

To be skiff ... or not to be !

Je vais essayer de répondre à une question simple : qu'est-ce que la navigation sur un skiff a de particulier ?

Tout d'abord, je voudrais clarifier les choses à propos des skiffs. OUI ces bateaux sont fantastiques, NON ces bateaux ne sont pas réservés à une espèce mutante de kangourous ! De la même façon qu'il existe des 420 et des 505, il existe des Bizzu et des 18pieds. Autrement dit, les skiffs ne sont que des dériveurs et il y en a pour tous les niveaux et tous les types d'utilisation.

Je voudrais également revenir sur une chose : au début des années 90 la presse spécialisée n'a pas compris le phénomène des Nouveaux Dériveurs en effrayant tout le monde avec des mots comme "élitiste", "équilibriste", "extrême", "casse-gueule", "débutants s'abstenir", "réservé à quelques funambules", etc. Les médias ont ainsi attiré les regards sur ces bateaux mais en disant implicitement à tout le monde "ce n'est pas pour vous !". Cette grave erreur a coûté cher à tous les constructeurs et revendeurs en France et par la même occasion aux pratiquants. Bien sûr il existe des skiffs à ne pas mettre entre toutes les mains et qui exigent un entraînement régulier ; mais d'autres sont accessibles à tous ! Il faudrait donc voir à ne pas généraliser.

De plus, sur presque toutes les photos que l'on montre dans les revues, on voit deux personnes complètement à l'arrière, sous spi, bateau cabré, avec un sillage de fou. Sans vouloir casser le mythe, ce n'est souvent que le sillage du zodiac du photographe, et le bateau en question est souvent sous spi ... au près ! Sûrement plus démonstratif ! Quant à être cabré à en voir la dérive, si vous voulez arrêter le bateau, ne faites pas autrement ! Alors une fois pour toutes, arrêtons les bêtises, et soyons sérieux... Car quoi qu'il arrive, au niveau technologie, performance, sensations, spectacle, une chose est sûre : le skiff, c'est l'avenir ! Alors autant s'y mettre maintenant !

■ Tout d'abord j'aimerais revenir sur la définition du "skiff".

Jusqu'à présent, il était accepté qu'un bateau assez gros pour faire une vague ne pouvait aller plus vite, sans déjauger, que la vitesse à laquelle il produit une vague de la longueur de sa coque (du fait de l'augmentation de la traînée).

Cette règle n'est plus universelle.

Des mesures de vitesse faites sur un 18" par 7-8nds de vent ont montré que le bateau marchait à 7-8nds de moyenne. Le fait d'aller aussi vite que le vent est remarquable, mais là n'est pas la question. Le fait marquant est que le bateau évoluait dans ses lignes d'eau (non déjaugé), alors que sa vitesse de carène est de $1.34 \times \text{root}18 = 5.7\text{nds}$. Et un 18" commence à planer à 9nds!! L'évolution et les progrès des 18" amenèrent ainsi à un résultat inespéré : les 18", avec leur carène ultra-légère et tendue, ont réussi à éliminer le pic de traînée (apparaissant normalement, sur une courbe de traînée, juste avant le planing), considéré comme inhérent à n'importe quelle coque capable de faire une vague. Le 18" fut donc le premier skiff.



En fait le principe est relativement simple : il faut gagner de la puissance, donc de la surface de voile, sans prendre de poids ou rallonger la longueur à la flottaison. La solution est elle aussi simple et connue, il suffit d'écartier le poids des équipiers. Leur moment de force est alors plus important (leur couple de rappel), on peut donc mettre d'autant plus de toile, en rajoutant juste le poids de quelques tubes et d'un mât un peu plus gros. Pas grand-chose face aux quelques tonnes de plomb qu'il faudrait ajouter sous la quille d'un habitable ! Cela permet alors de dessiner des carènes beaucoup plus tendues et planantes, puisque le gréement est plus puissant.

Cela a bien évidemment un inconvénient, et pas des moindres : la stabilité ! Ou plutôt, l'instabilité ! Car le poids n'est pas au centre du bateau comme sur un quillard, mais le plus à l'extérieur possible. Mécaniquement, aucun problème, puisque le poids est équilibré par la force du vent dans les voiles. Mais plus les poids sont écartés, plus les variations du vent seront sensibles !

