



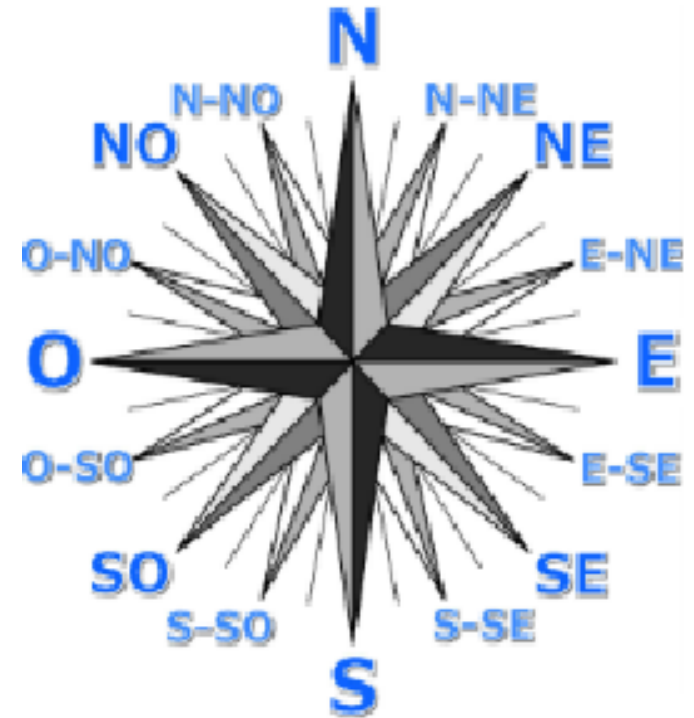
"Les Mardis de Quai des Voiles"

LE REGLAGE DES VOILES

le mardi 10 mars 2026

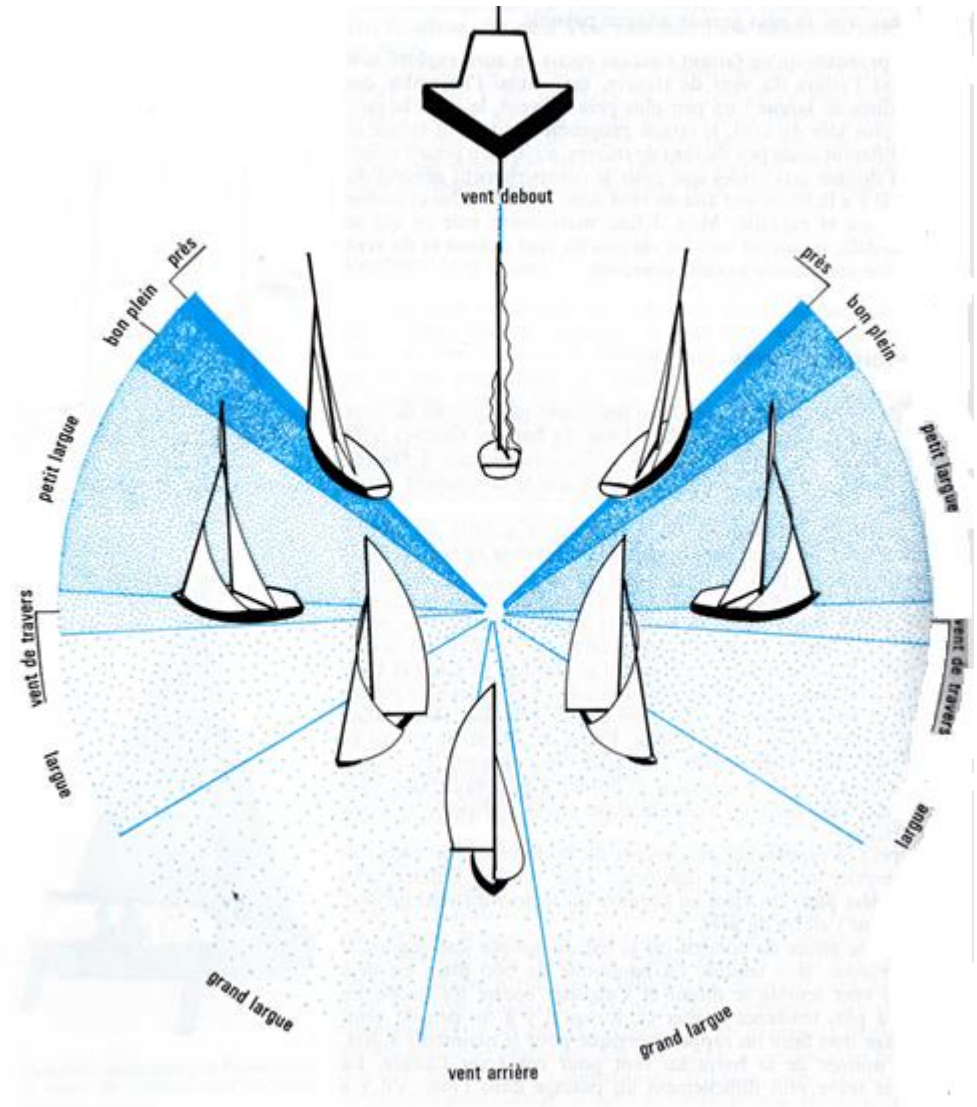
LA ROSE DES VENTS

C'est un cadran qui sépare et nomme les origines des vents. Il ne s'agit pas de là où va le vent, mais de là d'où il vient. Nord, Sud, Est et Ouest portent bien leur nom en revanche le Nord Ouest peut s'appeler Noroît et donc il existe le Suroît, le Suet et le Nordet (dans nos régions). Il existe une subdivision. Entre Nord et N.Est on trouve le Nord-Nord Est et on subdivise encore entre Nord et N-NE il y a Nord $\frac{1}{4}$ N-NE



