

# **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'étambrai 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.

## 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 embrasser le génois et le spi.

Arbalète drisse génois  
Réglage 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
<b>FORCE VENT</b>		0 à 5			5 à 10			10 à 20			plus de 20	
<b>MER PLATE</b>	30	27	90	30	30	85	33	33	80	33	33	75
<b>CLAPOT</b>	27	27	85	28	30	80	31	33	75	31	33	75

LEGENDE : H : HAUBANS  
B H : BAS HAUBANS  
Q : QUILLE

## **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 nœuds, 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.

#### 1 Réglage de base pour 10 nœuds 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).

	<b>Petit temps Eau plate</b>	<b>Médium Eau plate</b>	<b>Médium Clapot</b>	<b>Vent fort Clapot</b>
<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

A 20 nœuds, 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.

<b>PUISSANCE = VITESSE</b>
----------------------------

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

### **\* Réglage de l'écoute**

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

Au-dessus de 10 nœuds, 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.

### **\* 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 nœuds, 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 gîtant excessivement.

### **\* Cunningham, 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**.

