

REGATER EN SOLITAIRE SUR PARCOURS « BANANES » EN MONOTYPES FIGARO



L'efficacité du solitaire s'exprime par :

- *Une anticipation renforcée,*
- *Une gestion des priorités,*
- *Une économie de l'énergie pour une meilleure efficacité stratégique,*

La réussite des manœuvres en solitaire nécessite une préparation à terre de toutes les situations pouvant se rencontrer lors de la régate. La dépense physique occasionnée par une manœuvre non prévue entame votre potentiel énergétique. Cette attitude " tête dans le guidon " ne favorise pas la vision large de l'environnement (Parcours, météo, adversaires etc..), indispensable à la réussite en compétition. Les mesures de la fréquence cardiaque de certains navigateurs en grands prix mettent en évidence des rythmes proches de la FC maximales (200 pulsations minutes).

A ce rythme cardiaque, les capacités d'analyse et la vigilance sont largement entamées.

Pour rendre disponible "votre cortex cérébral", prenez les dispositions permettant de gérer le maximum de situations prévisibles.

Quel que soit votre niveau technique, il est important de bien visualiser la chronologie des actions avec leurs priorités.

Répertoire des différentes manœuvres en solitaire, lors d'un parcours "banane" :

- Le départ,
- Le virement de bord,
- La marque au vent,
- L'envoi de spi,
- L'empannage,
- L'affalage,
- Le passage de la marque sous le vent,
- Le changement de voile d'avant au près,
- Le 2ème envoi de spi au vent arrière.

Des cas d'urgence :

- Envoi du spi dans la brise,
- Empannage dans la brise,
- Affalage dans la brise,
- Le départ au lof,
- Le départ à l'abattée.

LA PREPARATION A TERRE

Installé dans le confort douillet de votre demeure campagnarde, vous allez établir une sorte de check list des opérations à effectuer, des manœuvres courantes, et quelques schémas des situations d'urgence.

Cette check-list sera affichée dans le cockpit. Avant chaque sortie, vous passerez en revue tous les éléments à contrôler.

Cette opération, effectuée systématiquement à chaque sortie d'entraînement, permet également de créer un "rituel » de préparation" susceptible d'apaiser votre stress lors des compétitions.

Cette démarche suppose une gestion matérielle rigoureuse mais également un gros travail de représentation mentale des situations pouvant se rencontrer sur l'eau.

La préparation des voiles

Toutes les voiles d'avant doit être marquées de manière visible, pliées de manière adaptée, et stockées toujours au même endroit.

Tous les plis doivent être perpendiculaires à la bordure et les 3 points (écoute, amure et drisse) accessibles. Les deux derniers positionnés en opposition pour faciliter l'envoi. La voile est ensuite roulée très serrée. Pour le solent, attention au positionnement des lattes. Un raban cousu sur la bordure facilite le plus souvent le conditionnement.

* Les Spis :

Le spi maxi, ferlé correctement, sera placé dans une double baille pour faciliter l'envoi et l'affalage depuis la descente.
Le spi lourd sera ferlé avec des brins de laine.

Marquage des drisses et écoutes :

Le but n'est pas de transformer votre monture en laboratoire d'essai mais de faciliter la réussite des manœuvres quand l'urgence ne permet plus d'anticiper et de décomposer l'enchaînement des actions.

D'une manière générale vous aurez intérêt à vous entourer de repères objectifs, vous permettant de retrouver vos bases de réglages dans des situations d'urgence ou vous êtes quelque peu dépassés.

* Les bras et écoutes

Au ponton, frappez les mousquetons dans le balcon, et marquez de manière visible les écoutes par rapport à des repères précis (espace sans antidérapant disposée sur le pont).

Procédez de la même façon pour la balancine de tangon et le hale bas en position horizontale.

A l'entraînement, on peut ainsi visualiser la position des marques permettant l'empannage du tangon ou le réglage des bras et écoutes lors de l'envoi du spi, ou de l'empannage.

Les nœuds sur bras et écoutes offrent la garantie de ne pas perdre le bout lors d'un envoi cafouilleux, mais disposez alors d'un couteau à portée de main.

* Fonctionnement du pilote et position à la barre

Vous devez adapter votre position de barre à votre morphologie (position et dimension des cales pieds, utilisation d'un siège), et confectionner une rallonge de barre vous permettant d'effectuer la majorité des manœuvres sans pilote.