LA ROSE DES VOILES

Les amures : ce schéma nous montre les différentes situations d'un voilier par rapport au vent. On remarque que le vent peut venir d'un bord ou de l'autre du bateau, le côté d'où vient le vent s'appelle l'amure. Si le vent vient de tribord (les voiles se trouvent à bâbord) on navigue tribord amure. C'est une information importante car dans les règles de navigation (**R**èglement **I**nternational pour **P**révenir les **A**bordages en **M**er ; **RIPAM**) celui qui est tribord amure est prioritaire.

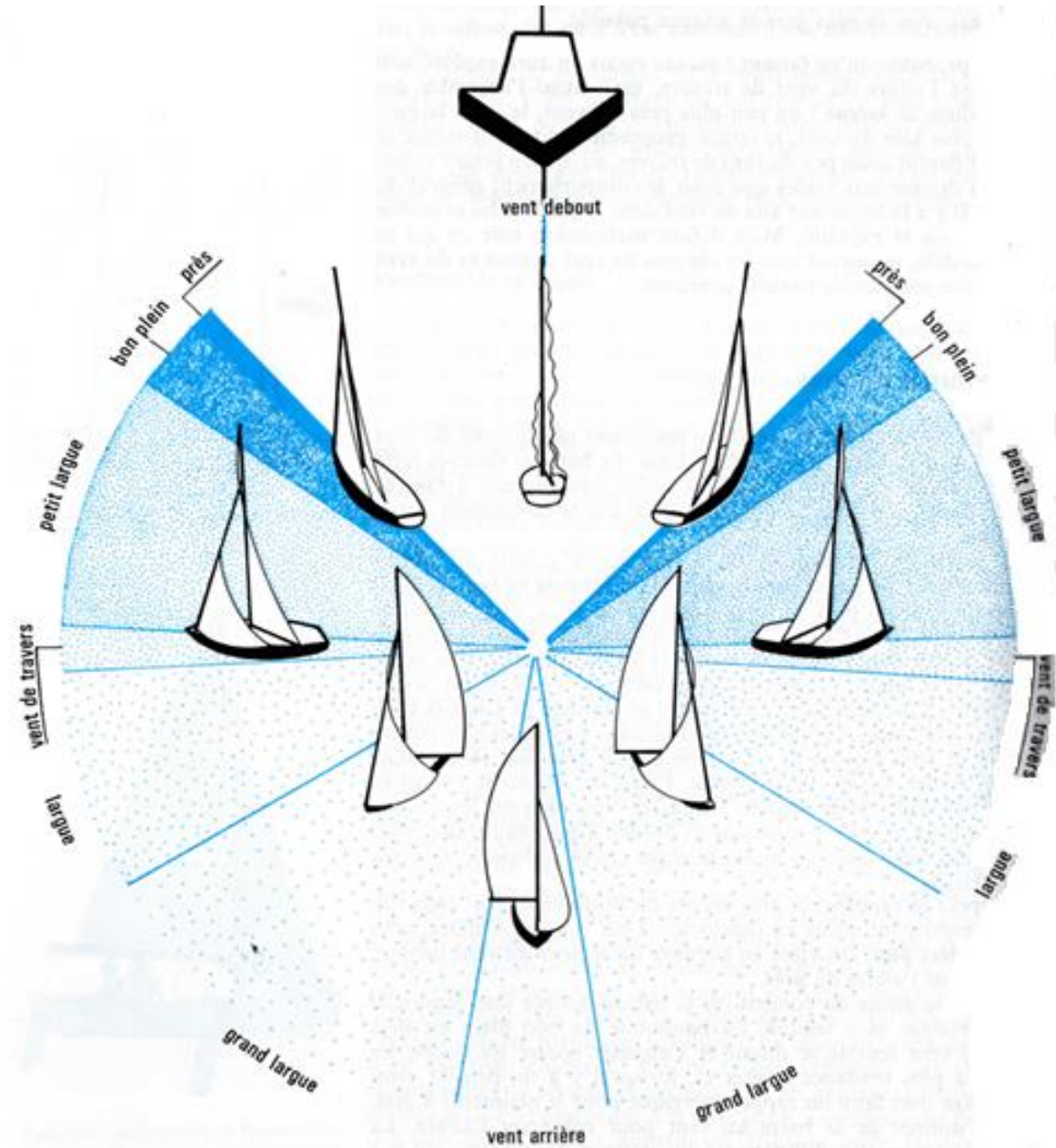


LA ROSE DES VOILES

Les allures

Allures portantes, le vent pousse le bateau en vent arrière ou au grand largue.

