

Au rappel!

DÉCOUVRIR COMPRENDRE APPROFONDIR

Sommaire

BELLE MANŒUVRE
Le peeling

MÉTÉO Baie de Quiberon
par régime de brise

NAVIGATION Le code couleur
pour ne pas se planter

MOUILLAGE Ne ratez pas
votre arrivée sur la plage !

FAITES-LE VOUS-MÊME
Soignez votre sommeil



GILLES MARTIN-RAGET

La question du mois

Faut-il

avoir des cornes pour ne pas se tromper ?

L'histoire des techniques est un éternel recommencement. Les voiles à corne reviennent et ringardisent sérieusement les formes triangulaires et les timides ronds de chute. Les lattes forcées ont remplacé les espars en bois (le pic ou la corne, justement) pour en simplifier la manipulation. Aujourd'hui, la corne est à la voilerie ce que le bouchain évolutif est au dessin des carènes – un standard. Les voiliers de course au large comme les catas de sport en sont la plus belle des vitrines et les cornes s'imposent désormais en croisière et sur les bateaux les plus inattendus. Le brave Vaurien n'a-t-il pas modifié son plan de voilure de la sorte en 2008 ? !

Autrefois, les cornes étaient la réponse géométrique à l'incapacité de réaliser de grands espars d'une seule pièce. Réintroduite par le windsurf, la voile à corne moderne profite au contraire de l'essor des matériaux pour imposer un panel d'avantages: 1- Plus de surface utile à tirant d'air égal. 2- Un meilleur rendement aérodynamique dans le haut de la voile où le vent est plus fort. 3- Une certaine capacité à saluer la risée; autorégulées, les voiles à corne «ouvrent» sans avoir besoin de toucher à l'écoute. Reste quelques problèmes: la corne induit des tensions importantes dans le gréement, elle est contraignante à installer et interdit l'usage d'un pataras fixe. Entre passion et raison...

P.M.B.



Belle manœuvre

Le peeling

Non, il ne s'agit pas que d'un soin esthétique destiné à rendre la peau douce ! Le «peeling» est le terme anglophone qui désigne l'envoi d'un spi dans un autre. Pour quoi faire ? Utilisée essentiellement en régate, cette belle manœuvre permet – quand elle est réussie ! – de changer de spi sans perdre de vitesse. Elle se justifie pour envoyer un spi plus léger ou plus lourd quand le vent mollit ou forcit, ou bien pour passer par exemple d'un spi symétrique à un asymétrique lorsqu'on veut serrer davantage le vent. La manœuvre décrite ci-contre est effectuée avec un spi asymétrique avec chaussette, déployé dans un spi symétrique. C'est peut-être la plus facile à réaliser, puisqu'on n'a pas à partager le tangon avec l'autre spi – l'asymétrique s'amure sur l'étrave – et parce que la chaussette facilite grandement l'envoi. Mais le peeling est aussi possible avec deux spis symétriques. Il faut simplement que le bras soit équipé d'un double mousqueton : on va clipser le point d'amure du nouveau spi sur le bras à côté du point d'amure déjà en place, puis on déclipse le premier une fois le nouveau spi envoyé, et le tour est joué... en beauté !

Texte Delphine Fleury.

Dis, comment tu règles ?

Gennaker, drifter, runner, reacher... On a du mal à s'y retrouver dans tous les anglicismes des voiles de portant. Maintenant, on nous parle aussi de Codes (zéro, un, deux, etc.). Alors, pouvez-vous une fois pour toutes nous donner le dress code d'un bon voilier de régate ?>>

Les bateaux de régate comptent jusqu'à cinq spis dans leur garde-robe et n'en utilisent que trois (au-delà, la jauge les taxe), choisis selon le format de la course disputée. Selon le programme d'une course, on utilisera les combinaisons suivantes :
1- Régates inshore, bananes : spi médium, spi lourd complété d'un asymétrique léger.
2- Côtiers-moyenne distance : spi médium, spi lourd, code zéro.
3- Océanique, équipage réduit : spi médium, spi lourd, code cinq. P.M.B.



