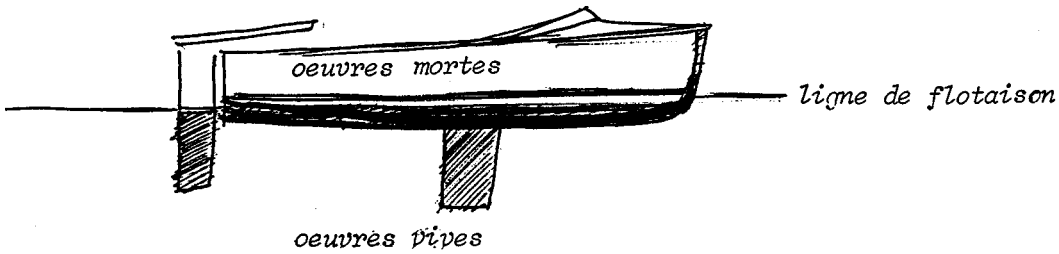
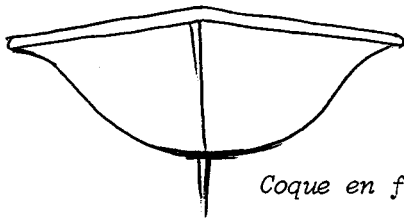


Terminologie	2
Vocabulaire de base	4
Allures (direction du voilier par rapport au vent)	5
Priorités <i>(code international pour prévenir les abordages)</i>	5
Vent réel et vent apparent	6
Virer de bord	6
Empanner	7
Établissement des voiles	7
La régata	7
Le couple de chavirage	8
Mieux barrer <i>(réglage des voiles, utilisation de la dérive, assiette du bateau)</i>	9
Assiette : équilibre – ardent – mou <i>(en illustrations)</i>	10
Les types de voiliers <i>(cat boat, sloop, côtre, goelette, ketch, yawl)</i>	12
Les principaux nœux marins <i>(de taquet, de cabestant, en huit, de drisse, de chaise, plat)</i>	13

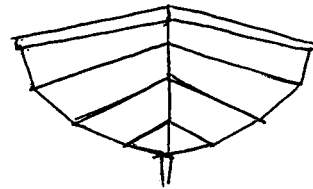


Gréement dormant = mat, haubans, étai, barre de flèche...

Gréement courant = poulies, palans, écoutes...

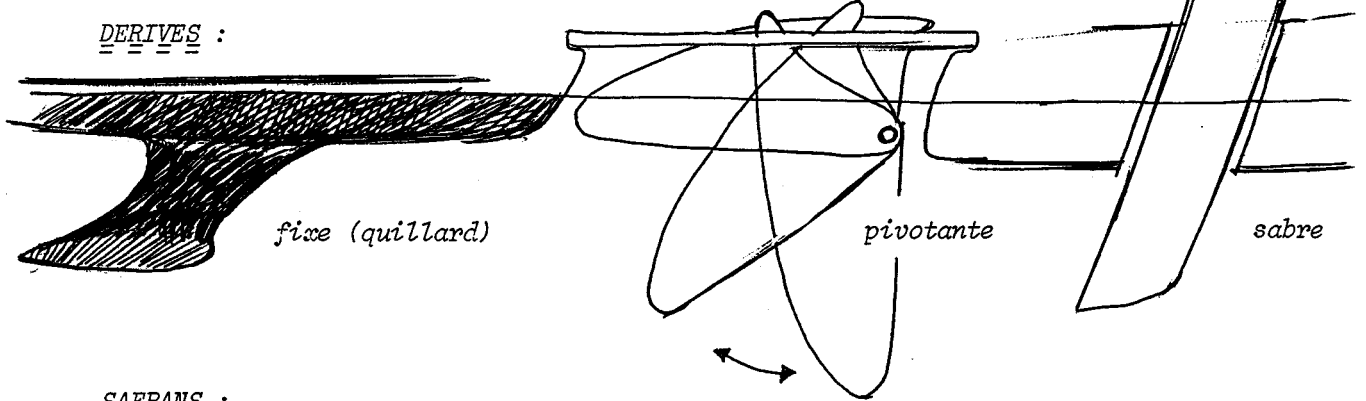


Ex.: Laser
420
470
505

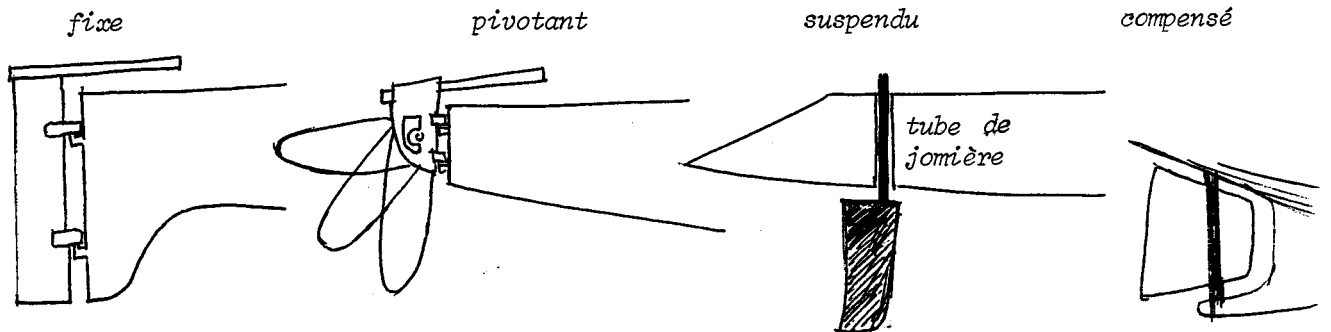


Ex.: Vaurien
Fireball
Ponant

DERIVES :



SAFRANS :



VOCABULAIRE DE BASE

BORDER : Tirer sur l'écoute.

LOFER : Rapprocher l'étrave du vent.

CHOQUER : Lâcher de l'écoute.

ABATTRE : Eloigner l'étrave du vent.

- Si on désire lofer, il faut border les écoutes (foc - gde voile) sous peine de voir les voiles fasseyer.

FASSEYER : Voile battant comme un drapeau dans l'axe du vent.

- Si on désire abattre, il faut choquer les écoutes afin de garder un réglage correct des voiles.

- Si on lofe de trop = virer de bord ou bout au vent = arrêt.

