



# Astuces de navigation par Chris Kitchen

Octobre 2012

Série 5 – Navigation au près

Traduction : Ph. Genestier

Bien qu'il existe probablement plus de gains de vitesse sur un parcours à faire au portant dans un Weta par rapport au près, il y a encore beaucoup de choses que vous pouvez faire pour vous mettre en bonne posture à la bouée au vent. Comme au portant il y a un art à maîtriser de l'équilibre du Weta et peaufiner ses réglages simples. Bien qu'il y ait très peu de contrôles / réglages par voile (foc et grand-voile) par rapport à la plupart des autres bateaux, cela signifie que le réglage fin de ceux-ci est encore plus important pour être bien quand on navigue.

Beaucoup d'entre eux se résument à sentir le bateau et ce qu'il faut corriger. J'encourage vraiment à avoir un peu de plaisir et à jouer avec des réglages exagérés pour obtenir une bonne idée de la façon dont ils influent sur le bateau. Par exemple, naviguer tout à l'arrière du bateau ou border plus que vous ne le feriez jamais et juste voir comment le bateau réagit.

J'apprends toujours sur le bateau et la façon de naviguer mieux et certains des derniers développements sont venus dans les 2 derniers mois. Si vous envisagez le titre local ou peut-être cherchez à revenir de votre lieu de pique-nique un peu vite, je suis sûr qu'il y a quelque chose à glaner ici pour vous.

## 1. Barrer – Conduite pour la vitesse

Comme je l'ai mentionné dans le rapport de la régates européenne, il est super important de maintenir la vitesse quand on navigue en Weta. Cela se fait en mettant la pression sur le foc. Partant que le foc est correctement bordé (voir le paragraphe Foc ci-dessous), alors vous devez naviguer de manière à ce que les penons volent et que la coque au vent soit hors de l'eau. Dès que le bateau semble à pleine puissance et avançant vite dans l'eau, vous pouvez pointer un peu et prendre monter au vent. Dès que le bateau semble ralentir un peu (que ce soit dû à des vagues ou au vent) abaissez légèrement pour maintenir le rythme.

Vraiment essayer de ne pas piper et d'avoir le flotteur au vent dans l'eau. Cela tuera instantanément la vitesse. Les mouvements de la barre auxquels je me réfère sont très petits et peuvent ne pas être complètement visibles pour un observateur. Il s'agit de se sentir le bateau et de réagir instantanément aux changements du vent, des vagues et de la puissance.

En gros, je vais ajuster le réglage des voiles dans les changements vent de + / - 5 nœuds ou plus. Sinon, tous les réglages sont faits par la barre vu qu'il est plus important de suivre une trajectoire en puissance au plus près du vent.

## 2. Quête du mat en arrière

Quête du mât en arrière égale vitesse. Une chose que j'ai appris en Weta cette année est que plus je mets de quête,

plus je vais vite au près. J'ajuste la quète au point où le bateau est un peu ardent (effort sur le gouvernail) sur les deux bords au près lorsque les voiles sont taillées correctement.

Pour commencer, je mettrais le hauban dans le 3<sup>ème</sup> trou à partir du bas comme point de départ et ensuite j'irais naviguer. Si vous sentez que vous n'avez pas de barre au vent, descendez-le d'un trou.

Rappelez-vous juste qu'il est possible d'avoir trop de quète donc soyez sûr de le prendre en compte, les signes quand il y a trop beaucoup quète du mât, comprennent un bateau qui lofe très facilement et une barre très lourde.

### 3. Tension raisonnable du gréement

J'aime naviguer avec beaucoup de tension dans le gréement du Weta. Quelques raisons ici ...

- Dans des conditions agitées cela aide à "verrouiller" le bateau ensemble et à garder la plate-forme rigide, et il est moins probable d'avoir le gréement qui batte risquant de perturber l'écoulement sur la voile.
- Il y a eu quelques incidents où les embouts en T des haubans sont tombés quand le bateau avait un gréement mou.

Traditionnellement, la théorie veut que plus de tension dans le gréement diminue la puissance du bateau et moins de tension dans le gréement l'augmente. C'est parce que les gréements avec des losanges / barres de flèche plient plus sous la compression - donc aplatissent la grand-voile. Comme le Weta n'a pas de barres de flèche et que le hauban sous le vent n'a pas beaucoup de tension quand il y a de la puissance, la théorie ne s'applique pas avec la même influence.

