

Q: When using the kite are there occasions when the helm should control the jib?

Basically when the kite is up, the main priority is to keep the kite drawing - this is the power, one flap and stop. The helm controls the jib when;

1. It is windy or when the crew is on the wire. If a gust comes, all the helm has to do is bear away - no panic!
2. It is very light and the crew is stood up by the mast watching and controlling the kite and balance of the boat - it is a lot easier for the helm to reach the jib than for the crew to step back, crouch down do the jib then return to the mast. A steady boat is fastest.
3. When gybing if helm is confident and crew is on wire, the helm backs the jib, uncleats the leeward sheet then all the crew has to do is come in do the kite the go out on the new wire. Alternatively helm bears away just enough to allow the crew to come in and sit on the side, then s/he backs the jib always making sure the kite does not flap!
4. In emergencies, ignore the jib completely! Gybe get going again then do the jib. The kite is the key!
5. Whoever is doing the jib, the other is looking at the kite and where the boat is going. No point doing the jib if you then proceed to crash into somebody or the kite flaps etc.

Q: How do I set the mast up?

A: Lean the mast towards the back of the gate (no jib up) and which ever hole the shrouds line up to on the chain plates, that's where you put the pin.

Q: How much rig tension should I be using?

A: Basically, pull the tension on until the rig tension gauge reads 23 on the jib luff.

Q: Who pulls the spinnaker up?

A: The crew. Unless the crew is small or not very strong, in which case the helm will have to pull the kite up. The main point behind the crew pulling the spinnaker up, is that the helm can concentrate on steering and keeping the boat balanced.

Q: The boat keeps on trying to screw up into wind when a gust hits. Why?

A: First, anticipate the gust coming (look for the black patch coming towards you), then just before it hits, release about an armfull of mainsheet, but then pull it straight back in. If the boat is already flat in the gusts, then maybe try and pull some more rig tension on, up to the 23 marker, this pulls the rig more upright and more over the daggerboard instead of over the transom.

Q: How do we stop the boat from slamming in light airs in chop?

A: Just before the chop strikes, the crew leans as far forward as possible, and the helm leans back. When the chop passes, move back together and forward.

Q: I've heard that the mainsheet strop height is important. Why?

A: It is important, in all ranges of wind. Basically, the kicker pulls the boom down and tensions the leech of the main. The mainsheet pulls the mainsail in. The strop wants to be set a few inches below the boom. This will probably mean replacing the existing rope that came with the boat for a longer piece. In light airs, the mainsheet is pulled in until tension is felt, then the last few inches are used to tension the leech. The kicker is pulled on just to take the slack up, so when the main is eased, the boom doesn't reach for the sky. In strong winds, more kicker is used, pulling the boom down, so the strops have to be a little further down. If the strops are too low down, then a lot of effort is put into pulling the main down instead of in.

Buzz

4.2 (m)

[Fiche Technique](#)

[Infos Experts >>](#)



Type : Dériveur en double
Genre : Loisir-Régate
Longueur (m) : 4.2
Largeur (m) : 1.92
Tirant d'eau (m) : 0.12/1
Voilure (m2) : 13
Déplacement (kg) : 120
Matériau : Sandwich
Chantier : Topper (Grande-Bretagne)
Importateur : CAEV
Année de lancement : 1994
Nombre d'unités produites : 150
Architecte : Ian Howlett (G.B.)
Cote mini : 25 000 FF / 3 756 EU
Cote maxi : 40 000 FF / 6 009 EU

[Portrait Express](#)

[Infos Experts >>](#)

Premier dériveur de la nouvelle génération à arriver sur le marché de l'occasion de manière significative, le Buzz a équipé de nombreuses écoles de voile. Les modèles français ont été dotés d'une dérive pivotante qui simplifie les manœuvres. Un peu lourd, c'est un bateau solide, bien accastillé, et il est à recommander aux amateurs de sensations.

