

FIGARO ONE voilure au près en fonction du vent réel:

0 - 17N: Gênois + GV

le bateau est tenable jusqu'à 20N au près sous gènois, dans le clapot il y a un avantage déterminant à garder le gènois.

17 - 25N: Solent + GV

25 - 30N: Solent + GV Iris

30 - 35N: ORC + GV 2ris

Vitesse vent asymptotique V près : 15N

Réglages au près:

Gènois: Les écoutes passent à l'extérieur des haubans

- en dessous 5N, 7 trous libres der roller Gènois : marque presque filière en bas, touche hauban en haut.

- 10N clapot, 6 trous libres der roller Gènois : à une demi main du hauban en bas, touche barre de flèche en haut.

- 10N - 17 N fin sur mer plate, 5 trous libres der roller Gènois : plaqué sur le hauban en bas et la 2^{ème} barre de flèche en haut.

- Au dessus 17N la puissance est diminuée en reculant le roller à 4 trous der. Gènois plaqué au hauban en bas, chute ouverte légèrement en haut.

Solent : Les écoutes passent entre hauban et bas-hauban

Point de tire : 3 trous libres à l'avant du rail, avancé à 2 trous pour vent 15N

En bas à une main du hauban A l'extrémité de la 1^{ère} barre de flèche

ORC: Les écoutes passent à l'intérieur des haubans,

Point de tire : à l'avant du rail

En bas touche le bas hauban

Une main à l'intérieur de la 1^{ère} barre de flèche.

Le pataras joue un grand rôle dans la tension de l'étais, un déficit de cap est souvent du, même par petite brise à une tension insuffisante du pataras. Par mer plate la tension du pataras diminue la puissance et améliore le cap

Le pataras est pris à partir de 10N de vent

Pataras mi pris à 13N. Pataras pris à fond poulie dans poulie à 20N

En dessous de 10N, pas de pataras et chariot GV légèrement au vent avec bôme dans l'axe.

