

Thème : Naviguer par vent fort

### QUESTION A TOUS

Les réponses de Jens Quorning aux questions qu'a transmises Bernard Ivanoff sont disponibles sous <http://www.association-trimarans-dragonfly.com/#!blank/rlbx3>

---

**De Claude-Ernest PORTRON, le 23/09/2015**

Une vidéo un peu beaucoup longue (plus de 3 heures!) mais avec beaucoup de Dragonflyss (à partir de 2.15 en gros), prise lors d'une régata au cours de laquelle un 28 sport ce serait retourné.

On voit Jens sur le 25 vert fluo.

<https://www.youtube.com/watch?v=ufoO-T2fTKE>

Article du retournement dont la traduction Google est compréhensible:

<http://www.seilas.no/wip4/detail.epl?id=2226143>

---

**De Jean-Louis Didailier, le 23/09/2015 à 18:33**

-1ere interrogation, il y a longtemps , sur le chavirage du DF 28 au "tour de l'ile de Wright " en 2011 ( no escape for " escape" sur Y.Tube )

-2eme interrogation sur la vidéo cet hiver ( février 2015 ) du nouveau DF 25 , quand 2 équipiers sont au rappel sur le flotteur avec seulement 10 noeuds de vent !

-3eme interrogation , aujourd'hui, sur ce chavirage d'un DF 28 alors que les rafales maxi n'ont été que de 30 noeuds ( site du Y.C. organisateur)

Quorning ne nous fabrique-t-il pas des bateaux trop radicaux pour nous , pauvres navigateurs du dimanche ? Propriétaire d'un DF 800 bras fixes ( le même que Pol Elvström ! ), je me pose des questions sur mon prochain bateau, le 25 me tentait .....

Finalement , un Westerly Centaure , ça ne va pas vite mais ça ne chavire pas.....!

Oui mais ,ça coule me direz vous .

---

**De Bernard Ivanoff, le 24/09/2015**

En effet la video de 2011 montre un DF28 qui passe « cul par dessus tête » mais dans quelles conditions!...Avec 35 noeuds de vent et une mer très formée.

Bien sûr en régata...Mais personnellement avec 30 noeuds de vent je n'envoie pas mon spi ...

Un monocoque (westerly ou autre) mené dans les mêmes conditions....

Pour votre information j'ai vu quelques temps après le chavirage du DF28 une video montrant un monocoque de 40-45 pieds sous si dans des conditions de vent et de mer semblables, faire aussi un joli planté dans la vague avec un « cul par dessus tête » identique à celui du DF28.

Nos DF ont au moins l'avantage d'être insubmersibles ...Moralité, avec tout engin flottant le grand art est de savoir jusqu'à quelles limites on peut aller jouer.

---

**De Claude-Ernest PORTRON, le 25/09/2015**

Traduction globale:

Notre chavirage dans le Solent s'est produit dans une mer plutôt plate.

On s'est pris un casier dans la dérive ce qui a arrêté le bateau et provoqué le "planté" du nez.

On pense que l'écoute de spinnaker, s'est bloquée et n'a pu filer lorsque je l'ai libérée, le spi tirant alors le bateau.

Le bateau s'est très lentement retourné, en partie par l'avant, et en partie sur le coté. (Je pense que le D28,

Les mails sont copiés/collés tel quel, les fautes d'orthographe et de syntaxes se sont pas corrigées, seule la mise en page a été revue....

s'est retourné en reculant).

Le mât a touché le fond, maintenant le bateau 3/4 sur le dos pendant un moment, puis il s'est cassé. Mais comme le pied de mât n'était pas bloqué avec l'axe, cela n'a pas abimé le pont.

---

**De Eric Baizeau, le 25/09/2015**

Ci joint le compte rendu du chavirage de Ngalawa par sa propriétaire en 2006.  
Il n'y a aucune précision sur le vent et l'état de la mer.

A méditer car le câble du casier à langouste n'a sans doute pas déclenché la sécurité de la dérive.

