

## - SUR PLAN INCLINE 10 à 15 ° -

### 10) - Mise à l'eau.

Enlever la plaque minéralogique - Amener les roues de la remorque au niveau de l'eau - Serrer les freins "remorque-voiture". Recommandation supplémentaire, caler la voiture et passer une vitesse.

Abaisser les berceaux AR de 5 à 10 cm. Placer un bout (le t se prononce - cordage servant à amarrer) de 10 m. à l'AV. Relâcher le cliquet du treuil. Le bateau doit glisser sur sa quille. S'il restait immobile, molir la tension du câble et donner quelques secousses au nez du bateau afin d'amorcer son dégagement AR par les 2 Diabolos.

L'opération doit s'effectuer en douceur mais en aucun cas vous ne devez lâcher la manivelle du treuil sans avoir mis le cliquet inverse. Le bout vous permettra de décrocher votre câble et assurer votre bateau.

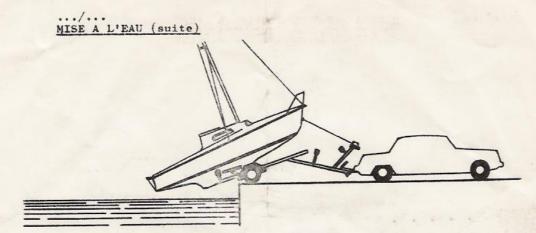
### 2°) - Sortie de l'eau.

A quelques détails près, l'opération se présente exactement à l'iverse. Enlever la plaque minéralogique.

Présenter la remorque au niveau de l'eau et caler l'ensemble. Amener le bateau bien en face de la remorque. Crocher le câble dans le piton d'étrave. Une personne se mettant au treuil, une 2ème se tient debout sur la partie AR des longerons de la remorque, pour soulager l'étrave et amorcer la remontée sur les diabolos. Le mous est repris au fur et à mesure par le treuil.

Eviter de forcer sur le trail tant que la coque n'est pas engagée d'un mètre. Elle souffrirait d'une trop forte pression des diabolos par un angle de coque trop fermé. Cette opération peut être facilité en chargeant l'AR du bateau de façon à soulager l'étrave.

NOTA. - En aucun cas immerger les roues dans l'eau de mer.



# A QUAT OU SUR PLAGE (MAREE BASSE)

Nous conseillons autant que possible de ne pas se servir de la charnière de timon. Toutefois, dans certaines circonstances cette opération est nécessaire.

- 1º) Même précaution que pour la mise à l'eau sur plan incliné.
  - Avant de relâcher le treuil, enlever la clavette qui verouille l'ouverture du timon.
  - Agissez lentement en étant toujours maître de la manivelle de treuil.
  - Le bateau prendra son inclinaison au fur et à mesure du relâchement du câble.
  - Comme sur un plan incliné, vers 15° le bateau doit amorcer sa glissade. Elle doit toujours être assurée par la tension du câble, comme indiquée sur le croquis, ne pas dépasser 80 cm de quai, au-delà de cette hauteur l'opération devient dangereuse.

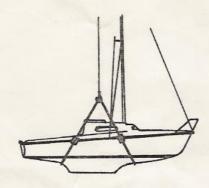
Sur plage, lorsque le bateau touche le sol, enlever le crochet du piton et dégager lentement la remorque avec la voiture. Si vous n'avez pas la possibilité d'amener la voiture sur la plage, il suffit d'incliner l'ensemble de la remorque sans plier le timon et relâcher le treuil.

## 2°) - Sortie de l'eau ou mise sur remorque.

Recommandations identiques à la page précédente. Sur plage, sans voiture, 2 Personnes soulèvent le nez du bateau et une 3ème engage 1'AR de la remorque sous la quille, timon non plié. Accrocher le treuil et tracter.

La remontée complète sera facilité en chargeant le timon de façon à faire basculer l'ensemble sur l'AV.

.../...



### MISE A L'EAU ET SORTIE A LA GRUE.

Si vous bénéficiez d'une grue à proximité de votre mouillage, et que son utilisation est <u>d'un prix abordable</u>, cette méthode est souvent la plus simple.

