Le Dériveur Nouvelle Glisse

Manuel du propriétaire

I. Introduction à l'ePoh

Bienvenue dans le guide d'utilisation du dériveur ePoh.

Dans ce guide vous trouverez tout ce dont vous avez besoin pour utiliser et prendre soin de votre bateau.

Mais avant tout chose un petit mot à propos de l'ePoh.
Grace à ces nombreuses innovations, l'ePoh vous permet d'accéder aux meilleures sensations de la voile en dériveur sans être réfréné par la difficulté technique.

Plongez dans le monde de la voile de demain : l'ePoh est équipé de flotteurs latéraux, ce qui offre une plus grande stabilité et une tolérance inégalée. Cependant, contrairement à un multicoque classique, les flotteurs ne touchent l'eau qu'en cas de gite. Ce qui permet à l'ePoh de produire des sentions de vitesse et de planing comme certain bateaux de courses.

Adapté pour 2 à 4 personnes, l'ePoh est facile à prendre en main, confortable et rapide à gréer. Que ce soit pour participer à une course, donner des cours de voile ou tout simplement passer une agréable après-midi en famille, l'ePoh peut s'adapter à une large gamme de pratiquants, tout en motivant et accélérant l'apprentissage.

Pour les navigateurs les plus aguerris, il est également possible de naviguer sans les flotteurs. Tandis que pour les autres, ils gouteront aux joies du planning lors de leurs premières navigations.

Grace au concept de stabilisateur, l'ePoh fera de vous des navigatrices et navigateurs confirmés !

Spécifications :

Contenu

I. Introduction à l'ePoh 2

II. Sécurité 5

a. Mises en garde 5

b. Danger des lignes électriques et obstacles en hauteur 5

c. Recommandations avant navigation 5

III. Réglementation 6

IV. Conduite en cas de dessalage 6

V. Conduite en cas d'homme à la mer (à mettre ou pas) 10

VI. Remorquage sur l'eau 10

VII. Transport sur la route 11

a. Mise en place des flotteurs dans le bateau 11

b. Mise en place de la coque sur la remorque 14

c. Mise en place des sangles 17

- Sangle arrière 17
- Sangle avant 18

d. Mise en place du mât sur la remorque 20

e. Mise en place de la plaque de signalisation 22

f. Accrochage de la remorque sur le véhicule tracteur 24

VIII. Montage / Démontage et Mise à l'eau 25

a) Outillage 25

b) Opérations de montage 26

- Mise en place des échelles en position de navigation 26
- Opération de matage (mise en place du mât) 29
- Montage de la bôme 36
- Montage du pousse-bas de bôme 36
- Drisse de Spinnaker : 38
- Ecoute de spinnaker 41
- Ecoute de GV 41
- Montage des flotteurs 42

c) Gréage 45

- Spinnaker : 45
- Foc 48
- Grand-voile 53

d) Dégréage 56
IX. Conseils du constructeur 57
a. Conduite du bateau sur l'eau 57
- Navigation au pré 57
- Navigation sous spi 57
b. Manœuvre d'envoi et d'affalage du spi 58
c. Conseils de réglage à terre en fonction des conditions (mât, safran) 60
d. Utilisation sans flotteurs 60
X. Entretien 61
a. Entretien courant 61
b. Hivernage 61
a. Mises en garde 62
b. Danger des lignes électriques et obstacles en hauteur 62
c. Recommandations avant navigation 62

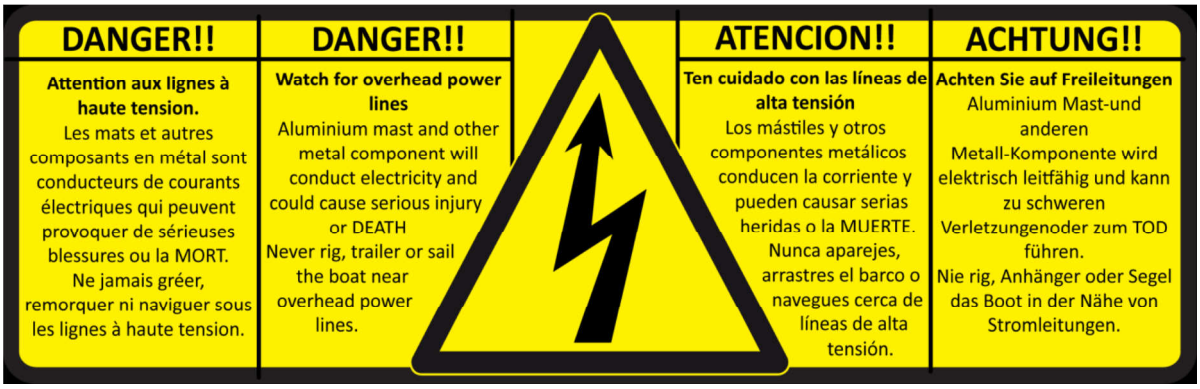
II. Sécurité

a. Mises en garde

Attention la pratique de la voile et en particulier du dériveur est dangereuse. L'ePoH demande une bonne connaissance de la navigation, ou d'être encadré par un professionnel du nautisme. Il appartient à chaque équipage de décider s'il est capable de prendre la mer.

b. Danger des lignes électriques et obstacles en hauteur

Attention toutes les pièces métalliques sont conductrices, la mise en contact du mât et d'une ligne électrique peut entraîner de graves lésions et potentiellement être fatal.



c. Recommandations avant navigation

- Avoir le matériel de sécurité conforme aux règlementations à bord (gilet de sauvetage pour l'équipage, bout de remorquage, bout de ressalage, lampe torche étanche, écope…)
- Avant de se mettre à l'eau prendre la météo et la marée**.**
  Attention, ne pas se mettre à l'eau si la houle et le vent sont estimés trop forts pour le niveau du skipper, ou si vous avez le moindre doute.
- Préparer votre navigation en prenant connaissance de la zone de navigation et de ses dangers éventuels (hauts fonds, zone de baignade, chenal…)
- S'habiller en fonction des conditions météos.
  Attention la température ressentie en mer peut être de plusieurs degrés inférieurs à celle ressentie à terre.
- Penser à prendre de l'eau pour s'hydrater.
- Lors du gréage, mettre le bateau à proximité du lieu de mise à l'eau et face au vent.
- Bien s'assurer que l'ensemble des éléments sont correctement attachés/arrimés et que les éléments d'attaches sont en bon état.
- Avant de se mettre à l'eau, vérifier que toutes les trappes et nables sont bien fermés et que tout est clair concernant les bouts.

Avoir bien pris connaissance de ce manuel avant toute première navigation.

III. Réglementation

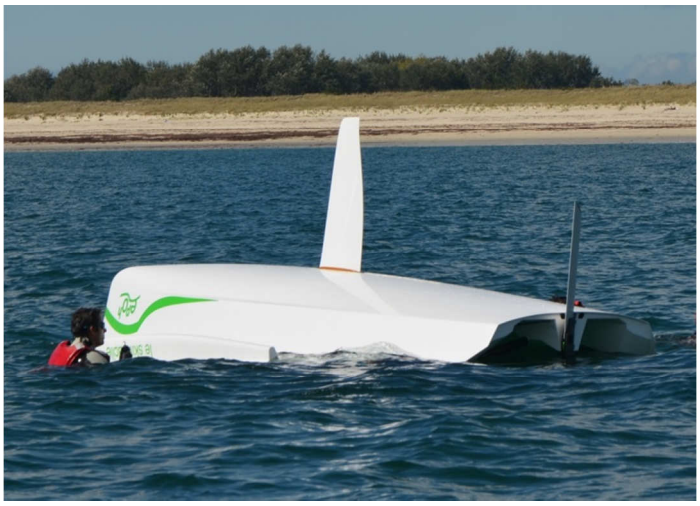
-Catégorie de conception : C
-Nombre maximum de personne à bord : 4
-Poids maximal des personnes à bord : 225kg (+ 30kg de bagages)
-CE 0607

IV. Conduite en cas de dessalage

Attention sans flottabilité de tête de mât le bateau ne peut pas être redressé par un équipage de moins de 120kg.

Intro : Grace à la tolérance de l'ePoh, il va y avoir énormément de cas où vous allez pouvoir vous en sortir sans dessaler. Seulement voilà, il y a quand même des jours ou ça risque d'arriver et à ce moment il faudra pouvoir réagir. Ne stressez pas, tout devrait bien se passer : il suffit de suivre les étapes décrites ci-dessous.

Lors d'un chavirage il faut se dégager rapidement du bateau. Si une personne se retrouve coincée sous le bateau, une poche d'air située au milieu du cockpit lui permettra de respirer Dans ce cas, il est plus facile et conseillé de sortir par l'arrière.



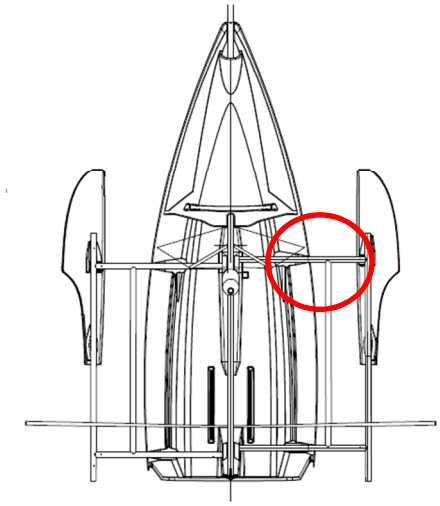
Si le bateau a chaviré sous spi : il faut affaler le spi avant de commencer à redresser le bateau. Un équipier va alors se positionner au niveau du tableau arrière et l'autre à l'avant au niveau de l'entrée de la chaussette. Celui à l'arrière choque la drisse de spi : en tirant dessus elle devrait naturellement sortir du taquet. Ensuite il faut ramener le bout d'avalage, tandis que l'équipier de l'avant aide le spi à entrer dans la chaussette.

- **Préparer le bout de redressage :**

<u>Avec un bout de redressage classique :</u>

Accrocher le bout sur le bras avant de l'échelle au vent et le faire passer sur l'autre bord par-dessus la coque, en avant de la dérive.

Ce bout est normalement accroché sur le bras avant de l'échelle tribord.



- **Bateau en position 1 et 2 :**

Se mettre debout sur le flotteur sous le vent en se tenant au bout de ressalage. Veillez à bien garder les jambes tendues et non fléchies car toute partie du corps dans l'eau est une perte d'efficacité pour le redressage.

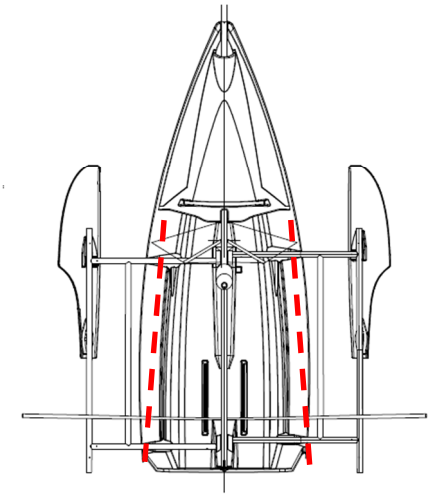
- **Bateau en position 3 :**

Quand le bateau commence à se redresser et que la dérive est atteignable du flotteur. Un des équipiers doit attraper la dérive. Pendant ce temps l'autre équipier garde de la tension dans le bout de ressalage.

Lorsque le bateau se positionne sur sa tranche, l'un des équipiers s'allonge sur la dérive tandis que le reste de l'équipage se prépare au redressement du bateau.

<u>Avec un kit de redressage :</u>

Mettez-vous debout sur l'échelle sous le vent tout en vous tenant au bout du kit redressage de ce côté du bateau. Les bouts du kit sont situés sous le liston.



