



Entraînement J80 S.R. La Rochelle

Observations et commentaires Marc REINE CTN FF Voile.

Contenu de l'entraînement.

Les départs:

L'expérience nous montre encore une fois que sur trois départs, le premier des trois départs est pour la majorité des bateaux un départ moyen, voir raté. Le temps de préparation de trois minutes que j'ai proposé est peut-être trop court. Pourtant, je n'ai vu aucun bateau mettre en place une routine pour le départ bien que j'ai modifié la ligne entre chaque série de départ.

Il me paraît important de mettre en place une routine concernant la préparation du départ. Les éléments doivent impérativement en faire partie : Le vent, (son évolution, son rythme), le courant (force et direction), l'orientation de la ligne et la stratégie qui va être mise en place lors du premier bord de près et enfin la notion de paquet et sa gestion pour prendre sa place sur la ligne.



Plusieurs étapes se succèdent dans la phase du départ. Au début on longe la ligne en attendant le top départ. Puis on se place au dessus de la lay-line du comité. Plus tard on s'organise pour arriver à pleine vitesse au timing derrière le bateau comité. Enfin on place le bateau sur une lay-line du comité ou de la bouée suivant l'endroit où l'on veut partir. Puis l'on contrôle la flotte pour se créer une place et pouvoir franchir la ligne de départ au timing avec un bateau lancé.

La manœuvre du départ doit se préparer en amont par une routine. Le départ n'est pas comme on le pense souvent le début de la course, mais une phase déterminante pour le reste de la course. Il faut donc mettre son équipage en configuration dès les premiers signaux sonores du comité de course.

Les manœuvres de spinnaker:

Les règles de la classe précisent à l'article (C8 3) concernant le bout dehors :

1. En position rentré, l'extrémité avant du bout-dehors ne devra pas dépasser de plus de 76mm de la coque. Il devra être rentré dans cette position lorsque le spi n'est pas en place.
3. Le bateau doit être soit dans le mouvement d'un établissement normal et continu du spi asymétrique, soit en train de porter ou de descendre le spi asymétrique, à tout moment où le bout dehors est établi.
4. Le bout-dehors devra être rentré dès que possible après le passage de la bouée sous le vent.

On a pu remarquer depuis quelques temps que le jury était de plus en plus rigoureux au sujet de l'application de cette règle, et ce, à juste titre, au vu du danger potentiel que peut représenter un éventuel concurrent navigant "la fleur au fusil", tangon déployé au milieu d'une flotte compacte.



ORGANISATION

Samedi 22 octobre 2011 5
bateaux 20 équipiers 4H00
de navigation vent de 10 à 14
nœuds

Dimanche 23 octobre 5 J80
et un surprise 24 équipiers
3H00 de navigation vent de
13 à 8 nœuds

Afin d'éviter tout problème, et, à minima, de se prémunir de toute réclamation du jury ou d'un concurrent, certains J80 ont adopté un système de "tangon automatique". Ce système, de conception simple, n'est à priori, pas interdit par les règles de classe.

Pour revenir sur la manœuvre, quelques remarques d'ordre général pour l'envoi du spinnaker, l'empannage et l'affalage du spinnaker.

Les manœuvres d'envoi du spinnaker :

Souvent lors de l'envoi du spi, on remarque que l'écoute de foc est lâchée en grand ce problème de réglage :

- ne favorise pas l'abatée
- est néfaste pour l'établissement du spinnaker
- Par-contre favorise des tours dans le spi

La solution serait de choquer environ 20 cm de l'écoute de foc, hisser le spi, puis rouler le foc. Cette solution est à mon avis encore difficile dès que le vent monte en intensité. Ne vaudrait il pas mieux abattre carrément en grand, rouler le foc et envoyer le spinnaker ? Dans cette solution le spi monte mieux puisque le bateau serait à plat. Par contre cette abatée devra être précédée d'une modification du réglage du hale-bas de grand voile.

Les manœuvres d'empannage du spinnaker :

Dans l'empannage ce qui prime à mon sens, c'est le spi. L'empannage de la grand voile n'est que secondaire.

Globalement je pense que le rythme de la manœuvre donné par les barreurs ce week-end doivent être plus lent dans les manoeuvres.

Les manœuvres d'affalage du spinnaker :

L'affalage du spinnaker comme l'envoi est une question de timing avec la bouée. Ce qui prime dans l'exécution de cette manœuvre, c'est la trajectoire du bateau et sa vitesse. Certains bateaux en ont bien profité ce week-end. La trajectoire de sortie doit être aux près en mode relance. Un retard ou une boulette dans la manœuvre amène le barreur à faire un enroulé de bouée catastrophique. Le ratage vient souvent de la cellule arrière qui veut toujours garder le spi jusqu'à la dernière limite, voir au près.

Le réglage du foc:

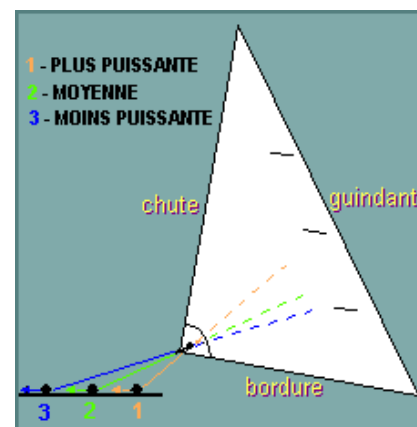
Deux moyens sont directement à notre porté le réglage du rail de foc et la tension de l'écoute :

Position 1, la poulie est avancée. C'est le réglage de vent léger. À cette position, l'angle de tire de l'écoute fera en sorte de fermer la chute de la voile et d'arrondir profondément la bordure pour plus de puissance.

Position 2, la poulie est centrée. C'est le réglage moyen. À cette position, l'angle de tire de l'écoute fera avec le guindant un angle droit d'environ (90°).

Position 3, la poulie est reculée. C'est le réglage de vent plus fort. À cette position, l'angle de tire de l'écoute fera en sorte d'ouvrir la chute de la voile et de fermer la bordure. La voile présentera au vent (fort) une surface plate, la gîte sera réduite de même que la dérive.

Si tous les ajustements sont faits correctement, le foc devrait commencer à faseyer entre la moitié et le tiers supérieur de la hauteur du guindant, lorsque la route du bateau est ramenée légèrement au vent.



**Bon vent, rendez vous le 05 novembre 2011 à La Rochelle
Marc REINE**