

SYSTÈMES DE PRISE DE RIS

Système de prise de ris rapide à bosse unique

La bosse de ris unique est un concept connu, mais Seldén l'a rendu pratique et fiable. Tout ce que vous avez à faire est de choquer la drisse au repaire, puis tirer sur la bosse de ris. La prise de ris du guindant et de la chute est faite en même temps. Un système de poulies à l'intérieur de la bôme guide les bossés et leur évite de s'em mêler. Le système possède un rapport de démultiplication de 2 :1, rendant la manœuvre rapide et simple, sans quitter le cockpit.

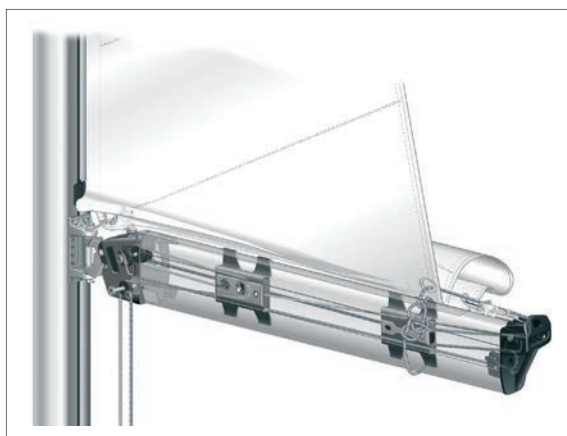
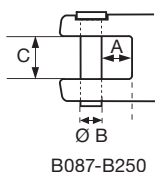
Ris classique et bosse de ris unique

N° art.	Profil de bôme	E _{max} mm	Remarques
BS 087-61	B087	3410	Etarquage (2 :1) + 2 ris AR
BS 104-61	B104	3560	Etarquage (2 :1) + 2 ris AR
BS 104-62		4060	Etarquage (2 :1) + 2 ris AR
BS 120-62	B120	3635	Etarquage (3 :1) + 2 ris AR
BS 120-63		4135	Etarquage (3 :1) + 2 ris AR
BS 135-62	B135	4105	Etarquage (3 :1) + 2 ris AR
BS 135-63		4605	Etarquage (3 :1) + 2 ris AR
BS 152-62	B152	4305	Etarquage (3 :1) + 2 ris AR
BS 152-63		4605	Etarquage (3 :1) + 2 ris AR
BS 152-64		5105	Etarquage (3 :1) + 2 ris AR
BS 152-65		5605	Etarquage (3 :1) + 2 ris AR
BS 171-61B	B171	4625	Etarquage (3 :1) + 2 ris AR
BS 171-62B		5125	Etarquage (3 :1) + 2 ris AR
BS 171-63B		5625	Etarquage (3 :1) + 2 ris AR
BS 171-64B		6225	Etarquage (3 :1) + 2 ris AR
BS 200-61B	B200	5665	Etarquage (4 :1) + 2 ris AR
BS 200-62B		6765	Etarquage (4 :1) + 2 ris AR
BS 250-61B	B250	5670	Etarquage (4 :1) + 2 ris AR
BS 250-62B		6170	Etarquage (4 :1) + 2 ris AR
BS 250-63B		7170	Etarquage (4 :1) + 2 ris AR
BS 250-64B		7670	Etarquage (4 :1) + 2 ris AR

AR : Retour au cockpit

Embout de bôme

Profil de bôme	A mm	B mm	C mm
B 087	8	8	16
B104	8	8	16
B120	14	10	20
B135	14	12	20
B152	14	12	20
B171	16	12	20
B200	20	16	30
B250	18	16	30



La prise de ris du guindant et de la chute est faite en même temps. Ceci apporte une sécurité maximale car la manœuvre se déroule dans le cockpit.

Bosse de ris unique



Relâcher le « Rodkicker »



Choquer la grand-voile



Choquer la drisse de grand-voile jusqu'à la marque du point de prise de ris.



Étarquer la bosse de ris jusqu'à la marque faite sur la bosse.