Spi asymétrique de tête léger. Envoyé sur le bout-dehors ou bien sur le tangon, il permet de lofer dans les tout petits airs, et de se créer du vent apparent. Utilisable jusqu'à 12 nœuds réels, il est couramment baptisé «reacher». Réalisé en tissu très léger, grammage 0,5 oz (once).

LE BON GESTE

Ferler le nouveau spi avec des brins de laine.

Avec une chaussette à spi, la manœuvre est sûre et il y a peu de chance que la voile s'enroule dans l'étau. Mais quand il faut envoyer en deuxième spi un grand symétrique léger, les risques de coquetier sont réels. Pour vous faciliter la tâche, vous pouvez utiliser le bon vieux truc des brins de laine ou comme ici des élastiques : vous ferlez le spi, dans sa longueur, à l'aide de ces brins de laine pour confectionner une belle «saucisse». A l'envoi, le spi reste bien fermé et il suffit de brasser et border un peu l'écoute une fois le spi en tête pour que les brins de laine ou les élastiques cassent et libèrent la voile. D.F.



JEAN-LOUIS GUÉRY

1 Stabiliser. Préalable nécessaire pour pouvoir démarrer la manœuvre, le spi doit être bien réglé, le bateau bien équilibré, et il faut s'assurer que l'on a de l'eau à courir et aucun risque de collision.

2 Préparer le deuxième spi, le mettre au clair sur le pont et vérifier que le bout de la chaussette ne fait pas de tours. Attention aussi à ce que la drisse ne passe pas devant l'étau ou la drisse du premier spi.

3 Amarrer la seconde drisse à la chaussette. Frapper le point d'amure sur le bout-dehors ou le davier avec une estrope ou, mieux, un bout qui revient au cockpit. Clipser bras et écoutes.

4 Hisser. Le numéro 1 sur la plage avant contrôle la montée, tout en maintenant le bol de la chaussette en bas. Le va-et-vient est assuré sur le pont sur un pontet, au milieu de la plage avant.

5 Ouvrir. Chaussette en tête, on l'ouvre en tirant sur le va-et-vient. L'équipier arrière peut commencer à border l'écoute, le spi se gonfle et la chaussette continue de monter sans effort.

6 Contrôler. Le spi se gonfle dans l'autre spi. Les deux sont «peau à peau». On prérègle l'écoute, puis on prépare l'affalage du premier spi, qui est maintenant masqué par celui qu'on vient d'envoyer.

7 Affaler. L'équipier d'avant monte sur le balcon pour ouvrir la mâchoire du tangon et libérer le bras. On affale le premier spi sous le deuxième. Attention à choquer la bonne drisse !

8 Régler. Une fois le spi rentré et le cockpit dégagé, on peut régler le nouveau spi et reprendre la route voulue – par exemple au large avec ce spi asymétrique – et dégréer les écoutes et bras du premier spi.



PHOTOS : F. AUGERDRE ET G. GRENIER

APPROFONDIR

COMPRENDRE

GUILAINE GRENIER

DÉCOUVRIR

ILLUSTRATIONS : YANN BERNARD

Spi médium de tête symétrique.

Baptisé «runner», il est volumineux. Réalisé en grammage moyen (0,75 oz), il n'est pas conçu pour s'écarter du vent arrière mais justement pour descendre au mieux dans le vent. Portable jusqu'à 20 nœuds réels environ.

Spi lourd de capelage.

Il permet soit de descendre plein vent arrière dans la grosse brise, soit de lofer et faire du large serré dans le médium sans solliciter la tête de mât. Réalisé en tissu lourd (1,5 oz) avec renforts adéquats.

Code zéro. Sorte de grand génois léger envoyé en guindant libre, sur emmagasineur ou non. Il est réalisé en matériau «bloqué» (laminé) et se porte jusqu'à 6-8 nœuds réels. Pour qu'il compte comme un spi en IRC, il faut que sa largeur à mi-hauteur soit d'au moins 75 % de la bordure.

