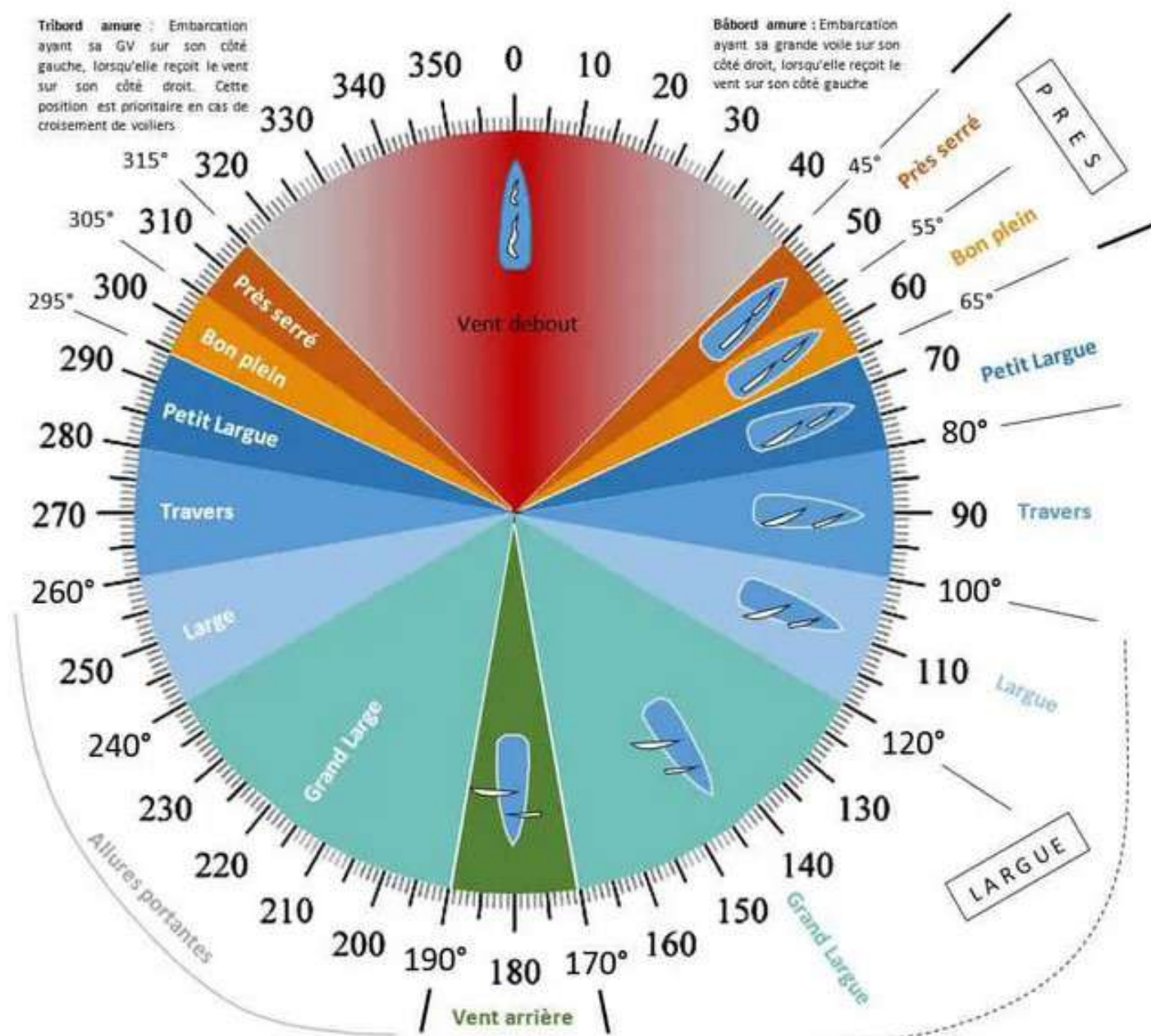




**Tribord amure :** Embarcation ayant sa GV sur son côté gauche, lorsqu'elle reçoit le vent sur son côté droit. Cette position est prioritaire en cas de croisement de voiliers.

