

PAGE TECHNIQUE :

REGLAGES

Avec le nouveau bulletin, il m'a semblé intéressant de reprendre un article (de 1970) d'Etienne MULTRIER (vainqueur de la semaine de LA ROCHELLE 1970 sur le MIDJET "H") sur le réglage du MIDJET :

" Votre Désir est de faire gagner votre MIDJET "

Maintes choses entrent en jeu pour ceci :

Le dessin de la coque : de ce côté, vous avez bien choisi... Tout de même une chose est primordiale : la qualité des oeuvres-vives, celles-ci peintes à l'origine avec un excellent anti-fouling (Hard racing extra strong blanc de chez International) doivent être sérieusement entretenues et polies : la base d'un bateau "qui marche".

La coupe des voiles : C'est actuellement un gros problème. En général, les bateaux "qui marchent" renouvellent sans cesse leurs garde-robes. Personnellement, je n'ai jamais fait d'excès de ce côté, en ayant à bord Foc n° 1, Génois, Grand voile et Spi. La longévité de celles-ci tient beaucoup au soin qu'on leur apporte.

.../...

27. -

Le réglage du bateau : Ce point est capital. Trop souvent l'on voit de ces gens naviguer gité à l'excès avec un fort angle de barre, votre MIDJET de se barrer par tous les temps entre le pouce et l'index au stick. Pour arriver à ceci, il faut jouer avec le centre de voilure qui est mobile par rapport au centre de dérive. Pour cela vous avez 2 solutions qui peuvent du reste se compléter.

- 1 - Déplacer l'emplanture du mat ("H" a son axe dans le 3ème trou en partant de l'arrière).  
(NDLR attention ! Il y a eu plusieurs type de pied de mat ; l'axe du mat doit être relativement sur l'avant du rail d'emplanture : le 3ème trou).
- 2 - Jouer sur la quête du mat ("H" a une légère quête sur l'avant).  
votre bateau est ardent, mollir les pataras, les deux galhaubans reprendre un trou à la latte de réglage d'étai (et l'inverse s'il mou).

Une fois que votre bateau est doux à la barre, une autre chose entre en jeu : le réglage de la tension du gréement, point capital pour le contrôle du dérive.

Pour cela, les bas-haubans doivent être relativement raides, sans toutefois faire cintrer votre mât à l'envers. De toutes façons, au repos votre mât

.../...

droit comme un "I". Les galhaubans ne demandent pas à être très raides, par contre l'étai lui, demande à l'être pour un bon cap au prés. Les deux points semblent assez contradictoires, en fait vous avez l'énorme avantage d'avoir un palan d'éтарыage pour la drisse de foc.

Jouez-en ! la drisse raidie "à mort" pour naviguer dans la brise vous mollie complètement l'étai ; c'est très bon, voici pourquoi :

En raidissant la drisse, vous avez fait venir la tête de mât sur l'avant ce qui vous ravance encore le centre de voilure, phénomène très appréciable étant donné que plus la brise est fraîche, plus les bateaux sont ardents.

Vous avez probablement tous constaté que, maintenant (NDLR 1970) le pataras est équipé d'un palan. Voici son double intérêt : d'une part pour faire l'éтарыage du foc et ensuite cintrer le mât pour résorber une partie du creux.

J'espère que ces petites données théoriques vous faciliteront la vie...

Etienne MULTRIER "

Ceci est un peu le réglage statique, nous allons compléter par quelques conseils de réglages dynamiques : les réglages d'assiette.

AU PRES : Il est intéressant de charger un peu sur l'avant.

AU PORTANT : Deux cas, ou il y a vent normal, ou il y a petit temps.

Par vent normal, charger l'arrière, sans "traîner" d'eau néanmoins

Par petit vent, charger l'avant pour diminuer la surface mouillée "soulever les fesses" (méthode de Louis CORCAUD au dernier Critériu améliore alors beaucoup les performances.

De toutes façons tenir toujours le bateau plat ou avec un angle de gîte très réduit ( $\leq 20^\circ$ ) : la barre reste ainsi très douce, ne pas hésiter réduire la toile pour garder le bateau plat (ou faire un rappel efficace

Page Technique :

REDUIRE LA TOILE

Au seuil des vacances il nous a semblé intéressant de faire une petite page technique à ce sujet...