Un gréement lâche signifie également que le gréement va partir en avant au portant ce qui est généralement plus rapide. Parce que le Weta navigue plus sans le gennaker et que la barre / les écoutes sont la clé, la quète du mât a un effet négligeable. Voir «trucs et astuces au portant» pour en savoir plus sur la navigation rapide au portant.

### 4. Tension dans les lattes

Donnez une bonne tension à toutes les lattes. Pas tant qu'elles ne pourraient changer de bord au virement et avoir l'air des côtes d'un chien affamé, mais assez pour que la voile ait un certain creux. Les voiles Weta sont assez plates et dans la plus grande partie de la plage de vent nous aimons aider à creuser la voile.

Quand la brise augmente la voile peut facilement être aplatie en tirant sur le hale-bas qui diminue la puissance de la moitié supérieure de la voile en cintrant le de mât et en enlevant le creux créé par le rond de guindant.

Dans les vents légers gens se sont inquiétés au sujet du «crochet» de la chute et d'avoir trop de tension dans les lattes. J'ai trouvé qu'en choquant un peu la grand-voile, vous pouvez ouvrir suffisamment la chute et le creux que les lattes donnent à la voile aide à faire avancer le bateau. Le seul problème avec trop de tension est de faire changer la courbure des lattes de côté lors d'un virement de bord. La technique pour cela est de virer, de rester sur le côté sous le vent et une fois sur la nouvelle amure tirer un grand coup sur le palan de grand-voile. Je trouve qu'il est plus facile de le tenir entre le bloc où sont le taquet et le point d'écoute, et de lui donner une bonne traction.



### 5. La drisse de foc sous tension

Le Weta aime beaucoup avoir de la tension dans la de drisse de foc. Vous avez beaucoup plus à perdre qu'à gagner en n'en n'ayant pas assez. Dans les airs plus légers vous pouvez vous permettre d'avoir un léger «ventre» entre les mousquetons de foc. Au fur et à mesure que le vent augmente, vous devez tirer sur suffisamment drisse de sorte qu'il n'y ait pas de «ventre» entre les mousquetons. Quand il y a 18 + nœuds je mets généralement la



tension maximale - assez pour que l'on puisse voir des plis / lignes de tensions le long du guindant de la voile. Cela aidera à monter lorsque qu'on navigue au près.

Voir les conseils sur gréement sur la façon de mettre en place un système d'étarquage 3:1 de sorte qu'il puisse facilement être ajusté sur l'eau car il n'est pas rare de devoir mettre plus de tension entre les courses.

## 6. Réglage de l'écoute de foc

La configuration du foc définit la plate-forme pour un bateau rapide. Parce que vous barrez à l'aide des penons de foc, vous avez besoin de bien régler la voile.

Tout d'abord, il vaut mieux vérifier deux fois qu'une la position du point d'amure de foc car cela va affecter les réglages que vous effectuez. La norme mise en place (d'usine) aura soit des œillets d'arrimage et un transfilage sur les bateaux plus âgés ou une estrope Dynex tenant l'anneau d'étrave. Il doit se situer environ 50 mm au-dessus du pont. Si il est plus haut (en raison d'une modification ou d'un re-gréage) je suggère de le régler de telle sorte que lorsque le gréement est sous tension l'anneau se trouve à 50mm au-dessus du pont. Une fois que vous avez le point d'amure à la bonne position et la drisse de foc étarquée vous pouvez vous concentrer sur la position du point d'écoute et la tension de l'écoute de foc.

La position du point d'écoute est le trou dans lequel vous frappez les écoutes de foc. La règle générale par petit temps est d'utiliser le trou le plus en arrière et lorsque le vent monte déplacer l'écoute vers l'avant. C'est une règle générale qui doit être utilisée seulement comme un guide. En général je commence sur le deuxième trou à partir de l'arrière et je l'utilise jusqu'à 15 nœuds.

### Petit temps

Ce que vous cherchez pour le foc dans les airs légers est une chute vrillée qui a tous ses penons horizontaux. Utilisez soit le trou le plus en arrière ou celui de devant. Naviguez sur un parcours de près serré avec les penons du bas horizontaux et réglez l'écoute jusqu'à ce que tous les penons vers le haut de la voile soient horizontaux. Si vous trouvez que la voile est un peu décrochée, alors vous pouvez choquer l'écoute pour ouvrir la chute. Si vous trouvez que ce faisant, vous perdez du cap par rapport aux autres bateaux, alors vous pouvez avancer l'écoute de foc vers l'avant d'un trou et maintenir tension similaire dans l'écoute.

