

L' A. B. C. de la Voile

L'essentiel à savoir en six pages

*Le reste c'est la pratique,
et surtout une attention permanente et concentrée
pendant la navigation :*

- 1°- observation des voiles (faseyage),*
- 2°- observation de la girouette et des penons,*
- 3°- observation des effets du vent sur le plan d'eau et sur le rivage,*
- et 4°- observation de la marche des autres voiliers.*

À se rappeler :

FACE au Vent :

On hisse les voiles toujours Face au Vent,
On démarre et on arrive toujours Face au Vent,
On stoppe le bateau en se mettant Face au Vent (vent debout)

Rôle des voiles :

Border le foc fait **abattre*** (s'éloigner du lit du vent),
Border la grand voile fait **loffer*** (se rapprocher de la direction d'où vient le vent)

Manœuvre des cordages :

*Avant toute manoeuvre : toujours vérifier que « tout est clair »,
que rien ne gênera le passage de la drisse ou de l'écoute.*

BORDER : tirer sur les « écoutes » (cordages pour régler l'angle des voiles),
CHOQUER : relâcher les « écoutes » (cordages pour régler l'angle des voiles),

HISSER : tirer sur les « drisses » (cordages pour établir les voiles),
ETARQUER : hisser les voiles en les tendant au Maxi (sur bôme, mat ou étai)
(un foc insuffisamment étarqué empêche de bien remonter au vent)
AFFALER : relâcher complètement les drisses, pour descendre une voile.

Réglages :

Le HALE-BAS doit être étarqué -une fois la grand-voile établie- et face au vent
*(il empêche la grand-voile de faire trop de creux,
trop de creux rend le bateau instable au vent arrière)*

Plus le vent est fort, plus les voiles doivent être étarquées afin de réduire le creux
(notamment sur la bôme pour la grand voile),

Réglage du CHARIOT de la barre d'écoute de grand-voile :

par vent faible : au milieu ; par vent fort : on laisse le chariot aller sous le vent.

POSITION des équipiers dans le bateau :

par vent moyen ou fort : du côté opposé aux voiles
Au Près par vent fort : id + se mettre "au rappel"
Au vent Arrière par vent fort : se placer vers l'arrière
Au vent Arrière par vent faible : vers l'avant, pour dégager les lignes d'eau
(la surface de la coque en contact avec l'eau doit être effilée à l'arrière)

TRIBORD est toujours le côté droit du bateau en regardant vers l'avant,
et BABORD le côté gauche,
(et cela ne change pas quand vous-mêmes changez de côté !!)

Le LOUVOYAGE

on sait l'essentiel de la voile quand on sait louvoyer

Sans plan de dérive (quille fixe ou dérive relevable) un voilier ne peut naviguer que poussé par le vent (vent venant de l'arrière), il ne peut pas « remonter » contre le vent.

Pour remonter contre le vent, un voilier doit avoir un plan de dérive, qui transforme une partie de la poussée du vent sur les voiles en force d'avancement.

Mais un voilier ne peut naviguer à moins de 45° de la direction d'où vient le vent.

Il doit donc « tirer des bords » à 45° de part et d'autre de la direction d'où vient le vent, c'est le LOUVOYAGE.

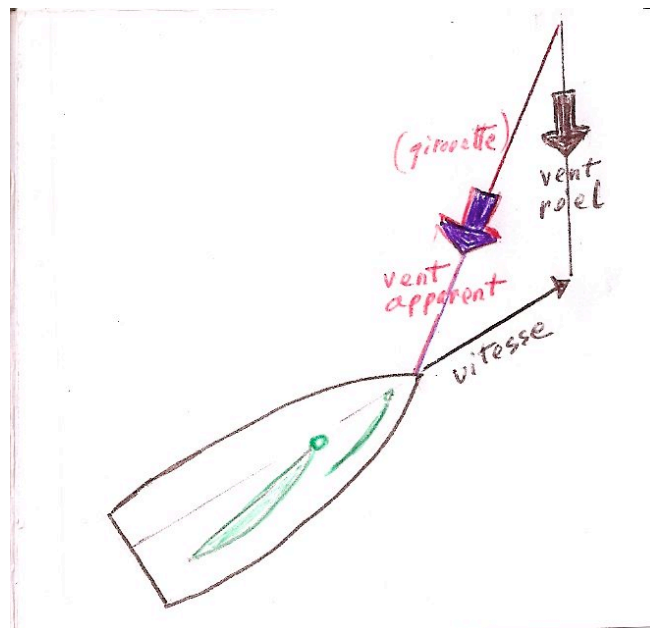
Il faut donc s'efforcer de « serrer » le vent « au plus près » de ces 45°.

