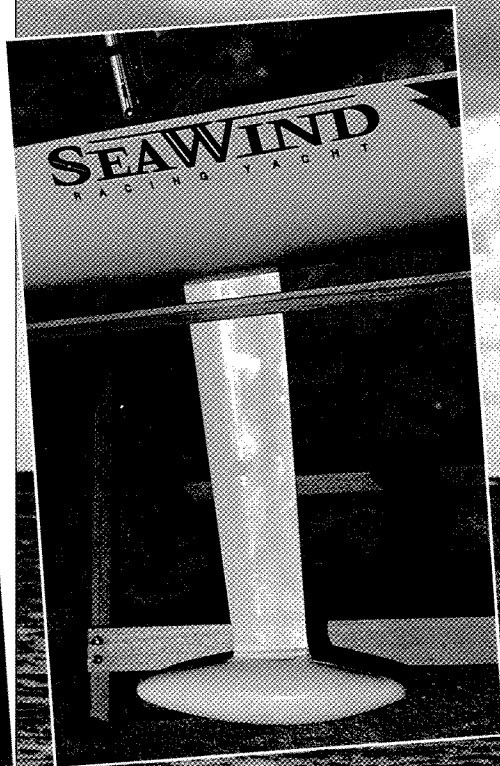


Le safran avec sa forme en sabre très "in the wind".



La longue quille et son lest. Ce dernier est emmitouffé dans une gaine plastique afin d'avoir rapidement et sans peinture une belle finition.

avéré dommage que l'ensemble des barres ne soient pas vissées sur le pont, permettant le démontage, car les roues dépassent beaucoup. A noter que les deux gros winches sont "fonctionnels", puisqu'ils comportent à leurs sommets un anneau servant à attacher (c'est un mot que les marins n'aiment pas beaucoup, disons frapper...) la patte d'oie qui guide l'écoute de grand voile. Compte-tenu de la tension de celle-ci au près, il convient de s'assurer du bon collage de ces winches. J'ai donc un peu poncé le pont avant de les coller. Tous ces winches (dix au total) comportent un téton qui vient s'encastrier dans des trous (borgnes, donc étanches) dans le pont. Je doutais un peu de l'adhérence de ces pièces, car l'ABS de la coque et du pont est réputé difficile à coller autrement qu'avec de la Stabilit Express. En fait cela tient très bien grâce à l'ajustage remarquablement précis de toutes ces pièces, et aussi sans doute à la nature même de l'ABS employé qui semble assez "sec" et plus dur que celui que l'on rencontre d'ordinaire. La pose du faux rail d'écoute clos cette opération qui est en fait

aussi efficacement, et l'on prend vite goût à ce système.

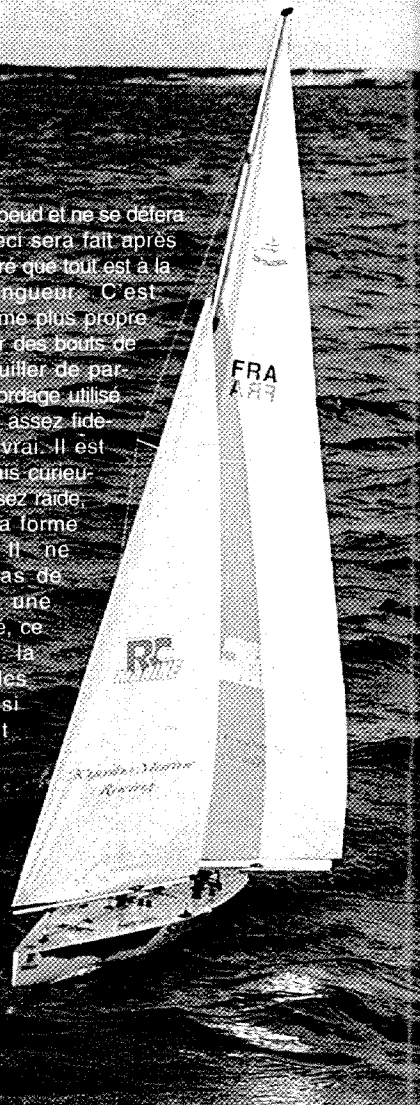
Il n'y a pas de cale d'étambrai, ce qui peut surprendre, mais le cintrage du mât s'obtient très bien par l'action combinée sur l'étarquage et le point d'écoute.

On passe ensuite au montage des barres de flèches, en tôle emboutie, sur la partie haute du mât. Comparées au pied de mât, celles-ci font presque "pauvre", mais même le "rond" du mât est formé, rien à redire. Il y a aussi deux taquets à poser, sans difficulté puisque tout est prépercé avec une précision parfaite.

Le mât est réalisé en profilé d'aluminium, comportant une rainure pour la grand voile. Le raccord entre les deux parties s'effectue grâce à un manchon en tôle ressort déjà posé d'un côté. Il ne reste plus qu'à enfilet l'autre partie dessus.

