



La Randonnée en Voile-Aviron

Un Guide pour préparer vos sorties
Introduction générale

1 La randonnée en voile-aviron, une façon de « naviguer autrement » (V2)

Rappel du plan de l'Introduction Générale du Guide

Préambule

1 La randonnée en voile-aviron, une façon de « naviguer autrement »

1-1 Pour quel programme : choisir entre ses envies

1-2 Avec quel bateau : choisir entre ses possibilités

1-3 Comment préparer sa randonnée nautique en voile-aviron

2 Conseils pratiques

2-1 Voile-Gréement-Manœuvre : la prise de ris

2-2 Dans voile-aviron, il y a « aviron »

2-3 Pas de randonnée sans mouillage et beachage

2-4 La navigation en canot : on est bien petit...

2-5 Equiper son bateau pour « vivre à bord »

2-6 Faut-il se résoudre au « moteur » ?

3 La sécurité « autrement »

3-1 Quelques rappels réglementaires

3-2 Les équipements

3-3 Le chavirage

3-4 La « gestion du bord »

3-4 Les secours

3-5 Conclusion : une approche « globale »

4 Annexes

4-1 Les ressources de la FVA

4-2 Les ressources des partenaires de la FVA

4-3 Sources règlementaires

1 La randonnée en voile-aviron, une façon de « naviguer autrement »

Si vous avez, ou espérez construire ou acheter, un voile-aviron, c'est que vous aimez sans doute naviguer le long des côtes, trouver des recoins encore à peu près préservés de l'agitation balnéaire, taquiner les rochers, renifler les courants, jouer avec des brises côtières quelque fois capricieuses, sentir les parfums des estrans, découvrir des rivières parcourues des seuls pêcheurs....



Tout un art de naviguer

Et, comme le ramasseur de champignons qui, d'année en année, améliore sa connaissance des « bons coins », par une fréquentation autant assidue que passionnée de son « terroir », le marin trouvera un immense plaisir à parcourir, régulièrement, et par conditions bien différentes, « ses eaux », en même temps qu'il améliorera sans cesse sa connaissance du secteur, et son « sens marin ».

Oui, la navigation assidue dans les eaux que l'on connaît bien est une source de plaisir continue !

Mais si ce plaisir est bien réel, il ne peut être partagé qu'entre peu.

Or, avantage formidable du voile-aviron, il est également possible de partager ce plaisir dans le cadre de « rassemblements » que la « communauté du voile-aviron » sait organiser, rassemblements qui peuvent s'ouvrir sur une communauté bien plus large, construite autour de la notion de patrimoine maritime : vieux gréements, petite plaisance traditionnelle, traditions culturelles et régionales



Oui, ces rassemblements sont des moments de convivialités et de partage de « valeurs communes », en totale complémentarité des moments de plaisir plus individuels !

Mais pourquoi ne pas tenter la découverte de nouveaux secteurs ?

Un des avantages du voile-aviron est en effet de ne pas être coincé dans un port d'attache (notre port d'attache, c'est notre garage ou notre jardin !), et de pouvoir donc se rendre, avec notre remorque, à peu près où bon nous semble !

Malgré l'évolution actuelle qui fait que de plus en plus de cales de mise à l'eau sont payantes, il reste encore un nombre considérable de cales gratuites (et même quand elles sont payantes, elles restent d'un coût sans comparaison avec celui d'une place au port !).

Les possibilités de navigations sont donc incroyablement larges, la France (métropolitaine) étant de ce point de vue incroyablement privilégiée avec ses près de 6000 km de côtes :

Manche	1 759
Atlantique	2 400
Méditerranée	1 694
(dont Corse)	688
Métropole	5 853

Source : <http://www.shom.fr/les-activites/projets/delimitations-maritimes/espaces-francais/>

D'où l'idée de la **randonnée nautique** :

- **Partir naviguer dans un secteur éventuellement nouveau**
- **Sur un ou quelques jours**
- **Avec la possibilité de dormir en « bivouac », si on sait « cabaner » son canot**

Se lancer dans un tel projet, c'est :

- **Décupler les plaisirs de découvertes maritimes**
- **Jouir des plaisirs simples et stimulants du « camping sauvage »**
- **S'intéresser à l'environnement naturel et maritime du secteur si l'on veut réussir sa navigation**
- **Et jouir également du plaisir du « frisson de l'autonomie »**

Nul besoin d'aller de l'autre côté de la terre pour « se faire son Cap Horn » !!!

Passer, tout seul, le Cap Béar ou la pointe de Pen Hir sur votre petit canot, vous procurera déjà de belles « sensations » !



La Pointe de Pen Hir

Mais pour cela, il est bon d'avoir des informations et de bien préparer sa randonnée ; c'est tout l'objet du présent Guide de vous y aider.