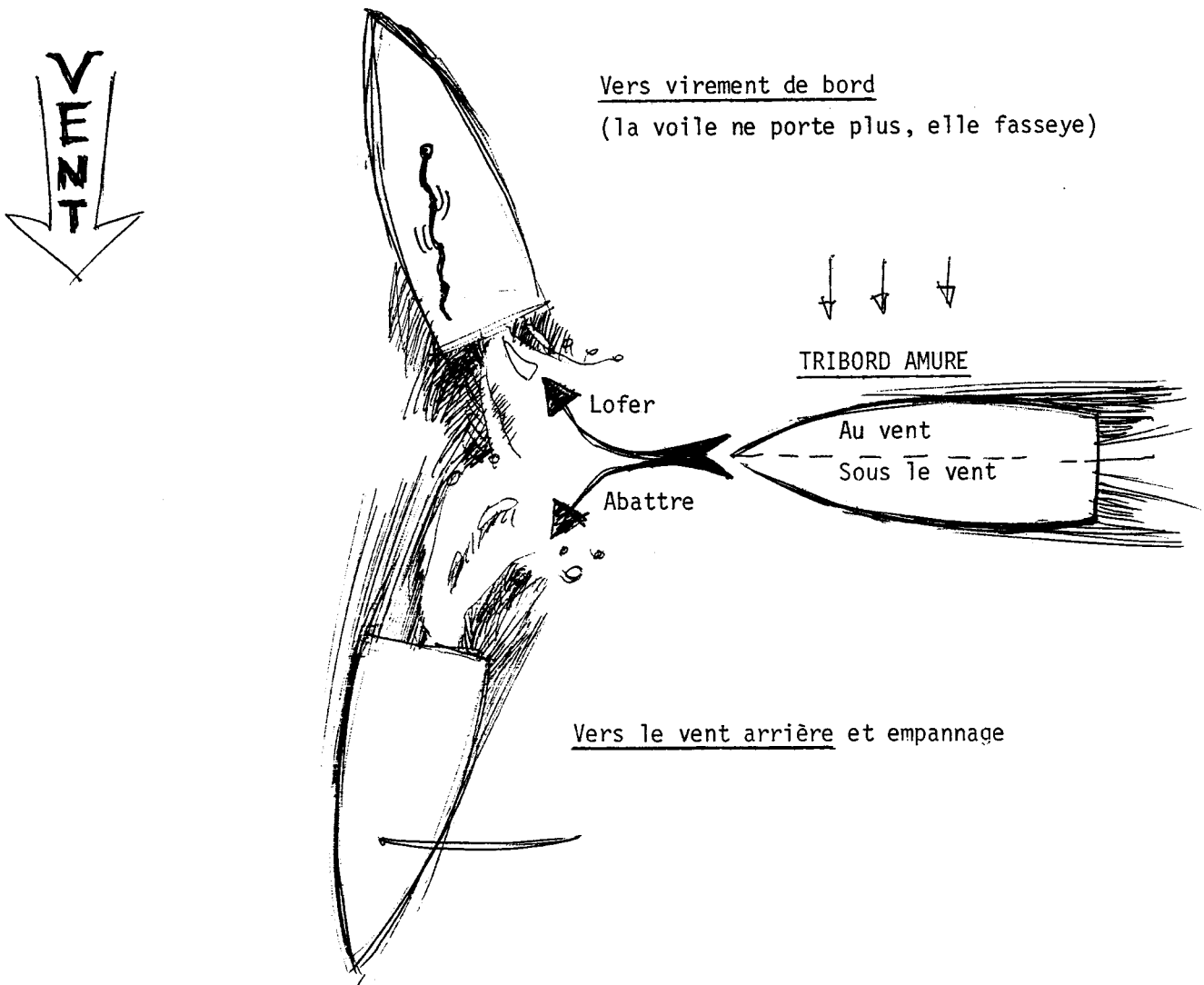
- Si on abat de trop = empannage ou faire vent arrière.

BOUT AU VENT : Placer l'étrave dans la direction d'où vient le vent.

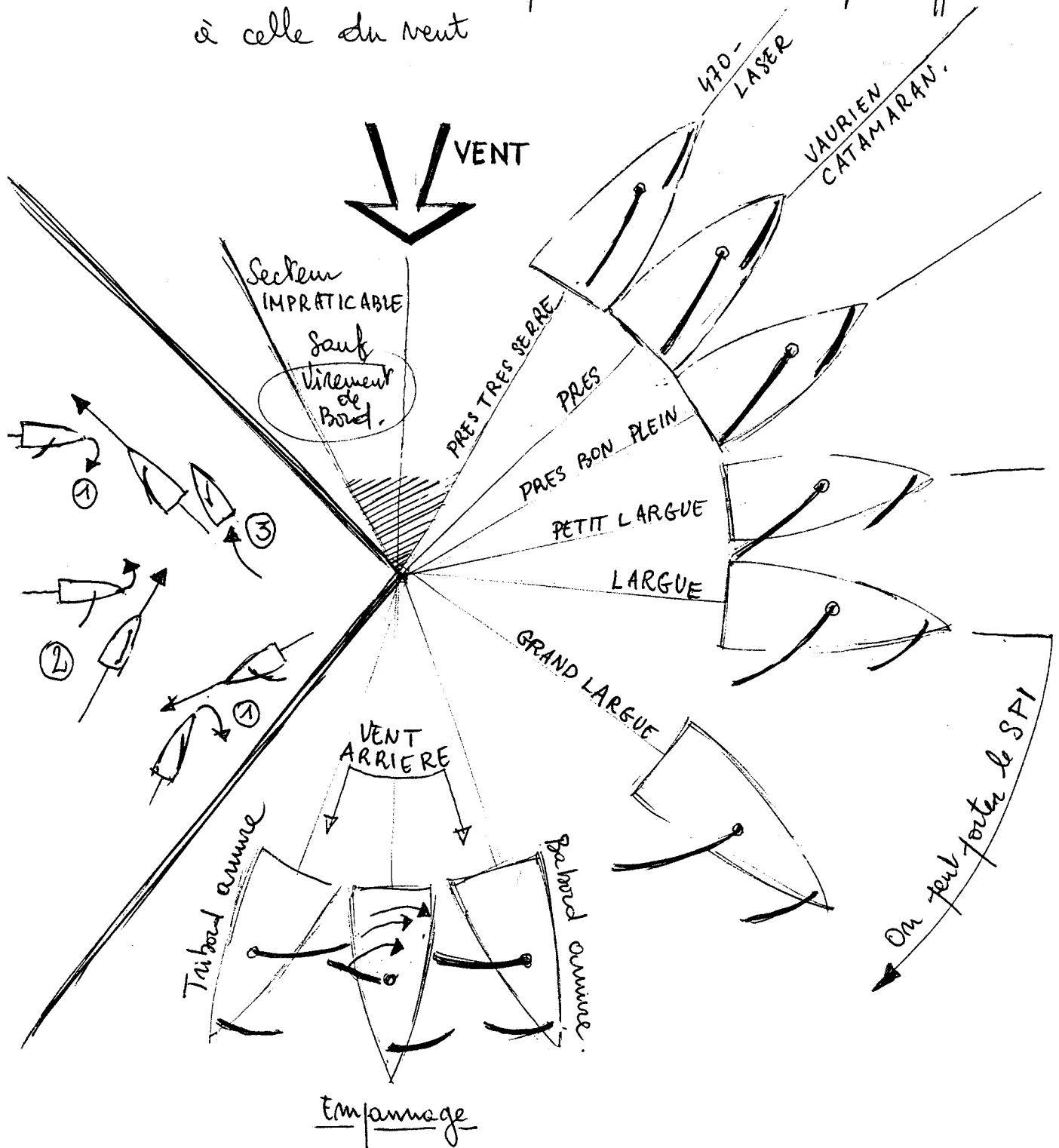
VIRER DE BORD : Changer d'amure en présentant d'étrave au vent.

