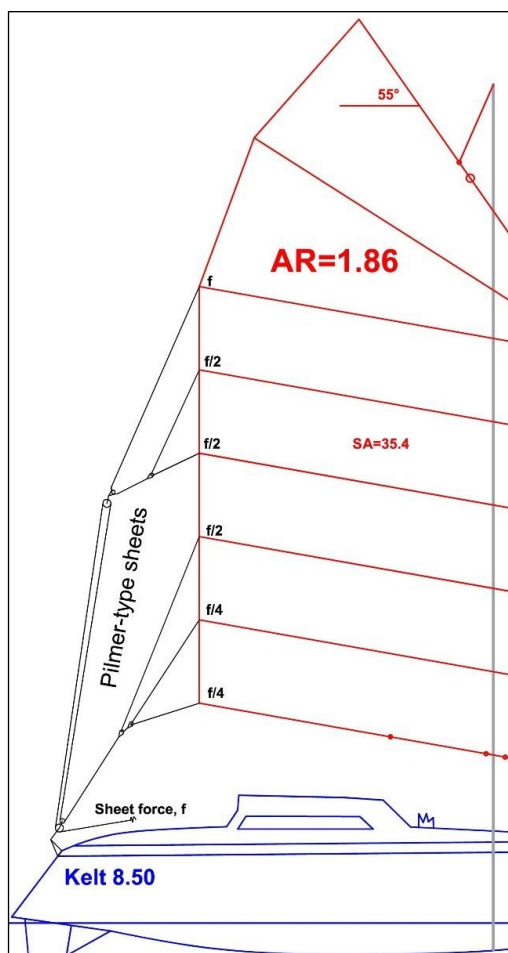


Chapitre 7

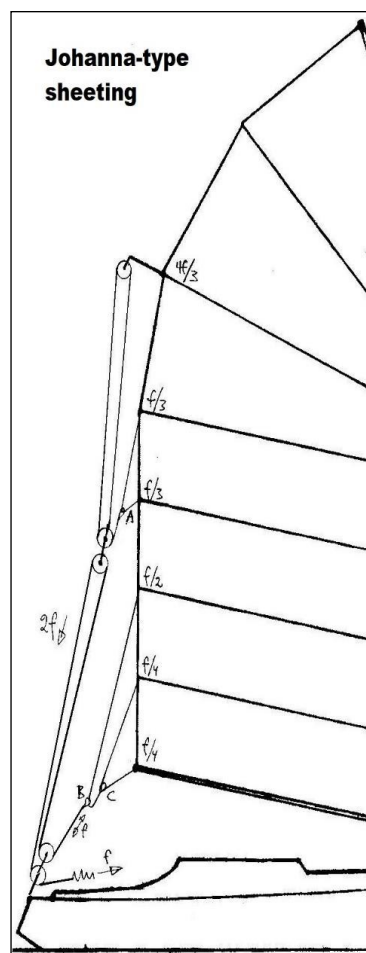
Le gréement de jonque à panneaux cambrés

Gréer la voile - 2 sur 2

Que de bouts !



Système d'écoute de type *Pilmer*



Système d'écoute de type *Johanna*

J'ai quasiment toujours utilisé l'un des deux systèmes d'écoutes ci-dessus. Le type *Pilmer* est directement issu du plan de voilure du bateau de Hasler, *Pilmer*, dans PJR. Il a pas mal d'effet anti-vrillage. Tant que la voile est basculée vers l'avant dans les haut, il marche bien. Dans PJR, il est mentionné que ce basculement était partiellement obtenu en augmentant la compensation dans les hauts ce qui demandait donc plus de puissance dans la partie haute de l'écoute.

Cependant, j'ai rapidement trouvé que pour empêcher le système d'écoute de se prendre dans les lattes (*sheet-batten tangle*), il fallait gréer la voile verticalement. J'en ai extrapolé un gréement avec une vergue angulée à 70° avec un nouveau système d'écoutes sous le nom de « type *Johanna* ». On voit bien que ce système d'écoute est très proche du type *Pilmer* et qu'il assure que les deux panneaux du haut demandent beaucoup de « muscles ».

J'ai modifié, depuis, légèrement le système d'écoute type *Johanna*.
(Voir le texte '*Fixes, adjustment and...*' <https://bit.ly/2Zc6eCe>)

Des écoutes séparées

On peut aussi séparer (lower sheet). L'une contrôle le grand voile de l'énorme

C'est intéressant pour

- Le contrôle de la voile est réduite.
- Lorsque le vent change, on peut prendre les deux extrémités et les ramener rapidement.
- En cas de défaillance d'une écoute, l'autre permet d'encore de contrôler, plus ou moins bien, avant d'affaler la voile pour réparer. Cela pourrait s'avérer *très* utile en cas de tempête au large.
- En bonus, on peut border la voile affalée dans l'axe, même avec peu d'espace sur le pont.



