

NAVIGUER PAR MAUVAIS TEMPS

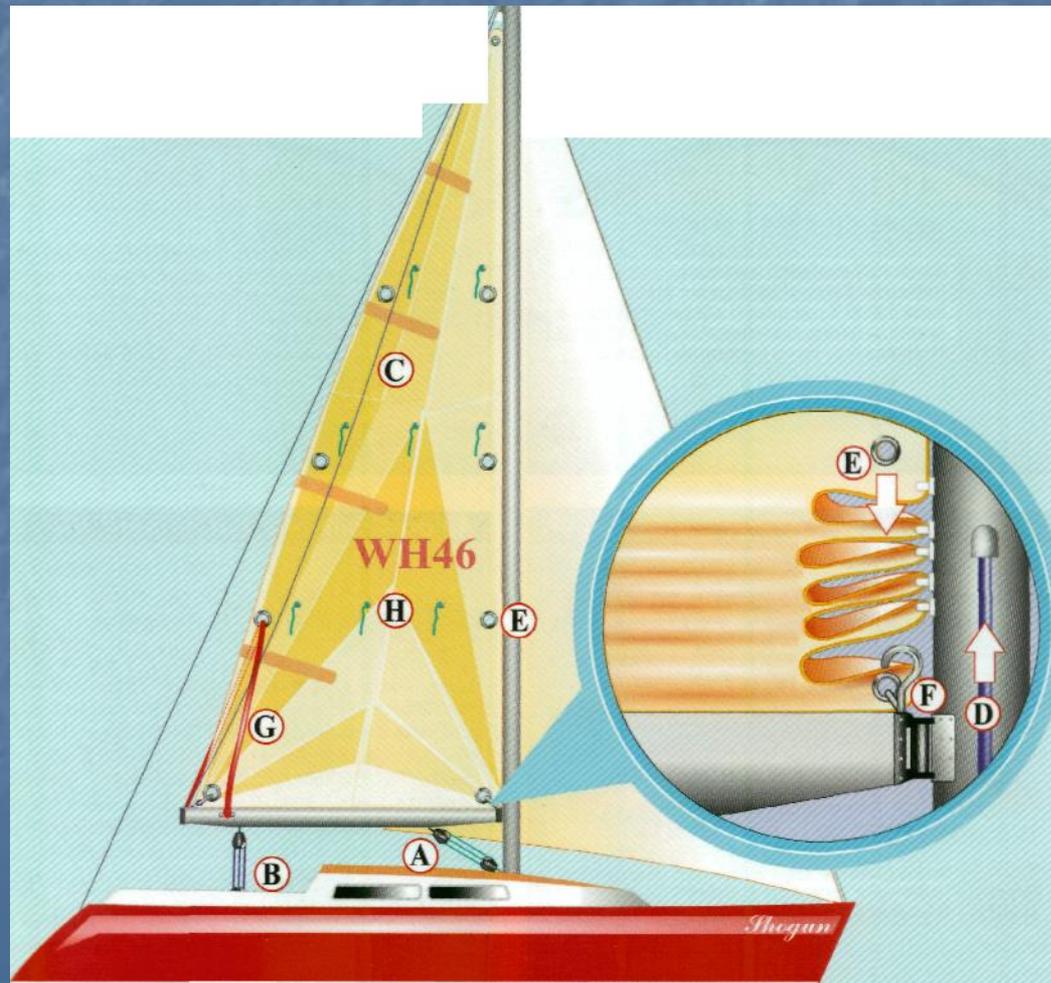


Préparation pour du gros temps

- Face au gros temps, la sécurité est avant tout une affaire d'anticipation.
- Préparation du bateau :
 - Les voiles du temps.
 - Le matériel de sécurité.
 - Ranger, fermer, amarrer tout à l'intérieur.
 - Vannes et hublots fermés.
 - Ranger et mettre au clair au fur et à mesure tous les bouts de manoeuvre sur le pont.

Adapter les voiles au temps

Bosses de ris - Prise de ris



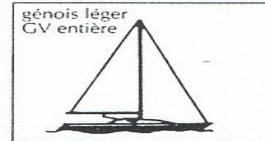
Adapter les voiles au temps

ÉTAPES CLASSIQUES DE RÉDUCTION DE VOILURE

- 1 Enroulement de quelques tours sur le gènois.
- 2 Prise du premier ris.
- 3 Enroulement de quelques tours supplémentaires sur le gènois.
- 4 Prise du second ris.
- 5 Gènois entièrement roulé et envoi du tourmentin.
- 6 Prise du troisième ris dans la grand-voile (s'il existe).