"Our capsized was in the Solent in fairly flat water. We caught a lobster pot around the centreboard which caused the boat to slow down quickly and nose dive. We think that the spinnaker sheet then jammed and didn't free off when I let go of it which caused the boat to be pulled over. The boat very slowly turned over partly forward, partly sideways. (I think the DF28 went over backwards) The mast hit the bottom and so the boat stopped three quarters over for a while, it then broke, but as the mast foot wasn't pinned it didn't do any damage to the hull."

---

**De Christian Caillot, le 26/09/2015**

A mon âge (59) et avec donc près de 45 ans de voile. Je réduis vite maintenant et beaucoup.  
De plus rendons nous à l'évidence ces DF sont d'excellents bateaux de grande croisière mais personnellement quand je sais que ça va piauler : tous aux abris !

---

**De Maxim Caillot, le 26/09/2015**

Voici mon expérience de "quasi" chavirage.

Nous étions en convoi entre le Lavandou et Toulon. 15 noeuds de vent établi. Sous grand voile et spi à environ 100 degré du vent par mer plate.

Tout se passe très bien on file à 15-16 noeud de moyenne.

Au passage de la presqu'île de Giens et de Porquerolles (pour ceux qui connaissent), on se retrouve dans les mêmes conditions sauf qu'une houle résiduelle de mistral se lève en face de nous.

Je suis à l'intérieur, tout se passe toujours bien, lorsque d'un coup, une rafale à 25-30 noeud de vent arrive. Le 35 Ultimate accélère très fort d'un coup, on passe la barre des 23 noeuds de vitesse jusqu'à atteindre 25 noeuds tout cela en à peine 1 minutes.

Suite à cette accélération le bateau se heurte à une vague. La combinaison de la vitesse et de cette deuxième vague de face nous fait complètement planter l'avant.

À peine le temps de se demander ce qu'il se passe que le bateau commence à se soulever sur l'avant et sur le côté.

Je demande aux équipiers de larguer mais leurs premier réflexe est de larguer de la grand voile.

Le bateau continue de se soulever sans que personne ne largue de l'écoute de spi.

Je me jette donc sur l'écoute de spi et largue en grand. D'expérience il n'y avait aucun noeud d'arrêt sur les écoutes de spi.

Fort heureusement le bateau arrête sa progression, les deux écoutes de spi se font la malle.

A cet instant l'adrénaline descend un peu mais une terrible question se pose. De quel côté va-t-il passer ? Le temps paraît si long (un peu comme en optimiste ou dériveur avant de dessaler).

Je me suis vu appeler mon père pour lui expliquer la situation!!!!

Fort heureusement il décide de se remettre à plat.

Ce que je retire de cette expérience est qu'il est complètement possible de pousser le bateau dans ses retranchements.

En revanche il faut en permanence un homme expérimenté à l'écoute de spi et sur le pont. La pause pipi n'est

pas possible.

J'ai expérimenté les mêmes conditions en monocoques et les dégâts étaient plus conséquent.

La fougue de la jeunesse plus un équipage pas très expérimenté et on a frôlé la catastrophe.

---

**De Patrick Tabary, le 26/09/2015**

Passionnant tous ces posts et pleins d'enseignements .

L'adage "La voile du temps toujours tu porteras" se justifie plus que jamais sur nos multicoques .

Les frères Boudon de Naval Force 3 à la Rochelle constructeur des Drops26, Challenges 30-32-42 , Piana et Neels , m'ont répété moult fois que sur tri ou cata il faut absolument réduire la vitesse dans la mer formée sinon gare au "cheval de bois" ou à la casse.

En revenant de la trinité vers Pornic fin Mai, la météo avait sous-estimé le vent (prévu 15kts, pour 20/25kts réel), et nous nous sommes fait quelques frayeurs aux abords du banc de "KEROUARS" .

Les vagues sont devenues plus courtes, plus abruptes et là tous changent, fini les longs surfs cools.

Les étraves piquaient méchamment dans la descentes des vagues, nous avons descendu le spi "dare-dare " et pris carrément deux ris dans la GV au grand largue pas le temps de revenir au vent, de peur de charger encore davantage le flotteur sous le vent.

Finalement tous réduit nous étions encore à 8/15 kts.

Pour abonder avec Maxim, quelqu'un de bien amariné aux écoutes de spi "libres" (ma drisse de spi est libre aussi tant pis) et être sur le "qui vive" c'est la rançon à payer pour se faire plaisir .

