

## Formation entraîneur fédéral 2° Spécifique double

### Effet des différents réglages

Réglages	Effets sur le gréement	Effets sur le comportement du bateau
<b>Bordure</b>	Choquée elle creuse la voile (+ ferme la chute)	plus de puissance et moins de cap
<b>Cunningham</b>	Etarqué il avance le creux, et ouvre la chute (+ pré cintre du mât)	Profil plus tolérant
<b>Hale bas</b>	Etarqué il tend la chute et cintre le mât	<u>Contrôle de la chute</u> chute plus fermée = plus de cap et de puissance sauf si décrochement <u>dans la brise</u> contrôle de l'appui sur le profil et donc sur les variations d'assiette,
<b>Pt d'amure GV</b>	Contre le mât = attaque + ronde Relâché 1 cm = attaque plus fine	Profil rond plus tolérant mais moins de cap
<b>Cales</b>	Mises, elles redressent le mât et donc ferme la chute et creuse la voile, elles ajoutent aussi de la tension dans l'étai.	<u>Mât droit</u> : chute plus fermée et profil plus creux donc plus de puissance sauf si il y a décrochement (petit temps).  <u>Mât cintré</u> : chute plus ouverte et profil plus plat, donc moins de puissance et un meilleur écoulement de l'air sur les profils dans le tout petit temps.
<b>Barres de flèche</b>	Plus fermées (poussantes), elles cintrent le mât si tension dans les haubans. Plus longues, elles maintiennent plus le mât en latéral	
<b>Tension dans l'étai</b>	Plus tendu il augmente le cintre du mât et donc affine les voiles et ouvre les chutes	
<b>Pied de mât</b>	Avancé = mât plus droit Reculé = mât plus cintré	
<b>Quête</b>	Reculé et abaisse le centre de voilure Ouvre les chutes	Elle rend le bateau moins puissant Régulation naturelle plus grande dans les risées.
<b>dérive</b>	Plus relevée = moins de surface mouillée, moins de surface anti dérive mais couple de chavirage réduit.	Relevée à la demande = moins d'effet « croche pied ». Trop relevée = bateau instable
<b>Ecoute de GV</b>	Plus bordée = chute plus tendue et profil plus fin si le mât cintre.	Plus de puissance et de cap sauf si décrochement.
<b>Chariot d'écoute</b>	Plus centré (voir au vent) il facilite le vrillage et l'ouverture de la chute.	Utilisé dans le petit temps il permet d'éviter le décrochement (chute de GV vrillée)
<b>Ecoute de foc</b>	Plus bordée = chute plus tendue et foc plus plat	Plus de puissance et de cap sauf si décrochement
<b>Barber de foc</b>	Baissé ou avancé = creuse le foc et tend la chute	Plus de puissance mais moins de cap profil plus creux
<b>Contre écoute</b>	Plus prise = creuse le foc, tend la chute et ferme l'angle foc axe du bateau.	Plus de puissance, cap amélioré par la fermeture de l'angle foc / axe du bateau.

## Conduites et réglages associés au près

Type de conduite	Forme de voile (creux de 1=plat à 4=creux-max ; vrillage de 1=fermé à 6=ouvert )	Réglages dynamiques et commandes	Réglages statiques
<b>Pétole</b> Compromis <b>Vitesse</b>	Foc : creux=1, vrillage=6, attaque médium GV : creux=1, vrillage=6, attaque fine Spi : pts d'amure et d'écoute horizontaux	Ecoute foc et GV : relancer en choquant Barre : abattre légèrement pour relancer Ecoute spi : dégager le spi des voiles Assiette : très avancé et gîté Pas de hale bas, ni cunningham, bordure à fond	Mât pré cintré (barres de flèche fermées, pas de cales voir pré calage inverse, tension moyenne (420) à faible (470) dans l'étai) Pied de mât reculé Quête avant prononcée
<b>Pétole</b> Compromis <b>cap</b>	Foc : vers vrillage=3, attaque fine GV : vers vrillage=3 Spi : id	Ecoute foc et GV : border à la limite du décrochement pour monter en cap Barre : piper pour monter en cap Assiette : très avancé mais plus à plat voir contre gîté pour faciliter la relance Autres réglages : id	Idem mais avec une tension plus forte dans l'étai pour affiner les profil
<b>Petit temps</b> (pas de trapèze) Compromis <b>vitesse</b>	Foc : creux=2, vrillage=5, attaque médium GV : creux=1, vrillage=5, attaque fine Spi : id	Idem pétrole compromis vitesse mais moins gîté et avancé	Mât pré cintré mais moins que dans la pétrole Quête avant moins prononcée
<b>Petit temps</b> (pas de trapèze) Compromis <b>cap</b>	Foc : creux=1, vrillage=2, attaque fine GV : vers vrillage=2	Idem pétrole compromis cap mais moins avancé	Comme dans la pétrole compromis cap Quête avant moins prononcée
<b>Petit médium</b> (trapèze + sous puissance) Compromis <b>vitesse</b>	Foc : creux=4, vrillage=3, attaque ronde GV : creux=2, vrillage=3, attaque fine	Ecoute foc et GV : tension dans les écoutes, ouvrir légèrement dans les relances Barre : abattre légèrement pour relancer quand il y a perte de vitesse Assiette : à plat, étrave placée / clapot Peu de hale bas, ni cunningham, bordure à fond	Mât droit (barre de flèches ouvertes, câlé à fond, tension moyenne à forte dans l'étai) Pied de mât avancé Quête moyenne
<b>Petit médium</b> (trapèze + sous puissance) Compromis <b>cap</b>	Foc : creux=3, vrillage=2, attaque fine GV : vers vrillage=1	Ecoute foc et GV : forte tension dans les écoutes Barre : piper dès que possible Assiette : à plat voir légère contre gîte, étrave placée / clapot	Mât légèrement plus cintré Quête moyenne
<b>Médium fort</b> surpuissance	Foc : creux=2, vrillage=4, attaque médium GV : creux=1, vrillage=4, attaque ronde	Ecoute foc et GV : réguler par rapport à l'assiette et au passage des vagues Barre : relancer pour entretenir le planning Assiette : à plat, étrave rasant l'eau Hale bas, cunningham et bordure à fond Dérive légèrement relevée	Mât cintré (barres de flèches, peu de câles, tensions moyenne à faible dans l'étai) Pied de mât plus reculé Quête arrière
<b>Brise +</b>	Foc : creux=2, vrillage=6, attaque médium GV : creux=1, vrillage=6, attaque ronde	Idem mais avec la dérive plus relevée et le Hale bas moins tendu pour soulager la chute	Idem mais sans cales et quête arrière prononcée

## **Exercices adaptés**

A terre : bateau couché sur le champ, voiles gréées, montrer aux coureurs l'effet des différents réglages sur la forme des voiles et du mât.

Sur l'eau : speed tests

Principe : faire des essais à égalité de quelques minutes, sur chaque essai un bateau référence est désigné, qui ne doit pas changer ses réglages afin que les autres puissent évaluer l'effet des changements de réglages effectués.

Variantes :

en fonction des conditions, l'on peut donner un peu d'avance au bateau au vent par rapport au bateau sous le vent (en dégradé) afin d'éviter qu'il ne se fasse sortir trop rapidement en cap. Il est aussi possible de varier l'écart en latéral entre les bateaux pour réduire ou augmenter l'influence des autres bateaux dans la navigation au contact.