Facilitant les manœuvres grâce à son mât unique dépourvu de bastingues, le sloop possède le grément le plus simple.

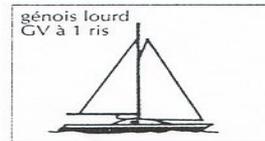
FORCE 1 à 3



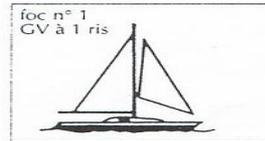
FORCE 3 à 4



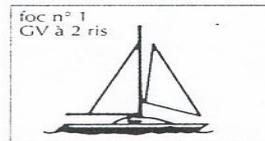
FORCE 4 à 5



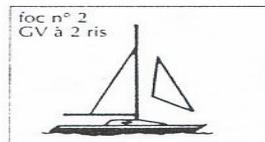
FORCE 5 à 6



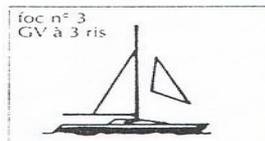
FORCE 6 à 7



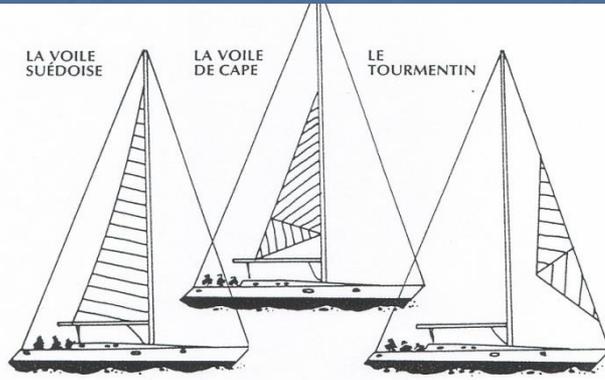
FORCE 7 à 8



FORCE 8 à 9



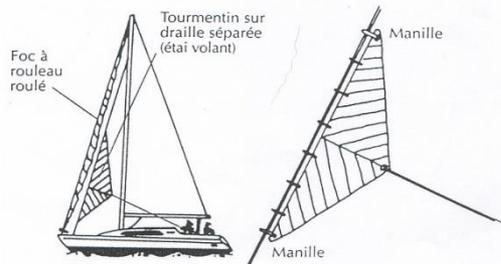
LES VOILES DE GROS TEMPS



Trois voiles pour affronter le gros temps

Voile de cape, suédoise et tourmentin sont spécialement taillés pour aider le bateau à supporter de très fortes rafales et pour permettre à l'équipage de rester manœuvrant en toute circonstance. Mais à quoi bon embarquer ces éléments de voilure si leur sac n'a jamais été ouvert depuis leur livraison par le maître-voilier ? La plupart des propriétaires reportent en effet à plus tard l'essai à poste dans un mouillage tranquille. Aussi le test finit-il par être effacé des tâches du bord. Alors n'attendez pas l'instant introuvable : faites vos essayages à quai, dès la mise à l'eau du bateau. En équipant chaque voile des accessoires requis et en procédant aux réglages de rigueur. Vous ne le regretterez pas lorsque, au large, l'anémomètre grimpera à l'assaut de la pomme de mât...

Montage du tourmentin sur une draille indépendante



Un tourmentin ne s'établit jamais sur le rail de l'enrouleur de foc. Lors de l'équipement initial du bateau, il est nécessaire de faire appel à un gréer professionnel, qui installera un étai volant en retrait de l'enrouleur. Veiller à remplacer le premier et le dernier mousquetons du tourmentin par une manille destinée à renforcer le maintien de la voile sur l'étai.

