

RAPPORT DE STAGE  
VOILE HABITABLE SPORTIVE  
ENTRAINEMENT D'EQUIPAGES DE MOINS DE 25 ANS

Fabrice MORIN  
Formation BEES 2ème degré Haut Niveau

Stage d'entraînement au :

« Trophée des lycées et au Championnat France Espoirs »  
voile habitable.

du lundi 12 avril au vendredi 16 avril 1999

Entraîneur : Fabrice MORIN

Structures : Comité départemental de voile de la Manche.

Voile Performance Manche,

Bd des Amiraux – 50 400 Granville

Tél : 02.33.51.73.47 (V.P.M) – Fax : 02.33.50.51.99

Quelle relation peut-il exister entre la réalisation technique et la mise en condition physique ?

- un échauffement physique dans quel but ?
- qu'est-ce que cela peut m'apporter ?

## Planning prévisionnel

Lundi 12 avril 1999,

8h30

Rendez-vous chaque matin au Yacht Club de Granville (Y.C.G) durant la semaine entière,  
port du Hérél,  
Briefing et présentation du stage.

Ouverture de la porte à 14h30/Pleine mer à 17h35/Fermeture 21h12/Coefficient de marée 57.

9h30

Inventaire des bateaux.

9h45 à 12h30

- évaluation et apports théoriques sur les bases élémentaires de la pratique habitable.

12h30 Dejeûner

14h

- briefing de navigation au Y.C.G,
- échauffement musculaire et articulaire.

15h15

- début de la séance sur parcours banane,
- évaluation effectuée sur les trois phases suivantes (1,2,3)

1) Préparation,

- gréer son bateau, s'équiper, les nœuds, l'amarrage.

2) Evaluation pratique et sécurité,

- le départ du port,
- évaluation pratique sur un parcours de type banane,
- la prise de ris,
- changer une voile d'avant,
- effectuer la manœuvre de l'homme à la mer,
- la prise de coffre.

3) Parcours régate, deux manches sur une banane.

Récupération active et stretching.

Debriefing à 18h30



## Mardi

8h30

- échauffement musculaire et articulaire.
- ouverture de la porte à...../PM à...../Fermeture à...../Coeff.....
- pique-nique aux îles Chausey.

- 1) Travail de conduite au départ de Granville,
- au près ou au portant suivant le secteur de vent.

De quels moyens d'action disposons-nous pour régler notre bateau ?

Comment les utiliser, quand et pourquoi ?

Exercices : de près, de large, de vent arrière.

- tests de vitesse,
- la trajectoire et la relance, négocier une vague, le clapot, aborder une risée,
- le virement de bord (du près au près),
- exercices de contrôle,
- organisation d'équipage et coordination.

17h

Retour au port, récupération active et stretching.

17h30

Debriefing.

## Mercredi

8h30

- échauffement musculaire et articulaire,
- briefing,
- ouverture de la porte à...../PM à...../Fermeture à...../Coeff.....

Prévoir votre pique-nique.

Exercices :

- travail sur parcours de type banane avec dog leg,
- règles de courses,
- pavillonnerie,
- tactique,
- stratégie, évaluation des bords du cadre (près/portant).

Challenge de la semaine qui se déroulera sur neuf manches.

Il faudra en avoir couru au moins trois pour qu'il soit validé, remise des prix le vendredi soir.

17h

Retour au port, récupération active et stretching.

17h30

Débriefing

## **Jeudi**

8h30

- briefing,
- échauffement musculaire et articulaire.
- ouverture de la porte à ...../PM à ...../Fermeture à ...../Coeff.....

Prévoir votre pique-nique.

Exercices :

1) Préparation d'un parcours côtier,

- la stratégie (tout ce qui va concerner les éléments naturels),
- la météorologie, la sécurité en mer,
- la carte, les caps, les routes,
- les courants,
- les marées,
- le vent.

2) Trois manches prévues pour la fin de journée devant la pointe du Roc.  
Récupération active et stretching.

18h30

Débriefing

## **Vendredi**

- briefing,
- échauffement musculaire et articulaire.
- ouverture de la porte à ...../PM à ...../Fermeture à ...../Coeff.....

1) Analyse des différentes phases d'un parcours banane.

Exercices :

- la super banane (travail technique et règles de course),
- les différents cadres (stratégie),
- le boomerang (manœuvres).

2) Trois manches prévues pour la fin de matinée.  
Récupération active et stretching.

12h remise des prix au Y.C.G – Dejeûner.

14h

Débriefing de la matinée.

15h30 Bilan de stage, fin 16h30.

