

# Naviguer sans forcer

Pourquoi se compliquer la vie en navigation quand on peut, en utilisant l'environnement de son voilier, gagner en confort et économiser de l'énergie ? Gréement, accastillage, vent et moteur sont des alliés précieux, alors utilisons-les à bon escient !

## PLAQUER LE BATEAU AU WINCH

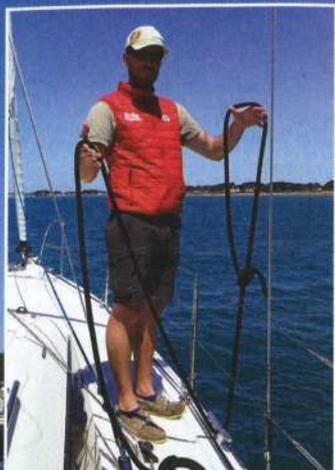


**QUAND UN FORT VENT** traversier empêche de plaquer le voilier au quai, pourquoi forcer sur les bras quand on peut utiliser le winch ? Ici, on s'est amarrés court à l'arrière bâbord, de telle sorte qu'on a pu débarquer sans danger pour frapper une longue aussière à quai. Cette aussière utilise le taquet de garde (ou d'embelle) comme chaumard et revient au winch. Une fois qu'elle est réglée à la tension voulue, vous n'avez plus qu'à la tourner sur son taquet avec deux demi-clés dont une gansée. On peut de la même manière tendre une garde pour stabiliser le voilier dans le sens de la longueur.

## HISSER L'ANNEXE AVEC LA DRISSE DE SPI

**LA DRISSE DE SPI** s'avère bien pratique pour descendre ou remonter l'annexe au mouillage. Avec ce système, on limite les efforts imposés au dos tout en évitant d'abîmer le dinghy sur les filières. Pour le nettoyage post-croisière, c'est parfait aussi !





## UNE « CRAVATE » POUR STABILISER

**QUAND ON S'AMARRE EN SOLO** ou en équipage réduit le long d'un ponton, une aussière très courte prise sur le taquet de garde permet de stabiliser le bateau juste après l'accostage. Ni l'arrière ni l'avant ne risquent de trop s'éloigner pendant que l'on fignote l'amarrage

des différentes pointes et gardes. Mais attention à ne pas lésiner sur les pare-battage autour de cette « cravate ». Ne pas hésiter enfin à se préparer un nœud de chaise avec une grande boucle (voir photo) pour attraper si possible le taquet au lasso.

## DEFAIRE LE SURPATTAGE AVEC UN WINCH

### AIE, L'ECOUTE DE GENOIS

a surpatté sur le winch d'embraque, que faire ? La solution classique consiste à reprendre la tension en réalisant un nœud de bosse en amont de l'écoute. C'est efficace, mais un peu long et pas toujours évident en fonction de la configuration des winches. Il est parfois plus simple d'utiliser le winch de l'autre bord en force... On récupère le dormant qu'on fait sortir du winch à l'envers (antihoraire du coup), avant d'aller sur celui d'en face. Reste alors à reprendre la tension à la manivelle pour défaire le surpattage en force. Moins élégant, mais plus efficace !





## HISSE LA GRAND-VOILE, DE LA VOLEE A L'ARBALETE

**IL S'AGIT ICI DE BIEN COORDONNER LES EFFORTS** des équipiers en pied de mât et dans le cockpit. Le bateau est en marche avant, bien dans le lit du vent pour que la grand-voile n'accroche pas les lazy-jacks, hale-bas, écoute de GV et bosse de ris bien mollis. En pied de mât, l'équipier envoie à la volée (1), son camarade reprend le mou en rythme, taquet fermé pour que la drisse vienne par le haut et non par le bas... L'important, c'est le mouvement de l'équipier de pied de mât - une équipière en l'occurrence en 2. Quand la GV commence à peser, elle hale perpendiculairement au mât et non de haut en bas. Le fait de travailler sur la bissectrice lui donne beaucoup plus de force.



## DEROULER LE GENOIS DANS LE LIT DU VENT

**APRES L'ENVOI DE LA GRAND-VOILE** face au vent, il est désormais temps de dérouler le génois. Mais avant de l'établir, abattez de 25 à 30°, pas plus. Il se déroulera dans le passavant. Ce n'est qu'ensuite que vous abattez de 20° supplémentaires pour partir au près. Votre génois est déjà en tension, à vous les réglages fins mais vous n'avez pas eu à le border. De façon générale, plutôt que de suer sur le winch, mieux vaut venir dans le vent à la barre pour faciliter le travail de l'équipier à l'embranchement (voir page de droite).