Assurez-vous qu'elle présente une robustesse suffisante.

Vérifiez l'état des élingues. Elles sont fréquemment tachées de goudron. Pensez à vos listons et protégez-les.

Placez l'ensemble "bateau-remorque" à l'aplomb du crochet de grue. Savoir manoeuvrer voiture et remorque en marche AR est souvent très utile dans ce cas. Décrochez le crochet du treuil du piton d'étrave. Placez un bout sur le taquet d'amarrage AV. Placez les élingues comme indiqué sur le croquis. Quelques pare-battages sur le bord venant à quai seront souvent utiles.

Faites un essai de levage. Si le bateau se tient dans une position à peu près horizontale, vous pouvez insister et mettre à l'eau, le bout vous permettra de dégager votre bateau sur l'eau.

La sortie de l'eau ne présente pas plus de problème.

Vérifiez simplement que les élingues sous l'eau se sont bien placées dans la position indiquée.

Dans tous les cas de mise à l'eau, le mât peut être dressé. Il est toujours plus aisé de dresser le mât sur un sol stable et les axes de ridoirs tombant du bateau seront récupérables.

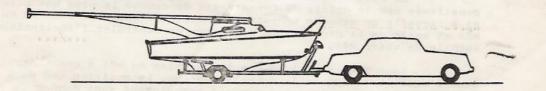
A la grue, ne pas installer la bome ni éventuellement le pataras. Ces derniers gêneraient le passage des élingues.

.../...

Comme indiqué précédemment, effectuez cette opération autant que possible à terre.

Pour un bateau n'ayant jamais été mâté, dévissez les 5 ridoirs au maximum de leur course. Placez-les sur leurs emplacements. Le ridoir AV doit être muni d'un cardan à la base. Goupillez l'axe du bas.

Mettre le mât en place couché sur le pont suivant croquis ci-dessous. Un pare-battage ou un coussin amortiront la pression du mât sur le capot coulissant. Nous recommandons le dernier trou AR pour l'axe du mât sur les équerres inox.



Fixez et goupillez les bas haubans sur les ridoirs. Ne pas fixer les haubans, vous pourriez casser les ridoirs sur les cadenes en U au moment du dressage.

Vérifiez si tout est clair dans la disposition des drisses et de l'étai. Procédez comme il est indiqué en levant le mât exactement dans l'axe longitudinal.



La personne se tenant debout sur le toit du roof n'aura aucune peine à lever le mât. Elle peut être aidée d'une 2ème personne tirant sur l'étai. Le palan d'écoute de Grand'Voile fixé sur l'étai et la ferrure d'étrave permettra à un navigateur solitaire de se débrouiller seul en particulier pour l'abattage du mât.

Lorsque l'étai est fixé par son ridoir, le mât est assuré et vous pouvez procéder à la mise en place des haubans.

.../...

.../...

En aucun cas ne serrer les ridoirs autrement qu'à la main. Ne jamais naviguer sans les avoir assurés par les trous sur les extrémités des parties filetées par les goupilles prévues à cet effet ou par du fil laiton réunissant les deux extrémités.

Pour serrer un ridoir, il convient de tenir d'une main la chape sur le câble et visser la cage de l'autre main. Les deux parties filetées doivent être vissées à égale longueur.

Vous devez normalement obtenir une quête (inclinaison du mât en AR) d'environ 3 % sur l'AR soit 20 à 25 cm de distance entre une verticale et le pieds de mât.

Le bateau étant dans ses lignes, la verticale peut être constituée par la drisse de Grand'Voile descendue le plus bas possible et à laquelle on attache un poids. La distance entre la face AR du mât et celle de la drisse vous permettra de contrôler l'inclinaison normale de votre mât.

Nous vous rappelons que la position du mât a une importance dans l'équilibre sous voile de votre bateau. La position que nous indiquons est une moyenne qui devrait normalement vous donner satisfaction (voir chapitre REGLAGE).

