



MEMENTO DE L'EQUIPIER AUTONOME

INTRODUCTION

Il est important pour la bonne marche du bateau que chaque équipier connaisse **précisément son rôle** dans chaque cas de figure afin que l'équipage tout entier gagne en **efficacité**.

Il doit pouvoir agir en recevant **un minimum d'ordres**.

Il doit rester **vigilant** pour **anticiper** chaque manœuvre.

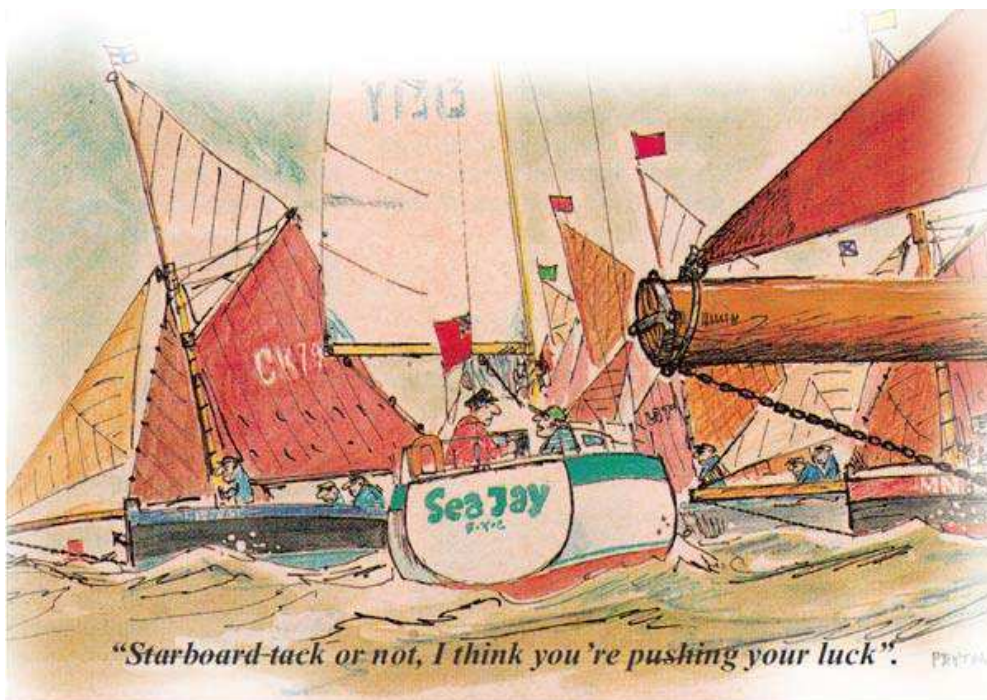
Ce document a pour objectif de définir les rôles de **chacun en fonction du poste** qu'il occupe lors de la session. Vous verrez que c'est relativement simple une fois que l'on s'est bien compris. Il est de la responsabilité du skipper de bien **attribuer** les rôles avant le départ.

Nous allons donc partir de la répartition de l'équipage type lors d'une régates sur notre type de bateau. Les équipiers sont numérotés et il est important de conserver en mémoire les manœuvres revenant à chaque numéro.

Exemple : si le skipper demande << quel est le rôle du n° 4 ? >> l'équipage doit pouvoir répondre en cœur du tac au tac : << régler tribord ! >> :-) (Le terme embraqueur est également admis bien que la mission ne se limite pas à l'embranchement)

