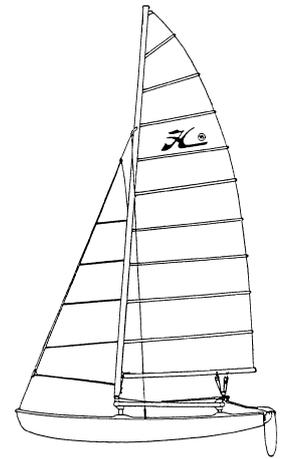


# Guide de Réglage Hobie Cat 16



*Par Les champions du monde de Hobie Cat 16 Gwenaël Roth et Thierry Monfret*

## INTRODUCTION

Le Hobie Cat 16, c'est avant tout une histoire de plaisir, d'esprit FUN, de fantaisie, de FEE-LING. Si nous préférons naviguer devant si possible, nous n'oublions jamais le plaisir quelle que soit notre place. Et nous aimons particulièrement la brise pour laquelle le bateau est conçu.

Voici comment nous réglons notre bateau. Ce n'est pas la Bible. Vous trouverez sûrement vos propres réglages adaptés à votre morphologie, à votre façon de naviguer.

Voici nos petits secrets. A bientôt sur les plans d'eau pour en discuter.



## A TERRE

Régler la quête du mat, c'est-à-dire l'inclinaison du mât d'arrière en avant ou d'avant en arrière.

### LES HAUBANS :

Choisissez à partir du bas le trou dans la réglette où placer l'axe.

Trou	Eau plate	Mer agitée
5	vent jusqu'à 10 nœuds	5 nœuds
4	vent 12-15 nœuds	10 nœuds
3	plus de 15 nœuds	plus de 10 nœuds

Avec 2 axes par hauban et un équipier agile (Thierry et ses doigts de fée) on peut changer ce réglage entre les manches si le vent moyen évolue.

### LE FOC :

Il faut trouver le trou du point d'amure avec lequel vous aurez la même tension dans la bordure et dans la chute, en bordant "poulie dans poulie" (barber rentré) et cela avec une tension de drisse correcte.

### LA TENSION DE DRISSE DE FOC :

C'est le réglage central du HC16. Nous y reviendrons. Le point d'écoute est pris sur le 2ème trou. Les poulies sont fixées ensemble de part et d'autre de ce trou sur le manillon d'une grosse manille placée en avant des poulies.

### LES LATTES :

Nous sommes assez approximatifs. C'est toujours Gwen qui les tend ...

- ⇒ Tension lattes de Grand Voile : Tenir le tissu. Moins tendu en haut qu'en bas progressivement 3 du haut, 2 du milieu, 3 du bas.
- ⇒ Tension lattes de Foc : C'est pareil, mais attention à la différence de longueur et donc à la souplesse.

### LES TRAPEZES :

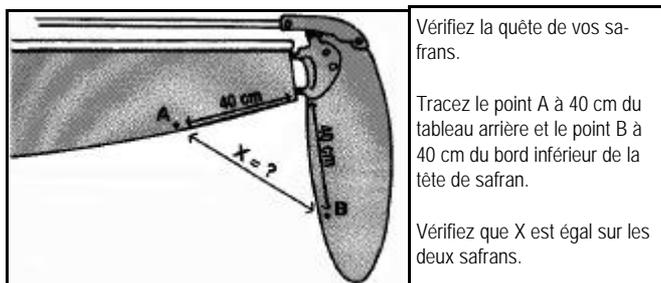
Le principal c'est d'être à l'aise. Le plus important est que l'équipier doit être un peu plus bas pour dégager la vue du barreur.

### TRAMPOLINE :

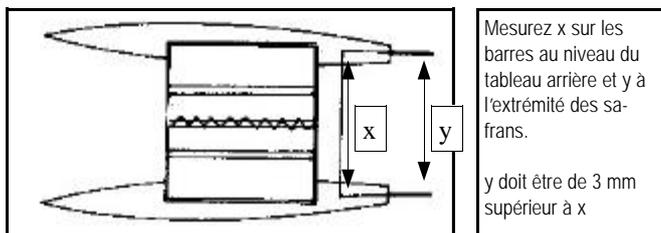
Assurer une bonne tension pour l'homogénéité du bateau.

### LES SAFRANS :

La compensation est toujours maximum.



Il faut mesurer le parallélisme :  
3 mm d'ouverture.



Dès qu'on peut être 2 au trapèze le safran au vent est relevé.

Gwen : "Je l'ai appris au mondial 93 en Guadeloupe des Sud-africains et des équipages du Pacifique. Au début, c'est délicat, mais tellement mieux ensuite".

### REGLAGE DES VOILES A TERRE :

On hisse les voiles et on règle :

Le Foc : Il a été hissé précédemment. Le réglage est moyen. On se réserve le droit de tout changer au besoin.

>> Le trou définitif d'amure viendra après en fonction de la GV.

>> La tension de drisse est moyenne. Inutile d'y perdre son énergie.

