

## Le vade-mecum du Contenderiste

*Ce guide s'inspire largement du « Contender-Einsteiger-Guide » présent sur le site de la German Contender Association. Les conseils qu'il contient sont prodigués par des barreaux de premier plan. Il s'adresse prioritairement aux débutants, même si les plus chevronnés y découvriront sans doute quelques pépites.*

### INDEX

- |  |   |
|--|---|
| 1) Réglages de base                            | 11) Appareillage                                |
| 2) Equilibre longitudinal                      | 12) Retour à terre                              |
| 3) Equilibre latéral                           | 13) Remorquage                                  |
| 4) Naviguer au près                            | 14) Technique, matériel et réglages             |
| a) Par petit temps                             | a) La coque                                     |
| b) Par vent medium                             | b) Le progrid                                   |
| c) Dans la brise                               | c) Le mât                                       |
| d) Par forte brise                             | • La position du pied de mât                    |
| 5) Naviguer au vent de travers                 | • Mâter   |
| 6) Naviguer au portant                         | • La quête                                      |
| a) Par petit temps                             | • Cintre, barres de flèche, tension du gréement |
| b) Par vent medium                             | • La drisse                                     |
| c) Dans la brise                               | • Le trapèze                                    |
| d) Par forte brise                             | d) La bôme                                      |
| 7) Naviguer au vent arrière                    | e) L'écoute                                     |
| a) Par petit temps                             | f) La pantoire                                  |
| b) Par vent medium                             | g) Manœuvres courantes                          |
| c) Dans la brise                               | • Plan de pont                                  |
| d) Par forte brise                             | • Hale-bas                                      |
| 8) Virer de bord                               | • Bordure                                       |
| a) Virement de bord standard depuis le trapèze | • Cunningham                                    |
| b) Virement de bord avec tacksticks            | h) La dérive                                    |
| c) Virer la brise                              | • Courte ou longue                              |
| d) Manque à virer                              | • Circuit de réglage                            |
| 9) Empanner                                    | • Réglage                                       |
| a) Au large                                    | • Lèvres de puits                               |
| b) L'empannage bascule                         | i) L'appareil à gouverner                       |
| 10) Chavirage                                  | j) Lattes-ridoirs                               |
| a) Limiter les dégâts                          | k) Stamasters                                   |
| b) Sur la dérive                               | l) Levier d'étauquage                           |
| c) Faire chapeau                               | m) Stick  |
| d) Redresser le bateau                         | n) Aussière de remorquage                       |
| e) Esquimautage                                | o) Gourde                                       |
|  | p) Avaries en mer                               |
|  | 15) Aller vite au portant                       |

### **Les réglages de base :**

- La voile doit être hissée le plus haut possible, la têtère à la limite inférieure de la bande de marquage en tête de mât.
- La dérive doit être inclinée vers l'arrière de 30° environ dès que le vent impose l'usage du trapèze.
- La pantoire d'écoute doit être aussi tendue que possible. Une fois le mousqueton accroché dans sa ferrure, la dérive ne doit pas pouvoir être remontée complètement.
- La bordure de la voile doit s'écarter de la bôme d'environ 20 cm en son centre.
- Pour commencer, ne pas s'occuper du réglage de guindant par le cunningham.
- Le hale-bas est à peine tendu par faible brise, ne pas hésiter à le border à partir du medium.
- Se tenir au niveau de la tourelle d'écoute, éviter de gîter comme de contre-gîter.
- Régler le trapèze assez haut pour pouvoir rentrer facilement en cas de molle.

### **Equilibre longitudinal :**

La règle d'or : Par petit temps, on s'avance, et on recule plus le vent monte.

Il faut éviter d'enfoncer le tableau arrière par faible brise, et donc se positionner au niveau des haubans, au près comme au portant.

Quand le vent monte, on sent l'étrave « bourrer » dans la vague, il est temps de reculer pour dégager l'avant. Au près, on reculera jusqu'à la tourelle d'écoute, au portant dans la brise on ira jusqu'à se tenir debout au trapèze sur le pont arrière pour éviter l'enfournement.

Le transfert de poids vers l'arrière stabilise le bateau dans la brise (ainsi que la tension du hale-bas, nous y reviendrons)

### **Equilibre latéral :**

Il faut autant que possible tenir le bateau à plat. La gîte rendant le Contender ardent, elle amène à tirer sur la barre – et donc à freiner – pour aller droit. La contre-gîte aurait l'effet inverse, tout autant pernicieux.

Cette règle d'or connaît quelques exceptions : par tout petit temps au près une légère gîte réduit la surface mouillée, et au vent arrière par faible brise une contre-gîte a le même effet. Enfin, la direction de course peut autoriser le « rocking » dans certaines conditions.

### **Naviguer au près :**

C'est l'allure la plus stable, il faut juste essayer de trouver le meilleur compromis cap-vitesse.

**Par petit temps**, on est assis en avant de la tourelle d'écoute, voire encore plus près des haubans. La dérive est descendue à fond, l'écoute est bordée mais pas au point de courber le mât et de refermer la chute. Le hale-bas est à peine bordé, le cunningham est libre.

**Par vent medium**, on éprouve vite le besoin de monter au trapèze, en commençant par prendre appui sur la tête de dérive, puis sur le plat-bord. Régler le trapèze haut au début puis le descendre progressivement pour augmenter le moment de redressement. La barre doit être neutre.

La dérive est maintenant remontée de 25°/30° selon le poids de l'équipage.

L'écoute est bordée, l'extrémité de la bôme dans l'angle du tableau arrière, le hale-bas est repris afin de fermer la chute et d'aplatir la base de la voile. La bordure n'est pas encore bordée, le cunningham uniquement si on veut réduire la pression.

Dans les risées, lofer légèrement et/ou choquer un peu d'écoute, toujours dans le but de maintenir le bateau à plat.

**Dans la brise**, abaisser le trapèze mais pas au point de toucher les vagues avec le buste. On se tient toujours au niveau de la tourelle d'écoute.

Pour tenir le bateau, il peut être nécessaire de remonter un peu de dérive, et il faut aussi gérer les vagues. Ne pas hésiter à traverser la crête des grosses vagues au lieu de piquer dans les creux, l'eau embarquée sera vite évacuée par les dalots de cockpit. Le hale-bas est fortement bordé, l'écoute tenue le plus possible à la main pour gérer les surventes. Elle est maintenant un peu plus choquée (à 10-20 cm du liston), il ne sert à rien de serrer le vent au maximum. Bordure et cunningham sont bordés pour aplatir la voile.

**Par forte brise**, remonter un peu le trapèze pour ne pas heurter les vagues, reculer légèrement (un pied derrière la tourelle d'écoute), remonter la dérive à 45°.