---

**De Eric Dubois, le 29/09/2015**

Mon interprétation est la suivante, la bouée s'est coincé dans le V formé par le waterstay et la coque.

La traction vers le bas et sous le vent a enfoncé le flotteur. La dérive n'y est pour rien.

elle est complètement rentrée sur les images si la navigation se faisait sans la dérive ça a augmenté la brutalité du pivotement du df ou le taquet a disjoncté. ..

Ces homards ont eu la chance de naviguer qq minutes sur un df.

Un monocoque au moteur avec un filet dans l'hélice est aussi ds une sale situation...

---

**De Jean-Louis Didaiier, le 01/10/2015**

A mon avis un des problèmes du DF 28 et du 25 ( dont l'un est d'être sur-toilé) est l'absence de rail d'écoute de G Voile qui pénalise un bon chocage d'écoute.

Choquer 10 à 15 mètres d'écoute rapidement ( palan à 6 brins,) est impossible y aura forcément une coque à un moment.

Sur un multicoque ,du F 18 au 60 pieds , quand rien ne va plus , on choque l'écoute de G.V. , le rail d'écoute et on abat en grand pour diminuer le vent apparent.

Mais surtout on ne lofe pas....!!!!

Cf :J.P Dick Virbac trimaran youtube , c'est peut être pour cette erreur qu'il a été remercié( ou bien il s'est fait trop peur ? )

---

**De Bernard Ivanoff, le 01/10/2015**

Je ne sais pas Jean Louis mais j'ai remarqué sur des videos de régates aux USA des tri qui plantaient levaient leurs arrières et choquaient en grand leurs focs pour redresser la bête.

Et ça marchait... Alors grand voile ou foc.

J'ai entendu dire que Jens naviguait avec des winches de foc NON self tailing pour pouvoir choquer en urgence si nécessaire.

Concernant le rail d'écoute, j'ai allongé mon point de tire de GV par une estrope de 40cm qui amène le taquet coinçeur à portée de ma main.

L'intérêt du rail est que tu peux travailler ou déborder ta GV plus facilement qu'avec un point fixe.

Les mails sont copiés/collés tel quel, les fautes d'orthographe et de syntaxes se sont pas corrigées, seule la mise en page a été revue....

---

**De Jean Dumazy, le 01/10/2015**

En cata de sport, choquer l'écoute de GV fait dégueuler le haut de la GV et en général c'est suffisant, le chariot sert à limiter le couple de chavirage (pour des conditions de vent limite).

Les bons limitent la puissance de la GV en jouant avec le cunningham.

En cas de planté au portant, le vent apparent tourne et appuie sur le GV.

J'ai aussi lu qu'il fallait choquer la voile d'avant en priorité.

Je ne me suis jamais retrouvé dans ce cas avec mon DF, en croisière je navigue prudemment, je réduis un peu plus tôt.

---

**De Gilbert Vanderick, le 01/10/2015**

Mon avis perso n'engage que moi, mon df35 est ultimate, je fais toutes les régates en mer du nord en solo, les grandes courses comme la channel race 400 milles se font en équipage, en 2014 record en 60h.

Si 35 ou 40 nds de vent 2 choix: 2 ris, génois maxi sans spi, au dodo et au pilot, le df35 est un porte-avion pas de problème, mais GV bien bordée avec le bubble... aussi, 2ème solution spi et gv à 1 ris (toujours le bubble bien border) mais toujours qu'un à la barre., quand le bateau va vite pas de problème, si le bateau ralenti et l'étrave sous le vent s'enfonce ou les 3 : laisser le bateau loffer JAMAIS ABATTRE, vous aurez le meilleur souvenir de votre vie des gerbes de + 3 m à 25 nds, sans même être mouillé grâce à la capote.

avec la vitesse avec le lof il sort son étrave de l'eau ( et voilà les 25nds, mais il faut de suite abattre (il ne faut pas le laisser monter plus haut que 90° au VMG.

A cette vitesse et condition, remonter légèrement la dérive est un avantage,

Un mono on le laissera aller plein portant en choquant la GV, jamais un df, d'ailleurs on ne sait pas choquer le gv à 90° (même hauban choquer).

