

Technique: préparation du bateau et réglages

Publié le 12 février 2009 par CNA Sailing team

Dans le domaine de la compétition la performance se traduit par la somme de plusieurs facteurs:

- 1) Des aptitudes, psychomotrices
- 2) la connaissance de l'environnement "Voile"
- 3) des compétences tactiques et stratégiques
- 4) une maîtrise de la conduite du bateau dans tout les types de temps

Dans ce dernier point, conduire le bateau c'est :

- Suivre des trajectoires précises,
- régler l'angle voile/axe du bateau en fonction de l'angle vent/bateau
- et exploiter tout les réglages.
- se servir de ses capacités physiques et motrices pour naviguer dans les vents forts.

Pour tout ces points la préparation du bateau est primordiale:

On ne peut pas bien naviguer avec une voile mal greée, une écoute trop courte ou un safran présentant un jeu anormal, il y a bien sur d'autres éléments.

Les Optimist IODA issus de chantiers différents sont assez proches au premier coup d'œil, pourtant il y a des différences: qualité des finitions, raideur, poids, accastillage.

Dans les écoles de voile on trouve souvent plusieurs marques: Winner, Nautivela, Erplast pour les plus courantes, les flottes collectives sont souvent mises à mal par un utilisation intensive, les coureurs ne prennent pas toujours conscience du coût d'un bateau de compétition et ne le soigne pas

et beaucoup considère "l'Optimist" comme un bateau d'initiation basique.

Les points qu'il faut vérifier et bien préparer:

- 1) Sécurité: Réserves de flottabilité, bout de remorquage, pagaie, mast lock (sécurité de mât) doivent être en parfait état. (N'oubliez pas de déglonfler un peu les "boudins" en été car la chaleur peut les faire exploser!)
- 2) État général de la coque: carène propre ne présentant pas de défauts du type creux ou enfoncements ni de grosses rayures;. Une préparation de la carène en réduisant creux et rayures à l'enduit puis en refaisant un gel coat peut être une opération coûteuse, dans ce cas il faut déclasser le bateau. Ceci dit les Optis sont robustes et on voit en régates des bateaux ayant près de 10 ans.
 - La Glisse est importante sur des surfaces plates: donc ponçage fin au 800/1200 à l'eau pour déglacer et lustrage au polish sans silicone!
 - Les arrêtes: Ah ces foutus angles vifs, surtout au tableau arrière, régulièrement mis à mal lors des mises à l'eau, il faut que se soit un rail, pas de trou ni bosses! si non c'est turbulences et filets d'eau qui collent à la coque....n'oubliez pas que votre Opti plane au portant et peut atteindre des vitesses de 8 à 10 noeuds en descente de vague, c'est du surf!!!.
 - **Safran et dérive**: les actuels sont en mousse/fibre de verre et epoxy, ils sont raides, très raides;

pour les petits gabarits c'est la galère... essayer de dénicher dans votre club un bonne dérive en bois (autorisé par la jauge!) ou une vieille Polyester (Winner ou Nordest) même abimé elle merite votre attention!

Bref comme pour la coque: surfaces parfaites, légèrement poncées, **pas de polish!!**, arrêtes rectilignes et sans coups, surtout le bord d'attaque.

Le Safran: idem que pour la dérive, barre et stick sans jeu excessif (vérifier souvent l'articulation de stick (en matière synthétique) qui casse à la longue surtout quand le froid revient car la matière durci.

Vérifier l'alignement de femme lots de coque, parfois il y a des surprise! et contrôler l'alignement safran/dérive.

Accastillage:

Accessoires doivent être bien fixés: pied de mât, bague d'étambrai, poulies, sangle de rappel, sangles des réserves de flottabilité.

C'est sympa "psychologiquement d'avoir un bateau avec de l'accastillage de qualité, des boudins en bon état et un ensemble propre; on y passe du temps dans cette caisse!!. Même un vieux bateau peut être bien reconditionné.

Le matériel ne doit pas être un frein à la progression. (citation extraite des modules de formation au monitorat), c'est encore plus pertinent en régates.

Le gréement et la Voile

Plusieurs marques de mât existent: Optiparts, Giulietti, Optimax, AG+ etc...

la règle c'est d'essayer et de voir ce qui marche bien; là aussi beaucoup de différences: poids, souplesse, accastillage. Pour ma part, j'utilise du Giulietti Medium ou Heavy en fonction des gabarits; ils ont une bonne longévité, les livardes sont un peu raides, j'associe souvent avec ces mâts des vieilles livardes "optimax ou anciennes Giulietti ou livardes "école" plus souples, mais le choix reste libre...

Pour les voiles: plusieurs marques: Olympic, North , Toni-Tio se partagent le marché: règle prendre une voile qui correspond au poids du barreur (+/- 5kg), toutes les voileries développent des gammes allant de moins de 35 kg à plus de 45 kg.

Radiales ou "Cross-Cut"? à priori le Cross Cut serait plus faciles à régler, ce n'est pas sûr (ex avec la J sails)

Là aussi il faut essayer: ce qui marche avec certains barreurs ne marche pas avec d'autres, c'est un peu un casse tête. Avant tout ça et pour apprécier les différences il faut que la conduite du bateau soit maîtrisée...

Les points importants:

- avoir un ou deux jeux de gârcettes de différents diamètres (1.5 à 3mm) en dyneema ou polyester/nylon (plus souples), prévoir aux extrémités un cordage ayant une bonne résistance et un faible allongement (âme Kevlar/Dyneema)
- Système de tension de livarde avec poulies résistante, vérifier les taquets et cordages qui s'usent dans les rainures du taquet et finissent par glisser.
- Bôme et pantoire de fixation de l'écoute: respecter l'écart entre la bôme et le bout (Max: 10 cm). la mâchoire de bôme devra s'enclencher sur le mat avec le moins de jeu possible; la rotation du mat se fera plus facilement, car à l'ouverture de la voile la bôme entraînera celui-ci.
- Lubrifier un peu la bague et le pied de mât avec du silicone ou du téflon en aérosol.
- Gréer la voile en respectant sa forme (Lire l'article sur bien gréer une voile), respecter les marques de jauge.

Alors soignez votre préparation: la régates commence avant la mise à l'eau, n'hésitez pas à refaire un

réglage et essayez . Demandez à votre entraîneur de vérifier si c'est bon. Soyez autonomes aussi, et n'attendez pas le dernier moment juste avant la régate pour faire le check de votre bateau.



A bientôt pour d'autres conseils...