## LA GV PAR LA CHUTE

**SI LA PRESENCE** d'un lazy-jack facilite la vie quand il s'agit d'affaler la grand-voile, il n'en demeure pas moins qu'une bonne méthode de travail consiste à aider la GV à descendre en tirant sur sa chute, c'est-à-dire vers l'arrière plutôt que vers le bas. C'est plus efficace, et cela permet de former naturellement les plis de la grand-voile à mesure qu'elle se range dans le lazy-bag. Cette technique fonctionne aussi avec un génois endraillé à ramener sur le pont.

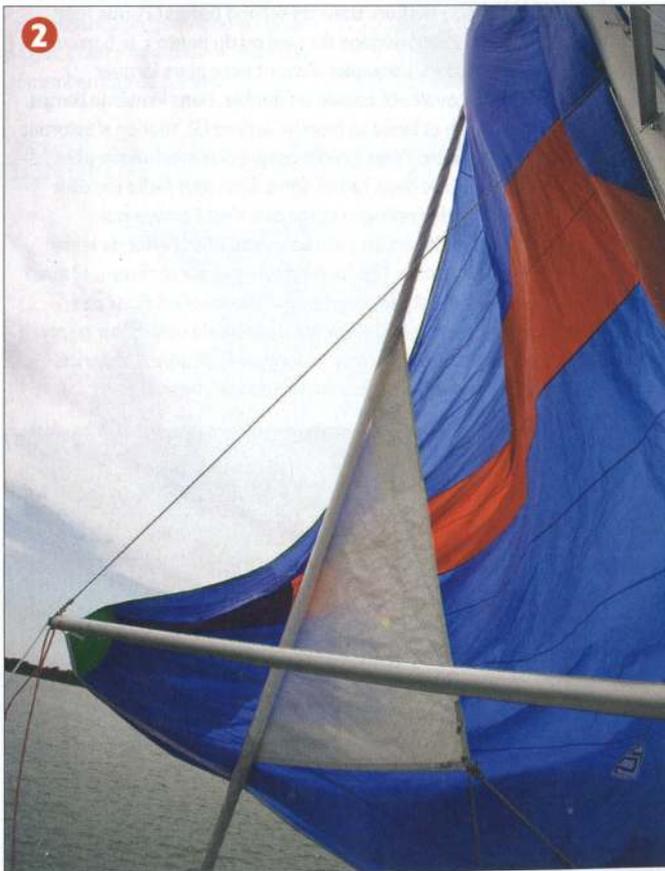
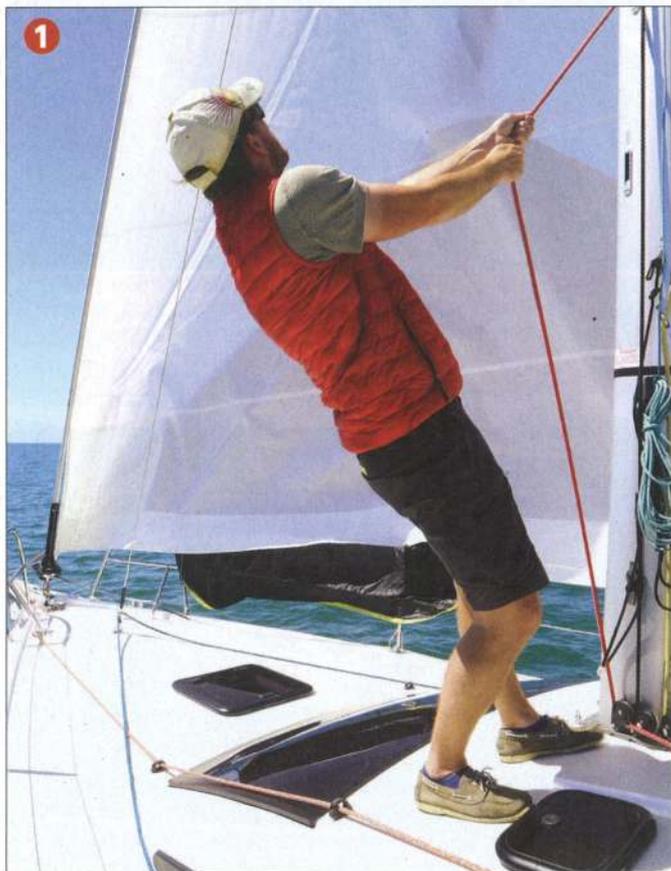


## LOFER POUR MIEUX BORDER

**PLUTOT QUE DE S'EPUISE**r sur le winch de génois après avoir lofé en grand pour passer d'une allure portante au près, pourquoi ne pas faire les choses dans l'ordre ? On commence par préborder le génois en restant au portant. Même dans la brise c'est facile, il est déventé par la GV. Ensuite, on commande l'aulofée au pilote. Il ne restera plus qu'à régler la grand-voile, ce qui est quand même nettement plus facile, et le génois sera tout de suite propulsif. La manœuvre s'effectue de la même manière en équipage et une chose est certaine : vos équipiers ne s'en plaindront pas.