Vient ensuite la Grand Voile, qu'il faut lasser avant d'insérer dans sa rainure de mât. En effet, les deux voiles comportent un "rond de chute" important, rendant les lattes indispensables, pour éviter tout fassellement.

collée au noeud et ne se défera jamais. Ceci sera fait après s'être assuré que tout est à la bonne longueur. C'est quand même plus propre que de voir des bouts de fils pendouiller de partout. Le cordage utilisé représente assez fidèlement le vrai. Il est très fin mais curieusement assez raide, et garde la forme donnée. Il ne change pas de longueur une fois mouillé, ce qui est la moindre des choses si l'on veut garder des réglages un tant soit peu



le tout sur la coque ! La fixation des différents haubans sur le pont se fait avec des attaches rapides style "épingle à nourrice" très pratiques, mais peu esthétiques à mon goût, bien qu'assez discrètes.

## Écoutes - réglages

La suite des opérations consiste à installer les écoutes. Comme cela est classique sur ce type de bateau, l'écoute principale part du treuil vers la poulie de renvoi à l'arrière, puis se dédouble après celle-ci en deux écoutes: celle de grand voile et celle de foc. L'étape 35 nous invite donc à repérer sur l'écoute principale un point tout de suite à la sortie de la poulie, position plein bord. Le dédoublement des écoutes devra

donc se situer juste après, pour que le noeud ne vienne pas se coincer dans la poulie. Très bien, mais je trouve la notice trop succincte à ce niveau, car un "amateur-amateur" n'ayant pas d'expérience des treuils RC pourrait bien se trouver surpris. En effet, il importe que la course de l'écoute principale corresponde exactement à celle nécessaire pour passer du près serré au vent arrière. Dans le cas présent, cette course est d'environ 25 cm. La notice ne fait pas état d'un quelconque réglage de course, pourtant essentiel. Je connais mal les treuils à bras, mais je suppose qu'ils sont équipés d'un réglage, comme le Regatta Groupier. Une petite vis sur le boîtier permet de régler exactement la course d'enroulement désirée, en mesurant sur l'écoute. C'est un jeu d'enfant, mais il est crucial d'effectuer cette opération AVANT de repérer le noeud à l'étape 35, sinon si la course n'est pas bonne, ce repérage ne correspondra à rien. De plus, compte tenu du couple de traction considérable des treuils, une augmentation de course mal négociée (!) risquerait de conduire à l'arrachement de quelque chose: platine, poulie ou autre... Si je critique ce point de la notice, je dois dire que sur le précédent bateau que j'ai monté, c'était encore moins expliqué, et que j'ai passé plus d'une demi-journée à fatonner, c'est pourquoi avec le Seawind j'ai commencé par régler la course !

Remarque: il est très possible qu'avec un treuil à bras la course tombe bien du premier coup. Autre point: il faut tenir compte de l'effet du trim car la course qu'il permet est loin d'être négligeable. Réglez afin que le treuil ne force pas au

un brin d'élastique long et mince de le tendre en l'attachant au point foc sur le pont. Cette longueur pour que l'élastique absorbe faiblement la tension et reste ainsi légèrement tendue. Ne tendez pas trop car cette tension augmente le traînage. L'écoute de grand voile passe par une poulie plastique faisant office de poulie de renvoi. Ce réglage est suffisant. Cette anneau de renvoi est au centre par deux bouts installés à l'arrière. Les deux bouts sont prévus réglables, à l'aide d'un tournevis. Ceci est à mon sens un excellent réglage. L'écoute se prendra sûrement mieux s'applique à régler ces deux bouts une bonne fois plus. Le but de cet réglage est de pouvoir border la bôme le plus possible, pour le près. Ainsi il ira normalement le plus près possible quand l'écoute est tendue. J'ai prévu un jeu de 1.5cm de la bôme, ce qui permet de jouer sur le trim de treuil de jouer sur la tension de la bôme afin de border un peu plus pour autant que la grand voile bordée. Les indications de l'étape 38 de réglages me paraissent là aussi un peu erronées. En effet le réglage au près montre les bômes lélles, ouvertes de cinq degrés. Le réglage sera obtenu en réglant la bôme le plus serré possible et le foc légèrement comme indiqué. Ne réglez surtout pas les bômes dans l'axe au près, il faut ouvrir un peu pour remplir son bord. recoller les filets d'air sur l'extérieur. Le réglage vent arrière indiqué est un peu serré, puisqu'il montre une ouverture de 15 degrés, alors qu'il faut obtenir sensiblement 20 degrés. La bôme de grand voile doit être en contact avec les haubans. A noter que la bôme proposée consiste à ne pas utiliser de bôme, ce qui est assurément plus économique mais ce serait vraiment très dommageable pour le bateau...

La 39ème et dernière étape est importante puisque vous êtes arrivés à votre camp, en hissant les couleurs. C'est un pays préféré à l'aide d'autocollants les drapeaux de pas moins de huit pays. France.

Voilà, le montage complet m'a pris environ 10 heures, y compris les petites modifications. C'est vraiment génial et prouve que ce bateau est très étudié et très préfabriqué, malgré quelques défauts mineurs. Seule l'absence de bôme me paraît vraiment dommageable.