1-1 Pour quel programme : choisir entre ses envies

Les possibilités de randonnées sont très variées, tant en termes de « milieu environnant », que de conditions de pratique (plus ou moins difficiles).

Pour caractériser un peu cette diversité, on identifiera :

Les parcours côtiers, en mer ouverte :

C'est sans doute le parcours le plus simple à imaginer !

Voir par exemple :

<http://voileaviron.org/wp/wp-content/uploads/2016/12/CargeseCapoRosso.pdf>

<http://voileaviron.org/wp/wp-content/uploads/2017/03/TOPOFVA21-CoteBigoudene.pdf>

<http://voileaviron.org/wp/wp-content/uploads/2018/11/TOPOFVA43AbersBW.pdf>

Les parcours en rade, baie, et autres mers intérieures :

Nos littéraux sont riches de rades, baies et autres mers intérieures.

Ce sont des zones aux multiples possibilités, et souvent aux paysages et conditions de navigation les plus variées.

Voir par exemple :

http://voileaviron.org/wp/wp-content/uploads/2018/07/TOPOFVA34_RadeMarseille.pdf

<http://voileaviron.org/wp/wp-content/uploads/2018/11/TOPOFVA37StMalo.pdf>

<http://voileaviron.org/wp/wp-content/uploads/2018/11/TOPOFVA40Morlaix.pdf>

Et surtout la Rade de Brest, le Golfe du Morbihan et les Pertuis Charentais.

Les parcours en rivière :

Plutôt à faire à l'aviron, certains cours d'eau offrent la possibilité de vraies « croisières » en eau douce.

Voir par exemple :

<http://voileaviron.org/wp/wp-content/uploads/2016/12/MancheOcean2VilaineRennesRedon.pdf>

<http://voileaviron.org/wp/wp-content/uploads/2017/01/TOPOFVA16-Aulne.pdf>

Les parcours « mixtes » :

Certains secteurs peuvent même se faire en associant des parcours « mixtes » entre eau douce et eau salée, pour lesquels le voile-aviron est le bateau idéal !

Voir par exemple :

<http://voileaviron.org/wp/wp-content/uploads/2016/12/MancheOcean1VilaineAval.pdf>

<http://voileaviron.org/wp/wp-content/uploads/2018/06/TOPOFVA27-EntreMerEtCamargue.pdf>

<http://voileaviron.org/wp/wp-content/uploads/2018/11/TOPOFVA38AvenBelon.pdf>

Les plans d'eau intérieurs :

Sans doute moins réputés que le Golfe du Morbihan, nombres de plans d'eau intérieurs offrent aussi de belles possibilités !

Voir par exemple :

<http://voileaviron.org/wp/wp-content/uploads/2016/12/EtangsLandais.pdf>

<http://voileaviron.org/wp/wp-content/uploads/2018/06/TOPOFVA-28-EtangsBagesSigeanV1.pdf>

<http://voileaviron.org/wp/wp-content/uploads/2018/05/TOPOFVA26-Lemanv3.pdf>

Les parcours au long cours :

La possibilité d'emmener son canot sur sa remorque routière (assez légère pour être tractée sans problèmes) rend même possible de lointaines « croisières » !

Ici trois exemples :

- L'Ecosse :

Voir : http://voileaviron.org/wp/wp-content/uploads/2014/08/bulletin_FVA_n15.pdf

- La Baltique :

Voir : http://voileaviron.org/wp/wp-content/uploads/2018/10/bulletin_FVA_n21.pdf

- La Dalmatie :

Voir : <http://voileaviron.org/?s=dalmatie>

Ce simple énoncé concrétise, en l'illustrant, le formidable potentiel de randonnées auxquelles on peut penser (ou mieux, rêver !).

Imaginez parcourir toutes ces « eaux » avec un « croiseur moderne ».....

Quasi impossible !

Mais on voit bien, au travers de ces exemples illustrant la formidable diversité des possibilités, **qu'au moment de choisir son bateau, il faudra bien réfléchir au « programme » que l'on privilégiera :**

- Quelle priorité entre « haute mer » (et ses conditions), eaux protégées, eau douce.... ?
- Quelle priorité entre sécurité et vitesse (sachant que les deux peuvent aller de pair !)?
- Quelle priorité entre voile et aviron ?
- Quel niveau de « confort » pour des randonnées sur plusieurs jours ?

1-2 Avec quel bateau : choisir entre ses possibilités

Pour la rédaction de ce Guide, nous avons fixé certains critères qui, d'une certaine façon, encadrent le « cahier des charges » du choix du bateau, et ce essentiellement par rapport à la taille du bateau :

La taille du bateau :

Pour fixer un ordre de grandeur nous semblant « idéal » pour la pratique de la randonnée en voile-aviron, nous distinguerons trois paramètres :

- ***Le nombre d'équipiers***

Le maximum raisonnable nous semble compris entre 4 et 6 équipiers.

