlever la GV??? à non! surtout pas! si tu est sous GE enrouleur, tu peux même le dérouler (en partie si c'est un fort recouvrement) mais alors il te faudra le surborder. Mais si tu peux faire sans, du moins au début, c'est mieux.   
--------------------------   
mais en solo il va falloir que je lache de la drisse doucement et récupére l'écoute le plus vite, Une partie du spi à des risque de finir dans l'eau ?   
--------------------------   
Tu ne peux pas gérer la drisse, d'ou le "truc" de la mettre à l'eau pour quelle soit un peu freinée. tu doit être sous la bôme (enfin dans le cocpit quand même, c'est plus pratique) et "avaller" le spi à grandes brassées au fur et a mesure qu'il descends. Il faut être rapide, mais il passe rarement à l'eau. Mais il ne faut pas, car c'est là le grand "danger" de vrac: le chalutage sous spi. Très galère!   
Oliv

[](http://www.hisse-et-oh.com/assets/show_popup/79404)

Capture01

[Oliv44](javascript:void(0))

le tube de 80cm, c'est un peu le principe d'une chausette, sauf qu'elle part de la tête de mât.   
Tu peux envisager d'avoir une chausette à spi, cela te facilitera beaucoup la vie...   
MAIS, cela ne te dispense pas du tout de savoir affaler ton spi sans chausette, car en cas de problème, c'est cette seule manoeuvre qui te sortira de la merde.   
Tu trouvera une video ici. C'est dommage, car sur la video, un empannage non voulu viens gâcher une manoeuvre qui etait bien partie, presque une demo d'ecole.   
Il y a vraiment peu de vent, mais avec même 10 nds, cette video aurait tourné au vrac monstre car une fois la GV empannée le spi se serait regonflé.   
Il faut donc que tu imagine la seconde partie avec la GV toujours sur le même bord.   
<http://fr.video.search.yahoo.com/video/play?p=affalage+de+spi&vid=3238c5dbb0dbb2b59058a986e7fd7629&l=3%3A49&turl=http%3A%2F%2Fts1.mm.bing.net%2Fth%3Fid%3DV.4533549640646812%26pid%3D15.1&rurl=http%3A%2F%2Fwww.youtube.com%2Fwatch%3Fv%3DWmrKzkvtFec&tit=affalage+spi+web&c=0&sigr=11apaadlt&sigt=10gul0c34&ct=p&age=0&fr=yfp-t-703&tt=b>

Capture01

[Oliv44](javascript:void(0))

En te cherchant une vidéo, je suis tombé sur celle-ci:   
Typiquement, presque tout ce qu'il ne faut pas faire: avec 5 ou 10nds de vent en plus, j'ose pas imaginer!   
- il ne largue pas le bras et le tangon va sur l'étai (note l'angle qu'il prends)   
- je me demande même si le bras coulisse dans son tangon, c'est pas sûr!   
- il récupère sur la plage avant au lieu de sous la GV avec un spi dans lequel il y a encore du vent (d'ailleurs on voit qu'il galère quand le spi se regonfle un peu)   
- travailler sur la plage AV l'empêche de dérouler du Genois, ce qui l'aurait aidé (dévent du spi)   
- Il frise le cocotier, mais a de la chance   
- Il s'occupe du tangon avant de s'occuper du spi   
C'est du total n'importe quoi.   
<https://www.youtube.com/watch?v=YJxWnqeiI78>

Capture01

[Oliv44](javascript:void(0))

Voilà un affalage de spi "classique", dommage qu'ils n'aient pas mis un peu de Ge devant (pour la démonstration "scolaire") mais le temps leur permettait largement de faire sans.   
<https://www.youtube.com/watch?v=WvgZGdpCVEI>

En fait, en solo, tout le problème est de trouver un moyen pour freiner la drisse, puisqu'on a besoin de ses 2 bras pour brasser le spi.  
Je sais qu'il existe une autre technique : 2 tours de winch, et la drisse jetée "en tas bien pensé" dans la descente, mais je n'ai pas essayé !

Oui mais il ne faut quelle soit beaucoup freinée. Il ne faut pas oublier que le spi est vide de vent.   
Seul son poids tire sur la drisse. Deux tours c'est trop. Un ça le fait.   
Mais il ne faut pas non plus qu'elle bloque dans sa descente, hors le tas bien pensé et le tour au winch, tu risque une coque ou qu'elle se prenne quelque part...

1 tour et à l'eau ça marche très bien, et s'il faut, retirer le tour pendant la descente

exact, un tour et à l'eau, ça descend à peine assez ...

Autre méthode ... à partir de 2:20 ...   
<http://www.youtube.com/watch?v=mYKTXsRLY9Y>

Une petite vidéo la moins mauvaise que j'ai pu voir   
<http://m.youtube.com/watch?v=WmrKzkvtFec>   
J'aime pas la position de l'équipier ça ne vas pas sur un fast37, ni l empannage mal venu (idem sur un grand voilier) et on ne range pas un spi comme un cochon dans un sac nom de non !

