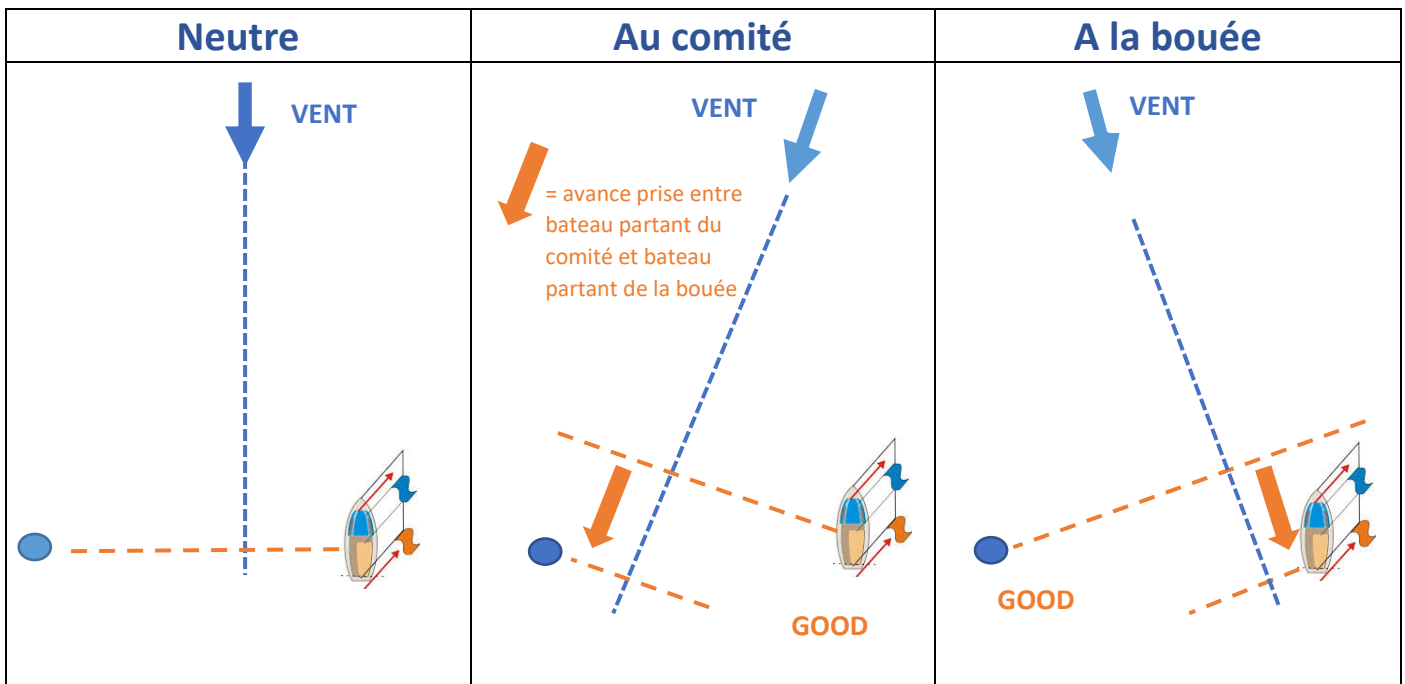


1- Le bon côté de la ligne



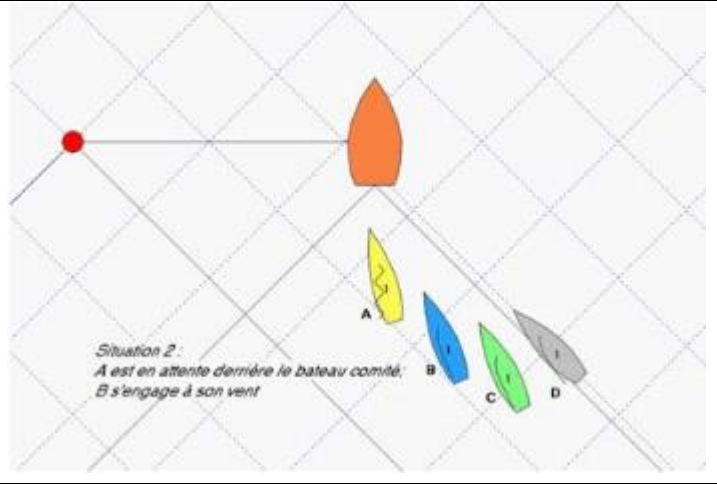
Moralité : vent à droite de la ligne = on part côté droit

Souvenir...