*Le ris est pris.
Reprendre le mou des autres bosses.*



Régler la grand-voile



Régler le « Rodkicker »



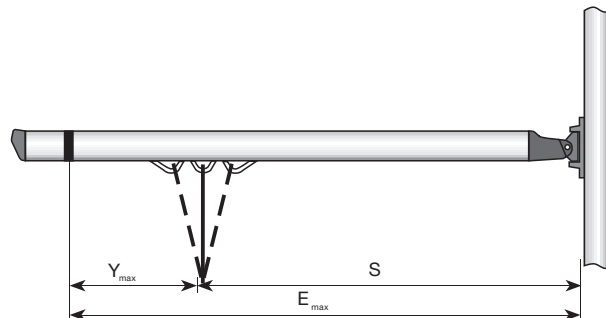
C'est aussi simple que cela !

Choix des sections de bôme

Afin de sélectionner la section de bôme correcte, vous devez connaître la longueur de bordure de la voile (E) et le couple de redressement (RM). Si vous ne connaissez pas le couple de redressement, le déplacement du bateau peut être utilisé.

Les cotes E et Y doivent être connues pour permettre le calcul des dimensions. La longueur de la bôme est quelquefois déterminée par d'autres facteurs que la mesure E et par conséquent il faut également connaître la longueur de la mesure S.

Un bon exemple, lorsque la bôme doit avoir une longueur supplémentaire pour permettre à l'écoute de grand-voile de passer une capote de descente.



Gréements en tête, E_{max} et Y_{max} (m)

Section	RM 30°	Dépl. (T)	B087		B104		B120		B135		B152		B171		B200		B250		B300	
			E_{max}	Y_{max}	E_{max}	Y_{max}	E_{max}	Y_{max}	E_{max}	Y_{max}	E_{max}	Y_{max}	E_{max}	Y_{max}	E_{max}	Y_{max}	E_{max}	Y_{max}	E_{max}	Y_{max}
6	1.2	3.4	1.7		4.1	1.8	4.1	2.1												
8	1.6	3.4	1.4		4.1	1.6	4.1	1.8	4.6	2.5										
10	2.0	3.3	1.3		4.1	1.4	4.1	1.6	4.6	2.2										
12	2.4	2.9	1.2		4.0	1.3	4.1	1.5	4.6	2.0	5.6	2.9								
14	2.8	2.6	1.1		3.5	1.2	4.1	1.4	4.6	1.9	5.6	2.7								
16	3.2				3.2	1.1	4.1	1.3	4.6	1.8	5.6	2.5	6.1	3.3						
18	3.6				3.0	1.1	4.1	1.2	4.6	1.7	5.6	2.4	6.1	3.1						
20	4.0				2.8	1.0	3.8	1.1	4.6	1.6	5.6	2.3	6.1	3.0						
25	5.0				2.4	0.9	3.3	1.0	4.6	1.4	5.6	2.0	6.1	2.7						
30	5.7						2.9	0.9	4.5	1.3	5.6	1.9	6.1	2.4	6.6	3.7				
35	6.3						2.6	0.9	4.0	1.2	5.6	1.7	6.1	2.3	6.6	3.4				
40	7.0								3.7	1.1	5.1	1.6	6.1	2.1	6.6	3.2				
45	7.7								3.4	1.1	4.7	1.5	6.1	2.0	6.6	3.0				
50	8.2								3.2	1.0	4.4	1.4	6.1	1.9	6.6	2.8				
55	9.0										4.1	1.4	6.1	1.8	6.6	2.7				
60	10										3.9	1.3	5.7	1.7	6.6	2.6				
70	11										3.5	1.2	5.1	1.6	6.6	2.4	7.6	3.7		
80	12										3.2	1.1	4.7	1.5	6.6	2.2	7.6	3.5		
90	14										2.9	1.1	4.3	1.4	6.5	2.1	7.6	3.3		
100	15										2.7	1.0	4.0	1.3	6.0	2.0	7.6	3.1		
110	16												3.7	1.3	5.7	1.9	7.6	3.0		
120	18												3.5	1.2	5.3	1.8	7.6	2.8	8.3	4.1
130	19												3.3	1.2	5.0	1.8	7.6	2.7	8.3	3.9
140	20												3.2	1.1	4.8	1.7	7.6	2.6	8.3	3.8
150	22														4.6	1.6	7.5	2.5	8.3	3.7
160	23														4.4	1.6	7.2	2.5	8.3	3.5
170	25														4.2	1.5	6.9	2.4	8.3	3.4
180	26														4.0	1.5	6.6	2.3	8.3	3.3
190	27														3.9	1.5	6.4	2.3	8.3	3.2
200	28														3.7	1.4	6.1	2.2	8.3	3.2
210	30																5.9	2.1	8.3	3.1
220	31																5.7	2.1	8.3	3.0
230	32																5.6	2.1	8.3	2.9
240	34																5.4	2.0	8.3	2.9
250	35																5.2	2.0	8.3	2.8

