

VITESSE MAXI: UN PEU DE TECHNIQUE ET D'AJUSTEMENT

Si vous êtes comme bien des gens que je connais, l'idée de vous faire passer par vos confrères véliplanhistes vous rebute? Après tout on profite tous du même vent et à part certains qui ont fait l'acquisition de matériel totalement dédié à la vitesse, on conduit tous les mêmes genres de planches typées «freeride». J'en connais même qui vont s'asseoir, dégoûtés, quand ils se font passer par tout le monde. Alors si je vous disais qu'un peu de technique et d'ajustement pourrait vous mener devant le peloton, vous suivez?

Partant du fait que par une journée donnée, sur un spot donné, sur le même «tack», le vent est égal pour tous; si vous voulez aller plus vite, il vous faut contrôler deux choses: premièrement vous assurer que vous pesez bien sur le «gaz» et deuxièmement vous assurer que vous ne roulez pas trop sur le «frein à bras».

Peser sur le gaz

Quand on parle de peser sur le gaz en planche à voile, on parle bien sûr de «montrer au vent» le plus de voile possible. Ce qui empêche un bon nombre de planchistes «d'en montrer plus», c'est l'emplacement de leurs cordes de harnais; en effet, elles sont toujours trop à l'avant! Le problème c'est que le planchiste typique ne s'en rend même pas compte car son gréement lui semble bien balancé. Comme il roule la voile plus ouverte pour compenser, le centre de force se déplace vers l'avant ce qui amène la fausse illusion d'équilibre optimal. Non seulement la voile ne va pas chercher tout l'air possible mais en plus elle freine le planchiste en créant un plus grand bord d'attaque par rapport au vent. Nous avons régulièrement noté lors de nos séjours à Margarita (nous partageons tous le même équipement) des cordes trop à l'avant de 10 à 20 cm! Vous allez vous rendre compte que votre voile est fermée de façon optimale quand vous sentirez, en situation de planning, que vous pourriez pousser sur la main avant (par rapport à tirer comme on s'attend). Essayez de reculer un centimètre à la fois, ça vous semblera bizarre au début, mais vous allez voir votre vitesse et votre confort augmenter. Assurez-vous finalement que votre gréement, en situation de planning, soit le plus droit possible à la verticale, par rapport à être penché vers vous, ce qui a comme défaut de diminuer la surface nette que le vent «voit».

Une position du corps le plus droit possible, par rapport à assis, assure aussi un meilleur contrôle du gréement lors des rafales. Les jambes sont tendues et le corps est bien droit en suspension à 45 degrés au dessus de l'eau. Important, il y aura la même distance entre l'eau et le corps, qu'entre le corps et la voile.



Notez ici la position «assise» du planchiste de gauche ainsi que sa voile à moitié fermée alors que l'autre se tient bien droit. Bien sûr, ce dernier pourrait étirer les bras et s'incliner un peu plus près de l'eau, mais parions sur lui quand même...

Pratique, s'il arrive une rafale, vous aurez une zone confortable de réaction avant d'arriver à la verticale et d'avoir à ouvrir la voile (lâcher le gaz). Dans le cas d'une dévente vous aurez le temps de border avant de toucher à l'eau (tiens, un frein...). Notez que les bras sont étirés vers l'avant comme si vous vouliez les rendre le plus long possible. De cette façon quand il entre une rafale, et si vous avez la force de vous tenir bien raide, vous allez transférer sa puissance au complet dans la planche au travers surtout de votre jambe avant. La jambe arrière, bien que tendue, jouera plutôt le rôle d'amortisseur. Évitez de surcharger l'aileron! Si vous faites l'erreur de rouler en position style assis, dès qu'il arrivera une rafale vous serez battus, car vous roulez déjà le nez dans la voile. Comme vous ne vous laissez aucune marge de manoeuvre, votre seule solution reste d'ouvrir le «gaz» à tout bout de champ. En plus, vous surchargez probablement l'aileron et devez compenser par un modèle de plus grande dimension pour ne pas être toujours en spin out (on y reviendra).

Notez qu'une position assez haute de wishbone est nécessaire pour atteindre un équilibre et un levier optimal. On parle de la hauteur du nez. En fait, plus la voile est grande et plus on doit se mettre haut. Finalement, un harnais de type siège est beaucoup plus efficace pour transférer le pouvoir à la planche et dès qu'il est question de vitesse, tous les pros l'utilisent systématiquement.

