

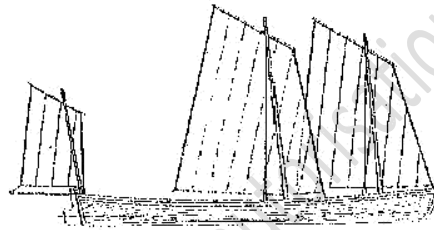
Petit Manuel du Yoleur



Le Club-Maison / Act
1998

Michel Philippe
et ses amis

Petit Manuel du Yoleur



DEFI
Jeunes marins
2000

Le Chasse-Marée/ArMen
1999

Petit Manuel du Yoleur

Préambule

Nos yoles de 1796 sont, à l'origine, des embarcations de service des états-majors de vaisseaux et frégates français de la fin du XVIIIe siècle. Leur "cahier des charges", comme on dirait aujourd'hui, était le suivant :

1) Légèreté (relative) pour pouvoir être embarquées et mises à l'eau aisément, et bien avancer à l'aviron comme à la voile.

2) Vitesse : on parlait déjà de "vedette" pour ces fins canots servant au port des nouvelles ou des ordres, au transport des officiers, etc. Une bonne marche était indispensable, le bâtiment à servir pouvant se trouver sur rade à grande distance.

3) Facilité (toute relative, là encore) de mise en œuvre : mâts mobiles courts et non étayés, voiles au tiers gréées de manière extrêmement simple. Un quartier-maître et un bon matelot encadrant de jeunes et robustes novices "suffisent à en être responsables".

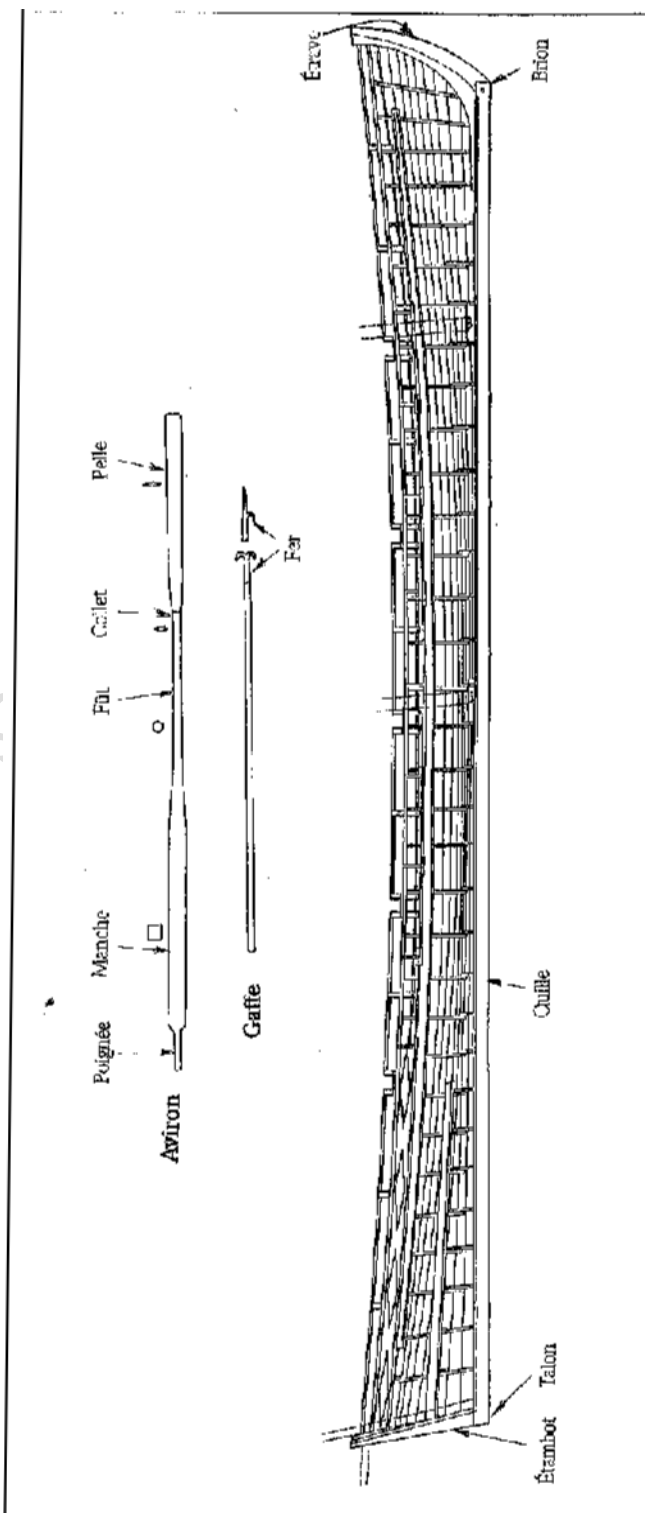
A votre tour, vous découvrirez à l'usage, en naviguant à l'abri des regards, puis au travers des confrontations amicales ou officielles, les qualités de ces bateaux. Ainsi, vous apprendrez à cultiver ce qui nous mobilise tous aujourd'hui : l'esprit d'équipage et le sens marin.

