



Ce guide est basé sur l'expérience de **Sari Multala**, championne du monde 2001. Pour faciliter l'utilisation du guide nous l'avons divisé en sept chapitres fonction de la force de vent. Allez voir aussi **Les bases de la quête en Europe** pour une information détaillée sur le réglage de quête.

0-2 m/s (0-4 noeuds). Dans le vent faible on cherche la vitesse pour obtenir du cap, on relâche au maximum le tension de la chute.

- **Écoute** : relâchée, la bôme entre 15 et 30 cm au dessus du caisson
- **Barre d'écoute** : réglée de manière à ce que la bôme soit calée entre le milieu du caisson et le coin du tableau arrière
- **Bordure avant** : relâchée, à 5 cm du mât
- **Cunningham** : relâché
- **Bordure arrière** : relâchée, 5-8 cm du maximum. La tension maxi se situe aux environs de 3-4 cm de la marque de jauge (la bordure de la voile est légèrement raccourcie)
- **Dérive** : descendue à fond
- **Quête** : En position nominale, soit environ 545 cm pour un modèle à chute courte (SL) et 555 cm pour celui à chute longue (LL)



Dans le petit temps on maintient le cunningham relâché. Ne vous inquiétez pas des plis diagonaux car le sandow de la ralingue provoque le relâchement maxi afin de conserver le volume et la puissance de la voile.

3-4 m/s (6-8 noeuds). L'Europe est un bateau très toilé : Avec 3-4 m/s on commence à équilibrer le bateau assis sur le caisson, cependant la bôme ne touche pas encore le caisson au près. On conserve le poids en avant par un basculement du buste au delà de la barre d'écoute.

- **Écoute** : tendue, la bôme environ, 10 cm au dessus du caisson
- **Barre d'écoute** : réglée de manière à ce que la bôme soit calée entre le milieu du caisson et le coin du tableau arrière
- **Bordure avant** : lâchée, à 3 cm du mât
- **Cunningham** : lâché
- **Bordure arrière** : un peu plus relâchée que dans le tout petit temps, 6 à 10 cm de la marque
- **Dérive** : descendue à fond
- **Quête** : nominale





Profil de la voile avec 3-4 m/s, vue par l'oeil de la caméra de tête. On est assis sur le caisson, jambes serrées, collées à la barre d'écoute. **La barre d'écoute** est réglée pour avoir la bôme calée entre le milieu du caisson et le coin du tableau.



La bordure est un peu plus relâchée que dans la pétote: 6 à 10 cm de la marque de jauge.

5-6 m/s (10-12 noeuds). Avec ce vent la puissance est maximale mais avec un rappel efficace on garde un bateau équilibré même avec une voile réglée pour fournir le maximum de chevaux. Cela nécessite de creuser la bordure à fond en gardant le cunningham relâché.

- **Écoute** : tendue, bôme très proche du caisson ou dessus
- **Barre d'écoute** : réglé pour que le bout de la bôme soit entre le coin du caisson et 5 cm plus à l'intérieur
- **Bordure avant** : entre 1 et 2 cm du mât
- **Cunningham** : lâché
- **Bordure arrière** : lâchée, plus de 10 cm du max
- **Dérive** : descendue à fond
- **Quête** : nominale



Dans 5-6 m/s, la bôme vient au niveau du caisson, prêt du coin du caisson. Pour avoir plus de puissance dans la voile, gardez la bordure arrière relâchée et laissez le cunningham détendue jusqu'à environ 6 m/s (12 noeuds) de vent.



7-8 m/s (14-16 noeuds). Dans plus de 7 m/s, vous avez besoin de commencer à enlever de la puissance. Tendez un peu la bordure avant et la bordure arrière, et aussi un peu de cunningham pour réduire certains (pas tous) plis.

- **Écoute** : tendue, la bôme touche le caisson
- **Barre d'écoute** : réglé pour que le bout de la bôme soit dans le coin du caisson
- **Bordure avant** : entre 0 et 1 cm du mât
- **Cunningham** : légèrement tendu
- **Bordure arrière** : un peu plus tendu, entre 6 et 9 cm du max
- **Dérive** : inclinée vers l'arrière mais en bas
- **Quête** : nominale



Comme le vent augmente, vous voulez commencer à tendre tout pour aplatir la voile et lâcher un peu de puissance. Inclinez la dérive en arrière pour balance la coque et placez la bôme dans le coin du caisson.

N'oubliez pas d'aider la bordure arrière et le cunningham.



