Mode d'emploi des voiles de motus (maj mars 2021)

Introduction

Motus a un gréement en tête (de mat) comme cela se faisait dans les années 80 (quand il est née)
(pensez à « Tina » de Dick Carter qui a tout gagné en 1968 : il a lancé la mode)
(et surtout à Gitana VI de 1975 une splendeur, on a jamais fait plus beau)
Le génois de Motus fait 53 M2 et sa grand voile 35 M2, le mat est un poteau qui n'est pas vraiment fait pour plier quand le vent devient fort et qu'il faut absorber le creux de la GV.
Les haubans, bas haubans, intermédiaires, barres de flèche (double étage) ne tirent pas vers l'arrière.
Motus a un gros pataras et un gros étais.
Tout l'effort étant sur l'étais, (au pres cela tire beaucoup) j'ai mis un était plus important que la « normale ».
(Vers l'arrière, il y a le pataras, mais aussi la GV avec son palan d'écoute que l'on borde « à mort » au winch. Quand le vent monte : on aplatie).
Le réglage de ce type de gréement n'a rien à voir avec des 7/8 ieme, 5/6 ieme … avec des barres de flèches poussantes et une GV plus grande que le génois.
La façon de régler tous les types de gréement, en général, est supposée expliquée dans les manuels maritimes donc parfaitement connu … passons. (par exemple : On fait vriller le génois dans le vent fort en reculant le chariot du rail d'écoute)
Moi, je vais juste expliquer les particularités de Motus.
Disons quand même que Motus étant en plus lourd de l'avant, les traits généraux de son type de gréement sont accentués, et bien qu'il n'ait pas un tout petit cul comme on les faisait juste avant son temps il est loin des « planches à voile planantes » que sont nos voiliers actuels.
Au portant Motus ne plane pas : c'est tout juste s'il surfe un peu sur les vagues et quand le speedo affiche 13 nœuds (très temporairement) c'est un record.

Les voiles de Motus

Le grand spi de vent arrière symétrique est tout neuf, il fait 130 M2 (il a une chaussette)
L'ancien (125 M2) a vécu 15 ans recousu de partout, on l'aimait bien avec son cocotier sa case et son soleil, le nouveau a les yeux bleus de Motus.
Le spi est envoyé avec le grand tangon jusqu'au travers.
A partir de force 4, il faut le rentrer, pas la peine de « partir au tas ».

Le spi asymétrique (avec sa chaussette) fait 95 M2, il est solide, le point d'amure se met sur le petit bout dehors. (on se sert d'un bras comme écoute)
On peut le porter vent arriere avec le tangon à force 4 (mais pas au-delà)
et au « reaching » au dessus de force 3 : il faut le rentrer.

Notons que à Force 1 à 2 : on peut le tenir jusqu'à 55° du vent apparent et que Motus marche alors à la même vitesse que le vent apparent. (on fait facilement 6,5 nœuds de vitesse)
Motus adore cette allure, car son gréement et sa coque sont fait pour.

Le Génois : il est neuf de 2019 (le précédent avait durée 13 ans)
On peut le porter au pres serré jusqu'à 23 nœuds de vent apparent (la GV au bas ris ou même sans GV du tout), si le vent monte encore il faut enrouler (pour enrouler il faut partir vent arrière et mettre le bout de l'enrouleur sur un winch avec manivelle, Eh oui … dire que dans les bouquins on dit qu'il suffit de tirer à la main!!!).
Quand il y a un vent fort il faut éviter de faire battre les voiles.

Au pres avec un vent supérieur à 23 Noeuds il faut naviguer avec un génois très enroulé, mais alors il a une forme de « sac à patates » et il est difficile de remonter à moins de 45° du vent apparent soit environ 55 ° du vent réel, (cela peut rallonger la route parfois).
Le génois est la voile la plus chère de Motus : il est tres solide (mais très lourd), il a été « réfléchi » dans les moindres (même petits) détails.
Sa coupe est faite pour Motus, (avec un étais qui va fléchir), il faut néanmoins raidir au pres dans la brise le « bord d'attaque » grace au pataras, sans dépasser la petite griffure sur l'inox qui marque la limite (on re-mollira apres).

La Grand Voile : elle aussi a été très réfléchi dans les moindres détails, (renforts qui tombent sur les barres de fleche, même apres prise de ris etc….) , sa coupe est volontairement tres plate (gréement en tête, mat poteau)

Le tourmentin : Il est rouge, il fait 3M2 , il est indestructible, il est dans un coffre à l'avant. il ne doit sortir que pour servir de prélart (batardeau) ou bien si Motus est dématté, moteur HS, rendu à l'état de ponton (on pourra alors avec le tangon comme mat de fortune se diriger lentement vers un abris).
Bref, il n'est pas fait pour naviguer normalement.

Mettre les voiles :

Le génois est installé en début de saison, il est enroulé à quai, et il est démonté et vérifié en fin de saison, il est tres lourd, il faut être 2 pour le mettre, il faut faire tres attention à bien enfiler le jonc sans le coincer. Bref ….