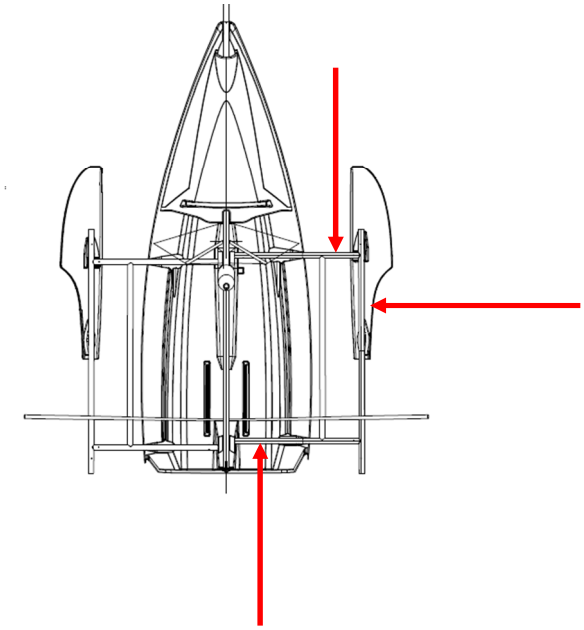
Lorsque le bateau se positionne sur sa tranche, l'un des équipiers s'allonge sur la dérive tandis que le reste de l'équipage continue de tirer sur le bout de redressage.

- **Lorsque le bateau se retourne :**

Pensez à vous écarter rapidement du bateau pour éviter le flotteur. Garder toutefois une prise avec le bateau afin de pouvoir remonter à bord le plus rapidement possible.

Les 3 différents points pour remonter à bord :

1. A l'avant de l'échelle en s'aidant des haubans
2. Au milieu de l'échelle
3. A l'arrière de la coque



<u>Conseils pour faciliter le redressage :</u>

-Mettre le bateau travers au vent.

-Etre placé au niveau de la poutre avant des échelles.

-Se mettre debout sur le flotteur sous le vent.

- **Méthode de régatier**

Tout comme le font les régatiers en dériveur classique, un des équipiers peut monter sur la dérive, l'autre peut alors passer côté pont du bateau et s'allonger sur le caisson au raz de l'eau.

L'équipier sur le caisson s'assure que les voiles sont bien choquées tandis que celui sur la dérive détermine le moment où le bateau se redresse. Lorsque le bateau bascule il rentre dans le bateau en passant entre l'échelle et les haubans.

V. Conduite en cas d'homme à la mer (à mettre ou pas)

Les pratiquants d'un très bon niveau pourront pratiquer une manœuvre classique de récupération d'homme à la mer.

Si vous ne parvenez pas à effectuer la manœuvre de récupération, une solution pour s'éloigner le moins possible de l'homme tombé à l'eau est de faire chavirer le bateau le plus rapidement possible. Sauf en cas d'extrême urgence ne pas quitter le bateau, attendre sur le bateau que l'homme à la mer rejoigne le bateau à la nage.

VI. Remorquage sur l'eau

Le bout de redressage peut servir de bout de remorquage.

Dans l'idéal, nous conseillons de prendre un bout légèrement élastique et d'au moins deux fois la longueur du bateau.

Accrocher le bout au niveau de l'anneau de remorquage (situé sur l'étrave en dessous du bout dehors) avec un nœud adéquat.

Attention, la vitesse de remorquage ne doit pas être trop élevée et la dérive remontée au moins au ¾.

VII. Transport sur la route

Pour le remorquage sur route, les échelles doivent être en position repliée. Les flotteurs peuvent être rangés dans le cockpit.

Nous conseillons d'utiliser une mise à l'eau et remorque certifiée ePoH, ainsi que de suivre les instructions de sanglage ci-dessous pour éviter un endommagement ou un décrochage des échelles lors du transport.

Note : Transsonique ne peut pas être tenu responsable d'éventuels dégât causé lors d'un transport sur route ; toute personne est responsable de la bonne qualité de son chargement et de conduite avec remorque.

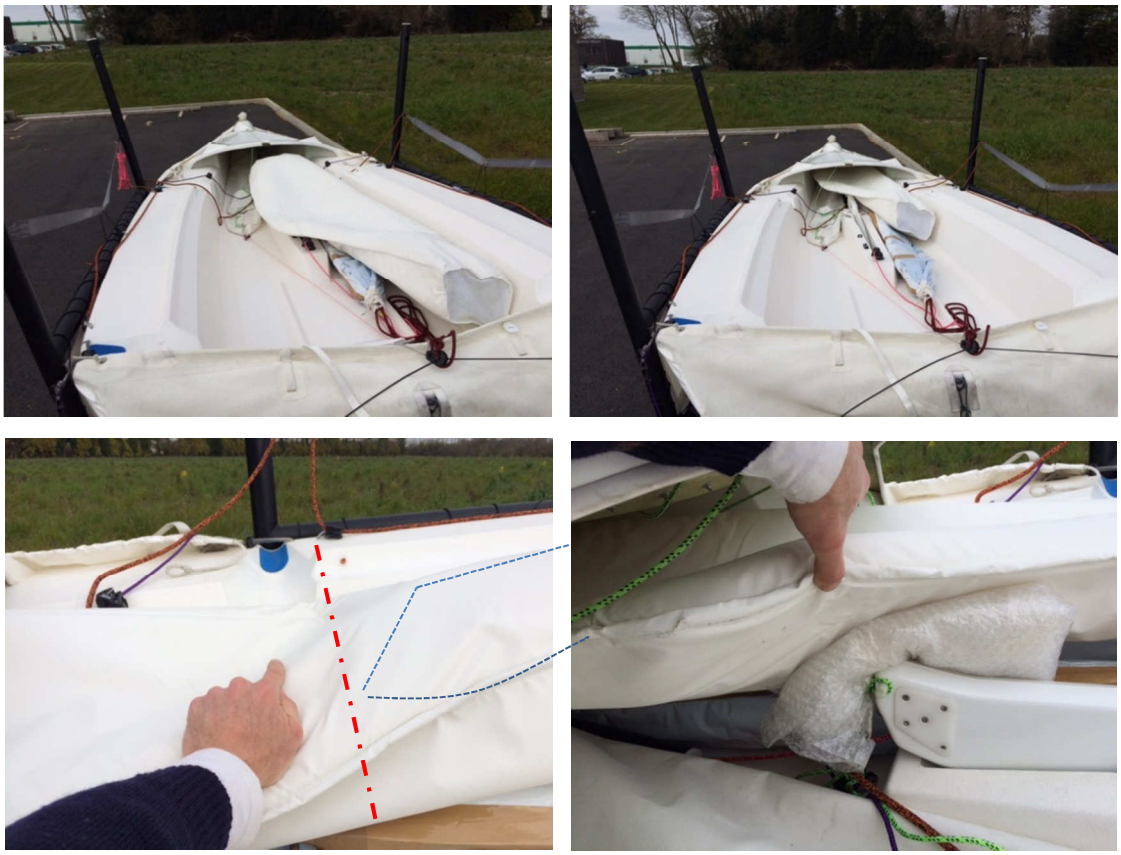
a. Mise en place des flotteurs dans le bateau

Note : Pour ne pas endommager les flotteurs et pour leur facilité d'utilisation, nous conseillons l'utilisation des housses ePoH.

Tout d'abord, dégagez le cockpit en sortant les échelles du bateau et en les mettant à la verticale

Ensuite, ranger la bôme sur contre le puits de dérive à Tribord, de préférence dans une protection.

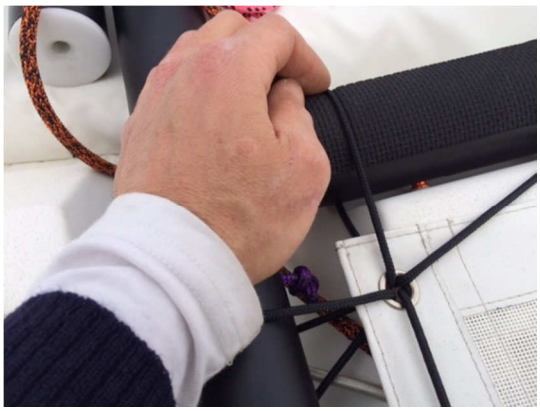
Le flotteur bâbord est à placer à tribord du puits, le plus en avant possible, en veillant à ce que le plot ne dépasse pas l'emplacement des bras avant d'échelles. Une protection supplémentaire peut être mise entre la crosse de dérive et le dessous du flotteur.



Le flotteur tribord est à placer de l'autre côté du puits, l'avant du flotteur arrivant au niveau du rail de foc.

Les échelles doivent ensuite être placées en position de rangement (voir VIII Montage / Démontage et Mise à l'eau pour détails sur mode de rangement).

Attention, veillez à bien engager l'ergo dans le tube intérieur.



Serrer les palans de bridage de manière à obtenir une tenue ferme sur le bateau, assurer le maintien dans le taquet avec des demi-clés.

b. Mise en place de la coque sur la remorque

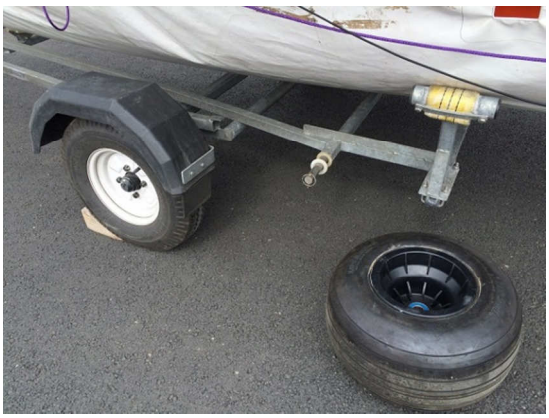
Assurez-vous que le bateau est bien en place et centrée sur la mise à l'eau, avec l'étrave bien enfoncé dans le V situé à l'avant de la mise à l'eau.

Ensuite, enlevez de la remorque les tiges de fixation de la plaque ainsi que les feux de signalisation puis placez des calles sous les roues pour l'immobiliser.

Positionner le bateau avec sa mise à l'eau sur sa remorque en passant par l'arrière. Un rouleau est prévu pour faciliter cette opération.

Faire avancer la mise à l'eau sur la remorque et quand cela est possible la faire basculer en position horizontale.

Avancer la mise à l'eau de manière à ce que les roues de la mise à l'eau soient proches de celles de la remorque mais pas en contact car il faut maintenant démonter les roues de la mise à l'eau.



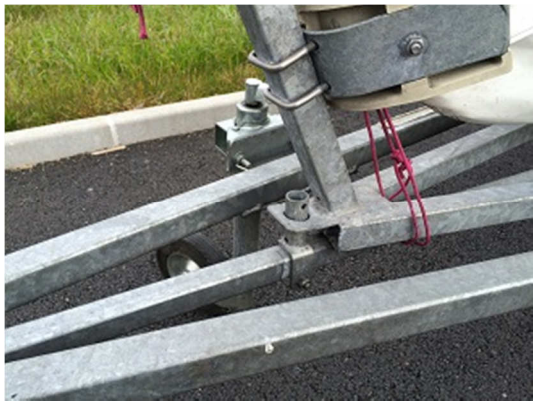
Enlevez la goupille de maintien de la roue de la mise à l'eau, puis enlevez la rondelle plastique blanche ainsi que la roue. Remettre la rondelle blanche sur l'axe de roue et remettre la goupille en place.

Effectuer cette opération pour les 2 roues de la mise à l'eau.

Enlever la goupille de sécurité situé sur le petit tube vertical à l'avant de la remorque.

Avancer la mise à l'eau vers l'avant de la remorque pour que le trou de la platine avant de la mise à l'eau vienne se positionner sur le tube vertical à l'avant de la remorque.

Abaisser l'avant de la mise à l'eau de sorte que la platine se trouve en dessous du trou de goupille.



Mettre en place la goupille de sécurité sur le tube.

Vérifiez que le tube de section carré de l'arrière de la mise à l'eau est bien engagé dans les fourchettes à l'arrière de chaque côté de la remorque.

c. Mise en place des sangles

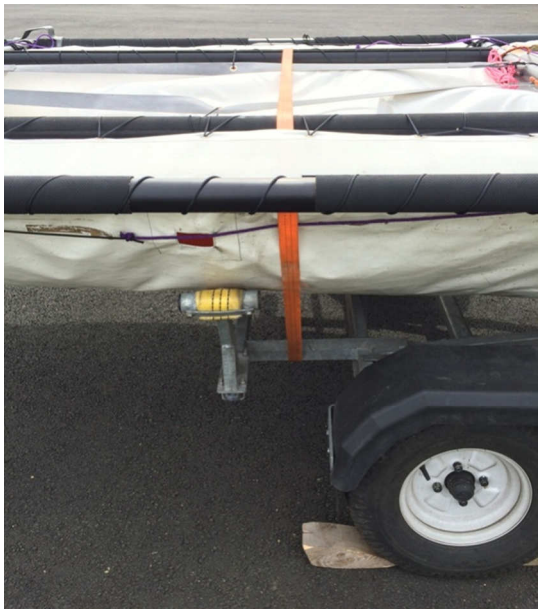
Pour maintenir le bateau sur sa remorque il faut installer 2 sangles, une à l'arrière des roues de la remorque et une autre vers l'avant du bateau au niveau du roof.