Entre bordure libre et bôme, affalage dans la descente.   
ça se fait parfois en régate généralement sur des gros bateaux 40 pieds et plus.   
l'avantage c'est que le spi est calé haut, n'accroche rien et les mecs peuvent continuer a bosser sous la tente.   
comment ça marche  
un équipier prend le bras mou (sous le vent) et le passe au dessus de la bôme.   
quand ça affale les mecs sous le vent amène la toile, qui est reprise derrière par au dessus de la bôme par un autre équipier le tout fini dans la descente

c'est tout de meme pas compliqué!!   
<http://www.youtube.com/watch?v=dXM_93TIMZE>

# <http://www.hisse-et-oh.com/forums/navigation/messages/1288221-affaler-un-spi-en-drapeau>

Missing

[Christobal](javascript:void(0))

# Affaler un spi en drapeau

Bonjour,  
Hier j'ai participé à une régatte avec un Dufour 4800 dans le brouillard et je me suis retrouvé sous spi à 100m de la plage avec un vent de 16 knts.  
Ne voulant pas affaler tout de suite j'ai loffé et me suis retrouvé au prés bon plein toujours sous spi; mais la plage se rapprochait toujours et le fond remontait à 2m...  
Il fallait que j'affale d'urgence mais je ne pouvait plus me mettre vent arrière car j'allais m'échouer...  
Donc j'ai largué le bras et l'écoute et evidemment le spi s'est mis en drapeau. on est remonté au prés comme celà jusqu'à s'éloigner un peu de la plage, puis on s'est remis vent AR pour affaler en vitesse, puis revenir au prés.  
Avez-vous une solution pour affaler le spi au prés, sans le mettre en drapeau ?

http://www.hisse-et-oh.com/assets/p.gif

30287_karibario

[viking35](javascript:void(0))

Ton spi n'était pas en drapeau si ton écoute de spi était larguée.  
Tu as commis une me semble t-il, il ne faut jamais largué l'écoute, c'est la seule erreur que tu es commise.  
Dans l'urgence, écoute bordée, par ce vent modéré, tu aurais pu faire route au bon plein puis affaler classiquement.

Dsc_0203

[Dr Feelgood](javascript:void(0))

Question un peu difficile, tu n'es pas cense etre souvent au pres sous spi!  
Sur un affalage tardif a la bouee sous le vent ca peut cependant arriver.  
Dans ce cas nous gardons l'ecoute en tension et choquons la contre ecoute (ou bras) en grand (spi en drapeau).   
Il faut ensuite une bonne coordination entre le choque de drisse et la recuperation du spi par l'ecoute.  
Il est pratique de recuperer la bordure avant l'affalage pour eviter que le spi aille a l'eau mais ca n'est pas toujours possible dans la brise.  
Sur des affalages au largue serre dans la brise en equipage reduit on passe parfois la contre-ecoute ou une short sheet sous la bordure de la GV (affalage boite a lettre) qui a pour effet d'etouffer le spi avant de le passer dans la descente.

Missing

[Christobal](javascript:void(0))

Vinking 35: je n'ai pas largué l'écoute, je l'ai juste choquée en grand.  
Dr feelgood: je n'ai pas bien compris ton histoire de contre-écoute...  
Mayer

[bmayer](javascript:void(0))

Ca y est, j'ai compris !  
SOUS la bordure == entre la bordure et la bôme ...

P1030744_1

[Islay](javascript:void(0))

Viking 35, s'y connaît et il a parfaitement raison. La grosse erreur à me pas commettre est de larguer l'écoute. On appelle bras de spi l'écoute qui est frappée sur le tangon. L'écoute de spi est donc sous le vent lorque l'on n'est pas plein vent arrière. Lors d'un empannge, on fait passer le tangon sur le nouveau bord au vent, On décroche le bras de la ferrure de tangon. On frappe l'écoute qui devient ainsi le bras de spi et on borde l'écoute sous le vent qui avant empannage était le bras !...  
Dans le cas de Cristobal, il suffisait de larguer le point d'amure du spi, en ouvrant le mousqueton du bras de spi. En même temps de border l'écoute de spi au maximmum pour éviter que le pi ne chalute. Ensuite choquer à la demande la drisse de spi et rentrer le spi à mesure sous la GV bordée ou encore en faisant passer le spi sous la bome comme l'indique Dr Feelgood. C'est la technique classique utilisée par les régatiers au virage à la bouée sous le vent pour remonter au près après le bord de portant. Il existe une autre technique dite de l'affalage à l'australienne, plus rapide mais qui exige une parfaite coordination.

Dscf2633

[PASEO](javascript:void(0))

pas d'accord, les amis:  
du grand largue au vent ar, on choque le bras en grand  
du largue au bon plein(si on est obligé) on choque la drisse en grand, on récupère et on choque le bras a la demande ensuite, une fois la moitié du spi récupéré.  
si on choque le bras en premier au largue sérré, avec le vent apparent on a toutes les peines du monde a rentrer le spi, plaqué dans les haubans.  
alors qu'en choquant la drisse, il vient se déventer derrière le génois et c'est infiniment plus facile.

30287_karibario

[viking35](javascript:void(0))

Paséo n'a pas tort mais dans l'urgence mieux vaut larguer seulement le bras...