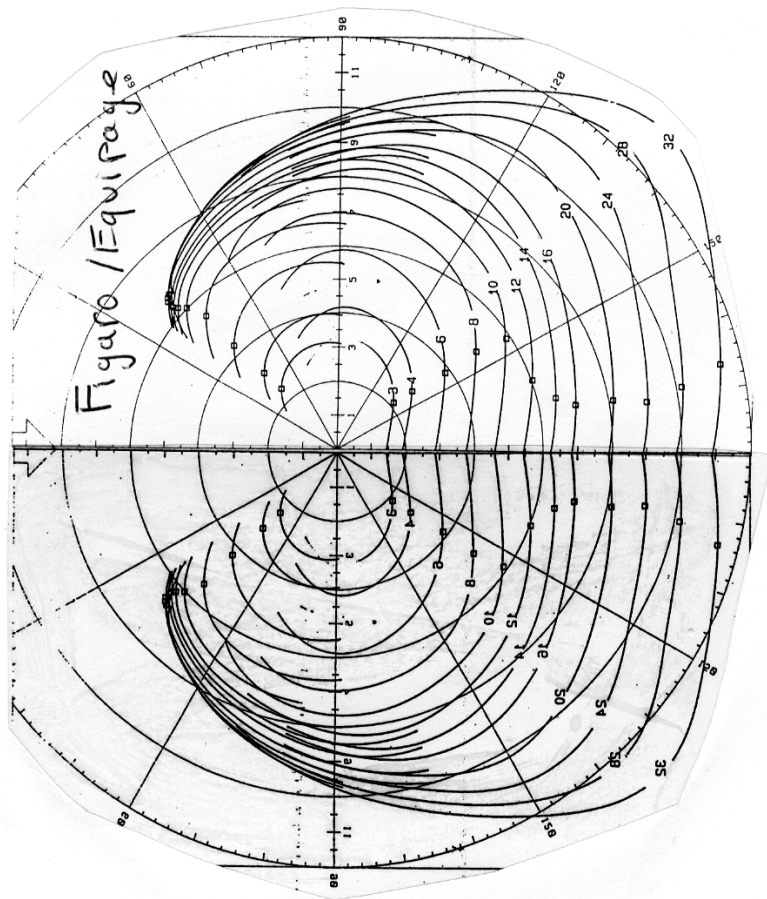
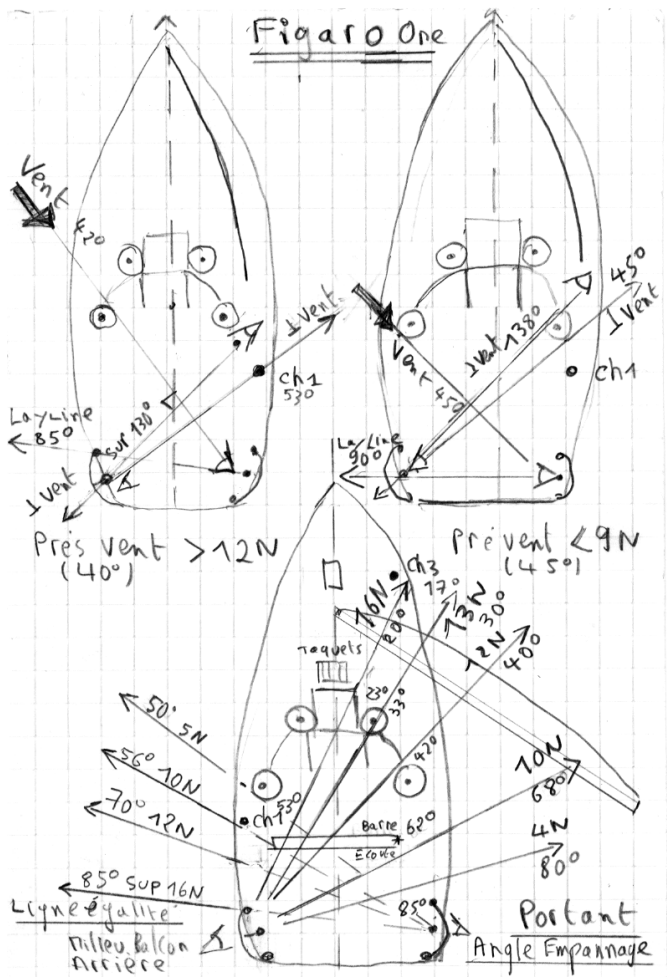
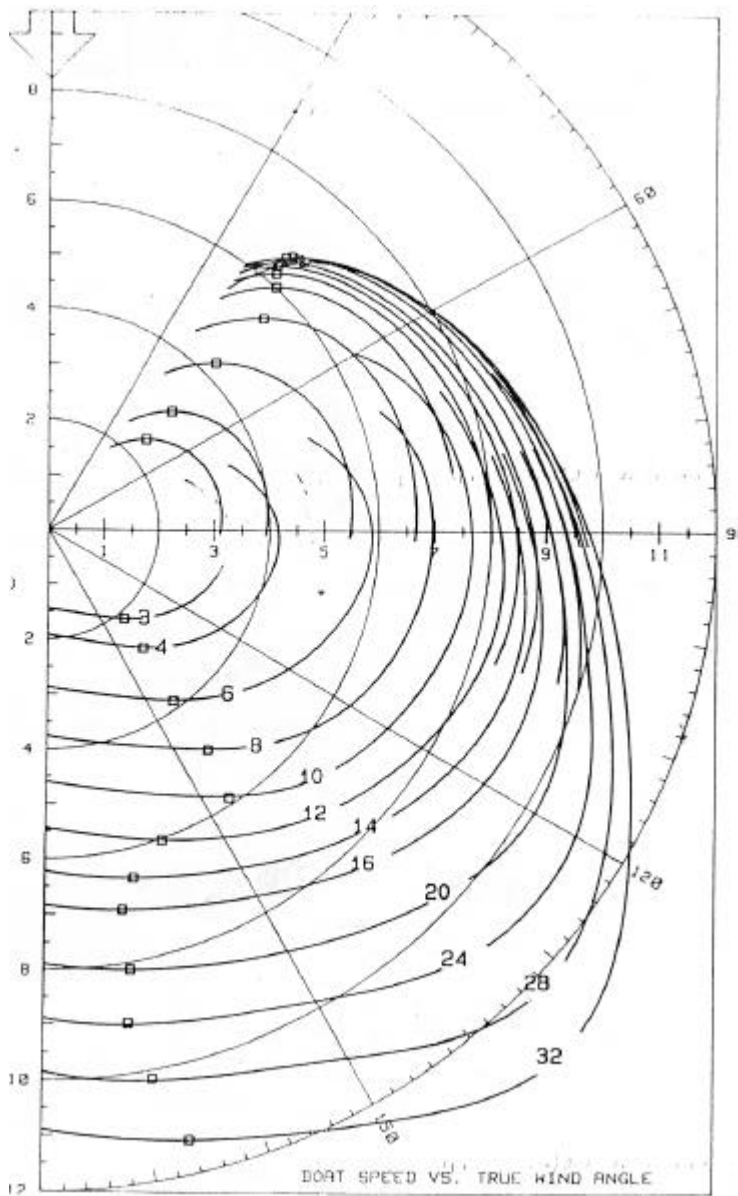
Virement de bord conduit très rapidement entre 5 et 12 N de vent pour autant que les régleurs suivent.

