

Au port

Lover une amarre

Les alpinistes plient leur corde. Les marins lovent leurs amarres, ce qui est beaucoup plus romantique, mais ne prive pas le geste de sa technicité.

NOUS EN AVONS DES DIZAINES de mètres à bord et il convient de les remettre proprement. Quoi donc ? Les cordages, et surtout pas les cordes – il n'y a à bord qu'une corde, celle qui permet de sonner la cloche. Amarres, aussières, câblots seront lovés avant leur rangement en soute sous peine de récupérer un tas de nouilles inutilisable. Que l'on ait besoin d'accoster un quai, de lancer une remorque ou de filer une ligne de mouillage, les cordages correctement lovés – et noués – seront immédiatement disponibles, et ce n'est pas toujours un luxe.

Quel diamètre pour les anneaux ? Il n'y a pas de règle, tout dépend de la longueur du filin, du lieu où vous le rangez et de l'usage que vous prévoyez d'en faire. Plus vous lovez serré, plus les anneaux seront serrés et la glène épaisse. Trop longs, les anneaux sont malaisés à lancer, ils traînent par terre. Trop courts, ils prennent un volume excessif, vous en avez vite plein les mains.

Il existe mille et une façons d'arrêter l'écheveau, le choix relevant du sens pratique, des convenances personnelles, voire de critères esthétiques. Nous vous en proposons deux, très classiques, qui offrent l'avantage de pouvoir arrimer la glène par le haut, par exemple à une main courante ou un anneau dans un coffre.

F.A.

POURQUOI LOVER DANS LE SENS DES AIGUILLES D'UNE MONTRE ?

Lover une aussière dans le sens des aiguilles d'une montre permet de respecter l'orientation des torons. Si ce principe n'est pas indispensable pour les filins tressés ou tissés, c'est une bonne habitude à conserver. Le respect de cette convention par tout l'équipage simplifie la donne dans la mesure où il n'est plus besoin de s'interroger avant usage sur le sens dans lequel l'écheveau a été réalisé.





La main gauche tient fermement le cordage, extrémité vers soi et ongles vers le ciel. Lorsque les bras s'écartent, la main droite glisse pour aller chercher une longueur de cordage.



L'écartement des bras dicte la longueur des anneaux. Un geste dynamique permet, si nécessaire, d'allonger encore la brassée.



La main droite, ongles vers soi, ramène le cordage dans la main gauche qui s'ouvre momentanément pour le saisir.



Le geste se répète jusqu'à garder une longueur suffisante – plus d'un anneau – pour nouer la glène.



LE QUART DE TOUR POUR EVITER LES COSSES

Plier le cordage d'une main vers l'autre tend à vriller le filin. L'amarre fait des huit, les boucles se tortillent. L'ensemble est moins esthétique et plus volumineux. Une fois délové, le cordage présente des cosses ne demandant qu'à se coincer un peu partout, dans les chaumards, les poulies, les taquets et aussi sur elles-mêmes.



En effectuant un quart de tour – comme pour visser avec un tournevis – au moment où elle s'apprête à rejoindre la main gauche, la main droite peut éviter cet inconvénient et contrarier cette tendance du cordage à la vrille. En réglant l'ampleur de cette rotation de poignet, vous parviendrez, quel que soit le cordage, à former des anneaux parfaits.

Finir avec une ligature simple



1 Conservez la glène dans la main gauche. La main droite s'empare du courant du cordage, au plus près de la glène.



2 Effectuez, en serrant, plusieurs tours – au minimum trois – autour de la glène. Ces tours doivent être bien jointifs.



3 Passez le courant au travers de la boucle supérieure.

La glène est ainsi ceinturée et ne risque plus de se défaire.

Il est possible, si besoin, de s'aider de la hanche, en y appuyant le cordage.

POUR LOVER UN LONG CORDAGE

Il est des cordages trop longs, comme les remorques ou les lignes de mouillage, pour être lovés à pleine main. Le problème est du même ordre au-delà d'un certain diamètre. Il est possible de poser les écheveaux successifs sur l'avant-bras gauche plutôt que dans la main, mais la technique ne fonctionne qu'en deçà d'un certain poids de cordage. La solution ultime consiste à lover le filin « à plat pont » en le posant sur un endroit dégagé. Les deux mains et le buste se déplacent pour dévider le cordage et « dessiner » les anneaux. Si, au final, l'écheveau est trop volumineux pour être noué classiquement, serrez-le aux quatre points cardinaux avec des gargettes.

Finir avec une boucle de serrage



1 Les premières étapes sont identiques à la méthode précédente. Poussez le courant à travers la boucle supérieure.



2 Récupérez juste une boucle de l'autre côté, en laissant l'extrémité du cordage du côté initial.



3 Bloquez le tout en repassant le brin courant dans la boucle ainsi formée.



4 Serrez fortement. La glène est prête à être rangée et/ou accrochée.



POSER L'AMARRE

Dénouer un écheveau à la va-vite pour laisser tomber l'amarre en tas sur le pont, c'est se contraindre à la lover proprement une nouvelle fois avant usage, ne serait-ce que pour s'assurer qu'il n'y a pas de nœuds et qu'elle se dévidera correctement. La bonne méthode consiste à sai-

sir l'ensemble des anneaux par le haut, puis, une fois dénouée la boucle d'arrêt, à étaler ceux-ci sur le pont. L'autre main contrôle le courant du cordage pour qu'il n'aille pas se glisser entre deux anneaux. Au besoin, retournez l'ensemble une fois l'extrémité de l'amarre fixée au taquet.

Au port

Amarrer ses défenses

Avant d'accoster, protégez les flancs de votre bateau avec des défenses fixées par un nœud réglable pour les mettre à la bonne hauteur...

BOUDINS, PARE-BATTAGE, DÉFENSES, nommez-les comme vous voulez, mais placez-les à bon escient. Protégez prioritairement le flanc sur lequel vous vous préparez à accoster, mais posez malgré tout une paire de défenses sur le bord opposé : un loupé étant toujours envisageable et il est sage de ne dégarnir aucun front.

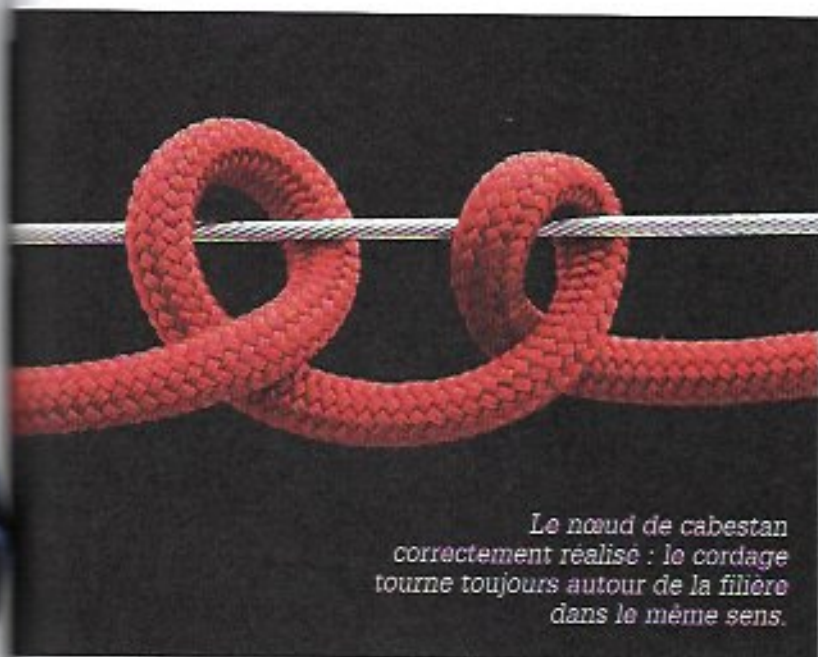
La hauteur des pare-battage est fonction du poste d'amarrage visé. Pour un ponton ou un catway, c'est son altitude qui décide. Dans l'idéal, l'arête du ponton porte sur le milieu du boudin. Inutile, toutefois, d'aller jusqu'à faire traîner les défenses dans l'eau.

Contre un quai haut, c'est au plus large du bateau que devront être fixées ces protections : à mi-hauteur de bordé si la coque de votre bateau est frégatée, plutôt au niveau du liston si elle est évasée. Pour s'amarrer à couple, c'est fonction de l'autre navire : la hauteur ne sera pas la même selon que vous accostez un chalutier ou un quillard de régate, très bas sur l'eau.

Dans l'approche finale, ou une fois les aussières tournées, vous aurez probablement à régler une dernière fois vos défenses. Le nœud de cabestan autorise précisément tous les ajustements. L'A



Une défense n'est efficace que si elle est placée à la bonne hauteur entre coque et ponton.



*Le nœud de cabestan
correctement réalisé : le cordage
tourne toujours autour de la filière
dans le même sens.*

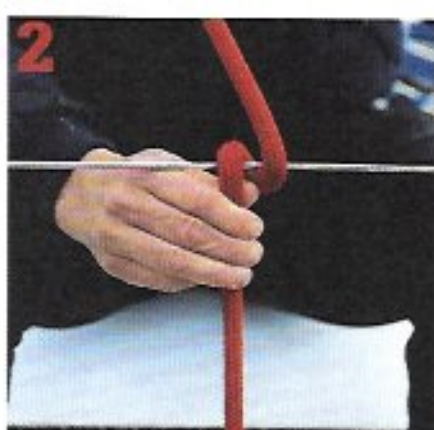
PRÉPAREZ VOS DÉFENSES



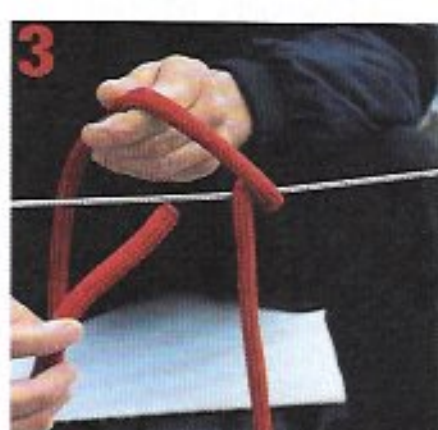
Les défenses sont alignées sur le passavant du voilier, déjà amarrées aux filières par des nœuds de cabestan, et préréglées sur une hauteur moyenne. Il suffira, le moment venu et en eaux calmes, de les faire basculer par-dessus bord avant de les ajuster si nécessaire.



