

## L'EMPANNAGE

**TOURNER LE DOS AU VENT ET REVENIR AU POINT DE DÉPART = EMPANNAGE ou virement “ vent arrière “ ou VIREMENT LOF POUR LOF.**

L'empannage ( ce nom désigne plus particulièrement une action involontaire et il est préférable de parler de virement lof pour lof pour une action réfléchi) détient le triste record d'être l'une des principales source d'accident à bord d'un voilier, spécialement dans la brise ( coups de bôme, équipiers projetés à la mer, ...)Le risque tient avant tout aux embardées !

Les voiles ne sont jamais neutralisées.

Le mécanisme du drame est à peu près toujours le même ; pas de contrôle de la bôme, pas de blocage du chariot de barre d'écoute qui traverse le cockpit à toute vitesse, mauvais contrôle de la barre se traduisant par une brutale embardée, assortie d'un coup de gîte propre à jeter à la mer les équipiers épargnés par le coup de bôme...

Pourtant il n'y a pas de risque de manque à virer, et l'empannage se fait très bien en équipage réduit.

### L'empannage à la volée

L'empannage à la volée est la technique habituelle des petits bateaux, le bateau étant relativement instable au portant voile bordée, on empoigne le palan de grand-voile pour envoyer la bôme sur l'autre bord : cela va vite.

Sur un plus gros croiseur , cela reste possible mais pas sans dommage pour le matériel et il est au moins nécessaire de border un peu pour éviter que la bôme et les fragiles lattes n'aillent percuter violemment les haubans à la fin de la manoeuvre. Il est important surtout avec des barres de flèches poussantes de bloquer l'écoute à une longueur telle que la bôme ne puisse pas s'écraser sur les haubans en fin de course (risque de rupture )

Il vaut mieux utiliser une technique plus sage qui consiste à border progressivement la grand-voile.

### TECHNIQUE DE L'EMPANNAGE SUR UN CROISEUR

#### Avant l'empannage

Le barreur dit “ **PARE A EMPANNER** “ et attend que l'équipage soit prêt.

- **route stable au grand large**

\* Les voiles sont bien réglées pour cette allure arrivée.



L'équipier de voile d'avant s'est positionné près du winch, a vérifié que le circuit d'écoute est clair et positionné la contre écoute sur le winch au vent (deux tours au moins.)



\* Il faut penser à **retirer la retenue de bôme** si elle est mise.

\* Il faut bloquer **le chariot d'écoute de grand-voile au centre..** pour préserver le matériel



\* Le **hale-bas** doit être raidi sans plus

\* Le barreur vérifie que rien ne fait obstacle à la manoeuvre, qu'il y a de la place pour empanner et que la route sera libre sur l'autre bord.

Il est venu s'installer sous le vent ( ce n'est pas obligatoire mais cela améliore souvent le contrôle de la fin de l'empannage )

Avant la manoeuvre, le barreur observe la mer (devant et derrière ) pour choisir le moment favorable en évitant de se trouver à contretemps sur une vague . Dans la brise, **en profitant d'une accélération sur descente de vague**, il est plus facile d'embrasser la grand-voile car le vent apparent diminue.

On tient le **bateau à plat** pour éviter un empannage plus brutal. *Il faut avant tout éviter l'installation du roulis rythmique.*

Le barreur abat progressivement.

C'est la voile d'avant qui en s'essoufflant fournit la première et importante indication : on s'approche du plein vent arrière. Elle porte de plus en plus mal puis passera franchement de l'autre côté si le barreur est hésitant.



Il faut alors :

**- Border rapidement la grand-voile au palan.**

Le régleur de grand-voile a déjà positionné le chariot d'écoute de grand-voile au centre de la barre d'écoute et le bloque. Il commence maintenant à embrasser l'écoute à la volée, jusqu'à border la voile, comme au près.

Le barreur abat jusqu'au vent arrière et maintient une route stable en attendant que l'équipier ait fini de border la grand-voile.

*Ne pas dépasser le vent arrière au risque de se retrouver sur la mauvaise panne et d'empanner brutalement et sans contrôle*

**Pendant l'empannage**

- **Lorsque la bôme est dans l'axe du bateau**, le barreur annonce " **ON EMPANNE** " et donne **le petit coup de barre** qui va permettre à la grand-voile de se border sur l'autre bord.

A ce stade, il suffira d'un mouvement de barre franc pour faire passer la bôme. Durant cette phase instable, il est bon de garder immédiatement après l'empannage un léger angle de barre pour éviter un retour inopportun sur l'amure précédente. Le barreur a donc intérêt à garder sans grand-voile appuyée tant qu'elle n'est pas choquée à fond



**- régler le génois**

Pendant ce temps, le régleur de génois choque l'écoute au vent en enlevant les tours un par un, en suivant le bon déroulement de l'écoute tout en reprenant celle sous le vent de manière à faire passer le génois. Le génois passe ainsi habituellement le premier sur l'autre bord dans les conditions normales d'un empannage avec équipage. Il peut ensuite faire des tours autour du winch et border à la demande.



Il prépare la contre-écoute pour un prochain empannage et love les bouts qui traînent.

Tandis que le régleur de grand-voile finit de border l'écoute, fait passer la voile puis choque en grand dés qu'elle a franchit le lit du vent pour éviter une auloffée, en faisant attention à ne pas se brûler les mains en essayant de la freiner. Il déborde le chariot de grand-voile et le bloque en position sous le vent, ajuste le réglage du hale-bas et grée éventuellement une retenue de bôme si la nouvelle allure adoptée reste proche du vent arrière.

**La véritable clé de l'empannage, c'est le barreur qui doit rester parfaitement concentré sur son cap tout en surveillant sa girouette.**

Le hale-bas est tendu sans plus pendant cette manoeuvre. Il ne doit pas être largué tout à fait car il y a risque d'empannage " en croix " - la bôme passe mais pas la chute ... avec rupture de lattes à la clé ( encore appelé empannage chinois )

Si cela arrive, il faut immédiatement réempanner pour faire de nouveau passer toute la voile du même côté



**A deux**, inutile de se préoccuper initialement du génois qui se met à déventer.

Il vaut d'ailleurs mieux ne pas larguer le génois avant empannage pour voir voile et génois battre à contre au risque de s'emmêler pendant la manoeuvre.

Dés que la bôme est passée, l'équipier accompagne la manoeuvre en laissant filer l'écoute de grand-voile, ceci pour soulager la barre et éviter une auloffée intempestive en sortie d'empannage. Le génois est à contre mais cela importe peu. Une fois l'écoute de génois bien choquée, il