Autre phénomène, ce gain de puissance, surtout en terme de rapport poids/puissance, permet d'atteindre des vitesses beaucoup plus élevées, et surtout d'être au planing beaucoup plus tôt. Les formes de carènes ont donc évolué dans ce sens, avec des entrées d'eau très fines, des sections centrales relativement rondes pour les manœuvres, et des sections arrière très plates pour le planing. Si de telles carènes améliorent nettement les performances, elles ne rendent pas les bateaux plus stables !

De plus, les entrées d'eau très fines rendent le bateau performant au près, mais sont sujettes à enfournement au portant. Les spis ont donc eux aussi évolué avec des tangons de plus en plus longs et une répartition des volumes qui soulage l'étrave. La globalité du bateau est donc extrêmement bien étudiée, mais sa bonne marche demande un temps d'adaptation et une nouvelle façon de naviguer pour nombre d'entre nous.

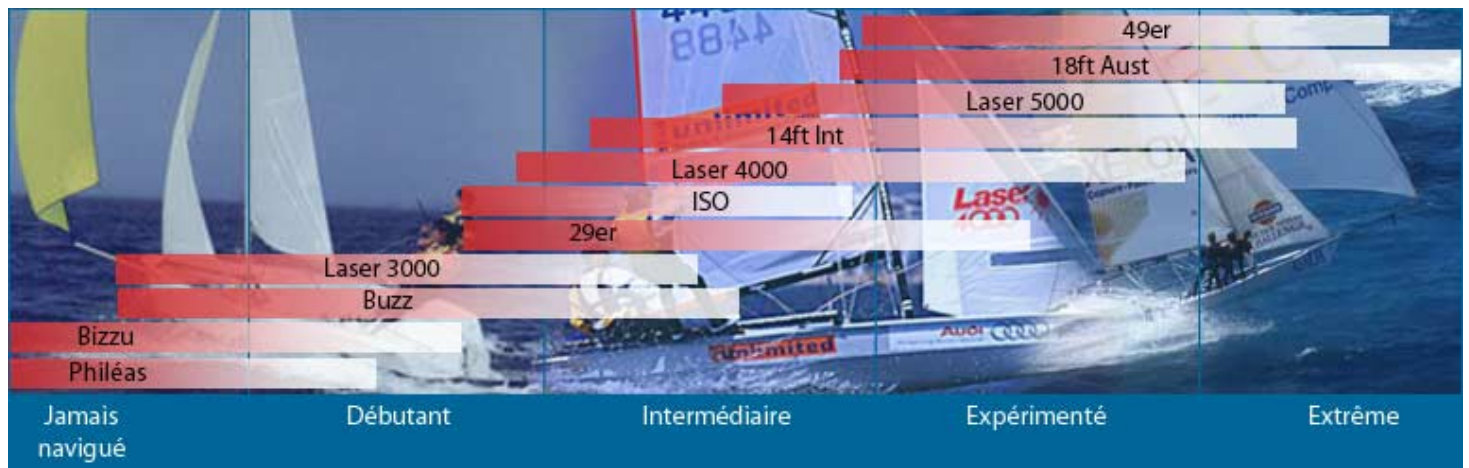
Plus couramment, on appelle "Nouveaux Dériveurs" les dériveurs à spi asymétrique gréé sur un bout-dehors, généralement dotés d'ails plus ou moins larges. Ils sont donc plus toilés que les dériveurs traditionnels.

L'appellation "Nouveaux Dériveurs" étant déjà vieille (les années 90), et ceux-ci étant les dériveurs traditionnels de demain, on généralise maintenant pour tous les appeler des "skiffs". Qui plus est, cette expression "Nouveaux Dériveurs" est une invention de la presse, expression qui a jeté des doutes sur ces bateaux, nouveaux à l'époque, et qui faisaient peur. Les mots sont symboliques et le symbole réel.

■ Rassurez-vous, la plupart des skiffs courants, comme les Laser 4000, ISO, Buzz, etc. ne sont pas aussi extrêmes que les 18pieds, et sont parfaitement accessibles, tout en répondant à peu près aux mêmes attentes.