Code cinq. Asymétrique très employé sur les bateaux Open. Il est réalisé en tissu lourd, utilisé à des angles non spiabiles dans la grosse brise. C'est aussi une bonne voile de solitaire pour descendre plein vent arrière sous pilote, placée en ciseau avec la grand-voile.

1 Domaine de démarrage de la brise de Sud à Sud-Ouest au Sud de La Trinité-sur-Mer.

2 Surface terrestre se réchauffant rapidement en raison de l'absence de nuages le matin, les cumulus de beau temps apparaissent dès la mi-journée et se développent tout l'après-midi.

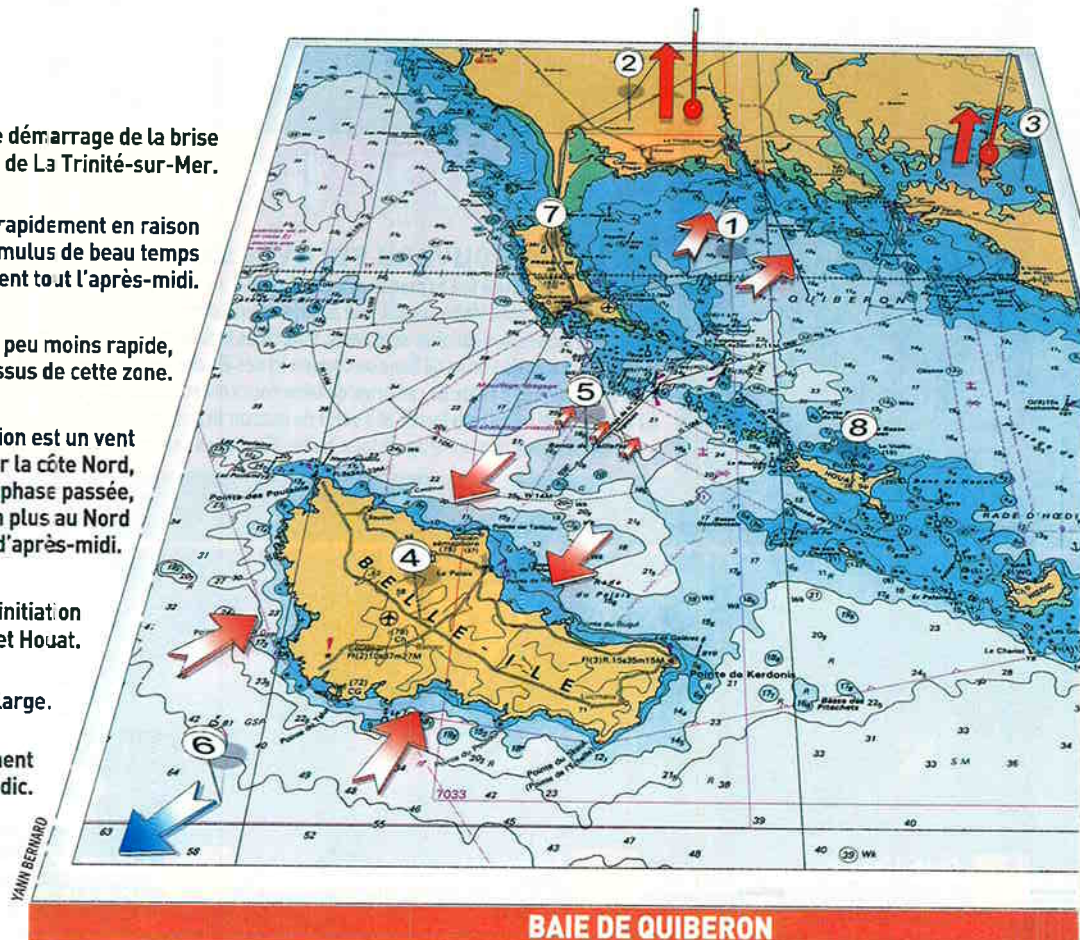
3 Golfe du Morbihan, réchauffage un peu moins rapide, les cumulus sont moins développés au-dessus de cette zone.