Dsc_0203

[Dr Feelgood](javascript:void(0))

@bmayer: la boite à lettre est bien entre la GV et la bôme, c'était pas très clair en effet.  
@Christo: désolé de la confusion, en asy tu as une contre ecoute libre sans tension que tu peux passer entre la bordure et la bôme.   
En sym avec 2 bras/2 écoutes également, sinon, il faut utiliser l'écoute (sous tention...) ou gréer un bout libre et le renvoyer ou tu veux.  
A priori si tu fais un affalage "imprévu", tu n'as pas eu forcément le temps de hisser le génois, et ne peux donc pas déventer le spi derrière le génois, d'où l'intérêt de la "boite à lettre" qui étouffe super bien.  
Sur mon nouvel asy, mon voilier m'avait proposé un bout d'affalage courant de la tête jusqu'au milieu de la bordure, mais sur des tailles de spi limitées ça me parait un peu too much.

Missing

[Christobal](javascript:void(0))

J'ai un spi symétrique; j'ai renvoyé le génois, mais au prés ça ne dégonfle pas le spi qui volait au 3/4 AR du bateau.  
J'ai eu peur de choquer la drisse...

Dscf2633

[PASEO](javascript:void(0))

le pire:choquer les 2 (drisse et bras)avant que le spi soit rentré:il passe à l'eau  
le mieux: choquer la drisse en grand(ce qui implique qu'elle soit prête)  
Le cas ou tu est déjà au prés pour l'affalage revèle que tu a été obligé de lofer,(tu l'explique bien) c'est pour ça que le rattrapage est un peu délicat et toujours un peu brouillon.ça arrive aux meilleures d'entre nous.Dscf2633  
[PASEO](javascript:void(0))   
c'est vrai qu'au pire, on se bagarre un peu, mais c'est plus spontané.  
On est cependant bien tous d'accord pour surtout ne pas choquer l'écoute( a part un affallage dans le capot avant en fameuse), mais c'est un autre sujet

1146976_419239364862418_542579829_o

[Cpt Martin](javascript:void(0))

Un petit affalage à l'australienne ou italienne selon les versions, ça peut marcher non?  
Au travers, on percute la drisse pour que le spi se retrouve à l'horizontale et on ramène plutot assez vite de préference.   
Le bras n'est choqué qu'a la fin si je me plante pas :).  
Je suis loin d'être infaillible sur la technique.

Missing

[pbenaben](javascript:void(0))

Pour affaler près du vent, lorsqu'on ne peut pas se mettre vent arrière/grand largue pour dégonfler le spi, j'utilise l'affalage "à l'australienne" :  
- vérifier que les bouts sont clairs,  
- Il est préférable de mettre le génois (indispensable en régate)  
- un équipier pour attraper le spi au point d'écoute  
- Larguer la drisse en grand  
- l'équipe attrape le spi par le point d'écoute (au besoin en s'aidant du barber). Il le descend dans la descente.  
- On affale en premier en ramenant la têtière et le haut du spi. Puis après le point d'amure (en filant le bras à la demande).  
ça peut faire peur de lâcher la drisse de spi en grand, mais ça vide d'un coup le spi, et il se met à l'horizontal au dessus de l'eau (grâce au vent qui passe sous la bôme). Et il y a le temps de rentre le spi sans qu'il chalute.  
Suivant la taille du bateau et le nombre d'équipier, il peut y avoir une personne pour ramasser le spi. Deux : un qui attrape le spi et l'autre dans la descente pour le ramasser. Trois : deux qui attrapent le spi et un dans la descente...  
Attention à ne pas faire cette manœuvre au vent arrière ou au grand largue, le spi va se mettre à l'horizontal devant le bateau... et sans doute finir sous le bateau !  
Enfin, préparer l'arrivé du spi dans la descente (pas de feu sur la cuisinière, pas d'appareil photo sur la table à carte, ...)

30287_karibario

[viking35](javascript:void(0))

Avec un grand spi (+ de 80 m2), en larguant la drisse en totalité, ce n'est pas gagné s'il y a moins de 20 nds de vent

0086

[trebor.n](javascript:void(0))

"ça peut faire peur de lâcher la drisse de spi en grand, mais ça vide d'un coup le spi, et il se met à l'horizontal au dessus de l'eau (grâce au vent qui passe sous la bôme). Et il y a le temps de rentre le spi sans qu'il chalute."  
J'ai vécu ce cas de figure mais il faut préciser que si le vent est déjà à 4 B, ben il faut le ramener par l’écoute avec le winch pour pouvoir attraper la chute car il y a une sacré force qui le maintient... Après il vaut mieux essayer de rassembler la chute du spi pour diminuer la résistance mais ça se fait pas tout seul...

Logo_image

[carrick matelotage](javascript:void(0))

en general aux allures serrées sous spi le type d'affalage recommandé est un drisse en 1er en effet beaucoup plus facile et qui evite les eventuelles accrocs, dechirure, voir meme blocage du spi dans les BDF si on choque le bras et que l'on repart au pres

Missing

[inalteroloco](javascript:void(0))

pas oublier le noeud en double 8 sur la drisse de Mr SPI !!  
avais tu gardé ton foc?