Le hale-bas est maintenant « poulie dans poulie », la bordure comme le guindant sont tendus pour aplatir la voile et vriller le mât. Tenir le bateau à plat est maintenant une question de survie !

### Naviguer au vent de travers

En régate, cette allure est généralement exclue. Il peut cependant arriver qu'une bouée de dégagement soit mouillée près de la bouée au vent, dans ce cas les circonstances indiqueront si pour ce court bord au travers il vaut mieux conserver ses réglages de près ou déjà régler le bateau pour le portant. Par forte brise, cette allure est très exigeante.

### Naviguer au largue

Le but est d'obtenir le maximum de pression dans la voile en préservant un écoulement laminaire. La tension de la chute (ouverte/fermée ?) sera déterminante. On peut aussi accélérer en pompant quand c'est autorisé (pavillon « O » envoyé par le comité de course).

Le trapèze sera réglé plus haut qu'au près, même par vent fort quand on est debout près de la barre : On court ainsi moins de risques d'être déséquilibré par les mouvements du bateau qui va nettement plus vite qu'au près.

**Par petit temps**, on est assis sur le caisson en avant de la dérive, voire contre les haubans. On peut mettre – discrètement – les vagues à profit pour créer un peu de vitesse (le « rocking »). La dérive est en position standard ou plus relevée.

C'est le hale-bas qui détermine la tension de la chute, il convient de le border légèrement moins que dans les mêmes conditions au près. Garder l'écoute à la main pour pouvoir discrètement pomper. Bordure et guindant sont relâchés.

**Par vent médium**, on est au trapèze, en évoluant entre la tourelle d'écoute et l'arrière du cockpit selon les vagues et les risées. Sur une vague ou dans une risée, abattre fait accélérer. Gîter ou lofer mène rapidement au chavirage.

La dérive est en position standard. Là encore, c'est le hale-bas qui détermine la tension de la chute. Attention toutefois à ne pas trop le border pour que la bôme ne touche pas les vagues.

L'écoute sert à pomper (maintenant c'est autorisé). Choquer dans les risées pour abattre. Si l'on désire encore plus de pression, relâcher encore un peu la bordure. Le cunningham est entièrement choqué.

**Dans la brise**, on est debout au trapèze sur le pont arrière, la dérive est toujours à la position standard, les poids légers peuvent la remonter un peu.

Le réglage du hale-bas est déterminant mais délicat : trop bordé, il fait engager la bôme dans les vagues, trop choqué, il vrille la voile et augmente trop la pression dans les rafales.

On barre de façon à surfer sur les vagues, en évitant toutefois le « planté » dans la vague suivante.

Choquer la bordure apporterait une pression inutile, autant garder le réglage adopté au près. Idem pour le cunningham, il est de toute manière trop tard pour mettre la main sur ces réglages maintenant.

**Par forte brise**, remonter la dérive à 45°. Se pendre au trapèze devenant très risqué, il convient de faire baisser la pression en laissant fasser un peu la voile. Par contre, garder le trapèze attaché, il servira de bastaque pour éviter l'enfournement.

### Naviguer au vent arrière

A cette allure on cherche à offrir le maximum de surface vélique.

La position reculée des cadènes ne permettant pas de choquer la bôme à 90°, on relâche le hale-bas en la laissant monter, jusqu'à ce que les 2/3 supérieurs de la voile soient à 90° du vent.

A cette allure, le Contender devient instable. Mais cette instabilité est précisément un facteur de vitesse ! On peut facilement contrôler cette tendance au roulis en reprenant le hale-bas. Laisser la dérive en position standard, la remonter favoriserait l'instabilité.

**Par petit temps**, on est assis le plus en avant possible. Comme au largue un discret rocking permet de gagner quelques dixièmes de nœud. On peut remonter la dérive au-delà de la position standard. Le hale-bas est complètement choqué pour laisser la bôme remonter, bordure et cunningham sont relâchés, garder l'écoute à la main permet un discret pumping...

**Par vent médium**, on se situe au niveau de la tourelle d'écoute, en adaptant sa position aux risées et aux vagues. Jouer sur les équilibres latéral et longitudinal pour faire avancer au maximum, éviter de rester statique.

Le hale-bas est aussi choqué que possible, mais pas trop pour éviter un roulis pendulaire fatal.

**Dans la brise**, on s'assied vers l'arrière du cockpit, trapèze cependant accroché, pour soulager l'étrave et éviter l'enfournement. La dérive est dans la position standard.

Le hale-bas est repris juste ce qu'il faut pour éviter le roulis pendulaire. Les plus hardis continuent à pomper, sinon régler l'écoute pour que la bôme ne touche pas le hauban.

Relâcher la bordure apporte un peu de stabilité, mais il faudra la retendre pour le près. Le cunningham doit par contre absolument être relâché avant l'empannage.

**Par forte brise**, le trapèze sert de bastaque pour éviter l'enfournement (attention à l'empannage involontaire dans cette position !). La dérive est remontée à 45°. Plus le hale-bas est bordé, plus le bateau est stable. Attention cependant à ne pas faire toucher la bôme dans les vagues, et penser à le choquer de quelques centimètres avant l'empannage pour ne pas rester coincé sous la bôme. Mollir la bordure ne sert à rien. Border le cunningham enlève certes un peu de pression mais favorise l'instabilité. Il doit absolument être relâché avant l'empannage.

### **Virer de bord**

#### **Virement de bord standard depuis le trapèze**

Juste avant de virer, choquer un peu d'écoute, la mettre au taquet et abattre légèrement. Ceci afin de compenser la diminution imminente du moment de redressement.

Le Contender accélère, c'est le moment de se détacher du trapèze en saisissant la cuiller de trapèze, de soulever les hanches en se tenant le bras tendu et de rentrer dans le cockpit en lâchant la cuiller. Pousser la barre franchement mais pas brutalement, et maintenir l'angle de barre jusqu'à ce que l'étrave passe le lit du vent.

Pendant le virement, on passe à l'arrière de la tourelle d'écoute. Chacun trouvera son moyen de se glisser (de ramper ?) sous la bôme qui est très basse, la tendance est cependant de regarder vers l'arrière.

On passe le stick et l'écoute dans la même main par-dessus la barre, puis dans la main la plus en arrière, et on accroche le trapèze de la main avant. En sortant au rappel, border l'écoute en profitant des jambes.

Avant et après un virement, l'écoute n'est pas tout à fait assez bordée, on perd un peu en cap mais la vitesse augmente, il faut en tenir compte pour ne pas « tomber » sur les autres concurrents. Un bon virement se fait en 10 secondes ou moins.

#### **Virement de bord avec tacksticks**

Les tacksticks permettent de gagner quelques secondes au virement s'ils sont bien utilisés, mais ils ne sont pas indispensables. De grands champions s'en passent très bien.