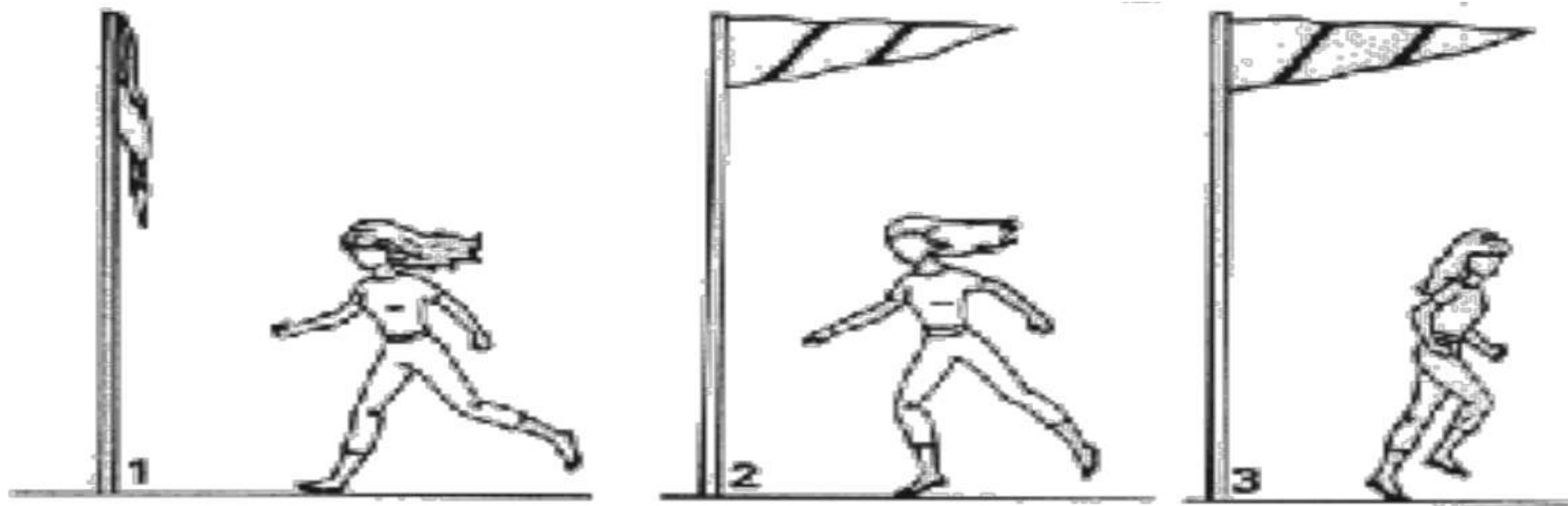
**Bâbord amure :** Embarcation ayant sa grande voile sur son côté droit, lorsqu'elle reçoit le vent sur son côté gauche.



# NOTIONS SUR LE VENT

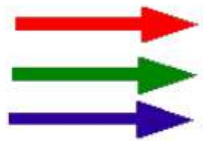
**Le vent apparent : quel vent souffle réellement dans les voiles?**

Le vent qui souffle réellement sur tout objet en déplacement s'appelle le vent apparent

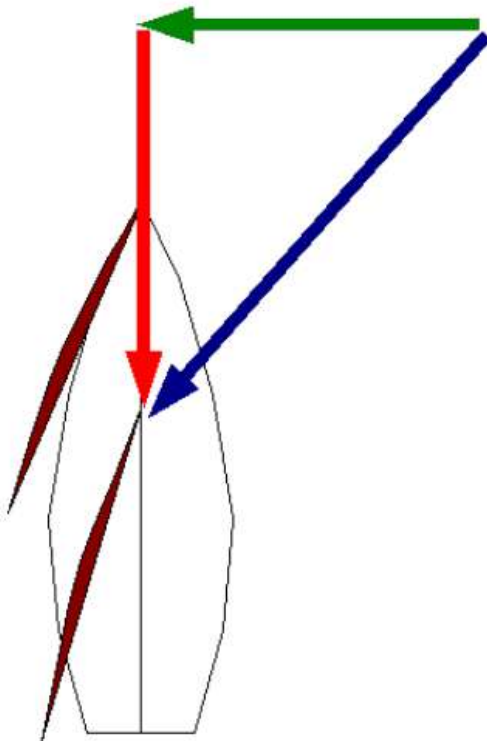


**Le vent de la course s'ajoute ou se retranche du vent réel**

# LE VENT APPARENT



Vent vitesse créé par le déplacement  
Vent réel, soufflant sur tout objet immobile  
Vent apparent résultant du vent réel et du déplacement