Le plus dur reste ensuite de savoir très honnêtement où vous en êtes dans la pratique du dériveur, et surtout quels sont votre motivation et vos objectifs. Car entre régater, s'entraîner régulièrement avec un équipier fixe, et s'amuser de temps en temps avec ses enfants, ce n'est pas le même programme, donc pas le même bateau qu'il vous faudra !

Voici un tableau vous permettant un peu mieux de vous y retrouver dans ces bateaux :



Je considère comme débutants ceux qui ont une faible expérience du dériveur et aucune expérience en skiff, comme intermédiaires ceux qui ont une faible expérience en skiff, mais une bonne pratique de la voile, en habitable ou en dériveur. Enfin, en tant qu'expérimentés, ceux qui s'entraînent régulièrement en skiff. Pour les autres, qu'ils fassent ce qu'ils veulent... En gros, dans la partie rouge de la bande, vous aurez un peu de mal, dans la partie blanche, vous songerez à changer de bateau. Bien sûr, cela est aussi très sensible à votre propre motivation.

Je vais maintenant essayer de vous éclairer au mieux sur certaines règles, qui vous faciliteront la pratique du skiff.

■ Equilibre de l'équipage

Comme je l'ai dit plus haut, plus l'équipage est à l'extérieur du bateau, plus l'équilibre du bateau sera sensible aux variations du vent.

Il en ressort un constat très clair : il faut tout le temps penser à l'équilibre ! Dès lors que la voile est hissée, même à terre, encore plus à la mise à l'eau, "équilibre" doit être votre maître mot. Et ce n'est pas peu dire, car les voiles lattées, souvent avec un fort rond de chute, amplifient les variations du vent. En effet, avec autant de toile en tête de mât, la moindre risée se répercute plus sensiblement sur l'assiette. Il faut donc plus réguler à la grand-voile, puisque le bateau est plus sensible. Le barreur n'ayant qu'une main de libre, c'est le plus souvent l'équipier qui aura en charge l'écoute de grand-voile. On voit également disparaître les taquets d'écoute de GV, car la GV au taquet est synonyme de dessalage.



De même, la façon de barrer varie, puisque le barreur régule aussi de son côté les petites molles et risées, l'équipier suivant à la GV quand cela est nécessaire. Il faut donc bien se connaître entre barreur et équipier.

Bien évidemment, tant que le vent ne permet pas d'être au rappel maximum (horizontalement au trapèze et dans les sangles), la grand-voile doit rester bordée, et c'est à l'équipier de gérer l'équilibre. C'est cette phase qui est la plus physique, puisque vous devez bouger pour suivre les variations du vent, au lieu de réguler à la GV. Attention les cuisses et les genoux...

De même, du fait de son éloignement du centre de dérive (autour duquel tourne le bateau), l'équipage sera d'autant plus sensible aux coups de barre. Attention donc si vous barrez, surtout dans les manœuvres, car vous aurez vite fait d'éjecter vos équipiers , -)

■ Equilibre vélique

Les principes suivants sont connus depuis des lustres, mais rarement mis en pratique. Ils vous éviteront pourtant de passer à l'eau dans bien des cas, et surtout de passer vos manœuvres sans problème, même dans du vent.

Dans le principe, un bateau possède deux centres d'équilibre : le centre de dérive, qui correspond à un point d'équilibre entre safran, dérive et carène, autour duquel le bateau tourne dans ses manœuvres, et le centre vélique, point d'équilibre entre la GV et les voiles d'avant (foc et/ou spi).

- Le centre de dérive varie de deux façons : en relevant de la dérive, on recule le centre de dérive (la surface de la dérive devient moins importante par rapport à celle du safran), et au planing, quand les entrées d'eau du bateau ne sont plus dans l'eau, le centre de dérive a également tendance à reculer.
- Le centre vélique, lui, varie à volonté. En effet il suffit de lâcher un peu de GV pour le faire avancer et rendre le bateau mou, ou au contraire lâcher du foc pour rendre le bateau ardent (il aura tendance à lofer tout seul).



Il y a également une autre façon de faire varier le centre vélique, non pas longitudinalement, mais latéralement : la gîte ! En effet, si votre bateau gîte et que vous êtes au près, le centre vélique, alors sous le vent du centre de dérive, aura tendance à faire abattre le bateau.

De ces principes découle toute une nouvelle façon de naviguer ! Si vous pouvez le faire, et le faites déjà sans doute dans une certaine mesure, sur un skiff, cela devient primordial, car tout est plus sensible et va plus vite.

