



C.R. Formation du 8 avril au 10 avril 2022

Voilier : « Eros » Sun Odyssey 39 Alizé

Equipage : Anne A / Tommaso G / Sébastien B / Carole J / Thomas A
CdB Thierry P

Nav entre St Mandrier/ Hyères

2^{ème} bateau : « Neptune »
Laurent B / Isabelle B / Karima L / Isabelle Y / Raid D
CdB Jean Claude E

Météo : Vendredi : Vent d'Ouest ± 15 nds
Samedi : Vent Ouest 35 - 35 nds rafales à 40/45 nds
Dimanche : Vent d'Est à Sud Est molissant 7 à 5 Nds
Visibilité bonne, mer peu agitée, Beau temps

Observation générale:

Avec une météo assez incertaine d'Ouest, direction dans la baie de Hyères, afin d'éviter une grosse houle.

Très bonne cohésion du groupe.

Tous sont très volontaires pour approfondir les acquis. Très Bonne ambiance entre équipiers.

Au niveau du voilier avec juste la GV et 2 ris, à partir de 30-35 nds, le bateau est très dur à barrer (surtoilé), il manque un 3^{ème} ris, de plus l'écoute de génois a du mal à tenir dans le winch, de même pour la drisse de GV qui glisse dans le taquet coinqueur.

Se Situer sur l'eau

► HEY, on est où ?

Pour bien se repérer, il faut jeter un coup d'œil sur la carte, ça aide parfois!!!
Quand on part d'un abri, avec le cap qu'on donne au compas, on peut facilement se situer avec la carte et les éléments extérieurs que l'on voit autour de soi (relief, île, balise, phare, etc...).

Il est primordial de savoir se positionner dans toutes les situations.
Sans calcul, on doit pouvoir, à n'importe quel moment, se positionner approximativement sur la carte. Le jour où le brouillard arrive...

Aussi, quand on est près des côtes, jeter un coup d'œil sur le traceur afin de suivre les courbes de profondeur.

► Le livre de bord

Indispensable ! Il faut s'y tenir, l'équipier qui en a la charge doit absolument le remplir heure par heure, changement de cap, événements, etc...

De plus, marquer sa position sur la carte toutes les heures est important (au cas où un grain arrive, la visibilité est souvent nulle et dans ce cas, la carte devient un allié précieux. Et comme une galère n'arrive jamais seule, imaginez que toute l'électronique tombe en panne !!! LOL !).

Navigation

► Le barreur

Dans notre situation, c'est le chef d'orchestre (eh oui, il en faut un !)

Son rôle :

Primo, tenir le cap, de surveiller ses voiles.

Secondo : informer son équipage sur l'action à suivre et de dire « qui fait quoi »

Tercio : aider ses équipiers lors des passages de voiles aux virements de bord :
au moment où on est bout au vent, le barreur doit ralentir légèrement sa manœuvre afin d'aider l'équipier qui borde le génois.

Les ordres annoncés doivent être **FORTS et CLAIRS** et lancés qu'une seule fois à l'équipier A, à l'équipier B, etc ...

Le « Parer à virer » est très important , ça permet aux équipiers de se préparer à la manœuvre.

Si à un moment, un équipier qui remplit le livre de bord lui demande des infos par ex le Trip, ne pas hésiter à enclencher le pilote auto.

Quand on est au portant, ATTENTION à l'empannage subi, ça ne doit jamais arriver. Il peut demander à un équipier d'installer une retenue de bôme (sécurité).

Ne pas oublier qu'une attention à la veille autour de soi (autres bateaux, bouées, casiers de pêche, etc ...) reste primordiale et à chaque instant !

► Les équipiers :

Ils doivent être à l'écoute de leur barreur, sur un virement de bord, celui qui reprend le génois doit embrayer rapidement l'écoute sur le winch à la main pendant le virement de bord. La manivelle ne sert qu'à ajuster son réglage de voile.

Le barreur peut aider l'équipier en lofant ponctuellement et ensuite reprendre son cap.

Pour une prise de ris : un est au piano, l'autre au mat. Ils doivent réaliser cette manœuvre efficacement, il faut gérer tout en même temps, l'écoute de GV, le hale bas de bôme, la drisse de GV, les bosses de ris et ensuite mettre de l'ordre dans les bouts.

► Réglage des voiles :

Quand il y a du vent, on s'aperçoit vite qu'on a tendance à laisser trop de toile (surtoilé), d'où une forte gîte et éventuellement des départs au lofe. Le voilier devient très ardent. Il y a trop de puissance dans les voiles et du coup on n'avance pas vite et c'est très dur à barrer.

On a vu quand l'équilibre est établi, le barreur est à l'aise et joue réellement avec la barre, on a vu que le voilier garde son cap sans tenir la barre.

