

Sans le troisième ris, le bateau aurait été impossible à barer. Un équipier règle à l'écoute de grand-voile dans les surventes pour soulager dans l'abattée derrière la vague.

Un tourmentin doit être testé dans des conditions maniables ou au port. Cela nous aurait permis de voir que pour refermer la chute, il fallait le hisser plus haut en rajoutant une estrope au niveau de l'amure.

30-35 NŒUDS AU PRÈS

3 ris et tourmentin

«**B**ienvenue dans la quatrième dimension!» Passé 30 nœuds, vous entrez dans un autre monde. La mer fume. Les vagues sont courtes et recouvrent régulièrement le cockpit. Sans la troisième bande de ris, c'est la panique assurée. Le bateau reste couché, impossible à faire abattre. Néanmoins, pour remonter au près, la troisième bande de ris ne suffit pas. Il faut une voile d'avant pour équilibrer le plan de voilure. Qua-

siment tous les bateaux de série n'ont pas d'étai largable en standard. Or, sans étai largable, comment installer un tourmentin? La solution du Stormbag, développé par Delta Voiles, nous a franchement convaincus. Facile à mettre en place, il s'est révélé plus efficace que le tourmentin trop plat que nous avions à bord du Sun Fast 32i. Côté performance aussi, le Stormbag nous a surpris. Plus de vitesse et moins de dérive qu'avec

le tourmentin! Il est vrai que le bord d'attaque du tourmentin classique est fortement perturbé par l'enrouleur de génois. La solution du Stormbag offre un bord d'attaque épais, mais plus homogène grâce à la double voile qui forme comme une aile d'avion. Question prix: le Stormbag testé coûte 970 euros contre 330 pour un tourmentin de base, auquel il faut rajouter le prix de l'installation d'un étai largable! L.L.B.

LES CHIFFRES



Plus grand et plus efficace, le Stormbag permet d'aller plus vite. Le cap est le même mais la dérive est moins importante. On regagne 10 degrés au GPS.

LA MANŒUVRE

3 ris et tourmentin endraillé



On peut voir sur ces deux images qu'il est plus facile et moins humide de préparer le tourmentin au portant (photo de droite) qu'au près (à gauche). La position très avancée de l'étai (il n'y a pas de point d'accroche standard derrière) expose l'équipage.

Inconvénient: l'étai largable à poignée oblige l'équipier à travailler debout pour endrailler. Attention, le tourmentin est tellement isocèle qu'il est difficile, sans marquage, de reconnaître le point d'amure du point de drisse.

L'ALTERNATIVE

Stormbag, ou le tourmentin sans souci



Les écoutes sont fournies avec la voile. Après avoir placé le Stormbag autour du génois enroulé, Claire a frappé la drisse de spi et le point d'amure.



Une fois les écoutes passées dans les rollers du génois, on peut retourner au cockpit. Il suffit de tirer dessus pour déplier la voile qui, surprise, n'est pas toute fluo.



La voile doit être entièrement bordée pour la sortir complètement du sac. Mais ensuite, il faut penser à rechoquer un peu les écoutes pour la hisser.



Moins de dix minutes après avoir quitté le cockpit, la voile est en place. On voit bien le génois roulé enveloppé par cette double voile épaisse. Le sac reste à sa place.