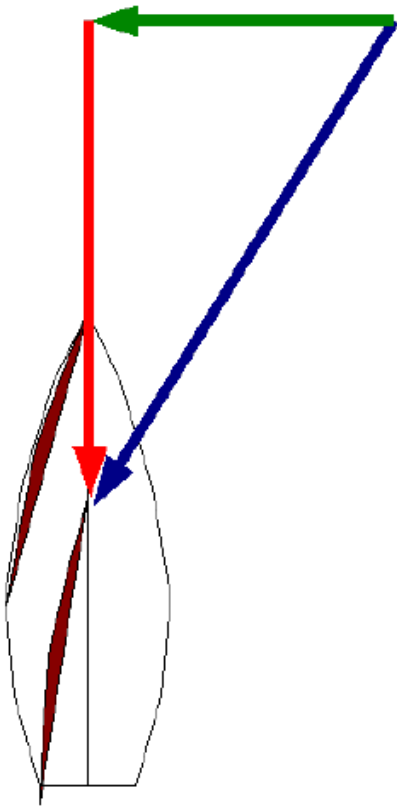


Il est la résultante du vent réel et du vent créé par le déplacement du bateau « *le vent vitesse* »:

Faire du vélo à 20 km/h un jour sans vent, crée un Vent de face  
« vent vitesse » de 20 km/h.

On remarque que le vent apparent se décale vers l'avant et se renforce dans le cas présent.

# Plus on va vite, plus le vent apparent se renforce



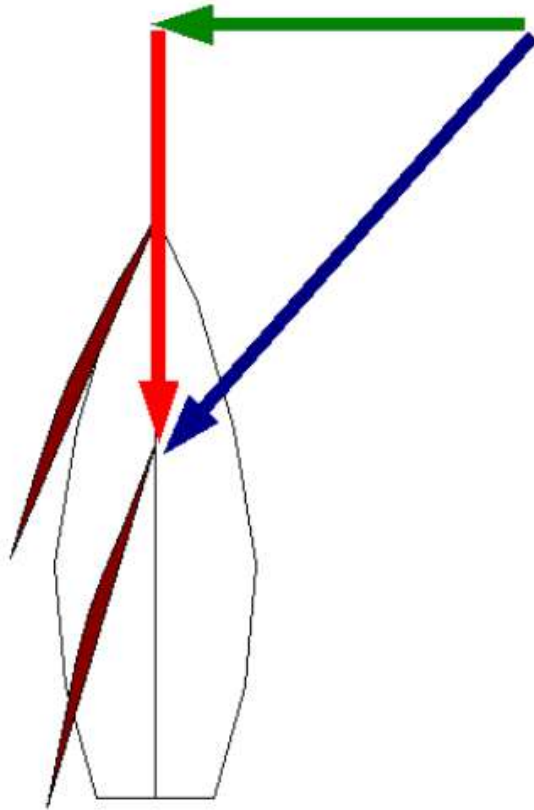
Avec plus de vitesse, regardez la construction du vent apparent.

Le bateau allant plus vite, le vent vitesse se renforce, et le vent apparent se renforce aussi et se déplace vers l'avant. Il faut donc davantage border les voiles qu'avec un bateau plus lent.

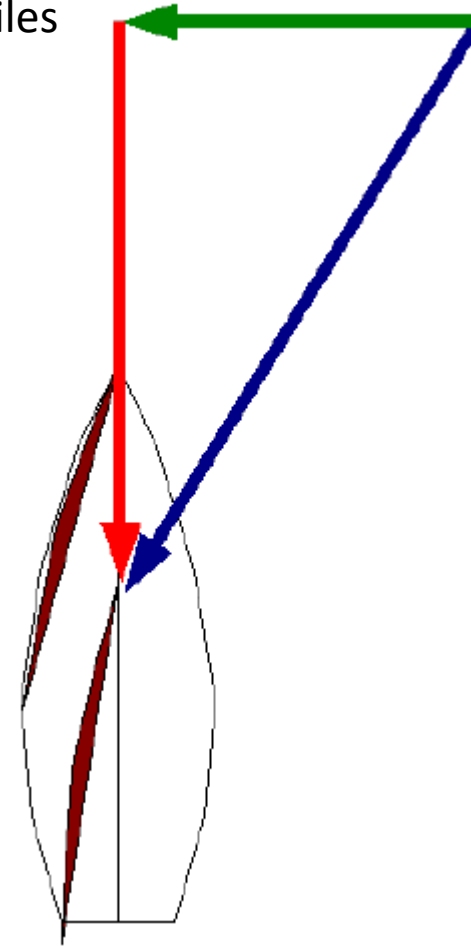
Les notions d'allures avec les réglages de voiles correspondants n'ont donc pas beaucoup de sens.