Ensuite pour gagner encore en finesse, on peut se baser sur « nos amis » les penons du génois. Ils nous servent sur des allures de près.

Pour se faire, on peut ajuster le chariot d'écoute de la GV, du point de tire du génois, de border ou choquer et d'abattre ou de lofer.

Il faut essayer plusieurs réglages pour voir l'incidence sur la marche du voilier.

Aux allures de près, c'est l'aspiration de la voile sur l'extrados qui fait avancer. A l'inverse, sur des allures de portant, c'est le vent qui pousse sur l'intrados qui fait avancer.

Quelques notions de base sur le point de tire (chariot d'écoute) du génois aux allures de près.

- Position avancé : Plus de puissance dans la voile, c'est un réglage par vent léger, l'angle de tire de l'écoute ferme la chute et arrondit la bordure pour plus de puissance.
- Position au milieu : Puissance moyenne dans la voile, c'est un réglage par vent moyen, l'angle de tire de l'écoute fait avec le guindant un angle droit (90 °).
- Position reculé : Moins de puissance dans la voile, c'est un réglage par vent fort, l'angle de tire de l'écoute fera en sorte d'ouvrir la chute et de fermer la bordure de la voile qui sera plus plate. La gîte sera réduite tout comme la dérive.

(Petit rappel)

Le guindant est le côté avant de la voile le long de l'étai entre point d'amure et point de drisse.

La bordure est le côté bas de la voile entre point d'amure et point d'écoute.

La chute est le côté arrière de la voile entre point d'écoute et point de drisse.

Manœuvres au port

Dans l'ensemble, tout est ok,

il ne faut pas oublier d'anticiper avant l'arrivée au port, c'est-à-dire, aussières, par battages mis à poste, gaffe prête pour choper la pendille... .

Attention en arrivant à quai, le passage de marche avant à marche arrière ou vice versa, un petit temps d'arrêt doit être fait, sinon l'inverseur à mal !!! aïe !!!

Au départ d'une escale, il faut vérifier :

- les vannes : fermées
- tous les hublots : fermés
- toutes les portes : fermées avec le bouton enfoncé (sinon porte non fermée)
- les choses fragiles qui peuvent valser (genre le radiateur, la cafetière, cocotte min, portable, couteaux, ...)

Manœuvres MOB (man over board)

Ce n'est pas acquis, il faut s'entraîner !

Il y a plusieurs manières de faire, c'est le barreur qui va choisir selon son ressenti, l'important c'est d'être le plus rapide pour la récupération du mob.

Objectif : - de 4mn pour récupérer le MOB avec toute la procédure qui va avec.

Pour résumer

L'anticipation aux manœuvres est TROP lente, il faut être plus «rentre dedans » !
Ce n'est pas le voilier qui vous conduit, mais l'inverse !

Pour tous, le barreur doit être plus ferme, plus engagé quand il décide d'envoyer une manœuvre.

(conseil : quand un barreur est ferme dans ses décisions, l'équipage le sera dans son action, est la manœuvre sera réussie très facilement. Au contraire, si un barreur est mou, l'équipage va se chercher, hésiter et résultat, un manque à virer).

Les équipiers doivent être prêts,

Plus de rigueur sur le livre de bord,

Pour la prochaine sortie, éclatez vous et revisitez tout ça.

Voileusement, Thierry P

Résumé de ce qu'il y avait dans le livre de bord Neptune:

Vendredi :

10H25 départ

Harnais. Vent dans le 230/240° à 25 Nd, rafales 30 Nd, c'est du portant, direction la grande passe

Dérouler, ajuster les voiles sur enrouleur à la force du vent : équivalent 1, puis 2 ris.

Puis bord de largue TBD jusqu'à E Porquerolles.

Empannage, puis bord de largue BBD pour entrer dans la grande passe après avoir rasé la jaune garde pour aller mouiller à la Badine.

13H30 Mouillage, Eros arrive à Couple. Apéro et repas en commun. A noter qu'on a dérapé sur l'ancre d'environ 1 nM.

15H : on lève le mouillage pour aller manœuvre dans la baie avec au menu mises à la cape, en équipage puis seul. On explique à cette occasion que l'on peut aussi réduire ou relâcher de la GV seul. Surprise : les manœuvres seul se passent plutôt mieux qu'en équipage et tout le monde découvre qu'il n'y avait pas de quoi les redouter.

On termine par la manœuvre de l'homme à la mer sous voiles et sans moteur, et là, on constate qu'il y a encore des progrès à faire dans la manœuvre du voilier.

Anecdote : il y avait 2 seaux l'un dans l'autre, et lors de la récupération, l'un des deux est resté dans l'eau, on a eu beaucoup de chance de le récupérer (voile + moteur).

19H : amarrage cul à quai à Hyères au fond de la jetée est devant la cale de mise au sec. Eros arrive peu de temps après.

