



[🏠](#) [EQUIPEMENTS](#) [Accastillage](#) • [Vêtements marins](#) • [Moteurs](#) • [Librairie maritime](#) • [▼](#)

ACS, un système d'anti-chavirage pour les multicoques



Chloé Barre

À l'occasion du départ de la Route du Rhum 2018, nous avons rencontré Roger Ganovelli qui nous a présenté son système ACS mis au point pour éviter les chavirages des multicoques. Un système qui est aujourd'hui plébiscité par les coureurs.

par l'enseignant Roger Ganovelli. Le premier à plébisciter ce système n'est autre que Franck Cammas sur Groupama 2 (ORMA). Cette confiance accordée par le marin propulse le système au-devant de la scène des multicoques océanique. En 2006 tous les trimarans ORMA sont équipés de l'ACS. Si ACS est très présent dans la course au large, certains multicoques de série, sur des modèles assez pointus tel que Gunboat, font également appel à ce système pour limiter les risques de chavirage.



Plébiscité par les coureurs

Encore aujourd'hui, les skippers de multicoques admettent ne pas pouvoir s'en passer. Au départ de cette Route du Rhum 2018, on compte 9 bateaux équipés ACS : autant en Ultimes qu'en Multi50 (où ce genre système est même rendu obligatoire par la classe). Mais ACS est aussi présent sur certains bateaux engagés en catégorie RhumMulti : Charlie Capelle, Gilles Buckenout, Yann Marilley sur son Outremer 5X et Gerald Bibot sur un TS52.

Un système efficace qui a fait ses preuves aujourd'hui. Un skipper de Multi50 rencontré sur les pontons avant le départ nous avoue que sur la durée d'une course comme la Route du Rhum, le système peut se déclencher jusqu'à 10 fois. Autant d'occasions qui auraient sans doute mis un point final à la course.



Comment ça marche ?

Le système se compose de deux éléments : d'un côté un boîtier d'asservissement "tout-en-un" - aucun capteur externe n'est nécessaire - de l'autre, une platine sur laquelle est montée un ou plusieurs taquets coinçeurs. La platine est montée sur une charnière et retenue par une gâchette. Sur une impulsion électrique, un doigt vient pousser la gâchette qui libère la platine rotative. Avec la tension des écouteurs, la platine se soulève et libère les écouteurs à postes sur les taquets coinçeurs.