P1030744_1

[Islay](javascript:void(0))

Pour larguer le spi au près, d'accord avec l'affalage à l'australienne, à deux conditions. Au moins 3 équipiers expérimentés en plus du barreur. 1 à la drisse + 1 pour brasser sous le vent derrière la GV + 1 pour rentrer le spi dans la descente. Tout est dans la rapidité et le synchronisation de la manoeuvre. Sinon risque de chalutage. En cas d'urgence, dans le cas qui nous est soumis, et avec un équipage réduit ou pas familiarisé avec l'affalage à l'australienne, je maintiens comme viking 35 qu'il est préférable de larguer le mousqueton côté tangon (bien sûr). Il est toujours possible de remonter au près pour se dégager des obstacles au vent et après de voir venir pour affaler le spi. D'accord, le spi peut se prendre dans les barres de flèche si le génois n'a pas été envoyé avant le l'ouverture du mousqueton, mais on peut attendre dans cette position pour règler le problème tout en remontant au vent.

30287_karibario

[viking35](javascript:void(0))

Islay: C'était effectivement la méthode qui était décrite dans les livres.  
Mais, en course, depuis des dizaines d'années, on largue le bras plutôt que d'aller s'aventurer à l'avant pour décoincer le mousqueton. Cela évite aussi de prendre le tangon dans la tête quand le mousqueton du bras s'ouvre...

Avatar

[Steredenn](javascript:void(0))

Pour larguer le point d'amure, je continue à ouvrir le mousqueton sous charge. Mais je suis bien d'accord avec la manœuvre décrite par viking35: à force de me prendre un coup de bôme sur la tête lors du largage, je vais bien finir par revenir au largage en grand du bras...!  
Pour en revenir à la question, je pense que j'aurais loffé en catastrophe, tout en larguant le bras et en affalant. Pour l'affalage, j'ai l'habitude de balancer la drisse à l'eau ce qui freine juste comme il faut la descente. Comme cela a été précisé apr un héonaute, ne pas oublier de positionner un noeud d'arrêt en bout de drisse afin d'éviter un chalutage qui peut devenir très chaud dans les conditions décrites...

P1030744_1

[Islay](javascript:void(0))

Oui, j'ai vu ça, mais je ne fais plus de régate et puis maintenant avec les asymétriques et les gréments fractionnés on utilise des techniques issues du dériveur. c'est aussi bien, à condition d'avoir des équipiers très réactifs. Avantage, on n'envoie pas d'équipier faire le guignol sur le balcon avant pour attraper la tirette du mousqueton, mais je ne suis certain que la méthode soit ausi sûr.

Dscf4504

[Chipolata](javascript:void(0))

Aucun problème en larguant le bras il suffit d'avoir assez de longueur pour éviter d'avoir a tout repasser pour le prochain envoi et sur certain bateaux il faut être acrobate pour attraper la tirette.

Dscf2633

[PASEO](javascript:void(0))

surtout que dans le cas du présent post, la plage de sable fin et la sonde des 2 m arrivaient vite.  
Il est infiniment plus réactif de larguer un cordage que d'envoyer qq a l'avant, avec le doute quand a sa faculté de réussir(beaucoup plus de traction avec l'oloffée)  
Dans le présent cas, la drisse et pas le bras...j'insiste.  
Faites donc les essais de chaque, lors de vos prochains entrainements(drisse ou bras) et vous m'en direz des nouvelles.  
A noter que si vous larguez la drisse en premier entre grand'largue et vent-ar, le spi passe sous le bateau.  
réfléchissez quand même avant de lancer la manœuvre  
Boat  
[dekers](javascript:void(0))   
Une chaussette te fait prendre plus de risque, car tu dois aller faire le tintin sur la plage avant et si tu as 2 m de creux et plus de 20 kts, t'es quand même mieux dans ton cockpit pour ramasser la toile...

Missing

[Christobal](javascript:void(0))

J'ai supprimé ma chaussette, c'était trop la galère en régate

P1030744_1

[Islay](javascript:void(0))

Maintenant, j'ai aussi une chaussette. A mon avis c'est pas le pied... Risque de bourrage du spi dans la chaussette, ça m'est arrivé. Depuis j'ai fais élargir la chaussette pour éviter ce genre de problème et je n'utilise plus le spi en équipage réduit, alors...La bonne vielle technique de l'ouverture du mousqueton me paraît plus sûre. Un gros inconvénient, c'est vrai, il faut aller à l'avant pour larguer le point d'amure, ce n'est pas ce que l'on peut faire de mieux en matière de sécurité pour l'équipage.

Mayer

[bmayer](javascript:void(0))

Une étoile à Islay pour : "une chaussette. A mon avis c'est pas le pied".

E_5

[pitalugue](javascript:void(0))

bonjour, dans ce genre de situation, (affalage prés de la côte, et nécessité de lofer rapidement, pour s'éloigner de la côte , et aussi , enchaîner le bord suivant ) , certains équipages , pratiquent l'affalage "à l'australienne"....  
C'est à dire, enrouler la bouée , et choquer en grand la drisse de spi, sans lâcher le bras , pendant que le bateau repart au prés , le spi , tenu seulement au tangon , se met à l'horizontale , à 2 ou 3m au dessus de l'eau, et les équipiers disponibles le rentrent sous la bôme, en commençant par le point d'écoute.......ça va très vite , le spi est rentré avant que le bateau ait fini sa relance.......il faut juste assez de vent pour tenir le spi , dans la pétole le spi peut toucher l'eau........mais c'est rare, si on garde assez de vitesse....

Boat

[dekers](javascript:void(0))

Pourquoi pas Pitalugue, mais faut pas avoir de concurrent sous son vent...

