

Document de
formation A18
Équipe Du
Peter Pan



Se Concentrer à aller plus vite

**Par: Annie Larouche,
Simon Girouard &
Pierre Bégin**

Une bonne vitesse est probablement la fondation de tout efforts en courses et devrait être un but pour quiconque veut terminer dans les premiers de sa classe. Quand vous êtes rapide, vous avez l'air brillant, vous vous pensez brillant et vous croisez la ligne d'arrivée en avant de vos compétiteurs. Si vous êtes lent, peu importe votre stratégie, éventuellement vous serez projeté à l'arrière du pelotons, ce qui n'est pas très intéressant.

Une bonne vitesse permet également de suivre le plan de match et les stratégies que vous avez préparés. Vous pouvez passer un bateau sous le vent et gagner l'option de virer. Où vous pouvez tenir le coup assez

longtemps dans le mauvais vent d'un bateau pour vous rendre dans le côté favorable du plan d'eau.

Heureusement, l'art de pousser les performances de vitesse de votre bateau n'est ni aussi technique, ni aussi mystérieux qu'il peut le sembler parfois. Avec des bons outils d'observation, du bon sens et la volonté de travailler sur l'option, à peu près tout marin peu augmenter sa vitesse.

Vous avez tout simplement à garder

quand vous n'allez pas vite, faites des changements. Quand vous allez vite, prenez notes de vos réglages pour les reproduire dans le futur.

Troisièmement, ne réinventez pas la roue. Trouvez ceux qui sont rapide dans la flotte et surveillez ce qu'ils font. Parlez à des professionnels, lisez des guides de réglages et regarder pour tout autres raccourcis pour atteindre une vitesse optimale. J'ai choisi la vitesse comme thème principal dans ce texte, car je crois qu'aller vite est primordial. Comme vous le verrez, chaque page est remplis de trucs et de techniques pour augmentez votre vitesse. Quelques parties de cet ouvrage sont déjà apparues dans les précédents numéros de Speed & Smarts. Mais maintenant, toutes cette information est réunie et combinée dans une sources d'information pertinentes à la recherche de vitesse. Bien sûr, nous ne pouvons, en 12 pages, couvrir tous les aspects de la vitesse. Mais nous avons inclus des centaines d'idées, chacune d'elles peut vous aider à aller un petit plus vite.

quelques principes en tête. Premièrement, la plus importante mesure de vitesse est la comparaison relative à celle des autres, utilisez les comme référence. Deuxièmement,



Maximisez votre vitesse dans le gros temps



Ne faites pas que survivre, poussez la machine. Lorsqu'il vente fort, plusieurs marins essaient simplement de rester droit. Évidemment, il est important de miser sur la sécurité, mais plus vous serez confortable avec des vents de vélocité plus forte, plus vous serez capable de porter votre attention sur la vitesse. Ainsi, vous allez créer une grosse différence dans vos résultats. Voici quelques bonnes idées pour augmenter votre vitesse dans le gros temps.

Prenez de l'expérience. Combien de fois avez-vous manqué une journée de voile par gros temps parce que la course avait été annulée cette journée là? La prochaine fois que ça arrivera, sortez quand même pour pratiquer. Gardez la sécurité en tête, bien sûr, mais essayez de devenir plus confortable à pousser le bateau et l'équipage à ses limites. Après avoir fait de la voile dans 25 nœuds, il vous semblera plus facile de contrôler dans 20 nœuds et vous serez capable de vous concentrer sur la vitesse.

Travaillez sur le contrôle du bateau. Plusieurs courses dans le gros temps on été gagnées ou perdues sur des erreurs de maîtrise. La vérité est que la

bonne maîtrise demande de la pratique. Il n'existe tout simplement pas d'autre façon de s'améliorer. Comme il se peut que vous manquiez d'occasions pour pratiquer dans le gros temps, investissez votre temps sur les virements, les changements de voiles, les empannage...

Conseils pour les virements. Lorsqu'il vente, normalement, il y a des vagues, ce qui peut rendre un virement plus difficile. Vous devez chercher attentivement pour des endroits plus calme, sur le plan d'eau, où vous pourrez virer. Effectuez votre virement un peu plus rapidement qu'à l'habitude pour réduire vos chances de frapper une vague. Ne pas trop abattre après le virage sinon vous allez corser le réglage de la nouvelle



écoute.

