

Cette méthode décrit un envoi classique, sous le vent, et suppose que vous avez la configuration standard du Sun Fast 20, en ce qui me concerne, j'ai modifié le système du bout-dehors et de l'amure...

Préparer le spi dans son sac :

Dans le salon (mieux pour une 1ère) ou une grande pièce, étaler le spi puis joindre le point d'écoute et le point d'amure (qu'il faudra repérer avec un feutre avec les lettres A et E par exemple) : rentrer le « ventre » de tissu dans le sac en gardant l'amure et l'écoute en dehors. Entrer alors le reste du spi (en veillant à ne pas faire de torsades) jusqu'au point de drisse (à marquer d'un D). On réunit alors les 3 points, on serre le sac et on garde les 3 points à l'extérieur.

Remarque : on reconnaît le point d'écoute et d'amure par l'angle : celui côté amure est proche de 90°, l'autre plus petit.

Gréer le spi avant l'envoi (au port, calmement).

Remarques préliminaires : pour une 1ère fois, on peut ne gréer qu'une seule écoute, et naviguer que sur un bord... c'est plus simple.

Fixer le sac sur le pont (au niveau du chandelier avant babord pour un envoi sur babord et une navigation tribord amure, je garde cet exemple pour la suite) ou dans le balcon avant. Il y a normalement un mousqueton sous le sac de spi, dans les 2 cas on affalera dans la descente. Pour ma part, j'envoie à partir de la descente, ce qui permet d'affaler dans le sac de spi (qu'il faut transformer en baille à spi adaptable dans la descente), c'est un peu plus difficile à gréer pour une 1ère fois, car il faut bien repérer par où le spi va passer...

Dans cet ordre, pour un envoi tribord amure :

Prendre l'écoute babord, **ne pas faire de noeud en huit en bout d'écoute : elle doit pouvoir filer en grand.** Passer par la poulie arrière de l'intérieur vers l'extérieur du bateau et passer devant les haubans babord (donc à l'extérieur des haubans) et aller jusqu'au sac par le dessus des filières. Faire un noeud de chaise sur le point d'écoute.

Pour la contre-écoute (tribord donc) : on part de même de la poulie jusqu'à l'étai en passant par l'extérieur en passant par devant l'étai, on retourne alors jusqu'à la baille à spi en passant devant les haubans babords.

Gréer le bout d'amure : on part du cockpit (un taquet ou un coin) on va jusqu'à l'avant, on passe sous le balcon, puis par la poulie à l'extrémité du bout-dehors puis par dessus le balcon et les filières, jusqu'au point d'amure.

Il est important de suivre cet ordre : d'abord les écoutes puis l'amure, de façon à pouvoir empanner le spi comme un génois (entre le guindant et l'étai), dans le cas contraire, le bout d'amure sera sous l'écoute, et il faudra empanner le spi devant l'étai...

Gréer la drisse : bien vérifier qu'elle ne fait pas un tour autour de l'étai ni autour des barres de flèches : si tout est clair, aller fixer au point de drisse.

Envoyer le spi :

Déployer le bout-dehors.

Par petit temps (4-6 noeuds de vent pour un premier essai...), et avec de l'eau à courir, passer au vent arrière (mais garder une petite marge pour ne pas empanner, disons à 160-170° du vent suivant la concentration du barreur...) et choquer la grand voile en grand afin qu'elle colle sur les haubans et barres de flèches (ce qui évite au spi d'aller se fourrer où il ne faut pas) : cela va déventer totalement le spi pendant l'envoi et on pourra prendre son temps. Border un peu le solent pour qu'il ne batte pas (on peut aussi affaler, mais il vaut mieux le laisser : il évitera au spi d'aller faire le tour de l'étai). Ensuite, on peut amener le point d'amure au bout du tangon et bloquer (on peut faire cela avant de choquer la GV pour éviter qu'elle ne frotte trop longtemps, mais par petit temps ça va). Il suffit alors de hisser puis bloquer sans étarquer (surtout pas de winch !). Un équipier doit tenir l'écoute.