Pour virer avec des tacksticks, choquer l'écoute de quelques centimètres, la mettre au taquet et la prendre dans la main arrière, celle qui tient le stick. Avec la main libre, attraper l'extrémité supérieure du tackstick, se décrocher, lofer lentement et tourner le corps vers l'arrière en rentrant dans le cockpit. Viser des yeux le coin opposé, passer sous la bôme en regardant vers l'arrière.

Pendant que le bateau vire, passer écoute et stick dans la nouvelle main arrière. Attraper le nouveau tackstick et sortir en dressant les jambes, s'accrocher en suspension. La main avant désormais libre permet de border l'écoute.

Un bon virement avec tackstick prend cinq secondes, mais cette technique doit être parfaitement maîtrisée.

### **Virer dans la brise**

Pas de véritable changement, mais un peu plus de préparation. Le hale-bas étant davantage bordé, il est souvent nécessaire de le choquer légèrement 1°) pour éviter de rester coincé sous la bôme 2°) pour diminuer le risque de manque à virer. Le hale-bas un peu choqué donne de la vitesse à la relance, mais il faudra le reborder dès que possible.

### **Manque à virer**

Le bateau reste nez au vent, il se met à reculer malgré les efforts à la barre. Dans ce cas, choquer l'écoute et le hale-bas, inverser la barre jusqu'à ce que l'étrave s'écarte du vent. Tenir la voile à contre peut aider. On peut alors relancer le bateau au près.

### **Empanner**

L'empannage est beaucoup plus rapide que le virement, il faut donc être actif pour ne pas chavirer. Dans la brise, il importe de bien choisir son moment.

Larguer le cunningham, sous peine de casser la latte supérieure. Le hale-bas ne doit pas être trop bordé pour éviter que la bôme n'engage dans une vague, mais pas trop choqué pour éviter le roulis pendulaire.

Si l'on a le choix du moment (passage de bouée, priorité, obstacles divers), il faut empanner quand le Contender est le plus rapide, par exemple dans une risée ou au surf sur une vague. Le vent apparent sera diminué d'autant, et donc la pression dans la voile. Empanner « lof pour lof » par peur du véritable empannage n'est pas recommandé car très risqué.

**Au large**, il convient d'abattre un peu, de choquer l'écoute et de descendre du trapèze. Venir vent arrière et choquer un peu de hale-bas pour être sûr de passer sous la bôme.

Tenir le bateau bien à plat, faire passer le stick derrière la barre, attraper le palan d'écoute avec la main avant, abattre encore et passer rapidement l'écoute sur le nouveau bord en amortissant le choc.

**Important** : Donner un bon coup de barre à contre pour éviter le départ au lof. Ensuite, changer de main, tourner le corps dans la nouvelle position, régler le hale-bas, remonter au trapèze et régler l'écoute pour le nouveau bord.

Dans la forte brise, si la bôme vient heurter violemment le hauban sous le vent lors de l'empannage, elle risque de briser la barre de flèche (=> démâtage). Penser à régler l'écoute avant d'empanner !

### **L'empannage bascule**

Il est possible de mettre l'empannage à profit pour gagner un peu de vitesse, en basculant le bateau au vent au moment d'empanner.

D'abord poser le stick sur le caisson sous le vent, ensuite attraper l'écoute avec la main avant, accentuer l'abattée en faisant contre-gîter et tirer violemment sur l'écoute juste avant d'empanner à contre.

Donner alors un coup de barre à contre et basculer le bateau sur l'autre bord. Ne pas lâcher l'écoute pour amortir le passage de la bôme.

Cet empannage fait accélérer le bateau, la contre-gîte aide à abattre et minimise l'action sur la barre. Dernier avantage : l'extrémité de la bôme reste hors de portée des vagues.

### **Chavirage**

Personne n'est à l'abri d'un chavirage, il s'agit donc de se préparer pour gérer cet incident le mieux possible, en perdant le moins de temps possible. La règle d'Or est cette fois : « Ne jamais perdre le contact avec le bateau ».

**Limitier les dégâts** : Eviter de sauter dans la voile, et si c'est impossible, ne pas tomber les pieds les premiers. Penser aussi aux dégâts que peut causer le crochet de trapèze.

Se débarrasser rapidement du stick (fragile), mais se retenir à l'écoute, au trapèze, un bout' de réglage quelconque pour ne pas lâcher le bateau qui peut dériver très vite quand il est couché.

Se dégager en priorité et dans le calme d'un bout' entortillé autour de la jambe ou pris dans le crochet de trapèze.

**Sur la dérive** : Plus vite on se retrouve sur la dérive, moins on risque de faire chapeau. En cas de chavirage sous le vent, rester inactif dans la voile fait vite couler le gréement. Il s'agit donc d'enjamber rapidement le plat-bord en prenant appui sur la tourelle d'écoute ou sur la bôme pour se tenir debout sur la dérive.

Un autre chemin vers la dérive passe par l'arrière. Tout est bon pour rejoindre la dérive le plus vite possible, nager est trop lent. On se hale donc sur l'écoute, le liston, le safran (attention il est relativement fragile).

Arrivé près de la dérive, bateau toujours couché, on se hisse dessus par le bord d'attaque moins fragile (attention à ne pas l'abîmer avec le crochet de trapèze, et à ne pas se couper sur le bord de fuite). Le bateau devrait alors se redresser, une fois le plat-bord enjambé on se retrouve assis dans le cockpit.

### **Faire chapeau**

Le bateau est complètement retourné, mât vers le fond, on a « fait chapeau ». Même si on émerge avec la tête sous le cockpit, pas de panique : Le bateau flotte suffisamment haut pour qu'il y ait de l'air dans le cockpit.

La première chose à faire est de larguer l'écoute et le hale-bas (éventuellement plonger si on a perdu l'écoute). Deuxième étape : ramener le bateau de 180° à 90°.

Dès qu'il y a du vent, il est difficile d'y parvenir avec le vent dans le dos, il vaut mieux l'utiliser. Donc redresser avec le gréement du côté du vent.

Grimper sur la coque, attraper la dérive, et se tenir debout sur le liston sous le vent en déportant son poids vers l'extérieur. Attendre...

Quand le bateau est à 120°, enjamber la dérive, tirer encore. A 90°, faire une pause pour réfléchir à ce qui va se passer quand le vent va prendre dans la voile.

### **Redresser le bateau**

Vérifier que l'écoute et le hale-bas sont bien largués. Debout sur la dérive, on tire sur le plat-bord, le vent prend dans la voile et le bateau se redresse très rapidement. Si le vent n'est pas trop fort, on peut éviter un deuxième chavirage dans l'autre sens en

bondissant vers le bord opposé. Il est également possible de faire émerger la tête de mât de 50 cm et de laisser le vent faire pivoter le gréement sous le vent. Mais à partir d'une certaine force de vent tout cela ne marche plus, il faut maîtriser l'esquimautage.

