

TRUCS ET ASTUCES

Inspirés des articles écrits par l'ancien Champion du Monde Jan von der Bank, voici quelques conseils pour faire avancer un Contender en évitant les erreurs du débutant :

Par J. F. Dachet FRA-2312

VIRER DE BORD – EMPANNER – AU PRES – AU PORTANT

I VIRER DE BORD

Le premier bord de près au trapèze, un grand moment. Le bateau lève le nez, l'euphorie vous gagne... Mais la rive approche à toute allure, il va falloir virer, mais comment ? Et tout d'abord, que faire de ce sacré stick long de deux mètres ? Pas de panique, il passera bien sûr par derrière et on le récupèrera sur l'autre bord. Voici comment virer de bord de façon un peu fluide, tout en sachant que les pros ont développé des techniques plus radicales (voir les vidéos du site).

1°) Avant toute chose, choquer un peu d'écoute, entre 10 et 40 cm selon la force du vent. Cela permet de perdre un peu de puissance de la voile, sage précaution. Passer ensuite le bout libre de l'écoute dans la main qui tient le stick, afin de savoir où elle est et de ne pas la chercher partout en voulant remonter au trapèze. La voile étant moins puissante, on peut descendre du trapèze et s'asseoir sur le plat-bord. L'enchaînement de ces trois mouvements (choquer, passer l'écoute, s'asseoir) doit être le plus fluide possible.

2°) Une fois qu'on se tient sur le plat-bord, on peut décrocher le trapèze de la main libre (celle qui tenait l'écoute). Si le bateau se met à giter, on ne l'empêchera plus de le faire en choquant, mais avec le safran : abattre si le bateau gite au vent, lofer s'il gite sous le vent. Le bateau étant bien à plat, commencer à virer. Ne jamais se servir de la barre, mais uniquement du stick, sinon il ira se coincer là où on ne pourra plus le récupérer !

3°) Il est préférable de changer de bord en tournant le visage vers l'arrière (en passant donc d'abord l'épaule avant sous la bôme). Pourquoi ? Afin d'éviter tout contact entre la tourelle et votre nez, votre arcade sourcilière ou vos incisives, bien sûr. Par tout petit temps, il est possible de passer le corps à l'avant de la tourelle afin de ne pas charger le tableau.

4°) Au milieu du virement, passer l'écoute et le stick à la « nouvelle » main, le stick sera ramené naturellement vers l'arrière en flottant dans le sillage du bateau. On sort de dessous la bôme et on s'assoit sur le plat-bord, dans la même position que précédemment, l'écoute et le stick dans la main arrière, le bateau sur la nouvelle amure.

5°) La suite est logique : la main libre, celle de l'avant, attrape la cuiller de trapèze et la met dans le crochet. Puis elle prend l'écoute. Mettre maintenant le pied avant sur le plat-bord, l'autre étant appuyé sur la tourelle. Sortir au trapèze en gardant l'écoute en main. Le mouvement du corps reprend le mou, et voilà, on a viré !

6°) Le but à atteindre : descendre à 4 secondes pour toute l'opération. Le virement en Contender est somme toute assez facile ; aucune raison de s'en priver et de se contenter d'un ou deux virements par bord de près, au détriment de la tactique.

Encore quelques trucs pour réussir les virements de bord :

- Par forte brise, le hale-bas est repris « à mort » Il peut être utile aux moins souples d'en choquer un peu afin de gagner quelques précieux centimètres sous la bôme.
- Comme sur tout bateau léger, ne pas brusquer le virement en donnant tout de suite trop de barre. Ca freine le bateau, au risque de provoquer un manque à virer, voire une catastrophique séance de marche arrière.

II EMPANNER

Un autre grand moment, le premier bord de largue au planning. Mais devant se profile une bouée jaune, entourée de quelques collègues grimés sur la dérive : il va falloir empanner. Qui n'a jamais connu quelques problèmes humides en pareille circonstance ? Un point positif cependant : la bôme carbone du Contender fait moins mal au front que les lourdes bômes en aluminium d'autres séries ;-)

On empanne dans deux cas : soit il s'agit d'un simple changement d'amure au vent arrière qui n'occasionne pas d'importante variation de cap ni de vitesse. Soit on passe de largue à largue, ce qui complique les choses. Le bateau change nettement de cap, la vitesse change fortement entre avant, pendant et après la manœuvre, et on est au trapèze...

Pas de différence fondamentale entre les deux cas, tout va simplement plus vite dans le second. Autant donc commencer par le plus difficile.

