



Manœuvres de spinnaker en J80

Les J80 sont dotés d'un spi asymétrique, dont la principale caractéristique est un « sur-volume » par rapport aux standards généralement observés, et ce principalement pour combler le poids du bateau. Nous aborderons les différents éléments, pour un équipage de quatre personnes, avec un spi affalé et envoyé depuis la « descente » du J80.

Nous n'aborderons cependant pas les aspects de trajectoires et tactiques. A noter tout de même que le spi asymétrique conduit à des bords de « portant » et non des bords de « vent arrière ».

Envoi du Spi

Le N°1 s'assure que le spi a bien les points d'amures sortis au niveau de la baille à spi. Il doit veiller également à ce que la drisse se trouve bien devant les barres de flèches.

L'embraque et le tacticien s'assurent que les écoutes sont prêtes, avec l'écoute sous le vent pré tendue.

Le barreur contrôle son cap et son positionnement par rapport à la flotte.

En fonction de la stratégie, et du passage de la bouée, le spi pourra être envoyé avant ou après l'empannage. Dans le cas d'un empannage, le spi peut être hissé pendant la phase « d'abattée » de manière à pouvoir reprendre l'écoute au vent (qui deviendra celle sous le vent), avoir un spi qui ne vienne pas dans l'eau et qui puisse porter le plus rapidement possible.

Le tacticien sort le bout de hors et, au préalable, il a choqué une première fois un peu de bordure de grand voile et de hale-bas de bôme. Le N°1 hisse le spi à « grandes brassées » et le tacticien s'assure que le spi sorte bien de sa baille sans venir entre la grande voile et les barres de flèches. L'embraque reprend le bras de spi. Il est important que le spi soit totalement hissé avant qu'il ne prenne pleinement le vent. Le cas contraire, la pression sera telle que le point d'amure ne pourra bien « coller » au tangon, et la tête de spi ne saura être en tête de mat.

Dès que le spi est annoncé « tête » par le N°1, il s'agit d'enrouler le foc. Cette manœuvre est assurée par le N°1.

En parallèle, le tacticien choque la bordure et le hale-bas de bôme une nouvelle fois. Il se repositionne ensuite en fonction de la météo. Il reprend connaissance des derniers éléments (position de la flotte, nuages, situation des bouées, vent, cap etc.) pour annoncer la tactique à suivre. L'embraque s'assure de la vitesse du bateau. Le N°1 veille à ce que le pont soit dégagé, les écoutes et drisses « claires ». Le barreur se concentre sur sa trajectoire et les vagues.

Lors de cette phase, la communication est primordiale. C'est le tacticien qui assure la dynamique, le barreur qui annonce le « timing » lors de l'empannage, l'embraque qui prend garde à maintenir la vitesse et le N°1 qui annonce les différents « états » pour le Spi. Dès que le spi est à poste et qu'il porte, l'équipage se positionne correctement en fonction des conditions.

Le barreur assure la gestion de la tension du pataras.

Note : les règles officielles interdisent de sortir le tangon si le bateau n'est pas dans les « deux longueurs » de la bouée.

Empannage du Spi

Un empannage propre est la clé de la réussite pour maintenir la vitesse du bateau, optimiser le mouvement dans la houle et s'assurer une belle trajectoire.

Le Spi du J80 est « surdimensionné ». Il en résulte qu'un timing peu précis peut entraîner des nœuds, départs au lof ou à l'abattée, générant des conséquences en termes d'énergie à dépenser, perte de places dans le classement, risques de casses et autres.

Le N°1 s'assure que le bras au vent est prêt à être repris, et en fonction des conditions, procède à quelques tours dans le winch. Il vient ensuite se positionner au niveau du hauban pour reprendre le bras et le « tirer » vers le bas lors de l'empannage.

L'embraque reste bien concentré sur la vitesse du bateau. Le tacticien annonce le timing et le barreur donne son décompte. C'est le barreur qui déclenche l'empannage, en fonction des risées, de la trajectoire et des fréquences de houle.

Lors de la phase à proprement parler de l'empannage, le N°1 reprend le bras au vent pour que le spi passe rapidement devant l'étau. Il « tire » le bras ensuite vers le bas pour ne pas que la bordure ne vienne s'enrouler sur l'étau.

