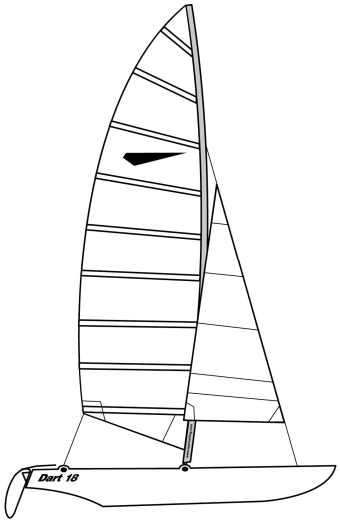
association française de la série internationale Dart



Fiche 01

Réglages du Dart

Comment démarrer avec votre bateau

2005

Les indications que nous vous donnont sont ici des bases que vous pourrez adapter par la suite en fonction de vos sentations personnelles et de vos expériences

Fiche 01
Réglages du Dart

En Dort, on parle souvent du poids de l'équipage, tout est relatif, considérons le postulat suivant:

Poids d'un équipage moyen entre 130 kg et 140 kg < 120 kg = équipage léger > 150 kg = équipage lourd

Les paramètres varaiables

1 - Réglages statiques:

- 1/ l'inclinaison du mât, la quête
- 2/ tension de l'étai
- 3/ le point d'amure du foc
- 4/ point de tire de foc
- 5/ Cunningham de grand voile
- 6/ la tension des lattes

II! Réglages dynamiques:

- 1/ le positionnement de l'équipage
- 2/ le réglage des voiles

1. La Quête du mât

Comment ca marche ?

La quête du mât, c'est l'inclinaison de celui-ci dans le plan longitudinal du bateau.

Les incidences:

En inclinant le mat sur l'avant ou sur l'arrière, on modifie:

- 1/ le positionnement du centre de voilure (centre de poussée vélique) par rapport plan antidérive que constituent, en Dort, la partie immergée des coques et les safrans.
- 2/ l'angle de traction du palan sur la grand voile.
- 3/ l'angle de traction de l'écoute sur le foc (sans changer de position du point de tire).

Les effets:

Le mât sur l'avant = chute plus fermée = + de puissance.

Convient de préférence:

- dans le petit temps
- aux équipages lourds

Le mât sur l'arrière = chute plus ouverte = - de puissance

Convient de préférence:

- dans la brise
- aux équipages légers

Comment mesurer la quête

1/ vérifiez que les haubans sont de même longueur.

Fixez les sur chaque bord au même trou de la réglette de réglage.

2/ l'équipier maintient le mât perpendiculairement au bateau en tenant le limiteur de rotation (ferrure métallique en forme d'épingle au bas du mât) dans l'axe de la poutre et tire en même temps sur le hauban (le plus proche) pour mettre le gréement en tension.

3/ pendant ce temps, prenez le câble de trapèze par son bout de réglage tiré au maximum de sa longueur.

4/ touchez avec ce bout la cadène de patte d'oie, repérez la mesure en maintenant le bout pincé entre vos doigts.

5/ allez vers l'arrière de la coque et repérez l'endroit ou cette mesure va coïncider avec le liston (angle entre le pont et la coque). Le réglage moyen se situe au niveau de la poutre. Si vous êtes en avant de celle-ci c'est une quête avant et inversement si vous êtes en arrière. La

variation maximale est de 50 cm de part et d'autre de la poutre. En remontant la fixation du hauban sur la réglette, vous avancerez la quête et inversement en descendant. N'oubliez pas de régler les deux haubans de façon identique.

TRUC ET ASTUCE Pour modifier le point de fixation sur la réglette sans démâter, demander à votre équipier de tirer sur le câble de trapèze pour maintenir le mât le temps que vous fassiez l'opération.

On peut aussi assurer le mât en coinçant la «cuillère» de trapèze sous l'axe de fixation de la barrette sur la cadène et en tendant très fort. Repérez et notez à quel trou et à quelle tension d'étai correspond la quête de votre bateau.

FAUSSE IDÉE RECUE plus de quête arrière ne rend pas le bateau plus ardent. En effet, si le mât est plus en arrière avec un gréement bien mou, cette combinaison permettra au haut de la GV de s'ouvrir plus facilement. Au final, le centre de voilure n'a pas été reculé. Au contraire, un bateau avec beaucoup de quête AR "plante" moins dans le clapot et reste plus tolérant et plus doux à la barre dans les risées.