Stage d'entraînement du 12 au 16 avril 1999, pour des équipage préparant soit le Championnat de France Espoir(\*), le Trophée National des Lycées(#), le Championnat d'Europe FC8(@), la Coupe de Bretagne(&).

	Noms	Prénoms	poste	place visée	Épreuves
<b>Lycée Victor Hugo Caen</b>	Provost	Ariane	Barre	10/77	#
	St Laurent	Renaud	Tact./G.V	10/77	
	Roquet	Yann	Clavier	10/77	
	Yohann	Benoît	Embraque	10/77	
	Leclercq	Yann	N°1	10/77	
<b>Lycée Bourg Notre Dame</b>	Perrault	Thomas	Barre	07/77	#
	Thomas	Diane	Tact./G.V	07/77	
	Berthillier	Louise	Embraque	07/77	
	Jouan	Antoine	Embraque	07/77	
	Fichot	Pierre-Henri	N°1	07/77	
<b>Lycée Morandière Granville</b>	Chesné	Armelle	Barre	10/77	#
	Duloir	Claire	Tact./G.V	10/77	*
	Leblond	Marine	Clavier	10/77	
	Raimbault	Tony	Embraque	10/77	
	Roger	Clémence	N°1	10/77	
<b>Lycée Jacques Cartier</b>	Hingant	Jacques	Barre	1et 10/77	#
	Main	Lucas	Tact./G.V	1et 10/77	
	Théo	Jean Christophe	Clavier	1et 10/77	
	Dagorne	Adrien	Embraque	1et 10/77	
	Chouamier	Julie	N°1	1et 10/77	
	Lebourgeois	Thibault	Barre/rempl.	1et 10/77	
	Mouvel	Antoine	Embr./rempl.	1et 10/77	

suite

<b>Lycée institution La Providence St Malo</b>	Bessec Gaillard Sevin Le Boucher Bazin		Nicolas Olivier Baptiste Richard Gilles		Barre Tact./G.V Clavier Embraque N°1	1 et 5 sur 77 1 et 5 sur 77 1 et 5 sur 77 1 et 5 sur 77 1 et 5 sur 77	#
<b>Lycée Institution de St Malo</b>	Escoffier Rondeau Delporte Gréhal Bourree Le Ker		Servane Laure Julie Mathilde Morgane Carine		Barre Tact/GV Embr./clav. Embraque N°1 Embr.rempl.	20/77 20/77 20/77 20/77 20/77 20/77	#
<b>Malo Voile St Malo</b>	Beau Mehats Delmote André Shipley		Mariane Aude Valérie Caroline Damien		Barre Tact/GV Embr.Tact Embraque N°1		* @
<b>Asptt, centre nautique de port blanc à Dinard</b>	Gourmelon Vaudelet Rougé Piel Dieu		laurent Pierre Gregory Thomas Jonathan		Barre Tact/GV Embr.Clavier Embraque N°1		* @ &



# Les sémaphores

( descriptif partiel de leurs missions)

## 1) Différents types

Batiments de la Marine Nationale, les sémaphores sont divisés en deux catégories:

*Sémaphores de première catégorie et vigies*

- équipage d'une dizaine de personnes
- veille 24 heures sur 24
- situation géographique: à l'entrée des grands ports ou dans des endroits délicats au point de vue de la navigation

*Sémaphores de seconde catégorie*

- équipages de 4 personnes
- veille du lever au coucher du soleil (peut être réactivé immédiatement sur ordre)
- situation géographique: ports de moyenne importance et zone à forte navigation de pêche /plaisance.

\_NB:les numéros de téléphone et régime de veille sont indiqués p 2 dans l'almanach du marin breton.

## 2) Matériel utilisé

Les sémaphores sont équipés de:

- puissantes jumelles (25\*150 en moyenne)
- VHF (la veille canal 16 et en général le 10)
- radar
- gonio (permet de déterminer l'azimut d'un navire à partir d'une émission VHF)

## 3) Quelques missions des sémaphores

- surveillance des côtes françaises (les eaux territoriales vont jusqu'à 12 nm de la côte)
- surveillance de la navigation (veiller au respect des réglementations marine comme l'accès à certains chenaux etc...)
- sauvegarde de la vie humaine :

Les sémaphores veillent en permanence le canal 16. En cas d'alerte ceux-ci répercutent l'information sur le CROSS compétent qui coordonne et dirige les secours. Ces secours sont la SNSM, les moyens de la Marine Nationale, les hélicoptères de la sécurité civile, les moyens d'autres administrations ...

- les observations météo au profit de météo france 'les CROSS diffusent à heures régulières les bulletins et BMS.

NB : La météo se prend à la capitainerie ou par le biai du répondeur de météo france (083668+ n° du département) avant le départ et non une fois en mer.

