

CNF - RS Aero - guide gréement

Bonjour,

Ce manuel s'adresse à tous les membres souhaitant se qualifier sur le RS Aero mais aussi ceux déjà confirmés.

Le RS Aero est un voilier léger et fun dès que le vent se lève. Il a été acheté neuf en 2023.

Être confirmé sur un bateau, c'est aussi participer à son entretien et en prendre grand soin afin de conserver en bon état ce beau bateau.

Comme pour tous les bateaux, en cas de dommage matériel, vous vous engagez à 1. signaler au plus vite le dommage à la section voile, 2. le réparer (en ayant le cas échéant demandé de l'aide).

Voici quelques-uns des prérequis pour être confirmé:

- Avoir lu et très bien connaître tous les manuels mis à disposition sur le site du CNF ([Sécurité en voilier - Club Nautique Français Zürich](#)).
- Avoir participé à une présentation du bateau dans son intégralité. Principalement les spécificités par rapport aux lasers (gréement bien sûr mais aussi facteur de stabilité pour les manœuvres d'arrivée et départ du ponton + de ressalage)
- Être déjà confirmé et très à l'aise sur les Lasers.
- Savoir ressaler et repartir en cas de dessalage (à pratiquer lors de la confirmation)
- Les futurs confirmés doivent pouvoir expliquer en détail le fonctionnement du bateau, circuit des différents bouts, drisses, dérives...
- Connaître les risques et faiblesses du bateau (instabilité, légèreté, fragilité)

Attention aux autres bateaux sur l'eau (regles de sécurité/priorités plus haut) mais la plupart des dommages matériels ont lieu au départ et à l'arrivée. Ce sont les moments pour être attentifs.

- Important pour le départ:
 - Gréer le bateau sur la remorque (voir plus bas)
 - Bien veiller à fermer le **bouchon** sur le tableau arrière. En cas de doute, ouvrir le bouchon et pencher le bateau jusqu'à ce que plus d'eau ne coule. Ça vous évitera d'être lourd sur l'eau, ce qui vous facilitera la navigation surtout en cas de dessalage,
 - Amener la remorque tranquillement au ponton. Attention à ne pas percuter le tableau arrière au sol, surtout sur la rampe d'accès.

- Toujours bien écarter le bateau du ponton (s'il existe un risque qu'il percute le ponton à cause des vagues, ne pas hésiter à le poser délicatement à plat sur le ponton)
- Ranger la remorque vide proprement (en face de notre club sinon, les voisins se plaignent parfois)
- Recommandation de hisser la GV sur l'eau ou à plat sur le ponton dès qu'il y a un peu de vent. (contrairement à l'usage sur le laser qui lui ne chavire pas à l'arrêt sur l'eau)
- Partir tranquillement avec le vent vous écartant du ponton. Tenir l'écoute et la barre (safran dans l'eau) afin de s'écarter rapidement.
- Arrivée au ponton:
 - Arriver très lentement et face au vent au ponton. Ne pas le percuter avec le nez mais en latéral et doucement.
 - S'y reprendre à plusieurs fois si nécessaire. Abandonner à temps une manœuvre mal engagée est une marque de maîtrise de la manœuvre et non l'inverse.
 - Une fois sur le ponton, veiller à ce que le bateau ne chavire pas de manière non maîtrisée et ne percute pas le ponton. (une option est de coucher le bateau sur le ponton à ce moment là car il chavire à vide sur l'eau)
 - Recommandation de d'affaler sur l'eau ou ien à plat sur le ponton et non une fois sur la remorque.
 - Placer le bateau sur la remorque soigneusement. En roulant, attention à ne pas percuter le tableau arrière au sol, surtout sur la rampe d'accès.
 - Ranger soigneusement comme indiqué plus bas.

Important: Éviter les zones peu profondes devant Mythenquai (en cas de carottage, le mat se cassera s'il touche le fond.)



Contrat de rangements:

- **Rangement du safran, de la dérive, du mat et de la bôme:** à l'intérieur du bateau, comme sur la photo ci-dessous.



- **Rangement des voiles:** rouler la voile en partant du point de drisse, après avoir fait un pli au niveau de la seconde latte comme sur la photo ci-dessus. La mettre dans son sac puis la ranger sur la sous-pente. Les lattes restent tout le temps dans la voile.

Points sur lesquels faire attention lors du gréement/rangement:

- **Voile:** lorsqu'on hisse la voile, bien la guider dans le rail pour le pas la (et se) "faire travailler" inutilement
- **Noeuds:** il n'y a aucun noeud à faire (si on excepte la tête d'alouette pour la drisse)
- **Drisse:**
 - La drisse a une partie fine, et une partie plus épaisse (c'est fait exprès). Il se peut que la partie épaisse accroche un peu lorsqu'on hisse la voile, ce n'est pas grave.
 - Elle se fixe en haut par un clam shell, à tribord du mat (photo de gauche)
 - Elle doit ensuite passer à bâbord du mat (photo de droite)
 - Et enfin se coincer dans le taquet au centre. Elle peut ensuite être lovée puis rangée dans la pochette au point d'amure de la voile.



- La **bordure** doit être enlevée/gréée en extrémité de bôme, comme sur la photo ci-dessous. Halebas, bordure, et Cunningham restent à poste en pied de mat. Le halebas peut rester fixé à la bôme . Voir photo ci-dessous, pour référence.



- **Point d'amure de la GV/vis de mulet:** La sangle qui fait le tour du mat va en dessous du petit anti-retour (pour éviter qu'elle coulisse vers le haut du mât), et à l'extérieur (au minimum de la partie libre, comme sur la photo);



Amusez-vous et faites attention à vous (et au matos, svp) :).