Au-delà, c'est être vite confronté à des problèmes d'organisation, tant sur l'eau que pour la nuit...

En clair, la taille maximum nous semble correspondre à l'exemple de la yole de Ness :

http://voileaviron.org/wp/wp-content/uploads/2017/11/bulletin_FVA_n20.pdf

<http://www.cnsl.fr/raid-2018-en-bretagne-nord/>

Nous n'envisageons donc pas ici la randonnée en Yole de Bantry (même si la « croisière côtière » est bien sûr possible sur une « Bantry » ! Voir : Spered ar Mor sur la « Route de l'Amitié » :

<http://www.routedelamitie.fr/fr/media-gallery/detail/183/2853>)

A noter que le nombre d'équipiers peut dépendre du type de sortie que l'on programme (une randonnée un peu « engagée » se fera avec peut-être moins d'équipiers, mais plus expérimentés...).

- ***Le poids***

Le poids est un critère également important : un bateau lourd est plus stable et rassurant à la mer, mais plus laborieux à mettre à l'eau (alors même que sa « transportabilité » sur une remorque est essentielle), et moins zélé à l'aviron (même si une fois lancé, ça peut aussi aller très bien).

On retiendra ici une fourchette comprise entre 100 et 350 Kg.

- ***La dimension***

La longueur est vite limitée par les facteurs poids et nombre d'équipiers (sachant que pour la largeur, nous n'avons pas de problème de gabarit routier...).

Et viser un bateau très court peut poser la question de sa « tenue à la mer ».

On retiendra ici une fourchette comprise entre 3,50 et 7,00 m.

Exemples de gabarits des bateaux cités par Roger Barnes dans son « Manuel » :

Boat	Designer	LOA	Beam	Unladen weight	Working sail	Construction
Ness Yawl	Oughtred	5.84m	1.60m	130kg	12.35sq m	Plywood
Drascombe Lugger	Watkinson	5.72m	1.90m	340kg	12.26sq m	GRP
Seil	Vivier	5.40m	1.62m	250kg	11.00sq m	GRP/plywood
Norseboat 17.5	Paine	5.33m	1.57m	240kg	13.00sq m	GRP
BayRaider 17	Newland	5.23m	1.80m	220kg 440kg*	12.10sq m	GRP/plywood
Hitia 17 catamaran	Wharram	5.18m	3.07m	134kg	14.90sq m	Plywood
Wayfarer	Proctor	4.80m	1.85m	170kg	11.50sq m	GRP
Navigator	Welsford	4.50m	1.80m	140kg	12.60sq m	Plywood
Ilur	Vivier	4.46m	1.68m	180–210kg	12.00sq m	Plywood/strip plank
2000 (ex Laser 2000)	Morrison	4.44m	1.77m	164kg	11.70sq m	GRP
Paradox	Layden	4.20m	1.23m	640kg**	9.30sq m	Plywood
Tideway	Walker	3.66m	1.52m	125kg	7.50sq m	GRP/trad clinker
Mirror	Holt	3.30m	1.39m	61kg	6.50sq m	GRP/plywood

LOA = Overall length of hull, excluding rudder and projecting spars.
Working sail area excludes genoas and spinnakers, if carried.
Unladen weights can vary in some designs.
* The heavier figure is with the water ballast tanks filled.
** With full ballast tanks.

Et si vous voulez un point de vue complémentaire à celui de ce Guide, voir :

<http://www.naviguerautrement.org/blog/naviguer/choisir-un-canot-voile-aviron.html>

Les questions à se poser avant de choisir son « voile-aviron » :

Dans le cadre des « dimensions générales » (surtout poids-longueur) évoquées ci-dessus, les possibilités de choix sont multiples, sachant que le « coup de cœur » sera bien souvent déterminant au moment du choix...surtout pour des questions d'esthétique !

Reste qu'un certain nombre de questions méritent d'être posées avant de se décider.

Bien souvent, la première question à laquelle on pense, est celle du choix du grément.

Ceci est sans doute du fait de la forte contribution du gréement au « style » du bateau, en référence aux « bateaux du patrimoine », le choix du gréement étant alors plus une affaire de « choix du cœur » que de raisonnement technique !

Pour autant, les différents gréements que l'on peut trouver sur un voile-aviron n'apportent pas tous les mêmes réponses aux questions que l'on doit utilement se poser avant de choisir.

L'objectif n'est pas ici de décliner tous les avantages et inconvénients de chaque type de gréement (le futur Guide général de la FVA pourra mieux y répondre), mais juste de vous inciter à bien y réfléchir avant de vous décider.

Les gréements les plus fréquents sur les voile-aviron sont :

La voile au tiers

- Sans foc :



Un Ilur (Vivier)

- Avec foc :



Yole de Ness (Carédig)

L'usage d'un foc pouvant opportunément vous aider au virement de bord (un petit coup « à contre », ça vous sécurise le virement....)