Anticipez! Dans les gros temps, les choses arrivent plus vite. Donc pour rester en contrôle de la partie, vous devez d'avantage anticiper ce qui vient. Par exemple, quand vous approchez d'un bateau tribord amure, gardez les écoutes du génois et de la grande voile dans vos mains. Si vous posez des bastaques, assurez-vous que celle sous le vent est

prête à servir.

Rappel, rappel, rappel. Peu importe la grosseur de votre bateau, portez le poids de votre équipage le plus loin possible au rappel pour garder le bateau plat. Ajustez vous tout au long de la course, conservant le maximum de rappel pour les moments critiques comme après le départ ou très prêt d'un autre bateau.

Prévenez la casse. Pour gagner dans le gros temps, vous devez franchir la ligne d'arrivée, donc, la casse est votre ennemie. Parcourez la coque, le grément et les voiles avant chaque course dans le gros vent.

Réglage des voiles. Dans le gros temps, votre grande voile et votre foc devraient être aplaties partout avec la position du creux maximum le plus à l'avant possible. Pour ceci, bandez votre mat, minimisez le dévers de l'étai, tendez au maximum la bosse d'empointure(bordure) le cunningham et le guindant du foc. Plus vos voiles sont vieilles, plus vous aurez à tirer sur leurs coins pour les amener à leur forme optimale. Jouez avec l'écoute de grande voile et/ou le chariot pour garder le bateau sur ses pieds. Lorsque vous commencez à laisser la bôme sous le vent, pensez à reculer le point de tire du foc et/ou ajoutez du dévers à la chute et gardez le couloir ouvert

Utilisez des lattes plus raides. Dans le gros temps, vous ne voulez pas que la chute de votre grande voile demeure au vent. Pour la garder droite, utilisez des lattes plus raides (ou 2 lattes moles ensemble). Si vos voiles ont des nerf de chute, tendez les simplement pour éliminer le fassayement.

Ridules près du guindant. Dans le petit temps et dans la brise, il est bon de voir quelques petites ridules de vitesse horizontales près du guindant de la grande voile et du foc. Cependant, dans le gros temps, ces ridules signifient habituellement que le creux de votre voile est trop à l'arrière ou, pour la grande voile, que le mat est trop bandé. Il est aussi correct d'avoir des indices d'un mat trop bandé quand vous voulez enlever plus de puissance, mais trop d'inversion dans la grande voile sera très négatif pour le VMG. Puisque la

chute tombe trop sous le vent, la grande voile va torde plus facilement. Pour réduire les ridules, tendez plus le cunningham ou redressez le mat.

Balancer la barre. Vous voulez que votre gouvernail soit un peu en vie, mais souvent, dans le gros temps, la barre devient un peu raide. Environ 3



à 5 degrés d'angle de gouvernail sont optimal pour maximiser les performances au prêt. Si vous avez plus d'angle que ça, votre gouvernail créera un trop gros frein. Pour réduire la tension sur la barre, aplatissez vos voiles,

augmentez le rappel à l'extérieur et vers l'arrière, choquez le chariot et pointez plus que nécessaire.

Vagues. Dans les gros temps, les vagues sont plus grosses et deviennent un facteur plus important pour la vitesse. Quelqu'un sur votre bateau devrait toujours regarder vers l'avant afin d'identifier et transmettre la position des grosses vagues et des endroits plus calmes pour que le barreur et les réglers soient au courant. Quand vous voyez une grosse vague arriver, amenez votre équipage momentanément vers l'arrière. Si vous sentez que l'étrave plonge trop dans la vague, amenez tout le monde à l'arrière. Des fois, l'angle des vagues n'est pas toujours le même que le vent, il est possible que vous ayez à régler vos voiles différemment d'un bord à l'autre.

Réglez votre grande voile pour la vitesse.



Suivez ces règles. Sur presque tout les bateaux, la grande voile est de loin la plus grande des voiles et par le fait même affecte votre vitesse plus que toutes autres choses. Puisqu'il existe plus qu'une façon d'ajuster la forme de votre grande voile, le réglage peut être un bon défi. En suivant quelques principes de base, même un marin inexpérimenté peut trimer cette voile pour aller plus vite. Les voici donc et ils fonctionneront sur à peu près n'importe quel bateau.