*) Couple de redressement 30° (kNm)



Gréements fractionnés, $E_{\max}$ et $Y_{\max}$ (m)

Section	RM 30°	Dépl.	B087		B104		B120		B135		B152		B171		B200		B250		B300	
		(T)	$E_{\max}$	$Y_{\max}$	$E_{\max}$	$Y_{\max}$	$E_{\max}$	$Y_{\max}$	$E_{\max}$	$Y_{\max}$	$E_{\max}$	$Y_{\max}$	$E_{\max}$	$Y_{\max}$	$E_{\max}$	$Y_{\max}$	$E_{\max}$	$Y_{\max}$	$E_{\max}$	$Y_{\max}$
6	1.2		3.4	1.4	4.1	1.6	4.1	1.8												
8	1.6		3.3	1.2	4.1	1.4	4.1	1.6	4.6	2.1										
10	2.0		2.8	1.1	3.7	1.2	4.1	1.4	4.6	1.9										
12	2.4		2.5	1.0	3.3	1.1	4.1	1.3	4.6	1.8										
14	2.8		2.2	0.9	3.0	1.0	4.1	1.2	4.6	1.6	5.6	2.3								
16	3.2		2.0	0.9	2.7	1.0	3.7	1.1	4.6	1.5	5.6	2.1								
18	3.6				2.5	0.9	3.4	1.0	4.6	1.4	5.6	2.1	6.1	2.7						
20	4.0						3.2	1.0	4.6	1.4	5.6	2.0	6.1	2.6						
25	5.0						2.7	0.9	4.3	1.2	5.6	1.7	6.1	2.3	6.6	3.4				
30	5.7								3.8	1.1	5.2	1.6	6.1	2.1	6.6	3.1				
35	6.3								3.4	1.0	4.7	1.5	6.1	1.9	6.6	2.9				
40	7.0								3.1	1.0	4.3	1.4	6.1	1.8	6.6	2.7				
45	7.7										3.9	1.3	5.8	1.7	6.6	2.6				
50	8.2										3.7	1.2	5.4	1.6	6.6	2.4				
55	9.0										3.4	1.2	5.1	1.5	6.6	2.3	7.6	3.6		
60	10										3.2	1.1	4.8	1.5	6.6	2.2	7.6	3.5		
70	11										2.9	1.0	4.3	1.4	6.5	2.1	7.6	3.2		
80	12												3.9	1.3	5.9	1.9	7.6	3.0		
90	14												3.6	1.2	5.4	1.8	7.6	2.8		
100	15												3.3	1.1	5.0	1.7	7.6	2.7	8.3	3.9
110	16												3.1	1.1	4.7	1.6	7.6	2.6	8.3	3.7
120	18														4.4	1.6	7.3	2.4	8.3	3.5
130	19														4.2	1.5	6.9	2.3	8.3	3.4
140	20														4.0	1.5	6.6	2.3	8.3	3.3
150	22														3.8	1.4	6.2	2.2	8.3	3.1
160	23														3.6	1.4	6.0	2.1	8.3	3.0
170	25														3.5	1.3	5.7	2.1	8.3	3.0
180	26														3.3	1.3	5.5	2.0	8.3	2.9
190	27														3.2	1.3	5.3	1.9	8.3	2.8
200	28																5.1	1.9	8.2	2.7
210	30																4.9	1.8	7.9	2.7
220	31																4.8	1.8	7.7	2.6
230	32																4.6	1.8	7.4	2.5
240	34																4.5	1.7	7.2	2.5
250	35																4.4	1.7	7.0	2.4

*) Couple de redressement 30° (kNm)

SELDÉN et FURLEX sont inscrits comme étant des marques par Seldén Mast AB.
Seldén Mast SAS, France Tel +33 (0) 251 362 110. Fax +33 (0) 251 362 185. e-mail info@seldenmast.fr
www.seldenmast.com

 **SELDÉN**
for sailing