## ENVOYER LE SPI SOUS LE GENOIS

**POUR ENVOYER VOTRE SPI SANS EFFORT** inutile, il est judicieux de se servir du génois. Après avoir préparé votre pépin, bordez votre génois dans l'axe avant d'envoyer. Couvert par la voile d'avant, le spi va monter sans se gonfler, ce qui vous permettra de drisser facilement et de vérifier au passage que la manœuvre se déroule sans anicroche (1). Vous pouvez ensuite garder un peu de génois pour limiter le risque de « cocotte », le dévent du bout de génois empêchant le spi de venir s'enrouler autour de l'étai (2), en particulier dans la brise.



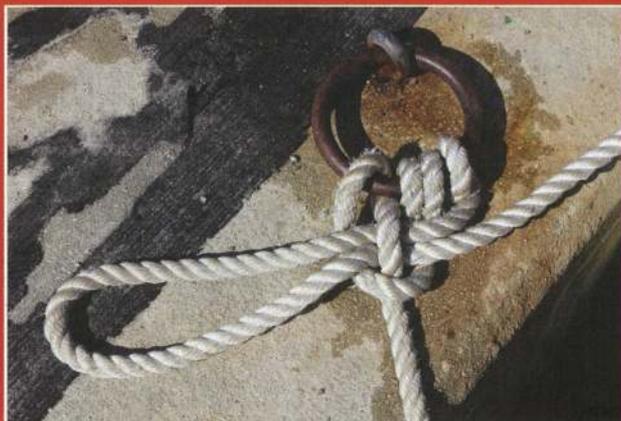


1

## PARTIR SUR GARDE

**PAS BESOIN DE FORCER** : il suffit d'utiliser le couple du moteur en marche avant, la barre à bâbord avec une garde à l'avant (aussière noire sur la photo 1) et une grosse défense à l'avant. Retenu par son amarre et engagé par la poussée du moteur, le nez pivote sur place tandis que le cul du voilier s'écarte du ponton. Dans un second temps (2), une fois que l'arrière est suffisamment dégagé du quai ou du ponton, le barreur met le moteur au point mort. L'équipier d'avant peut alors larguer rapidement la garde qui avait été passée en double. Dans le même temps, le barreur inverse la barre et lance sa marche arrière (3), tout en s'assurant qu'aucun bout ne traîne dans l'eau. Précisons que cette technique peut aussi se faire avec une garde dans l'autre sens. C'est plus facile car tout se passe dans le cockpit, plus pratique parce que c'est l'étrave qui s'éloigne du quai pour un départ en marche avant. Mais l'effet de levier est moins puissant car le flux de l'hélice n'appuie pas sur le safran, et aussi parce que le bras de levier est plus court... L'efficacité n'est donc pas garantie par fort vent plaquant. Raffinement ultime du départ sur garde, le nœud de brigand (ci-contre), permet de larguer l'aussière à distance, en particulier si vous manœuvrez en solo. La grande classe !

## LE NŒUD DE BRIGAND

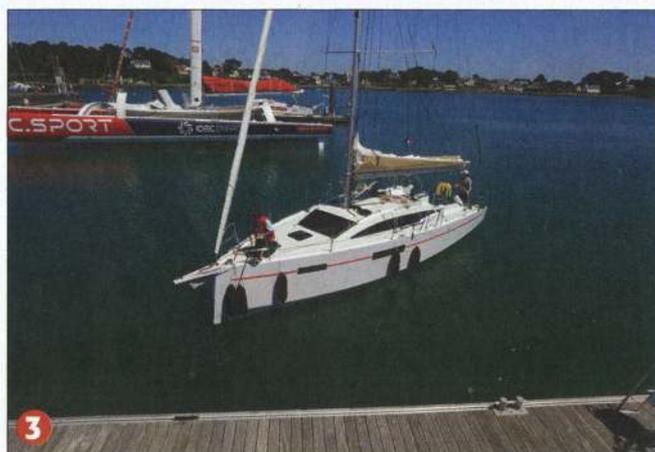


Pratique

Le nœud de brigand permet de se libérer de l'amarrage en halant le courant (l'extrémité du cordage sous tension) d'un coup sec. Une bonne solution pour un départ sur garde en solo.