- Préparez vous avant la course. Comme tous les membres de l'équipage, être un bon réglageur de grande voile demande de la pratique et de la préparation pour optimiser les performances. Voici quelques trucs à effectuer avant le début de la course:
- Assurez vous que les lattes

- sont bien insérées dans leur pochette avec le bout le plus flexible près du guindant. (latte molle petit temps, latte raide gros temps)
- Apprenez à maîtriser toutes vos manœuvres comme le halebas, la bosse d'empointure, le cunningham, le pataras et le chariot. Apprenez comment

- jouer avec celle-ci le plus rapidement et le plus instinctivement possible.
- Hissez la grande voile jusqu'en haut à la bande noire. Après quelques bord, vérifiez le guindant pour quantifier toute étirement ou glissement de la drisse.

- Pendant que vous faites de la voile, minimisez le fassayement de votre voile, vous en prolongerez l'existence.

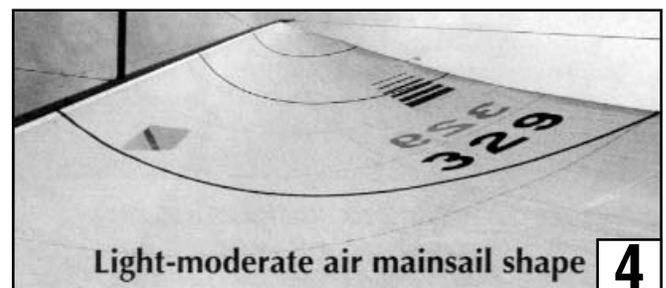
- Assurez vous que le mat n'est pas tordu et qu'il n'a aucune déformation latérale dans la brise. Pour bien le juger, collez votre œil sur la paroi arrière du mat en étant le plus près possible du vis de mulet.

- Passez du temps au près avant le départ en vous comparant si possible avec un autre bateau. Trouvez les bon réglage et faites vous des références avec un marqueur soluble sur les écoutes. Ceux ci vous guiderons rapidement virement après virement jusqu'à la bouée.

- Réglage de la grande voile pour la vitesse. Ajustez l'écoute et la position du chariot pour que la bôme soit presque au centre. C'est un bon départ jusqu'à ce que vous soyez en surpuissance. Ensuite, laissez aller la bôme sous le vent pour réduire la tension sur la barre. Réglez la grande voile pour que la latte supérieur soit parallèle à la bôme. Couchez vous sous la bôme en regardant vers le haut pour faire l'alignement. Lorsque la grande voile est bien trimé, les pennons à l'arrière des lattes supérieur devraient voler vers l'arrière la plus part du temps. En absence de vagues et par vent moyen(conditions idéal de

près) vous pouvez border l'écoute un peu plus pour que le pennon supérieur ne porte pas la plus part du temps(latte supérieur pointe légèrement au vent). Utilisez la tension de la chute pour contrôler la barre et pour pointer plus. Plus la chute est raide, plus vous avez de gouvernail et plus vous pointerez. Vous devez cependant avoir de la vitesse avant de transférer dans ce mode de pointage. Utilisez le chariot pour le réglage grossier de la vitesse et du pointage. Pour aller plus vite, laissez aller le chariot sous le vent. Pour être moins rapide mais avoir plus de cap, remontez le chariot vers (ou au dessus) de la ligne de centre. La position du creux maximum de la voile devrait être à mi chemin à partir du guindant. Avancez celui-ci un peu plus vers l'avant lorsque vous avez besoin de puissance pour accélérer et pour faire votre route dans la vague. Reculez le lorsque le cap est votre priorité. Votre Cunningham ajuste la position longitudinale du creux de la voile. Tendez le juste assez pour supprimez la plupart des ridules près du guindant. Les vieilles voiles demandes plus de tension au guindant pour conserver leur creux vers l'avant. Les plus récentes sont normalement plus rapide avec quelques ridules le long du mat.