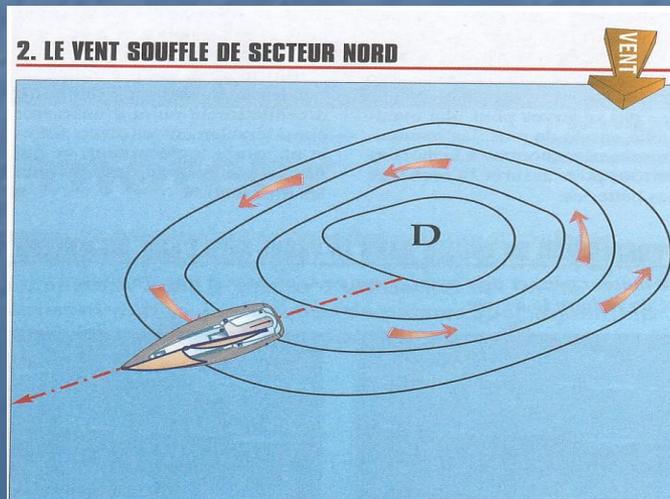
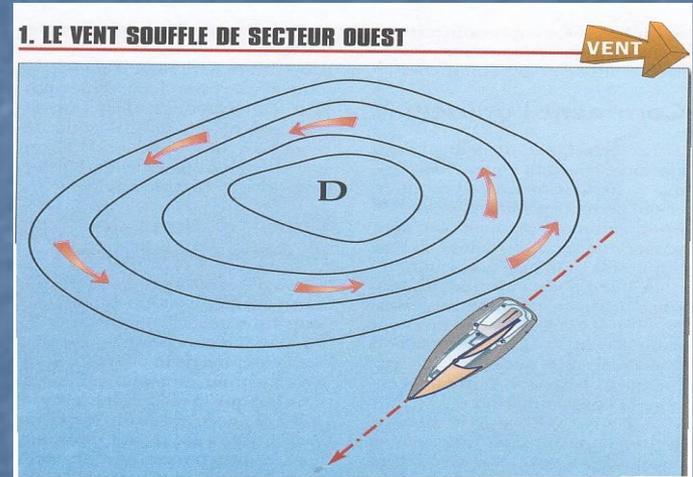
- Le tourmentin
- La voile de cape
- La voile suédoise

Préparation pour du gros temps

- Préparation de l'équipage :
 - Organisation des quarts pour durer et éviter la fatigue.
 - Le moins de monde possible sur le pont.
 - Equipement personnel prêt à servir (gilet sauvetage, lampe flash, etc).
 - Harnais pour ceux qui sont sur le pont.
 - Nourriture préparée à l'avance + eau.
 - Navigation préparée avec caps à passer, balises, amers, inclure des solutions de repli.

Situer la dépression

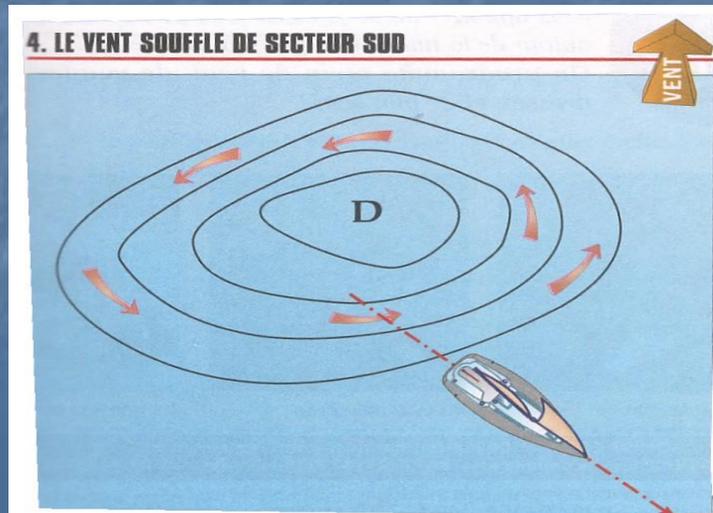
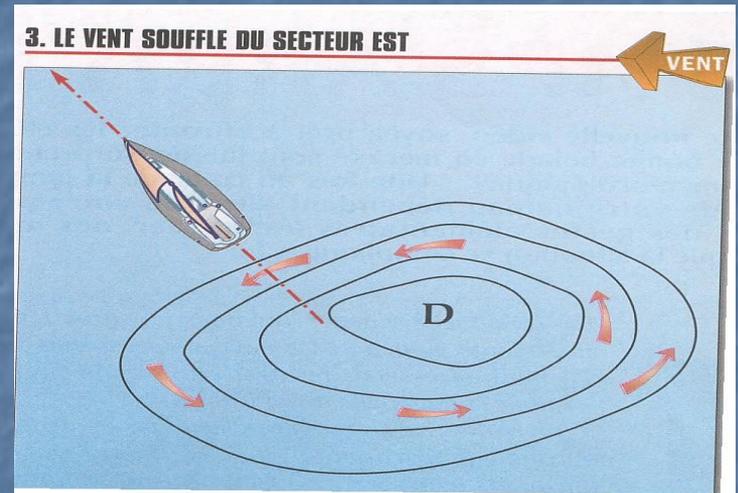
- VENT de SECTEUR OUEST
 - Dépression au nord, s'éloignant du bateau
 - Une route tribord amure au près ou au large éloigne du centre de la dépression.



