

Vent	Allure	Grand-voile						Mât		Equipage		Foc			Spi		Safrans
		Chariot	Ecoute	Bordure	Cunningham	Arthur	Lattes	Quête	Trapèzes	Barreur	Equipier	Ecoute	Chariot	Œillet HC16	Amure	Tension drisse	Compensation
F0 - F2 (0 - 6 kts)	Près	100%	95%	95%	80%	60°	100%	Max avant	Le plus haut (possibilité de mettre l'équipier au trapèze sous le vent)	Poutre avant au vent	Poutre avant. Placement latéral selon vent	95%	100%	Haut	Pas de spi		
	Travers	90%	95%	95%	80%	70°					Poutre avant sous le vent	95%	90%		Haut	Mou	
	Largue (spi)	60%	90%	50%	30%	Choqué					80%	50%	Haut		Mou		
	GL (spi)	50%	85%	10%	10%	70%					0%	Haut	Mou				
F3 (7 - 10 kts)	Près	100%	95%	100%	90%	60°	100%	Max avant	Milieu	Devant hauban au vent	Poutre avant au vent. Prêt à sortir au trapèze	100%	100%	Entre haut et milieu	Pas de spi		
	Travers	90%	95%	100%	90%	70°				Poutre avant au vent	Poutre avant. Placement latéral selon vent	100%	90%		Milieu	Medium	
	Largue (spi)	60%	90%	50%	30%	Choqué				80%	50%	Haut	Mou				
	GL (spi)	50%	85%	10%	10%	80%				0%	Haut	Mou					
F4 (11 - 16kts)	Près	90%	95%	100%	100%	60°	80%	Neutre	Milieu	Centré Trapèze	Collé barreur Trapèze	100%	100%	Milieu	Pas de spi		
	Travers	85%	95%	100%	100%	70°				Reculé Trapèze	100% (spi)	50%	Max Bas		Max		
	Largue (spi)	50%	95% La GV retient le mât (spi)	50%	50%	Choqué				100%	0%	Milieu	Medium				
	GL (spi)	30%	95% La GV retient le mât (spi)	20%	20%	100%				0%	Milieu	Medium					
F5 (17 - 21 kts)	Près	75%	90%	100%	100%	40°	60%	Arrière	Le plus bas	Reculé Trapèze	Collé barreur Trapèze	100%	85%	Entre milieu et bas	Pas de spi		
	Travers	50%	85%	100%	100%	50°				Reculé max Trapèze	90%	70%	Max Bas		Max		
	Largue	30%	80%	50%	50%	80°				Reculé max Assis	100% (spi)	0%	Max Bas		Max		
	GL (spi)	10%	95% La GV retient le mât (spi)	20%	30%	100%				0%	Max Bas	Max					
F6 et + (22 kts et +)	Près	70%	90%	100%	100%	40°	50%	Max arrière	Le plus bas	Reculé Trapèze	Collé barreur Trapèze	100%	70%	Bas	Pas de spi		
	Travers	40%	85%	100%	100%	50°				Reculé max Trapèze	80%	50%	Max Bas		Max		
	Largue	20%	85%	50%	50%	60°				Reculé max Assis	60%	30%	Max Bas		Max		
	GL	5%	90%	20%	20%	70°				60%	0%	Max Bas	Max				

Bord d'attaque de la lame doit être parallèle au mât

Notes et commentaires :

Ce document n'est pas exhaustif. Il s'adresse à des stagiaires en école de voile en progression pour l'autonomie et la performance (niveau 4 et 5 FFV). Ainsi, certains réglages, habituellement impossible en école de voile (ex : tension de gréement, losanges, ...) ou certains autres réglages pour des bateaux plus perfectionnés (dérives) ne sont pas indiqués

Les colonnes hachurées représentent des réglages **habituellement fait à terre avant la navigation**. Les réaliser en mer peut être compliqué et risqué. D'autres réglages faits à terre ne sont pas mentionnés car fixe : tension de trampoline, tension de drisse de foc (toujours au max), ...

Lorsque qu'un réglage est noté "100%" :

- chariots (GV et foc) : centré au maximum
- écoutes (GV et foc) : bordé au maximum
- bordure et Cunningham : bordé au maximum

=> il faut cependant, dès qu'on est pas en surpuissance **privilégier de régler ses voiles aux penons**. Ne jamais rester trop statique, sur l'écoute et le chariot.

L'angle indiqué pour l'arthur, est l'angle entre l'axe transversal du bateau et la corde moyenne d'un profil horizontal du mat.

Quelques spécificités HC16 :

- le Cunningham ne se règle pas selon l'allure (sauf sur ceux où une tourelle est installée)
- la bordure est également fixe et non réglable.
- le réglage de l'œillet du point de tire du foc est adapté à l'HC 16 Standard (foc latté).

Il n'y a pas d'arthur (une butée mécanique à env. 45° bloque la rotation du mât).

Ces réglages se veulent être une approximation du réglage optimale sur une trajectoire stabilisée (donc prise de vitesse déjà effectuée), pour un équipage de masse idéale par rapport au bateau. Selon les conditions de mer (clapot, vagues, ...) ces valeurs peuvent varier.