L'embraque choque progressivement le bras sous le vent et reprend très rapidement le bras au vent. L'embraque s'attache dans un premier temps à sur border le spi pour que celui-ci soit bien dégagé de l'étau, puis choquera de nouveau en phase d'accélération sous peine de départ au lof.

Le barreur décompte ses actions et annonce le moment où le bateau a effectivement passé l'axe du vent.

Le tacticien reste concentré sur sa tactique et prend la nouvelle position du bateau en fonction de la marque sous le vent et de l'angle suivi. Il convient également de prendre garde à l'ensemble de la flotte et des zones de « rideau » quand le bateau évolue aux avants postes.

En fin d'empannage, l'équipage reprend ses positions et le pont dégagé des écoutes.

Note : dans les phases de contacts, il ne faut pas oublier de prendre en compte la longueur du tangon. Si celui-ci « touche » le bateau sous le vent, il faudra réparer (sur l'eau avec une pénalité, et très probablement à terre pour le gel-coat et autres balcons).

Affalage du Spi

L'affalage est une phase critique. Elle peut assurer un gain au niveau du classement, ou au contraire, contribuer à tout perdre.

Il convient d'ores et déjà d'avoir une approche pragmatique. Quand l'affalage est suivi d'un dernier bord de largue jusqu'à la ligne d'arrivée, l'affalage pourra se faire dans des timing beaucoup plus « serrés », le spi pouvant se hisser de nouveau après la fin de la régata pour l'affaler proprement par la suite.

Dans le cas d'un bord de près à suivre, il faut s'attacher à affaler le spi du « bon côté ».

En phase de préparation, le tacticien assure la position du bateau dans la flotte et par rapport à la bouée. Il donnera la tactique à suivre et le timing.

Le barreur suit les instructions du tacticien et s'attache à maintenir la vitesse du bateau.

Quelques secondes avant l'affalage, le N°1 déroule le foc et le borde en le bloquant dans le winch. Le tacticien choque le bout du tangon (il restera en place grâce à la pression du spi) et s'assure que la drisse de spi est libre et prête à courir. L'embraque reste concentré sur la vitesse.

Le tacticien annonce l'affalage. C'est le barreur qui le déclenche quand il sera complètement en vent arrière. Le tacticien choque la drisse en grand dès lors que le spi est déventé. La moindre pression

dans le spi peut concourir à une manœuvre vouée à un « baillage » du spi en bonne et due forme. Dès que la drisse est choquée, le N°1 fait rentrer le spi par grandes « brassées », en commençant par la bordure, puis en formant une « chaussette » de manière à ce que la chute et le bord d'attaque viennent conjointement. Le tacticien s'assure que le bout de hors est bien rentré, la bordure reprise avec un peu de hale-bas également, et il se met rapidement au rappel.

Dès lors que le spi est en phase d'affalage et que le bateau a effectivement empanné, l'embraque fait passer le foc et a renseigné la position pour les chariots si les conditions ont changées.

Le barreur reprend son cap et le N°1 en parallèle fini de ranger le spi, s'assure que les « trois points » sont en bordure de bail à spi pour le prochain envoi. Il prend garde également à ce que les bras ne traînent pas dans l'eau en les bordant et les bloquant dans les taquets.

Le N°1 se met au rappel ensuite le plus rapidement possible, le barreur renseigne les éléments concernant le réglage de la grande voile pour la bordure et le hale-bas, le tacticien s'attache à définir la nouvelle tactique et l'embraque est au rappel après avoir relancé le bateau et bordé le foc. Dès lors qu'il y a du vent, les écoutes de focs peuvent être « croisées » pour permettre de border ou choquer en restant au rappel.

Le barreur aura repris du pataras si nécessaire.

Note : le tangon doit être rentré avant que le bateau ne soit de nouveau sur sa trajectoire de près et ce dans les deux longueurs.

Les éléments de succès

- Une communication constante
- Une position de l'équipage assurant toujours l'assiette du bateau
- Du matériel bien entretenu
- De la pratique, encore de la pratique et toujours de la pratique