- VENT de SECTEUR NORD
 - Dépression à l'est, donc passée
 - Une route tribord amure au large éloigne aussi le bateau du centre de la dépression.

Situer la dépression

- VENT de SECTEUR EST
 - Dépression au sud du bateau
 - Une route tribord amure au large éloigne le bateau du centre de la dépression.



- VENT de SECTEUR SUD
 - Dépression à l'ouest du bateau
 - Une route tribord amure au large est dangereuse, mieux vaut tribord amure au près.

Adapter sa route

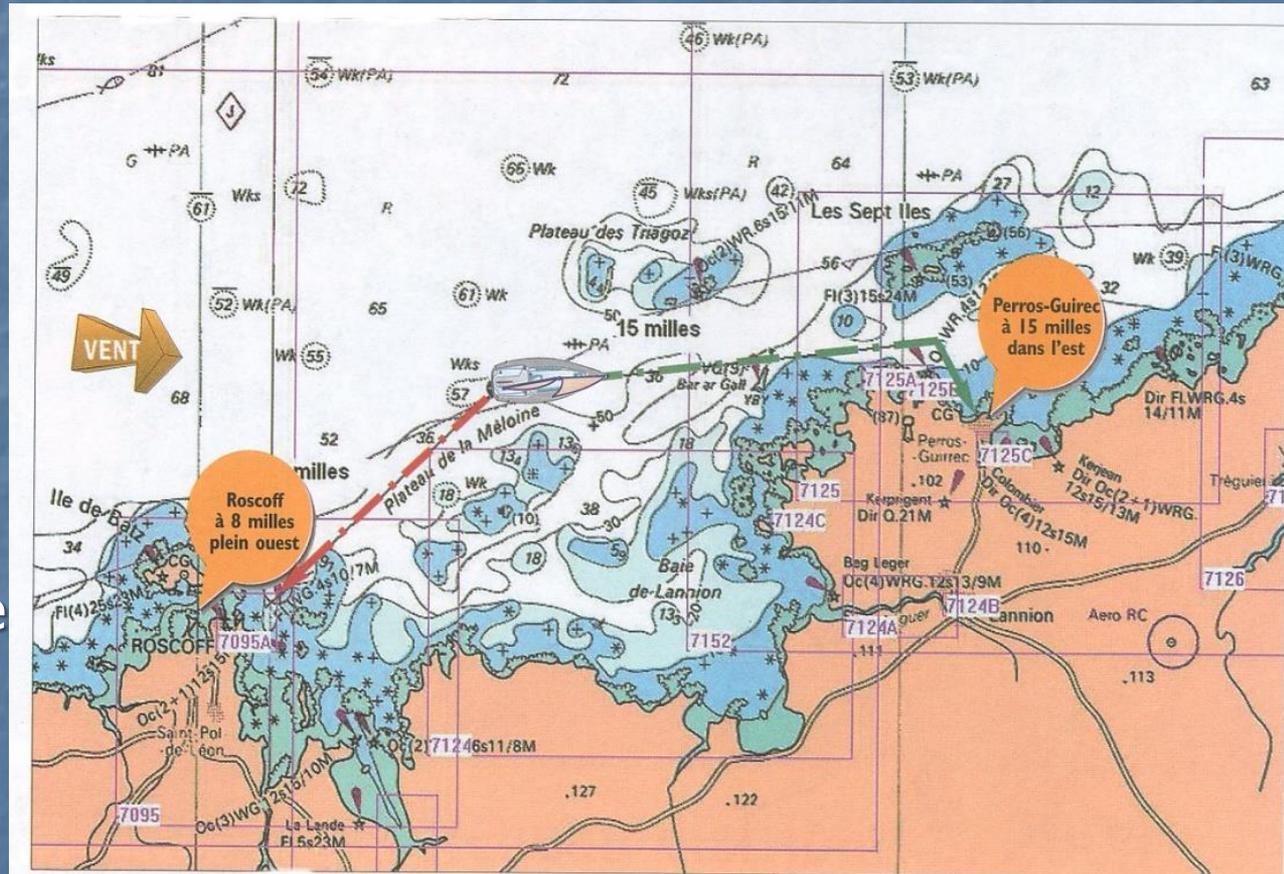
- En Manche

- Vent de Sud d'env. 30 nds (force 7 : Grand frais)