EMPANNAGE : Virer de bord en présentant l'arrière du bateau au vent.

AMURE : Désigne le bord (côté) d'où vient le vent.



ALLURES: Direction de la route que suit un bateau par rapport à celle du vent



Remarque: au vent arrière on peut flécher les voiles en li-seaux.

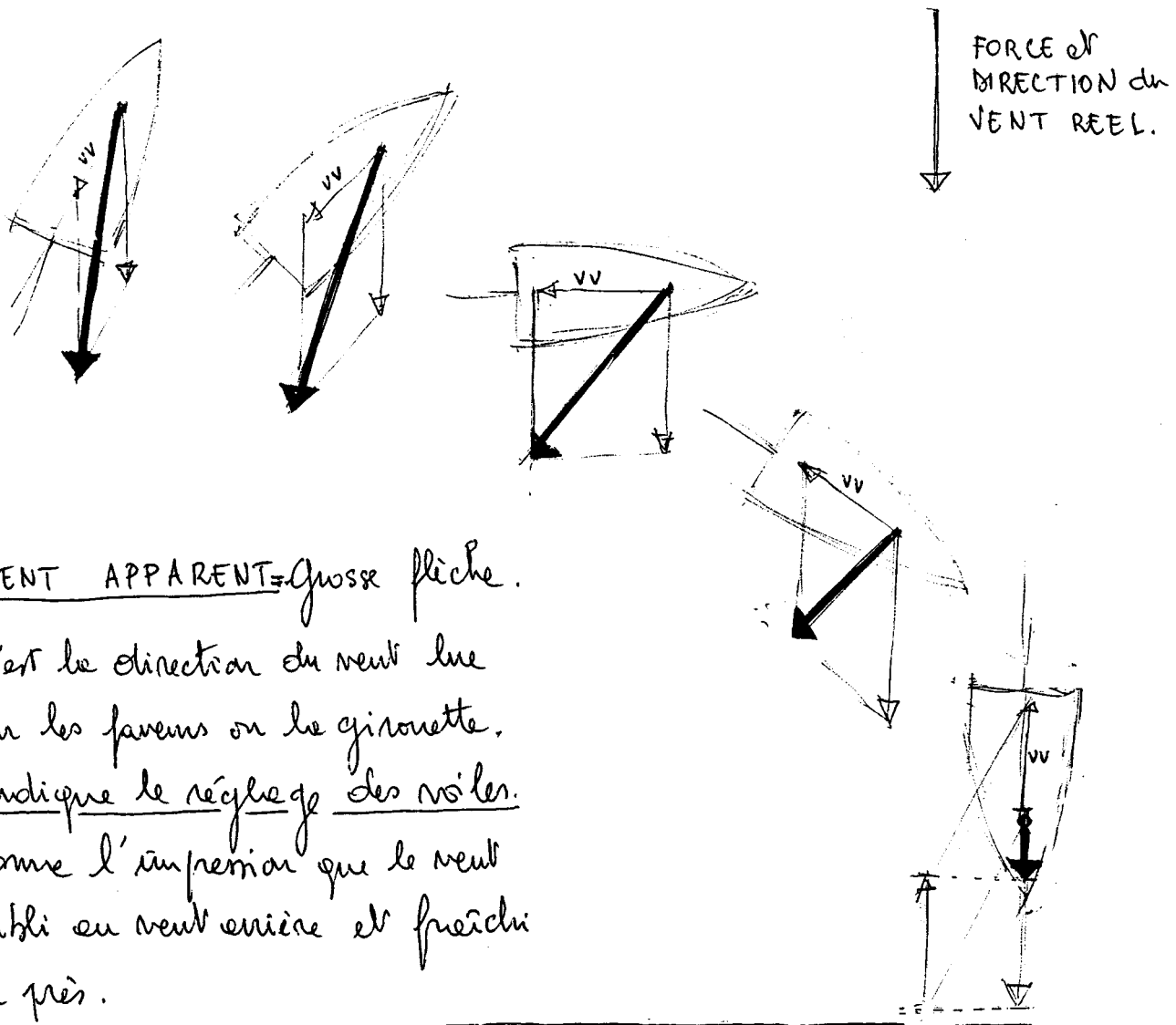
PRIORITÉ LORS D'UN CROISEMENT:

- Le voilier tribord amure est prioritaire. L'autre s'écarte ou vire. (1)
- Si mêmes amures: le voilier sous le vent est prioritaire. (2)
- Le voilier rattrapant s'écarte (3)

VENT REEL (VR): direction d'où vient le vent

VENT VITESSE (VV): direction donnée par le déplacement du bateau

VENT APPARENT: résultat des deux précédents.



POUR VIRER de BORD: Etre lancé. Pousser sur le bôme pour faire lofer le bateau. Border le grand-voile au début de la manœuvre. Chiquer le grand-voile dès que le voilier est tout au vent. Continuer à tenir le bôme dans la même direction, lorsque le bateau est dans la position de près sur l'autre ancre: redresser le bôme et border le grand-voile.