**En cas de doute ou de réel problème n'hésitez pas à prévenir le sémaphore ou le CROSS compétent pour votre zone (VHF 16 ou téléphone).**



## Organisation à bord

PLACE	Barreur (N°5)	Tacticien (N°4)	Règleur (N°3)	Clavier (N°2)	Avant (N°1)
Avant le départ	Positionne le bateau par rapport à la ligne et aux autres bateaux, prend le meilleur départ possible en accord avec les consignes du tacticien	Définit le côté favorable de la ligne, aide le barreur en lui signalant la position des autres bateaux, décompte le temps à voix haute pour tout l'équipage	Borde ou choque le foc en fonction des ordres du barreur qui veut accélérer ou ralentir puis au moment du départ règle le foc pour le près	Agit sur l'équilibre, règle avant les cinq minutes les tensions de drisse et de bordure en fonction de la force du vent. Prépare la contre-écoute à un virement éventuel après le départ	Annonce la distance entre le voilier et la ligne, la présence d'éventuels obstacles, rentre la jupe au départ puis retourne rapidement assurer l'équilibre
Au près	Barre en fonction de ses pennons, règle la G.V à l'écoute, au chariot ou au pataras, donne des informations quant à l'équilibre du bateau à la barre	Observe le plan d'eau et les adversaires, définit une stratégie en fonction de la flotte et de l'évolution supposée du vent	Intervient sur le réglage du foc en fonction de variations en intensité du vent, agit sur l'équilibre	Agit sur l'équilibre, "fait le ménage", intervient sur d'éventuels réglages de drisse de foc ou de GV, de bordure de G.V	Assure l'équilibre, vérifie la bonne préparation du spi, donne des informations sur la vitesse et le cap par rapport aux adversaires
Virement de bord	Choque la bastaque, donne les ordres de virement, vire de bord	Reprend la bastaque et assure l'équilibre	Embraque l'écoute de foc, règle, retourne au rappel	Choque le foc puis prépare l'écoute pour un éventuel virement	Aide au passage du foc, rentre la bavette et retourne aussitôt que possible au rappel
Envoi de spi	Donne les ordres d'envoi, choque la GV et abat	Brasse le spi à l'envoi	Choque éventuellement un peu de foc puis se consacre au réglage du spi	Règle la balancine et le hale-bas de tangon, récupère la drisse de spi, choque la drisse de foc, "fait le ménage", règle la GV en drisse et bordure pour le portant	Sort le tangon, envoie le spi au mât, affale le foc (et repasse le guide) et l'amarre, retourne assurer l'équilibre.
Bord de portant	Suit le vent, annonce sensations d'adonnante ou de refus, règle la GV à l'écoute	Définit une stratégie par rapport au vent et aux adversaires	Concentré sur le réglage de spi	Règle le bras de spi, la hauteur du tangon, les barbers	Choque éventuellement du hale-bas de GV en cas de survente et de risque de départ au lof, assure l'équilibre
Empannage	Donne les ordres d'empannage, empanne, fait passer la GV. Sa direction est fonction de l'état de réalisation de l'empannage à l'avant	S'occupe des deux bastaques	Bascule le spi, c'est à dire le brasse et le choque, tente de le garder gonflé durant la manoeuvre	Choque un peu de hale-bas de tangon, règle les barbers pour le nouveau bord, reprend son rôle au bras de spi	Décroche le tangon du mât puis du spi, le raccroche sur le nouveau bras puis au mât
Affalage du spi	Donne l'ordre d'affalage, adapte sa trajectoire à la position de la bouée et des concurrents, règle son écoute de GV	Informe par rapport aux engagements à la bouée, choque le bras de spi, aide éventuellement à récupérer l'écoute de GV, règle la bastaque pour le près	Règle le foc pour le près	Reprend les réglages de GV, envoie et règle la drisse de foc, choque balancine et hale-bas, prépare l'écoute de foc sur le winch, rentre le spi	Enlève l'élastique retenant le foc, aide à hisser le foc au mât, choque la drisse de spi, suivant l'urgence rentre la jupe de gènois avant ou après avoir rentré le tangon sur la bôme

## BILAN REGATE

Nom :

Lieu :

Date :

Nombre de classes :

Nombre de nations :

Nombre de manches courues :

Classement final :

Classement nation :

Nombre de manches enlevées :

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
date																		
class																		
vent																		

Conditions météo générales :

Matériel :

Coque :

Grand voile :

Mât :

Foc :

Spi :

**Objectif de la régate :**

**Bilan général :**

**A travailler, à bricoler ...**

	POINTS POSITIFS	POINTS NEGATIFS
<b>Bilan technique</b>		
vitesse		
manoeuvres		
<b>Bilan tactique</b>		
départ		
près		
portant		
règlement		
<b>Bilan stratégique</b>		
préparation à terre		
analyse sur l'eau		
<b>Bilan équipage</b>		
physique		
communication		

Observations :



# FICHE D'ANALYSE DE MANCHE

Date : .....  
 Lieu : .....  
 Manche n° : .....  
 Parcours : .....  
 Résultat : .....