4 La brise sur Belle-Ile en phase d'initiation est un vent convergent vers le centre de l'île, de Nord-Est sur la côte Nord, de Sud-Ouest sur la côte Sud. Une fois cette phase passée, la brise de Sud-Ouest de la baie de Quiberon plus au Nord se généralise à Belle-Ile et aux environs en début d'après-midi.

5 Bande de vent quasiment nul en phase d'initiation entre Belle-Ile et Houat.

6 Vent de Nord-Est synoptique faible présent au large.

7 Presqu'île de Quiberon et son prolongement
8 Houat et Hoëdic.



BAIE DE QUIBERON

Le plan d'eau du mois

La baie de Quiberon par régime de brise

Les conditions idéales pour l'établissement durable d'un régime de brise en baie de Quiberon sont celles réunies ce lundi 21 juin 2010. A grande échelle, une situation de type anticyclonique s'étend sur le proche Atlantique et l'Ouest de la France. Le centre de l'anticyclone positionné à l'Ouest immédiat de Ouessant ou au Sud immédiat de l'Irlande (Illustration 1) oriente un flux synoptique de Nord à Nord-Est faible mais stable sur le Morbihan et le Nord du golfe de Gascogne.

Ce flux faible de Nord-Est permet d'initier la «boucle de brise» en basses couches à quelques centaines de mètres au-dessus de la surface dans la baie de Quiberon. Par ailleurs, les conditions anticycloniques assurent un ensoleillement des surfaces terrestres maximal. De plus, en juin, les journées sont très longues et donc l'ensoleillement permet au sol de se réchauffer vite et longtemps. Enfin, le dernier élément favorable est la température de surface de la mer qui, en cette fin de printemps, évolue entre 15 et 17°C seulement.

Dans de telles conditions, et malgré l'air ambiant plutôt frais des jours précédents (12 à 14 °C), le mercure atteint rapidement 20 à 21°C en milieu de journée, occasionnant ainsi une différence de 4 à 6 °C entre la terre et la mer. Le processus de brise démarre alors rapidement en fin de matinée avec un vent de Sud à Sud-Ouest qui s'établit de 5 à 9 nœuds rapidement



SITUATION DE GRANDE ECHELLE, LUNDI 21 JUIN 2010

1 Anticyclone sur le proche Atlantique, peu puissant mais bien installé.

2 Océan Atlantique de 15 à 17°C en surface dans le golfe de Gascogne.

3 Vent faible de Nord-Est sur le Morbihan, 4 à 6 nœuds.

entre Quiberon et La Trinité-sur-Mer. Dans la phase d'initiation, une zone de vent quasiment nul sépare le domaine de la brise de la baie et le domaine de la brise autour de Belle-Ile (vent de Nord-Est sur la côte Nord de l'île et vent de Sud-Ouest sur la côte Sud de l'île). Une à deux heures après la phase d'initiation, le vent de Sud-Ouest à 12-14 nœuds se généralise en englobant le domaine autour de toutes les îles au large du Morbihan. La zone de vent nul se retrouve alors à une dizaine de milles au Sud de Belle-Ile en guise de démarcation avec le vent de Nord-Est du reste du golfe de Gascogne.

Sylvain Mondon,
prévisionniste marine à Météo France.

Grand angle Ne ratez pas votre arrivée de plage !

La stratégie d'une arrivée en dériveur dépend d'abord de la configuration du rivage et de l'orientation du vent. Ce qui est invariable, en revanche, c'est que toute la plage vous observe ! Cette ultime manœuvre est donc à soigner tout particulièrement, non seulement pour préserver le matériel mais aussi votre image. Voici quelques conseils pour une arrivée en beauté.