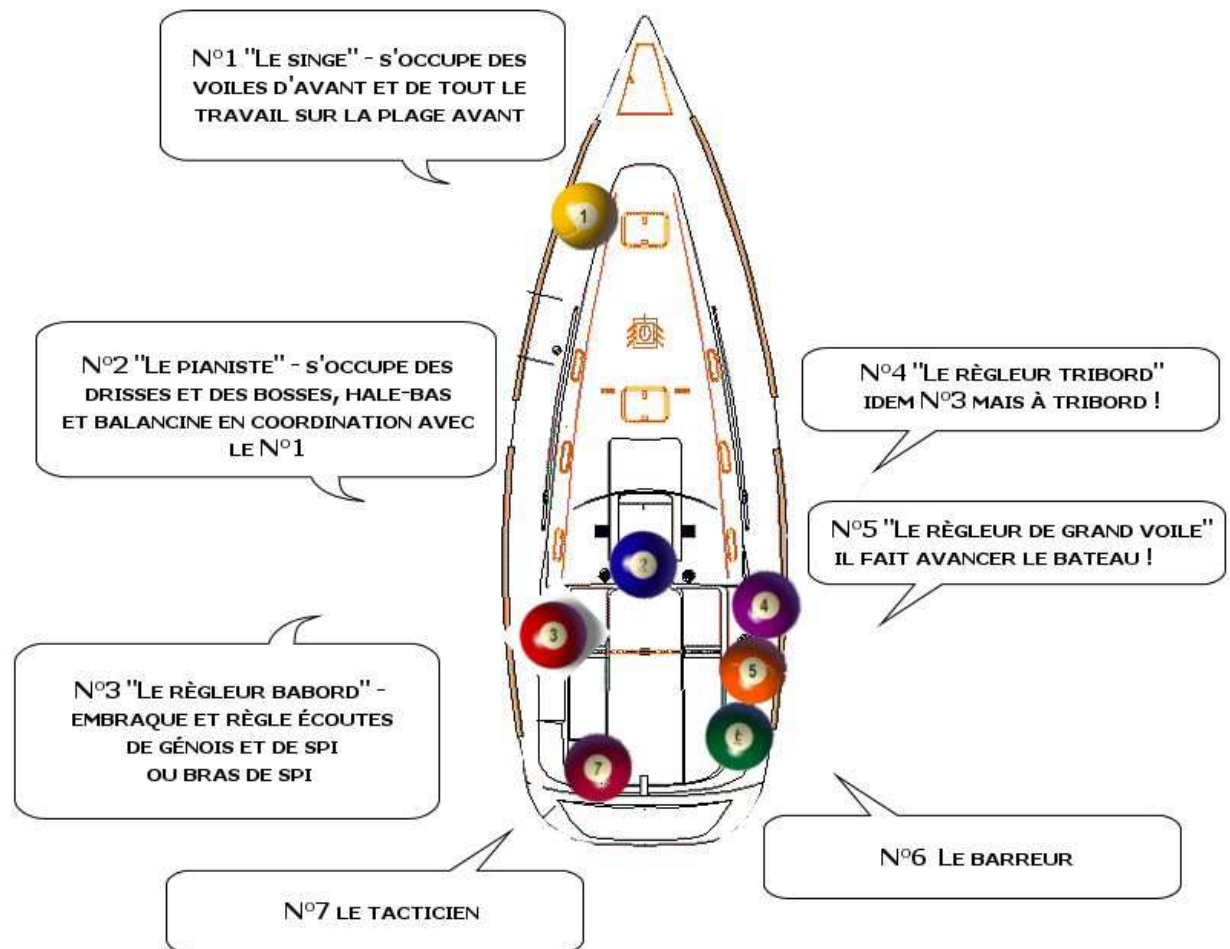
Nous détaillerons ensuite les manœuvres critiques :

1. au près (progression, virements)
2. au portant : préparation et envoi du spi.



ORGANISATION DE L'ÉQUIPAGE

Sur notre type de bateau l'équipage type est de 7 personnes réparties comme suit :



Les missions par poste :

1. Le n°1 est l'équipier d'avant :

- au départ il hisse les voiles à la volée au pied de mât
- au près il est au rappel
- sinon il prépare le spi sur la plage avant, installe le tangon et hisse le spi en **coordination avec tout l'équipage**. Il affale et rehisce le génois.
- lors de l'empannage sous spi , il passe le tangon d'un bord à l'autre.
- en mode dégradé au près il aide à passer la bordure du génois **lors d'un virement de bord raté**.

