

Fiche vérification entraîneur

TYKA

Le document : Tyka mon Cahier d'Entraînement sert de référence :

https://www.voile-bretagne.com/form_document/nom_39596a1491224942b157.pdf

Le document : TYKA 2023 :

https://www.voile-bretagne.com/form_document/nom_69313a1710504278b157.pdf

Et bien sûr la jauge Tyka : Vérifier la conformité du bateau avec les règles de classe : le bateau doit être A TOUT MOMENT conforme aux règles de classe.

https://www.voile-bretagne.com/form_document/nom_e6006a1683105746b157.pdf

Par exemple le marquage du numéro de bateau sur **les 2** tableaux arrières :



La présence du bout de redressage et du bout de remorquage...

Avant matage :

-Vérifier le serrage des 8 boulons de poutre : attention, sur certains bateaux il y a un écrou nylstop qui est accessible par la trappe de visite : ce sont les bateaux dont les inserts internes (sous les portées de poutre) ont été enlevés et remplacés par un assemblage vis rondelles écrous nylstop.

Généralement ce sont des clés de 17 pour les poutres 2WIN et aussi clé alene de 8 pour les poutres arrières Mystère.



-Vérifier que la boule de pied de mât est bien serrée : mettre un peu de graisse dans la cavité du pied de mât (Graisse lithium)



- vérifier le serrage des manilles de capelage de hauban et de trapèze.
- vérifier la présence d'entretoise ou de rondelles pour éviter le porte-à-faux du manillon de manille de capelage.



Tous les serrages de manille se font à la pince

- Vérifier l'état des câbles et cosses : pas de gendarmes, pas de torons cassés... vérifier le bon passage des trapèzes : trapèze avant et trapèze arrière Pour éviter qu'un câble de trapèze ne fasse un tour autour d'un hauban Inspecter l'état des sertissages

- Vérifier la poulie de drisse de spi : état du réa et fixation

Safran : vérifier la compensation du safran : plus on veut incliner le safran vers l'avant plus il faut avancer la ferrure de blocage située sur la face supérieure du castaing supérieur de safran. Clé de 13 ou 14 ou 17 selon les modèles.



Attention à vérifier le blocage du safran en position basse, agir sur la vis téflon de réglage de dureté du blocage de la came de safran.
Par sécurité toujours mettre des élastiques à serrer sur l'eau pour bien maintenir le safran en position basse.



Coller une protection de lame au fond du castaing



Vérifier l'absence de jeu des lames dans les castaings : clés de 10, 11 ou 12 selon les modèles



Et vérifier la présence de l'anneau brisé sur l'aiguillet de safran : c'est ce qui empêche de perdre le safran en cas de dessalage !

Barre franche de safran : vérifier l'absence de jeu, vérifier le serrage de l'axe qui reçoit la barre de liaison : le filetage ne doit pas être apparent, **les axes ont tendance à se desserrer systématiquement donc ce contrôle est à faire régulièrement**



Adhésif sur TOUS LES ANNEAUX BRISÉS

-Vérifier le serrage des boulons (vis et écrous nylstop de latte ridoir de hauban)



-Vérifier la tension du trampoline

-Vérifier la quète et la tension du gréement : bien vérifier le laching d'étais



-Vérifier la tenue et la bonne tension du lashing de tangon ainsi que des latéraux de tangon (serrage des manilles à la pince).



-Vérifier le bon montage de la cargue de spi

-Vérifier les noeuds de chaise de point d'amure de point de drisse et d'écoute de spi

-Vérifier que la Manille de palan est serrée à la pince

-Vérifier le noeud de chaise de drisse de foc et le bon passage de la drisse pour faire un palan de foc.

-Vérifier la bonne tension de drisse de foc : pas de plis horizontaux : le foc ne doit jamais faire l'accordéon sur l'étai.

-Vérifier que les lattes de GV sont bien tendues

Rappel systématique à chaque mise à l'eau pour les bouchons de nable et l'émargement aller et retour !!!