Comparatif Voiles et Voiliers
279-335

[Fermer cette fenêtre >>](#)

Buzz

4.2 (m)

[Infos Experts](#)

[Fiche Technique >>](#)

Sécurité et réglementation

Homologation CE : C

Nombre de personnes à bord : 2

Coque

Type d'appendice : Dérive

Poids coque (Kg) : 90

>Voilure

Grand-voile (m2) : 8.85

Foc-génois (m2) : 4

Spi (m2) : 17.4

Voilure au portant (m2) : 26

Gréement

Type de gréement : Sloop fractionné

Mât (m) : 6.8

Bout-dehors : Oui

Longueur du bout-dehors (m) : 1.6

Divers

Transportable : Oui

Chiffres et ratios

Poids/voilure au près : 9.23

Poids/voilure au portant : 26

Voilure au près/largeur : 6.77

Voilure au portant/largeur : 13.54

Régate

Type de classe : ISAF

Rating : 1.3439

[Fermer cette fenêtre >>](#)



Astuces de réglage pour le Buzz (traduit de l'anglais par Patrick Chanez, [4us](#))

[Présentation du Buzz](#)

[Etalonnage](#)

[Réglages standards](#)

[Airs très légers \(0 à 5 noeuds\)](#)

[Airs Légers \(5 à 10 noeuds\)](#)

[Airs légers a moyens \(10 à 15 noeuds\)](#)

[Vent moyen \(15 à 20 noeuds\)](#)

[Vent frais \(20 à 25 noeuds\)](#)

[Vent fort \(plus de 25 noeuds\)](#)

[Astuces de navigation – références rapides](#)

[Les trucs du Buzz](#)

■ **Etalonnage** ([haut de page](#))

■ **Haubans**

Afin de garder les choses aussi simples que possible, essayez de n'utiliser que deux positions de réglage pour les haubans couvrant toutes les forces de vent. Le point de changement entre ces deux réglages est déterminé par la force de vent ou vous êtes surpuissant. Ce point varie donc en fonction du poids de l'équipage. Si vous êtes très léger (ou si vous vous sentez à l'aise avec les changements de tension sur l'eau), vous pouvez en utiliser 3.

Naviguez avec beaucoup de tension dans le gréement. Au fur et à mesure que le vent augmente, diminuer la tension dans le gréement. Si vous êtes toujours trop puissant, c'est le moment de passer au cran de réglage suivant pour les haubans.

■ **Drisse de Foc**

Hissez le foc et choquez les écoutes, ainsi que le réglage du mât. Mettez le gréement sous tension afin de lire 250 sur un tensiomètre de type SuperSpar. Ce réglage est la position I. Mettez de la bande adhésive sur le côté du mat à cette position. Tracez une ligne horizontale au sommet du crochet. Tous les 40mm ensuite, tracez une ligne sur la bande adhésive.

■ Réglage du mât - étambrai

Tirez le mât en arrière jusqu'au moment où il est parfaitement droit depuis le pont jusqu'à la barre de flèche. Contrôlez bien que le mât n'inverse pas lorsque vous faites cela. Marquez la corde. La position ainsi trouvée est la position 0. Marquez la corde tous les 20 mm.

Vous pouvez également utiliser une règle de contrôle sur la face arrière du mât.

■ Cunningham

Il est assez facile de voir quelle tension vous avez en regardant le guindant de la GV. Vous n'aurez donc pas besoin de calibrer le cunningham. Si vous voulez malgré tout le faire, le plus simple est de mettre des marques sur le mat au-dessus de la bôme et de se repérer en fonction de l'œillet du cunningham.

■ Hale-bas

A nouveau, il est difficile de quantifier la tension précise de hale-bas à utiliser, mais les faveurs sur la chute de la GV donne une bonne idée du bon réglage. Vous pouvez aussi essayer de repérer où se trouvent les poulies dans le palan, mais le mieux est de sentir la tension que vous mettez.