1°) Comme pour le virement, il est prudent de choquer un peu d'écoute. On peut donc s'asseoir sur le plat-bord, passer l'écoute dans la main arrière, décrocher le trapèze de la main avant. Par contre, il est cette fois impératif de choquer du hale-bas. Là encore, il s'agit de gagner de la place sous la bôme, mais surtout d'empêcher la bôme de se planter dans l'eau en fin de manœuvre, ce qui impliquerait un chavirage immédiat.

2°) On peut alors commencer à abattre. Problème : le bateau va ralentir, et donc immerger automatiquement l'étrave qui planait jusqu'à présent fièrement au-dessus des flots. C'est très gênant alors qu'on voudrait faire pivoter une surface mouillée aussi faible que possible. Patience, la solution arrive au point suivant.

3°) Quand on est proche du vent arrière, il faut choisir le bon moment, avec le moins de puissance possible dans la voile, et la vitesse la plus élevée possible. L'étrave sera à ce moment sortie de l'eau et ne gênera pas la rotation. L'idéal est d'empanner quand on dévale une vague, le bateau est alors rapide, avec peu de pression dans la voile, l'étrave est dégagée. (Les sceptiques objecteront qu'il n'y a pas toujours de vagues, surtout sur les lacs)

4°) On s'est décidé, il faut maintenant abattre franchement. La main arrière attrape le stick et l'extrémité de l'écoute, la main avant tous les brins du palan d'écoute (entre la tourelle et la bôme), et on change de bord, quasiment les bras tendus devant soi, entraînant l'écoute et le stick. Ce mouvement ramène brutalement la bôme du nouveau côté sous le vent (rentrer la tête !). Si l'on attend que la bôme passe d'elle-même, on a déjà perdu... La traction brutale sur la bôme pompe brièvement du vent dans la voile et fait accélérer le bateau même s'il n'y a pas de vagues, c'est bien ce qu'on voulait.

5°) A partir de là tout va très vite : si l'on a abattu assez brutalement, ce mouvement fait contre gîter, (le mât s'incline vers l'ancien bord au vent). Tant mieux ! Pas de panique, quand on sera arrivé sur le nouveau côté au vent avec le poids de son corps, le bateau rentrera automatiquement dans ses lignes. Hourra, nous avons réalisé un empannage-basculé ! Avantages : la bôme reste bien en l'air, loin de l'eau, et le mouvement de bascule contrebalance celui de la bôme et la freine. On peut même exagérer la bascule jusqu'à 45° de gîte de chaque bord !

6°) A la barre : Très important, dès que l'étrave a franchi le lit du vent et que la bôme est passée, donner IMMEDIATEMENT un bon coup de barre dans l'autre sens. Si on laisse le Contender continuer à tourner, il se couchera sans prévenir ! Autre avantage, le mouvement du bateau amortira notablement la violence de la bôme qui passe.

7°) Ensuite, ou mieux en même temps, on se retourne pour pouvoir s'asseoir sur le plat-bord, de préférence en regardant vers l'arrière afin de bien contrôler le changement de main du stick et de l'écoute.

8°) Reprendre du hale-bas et accrocher le trapèze, passer l'écoute dans la main avant et bondir au trapèze en bordant l'écoute. On peut maintenant se retourner et jeter un oeil narquois sur les maladroits qui ont oublié un point important de la manœuvre.

Un dernier truc de Jan pour gagner quelques secondes : on peut sauter (au sens propre) l'étape où l'on s'assoit sur le plat-bord, et se laisser littéralement tomber sur l'autre bord, en larguant au passage le trapèze et en passant la bôme dans la foulée. Attention toutefois à ne pas sauter trop loin ;-)

III AU PRES

1 Sans trapèze, jusqu'à force 2 ou 3 selon le poids du barreur :

1.1 Equilibre longitudinal : par petit temps le barreur est assis tout à l'avant du cockpit, presque contre les haubans. C'est ainsi qu'on obtient le meilleur écoulement des filets d'eau au niveau du tableau arrière. Le mât est également plus vertical, ce qui est souhaitable dans les petits airs.

Dès que le bateau accélère, l'écoulement devient plus stable à l'arrière, l'étrave commence à sortir de l'eau sans que le tableau s'enfonce et freine. Pour entretenir cette tendance favorable, on peut glisser doucement vers l'arrière, mais jamais plus loin que l'axe de la dérive. S'asseoir plus loin vers l'arrière enfonce le tableau dans l'eau et crée de néfastes tourbillons.

1.1 Equilibre latéral : Dans les tous petits airs il est bon de réduire la surface mouillée, et donc de faire giter le bateau. On voit les barreurs assis au fond du cockpit, ou même sous le vent. Faire giter permet aussi de gagner quelques degrés de cap. Quand le bateau accélère et se stabilise, on a besoin de surface mouillée, et on tiendra le Contender aussi à plat que possible, ce qui deviendra d'ailleurs la règle d'or en grimant dans l'échelle Beaufort pour planer au près !