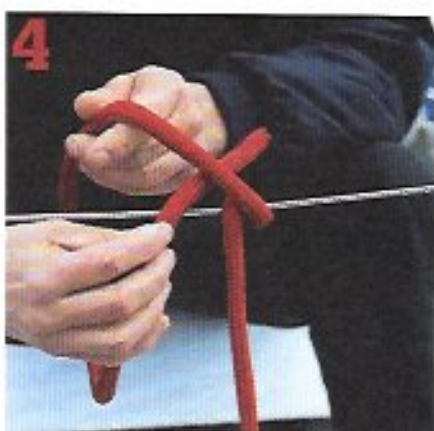
1
Passez le bout de la défense par-dessus le câble de la filière.



2
Réalisez un tour complet autour de cette dernière.



3
Poursuivez la rotation autour de la filière, en tournant dans le même sens.



4
Repassez l'extrémité du cordage dans la boucle ainsi créée.



5
À ce stade, il s'avère plus confortable d'inverser les mains.



6
Serrez. Faites coulisser, au besoin, vers le haut ou vers le bas.

Au port

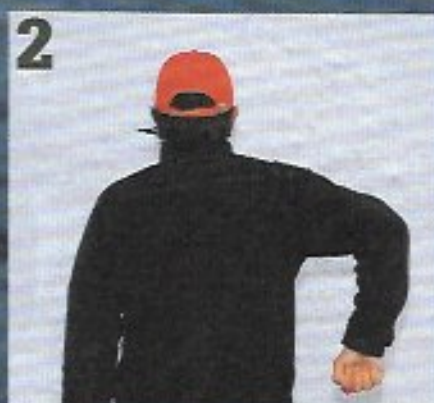
Diriger le barreur

Plutôt que de vous égosiller d'un bout à l'autre du bateau, adoptez le langage des signes.

Des gestes simples et explicites permettent à l'équipier d'avant de guider efficacement le barreur.



1 Bras cassé vers le haut, poing fermé :
« Passe au point mort. »



2 Bras cassé vers le bas, poing fermé :
« Bats en arrière. »



3 Bras et index tendus vers la droite :
« En avant sur tribord. »



4 Bras et index tendus vers la gauche :
« En avant sur bâbord. »



5 Bras cassé, trois doigts dépliés :
« Restent trois mètres. »



6 Face au barreur, bras croisés : « Fin
de la manœuvre, tout est clair »



Non, ce n'est pas le V de la victoire que dessine cette équipière, mais cela pourrait s'y apparenter : le corps-mort est juste devant, à deux mètres de l'étrave.

DANS LES MANŒUVRES DE PORT et de mouillage, le barreur n'est pas le mieux placé pour apprécier les distances, estimer la vitesse d'approche du bateau ou les corrections à apporter à la trajectoire. Qu'il s'agisse d'aborder un quai, de prendre un corps-mort ou de relever une ancre, il a tout intérêt à se faire guider par un équipier placé à l'étrave.

Le bruit du moteur, du guindeau et de la chaîne d'ancre, ou encore celui du fasciement des voiles, rendent difficile la communication orale. D'autant plus – on l'oublie trop souvent – qu'un interlocuteur vous tournant le dos est généralement inaudible. D'où l'intérêt d'établir un code gestuel, clair et compréhensible de tous.

Celui que nous vous présentons ci-contre fonctionne sur des bases simples : bras et index tendus indiquent une direction, les doigts égrènent une distance en mètres. Le poing fermé suggère habituellement, dans ce type de communication, d'interrompre un mouvement : vers le haut, il intime de débrayer, vers le bas, il enjoint au barreur de battre arrière. Cette gestuelle n'a rien d'officielle, libre à vous de la compléter, de l'adapter ou d'imaginer vos propres conventions, pourvu qu'elles soient facilement interprétables et connues de l'ensemble de l'équipage.

F.A.

UN SYSTÈME INSPIRÉ DE LA RÉGATE

Les régatiers ont l'habitude de communiquer par signes lors des phases de départ, lorsque l'équipier d'avant renseigne barreur et tacticien sur le positionnement par rapport à la ligne de départ. Dans ces circonstances, le nombre de doigts dépliés n'indique pas les distances en mètres mais en longueurs de bateau. Le poing fermé signale au barreur que l'étrave pointe pile sur la ligne.



NORDEN



Placé au niveau du maître-bau, cet équipier tient en mains pointe avant et pointe arrière correctement préparées.

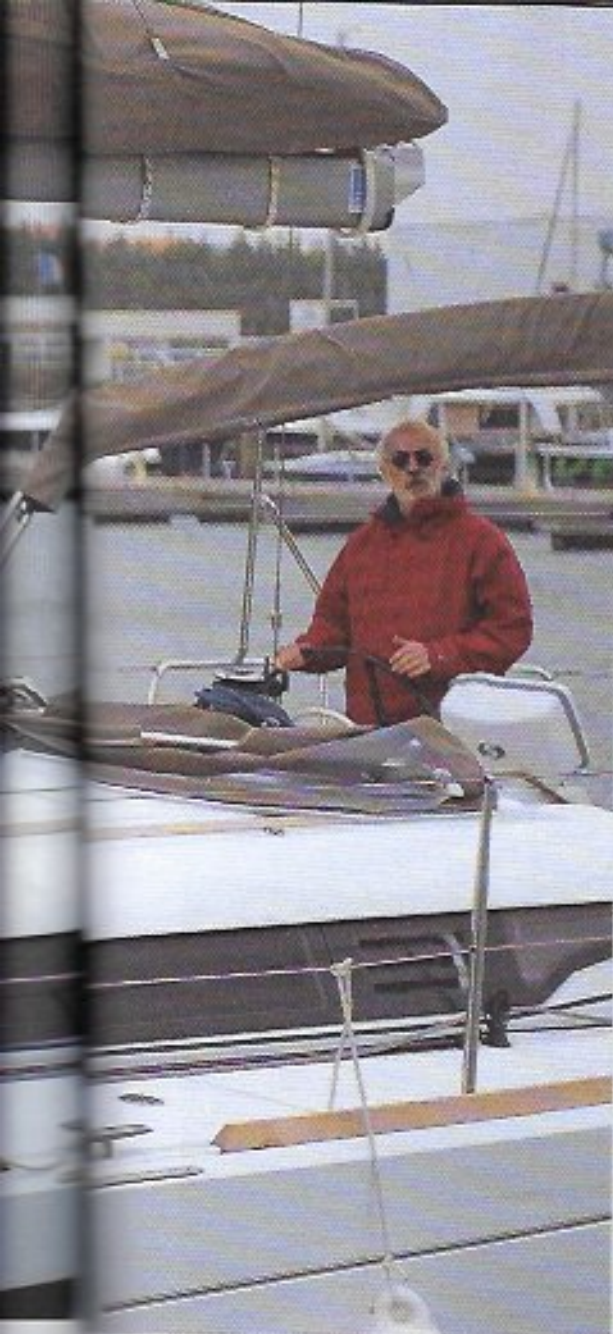
Au port

Préparer les amarres

Méthode, logique et organisation sont les maîtres mots d'une manœuvre réussie. Et l'accostage commence par la préparation des amarres.

L'ACCOSTAGE EST AFFAIRE DE TIMING. Si l'approche est maîtrisée, encore faut-il pouvoir mettre à profit, dans les meilleures conditions, le moment où votre voilier vient tangenter le quai ou le ponton. L'instant est parfois éphémère et il s'agit d'opérer vite et dans l'ordre : ce n'est plus le moment de se dépêtrer d'un tas de nouilles, de se demander à quel taquet du voilier fixer l'amarre, ni comment elle doit passer vis-à-vis d'une filière, d'un chandelier ou d'un balcon.

Moteur en route, voiles affalées, grand-voile ferlée sur la hôte et plage avant bien dégagée, il est temps de sortir des coffres amarres et défenses. S'il vous en faut en général quatre, deux gardes et deux pointes, ce sont prioritairement ces dernières qui seront utilisées lors de l'accostage, et qui par conséquent



L'amarre avant

1



Posez délicatement l'amarre sur le pont, sans la délover, en gardant en main une longueur suffisante pour la tourner au taquet.

2



Passez l'extrémité par-dessus le balcon ou par-dessus les filières, puis à l'extérieur de ceux-ci.

3



Récupérez-la par-dessous le balcon, puis tournez-la au taquet. N'oubliez pas de la passer dans le chaumard, si le bateau en est pourvu.

4



Récupérez l'amarre lovée, répartissez les anneaux dans les deux mains. Une fois en tension, l'amarre tirera sans conflit avec le balcon.

devront être à poste avant d'amorcer la manœuvre.

Soyez logique et prévoyant, utilisez toute la longueur de cordage disponible. Même si la configuration de l'emplacement visé laisse à penser que cinq mètres d'amarre suffiront, pourquoi se priver d'en avoir plus à disposition ? Un imprévu ou un raté est toujours possible – le bateau freiné trop tôt, une rafale qui l'écarte du quai –, et vous regretteriez d'avoir mégoté.

Gardez à l'esprit qu'il est illusoire de retenir à la main un voilier habitable s'il a un minimum d'inertie. L'extrémité de l'amarre ne doit jamais être tenue à la main, mais systématiquement tournée au taquet. Sans oublier son cheminement cohérent par rapport au bastingage.

F.A.

En équipage réduit



EN ÉQUIPAGE RÉDUIT, et à plus forte raison en solitaire, lorsqu'il n'est plus possible d'affecter un équipier à chaque amarre, il faut recourir à des stratégies particulières.