Le gréement houari

- Sans foc



Beetle Cat(VAP)

- Avec foc



Dinghy swallow 12' (VAP)

Le gréement aurique à corne



Norseboat 17,5

Le gréement aurique à livarde



Youkou Lili (Vivier)

Les gréements latins à antenne:



Bette marseillaise

Les gréements modernes :

Les Chantiers M-E-R et Lite proposent des gréements modernes qui ont aussi leurs avantages en termes de performance et de « manœuvrabilité » :



Le « Wabi » à voile à fourreau (enroulable) de M-E-R



Le Lite XP toutes voiles dessus!

On voit donc que l'inventivité est forte en matière de gréement, et l'on sent bien que tous ces gréements ont leurs avantages et inconvénients !

A noter une analyse budgétaire de la question ici : <http://www.naviguerautrement.org/blog/les-voiles/comparaison-de-prix-de-greements.html>

Le meilleur conseil à donner est sans doute de bien prendre son temps avant de choisir, quitte à **discuter longuement avec les professionnels** (architecte, constructeur, vendeur..), ou se faire embarquer sur le bateau d'un ami pour tester...

Ceci étant, il est un certain nombre de questions que l'on peut (et doit ?) se poser avant de se décider, en commençant par celles qui sont en lien direct avec le choix du gréement :

1 La facilité de prise de ris

C'est le critère que nous mettons en tête.

Nous verrons plus loin (chapitre « Conseils Pratiques» §2-1) qu'il est essentiel, **pour des raisons de sécurité**, de pouvoir facilement prendre un ou des ris, en mer, notamment en conditions de vent et de clapot difficiles, et tous les gréements ne sont pas équivalents en termes de facilité de manœuvre.

Pour cela il y a un peu (en simplifiant à l'extrême) deux « écoles » :

- Soit prendre son ris en affalant sa voile ; c'est la solution adaptée aux voiles au tiers non bômées (on étouffe la voile au fond du bateau pour capeler les garcettes)
- Soit prendre son ris sans affaler complètement, ce qui suppose un espar adapté (bôme), des manœuvres également adaptées (bosses), ainsi qu'une bonne maîtrise de la cape

Dans le cas de gréement à voile d'avant, il faudra aussi bien évaluer les conséquences d'une prise de ris sur l'équilibre vélique : la réduction de la surface toilée peut conduire à une réduction de la voile d'avant, ce qui suppose en général un affalement (pas d'enrouleur adapté).



Un peu tard pour prendre un ris....

2 La possibilité de « fractionner » sur plusieurs voiles

On dit souvent que disposer de plusieurs voiles permet de bien adapter sa surface de voile aux conditions, et de mieux régler l'équilibre vélique.

Souvent, certains décident ainsi de compléter leur misainier par une voile d'avant (foc).

Exemple : l'Ilur avec un foc :



Yvoanne, un Ilur avec foc (VAP)

Il existe même des petits canots à deux mats !

Voir le Doris 19 de chez Arwen qui porte deux voiles au tiers:



Ou le « Petit Lili » du Chantier M-E-R, plus moderne, à deux voiles bermudiennes à fourreau:



Mais le « must » du fractionnement se trouve peut-être sur le Drascombe qui porte deux mats, avec foc (et on a même vu un Seil à trois voiles...)



Une chose semble sûre (encore que...), c'est que dans ce cas, mieux vaut ne pas naviguer en solitaire.

Profiter de l'adaptabilité d'un gréement multiple suppose une bonne capacité à jouer (prise de ris, affalement) sur toutes ses voiles, et donc d'un équipage adapté.

3 La performance sous voile

En fait, sur un voile-aviron, ce n'est pas vraiment la vitesse pure qui est recherchée (même si, bien sûr, on a toujours envie de « gratter » celui qui est devant !).

Au regard de la « performance », ce sur quoi il nous paraît utile de réfléchir, c'est plutôt ce qui touche à la **sécurité** ; et de ce point de vue, deux questions méritent d'être posées :

La capacité à bien remonter au vent :

Il est essentiel d'avoir un bateau qui remonte correctement au vent, même si celui-ci fraichit !

Certes les voile-aviron ne sont pas par nature des bêtes de près, mais, même avec un angle de près modeste, il faut absolument pouvoir tenir son cap (question de gréement et de plan anti-dérive).



Au près pas si serré, mais ça tient !

La capacité à absorber une survente

Les voile-avirons ne sont pas tous « raides à la toile », et dans le cas de surventes (rafales) il peut être bien sécurisant de laisser se « vider » sa voile.

De ce point de vue, une voile au tiers non bômée peut être plus facile à maîtriser.



Voile au tiers qui « déverse »

Certains vous diront que de toutes les façons, un bateau qui « va bien » sous voile, est un bon bateau...