### **Esquimautage**

Quand on se rend compte que le vent est trop fort pour redresser le Contender avec les techniques classiques, il vaut mieux ne pas s'épuiser en vain et tout de suite esquimauter.

La situation est donc la suivante : Le bateau est couché à 95°, le mât tourné vers le vent, le gréement sur le point de sortir de l'eau et de prendre dans le vent, le barreur se remet à l'eau devant la dérive.

Il passe sous la dérive par l'avant, l'agrippe des deux bras (attention au crochet de trapèze et au bord de fuite coupant), prend une bonne inspiration et tire.

Pendant que le vent redressera le bateau, son corps servira de frein et il se retrouvera au vent du bateau redressé, bien placé pour agripper le liston, grimper dans le cockpit et repartir. Attention à ne pas se taper le nez sur le liston.

Par vent très fort, le bateau peut quand même rechavirer à 90°, mais vous serez au vent, du bon côté pour le redresser.

On peut aussi **s'interdire de faire chapeau**, par exemple quand le plan d'eau est peu profond et qu'on craint de planter le mât dans la vase, ou simplement parce qu'on ne maîtrise pas encore l'esquimautage.

La solution est de porter un volume de flottabilité en tête de mât. Tout est bon pour cela, l'idéal étant de trouver un flotteur produisant le minimum de fardage, le plus léger possible et suffisamment volumineux.

Les mâts comportant une drisse extérieure gagneront à être étanchéifiés dans leur partie haute pour éviter l'entrée d'eau. Ils couleront un peu moins vite que les autres. Par contre, ne pas obturer les ouvertures à la base du mât (interdit par les règles de classe), et ne pas utiliser de mousse qui retient l'eau.

### **Appareillage**

Ne quitter la terre qu'avec un bateau parfaitement vérifié, beaucoup de choses seront difficiles ou impossibles à régler une fois sur l'eau, surtout avec du vent.

Si possible, ne hisser la voile qu'une fois débarrassé du chariot et avec le bateau à flot dans un peu d'eau.

Privé de sa dérive, le bateau va avoir tendance à lofer, prévoir donc une position de départ qui le permette. Choquer hale-bas et écoute, mais border cunningham et bordure, sortir la dérive de 15 cm.

Pour ne pas dériver, essayer de gagner rapidement un peu de vitesse. Dès qu'on a pris de la vitesse et que le fond augmente, s'occuper de la dérive et du safran, accrocher la pantoire, insérer la cale de puits de dérive si on en a une.

### **Retour à terre**

Avant d'approcher de la terre, retirer la cale de puits, décrocher la pantoire, tendre la bordure et remonter un peu de dérive et de safran pour s'assurer qu'ils coulissent librement.



Réduire la pression dans la voile en choquant le hale-bas et l'écoute, remonter dérive et safran mais pas complètement, il faut rester manœuvrant. Si on a un safran fixe il faut le démonter (et s'être entraîné à naviguer sans safran !).

Si les circonstances s'y prêtent, l'idéal est de remonter les deux appendices et de se laisser doucement dériver pour pouvoir descendre du bateau avec zéro tirant d'eau.

Avoir une drisse prête à filer bien claire sera un avantage en cas de cale encombrée par vent fort.

### **Remorquage**

Il faut s'y préparer, en cas d'avarie ou simplement de calme plat.

Les règles de base :

- Affaler la voile et la rouler le mieux possible.
- Amarrer l'aussière de remorquage en pied de mât par un nœud de chaise.
- Si un autre bateau est remorqué derrière soi, amarrer son aussière dans ce nœud de chaise.
- Tendre la bordure pour que la bôme ne tombe pas du vit-de-mulet.
- Remonter la dérive à au moins 45°, mais ne pas la rentrer complètement.
- La meilleure position est assis à l'arrière du cockpit pour stabiliser le Contender.
- Se tenir un peu à l'écart du sillage du bateau précédent dans la file.
- Le dernier de la file doit s'efforcer de garder l'aussière tendue et de ne pas percuter l'avant-dernier si la file ralentit.
- Ne pas chavirer...

### **Technique, matériel et réglages**

Il est important que tout fonctionne bien à bord. Bien que le plan de pont et le choix de l'accastillage soient libres, la simplicité et l'efficacité doivent prévaloir.

#### **La coque :**

Le poids minimal de la coque est 83 kg. Lors du contrôle de jauge, tout doit être retiré (mât et gréement y compris stamasters et lattes-ridoirs, dérive, safran, bouts de réglage divers à l'exception de la pantoire). Les trappes d'inspection sont laissées en place. La masse des correcteurs en plomb ne doit pas excéder 6 kg.

#### **Le progrip :**

Tous les constructeurs recouvrent une partie du pont de ce matériau anti-dérapant.

On en colle généralement sur toutes les parties où l'on pourrait glisser, c'est-à-dire au fond du cockpit, sur la moitié arrière des flancs du cockpit et des caissons, et sur une bonne partie du pont arrière.

3 plaques de progrip suffisent en général pour un Contender, on le colle avec de la colle-contact, les bords peuvent être protégés par un joint de mastic polyuréthane.

#### **Le mât :**

Le mât mesure environ 6,5 m, il doit peser au minimum 7 kg, et la tête de mât 2,3 kg (voir les règles de classe). Tous les mâts neufs sont en carbone, Ø 55 mm en standard ou Ø 45 mm pour le carbone haut module, plus onéreux.

Au début, tester le réglage du mât du propriétaire précédent ou du constructeur pour un bateau neuf, et le mémoriser (photos, notes...). Ensuite, demander l'avis de Contenderistes expérimentés avant de modifier ce réglage de base. L'article de Graham Scott est également de bon conseil.

**La position du pied de mât** est définie dans les règles de classe : La distance entre l'angle du tableau arrière et l'arrière du mât (gorge comprise) est comprise entre 3 050 et 3 250 mm. Le mât doit être en position de navigation pour cette mesure, gréement sous tension.

L'expérience prouve que la position la plus reculée est préférable.

Pour **mâter**, pas besoin d'aide extérieure même si plusieurs méthodes coexistent.

En voici une :

Faire légèrement gîter le bateau sur son chariot, et/ou le mettre en travers du vent. Attacher l'étau à sa cadène, levier d'étau ouvert. En se tenant au vent, soulever le mât et engager sa base dans le rail de pied de mât, basculer le mât vers l'arrière pour tendre l'étau. En maintenant le mât d'une main, attacher le bas-hauban au vent. On peut maintenant lâcher le mât (vérifier qu'il est stable), faire le tour du bateau et attacher le bas-hauban sous le vent. Maintenant plus rien ne peut se passer.

Attacher le hauban au vent, puis l'autre. Si l'on veut obtenir un gréement très tendu, il peut être difficile d'engager la latte-ridoir dans la cadène.