Pour vos futurs exploits de marins, vous changerez sans doute un jour de catégorie... mais vous n'oublierez jamais nos yoles !

Ce n'est pas dans les écoles de la marine marchande que l'on apprend à manœuvrer, c'est en regardant les anciens, ou en manœuvrant sous leur contrôle. Et c'est surtout - j'en suis intimement persuadé - en manœuvrant des embarcations comme les canots « Ciglis » ou autres, que ce soit à la voile ou à l'aviron. Les principes propulsifs de la machine, ce sont les avirons qui nous les inculquent. Tout ce qui concerne le vent, la dérive, l'évolution des navires - nos bâtiments lofent comme des voiliers - s'apprend sur les embarcations gréées au tiers.

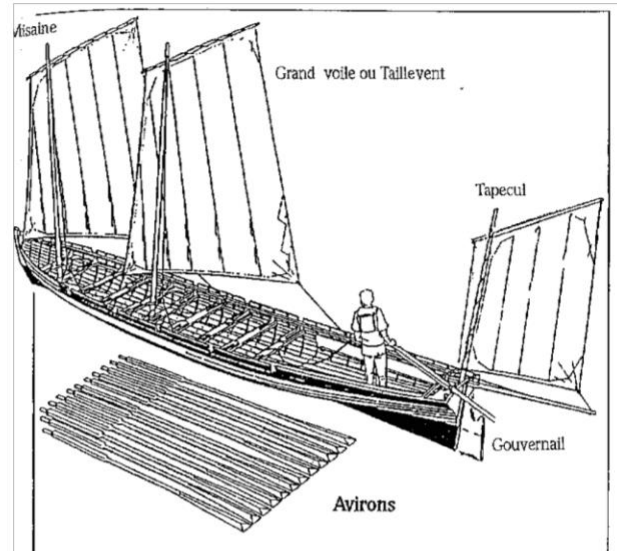
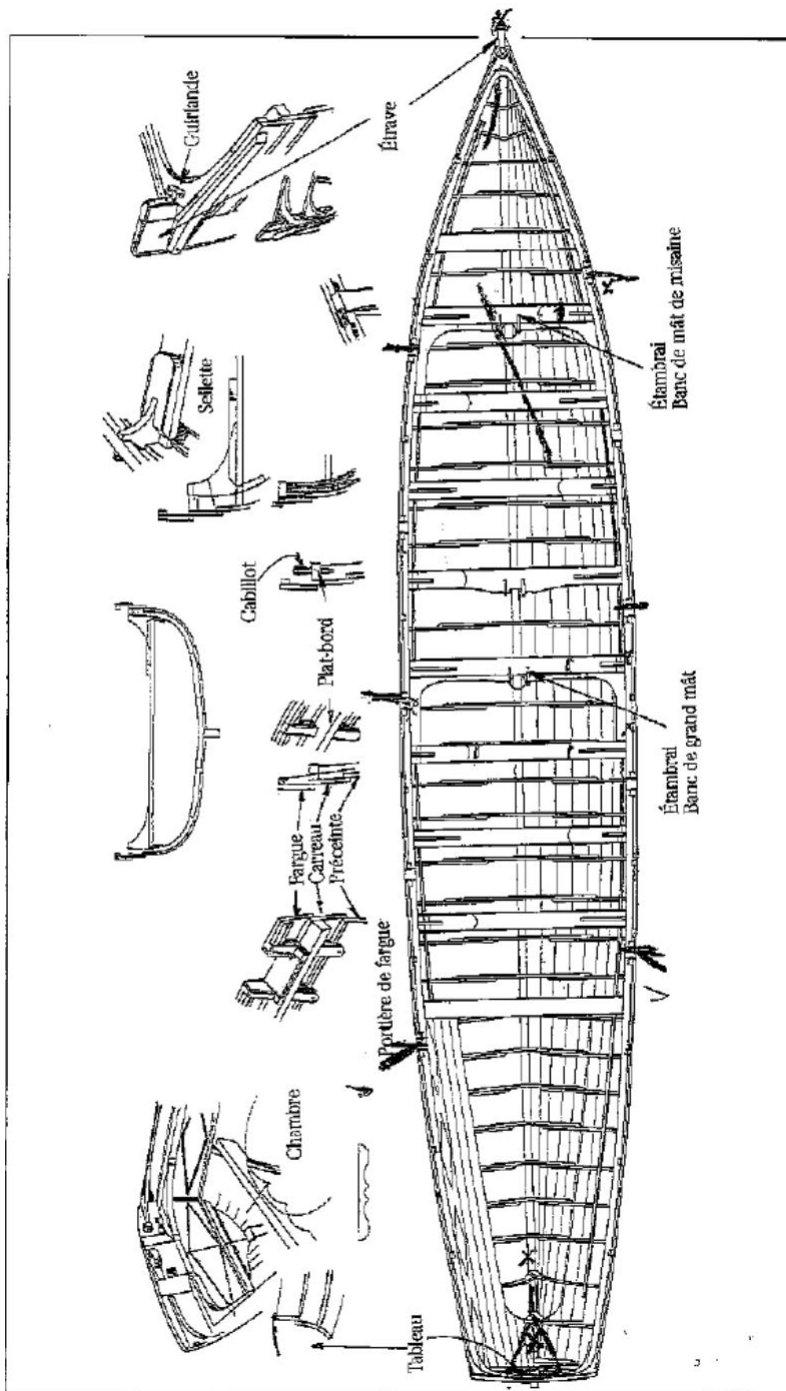
Pourquoi celles-là précisément ? Parce que si l'on n'utilise pas toutes les ressources de ces bateaux, on n'arrive pas à les faire marcher - pas question de réussir un virement de bord en poussant seulement sur la barre ! En revanche, si on les connaît bien, on en fait ce que l'on veut. Or ce sont les mêmes principes qui s'appliquent, que l'on soit à bord d'un canot ou à bord d'un ferry. Ce sont les mêmes sensations que l'on éprouve lors d'une prise de coffre à la voile en baleinière, comme lors d'une entrée par la passe Sainte-Marie à Marseille un jour de bon mistral avec nos monstres flottants.

Patrick Chalmeau (Commandant du car-ferry *Napoléon Bonaparte*)



LE BATEAU

De bons dessins en disent plus qu'un long discours...



Le patron

"Le patron, c'est le patron !" De même que l'armée se recrute dans le civil, les futurs chefs de bord se recrutent dans l'équipage : procédez, vous aussi, de cette façon et le savoir-faire et surtout le plaisir se transmettront. Les qualités requises d'un patron sont : "capacité, bonne conduite, fermeté avec justice" (Instruction de la marine, 1839).

Ajoutons : sens pédagogique (on explique brièvement les manœuvres avant de les tenter, on analyse après coup un incident). Nous ne sommes pas des marins professionnels Et pour finir : énergie communicative, gaieté, humour ; ce n'est pas avec des "tristes" que l'on galvanise un équipage !