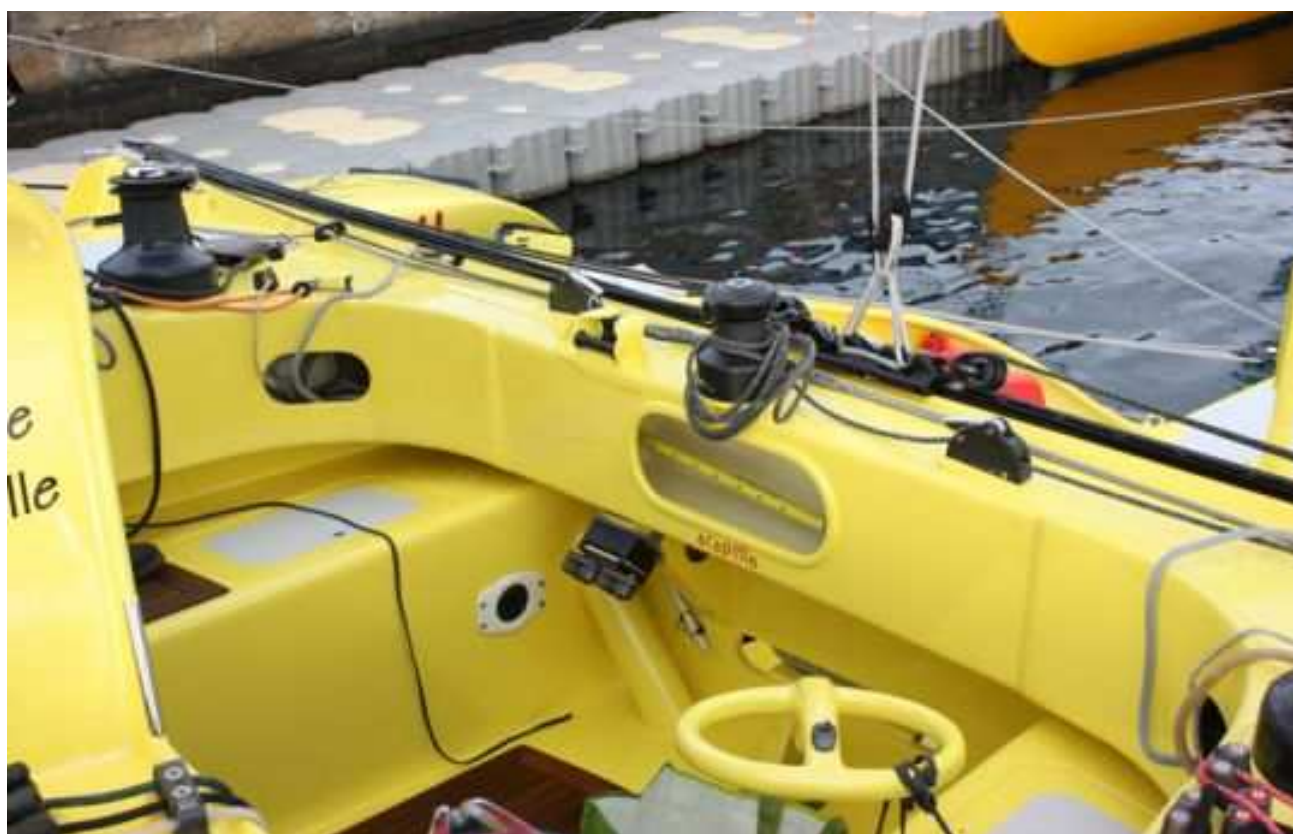
Voilà pour la partie mécanique. Concernant la partie électronique du boîtier, son concepteur se veut plus discret. Il ne nous expliquera que succinctement que le système fonctionne avec des capteurs d'angle et d'accélération. Cependant il ne nous dira rien du système d'asservissement qui est capable de faire la différence entre une risée et une vague pour ne pas larguer inopinément.

Plus finement, le système permet de paramétrer un largage séquentiel pour choquer les voiles d'avant avant l'écoute de grand-voile par exemple. De même il est possible de shunter l'enfournement ou la gîte. Par exemple, au près, l'enfournement n'est pas dangereux. À l'inverse, au portant, l'angle de gîte a moins d'importance que l'angle d'enfournement qui peut vite devenir critique.



Des réglages différents adaptés aux allures


Les marins vont bloquer sur le coinreur l'écoute de leur choix et vont également choisir les paramètres de déclenchement : angle de gîte maximal, angle d'enfournement maximal et sensibilité. 3 boutons pour une utilisation simple et intuitive. Le boîtier peut être installé à n'importe quel endroit dans le bateau. Certains choisiront de le mettre à proximité du tableau électrique et des instruments de navigation, d'autres préféreront que le panneau d'affichage soit proche du cockpit (car le système a également un mode



Pour éviter de larguer intégralement


Sur de gros trimarans (à partir de 50 pieds), border l'écoute de gennaker est une opération longue et fastidieuse. Si le système larguait intégralement tout le mou de l'écoute, il faudrait beaucoup de temps et d'énergie pour le relancer. Pour ne pas perdre de temps en course, certains skippers ajoutent un second taquet en amont de la platine ACS. L'écoute est bloquée dans les deux taquets avec une certaine longueur de mou entre les deux. Lorsque le système de largage se déclenche, seule la valeur du mou est choquée (entre 3 et 5m pour un Multi50). Cela permet une relance du bateau beaucoup plus rapide et efficace ou de temporiser s'il est nécessaire de choquer plus.

Plus d'articles sur les chaînes :

Route du Rhum 

Multicoques 

Chavirage 

Sécurité maritime 



[↪ Partager](#)

Réagir à cet article



Ajouter un commentaire...

Publier

Recevoir l'actualité par email

Inscrivez-vous gratuitement
à notre Newsletter



RECEVOIR BATEAUX HEBDO

Route du Rhum