2. Tension de l'étai

La tension de l'étai se fait simplement par la tension du bout qui le maintien à la patte d'oie.

Le réglage de base consiste à tendre moyennement tout en laissant la capacité au mât de pivoter sur 1000 de part et d'autre de l'axe du bateau. Pour le vérifier: faire pivoter le mât par l'intermédiaire du limiteur de rotation, de façon à pouvoir aller un peu au-delà de l'axe de la poutre.

Il est possible d'adopter un réglage plus «mou» qui donnera plus de souplesse dans les réactions du bateau au près mais rendra le foc plus difficile à gérer au portant.

3. Le point d'amure du foc

Le foc du Dort ayant une ralingue (bord d'attaque) en textile, il est important que ce soit uniquement l'étai qui supporte la tension du gréement.

Pour régler le point d'amure de foc, mettre le gréement en tension en s'appuyant sur la patte d'oie. Avec le bout fixé au point d'amure de foc, faire un premier aller-retour entre la manille de la patte d'oie et l'œillet de foc. Tendez, tout en laissant la possibilité au guindant de faire un « S » à 450 entre deux doigts. Bloquez avec deux demi-clefs sous l'œillet. Ensuite faites une nouvelle demi-clef après être passé autour de l'étai. Ainsi le foc pourra tourner sans entrave autour de l'étai.

Attention: un foc neuf est moins élastique; la course de débattement entre tendu et mou est donc un peu plus délicate à apprécier.

4. Le point de tire du foc

La patte de fixation de la poulie de foc sur le son rail est positionnée en usine à 75 cm de l'arrière de la poutre avant. Il est possible de la déplacer en dévissant ses vis de serrage. Un positionnement plus en avant fermera la chute du foc = + de puissance et inversement en la reculant. Les mesures moyennes relevées oscillent de 70 cm à 90 cm avec des extrémistes à 105 cm. On aura tendance à avancer le point de tire dans le petit temps et à le reculer dans la brise. Plus vous reculez le mât, plus il faut reculer le point de tire.

TRUC ET ASTUCE Au près, remontez progressivement vers le lit du vent jusqu'au début du déventement du foc, celui-ci doit déventer simultanément sur toute la hauteur du guindant.

5. Le cunnigham de la GV

Réglage essentiel et déterminant sur un Dort. La tension de "cunni" a pour rôle combiné d'aplatir la voile, ce qui réduit la puissance; mais surtout d'avancer le creux et de cintrer le mât, ce qui rend le bateau moins ardent et plus doux à la barre.

Tension modérée dans le petit temps et le clapot, tension forte à extrême au près dans la brise.

Aux allures portantes il sera préférable de le relâcher. Pour les légers, il faut toujours que le cunni soit étarqué fort ou très fort, pas moins.

TRUC ET ASTUCE Pour prendre beaucoup de Cunningham, mettre le bateau à la cap, écarter le chariot. Border la GV à fond et à deux mains tout en maintenant le chariot écarté avec le pied. L'équipier peut alors tranquillement monter debout sur le cunni. Il sera intéressant de tracer une échelle de repères au bas du mât pour retrouver facilement ses réglages.

Il est évident que la course d'allongement n'est pas la même pour une voile neuve que pour une voile plus ancienne (les voiles, c'est comme les dames; par courtoisie, on ne parle jamais de leur age!). C'est le réglage le plus précis et déterminant du Dart.

6. La tension des lattes

Tendre les lattes de façon à éliminer les plis de la voile et un poil +.

Plus la voile est neuve, plus elle est plate; donc plus il faut mettre de tension dans les lattes pour lui donner un bon creux ... lequel creux, pourra ensuite avancer et réduire à l'aide du "cunni" ... si vous avez bien suivi.

TRUC ET ASTUCE Une fois la latte tendue, maintenez la horizontalement du bout des doigts avec sa courbe qui doit tenir toute seule vers le haut. Donnez lui une mini secousse et la courbe de la latte doit passer vers le bas.

Globalement: il n'y a pas de véritable réglage magique; tous les champions vous le diront. C'est bien à vous de sentir la combinaison qui vous va le mieux. Le plus important reste surtout de :

- Bien noter, repérer ou marquer le réglage qui vous convient (car vous l'aurez oublié en gréant votre bateau l'année prochaîne!)

- N'hésitez pas à demander conseil et à partager vos expériences avec le dartiste voisin. C'est toujours intéressant.