Rendez votre grande voile plus pleine pour le petit temps et les vagues. Rendez la plus plate pour le gros temps et la mer calme en utilisant le pataras et l'écoute pour bander le mat. N'oubliez pas que l'écoute affecte aussi le dévers de l'était utilisez donc la tension d'écoute pour changer de vitesse(shift gears) au grée des conditions. Il se peut parfois qu'il se forme de longues rides s'étendant du centre vers le point d'écoute de la voile. Ceux-ci indiquent que la voile a atteint le maximum de aplatissement et qu'elle commence à se renverser. Si vous êtes en surpuissance, il est bon de voir des indices d'apparition de ces rides, mais si vous ne l'êtes pas ou que vous voyez plus que des indices, votre voile est alors trop plate. Dans ce cas, choquez le hale-bas, l'écoute ou le pataras (ou bordez la basse bastaque) pour redresser le mat. Il est aussi possible que vous ayez à réduire le pré-bend du mat en avançant sa base et en raidissant les bastaques etc. Utilisez votre écoute comme accélérateur. Si le bateau à une sensation de rapidité, bordez l'écoute pour avoir plus de cap. Au contraire, s'il semble lent, choquez l'écoute pour l'accélérer. Au près dans la petite brise(+de 6 nds) vous voulez une forme de voile relativement pleine avec



. Le pataras est choqué et l'écoute est bordée jusqu'à ce que le pennon en tête de chute commence à courber: vent faible; et courbe 50% du temps: vent modéré. Bordez jusqu'à ce que la latte supérieure sont parallèle

à la bôme: vent faible; ou légèrement(5 degré) au vent: vent modéré. Dans le gros temps, lorsque vous avez tout le poids de l'équipage sur la rail et que vous êtes encore en surpuissance, vous devez aplatir votre

grande voile et probablement lui ajouter du dévers. Dans ce cas ci, le pataras et l'écoute ont été bordés pour bander le mat. Les grandes rides commenceront à apparaître à partir du point d'écoute vers le mat.

Table de réglage pour la grande voile



Commençons par les principes d'ajustement de base. Ajustez votre grande voile pour la vitesse n'a rien de bien compliqué. Sur presque tout les bateaux, vous pouvez commencer par les directives simples énoncées plus bas. Ensuite, comme vous prendrez de l'expérience, pour pourrez faire le fine tuning selon la condition de la mer, le type de voilier sur lequel vous êtes, la coupe de la voile, le poids de l'équipage, la performance relative ainsi que les feedback du barreur.

| Contrôle de voile | Vent léger (3-8nds) | Brise (9-15nds) | Gros temps (16-25nds) |
|----------------------------------|---|---|---|
| Latte supérieure | Légèrement ouverte, ou parallèle à la bôme. | Parallèle à la bôme ou légèrement fermée | Légèrement ouverte ou plus tordue. |
| Pennon supérieur | Flotte presque tout le temps. | Décroché la plupart du temps. | Flotte tout le temps |
| Tension du pataras | Nulle ou minimal utilisez le pré-bend | Minimale ou modérée. | Maximum |
| Chariot | Au-dessus de la ligne de centre. | Au centre ou légèrement au-dessus | En Dessous de la ligne de centre. |
| Cunningham | Ridules très apparentes le long du guindant | Ridules commençant à apparaître au guindant | Pas de ridules au guindant, légères rides au point d'écoute |
| Bordure | Relâchée | Moyenne | Maximum (Black Band) |
| Hale-bas | Relâché | Bien ajusté | Serré |
| Creux de la voile (à mi-hauteur) | 14-15 % | 12-13% | 10-11% |
| Position du creux maximum | 50% ou un peu plus loin derrière le guindant. | 50% derrière le guindant | 50% ou un peu plus à l'avant. |
| Angle du gouvernail | >3 degré si possible | 4 degrés | <5 degrés si possible. |



Ajustez votre foc ou génois pour la vitesse.

Ne négligez pas votre voile de devant. De nos jours, sur la plupart des bateaux, le foc ou le génois est plus petit que la grande voile, mais vous ne devez pas négliger son ajustement pour autant. Étant situé à l'avant du mât, les voiles d'avant reçoivent un vent moins turbulent fournissant donc une bonne part de la force propulsive de votre bateau. Il est donc important de trouver les réglages les plus rapides de votre génois.

Comprendre la base

1. Les focs et les génois sont généralement plus creux que les grandes voiles. Le réglage le plus primaire de la quantité de creux dans votre voile se retrouve dans la tension l'étai (soit par les bastaques, le pataras ou l'écoute de grande voile). Rendez votre voile plus creuse (en augmentant le dévers de l'étai) dans le vent faible et les vagues; aplatissez-la (en tendant l'étai) dans le gros temps et la mer plate.

2. Les focs et les génois portent aussi leur creux maximum un peu plus à l'avant que les grandes voiles. Cette position (avant et arrière) est affectée par plusieurs choses dont la tension de la drisse et de l'étai. Avancer le creux lorsque vous avez besoin d'accélération pour les tacks en duel et les vagues. Reculer le creux pour des conditions idéales de cap.

