

APPRENTISSAGE

LE TRAPÈZE FACILE

Apprendre à monter au trapèze, que ce soit en dériveur ou en catamaran de sport, impose de vaincre certaines appréhensions. Avec les quelques conseils basiques que nous livrons ici, cet excitant exercice de haute voltige se révèle pourtant fort simple. A vous le trapèze volant ! Texte et photos François Salle.



Si, pour les champions, monter et descendre du trapèze devient un automatisme, ajuster en permanence sa hauteur est une obsession.



Le dériveur file, surfe de vague en vague, marsouine. Bien sanglé dans ma ceinture de trapèze, pieds calés sur le liston, j'ai la curieuse impression d'être simple spectateur de cette coque légère que je vois tout entière se cabrer sur l'écume et ricocher sur les crêtes. Pourtant, à la moindre risée, le bateau me sollicite pour un autre coup de rein, un déplacement du corps, un nouveau réglage. En fait, il me parle. Chaque accélération,

chaque décélération est aussitôt transmise. Mes pieds sont en perpétuelle recherche d'appui... J'évite les vagues qui ne demandent qu'à venir me déséquilibrer.

En catamaran, la position est différente. Au contraire du dériveur, qui doit rester bien à plat, l'engin navigue plutôt un peu gité, un flotteur à effleurer l'eau salée. Le cata ne surfe pas mais, avec lui, l'impression de voler au-dessus des flots atteint des sommets. Le barreur aussi, lorsque le cata dispose d'une double paire de câbles. Sensations fortes garanties... Le trapèze, c'est magique !

1. LE MATÉRIEL : SIMPLE MAIS SÉRIEUX

Monter au trapèze pour la première fois demande de vaincre certaines appréhensions. Le câble est-il assez solide ? Ma ceinture ne va-t-elle pas lâcher ? Comment ne pas glisser le long du liston ? Réponse en forme de revue de détails...



Palan de trapèze en triangle avec clam-cleat.

Le palan de réglage de hauteur de la boucle de trapèze. Il doit se terminer par un ou plusieurs nœuds, voire par une petite boule faisant office d'arrêt. Un élastique «ravale-mou», frappé en bout de palan, s'avère bien utile si le taquet est un modèle «siffleur».



Palan de trapèze standard.

La poignée. Elle doit être à bonne hauteur, pour rester accessible dans toutes les conditions. Trop basse, la course du petit palan sera limitée et il sera difficile de pratiquer avec efficacité le «petit trapèze». Trop haute, elle rendra la rentrée du trapèze plus délicate.



Bout de palan repris avec un ravale-mou dans le gréement.

Les câbles. Un coup d'œil sur les câbles et leur état est un bon réflexe. Chassez les «gendarmes» – un toron cassé, ça n'arrive pas qu'aux autres. Le mât. Lors du mâtage du bateau, vérifiez les points d'ancrage des câbles. En catamaran de sport, ceux-ci sont généralement pris à l'aide d'une manille sur la pièce métallique qui supporte également l'ancrage de l'étau – le capelage. Sur les dériveurs, les câbles de trapèze sont fixés sur les faces latérales du mât. Vérifiez par ailleurs le bon état du bouchon en caoutchouc qui empêche l'embout du câble en «T» ou en «canne» de sortir de son logement.



Les ceintures de trapèze. Si le modèle Musto est célèbre, un autre fabricant anglais, Magic Marine, a ajouté à sa gamme une ceinture équipée d'un rembourrage lombaire très efficace. Les Français proposent plusieurs modèles, signés Nénuphar, qui reprennent cette astuce. Voici quelques éléments à prendre en compte dans votre choix.

- Veillez à ce que le crochet soit bien placé au niveau de la taille. S'il est trop bas, vous risquez de perdre de l'efficacité en couple de rappel. Trop haut, vous serez gêné dans vos mouvements.
- Votre ceinture doit être facile à régler, notamment en navigation, surtout pour les sangles d'épaule. L'idéal est de pouvoir régler les deux en même temps. Quelques coureurs placent, sur la plaque où est fixé le crochet, un clam-cleat en aluminium. Les deux sangles d'épaule se rejoignent à environ une vingtaine de centimètres de ce même clam-cleat. La liaison est réalisée avec un bout repris sur ce dernier.

COMBIEN ÇA COÛTE ?

Une paire de câbles de trapèze, avec poignées en plastique modèle standard, revient à environ 240 francs. Avec des poignées en «L» ou en triangle, il faut compter un peu plus de 450 francs. Le prix des palans varie de 220 francs (système le plus simple) à 300 francs (avec poulie coincideuse), voire à 400 francs (avec clam-cleat en aluminium). Les ceintures de trapèze, elles, oscillent entre 370 francs et 1 000 francs, pour les plus sophistiquées. A partir de 800 francs, elles sont toutes équipées de sangles sous-cutales.