- BMS annonce 45 nds d'Ouest

- Nous sommes fin de marée descendante (renverse dans 1h30)

- 2 choix pour se mettre à l'abri: Roscoff 8 milles ou Perros-Guirrec 15 milles en direction opposée

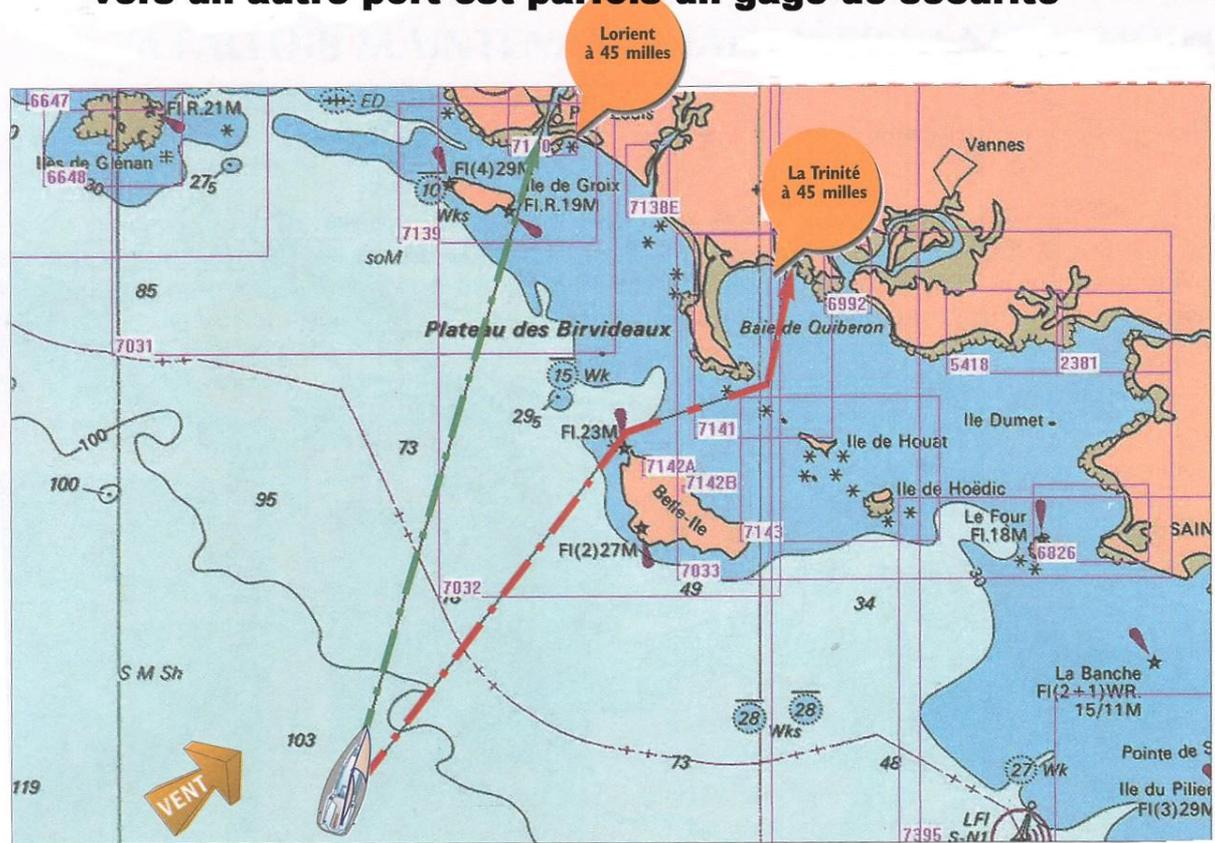


L'abri le plus proche n'est pas toujours le plus facile à atteindre.