Il est bon de les connaître, mais aussi de connaître leurs limites

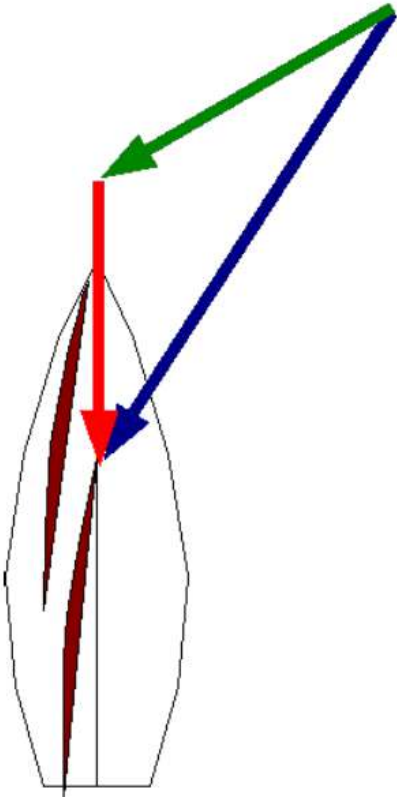
Un même vent mais 2 bateaux naviguant à des vitesses différentes



Plus de vitesse, le vent apparent est déplacé sur l'avant, son angle d'attaque est plus fermé:  
Je borde mes voiles



# En se rapprochant d'une navigation au près

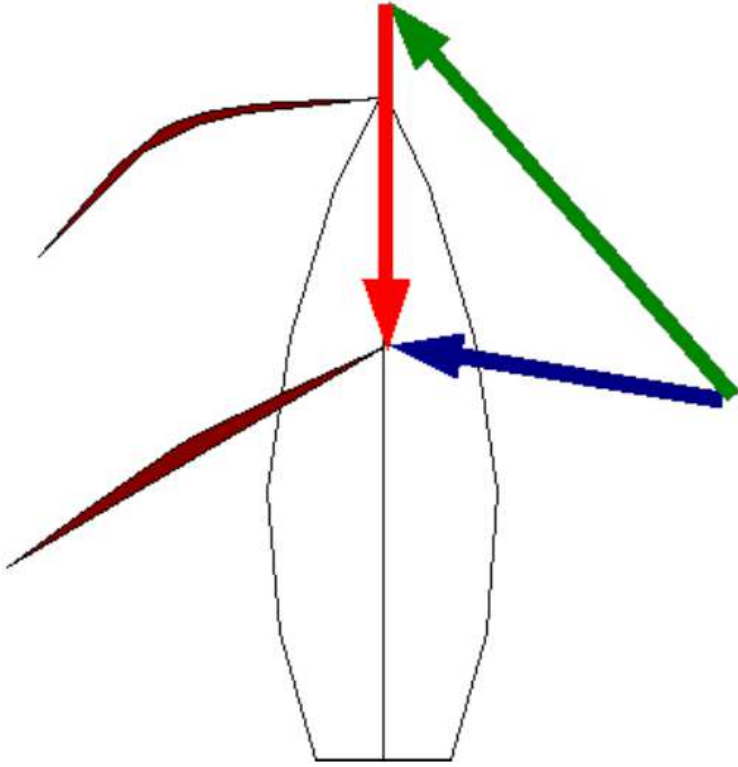


Nous constatons que le vent apparent se renforce, et se décale vers l'avant.

Au près nous avons besoin d'une voile rapide et peu puissante déviant juste le vent.

Attention au cap tenu, surtout en cas de vagues qui ralentissent et font dévier votre bateau jusqu'au moment où vous perdez la portance dans vos voiles.