3. Utilisez des marques de références pour vous aider à répéter les réglages qui vous ont fournis de bonnes performances. Numérotez les positions possibles sur vos rails de renvoi d'écoutes. Ajoutez des marques sur les barres de flèches pour mieux identifier la position de la chute. Calibrez la tension dans la drisse. Sur les gros bateaux, identifiez sur le point

d'écoute de chacune des voiles: son nom, le vent maximum qu'elle supporte, et la position optimale de la poulie de renvoi d'écoute.

4. Utilisez les réglages du foc (en conjonction avec la grande voile) pour aider à contrôler le bateau. Si vous voulez tourner vers le vent (lof): choquez l'écoute; vous réduirez ainsi la pression du vent sur le foc ce qui facilitera la rotation de l'étrave vers le vent. Contrairement, en bordant le foc vous éloignerez l'étrave du vent.

5. Conservez un rapport écrit des astuces que vous avez apprises de vos génois et/ou focs. Voici quelques informations à conserver: la plage de vent dans laquelle vous pouvez utiliser la voile, la position optimale de la poulie de renvoi d'écoute, la distance optimale de la chute par rapport aux barres de flèches, la tension de la drisse, les heures d'utilisation et autres commentaires.

Suivez ces guides de réglages

6. Régler la position de la poulie de renvoi d'écoute pour que les pennons réagissent plus également le long du guindant. Dans tous les cas le pennon du haut va monter un peu plus rapidement que les autres ce qui est tout à fait correct dans le petit et le gros temps. Cependant, si

celui-ci décroche beaucoup plus vite que les autres, vous devriez avancer le point de tire. S'il décroche plus tard, reculez le point de tire.

7. Positionnez votre point d'écoute de génois/foc transversalement pour que l'angle de tire soit d'environ 8-11 degrés (voir la charte). Positionnez le point de tire plus au centre dans les vents modérés et la mer calme. Portez-le plus vers l'extérieur dans les vents faibles et forts, ainsi que dans les vagues. Sur certains bateaux, la rail existante se trouve trop en dehors, vous devriez donc utiliser un "barber-haul" pour rapporter le point d'écoute plus au centre. (sur les one-design en tendant un peu l'écoute au vent).

8. Si vous barrez en utilisant les pennons de guindant de foc/génois, essayez d'en utiliser un qui se trouve à environ la moitié de la hauteur du guindant. Il se peut qu'il soit plus difficile à voir que le plus bas mais il vous donnera une lecture plus exacte et plus générale qu'à la base de la voile.

9 . Les pennons le long du guindant sont des bons indicateurs de votre "groove" d'angle de près. Naviguer au près pour que les pennons lèvent légèrement au dessus de l'horizontal. Dans la mer plate et les vent moyens et forts, naviguer dans le mode "feathering" avec les pennons au vent qui volent verticalement. Quand vous avez besoin de vitesse maximale et que le cap importe moins (par vent faible avec vagues): naviguer avec les pennons à l'horizontale.

10 .Si il est plus difficiles de trouver une bande optimale de près(groove), utiliser les contrôles de forme de la voile pour avancer le creux rendre votre génois/foc plus rond à l'avant.

11. Ajuster la tension du guindant (normalement en utilisant la drisse) jusqu'à ce qu'il se forme des indices de rides horizontales le long du guindant. Avec des vieilles voiles vous aurez à tendre encore

plus la drisse pour avancer suffisamment le creux de la voile. Tendez les nerfs de bordure et de chute pour éliminer seulement leur fassayement.

12. Un bon point de départ c'est de border l'écoute de la voile d'avant jusqu'à ce que la courbe (twist) de la chute soit comparable avec celle sous le vent de la grande voile. Si votre foc a des lattes, c'est une valeur sur de border l'écoute jusqu'à ce que la latte supérieure soit environ parallèle à l'axe du bateau. Il pourrait vous être utile de mettre du ruban adhésif noir de chaque côté de cette latte pour mieux la voir.