La commande de pilote (étanche) sera placée à l'entrée du cockpit et/ou sur la barre.

La télécommande à distance sera pendue autour du cou, ou au placée au poignet.

* Les ballasts

Plutôt que des schémas compliqués affichés dans le cockpit, résumant la position des manettes en ouverture et en fermeture, mettez vous dans le crâne le schéma précis du fonctionnement du système. Les cas pathologiques peuvent démonter et remonter leurs vannes plusieurs fois de suite.

Au largue, à partir d'une vitesse de 9 nœuds, les ballasts se remplissent par gravitation sans fatigue pour le skipper ou pour la pompe électrique.

Dans une course comportant plusieurs manches ne videz pas les ballasts entre deux manches ou la nuit au ponton (vous détecterez en même temps les fuites éventuelles).

Dans un bord de vent arrière assez long (+ de 15 mn), n'hésitez pas à soulager votre bateau de 250 litres, mais anticipez sur l'auloffée.

Temps nécessaire au remplissage et à la vidange du ballast : 8 à 10 mn

Temps nécessaire au transfert : 12 à 15 secondes.

* Le matos

Veiller à disposer tout votre équipement dans des caisses ou sacs pesés et identifiés précisément au marqueur "waterproof".

Par petit temps, stocker le matériel le plus bas possible, près de la cloison de mat.

Dès que le vent monte, il est impératif de "matosser" au vent, même dans un parcours Olympique.

Matosser toujours avant de virer car, il est plus facile de descendre 50 Kilos sous le vent que l'inverse sur l'autre amure.

Dans un bord de portant dans la brise, reculer votre matériel avant d'abattre, car sous spi il est difficile ensuite de lâcher la barre.

* La nourriture

Pour des courses assez longues, il est prudent de se confectionner une caisse qui sera disposée sous la barre, pouvant contenir de l'eau et des aliments énergétiques (barres de céréales, fruits secs, Rénutryl ou shark) . Aux produits liquides du commerce, préférez des boissons à base de fructose (*mélange : eau, citron, miel*). Buvez régulièrement de petites quantités, car la sensation de soif annonce déjà une déshydratation qui peut rapidement vous épuiser.

Vous devez également vous méfier des aliments de type sucre rapide (*Mars par ex*), car s'ils apportent un réconfort assez rapide, ils ont l'inconvénient de provoquer ensuite une hypoglycémie.

LES MANOEUVRES SUR L'EAU

Le trajet vers la zone de régate

Si cela est possible, faites vous aider par votre assistant pour envoyez GV et voiles d'avant, si les conditions sont connues et stables.

Dès que vous avez coupé le moteur, vérifiez la position de votre hélice et l'absence d'algues (ayez la gentillesse de débarquer votre assistant sur un pneumatique, cela lui évitera un bain forcé).

Même par petit temps, passez une bosse de ris.

L'ECHAUFFEMENT

Cette phase est respectée par la plupart des spécialistes du monotype en solitaire, car elle leur permet d'apaiser le stress tout en effectuant les dernières vérifications.

Le fait d'enfiler ses gants participe également au " rituel " de préparation, et favorise la mise en œuvre des automatismes d'action.

Enchaînez quelques virements de bords, et vérifiez vos drisses, ainsi que le passage des écoutes.

Le cockpit sera le plus dégagé possible (poches de rangement indispensables). Les écoutes de génois seront balancées dans la descente. Ensuite, affalez votre voile d'avant, puis concentrez vous sur la tactique et l'observation de vos adversaires.

LE DEPART

En règle générale, peu de solitaires virent dans les 2 dernières minutes précédant le départ.

Le jeu consiste surtout à se positionner correctement sur la Lay Line, et à maîtriser ensuite l'approche vers la ligne tout en se préservant de la place sous le vent pour prendre de la vitesse ...

Le génois doit être bordé plat assez tôt, et sauf imprévu, on n'y touche plus ...



Le premier virement de bord

Commencez par jeter un coup d'œil sur votre speedo (*vitesse à retrouver / polaires*), et effectuez le transfert de ballast (environ 10 secondes). En surpuissance, il est indispensable de garder une assiette latérale correcte en choquant la barre d'écoute, et parfois l'écoute de GV.