Une solution est d'attacher un trapèze sur la cadène de pantoire et de tendre le palan : Il est alors possible d'attacher le second hauban.

On remarque de loin le Contender à sa quête prononcée. Par crainte que le pied de mât ne saute de son rail, certains ajoutent une **cale de pied de mât** en métal ou en plastique dans le rail. On la fixe avec une vis dans un des trous de réglage.

### **La quête**

L'expérience prouve que le Contender aime un mât avec une forte quête (incliné vers l'arrière), en particulier au près. Mais trop de quête peut empêcher de passer sous la bôme au virement ! Le confort au virement dépend aussi de la longueur de la chute, qui peut varier selon les voiles.

Un bon point de départ empirique : A terre, voile hissée, écoute, hale-bas et bordure bordés à fond, s'arranger pour qu'entre l'extrémité de la bôme et le pont arrière on puisse poser les deux poings superposés (et aussi les pouces au début !).

Mais on peut mesurer la quête précisément en hissant un décamètre sur la drisse et en fixant la drisse de façon à ce que le zéro soit au bord inférieur de la bande de mesure n°4 au sommet du mât jusqu'à l'angle du tableau arrière. Une valeur proche de 6500 mm est considérée comme correcte.

Si on ne dispose pas de décamètre, régler la drisse pour que son extrémité touche la bande de mesure n°1 près du vit-de-mulet, puis basculer la drisse vers l'arrière et mesurer la distance avec l'angle du tableau arrière : 600 mm sont dans la norme.

### **Cintre, barres de flèche, tension du gréement**

Le cintre du mât doit être adapté à la forme du guindant et au moment de redressement de l'équipage. Il importe donc d'informer le maître-voilier du type de mât qu'on possède pour qu'il adapte la voile en conséquence, ainsi que de la taille et du poids de l'équipage.

Le cintre du mât à terre et sans voile (statique) diffère bien sûr de celui obtenu sur l'eau, avec des conditions variées (cintre dynamique).

Seuls les champions maîtrisent parfaitement l'obtention du cintre dynamique idéal, au début il s'agit d'éviter les grosses erreurs.

Un précintre (statique) entre 10 et 25 mm est un bon point de départ. Gréement sous tension, on le mesure au niveau des barres de flèche, en tendant la drisse entre la tête de mât et le vit-de-mulet.

Plus le précintre est important (donc plus le mât est courbé), moins il y aura de pression dans la voile, et inversement.

Logiquement, plus on est léger (ou petit), moins le moment de redressement sera important, et plus il faudra cintrer le mât afin de maîtriser le bateau. Idem si on possède une voile avec un fort rond de guindant ou si on débute en Contender.

On obtient ce précintre en jouant sur l'angulation et/ou la longueur des barres de flèche, ainsi que sur la tension des haubans.

Cette tension se situe aux alentours de 150-200 kg pour une coque neuve et rigide.

Un vieux bateau sera dans le bas du delta, un barreur grand et lourd vers le haut.

Les barres de flèche ont généralement une longueur de 450 mm, les poids légers se contenteront de 435 mm voire un peu moins. Un mât trop rigide peut être rendu moins exigeant avec des barres de flèche plus courtes ou plus angulées.

Les bas-haubans, attachés un peu au-dessus du vit-de-mulet, courbent le mât vers l'arrière et retirent un peu de précintre. Ils ne doivent pas être trop tendus, ou du moins ne se tendre qu'à mi-course du tendeur d'étau. S'ils sont équipés de stamasters, ils constituent les seuls éléments de gréement dormant réglables sur l'eau.

Mais c'est en navigation et avec de l'expérience qu'on tendra vers le graal d'un Contender parfaitement réglé pour son poids et ses capacités. Si par exemple on a l'impression que la pression est trop vite évacuée, on essaiera de raidir le mât en diminuant l'angle des barres de flèche, en les rallongeant, ou en raidissant les bas-haubans. Si tout cela ne marche pas, il faudra ... changer de mât.

### **La drisse**

Il y a plusieurs options, l'essentiel est qu'elle permette de hisser la voile jusqu'au bord inférieur de la marque n° 4 en tête de mât. Un point que le Jury peut contrôler facilement à tout moment.

Une bonne drisse ne doit pas s'allonger, sous peine de rendre le cunningham inefficace.

Certains mâts comprennent une drisse intérieure attachée en pied de mât (fardage nul, mais risque d'allongement et entrée d'eau en tête de mât au chavirage), d'autres constructeurs préfèrent une drisse extérieure attachée en tête de mât par un hook ou un simple coinqueur (allongement nul, tête de mât étanche, faible poids car drisse principalement en Ø 2,5 mm) mais un peu de fardage).

### **Le trapèze**

Il y a deux types de trapèze, avec ou sans tackstick. Ce point a été abordé dans le paragraphe consacré au virement de bord. Dans les deux cas le trapèze doit pouvoir être réglé pour toutes les conditions de vent.

D'une part, il faut pouvoir se suspendre à l'horizontale afin de produire le moment de redressement maximal. On peut vérifier cela à terre : Palan de trapèze choqué à fond, la cuiller doit toucher le pont au niveau des cadènes.

Inversement, par petit temps on doit pouvoir rentrer du trapèze sans rester coincé par les fesses sur le plat bord. Concrètement, il faut un delta de 70-80 cm entre les deux extrêmes.

Le choix du cordage du palan est important : Il doit être à la fois doux et souple mais ne pas s'écraser dans le coinqueur. Les musclés se contentent d'un palan à deux brins, les autres à trois brins. Le dormant du trapèze est en dyneema Ø 3 mm.

Le choix de la cuiller est également affaire de goût (plus elle est grande, plus elle trouve facilement le crochet, mais elle est plus fragile). Toutes les cuillers de trapèze finissent par casser sans prévenir, c'est une pièce d'usure à changer préventivement.

Les débutants ont tendance à se raccrocher sans cesse à leur trapèze, ce n'est pas une bonne idée !

### **La bôme**

Elle aussi comporte une marque de jauge, à 2 700 mm du mât ralingue comprise, son diamètre maximum est de 120 mm Il n'y a pas de poids minimum, les constructeurs recherchent donc la légèreté (elle monte plus facilement par petit temps), sans compromettre la solidité par fort vent. Tous y parviennent, avec des profils ronds, ovales, rectangulaires, il y a même des bômes bananées censées laisser plus de place au virement. Évitez quand même de sauter à pieds joints sur la bôme en cas de chavirage. Toutes les bômes neuves sont en carbone.

### **L'écoute**

L'écoute est fixée presque au milieu de la bôme, la tourelle d'écoute étant placée derrière la tête de dérive. Cette disposition oblige à passer le stick par l'arrière lors du changement de bord. Le système d'écoute du Laser a été testé, mais ne s'est pas imposé.