La GV : c'est une « bordure libre » donc c'est le « lazy bag » qui s'enfile dans la gorge, au point d'écoute on met 2 bosses pour border la ralingue de bordure , car on ne passe qu'une seule bosse (la rouge) pour prendre directement le troisième ris en cas de nécessité, c'est le gréement motus qui veut cela, encore une fois : les ris intermédiaires ne servent à rien. (c'est le seul point où le voilier ne veut pas suivre mes conseils : il veut toujours installer des ris intermédiaires.
Et Moi : juste un ris qui réduit des 2/3 la surface (reste une petite tôle plate, bien bordée) sans rien entre toute la toile et ce ris).
La GV est montée en début de saison, et démontée en fin de saison : entre temps elle est rangée dans son « lazy bag » avec ses lattes etc … prete à etre hissée.
On remarquera que la tétiere a 2 trous pour un nœuds de drisse (interdit de faire un nœuds de chaise qui (trop long) a bousillé la gorge de la poulie de tête de mat.
Il faut que le « montant » de la drisse soit du coté babord (qui n'a pas été abimé) ainsi la GV montera mieux, on hisse ensuite à la main et on termine au winch (en effet le réa prend du jeu et la drisse peut se coincer (un peu) entre la joue et le réa.
Il faudrait refaire totalement la tête de mat : c'est un gros travail, il suffit de faire attention, j'ai déjà ré-aléser deux fois la poulie de tétiaire.
Il ne faut pas oublier de mettre le loquet pour éviter que les chariots ne sortent pas de la gorge quand on amènera la GV .
Bon Bref … la une démonstration complète est utile.

En mer, la nuit, vent arrière, il arrive souvent qu'on doive amener la GV (soit à la moitié pour prendre LE 3ieme ris) soit completement parce que le vent est monté fort.
C'est la qu'on va trouver tout l'avantage du type de Gréement : car bien sur on reste Vent arriere pour amener la GV. (la mise « bout au vent » est réservée aux entrées et sorties de port évidemment).

Contrairement à tout ce qui est écrit : il ne faut pas se mettre « bout au vent » pour amener la GV mais rester à la même allure, si en pleine nuit vous passez du vent arriere à bout au vent, vous allez passer par le travers, le bateau se couche et l'équipier passe par dessus bord, avec une GV qui bat … Vous pouvez imaginer le bordel dans la nuit noire.
Donc tranquillement on fait glisser la GV le long du mat (on prend son temps : il y a pas le feu au lac)
Ensuite : on peut rabanter et SURTOUT :
On passera systématiquement la drisse vers le bas dans le winch avant qu'elle ne remonte et on la tend (plus le vent soufflera plus la tétiere sera tirée vers la bas).

Les réglages :

Dans l'ancienne version j'expliquais les manœuvres sur Motus, comment il faut faire, sachant que dans les écoles de voiles et les bouquins c'est du grand n'importe quoi, finalement pour cela, le mieux est de venir naviguer sur Motus et vous verrez.

Mais pensez à bien régler le chariot du rail de génois et à l'avancer quand on abat :
On voit trop de génois trop bordé à la bordure et flottant en drapeau à la tétiaire.

Les prises de ris sont très facile sur Motus même par nuit noire.

Sachez que dans une nuit noire, seul ou à 2 au pied du mat (calé dans les balcons), il faut 3 minutes pour prendre le ris ou pour descendre la GV sans qu'elle ne batte une seule fois, c'est extrèmement simple quand on s'y prend correctement. (on mettra quand même le feu de pont cela permet au barreur de voir que tout va bien).

Simplement : (je vous donne un exemple de manœuvre qui vous montre que tout est simple)
je l'ai fait tout seul de nuit, Motus sous Pilote. Sans pb, et très calmement.

1 - On se cale le cul dans le balcon (on a les 2 mains libres) sous le vent c'est mieux mais on est coté drisse de GV (si on est 2 on est un de chaque coté du mat).
2 - on retire le petit loquet pour que les chariots puissent sortir du rail.
3 – On fait un tour au winch de la drisse de GV et on dévérouille le taquet coinceur.
4 – On tire la GV vers le bas jusqu'au nouveau point d'amure : bon là il faut un peu « crocher » les mains dans le tissus pour faire descendre la GV : ca vient plus ou moins bien puisque la GV frotte dans les haubans et les barres de fleches, mais on a le temps.
5 – On ferme le taquet coinceur de la GV et on tire sur la « poignée » pour mettre 1 oeillet dans le crochet du coté où on est (faut pas mettre les 2 , 1 seul suffit), le tissus gène un peu : on peut mollir un peu la drisse.
6 – on re-raidit la drisse au Winch
7 – maintenant seulement : on largue le halebas de bome (sinon on pourra pas border suffisamment la bosse).
8 – On raidit la bosse : attention il faut y aller fort au winch pour faire monter la bome et amener le point d'écoute le plus pres possible de la bome. Apres on peut reraidir le halebas.

Voilà l'affaire est terminée reste plus qu'à passer un raban ou 2 pour pas que le tissus de la GV se balade, mais attention … la bome est débordée et un raban installé vers le point d'écoute ca peut être un équipier qui part à l'eau.
Bon c'était un exemple parmi d'autres.