L'écoute de génois au vent est au winch (2 tours) et au self tailing, avec manivelle en place. L'écoute sous le vent se trouve dans la descente.



Après avoir lancé le pilote, veiller à ne réaliser qu'une seule tâche à la fois.

Dans du vent médium, un virement dure moins de 15 secondes entre le lâcher et la reprise de barre.

Ne pas confondre vitesse de réalisation et efficacité. Un virement de bord réussi s'évalue au speedo, et par rapport à la perte de gain au vent.

Se concentrer sur la relance en sortie de virement.

L'approche de la marque au vent

En solitaire, prenez un peu de marge par rapport à la lay line sans trop sortir du cadre, car un virement de bord en solitaire semble très pénalisant.

Si vous passez la marque, mais dans la fumée d'autres bateaux, acceptez de perdre un peu en distance et préparez l'envoi de spi.

La baille à spi peut être placée dans le balcon, avant le départ sur une mer plate.

Avec du vent et de la mer, attendez la fin du bord de près pour la placer (danger d'ouverture du sac et humidité assurée).

Placer le tangon sur l'anneau.

Hissez la balancine à la marque, et bloquez le hale bas. Reprenez le bras.

Le passage de la marque au vent

A chaque passage de marque, vous devez automatiser les priorités selon la chronologie suivante :

- Privilégier la trajectoire en direction de la marque suivante,
- Affiner les réglages (écoute de GV),
- Effectuer l'abattée au large, sans choquer le génois, avec hale bas de GV relâché.

- Dès que votre trajectoire est établie, hissez le spi en veillant à ramener la drisse dans la descente pour éviter une procédure de rangement.

L'écoute de spi sera légèrement pré-bordée, afin d'éviter "les coquetiers".

Dans la brise, vous devez border très fort l'écoute de spi, et assez peu le bras, ce qui permet au spi de rester caché derrière la GV.

- S'occuper des ballasts et du matos,
- Ranger,
- Barrer,
- Préparer la manœuvre suivante d'empannage ou d'affalage.



EMPANNAGE LARGUE

Dans le vent médium

- Transférer les ballasts,
- Choisir une trajectoire large/marque,
- Abattre franchement sur la fausse panne,
- Choquer le barber au vent,
- Empanner la GV,
- Repérer vos marques sur le prochain bras,
- Brancher le pilote,
- Mollir le Hale Bas de tangon,
- Empanner le tangon en poussant vers l'avant,
- Reprendre le nouveau barber au vent.
- Barrer

Dans le petit temps, il est "chic" de donner 30° au pilote et d'aller tranquillement empanner.

Dans la brise

- Empanner la GV,

- Larguer barber au vent,
- Brasser le tangon à bloc sous la GV,
- Larguer beaucoup d'écoute qui devient molle,
- Brancher le pilote,
- Passer le tangon,
- Barrer le plus rapidement possible.



CONDUITE AU LARGUE SERRE DANS LA BRISE

- Ballast et matos à bloc
- Tangon plutôt au vent
- Pas de barber sous le vent
- GV en drapeau et pas de Hale Bas
- Pomper à la barre.

Départ au lof

- Larguer avant tout la drisse
- Ne jamais choquer du bras.

Éviter le Départ à l'abattée

- Hale Bas de GV bordé à fond
- Choquer du bras
- Sur border l'écoute et prenez du barber
- Certains choquent l'écoute de spi en grand (à expérimenter).

AFFALAGE SOUS LE VENT

Dans le cas d'une approche plein vent arrière, il est possible d'enlever le tangon et de continuer avec les barbers repris :

- Reprenez vos réglages,
- Veillez aux ballasts,
- Vérifier la drisse,
- Certains la jettent à l'eau,
- Brancher le pilote,
- Choquer la drisse d'abord (arrivée au large), ou le bras d'abord (arrivée au vent arrière),
- Ramasser le spi par la chute, pour éviter de faire des tours,
- Mettez le spi directement dans la baille située dans la descente,
- Si vous êtes sur la bonne amure, bordez votre génois à plat,
- Soignez votre trajectoire d'auloffée avec la GV en drapeau,
- Bordez la GV et vérifiez vos réglages.