2. L'APPRENTISSAGE : DE LA MÉTHODE



1. Saisissez la boucle de trapèze et enclenchez-la dans le crochet de la ceinture. Vous voici accroché, solidaire du câble. L'écoute de foc est dans une main. Si vous tenez la poignée de trapèze de l'autre, faites attention à ne pas créer du mou entre la poignée et la boucle : celle-ci risquerait de se décrocher au moment où vous vous lancez dans le vide !



2. Pliez votre jambe avant, de sorte que votre pied prenne appui sur le liston. L'autre pied va pouvoir suivre en se servant, le cas échéant, de plusieurs appuis intermédiaires – en dériveur, la platine du point d'écoute de foc, en cata, les sangles de rappel.



3. LE PERFECTIONNEMENT : DE L'ANTICIPATION



Trapèze maxi : jambes tendues, pieds joints, main sous la tête.

• **La bonne position.** Il faut d'abord noter que le trapèze offre à l'équipier une bien meilleure position que le rappel. Les seuls troubles directement liés à cet exercice se situent à la liaison entre le cou et le dos – les douleurs peuvent aller jusqu'aux omoplates, notamment lorsque l'équipier tient sa tête droite, formant un angle avec son corps (photo ci-dessus).

Optimiser l'usage du trapèze revient en fait à utiliser cette aide le plus longtemps possible. L'équipier au trapèze dispose en effet

d'une meilleure visibilité sur les voiles et le plan d'eau. L'usage du trapèze débute à près de 5 nœuds de vent sur certains bateaux très toilés : classe A en catamaran de sport ou Laser 5000 chez les nouveaux dériveurs.

Le plus difficile est bien souvent de détecter le moment où il faut « y aller ». Pour cela, il est nécessaire d'anticiper les risées à venir. Dans ces conditions limites, le premier bon réflexe est de reprendre au maximum le petit palan. Ainsi, en 470, il est courant de voir l'équipier



Le petit trapèze, efficace dans les petits airs.

presque debout sur son caisson. Son corps n'est pas encore vraiment à l'extérieur, mais il est près à sortir au trapèze au moindre souffle d'air, en choquant son palan, sans que son barreur ait à régler la puissance, donc à choquer de l'écoute.

• **Au près.** Dès que le vent se stabilise et vous permet d'être normalement au trapèze, il faut bien ajuster sa hauteur. Cette petite manœuvre s'effectue en tenant compte de deux paramètres : la hauteur des vagues et le couple de rappel que nécessite la force du vent.

Dans le cas où la brise nécessite de régler votre position au plus bas, seule la poignée vous évitera de cogner dans certaines vagues anormalement grosses.

Ensuite, il faut vous placer le plus près possible du barreur, qu'il soit assis ou lui aussi au bout de son câble (sur un grand cata de sport, par exemple) : le centrage des poids reste de mise !

Les pieds se touchent, pour une plus grande efficacité de rappel. Une main (voire les deux) placée sous la tête ajoute encore un peu de poids vers l'extérieur et la soutient.

• **Au virement de bord,** la difficulté consiste à bien gérer à la fois son trapèze et l'écoute de foc. Le bateau ne doit pas s'arrêter. En dériveur, l'équipier provoque une bascule à la contregîte avant de passer sur l'autre amure ; en catamaran de sport, il va devoir garder un bref instant le foc à contre. Une fois ces manœuvres effectuées, il peut changer de côté et d'écoute. Dans le virement, l'équipier ne doit pas rentrer trop tôt – pas avant que le bateau soit quasiment dans le lit du vent. Et, lorsqu'il rentre, il ne doit pas perdre de vue la contre-écoute qui va devenir l'écoute. L'idée du trapèze doit passer après celle du réglage du foc. Hiérarchisez les problèmes : mieux vaut être légèrement en retard au trapèze plutôt que tarder à border l'écoute.

LE TRAPÈZE CONTINU

Certaines séries de dériveur, comme le Flying Dutchman ou le Fireball, utilisent le système du trapèze continu, qui permet de virer de bord sans que l'équipier ait à se décrocher. On gagne du temps, mais ce système nécessite un accastillage parfait, notamment pour l'élastique qui réunit les deux pièces d'incox et qui doit être assez raide pour permettre à l'anneau du petit palan de réglage de filer sur la partie inox sans se bloquer. Ce système est rare en catamaran de sport, l'équipier devant être plus libre de ses mouvements lors du virement, lorsqu'il passe par l'arrière pour soulager les étraves.