Apéro et repas en commun : Tajine de poulet.

Samedi :

Vent W NW 30 Nd forcissant, le plus fort l'après midi avec rafales à 45 Nd.

Neptune reste à quai.

Raid a remplacé Anne sur Eros qui a décidé de sortir dans la baie, abritée de la houle mais pas du vent. Le vent a tourné sur TBD, la sortie est faite sur gardes avec le ketch d'à côté.

Pour faciliter l'amarrage du retour, Neptune se replace en laissant sur son TBD une place plus facile pour culer.

Retour Eros vers 19H avec son équipage plein de sel.

Apéro et repas en commun : Rougaille de diots.

Dimanche :

Comme annoncé, le vent est tombé.

10H45 : On en profite pour faire des manœuvres de port en culant à quai, mais sans prendre la pendille.

11H50 : plein de gazole.

Puis direction la petite passe sous voiles tant que l'on est au travers d'un petit vent d'ouest.

Cela ne dure pas et à partir de la petite passe, on roule le génois et on s'aide du moteur.

On a sorti la tablette pour le passage dans la petite passe.

14H : décision de rallier St Mandrier en direct au-lieu d'aller mouiller en commun à l'anse de la Garonne.

15H15 : Amarrage St Mandrier.

17H : RV avec les Duflot pour fermer le bateau, pas d'inventaire, la confiance s'est installée.

18H : départ en voiture.

22H30 : arrivée Grenoble.

[Idem Eros, faudra améliorer le remplissage du livre de bord.](#)

Finances :

Le coût bateau, le transport et l'avitaillement ont été mis en commun pour les 12 participants, soit, par personne :

Coût bateau (par 10) : 142 €

Transport et avitaillement (par 12) : 97 €

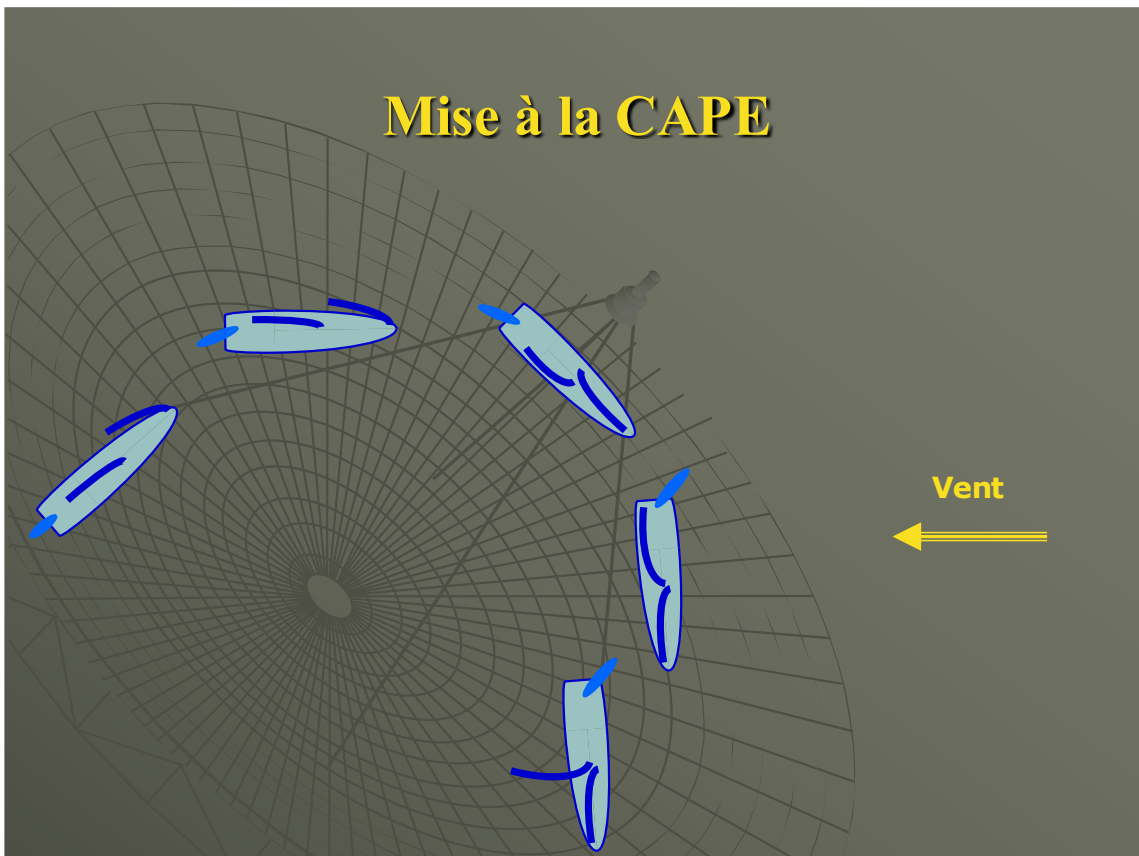
[Re-voileusement](#) [JC](#)