Matériel : Coque : .....  
 Mât : .....  
 GV : .....  
 Spi : .....  
 Foc : .....

## Réglages au départ :

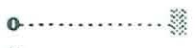
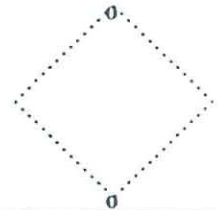

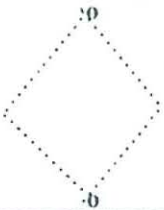

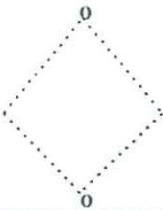

Quête : ..... Tension haubans : ..... Tension bas - haubans : .....  
 Barre d'écoute : ..... Pataras : .....  
 Roller de foc : ..... Guindant foc : ..... Ecoute de foc : .....

PROBLEMES MATERIELS	RECLAMATION
non <input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> Solutions : .....	oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> Règle I S A F : ..... Résultat : gagnée <input type="checkbox"/> perdue <input type="checkbox"/> dos à dos <input type="checkbox"/> Pénalité : .....

Observations générales : .....  
 .....

STRATEGIE PREMIER PRES	FAVORABLE	
	Gauche	Droite
<u>Cap du parcours</u> :		
<u>Météo Générale</u> :		
Prévisions : .....		
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vent observé : Force : ..... Direction : ..... Tendance : ..... Cap lim G : ..... Cap lim D : ..... stable <input type="checkbox"/> oscillant <input type="checkbox"/> évolutif <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<u>Météo locale</u> :		
Brise Thermique : Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Heure départ : .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Effets de site : .....		
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<u>Etat de la mer</u> : Plate <input type="checkbox"/> Clapot <input type="checkbox"/> Houle <input type="checkbox"/> Diff. B / T : .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<u>Courant</u> :		
Force : ..... Direction : ..... Cause : .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<u>Marée</u> (heure locale) : Heure départ : .....		
matin : PM : ..... BM : ..... Coef. : .....		
après-midi : PM : ..... BM : ..... Coef. : .....		
<u>Choix stratégique du premier près</u> : .....		



DEPART	PREMIER PRES	VENT ARRIERE	DEUXIEME PRES	VENT ARRIERE	TROISIEME PRES	VENT ARRIERE
						
	marque 1 :	marque :	marque :	marque :	marque :	arrivée :
0 1 2 3	0 1 2 3	0 1 2 3	0 1 2 3	0 1 2 3	0 1 2 3	0 1 2 3

Cap / vitesse au près : .....

Cap / vitesse au portant : .....

Manoeuvres : .....

Passages de marques : .....

Equipage : .....

**Points positifs :**

**Points négatifs :**



## PLUS VITE EN FIRST CLASS 8

### AVEC STAR VOILES

#### PREPARATION DU BATEAU

Les buts de la préparation sont d'améliorer :

- \* La fiabilité du bateau en toutes conditions.
- \* L'accastillage qui doit être simple et permettre le contrôle facile de tous les réglages.
- \* La carène, la quille et le safran qui doivent avoir une finition parfaite.

#### A) LA COQUE

Si vous avez la possibilité de sortir le bateau de l'eau, évitez de mettre un antifouling et laissez la coque brute de démoulage. Par contre si le bateau reste dans l'eau l'antifouling sera indispensable.



## B) LA QUILLE

On ne peut espérer des résultats en First Class 8 sans une quille à la finition parfaite. Etant très étroite et finalement d'assez faible surface, elle a tendance à décrocher facilement.

Dans l'idéal, la quille devra avoir une largeur maxi et une épaisseur mini à tous les points de jauge.

## C) LE GREEMENT

Avant votre premier matage, vous pouvez optimiser votre gréement comme suit :

- Recoupez les barres de flèches au mini de la jauge (89 cm).
- Mettez votre étai à 9,32 m d'axe à axe.
- Montez toutes les drisses en 6 mn.
- Popez un manchon à l'etambrai d'une cinquantaine de centimètres pour éviter qu'il ne se poinçonne.
- Vérifiez bien votre bande noire supérieure qui doit être à 10,05 m de la bande inférieure.
- Ne gardez qu'une seule bosse de ris que vous devez serrer le long du mât.
- Avant de mâter, assurez-vous qu'il est bien propre et que chaque réa fonctionne parfaitement.