2



3



## RAMENER LE MOUILLAGE AU MOTEUR

**PLUTOT QUE DE DEPLACER LE BATEAU** contre le vent à la force des bras ou du guindeau, pourquoi ne pas utiliser le moteur ? Simple bon sens... En pratique, tout est question de coordination entre le barreur – souvent le moins physique du bord – et l'équipier d'avant. Ce dernier doit être chaussé et de préférence équipé de gants, de jardinage par exemple. Il se contente de suivre le mouvement, remontant la chaîne à mesure que le bateau avance tout en indiquant par gestes la direction de l'ancre au barreur, et en modérant sa vitesse si nécessaire. Il garde ainsi ses forces pour soulever l'ancre en fin de manœuvre, quand le bateau est à pic, en l'absence de guindeau ou pour la ranger sur le davier. Attention à ne pas passer sur la chaîne en mettant trop de gaz ! Cette manœuvre manuelle est à connaître, même si vous avez un guindeau électrique, pour ne pas rester démuni en cas de panne.



## PRENDRE UN COFFRE EN MARCHÉ ARRIERE

**PLUTOT QUE DE HALER** difficilement un coffre au bout de la gaffe ou de se coucher sur la plage avant, on peut choisir de prendre le mouillage par l'arrière. C'est la bonne solution si le cockpit est ouvert, d'autant que le barreur voit parfaitement ce qu'il fait et communique facilement avec les équipiers à la manœuvre. La seule condition est de disposer d'une aussière assez longue pour être frappée à l'avant et revenir à l'arrière – en passant évidemment à l'extérieur de tout. Cela permet de faire le tour dans l'anneau du coffre, puis de l'emmener le long du passavant avant de frapper l'autre extrémité sur un taquet d'étrave. Prendre garde aux bouts qui traînent autour du coffre, ils pourraient finir dans l'hélice...



## TENDRE L'AUSSIÈRE AVEC SON PIED... ET SON POIDS

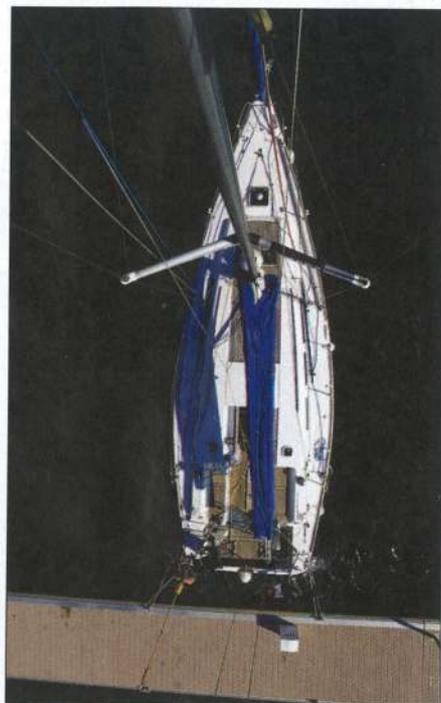
**RAMENER LE CUL** du voilier le long du ponton ou raidir une amarre devient une simple formalité en se servant du poids de son corps sur l'aussière, tout en reprenant le mou au fur et à mesure. C'est très efficace, pas très fatigant et cela vous évitera de vous esquinter le dos ! Attention

néanmoins à ne pas trop jouer au funambule, au risque de finir à la patouille... Une autre solution peut consister à plaquer le bateau depuis le bord en utilisant tout simplement un winch, quitte à passer à l'intérieur du taquet d'amarrage sur lequel on va ensuite tourner l'aussière (voir p. 70).



## STABILISER L'AMARRAGE AU MOTEUR

**DANS LES PORTS DE MEDITERRANEE**, il faut apprendre à se débrouiller avec les pendilles, ces grosses aussières frappées sur une chaîne mère au fond du port qui servent à amarrer l'étrave. Pour les récupérer on utilise un messenger frappé sur le quai. Le temps de halier sur ce petit cordage qui vous mène au gros, le mieux est d'amarrer les pointes arrière et de stabiliser le bateau en restant embrayé en marche avant. Ensuite, quand vous serez amarré à l'avant, vous pourrez continuer d'utiliser le moteur pour régler la tension des aussières et trouver sans vous fatiguer la bonne distance au quai. Pas trop près pour ne pas taper si le vent tourne, pas trop loin pour pouvoir débarquer sans faire des sauts de biche...