Adapter sa route

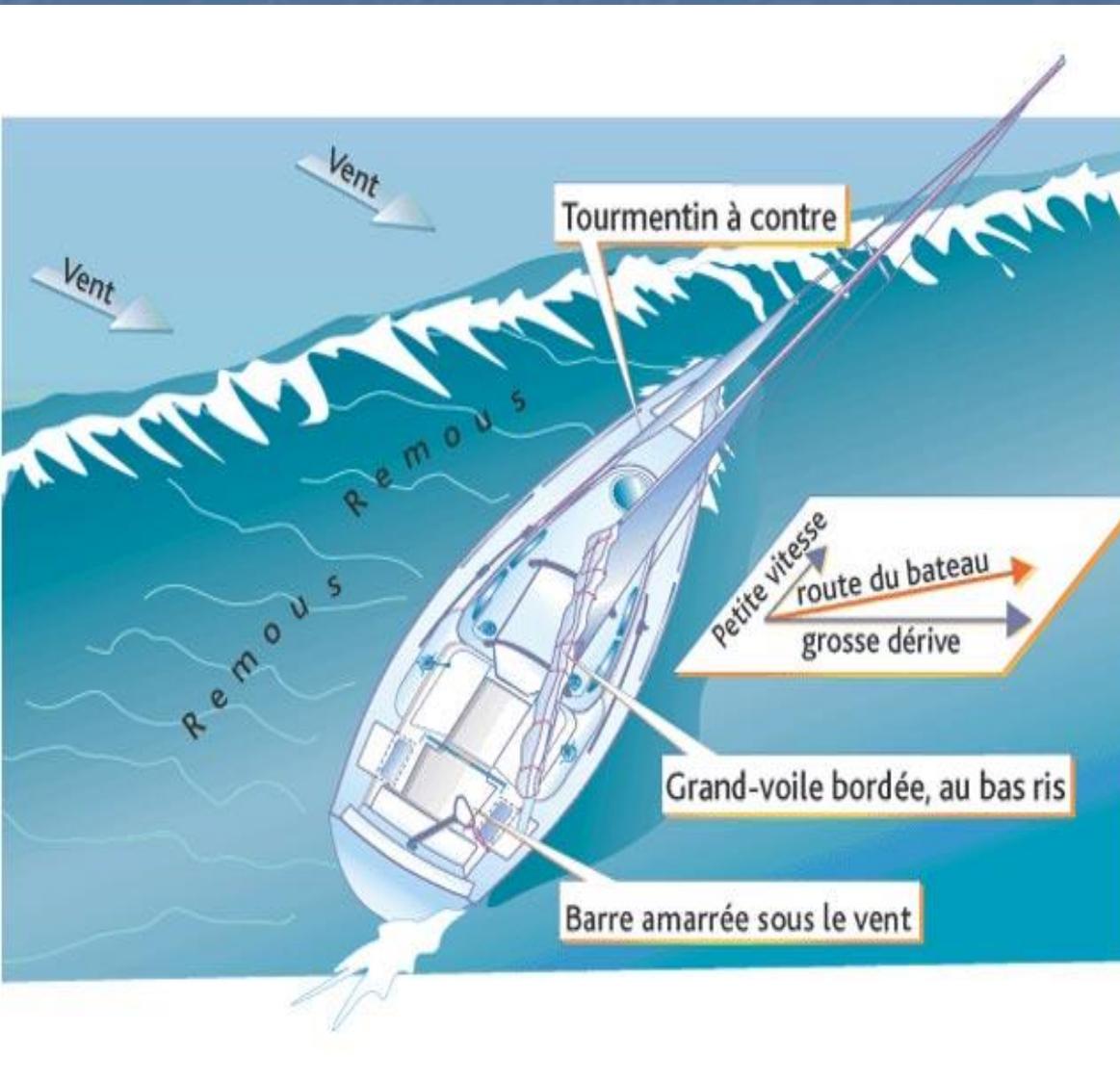
- Nous sommes à 45 milles dans le SW de La Trinité et de Lorient.
- Le bateau a une vitesse de 8 nds
- Vent de secteur W à 35 nds (8 coups de vent)
- Marée montante pendant encore 3 h.
- Donc l'arrivée se fera à marée descendante.