AU PRES : Jusqu'à force 4 on peut soutenir le génois + la grand voile.  
A partir de force 5 la qualité du tissu du génois orientera un peu le choix.  
Pour un tissu de génois moyen on peut garder à force 5 le génois et prendre un ris dans la grand voile : le MIDJET (bien réglé) reste extrêmement doux à la barre avec cette combinaison.

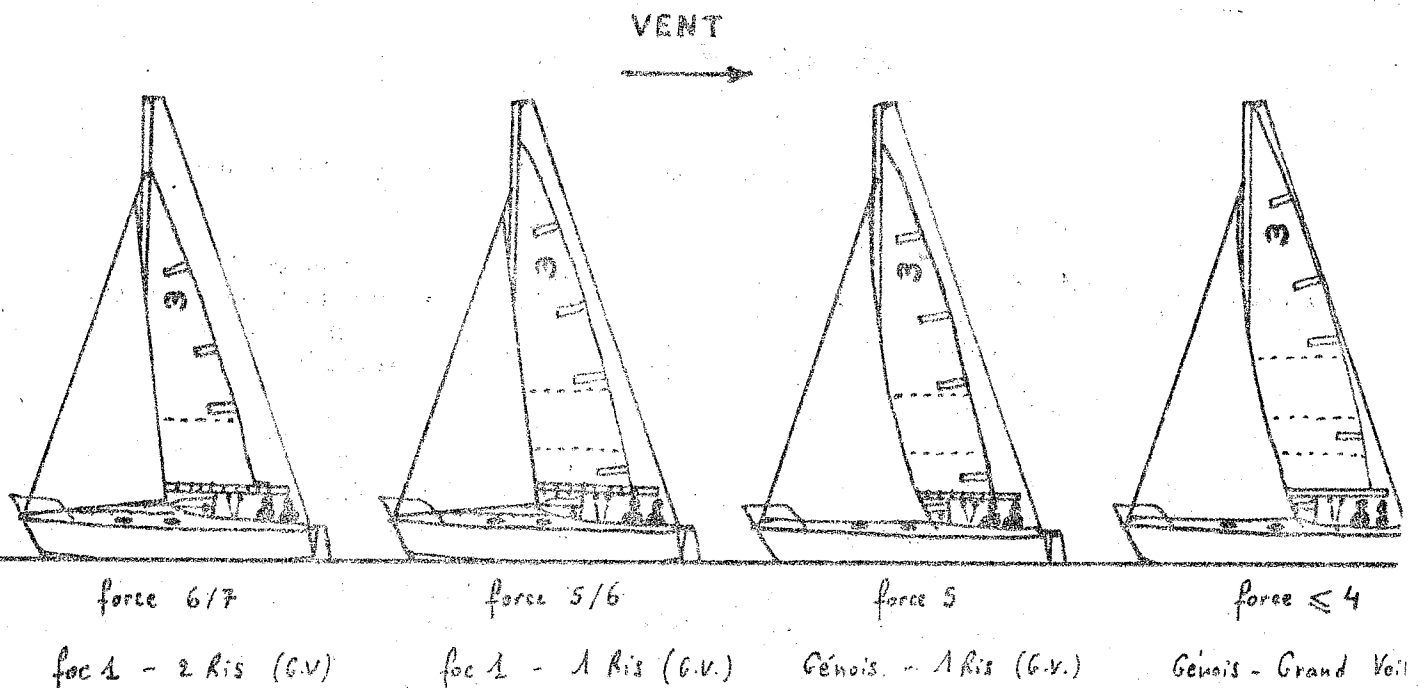
Aux environ de force 6 il faut alors changer de foc et passer au foc n° 1 avec toujours un ris dans la grand voile (sauf si on a un génois en tissu "lourd" on peut alors prendre 2 ris et garder le génois...)

Enfin à un bon 6/7 il faudra prendre un second ris dans la grand voile avec foc n° 1 toujours. J'ai été stupéfait de voir la douceur de la barre avec cette combinaison dans un petit 7 (et mer plate) l'été dernier... et le MIDJET remontait très correctement, bon cap, bonne vitesse.