Aperçu sur cacahuètes... ça sentait bon l'été ce dimanche ;) Merci au comité !

2- LES PRIORITES

<p>A une minute du départ, A et B sont en attente, tribord amures, derrière le bateau du comité de course.</p> <p>A pointe au-delà du plus près, dans l'alignement du bateau comité. B vient s'engager d'un quart de longueur au vent de A. Deux autres bateaux, C et D, sont placés au vent de A.</p>	 <p><i>Situation 2: A est en attente derrière le bateau comité, B s'engage à son vent</i></p>
<p>« A doit me laisser la place de passer le bateau comité, pense B, car je ne peux pas me maintenir à l'écart en raison de la proximité de C et D. »</p>	<p>FAUX :</p> <p>La règle 18 ne s'applique pas à une marque de départ (RCV 18.1). A n'a donc pas à laisser de la place à B. De plus, A était prioritaire (RCV 12 – bateau en route libre devant) et suite à la manoeuvre de B, il reste prioritaire (RCV 11 - bateau sous le vent). Il n'est donc pas soumis à la règle 15.</p>
<p>« Dès que le signal de départ sera donné, A devra me laisser la place pour passer le bateau comité. »</p>	<p>FAUX :</p> <p>La règle 18.1 dit que la règle 18 ne s'applique pas entre des bateaux qui s'approchent d'une marque de départ pour prendre le départ jusqu'à ce qu'ils l'aient passée. Aucune référence n'est faite au signal de départ. En conséquence, les règles de priorité (section A du chapitre 2) continuent de s'appliquer et A, bateau sous le vent, n'a aucune obligation spécifique à partir du signal de départ.</p>
<p>« Si, dans la même situation, A s'était engagé sous le vent de B depuis la route libre derrière, il devrait alors laisser à B la place de passer le bateau comité ».</p>	<p>FAUX :</p> <p>La seule obligation de A, après le signal de départ, serait alors de suivre sa route normale, c'est-à-dire le plus près. Mais la règle 18 ne s'appliquant toujours pas jusqu'à ce que les deux bateaux aient passé le bateau comité, il ne serait pas tenu de laisser la place à B</p>

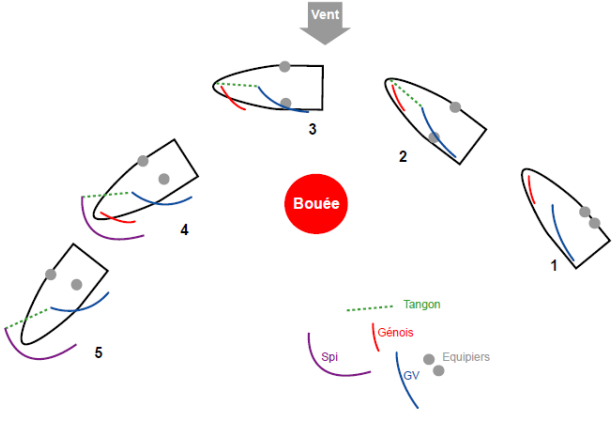
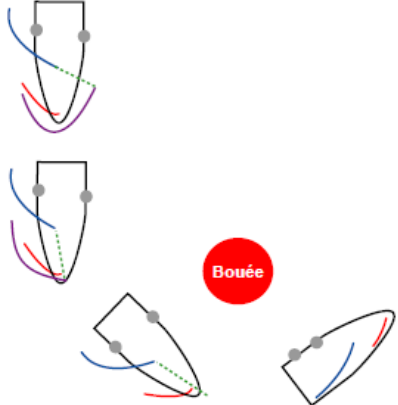
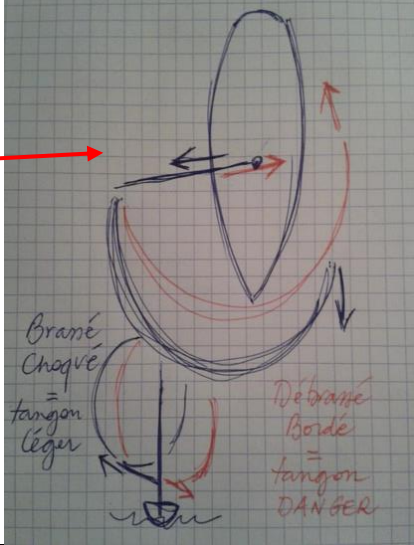
Source : <http://www.ffvoile.fr/memtech/Bonneau...>

Conclusion : « il n'y a pas d'eau au comité » comme on dit

ENTRAINEZ VOUS : <http://game.finckh.net/indexf.htm>

Excellent site !