3. Tendez ensuite votre jambe avant pour vous propulser à l'extérieur du bateau. Au cours de ce mouvement, laissez filer entre vos doigts l'écoute de foc préalablement coincée au taquet. Vous pouvez alors lâcher la poignée de trapèze, si vous l'aviez en main. Vous voici à poste et votre deuxième pied – celui de la jambe arrière – prend place sur le liston.



4. Réglez la hauteur de votre cuillère (boucle de trapèze) au moyen du petit palan. Votre efficacité au trapèze en dépend. C'est bien allongé dans le plan du bateau que vous obtiendrez un couple de rappel maximal.

5. Pour rentrer, l'ordre des actions est inverse.



Le pied avant placé à 90° évite la chute en cas de décélération.



Confortable et très amusant, le double trapèze en cata !

qui redonne puissance et vitesse.

• **Au largue**, l'équipier augmente la hauteur du trapèze, afin de rester au-dessus des vagues. Le plus important est d'anticiper la tendance du bateau à buter dans les vagues, voire à enfourner, notamment en cata de sport. C'est pourquoi, au largue, l'équipier parcourt des kilomètres sur son liston pour conserver au bateau une bonne assiette longitudi-

nale. Il est essentiel de préserver l'équilibre du bateau, quitte à écarter un peu ses pieds. Le principal danger reste la décélération brutale, classique en catamaran de sport. C'est pourquoi l'équipier dispose d'un bout de retenue frappé sur la poutre arrière – système préférable aux «footstraps» qui peuvent bloquer et blesser les chevilles –, qu'il tient dans une main ou qu'il bloque

sur le crochet de sa ceinture de trapèze. Pour mieux encaisser une décélération brutale, l'équipier peut aussi placer son pied à 90° vers l'avant (photos ci-dessus).

• En progressant, l'équipier oublie vite son trapèze, dont l'utilisation devient automatique. Les équipiers de haut niveau règlent ainsi sans cesse, instinctivement, la hauteur de leur trapèze. Les heures d'entraînement et de pratique permettent d'acquérir une plus grande sensibilité au potentiel de vitesse du bateau. Les coups de reins qui font ouvrir la chute et libèrent un peu de puissance, ainsi que l'optimisation du couple de rappel de l'équipier permettent au barreur de ne se concentrer que sur sa trajectoire. La parfaite osmose de l'équipage n'est plus très loin... □

Note : merci à Paris Voile et Sylvain Weiler pour le prêt des différents matériels illustrant cet article, ainsi qu'à Christian Ponthieu et Olivier Ducelier pour les séquences de trapèze.

C'EST BON, L'ÉQUILIBRE !

Sur un dériveur ou un cata de sport, seul le poids de l'équipage vient contrebalancer la gîte résultant de la poussée du vent sur les voiles. Sur un quillard, le lest joue ce rôle – même si l'équipage, son poids et son placement restent non négligeables. Mais, dans ce cas, et sauf de rares exceptions (Toucan, Vent d'Ouest...), les équipiers ne disposent pas de trapèze.

En voile légère, cet équipement permet d'équilibrer le bateau, de le tenir, même par brise soutenue, et d'offrir au barreur une plus grande réserve de puissance. Car, entre un simple rappel et une position de trapèze maximale, le couple de redressement créé est sans commune mesure. Certaines unités (dériveurs récents, comme le Laser 5000, et les grands catas) disposent d'une double paire de trapèzes pour pouvoir maîtriser la puissance de l'immense voile. Dans ce cas, le barreur doit lui aussi s'accrocher au bout du câble...

LES MOTS POUR LE LIRE

■ Lorsqu'un câble (hauban, trapèze, drisse métallique, etc.) présente un toron cassé, celui-ci prend l'appellation de **gendarme**. Pour détecter les gendarmes, on procède en deux temps : d'abord en regardant de près le câble, ensuite en passant doucement sa main fermée sur toute sa longueur. Au moindre accroc détecté, le câble doit être changé. Comme l'affirme le «Cours des Glénans», «la crainte du gendarme est le commencement de la sagesse».

■ Sur les gréements anciens, le **capelage** était l'ensemble des boucles des manœuvres dormantes passées autour de la tête de mât – haubans et galhaubans, notamment. Aujourd'hui, ce mot désigne la pièce métallique en forme d'anneau, rivetée ou boulonnée en haut de l'espar, sur laquelle sont frappés les ancrages (manilles) des haubans, de l'étau ou des câbles de trapèze.