- **Sangle arrière**

!!! Attention !!!

Ne jamais mettre de sangle autour des tubes extérieurs des échelles ; ceci pourrait les faire sortir des ergots orange.

Positionner la sangle sur le sol à l'arrière des roues de la remorque.



Faire passer la sangle autour de la coque en passant au-dessus du tube intérieur des échelles.

Placer des morceaux de mousse dure ou moquette de protection sous la sangle au contact avec le bordé de la coque et du tube d'échelle pour éviter le marquage de la coque.

Serrer la sangle avec la poignée à cliquet de manière à ce que la sangle soit tendue, sans excès sous peine d'endommager la coque.

Sécuriser la poignée avec plusieurs clés avec l'excès de sangle disponible.

- **Sangle avant**

Si vous disposez d'un taud, le mettre avant la sangle avant. (Se référer au manuel du taud pour l'explication de sa bonne mise en place)

Faire passer la sangle sur le décroché à l'arrière du roof.

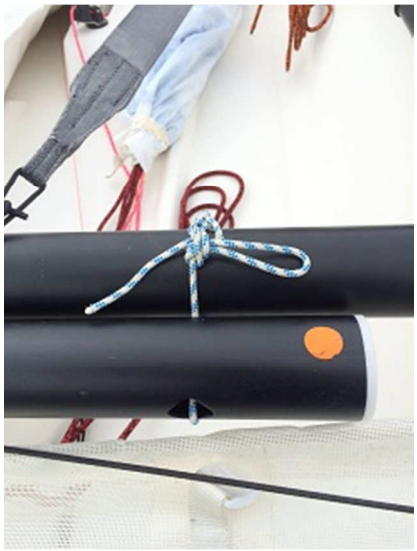
Positionner des protections de type moquette sous la sangle au contact du bordé de coque pour éviter le marquage de la coque.

Serrer la sangle avec la poignée à cliquet de manière à ce que la sangle soit tendue sans excès sous peine d'endommager la coque.
Sécuriser la poignée avec plusieurs clés avec l'excès de sangle disponible.

Le bateau doit être solidaire de la remorque mais faites attention à ce que les sangles ne soient pas trop souquées, en particulier avec des sangles à cliquet qui peuvent endommager le bateau si trop tendues.

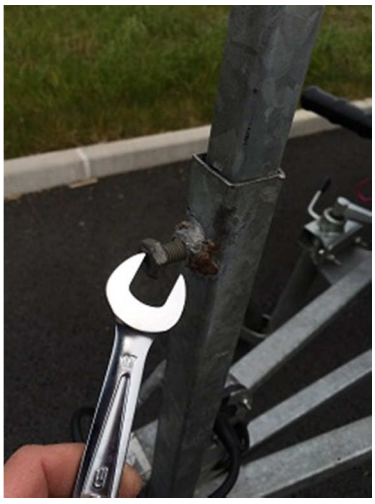
Il est recommandé d'attacher fermement avec un bout l'avant de la mise à l'eau sur l'avant de la remorque afin d'éviter toutes vibrations parasites pendant le transport.

De même, il faut attacher à l'arrière de la coque les échelles entre elles à tribord et à bâbord de manière à les solidariser. Ceci peut être fait à l'aide d'un bout qui est passé à travers les lumières des tubes transversaux arrière des échelles.



d. Mise en place du mât sur la remorque

Mettre en place à l'avant de la remorque la fourchette de support de mât et sécuriser sa position en hauteur en fonction de la hauteur du véhicule tracteur avec la vis tête H de 17 mm



Mettre en place à l'arrière de la coque, en position centrale un boc de mousse rigide ayant un encoche semi-cylindrique qui servira de support d'arrière de mât.

Si possible, recouvrir ce bloc de mousse par le taud de coque.

Mettre en place le mât sur la fourchette avant et sur le bloc de mousse à l'arrière.

Fixer solidement le mât à l'avant sur sa fourchette support.

Sur l'arrière, attacher un bout sur les femelots de safran.

Amarrer solidement le mat sur sa fourchette à l'avant, ce dernier ne doit plus pouvoir bouger.

Créer un haubanage au centre du mât en faisant un nœud de cabestan autour du mât avec un bout et en fixant les deux extrémités sur l'avant des tubes des échelles. Ce bout permet au mât de ne pas bouger latéralement, il n'est pas nécessaire de trop tendre ce bout.

Le bateau est ainsi sanglé avec son mât accroché sur ses supports

e. Mise en place de la plaque de signalisation

Mettre en place de chaque côté de la remorque les tubes support de plaque en les introduisant dans leur fourreau (tube de section carrée). La plaque doit être positionnée vers à l'arrière de la remorque un peu en retrait par rapport à l'arrière du bateau pour éviter un porte à faux trop important.

Serrer les 2 clés de fixation sur chaque fourreau support.

Accrocher alors la plaque à l'arrière des supports à l'aide des élastiques de fixation.

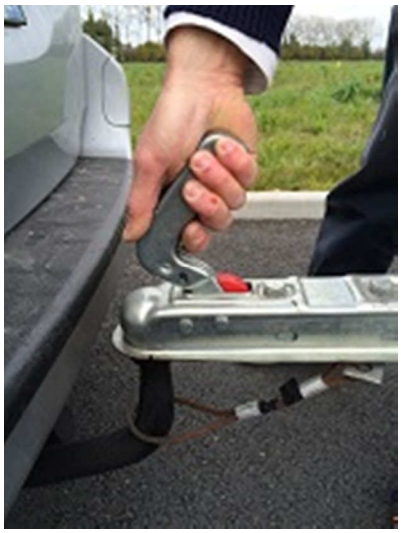
Passer le câble électrique vers l'avant de la remorque en l'enroulant autour des tubes du châssis de celle-ci.

Brancher la prise mâle d'extrémité de câble sur la prise femelle située à l'avant de la remorque. La remorque est alors prête à être reliée au véhicule tracteur.

f. Accrochage de la remorque sur le véhicule tracteur

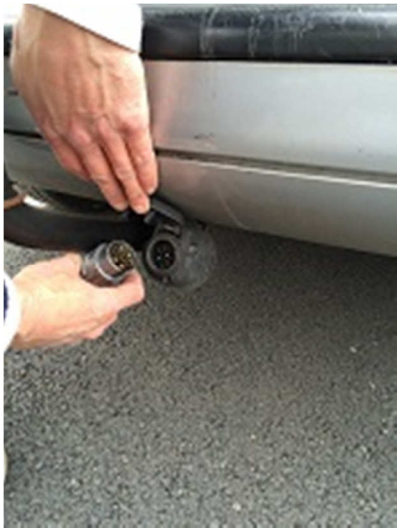
S’assurer que l’arrimage de la remorque et la boule de traction sont en bon état

Avancer la remorque vers la boule de traction et passer la boucle de câble de sécurité autour de la boule de traction.



Lever la poignée d’attelage et engager l’attelage sur la boule de traction.

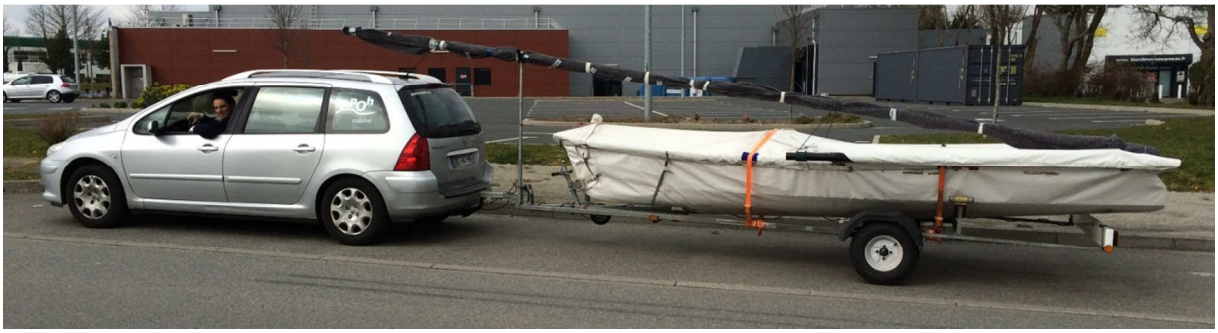
Abaisser cette poignée, un « click » d’engagement doit de faire entendre. Vérifier en essayant de lever la poignée que l’attelage est bien engagé et bloqué sur la boule de traction.



Mettre la prise mâle située sur le petit brin de câble de la remorque dans la prise femelle du véhicule tracteur. Vérifier le bon fonctionnement de tous les feux de la plaque de remorque.

Vérifier une nouvelle fois l'ensemble : fixation de la mise à l'eau, du bateau, du mât, du taud, la pression des pneus…

L'ensemble est alors prêt à rouler !



Après avoir roulé un peu de temps il est fortement recommandé de s'arrêter afin de vérifier le bon arrimage et maintien de toutes les sangles et bouts de fixation.

VIII. Montage / Démontage et Mise à l'eau

Assemblage à première réception (outils nécessaires et opérations de montage)

a) Outillage

-Clés Allen (male hexagonale) de 5mm.
-Scotch d'électricien pour sécurisation des anneaux brisés.

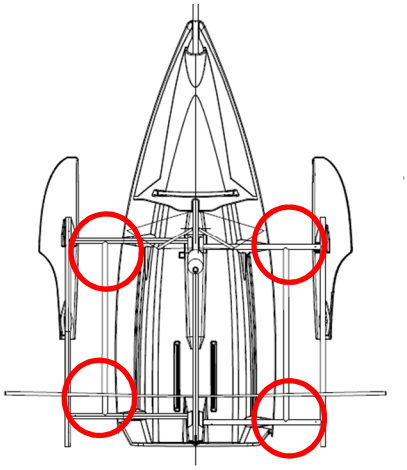
b) Opérations de montage

- **Mise en place des échelles en position de navigation**

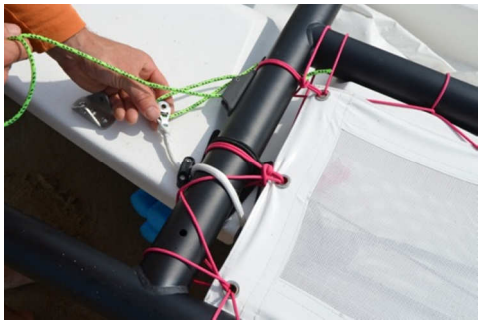
A la livraison l'ePoH est configuré avec les échelles rangées, positionnées au-dessus du pont du bateau.

La première opération consiste à étendre les échelles vers l'extérieur de la coque en position de navigation et de vider l'intérieur du cockpit.

Chaque échelle est maintenue en place avec deux systèmes constitués d'un palan couplé avec une boule à son extrémité. Il y a deux palans, un à l'avant de l'échelle et l'autre à l'arrière.



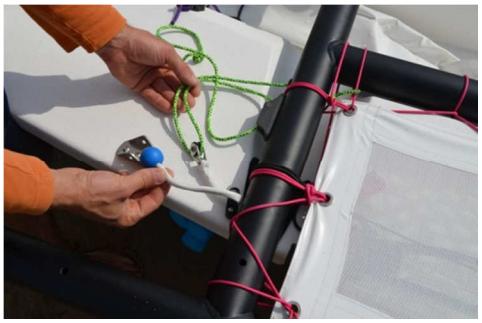
Défaire les clés de sécurité du bout de palan se trouvant sur le tube transversal de l'échelle et libérer la tension du palan en sortant le bout de palan du taquet coinceur. Donner un maximum de mou sur la bride d'échelle.



Dégager la boule d'extrémité de la bride d'échelle de son logement en faisant glisser le bout Dyneema® hors de son encoche de coque.