Et voilà ! Il reste à border un peu la GV pour qu'elle ne frotte plus et que le spi reçoive un peu plus de vent, on peut aussi affaler le solent (pas nécessaire) si on veut y voir plus clair, ou améliorer l'écoulement sur le spi. Il faut avoir choqué un peu le hale-bas pour que la GV "se vide" bien et repris un peu de pataras pour mieux tenir le mât que le spi tire en avant (pas gênant par petit temps), il est conseillé de remonter la dérive.

Naviguer sous spi :

Les grands principes sont les suivants : plus on loffe, plus on crée du vent apparent et plus le spi "tire", plus on borde (comme une voile classique). Plus on gite.

On doit naviguer à la limite du fasyement du spi : il doit "enrouler" un peu au niveau de son épaule : au niveau du tiers supérieur du bord d'attaque, on doit observer un repli léger.

Il faut adopter la démarche inverse de la navigation au près : quand le bateau gite un peu plus, on abat (on tire la barre, si on est au vent évidemment), quand le spi dévente, on loffe légèrement. On peut naviguer depuis 120° environ par petit temps (et même moins, presque au travers dans le très petit temps), jusqu'à 160° : plus ça souffle, plus on se rapproche du vent arrière. Pas de problème par petit temps, c'est un vrai plaisir !

Empanner :

On ne peut pas faire de vent arrière avec le spi, ce qui n'est pas très gênant dans la mesure où ce n'est pas rentable en terme de VMG (en fait, on peut mais ce n'est pas facile : il faut larguer de l'amure pour que le spi se place au vent de l'étai...). Il va donc falloir tirer des bords !

Méthode : On vérifie que la contre-écoute est claire et on rattrape le mou. On choque l'écoute en surveillant le point d'écoute pour l'amener juste devant l'étai : il suffit alors d'embrasser la contre-écoute lors du passage sous l'autre amure. Le barreur doit se concentrer sur la trajectoire en surveillant la girouette, et s'occupe du passage de la grand voile.

Affaler :

Démarche inverse : on renvoie le solent si on avait affalé et on le borde, on choque la GV un maximum (contre les barres de flèche), on abat vers le vent arrière pour déventer le spi que l'on surborde à l'écoute. On attrape l'écoute entre la chute et la poulie arrière (devant la poulie, donc...) : on avance à l'avant du cockpit, face à la descente et on largue le point d'amure en grand.

On largue progressivement la drisse (on peut la jeter à l'eau qui va la ralentir) au fur et à mesure que l'on affale dans la descente en brassant à pleines mains. Attention à ne pas le déchirer : il faut avoir protégé tous les points de ragage possibles (oeillet, goupilles...) . C'est fini !

L'avantage de la baille à spi dans la descente et que tout reste prêt pour un nouvel envoi (à condition d'avoir affalé sur le même bord, sinon il faut faire un tour autour de l'étai avec la drisse : il suffit de lever les yeux pour comprendre, en observant la drisse) et qu'il y a moins à ranger.

Limiter le départ au lof :

Le départ au lof survient lorsqu'on lofe trop ou que l'étrave « plante » : dans ce cas le bateau gite excessivement et part au lof... dans les cas extrême, on peut même coucher le bateau (le « départ au tas » ou « arrêt buffet » est impressionnant, mais sans danger réel pour le bateau ou l'équipage si celui-ci ne passe pas à l'eau). En général, par temps maniable, le bateau commence à giter excessivement mais le spi dévente bien avant et on ne couche pas le bateau.

Le départ au lof survient généralement lorsqu'on lofe pour gagner du vent vitesse : on borde donc grand'voile et spi, le bateau accélère, on borde donc encore....

Pour limiter le phénomène, il faut :

- Remonter la dérive pour placer le centre vélique en avant du centre de dérive.
- Reprendre un peu du pataras (aide au maintien du mât sous spi et vrille la grand'voile qui se vide mieux).
- Choquer un peu le hale-bas pour permettre à la bome de monter et vriller la grand'voile.
- Soulager l'étrave en se reculant dans le cockpit.

Que faire quand le départ au lof survient ?

- Essayer d'abattre (le safran est long et profond, plutôt efficace)
- Choquer le hale-bas, puis la grand'voile si ça ne suffit pas (ou que l'accès au hale-bas est difficile).
- Choquer le spi ensuite (si on commence par choquer le spi en premier, la grand'voile fait loffer...)

Précisons qu'il vaut mieux fermer la descente...