4 La possibilité de « descendre » le mat en mer

Question également non sans lien avec le choix du gréement.

La nécessité de mettre son mât au fond de son bateau peut apparaître pour deux raisons :

- Le passage à l'aviron : dans ce cas, on doit pouvoir disposer de l'espace suffisant pour nager, ce qui, pour certains bateaux (pas tous) nécessite de mettre le mât au fond du bateau
- Le tirant d'air qui devient insuffisant dans un passage sous un pont

Et dans ces circonstances, et donc principalement pour les randonnées « mixtes » (exemple : http://voileaviron.org/wp/wp-content/uploads/2018/07/TOPOFVA32_AgdeThau.pdf), il peut être utile de pouvoir descendre son mât en mer.

Dans ce cas, le système de fixation du mât dans son étambrai est déterminant.



Ce mât à gauche (Vivier) devrait être plus facile à « descendre » que celui de droite

Certains bateaux ne sont pas démâtés en mer (ex : Norseboat).

Certains offrent de meilleures possibilités de rangement du mât à bord que d'autres.

5 Quelle dérive :

La plupart de canots voile-aviron dont il est question ici sont équipés d'une dérive (à la différence des voiles type Bantry qui sont à quille longue, fixe).

Trois questions préalables au choix peuvent être identifiées :

- *Sabre ou pivotante ?* La dérive sabre est la plus simple, sans doute la moins coûteuse à construire, et la moins encombrante dans le bateau, mais elle a comme inconvénient majeur d'être potentiellement fragile en cas de choc sur un caillou. La dérive pivotante évite ces inconvénients.



Dérive sabre (Arwen)

- *Compatible avec un cabanage ?* Le puits de dérive a la fâcheuse tendance à empêcher l'installation d'un couchage dans le fond de la coque....Il vous est donc recommandé de vérifier la compatibilité dodo/dérive...



Planchettes couvrant le puit de dérive pour cabaner(Norseboat)

- *Adaptée au chavirage ?* Vous verrez dans le paragraphe relatif au chavirage (voir § 3-3) qu'une fois chavirée, puis redressée, la coque se retrouve avec un niveau de l'eau à l'intérieur en général assez haut (cela dépend de la « réserve de flottabilité » en place). Il peut alors arriver que le haut du puits de dérive soit juste en dessous du niveau de l'eau (selon le clapot) ; dans ce cas, et pour vider le bateau avec son écope, opération Shadock....



Où est mon puits de dérive, sous l'eau ?

6 Ballast ou pas

Comme dit plus haut, les voile-aviron peuvent être plus ou moins « raides à la toile ». Ceci tient à beaucoup de facteurs : entre-autre le gréement, le rapport surface vélique/poids du bateau, la forme de la carène et la largeur au maître bau...

Sur plusieurs bateaux, et pour améliorer la raideur à la toile, il est proposé l'utilisation de ballasts (qui en plus apportent un peu plus de stabilité « à la mer »).

Mais comme toute bonne idée, elle a ses avantages et inconvénients (en particulier en termes de vidange) !

Le fait que des bateaux aient envisagé cette solution, puis abandonnée, montre bien que le choix n'est pas évident.

Mieux vaut en discuter avec ceux qui l'ont testé, chaque réponse variant selon les bateaux et les marins...

A noter qu'en randonnée, le chargement (camping, réserve d'eau...) peut judicieusement servir de ballast (s'il est bien rangé en conséquence...).

7 La « tenue à la mer »

En même temps que l'on réfléchira au poids du bateau, on se demandera sur quel genre de « mer » on pense aller (sachant que l'état de la mer peut vite changer...)!

Une étrave redressée, des plats-bords et une petite hiloire, peuvent en effet sécuriser le passage d'un petit canot dans une mer un peu formée.

Certains bateaux sont ainsi plus « marins » que d'autres :



Skerry « Standard » et en version « Raid »

Chez Vivier, l'Ilur de Roger Barnes sera plus « marin » que le Doris





L'étrave redressée et la petite capote du Norseboat 17,5

8 La simplicité

Encore une question qui fait débat !

La simplicité s'apprécie au moins dans deux cas de figure :

- **Lorsque l'on grée son bateau** pour la mise à l'eau : Sur un Seil, cinq minutes peuvent suffire pour un propriétaire entraîné, quand sur un Norseboat il faudra une bonne demi-heure....
- **A la manœuvre** : ce sera surtout au moment de la prise de ris que facilité et rapidité seront évaluées différemment (la voile au tiers non bômée s'avérant sans doute la plus simple)

Ne jamais oublier que la sophistication, qui peut se justifier pour la performance, est souvent synonyme de complexité, et donc de fragilité....

9 La performance à l'aviron

Voilà une question importante, souvent sous-estimée du fait que les amateurs de voile-aviron sont au départ plus « voileux » que « rameurs » !