1- Observer. Choisir un endroit où le ressac est minimum et où la plage n'est pas encombrée d'autres dériveurs. Respectez bien entendu les limites de la zone de baignade matérialisée par des bouées jaunes.
2- Réguler. Une belle arrivée de plage est en général une arrivée en douceur, à petite vitesse. Exception faite pour une arrivée face au vent. Dans ces conditions, il faut louvoyer jusqu'au bout et, au fur et à mesure que l'équipier relève de la dérive, ne pas hésiter à tirer sur la

barre pour continuer à accrocher les filets d'eau et ne pas dériver.
3- Affaler. Pour réguler sa vitesse, le plus simple est encore d'affaler sa grand-voile. Si le palan d'écoute est muni d'un mousqueton, on peut le déclipser négligemment et laisser la voile flotter dans le vent. Plus classe !
4- Assurer (1). Ne sauter à l'eau que lorsqu'on est certain d'avoir pied. Rien de pire qu'un équipier qui débarque trop tôt dans la précipitation et se retrouve à barboter avec un paquet de varech sur la tête.
5- Assurer (2). On saute toujours au vent du bateau, sous peine de se faire rapidement bousculer. On tient ensuite le bateau par l'étau, sans effort. Sur un cata de sport, on ne débarque jamais entre les coques, car la poutre centrale menace.

P.M.B.

5 Dorsale axée sur le Nord de la France maintenant une atmosphère sèche en altitude.

4 Masses nuageuses de grande échelle maintenues au large.

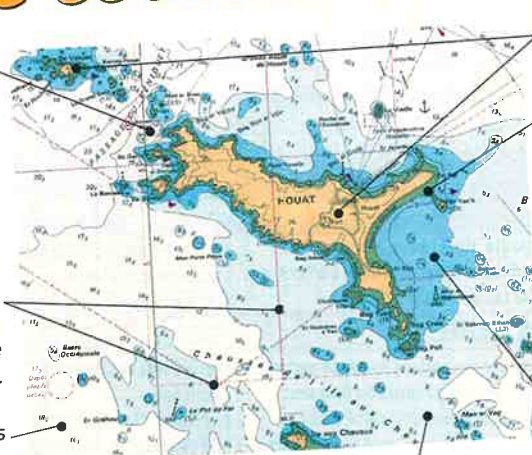
Décryptage Le code couleur pour ne pas se planter

Cinq couleurs de base sont utilisées sur les cartes du SHOM, éditées aux normes internationales. Le noir pour le titre, le cadre, le canevas, les tracés et les écritures se rapportant à des objets (trait de côte, courbes de niveau, cotes d'altitude, toponymes, termes topographiques ou hydrographiques et leurs abréviations...).
Magenta = données cartographiques sans existence physique (ici, limite de zone et renvois de cartes).
Blanc = profondeurs supérieures à 10 mètres.
Bleu clair = profondeurs de 5 à 10 mètres.

Noir = titre, cadre, canevas, tracés et écritures se rapportant à des objets (trait de côte, courbes de niveau, cotes d'altitude, toponymes, termes topographiques ou hydrographiques et leurs abréviations...).

Magenta = données cartographiques sans existence physique (ici, limite de zone et renvois de cartes).

Blanc = profondeurs supérieures à 10 mètres.



Bistre = terre et tout ce qui est émergé.

Vert = mélange du bistre de la terre et du bleu de la mer sur l'esplan, zone couvrant et découvrant avec la marée, entre la laisse de pleine mer qui constitue le trait de côte et la laisse de basse mer qui correspond à l'isobathe 0, c'est-à-dire au zéro hydrographique.

Bleu = profondeurs de 0 à 5 mètres.

Faites-le
vous-même !

Soignez votre sommeil



Huit jours en été, ça va. Mais des mois ou plus sur des mousses humides et dures, bonsoir les dégâts ! Surtout en navigation. Il est pourtant si simple de s'assurer des nuits de rêve, au sec. Les bricoleurs comprendront : quelques trous d'aération, un sommier maison adapté, une toile recousue contre le roulis, et ça roule. Car si la qualité des mousses importe, l'aération et la souplesse de lattes changent tout. Plusieurs fabricants proposent des produits «marine» plus ou moins coûteux – ici le meilleur sommier Bedflex – qui se montent encore plus facilement. Comme l'antiroulis Blue performance, distribué par les ship ; une sécurité bien confortable aussi à la gîte.