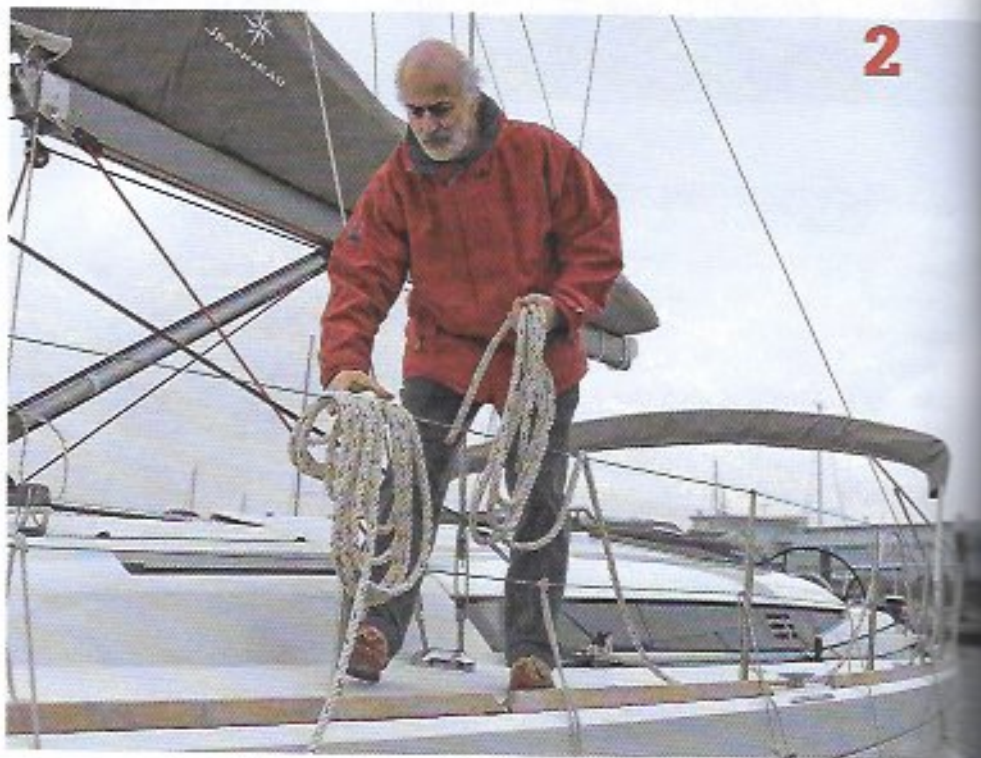
Une première solution consiste à préparer classiquement pointe avant et pointe arrière, puis à les rassembler, posées sur la filière, au milieu du bateau, prêtes à l'emploi.

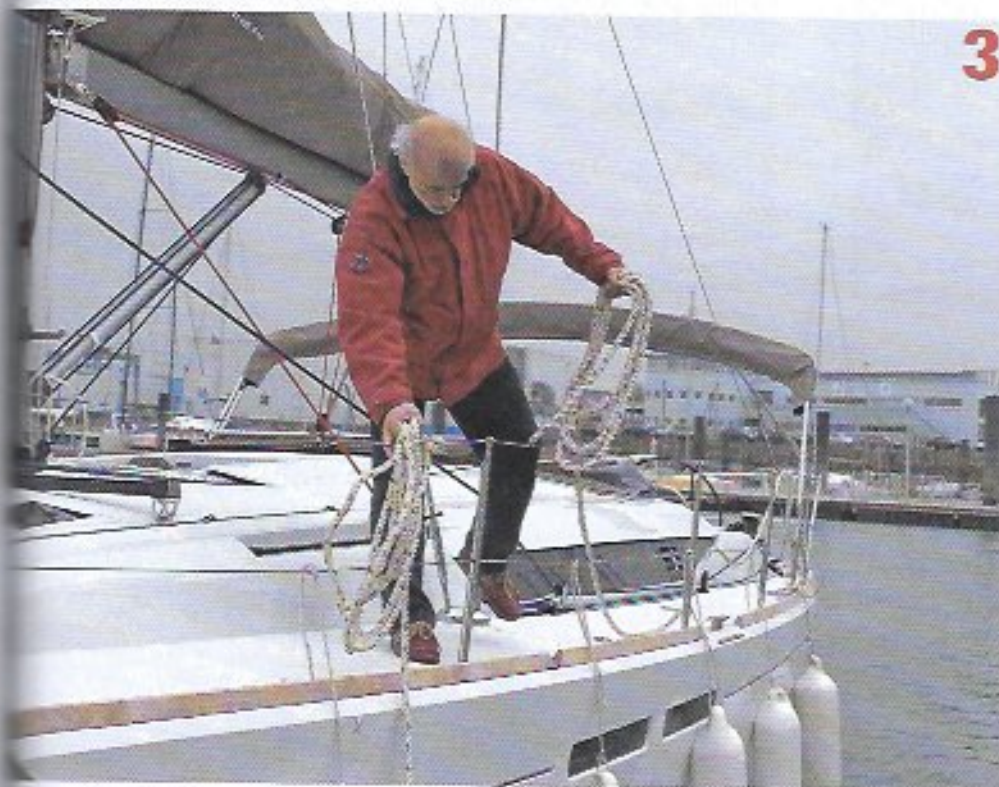
L'amarrage d'embelle, en revanche, se suffit d'une seule aussière. L'embelle, en langage de marine ancienne, désignait le point le plus bas du bastingage.

À cet emplacement, le plus large du voilier, est généralement installé un chaumard, un taquet, au pire un pontet sur lequel fixer une poulie. L'amarre passe par ce point de renvoi, avant de revenir à un winch du cockpit.

À l'accostage, il suffit de frapper cette aussière unique sur le quai et de la souquer pour un amarrage provisoire. L'équipage a ensuite tout son temps pour passer classiquement pointes et gardes.

F.A.





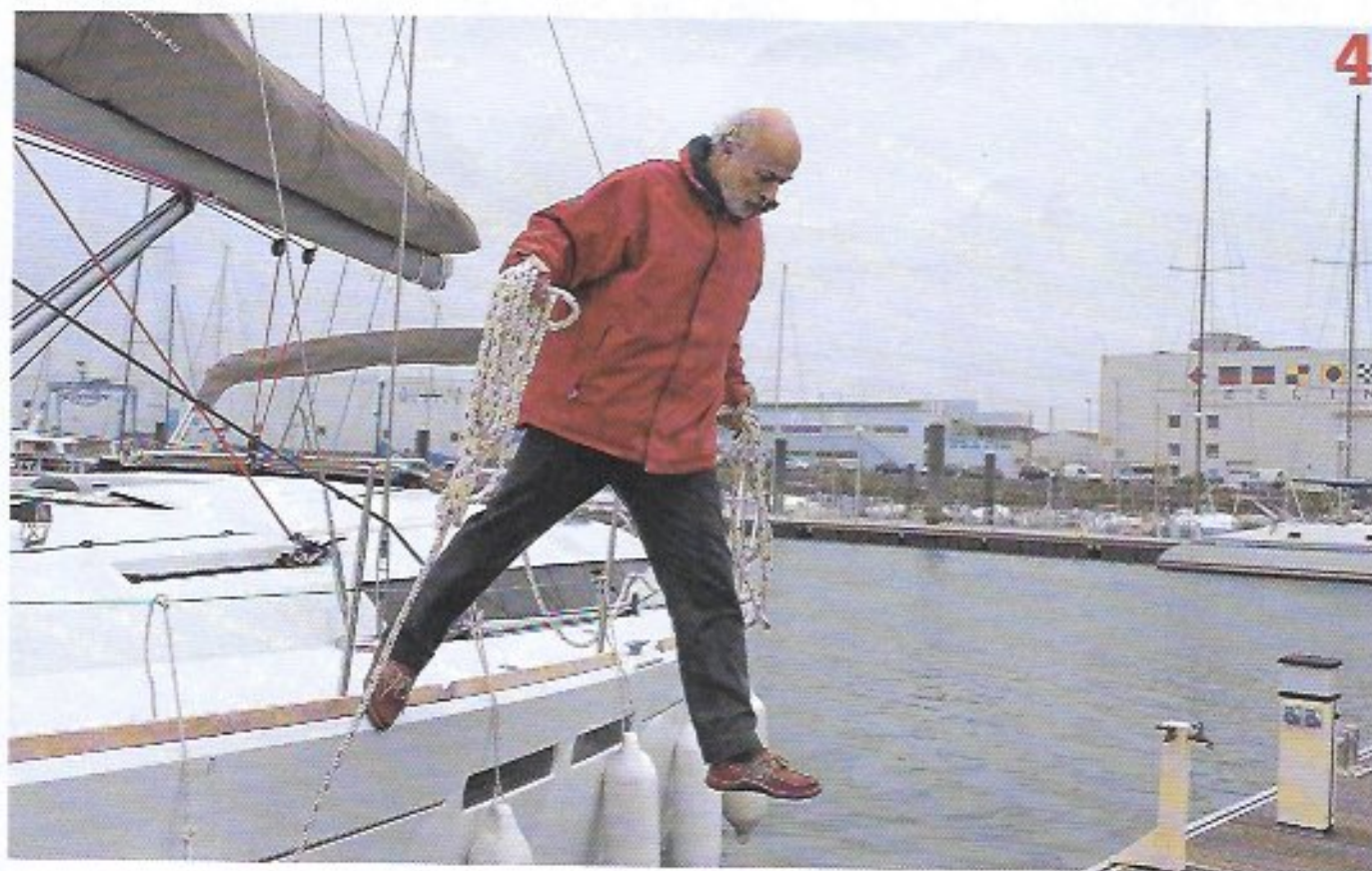
3

1. Préparez classiquement pointe avant et pointe arrière. Par l'extérieur du bastingage, amenez-les une par une au centre du bateau. Plicz les écheveaux sur les filières.

2. À l'approche du ponton, saisissez-vous des deux aussières.

3. Enjambez la filière. La difficulté est de vous tenir tout en ayant les mains prises. Ayez les deux pieds à l'extérieur du bateau avant de débarquer.

4. Sautez à quai avec vos deux amarres en main. Ne tentez évidemment de descendre que si les conditions de sécurité sont réunies, reprenez votre manœuvre à zéro si le bateau s'écarte exagérément du quai. Ce sont les circonstances qui décideront de l'amarre à tourner en premier : vitesse et trajectoire, orientation du vent et/ou du courant...



4

LA PRÉPARATION

Prenez votre temps, préparez-vous en eau libre, dans l'avant-port ou en tout cas loin de tout obstacle. Mettez toutes vos défenses du même bord, depuis l'extrême arrière du bateau jusqu'à son extrême avant.



Passez l'extrémité de l'amarre, de l'intérieur vers l'extérieur, dans le pied du taquet, le chaumard ou la poulie. Ramenez-la vers le haut par l'extérieur de la filière.



Confectionnez un nœud de chaise. Cette boucle vous permettra de « cravater » un taquet ou une bitte d'amarrage. Posez-la sur la filière, prête à l'emploi.



Ramenez l'autre extrémité au winch le plus proche de la barre. Faites deux tours d'aussière sur la poulée du winch. Gardez une manivelle à portée de main.

L'amarrage d'embelle

TRÈS EFFICACE, cette manœuvre s'accompagne de précautions particulières. Vous devrez d'abord garnir le franc-bord de défenses sur toute la longueur du bateau car il risque de pivoter autour du point d'embelle.