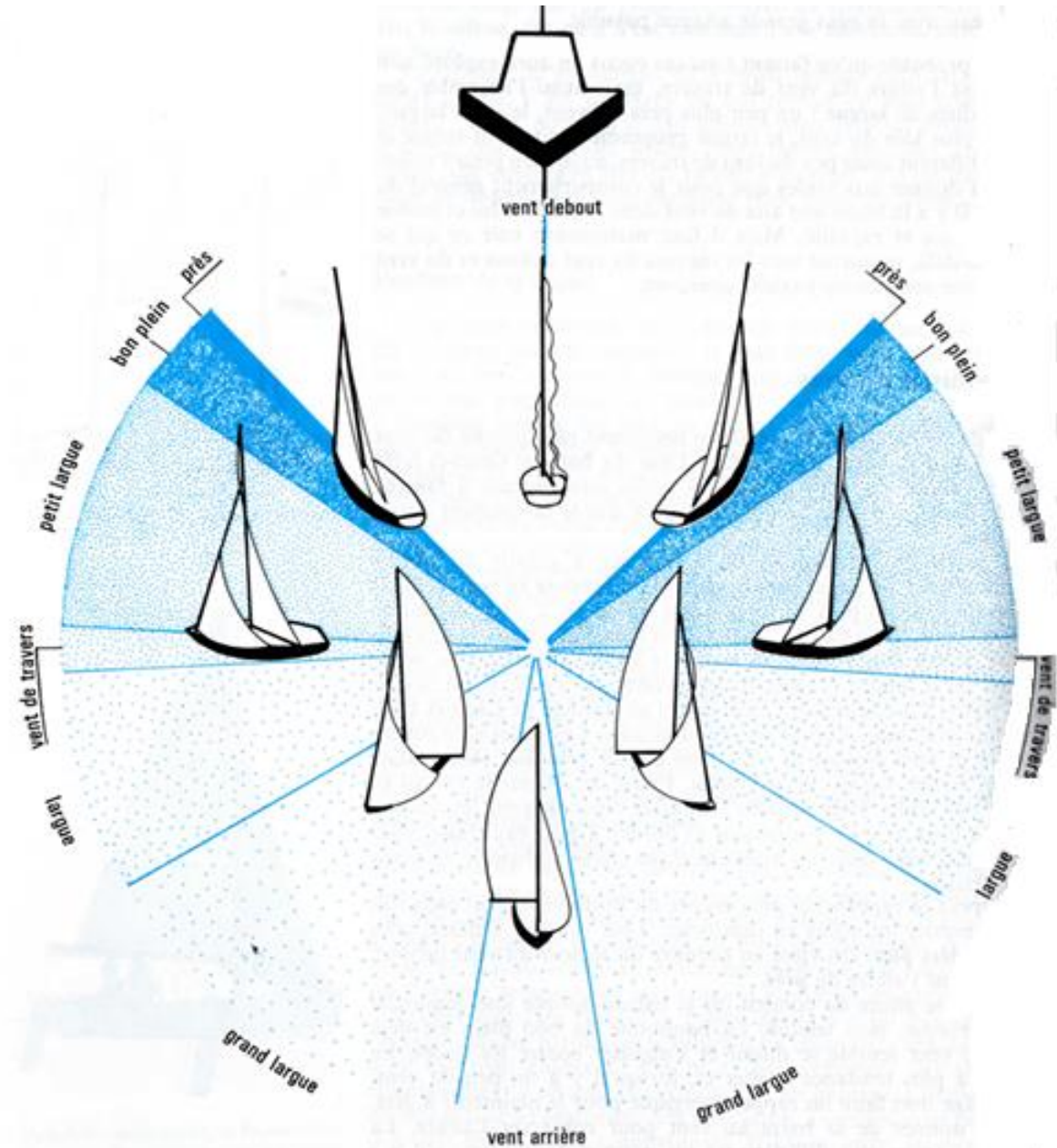
Plus le bateau va vite, moins le vent est sensible. Quand le vent force, une mer se forme, les vagues arrivant de l'arrière ont tendance à dérouter le bateau.