L'aviron peut s'utiliser de façons très différentes :

L'aviron occasionnel :

Ce sera souvent le cas pour des manœuvres de port.

Dans ce cas, la distance est faible, et normalement les conditions faciles (à l'abri).

La performance n'est pas nécessaire.

Les seules questions à se poser sont les suivantes :

- Mes avirons sont-ils faciles à « armer » (mettre à poste) ?
- N'est-il pas plus efficace d'utiliser la godille ?

Il peut être aussi nécessaire de passer à l'aviron en « situation d'urgence » si le bateau n'est plus manœuvrant à la voile : c'est en particulier le cas dans de forts courants (cas classique dans le Golfe du Morbihan).

Là aussi la « manœuvrabilité » des avirons est plus importante que la performance pure.

Le rangement des avirons est donc dans ce cas la question à se poser.

L'aviron pour la distance :

Ce sera le cas essentiellement dans les situations suivantes :

- Pour se sortir de la pétrole en mer
- Pour randonner en rivière

Dans ces deux cas, il faut prévoir la possibilité de « nager » pendant au moins 2 à 3 heures, et pour une vitesse d'environ 3 nœuds.

Cela donne la possibilité de **couvrir jusqu'à une dizaine de milles.**

Dans ce cas, la performance (en vitesse mais surtout en efficacité) est essentielle (sauf à vite s'épuiser).

Et au moment de choisir son bateau, on devra se poser les deux questions essentielles suivantes :

- *Mon bateau a-t-il la bonne carène ?*

On recherchera une carène plutôt fine, et pas trop haute sur l'eau au niveau des dames de nage.

La question du poids est importante, mais peut-être moins que celle de la forme de la carène.

Trois exemples de bateaux « typés aviron » :



Le Skerry (Arwen Marine)



Le Norseboat 17,5



Le Lite XP

- *Mon bateau est-il bien équipé ?*

On pense souvent à bien vérifier la qualité et le dimensionnement de ses avirons (une affaire moins simple qu'il n'en paraît, voir un spécialiste : <https://www.gmcmarine.fr/index.php/gmcm/avirons-espars/construction-avirons> ?), ainsi que le bon positionnement des dames de nage ou tolets, mais on oublie bien souvent **d'assurer les bons appuis** pour avoir une nage efficace.

Pour cela deux points à réfléchir :

- Comment vais-je prendre appui sur mes pieds ?

Il est indispensable de prévoir un « cale-pieds » ou quelque chose en faisant office, pour bien transmettre l'effort de poussée sur la coque, mais aussi éviter la fatigue (il faut par exemple que le pied fasse le bon angle avec la jambe quand on produit son effort)

- Puis-je ou pas démultiplier la longueur de ma « poussée » en équipant mon bateau de « coulisses » ?

La présence de coulisses est un atout, moins pour aller vite que pour se fatiguer moins, mais les installer n'est pas chose simple ; on gardera cette possibilité pour les longs raids à l'aviron (en rivière par exemple).



Norseboat et Ilur équipés de coulisses et cale-pieds

- *Combien sommes-nous à « nager » :*

Si la solution « deux bancs de nage » est la plus courante, il est toujours utile de vérifier si l'équipement en bancs de nage est bien adapté à l'équipage prévu (sachant qu'il est souhaitable de bien positionner les bancs de nage, et surtout de pouvoir bien équilibrer le bateau : ramer avec de la gîte est quasi impossible !).

Ces questions confirment que la question « aviron » peut être déterminante pour le choix de son canot !

10 Les possibilités de cabanage

Voilà une question qui passionnera les soirées en bivouac !!!

Et les solutions sont de toutes natures, tant au niveau de la conception d'origine que des « bricolages » que chacun pourra se mitonner.

Nous reviendrons sur ce sujet dans le chapitre « Conseils pratiques » (§ 2-5), mais nous évoquons ici la question car elle doit être réfléchie au moment où l'on doit se décider sur le choix d'un bateau :

- est-il possible de dormir à bord ?



Au pire... (VAP)

- la coque posée est-elle assez stable une fois posée?



Le Doris, bateau à sole qui « dort à plat » (Vivier)

- Et y-a-t-il assez de volume pour ranger ses affaires ?



Des équipets partout (Carantec 12)...

Certes les « randonneurs au long cours » comme Anne et Fabien Laesser Vuillème (Voir : <http://voileaviron.org/?s=dalmatie>) sont assez rares, mais, sans vouloir faire des exploits, se lancer dans la randonnée en voile-aviron sans avoir la possibilité de cabaner pour bivouaquer serait vraiment dommage !

N'hésitez donc pas à imaginer comment votre canot permettra le rangement nécessaire....

Ceux qui y ont goûté, même pour peu de jours, en gardent des souvenirs inoubliables.



Bivouac à Venise!