2. Le n°2 est le pianiste :

- au départ il hisse les voiles avec le n°1, reprend les tensions de guindant, gère les bosses de ris, la bordure de GV
- au près il est au rappel mais reste disponible pour reprendre les réglages éventuels de drisses ou de cunningham
- au portant il surveille que les conditions sont réunies pour hisser le spi (voir ci-après).
 - il hisse le spi avec le n°1
 - il lâche le guindant de GV et la bordure pour le bord de portant.
 - il reste à proximité de la descente, prêt à choquer du hale-bas de GV en cas de départ au lof sous spi
 - lors des empannages il choque le halebas de tangon pour aider le n°1 à le manœuvrer.

3. Les n°3 et 4 sont les régleurs de voiles d'avant:

- au près ils **embraquent et débraquent** les écoutes de génois lors des virements et règlent les tensions d'écoute de manière optimale : soit pour le génois médium à **la largeur d'une main entre la chute du génois et la barre de flèche inférieure.**
- pour **préparer le bord de portant**, ils **installent les bras et écoute de spi** sur les winches en laissant pour l'écoute du mou en amont du winch afin que le spi ne porte pas pendant que les 1 et 2 le hissent.
- ils règlent le spi une fois celui-ci en tête.
- lorsqu'ils sont bien rôdés ils assistent tous les deux en synchronisme la rotation du spi pendant l'empannage. En fait c'est alors le bateau qui tourne, pas le spi :-)
- lorsque le skipper crie << qu'est-ce que c'est que ce b ... !?>>, ils rangent les bouts. :-)

4. le n°5 est le régleur de grand-voile :

- C'est un métier. En particulier lors des rafales au près il soulage le bateau (et le barreur !) en choquant la GV (chariot ou palan fin) sans oublier de reborder en fin de rafale.

5. le n°6 est le barreur :

- C'est aussi un métier.

6. le n°7 est le tacticien

- C'est l'intellectuel du bord (à part les pare-battages il ne touche à rien). Si souvent il n'y en a pas à bord c'est par manque de volontaire compétent (et non par poujadisme :-)). C'est le skipper qui fait office la plupart du temps.



Sur ce First 31.7 britannique ci-contre, l'équipage est plus qu'au complet !

(en fait ils en embarquent un huitième pour être sûrs de finir la course en mode nominal si l'un d'entre eux est perdu en mer. Et oui les lois sociales sont très dures au Royaume-Uni)

En équipage réduit :

Souvent, et c'est tant mieux, nous ne sommes pas 7 à bord mais moins, voire beaucoup moins.

Si nous sommes deux : l'un fait le n° 6 (barreur) et l'autre tout le reste ! On parle alors plutôt d'une balade au grand air, voire sous pilote !.

Si nous sommes 3, c'est encore insuffisant pour assurer.

Par exemple :

- Le premier fait n°6 et débraqueur éventuel
- le second fait n°1 au portant et n°3 au près et au portant
- le troisième fait n°2 et n° 4 au près ou 5 s'il y a de la brise

Si nous sommes 4, ça s'améliore :

Par exemple :

- Le premier fait n°6
- le second fait n°1 (et n°3 si le n°5 est indispensable)
- le troisième fait n°2 et n° 4 au près
- le quatrième fait le second régleur de voiles d'avant (3) ou n°5 dans la brise.

Si nous sommes 5 :

Par exemple :

- Le premier fait n°6
- le second fait n°1
- le troisième fait n°2
- le quatrième fait n° 3
- le cinquième fait n°4
- en cas de besoin le 3 ou 4 peut faire n°5 aussi, il assurera l'embraque au virement suivant.

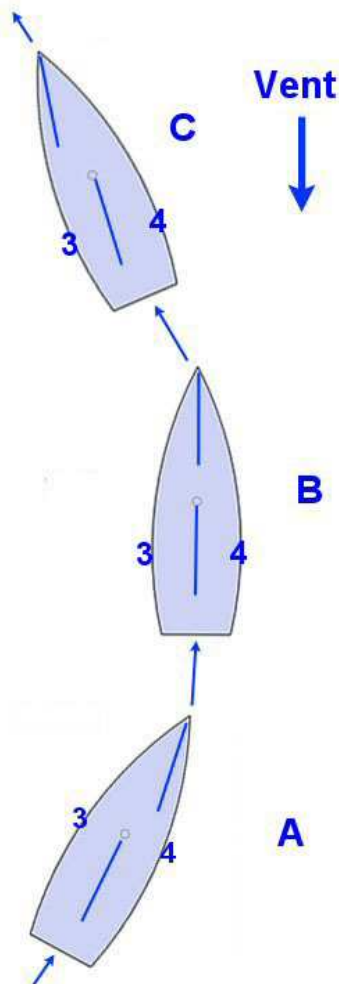
Si nous sommes 6, l'un des 6 est tacticien comme dans tous les cas précédents.

