



Mes premiers bords en WASZP

Par Bernard Dumas et Pierre Leboucher - 09/02/2018



1. Mise à l'eau

- Première technique.

Au bord de l'eau avec le bateau face au vent enlever les sangles de la mise à l'eau. Attention à ce moment que le bateau ne verse pas ce qui pourrait abîmer les extrémités des foils.

- Mettre le bateau dans l'eau, couler la mise à l'eau. Quand vous avez de l'eau à mi- cuisses retirer la mao.
- Tirer le bateau jusqu'à ce que vous ayez de l'eau à la taille et descendre les foils à moitié.
- Monter sur le bateau avec l'écoute dans la main pour border et compenser votre poids. En navigation avec les foils à moitié descendus, il est préférable de faire traîner une aile dans l'eau ce qui donne de la stabilité et empêche le bateau de trop accélérer.
- Stopper le bateau à un endroit approprié pour descendre, bloquer les foils et débloquent le palpeur. Clipper le RHA.

- Deuxième technique (plus facile tout seul)

Au bord de l'eau avec le bateau face au vent enlever les sangles de la mise à l'eau. Attention à ce moment que le bateau ne verse pas ce qui pourrait abîmer les extrémités des foils.

- le bateau sur la mise à l'eau, entrer dans l'eau jusqu'aux genoux
- Basculer le bateau sur le côté avec le gréement sous le vent.
- Enlever la mise à l'eau et l'apporter à la plage.
- Redresser le bateau et revenir à la première technique ou bien descendre les foils, débloquent le palpeur, mettre les clés de sécurité et fixer le RHA
- En tenant le mât amener le bateau jusqu'à avoir l'eau à la poitrine
- Redresser le bateau et monter dessus.

2. Décollage

- À partir de 7 nœuds, mettre le foil de safran le plus en positif possible (portance maximum) en vissant le stick à fond.
- Bordure grand-voile pas trop lâchée pour avoir une voile assez creuse mais une chute tenue.
- Cunningham assez mou pour redresser le mât mais ne pas créer de plis dans la grand-voile.
- Pomper sur l'écoute pour gagner un peu de vitesse.
- Donner un peu de contregite (15 degrés) et remettre le bateau vertical quand il commence à voler puis pomper deux fois sur l'écoute pour accélérer. Pas de coup de rappel sur le trampoline.
- Une fois en vol stabilisé loffer et reprendre de la bordure.



3. Au près

C'est comme les autres dériveur mais ça va plus vite. Hauteur de vol et angle de foil de safran sont des points importants.

Le doigt d'axe de safran doit être en avant de la fente pour maintenir un bon angle positif au foil du safran. Il faut avoir un bateau horizontal en longitudinal avec l'étrave un peu baissée.

Avoir aussi de la contregite.

En vol vérifier souvent où est positionné le doigt dans la rainure du safran car cette position peut être perturbée lors des dessalages ou des virements de bord.

Le bateau est plus facile et plus efficace lorsqu'il vole plus haut donc régler le RHA pour trouver le bon compromis.

De fabrication, le creux de la voile est très fort pour créer un maximum de puissance à basse vitesse. Une fois en vol, modifier la forme de la voile rapidement pour correspondre avec le nouveau vent apparent. En général tirer fort sur la bordure et border la GV avec l'écoute.

Ne pas avoir peur de tirer fort sur la bordure et le cunningham quand le gréement est trop puissant.

Le bateau réagit mieux à de petits mouvements d'écoute et à de plus grands mouvements de barre.

4. Virements

Juste avant le virement garder le bateau strictement à plat ou avec une légère contregîte au vent.

Traverser le bateau rapidement et en avance sur le virement. Barrer de façon à garder le plus de vitesse possible.

Cela aide de passer le stick sur l'autre bord très en avance et permet au corps de suivre le stick à travers le bateau.

La tension de l'écoute est l'un des points les plus importants du virement.

La garder aussi bordée que possible jusqu'à être installé de l'autre côté avec les lattes passées.

Une fois sur le nouveau bord il sera nécessaire de choquer un peu l'écoute pour permettre au bateau d'accélérer.

Il n'y a pas vraiment de consensus sur l'endroit où placer les pieds pendant le virement. Cela dit le bourrelet central est votre ami pour vous propulser de l'autre côté.

Le changement de main doit se faire une fois le virement fini et le bateau relancé et non juste après le virement dans la précipitation.



5. Au portant

Pour naviguer au portant, la hauteur du bateau doit être un peu baissée en dévissant le stick pour diminuer la portance du foil de safran.

Le doigt d'axe de safran doit reculer dans la rainure. En général, dévisser le stick de deux tours.

Le réglage de voile au portant est meilleur avec un peu de twist dans la chute, mais pas trop. Pour cela garder un peu de Cunningham.

Au portant le poids du barreur doit se déporter vers l'arrière de l'aile.

6. Jibe

Vitesse, stabilité et conduite précise font le bon jibe.

Le plus de vitesse en entrée laissera le plus de vitesse en sortie de jibe.

Toujours regarder devant et changer de bord encore plus tôt que ce que vous pensez.

Lofer en sortie pour récupérer la vitesse le plus vite possible.

Il n'y a pas de secret il faut s'entraîner un maximum.

Quelques points importants pour jiber facilement (mais pas forcément à haute vitesse) :

- Choquer un peu l'écoute et abattre pour obtenir une position plus stable sur l'aile.

- Passer le stick sur l'aile opposée.

- Pendant le jibe garder le bateau à plat en combinant déplacement du corps et conduite pendant le passage sous la voile. Le bourrelet central est toujours votre meilleur ami.

- Passer les lattes par un coup sec sur l'écoute et changer de mains entre stick et écoute.

- Lofer un peu pour retrouver plus vite la vitesse.

7. Retour plage

Toujours à basse vitesse pour juger la profondeur.

En approchant la plage enlever le RHA et les pins de sécurité.

Remonter les foils à moitié.

Raccrocher le palpeur.