Une fois l'amarre en tension, vous pourrez jouer de l'inverseur pour stabiliser le bateau, mais modérément car le bras de levier de l'aussière est extrêmement puissant. F.A.



2



À l'approche, les défenses sont à la bonne hauteur et elles protègent la coque sur sa longueur : le bateau, une fois amarré, pourra en effet largement pivoter autour du point d'embelle.

3



Avec la boucle de l'aussière, cravatez le taquet sans même avoir à débarquer.

Si nécessaire, raidissez l'aussière à la manivelle.

4



Revenez au cockpit, derrière le winch, et reprenez l'aussière à la volée.

5



Au port Lancer une amarre

L'exercice est plus facile qu'il n'y paraît, pour peu que vous y mettiez les formes. Oubliez le cow-boy et son lasso, visualisez plutôt un coup droit au tennis.

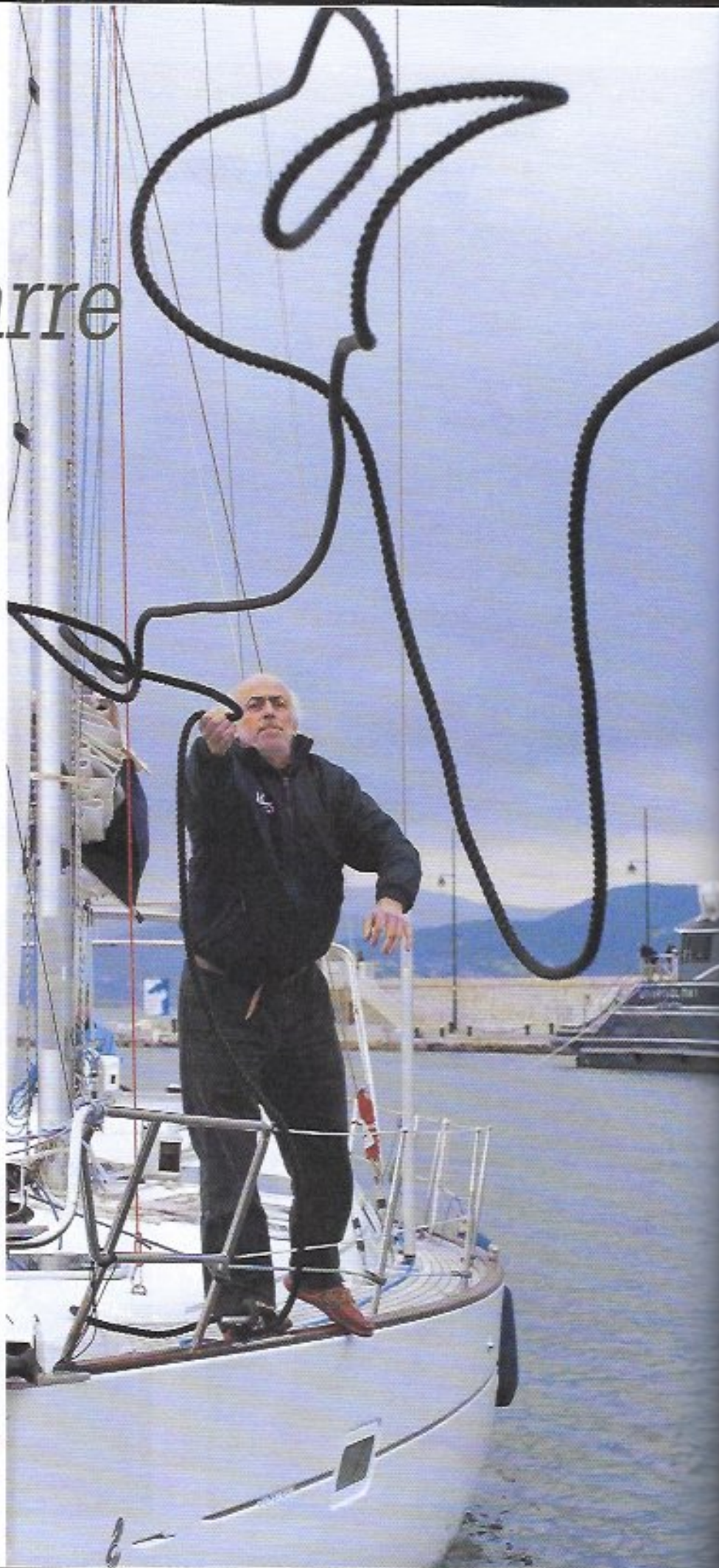
ENTRAÎNEZ-VOUS SI NÉCESSAIRE car le lancer d'amarre est un geste essentiel qui participe dans bien des situations à la réussite d'une manœuvre. Seul moyen raisonnable de passer une remorque en mer, il s'impose aussi dans les manœuvres de port, lorsqu'il s'avère difficile ou impossible de stopper le bateau au ras du ponton pour passer une aussière à bras tendu.

Quai en surplomb, vent ou courant traversier, trajectoire ou vitesse d'approche mal estimées sont autant d'occasions où il faut savoir se donner de l'allonge. Spectaculaire – et particulièrement élégant lorsqu'il est proprement réalisé –, le lancer peut paraître intimidant, mais il n'est pas réservé aux experts. Sa réussite dépend seulement d'une bonne préparation et d'un bon enchaînement.

La préparation consiste à lover soigneusement son aussière et à répartir les anneaux entre les deux mains. Dans l'exécution, pensez à camper vos pieds dans une posture stable, à tourner franchement épaules et bassin, à accompagner le geste des deux mains. Et ne quittez pas votre objectif des yeux : comme dans bien des domaines, c'est le regard qui guide la trajectoire.

F.A.

*Bien exécuté,
le geste est aussi
efficace qu'esthétique.*



La prise en main



1 Anneaux assez longs pour donner du ballant, mais pas trop, sous peine de s'accrocher aux filières.



2 Séparez l'écheveau en deux groupes. Quatre à cinq anneaux, maximum, dans la main qui lancera.



3 Transférez les anneaux un par un d'une main à l'autre, sous peine de les croiser.

La puissance du geste



1 ▲ Posture stable, de trois quarts par rapport à l'objectif, regard vers le but.

La deuxième main s'ouvre après celle qui lance, laissant filer les derniers anneaux. ►



2 La puissance vient de la rotation du bassin

Fléchissement des genoux, armement du bras de lancer vers l'arrière, rotation du buste. Le deuxième bras accompagne la préparation.



3 La rotation du bassin entraîne celle des épaules, les bras suivent. C'est ce « retard » qui crée l'accélération et la puissance du lancer.

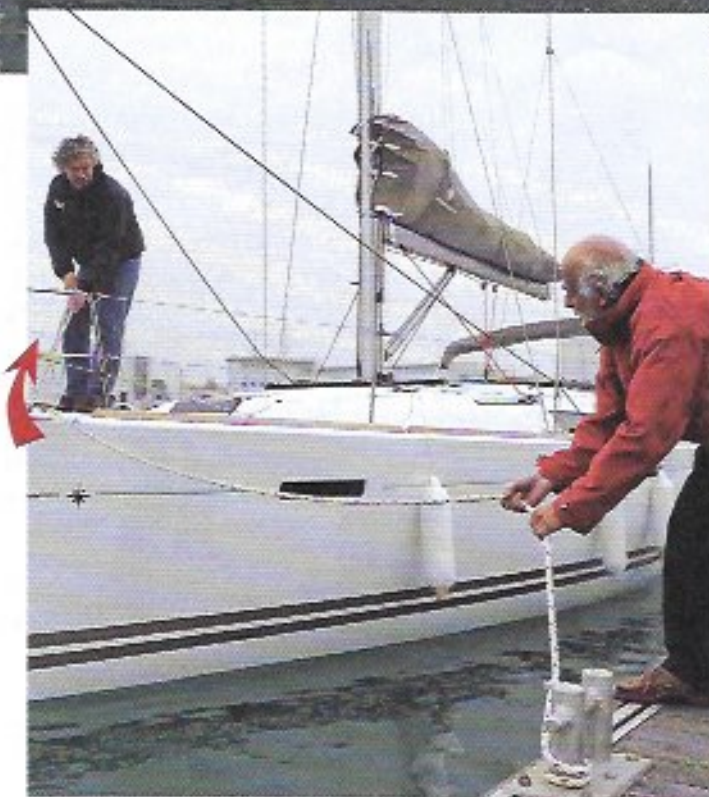




Raidir une amarre

Raidir une amarre ou comment déplacer un voilier de 10 tonnes d'une seule main...

DONNEZ-MOI UN POINT D'APPUI, et je soulèverai le monde : c'est un peu de cela dont il s'agit ici. En l'occurrence, votre levier est l'amarre elle-même. En tirant perpendiculairement au cordage, sous réserve que celui-ci soit bloqué aux deux extrémités, vous décuplez votre force. Le bateau se rapproche, l'aussière se détend et vous en profitez pour reprendre le mou ainsi gagné. On répète l'opération autant de fois que nécessaire. L'exercice se pratique seul (page de droite) ou à deux équipiers (comme ci-contre) qui cumulent leurs efforts pour être encore plus efficaces. Nul besoin d'être un haltérophile, c'est surtout une affaire de coordination. F.A.