■ Bordure

Vous n'aurez probablement pas besoin de marquer le réglage de la bordure, mais il peut être judicieux de faire un gros nœud (voire de mettre une boule) sur la corde au point où le bas de la GV devient très creux. Ainsi, quel que soit le réglage utilisé au près, vous n'aurez qu'à choquer la bordure pour donner plus de puissance pour les bords de portant (mais n'oubliez pas de la reprendre avant la marque sous le vent, autrement vous allez avoir de la peine à la reprendre une fois que l'écoute ou le hale-bas sera sous tension).

■ Ecoutes de foc

Vous voudrez également sûrement repérer vos écoutes de foc. La meilleure place pour éviter que les marques soient cachées par l'accastillage se trouve juste avant la poule de déviation. Marquez l'écoute de manière symétrique depuis le point d'écoute. Un des grands avantages de marquer les écoutes de foc est de supprimer les discussions entre le barreur et l'équipier pour savoir si le foc est réglé de la même manière sur les deux bords (même si dans certaines conditions, il faut avoir des réglages différents).

■ Dérive

Dans les airs léger à moyen, laissez la dérive au fond pour minimiser la dérive. Vous allez ressentir le besoin de relever la dérive

au fur et à mesure que le vent augmente, afin d'éviter de chavirer. Il est important de calibrer la dérive afin de pouvoir régler rapidement la position de la dérive. Vous pouvez la marquer et numéroter les marques de haut en bas tous les 40 mm.

Normalement, vous pouvez utiliser la même position au près qu'au portant, excepté dans des airs très légers où vous voudrez dériver autant que possible au portant. Ne soyez pas stupides ... à part diminuer la maniabilité et risquer de chapeauter, vous risquez de l'oublier et de la casser contre la bôme dans un empanage.

■ Réglages standards ([haut de page](#))

Ces réglages sont à utiliser au près. Vous n'avez normalement pas trop besoin d'affiner les réglages lors des bords de portant. Relâcher le halebas, le cunningham et la bordure sera normalement suffisant pour garder une bonne allure et le contrôle de la situation.

Une des principales raisons pour utiliser un système d'étalonnage numéroté est de pouvoir facilement repérer les bons réglages pour chaque condition de vent et surtout de pouvoir les reproduire par la suite. Vous aurez probablement de la peine à vous souvenir de tous ces réglages, c'est pourquoi il est important de les reporter dans un cahier de réglages. Inscrivez les numéros des différents réglages ainsi que la force du vent après chaque entraînement ou régata.

■ Airs très légers (0 à 5 noeuds) ([haut de page](#))

- Hautbans en position de base
- Le mât doit être droit – position 1 sur la drisse de foc
- L'étambrai doit être complètement choqué et le mât doit être poussé vers l'avant afin d'aplatir l'avant de la GV.
- Le cunningham peut être utilisé dans ces conditions, mais de manière modérée. Le prendre juste assez pour supprimer les plis va vous aider à passer les lattes (Super truc : l'équipier peut prendre du cunningham quand vous essayez de passer les lattes, spécialement dans les empanages dans des airs très légers)
- Le halebas doit être bien relâché
- Prenez beaucoup de bordure afin d'aplatir le bas de la GV et favoriser ainsi le twist.
- L'écoute de foc doit être complètement relâchée pour permettre à la voile de twister.
- La dérive doit être complètement en bas.

Au fur et à mesure que le vent monte, vous pouvez border un peu le foc et la grand-voile, et serrer un peu plus le vent, mais conservez toujours de la vitesse quitte à sacrifier un peu de cap.

Beaucoup tient au feeling aussi il est important d'aller sur l'eau et d'essayer par vous-même jusqu'à ce que vous découvriez quelle

est la route optimale pour avoir la meilleure VMG.