## REGLAGE DES VOILES

Bien que tous les réglages du génois et de la grand voile soient liés ensemble pour la bonne marche du bateau, nous pouvons néanmoins dissocier 4 réglages qui affectent plus que tous autres la vitesse du bateau au près.

- A) bastaques
- B) position du roller / tension d'écoute de génois
- C) écoute de grand voile
- D) chariot de grand voile

Le réglage de base sera donné pour un vent moyen de 10 noeuds, c'est à dire lorsque l'équipage est au rappel à fond. c'est en effet une force de vent critique où le bateau commence à être difficile à contrôler.





### A) BASTAQUES

Tant que l'équipage n'est pas au rappel, les bastaques sont prises à la main. Dès que vous montez au rappel, la tension est maxi avec winch et palan 3 brins.

Par contre, ne pas hésiter, dans le clapot ou au passage d'une série de vagues, à relâcher 2 ou 3 cm pour recreuser l'attaque du génois.

La tension ne sera reprise qu'une fois le bateau bien lancé à sa vitesse maxi.

### B) REGLAGE DU GENOIS

Vous disposez de plusieurs points de repères :

1°) Position de la chute par rapport aux haubans et à l'extrémité de la barre de flèche.

2°) Position de la bordure du génois par rapport à la cadène de hauban.

3°) Position du génois par rapport au chandelier avant.



A 20 noeuds, le roller aura reculé d'environ 10 cm par rapport au réglage moyen. Tant que la barre est douce et que le chariot de grand voile n'est pas descendu en dessous du centre, la chute du génois est sur le hauban. Si le bateau devient dur, il faudra ouvrir la chute avec un maxi de 10 cm environ à 20 noeuds de vent.

Dans les surventes, essayez d'ouvrir la chute en reculant le roller. Par contre dans les séries de vagues, ouvrez la chute en choquant de l'écoute.

D'une manière générale, la vitesse du bateau vous sera donnée par la puissance du génois.

PUISSANCE = VITESSE
---------------------

### **C) REGLAGE DE LA GRAND VOILE**

#### **\* Réglage de l'écoute**

En dessous de 10 noeuds, réglez votre écoute de façon à avoir votre pennon de latte forcée descendu 50 % du temps.

Au dessus de 10 noeuds, le pennon est horizontal et c'est votre écoute qui vous permettra de faire plus ou moins de cap. Plus vous bordez et plus vous faites de cap.



## 1 Réglage de base pour 10 noeuds de vent

Il s'agit des conditions où vous devez chercher le maximum de puissance dans votre génois afin d'obtenir la plus grande vitesse possible.

A cet effet, le génois sera creusé au maximum et la chute tendue.

Les points de repère sont les suivants :

- chute collée au hauban et à 5 cm à l'intérieur de l'extrémité de barre de flèche.
- bordure à 5 cm de la cadène de hauban.
- génois généreusement appuyé sur le chandelier avant.

2 En fonction des évolutions de la force du vent, vous devez faire évoluer ces trois points de manière à moduler la puissance de la voile (voir tableau).

	Petit temps Eau plate	Médium Eau plate	Médium Clapot	Vent fort Clapot
<b>Chariot</b>	Avancé	Avancé	Avancé	Reculé
<b>Drisse</b>	Détendue	Détendue	Détendue	Tendue
<b>Barre de flèche</b>	chute 5 cm à l'intérieur	chute 5 cm à l'intérieur	chute à l'extrémité	chute 5 cm à l'extérieur
<b>Cadène</b>	bordure 5 cm à l'extérieur	bordure 5 cm à l'extérieur	bordure 5 cm à l'extérieur	bordure 5 cm à l'extérieur
<b>Chandelier</b>	Génois très appuyé	Génois très appuyé	Génois très appuyé	Génois très appuyé





## D) LE PONT

Il n'y a pas de plan de pont idéal. Il faut seulement que chaque cordage vous tombe naturellement sous la main et qu'il puisse être utilisé sans trop d'effort depuis le rappel. On peut toutefois donner quelques orientations :

Tout doit pouvoir être utilisé sur les deux bords depuis le rappel.

Un chariot à bille pour la grand voile semble être un minimum.

Placez les winchs 2 vitesses sur le rouf pour bien embriquer le génois et le spi.

Arbalette drisse génois  
Régat chariot depuis le rappel

## REGLAGE FIN DU BATEAU

Avant chaque départ, vous allez devoir adapter votre bateau aux conditions du jour.

- Le réglage des haubans est déterminant pour la tenue du mât et donc de la grand voile.
- Le réglage de la quille vous donnera une barre plus ou moins douce.