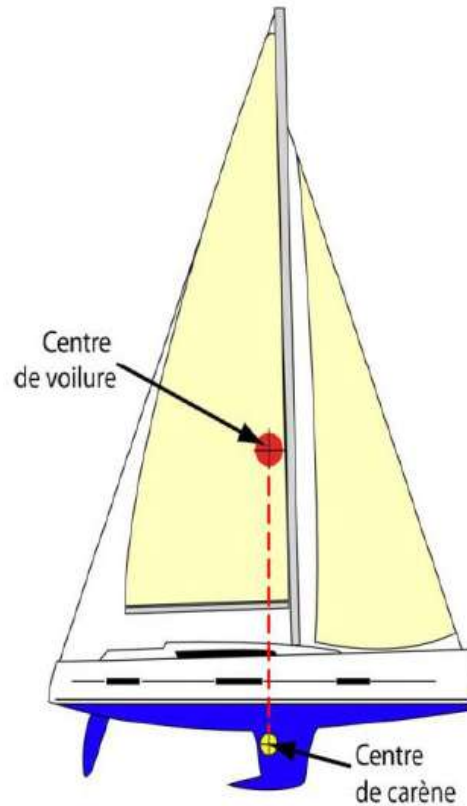
# Vent apparent au vent arrière



En se rapprochant du vent arrière, le vent apparent est moins fort, et plus latéral. Nous sommes ici à la limite de la navigation en écoulement laminaire. Si on abat un peu plus, nous allons passer en écoulement turbulent et perdre beaucoup de puissance



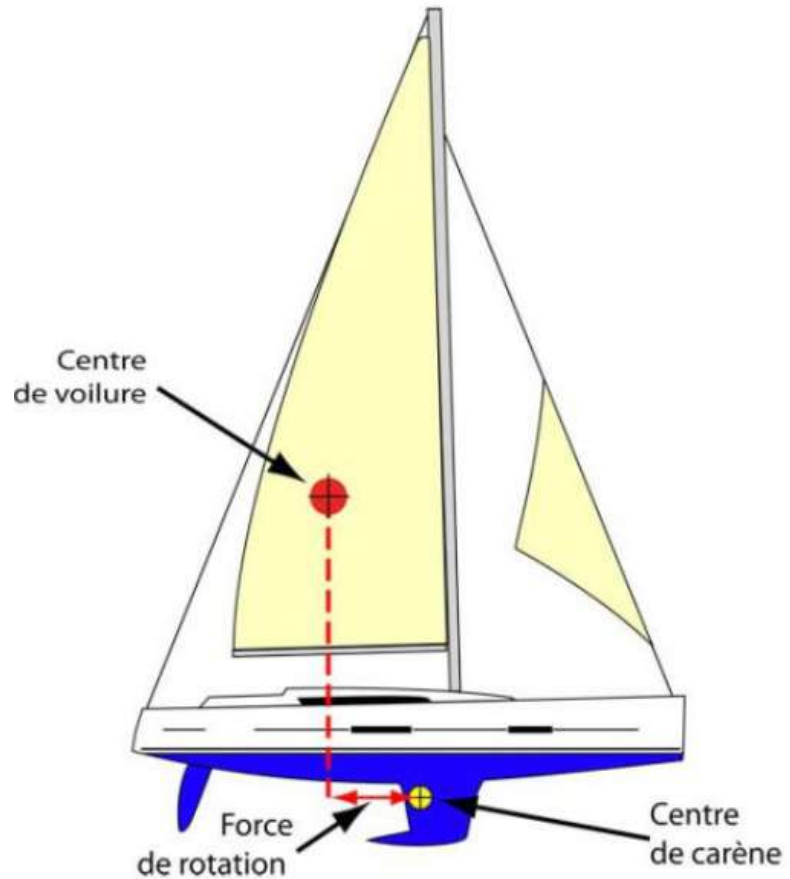
# Equilibre de barre



Il y a équilibre des forces quand les deux centres ( voile/carène) sont alignés.

S'ils sont décalés, le bateau a tendance à lofer ou abattre.

# BATEAU ARDENT



Le centre de voilure est décalé sur l'arrière, le bateau va avoir tendance à lofer.