Spi

Ecoute de spi à l'intérieur des filières, barber sur l'anneau le plus en arrière et à gréer sur mousqueton pour les déplacer.

Pas de place pour sac spi à l'avant du bateau, soit le sac glisse sur des bouts dans la descente et est envoyé de l'arrière. Soit, et c'est préférable le spi est envoyé à partir du capot avant.

Au vent arrière, il ne faut surtout pas monter au dessus de la vitesse indiquée par la polaire. Dés 15N, avec des vagues arrières on peut glisser presque vent arrière.



Vitesses Cibles FIGARO,

Vent réel	Prés	
	Vitesse	Angle Vent Réel
3	2,6	52
4	3,1	46
5	3,7	45
6	4,2	45
7	4,8	45
8	5,4	45
9	5,8	44
10	6,0	43
12	6,2	41
14	6,3	40
16	6,4	40
20	6,6	40
24	6,6	41

Vent réel	Portant		
	Vitesse	Angle Vent Réel	Angle Empanag
3	2,1	140	80
4	2,8	140	80
5	3,4	142	76
6	3,9	144	72
7	4,4	144	72
8	4,9	144	72
9	5,4	145	70
10	5,9	146	68
12	6,0	160	40
14	6,6	166	28
16	7,1	169	22
20	8,1	169	22
24	9,1	170	20

FIGARO Passage SPI/GENOIS

Vent réel	Passage Spi génois		Optimum Génois		Optimum Spi large	
	Vitesse	Angle Vent	Vitesse	Angle Vent	Vitesse	Angle Vent
3	3,2	85	3,2	85	3,2	90
4	4,0	83	4,0	83	4,1	90
5	4,7	80	4,7	80	5	90
6	5,4	80	5,4	80	5,8	90
7	6,0	80	6,0	80	6,4	90
8	6,6	76	6,6	76	6,9	90
9	6,9	75	6,9	75	7,3	95
10	7,2	74	7,2	74	7,6	90
12	7,8	81	7,8	81	8,2	105
14	8,2	90	8,2	90	8,7	105
16	8,7	93	8,7	93	9,1	105
20	9,0	92	9,0	92	10,1	120
24	9,0	97	9,0	97	11	120

Vitesses Cibles FIGARO,

Vent réel	Prés	
	Vitesse	Angle Vent Réal
3	2,6	52
4	3,1	46
5	3,7	45
6	4,2	45
7	4,8	45
8	5,4	45
9	5,8	44
10	6,0	43
12	6,2	41
14	6,3	40
16	6,4	40
20	6,6	40
24	6,6	41

Vitesses Cibles FIGARO, PORTANT

Vent réel	Portant		
	Vitesse	Angle Vent Réel	Angle empannage
3	2,1	140	80
4	2,8	140	80
5	3,4	142	76
6	3,9	144	72
7	4,4	144	72
8	4,9	144	72
9	5,4	145	70
10	5,9	146	68
12	6,0	160	40
14	6,6	166	28
16	7,1	169	22
20	8,1	169	22
24	9,1	170	20