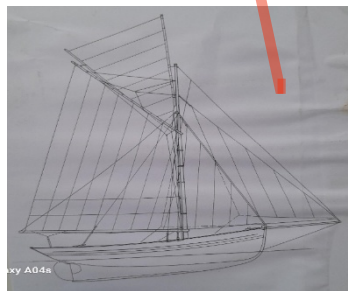
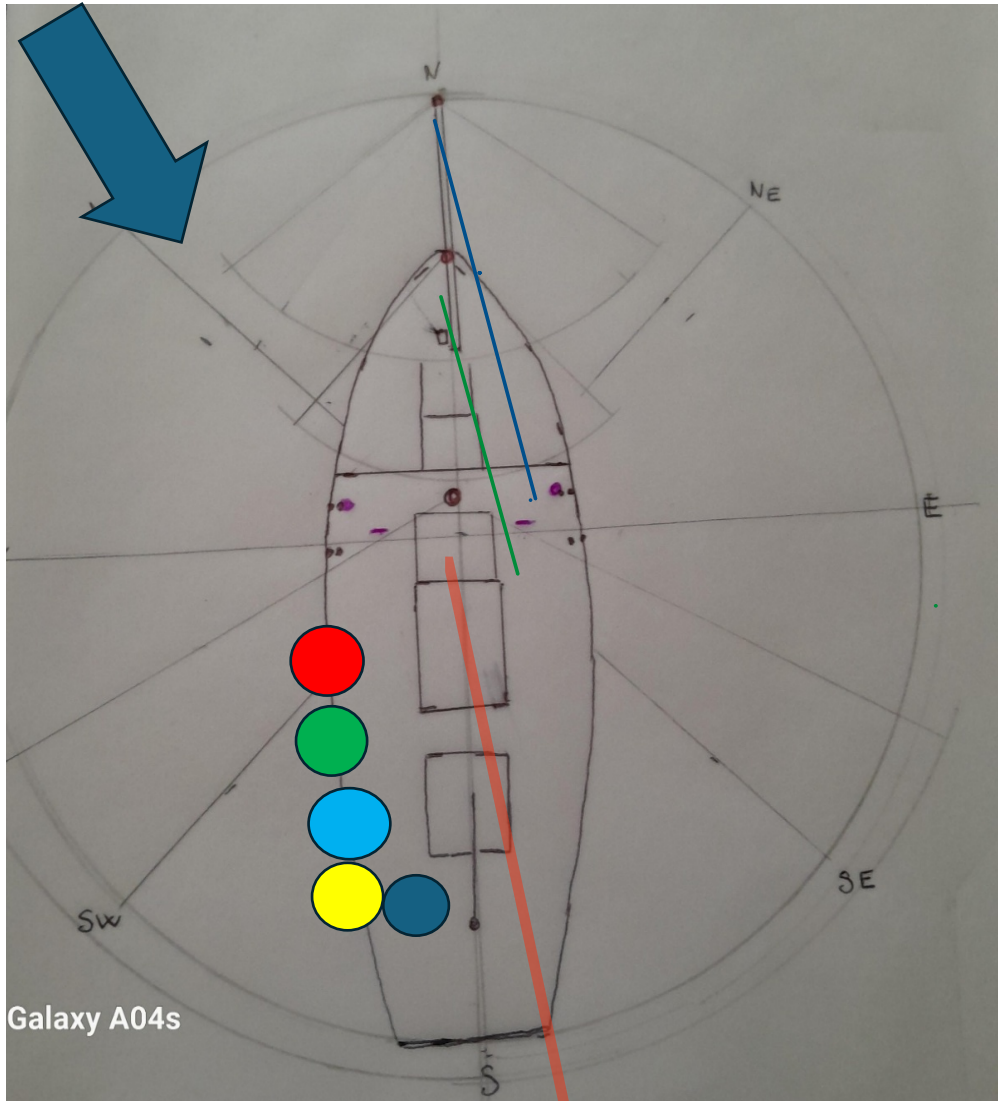


Navigation au près (vers le virement bout au vent)





Le bord de près (vers le virement bout au vent)

1) Les conditions de la navigation

1-1) Réglages des voiles

Le près est l'allure qui nécessite l'angle le plus fermé entre l'axe du bateau et l'axe des voiles. les allures de finesse réclament des **voiles plus « plates »** que pour le portant en particuliers il faut veiller à respecter l'effet de fente de façon à ce que l'air « dévié » par les focs ne vienne pas perturber le premier tiers de la grand voile. (se reporter pour le réglage notamment au système de penons dans le premier tiers des voiles d'avant ou plus simplement à observer une forme harmonieuse des voiles en profil d'aile d'avion) Pour ce qui concerne la bôme il sera intéressant de « sur-border » dans un premier temps, avant de régler l'angle en filant de l'écoute tout en contrôlant la vitesse du bateau qui accélère jusqu'à se stabiliser au bon réglage)

1-2) Équilibre du bateau

le près implique une étrave puissante donc de **charger l'avant du bateau.**

L'équipage veillera donc à s'avancer vers les haubans et à libérer la plage arrière notamment le cul de poule de façon à dégager la voute et à ne pas trainer d'eau (Subj

l'autre équilibre à assurer est celui qui concerne **la gîte qui ne devra jamais excéder 20°** l'équipage se positionnant au vent dès que les manœuvres le permettent

1-3) Adaptation aux conditions de mer

Le vent nécessité de surveiller les variations d'orientation et d'intensité afin de profiter au mieux de la capacité à lofer lors des **adonnantes** (abattre sur les « refusantes » afin de conserver de la vitesse donc du gain au vent)

Le courant il est important d'estimer son portage afin de déterminer s'il est favorable ou non au cap théorique et adapter sa route en conséquence. Un courant favorable permet de gagner en cap dont de se créer une marge de manœuvre sous le vent **Les vagues** il en va de même pour les vagues de rencontre venant par le travers, il convient d'observer s'il est possible de s'appuyer sur la vague par un léger lof vers la lèvre et profiter du surcroit de vitesse lié à sa poussée.

2) Evolution vers le virement

Pour anticiper un virement face au vent permettant de changer d'amure, il convient d'emmagasiner de la vitesse (abattée relative) en tirant la barre à soi puis la repousser en arrondissant la route sur son aire pour initier le passage face au vent. Le passage sur l'autre amure peut être favorisé par la mise à contre du foc

3) Coordonnations des manœuvres

Importance de la **communication et de la coordination** entre Les membres d'équipage. Compte tenu des dangers potentiels liés au passage de la bôme (GV) et aux écoutes battantes (Focs) il est important que le barreur annonce ses intentions et coordonne les manœuvres car les équipiers sont absorbés par les manœuvres notamment la reprise des écoutes et sans vue directe de la bôme

Barreur « attention pour virer » / « parez à virer » équipage « paré » Barreur « attention la bôme » « la bôme passe » « la bôme est passée » barreur attention pour le foc à contre équipage « paré » barreur larguez (lors que l'axe du bateau est engagé dans le vent)

Vigilance à acquérir de la **vitesse** avant le virement et à la conserver (erre) durant toute la manœuvre jusqu'à la relance sous l'autre amure

4) Reprise de navigation sous la nouvelle amure

Légère abattée pour redonner de la vitesse préalable au nouveau cap puis lof pour reprendre une route au près sur l'autre amure ou continuer d'abattre vers la travers