Missing

[(60nora)](javascript:void(0))

<http://www.youtube.com/watch?v=Mx7bMnQgRoY>  
équipez vous comme ça vous pourrez même faire de la marche arrière avec

Missing

[Christobal](javascript:void(0))

Il faudrait se mettre d'accord: lacher le bras, ou lacher l'écoute???

Boat

[dekers](javascript:void(0))

Cette année, lors de la course des iles en solo, le comité mouille la ligne d'arrivée, devant Port Haliguen à la Cardinale Sud, les cailloux sont à environ 500m, après une course de nuit compliquée de Yeu à Groix pour finir Teignouse et port Haliguen.  
à environ 12 Miles de la Teignouse, le vent pile dans l'axe Sud est de 22 à 25 kts voir 27kts + clapot très court où la longueur de bateau ne passe pas, à tirer des bords avec tout dessus GV et Foc donc bato en vrac, 4,5kts quand le bateau bute dans le clapot, la joie au petit matin, puis passage de la Teignouse au travers, puis j'envoie le spi pour le peu restant, avec des claques à 27kts ça marche plutôt bien, puis je vois la ligne, et je regarge et je vois les cailloux très proche, un peu fatigué et un peu de pression avec les claques à 27 kts, déboulant à 11 -13 kts, je comprends vite que, il faut que j'affale quasiment sur la ligne, car affaler puis reprendre une route NO à ouest, en solo, avec la fatigue, et la mer clapoteuse, fallait pas de couac, donc pratiquement sur la ligne affalage comme un sagouin (les solistes savent bien faire), puis cap vers l'ouest, avec évidemment le clapot et le foc qui se remonte tout seul....Mais c'est vrai que à ce moment là, j'aurais pas aimé un couac (par contre couteau à poste si besoin, c'est toujours mieux de couper un bout que de titiller du cailloux)   
Sinon pour l'anecdote, Départ de Yeu, il faut laisser Groix à tribord, chenal Teignouse puis Port Haliguen, pour monter vent de ouest au près mais sur un bord, puis 3 h de spi dans le changement de vent qui passera Sud Est et tout le reste au près, donc pour résumer sur 105 miles de parcours, environ 20h35 de course pour 3 h de spi, et le reste au près, vive le près.....

# <http://www.hisse-et-oh.com/forums/navigation/messages/1003169-spi-symetrique-en-solo>

1346581970

[gregoired](javascript:void(0))

# Spi symétrique en solo

ça fait 8 ans que n'ai pas touché à un spi symétrique, à l'époque en équipage.  
Aujourd'hui, je navigue uniquement en solitaire avec un first 210 et une réelle envie de sortir le tangon et le spi qui va avec...seulement je ne l'ai jamais utilisé tout seul et j'avoue avoir une petite apréhension..  
est-ce une folie de s'y remettre en solo?  
Des conseils, mise en garde?   
Je compte bien attendre une journée clémente mais est-ce vraiment sérieux?  
Ps: je n'ai pas encore installé de pilote automatique, j'ai uniquement un bloqueur de barre.

Mannequin

[pendruig](javascript:void(0))

en solo, c'est chaussette et pas de tangon juste un genre de barber. Par contre sans pilote !!!!! c'est peut-être osé !

Avatar

[Bianca](javascript:void(0))

Il faut dédramatiser le spi. En solitaire on décompose bien les temps et en fin de compte on a souvent moins de problèmes qu'en équipage. Il sufffit de savoir qu'il suffit de lâcher la brasse d'un coup pour sortir d'un mauvais pas.  
Le pilote est indispensable; un gyro est le top aux allures portantes. Sur mon Aphrodite, et sans me prendre pour un crack, j'empanne jusqu'á 20N de réel, un peu plus si la mer reste maniable; mais il faut rester modeste et si on ne ne "sent pas d'attaque" pour un motif ou un autre, on remballe tout, quitte á renvoyer après empannage.   
Il faut faire des marques cousues sur les maneuvres pour lâcher le juste nécessaire d'écoute á l'empannage.   
Bref y aller peu à peu, connaître ses limites, rester modeste et n'écouter que soi-même pour savoir si on se lance ou pas.  
Sur un 210 la chaussette me semble superflue. Après 10m je suppose que ça doit aider un peu.

Missing

[Loriot](javascript:void(0))

Garde le génois en l'air pour l'envoi. Barre amarrée, spi dans un sac carré avec large ouverture amarré dans le balcon avant, tangon en l'air, pré-brasse bien, envoie, établit et affale le gen'... Ca l'fait ! Pour l'affalage : renvoie le génois qui va contribuer à déventer le spi, la drisse de spi à l'eau par l'arrière, assis sur le roof côté sous le vent, tu largue le bras en grand (faut qu'il file proprement), en attrapant l'écoute de spi tu récupère la bordure par dessous le gen' et là tu largue la drisse de spi : freinée par l'eau elle vient tout tranquilou pendant que tu récupère ton spi en le jetant dans la descente. C'est trop bon pour pas le tenter

Missing

[(manuprenlair)](javascript:void(0))