On navigue « au plus près » en bordant foc et grand-voile.

Mais comment savoir si on serre bien le vent au « plus près », tout en gardant la meilleure vitesse ???

1°) on regarde la girouette en haut du mat et les penons sur les haubans

ATTENTION : la girouette et penons indiquent le « Vent apparent » : c'est-à-dire un vent plus dans l'axe du bateau que le vent réel, car la vitesse du bateau s'ajoute au vent réel. Plus la vitesse augmente, plus le vent semble venir de l'avant.



**2°) on surveille le bord d'attaque du foc (le long de l'étai)
et les penons sous le vent :**

**s'il commence à « faseyer » : on est trop près du lit du vent :
il faut « **ABATTRE**^{*} » (un peu)**

MAIS:

**3°) après avoir “abattu”^{*}, il faut toujours vérifier la direction du vent
apparent.**

**Si la girouette est trop déportée sous le vent :
on « **LOFFE**^{*} » pour serrer de nouveau le vent « au plus près ».**

**Voilà deux mots essentiels
pour deux manœuvres primordiales
à effectuer en permanence au louvoyage
et à savoir exécuter automatiquement :**

LOFFER / ABATTRE

*en se rappelant que pour diriger un bateau dans une direction donnée,
il faut pousser (ou tirer) la barre dans la direction opposée
(si on veut faire aller le bateau vers Tribord, on pousse la barre vers Babord)*

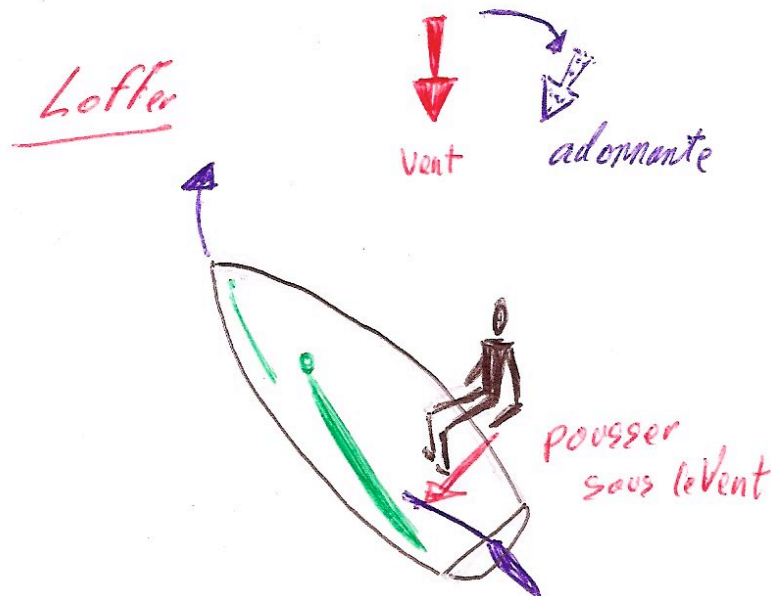
Description de ces deux manœuvres

- en partant de la position normale du barreur « au plus près » :
c'est-à-dire face à la grand-voile (*on dit « au vent »*) :

voir les 2 pages suivantes >>>>>

1) LOFFER :

c'est **POUSSER** la barre du côté opposé d'où vient le vent, c'est-à-dire «**sous le vent**», donc du côté où est établie la grand-voile (sous la bôme)



Il faut loffer pour :

- **serrer le vent au « plus près » (louvoyage),**
- **profiter d'une risée favorable (ou « adonnante »)**