Texte et photos Dominique Lérault et Sylvie Dilla.

TEMPS MOYEN

Une journée environ, pour l'ensemble : aérations, sous-matelas, sommier à lattes, antiroulis. Si toutes les pièces et les outils (scie cloche, scie sauteuse, tournevis...) sont dispo !

COÛT

Variable pour le sommier selon la taille, ici un «Biflex» 140 x 210 à 149 euros (Bedding and Yachting). Sous-matelas 160 x 200 en fibre de coco à 69 euros ; autres modèles

maille 3D et fibres aërotex plus coûteux. Toile antiroulis à 49 euros (Accastillage Diffusion).

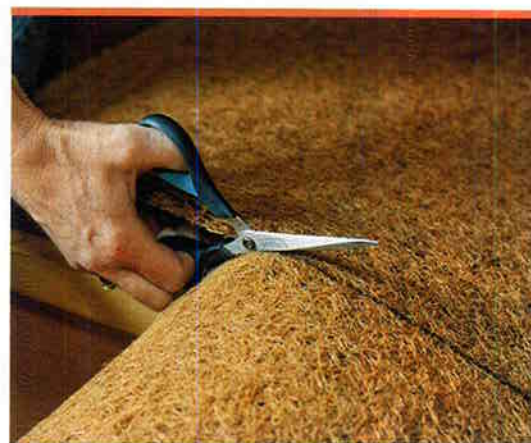
À FAIRE

- Vider les coffres avant de percer !
- Des trous propres en finissant les perçages sur l'autre face du contreplaqué, guidés par le trou du foret. Ou en serrant une seconde plaque de bois sur le couvercle ou la cloison à aérer.
- S'assurer que le couvercle

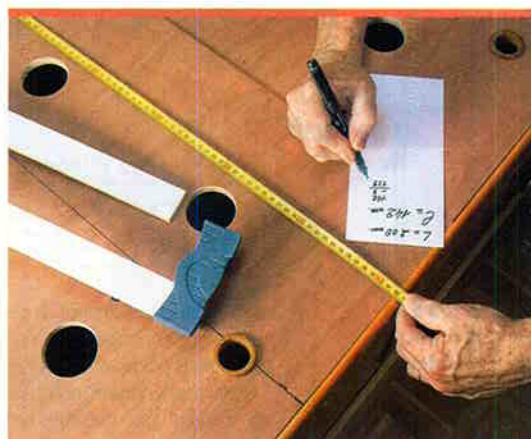
de coffre muni d'antiroulis ne glissera pas à la gîte.

À NE PAS FAIRE

- Percer les dessus de coffres avant de prévoir les fixations de toiles antiroulis.
- Attacher la toile antiroulis sur de simples crochets ou anneaux vissés sur cloisons.
- Couper un ensemble de lattes sans les lier solidement par du riban collant ou des serre-joints.