Voici un tableau des réglages en fonction du vent et du clapot (les tensions sont prises avec un tensiomètre classique).

La position de la quille est donnée en nombre de tour depuis la butée haute.

	H	BH	Q	H	BH	Q	H	BH	Q	H	BH	Q
FORCE VENT	0 à 5			5 à 10			10 à 20			plus de 20		
MER PLATE	30	27	90	30	30	85	33	33	80	33	33	75
CLAPOT	27	27	85	28	30	80	31	33	75	31	33	75

LEGENDE : H : HAUBANS  
BH : BAS HAUBANS  
Q : QUILLE





#### \* Réglage du chariot

Tant que la barre est douce et que l'assiette est correcte, la bôme doit être maintenue au centre avec un chariot au vent.

A partir de 10 noeuds, le chariot doit être ajusté en permanence pour négocier chaque vague et chaque risée. C'est le chariot qui règlera l'assiette et qui permettra au bateau de ne pas déraper en gitant excessivement.

#### \* Cuningham, bordure et pataras

Ils affecteront le volume global de la grand voile. Au dessus de 10 noeuds, la bordure sera prise à fond ; en dessous elle sera relâchée au maximum de 5 cm.

Le cuningham sera pris dans le clapot pour aider la chute à ouvrir.

Le pataras pourra être pris dans le tout petit temps pour faire ouvrir la chute et dans la brise pour caler le mât et éviter qu'il "pompe".

### D) REGLAGE DU SPI

La vitesse de votre CLASS 8 sous spi dépend d'un ensemble de réglages dont aucun ne devra être négligé.



### Position du tangon

Vous devrez toujours chercher à naviguer avec le tangon le plus brassé possible, ceci afin d'avoir le plus de surface projetée à l'écart de la grand voile.

De la même manière, un tangon relevé permet au spi de s'étaler au maximum et ainsi de toujours profiter de la surface projetée au maximum.

Toutefois à ce niveau, la limite sera atteinte dès que le spi devient instable (le spi se dévente brutalement).

Dans la brise, par contre, vous aurez intérêt à redescendre le tangon pour stabiliser le spi et éviter le roulis rythmique.

Au large serré par vent fort, un tangon très bas permet à votre spi de s'aplatir et à la chute d'ouvrir. Ainsi, votre CLASS 8 restera plus plat sur l'eau et permettra au barreur de mieux travailler les vagues.

Dans tous les cas, le régleur de spi devra être très attentif. En effet, il doit en permanence anticiper sur l'équilibre du bateau afin de pouvoir sans cesse chercher à le faire accélérer.



## CONCLUSION

Pour espérer gagner en First Class 8, il ne suffit pas de lire ce guide. Néanmoins, sa compréhension vous permettra peut-être de trouver les réponses aux questions que tout le monde se pose :

- Pourquoi ma barre est dure ?
- Pourquoi je ne fais pas de cap ?
- Pourquoi je n'avance pas ?

Si vous avez besoin de davantage d'informations sur quelque aspect que ce soit de la navigation en First Class 8, appelez votre voilier **STAR VOILES**.

**Compte rendu du stage d'entraînement préparatoire aux « trophée des lycées » et « Championnat France Espoirs » voile Habitable**  
 sous l'égide du comité départemental de voile de la manche  
 du 12 au 16 avril 1999