Mais un patron doit rester mesuré : "Ce marin a du jugement et du bon sens, apprécie l'état de la mer et du vent, rencontre des imprévus qui viennent de la nature ou des hommes, il se fait une "sagesse". Ses propos n'abondent pas en superlatifs : il dit les choses avec simplicité et vérité. Il apparaît parfois timoré, mais cela ne l'empêchera pas de prendre des initiatives s'il y a difficulté." Voilà ce qu'on écrivait d'un bon patron au XIXe siècle, et c'est toujours valable !

Les équipiers

On sait que la taille du Français moyen est passée de 160 cm à 175 cm en deux siècles. Il en découle que l'espace, on dirait l'ergonomie, de la yole convient à des jeunes dès 14 ou 15 ans et aussi aux femmes. Leur sens du rythme harmonieux, leur attention intuitive et leur absence de complexes apporteront beaucoup à l'efficacité manœuvrière.

Chefs de nage et brigadiers. Les équipiers assis aux bancs de l'arrière s'appellent chefs de nage bâbord et tribord.

Ils doivent nager (terme marin pour "ramer") ensemble et donnent la cadence de nage sous les ordres du barreur ou chef de bord. Les autres nageurs doivent être bien attentifs à les suivre, l'œil rivé sur l'extrémité de l'aviron du chef de nage.

Les brigadiers sont au nombre de 2, un à l'avant et l'autre à l'arrière (dans la chambre) ; ils sont chargés de la manœuvre des gaffes, de l'amarrage et du largage des aussières.

Le brigadier avant veille sous voile et signale que tout est clair sous le vent. Il s'occupe aussi de la ligne de mouillage. Le brigadier arrière est responsable de l'embarquement des passagers, de leur placement dans la chambre, et de la touline lance-amarrée. Ils participent aussi avec tout l'équipage à la manœuvre des voiles d'extrémité : misaine à l'avant, tapecul à l'arrière.

Les gaffes se rangent au milieu de l'embarcation, sur les bancs ; la gaffe de l'avant doit être la plus longue et posée fer vers l'avant, l'autre fer vers l'arrière. Lors des manœuvres d'accostage, le brigadier doit tenir sa gaffe en position d'attente, le fer en haut. Le fer ne sert que pour crocher, on doit donc toujours déborder avec le bois pour éviter tout risque d'accrochage ou de dégâts, et veiller à ce que la gaffe ne tombe pas à l'eau.

LA MAITRISE DU BATEAU

Un bateau flotte et, par voie de conséquence, il s'en va spontanément au gré des vents et des courants. Le marin commence par juguler ces éléments, puis cherche à les utiliser : vaste programme ! Commençons par le commencement.

Ne pas être à la dérive. Pour cela la yole sera soit amarrée à quai ou à un ponton par des aussières (cordages), soit à l'ancre.

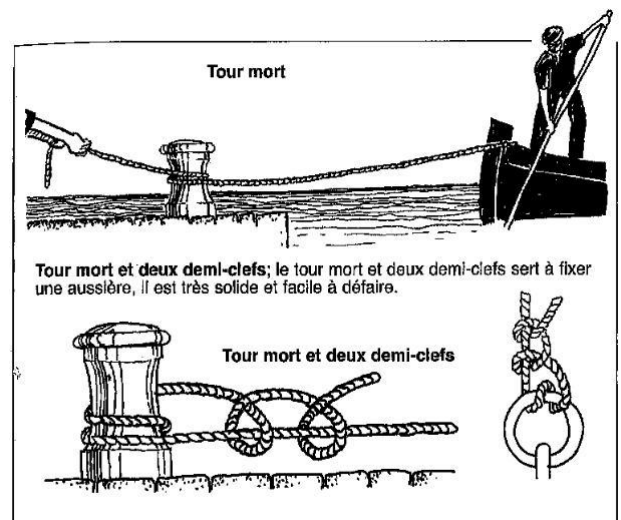
Chemin faisant, vous apprendrez le langage maritime : tout a un nom, tout a une place. Il ne s'agit pas de snobisme ou de traditionalisme systématique : une tour de Babel en désordre, où le sens des mots est imprécis, serait dangereuse en cas de manœuvre rapide.

On apprend donc que coques, quais et pontons comportent des organeaux (anneaux) et des saillies appelées bittes. Il en va de même à bord où règnent en plus taquets et surtout cabillots.