Le manque de rail sur df28 ne change rien. sur un df tant que l'on est dynamique : aucun problème la vitesse vous évite tout problème.

Le df28 est un merveilleux bateau, mais il faut tenir compte des coque assy, le peu de volume arr des flotteur / il faut donc barrer suivant les caractéristiques de son bateau.

Vous avez des "chevaux de course" il ne vaut jamais les laisser la bride sur le coup!!!!!!

Quant aux chavirages: si assy à 35nds on ne sait pas barré!!!!!! si on accroche un cassier ou une bouée....: on déguste..... c'est pas faute au bateau.... mais au.....

Une bonne soirée, SVP ne critiquez pas vos DF, ils sont d'un niveau largement supérieur!!!!!!

---

**De Christian Cailliot, le 01/10/2015**

Nous avons le même bateau mais pas la même façon de naviguer ..!!

Impressionné je suis.

Moi à 35 -40 noeuds de vent avec mon ultimate je suis au mouillage à l'abri ..ou encore au bistro... et quand par hasard je suis encore en mer c'est deux ris et un petit bout de génois style Kleenex ...!

Ça marche déjà pas mal ...

---

**De Maxim Cailliot, le 01/10/2015**

Bonsoir, par 35-40 noeud de vent allé dormir me semble compliqué voir assez inconscient mais ça n'engage que moi.

En revanche pourriez vous m'éclairer sur le bubble ? Je ne vois pas du tout de quoi vous parlez.

---

**De Jean-Louis Didailier, le 01/10/2015**

Je dois être un petit joueur et je suis impressionné par les mails des possesseurs de DF !  
Je ne me doutais pas qu'en achetant un DF 800, je rentrais dans le cercle des "warriors" de la voile !  
Certains d'entre vous auraient pu postuler pour le Vendée Globe ou l'America's Cup !  
Je me sens vraiment minable devant tant de compétences nautiques et vais vraiment chercher un Westerly Centaur d'occasion.  
A vous croiser sur l'eau à 20 Knds (votre vitesse de croisière apparemment.....)

---

**De Philippe NICOLAS, le 02/10/2015**

Comment s'appelle-toi DF35U ?  
Peux-tu me dire ce qu'est le BUBBLE ?

Je rectifierai tes propos en disant le plus FORT souvenir de notre vie en lofant sous spi par 35 nds plutôt que le meilleur souvenir.

Je ne te rejoins pas sur l'effet de l'abattée. J'ai pratiqué 10 ans de F18 et je ne sortais que dans la brise. Au début, je dessalais sous spi en lofant dans les accélérations.

J'ai vraiment constaté que l'unique moyen d'éviter le croche pied lors d'une accélération sous spi à grande vitesse est d'abattre vivement pour se mettre quasi vent arrière dans l'axe de la mer.

Oui nos bateaux ont un fort potentiel.

Oui, plus ils vont vite, plus les coques sont soulagées et moins ils souffrent.

Non chercher à accélérer en lofant sous spi par 35 nds de vent ne laissera pas le meilleur souvenir ni à moi ni à mon assureur.

Je suis propriétaire d'un DF920E (Magic Dragon).

Lors du 1er rassemblement de Df à Lorient nous avons fait une belle descente de 17 miles sous spi par 30 nds de vent établis sur une mer bien formée. Chaque accélération qui augmentait le vent apparent de manière significative nous faisait enfourner. Ne voulant pas choquer le spi j'abattais en grand et le df se remettait sur des rails... Belles sensations et extrêmes tensions de l'équipage et du gréement.

Nous organisons le 4ème rassemblement de DF le week-end de la Pentecôte. Nous étions 17 il y a deux ans, 23 l'an dernier. Nous serons probablement plus de 25 Df cette année.

Rejoins-nous avec ton DF35U nous aurons plaisir à t'accueillir.

---

**De Claude-Ernest PORTRON, le 02/10/2015**

Je ne peux que confirmer ce que dit Philippe.

La seule solution par vent soutenu lorsqu'on est bien voilé est d'abattre franchement. Le contraire est voué au planté. La seule fois où j'ai dû lofer pour des raisons géographiques, ça m'a coûté un bout dehors carbone, un spi, un trampoline....et j'ai eu beaucoup de chance d'être alors avec l'écoute de spi dans la main (solo).