1.3 Dérive, barre, etc. : dans ces conditions, on peut descendre la dérive à fond, cela fait aussi gagner un peu de cap. Eviter bien sûr les grands mouvements avec la barre. Si le petit temps est prévu pour durer, on peut aussi réduire la quête et le cintre du mât (réglages à terre).

2 Au trapèze :

2.1 Une fois le barreur accroché au trapèze, le gain de puissance ne tarde pas à faire lever le nez au bateau, il plane. Actuellement, on s'accorde pour se tenir un peu en avant du centre de dérive avant de planer, et au niveau du centre de dérive ou juste derrière quand le bateau plane. Plus le vent augmente et plus le bateau accélère, moins on a besoin de surface mouillée. Le barreur recule en conséquence, ce qui a pour conséquence d'alléger l'étrave et rend le bateau très manœuvrant. On peut ainsi profiter des moindres adonnances et suivre le vent. Attention à ne pas trop reculer sous peine de traîner de l'eau.

2.2 Equilibre latéral : Comme on l'a dit plus haut, le bateau va vite quand il est à plat. Il y a plusieurs possibilités pour obtenir ce résultat en Contender. D'abord la hauteur du trapèze. Plus le barreur est suspendu bas, plus le bras de levier augmente, pour atteindre son maximum à l'horizontale. Attention cependant dans le clapot, le Contender est bas sur l'eau, et si l'on descend trop bas le dos tape dans les vagues, ça freine ! Une fois trouvé la bonne hauteur de trapèze, on peut encore avoir trop de puissance dans la voile ; Dans ce cas, aplatir la voile puis en dernier recours, choquer un peu d'écoute.

2.3 A la barre : Au trapèze, on barre un Contender toujours à la limite du décrochage. On s'en rend compte lors de l'apparition d'un « ventre » dans la voile, ou quand les (indispensables) pennons se détachent de la voile. Pour trouver ce point, il faut sans cesse lofer jusqu'à le tutoyer, puis abattre légèrement, et recommencer sans cesse. En l'absence de foc, le risque existe en Contender de barrer trop bas sans s'en rendre compte. La voile semble OK, mais le bateau dérive et tombe sous le vent. Inversement, on peut se servir de cette recherche permanente du décrochage pour exploiter au maximum les risées, en les suivant fidèlement. Résumons-nous : voile trop puissante => lofer, un ventre dans la voile => abattre, etc. etc. Laisser au maximum l'écoute au taquet.

2.4 Dérive, barre et autres. Plus le bateau va vite, plus on remonte la dérive (jamais au portant !), au moins de 25° / 30°. On s'en rend compte à la barre, le but étant d'avoir une barre neutre. Le bateau tire sur sa barre ? Remonter la dérive. Il est trop mou ? On la redescend. Plus le vent monte, plus il faut de quête, surtout s'il y a du clapot. Idem pour la raideur du mât : la tête de mât doit être souple pour encaisser les surventes => dans la brise, relâcher les bas-haubans ou fermer les barres de flèche.

2.5 Position : pour obtenir une bonne position au trapèze, l'apprenti Contenderiste évitera la position jambes écartées. Donc joindre les pieds, et pour augmenter le bras de levier, on se tiendra sur la pointe des pieds et non sur les talons. Evidemment cela requiert plus d'équilibre, mais celui qui se tient jambes écartées sur le plat-bord d'un Contender ne remarquera pas ce que le bateau a à lui dire (par exemple : lofe, imbécile, tu perds du cap !)

De même, éviter de se raccrocher à la poignée de trapèze (on peut même la débarquer). Il faut faire confiance au câble, il ne cassera pas. Tant qu'on garde le contact avec l'équilibre du bateau (la pression dans la voile), il ne peut rien arriver. Et de toute façon on a besoin de la deuxième main pour tenir l'écoute et la choquer dans les rafales.

IV AU PORTANT

1 Vent arrière par faible brise, sans trapèze

Comme au louvoyage, le Contender doit avoir aussi peu de surface mouillée que possible. Il convient donc de faire giter le bateau. De force 1,5 à 4, c'est à dire jusqu'au moment où le bateau commence à planer, on fait giter au vent, la bôme vers le haut. Il y a assez de vent dans la voile pour maintenir la bôme en l'air, et cela permet de temps à autre de faire « retomber » le bateau discrètement, une technique éprouvée de léger pompage sans toucher à l'écoute... Ce n'est d'ailleurs pas si efficace que certains l'imaginent.