Si une vache tire sur sa corde, vous ne parviendrez pas à la contenir à la seule force des bras ; un fringant cow-boy fait un tour mort sur le pommeau de sa selle et dompte ainsi la bête rétive.

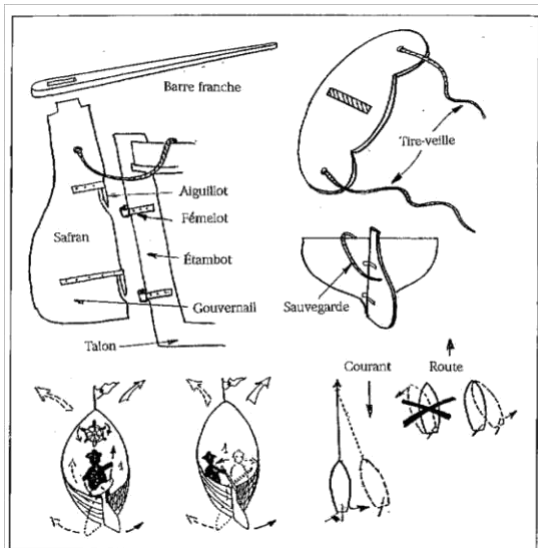
Avant même qu'on vous lance un bout (un cordage), cherchez la bitte ou l'organeau où vous allez le tourner : un tour, deux tours, rarement plus et vous apprendrez à étaler, à filer à mesure et finalement à amarrer...

Vous voilà en dérive au large, seul à bord, mâts et avirons inutilisables... la situation est grave, mais pas désespérée. Ne lancez ni SOS ni fusée, vous allez mouiller l'ancre. Inutile de l'asperger, il faut simplement la jeter ou la laisser tomber par-dessus bord, dûment amarrée à sa ligne de mouillage, en général chaîne puis bout, préparés de façon à filer proprement, sans se prendre dans les pieds du brigadier avant chargé de la manœuvre.



L'extrémité de la ligne de mouillage sera tournée à poste fixe sur un organeau, toujours par un ou deux tours morts et un amarrage facile à larguer ou à couper, portant le beau nom d'étalingure.

Combien d'entre nous ont-ils mouillé des ancres libres de toute entrave, ou ont laissé filer l'étalingure, le bateau courant à la côte ou heurtant le quai... ô cafouillages ! On en rit encore des années plus tard (après avoir plongé pour récupérer tout cela). Mais il est inutile de se donner en spectacle.



Le bateau libéré, nous allons tâcher de le diriger dans la direction où nous voulons aller.

Réglons d'abord son compte au gouvernail : en fait, sans erre (c'est-à-dire sans vitesse), étant donné la mobilité qui le caractérise, il peut chercher à se libérer de ses aiguillots et fémelots et partir à la dérive. Pire, il pourra couler, entraîné par ses ferrures — en bronze si possible (nouvelle plongée en perspective).

Pour éviter cela, le brigadier arrière aura veillé à ce qu'un bout (encore un) soit gréé en sauvegarde et relie le gouvernail à l'arrière du canot.

Le plan du gouvernail qui travaille dans l'eau s'appelle le safran. Il est tout entier sur l'arrière de son axe.

On le manœuvre soit avec une barre franche, qui vient se capeler (s'enfiler) sur la tête du gouvernail, ou s'engager dans une mortaise, soit avec des tire-veilles, notamment lorsqu'on marche à l'aviron ; il s'agit de deux bouts qui actionnent une sorte de barre transversale capelée elle aussi sur la tête du gouvernail.

Remarquons bien que la barre ou les tire-veilles ne commandent pas le gouvernail de la même manière. Quand on met la barre d'un bord, le gouvernail, qui est dans le prolongement, vient du bord opposé; par contre, lorsqu'on tire sur un des bouts du tireveille, le gouvernail vient du même bord. Quand le bateau a de l'erre en avant, les filets d'eau qui glissent le long de la coque frappent le gouvernail qui fait résistance. Il y a gauchissement du plan de dérive, l'arrière dérape du bord opposé et l'avant tend à se diriger dans la direction voulue...

