

# **Manœuvres Med Spirit**

## **Prendre ris dans la GV**



### 1. Description de la manœuvre :

Prendre un ris dans la GV.

### 2. Responsables de la manœuvre

1. Skipper responsable
2. N°1
3. Embraqueur
4. Coordonnateur winchs,
5. Barreur

### 3. Déroulement de la manœuvre voir tableau ci après

Actions ?	Qui ?	Avec qui ?	Timing	Comments
Décision prise de ris dans grand voile	Skipper		T	Ordre donné intelligible par tous
<b>Préparation prise de ris GV</b>			5 minutes	
Barreur au prés pas trop près	Barreur			
Lâcher un peu écoute	GV			
Rail d'écoute 15 ° sous le vent	GV			
Lâcher un peu halebas	hydro			
Remettre les lazyjacks	X			Est-ce obligatoire souhaitable ?
3 colonnes solidarisées sur le gros winch de	CCW	Wincheurs		Une colonne reste sur le gos winch de foc pour

drisse sauf colonnes de winchs de foc et de GV				pouvoir régler écoute.
Essai des colonnes et du winch	CCW	Wincheurs		
Remonter drisse	Piano	CW+wincheurs		
Déhooker	Piano	N°1		Jouer sur tirette le long de la voile
Si déhook pas, lâcher tout petit peu la bastaque ??	Bastaqueur			A vérifier par vent fort
Pendant toute la manœuvre l'embraqueur sous le vent règle le foc au mieux				
<b>Prendre ris</b>			2/3 minutes	
Descendre GV				
Hooker aux hooks suivants	Piano 1	N°1		
Reprendre bastaque	Bastaqueur			
Remettre cunningham	N° 1			
Régler cunningham	Hydro			
Prendre bosse de ris progressivement	Piano 2 petit winch	Piano 3 love bosse de ris		Action cunningham d'abord puis bosse de ris
Winch de GV désolidarisé du piano	CCW	GV		
Suivre à l'écoute de GV				
Mettre une cravate				

sur point d'écoute avant de border écoute de GV				
<b>Réglages</b>			2 minutes	
Reprendre écoute et rail				
Hale bas				
Cuningham				
Contrôle de la vitesse avec les polaires	Navigateur		T+15	Si pas bon = action

#### 4. Analyse de la qualité de la manœuvre

##### Les risques de problèmes

Le barreur est trop au près ou trop loin du près.

Mauvaise préparation, mauvais contrôle

Wincheurs inattentifs qui ne s'arrêtent pas et ne commencent pas à wincher quand il faut

Un autre winch que le gros tourne. Attention, ça peut faire du dégât. Le coordonnateur colonnes doit vérifier les winchs avant l'ordre de prise de ris.

Monter trop la drisse de GV, si le hook ne se décroche pas et créer une tension trop forte entre la tête de GV et le réa de mat, jusqu'à que qq chose casse. (Cf accident de la croisière bleue 2009). Il faut rechercher une solution qui pourrait consister :

à mettre sur la tête de GV une boule en caoutchouc dur qui récupérerait les tensions et bloquerait la montée de la drisse

à mettre une marque rouge sur la drisse à ne pas dépasser du taquet blanc quand on hisse la drisse pour hooker. Pour mettre cette marque, il faudrait mettre un équipier en haut du mat et travailler sous tension avec la voile haute pour que la drisse soit sous tension ??? A discuter !!!

##### Timing et durée

Une dizaine de minutes semble un temps total raisonnable pour prise de ris dans GV. Cela dépendra de la force du vent !!!

Le problème est de bien préparer et de ne pas donner l'ordre de prise de ris, si l'on n'a pas tout préparé.

Si l'on met que 3 colonnes, ça va moins vite mais cela permet de garder la colonne de derrière pour l'écoute de GV ??

## **Harmonie de la manœuvre à atteindre**

Le bateau continue à avancer sur le foc et un peu sur la voile fassseyante, vite !!!

Le timing est respecté sans précipitation et sans temps mort

Tous les équipiers sont dans le timing sans rappel à l'ordre.

Déhookage et hookage du premier coup....

Et voila !!!!