Vous êtes toujours mieux en ne bordant pas trop le foc dans les petits airs et en gardant le flux et le bateau qui avance, plutôt que de chercher à piper.

Lorsque vous prenez de la vitesse les appendices fonctionnent mieux et vous en obtenez plus de portance, ce qui vous fait monter. Donc vous devez toujours construire la vitesse puis chercher à monter, plutôt que de piper directement quand vous ne montez pas bien.



### Medium

Ceci est similaire à la navigation par vent faible toutefois vous mettrez plus de tension dans l'écoute. Une attention particulière devrait être accordée au réglage fin de l'écoute de foc. Un écart de réglage de l'écoute de 3mm peut avoir un effet significatif sur le profil de la chute du foc. Je joue constamment avec pour voir ce qui semble le mieux comme compromis entre le cap et la vitesse.

Je me concentre généralement sur avoir autant de tension dans l'écoute de foc que je peux sans que le bateau ait l'air de se bloquer. Essayez de faire naviguer le bateau pour voir à quoi cela ressemble - vous le mémoriserez

forcément! Il est bon d'être conscient de ce à quoi cela ressemble pour que si vous le faites dans une course, vous sachiez ce qui se passe.

## Vent fort

Une fois que le bateau devient surpuissant je commence à haler la grand-voile vers le bas et je déplace la position d'écoute de foc en avant d'un trou. Cela ouvre la chute un peu plus. Un signe indiquant que vous devez le faire est quand le guindant de la grand-voile commence à déventer un peu en raison de la perturbation du foc. Parfois, cela peut se produire également par vent médium. Une fois que c'est 25 + nœuds, vous serez dans le trou d'écoute avant. Si vous êtes toujours en surpuissance, alors vous pouvez commencer à choquer l'écoute de foc.

## 7. Réglage de la grand-voile

Une fois le foc réglé, vous devez vous concentrer sur le réglage de la grand-voile. Comme le bateau n'a pas de bôme il est sensible à la tension du palan car cela définit la position de l'écoute et les tensions de la chute et de la bordure. Le réglage de la position du point d'écoute est similaire à celui du foc. L'avoir à la position la plus à l'arrière met plus de tension sur la chute et moins sur la bordure de la voile lui donnant de la puissance de manière efficace. L'inverse s'applique. J'ai toujours la grande écoute dans le trou le plus à l'arrière jusqu'à environ 15 nœuds puis je la mets dans le trou du milieu et à 22 + nœuds, je suis dans le trou avant.

Je recommande de jouer beaucoup avec la tension de l'écoute de GV en navigation. Essayez de sur-border la GV et de voir ce qui se passe et comment le bateau réagit. Essayez de sous-border et de voir comment le bateau réagit. Tout cela va vous aider à mieux comprendre comment le bateau réagit à différents réglages et quels sont les indicateurs pour le changement. Je règle généralement l'écoute de grand-voile pour que les penons soient horizontaux sur toute la voile. Si vous êtes trop bordé, vous verrez les penons sous le vent en tête de GV décrochés. Si vous n'êtes pas assez bordé, vous verrez les penons au vent en tête de GV décrochés et la voile pourra même faseyer un peu. Si vous trouvez que vous ne pouvez pas régler la voile avec l'écoute seule, alors vous devrez peut-être modifier la position du point d'écoute.

## 8. Cunningham

J'avais l'habitude d'être fan de ne pas toucher le Cunningham jusqu'à ce que je sois largement en surpuissance car j'avais la théorie que cela aidait à garder du creux dans la voir pour monter. Comme je l'ai mentionné dans le rapport sur le championnat d'Europe un collègue utilisait un peu de Cunningham dans 12-18 nœuds et remontait bien. Je suis venu à la conclusion qu'il aplatissant la tête de la voile réduisant la trainée, mais la moitié inférieure de la voile n'était pas affectée ce qui fait que la chute de la GV donnait encore assez pour remonter. Je commence à prendre un peu de Cunningham dans 15 nœuds et l'étarque graduellement jusqu'à la tension maximale à environ 25 nœuds. Si vous trouvez que vous perdez en cap en reprenant du Cunningham vérifiez qu'il y a assez de tension dans les 3 lattes du bas car cela peut être une cause de perte de la forme de la chute qui vous permet de remonter. Si vous bataillez toujours pour remonter, essayez de reculer le point d'écoute d'un trou si possible.