Par exemple, vous faites un départ de plage vent de travers, avec des obstacles très proches de chaque côté du bateau. Comment faire ? Si vous extrapolez les principes ci-dessus : rien de plus simple ! Maintenez le bateau bout au vent, le barreur monte pour mettre son safran et la dérive, le bateau est alors prêt à partir. Il suffit à l'équipier de monter en poussant légèrement l'étrave sous le vent, de border le foc, de faire contre-gîter le bateau dès qu'il est à plus de 90° du vent, avec la grand-voile totalement lâchée, et le bateau va tourner quasiment sur place. Attention à rétablir avant l'empannage !

De même, dans toutes vos manœuvres, pensez-y. Que ce soit un peu de foc en sortie de virement, le spi un poil bridé en sortie d'empannage, ces notions sont très importantes pour exécuter plus rapidement vos manœuvres, et surtout tout cela nécessitera moins d'angle de barre, ce qui vous permettra de garder plus de vitesse (on y reviendra plus tard).

■ Equilibre du bateau

Equilibre latéral :

Les formes de carène de ces bateaux, faites pour planer, rendent leur surface mouillée dissymétrique à la gîte. Il faut donc les garder absolument à plat, surtout au près, d'où l'importance de bien réguler à la barre et à la GV.

L'équilibre dynamique est également très important pour gagner en cap et en vitesse. Si l'assiette du bateau varie sans cesse, vous ne pourrez pas faire un cap correct. Je ne sais pas exactement pourquoi, sans doute les variations de la surface mouillée et les coups de frein de la dérive en latéral, mais par expérience cela est réellement l'un des facteurs primordiaux pour bien marcher au près : naviguez à plat, et restez-y !



Equilibre longitudinal :

On a tous vu ces photos exubérantes, barreur et équipier au taquet dans les footstraps à l'arrière, avec l'étrave dressée vers le ciel. Tout ça le plus souvent dans force 2 ! Je n'aurai qu'un seul conseil : oubliez très vite ces photos !

Si vous avez tout lu (quel courage !), vous avez compris que les sections arrière de ces bateaux sont très plates, de façon à planer très tôt, offrant alors très peu de résistance. Mais c'est également un problème, car le bateau a alors tendance à traîner beaucoup d'eau (ces remous qui ont tendance à remonter dans le bateau à l'arrière) dès qu'il n'est plus au planing.

Dans les petits airs, il faut donc impérativement avancer jusqu'à avoir un sillage bien plat derrière le bateau, au près comme au portant.

Au planing, il ne faut pas non plus foncer derrière. Il faut toujours le garder limite basculé sur ses sections centrales. Au trapèze, faites le test d'avancer et de reculer le long de l'échelle (ou du liston), vous sentirez un endroit où le bateau est en équilibre longitudinal, et où il va plus vite. Ensuite, dans les vagues, à vous d'avancer et de reculer pour le faire partir et rester au planing plus tôt et plus longtemps. En 49er, dans les tout petits airs, il m'est souvent arrivé de me retrouver allongé sur la baille à spi pour lui faire lever le c... ! Alors laissez vos préjugés et autres habitudes à terre, et n'hésitez pas à tester même si ça paraît aberrant.

■ Tous debout !

Vous aurez compris au travers de ces quelques lignes que les skiffs demandent de bonnes notions d'équilibre, et une réactivité importante.

Si vous analysez un peu, cela veut dire que vous devez être capable de vous déplacer rapidement dans le bateau (sous le vent, au milieu, au vent) et surtout, immédiatement, sans temps d'attente. La conclusion est donc évidente, il faut naviguer debout !

Imaginez qu'une risée arrive, le bateau commence tout juste à vouloir gîter. Notre homosapiens debout bouge un pied au vent, et la risée passe. Notre marin préféré, assis lui, se lève et ...ah non, c'est trop tard il est à l'eau , -)

Même si cela peut paraître déroutant et contre toute habitude, je vous promets qu'après, vous n'aurez plus jamais envie de vous asseoir dans un bateau, tellement on gère beaucoup mieux l'équilibre ! On a également plus de sensations par les pieds ; en gros on est en osmose avec le bateau !