9–10 m/s (18–20 noeuds). Raidir un peu l'amure et la bordure, et utilisez le cunningham pour effacer presque tous les plis. Pour aller vite choquez la barre d'écoute à fond – pour faire du cap amenez la bôme sur le pont au coin du tableau arrière.

- **Écoute** : tendue, la bôme à toucher le caisson
- **Barre d'écoute** : La bôme au coin du tableau arrière ou 5 cm à l'extérieur
- **Bordure avant** : contre le mât
- **Cunningham** : l'essentiel des plis est effacé
- **Bordure arrière** : 3–4 cm de la tension maxi
- **Dérive** : basculée en arrière, remontée de 20 cm. En fonction de votre gabarit il faudra peut être relever la dérive plus tôt
- **Quête** : en position nominale ou légèrement basculée sur l'arrière, si le mât est souple dans la partie basse, un peu en avant si le mât est très souple.

Les bases de la quête



Avec 10 m/s l'Europe devient sérieusement physique : les petits barreaux et les femmes commencent à souffrir par rapport aux gros gabarits. Remontez la dérive vous aide à tenir la bateau à plat, tendez le cunningham pour contrôler la position du creux, applatissez la bordure et fournissez votre rappel maxi.

A propos de la **quête** : plus votre mât est raide en partie basse, plus tôt il vous faudra ajuster la quête en accord avec l'augmentation du vent. La rigidité du bas est visible dans les courbes de cintres de mât. Si la valeur de cintre total est inférieure à 380mm (360 pour les plus lourds), votre mât est raide. Basculer le mât en arrière (pied de mât en avant) fait ouvrir la chute et donne un bateau plus facile. Paradoxalement on dit que la quête augmente alors que la mesure avec un décimètre montre une distance réduite par rapport au tableau arrière. Attention donc à la façon de décrire la quête à votre entraîneur ! Dans le cas contraire, si votre mât est très souple en bas (cintre de 400 mm ou plus), il peut être nécessaire de mettre de la quête avant (pied de mât en arrière) lorsque le vent fraîchît. Sinon la chute ouvrira trop et vous ne pourrez pas faire du cap.

Dans la brise, on peu gagner beaucoup avec une navigation dynamique.

11–12 m/s (22–24 noeuds). Il est maintenant nécessaire de reprendre le cunningham à fond. Avec la coupe radiale cela fait cintrer le haut du mât et applatît la voile. Tous les réglages sont raidis, la bôme est calée de plus en plus à l'extérieur, et la dérive remontée. Au portant, la maîtrise technique est la clef du succès, c'est alors que le travail à l'entraînement paye.

- **Écoute** : tendue, la bôme touche le caisson
- **Barre d'écoute** : la bôme est calée de plus en plus à l'extérieur
- **Bordure avant** : raidie, contre le mât
- **Cunningham** : tous les plis sont effacés, une surtension fera cintrer le haut du mât dans les rafales
- **Bordure arrière** : pratiquement à fond
- **Dérive** : basculée, le coin avant dépasse le pont de 10 cm
- **Quête** : un peu en arrière, si le mât est raide en bas, un peu sur l'avant si le mât est très souple



Quand la brise se renforce de nouveaux plis apparaissent... Ceci est tout à fait normal même si ce n'est pas joli. Lorsque le bateau s'arrête dans les vagues le vent apparent adonne brutalement tendant à faire chavirer le bateau. Avec une voile et un mât adaptés, le gréement va ouvrir automatiquement et ainsi réduire le travail de correction du barreur.





Avec sa flottaison étroite, l'Europe est très instable au portant.

13–14 m/s (26–28 noeuds). Pour la majorité des coureurs c'est la survie.

- **Écoute** : tendue, la bôme touche le caisson
- **Barre d' écoute** : choquée à fond, bôme contre le caisson
- **Bordure avant** : contre le mât
- **Cunningham** : à fond. une surtension fait cinter le haut du mât dans les rafales
- **Bordure arrière** : à fond
- **Dérive** : basculée , le coin avant au niveau du pont
- **Quête**: 3–5 cm en arrière par rapport à la valeur nominale, un peu plus en avant si le mât est très souple



Notez l'importante bascule en arrière du mât de Margriet Matthijsse dans la brise à Hyères. La quête fait ouvrir la chute au point de déventer tout le haut de la voile. Elle navigue ainsi avec une voile "arrisée" dont le haut se situe aux environ du N de NED. Le haut de la voile porte à contre et augmente ainsi artificiellement le couple de redressement.



Au portant dans la grosse brise il faut sérieusement se reculer.

Särkiniementie 7 B, 00210 Helsinki, Finland
Tel. +3589 621 5055, fax +3589 621 5066



This document originates from www.wb-sails.fi. All rights reserved