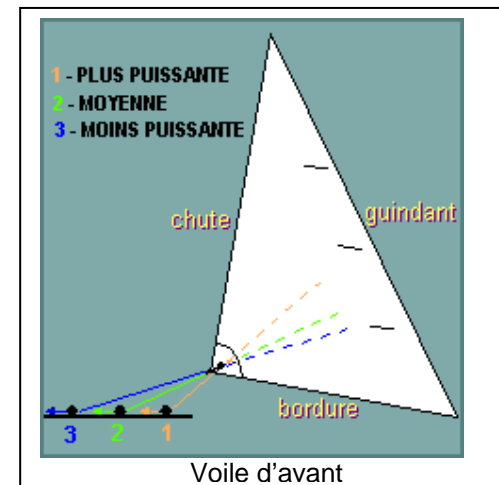
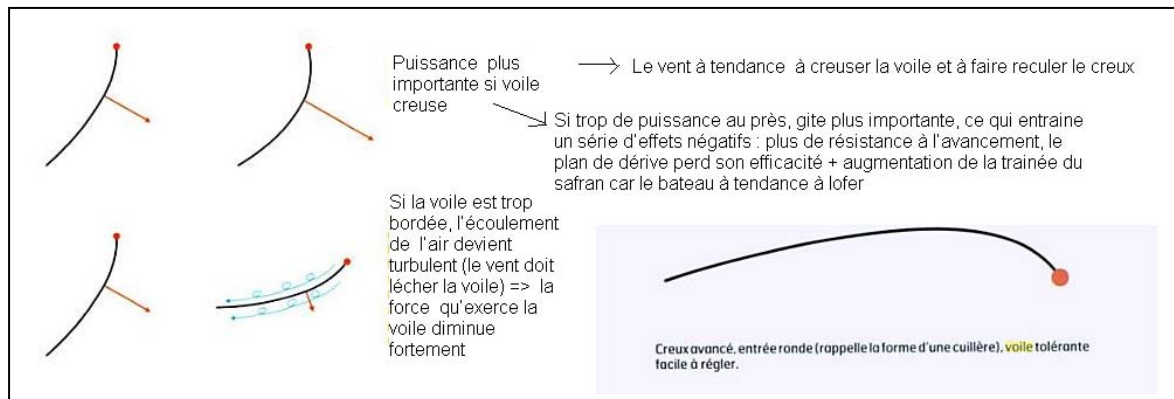
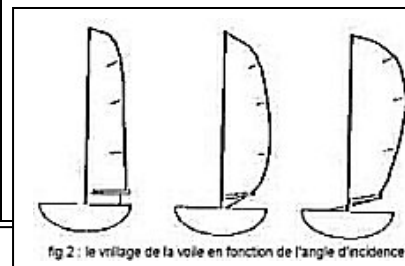


# Réglage des voiles



COMMENT DIMINUER ?				
		OUVERTURE	CREUX (= puissance)	VRILLAGE
Foc	Drisse de foc	X	Etarquer => Diminue et avance le creux vers l'avant	X
	Chariot Ecoute	Avancer (en régulant la tension de l'écoute)	Reculer	Avancer (en régulant la tension de l'écoute) : On augmente la tension de la chute, le point d'écoute descend, la voile se vrille moins ne permettant pas le dévers dans le haut
	Ecoute	Border (2)	Border (1). Surtout dans le bas de la voile	Border (3)
GV	Drisse de GV + Cunningham	X	Etarquer : diminue et avance le creux de la voile	X
	Bordure de GV	X	Etarquer	X
	Chariot écoute	Remonter	X	X
	Ecoute	Border (2)		Border (1)
	Hale-bas (important au portant)		Prendre	Etarquer
	Le pataras		Pataras tendu, étai tendu, la génois s'affine dans le haut + le raidir permet de cintrer le mât (car la tête de mat est bloquée par la tension de l'étai), ce qui efface le « creux de conception » (creuse lorsque le mât est droit) (surtout dans ces 2/3 supérieurs)	



## PENONS ou FAVEURS

**Foc/génois** : plus important les penons de l'extrado (sous le vent)

Si les penons au vent (intrados) décrochent : voile pas assez bordée au large ou le barreur serre trop le vent. Si le penon du haut décroche, voile trop vrillée

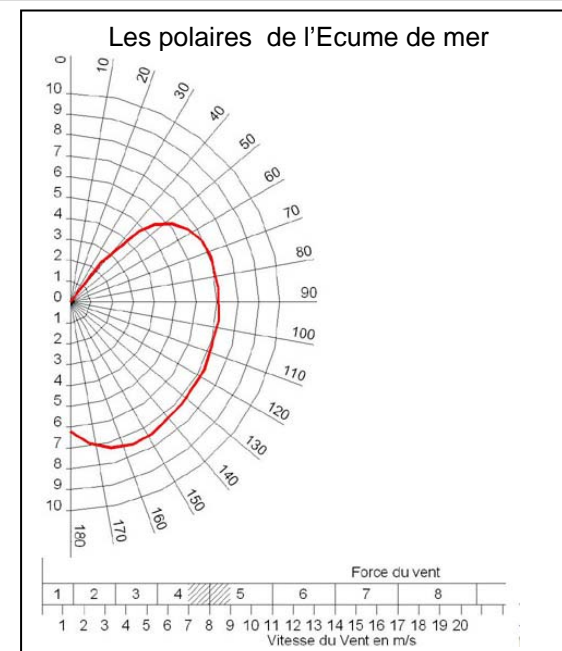
**GV** : le penon du haut disparaît sous le vent, il faut vriller la grand voile. S'il est au vent, voile trop vrillée

**Ordre de réglage** : régler en premier le génois (d'abord le bord d'attaque avec la drisse ensuite l'écoute) et d'abord la partie basse des voiles. **L'étage du bas sert au barreur à placé le génois(le bateau par conséquent) à un bon angle par rapport au vent.**

**Bateau ARDENT** : qui a tendance à lofer (son centre de voilure est alors trop en arrière) - Bateau gité = plus ardent

**Vrillage nécessaire** car le vent est d'autant plus fort que l'on s'élève en altitude. Par ex, un vent qui a une vitesse de 20 km/h à 10m d'altitude peut perdre plus de 30% de sa vitesse à 2m s'il est humide (nettement moins s'il est sec). Pour la même raison, il devient turbulent et sa direction varie. Ainsi il sera dévié de 10 à 20°.