Lundi matin	Météo NW 7-8 B.	Mardi	Météo NW 8-9 B.	Mercredi	Météo NW 3-5 B.	Jeudi	Météo NW 7-8 B.	Vendredi	Météo NW 2-3 B.
<p><u>Accueil à 8h30 tous les matins avec réveil musculaire et articulaire.</u></p> <p>Présentation de la structure « Voile Performance Manche », des cadres, du support, du programme prévisionnel.</p> <p><u>Thèmes :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- évaluation théorique des bases élémentaires de la pratique habitable,</li> <li>- apport sur les bases élémentaires de la pratique habitable,</li> <li>- préparation du matériel, s'équiper et gréer (au port),</li> <li>- la pavillonnerie, sécurité et compétition.</li> </ul> <p><u>Chaque jours déjeuner à 12h</u></p>		<p><u>Thèmes :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'échauffement en voile habitable,</li> <li>- apport théorique sur les réglages du First Class 8,</li> <li>- présentation d'une méthode d'échauffement, pouvant être appliquée sur des voiliers habitables.</li> </ul> <p>Mise en application au ponton 20 mn.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- travail sur les cartes de la baie du Mont St Michel et de la baie de Quiberon, préparation de parcours côtiers.</li> </ul>		<p>9h 30 : briefing de navigation.</p> <p>De 10h à 18h : navigation avec pique-nique</p> <p><u>Thèmes :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'échauffement en voile habitable,</li> <li>- l'organisation d'équipage et la sécurité en mer,</li> <li>- conduite et speed tests,</li> <li>- envois et affalages de spi à partir du cockpit ou du capot,</li> <li>- les départs,</li> <li>- règles de courses (exercices pratique),</li> <li>- tactique est stratégie, plusieurs manches à suivre.</li> </ul>		<p><u>Thèmes :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'échauffement en voile habitable,</li> <li>- visite d'un sémaphore associé à un apport météo,</li> <li>- affinement d'une organisation d'équipages,</li> <li>- le virement de bord,</li> <li>- l'empannage,</li> <li>- le contournement de marque,</li> <li>- les différentes pénalités (360°/720°/9°).</li> </ul>		<p>9h 30 : briefing de navigation.</p> <p>De 10h à 18h : navigation avec pique-nique aux îles Chausey.</p> <p><u>Thèmes :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'échauffement en voile habitable,</li> <li>- parcours côtiers,</li> <li>- le départ,</li> <li>- plusieurs manches à suivre.</li> </ul>	
<p><u>rendez-vous tous les après-midi à 14h</u></p> <p>La sortie prévue est annulée pour cause de mauvais temps (vent de NW 7 à 8 Beaufort), elle est remplacée par différents ateliers.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- présentation de la compétition du trophée des lycées à la voile,</li> <li>- les réglages de mât (théorie et pratique),</li> </ul> <p>Récupération active et stretching après chaque navigation.</p> <p>Debriefing Fin de journée 18h</p>		<p>La sortie prévue est annulée pour cause de mauvais temps (vent de NW 8 à 9 Beaufort), elle est remplacée par deux ateliers.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les règles de course (I.I.S.A.F.),</li> <li>- Recherche d'une interprétation sous une forme ludique par la constitution d'un jury et de situations vécues.</li> </ul> <p>Debriefing Fin de journée 18h</p>		<p>Repos et piscine.</p> <p>17h, briefing de navigation.</p> <p>Debriefing Fin de journée 20h</p>		<p>Fin de journée 20h30 21h repas des équipages.</p>		<p>Debriefing à 19h15 Bilan de stage Fin de journée 20h</p>	



## Stage d'entraînement compétition.

Niveau de satisfaction de 0 à 4.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30		
Ambiance Générale.	4	4	3	4	4	4	4	4	4	2	4	3	3	2	3	3	4	4	4	4	3	4	2	3	2	4	3	3	4	4	103	86% de satisfaction
Acquisition de connaissances.	1	3	3	3	3	2	3	3	3	4	3	3	4	4	2	2	4	1	4	4	2	2	4	3	2	4	4	2	3	1	86	72% de satisfaction
Acquisition de techniques et savoir faire.	1	3	3	3	4	2	4	3	3	3	3	3	3	3	4	3	4	1	4	4	2	3	4	3	2	3	4	2	4	1	89	74% de satisfaction
Qualité de l'encadrement.	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	3	4	4	4	4	3	3	4	4	2	4	4	4	4	4	112	93% de satisfaction
Gestion du temps.	2	2	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	3	4	3	2	2	3	3	2	3	3	3	2	3	4	3	4	2	80	67% de satisfaction
Volume d'entraînement.	2	2	3	2	3	2	2	3	3	3	2	4	4	3	3	3	3	2	3	3	2	1	4	3	2	2	4	4	1	2	80	67% de satisfaction
Le matériel.	4	2	3	3	4	4	4	4	4	3	3	2	2	3	4	3	4	4	3	3	2	2	3	1	1	4	3	3	4	4	93	78% de satisfaction
Qualité des retours sur le groupe et individualisés.	3	1	2	4	4	4	4	3	3	2	3	2	2	2	2	3	3	3	4	3	2	1	3	2	1	2	4	3	3	2	80	67% de satisfaction
Total	21	20	24	26	29	25	28	26	26	23	24	22	23	24	26	23	28	21	29	28	18	19	27	22	14	26	30	24	27	20		
Indice de statistique par personne	66%	63%	75%	81%	91%	78%	88%	81%	81%	72%	75%	69%	72%	75%	81%	72%	88%	66%	91%	88%	56%	59%	84%	69%	44%	81%	94%	75%	84%	63%		