Rappels :

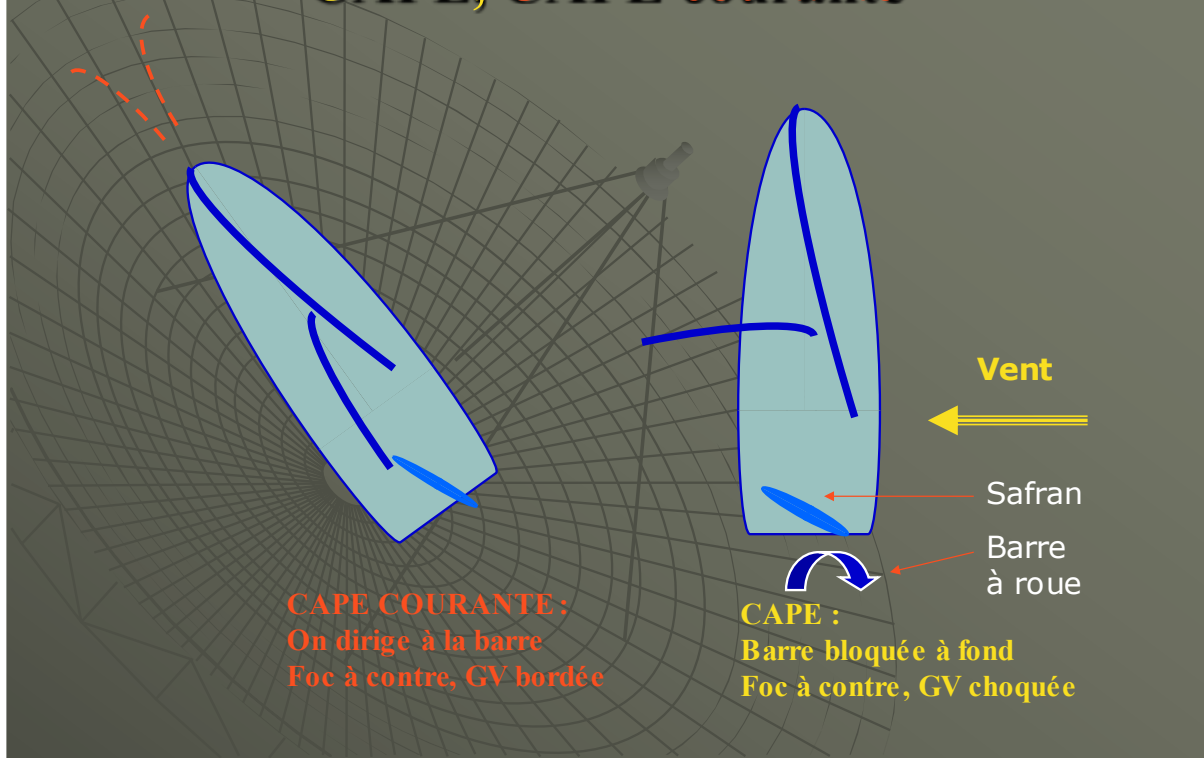
Chronologie de mise à la CAPE

- ◆ **CAPE**
 - Si on n'y était pas, on remonte au **PRES**,
 - **On borde les voiles** → c'est surtout le FOC qui doit l'être
 - **On vire rapidement sans toucher aux écoute**
 - Quand on a viré, on ramène la **barre à contre** : à fond et on la bloque.
 - Attention !! Si le FOC n'avait pas été assez bordé c'est trop tard ou alors, on s, on risque de l'abîmer....
 - On choque la GV pour qu'elle fasse ye
 - Pour repartir, on fait passer le foc et on reprend la barre
- ◆ **CAPE COURANTE**
 - **On ne choque pas la GV et au lieu de mettre la barre à contre, on dirige le bateau en le gardant « manoeuvrant » à petite vitesse.**
 - *Plus de problème d'empennage → les voiles restent bordées si on dévie trop, on peut ne plus avoir les voiles à contre, mais pas grave, on sait revenir, car on a pris de la vitesse ! ...*
 - Pour se remettre à la Cape, on revient perpendiculaire au vent avec le foc à contre, on met la barre à contre et on choque la GV.

Mise à la CAPE



CAPE, CAPE courante



MOB à la voile

On n'était pas au PRES

- On ne le quitte plus des yeux
- On note la position (bouton MOB du GPS)
- On jette la bouée couronne
- **On revient sur lui au près pour le raser**
- *On largue le harnais flottant sur filin de 50m*
- On le dépasse et on se met à la **cape** pour venir s'arrêter sur lui en le protégeant du vent et de la houle
- On le repêche comme on peut en gréant éventuellement un palan sur la bôme