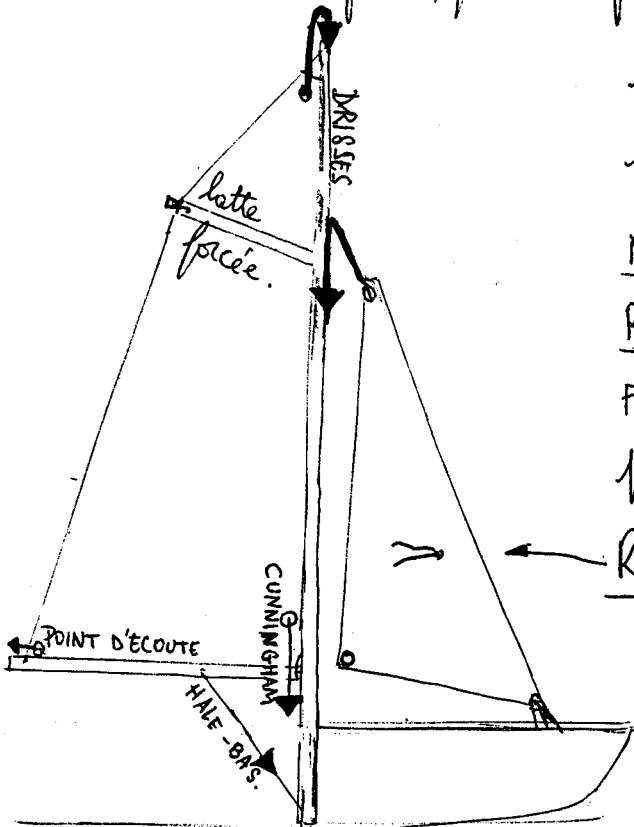
Remarques: - maintenir le bateau à plat sur l'eau.

- regarder vers l'avant lors de la manœuvre.

POUR EMPANNER : Se placer plein vent arrière et tenir ce cap un instant. Le bateau doit être parfaitement plat sur l'eau. Embraquer l'écoute de grand voile ... baisser la tête ... et laisser filer le bôme sur l'entre amure qu'on a l'écoute.

ETABLISSEMENT DES VOILES :

Plus le vent est fort, plus il faut éterquer les drisses, le luel - bas



le point d'écoute de la grand-voile sur le bôme, le cummingham.

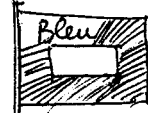
NB: les points d'amure sont fixes.

Remarque: si voile à lote forcée: Forcer la lote dans le gousset que par petit temps (obtenir un creux).

Règle des pennons: à l'horizontale.

LA REGATE

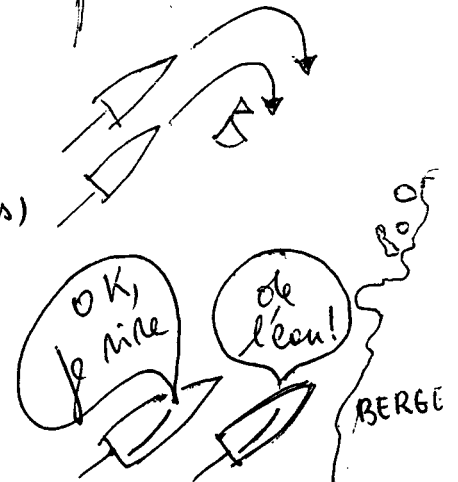
- 1) Avertissement par pavillon de série (10' avant départ)
- 2) Signal préparatoire (5' avant départ)
- 3) DÉPART : 2 chapeaux amenés.



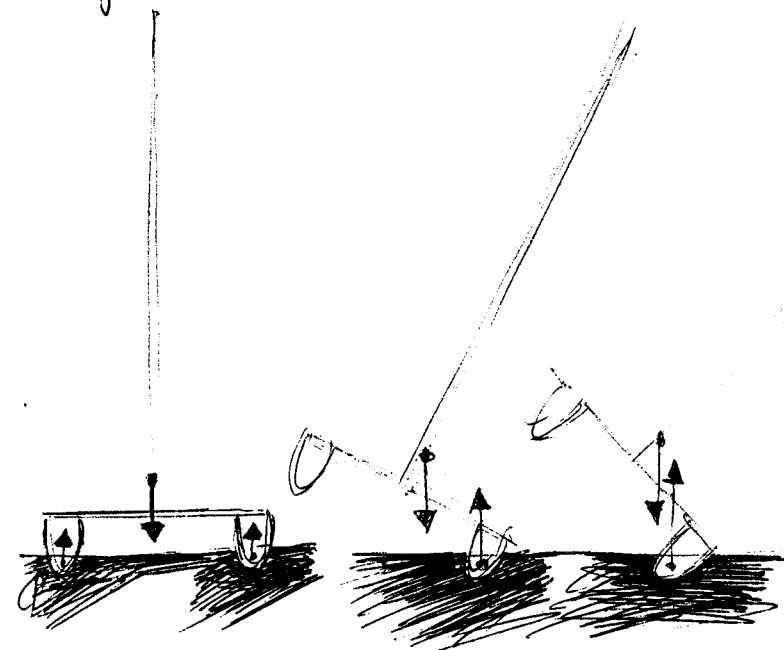
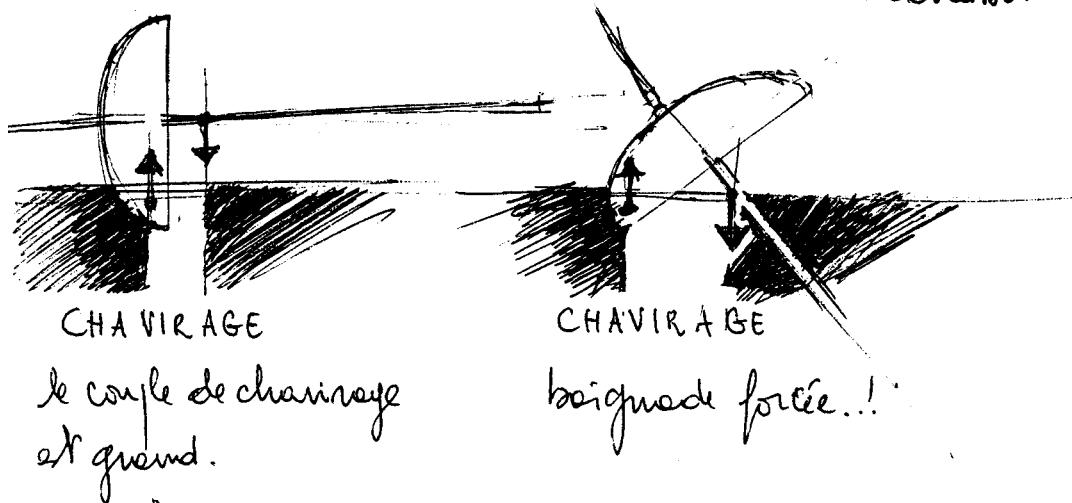
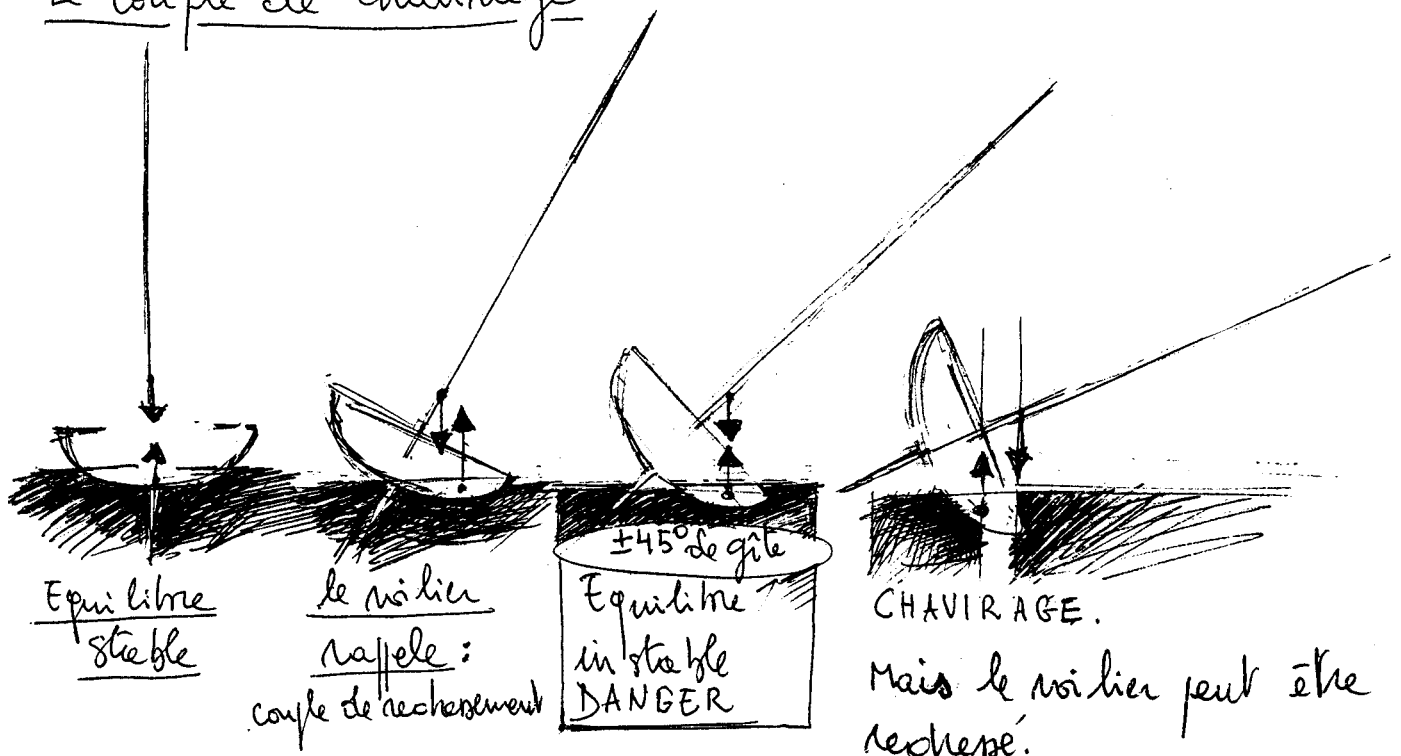
Priorités: selon code international.