Ambiance Générale. 103 86%

Acquisition de connaissances. 86 72%

Acquisition de techniques et savoir faire. 89 74%

Qualité de l'encadrement. 112 93%

Gestion du temps. 80 67%

Volume d'entraînement. 80 67%

Le matériel. 93 78%

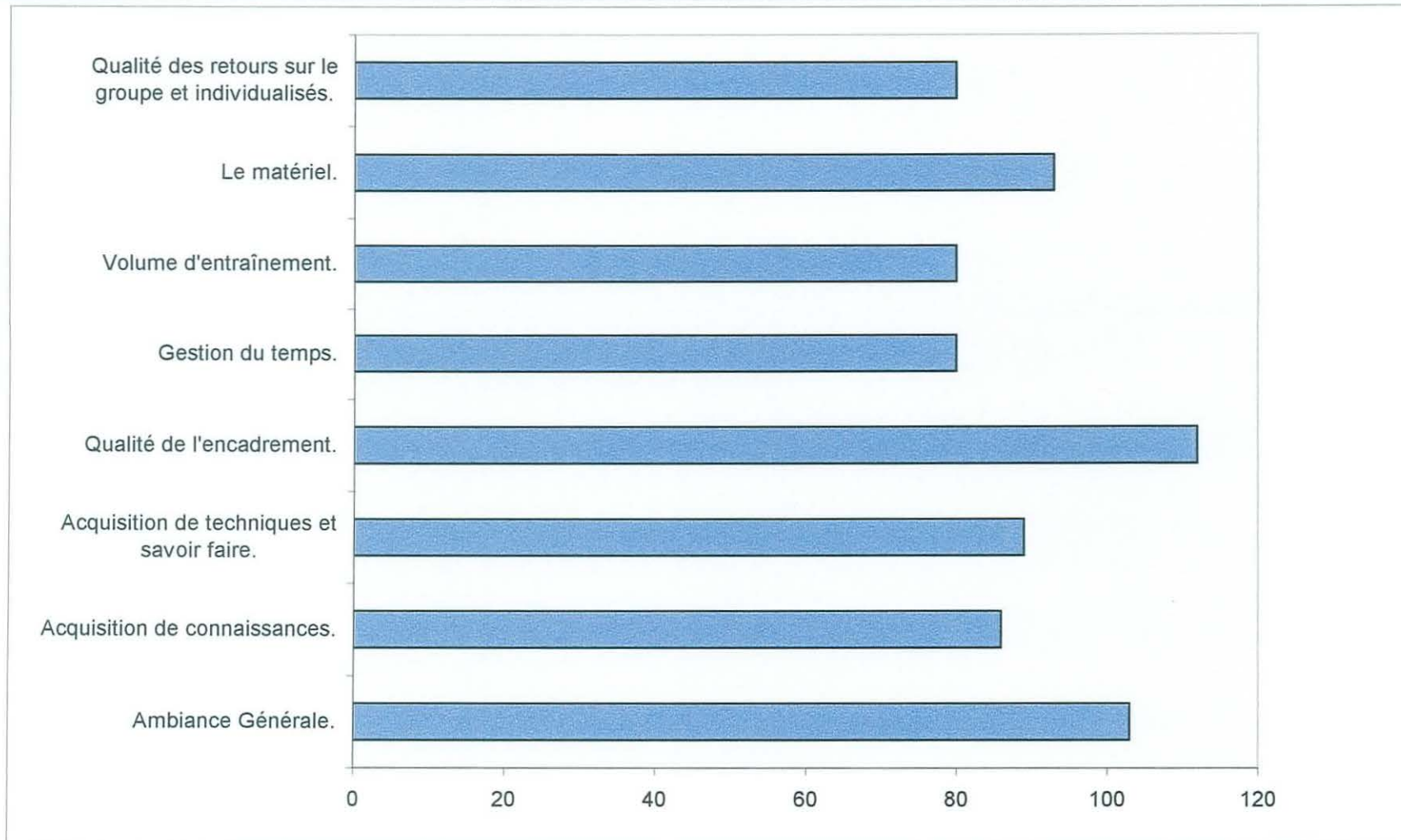
Qualité des retours sur le groupe et individualisés. 80 67%

Points positifs.	Points négatifs.
Durée.	Conditions météo.
Sollicitations.	Tactique.
Exercices d'entr.	Cotier/carte.
Travail/groupes.	Horaires.
L'échauffem.	Manque d'indi./pratique.
L'encadrement.	
Connaissances.	
Ambiance.	

## Propositions

- 1) Augmenter la fréquence des regroupements, avec des thèmes de stages plus ciblés(ex: conduite/côtier).
- 2) Procéder par fiche individualisée de programmation d'entraînement et de planification sur une saison ou une année scolaire.
- 3) Se déplacer au sein des clubs pour uniformiser et un échange de savoir entre cadres et coureurs.

Statistiques effectuée sur un ensemble de trente fiches retour, soit six équipages au minimum.



Chaque critère est noté de 0 note minimum à 120 note maximum,