Penser que lors d'un planté franc, on est pas dans la meilleure position dans le cockpit, car généralement projeté vers l'avant, et si les écoutes ne sont pas en main, ce n'est pas simple de les attraper.

---

**De Armand van den Broek, le 02/10/2015**

100% d'accord avec Claude Ernest et Listin. L'abattée est le refuge. Avec le 920 que j'ai eu, comme avec mon 35. Gilbert, il me semblait que ton DF35 n'a pas de bout dehors carbone ni d'option spinnaker ?

---

**De Stéphane Huguenin, le 02/10/2015**

Merci pour ces retours d'expérience que je lis avec avidité ! Ils complètent la modeste expérience que j'ai sur des tris plus petits, mais dans des vents parfois forts.

Magnum 21 : Les flotteurs sont très peu volumineux, le bateau gîte dans les rafales en coulant un flotteur et cela

Les mails sont copiés/collés tel quel, les fautes d'orthographe et de syntaxe se sont pas corrigées, seule la mise en page a été revue....

limite les risques de plantage.

Le chariot permet en effet de réguler très rapidement. En 4 étés de mer Egée (ou le Meltem est très violent), une seule expérience de quasi chavirage pour avoir abattu sans choquer au près, cumulé à une bonne descente de terre... Et un arrachage de voile au cap corse sous orage ou par chance nous avons vu le vent arriver sur l'eau quelque seconde avant, juste le temps de se mettre en fuite dans la direction opposée...

Astus 22 : Les flotteurs ont chacun le volume du poids du bateau complet (comme sur DF je pense), et il faut faire attention à ne pas couler complètement le flotteur, car les efforts deviennent considérables. La régulation au près se fait au chariot, et au portant à la barre. Dans une mer formée, ou avec des rafales, le bateau peu s'arrêter net en coulant un flotteur. Cela nous a coûté un démâtage au près bon plein à Porquerolles par vent d'est modéré suite au plantage dans une vague plus grosse que les autres avec des bastaques trop étarqués. Le barreur n'a rien eu le temps de faire. Je ne reprends maintenant plus jamais les bastaques sous le vent, je les laisse balloter.

Sur mon DF285 nouvellement acquis (et que je ne souhaite pas retourner), je reste prudent ! L'absence de chariot m'a beaucoup gêné au début. La régulation au palan est impossible par vent fort. Il faut reprendre l'écoute au winch et c'est assez long à choquer.

On régule donc uniquement à la barre avec la règle suivante pour compenser le manque d'expérience sur DF :

- A moins de 60° du vent apparent (donc sans spi), il faut lofer dans les rafales.

- Entre 60° et 120° du vent apparent (avec ou sans spi), il faut abattre.

Et si cela se reproduit ou si un meilleur réglage des voiles ne permet toujours pas de suivre un cape, on réduit immédiatement la voilure.

Dans tous les cas, on ne laisse pas le spi à plus de 15 de vitesse GPS (la méditerranée n'est pas un lac...).

Dès 10-11 nds de vitesse, l'écoute de spi doit être tenue à la main. Et la nuit, ma tolérance est encore plus basse (mais cela dépend de la lune, de l'équipage) ...

Après seulement 1000 miles, aucune frayeurs à déclarer, est nous sommes plus que ravi de ce choix de bateau !

Pour info, je vais profiter d'un changement de voile pour poser un 3eme ris. Si quelqu'un a l'expérience de la manière de le prendre (auto, semi-auto...), je suis preneur !

---

**De Stéphane et Marie Caillibooter, le 03/10/2015**

Je ne sais pas non plus ce qu'est un bubble.

Je m'interroge sur la réaction à avoir en cas de survente, par rapport aux voiles.

Pour l'instant lorsque l'on a été pris dans des surventes au portant, je demandais à un équipier de se placer au boowang (retenue de bôme/hale-bas) prêt à lâcher pour dégager de la puissance en faisant déverser la GV.

Par la suite j'ai appris aussi que Jens Quorning mais aussi son père considéraient que les self-tailings sur les winchs de génois sont dangereux car ils ralentissent le largage.