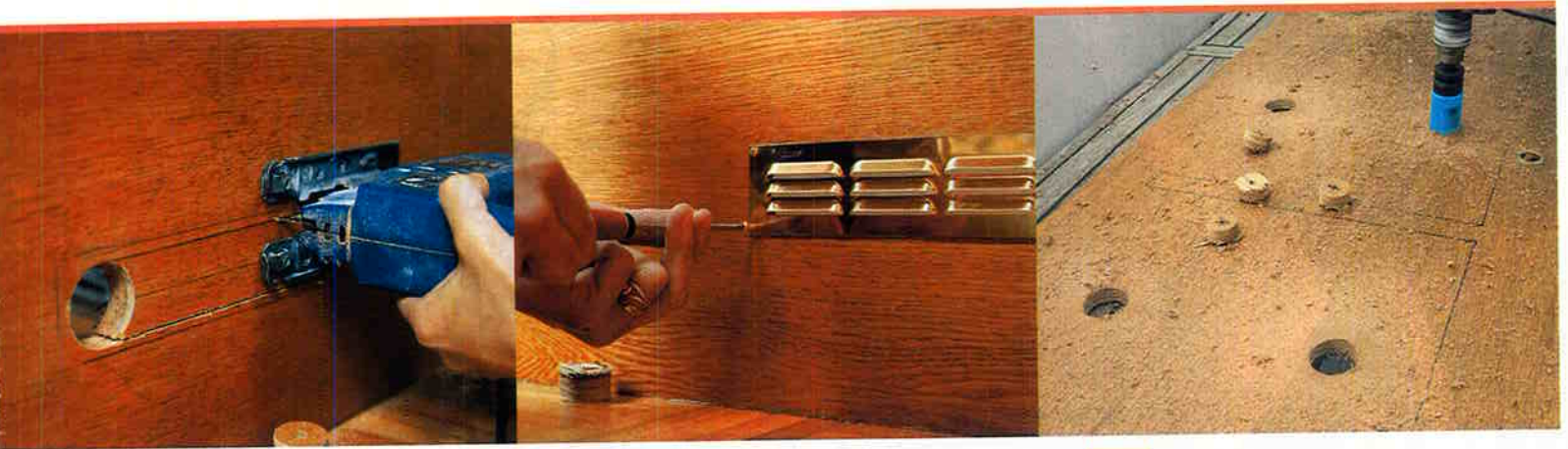
1 Coco. Un sous-matelas en fibres naturelles – ou synthétiques – se coupe facilement avec des ciseaux. L'ajuster aux dimensions exactes du couchage pour garantir son efficacité. La ventilation des coffres n'est pas indispensable.



5 Sur mesure. Avant la pose d'un sommier, mesurer la largeur de la couchette. Pour la coupe des lattes, enlever 2 centimètres pour un lit simple, 3 centimètres pour un double. Ces espaces ménagent la place des embouts et le jeu nécessaire.



9 À la hausse. Un sommier à lattes imposera généralement de rehausser la bordure de lit pour dissimuler les embouts et, surtout, caler le matelas. Il faudra même peut-être la remplacer par une planche plus large.



2 Sauteuse. Des aérations de cloisons peuvent se faire entièrement à la scie sauteuse, après perçage des angles au foret. Deux trous à la scie cloche facilitent cependant l'opération. Plus simple : poser des aérateurs ronds.

3 Laiton ou pas ? Carrées, rectangulaires ou rondes, encastrables ou à fixer par vis, les grilles d'aération existent en plastique, en inox et en laiton, avec ou sans moustiquaire. À acheter en magasin de bricolage.

4 Ça cloche ! Sur les coffres, multiplier de petits trous de 40 à 50 millimètres, à l'aide d'une scie cloche. Percer sur la face visible, difficile de réussir un sciage parfait des deux côtés. Poncer les bords au papier de verre.



6 Coupe-coupe. Scier 30 à 60 lattes est fastidieux. Solidarisez donc les barres de même longueur, à l'aide de collant (ou de serre-joints), quelques coupes suffiront peut-être. Poncer les extrémités.

7 Tresser sans stress. Des sangles permettent d'assembler les lattes, par une ou deux selon le type de sommier. Installez les embouts. En cas (rare, certes) de lit rectangulaire, c'est fini ! Pour un lit double, deux modules une place seront généralement accolés.

8 Ajuster. Dans le cas courant de formes courbes, couper les lattes en mesurant chaque longueur au niveau des encoches de sangles. Ici, l'ajustage d'un lit double, en transversal : toutes formes et dispositions sont réalisables.



10 Antiroulis. La toile se fixe à l'aide de vis sur le dessus des coffres de couchettes, à travers les nombreux œillets disposés sur des renforts. D'où l'obligation de repérer ces fixations avant l'éventuel perçage de trous d'aération !

11 Du solide. Matelas en place, tendre la toile en position pour déterminer l'emplacement des deux points d'attache sur cloisons. Comme visible en détail sur l'image suivante, prévoir du solide. Un crochet vissé ne suffira pas.

12 Mon œil ! Un boulon à œil traversant la cloison sera le plus sécurisant pour cette fixation. De même qu'une manille ou un mousqueton plutôt qu'un simple crochet pour l'accrochage de la sangle de toile.