Passage des bouées: si engagé, le voilier à l'intérieur doit obtenir de l'eau. (2 bouées)

Obstacles: sous mêmes amures un voilier peut demander de l'eau pour percer le danger.



Le couple de charnage



La stabilité du CAT:

- le voilier rappelle davantage aux mêmes angles de gîtes.
- ⇒ Il peut porter + de voile
 - ⇒ Il atteint des vitesses supérieures

Barrer convenablement

Ne pas donner de coups de barre violents et tenir le stick légèrement sans croisement de mains.

Réglage des voiles

- *A toutes les allures sauf «grand largue» et «vent arrière» : il faut faire fasseyer les voiles et prendre juste le peu d'écoute qu'il convient afin d'arrêter le fasseyement (donc naviguer à la limite du fasseyement).*
- *Pour le grand largue et vent arrière : ouvrir la voile au maximum (on borde toujours de trop).*

Rôle de La dérive

Empêcher le bateau de déraper (dériver).

NB: plus le vent est fort moins il faut descendre la dérive.

Utilisation de la dérive

Il faut la descendre à fond lorsque l'on désire remonter au vent (près). Pour les allures de largue, on peut la remonter de moitié. Pour le vent arrière, on pourrait l'enlever complètement.

Assiette du bateau

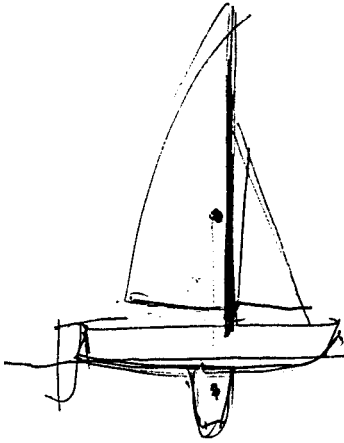
Placer le bateau dans ses lignes en répartissant le poids de l'équipage et en réglant les voiles correctement.

Comment disposer d'un voilier équilibré (afin de pouvoir tirer profit de ses performances)

- *le voilier veut absolument lofer (on dit qu'il est ardent) lorsque*
 - *la quête du mat est trop arrière,*
 - *l'équipage enfonce l'avant dans l'eau,*
 - *le bateau gîte,*
 - *la grand voile est trop bordée et le foc choqué,*
 - *par vent fort, il y a trop de dérive.*
- *le voilier veut absolument abattre, (on dit qu'il est mou) lorsque*
 - *la quête du mat est trop avant,*
 - *l'équipage enfonce l'avant du bateau dans l'eau,*
 - *le bateau contre gîte*
 - *le foc est bordé à fond et la grand voile choquée.*

Si aucun défaut précité n'est actif, le bateau est dans ses lignes et bien équilibré.

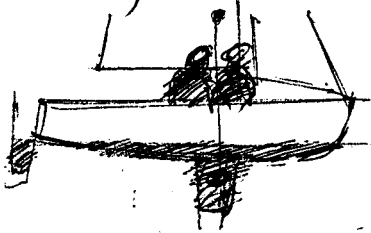
EQUILIBRÉ



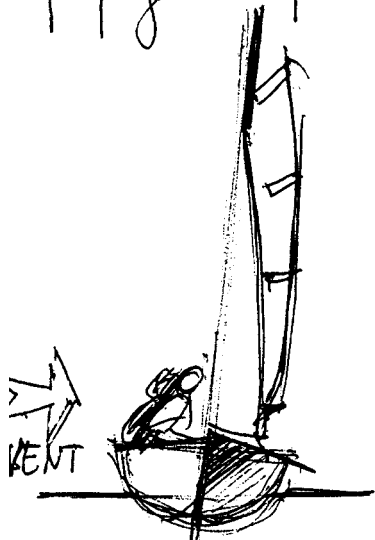
Centre de dérive sur
le verticale du centre
de gravité

= ASSIETTE correcte

voilier dans ses
lignes. (longitudinale-
-ment) et latéralement.