3- LES MANŒUVRES DE SPI

Hisser le spi	Affaler le spi
	
<ol style="list-style-type: none"> 1- Prépa spi au dernier bord de près babord amures > pré-régler écoute spi 2- Placer tangon au dernier près tribord 3- Abattée / rappel max 4- Check drisse spi > brasser à l'étai > hisser 5- Finir de brasser > « POUF » 6- Régler hauteur tangon et bras / ranger 7- Réglage écoute spi permanent 8- Affaler génois 	<ol style="list-style-type: none"> 1- Renvoyer le génois – Vérifier les écoutes et pré-border le génois 2- Vérifier drisse de spi – saisir écoute de spi 3- Choquer bras sans toucher l'étai – choquer drisse spi en grand 4- Remballer le spi sous la GV > horizontal/vertical 5- Passer la bouée > lofer en bordant GV 6- Affiner bordé de génois / rappel 7- Ranger le tangon (sous contre écoute génois) 8- Près pleine balle
<p>EMPANNER</p> <ol style="list-style-type: none"> 1- Barreur stabilise vent arrière 2- Brasser-Choquer pour décompresser le tangon <p>Spi trop bordé = DANGER</p> <ol style="list-style-type: none"> 3- N°1 au mat : décroche tangon, passe sous écoute, accroche écoute spi, décroche bras spi, raccroche tangon au mat 4- Barreur fait passer GV en prévenant « ça passe » <div style="background-color: red; color: white; padding: 5px; text-align: center; margin-top: 10px;"> <p>ATTENTION N°1</p> <p>Pas être dans le prolongement du tangon / le laisser passer devant soi</p> </div>	

4- Réglages du spi

Position du tangon.

En latéral : Le tangon est réglé perpendiculaire au vent apparent, donc à l'orientation donnée par la girouette. « Brasser » = amener le tangon plus perpendiculaire au bateau / Débrasser = inverse

En hauteur : Le point d'amure du spi doit être dans le même plan perpendiculaire au mat que le point d'écoute afin de conserver un spi symétrique dans le plan vertical.

A partir du médium, le tangon est au plus haut au pied de mat et angulé de l'ordre de 20° au dessus de la verticale. Balancine et hâte bas sont maintenus en tension pour éviter instabilité du tangon et sa montée brutale ("matage") en cas d'oubli de blocage du hâte-bas

Réglage des barbers

Toujours pris à fond du côté du bras. Choqué à fond côté écoute. Pris à mi-hauteur pour l'empannage

Au vent arrière dans la brise et le clapot, on prend le barber jusqu'à un peu en dessous de la filière supérieure pour stabiliser le spi et limiter son ballant.

Réglage de la Grand voile

Au portant (140° à 180° du vent) la GV est complètement choquée et porte sur le barres de flèche.

Le chariot de GV est en butée sous le vent. Bordure et drisse de GV sont choqués pour creuser la GV

Réglage de l'écoute de spi

Le réglage de l'écoute de spi est permanent afin d'avoir un guindant juste fasseyant (l'oreille)

Le bas du spi ne doit pas être écrasé contre l'étai : spi trop bordé ou tangon trop brassé

Equilibre de route

Le réglage du spi est déterminant pour l'équilibre de route du bateau

Eviter le départ à l'abattée dans la brise : La force exercée par le spi côté opposé à la grand-voile provoque le départ à l'abattée si elle est trop forte et trop au vent. On évite donc le départ à l'abattée en déportant le spi sous le vent, en le sur-bordant et en débrassant le tangon.

Eviter le départ au lof dans la brise : abattre dans les risées, choquer le hâte-bas de GV