Savoir renoncer à une escale prévue et se détourner vers un autre port est parfois un gage de sécurité



- Pas d'empannage mais virement de bord s'il faut changer de direction
- L'aide du moteur
- S'éloigner de la côte

LA CAPE



- Pourquoi ?
On ne peut plus progresser sans danger
Ralentir ou arrêter le bateau durablement pour temporiser face à la tempête
Permettre à l'équipage de souffler, de réparer, etc...
Parce que le bateau va trop vite au portant et risque d'enfourner ou d'être couché par une vague.
- Comment ?
Cape inerte et courante

LA FUITE

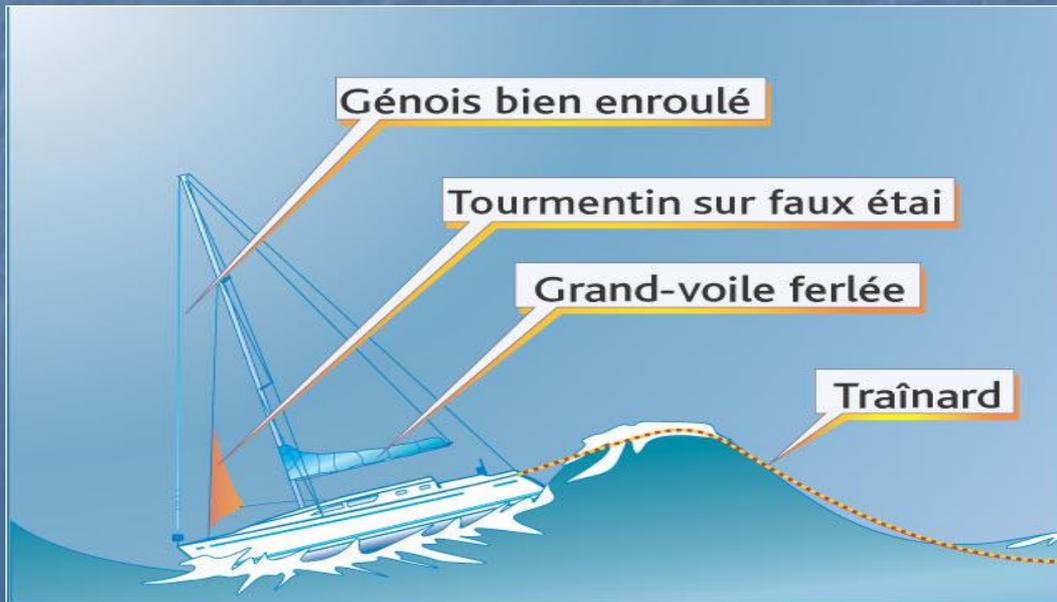
- Pourquoi ?
Progression contre le vent impossible
S'éloigner du centre actif du mauvais temps
- Comment ?
Au portant, le bateau fuit dans le vent
Fuite sous voile
Fuite avec traînards