LA ROSE DES VOILES

Les allures

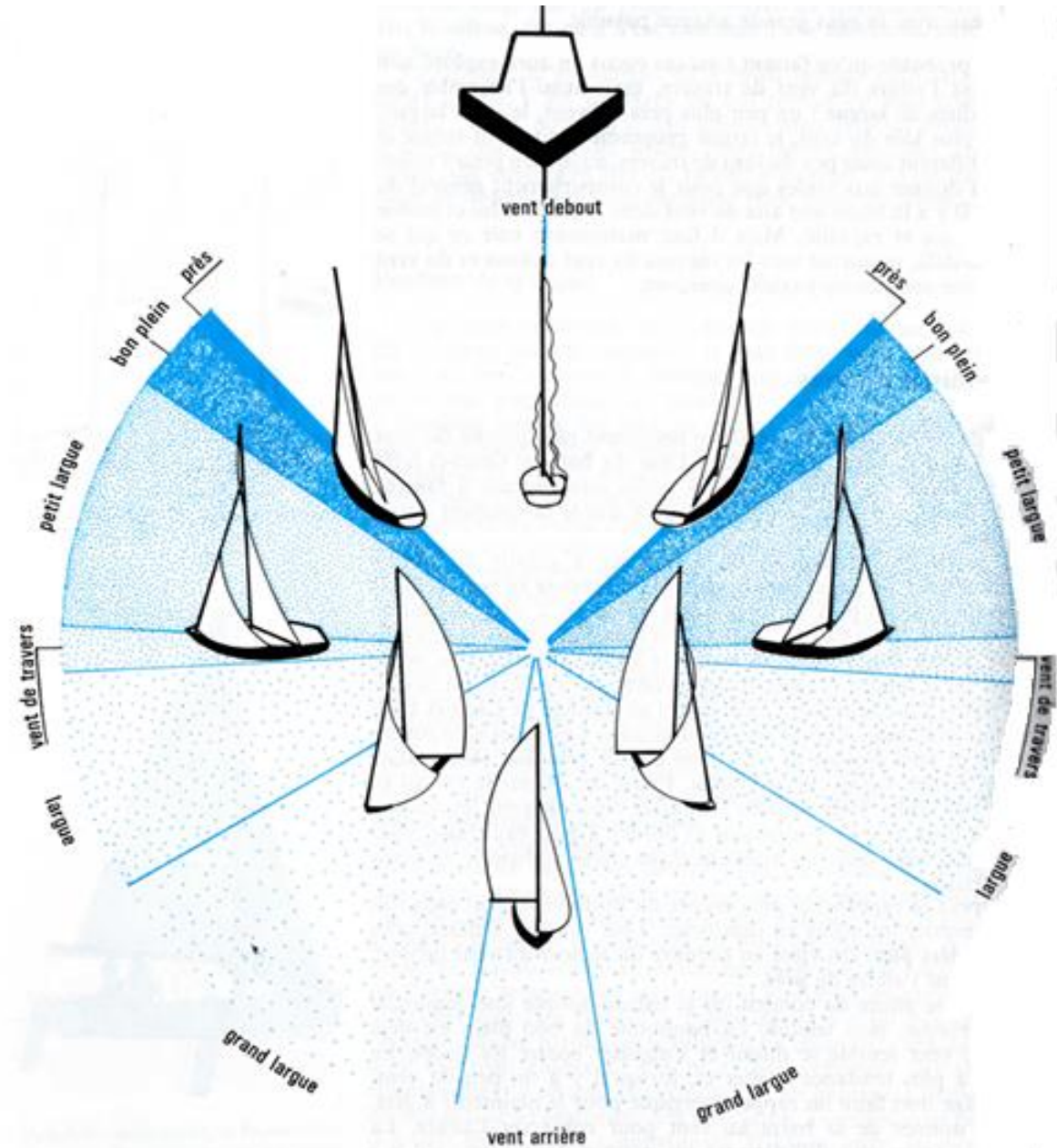
Allures de travers, au large, par vent de travers ou petit large, sur ces allures le bateau avance plus vite, la vitesse du bateau n'altère pas la force du vent . Quand le vent force, le bateau monte sur la vague de travers sans trop rouler ; ce sont des allures plaisantes.