Perso finito le tangon!! j'ai un gibsea 28 et j'utilise mon symétrique presque comme un asymetrique (c'est une question de budget).   
J'explique, d'abord, mon bateau comme ceux de cette époque sont pas agréable plein vent arrière. Alors voila comment je fait:  
D'abord la chaussette c'est le confort (faite maison avec du tissu à drapeau, cout: 50 Euros).  
Ensuite j'amure mon spi sur mon génois enroulé (avec un patin d'amure ou moins cher un amurage réalisé avec des balles de golf sur un bout).  
L'autre point d'amure est frappé sur mon écoute de spi qui file au tableau arrière avec une poulie de renvoi.  
Je me cale à 30 degré du vent arrière et je monte la chaussette et je brasse un peu le spi!  
Le bateau prend les vagues par 'la hanche' et ne roule plus!!  
Tu peux même descendre au vent arrière si vraiment tu y tiens...  
Ensuite, si je veux rentrer le spi, tu abats, tu largues le point d'amure qui est frappé sur le génois, le spi par sous le vent de la GV et tu descend la chaussette!  
VOilou...Ya pas plus simple!  
PS: ce soir j'essaierais de mettre quelques photos!

1346581970

[gregoired](javascript:void(0))

ok, merci pour ces conseils. D'autres questions me viennent:  
en prébrassant avant d'envoyer le spi, je vais forcément commencer à sortir le spi du sac ou dois laisser le tangon contre l'étai?

Avatar

[Bianca](javascript:void(0))

C'est plus simple de dégager le tangon de l'étai en brassant; effectivement le spi commence á sortir du sac; on hisse le plus vite possible. Commencer avec peu de vent; si on ne s'affole pas on dispose de plus de temps que l'on pense pour solutionner les petits problèmes qui pourraient apparaître. Allez, ça va aller tout seul!  
(J'ai un peu mes doutes pour le symétrique sans tangon).  
J'oubliais: la contre écoute de génois par dessus le tangon et la patte d'oie; comme çá, dès que la pointe du spi est en bas le génois devient libre sur les deux bords.

Phot_(10)a

[Elvis](javascript:void(0))

Pour moi (First 25) le plus important me semble être un pilote qui va   
bien et un taquet coinceur sur le mat pour la drisse - avant retour au  
cockpit et finition au winch si nécessaire). Ensuite tu prépares bien   
tout et ça va le faire facile. Pour l'empannage, essaies par petit   
temps, si pas à l'aise : affaler et renvoyer sous l'autre amure.  
P3270077

[pht](javascript:void(0))

J'ai régulièrement pratiqué le spi en solo sur un Etap 22 avec toujours énormément de plaisir et de satisfaction.  
Le pilote automatique me semble indispensable. J'avais un retour de l'ensemble des bouts au cockpit.  
Pour affaler, se mettre presque vent arrière, le spi se dégonfle et il est possible de le récupérer sur la plage avant en trouvant une astuce pour contrôler la drisse.

Bisquine

[Kaj](javascript:void(0))

Je l'ai longtemps pratiqué en solo sans problème, il faut un bon pilote (un très bon dans la brise c'est encore mieux), une chaussette est vraiment un bon plus, éviter de laisser filer le tangon le long de l'étai afin que le spi se gonfle vite mais pas trop brutalement, le tangon est indispensable pour que le spi ne se balance pas de haut en bas pour finir en forme de soutien gorge autour de l'étai et enfin, surtout, laisser un morceau du foc ou du génois sorti sinon au ramassage, le risque est grand de voir le spi s'enrouler autour de l'étai.  
Quelques repères sur les bras de spi sont bien pratiques et pour le ramassage faire un gros noeud au bout de la drisse et la balancer dans l'eau. celle-ci va alors freiner suffisamment la descente du spi pour l'empêcher de chaluter.  
Sur un bateau plus gros, c'est infiniment plus compliqué, la chaussette est indispensable à mon avis.

Missing

[(boatlover)](javascript:void(0))

Un first 210 est un petit bateau modérément toilé  
Alors que peut-il t’arriver si tu t’initie au spi par vent faible ?  
Le spi qui s’entortille autour de l’étai, bon ? C’est pas un drame.  
Un départ au lof, bof, ça arrive souvent.  
Un départ à l’abattée, c’est normalement plus rare, mais ça t’arrivera forcément.  
Un spi qui chalute après un affalage mal maitrisé, bon, c’est emmerdant, mais quand même gérable avec un spi de cette taille.  
De toute façon tous ces désagréments t’arriveront nécessairement un jour ou l’autre, alors vas y, amuse toi sans arrière pensée, et toutes les conneries que l’on peut faire avec un spi devront être faites si tu veux progresser.

Img_4304

[RAIA](javascript:void(0))

Je ne vois pas ce qu'il y aurait de fou à mettre un spi sur un first 210.  
Mais si cela fait 8 ans que tu n'as pas touché un spi, cela vaut le coup de lire les trucs et astuces qui se trouvent dans tous les bouquins de voile. Sans pilote ( je m'en suis passé des années ), il faut quand même prendre ses dispositions avant d'envoyer le spi, car n'espère pas que ton bateau gardera son cap barre attachée, plus de ... quelques secondes ! Donc avec la barre dans une main et l'écoute de spi dans l'autre, tes mouvements seront assez limités.