**GV** : Si pli vertical le long du guindant : drisse trop étarquée : plis horizontaux : drisse trop molle.



<b>Au PRES</b>			<b>OUVERTURE</b>	<b>CREUX</b>	<b>VRILLAGE</b>
<b>Petits airs</b>	<b>Foc</b>	Privilégier la vitesse au cap. La meilleure vitesse correspond à 45°-50°  <u>Réglage FOC</u> : choquer le foc pour le faire faseyer légèrement au guindant; lorsque l'angle de tire est correct, le guindant doit faseyer sur toute sa hauteur. S'il faseye d'abord dans les hauts, c'est que le chariot est trop reculé; s'il faseye d'abord en bas, c'est que le chariot est trop avancé.		<b>Avoir du creux pour avoir plus de puissance</b> Chariot : 1 <sup>er</sup> tier avant => pour fermer la chute (=> tendue) de la voile et d'arrondir profondément la bordure pour plus de puissance	Si le haut dévente avant le bas, vrillage excessif
	<b>GV</b>	Le moteur, c'est principalement le génois. <b>GV = gouvernail aérien</b> Latte supérieure : Légèrement ouverte ou parallèle à la bôme	Pour aller vers le vent, remonter la GV (et bateau plus ardent). Tendance à l'avoir plutôt au vent .Chercher l'équilibre à la barre	<b>Avoir du creux pour avoir plus de puissance</b> Position : 50% ou légèrement vers l'arrière  GV : à la limite des plis	GV vrillée pour permettre le dévers (parce que le vent est très instable)
<b>Medium</b>	<b>Foc</b>			Pas de creu (étarquer, reculer le chariot et border l'écoute)	
	<b>GV</b>		Barre au milieu	Pas de creux, aplanir la GV	Barre légèrement au vent pour vriller la GV en détendant la chute. La «Corde du profil au niveau de la latte supérieure » doit être parallèle à la girouette. Pas de dévers
<b>Brise - A partir de Force 5</b>	<b>Foc</b>	Plutôt partir sous-toilé (prendre un ris ou 2) Si trop de gite ou bateau trop ardent => Trop de voile. Si pas d'enrouleur, diminuer d'abord la GV pour que le bateau soit moins ardent .Ensuite utiliser le Tourmentin Ne pas trop serrer le vent, ni s'éloigner (car plus de gite)		<b>Pas de creux</b>	<b>Foc vrillé : Ouvrir le haut de la voile (reculer le chariot) pour évacuer le trop de puissance ( plus de dévers)</b> <b>Plutôt chariot reculé que trop avancé</b>
	<b>GV</b>	Si possible, centrer le mat pour diminuer le creux	<b>Descendre le chariot (si bateau trop ardent) : barre d'écoute sous le vent</b>	<b>Pas de creux, Border l'écoute de GV</b> Position : 30 à 50% ou légèrement vers l'avant	GV vrillée pour permettre le dévers cad, pour permettre au vent en excès de s'échapper vers le haut.

#### **Au DEBRIDE :**

=> Ne pas avoir peur de choquer les voiles, les voiles fonctionnent en laminaire et travaillent encore en finesse

FOC : La voile est creusée suite au relâchement de l'écoute mais **Conserver la chute du foc tendue et élargir au maximum le couloir** => utiliser un Barber pour écarter le point de tire de l'axe du bateau et éviter que le haut de la voile dévente (et déverse de la puissance)

GV : **Eviter trop de vrillage** => descendre la barre d'écoute

**Au large => creux moins à l'avant qu'au près et vrillage important (pour plus de dévers)**

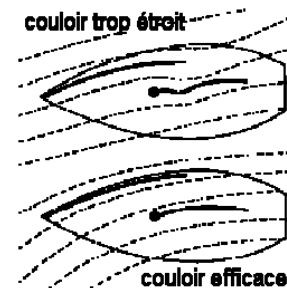
#### **Près et Débridé :**

- L'angle d'attaque de la voile par rapport au vent apparent **ne devrait jamais dépasser 20 degrés.**
- **Réglez toujours la grand-voile pour qu'elle travaille avec le génois, non l'inverse**

Au près, il existe tjs un bord favorable (appelé aussi le "bon bord") : une des deux amures est plus confortable, plus rapide. que l'autre => ceci dépend souvent des vagues et du courant

#### **Au PORTANT :**

creux dans la grand voile (sauf si brise) - utiliser le hale-bas pour éviter que la bôme remonte trop  
Par petit temps, on cherche à avancer le centre de gravité pour réduire la surface mouillée de la carène et diminuer les résistances de frottement et de forme => déplacer du lest et mettre plus de puissance dans le Génois. Par vent fort, on recule le centre de gravité



Il faut avoir un génois et une grand voile réglés au même débattement de manière à ce qu'au près, l'écoulement laminaire soit parfait. Pour savoir si le réglage est bon, remonter au près. La voile qui faseye en premier est probablement celle qu'il faut reprendre.