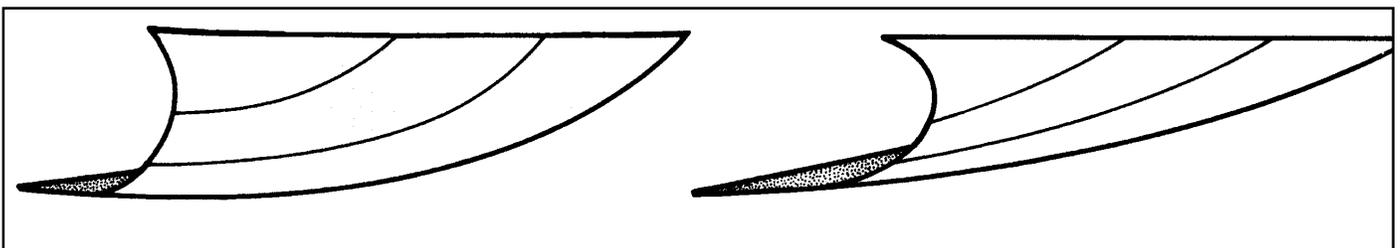
13. Il existe deux autres façons de juger si le foc est bien bordé. Sur un one-design(où il est difficile de voir le haut du foc en course), noter la position et la forme de la bordure lorsque vous allez vite. Sur les plus gros bateau, la distance entre la voile et les barres

de flèches(celle du milieu normalement) est une bonne référence.

14. Lorsque votre écoute est ajustée à sa position normale de près, disposez une marque noire sur l'écoute juste avant la poulie qui précède la winch. Ceci vous aidera à régler plus rapidement durant la course, ce qui est très pratique en finissant un tack.

15. Le foc devrait généralement de la même façon sur chaque bord, mais surveillez les conditions où vous avez des vagues qui ne sont pas alignées avec le vent. Dans ces conditions, il est normal de varier la position et la tension de l'écoute d'un tack à l'autre.

Le régleur de foc/génois doit constamment ajuster la tension de l'écoute pour suivre les changement de vitesse et de direction du vent. Soutenez une communication avec le barreur pour l'informez de vos manœuvres.



Forme du génois dans le petit temps et la brise

Au près, dans ce cas-ci, vous voulez une voile d'avant puissante avec une forme relativement pleine et très peu de dévers. Les bastaques devraient être presque molle pour permettre un certain dévers à l'étai et de creuser la voile. Le point de tire est avancé pour réduire le dévers et ajouter du volume à la base de la voile. L'écoute devrait être bordée afin que la partie supérieur de la chute soit parallèle à l'axe du bateau. La drisse devrait être choquée jusqu'à se qu'il y ait de petites rides le long du guindant.

Forme du génois dans le gros temps

Au près, dans ces conditions, vous voulez diminuer la puissance de votre voile d'avant en l'aplatissant et en augmentant le dévers. Les bastaques seront fortement tendues, ce qui redressera l'étai et aplatira la voile. Le point de tire est reculé et sorti vers l'extérieur pour ajouter du dévers, raidir la bordure et ouvrir le couloir. L'écoute est bordée pour que la bordure soit raide et que le haut de la chute soit déversée quelque peu. La drisse est tendue pour avancer le creux et éliminer les rides le long du guindant.



Table de réglage du génois et des focs

Modifiez ces réglage pour votre bateau. Presque tout le monde va régler un génois dans sa carrière de marin. Même si ce rôle demande plus que simplement tirer sur les écoutes lors de virement, ce n'est pas tellement plus difficile que cela. Voici une table d'usage facile pour les réglages de base du foc et du génois. Utilisez la comme point de départ pour vous aligner. Ensuite, lorsque vous prendrez de l'assurance, commencez le fine tuning particulier à votre bateau, le poids de votre équipage, la coupe des voile, les conditions de mer...

| Contrôle de voile | Vent léger (3-8nds) | Brise (9-15nds) | Gros temps (16-25nds) |
|---|---|--|--|
| Haut de la chute (angle de la latte supérieure) | Légèrement ouverte déversée jusqu'à 10° | Parallèle à l'axe du bateau ou légèrement fermée | Légèrement ouverte-déversée jusqu'à 10° |
| Pennons du guindant (au vent) | Volent directement vers l'arrière la plupart du temps | Levant au moins 50% du temps | Verticaux la plupart du temps |
| Dévers de l'étai | Maximum, spécialement dans la vague courte | Moyenne (selon les vagues) | Minimum |
| Tension de la drisse | Quelques rides le long du guindant | Des indices de rides le long du guindant | Pas de rides |
| Point de tire (transversal) | Très faible angle de tire l'approx. 8-10° | Minimum d'angle de tire approx. 7.5-9.5° | Angle de tire maximum 8.5-11° |
| Point de tire (longitudinal) | Légèrement vers l'avant | Standard (les pennons réagissent également) | Légèrement vers l'arrière pour créer du dévers |
| Nerf de chute | Bien mou | Juste assez serré pour éliminer le fassayement | Tendu |
| Creux de la voile (à mi-hauteur) | 16-18% | 15-16% | 14-15% |
| Position du creux (à mi-hauteur) | 44-47% | 42-45% | 40-43% |



Changez de vitesse (gear) pour maximiser votre vitesse au près.