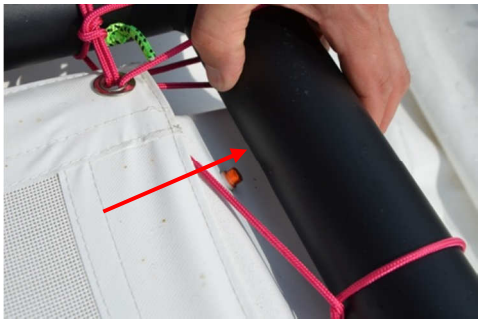
Note : ne pas tirer la boule vers le haut car cela a tendance à faire coincer le bout Dyneema® dans l'encoche.

Libérer le bout Dyneema® du tube transversal de l'échelle.



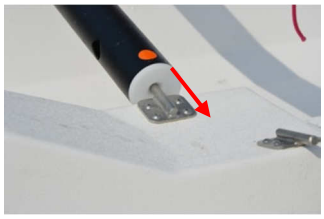
Pratiquer la même opération sur les deux palans, avant et arrière de l'échelle.

L'échelle est maintenant libre et peut être manipulée. Avancer l'échelle légèrement vers l'intérieur du bateau de manière à libérer de tube longitudinal intérieur d'échelle de sa tête de vis orange d'accrochage (située vers l'avant de l'échelle).



En maintenant les tubes transversaux dans leurs logements en creux de bord de coque, reculer ensuite l'échelle vers l'extérieur de la coque de manière à pouvoir la faire basculer vers les points d'accrochage d'extrémité de tubes transversaux.

Engager chaque extrémité de tube transversal dans son aiguille de fixation (appelé téton d'échelle) située au centre de la coque.



Mettre alors en place les bouts Dyneema® avant et arrière de fixation des échelles. Placer la boule dans son logement en glissant le bout Dyneema® dans l'encoche de coque.

S'assurer du bon positionnement du bout de palan, **souquer fort** le bout de palan et ensuite le placer dans son taquet coinceur.

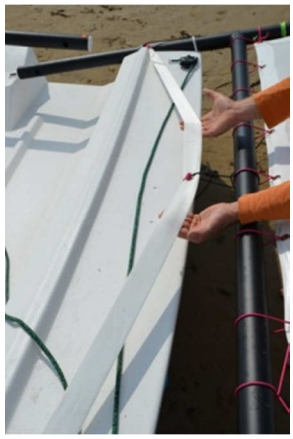
Terminer l'opération en sécurisant l'extrémité du bout de palan avec des clés sur le tube transversal d'échelle.

Attention, vérifiez après chaque navigation que le palan ne s'est pas détendu, surtout c'est le bout est neuf.

- **Sangle de rappel :**

Terminer par l'accrochage du centre de la sangle de rappel sur la coque.

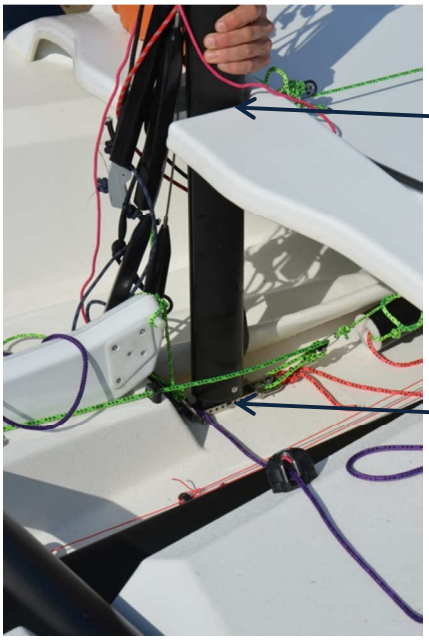
Il y a au centre du bord externe de la coque un petit bout d'accrochage de sangle de rappel :



La mise en place de l'échelle en position de navigation est ainsi terminée.

Appliquer cette procédure pour les deux échelles : bâbord et tribord.

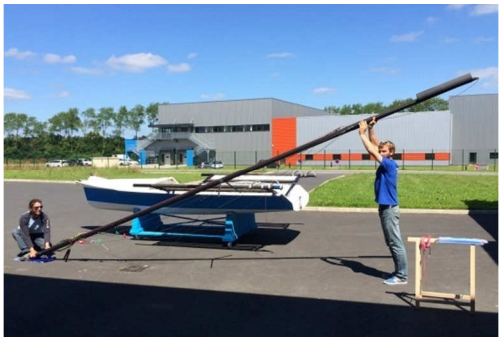
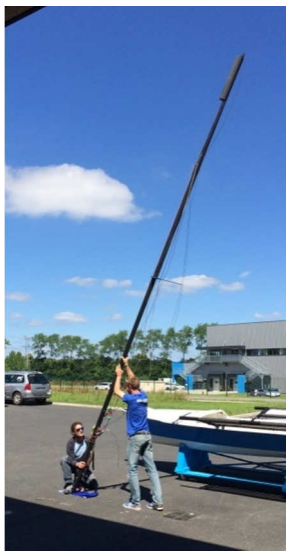
- **Opération de matage (mise en place du mât)**



Placer le mât en position couchée horizontale, mettez en position les haubans, bas haubans, étai, bouts de trapèze et les drisses de manière à ce qu'il n'y ait pas de croissement ou d'enroulement le long du mât. Attacher à environ 1 mètre au-dessus du pied de mât leur ensemble avec un élastique ou un bout de manière à bien dégager la partie basse du mât.

Passer ensuite le mât en position verticale en le faisant pivoter et en rapprochant les mains vers le pied de mât. Une main doit être vers le pied de mât et l'autre vers la tête de mât.

Note : Nous vous recommandons de ne pas mater si vous estimer le vent trop fort.

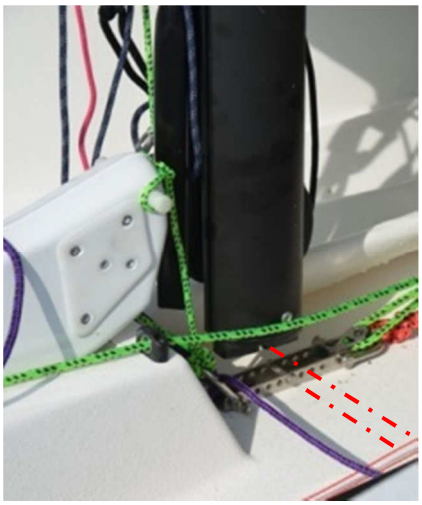
Ne pas mettre de pied de mât dans le sable ou l'appuyer si nécessaire sur une surface propre, chiffon ou morceau de moquette posé au sol.

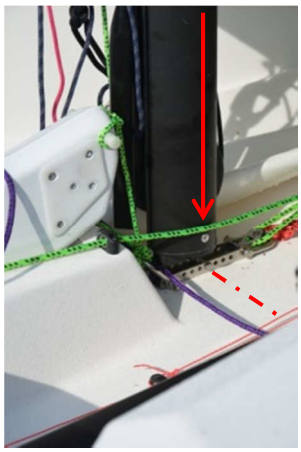
Il faut s'assurer que les barres de flèche sont bien orientées vers l'arrière du bateau.

L'opération suivante consiste à monter le mât bien verticalement au-dessus du plat bord du bateau pour le translater à l'intérieur de la coque, à proximité du U de l'étambrai.

Faire ensuite passer le pied de mât au-dessus de la crosse de dérive pour l'engager dans le U de l'étambrai et poser le pied de mât en contact avec le pont à côté de l'emplanture.

S’assurer que l’emplanture est libre de tout corps étranger et qu’aucune drisse ou hauban risque de gêner la mise en place du pied de mât sur l’emplanture.





Lever légèrement le mât de quelques centimètres pour poser le pied de mât sur l’emplanture, l’encoche située dans le pied de mât venant se positionner au-dessus du goujon transversal de l’emplanture.

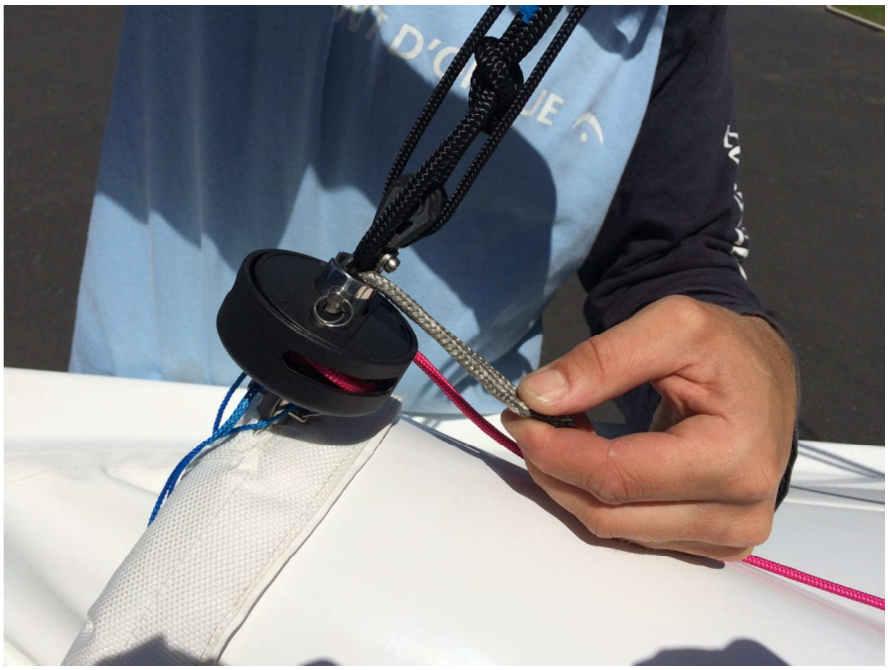
Bien maintenir le mât vers l’avant dans l’étambrai.

Défaire le lien de maintien des haubans, drisses et trapèzes du mât et dégager l'étai de manière à l'amener avec son palan vers l'avant du bateau.

Enlever l'anneau brisé de l'axe supérieur de l'enrouleur de foc puis retirer l'axe de son logement.

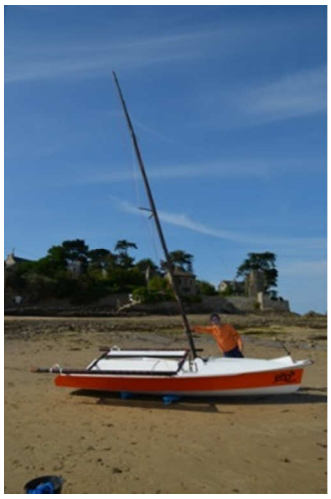
Il y a en bout de palan d'étai une manille inox. Présenter la manille dans le logement de tête d'enrouleur.
Remettre l'axe en place en le passant à l'intérieur de la manille inox.

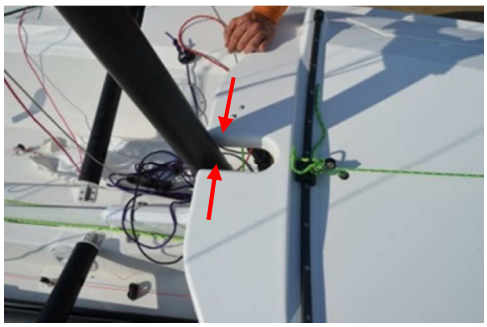
Bien maintenir la manille textile d'amure de foc en Dyneema® vers le haut de manière à ce que l'axe ne se prenne pas dans ce brelage et passe seulement dans la manille. Mettre l'anneau brisé à sa place en bout d'axe.



L'étai et son palan sont ainsi attachés à l'extrémité supérieure de l'enrouleur de foc, le mât ne peut plus tomber vers l'arrière.