On rencontre des palans à 3 brins ou à 4 brins. Avec une démultiplication de 1:3 on a besoin de plus de force, mais on encombre moins le cockpit, avec 1:4 on peut facilement border à bloc sans s'aider du hale-bas après la bouée sous le vent.

Sur la plupart des bateaux, l'extrémité libre de l'écoute est pourvue d'un élastique lui-même fixé sur la tourelle d'écoute. L'écoute se prend moins partout et ne risque pas de traîner à l'eau.

### **La pantoire**

Elle doit être assez robuste pour qu'on puisse y suspendre le Contender, idem pour ses cadènes au fond du cockpit. Le cordage choisi ne doit pas s'allonger.

Une pantoire bien tendue permet de fermer la chute rien qu'avec l'écoute. Elle joue le rôle de la barre d'écoute sur d'autres séries.

Cette tension empêcherait la dérive de remonter complètement quand le Contender est sur son chariot. La pantoire est donc munie d'un mousqueton qu'il faut larguer en rentrant à terre.

Par petit temps, on peut larguer ce mousqueton : la poulie va moins loin sous le vent, ce qui permet de vriller un peu plus la voile.

### **Manœuvres courantes**

Il doit être possible de régler les manœuvres courantes (hale-bas, bordure et cunningham) depuis le trapèze, elles sont donc renvoyées sur les plats-bords de sorte qu'on puisse les saisir en s'accroupissant au trapèze.

Ceci doit être possible dans toutes les conditions, et chacun a des idées bien arrêtées en la matière. C'est sur ce point qu'on observe le plus de diversité dans la flotte des Contenders.

#### Option A, avec deux taquets coinçeurs

Chaque manœuvre est renvoyée du pied de mât vers les plats-bords en passant par un taquet coinçeur sur chaque bord, à l'arrière du pont avant.

Les extrémités du cordage sont soit attachées à un filoir près du liston, le mou retombant au fond du cockpit, soit renvoyées sur un élastique qui reprend le mou, soit encore cousues l'une à l'autre pour obtenir un cordage continu.

#### Option B avec coinçeur sur tourelle

Cette fois la manœuvre est renvoyée vers un coinçeur sur tourelle, puis via une patte d'oie vers les plats-bords, ou même vers les trapèzes pour le hale-bas.

Chaque option a ses défenseurs farouches, ses avantages et ses inconvénients, le mieux est d'observer les bateaux des autres et d'en discuter pour se faire une idée.

### **Le hale-bas**

Il exerce une tension sur la chute de la voile, et une pression sur le vit-de-mulet. La résultante est que le mât se courbe, en particulier dans sa partie haute. La voile s'aplatit dans sa partie centrale. Son bon réglage est donc très important, il peut représenter à la fois l'accélérateur ou le frein.

L'effort à exercer sur le hale-bas étant très important, il est indispensable de le réduire, soit par l'intermédiaire d'un palan, soit d'un levier. On rencontre des démultiplications allant de 1:16 à 1:24.

Un palan ordinaire de 1:16 demanderait 8 poulies sur la bôme et 8 autres en pied de mât (pas pratique !), mais nous n'avons pas besoin de toute la course, 13 cm environ suffisent.

### **La cascade de poulies**

On opte souvent pour une cascade de 3 poulies, en utilisant toutefois des poulies doubles pour celles du bas. On obtient ainsi une démultiplication de  $2 \times 2 \times 4 = 16:1$ .

Concrètement, on fixe à la bôme une poulie très résistante (elle encaisse tout l'effort). Un cordage lui aussi très solide et non-extensible part du pied de mât puis traverse cette poulie et sert à attacher une seconde poulie, elle aussi doit être solide. Un autre cordage part également du pied de mât puis dans la seconde poulie, et sert à attacher une poulie double ou triple pour le petit palan. Une dernière poulie double ou triple en pied de mât le complète.

A ce niveau, l'effort est bien moindre, on pourra utiliser un cordage agréable au toucher même s'il est moins solide.

Il faut aussi être conscient qu'en multipliant les poulies on augmente la friction, et que la qualité de ces poulies est déterminante. Pas d'économies pour cet accastillage !

### **Le hale-bas à levier**

Le levier permet de remplacer les deux premières poulies (et d'éliminer les frictions correspondantes). On rencontre des leviers en aluminium ou en carbone.

Une des extrémités du levier est reliée au pied de mât par un cordage très solide et non-extensible, un autre cordage relie la bôme à un point situé au tiers environ du

levier, et un palan de manœuvre relie la seconde extrémité du levier au pied de mât, ses 4 brins produisant également une démultiplication finale de 1:16.

La manœuvre est ensuite renvoyée vers les plats-bords via deux coinçeurs. Comme le levier balaye le pont en arrière du mât, le renvoi par une tourelle centrale n'est pas possible.

Un système astucieux qui n'a pas de véritables inconvénients.

Cascade ou levier, on se demande **où fixer les extrémités du hale-bas**.

Pour le point bas, pas d'hésitation : plus on sera loin du vit-de-mulet, mieux ce sera. La plupart des mâts ont une cadène en U pour attacher le hale-bas, mais on peut gagner quelques précieux centimètres en fixant les poulies à l'arrière du rail.

Un cours de Sciences de l'ingénieur serait nécessaire pour expliquer pourquoi la meilleure distance entre le vit-de-mulet et le point d'attache du hale-bas sur la bôme est d'environ 70 cm. Autant faire confiance aux fabricants de mâts, ils sont tous d'accord là-dessus.

Des essais sur l'eau seront nécessaires pour déterminer la longueur idéale des différents cordages, qui peut d'ailleurs varier selon la longueur de la chute des différentes voiles.

### **Réglage du hale-bas**

Au près, le hale-bas maintient la chute fermée quand on doit choquer dans une survente. Il contribue aussi à aplatir la voile, ce qui est utile dans le vent fort.

Aux allures portantes, il concourt à la stabilité – mais souvent au détriment de la vitesse. Au vent arrière, il sert à calmer le roulis pendulaire.

### **Pense-bête**

- Beaucoup de vent => beaucoup de hale-bas
- Peu de vent => peu de hale-bas
- Pas de vent => pas de hale-bas
- Plus de hale-bas au près qu'au portant.

### **Le réglage de bordure**

Cette manœuvre court du point d'écoute de la voile à une poulie en bout de bôme, sort de la bôme au niveau du vit-de-mulet et se termine par une poulie. Dans cette poulie est passé un cordage, lui-même renvoyé en pied de mât. C'est lui le véritable bout' de manœuvre, il est ensuite renvoyé vers les plats-bords avec une démultiplication de 1:2.

En dessous du vit-de-mulet, on dispose d'environ 40 cm. Mais comme une marge de manœuvre de 20 cm en bout de bôme suffit, il est possible de rajouter une poulie (généralement dans la bôme) pour obtenir une démultiplication de 1:4.