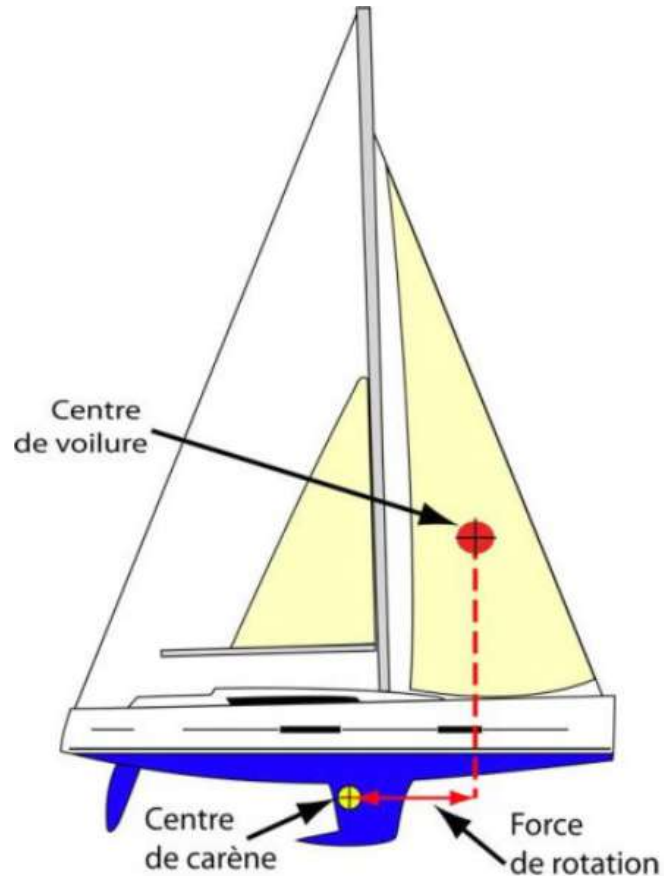
Pour corriger ce problème et ce, en fonction des conditions météo:

- Nous pouvons soit prendre un ris dans la GV.
- Dérouler un peu plus le génois
- Aplatir votre GV pour lui donner moins de puissance.

Vous pouvez aussi apporter une correction quasi permanente en faisant travailler votre safran et le barreur:

- la barre est dure,
- en luttant le barreur a l'impression d'aller vite, mais c'est tout l'inverse le safran n'étant plus dans l'axe freine considérablement le bateau.

# Un bateau mou



Situation inverse, votre voilier va abattre.  
Les solutions sont toujours suivant la météo:

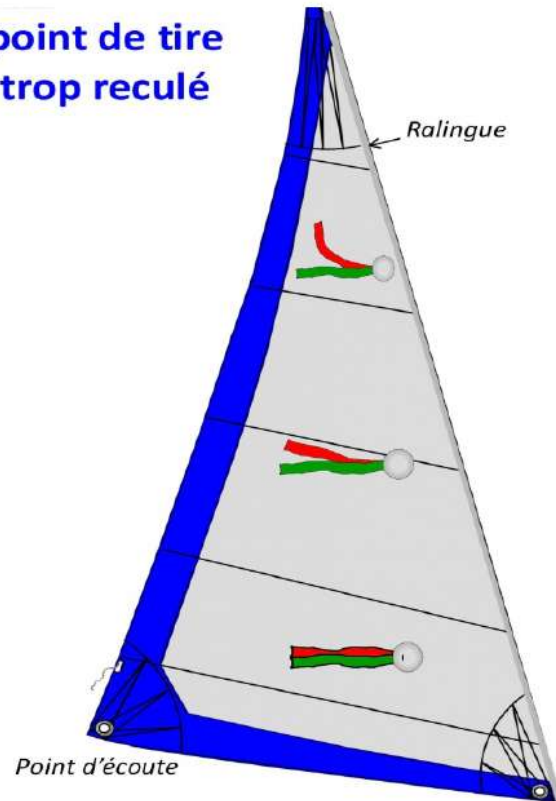
Mettre plus de GV

Réduire le Génois

Attention dans ces conditions on dit que  
la barre *ne parle pas*, le barreur a peu de  
*sensation*