LA ROSE DES VOILES

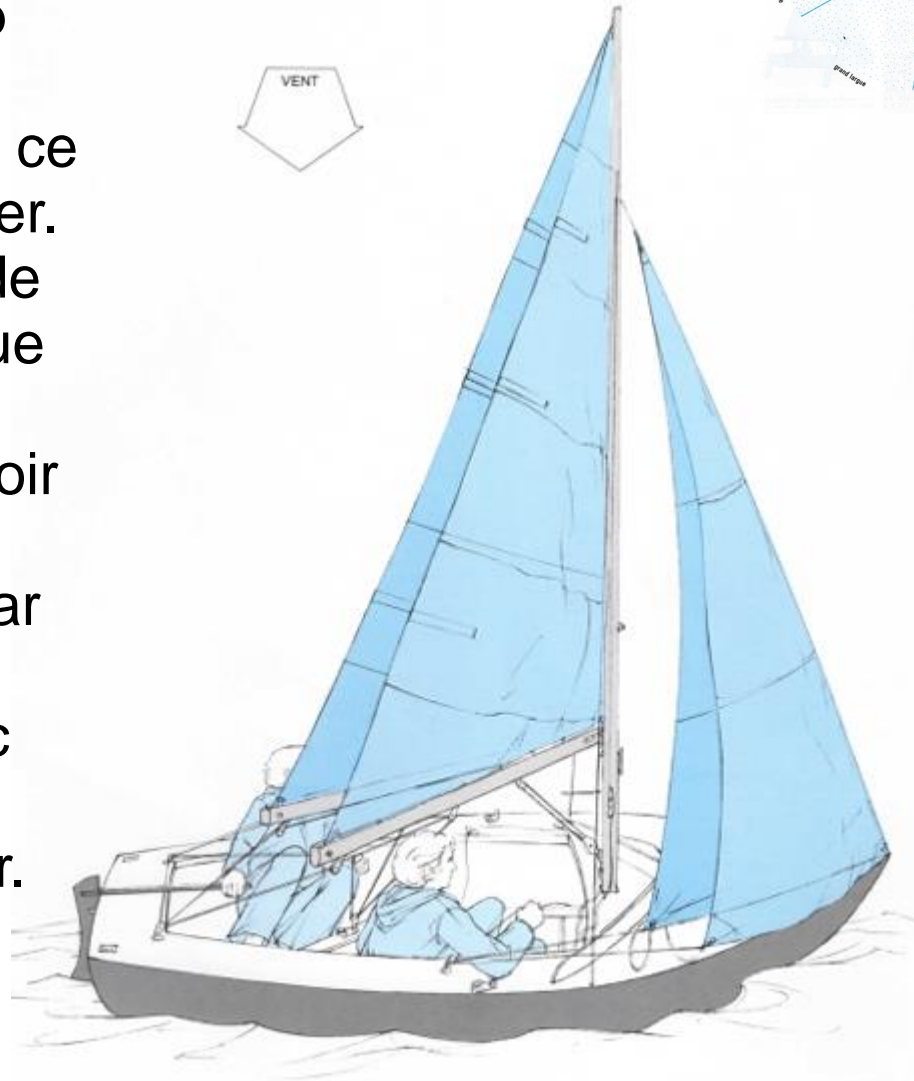
Les allures

Allures de près. Au près bon plein ou près dit aussi près serré, l'allure est plus dynamique du fait que le déplacement du bateau augmente la force du vent. Quand le vent force, le bateau bute dans la vague, les embruns mouillent le pont et tenir la barre demande plus de finesse.



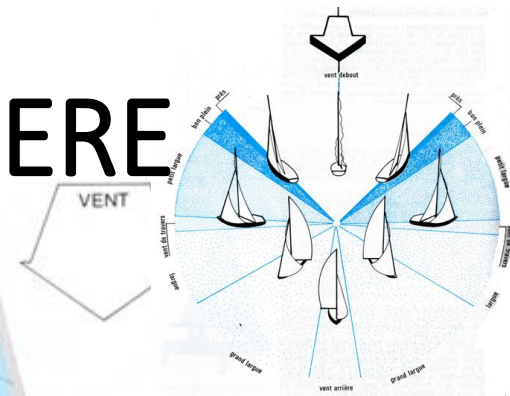
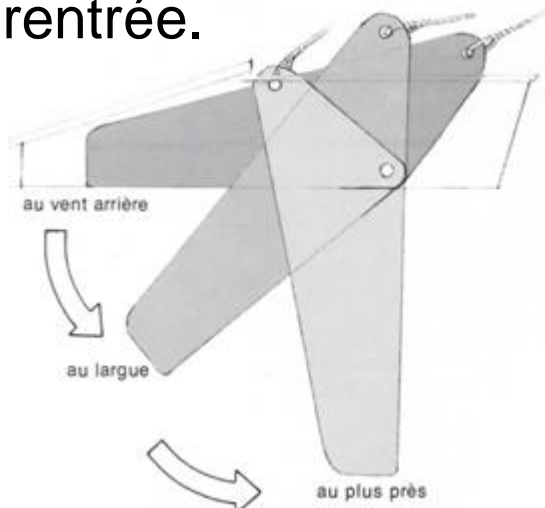
LE VENT DE TRAVERS

Le barreur met d'abord le cap sur son objectif puis il file les écoutes de ses voiles jusqu'à ce qu'elles commencent à faseyer. Il reprend alors ses écoutes de quelques centimètres pour que les voiles soient pleines. Il s'assoit au vent pour bien voir devant lui, surveiller la grand voile et équilibrer le bateau par son poids. Par brise légère, l'équipier peut surveiller le foc sous le vent et régler l'écoute dès qu'il commence à faseyer.



LE Gd LARGUE ET VENT ARRIERE

Au vent arrière, les voiles doivent être à peu près perpendiculaires au vent sans toutefois venir en contact avec le hauban et la barre de flèche. Au grand large, les voiles doivent être légèrement bordées, à la limite de faseyer. Souvent, la limite reste le contact avec la barre de flèche. Comme il n'y a plus de pression latérale du vent, la dérive peut être partiellement ou totalement rentrée.