11 A construire soi-même ou pas

Voilà une question aussi majeure : d'après certaines évaluations, près de la moitié des voile-aviron sont auto-construits !

Tant pour des raisons budgétaires que par passion.

Le champ des possibilités est très large, la mise à disposition de plans, de kits, et de stage s'étant développée d'autant plus facilement que les techniques de construction se sont modernisées (découpe numérique, mode d'assemblage, utilisation de l'époxy...).

Ce sont ces possibilités d'auto-construction qui ont sans doute conduit au développement de la pratique du voile-aviron (*ci-dessous, chantier « accompagné » chez Arwen Marine*)



12 L'entretien et l'hivernage

Si l'avantage de pouvoir « ranger » son voile-aviron dans le garage, son jardin, ou un abri familial est évident, peut néanmoins se poser la question des conditions d'hivernage et d'entretien.

En gros, et pour cette question, on a trois grandes familles de bateaux voile-aviron:

- Les bateaux bois « traditionnels » qui nécessitent un réel entretien de peinture et vernis (et une attention particulière aux variations de taux d'humidité !)
- Les bateaux bois protégés à l'époxy qui ne nécessitent quasiment plus d'entretien « bois »
- Et les bateaux polyesters

La question est d'autant plus ouverte que les bateaux protégés par la résine époxy ressemblent, à s'y méprendre, à des bateaux vernis traditionnels, et que les répliques en polyester à faux clins cachent parfaitement leur jeu.....



Bois ou polyester ???

13 Le « Look » et le budget

Nous terminerons donc par les deux questions pour lesquelles le **Guide** ne vous apportera rien !

Pour ce qui est du « **look** », on vous laissera choisir entre **tendance bretonne**



et la **tendance méditerranéenne**



Et côté **budget**....il peut y en avoir pour toutes les bourses... surtout si on est prêt à mettre la main à la pâte !



Guide pour construire son bateau (F Vivier)!

En conclusion : si l'on confronte la variété des randonnées possibles, à la diversité des bateaux que l'on peut trouver, on voit combien multiples sont les choix possibles !

Le présent dossier n'apporte pas les réponses.

Celles-ci se trouveront peut-être dans le futur « Guide de la pratique du Voile-aviron » de la FVA, mais surtout au travers des échanges que chacun pourra nourrir avec les architectes et chantiers spécialisés.

Voilà en tous cas de quoi occuper de longues soirées de discussions avant de basculer dans la réalisation de ses rêves....et passer à la phase « préparation de sa randonnée ».

1-3 Comment préparer sa randonnée nautique en voile-aviron

Nous voilà en début de saison, à réfléchir à nos prochaines randonnées !

1 Comment choisir sa randonnée :

Tout commence par l'**inspiration** !

Dans le cadre de ce Guide, c'est bien dans l'idée de « randonnée de découverte » que nous nous plaçons, et donc d'endroits que, a priori, nous n'avons pas encore parcourus.

La première question est donc de **trouver la bonne idée** !

Plusieurs sources d'informations sont possibles.

Les fiches et Livrets Naviguide de la FVA

Elles sont faites pour cela : vous donner des envies tout en vous donnant les informations utiles à la préparation (Voir Annexes du présent Guide).

Les « reportages » : en commençant bien sûr par le Carnet de Bord de la FVA (Voir Annexes du présent Guide), mais en allant aussi sur le site de certaines associations, comme par exemple :

- <http://www.naviguerautrement.org/>
- <http://www.cnsl.fr/>
- <http://www.cn-lancieux.org/>
- VAG...

Les rassemblements

Les « rassemblements » sont un bon moyen de connaître les bons coins pour randonner !

Soit on y va pour profiter, en bonus, de l'ambiance et de la sécu, soit on les repère pour identifier les bons parcours....

A noter que le site web de la FVA donne le calendrier des rassemblements, précieuse information pour les identifier : <http://voileaviron.org/calendrier/>



Rassemblement à Sein, sans voir sa fin....

Et enfin les contacts personnels...

Rien de tel que de se faire un « réseau » de copains pour s'échanger les bons tuyaux !

Il existe ainsi des réseaux sociaux dédiés.

Voir par exemple : <https://www.facebook.com/groups/775049855931195/>

Mais une fois que l'on a une idée, il faut encore se poser une question qui n'est pas la plus simple : cette sortie est-elle de mon niveau ?

Pas facile de répondre....

De ce point de vue, les 43 fiches Naviguide du présent Guide peuvent être potentiellement à la portée de tout marin ayant déjà un peu navigué sur son voile-aviron, sans être pour autant très expérimenté.

Pour autant, selon les conditions, elles peuvent être totalement déconseillées !