La GV : Bien comprendre le système du hook (crochet) pour être sûr qu'il est bien croché. En cas de bateau emprunté, assurez la tête de GV. Le réglage se fait par le cunningham.

### TENSION DE L'ECOUTE DE GV :

On bord et on apprécie l'effort à fournir pour venir poulie dans poulie. Ici c'est notre méthode au nez... (snif, snif) qui en fait rire beaucoup, c'est vrai mais on n'a rien de mieux ! Mais en cela on suit DD Le Déroff médaillé à Séoul en Tornado ...

## LA BORDURE :

“ Blindée ”, sauf dans le tout petit temps. Vous ne pourrez pas la reprendre suffisamment au près si vous la relâchez au portant.

Tout le réglage à terre sera repéré par rapport à la possibilité de tension d'écoute de GV.

Sauf par le petit temps où le mât est droit, le repère est : "POULIE DANS POULIE".

Donc cunningham pris, bordure tendue, border à fond la GV. Sinon, il faut changer le point d'amure jusqu'à ce que le foc soit bien réglé lorsque la GV est bordée à fond.

## **LE BATEAU EST PRET A PARTIR A L'EAU**

Mais n'oubliez pas de relâcher le cunningham pour ce voyage à terre sinon vous risquez de chavirer sur la plage (comme Gilles L et Claude R à Jersey en 93, suite aux bières de la veille).

Allez naviguer. N'oubliez pas les bouchons. Ne les mettez pas sur le bateau voisin comme un certain président de Club qui fut récupéré par ses moniteurs sur une plage ... de sable fin.

## **SUR L'EAU, EN NAVIGATION**

Il faut bien reprendre le cunningham, blindé, même dans le petit temps (avec quelques variations quand même, mais plutôt blindé). Ca étonne, mais demandez à Eric P. ce qu'il en pense.

### AU PRES :

Dans la brise, si le bateau fait l'ascenseur dans les risées au lieu d'accélérer à plat.

Ne pas ouvrir le chariot de GV

- reprendre du cunningham
- choquer de la drisse de foc
- ouvrir du chariot de foc. C'est là le secret ...

Dans la pétrole, c'est pour tout le monde le moment de sortir la crème solaire et les bières.

### AU VENT ARRIERE :

Toujours faire des bords de Grand Large.

- choquer le cunningham à la limite des plis dans le guindant de GV. (Sans oublier de le reprendre au près)
- choquer le chariot de GV pas toujours au bout pour vriller la GV
- ouvrir en grand le chariot de Foc

## AU PETIT LARGUE :

Même réglage qu'au près.

- Chariot de GV ouvert de 15 ou 20 cm
- Position de l'équipage ... plus loin

## **POSITION DE L'EQUIPAGE**

Nous naviguons ensemble depuis 7 ans. Ca fait un couple ... Une vraie relation de confiance s'est établie. Il n'y a pas - un barreur (le chef) et un équipier (le larbin). C'est plutôt 2 copains sur un bateau, les cheveux au vent. Les rôles sont partagés.

### GWEN, BARREUR :

Mon objectif est de faire aller vite le bateau, le nez dans le guidon, je ne vois jamais les autres coureurs, quel dommage!

Au large j'ai la barre (subtil ...) et l'écoute de GV.

Le chariot est pré réglé.

Au large serré, j'ai la barre (oui, oui) et l'écoute de foc. Cela me permet d'être très en arrière au trapèze. Notez que l'écoute de foc passe au dessus de l'écoute de GV de Thierry".

### THIERRY, EQUIPIER :

J'ai pour objectif de donner les informations météo stratégie, tactique.

Je règle les voiles après rapide concertation.

Au près j'ai la GV (il faut de bons gants), je regarde tout, oui je dis bien tout," (pauvre Gwen, qu'est-ce qu'il a raté au Danemark). Le foc est bordé et il ne bouge pas sauf si nous décidons de changer toute la configuration de la voile d'avant".

Au grand large, je régle le foc et l'équilibre du bateau, qui doit être bien sur l'avant. Sortez les glacières ...

Au large serré, au trapèze, j'ai la GV et le chariot de GV."

## **EQUILIBRE LONGITUDINAL DU BATEAU**

Au près, petit temps, tout le monde à l'avant. Plus de vent, bateau dans ses lignes.

Au grand large, tout le monde à l'avant, mais attention si le vent monte !

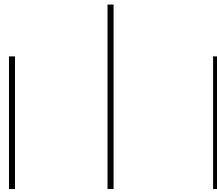
Au large serré, bateau équilibré en reculant quand le vent monte. L'arrière, c'est la sécurité, c'est la position qui permet de donner toute la puissance à la voilure. C'est un peu délicat.

Au trapèze, au près nous sommes épaule contre épaule, jambes voisines croisées, celle de l'équipier passe sous celle du barreur.

Au large, les deux compères sont avancés et centrés de part et d'autre du mât.

# TABLEAU RECAPITULATIF DES ALLURES

# VENT



ZONE D'ARRET DU CATAMARAN