Missing

[ozone](javascript:void(0))

je navigue toujours seul sur mon 211 et je mets le spi à pratiquement chaque sortie disons jusqu'à 15 noeuds établis, après, sauf au bistrot de la marine (où nous sortons tous le pépin une main dans la poche et une bière dans l'autre jusqu'à 40 noeuds de vent), ça devient sport...  
C'est très facile, avec tangon, etc.. Il te faut un pilote de barre franche ou alors vraiment bien maitriser l'attache de la barre parceque le 21/ est très volage. Dès que tu laches la barre il lofe..  
A moins qu'on ne me le demande, pour ne pas alourdir le forum, contacte moi par mp pour que je t'explique bien la procédure.

1346581970

[gregoired](javascript:void(0))

je veux bien que tu me détailles ta procédure, en direct sur le forum, ça permettra à d'autres de profiter de ton expérience.  
Missing

[ozone](javascript:void(0))

bon alors j'y vais, je vais essayer de ne rien oublier.  
Je me mets plein vent arrière car la gv un peu surdimensionnée dévente bien l'avant.  
Le tangon est réglé pour du vent arrière.  
le spi dans son sac est sur le banc de cockpit sous le vent tout en avant (sous le loch ou sous le compas). le cul du sac est croché sur le cale pied en teck qui borde le siège du cockptit.  
Donc pour envoyer avec bome babord amure, face à toi quand tu regardes l'avant du bateau: à babord le tangon bien brassé, à tribord la bome et dessous le spi pret à partir.L'écoute est réglée pour laisser environ 2-3 mètres par rapport à la poulie de renvoi.Tu la mets sur le winch. Sur ce winch il y avait d'ailleurs l'écoute de foc...que tu dois enlever et laisser en direct sur le taquet. Le bras est libre car tu devra le brasser et revient au winch.  
Là, tu mets le pilote en route.  
Tu hisses le spi rapidement en tête sans te préoccuper d'autre chose que de hisser.Fais gaffe à la barre de flèche, ta drisse doit bien passer devant!  
Le spi est conplètement déventé et sort complètement du sac. Franchement tu as TOUT ton temps.Il pend lamentablement.  
Là, tu commences à brasser pour "déplier" le spi et l'amener jusqu'au tangon,.  
le vent va entrer dans le spi et c'est parti! Comme tu as fixé l'écoute, ça tracte tout de suite. Tu finis de brasser et en même temps tu choques l'écoute. c'est le moment un peu critique.Le mieux c'est d'être debout dans le cockpit face à ton mat, bien calé, les pieds au niveau de l'écoute de GV. Si le bateau part trop au lof, avec une main je fais sauter le pilote et je corrige avec les genoux, la barre entre les jambes.. Ensuite tu règles et tu reviens au grand largue, et roule ton génois.  
  
Pour affaler c'est exactement la même chose: tu viens vent arrière, le spi se déballonne, tu laches le BRAS (et non l'écoute), ton spi part sous le foc que tu as redéroulé. Tu choppes le point d'écoute et tu suis le bas du spi jusqu'à avoir le point d'amure dans la main (celui qui vient du bras). Là, tu as le spi droit comme un i, déventé, avec les 2 points dans les mains. Tu n'as plus qu'à lacher la drisse et tout ranger. Pour ranger je mets le sac à spi dans la descente, croché sur les cotés du roof.   
  
La clef en solo, c'est vraiment le vent arrière et la gv qui dévente tout.  
comme je te l'ai dit jusqu'à 15 noeuds, c'est ok. Après, au moment où le vent entre dans le spi, tu pars franchement au lof et ça devient sportif. Et, si tu essaye de laisser plus d'écoute genre 4 mètres, il va méchamment fasseyer et c'est encore mois gérable..  
Avatar

[GRIBOU25](javascript:void(0))

Il a tout dit. Le principal, c'est de bien décomposer et de se lancer par tout petit temps.  
Quand je m'y suis remis, il y avait 25 ans que je n'avais pas pratiqué.  
Pour les allures d'envoi et d'affalage, il y a deux écoles.  
J'envois (parceque j'ai appris comme cela) au largue sous génois. pour débuter et bien voir ce qui se passe, tu affales ton génoi, tu ferles le spi avec 2 ou 3 brins de laine pas serrés et cassant, la montée se fera rapidement; et quand tu reprendras ton écoute, tu verras le spi se gonfler en cassant ton ferlage. (c'est instructif).  
Pour l'affalage au largue aussi, j'ai opté l'affalage devant génois au vent (pratique de miniiste) en lachant drisse et écoute. le spi ne va jamais à l'eau.  
Le plus difficile est de se lancer.  
1346581970

[gregoired](javascript:void(0))

la drisse passe sous la barre de flèche, à l'intérieur des haubans?

Missing

[ozone](javascript:void(0))

non bien sûr!  
la drisse vient directement de la tête de mat au sac. Elle passe en dehors de tout. Pour comprendre: tu la croches sur le balcon avant. Tu la décroches et tu reviens à ta place sous le vent en passant en avant du foc. Sur nos bateaux ça revient à aller de la tete de mat directement sur le banc de cockpit, par dessus les écoutes de foc. Mais, en faisant ça, tu risques de t'emmeler dans la barre de fleche lorsque tu hisses, donc, il faut donner du mou et faire en sorte que la drise vienne en avant de la barre de fleche.En fait tou dois envoyer le spi sous le vent du foc, mais comme le foc est très petit, en envoyant depuis le banc de cockpit tu te trouves dans la zone entre le foc et la grand voile. C'est pas facile à expliquer. Je verrai ce soir pour te faire un croquis...