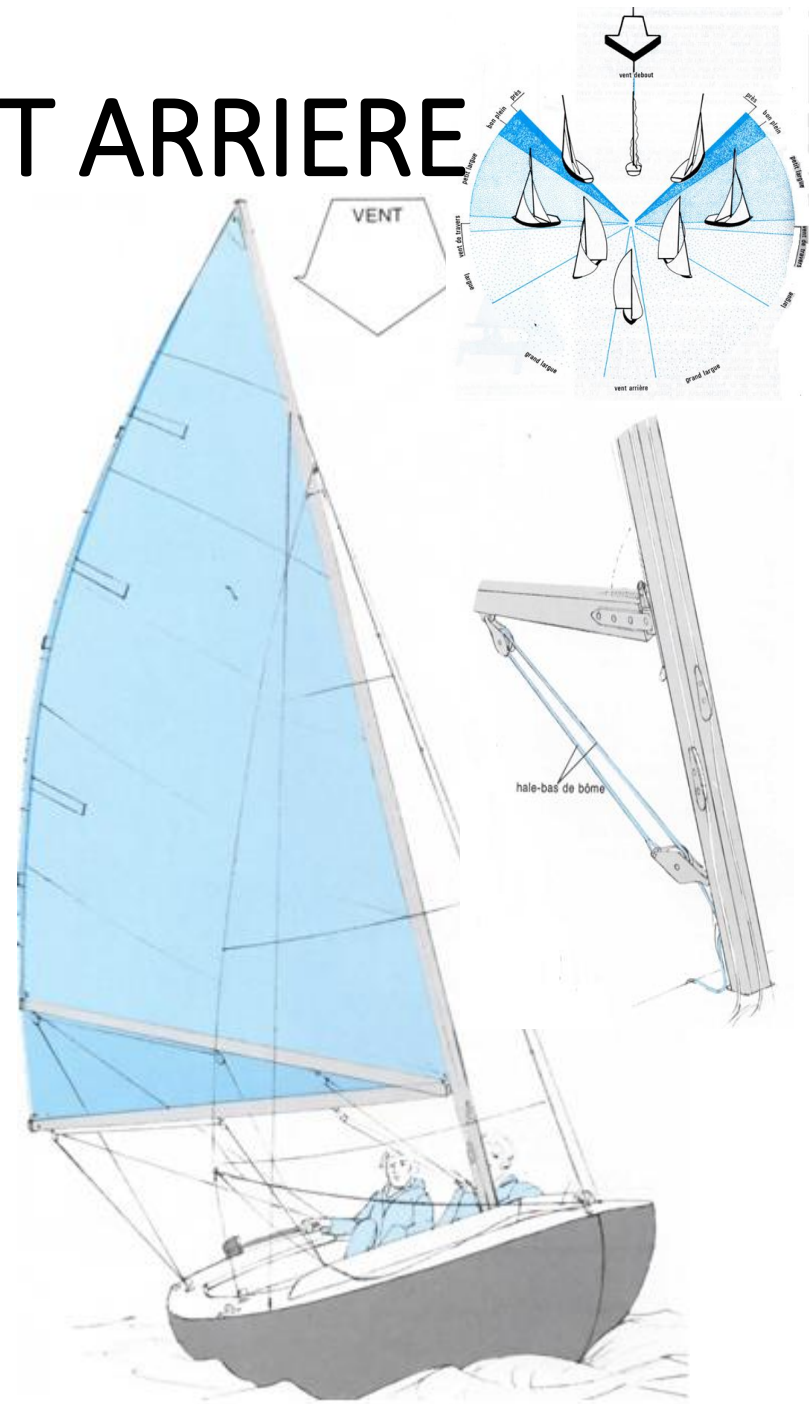


LE Gd LARGUE ET VENT ARRIERE

Sur les allures portantes, la pression du vent fait monter la bôme ce qui arrondi la GV, la vide dans le haut et risque de la faire porter sur le hauban. Sur un virement de bord, elle peut aussi se bloquer dans le pataras. Pour maintenir la bôme et redonner sa forme à la voile, on utilise le hale-bas frappé entre le pied de mât et la bôme.

Au vent arrière, il faut être très vigilant : la moindre embardée peut provoquer un empannage imprévu et d'autant plus dangereux qu'on se croyait au calme. Dans ce cas, avec la bôme, c'est l'empannage.

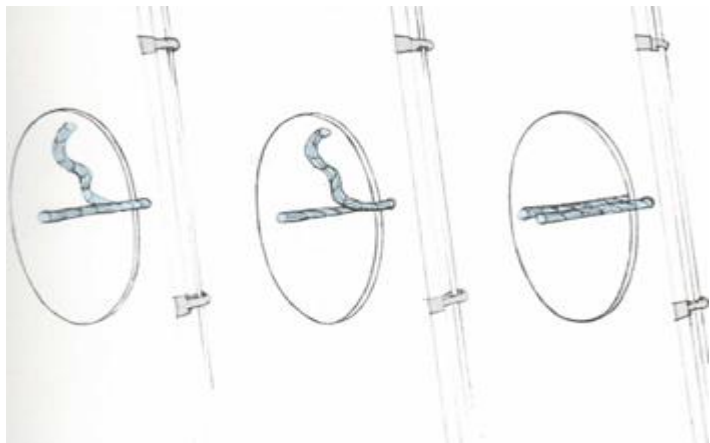
Attention la tête !