Si le cordage de manœuvre peut être agréable à toucher, ceux qui sont internes à la bôme auront pour principale qualité de ne pas s'allonger.

Une rupture de cette manœuvre par vent fort peut rendre un retour à terre impossible et/ou déchirer la voile. Il peut être prudent d'assurer la voile par une estrope l'empêchant de glisser de plus de 20 cm.

### **Régler la bordure**

Il va de soi que la sangle qui maintient le point d'écoute sur la bôme coulissera mieux si on règle la bordure avec peu de hale-bas.

Ce réglage concerne principalement la partie basse de la voile. Avec peu de vent, du clapot ou au portant, choquer cette manœuvre pour donner du volume à la voile. Dans le vent fort, aplatir la voile en bordant plat.

En position standard, la voile doit présenter un « ventre » d'environ 20 cm en milieu de bôme.

### **Le cunningham**

Il permet de tirer le guindant de la voile vers le bas jusqu'à la marque n°1, soit d'environ 20 cm.

Le cordage part du pied de mât ou du vit-de-mulet, passe par une poulie cousue sur le guindant à environ 20 cm du point d'amure et se termine par une poulie. Un autre cordage passe dans cette poulie, est renvoyé en pied de mât puis sur chaque bord vers les plats-bords, c'est lui le cordage de manœuvre, ces différents renvois produisent une démultiplication de 1:4.

### **Régler le cunningham**

Bien qu'il soit attaché au bas de la voile, son effet se fait sentir dans sa partie supérieure, principalement pour retirer de la pression.

Il ne s'agit pas uniquement de faire disparaître les plis qui apparaissent le long du guindant, la principale fonction du cunningham est de faire déverser la chute en haut de la voile.

Un effet secondaire est de faire avancer le creux vers l'avant de la voile.

Avant d'empanner il convient de relâcher le cunningham sous peine de casser la latte supérieure.

### **La dérive**

La dérive du Contender est remarquablement longue et étroite, elle pèse au moins 3,5 kg et ne doit pas dépasser de la coque de plus de 1 214 mm.

### **Dérive courte ou longue ?**

Il y a quelques années, certains barreaux légers se sont demandés si une aussi grande dérive était bien nécessaire, et se sont aperçus qu'il y avait là un « trou » dans la jauge. L'idée de la dérive courte (- 10 cm) était née.

Avantages : On peut la garder basse plus longtemps, on réduit la surface mouillée.

Cela entraîne quelques modifications du puits de dérive pour reculer le pivot, mais c'est toujours possible même sur un ancien bateau.

La dérive courte ne fait pas l'unanimité, même chez les poids légers.

**Le circuit de réglage** est lui aussi sujet à discussions.

- Une combinaison répandue consiste en une manœuvre reprise sur des taquets coinçeurs pour descendre la dérive, et un élastique pour la remonter. Les avis divergent cependant sur la position des coinçeurs : sur le plat-bord (facile à atteindre, mais cordage piégeux), ou près de la tourelle d'écoute (difficile à atteindre mais moins encombrant).

- Si l'on craint de toucher le fond par inadvertance (sur certains plans d'eau), l'inverse est possible : élastique pour descendre la dérive, cordage pour la remonter. L'élastique doit être très fort pour que la dérive ne remonte pas toute seule à grande vitesse.

- Les deux systèmes précédents impliquent que la dérive pivote librement, ils ont pour inconvénient qu'on doive prévoir de la démultiplication pour contrer l'élastique. Mais on peut aussi poncer sa dérive de telle sorte que la friction soit suffisante pour qu'elle reste en place d'elle-même, sans coinces. Un cordage pour la remonter et un autre pour la descendre suffisent alors, et la dérive remonte toute seule si elle touche le fond. Le tout est de trouver la « bonne » friction...

### **Réglage de dérive**

Pour relativiser ce qui précède, on ne règle pas souvent à la dérive en Contender, sauf au départ et à l'arrivée bien sûr. Le système de relevage ne mérite donc pas qu'on y consacre trop d'énergie.

Autant savoir que la position standard, à savoir dérive inclinée à 30° convient dans la plupart des situations (marquer cette position à terre, bateau couché sur son chariot). Par très forte brise, on la remontera à 45°, en remorque encore un peu plus, mais attention, une dérive trop remontée au portant rend le Contender instable. Par tout petit temps, on peut bien sûr descendre davantage la dérive au près.

### **Lèvres de puits de dérive**

Encore un sujet de polémiques : Cette dérive très longue ne tarde pas à « croquer » les lèvres de puits, surtout vers l'arrière, ce qui réduit leur durée de vie. Quand on en a assez de les changer trop souvent, on les coupe un peu après la tourelle d'écoute et on recourt à une cale de puits de dérive.

Descendue à force dans la partie arrière du puits, elle l'obture hermétiquement. Il peut s'agir d'un objet sophistiqué en carbone ou d'un simple morceau de mousse polyuréthane découpé au cutter, l'essentiel étant qu'elle tienne en place toute seule et se retire facilement.

Inconvénient : il faut penser à la retirer avant de hisser le bateau sur son chariot.

### **Appareil à gouverner**

L'ensemble barre, tête de safran et safran (stick exclu) ne doit pas peser moins de 3 kg, il doit dépasser de la coque entre 805 et 905 mm.

On rencontre des safrans fixes, pivotants ou à cassette. Dans ce dernier cas, une lame de safran en carbone vient s'encaster dans une tête de safran également en carbone, elle est maintenue par une goupille. Le choix entre ces différents systèmes se fera en fonction du plan d'eau, et aussi des moyens financiers, le safran à cassette étant le plus cher.

Les ferrures de safran sont soumises à des efforts très importants, il faut les contrôler avec soin. Choisir le modèle avec 4 vis, plus solide. Pour éviter qu'elles prennent du jeu, il importe de noyer les vis dans l'époxy.

L'appareil à gouverner est bloqué sur les ferrures par une languette de sécurité, mais il est prudent de la doubler par un bout' ou un élastique.

### **Lattes-ridoirs**

Elles servent à relier les haubans aux cadènes. Différents modèles existent, avec des trous de 5 voire 6 mm. Toujours choisir un axe du diamètre maximum. Ces axes sont moins solides qu'ils n'en ont l'air, ils peuvent casser et doivent être surveillés, voire



changés préventivement vu leur prix modique, sans commune mesure avec celui d'un mât.

Certains préfèrent utiliser de véritables ridoirs au lieu des lattes. Ils permettent un réglage plus fin mais coûtent cher.

### **Stamasters**

Pour les bas-haubans, on peut utiliser ces ridoirs qui permettent un réglage plus fin. Bien qu'il soit interdit (et d'ailleurs quasi-impossible) de les régler pendant une course, on voit des coureurs détendre l'étai entre deux courses pour ajuster la tension des bas-haubans.