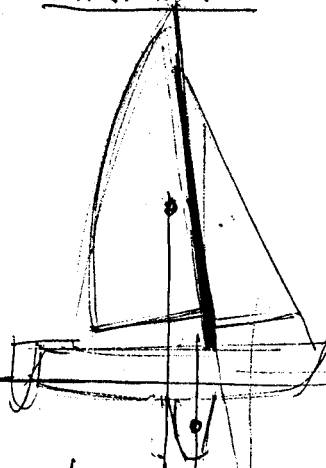


Équipage bien placé

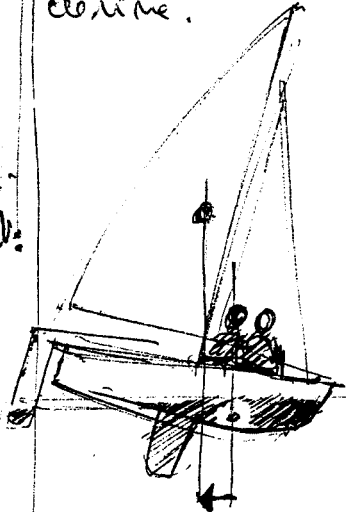


Équilibre latéral

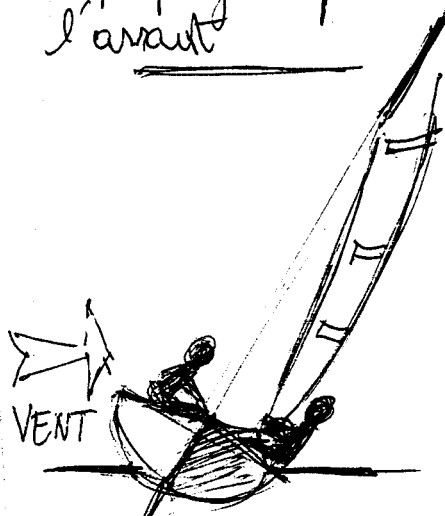
ARDENT



Centre de dérive en
arrière du centre de
gravité.

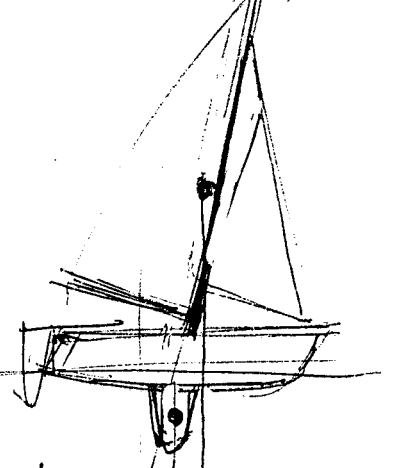


Équipage trop sur
l'avant

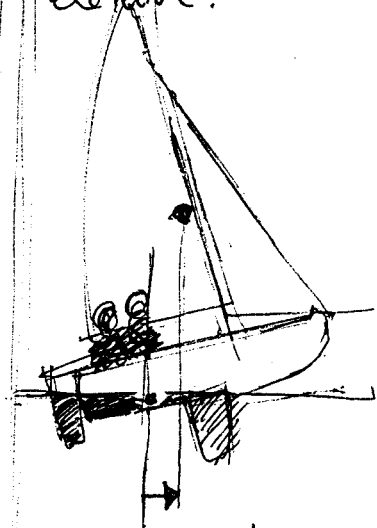


gîte excessive

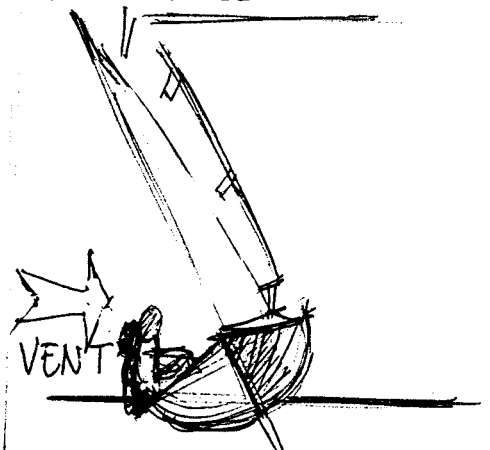
MOU



Centre de dérive en
avant du centre de
gravité.



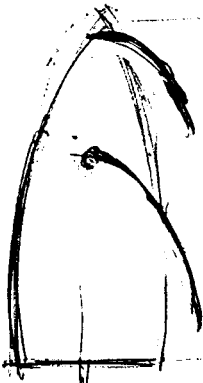
Équipage trop sur
l'arrière



Contre-gîte
(équipage au vent?)

EQUILIBRÉ

VENT
→



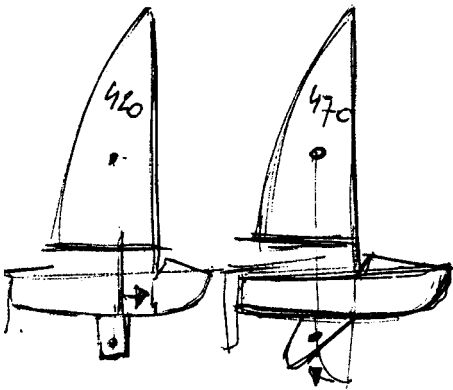
voiles bien réglées.

Voilier sans safran :



il faut remonter la dérive pour rectifier l'équi libre

Voilier en double



On avance le mat (420) on on remonte la dérive

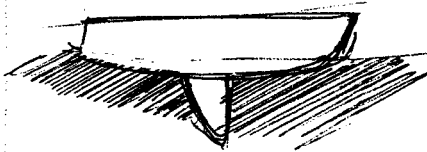
ARDENT

VENT
→



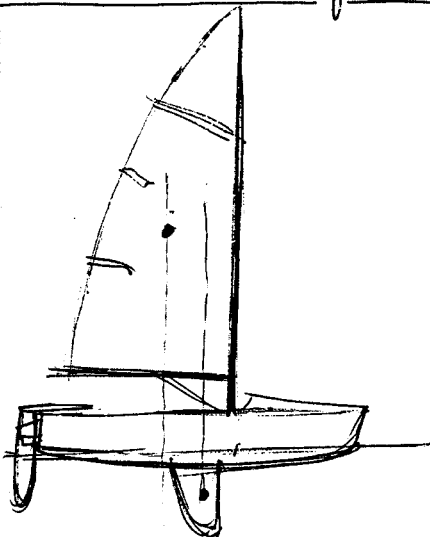
le vent pousse sur l'arrière du bateau → il lofe.