- **pour VIRER de BORD vent devant :**

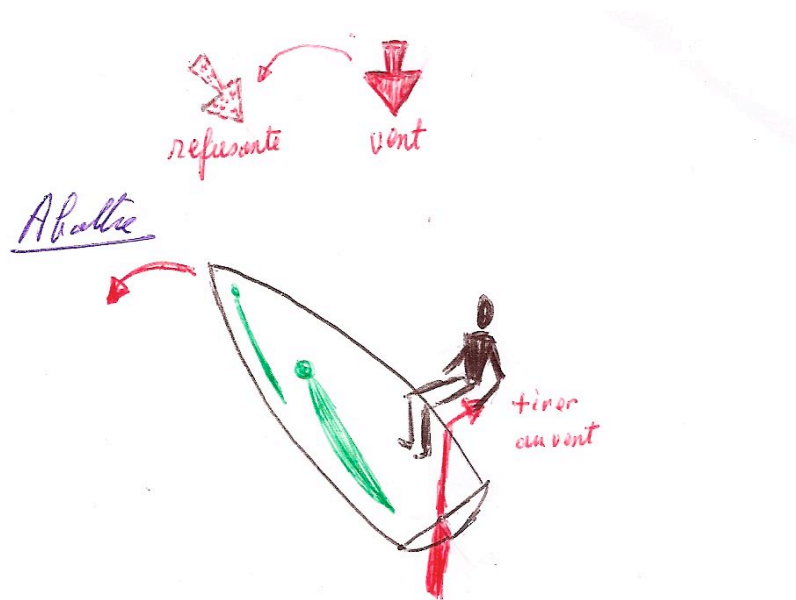
dans ce cas, le barreur pousse franchement et rapidement la barre (le stick) sous le vent, et change de position en restant face à l'avant et change dans son dos la main qui tient le stick.

En même temps le focquier fait passer le foc, lui aussi tourné vers l'avant, et surveillant le moment où le foc passe dans l'axe, ce qui lui permet de border le foc sur l'autre bord avant que la force du vent s'applique à fond sur le foc.

(Attention ne pas border le foc « à contre », car dans ce cas le bateau repartira sur le bord précédent, provoquant « le manque à virer ». Mais le focquier pourra -sur ordre du barreur- border le foc à contre pour faciliter une « Abattée ».)

2) ABATTRE :

c'est **tirer** la barre vers soi du côté d'où vient le vent, c'est-à-dire "au vent", donc du côté opposé où est établie la grand-voile (la bôme)



Il faut abattre :

* quand la risée « refuse » (quand le vent vient plus de l'avant)

* pour changer la direction du bateau :

soit pour éviter un obstacle trop « au vent »

soit pour s'éloigner de la direction du vent : aller vers le vent arrière.

*pour **VIRER de BORD "lof pour lof" ou EMPANNAGE :**

dans ce cas partant de la position vent arrière

(indiquée par la girouette orientée vers l'avant et dans l'axe et par le foc qui tend à s'établir sur le bord opposé à la grand-voile)

le barreur reprend un peu d'écoute de grand-voile

(ou par vent faible prend tous les brins de cette écoute dans sa main)

et abat en tirant (un peu) la barre à soi

puis change de position, toujours tourné vers l'avant

et en inversant rapidement un peu de barre (il loffe un peu).

ATTENTION :

* manœuvre délicate par très fort vent, dans ce cas on peut faire un HUIT :

virer de bord vent devant pour ensuite abattre sur la nouvelle amure.

* quand on est "plein vent arrière", la bôme peut brusquement passer d'un bord à l'autre >>> *(toujours surveiller la girouette !!)*

Quelques règles à observer :