■ **Airs Légers (5 à 10 noeuds)** ([haut de page](#))

- Haubans toujours en position de base
- Drisse de foc toujours en position 1
- Réglage d'étambrai bloqué en position 0, pour donner de la puissance.
- Le cunningham doit être complètement choqué pour rendre la GV autant puissante que possible. Ne vous inquiétez pas des plis horizontaux près du mât, ils ne gênent pas dans ces conditions de vent.
- Le halebas doit être pris suffisamment pour garder le profil de la chute quand la GV est centrée. Ce n'est pas un problème si il est un peu détendu dans les risées lorsque la GV est bordée à fond.
- La bordure doit être toujours bien prise
- Le vent va commencer à twister le foc, prenez un peu d'écoute afin que la chute soit parallèle à celle de la GV.
- La dérive doit être complètement en bas.

Dans ces allures, l'équipier sera au moins assis au vent voir peut-être au trapèze. Assurez-vous que le trapèze soit réglé de manière à ce que l'équipier soit assez haut afin de diminuer son moment de redressement, ce qui rendra les mouvements moins critiques (il pourra se déplacer plus librement et ne risquera pas trop de giter à contre voire de chavirer).

Quand le vent forcit, vous pouvez border plus fermement la GV afin de la garder au centre, sans pour autant trop tendre la chute. Bordez la dans les risées et choquez un peu dans les molles. L'équipier doit se déplacer de manière légère afin de garder le bateau à plat sans faire de mouvement brusques.

Lorsque l'équipier est au trapèze, il est important de ne pas naviguer de manière trop libre. Il est tentant d'abattre pour garder son équipier au trapèze. Les sensations sont bonnes mais en fait le VMG ne l'est pas. Une fois au trapèze, l'équipier doit bouger afin de garder l'équilibre du bateau afin que le barreur puisse se concentrer sur le meilleur chemin jusqu'à la bouée au vent.

■ **Airs légers a moyens (10 à 15 noeuds)** ([haut de page](#))

- Haubans toujours en position de base (sauf si vous êtes très légers)
- Drisse de foc en position 1 à 2. Pour garder de la puissance (spécialement dans la vague) vous devez garder le mât aussi droit que possible, donc éviter de compresser le mât avec trop de tension dans le gréement.
- Réglage d'étambrai en position 0

- Prenez un peu de cunningham afin de supprimer les plis près du mât
- Prenez suffisamment de halebas pour garder la chute tendue. Il est cependant important de garder un peu de twist, ne prenez donc pas trop de halebas ou d'écoute, cela ne vous fera pas nécessairement faire plus de cap et cela vous ralentira.
- Si vous cherchez de la puissance, vous pouvez choquer un peu de bordure, mais pas plus de 50mm de creux au centre de la bôme.
- Bordez fermement le foc, mais contrôlez de ne pas avoir trop de renvoi dans la GV
- Dès que le bateau commence à planer au près, remonter la dérive en position 1

Quand vous ne pouvez plus garder la bôme au centre du bateau à cause du vent trop fort, il est temps de diminuer la puissance. Quand vous êtes juste à la limite, la première chose à faire est souvent d'utiliser le cunningham. C'est votre "bouton de secours". Prenez le fermement lorsque vous êtes surpuissants et relâchez le immédiatement lorsque vous ne l'êtes plus.

Au fur et à mesure que vous choquez la GV, vous devez relâcher un peu le réglage d'étambrai afin d'aplatir la GV. Prenez plus de halebas pour faciliter le jeu avec la GV. Vous pouvez aussi relâcher la drisse de foc en position 2, ce qui augmentera la quête sans pour autant laisser libre le gindant du foc. Vous devez garder le mât droit dès que vous augmentez la quête.

▣ **Vent moyen (15 à 20 noeuds)** ([haut de page](#))

- En fonction du poids de l'équipage, vous devez peut-être augmenter la quête en descendant d'un cran sur les ridoirs des hautbans. La règle de base est que vous devez pouvoir garder la bôme plus au moins centrée. N'augmentez donc la quête que lorsque que vous devez naviguer avec la GV constamment débordée.
- Drisse de foc en position 3
- Commencez à relâcher un peu l'étambrai. Contrôlez bien la courbure du mât car la position de base est fonction du réglage des haubans.
- Commencez à prendre du cunningham pour aplatir le haut de la GV. Avec des GV complètement lattées, le cunningham aplatit la voile sans déplacer le flux vers l'avant.
- Petit à petit, prenez du halebas pour contrôler le twist de la chute en fonction de la nouvelle quête.
- Vous devrez peut-être commencer à choquer le foc lorsque vous serez trop puissant dans les risées, une fois la GV relâchée.
- Relevez la dérive en position 2 ou 3. Si vous ne la remontez pas lorsque vous êtes surpuissant, vous aurez l'impression que le bateau « titube »