Une façon de répondre à cette grande question est donc de réfléchir à ces trois petites questions :

- Puis-je moi-même **évaluer quel peut être mon niveau, et ma progression** ? Ceci suppose d'être, par exemple, attentif à ce qui peut caractériser le niveau de difficulté que j'ai déjà expérimenté : suis-je sorti par 4 Beaufort, quel courant ai-je déjà « étalé », quelle durée maximale d'aviron ai-je essayé... ; pour vous y aider, sachez que la FVA a mis au point un « Livret d'évaluation » qui donne une grille d'évaluation : <http://voileaviron.org/formation-voile-aviron-federale/brevet-de-patron-voile-aviron-traditionnel/> . Ce souci de bien mesurer ses capacités est loin d'être anodin.
- Suis-je sûr de **bien apprécier les « conditions générales » de faisabilité de ma sortie** ? C'est en particulier le cas pour les conditions de marée : selon que l'on est en période de vives eaux ou mortes eaux, les conditions peuvent être très différentes (heures des étales et force des courants) ; selon que l'on est en période balnéaire, fréquentée, ou hors saison, et donc plus isolé, les possibilités de discuter avec ceux qui connaissent l'endroit et de se faire conseiller par eux sont différentes... ; si je sors en « eau douce », ai-je bien identifié quel est le gestionnaire (VNF, Syndicat...) et les règles d'utilisation spécifiques du plan d'eau...
- Ai-je bien **identifié tous les aléas**, et ai-je bien **anticipé** toutes les questions qui peuvent se poser, avant d'être à pieds d'œuvre (faire les abers, c'est a priori plus aléatoire que descendre l'Odet de Quimper à Bénodet !) ?

Dit autrement, et on va y revenir dans la suite, **tout est affaire d'anticipation et de préparation !**

D'aucuns diront que faire de la randonnée en voile-aviron (et donc en petit bateau) suppose d'avoir un certain « sens marin ».

Or le « sens marin » c'est essentiellement une affaire d'expérience, de modestie, de capacité d'anticipation, et de raison face aux « éléments » !

Nous y reviendrons dans le chapitre sur la sécurité.

2 Comment bien préparer sa sortie

Certains pourront penser que ce que nous allons proposer ici ne sont que des évidences.

Pour autant, cela nous paraît nécessaire de le faire, car naviguer sur un petit voile-aviron peut sembler aussi facile et ludique que faire une sortie en dériveur, alors que randonner comme nous le proposons ici peut nous emmener sur les traces de croiseurs bien plus gros, alors même que nos petits canots restent des bateaux ouverts, petits, et pouvant devenir très vite « exposés » si les conditions se dégradent, ou si des ennuis techniques (casse par exemple) se produisent.

Vérifier ses équipements, l'état de son bateau, et préparer tous les documents.

Inutile d'insister sur la préparation du bateau et des équipements...

Par contre, il nous paraît important d'insister sur la préparation de tout ce qui concerne la navigation.

Nous y reviendront dans le chapitre 2 « Conseils Pratiques », mais il faut juste rappeler ici que s'il faut rechercher à bord, alors que les conditions sont moins bonnes qu'au départ, les heures de marées, les caractéristiques du balisage, la nature des fonds et l'existence de dangers, vous vous mettez vite endanger !

Bien plus que sur un croiseur (dans lequel on peut se mettre à l'abri pour lire une carte), **il faut anticiper !**

S'assurer de la préparation de l'équipage

Que ce soit dans un cadre associatif, ou dans le cas d'un propriétaire recrutant des équipiers pour compléter son équipage, il est impératif de s'assurer que tous les participants sont bien préparés.

Cela ne veut pas dire nécessairement que tous les équipiers doivent être chevronnés, mais que chacun doit être bien informé du programme et surtout de ses difficultés potentielles, et ceci pour que le Chef de Bord puisse, le moment venu, prendre les bonnes décisions, et surtout que chacun donne le meilleur de lui-même, et profite de la sortie pour se perfectionner.

C'est aussi l'occasion de vérifier si les consignes de sécurité sont bien partagées.

S'assurer du bon moment

En particulier au regard des prévisions météo (nous y reviendrons dans le chapitre 2 « Conseils Pratiques »).

Toujours un « Plan B »

Voilà une question à laquelle on ne pense pas toujours : que puis-je faire si les conditions ne me permettent plus de passer tel cap, ou si une casse m'interdit de revenir à mon point de départ ?

Là encore une question d'anticipation.

Exemple de situation à risque : je me prépare un bout de carte plastifié pour aller de A à B, et, pas de bol, je n'ai pas d'autre solution que de sortir à C qui est...en dehors de ma carte !

Avec ces conseils d'ordre général, faits de beaucoup de bon sens (« marin » !), tous les « rêves » de randonnées qui vous inspirent peuvent être accessibles !

Pour avoir un point de vue complémentaire, aller ici :

<http://www.navigerautrement.org/blog/naviguer/la-meteo-du-raid-nautique.html>

Ce qui vous ouvre de belles perspectives, y compris lointaines !



Jusqu'en Baltique ?