Pourtant il me semble que la GV a tendance à faire enfourner les étraves par contre le génois, par l'angle du guindant, à les lever.

Alors?? On le met où notre équipier, à la GV ou au génois ?

---

**De Patrick Dupuy, le 03/10/2015**

J'ai suivi avec beaucoup d'intérêt cet échange et je vous livre ma petite contribution personnelle :

- concernant les écoutes de génois, quelle que soit l'allure et le vent, on ne les met jamais au self-tailing. En fait, sur les conseils de JM Le Goueff ou de Jens Quorning je ne sais plus, on n'utilise pas non plus le bloqueur, sauf temporairement quand on a besoin du winch pour régler le point de tire par exemple. Leur recommandation : pour l'écoute au vent, on règle au winch (de 2 à 4 tours suivant le vent), puis on fixe au taquet coinqueur en sortie de winch et on libère le bloqueur. C'est ainsi très facile 1) de reprendre légèrement au winch (les tours sont déjà faits), ou 2) de choquer quelques cm, à chaque fois on remet ensuite au taquet coinqueur. Et bien sûr c'est très

facile de choquer en grand!

Le bloqueur sous le vent sera lui fermé et l'écoute n'est pas passée au winch mais le mou depuis le point d'écoute est repris. Les virements de bord sont ainsi très propres, il n'y a que 2m d'écoute à border au moment du passage dans le lit du vent, ce qui se fait très bien si on ne la passe pas au winch (on ne le fait qu'après, pour le réglage fin), et la relance du bateau et beaucoup plus rapide.

Je fais comme cela depuis 13 ans et cela marche très bien.

- sur le débat faut-il choquer la GV ou le génois, je ne connais pas la théorie pour les DF mais je sais qu'il est très important sur Formule 18 par exemple de choquer en grand le foc lorsque l'on est sous spi car il a une capacité étonnante pour faire enfourner. Est-ce aussi valable pour les DF ?

Toujours sur Formule 18, pour éviter l'enfournement on joue sur 1) la répartition des poids (pas applicable aux DF), 2) la barre - on abat en plus ou moins grand et 3) en dernier recours on choque le spi. On ne touche pas à la GV car, outre le risque de casse du mât, l'ouvrir augmente le couple de chavirage lorsque le vent apparent revient brusquement sur l'arrière par l'effet du ralentissement.

Je parle des Formule 18 parce que l'avantage (!) c'est qu'on risque de chavirer assez souvent et que les effets et leurs causes sont testés dans la pratique !

J'ai l'impression que pour le DF, dans la mesure où la GV est lattée et qu'elle sera toujours bloquée par les haubans, l'effet doit être le même et donc que choquer la GV ne diminue pas vraiment le couple de retournement. Il faudrait en avoir confirmation par Quorning.

Personnellement après l'abattée je privilégierais donc le génois, qui peut être largué en grand.

Et une chose est sûre : il est beaucoup plus facile de choquer le génois que la GV !

- pour moi la discussion sur les chavirages ressemble à celle que l'on pourrait avoir sur comment réagir lorsque à 160km/h à l'entrée d'un virage au volant d'une voiture de sport on tombe sur des gravillons !

Car enfin, ce n'est pas parce que l'on a une voiture de sport que l'on doit la pousser à fond, de même il n'est pas nécessaire de tester les limites des nos engins pour se faire plaisir.

Donc les solutions ne sont pas les mêmes selon que l'on est en croisière (sécurité avant tout) ou en mode régates (vigilance avant tout).

Cela veut dire (sauf pour les régatiers pur sucre) qu'il faut absolument respecter les consignes du constructeur, c'est à dire réduire (à partir de 22 noeuds de vent réel au portant d'après le manuel du constructeur!), et en priorité la GV. Comme au portant il n'y a vraiment problème qu'à partir de 25-30 noeuds de vent réel et que si la mer est formée, on est toujours prévenu !!

Après, il ne reste que les accidents du type casier dans les waterstays, ou les régatiers qui testent les limites, mais quand un conducteur de Formule 1 se crashe ce n'est pas souvent la faute du véhicule ...

