

---

## Technique de navigation au près

---

L'augmentation de la tension de hale-bas permet d'améliorer le VMG. Avec un palan permettant de démultiplier l'effort par 32, vous aurez besoin d'une tension modérée pour décoller et voler, et d'une tension forte quand vous naviguez à pleine vitesse. Si vous êtes en recherche d'appui/puissance, réduire la tension de hale-bas.

À partir de 12-14 nœuds et à pleine vitesse, le hale-bas doit être pris au maximum. Le cunningham doit être pris à minima pour effacer les plis. La tension de cunningham doit être augmentée en fonction de la vitesse du vent et de la puissance nécessaire. Le hale-bas tend la chute de la voile à l'opposé du cunningham qui permet de contrôler en priorité la puissance de la voile.

Si les penons au vent montent, vous avez besoin de plus de cunningham ; si vos penons sous le vent montent, choquer du cunningham.

Dès que vous êtes en surpuissance, appliquer une tension maximale sur le hale-bas et le cunningham autant que la voile et les cambers peuvent le supporter.

Tendre la bordure à son minimum à terre une fois le hale-bas en place et le cunningham pris au tiers. Les haubans doivent être légèrement tendus pour simplement « maintenir » le gréement en place à terre.

Assiette latérale : naviguer à plat dans la molle pour permettre de maximiser la puissance dans le gréement autant que possible. Sinon, contre giter pour maximiser le VMG et naviguer avec une assiette nulle pour maximiser la vitesse. Augmenter la contre gîte au fur et à mesure que le vent forçit. La contre gîte réduit l'angle au vent apparent et la surface « effective » de la voile.

Globalement naviguer aussi haut en altitude que possible, sans que le safran ne ventile.

---

## Technique de navigation au portant

---

Relâcher un peu de tension de hale-bas, mais pas trop. Un hale-bas trop mou a pour conséquence de faire vriller la voile et trop ouvrir la voile.

Par vent faible, relâcher la tension de cunningham jusqu'à ce que de légers plis apparaissent sur le guindant. Plus le vent est fort, moins il faut relâcher le cunningham. Il n'est pas nécessaire de jouer sur la bordure étant donné qu'en relâchant le cunningham cela permet de creuser le bas de la voile en raison de sa géométrie.

Faire du rappel lorsqu'il y a (et que l'on sent) suffisamment de pression. Ne pas en faire une priorité à moins que le fait « peser lourd » permette d'accélérer de faire du gain sous le vent tout en gardant du vent apparent et de finir sur un angle au vent réel plus bas et sans rappel, mais avec un angle au vent apparent similaire au début de la situation.

L'assiette latérale est plate dans la plupart des conditions de vent, mais légèrement contre gitée lorsque que l'on fait un rappel important.

Hauteur de vol aussi haute que la force du vent réel le permet.

---

## Technique commune portant/près

---

Se référer à de bonnes vitesses cible peut être un bon point de départ pour évaluer sa performance. Forcément, il faut faire une bonne estimation de la force du vent.