Dans ces conditions de vent, vous devriez sentir l'étrave se soulever. Abattez un peu pour rester au planning au près. Le foc doit

être ouvert un peu dans cette situation, mais la chute se détend automatiquement quand on augmente la quête. Vos marques de régales vous indiqueront donc que vous bordez plus, mais ce n'est pas le cas.

■ **Vent frais (20 à 25 noeuds)** ([haut de page](#))

- Les haubans doivent être descendu d'un cran (au moins) sur les ridoirs, et ceci quelque soit le poids de l'équipage.
- Drisse de foc en position 3-4. Rappelez vous que si vous descendez la position des haubans, la tension sur la drisse de foc sera plus grande pour toutes les positions.
- Continuer à soulager le réglage de l'étambrai pour augmenter la courbure du mâ-
- Prenez beaucoup de cunningham pour applatir complètement le haut de la voile.
- Continuez de prendre du halebas, mais pas faites attention à ne pas trop en prendre quand même. Dans ces condition, trop de halebas risque de vous causer des problème dans les virements.
- Prenez beaucoup de bordure, pour applatir le bas de la GV
- Continuez à ouvrir un peu le foc, pour conserver un joli couloir
- Continuer de remonter la dérive (position 4 ou 5) pour éviter que le bateau ne s'encouple dessus. Vous devez vraiment planer au près à présent, vous n'avez donc pas besoin d'abattre. Le barreur et l'équipier doivent reculer (spécialement au portant) et vous devez faire beaucoup plus attention au dessin des vagues (specialement dans les virement et les empanages !).

■ **Vent fort (plus de 25 noeuds)** ([haut de page](#))

- Descendez les hautbans de deux crans dans les ridoirs (optionel)
- Relachez la drisse de foc tant que le bord d'attaque n'a pas trop de plis (position 6)
- Juste assez de réglage d'étambrai pour éviter que le mat ne bouge trop dans les vagues
- Tirez à fond sur le cunningham !
- Ne prenez pas trop de halebas, vous aurez un cap suffisant et vous voulez diminuer la puissance rapidement quand vous ouvrez la voile
- Tirez à fond sur la bodure (et ne la choquez pas au portant)
- Le foc doit être bien relâché maintenant, et l'équipier doit être attentif et rapide pour le choquer en grand dans les risées.

- Remonter la dérive en position 4-5, voir 6 si le vent est vraiment fort.

Rappelez-vous que si il est important de ne jamais ralentir, dans un vent fort, il est encore plus important de garder le contrôle du bateau dans toutes les manoeuvres que vous faites. Un mauvais virement dans des airs léger va vous faire perdre un peu de distance, mais en rater un dans des conditions musclées vous projetera dans les haubans ou vous fera chavirer. Préparez le bateau à l'avance et ne prenez pas de risque inutile, comme s'enfiler derrière quelqu'un ou essayer de "ducker" un bateau tribord amure.

■ ■ Conclusion

Ce chapitre a pour but de vous donner une base pour vos réglages. Régler un bateau est plus une question d'expérience et de la manière dont vous sentez le bateau. Il n'existe pas de meilleure solution que l'expérience personnelle. Lorsque vous voulez tester des réglages, vous devez vraiment passer du temps à faire des tests à deux bateaux. N'essayez pas des nouveaux réglages en régate, ce n'est pas très efficace et cela peut devenir très frustrant.