### - MONTAGE VOILES -

Pour ces différentes opérations, nous vous recommandons de vous munir d'outillages tels que : démanilleurs, tournevis, pince, clef anglaise, clef plate ou à tube adaptés aux boulons du bord.

Les opérations à suivre ne se font que sur l'eau. Par ordre, fixer la bome et la maintenir relevée à l'aide de la balancine (voir vue d'ensemble), fixer le palan de grande écoute comme indiqué.

Enverguer la voile sur la bome et hisser sur le mât après avoir mis les lattes (et le bateau face au vent). Après avoir hisser la voile à bûter en tête de mat, l'étarquage sur la bone et le mêt doit être faible pendant la période de rodage.

Nous vous recommandons de ne pas sortir des voiles neuves par forte brise. Elles doivent être rodées par petit temps pendant 8 Heures environ. L'étarquage sur la bome et le mât doit être faible pendant la période de rodage.

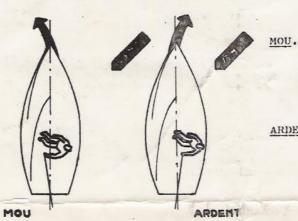
Sur les voiles et foc compétition un 2ème oeil à la base permet de creuser ou d'aplatir suivant les forces de vent.

Ne pas oublier le palan de hâle-bas qui doit être bridé après avoir étarqué la Grand'Voile.

#### - REGLAGE DE L'EDEL II -

Ce paragraphe s'adresse en particulier aux néophites se trouvant en face d'un inconnu qu'est leur bateau. Ils seront assez souvent inondés de conseils + ou - contradictoires où des termes tels que "mou" et "ardent", totalement obsucrs les laisseront dans une complète ambiguïté.

Nous n'avons pas la prétention de vous initier en une page à l'art de mener un voilier mais simplement de vous éclairez sur certains problèmes où il n'est pas rare de voir les "connaisseurs" en désaccord.

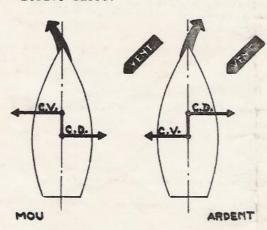


#### - DEFINITIONS -

- Etant au "plus près", le barreur assis au vent, le bateau a une tendance naturelle à s'écarter du vent. Le barreur doit pousser sa barre pour le ramener vers le vent.

ARDENT. - Le bateau a une tendance naturelle à se rapprocher du vent. Le barreur doit tirer sur sa barre pour l'empêcher de venir face au vent.

L'explication est simple. Dans l'eau, la résistance de la coque à la dérive ou "au dérapage latéral" a son centre appelé "centre de dérive" qui dans le cas de l'EDEL II peut se modifier suivant que la dérive est rentrée ou sortie mais ce centre doit être considéré Dérive basse.



La voilure comprenant Grand' Voile et Foc a également son centre de poussée "centre vélique". Il se produit donc un couple qui dans les 2 Cas "Mou et Ardent" est déterminé par les schémas ci-contre.

Un esprit logique concluera que l'idéal serait d'obtenir un centre de dérive et un centre vélique sur le même point. Il n'y aurait donc plus de couple, plus de "mou" et "ardent". Le cas se produit et il ajoute un 3ème terme qui nous l'espérons sera très clair, le bateau a une "barre neutre". Nous verrons plus loin que là n'est pas la solution.

.../..

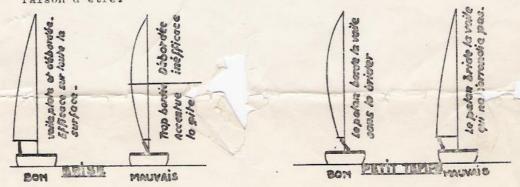
Faite l'expérience suivante. Le bateau étant au près, lâchez votre gouvernail - bordez votre drand'Voile et choquez votre foc. Le bateau remonte au vent : bordez votre foc et choquez votre GRAND'VOILE Le bateau s'écarte du vent : dirigez donc votre bateau sans barre et vous le comprendrez mieux dans certaines situations.