Revenons à la pratique du gréage

Une fois la voile grée sur la vergue, la bôme et les erseaux de latte de Hong Kong en place, il est temps de s'attaquer au système d'écoute.

Quelque soit le système d'écoute que vous choisissiez, les erseaux d'écoutes doivent être initialement prévus trop longs, puis raccourcis progressivement. Ceci pour éviter que l'écart entre deux lattes soit si court que les lattes soient tirées l'une vers l'autre créant du mou dans la chute qui alors se mettrait à faseyer. Ils ne doivent pas non plus être trop long sinon on ne peut plus border au près lorsqu'il ne reste que 2 ou 3 panneaux. Le mieux serait de pouvoir border le système d'écoute tendu lorsque la voile est affalée, sans avoir besoin de balancines courantes. Cependant, le système d'écoutes de style *Johanna* a besoin de beaucoup de place, donc je suis déjà content tant que j'arrive à naviguer au près. Par ailleurs, j'ai une méthode pour dompter le fardeau de voile : voir ci-dessous.

17. Sep. 2020: Les erseaux de voile sont domptés lorsqu'elle est affalée.

Dès que la voile est affalée, l'écoute est bordée autant que de possible. Ensuite, j'attrape l'ensemble des erseaux de voile, les emmène sur bâbord où j'ai une boucle en cordage avec un crochet qui est toute prête.

Le cockpit est rapidement clair pour la rentrée au port et l'arrivée au ponton.

Le système d'écoute présenté ne passe que dans trois poulies, voire peut être une ou deux poulies de renvois en plus. Si votre budget le permet, utilisez de grosses poulies à billes, bien que ce soit moins important que pour les poulies de drisse. Cela prend du temps d'ajuster les erseaux d'écoute, mais il n'y a pas de recette miracle.

J'ai mis une grande photo de la voile d'Ingeborg pour avoir une vue d'ensemble et préciser quelque détails.

- En commençant par le haut, la cravate (YHP) est fixé sur la vergue très haut et très en arrière, de façon à ce qu'elle passe autour du mât à l'intérieur des balancines. Cela peut paraître étrange, mais il faut se rappeler que lorsque la voile est complètement hissée, les balancines sont molles.
- A propos des balancines, elles sont toutes les deux assez molles, de même que le collecteur de voile. C'est parce que j'ai hissé la voile suffisamment haute pour raidir le hale-bas (TL). C'est, encore, pour garder la chute du panneau le plus bas bien tendu et éviter qu'il ne faseye, même si l'erseau de bôme essaye de soulever la bôme. C'est plein de compromis !
- Sous le mât, on distingue le hale-bas, grâce à l'amortisseur noir en caoutchouc qui est accroché dessus.
- L'erseau de guindant ne passe que dans une poulie sur la latte n° 2, en partant du haut, avant d'être fixée en bout de vergue, après avoir fait le tour du mât. on pourrait, tout aussi bien, l'appeler un erseau de gorge (*throat hauling parrel*, THP). Sa partie descendante passe à l'intérieur des erseaux de latte mais à l'extérieur des erseaux de Hongkong.
- A propos des erseaux de Hong Kong (HK parrels), j'ai trouvé qu'ils sont faciles à ajuster ; il faut les installer un par un, en hissant la voile par temps calme, puis naviguer tel quel pendant un certain temps. Si un ou deux d'entre eux sont un peu trop mous ou tendus, vous le notez et vous les ajusterez la prochaine fois que vous hisserez la voile. Une fois en place, on peut les oublier.
- Pour finir, mon jouet, le *fan-up preventer*, FUP, est le fin cordage vertical qui court près de la chute. Maintenant que je l'ai équipé, récemment, d'un cordage à faible friction, c'est devenu un jeu d'enfant à utiliser. (Plus sur le FUP dans le texte: <https://bit.ly/2F6mzRQ>)



Sur Ingeborg, August 2020

Enfin, j'espère qu'une partie de tout cela a du sens.

Stavanger, 16. Sep. 2020
Arne Kverneland

PS: Merci beaucoup Graeme pour avoir relu ce texte, cela a sûrement dû être pénible.

PPS: Toutes les erreurs qui resteraient sont miennes, et tant pis. Si vous êtes capable d'écrire un texte, en Norvégien sans fautes, je remettrais mon ouvrage sur le métier.