Dans tous les cas le skipper peut occuper n'importe quel poste.

LE VIREMENT DE BORD BIEN COMPRIS

Ici le rôle des n°3 et 4 est capital.

Prenons le cas suivant où nous allons passer tribord amure :



En A : avant de répondre paré à la question <<paré à virer>>

- **3** a fait 3 tours sur le winch et veillé à ce que la contre écoute qu'il s'apprête à embriquer est bien claire devant.
- **4** a veillé à ce que l'écoute libre en aval du winch est **bien claire** pour pouvoir filer. Il a **ôté** la manivelle, **bloqué les tours** sur le winch avec la main et **retiré l'écoute de la mâchoire** du winch.
- **4** peut alors répondre paré. Il **lâche en grand l'écoute** dès que le barreur **amorce le virement**. Voir ci-dessous [la méthode](#).*

En B : dès que le barreur a amorcé son virement,

- **4** a lâché l'écoute **en grand** et s'assure que son écoute **file clairement** dans les réas. Il est le premier **responsable de la réussite** du virement. **Il continue à surveiller son écoute** tant que le génois n'est pas **bordé complètement sur l'autre bord**.
- dès que **4** a lâché l'écoute, donc **dès l'amorce du virement**, **3** embraque doucement pour que le point d'écoute du génois se trouve en **pied de mât** au **moment où le bateau est bout au vent**.
- Dès que **le bateau abat sur la nouvelle amure 3** doit voir le point d'amure **venir**

naturellement entre la filière et les haubans : lorsque le point d'amure est en arrière des haubans **il tire alors un coup sec pour bloquer la voile à sa position quasi -définitive** et finit de border au winch quelques cm en **visualisant** la chute du génois qui doit venir à une largeur de main de la barre de flèche inférieure.

En C : Lorsque le bateau reprend sa route sur la nouvelle amure, **3** a cessé de border et n'est pas fatigué !

*Méthode pour **dégarnir un winch** le plus rapidement possible : faire tourner l'écoute en effectuant un mouvement ascensionnel (hélicoïdal) au-dessus du winch !



En progression au près, seuls les n°5 et 6 restent dans le cockpit. Les N° 1,2,3 et 4 sont au rappel les pieds dehors !



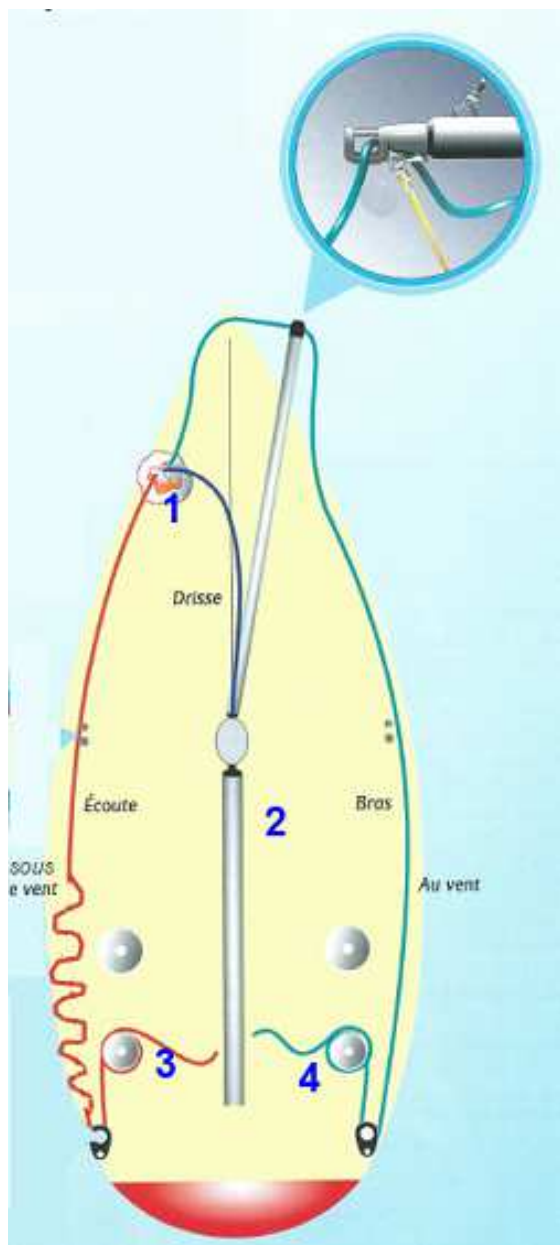
(oui , bon... :-))