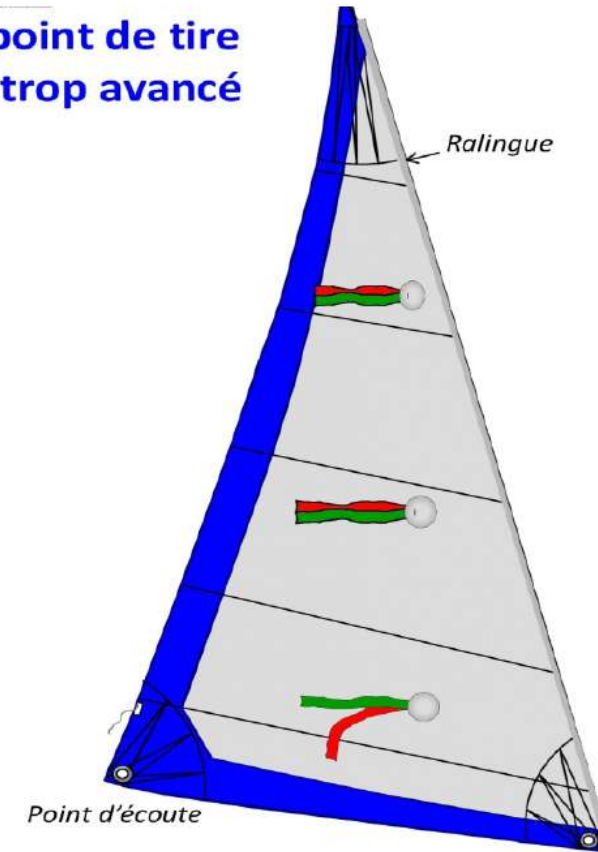
# Réglage du point de Tire de l'écoute du Génois

Le point de tire est trop reculé



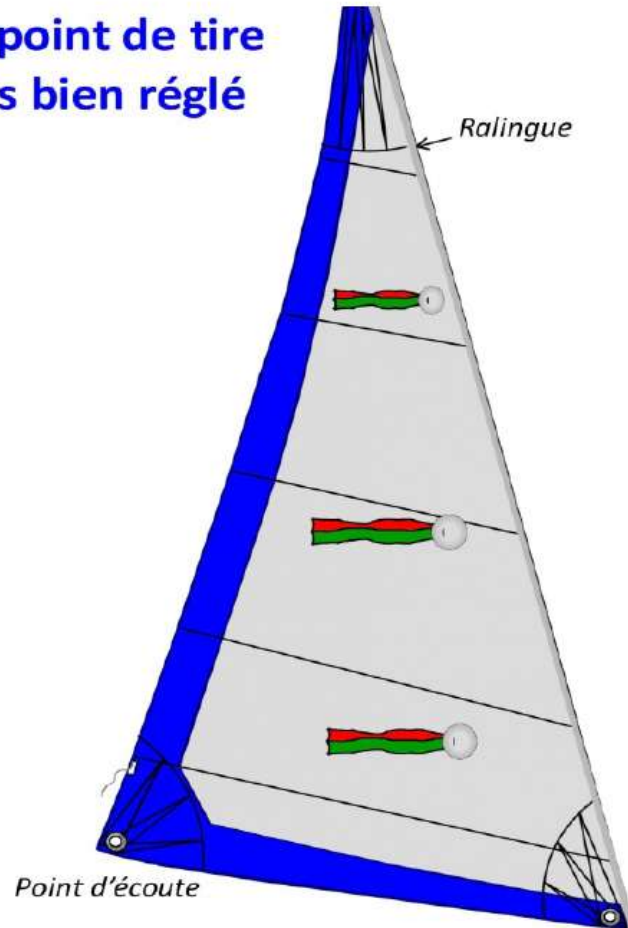
La tension est plus horizontale, la chute « ouvre »  
Ce réglage est efficace lorsque le vent monte

Le point de tire est trop avancé



La tension est très verticale, la chute est complètement fermée et ne laisse plus échapper le vent. Le bas de la voile devient très creux  
Ce réglage peut présenter un intérêt dans le petit temps













Le point de tire  
très bien réglé



Réglage permettant un  
vrillage idéal de la voile,  
Pour tirer le meilleur  
parti du vent

# Tableau simplifié des réglages des voiles d'avant I par les penons

Pour une navigation au « prés » avec Cap stable

	Réglage du point de tire			Réglage de l'écoute		
Penons						
De tête						
Penons du milieu						
Penons du bas						
RÉGLAGE À EFFECTUER	Avancer le point de tire	Reculer le point de tire	Ne toucher à rien	Choquer l'écoute	Border l'écoute	Ne toucher à rien