- **On ne retient jamais la bôme à la main** : sinon le bateau gîte et démarre sur un bord.
- **Le bateau doit toujours être amarré par l'AVANT en premier** (et toujours face au vent).
- **On prend un ris dès que le vent forçit (force 4 ou >20 km/h)**, sachant qu'un voilier qui gîte trop se ralentit et risque d'embarquer de l'eau ou de se coucher sur l'eau.
- **On amure les voiles par un nœud de chaise** (seul nœud essentiel à apprendre) (ou plus facile : par une manille, ou par une boucle dans le nœud terminal de la drisse)
- **On fait un nœud (nœud en huit) au bout des écoutes de foc** (mais on laisse libres les écoutes de spinnaker)
- Les règles de priorité en navigation :
 - 1° **les voiliers ont priorité sur les navires à moteur ... de plaisance** (les navires de commerce sont prioritaires sur le RHONE et dans les chenaux marins),
 - 2° **est prioritaire le voilier TRIBORD Amure** (recevant le vent du côté Tribord et portant donc sa grand voile du côté Babord). Il est prioritaire sur les autres voiliers.
 - 3° **le voilier qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route du voilier rattrapé.**
 - 4° **entre deux voiliers naviguant sur le même bord, celui qui est SOUS le VENT de l'autre est prioritaire.**

• *Sur les Vents d'Ouest, il faut gréer en premier le foc. L'équipier se mettant sur l'avant et tirant de son poids sur l'étai avant pendant que l'autre équipier hisse le foc et étarque à fond le palan qui prend sur la boucle finale de la drisse de foc. **C'est essentiel pour bien remonter contre le vent d'avoir une ralingue d'envergure du foc (celle qui est parallèle à l'étai) très tendue.***

* **Précautions à prendre pour naviguer sur le RHONE à Valence :**

Vérifier le vent sur "BASTON" : <http://www.winds-up.com/index.php?p=spots&id=17>

Vérifier le courant (difficulté si > 1.700m3/sec) :

<http://www.inforhone.fr/inforhone/FR/Commun/message.aspx?libchapitre=hydrologie>

Eviter les zones de hauts fonds : notamment devant ponton Aviron et devant le Toueur, et station de pompage près de Soyons ... et avis des anciens ... qui se sont tous plantés !

ANNEXE : pour en savoir plus ...

Si ces cinq pages résument l'essentiel de ce qu'il faut savoir pour se débrouiller sur un voilier, elles ne prétendent pas épuiser le sujet. Car la voile est un monde. Et un monde qui a de multiples aspects selon les types de voiliers et de navigation : voile légère (dériveurs, quillards de sport, catamarans et planches à voile), ou voile de croisière (côtière ou hauturière). Et selon le mode de pratique : plaisance ou régates. Tous ces aspects de la voile et chacune de ces formes de pratiques de la voile ont donné lieu à des manœuvres, à des techniques et à des équipements particuliers qu'on apprend à connaître par la pratique, mais aussi en se documentant.

La théorie de la voile (les forces en jeu) sans être indispensable n'est pas inutile et cela peut aider certains à comprendre et à améliorer leur pratique.

La connaissance du vent et de ses effets sur un plan d'eau est nécessaire. On l'obtient par l'observation, mais avoir des bases théoriques est très utile pour la pratique.

La navigation avec d'autres voiliers permet de se rendre compte des erreurs qu'on a pu faire et aide à comprendre la marche du voilier, à rectifier ses erreurs et à éviter les mauvais choix de routes. C'est en ce sens que la régates est une bonne école de voile.

On navigue à la voile depuis plus de 5.000 ans, et on a expérimenté depuis quantité de dispositifs techniques et de manœuvres, et on continue toujours à expérimenter. Les revues spécialisées –comme « Voiles et Voiliers »- sont de ce point de vue utiles à consulter. Même si -marketing aidant- ces revues accordent plus de place à la croisière –où les équipements prolifèrent, qu'à la voile légère où c'est la manœuvre qui prime.

Le vocabulaire de la voile paraît intimidant aux néophytes. Pour le gréement et les manœuvres, il date de l'époque des grands voiliers. Il a l'avantage d'être précis, ce qui est utile car avec la force du vent et des vagues une manœuvre mal comprise engendre vite des difficultés. Dans cet ABC, on s'est limité au minimum indispensable. Avec la pratique, on assimilera vite le reste.

Pour parfaire ses connaissances les ouvrages ne manquent pas :
 « Le cours des Glénans » est une référence majeure (mais trop axé sur la croisière),
 « L'aérodynamique de la voile » de Manfred Curry est un classique (datant de 1939 !!).
 Il existe des ouvrages plus récents concernant la voile légère (plutôt axés sur la régates).
 Et on peut consulter les revues spécialisées –comme « Voiles et Voiliers ».