Prévoyez et faites les ajustements en conséquence. Une des meilleur façon d'améliorer votre vitesse est d'augmenter le pourcentage de temps à naviguer en bonne vitesse (gear). Avec simplicité, nous allons comparer le voilier avec une voiture 4 vitesses. Celles-ci couvriront les besoins de près et seront décrites dans la charte ci-dessous. La première vitesse est utilisée pour accélérer à partir d'une vitesse lente alors que la quatrième vitesse sert à naviguer à pleine vitesse. Contrairement à celle d'une voiture, la transmission d'un voilier n'est qu'une suite de réglage de la première à la quatrième vitesse. Il existe plusieurs ajustement pour chaque vitesse comme vous le verrez plus bas, cependant vous n'avez pas toujours le temps de les effectuer à cent pourcent. Vous devez alors prioriser certains réglages. Les premier changement que vous devriez effectuer, concernent presque toujours les écoutes et le poids de votre équipage. Il est primordial d'être pro-actif et non réactif lorsque les changement de vitesse sont en cause. Anticipez les changements de conditions à venir et faites les ajustements nécessaire.

| Vitesse | Quand l'utiliser | Comment la régler |
|---------------------|--|--|
| Vitesse 1 | Sur une ligne directe, dans du vent très faible; vent faible quand vous avez plus de vagues que de vent; peu importe quand vous avez besoin d'accélérer à partir d'une vitesse très lente; après les virements; en sortant de la ligne de départ; pour traverser des vagues de bateaux moteur; dans le vent turbulent ou le mauvais vent d'un bateau | Bôme sous la ligne de centre; grande voile avec du dévers pour que la latte supérieure soit sous le vent; bastaques presque molles; bordure relâchée; peu de cunningham pour conserver les rides le long du guindant de la grande voile; écoute de génois choquée; point de tire avancé; dévers de la chute du génois à partir de la mi-hauteur sous le vent; peu de tension dans la drisse pour conserver des rides près du guindant du génois; maximum de dévers dans l'étai. |
| Vitesse 2 | Par mer plate dans un vent faible ou très faible; dans la brise moyenne lorsqu'il y a beaucoup de vagues courtes; lorsque vous vous approchez de votre vitesse de pointe mais que vous avez encore besoin d'accélération; entre la première et la troisième vitesse en progression. | Écoute bordée pour que la latte supérieure de la grande voile soit parallèle à la bôme; pennons derrière la latte supérieure volant 100% du temps; chariot d'écoute tiré au vent pour que la bôme soit au centre; bordure légèrement choquée; légère tension du cunningham pour conserver quelques rides horizontales; point de tire du génois à sa position normale; tension dans l'écoute du génois suffisante pour que la chute à mi-hauteur soit parallèle à la ligne de centre. |
| Vitesse 3 | Dans la brise modérée; vent faible avec mer très plate; quand vous avez assez de puissance sans être en surpuissance; quand vous avez besoin de faire plus de cap; dans le vent fort avec moins de vagues que de vent; entre la deuxième et la quatrième vitesse en progression. | Écoute de grande voile bordée au maximum; latte supérieure pointant légèrement au vent; pennons de la latte supérieure qui décroche 50% du temps; bôme au centre ou légèrement au vent; bordure de la grande voile réduite au maximum; tension du cunningham suffisante pour conserver une apparence de rides au guindant; bastaques bordées pour minimiser le dévers de l'étai; écoute de génois suffisamment bordée pour que l'angle de la chute à mi-hauteur pointe légèrement au vent; point de tire le plus au centre possible. |
| Vitesse 4 | Vents forts; lorsque vous êtes surpuissance et que vous voulez garder la bateau plat; dans les vent modérément forts avec plus de vagues que de vent; après la troisième vitesse en progression. | Écoute de grande voile bordée au maximum pour conserver le bateau sur ses pieds(peut-être choqué des fois); lattes supérieurs légèrement déversées sous le vent; bastaques bordées au maximum pour éliminer le dévers de l'étai; bordez le pataras pour courber le mat; bordure avec tension maximum pour l'aplatir complètement; cunningham bordé pour avancer le creux; tension du hale-bas suffisante pour conserver la forme de chute lorsqu'on choque l'écoute; chariot d'écoute sous la ligne de centre; point de tire du génois légèrement à l'extérieur; chute du génois tendue. |