Exemple. - Sur une claque de vent, votre bateau gîte, il devient ardent. Ne touchez pas au foc, mais choquez légèrement votre Grand'Voile et tirez sur votre barre d'écoute, étant assis au vent. Le bateau prendra de l'accélération et se redressera.

## BARRE D'ECOUTE. -

La barre d'écoute n'est pas un luxe et son utilisation judicieuse est importante pour la bonne marche de votre bateau au près. Elle n'est encombrante que pour celui qui n'en connaît pas l'utilité.

Les schémas suivants devraient vous faire comprendre sa raison d'être.



Les diverses positions du charriot de barre d'écoute sont obtenues par le déplacement des butées de réglage.

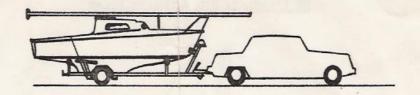
### HALE-BAS . -

Comme son nom l'indique, il empêche la bome de se soulever au risque de provoquer un empannage aux allures portantes. Ne le négligez pas à ces allures.

#### GOUVERNATL. -

Le premier but du safran relevable est l'échouage ou le passage sur haut fond. Certaines "Fines barres" le soulève légèremen aux allures portantes par petit temps pour diminuer la surface mouil. Au près, il est nécessaire de le descendre à fond. Veillez donc à sa position.

IMPORTANT. - Lors de l'utilisation du moteur, le bateau étant barré non pas au moteur mais au gouvernail, si le safran n'était pas parfaitement descendu, il viendrait en contact avec l'hélice et se ferait tailler une profonde encoche. Au mouillage, enlevez votre gouvernail.



- 1.º) Le bateau chargé sur sa remorque doit présenter une charge utile de 50 Kgs environ sur la rotule, ceci afin d'obtenir une bonne tenue de route. Dans le cas ou cette charge ne se produirait pas, avancer la potence AV sur le timon en desserant les colliers.
- 2°) Il est conseillé d'augmenter la pression des pneus AR de votre voiture. La pression des pneus de la remorque est de 2 Kgs à 2 Kgs 500.
- 3°) Certaines voitures trop souples de l'AR peuvent manifester malgré ces précautions une tendance aux "lacets" au dessus de 80 kms/H. Ces ennuis peuvent être supprimés par l'adjonction d'appareil tel que le compensateur EASY DRIVE.
- 4°) Nous vous rappelons que le poids total en charge autorisé étant de 1.000 Kgs, il est absolument nécessaire d'avoir une carte grise pour la remorque ainsi que le permis E. Nous fournissons les papiers nécessaires pour les remorques ATLAS : Certificats des Mînes, Certificat de livraison, Facture, sont à présenter à la Préfecture de votre domicile.
- 5°) Le bateau doit être amené contre le ber de la potence AV à l'aide du treuil par le piton d'étrave. Bloquer l'ensemble correctement. Aucun amarrage AV n'est nécessaire. Sur l'AR, il convient de passer une corde par dessus le cockpit se rattachant sur le chassis de la remorque ou sur les anneaux actuellement prévus. La tension de l'ensemble se fera facilement à l'aide du winch central. Nous fournissons une sangle très astucieuse supprimant les ennuis d'un amarrage bricolé et souvent fastidieux et pouvant se détendre en cours de transport.

Les berceaux latéraux doivent être amenés par leur manivelle contre la coque. Ne jamais forcer sur la coque au risque de la déformer. Bloquer les vis de serrage de la plaque minéralogique.

- 6°) La position du mât en transport doit être celle du croquis. Le pied de mât en AV, les barres de flèches devant la cabine, la tête de mât ne dépassant pas le tableau AR. Mettre un coussin sur le capot coulissant et une protection quelconque sur le Balcon AV. Les mains courantes sur entrée sont pratiques pour le fixer à la cabine.
- 7°) Votre frein à inertie doit être surveillé et graissé. Le réglage est simple. Relacher votre frein de parcage. Dégager le blocage de course du frein qui n'est nécessaire que pour les marches AR en côte. Ayez un rétroviseur. Soyez prudent......

.../ ...