## 9. Assiette latérale

Au près j'ai toujours la coque au vent hors de l'eau pour réduire la traînée. Jusqu'à ce que le bateau soit en puissance et que je sois sur la poutre au vent, j'essaie d'avoir le flotteur sous le vent touchant juste l'eau tout en remontant au près avec un angle relativement élevé pour réduire la traînée du bateau dans l'eau.

Lorsque le bateau prend de la puissance et que l'on est assis sur le flotteur au vent, je barre pour que le flotteur sous le vent soit à moitié immergé dans l'eau. Encore une fois, vous devez vous faire une idée de cela en expérimentant avec trop et pas assez de gîte pour voir comment le bateau réagit. A titre indicatif, j'ai la coque sous le vent enfoncée de telle sorte que l'eau soit juste au-dessus du joint horizontal des flotteurs. Cela donne le meilleur compromis entre le moment de redressement (donnant la puissance et donc permettant d'avancer) et la traînée (frein).

L'assiette latérale est réglée par la position du corps jusqu'à ce que vous soyez à puissance maximale et assis sur le tube au vent. A ce stade, la gîte est contrôlée à la barre. Plus vous remontez plus le bateau est à plat et moins vous remontez, plus le bateau a de puissance et, plus il gîte.

## 10. Répartition des poids avant / arrière

Un autre facteur avec lequel il est bon pour jouer avec et d'expérimenter pour voir comment le bateau réagit. Vous souhaitez placer votre poids longitudinalement de telle sorte qu'il y ait un minimum de traînée de la coque dans l'eau. Le meilleur indicateur pour cela (en dehors des sensations) est de regarder le sillage / la vague d'étrave du bateau. Essayez de déplacer votre poids et de voir comment il/elle évolue.

### Petit temps

En général, dans du vent faible le Weta aime avoir du poids sur l'avant. Essayez d'être assis dans la coque centrale à l'avant du cockpit juste derrière le mât. Lorsque le vent monte et que vous déplacez le poids vers l'extérieur garder le poids vers l'avant près du bras avant.

### Temps médium

Une fois que vous êtes sur le rail la meilleure position pour s'asseoir est juste derrière le hauban. S'il y a quelques vagues et que vous vous sentez l'étrave qui se plante un peu et que les vagues arrêtent le bateau, alors glisser un peu vers l'arrière.



### Vent fort

Quand le vent est au-dessus de 18 nœuds le bateau aime avoir les poids un peu en arrière. C'est environ 30 cm en arrière du hauban. Si vous pensez que l'étrave traîne peu ou prou alors reculez un peu.

## 11. Avoir un gennaker bien roulé

Pour les coureurs acharnés qui sont à la recherche du 1% supplémentaire sur un parcours de régates, vous pouvez obtenir un peu d'aide en veillant à ce que votre gennaker soit bien enroulé et serré. Cela permettra de réduire la prise au vent sur la voile au près et aider à la vitesse. Ceci peut être réalisé en naviguant directement vent arrière lors de l'enroulement de la voile et en ayant un peu de tension dans l'écoute de gennaker. Avoir un bout d'enrouleur continu aidera car vous pourrez obtenir plus tours sur une voile serrée. Il est bon de s'entraîner à cela à la marque au vent, car cela définit la navigation pour le prochain bord de près. S'il s'agit d'un long bord, cela fera évidemment une plus grande différence.

## 12. Trampolines tendus

Bien que cela ne fasse pas une énorme différence, j'aime toujours m'assurer que les trampolines sont super tendus. Cela signifie simplement que lorsque vous vous déplacez autour du bateau, il est stable et homogène à la manœuvre. Cela aide également pour les réglages fins lorsque d'avoir une plate-forme stable. Parfois, quand les bouts deviennent humides et sont sous charge (assis sur les trampolines), ils peuvent se détendre légèrement. J'ai l'habitude de les retendre sur l'eau après avoir navigué pendant un petit moment. Le palan 3:1 de chaque côté aide à obtenir la tension supplémentaire.

**Trouvez d'autres trucs et astuces de Chris ici**

<http://www.wetamarine.com/sailing-tips-by-chris-kitchen.html>

**En savoir plus sur le Weta sur notre site [www.wetamarine.com](http://www.wetamarine.com)**

