



## FICHE CONSEIL N°1 : Mâtage et réglage du gréement.

Ce document présente les techniques de mise en place du mât et de réglage moyen du gréement sur un SportBoat de type **SPEED FEET 18'** dans ses différentes versions. Nous illustrons ce document avec la version carbone du gréement. Si une caractéristique technique du mât (Aluminium ou carbone ancienne génération) influe sur la façon de procéder, nous efforçons de le mentionner.

### Le gréement

Le gréement est composé d'un mât carbone à 1 étage de barres de flèches tenues par un losange en câble de 3mm de section, de galhaubans et d'un étai en câble de 4mm de section. Pour un réglage correct du gréement nous préconisons l'utilisation d'un tensiomètre de type LOOS PT1-M en appliquant la méthode ci-après et les valeurs moyennes de tensions suivantes :

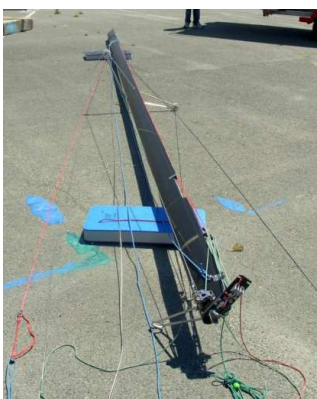
	Section de câble	Tension lue sur le tensiomètre	Valeur en Kg
<b>Losange (Guignol)</b>	3mm	25	190 kg
<b>Galhauban</b>	4mm	28	140 Kg

 Tensiomètre, clé plate de 6, petit tournevis, scotch pour le masquage des zones de raguage et bout de petit diamètre pour assurer les ridoirs.

### Préparation



Choisir une zone dégagée sur un parking et orienter le véhicule et la remorque dans l'axe du vent, au vent arrière si possible.



Poser le mât à l'horizontale, ralingue de grand-voile vers le haut.

S'assurer que tous les câbles et drisses sont clairs. Vérifier le serrage des manilles, axes et vis en tête de mât. Détendre les ridoirs de galhaubans en veillant à garder une longueur identique de chaque côté.

Frapper la drisse de spi sur un pontet de pied de mât et dégager l'autre extrémité. Elle servira à hisser le mât vers l'avant.



## Mâtage



Le mâtage s'effectue à 2.

La première étape consiste à présenter le mât à plat sur le bateau comme le montre la photo ci-contre. Les haubans sont fixés sur les cadènes, ridoirs détendus au maximum. Nous conseillons de maintenir les ridoirs verticalement le long des chandeliers grâce à un élastique pour éviter une torsion des câbles au moment du redressement du mât.



L'équipier qui se trouve dans le bateau engage le pied de mât sur son support comme indiqué ci-contre. Il exercera une légère pression vers l'avant pendant l'opération de levage ce qui évitera au pied de mât de sortir de la rotule.



Le mât est encore en rotation pour que l'encoche de pied de mât joue son rôle de maintien sur la rotule. L'équipier avant utilise la drisse de spi pour hisser le mât.

C'est l'équipier arrière qui donne le « top » pour le redressement. La séquence doit être bien synchronisée et aussi courte que possible. Au fur et à mesure que le mât se redresse, l'équipier arrière l'oriente dans l'axe du bateau. Lorsque le mât est en place la drisse de spi est frappée en tension sur le bout-dehors le temps nécessaire à la fixation de l'étai.



Il ne reste plus qu'à procéder à la fixation de l'étai et aux réglages de tension du gréement (Cf. valeurs en début de chapitre). Les photos ci-après illustrent ces opérations.

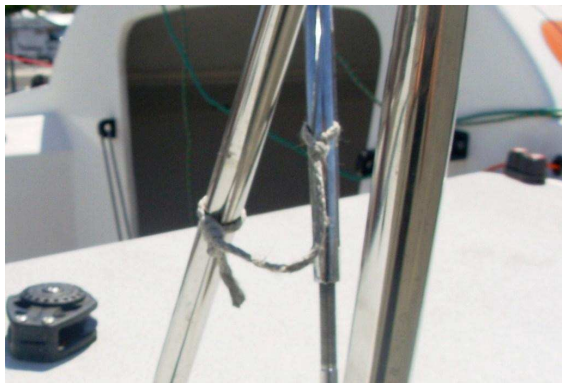


**Fixation de l'étai** sur sa cadène. Ici version avec enrouleur. Dans sa version standard l'enrouleur est remplacé par 2 lattes ridoirs. Notez le palan d'étauquage et la drisse de foc le long de l'étai. Dans la version sans enrouleur, la drisse de foc circule dans le mât et l'étauquage se fait en pied de mât.

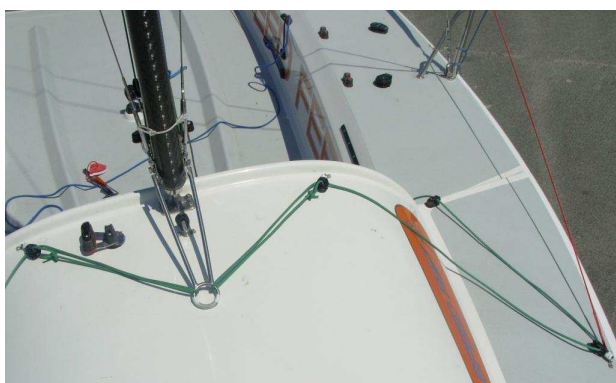


Le **réglage des haubans** s'effectue à l'aide d'une clé plate (6mm) et d'un petit tournevis. Important, c'est la cage de ridoir qui tourne. Pour que le mât soit parfaitement vertical, pensez à contrôler l'écart entre les axes sur les 2 haubans, par exemple avec un pied à coulisse. La tension est mesurée grâce au tensiometre. Ce dernier est placé à environ 1.20m du pont. Pour le réglage de tension du triangle (guignol) le principe est le même.

❗ Important : Les ridoirs sont assurés avec un bout pour éviter tout risque de desserrage intempestif.



### Détails de gréement :



Rotation du mât. Le bout (vert sur la photo) circule en continu devant le roof.

❗ : gainer l'extrémité de l'Arthur avec du fil à surlier et du scotch pour limiter le frottement de l'inox sur le roof.



Drisse de spi (en bleu sur la photo). Elle passe entre les barres de flèche et à l'intérieur du guignol.



### Détail du piano :

Rouge, le bout d'enrouleur,  
Vert la rotation du mât,  
Orange, la sortie de tangon,  
Rouge/blanc, l'amure de spi.

Les opérations de démâtage et précautions sont les mêmes que le pour le mâtage.