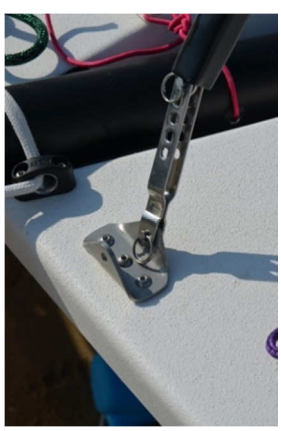
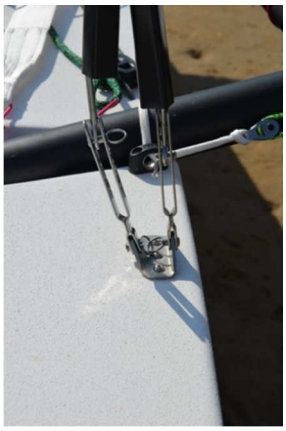
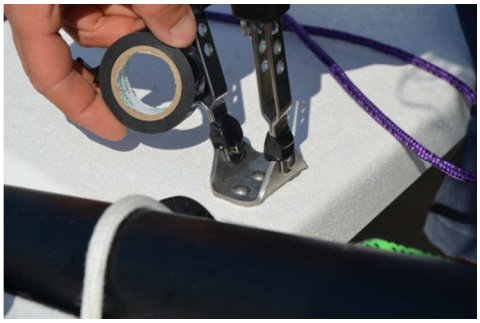
Relâcher le mou disponible sur le palan en ayant au préalable effectué un nœud en huit à l'extrémité de ce bout de palan. Ceci aura pour effet de basculer le mât vers l'arrière pour la mise en place des haubans.





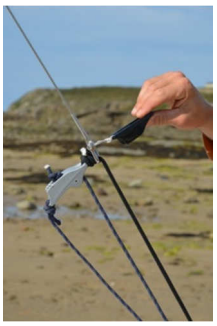
Il ne faut pas que le mât sorte de l'étambrai lors de cette bascule arrière.

Mettre en place la ferrure de bas-hauban sur la platine interne coque de la cadène à l'aide de l'axe et de son anneau brisé, puis faire de même avec la ferrure de hauban sur la platine externe. Bien positionner les anneaux brisés à l'intérieur de la forme en U de la cadène.

Sécuriser les anneaux en enroulant du scotch d'électricien autour des anneaux et des ferrures des haubans. Une fois tous les haubans et bas-haubans en place, vérifier que le palan d'étai soit correctement établi. Le taquet noir fixé à la liaison étai/palan par une boucle en Dyneema® doit être libre. Il servira plus tard à étarquer la drisse de foc.

Régler la tension du gréement :



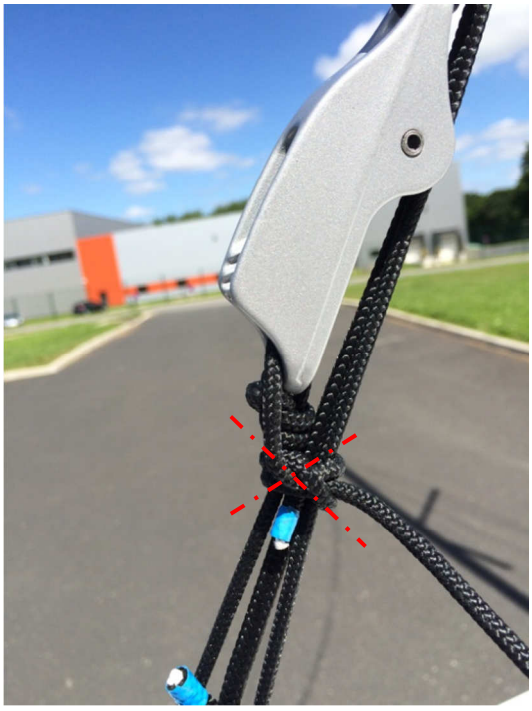
Tirer sur le bout de palan d'étai de manière à ce que les haubans et bas-haubans soient tendus correctement en fonction des conditions de vent le mât prendra alors son pré-cintre pour navigation.

Pour un vent faible les bas haubans peuvent juste être mis en tension, cependant si les conditions forcissent n'hésitez pas à reprendre de la tension.

Régler les lattes ridoirs :

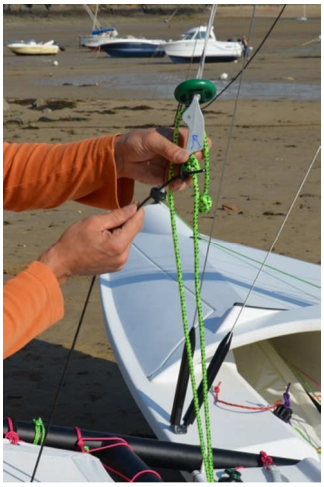
Sur les mats Selden nous vous recommandons de régler les bas haubans sur le trou 3 et les haubans sur le trou 5.

TOUJOURS sécuriser un taquet coinceur avec plusieurs demi clés juste après celui-ci.



- **Trapèzes :**

Vous trouverez sur les échelles deux élastiques attacher ensemble. Séparez-les puis passer dans les trapèzes comme sur les photos ci-dessous :



Répétez la même opération sur chaque trapèze.

Les quatre trapèzes sont alors en place.

- **Montage de la bôme**

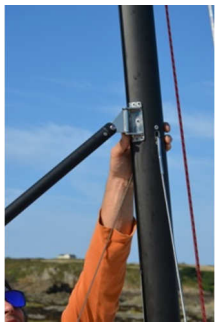
L'extrémité de la bôme côté mât est équipée d'une rotule en inox qui vient se fixer sur le vit-de-mulet situé sur le mât.

Poser l'extrémité arrière de bôme sur l'arrière du pont. Présenter la ferrure de mât en face du vit-de-mulet. Puis passez l'axe à travers la baume avant de le sécuriser avec du scotch d'électricien.

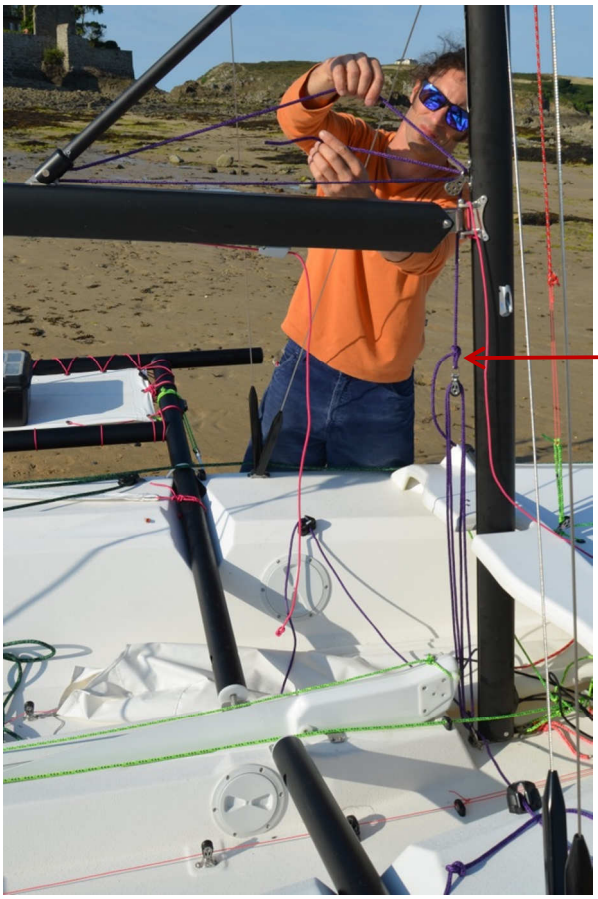
- **Montage du pousse-bas de bôme**

Le pousse-bas de bôme est un système qui remplace le système classique de halebas de bôme ce qui permet de dégager l'espace en dessous de la bôme au niveau du mât. Le bras de pousse bas ainsi que son système de palan sont déjà monté à la livraison.

Accrocher la drisse de grand-voile à l'extrémité de la bôme afin de la lever en position horizontale en tirant sur cette drisse au niveau du pied du mât.



Lever l'extrémité libre du bras vers son vit-de-mulet de fixation sur le mât. Passer l'axe à travers la fixation et le barre du pousse bas. Il ne vous reste plus qu'à faire un nœud chaise entre le palan du cockpit et celui de la baume pour finaliser le système.



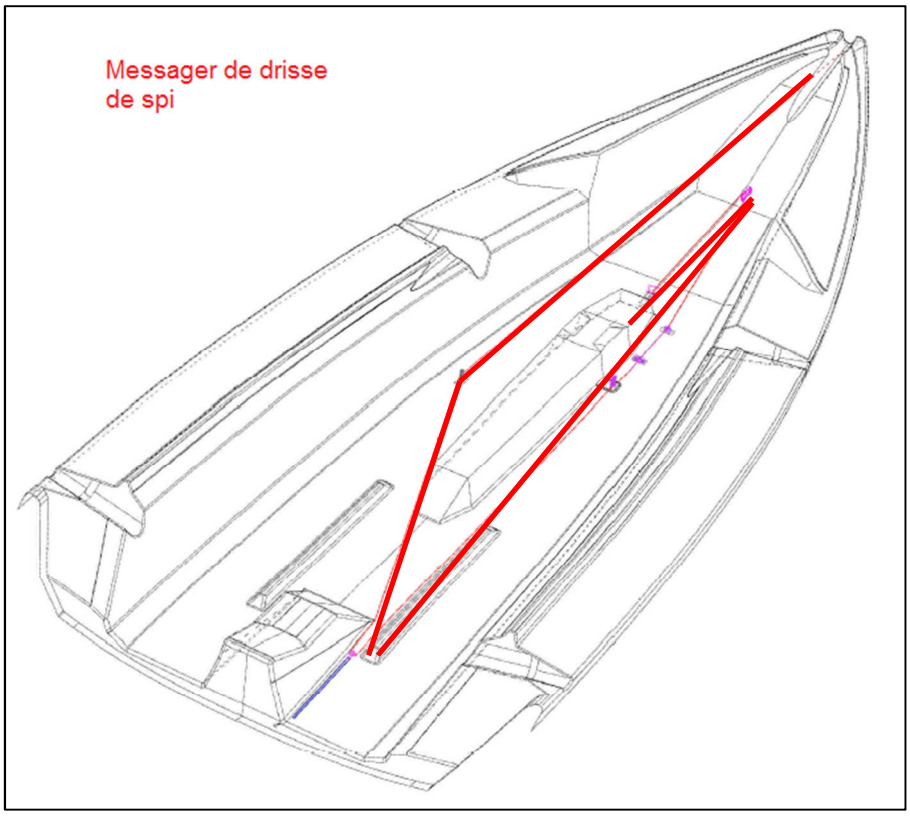
Nœud de chaise

- **Drisse de Spinnaker :**

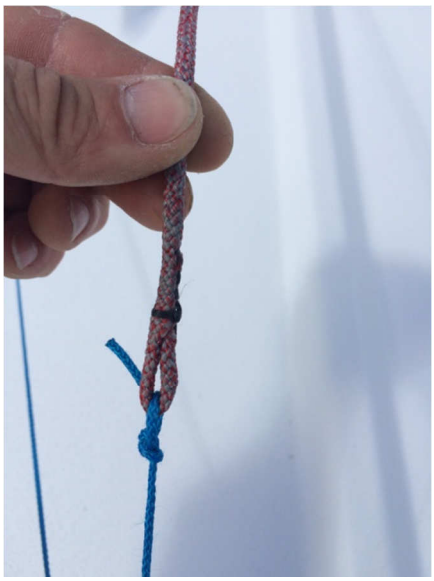
L'ePoH est équipé d'un système de drisse de spi en continu avec le bout d'avalage (retreiving line), et faisant sortir automatiquement le bout dehors.

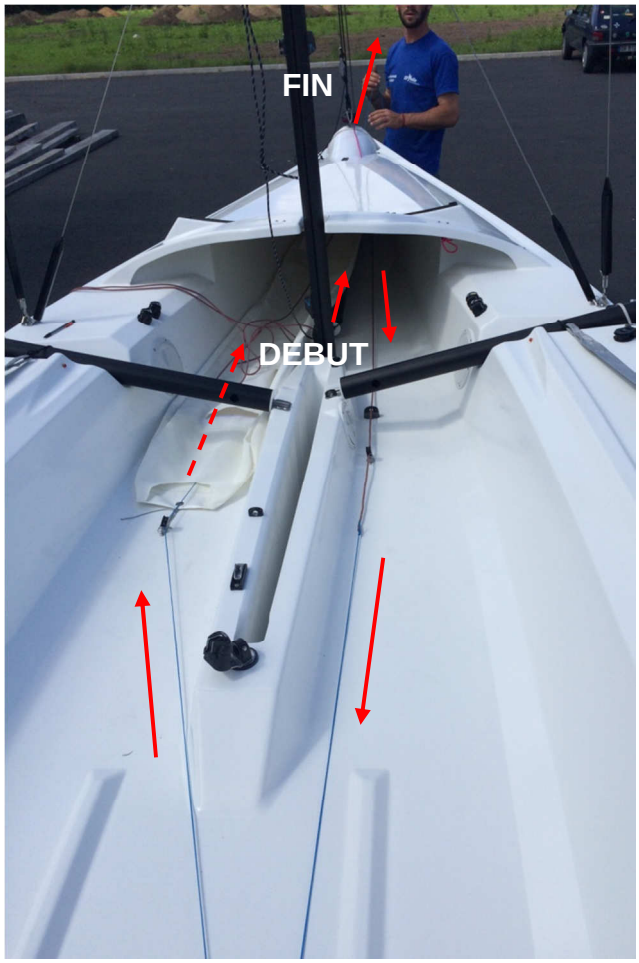
Une fois le bateau maté, il est nécessaire que la drisse de spi sortant en partie basse du mat suive le bon chemin. Pour ceci il est préférable d'avoir préalablement installé un messager.