Pour les autres la sécurité n'empêche pas le plaisir, j'ai souvenir avoir navigué tranquillement au portant à 10-14 noeuds avec GV ferlée et 3 ris dans le génois sous 40-45 noeuds et 5 m de creux, ou aussi avoir gratté le ferry, qui devait être à 15 noeuds, sur le trajet Groix-Lorient avec 1 ris dans la GV alors qu'il n'y avait pas plus de 18-20 noeuds de vent

- le cas difficile pour les surventes à mon avis n'est donc ni le portant ni le près, mais le reaching : c'est là où cela peut le plus facilement arriver « sans prévenir » avec tout dessus, car on flirte avec la vitesse du vent. A 15-18 noeuds on ne réduit pas et le bateau est déjà sous forte tension. A +/- 50° du vent apparent, il faut lofer, mais la tension de l'écoute de GV est telle qu'il est impossible de choquer. Là, c'est chaud, le risque à mon sens étant plus la casse voire le démâtage que le chavirage, mais j'imagine que cela dépend de la mer. Ce que je fais dans ces cas là en croisière : au lieu de border l'écoute de GV à fond et d'ouvrir le chariot, je fais l'inverse, chariot au centre et écoute moins souquée. C'est certainement moins performant, mais cela permet de choquer rapidement le chariot si nécessaire ! (sur le 920E)

---

**De Jean Dumazy, le 03/10/2015**

A ce qu'écrit Patrick et auquel j'adhère bien que n'ayant jamais été confronté à 40-45kts de vent, j'ajoute que sur une DF920, mettre l'écoute de GV au winch dans le self-tailing et avec le coinqueur libre, permet de choquer rapidement et sans effort.

Les mails sont copiés/collés tel quel, les fautes d'orthographe et de syntaxes se sont pas corrigées, seule la mise en page a été revue....

On peut même garder l'écoute à la main, hors de self-tailing.

Au près, on peut facilement déventer la GV en lofant ou en choquant.

Au portant, je donne comme consigne à ma barreuse préférée d'abattre et je lui demande toujours si elle est capable de le faire et que le bateau n'est pas trop ardent.

Au travers, j'ai l'impression que le bateau souffre.

En croisière je prends mon premier ris à 18kts de vent réel (avant les 20kts établis, il faut dire que ma GV est creuse) et je rentre le spi avant 20kts de vent réel aussi.

J'ai souvenir que sur Orange II lors du record, ils surveillaient le vent apparent en tête de mat au portant et ils ne devaient pas dépasser 15kts pour ne pas démâter.

Nous avons peut-être un peu plus de marge sur nos bateaux mais je ne suis pas assez fortuné pour ne pas préserver mon matériel.

---

**De Christian Cailliot, le 03/10/2015**

Je suis plus proche de la navigation de Jean que des "bouffeurs d'écoute " précédents !

Mais je m'éclate quand même et on se fait aussi des petites frayeurs ..

Il y a aussi le lieu de navigation : la Méditerranée que je connais un peu maintenant est une mer qui endort pendant des jours et parfois des semaines jusqu'au gros coup de torchon en 3 mn

Cela joue aussi dans la prudence

Je me souviens avec Maxim (mon fils) on a entendu un MAYDAY sur le 16 ( certainement des marins pas très expérimentés on l'a appris assez vite à nos conversations avec eux) mais ils donnaient une position exactement égale à la notre. Ils devaient être à moins de 500 mètres mais une petite île (grand Ribaud) nous le cachait.

Nous on avait petole il y a avait pas 5 noeuds de vent : un lac !! On dormait tous plus ou moins au soleil ....

30 secondes plus tard on avait 45 noeuds établis !!!! Ca c'est la joie de cette mer parfois un peu bizarre et parfois dangereuse pour ça. Il faut se méfier. De plus même si cela s'est amélioré les prévisions météo sont moins fiables qu'en atlantique. On a choqué tout puis on a réduit et on a eu aucun problème même pas de stress juste un peu de boulot un peu rapide !

Vous n'avez pas parlé de la dérive dans vos discussions ? Remonté au portant ? Un peu? beaucoup?, pas du tout ?

---

**De Patrick Tabary, le 04/10/2015**

Je pense que toutes les voiles d'avants ont tendance à faire enfourner car leur principal point de tire (traction) se fait en haut du mât (ou presque en fonction du type de gréement) .