## LOVER SUR LE WINCH

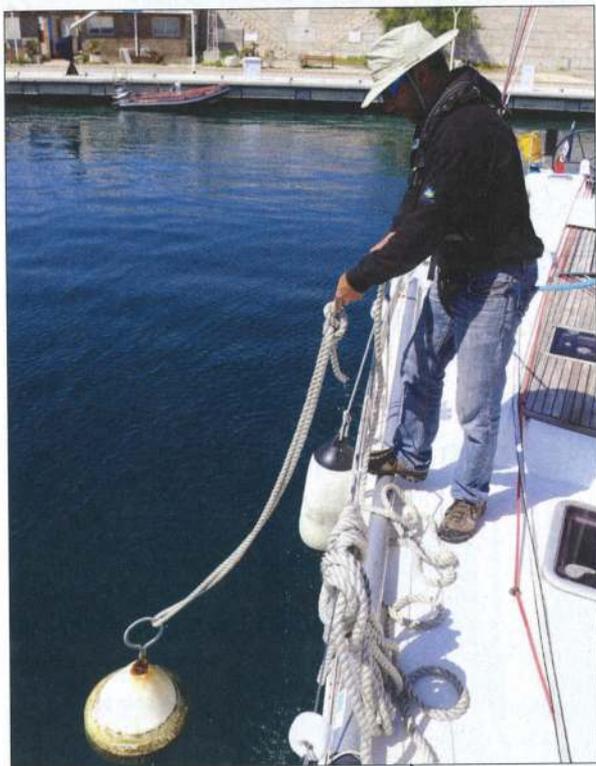


**POUR LOVER** une longue aussière ou tout autre cordage, rien de tel qu'un winch utilisé comme point fixe (1). Vous finirez le travail en enserrant la glène sur trois ou quatre tours, puis en saisissant la boucle haute dans une sorte de ganse qui fera une poignée bien pratique (2), tout en restant facile à défaire.



## PENSER AU « CHAISE LONG »

**QUAND ON S'AMARRE A UN COFFRE**, on fait souvent un aller-retour frappé sur le bateau. A condition d'avoir assez de longueur. Si ce n'est pas le cas, on fait tout simplement un nœud de chaise sur la bouée. Mais dans ce cas, pensez à faire votre nœud de chaise sur une très longue boucle. Vous vous en félicitez au moment du départ, car vous pourrez le défaire tranquillement, sans avoir à vous contorsionner sous l'étrave !



## S'ARRETER EN MARCHÉ ARRIÈRE

**LE PREMIER REFLEXE**, pour stabiliser le bateau au moteur, est de placer l'étrave face au vent en gardant un filet de gaz plus ou moins important en fonction de la force du vent. Mais inévitablement, la brise finit par prendre prise sur l'une ou l'autre joue de l'étrave, et il faut alors donner un coup de gaz, un coup de barre, bref, rester réactif. En revanche, si vous vous placez cul au vent, en réglant le gaz de façon à compenser la poussée sur le fardage, le bateau restera beaucoup plus stable, comme en drapeau derrière son hélice. Vous vous demanderez alors comment vous n'y avez pas pensé plus tôt ! Evidemment, il faut quand même rester attentif aux autres bateaux et aux sautes de vent, fréquentes dans les ports. Mais vous pourrez au moins lâcher la barre pour préparer une aussière ou ajuster la position d'un pare-battage. De façon générale, au moteur, les manœuvres en marche arrière n'ont que des avantages. Plus on les pratique, plus on les adopte !

## ARRETER LE BATEAU AVEC UNE GARDE

**QUAND ON DESCEND** du bateau pendant l'accostage (sans sauter, s'il vous plaît !), il a toujours un peu d'erre. Il faut donc commencer par l'arrêter en utilisant non une pointe mais une garde. Son élasticité amortira le coup de frein, sans risque de choc entre la coque et le ponton. Mais attention, vous n'arrêterez pas un bateau pesant plusieurs tonnes à la force des bras. Utilisez plutôt votre tête... et un taquet ou une bitte d'amarrage. Faites-en le tour avec le cordage, en gardant toujours vos mains à bonne distance. La friction du taquet vous aidera à arrêter le bateau. Si nécessaire, le barreur peut aussi vous aider d'un petit coup de gaz en marche arrière. Une fois l'aussière tournée, il peut en revanche embrayer en avant pour stabiliser le bateau le temps qu'on passe les autres amarres.