Voilier sans safran :



ardent si on ne remonte pas le dérive

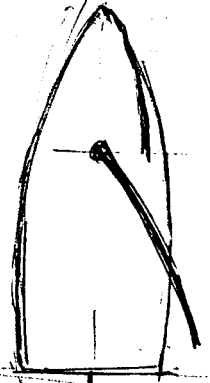
utilisé sous le foc



Ardent si on ne corrige pas.

MOU

VENT
→



le vent pousse sur l'avant du bateau → il abat.

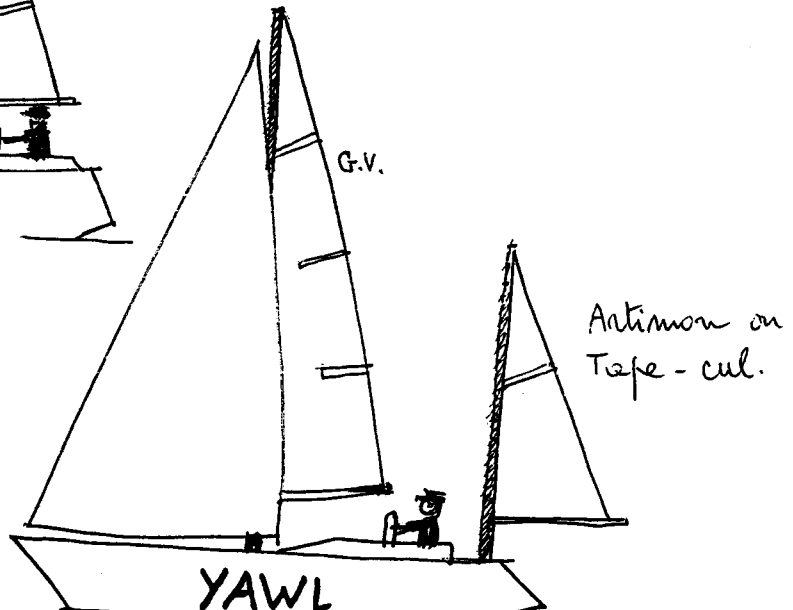
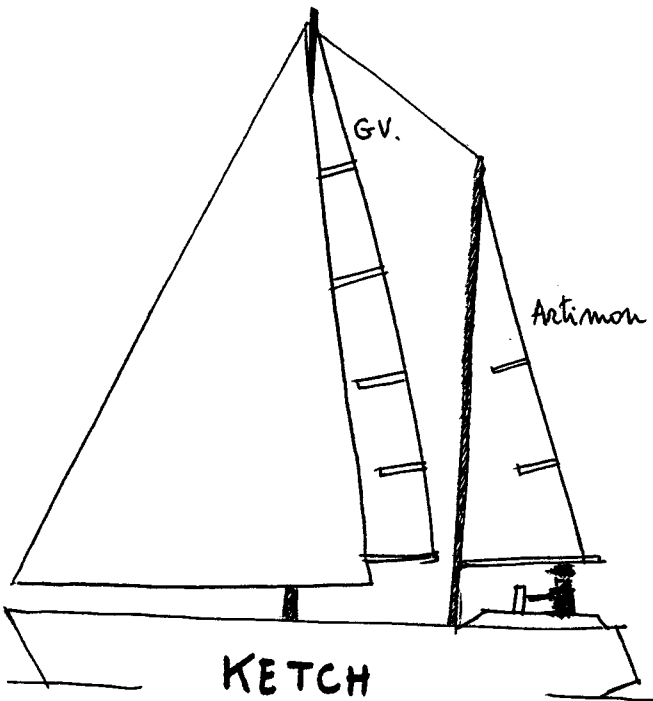
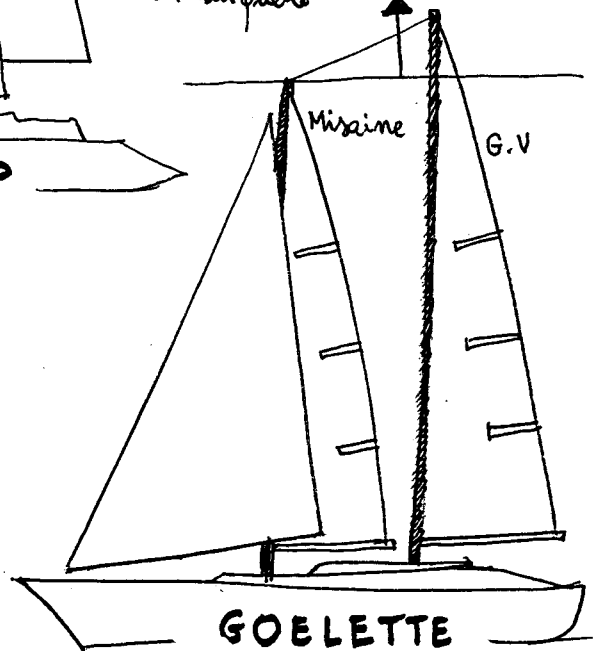
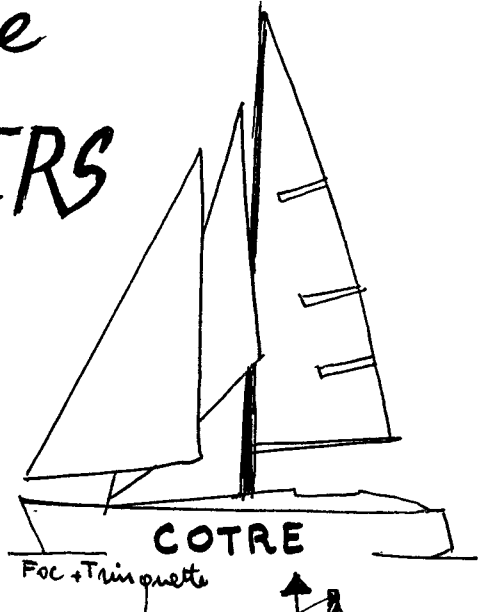
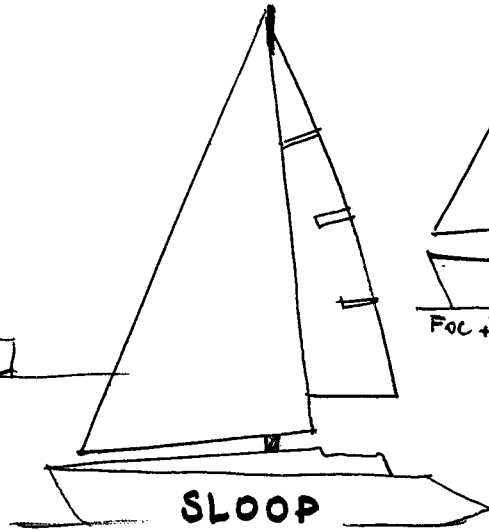
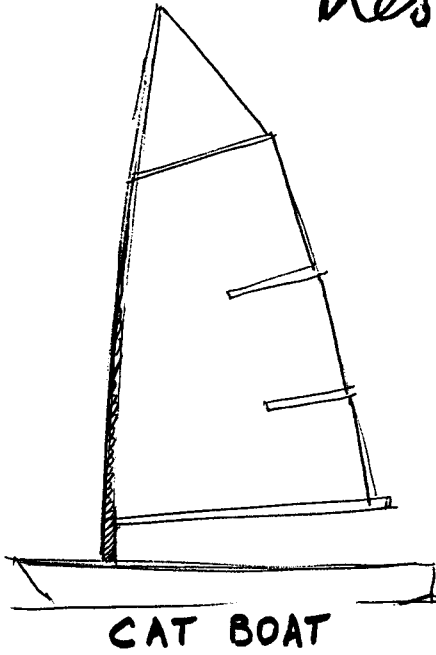
Voilier sans safran :