L'ENVOI DE SPINNAKER BIEN ORDONNÉ

Il y a 3 étapes pour réussir un envoi de spinnaker :

1. Le rangement dans le sac.
2. La préparation sur le pont .
3. L'envoi proprement dit.

1. Le spi est rangé dans le sac, évidemment de manière à éviter les coquetiers à l'envoi. Le principe est de repérer les 3 points, puis de ranger la bordure au fond du sac. Ensuite on dégage l'un des deux guindants complètement que l'on range au fond du sac. Il suffit alors de rentrer dans le sac tout le tissu resté dehors. Le sac ne doit alors plus être chahuté avant l'envoi, sinon gare au coquetier quand même !. On apprend mieux à ranger un spi sur le terrain que dans un texte écrit, donc passons à la suite.



2. La préparation sur le pont :

Sur l'exemple on envoie tribord amure, donc avec le tangon à tribord. On peut envoyer le spi du balcon (plus pratique avec le sac approprié) ou sous le vent comme illustré ici. Dans ce cas le spi est préparé sous le génois au près.

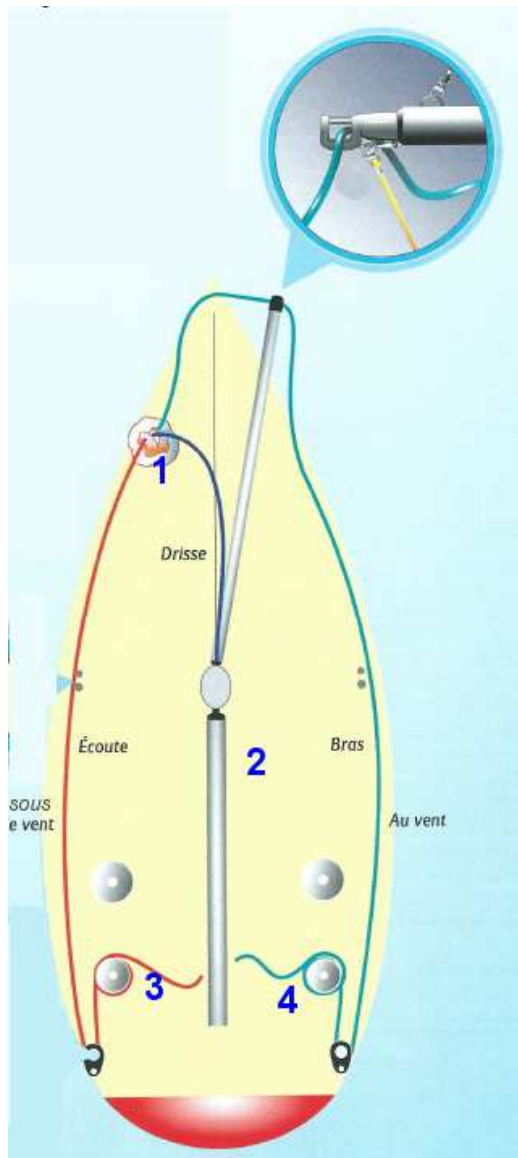
Le bras et l'écoute seront passés au préalable à l'intérieur des filières , à l'extérieur des cadènes de haubans et dans les barber-haulers.