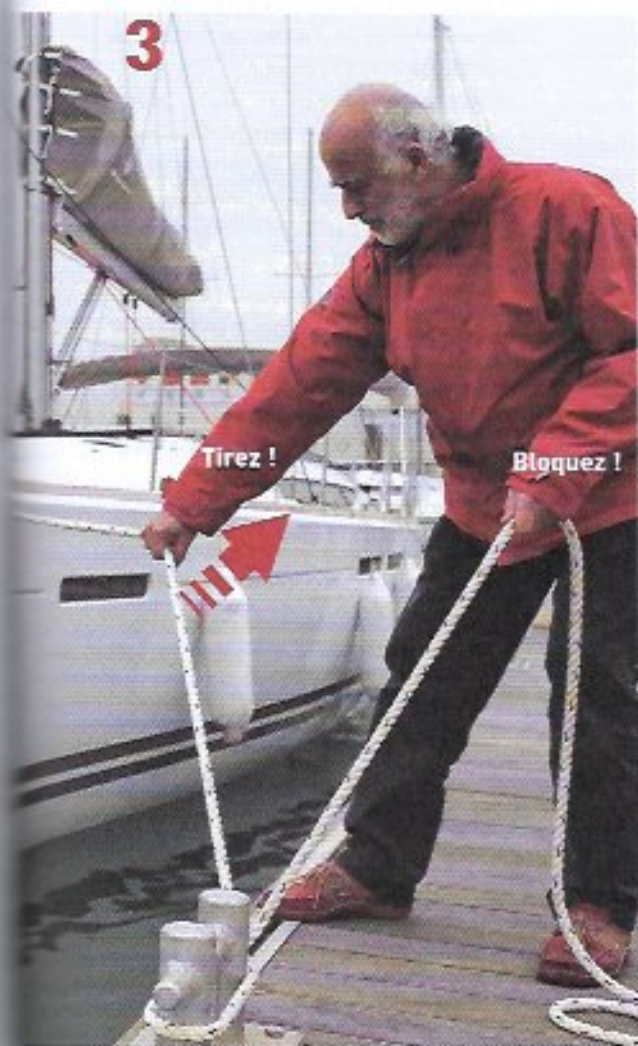
Lorsqu'on est deux, l'équipier sur le pont bloque avec un tour mort au taquet tandis que l'autre pèse sur l'amarre. Le mou est repris par le premier, et ainsi de suite.



1 Premier réflexe, un tour mort. Votre amarre doit effectuer un tour complet sur le pied du taquet. Votre traction vers le haut, qui écrase le cordage sous la pointe du taquet, complète le blocage.



2 Maintenez ce blocage d'une main et, de l'autre, saisissez l'amarre le plus loin possible du taquet.



3 Tirez perpendiculairement, en maintenant fermement votre blocage avec l'autre main, sinon tout ce qui glisse serait perdu.



4 Relâchez le courant du cordage et, sans défaire votre tour mort, récupérez le mou à deux mains.



5 Répétez l'opération autant de fois que nécessaire pour rapprocher le bateau du ponton, puis finalisez votre amarrage.

Au port

Les nœuds d'amarrage

Bittes d'amarrage et anneaux de quai ont quasiment déserté nos marinas. Les pontons et les catways sont maintenant tous équipés de solides taquets. Nous vous proposons quatre méthodes pour y tourner vos aussières.



TOUTES LES HISTOIRES d'amarrage devraient commencer par un tour mort. Aussière tournée, la traction sur l'extrémité du cordage est alors quasi nulle, et le nœud peut s'effectuer en toute quiétude, sans avoir à se battre dans le même temps pour retenir le voilier. En absorbant l'essentiel de l'effort, le tour mort évite au nœud de se souquer exagérément, ce qui le rendra d'autant plus facile à défaire. En se serrant sur le taquet, il bloque l'amarre et évite les va-et-vient qui finiraient par user le cordage.

Une fois ce point acquis, comment procéder ? C'est affaire de convenances personnelles, d'habitudes et de circonstances. Le classique nœud de chaise a l'avantage de ne pas se souquer, mais il est irréalisable sur un cordage sous tension, tandis que deux demi-clés se font aisément en toutes occasions. Ces deux méthodes s'adaptent à un amarrage sur anneau comme à un taquet déjà surchargé par les amarres du voisin. Pensez seulement à passer votre amarre en dessous de toutes les autres. Si le taquet est libre, n'hésitez pas : un tour mort, un huit, une demi-clé, cela n'a jamais bougé.

À moins que vos amarres ne soient pré-équipées d'une boucle (épissure ou nœud de chaise) : optez alors pour la tête d'alouette. FA

Le nœud de taquet



Comme toujours avec les nœuds d'amarrage, le nœud de taquet commence par un tour mort autour des deux branches.



On amorce alors une inversion du sens de rotation du cordage en croisant le courant par-dessus le taquet.



En repassant sous la branche, on forme un demi-huit que l'on va compléter par une boucle inversée.



Cette boucle inversée doit être faite dans le bon sens, c'est-à-dire avec le brin courant au-dessus du dormant.

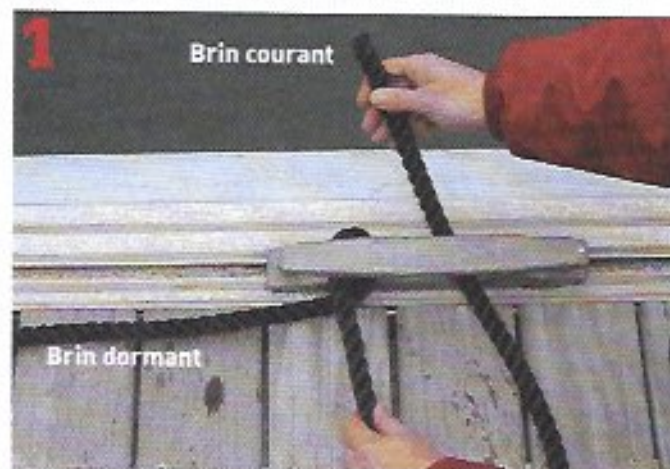


Ainsi, la demi-boucle se fond harmonieusement avec le demi-huit et ne risque pas de glisser.



Inutile de rajouter un tour mort ou un autre huit : à lui seul, ce nœud est d'une robustesse à toute épreuve.

Tour mort et deux demi-clés



Ce taquet évidé peut s'utiliser comme un anneau. Passez deux fois l'amarre en son centre pour réaliser un tour mort.



La première demi-clé s'amorce par une boucle en passant le courant par-dessus le dormant.



Repassez ensuite l'extrémité du courant dans la boucle ainsi créée pour terminer la première demi-clé.



Après serrage, reproduisez une nouvelle fois le geste précédent pour effectuer une deuxième demi-clé.

TAQUET ET TÊTE D'ALOUETTE

Ce nœud d'amarre simplissime ne fonctionne que si les deux brins sont soumis à une même tension, sous peine de glisser. Il s'adapte aux amarres prémunies d'une boucle (épissure ou nœud de chaise), pourvu que le taquet du ponton soit bien évidé en son centre... et libre. Comme le nœud de chaise, il sera impossible à réaliser si l'amarre est soumise à forte traction.

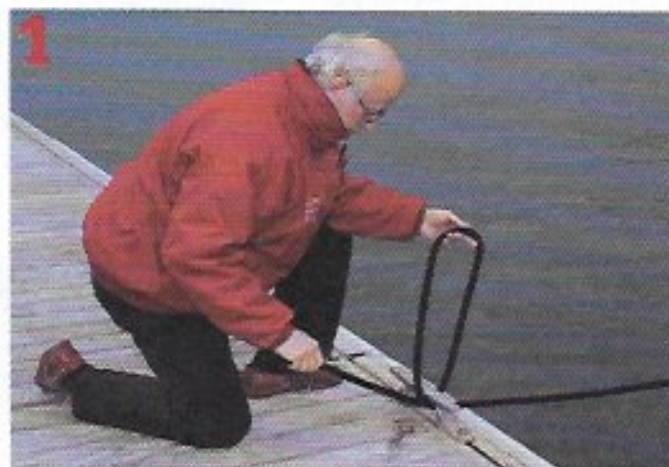


Votre amarre doit préalablement être munie d'une boucle terminale et le taquet doit être libre.



Passez la boucle au travers du taquet. Il vous faut du mou sur le dormant de l'ausnière.

Tour mort et nœud de chaise



1 Récupérez du mou sur le dormant afin de pouvoir réaliser la boucle nécessaire au nœud de chaise.



2 Confectionnez votre nœud de chaise selon la méthode avec laquelle vous êtes le plus à l'aise (voir page xxxx).



3 Sur un nœud de chaise correctement réalisé, l'extrémité sort toujours côté intérieur de la boucle. Pensez à laisser une queue suffisamment longue.



Rabattez l'un des côtés de la boucle en la faisant passer sur l'une des branches du taquet.



Opérez symétriquement avec l'autre côté de la boucle et l'autre branche du taquet.



La tête d'alouette se serre toute seule sans toutefois se soulever : elle pourra se défaire en un tour de main.

Au port Plier un foc ou un génois



Une voile bien pliée, c'est l'assurance de l'établir rapidement et de préserver le tissu qui peut se « casser » quand il reste trop longtemps tassé.

Toutes les voiles d'avant réclament un pliage soigneux pour être stockées avec un minimum de place. Démonstration en images avec un génois.

PLIER UNE VOILE D'AVANT n'a rien de très compliqué mais demande une gestuelle précise et au moins deux personnes pour accomplir le travail. Le pliage d'un foc sert à deux choses : tout d'abord à limiter son volume pour pouvoir le stocker facilement à l'intérieur du bateau – coffre ou cabine ; ensuite, à préserver la voile de mauvais plis qui peuvent casser les fibres du tissu si la voile est rangée en vrac pendant une période prolongée. On peut ajouter que c'est un excellent moyen de vérifier l'intégrité de la voile après son utilisation, en particulier sur le guindant et la chute.

Pour qu'un pliage soit efficace, il est bon de

choisir un espace dégagé, sec et exempt de plaques grasses ou de produits corrosifs. On évitera ainsi les espaces goudronnés en été, les zones de carénage...

Que la voile soit équipée de mousquetons ou d'une ralingue en tissu ne change rien au pliage qui doit toujours être réalisé de façon à accompagner le tissu plutôt que de le contraindre. Naturellement, quand les deux équipiers plient la voile face à face, ils doivent avancer l'un vers l'autre puisque la largeur diminue au fur et à mesure que l'on s'approche du point de drisse. Ce qui signifie qu'ils suivent la coupe de la voile en la pliant avec équilibre et harmonie. A.S.

VOILES HUMIDES : NE PAS PLIER !

Stocker une voile humide pendant longtemps conduit à la formation de moisissures dont il est très difficile de se débarrasser et qui détériorent les fibres des tissus.

Avant de plier la voile, il faut donc la faire sécher. Par exemple, il est plus important d'éliminer l'humidité que de laver les voiles à l'eau douce, ce qui favorise encore plus les champignons.

À bord, il est recommandé de ne pas hiverner les voiles empilées les unes sur les autres, mais de les disposer séparément, allongées dans le carré.



1
En débutant le pliage, il faut respecter une distance de brassage équivalente pour chaque équipier ($a = b$) afin que les plis soient parallèles à la bordure de la voile.



2
La main gauche de l'équipier (de dos) maintient la pliure de façon à conserver une valeur constante au pli. Ce geste sert de guide à l'autre équipier pour respecter la régularité du pli.