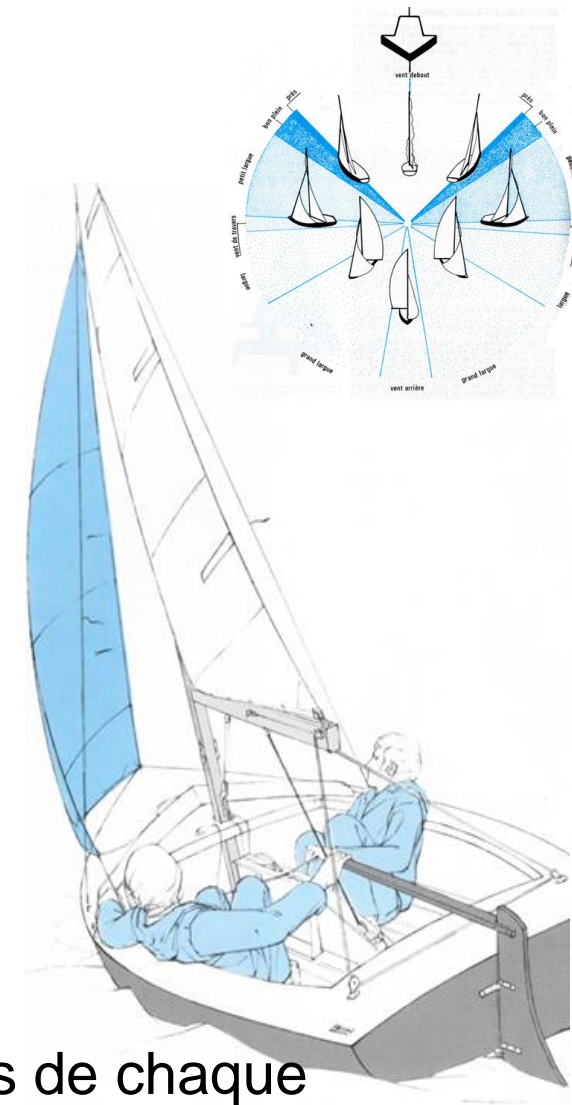
LE PRES

Là, le barreur doit naviguer aussi près du vent qu'il peut sans dégonfler ses voiles ; c'est un équilibre instable ! Le cap est défini par le vent, les voiles sont bordées serrées, l'extrémité de la bôme est à peu près au dessus de l'angle du tableau arrière.

Sur une risée, il faut être capable de larguer les écoutes facilement. Une risée peut adonner et permettre une meilleure remontée au vent, une saute de vent, au contraire, refuse, obligeant le barreur à abattre temporairement.



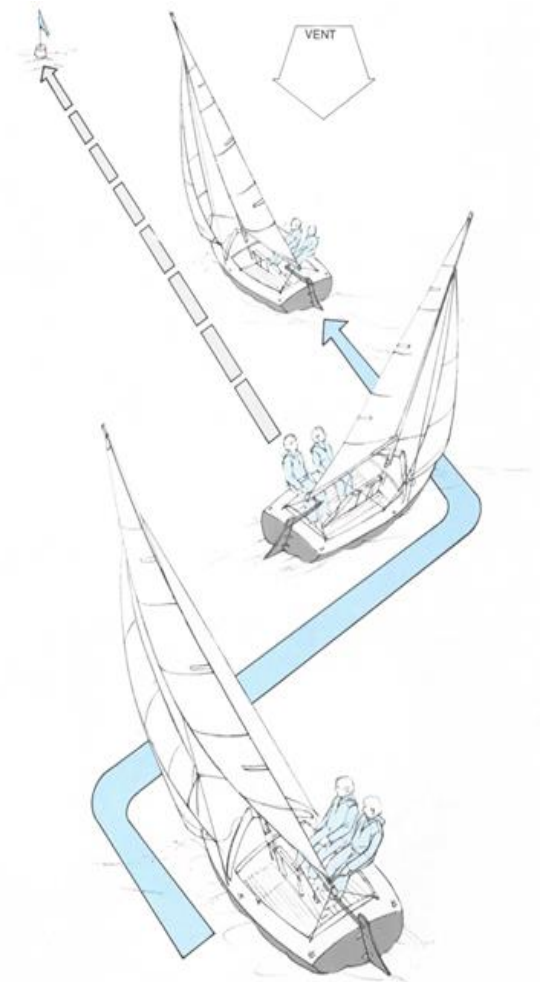
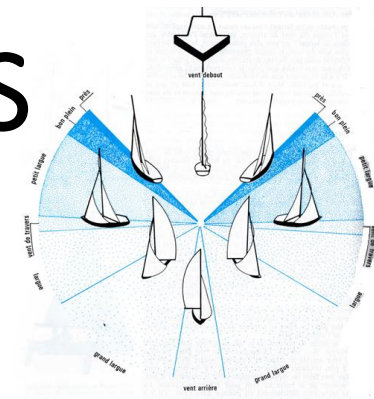
Des penons placés de chaque côté du foc près du guindant indiquent la qualité de l'écoulement du vent sur la voile