Le n°1 grée bras , écoute et drisse qui passent alors tous derrière le génois.

Le n°3 ici :

- bloque l'écoute de génois dans la poulie à plat-pont et libère le winch .
- il passe l'écoute de spi au winch en **laissant plusieurs mètres de mou** devant la poulie afin que le spi ne porte pas lors de l'envoi. Un bon repère est qu'il **ne reste qu'un mètre d'écoute derrière le winch** à prendre en main.

le n°4 passe le bras de spi autour du winch en laissant du mou sachant que le tangon est toujours sur le pont.



3. L'envoi du spi:

- **Le barreur** vient au portant , GV débordée afin de masquer le spi lors de l'envoi. Il se concentre **uniquement sur le cap.**
- le **n°1** installe le tangon à poste.
- le **n°2** lève le tangon à l'horizontale avec la balancine
- le **n°4 brasse le tangon à 30° de l'étai** et le n°1 aide à ramener le point d'amure du spi dans la mâchoire du tangon .
- c'est alors le moment le plus critique pour le succès de l'opération :

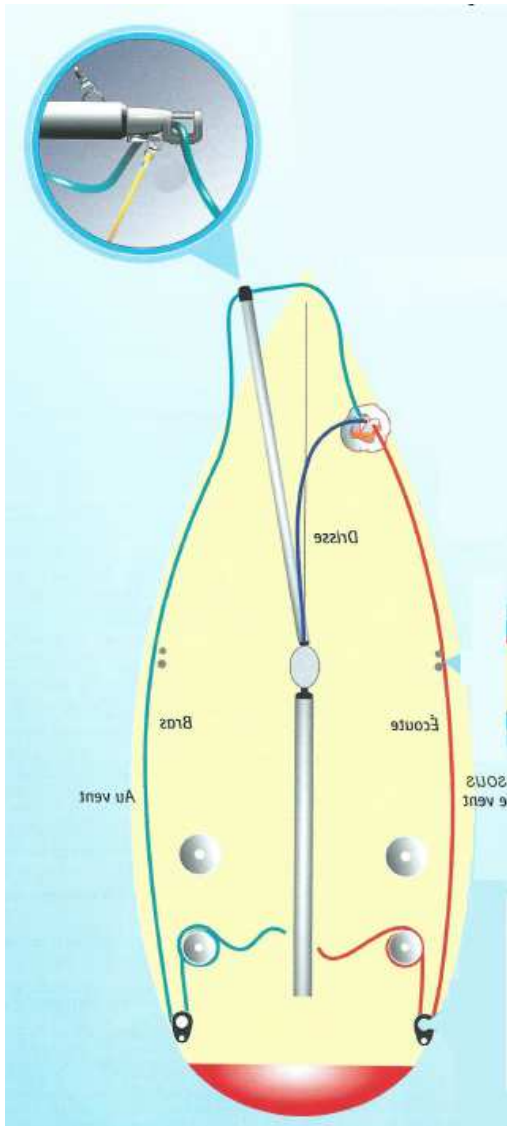
Tout le monde (sauf le barreur) doit vérifier que les **4 points de tenue** sont bien fixés :

1. Le bras de spi maintenu au winch .
2. L'écoute de spi dans la mâchoire du winch.
3. La balancine dans son taquet
4. **Surtout le hale-bas de tangon** bloqué dans ses deux taquets latéraux.

- Le **n°1** en pied de mât hisse à la volée
- le spi une fois en tête (on peut laisser 30 cm entre le point de drisse et le mât) le **n°2** choque alors **sous**

contrôle le hale-bas de tangon pour permettre au **n°4** de brasser le tangon en accord avec le cap à prendre maintenant.

- le **n°3** règle l'écoute. Le spi cesse de battre, seule l'attaque au vent faseye très lentement. C'est gagné. Il ne reste qu'à régler finement pour que point d'amure et point d'écoute soient à la même hauteur au-dessus de l'eau.



Exercice : réécrire le texte en envoyant babord amure :



(Samantha Davies au Vendée Globe 2008)



A bientôt sur l'eau !