Au-delà, on prendra encore un ris et... il faut rentrer je pense... (en général à cause de la mer).

De toutes façons, au prés la règle est de toujours garder un peu plus de toile sur l'avant que sur l'arrière.

.../...



AU PRÉS ...

AU PORTANT : Jusqu'à force 4 on peut facilement porter le spi (avec la grand voile). Il faut noter que le spi a un pouvoir stabilisateur pour cette force de vent, et qu'il est beaucoup plus "relax" de faire du grand bord avec spi plutôt qu'avec un génois (le MIDJET pendule moins).

Au-delà de force 4 certains le gardent : E. MULTRIER (MIDJET "H" le portait à force 7... avec émotions prévues et au rendez-vous.

Voir aussi le dernier essai de Neptune-Nautisme du MIDJET avec photo du MIDJET par force 6/7 avec spi... et deux ris dans la grand voile !

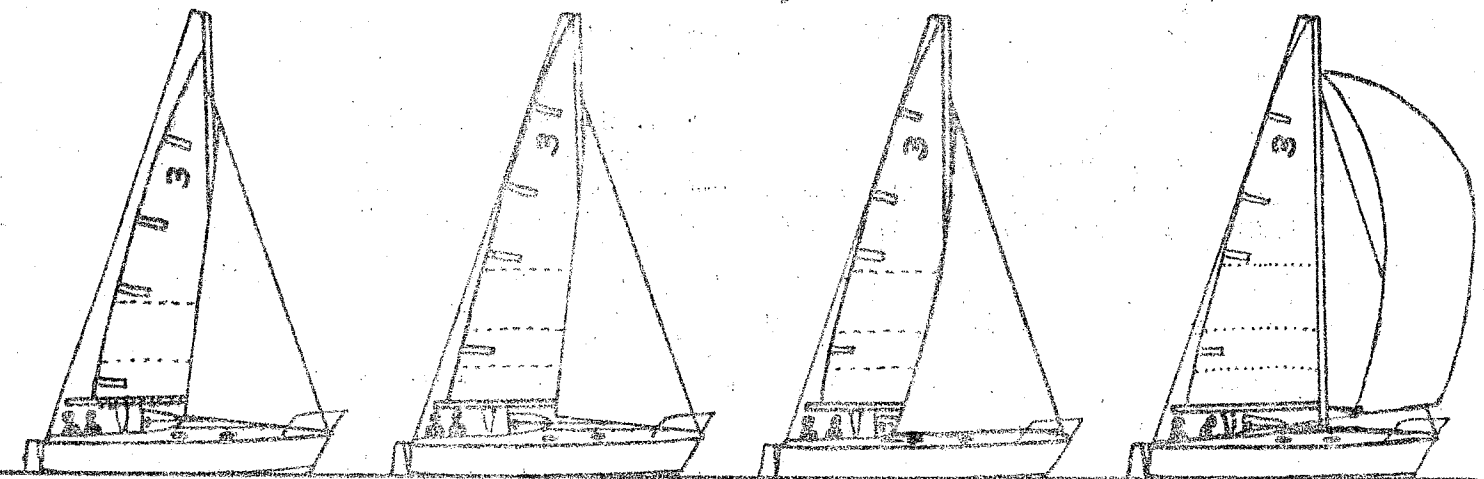
Il semble néanmoins que la solution génois + grand voile est plus raisonnable. Vent arrière le génois tangonné est une bonne solution.

A force 6 on peut passer au foc N°1 + grand voile pleine, bien sûr on "planera" un peu...

A force 7 on prendra un ris dans la grand voile (+ foc n° 1) . Au-delà, il vaut mieux rentrer !... encore à cause de la mer en général, car on peut continuer à réduire en essayant d'équilibrer les voiles d'avant et d'arrière si la mer est relativement plate.

.../...

VENT



force 6/7  
foc 1  
G.V. 1 Ris

force 5/6  
foc 1  
Grand Voile

force 5  
Génois  
Grand Voile

force  $\leq$  4  
Spi  
Grand Voile

AU PORTANT ...