L'habilité d'accélérer est critique en terme de succès en course puisque vous avez toujours besoin d'aller plus vite. C'est spécialement vrai lorsque votre bateau à ralenti: après un virement, en frappant des vagues, en approchant la ligne de départ, et presque tout le temps dans le vent faible. Lorsque vous sentez ou que vous pensez que vos instruments vous disent d'aller plus vite, il y a plusieurs choses que vous pouvez faire pour tomber en mode accélération.

Abattez un peu. Il est difficile d'accélérer lorsque vous êtes en mode cap spécialement si vous êtes dans du vent ou de l'eau turbulents.

Ajustez vos voile selon le cap. Les régleurs devraient simultanément, lorsque la barre abat pour bâtir la vitesse, choquer les écoute et faire les autre ajustements pour concorder avec le changement de cap.

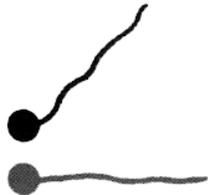
L'Augmentez le creux de vos voiles. Ceci augmentera la puissance de vos voiles et accroître leur puissance propulsive.

Avancez le creux des voiles. En plus d'avancer la résultante de puissance ceci vous aidera à contrôler le bateau et à bâtir une vitesse même dans des conditions variables. Bien sûr, ce n'est pas très bon pour le cap mais cela a peu d'importance lorsque vous essayez d'accélérer.

Anticipez le besoin d'accélérer plutôt que de réagir. Par exemple, n'attendez pas d'avoir frappé la première vague pour tomber en mode d'accélération. Abattez et choquez les écoute avant que l'étrave ne touche la première vague.

Dans le vent faible ou dans des conditions de vagues, vous aurez probablement besoin d'être en mode accélération(voile pleine, creux avancé, près bon plein) La plupart du temps.

Quand les conditions sont changeante, assurez vous de changer continuellement de vitesse -en accélération ou non- comme vous le feriez en conduisant dans le trafic.

| Angle des voiles/gîte | Action des pennons | Vitesse |
|--|--|---|
|  <p data-bbox="370 716 673 1010">Vous naviguez à un angle relativement loin du près serré pour une accélération rapide. La vitesse est plus importante que le cap. Dans ce cas ci, vous voudrez sûrement un peu de gîte sous le vent.</p> |  <p data-bbox="935 716 1239 1010">Travaillez votre génois pour que les 2 pennons (au vent/sous le vent) flottent le plus horizontalement possible. S'ils ont tendance à lever, c'est que vous lofez trop. S'ils tombent, vous abattez trop.</p> |  |
|  <p data-bbox="370 1045 673 1276">Vous naviguez à un angle modéré pour optimisez votre besoin d'accélération et de cap. Sur la plupart des bateau, vous voudrez être plat.</p> |  <p data-bbox="935 1045 1239 1276">Le pennon au vent devrait commencer à monter légèrement au dessus de l'horizontal. Sans toutefois qu'il y ait des poches le long du guindant.</p> |  |
|  <p data-bbox="370 1346 673 1577">Ceci est votre mode de cap maximum. Regardez alors pour optimiser le compromis cap/vitesse. La plupart des bateau devraient être absolument plat.</p> |  <p data-bbox="935 1346 1239 1612">Le pennon au vent devrait, la plupart du temps, monter à 45 degré au dessus de l'horizontal. Il est possible de voir quelques poches le long du guindant du génois.</p> |  |
|  <p data-bbox="370 1654 673 1948">Vous naviguerez aussi le plus au près possible, mais vous aurez à abatte quelques peu pour augmenter votre puissance à travers les vagues. Gardez le bateau le plus plat possible.</p> |  <p data-bbox="935 1717 1239 1913">Le pennon au vent, la plupart du temps, est complètement vertical. Il y a souvent des poches le long du guindant.</p> |  |