Bien sûr, cela ne veut pas dire qu'au près dans les petits airs, on reste debout. Mais dans toutes les phases de transition, il faut impérativement rester debout. De même, dans les virements et empannages, vous allez debout sur l'échelle et sortez en vous accrochant au trapèze et vous rentrez du trapèze en vous mettant debout et non en vous asseyant. C'est un coup à prendre, mais il suffit de se lever avec la poignée, et votre boucle de trapèze qui lâche alors toute seule, vous laisse libre de courir de l'autre côté : pas de perte de temps ! Et au final, quel plaisir de se lever, de courir de l'autre côté, et de se jeter dehors, le tout le temps de compter 1 ... 2 !

■ Les manœuvres

Encore un petit mot sur les manœuvres : tout doit aller beaucoup plus vite que sur les dériveurs traditionnels.

- D'une part, la seule stabilité de ces bateaux vient de leur vitesse ; l'écoulement hydrodynamique de l'eau sur la carène et surtout sur la dérive lui assurant de l'appui. Il ne faut donc pas perdre cette vitesse, sinon vous perdez autant de stabilité.
- D'autre part, ces bateaux évoluent plus vite que les autres. Quand ils ne sont plus en écoulement laminaire, donc lors des manœuvres, les gréements produisent plus de traînée que les gréements traditionnels. Ils freinent donc plus le bateau. Vous engagez donc les manœuvres plus vite, mais perdez plus de vitesse lors de la manœuvre. Qui plus est, si vous perdez de la vitesse, le gréement risque fort de vous faire croche-pied en sortie de manœuvre quand il va retrouver du vent.

L'exemple le plus flagrant est en sortie d'empannage : vous allez très vite sous spi, souvent plus vite que le vent. Votre vent relatif refuse donc, et vous êtes plus abattu (parfois même à plus de 180° du vent réel !!). Vous décidez d'empanner, lancez la manœuvre, et perdez beaucoup de vitesse. Vous vous retrouvez sans vitesse en sortie d'empannage, et votre vent relatif, lui, aura donc adonné. Résultat : vous êtes quasiment travers au vent, sans vitesse, et sous spi !! Comptez jusqu'à deux, vous êtes dans l'eau ! La solution consiste donc d'une part à aller très vite dans les manœuvres (d'où l'intérêt d'être debout), mais surtout à ne pas perdre de vitesse, quitte à bien arrondir votre empannage, comme en planche à voile : il faut garder le maximum de vitesse, elle seule vous sauvera ! A la barre, comme le bateau perd de la vitesse en sortie de manœuvre, n'hésitez pas à commencer doucement, puis à augmenter l'angle de barre au fur et à mesure de la manœuvre. Cela demande une certaine maîtrise, mais devient finalement automatique.

Enfin, petit détail concernant la mise à l'eau. Ces bateaux, encore une fois, n'ont pas d'équilibre sans vitesse. Encore moins à la mise à l'eau quand il n'y a ni dérive ni safran. Si vous tenez votre skiff par l'avant, comme on fait avec un 420 par exemple, votre skiff ne va pas rester debout longtemps. Il faut toujours avoir une main sur l'aile pour gérer l'assiette du bateau. Attention aussi à ne pas trop reculer, gardez donc une main vers l'avant pour pouvoir orienter l'étrave dans le vent. De cette façon, vous garderez le bateau très légèrement sous le vent, et vous le tenez équilibré en appuyant légèrement sur l'aile. Pas facile les premières fois, ça viendra avec l'habitude. N'hésitez pas à le tenir à deux en demandant à quelqu'un d'autre de remonter votre mise à l'eau les premières fois.

Voilà, j'espère que vous avez pu suivre le fil de cet article et qu'il vous apportera quelques réponses pour mieux profiter de votre skiff. Il vous faudra sûrement changer quelques-unes de vos habitudes, mais vous ne le regretterez pas, -). Gardez toutefois à l'esprit que seule la pratique vous fera progresser. Il ne tient qu'à vous, suivant votre motivation, de réussir à naviguer sur des engins extraordinaires comme le 49er ou le 18pieds australien, ou d'autres plus accessibles, et de connaître des sensations que vous ne retrouverez nulle part en voile : vitesse, accélérations, glisse, finesse, puissance, surf, tout ça en même temps !

Nicolas Genette, 27 Mai, 2002.