Le bras de levier est énorme et la force de traction fait pivoter le bateau sur son travers avant.

Il suffit de voir un mono partir à l'aulofée , nous on plante le flotteur.

La GV elle, répartit sa traction sur toute la hauteur du mât et sur son écoute implantée à l'arrière du bateau. Ceci ne reste qu'une réflexion de ma part, car il est difficile de trouver sur internet des renseignements sur le réglage des multicoques.

---

**De Hervé Drogou, le 04/10/2015**

Puisque tous le monde participe, je donne aussi mon avis ;-)

Le bubble doit être le spi ? sinon, je n'arrive pas à tout traduire du reste.

DF 920e Aberzen

J'ai navigué une fois sous 35-40 noeuds en Dragonfly heureusement plein vent arrière mais avec des grosses vagues autour du cap Lizard. Ça fait tout de suite classe !

De surcroît, ces vagues sont même dessinées sur les cartes papier.

Bateau surchargé par 4 gaillards partis en découdre avec les Anglais.

Les vagues, vues de l'arrière étaient très impressionnantes, malgré la charge du bateau, nous avons souvent rattrapé des vagues en baissant la tête de peur de les traverser, mais à chaque fois, le bateau se soulevait en utilisant le redans de la cabine avant. 2 ris et foc un peu roulé.

Sinon : au près, abattre peut être très dangereux. Il y a deux ans, j'ai ramené Pampero (TS 52.8 cata) d'Ecosse



après un chavirage : le vent est passé de 5 à 40 noeud et le barreur a abattu croyant qu'il était au large alors qu'il était au près !

Donc je préfère choquer la barre d'écoute en 1er intention.

Je ne vois pas comment tenir l'écoute de GV à la main sans taquet coinqueur. Ou alors au winch ?

Je ne vois pas le problème du self pour le winch de foc. Si l'on fait une boucle en sens inverse avec le reste de l'écoute, il est possible de choquer assez vite. Je n'ai pas de taquet derrière le winch ? Ou alors, tenir l'écoute à la main après 4 tours de winch.

A partir de 80° du vent : abattre sans choquer la gv plus que la barre d'écoute. J'ai eu également la consigne de ne pas choquer la gv en trimaran, mais plutôt la voile d'avant.

Une réflexion du coéquipier de Listin lors de la duo multi de fin aout: au portant, réduire la gv et garder le spi pour tracter le bateau vers le haut.

Ma conclusion : ces bateaux sont extraordinaires (surtout le DF920e, mais je ne connais pas les autres) et pardonnent beaucoup d'erreurs. (JP Dick ne peut pas dire la même chose, lol)  
Pour mon anniv, j'ai gagné un tour sur le bateau d'Alain Gauthier. Je le cuisine au max et vous dit la vérité après.

Bon dimanche  
Hervé Drogou

---

**De Philippe Bodiou,**

Philippe et Véronique sur ILO DF 920 TOURING.

Le bateau est équipé de winch self-tailing ,nous n'avons pas de taquet coinqueur pour les écoutes de foc comme sur le bateau de Patrick.

Je procède comme Hervé pour pouvoir choquer rapidement le foc.

Nous avons le DF depuis un an et je n'ai pas encore rencontré de grosses conditions.

Un long bord de spi (70 milles) dans 20-25 nd avec vent contre courant en Bretagne Nord avec 2 équipiers habitués aux multi.

Nous avons subi quelques coups de frein dans les vagues et des grosses accélérations .Dans les moments chauds on choquait le spi

mais la GV et nous n'avons jamais été limite,nous ne faisons que 2 tours sur le winch pour pouvoir choquer le spi plus rapidement.

J'avais déjà discuté des risques d'enfournement avec un des voiliers de Lorient,il conseillait de prendre un ris dans la GV et de garder de la toile devant (spi ou gennaker).

C'est plutôt la mer de travers qui fait giter le bateau et le flotteur sous le vent qui s'enfonce et freine le bateau qui m'inquiète.

Sans compter les craquements et les boulons qui cassent au niveau de la charnière des bras avant.

Nous avons cassés 2 boulons à tribord et 1 à bâbord en 1 an,si vous avez une explication sur ce problème je suis preneur.

---