Si le messager n'a pas été mis en place vous devrez passez de la même façon que sur le schéma ci-dessous.

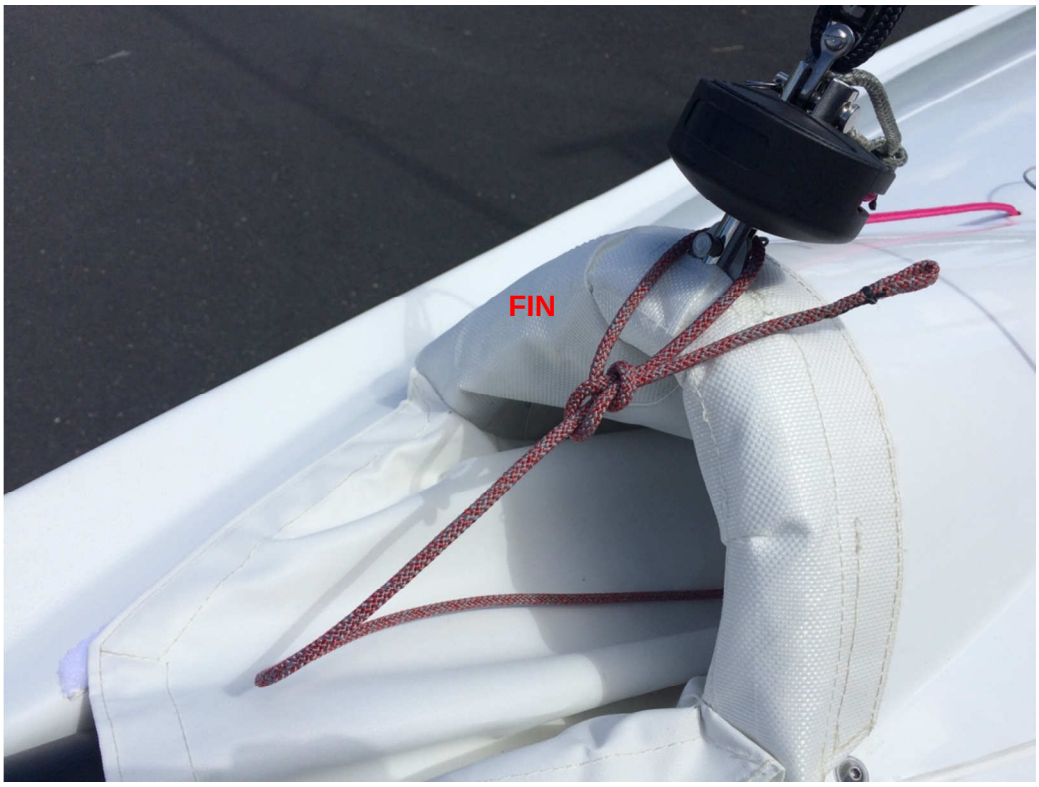


Accrochez ensuite la partie sortant du mat de la drisse de spi au messager et fait la passer dans le système de va et vient en tirant sur le messager.





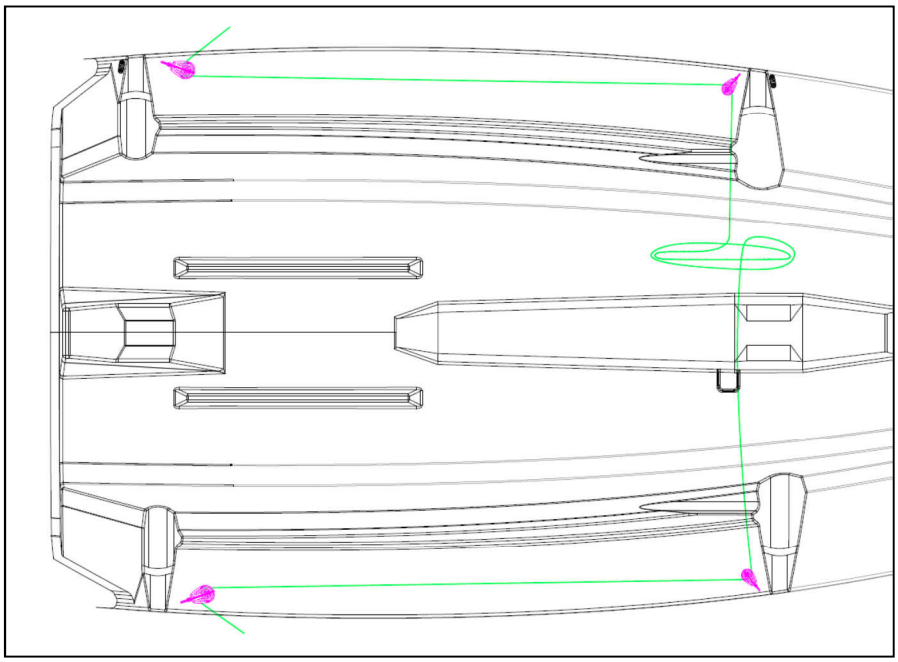
Accrochez ensuite la partie sortant du mat de la drisse de spi au messager et fait la passer dans le système de va et vient en tirant sur le messager.



Pour ne pas perdre l’extrémité haute de la drisse, l’attacher à un point fixe : par exemple un trapèze.

- **Ecoute de spinnaker**

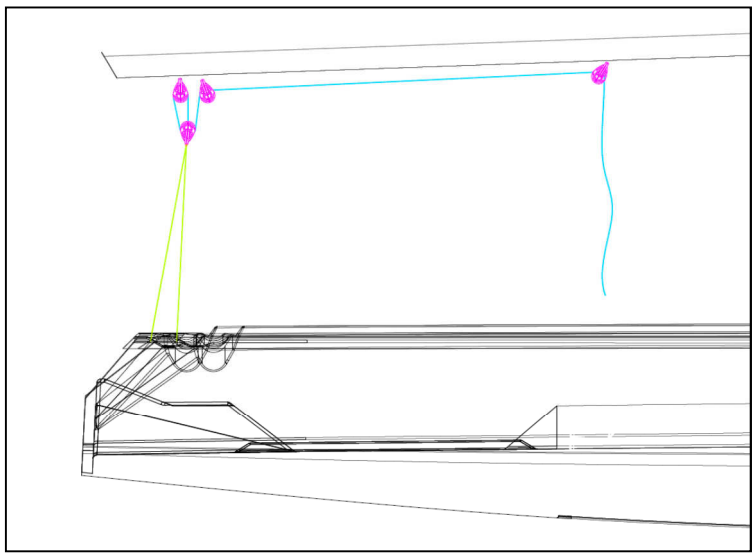
Passer l'écoute en suivant le schéma ci-dessous. Faite attention à bien passer l'écoute dans le bon sens des poulies winch.



- **Ecoute de GV**

Attacher l'écoute à l'intérieur de l'axe de la poulie de pantoire avec un nœud de chaise, puis lover l'écoute

Quand le bateau est maté, bôme en place, passer l'écoute en suivant le schéma ci-dessous.

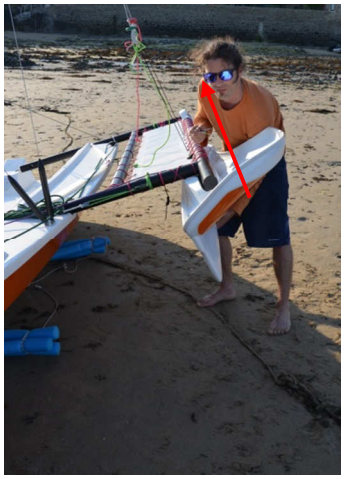


Pour naviguer nous vous recommandons d'attacher les extrémités d'écoutes de foc et GV ensemble.

- **Montage des flotteurs**

Les flotteurs sont accrochés sur les tubes extérieurs des échelles à l'aide de 2 vis longues sur l'avant des échelles et 2 systèmes de sangle avec velcro sur l'arrière.

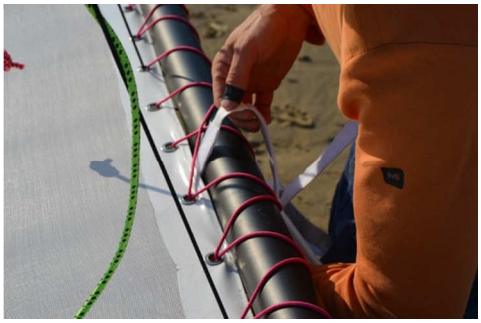
Prendre le flotteur vers l'avant de celui-ci au niveau de son centre de gravité et venir le positionner sur l'avant de l'échelle au niveau du T formé par le tube extérieur et le tube transversal avant.



Passer la vis équipée de sa coupelle plastique dans le trou située à l'avant du tube extérieur de l'échelle, appliquer le flotteur sur le T avant de l'échelle et visser la vis dans l'insert avant du flotteur : si nécessaire faire varier l'inclinaison du flotteur de manière à ce que la vis se visse facilement dans l'insert du flotteur. Terminer de visser avec la clé Allen de 5 mm

IMPORTANT : Ne pas forcer sous peine d'endommager l'insert du flotteur.

Tout en maintenant le flotteur en pression contre l'échelle venez passer le système de sangle velcro au niveau de l'arrière du flotteur.



Passer la sangle la plus longue au-dessus du tube d'échelle et la glisser entre le tube et le trampoline pour venir la passer à l'intérieur de l'anneau fixé sur le flotteur. Faire remonter la sangle par-dessus le tube en passant à nouveau entre le tube et le trampoline et **tirer fermement** sur la sangle et l'appliquer sur le velcro.

Prendre alors la petite sangle et la rabattre sur la surface externe de la grande sangle

Glisser l’extrémité de la petite sangle en-dessous du trampoline.

Mettre en place la deuxième vis de fixation avec rondelle et coupelle noire à l’avant du flotteur sur le tube transversal et la visser d’abord à la main puis avec la clé Allen de 5 mm Vérifier le serrage de la première vis.

Mettre en place la deuxième sangle arrière du flotteur.

Appliquer cette même procédure pour le montage du deuxième flotteur.

Attention : Ne serrer pas trop fort les vis sinon vous risquez d’endommager l’insert.

Note : Nous vous recommandons de régulièrement vérifier ces points d’attaches, ne pas hésiter à reprendre la tension dans la fixation en velcro.

c) Gréage

- **Spinnaker :**

Attention : ne pas hisser le spi à terre ou seulement par vent très faible car il y a un risque de se faire emporter.

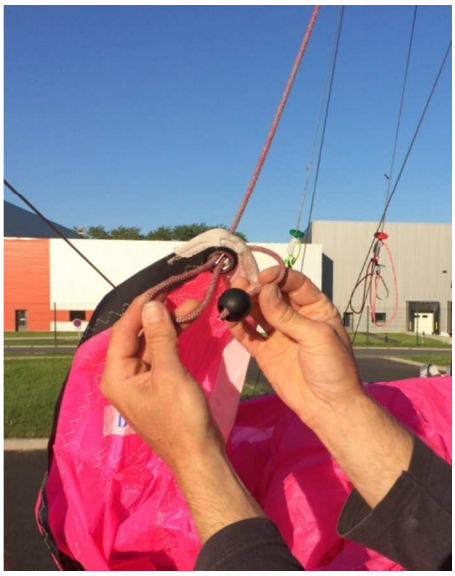
Avant le gréage du spi, mettre au clair les points d'attaches en s'assurant qu'il n'est pas enroulé sur lui-même.