mou si on remonte de trop la dérive

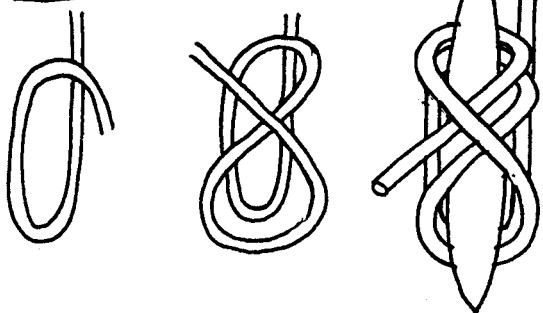
Jamais "MOU" dans le cas d'un dériveur en double utilisé sous le foc.

Des types de VOILIERS

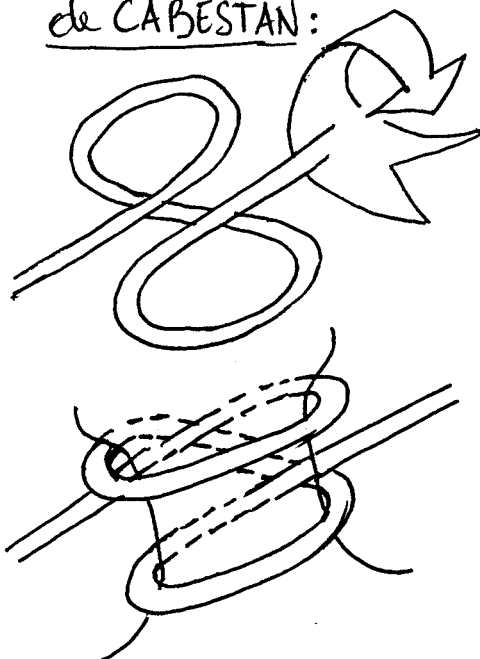


LES NOEUDS

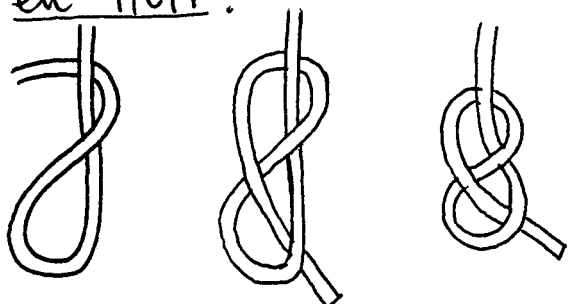
de TAQUET :



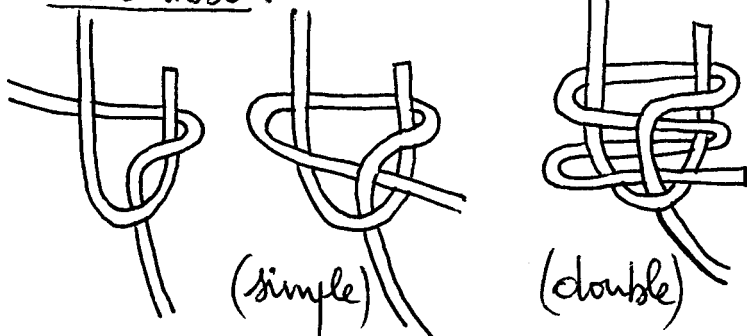
de CABESTAN :



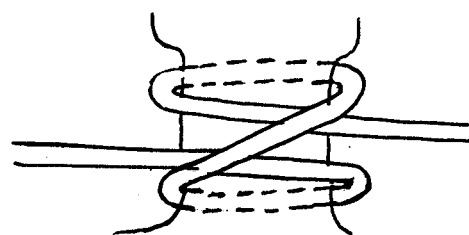
en HUIT :



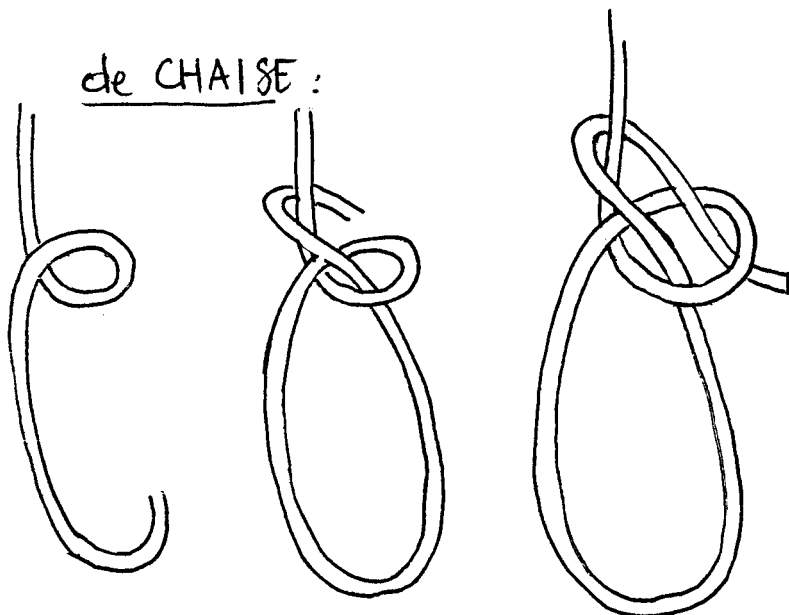
de DRISSE :



ou BATELIER.



de CHAISE :



PLAT :