Ne comptez pas trop sur le gouvernail seul pour réussir de belles manœuvres, surtout qu'il s'agit ici d'un safran de taille réduite et d'un bateau à quille très longue, délicat à faire évoluer.

Mais le patron dispose, avec ses nageurs, de deux moteurs latéraux, dûment munis d'accélérateur, de ralentisseur et d'inverseur de marche. Quel bonheur que de régler tout cela, en respectant les temps de réponse du bateau et de ses propulseurs : pour cela, il faut apprendre à sentir les rythmes de l'équipage. Dans un premier temps, tâchons d'abord d'éviter les cafouillages, avant de réussir plus tard de belles manœuvres "en grand style".

Les matelots, tournés vers l'arrière du bateau, font travailler leurs avirons du côté (on dit justement le bord) opposé à celui où ils sont assis. Ceux qui assurent la propulsion tribord s'appellent "tribord", ceux qui assurent la propulsion bâbord s'appellent "bâbord". Tribord, c'est le côté droit en regardant vers l'avant, bâbord, le côté gauche. Dans quelque sens qu'on se tourne ou que le bateau évolue, tribord reste toujours tribord et bâbord aussi...

Le commandement "avant partout" est le signal d'usage pour "mettre en route". Chacun se penche, ramenant la poignée de l'aviron sur l'arrière ; du même coup les pelles sont envoyées loin sur l'avant, prêtes à tirer. Autre commandement de base : "Endurer" : continuer à faire route, en douceur. Bien sûr on peut aussi freiner à l'aide des avirons ; soit en laissant le bateau courir sur son erre : "Lève-rames", soit en l'arrêtant : cela s'appelle "pelles dans l'eau" ; enfin on peut même "battre en arrière", cela s'appelle scier.

En modifiant, voire en inversant la propulsion d'un bord, le patron de la yole la dirige avec précision, en anticipant ce qu'il faut ses réactions. Cet apprentissage de la manœuvre prépare déjà, disent les professionnels, à la conduite des grands navires, comme nous le dit en préambule Patrick Chalmeau, commandant du fameux ferry Napoléon Bonaparte de Marseille.

L'AVIRON

Sa description figure au § "Le Bateau".

Sans parler de la gaffe, voilà le premier outil que l'équipier doit apprendre à manier.

Pour qu'on puisse nager commodément, l'aviron doit être à peu près équilibré autour du cuir. Il porte dans un évidement de la fargue, appelé dame ou "portière de nage". La longueur et le poids de l'aviron varient naturellement selon la manière dont il est disposé pour nager. Sur nos yoles, on nage "en pointe" : il n'y a au banc qu'un seul nageur qui est placé au bord opposé à celui où se trouve sa dame.

Les avirons sont longs et encombrants. Vous apprendrez à les ranger en commençant tout naturellement par la fin : la manœuvre du "laissez courir" (cf. p. 10), à la fin de laquelle les avirons se rabattent, en se recouvrant de l'avant sur l'arrière, en "arbre de Noël", pourrait-on dire.

Les avirons arrière seront donc rangés au milieu du bateau (dans l'axe), et les autres disposés vers le bord, dans l'ordre de leur rentrée. Ils sont ainsi disposés pour l'appareillage, la poignée sur le banc en face de son utilisateur, qui reconnaît le numéro de son aviron, du bord opposé au sien.

A noter que les mâts sont couchés pied en avant dans l'axe ; les vergues et gréements, eux, sont rangés en abord : la voile d'avant, la misaine, vers l'avant à bâbord, la grand-voile ou taillevent à tribord, tout comme le tapecul qui est évidemment la voile d'arrière. (On appelle Taillevent la voile centrale d'un bateau gréé en lougre lorsqu'elle est amurée en pied de mat, et grand-voile lorsqu'elle est amurée en avant ou en abord. Sur nos yoles, les deux configurations sont possibles et les deux mots peuvent s'utiliser.)

Les commandements à l'aviron

La complexité des commandements n'est qu'apparente, l'entraînement vous l'apprendra très vite. Il est bon de commencer avec une équipe de quatre ou six rameurs et un barreur, de préférence en eaux calmes.