Mise en place de l'amure et des ***écoutes :***

Accrocher l'amure au point d'amure avec la boule d'arrêt.

Mise en place de la drisse

Accrocher la drisse avec la boule d'arrêt au niveau de la tête du spi

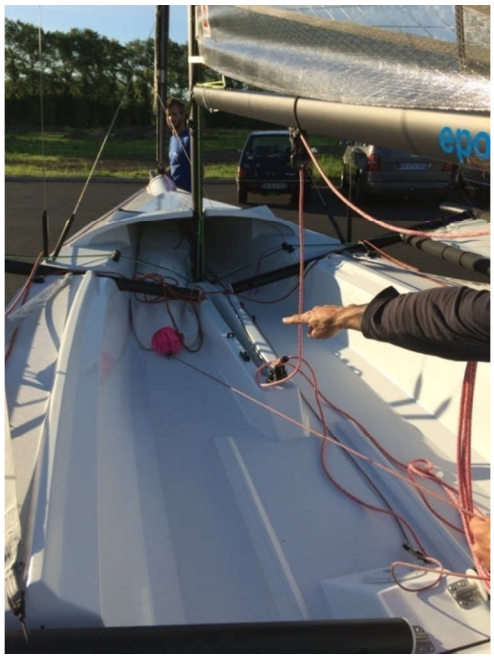


Mise en place du bout d'avalage :

Le bout d'avalage doit passer dans toutes les poulies du pont et doit ressortir de la chaussette conformément au plan d'accastillage.

Le faire passer en avant de l'écoute de spi, puis le faire passer par le premier trou et l'accrocher au second.

Ranger le spi dans la chaussette en s'aidant du bout d'avalage.



Rangement des écoutes sous la baille à spi :

Il est maintenant prêt à être utilisé sur l'eau.

- **Foc**

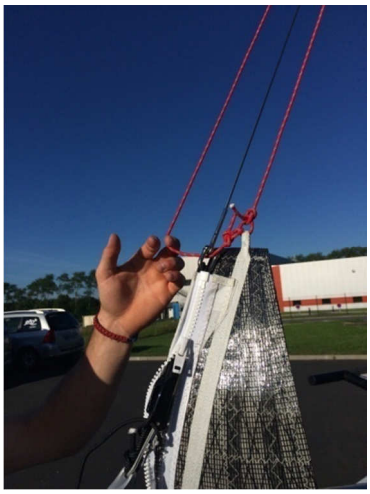
<u>Mise en place de l'amure et de l'écoute :</u>

Dérouler le foc sur le roof.

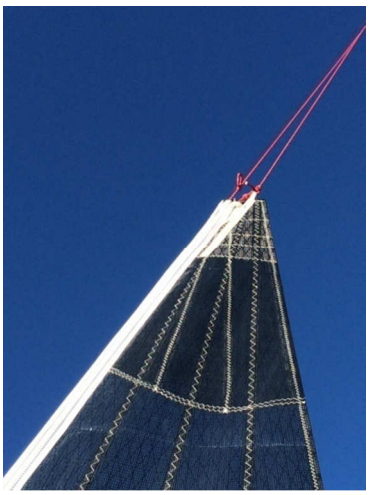
Accrocher l'amure au-dessus de l'enrouleur et choisir le trou voulu pour l'écoute.

Mise en place de la drisse :

Sur l'ePoH, la drisse de foc est en continu entre un réa ou poulie en haut de l'étais et la manille haute du palan de tension d'étais. Pour grée le foc, tout d'abord attacher à la têtière du foc le coté de la drisse qui n'a pas de nœud de chaise en haut d'étais. Attacher l'autre brin de la drisse à la têtière, afin que le mou de la drisse monte avec le foc.

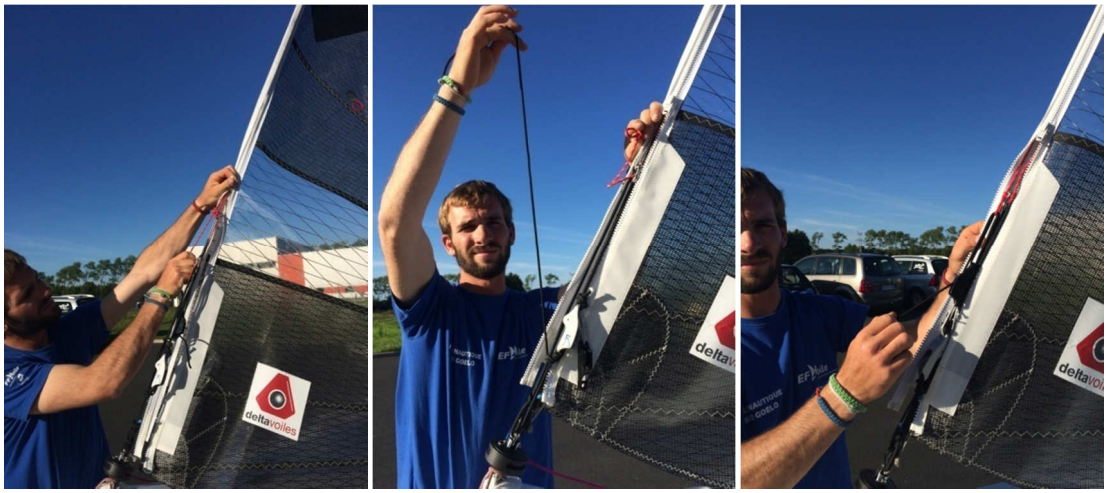


Tirer sur la drisse pour faire monter le foc. Dans le même moment refermer le zip de guindant. Tout doit être intégré au fourreau du foc.



Attention au passage du nœud de chaise dans le fourreau.

Une fois le nœud de chaise en bas du fourreau, utiliser le reste du brin de palan d'étais pour effectuer le palan de Cunningham de foc, en passant par le nœud de chaise de la drisse. Le palan peut faire jusqu'à 4 brins en le faisant passer par le trou libre du taquet noir.



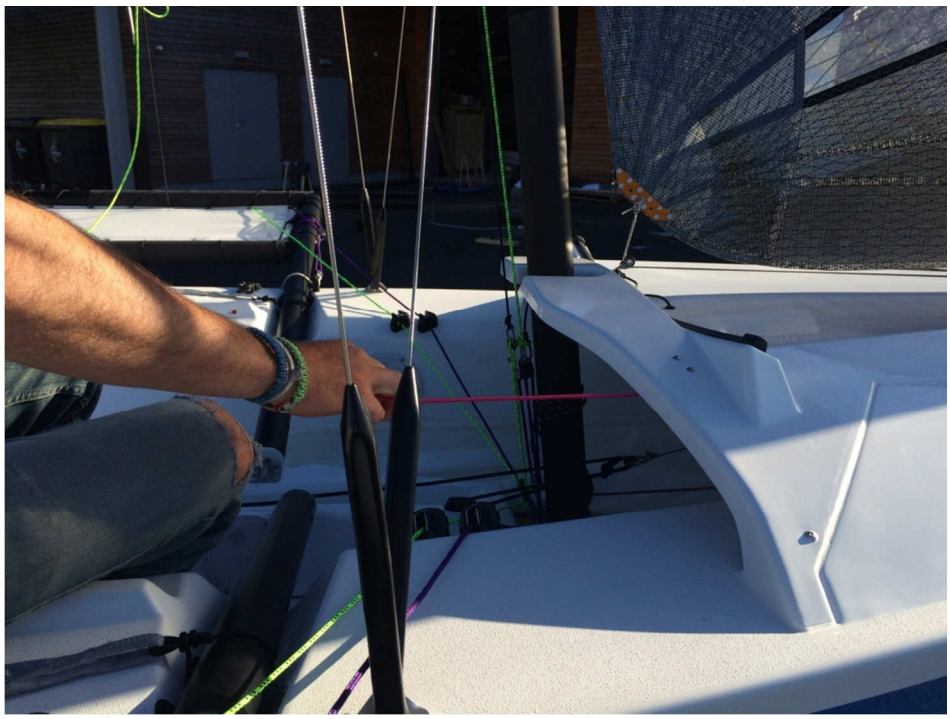
Etablir la tension de guindant l'adapter le mieux possible à la force du vent, sécuriser le taquet par deux ½ clés. Ensuite refermer le zip : le foc est prêt à naviguer ou à être enroulé.

Note : Au besoin, la tension de Cunningham pourra être affinée sur l'eau avec l'équipier qui viendra s'assoir en avant de l'étais, à califourchon sur l'ouverture de baille à spi. Le barreur choisira une allure ou la gîte restera constante, de préférence le bon plein.

Enrouler le foc :

Le taquet de bosse d'enrouleur est situé sur tribord en dessous du roof.

Pour enrouler le foc, tirer sur la bosse d'enrouleur jusqu'à ce que le foc soit totalement enroulé autour de l'étai.



Ceci peut être aidé en forçant le foc à se choquer.

Une fois enroulé, le foc est prêt pour la mise à l'eau.

Note : Dans la manipulation inverse, pour faciliter le déroulement du foc, bien penser à faire filer la bosse d'enrouleur.

- **Grand-voile**

  Dérouler la grand-voile dans le fond du bateau, ou sur une échelle côté bâbord.

  Mise en place de la bordure :

  Mettez en place la sangle de bordure en bout de bôme et attacher bout de bordure.

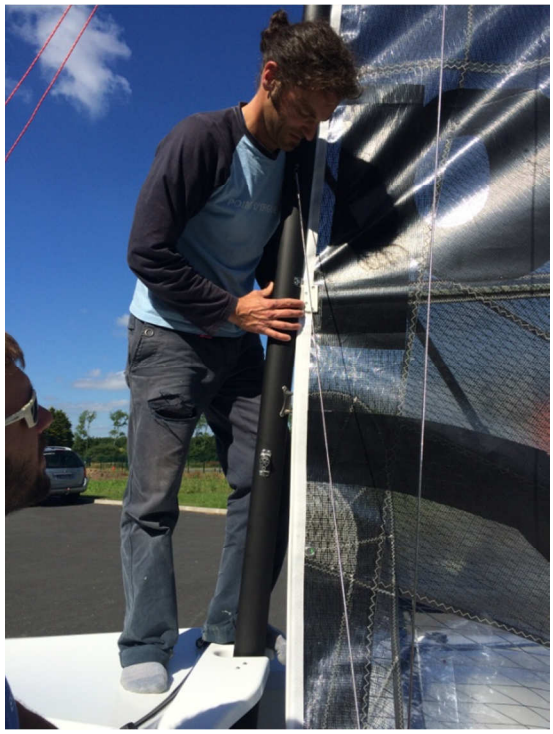
  Mise en place de la drisse :

  Accrocher la drisse à la tête de la grand-voile et commencer à hisser la grand-voile en insérant une cinquantaine de centimètre de guindant dans la ralingue.

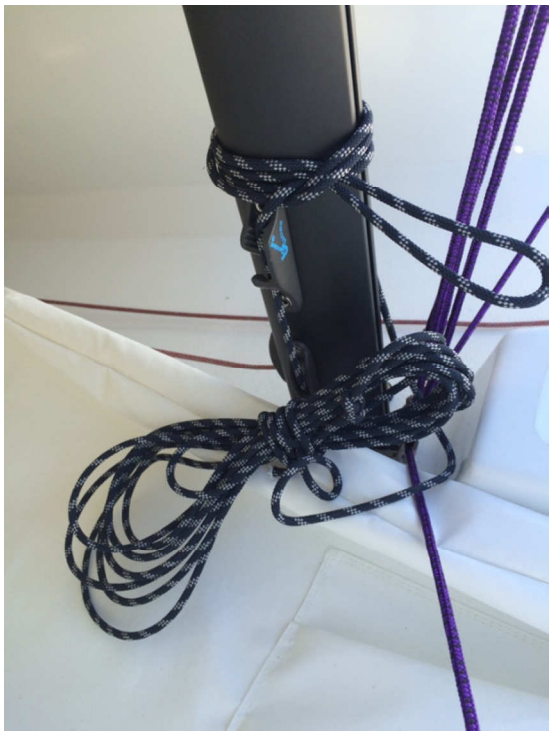
ATTENTION : Hissez la grand-voile que si vous êtes face au vent.