LES DISPOSITIFS DE TRAINE



- Trainards



LES DISPOSITIFS DE TRAINE

■ Ancres flottantes

Utilisée sur l'arrière du bateau

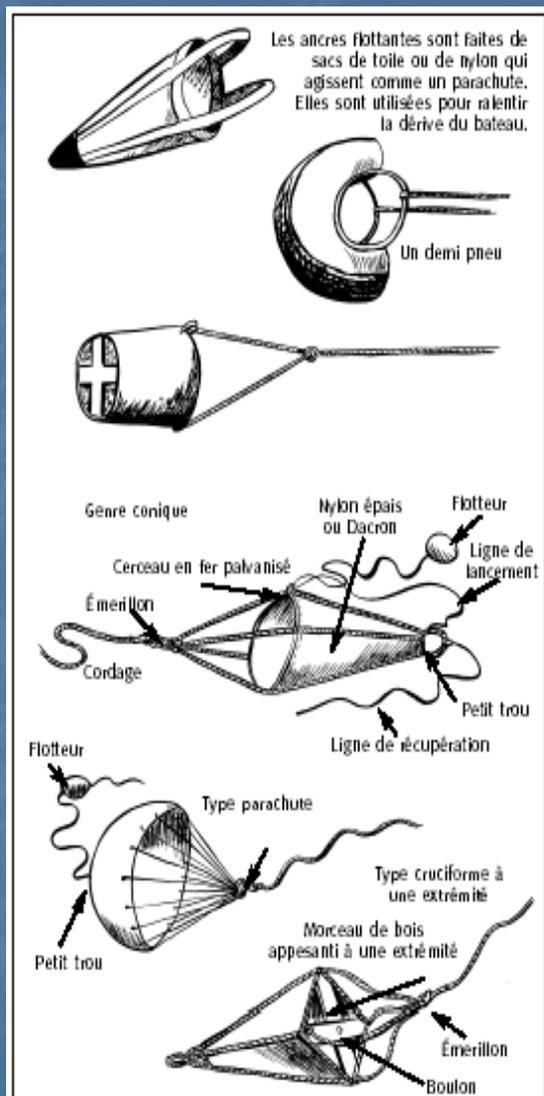
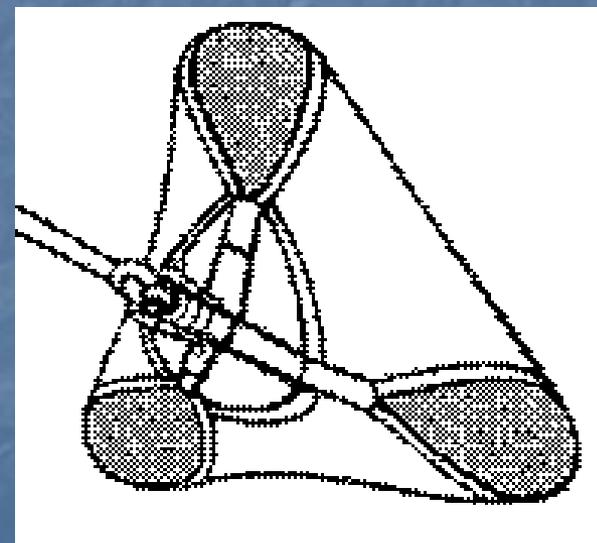
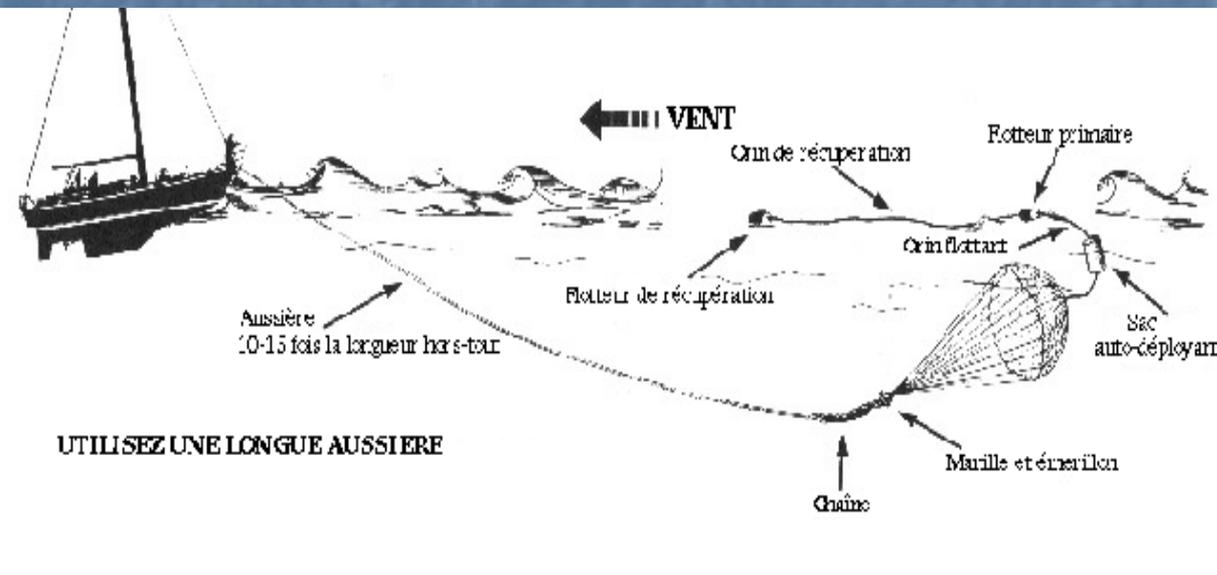


Figure 10.3 : Ancres flottantes



LES DISPOSITIFS DE TRAINÉ



Ancre
parachutes

Se dispose à l'avant du
bateau