Par tout petit temps, il est plus confortable de faire giter sous le vent, mais attention à ne pas laisser la bôme traîner dans l'eau, ça freine. Le pilote est assis là encore tout à l'avant du cockpit, ce n'est qu'avec plus de vent qu'on se recule pour aider le bateau à planer.

Par faible brise, remonter la dérive peut diminuer la résistance à l'avancement. Mais attention, avec du clapot, à l'empannage... la dérive doit alors être bien descendue, elle joue un rôle de stabilisateur sans comparaison avec la faible traînée qu'elle induit.

Cunningham et réglage de bordure sont bien sûr complètement relâchés, le hale-bas n'est pas bordé, mais il doit quand même empêcher la bôme de grimper trop haut : la chute de la voile doit être lâche mais refermée.

2 Vent arrière dans la brise, au planning.

Encore une fois, la dérive reste à sa place, descendue ! Même si on fait autrement sur d'autres dériveurs. Retirer la dérive dans la brise en Contender, c'est courir un risque sans commune mesure avec l'avantage retiré... Le bateau continue d'être au mieux de sa forme bien à plat, on reste assis dans le cockpit, d'abord au niveau du centre de dérive, puis de plus en plus en arrière en cas de forte brise et de vagues. L'idéal est de maintenir l'étrave hors de l'eau sans enfoncer le tableau arrière. Cunningham et bordure sont encore libres, mais il faut reprendre du hale-bas pour empêcher la bôme (et le centre vélique) de monter, ce qui peut entraîner un dangereux roulis pendulaire. Le puissant hale-bas du Contender calme le bateau instantanément dans ce cas.

3 Conduite du bateau : Les différences de vitesse peuvent être considérables au portant, pourquoi ? Au lieu d'attendre assis sur le banc que le bord de portant se termine, certains restent actifs, et vont plus vite. Le jury peut autoriser le pompage (pavillon hissé au-dessus de 15 nœuds de vent), il faut en profiter. Mais tirer comme un sourd sur l'écoute peut aussi freiner, pomper est un art qui s'apprend !

Rappelons que le but est d'augmenter la vitesse en créant de la pression dans la voile.

Et Jan de conclure ces conseils en rappelant que le Contender est un engin de sport, qui réclame de l'entraînement et une bonne condition physique !

On peut obtenir cet effet (même en l'absence d'autorisation de pompage), en abattant légèrement sur les vagues. La bôme grimpe un peu et pompe de l'air dans la voile, le bateau redescend la vague (même une vaguelette) en accélérant. Répétée des dizaines de fois, cette manœuvre peut être payante.

4 Encore un truc pour les conditions musclées au vent arrière : Avec beaucoup de vent et de clapot, le Contender a une désagréable tendance à planter le nez dans la vague. Le risque de sancir est alors bien présent, suivi du célèbre et redouté « soleil »... Le barreur prudent ne manquera alors pas d'accrocher le trapèze. Primo, en cas de malheur on restera solidaire du bateau, secundo le trapèze bien tendu jouera le cas échéant le rôle de pataras et stabilisera la tête de mât.

5 Au largue :

Par faible brise : là encore, on fait giter le bateau, on est assis à l'avant, la dérive peut être remontée à moitié, la voile est bordée à la limite du déventement. Pomper discrètement ne peut pas faire de mal...

Quand le vent monte, on glisse vers l'arrière pour favoriser le départ au planning. Quand la pression dans la voile devient telle qu'il faut monter au trapèze, on est dans le dernier tiers du cockpit, pas plus, de crainte d'enfoncer le tableau. Dans un premier temps, on a un pied sur le plat-bord et l'autre dans la sangle. Sören conseille de jouer sur ce décalage pour « barrer » avec les pieds. Si le vent monte encore, on a les deux pieds sur le plat-bord, voire le pied arrière sur le pont arrière. Le vent apparent devenant plus pointu, la voile peut être bordée.

Attention, avec la vitesse les mouvements de barre sont amplifiés, on peut aisément s'éjecter tout seul sous l'effet de la force centrifuge si l'on y prend garde. Raccourcir le câble du trapèze peut aider à ne pas perdre l'équilibre dans ces conditions.

Vital : en cas de grosse risée au largue, ne jamais lofer, toujours abattre ! Dans le cas contraire on se retrouve arrêté en travers du vent, juste avant d'être éjecté en une moins de temps qu'il ne faut pour l'écrire...

De même, ne vous servez de l'écoute que de façon réfléchie : en cas de grosse survente, on a tendance à trop choquer, voire à tout lâcher. Le meilleur moyen de chavirer au vent !