Missing

[ozone](javascript:void(0))

Ah! j'oubliais: Ne vas JAMAIS à l'avant sous spi et sous pilote.  
Ces bateaux ont une assiette très sensible aussi dans le tangage. Et quand tu vas à l'avant, tu enfournes, la ligne d'eau sous le vent "frotte" ou je sais pas trop ce qu'elle fait mais c'est le départ au lof GARANTI.

Image

[nicorob](javascript:void(0))

Si tu ne vas jamais à l'avant, comment fais tu pour empanner?

Missing

[ozone](javascript:void(0))

Quand tu es en train d'empanner, la configuration est différente. Tu as demandé au pilote d'abattre et tu es déjà sur la mauvaise panne, franchement vent arrière. Mais tu dois quand même essayer de rester au pied du mat. Si tu pars voir l'enrouleur de génois ou si tu veux faire une photo depuis le balcon avant...tu vas t'en souvenir.  
Pas question non plus d'utiliser ton balcon avant comme toilettes du bord. http://www.hisse-et-oh.com/assets/bi/mdr.gifhttp://www.hisse-et-oh.com/assets/bi/alavotre.gif

samedi

# <http://www.moniteur-voile.net/spip.php?article162>

Vos questions sur l’affalage du spi

Article publié le vendredi 10 juin 2005 par [etienne maquin](http://www.moniteur-voile.net/spip.php?auteur2)

à partir de l’enseignement d’Aymeric Garrand

### A quelle allure affaler ? Quelle méthode, la classique ou l’australienne ?

Il y a en effet deux possibilités : au largue et au grand-largue.

* *au grand-largue* … la méthode sage …

A cette allure, pas de problème ! Le bateau est à plat et le spi est équilibré. le génois est hissé et bordé à plat, créant avec la GV un cône de déventement dans lequel le spi restera dégonflé.

Il suffit juste de larguer le bras. Le spi vient alors se dégonfler derrière la GV

* *au largue* … la méthode coordonnée et rapide …

Vous êtes à une allure plus lofée (repère : le bateau [gîte](http://www.moniteur-voile.net/spip.php?mot141) !). Si vous ne voulez pas abattre pour affaler au grand-largue, vous affalez tout de suite en lâchant la [drisse](http://www.moniteur-voile.net/spip.php?mot99) en premier. Si vous ne traînez pas pour le ramener à bord, il ne touchera pas l’eau.

Attention : il n’est pas facile de lerécupérer dans le cockpit derrière les haubans puis que le bras n’est largué qu’en fin d’affalage ; il vaut mieux le récupérer au [pied](http://www.moniteur-voile.net/spip.php?mot97) de mât.

### Comment ralentir la descente de la [drisse](http://www.moniteur-voile.net/spip.php?mot99) ?

La méthode qui a été racontée partout, c’est de laisser traîner la [drisse](http://www.moniteur-voile.net/spip.php?mot99) dans l’eau. Elle a un inconvénient : chargée d’eau salée, la [drisse](http://www.moniteur-voile.net/spip.php?mot99) se durcit en séchant et peut coincer lors des utilisations ultérieures. Une autre méthode, s’il y a un winch derrière le [piano](http://www.moniteur-voile.net/spip.php?mot85) : faire un tour, un seul, avec la [drisse](http://www.moniteur-voile.net/spip.php?mot99) autour du winch et la laisser filer.

### Comment affaler le spi tranquillement en sécurité ?

La chronologie est la suivante :   
 1 hisser le [génois](http://www.moniteur-voile.net/spip.php?mot142) et venir au grand-largue, attacher le sac à spi sur le pont à la hauteur des haubans.   
 2 débrasser   
 3 aller chercher l’[écoute](http://www.moniteur-voile.net/spip.php?mot207) et la ramener dans le cockpit   
 4 tirer sur la bordure pour ramener le bras   
 5 ouvrir le bloqueur de [drisse](http://www.moniteur-voile.net/spip.php?mot99)   
 6 ramener le spi à bord directement dans le sac à spi sans décrocher les bouts   
 7 ranger tout de suite le [tangon](http://www.moniteur-voile.net/spip.php?mot104) pour être manoeuvrant le plus tôt possible   
 8 enlever les bouts du spi et fermer le sac   
 9 remettre les bouts à leur place d’attente

### Comment affaler le spi en régate ?

 1 hisser le [génois](http://www.moniteur-voile.net/spip.php?mot142) et attacher le sac à spi sur le pont sur la plage avant.   
 2 [lofer](http://www.moniteur-voile.net/spip.php?mot201) jusqu’au près bon plein   
 3 débrasser   
 4 tirer sur la bordure du spi depuis le balcon avant pour ramener le spi à l’intérieur du [génois](http://www.moniteur-voile.net/spip.php?mot142) sur la plage avant : il se dégonfle.   
 5 affaler le spi sur la plage avant lt le mettre en sac   
 6 ranger le [tangon](http://www.moniteur-voile.net/spip.php?mot104)   
 7 enlever les bouts du spi et fermer le sac   
 8 remettre les bouts en place d’attente