3
En avançant sur le tissu, les équipiers maintiennent la voile à plat avec leurs genoux. Ceci est important pour conserver la voile sous tension par vent tourbillonnant et capricieux.



4
La photo montre bien que la chute et le guindant de la voile « avancent » à chaque nouveau pli, équilibrant la masse de tissu et facilitant le stockage.



5
La tête du foc doit se rabattre vers l'arrière le long de la voile pliée pour éviter une trop grosse accumulation de tissu au même endroit.



6
Allongé et plié dans un sac dit « banane », le gènois est prêt à être rangé. Ce sac offre l'avantage d'une manipulation plus facile sur le pont.



Il est important de conserver la même amplitude des bras à chaque pliage. Ceci conditionne la largeur du pli et sa régularité. On observe bien que la ralingue (à gauche) sur le guindant ne se superpose pas à elle-même, mais avance à chaque pli, de même que la chute de la voile tenue par l'autre équipier. Ainsi, l'épaisseur du tissu demeure à peu près constante sur toute la longueur des plis.



VARIANTE POUR METTRE LA VOILE EN SAC

Au lieu de laisser la voile dans un sac « banane », donc en long, il est possible de ranger le foc ou le génôis dans un sac classique. Toutefois, ce type de pliage est à éviter lorsque la voile est réalisée dans un tissu composite, très raide.



Après le pliage en long, on replie la voile sur elle-même en plusieurs fois en évitant les faux plis.



Pour faciliter le repli de la voile, on peut terminer en ramenant le guindant sur la partie déjà pliée.



Ainsi pliée « au carré », une voile d'avant se stocke très facilement à domicile pour un hivernage au sec.

Plier avec l'aide de la bôme

Lorsque la place manque sur un ponton, on peut être amené à plier la voile dans les passavants. Et utiliser la bôme comme guide naturel permet un pliage facile.



Avant d'arriver à cette étape, le tissu du génôis a été disposé de l'autre côté de la bôme. Pour effectuer les plis, il suffit de le faire glisser vers le passavant.



La largeur des plis est dictée par la largeur du passavant. Il faut prendre garde à ce que le tissu ne s'échappe pas à l'eau et s'assurer de ne pas glisser sur les plis.

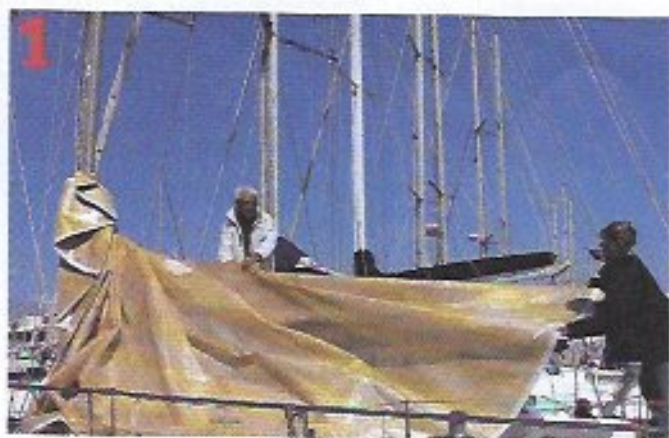


Étant donné l'étroitesse du lieu, le rangement dans le sac « banane » s'impose. Il permet d'être traîné le long du pont plus facilement qu'un sac classique.

Au port

Ferler la grand-voile

Avant de procéder au pliage d'une grand-voile, il est important qu'elle soit étalée le plus largement possible pour limiter les mauvais plis.



1. Un équipier se tient sur le rouf en ramenant le tissu sur la bôme alors que l'autre organise les plis afin qu'ils ne dépassent pas trop l'épaisseur de la bôme.



2. Dès que deux ou trois plis ont été pris, il est recommandé de poser un raban (sangle ou garcette) pour éviter que le tissu ne retombe.



5. On peut clairement observer la régularité du pliage rabané au fur et à mesure. À ce stade, le pliage devient de plus en plus facile. À noter que le capot doit être fermé pour éviter tout accident.

Qui veut mettre sa grand-voile à l'abri de l'usure, du ragage et autres déformations doit la ferler soigneusement après chaque navigation.

GRÂCE À LA BÔME qui la supporte et malgré sa grande surface, une grand-voile est assez facile à ferler, même en l'absence de tout système permettant de la guider en l'affalant, comme peuvent le faire les lazy-jacks ou les lazy-bags. En outre, la plupart des grand-voiles sont équipées de coulisseaux sur leur guindant, qui demeurent donc à poste dans le rail de mât au moment de l'affalage et permettent de maintenir en partie la voile

avant le ferlage. Pour effectuer celui-ci, il est important de le faire à deux, voire à trois équipiers. Ils travailleront d'autant plus facilement que la balancine aura été choquée pour abaisser la bôme. Les plis doivent être parfaitement tendus, réguliers et alternés d'un côté à l'autre de la bôme. Ils ne doivent surtout pas tomber plus bas que celle-ci. Sinon on risque de coincer et d'écraser le tissu en posant les rabans. A.S.

POSER UN RABAN AVEC UNE DEMI-CLÉ GANSÉE



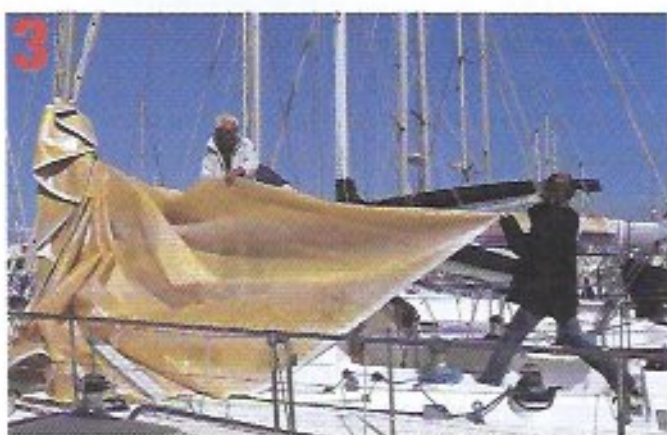
Sangle ou garcette, le raban est muni d'une boucle à une extrémité.



On passe le courant dans cette boucle avant de commencer la demi-clé.



La ganse permet de libérer la boucle en tirant sur le bout libre.



3. Pour l'équipier situé en bout de bôme, avancer avec le tissu n'est pas forcément facile. Pour améliorer la situation, on peut encore descendre la bôme avec la balancine. Le pliage n'en souffrira pas.

4. Une bonne coordination entre équipiers est nécessaire pour procéder à un pliage rapide et régulier. Un point qui devient crucial quand il y a beaucoup de vent lors de la mise en plis !

6. Ce pliage, parfaitement régulier et esthétiquement séduisant, ne prend que quelques minutes et préserve la voile des mauvais plis. Quand le tissu est suffisamment rigide, quelques rabans suffisent avant la mise sous taud.



Au port

Monter au mât

Se hisser dans le gréement pour des opérations de vérification, de maintenance ou de réparation est une opération courante, mais dont la réalisation, par souci de sécurité, ne doit en aucun cas être banalisée.

LA PREMIÈRE RÈGLE est de ne jamais confier la vie d'une personne à un mousqueton à ouverture rapide, ni même à une manille. Avez-vous déjà vu une voile s'affaler inopinément ? Imaginez-vous en bout de drisse...

Un nœud (de chaise en l'occurrence) s'impose. Si, par extraordinaire, le bateau ne dispose pas de drisse textile, frappez la ma-

nille de la drisse métallique sur la chaise de calfat, mais doublez avec une solide gancette transfilée en plusieurs allers-retours entre l'anneau de la chaise et la cosse du câble.

La drisse de spi est la plus adaptée car elle est prévue pour tirer dans toutes les directions. Si cette dernière ne monte pas en tête de mât et que vous ayez besoin d'intervenir

tout en haut, ne montez jamais à la force des bras au-dessus de votre poulie de drisse. Utilisez dans ce cas la drisse de grand-voile. Enfin, lorsqu'un équipier est dans le mât, sécurisez la drisse avec deux demi-clés, ne serait-ce que pour éviter qu'une personne non avertie de l'opération en cours ne commette une (lourde) bêtise.

F.A

FRAPPER LA DRISSE SUR LA CHAISE DE CALFAT



Le mousqueton ou la manille de la drisse doit passer tout entier dans l'anneau de la chaise de calfat...



pour y faire un nœud de chaise, et rien d'autre. La chaise de calfat doit toujours avoir une sangle sous-cutale.



1 Avant toute chose, fermez le bloqueur en amont de la drisse. En cas de défaillance humaine, toujours envisageable, la manœuvre est ainsi sécurisée.



2 Envoyez deux équipiers hisser au mât à la volée, et reprenez le mou avec deux tours au winch. Sinon, on aura recours à la manivelle, mais ce sera long.



3 Une fois l'équipier hissé à la hauteur voulue, garnissez complètement le winch, vous en aurez besoin pour le redescendre. Puis tournez au self-tailing.



4 Réalisez une boucle avec le courant de la drisse et tournez-la autour du winch. Croisez avec le dormant.



5 Passez l'extrémité dans l'interstice entre la boucle, le dormant et le winch. Vous réalisez ainsi la première demi-clé.