Astuces de navigation – références rapides ([haut de page](#))

■ Le près

Le gréement du Buzz est conçu pour travailler avec la bôme au centre du bateau au près. La grand voile va twister pour amortir gentiment les risées et vous devrez contrôler les penons sur la chute pour déterminer le réglage du halebas et de l'écoute. Une bonne solution est de border la voile au centre et ensuite de prendre du halebas jusqu'à ce que la deuxième faveur soit horizontale.

Dans des airs très légers, vous aurez un mat pratiquement vertical et la bôme sera donc assez haute. Vous devez régler le palan de grand voile de manière à ce que le fait de la border ne tende pas trop sa chute. Faites attention à ne pas trop ralonger non plus car autrement, une fois le halebas pris ou avec plus de quete dans la brise, vous pourriez avoir des problèmes. Dans des airs légers, vous n'utilisez pas du tout de halebas au près. Ne faites pas trop de cap et garder la grand voile légèrement relâchée afin de ne pas tendre sa chute. Avec plus de vent, vous pouvez border la GV un peu plus pour la ramener au centre du bateau. Lorsque l'équipier s'est assis au vent pour garder le bateau à plat, vous devez maximiser la puissance disponible : Ne prenez pas de halebas et border bien la GV, afin de tendre sa chute. Ne surbordez malgré tout pas la voile tant que votre équipier n'est pas au trapèze, autrement vous risquez de blinder le gréement – contrôlez les faveurs. Jusqu'au moment où vous planez, le Buzz peut faire pas mal de cap : n'abattez pas trop, essayez juste de garder l'équipier au trapèze. Lorsque le vent devient assez fort pour que vous deviez réagir dans les risées, il faut commencer à prendre du halebas pour contrôler la chute de la voile lorsque vous devez choquer.

Ne bordez jamais trop le foc, même si vous essayez de faire beaucoup de cap. Faites un bord de près avant la régate et contrôlez que la chute du foc concorde avec celle de la grand-voile : Asseyez-vous sous le vent et régler l'écoute en regardant le couloir entre la chute du foc avec la grand-voile. Lorsque le couloir est parallèle et que le renvoi du foc dans la grand-voile n'est pas trop important, revenez au vent et regardez l'aspect du foc depuis votre position de navigation normale. Quelle est la tension de sa chute ? A quelle distance de la barre de flèche se trouve-t-il ? Est-ce qu'il y a des plis à sa base ? Demandez à l'équipier de regarder les mêmes points comme cela il pourra régler le foc sans que vous ayez à le contrôler.

A mesure que le vent augmente, diminuer la puissance dans la grand voile en relâchant le réglage d'étambrai et en prenant du cunningham jusqu'à ce que le bateau soit à nouveau agréable et équilibré. Prenez assez de halebas pour garder les faveurs voler le long de la chute. Dans des conditions très musclées, blinder la bordure, puis le cunningham. Lâcher progressivement le réglage de l'étambrai et utiliser plus de halebas.

■ Virer

Soyez attentif au fait qu'avec une grand voile complètement lattée, la puissance revient très rapidement en sortie de virement. Ne poussez pas trop la barre reach car vous risquez d'être trop abattu en sortie de virement. Le foc doit être passé rapidement mais pas trop tôt ni trop brutalement, reprenez les derniers centimètres d'écoute sur le nouveau bord au fur et à mesure que le bateau accélère. Lâcher un peu d'écoute de grand voile en entrée de virement est assez efficace : dans des airs léger, cela vous donne un peu de mou pour passer les lattes d'un coup sec en sortie de virement balancé et dans la brise, cela vous laisse une marge de sécurité. A nouveau, ne borde pas trop la voile tant que le bateau n'a pas repris sa vitesse après le virement. Entraînez-vous de manière à ce que la voile et le foc soient bordés ensemble à la sortie de chaque virement. Si le bateau ralentit trop dans un virement, il faut choquer les deux voiles, abattre de quelques degrés et ensuite retourner à son cap initial lorsque le bateau a repris sa vitesse (spécialement dans des airs légers).