### **Levier d'étarquage**

Commander le modèle RWO R 4550. Là encore, contrôler régulièrement les axes.

### **Stick**

Il en existe en carbone ou en aluminium. De grands champions se servent toutefois d'un stick en bambou. C'est une des pièces les plus fragiles sur le Contender, il peut être prudent d'en emporter un de rechange (dans le caisson avant ou dans la bôme)

### **Aussière de remorquage**

Elle est obligatoire, doit mesurer au moins 15 m et avoir un diamètre de 8 mm. Choisir un cordage flottant, relativement élastique et de couleur claire. En temps normal, on peut l'attacher en pied de mât ou la ranger bien accessible dans le caisson avant.

### **Gourde**

Elle est indispensable, et doit être à la fois bien fixée et accessible. Si on ne veut pas percer de trous dans la coque, on peut la fixer sur une trappe de visite ou en pied de mât.

### **Avarie en mer**

Le mieux est de bien vérifier son bateau avant le départ, mais il est prudent d'emporter un morceau de cordage et quelques manilles textiles dans la poche du harnais de trapèze.

\*\*\*\*\*

### **Aller vite au portant comme Christoph Homeier (GER 551)**

*Christoph est connu sur le circuit pour sa maîtrise de cette technique, et a écrit il y a quelques années un article où il dévoile tous (?) ses secrets.*

Pour rappel, le pumping est autorisé si la direction de course estime que le vent dépasse 10 nœuds, et envoie le pavillon « O », Oscar. La règle RRS 42 ne s'applique alors plus. Depuis l'apparition de cette réglementation propre à la classe, la navigation au portant est devenue plus physique, mais aussi plus rapide.

Même si l'on n'a pas la condition physique d'un Søren, il est possible de gagner de la vitesse au portant (et du plaisir au surf) avec un peu d'entraînement.

### **Les trois techniques pour aller vite au portant :**

- Bien gérer à la barre les risées et les vagues.
- Pomper : Tirer sur l'écoute avec la main.
- Bien répartir les poids, latéralement et longitudinalement («rocking» et «ooching»)

Le but est de combiner les trois techniques. Selon les conditions de vent et de mer, l'une ou l'autre prédominera mais c'est leur combinaison qui produira le « déclic cinétique » qui propulsera le Contender vers la bouée sous le vent.

Il est important d'observer les vagues et de se poser ces questions :

- La vague est-elle plus rapide que moi ou non / est-elle une aide ou une gêne ?
- Les trains de vague viennent-ils dans l'axe du vent ou avec un angle ? / surferai-je plus facilement sur une amure que sur l'autre ?

Les vagues vont généralement par trois ou par cinq, avec des pauses entre les trains de vague. Les plus grosses sont bonnes pour surfer, les petites plutôt pour les changements de cap ou pour prendre de la vitesse avant le prochain train.

### **Comment procéder :**

Ceci vaut au largue comme au vent arrière :

1. On voit arriver par l'arrière un gros train de vagues.
2. En lofant et en bordant (mieux, en pompant), on accélère. On a besoin d'aller au moins aussi vite que la vague si on veut être emporté par elle.
3. Dès que la vague arrive et que l'arrière commence à se soulever, lofer et pomper brutalement, plusieurs fois, comme un colibri (*sic*), pour obtenir le « coup de pied aux fesses » nécessaire.
4. Dès que qu'on sent que le bateau chevauche la vague, abattre franchement (contre-gîte, coup de barre). Au largue repousser le bateau avec le pied avant, au vent arrière, quand on sent que la vague glisse vers l'arrière, sauter vers l'avant : Cela enfonce la proue et repousse la vague vers l'arrière.
5. Profiter du surf, et décaler le poids vers l'arrière pour ne pas se planter dans la vague, donc bien se reculer. Dans la grosse brise et avec de hautes vagues, reculer jusqu'à mettre le pied arrière sur le tableau.
6. Avant que le bateau ne ralentisse, guetter la vague suivante, et se placer en conséquence pour ne pas la manquer : Soit en relofant, soit (plus risqué) en abattant encore à la limite de la fausse panne.

### **Les réglages :**

Le cunningham doit être complètement relâché. Au largue, si le vent est un peu trop faible pour surfer, on peut choquer un peu de bordure (ne sert à rien au vent arrière). Laisser la dérive dans la même position qu'au près.

Régler le trapèze assez haut (pour mieux repérer les vagues).

Ne pas trop border l'écoute.

### **S'entraîner**

Il est tout à fait possible de s'entraîner seul, même s'il est préférable d'avoir un ou plusieurs partenaires.

Tirer des bords au hasard n'aide pas beaucoup, il faut choisir une bouée au vent ou sous le vent, et essayer plusieurs angles d'approche. Parfois l'angle des bords de large est si ouvert que même avec du vent on est assis dans le bateau, parfois c'est l'inverse et on approche de la bouée avec trop de puissance et la voile qui fasseye. Tout cela doit être testé.

Au vent arrière, il faut s'entraîner à repérer l'amure qui permet le mieux de surfer. Un autre point à surveiller est l'assiette longitudinale. Jusqu'à une certaine force de vent, il vaut mieux se positionner devant la tourelle d'écoute pour mieux écraser les vagues par l'arrière. Mais à un moment cela fait plonger l'étrave et adopter une position plus reculée favorise le surf.

Au vent arrière, on est plus agile et prompt à réagir en étant agenouillé dans le cockpit. Parfois le bateau abat tellement qu'on ne peut le rattraper qu'en se penchant au maximum sous le vent.

Après quelque temps on commence à ressentir ce qui fait surfer un bateau et ce qui le ralentit. Malheureusement, il ne suffit pas toujours de savoir pourquoi on va lentement pour automatiquement aller plus vite !

Une solution : Exagérer les mouvements jusqu'à l'extrême pour mieux ressentir l'effet produit par chacun. On est à l'entraînement, donc chavirer n'est pas pénalisant. Après analyse, on pourra réduire l'intensité pour ne garder que ce qui marche.

Certains (Jan von der Bank) vont très vite au portant presque sans pomper. D'autres (Søren) pompent énormément, ce qui implique une condition physique hors norme. Il est inutile de pomper comme un fou sur un bord pour arriver épuisé à la bouée.

Une dernière chose : On pompe plus sur les petites vagues que sur les très grosses : Une fois qu'on est sur une grosse vague, il n'y a qu'à se laisser aller.

## Liens

- [Contender France](#)
- [International Contender Association](#)
- [German Contender Association](#) et le [Guide du débutant](#) (Einsteiger Guide)
- [Fédération Française de Voile](#)
- [Réglages de gréement par Graham Scott](#) (en [V.O.](#))
- [Quiz et jeu sur les règles de course](#)