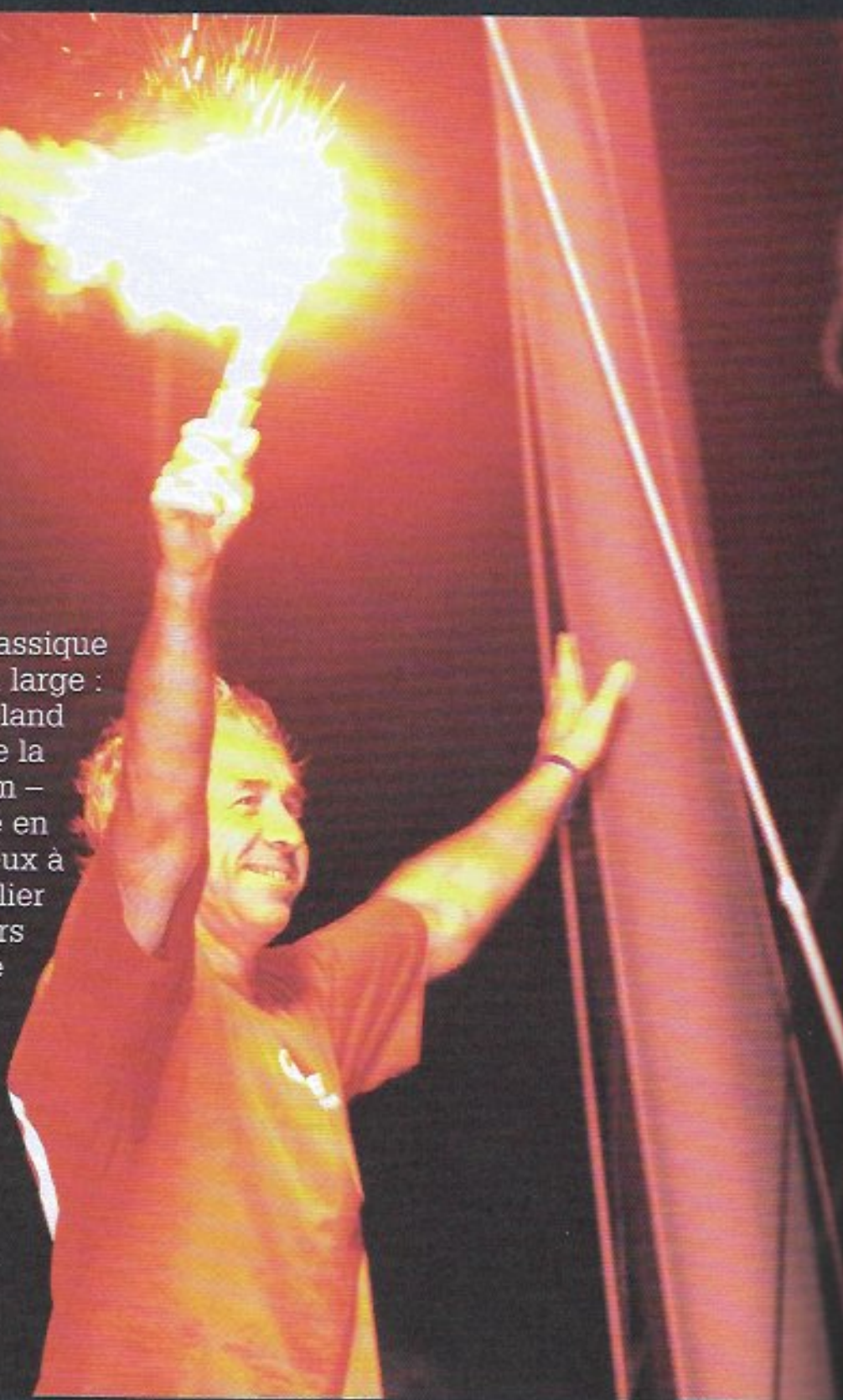


6 En continuant de tourner dans le même sens autour du dormant, effectuez la deuxième demi-clé. Maintenant, et seulement maintenant, vous pouvez vaquer à autre chose.

Sécurité

Les feux de détresse

C'est un grand classique des courses au large : le vainqueur – ici Roland Jourdain à l'arrivée de la Route du Rhum – manifeste sa joie en déclenchant ses feux à main. Ce cas particulier mis à part, le recours aux feux de détresse s'effectue dans des conditions stressantes, voire très inconfortables. Raison de plus pour se familiariser au préalable avec leur maniement.



Allumer un feu à main

DESTINÉS À DONNER L'ALERTE et à signaler votre position à d'éventuels secours, de jour comme de nuit, les feux de détresse ont chacun leurs particularités et leur usage spécifique. Les fusées parachutes sont prioritairement utilisées pour attirer l'attention d'un navire de passage et déclencher l'alarme. Projetée à quelque trois cents mètres d'altitude, leur capsule éclairante peut être repérée à près de cinquante kilomètres par bonne visibilité, soit bien au-delà de votre propre horizon visuel.

Le feu à main est plutôt déclenché lorsque les secours sont en phase d'approche, pour signaler votre position. Les fumigènes, quant à eux, laissent une épaisse fumée à la surface de la mer longtemps après leur extinction et s'avèrent particulièrement efficaces pour le repérage depuis un avion ou un hélicoptère. Ces dispositifs ne s'utilisent pas sans précautions. Des gants, type bricolage ou maintenance, en toile et/ou cuir, préviendront les brûlures. Le mieux est d'en laisser un (ou une paire) à demeure dans le coffret des feux de détresse. Les fusées parachutes produisent au déclenchement un léger recul : il convient donc de les tenir fermement. Après extinction, un feu à main ne doit pas être jeté, mais simplement lâché à la verticale au-dessus de l'eau.

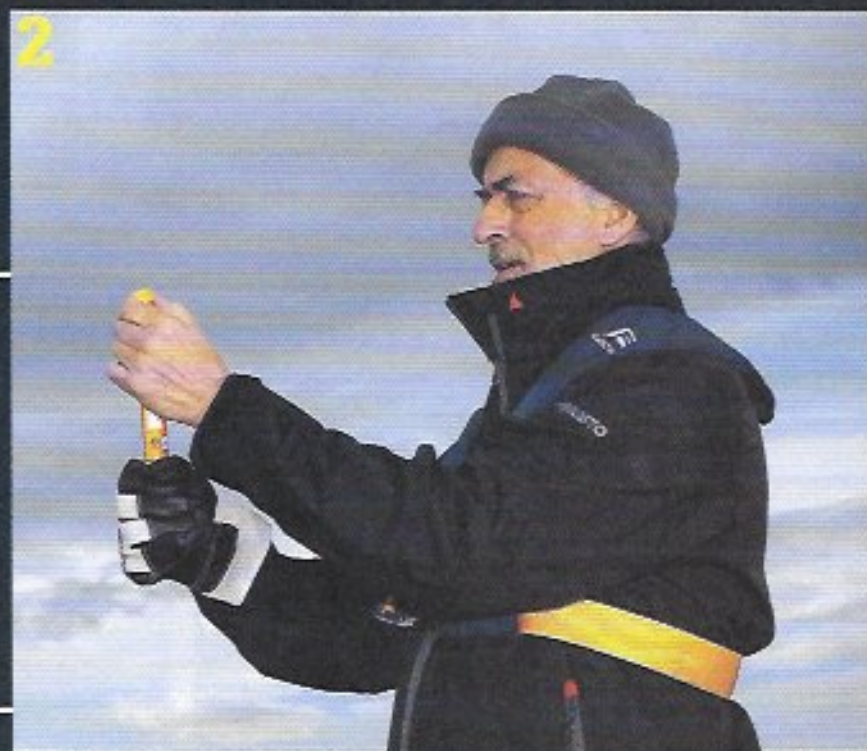
D'une marque à l'autre, les dispositifs de mise à feu peuvent varier. Les fusées parachutes sont ainsi déclenchées soit par tirage d'un cordon soit par percussion. Mais les principes généraux d'utilisation demeurent. F.A.

FEU À MAIN

- ▶ **Effet :** flamme rouge vif tenue à la main.
- ▶ **Durée :** 60 secondes.
- ▶ **Intensité lumineuse :** supérieure à 15 000 candelas.
- ▶ **Visibilité :** aperçu depuis un avion à 45 kilomètres.
- ▶ **Utilisation :** de préférence pour localiser sa position lorsque les secours, déjà alertés, sont en phase d'approche.



Le port d'un gant de protection est vivement conseillé. Placez vous autant que possible debout, à un point élevé du bateau : vous serez vu de plus loin.



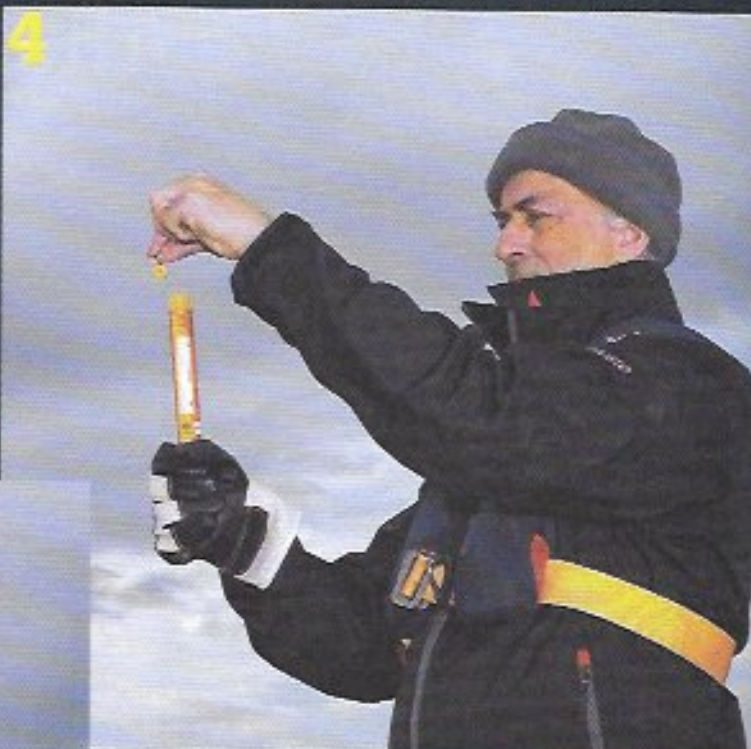
Décapsulez le bouchon obturant la partie supérieure du tube.

3



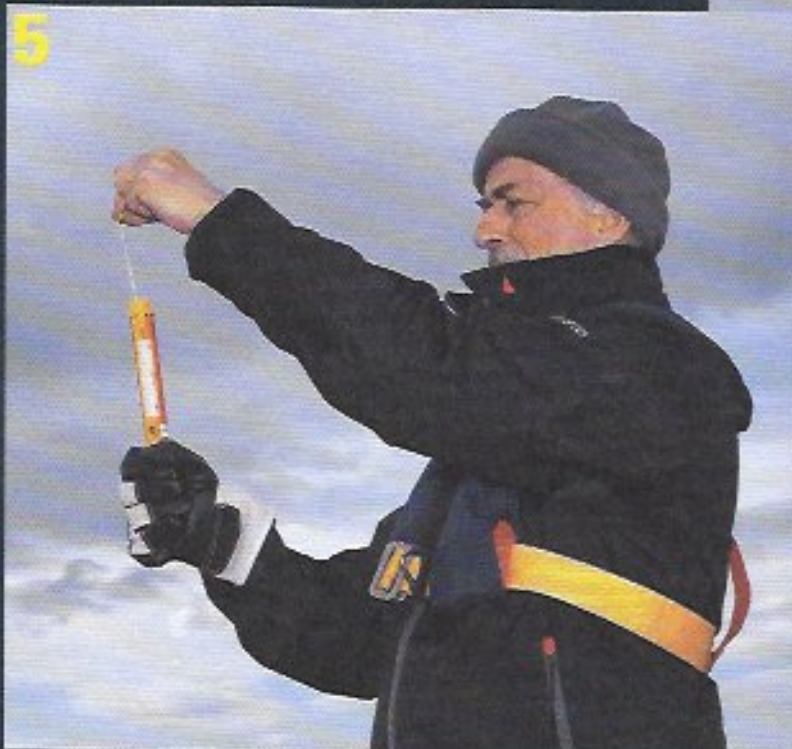
Mettez
à jour
le cordon
et l'anneau de
mise à feu.