A moins que la mise à l'eau soit bien orientée, pour des raisons de sécurité garder la voile dans cette position jusqu'à avoir mis le bateau à l'eau. Une fois atteint un niveau d'eau entre la taille et les genoux, une personne tient le bateau par la bride de remorquage face au vent et l'autre équipier ira reposer la mise à l'eau à terre puis hissera la grand-voile.

Dans certains cas, une personne peut aider à faire passer les boitiers de lattes au niveau de la ralingue ou de la ferrure de pousse-bas.



Une fois la grand-voile complètement en haut, étarquer la drisse et la coincer dans le taquet en bas du mat puis ranger la drisse dans la poche sur la chaussette du spi.

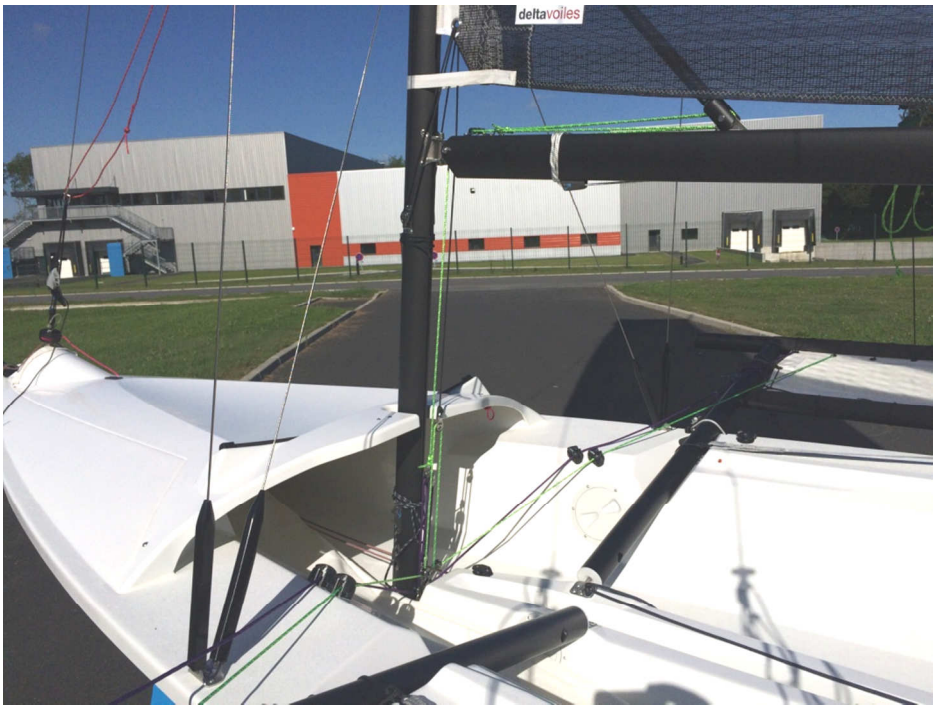


Cunningham :

Mettre en place le Cunningham et l'étarquer jusqu'à ce que la grand-voile prenne sa forme.

Mettre la sangle autour du mât.

Etarquer la bordure.



Le bateau est maintenant prêt à naviguer, les réglages fins pourront se faire en navigation.

d) Dégréage

Idem que le gréage mais en sens inverse.

Si les navigations sont rapprochées, il est possible de garder le foc enroulé et le spi dans sa chaussette afin de réduire les temps de préparation de votre prochaine navigation et profiter facilement de l'ePoH.

IX. Conseils du constructeur

a. Conduite du bateau sur l'eau

- **Navigation au pré**

Le barreur doit regarder les penons du foc.

- Les **deux penons**, d'une part et d'autre de la voile, sont **parallèles** : le bateau est **au bon cap** par rapport au réglage de la voile.

- Le **penon <u>intérieur ou au vent</u> n'est plus horizontal** : le bateau est trop proche du vent. Le **barreur doit tirer sur la barre**.

- Le **penon <u>extérieur ou sous le vent</u> n'est plus horizontal** : le bateau est trop loin du vent. Le **barreur doit pousser la barre**.

Moyen mnémotechnique : le penon qui bat montre le côté vers lequel on s'est trop rapproché.

<u>Barreur :</u> Il conserve l'écoute de foc dans la main et gère son cap en surveillant ses penons.

<u>Equipier :</u> Il régule à l'écoute de grand-voile pour conserver le bateau le plus à plat possible.

- **Navigation sous spi**

Sous spi le bateau doit naviguer à plat.

<u>IMPORTANT : C'est la barre qui va avoir la plus grosse influence sur la gîte</u>, le réglage de la grand-voile n'étant que secondaire.

- Si le bateau **gîte** : le barreur doit **tirer la barre** jusqu'à remettre le bateau à plat.

- Si le bateau **contre-gîte** : le barreur doit **pousser la barre** jusqu'à remettre le bateau à plat.

Attention : en contre-gîte, le reflexe est de se rattraper à la barre en tirant dessus ce qui a pour effet d'accentuer le problème.

b. Manœuvre d'envoi et d'affalage du spi

- Drissage :
  - Le barreur met le bateau au largue, il doit garder le bateau à plat en adaptant on
  - Avant d'envoyer le spi, faire du largue pour s'assurer que l'on maitrise le bateau, notamment en abatant ou en lofant en fonction de la gîte souhaitée.
  - Cap à la barre pendant toute la manœuvre : le bateau doit être à plat.

Attention si le foc change de bord, repousser la barre car il y a un risque d'empannage. Si la barre ne suffit pas pour mettre le bateau à plat, choquer de la grand-voile.

  - L'équipier rentre à l'intérieur du cockpit plaçant ses pieds de part et d'autre du puits et regardant vers l'avant.
  - L'équipier tire sur la drisse de spi derrière la poulie A (à tribord du puits de dérive)
  - Dès que le spi arrive en tête de mat, l'équipier bloque la drisse au taquet avec la main ou de préférence avec le pied
  - L'équipier récupère l'écoute de spi et peut commencer à réguler.

- Affalage :
  - De même que pour le drissage le barreur doit garder le bateau à plat
  - L'équipier rentre à l'intérieur au niveau du puits de dérive dans la même position que pour le drissage
  - L'équipier garde le spi gonflé en donnant l'écoute au barreur ou en bloquant l'écoute avec son pied
  - L'équipier tire sur le bout d'avalage derrière la poulie B (à bâbord du puits de dérive).

  - Lorsque le bout d'avalage devient trop tendu, l'équipier choque la drisse de spi au taquet et continu de ravaler le bout d'avalage afin d'amener tout le spi dans la chaussette.

Dès que le spi commence à entrer dans la chaussette l'écoute doit être complètement choquée.

- Lorsque le spi arrive en contact avec la bouche d'avaleur un point dur peut se faire sentir : ne pas hésiter à enrouler le bout autour de la main pour avoir une meilleure prise.

c. Conseils de réglage à terre en fonction des conditions (mât, safran)

Dans la brise, prendre la tension maximale d'étais et minimum dans le tout petit temps.

(Voir : « b).Opérations de montage »)

d. Utilisation sans flotteurs

Garder les échelles en position de navigation, démonter les flotteurs comme expliqué à la partie.

(Voir : « b).Opérations de montage ».)

Vous pouvez maintenant navigation en configuration 100% skiff. Attention aux coups de gîte, le bateau devient alors beaucoup plus technique !!

X. Entretien

a. Entretien courant

- Pour augmenter la durée de vie de votre équipement vous pouvez rincer votre bateau à l'eau douce après chaque sortie.
- Ouvrir les nables et lever l'avant du bateau pour permettre à une éventuelle retenue d'eau de s'écouler du bateau.
- Ouvrir la trappe arrière et éponger s'il reste un peu d'eau stagnante.
- Laisser sécher au maximum.
- Rouler les voiles de manière à limiter les plis (en partant de la tête jusqu'au bas) et les mettre dans leur house. Attention éviter de ranger vos voiles humides cela risque de les abimer à long terme.
- Faire un check complet du bateau après chaque navigation concernant l'accastillage, les coques, les bouts, les tensions de haubans, Réparer si nécessaire et le faire avant la prochaine navigation car il y a un risque d'aggravation.
- Si le bateau est stocké sur sa remorque de mise à l'eau et qu'un vent fort est prévu, passer un bout par-dessus le cockpit et le fixer au sol des deux côtés (attache fixe ou avec des poids).
- Pour préserver votre bateau des UVs nous vous conseillons le taud de l'ePoH.

b. Hivernage

- Faire les mêmes étapes que pour un entretien courant
- Mettre les bouts facilement retirables, comme les écoutes, dans une bassine d'eau douce et les laisser tremper.
- Démâter et rincer entièrement le mât, intérieur et extérieur.
- Mettre également à tremper les voiles.
- Passer un coup d'eau à l'intérieur de la coque grâce aux trappes et faire circuler l'eau à l'intérieur des caissons en inclinant plus ou moins le bateau.
- Vider l'eau en ouvrant les nables et en inclinant le bateau. Attention de ne pas oublier d'éponger via les trappes l'eau qui pourrait stagner, notamment à l'arrière.
- Laisser sécher le tout dans un endroit sec et à l'abri.
- Garder les trappes et les nables ouverts le temps de l'hivernage.

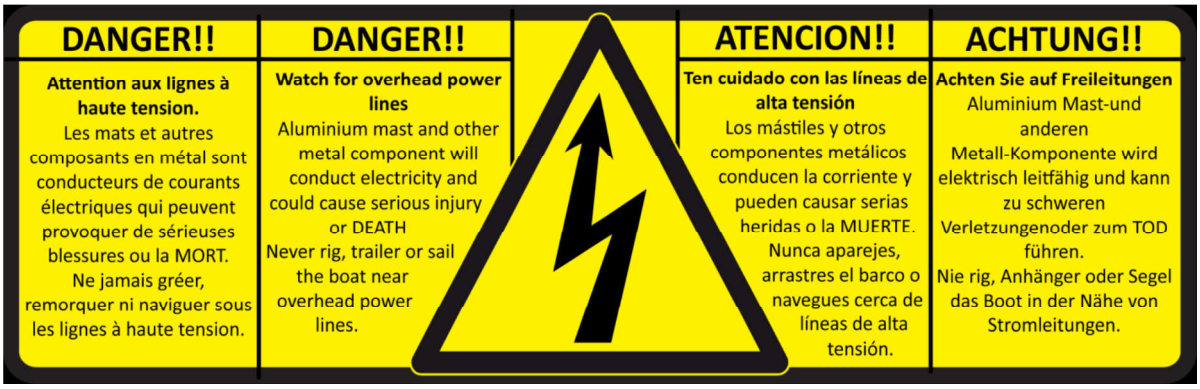
Rappel Sécurité

a. Mises en garde

Attention la pratique de la voile et en particulier du dériveur est dangereuse. L'ePoH demande une bonne connaissance de la navigation, ou d'être encadré par un professionnel du nautisme. Il appartient à chaque équipage de décider s'il est capable de prendre la mer.

b. Danger des lignes électriques et obstacles en hauteur

Attention toutes les pièces métalliques sont conductrices, la mise en contact du mât et d'une ligne électrique peut entraîner de graves lésions et potentiellement être fatal.



c. Recommandations avant navigation

- Avoir le matériel de sécurité conforme aux règlementations à bord (gilet de sauvetage pour l'équipage, bout de remorquage, bout de ressalage, lampe torche étanche, écope…)
- Avant de se mettre à l'eau prendre la météo et la marée**.**
  Attention, ne pas se mettre à l'eau si la houle et le vent sont estimés trop forts pour le niveau du skipper, ou si vous avez le moindre doute.
- Préparer votre navigation en prenant connaissance de la zone de navigation et de ses dangers éventuels (hauts fonds, zone de baignade, chenal…)
- S'habiller en fonction des conditions météos.
  Attention la température ressentie en mer peut être de plusieurs degrés inférieurs à celle ressentie à terre.
- Penser à prendre de l'eau pour s'hydrater.
- Lors du gréage, mettre le bateau à proximité du lieu de mise à l'eau et face au vent.
- Bien s'assurer que l'ensemble des éléments sont correctement attachés/arrimés et que les éléments d'attaches sont en bon état.
- Avant de se mettre à l'eau, vérifier que toutes les trappes et nables sont bien fermés et que tout est clair concernant les bouts.

Avoir bien pris connaissance de ce manuel avant toute première navigation.