Dans des airs léger, prendre un peu de halebas aide à faire passer les lattes, et dans des airs très léger, l'équipier peut aider en prenant le cunningham d'un coup sec juste avant le moment crucial.

■ Le portant

Avec des spis asymétriques de grande taille, on peut gagner ou perdre beaucoup sur les bords de portant. Il est nécessaire de garder le bateau sur le meilleur compromis cap-direction. Le cap que vous allez pouvoir faire va varier en fonction de la force du vent.

Dans des airs légers où le fait de loffer ne provoque pas un grand gain de vitesse, il vaut mieux naviguer aussi bas que possible. Essayez de lâcher un peu de drisse de spi (max 50 cm) pour permettre au bord d'attaque de se projeter plus loin, mais soyez attentif car ceci rend la voile plus difficile à régler et cette dernière risque de passer sous l'étrave lors des empannages

Dans des conditions de vents marginales, loffer va permettre au bateau de planer et l'augmentation de vent va modifier le vent apparent et vous permettre d'abattre à nouveau. Cette démarche va plus que compenser le surplus de chemin accompli. Dans du vent fort, il est possible de naviguer plus bas car le bateau continue à planer.

Savoir exactement quand loffer ou naviguer plus bas, quand est-ce que l'équipier doit se trouver au centre, sur le caisson ou au trapèze ainsi que les angles précis d'empannage va venir seulement avec l'expérience, donc entraînez-vous. L'équipier peut souvent avoir une meilleure idée de l'angle correct à avoir (spécialement dans les airs légers) en sentant la tension dans l'écoute de spi. Ecoutez l'équipier et suivez ses conseils tant que cela ne contredit pas votre tactique.

■ Empanner

Un spi assymétrique permet des empannages plus simples qu'avec un spi conventionnel et un empannage ne prend pas plus de temps qu'un virement. Idéalement, vous devez toujours empanner lorsque vous avez un maximum de vitesse car c'est là que vous avez le moins de pression sur les voiles. Il faut donc pas empanner depuis une allure trop vent arri ère, car dans ces conditions, la grand-voile et le geenaker vont pousser le haut du mât en avant, ce qui va rendre le bateau moins stable et moins controlable. Soyez donc positifs, empanner gentiment, sans être trop brusque et avec de la vitesse (de préférence en descendant la vague) et entraînez-vous, entraînez-vous, entraînez-vous !

Dans un vent fort, vous vous apercevrez que même si le vent apparent vous fait croire que vous êtes assez haut en cap, vous êtes en fait proche de la panne. Si vous essayez d'empanner en utilisant vos angles « standards », vous risquez de vous retrouver vent de travers sur la nouvelle amure et chavirer. Donc dans des conditions soutenues, rappelez-vous d'empanner avec un angle beaucoup plus petit.

Comme dans le virement, prendre du halebas aide les lattes de la grand voile à passer dans des petits airs. Une technique avancée pour vraiment des airs très légers est de prendre le cunningham d'un coup sec par le palan au moment ou le barreur passe les lattes.

Prenez plaisir à naviguer sur votre Buzz

Les trucs du Buzz ([haut de page](#))

- Ne mater pas le bateau pres de lignes aériennes (électricité, téléphone, ...)
- Mettez de la bande adhésive sur toutes les manilles, goupilles, ... ainsi que sur l'extrémité des barres de flèche
- Faites un noeud de huit bien sur l'écoute de grand voile afin d'éviter que cette dernière n'appuie contre les haubans quand vous choquez en grand
- Serrez bien tous l'accastillage, spécialement ceux de halebas
- Assurez-vous que le blocage du safran est bien en place
- Assurez-vous que le safran est complètement en bas lorsque vous naviguez
- Mettez de la bande adhésive sur tout l'accastillage qui pourrait déchirer le spi et ne laissez pas apparent des endroits coupants
- Ne laissez jamais battre le foc
- Enroulez la grand voile gentiment après usage et laissez les lattes en place

Assurez-vous que les lattes sont correctement mises dans les fourreaux.