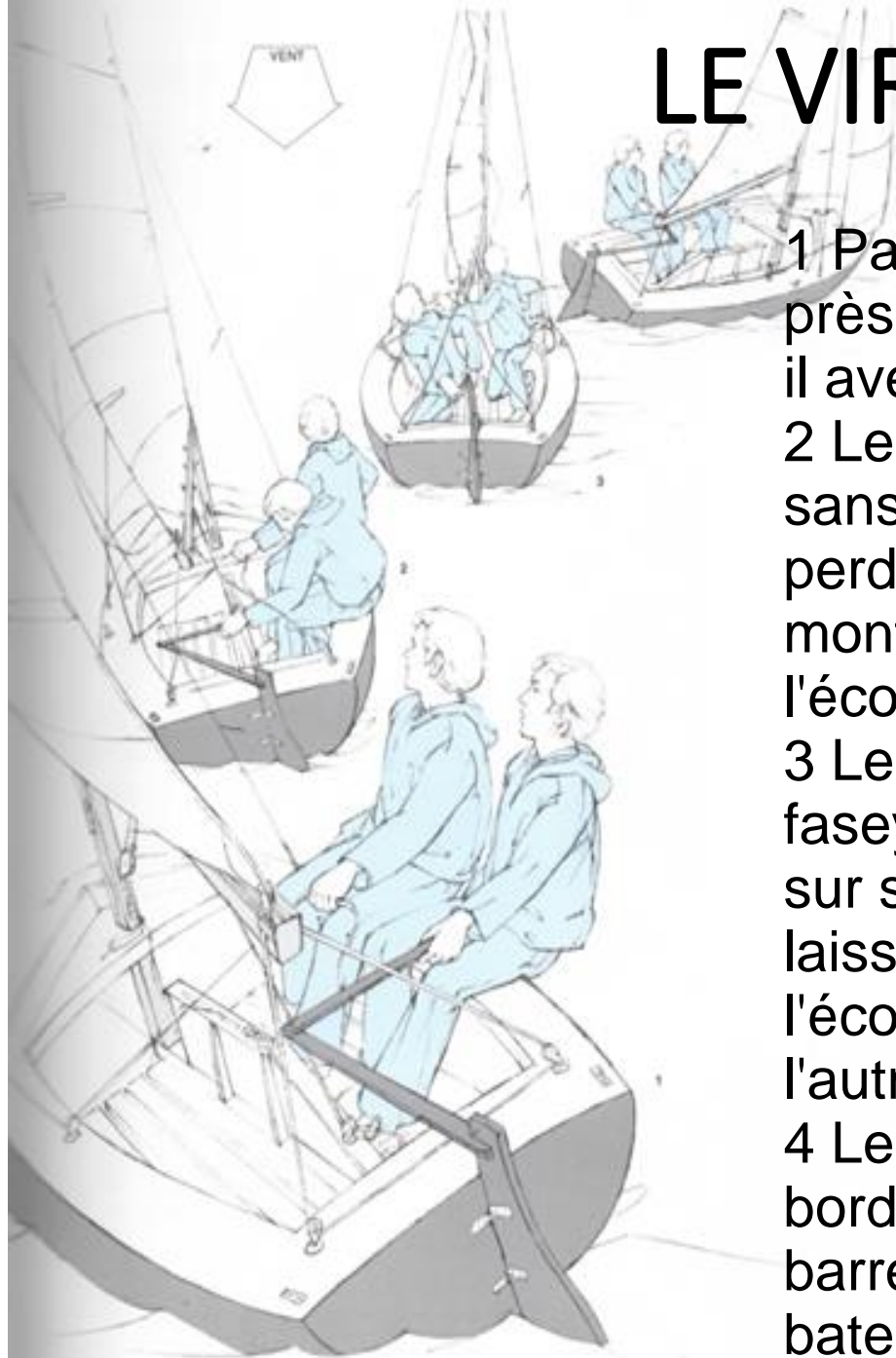
LOUVOYER ou TIRER DES BORDS

Sur un angle d'environ 50° de part et d'autre du lit du vent, on ne peut pas naviguer (à la voile). Pour atteindre un objectif situé à notre vent, la solution est de louvoyer toujours au près sur une amure puis sur l'autre, on tire des bords.

Tirer des bords c'est 2 fois la route et 3 fois la peine ! Il faut voir ! Il y en a qui s'éclatent, d'autres qui plantent des pieux (faire du surplace en butant dans la vague), certains qui font des bords carrés (après 2 changements de bords on est revenu au même point) et il y a ceux qui mettent le moteur ! Question de stratégie !



LE VIREMENT DE BORD



1 Paré à virer, le barreur serre le vent au près, quand il a suffisamment de vitesse il avertit « Paré à virer »

2 Le barreur pousse la barre sous le vent sans brusquer le bateau pour ne pas perdre vitesse, le bateau commence à monter face au vent, il est temps de filer l'écoute du foc sous le vent.

3 Le bateau est face au vent, les 2 voiles faseyent, le bateau ralentit mais continue sur son erre. On baisse la tête pour laisser passer la bôme. L'équipier lâche l'écoute de foc sous le vent et reprend l'autre.

4 Le bateau a changé d'amure, le foc est bordé rapidement pour aider à virer, le barreur abat un peu plus pour relancer le bateau puis revient sur le près.

POUR LE PRES LES CONSEILS DU BAROUDEUR

1 Gardez le bateau vivant ! Il faut privilégier la vitesse au cap ! Moins le bateau va vite, plus il dérive (comparez votre cap compas et le cap GPS !). Dans la houle, abattez légèrement dans le creux pour reprendre le cap sur la crête. Si la barre devient dure à tenir, soit la grand voile est trop bordée, soit il faut réduire la voile.

2 Régler vos voiles pour un flux régulier, la voile travaille sans trembler, ni faseyer, ni bruit sec (pensez au réglage du nerf de chute).

Quand le vent est mou, tout est mou sauf le hale-bas. Plus le vent monte, plus les voiles doivent être plates. On peut libérer de la puissance dans la GV en ouvrant la chute en haut (hale bas ou chariot d'écoute). Pour le foc, donner du rond c'est donner de la puissance, quand le vent monte reculer le point de tire pour aplatir la voile et ouvrir dans le haut. Regardez vos penons !

POUR LE PRES LES CONSEILS DU BAROUDEUR

5 Maîtrisez la gîte et la puissance.

La gîte est normale, elle indique que les voiles travaillent
Mais trop de gîte fait dériver le bateau et fatigue le
barreur.

Prendre un ris avant de subir ! Trop de surface ne fait
pas avancer plus vite.

Si la barre devient dure à tenir avec des aulofées, vous
êtes sur-toilé.