4



Dégagez le cordon
vers le haut
saisissez l'anneau

5



Tirez fermement vers
le haut, bras tendu.
Tenez l'engin éloigné
de vous. Ne regardez
pas trop la flamme.

À VÉRIFIER AVANT LE DÉCLENCHEMENT



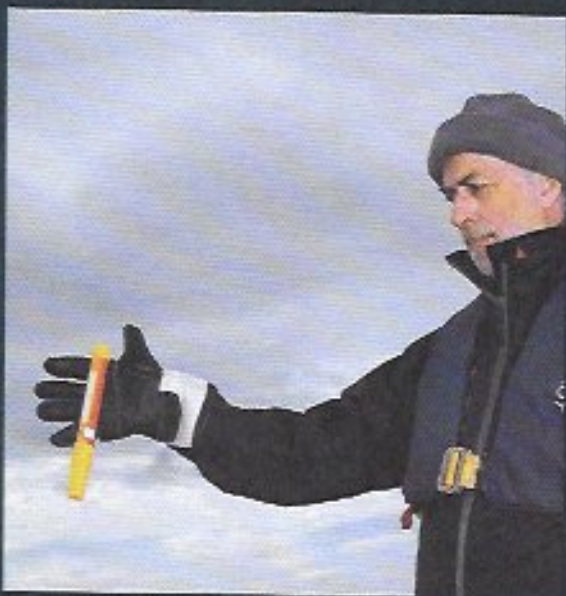
Prenez le temps de relire les instructions.



Contrôlez la date de péremption.

Allumer un feu à main

NE LE LANCEZ PAS !



Après extinction, un feu à main ne doit pas être projeté à l'eau. Son tube incandescent risque en effet, dans un geste brusque, de se plier ou de casser, et de vous brûler le poignet ou l'avant-bras. Il convient plutôt de le lâcher à la verticale, bras tendu au-dessus de la mer, en ouvrant simplement la main. Si les circonstances le permettent, vous pouvez aussi le déposer dans un seau préalablement rempli. C'est ainsi que procèdent les coureurs déclenchant – pour le plaisir – un feu lors d'une arrivée de course. Mais, en situation de détresse, ces préoccupations écologiques passent logiquement à l'arrière-plan.



Positionnez l'engin flèche vers le haut.

Nouvelle gamme

pyrotechnie

4W
FOR WATER

Fumigène
flottant



Jeu de 3 feux
à main rouge

Contient 3 feux à main rouge
nauphasse pour 5 miles



Coffret hauturier

Devient à la 4W (4W 1000)
contient 10 feux à main
3 feux à main
2 fusées parachute
2 fumigènes



Fusée
parachute



3 feux à main
blanc anti-
collision



Coffret
grande plaisance

8 feux à main
3 fusées parachute
2 fumigènes



Pistolet
lance fusées



IMPORTANT

SECURITE des PERSONNES et RESPECT de L'ENVIRONNEMENT

Ne jeter pas et ne percuter pas votre pyrotechnie périmée.

Rapporter la chez un revendeur agréé. Pour une somme forfaitaire par produit, quelle que soit la marque, elle sera acheminée et détruite dans un centre approuvé.

Notre collaboration avec ALPHACHIM, spécialiste du traitement des produits dangereux, permet de vous offrir :

- Une collecte sur toute la France
- Un reconditionnement et un transport agréé par du personnel formé
- Une destruction dans un centre approuvé présentant un excellent bilan carbone
- Une traçabilité, de la collecte à la destruction.



www.forwater.fr

www.recupyro.fr

Tirer une fusée parachute



4

1. La flèche indique le sens du tir.
2. Décapsulez le bouchon supérieur.
3. Retirez la protection inférieure. Déchirez le papier protégeant le cordon de mise à feu.
4. Éloignez l'engin de vous en le tenant fermement. Tirez le cordon de mise à feu.

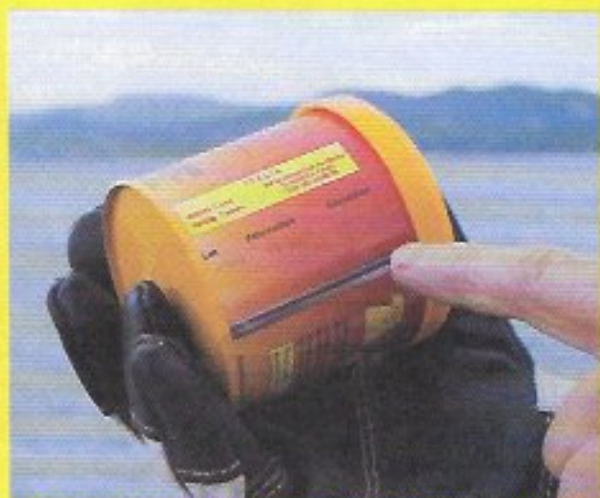
FUSÉE PARACHUTE

- Effet : étoile lumineuse rouge vif.
- Durée : 40 secondes.
- Intensité : supérieure à 30 000 candelas.
- Visibilité : 50 kilomètres par bonne visibilité.
- Utilisation : de jour comme de nuit pour appeler des secours dans une zone où elle a des chances d'être vue (proximité des côtes, autres bateaux dans la zone). Tirez deux engins à 5 ou 10 minutes d'intervalle et déclenchez un feu à main dans les 5 ou 10 minutes suivantes.

Déclencher un fumigène



Comme sur tous les feux de détresse, les instructions d'utilisation, éventuellement illustrées, vous rappellent l'essentiel.



La date de péremption est de trois ans après la date de fabrication. Vérifiez-la régulièrement.



Le fumigène se déclenche, comme le feu à main, par un dispositif de traction.



Éloignez l'engin de votre visage avant de tirer sur l'anneau de mise à feu.



Lâchez-le à la mer, sous le vent du bateau ou du radeau de survie. L'eau de mer provoque la réaction chimique qui déclenche la fumée.

FUMIGÈNE FLOTTANT

- Effet : émission d'une fumée rouge orangé.
- Durée : 3 minutes.
- Intensité : aucune.
- Visibilité : 10 kilomètres par temps clair et vent faible.
- Utilisation : pour localiser sa position lorsque les secours sont en phase de recherche. Utile lorsqu'un avion survole la zone.

Sécurité

Un harnais bien frappé

Équipement de sécurité individuel, le harnais reste le meilleur moyen d'éviter la chute à la mer. Encore faut-il s'en servir correctement.

PORTER UN HARNAIS ne doit pas être une contrainte. Indispensable à la sécurité de chacun, il doit être porté dès que les risques augmentent : la nuit, en solo, par fort vent, sous spi, en course... La longe, souvent extensible dans sa première partie, est équipée de deux mousquetons qu'il est possible de frapper à deux longueurs différentes. Courte, lorsqu'on est à la barre ou en veille dans le cockpit, longue (jusqu'à deux mètres), lorsque l'on doit se déplacer ou manœuvrer. Dans ce cas, on utilise les lignes de vie qui courent par les passavants de l'avant à l'arrière du bateau en passant à l'intérieur des cadènes de haubans (pour limiter le déhanchement de la sangle en cas de chute d'un équipier). Sachez aussi que les mousquetons (souvent fluorescents) offrent généralement une double sécurité prévenant toute ouverture accidentelle. A.S.



Avec le harnais, la brassière reste de rigueur. Il faut aussi apprendre à bien se caler et à se tenir aux mains courantes.

La double sécurité : il faut appuyer sur le poussoir jaune pour ouvrir le mousqueton.



Lors des déplacements, le mousqueton doit être tenu devant soi et au plus court.



Conserver la longe frappée sur la ligne de vie et fixer l'autre extrémité sur le harnais en sortant du cockpit permet d'optimiser sa sécurité.

Miroir de signalisation

Dompter l'éclat

Inusable, le miroir de signalisation est redoutablement efficace. Son maniement est très simple... une fois apprivoisé. N'hésitez surtout pas à vous entraîner.

DE TOUS LES SIGNAUX DE DÉTRESSE figurant dans l'armement de sécurité d'un voilier, le miroir de signalisation est le plus rustique, le moins onéreux (une poignée d'euros), et il a, à la différence des autres systèmes, l'avantage considérable d'être inusable. Il n'est frappé d'aucune date de péremption et ne se jette pas après usage : il pourra au contraire servir autant de fois que nécessaire pour non seulement agacer la prunelle d'un observateur, mais lui signifier avec insistance qu'il s'agit bien d'une alerte.

Le miroir ne fait certes pas de miracles. Il n'a d'utilité que de jour, sous réserve d'un minimum de luminosité et sous certains angles, approximativement 80° de part et d'autre de l'axe du soleil. Il serait vain, faut-il le préciser, d'essayer de le faire fonctionner dos au soleil. Mais, dans le cadre de ces limites, il s'avère d'une efficacité surprenante et d'une grande précision de visée grâce à sa fameuse petite pastille rouge, dont la maîtrise n'a en réalité rien de sorcier. Sachez que la portée de l'éclat peut aller bien au-delà de l'horizon.

F.A.



Orientez le miroir de façon à projeter une tache de lumière sur une zone proche, par exemple votre main.



Modifiez lentement l'orientation du miroir pour placer le repère rouge vers l'observateur à alerter.



Portez le miroir à l'œil, visez cette tache de lumière à travers le trou de visée. Vous identifiez alors un point rouge lumineux.

VISER À TRAVERS LE HALO

Selon la luminosité et l'angle de visée, la tache rouge apparaît comme un point lumineux précis ou un halo plus diffus.

Visez le sauveteur à travers ce halo et donnez de petits mouvements au miroir afin de créer un effet de scintillement. Même si aucun bateau n'est en vue, balayez l'horizon, les éclats lumineux sont visibles de loin.