Prenez pour acquis que vous roulez la voile bien fermée, une petite enquête sur la plage devrait vous aider à déterminer le choix de grandeur de voile optimale. Essayez de trouver si possible un confrère de même talent et gabarit et «voilez» un peu plus gros que lui. N'oubliez pas qu'il faut souffrir pour aller vite, ceux qui gagnent le 5000 mètres à la course à pied ont tout donné lorsqu'ils atteignent le fil d'arrivée... N'empêche qu'il ne faut pas exagérer, si vous «toilez» trop grand et que vous roulez la voile ouverte pour compenser, vous allez aller... moins vite, en plus de vous faire brasser comme un piment...

Un bon truc si vous tombez un peu «survoilé» lors d'une rafale: profitez-en pour gagner du potentiel (accumuler de l'énergie) en montant au près. Comme ça, lorsqu'il y aura une dévente, vous allez pouvoir faire un bout au large pour éviter de perdre votre planning. En fait, la pire chose qui peut vous arriver c'est de perdre votre planning, vous aurez perdu la course car les autres seront loin devant quand vous repartirez. Quand vous allez au large «assez cochon» et que la rafale ne baisse pas, déplacez votre corps un peu vers l'arrière de la planche pour éviter qu'elle n'enfourne. Personnellement, je me sers les dents ou lâche quelques jurons, ça aide à enlever la peur de passer par dessus les poignées.

Rouler sur le «frein à bras»

On a déjà vu que rouler la voile ouverte ralentit la planche en réduisant la pénétration de la voile vers l'avant. D'autres facteurs peuvent aussi freiner l'ensemble. Une voile trop creuse en est un. Une voile plus plate pénètre définitivement mieux le vent, mais défavorise le départ au planning. Donc si le vent n'est pas marginal, si possible voilez plus gros et plus plat. Assurez-vous aussi d'utiliser une taille de voile faisant partie de la plage recommandée par le fabricant de la planche, de préférence dans la moitié haute de l'écart suggéré. Ensuite, placez le pied de mât complètement à l'arrière du boîtier ce qui aura pour effet de reculer le centre de force de la voile et de la planche et ainsi de diminuer la surface mouillée. Une plus grande surface mouillée freine définitivement la planche. En effet, si vous avez le double de surface qui touche à l'eau vous irez... deux fois moins vite.

On a déjà parlé des forces en question dans un autre article technique paru dans Les Bonnes Nouvelles que je vous recommande (disponible au [auventfou.com](http://www.auventfou.com)) alors on ne va pas recommencer ici tout le topo. Notez que si vous roulez la voile ouverte parce que vos cordes de harnais sont trop à l'avant, le centre de force de votre corps sera aussi trop à l'avant ce qui fera augmenter... la surface mouillée de la planche. Eh oui, la voile freine et la planche freine! Dans les pires cas de cordes trop à (suite page 3)

VITESSE MAXI... (suite de la page 2)

l'avant, vous allez vous sentir inconfortable dans les footstraps, même si elles ont été installées dans la position avancée. En fait, si vous insistez pour être dans les footstraps, vous risquez que la planche tourne toujours vers le près car vous brisez l'équilibre. Si je vous perds ici, allez lire l'article dont je vous parlais, ça presse! Pour aller très vite, les footstraps doivent être positionnées le plus à l'arrière et sur le bord de la planche possible. Comme ça vous pouvez optimalement balancer avec votre corps le centre de force de la voile que vous avez reculé au maximum.

On vient de dire qu'un des plus grands freins de la planche c'est la surface mouillée de la carène... c'est sans compter le rôle de l'aileron. Premièrement, celui-ci devra vriller (un peu) de la tête comme le font les voiles pour assurer une meilleure pénétration. C'est qu'en planche à voile, nous n'allons pas vraiment complètement droit mais toujours un peu de côté. Si l'aileron ne vrille pas, il va freiner la planche. Deuxièmement, un aileron plus grand que nécessaire favorisera certes le départ au planing, mais réduira définitivement la vitesse de pointe. On dit que certains champions utilisent des ailerons jusqu'à deux tailles plus petites que ce que suggèrent les chartes. Les «spin outs» guettent mais avec une bonne position basée sur le transfert de l'énergie par le pied avant, la vitesse maxi est définitivement augmentée.

En conclusion si vous voulez aller vite, pesez à fond sur le gaz, lâchez le frein à bras et... regardez vos potes dans le rétroviseur!