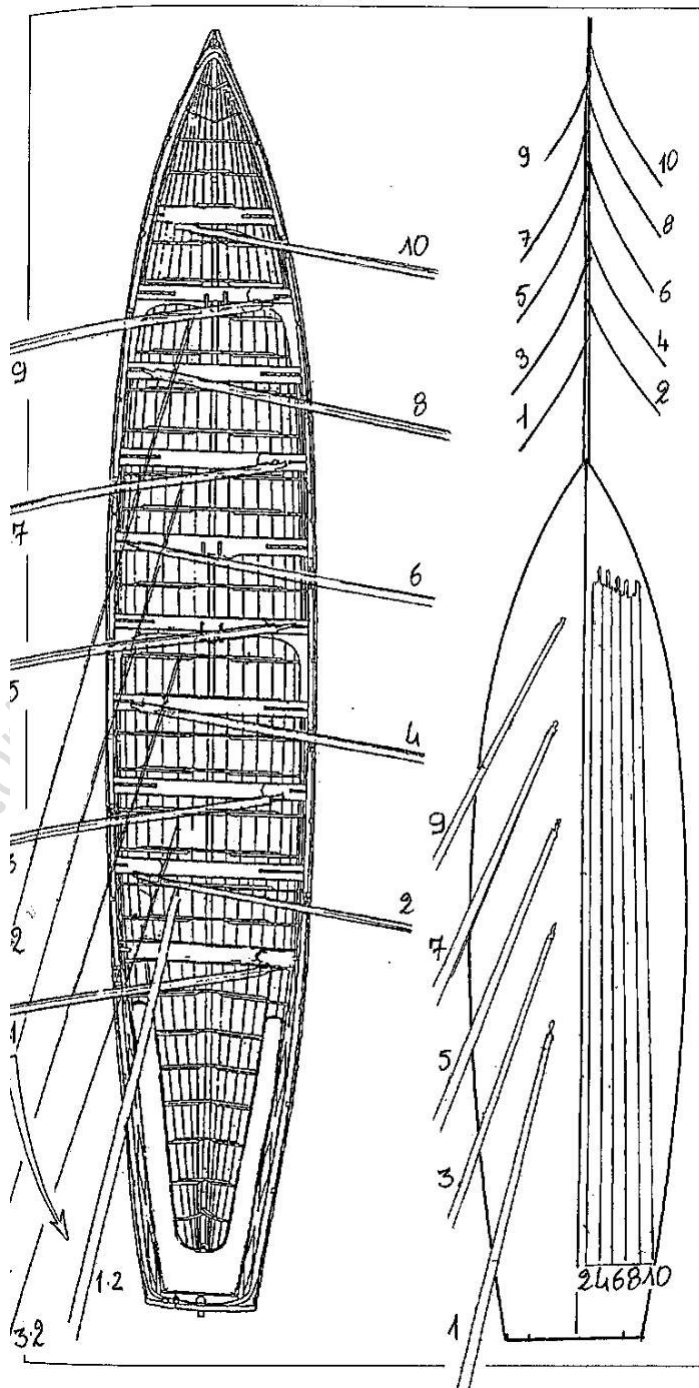
Ces commandements sont donnés par l'homme de barre ou patron, qui se tient debout à la barre ou au tire-veille. Pendant la nage, les commandements relatifs aux avirons doivent être lancés d'une voix ferme, au moment où les pelles plongent dans l'eau, pour être exécutés correctement au "coup suivant".

Poste d'armement. Au commandement, les nageurs choisissent les avirons de leur bordée en commençant par ceux de l'arrière, et les disposent sur les plats-bords, les pelles en dehors, en éventail, la poignée posée sur le banc de nage à l'opposé du nageur correspondant.

Pour réaliser cela en ordre parfait, les nageurs assis à leur banc prennent à l'appel du chef de nage l'aviron désigné, par la poignée : puis ils le font passer au-dessus de leur tête du dedans au dehors, chaque bord réalisant cela pour son propre compte, c'est-à-dire pour les avirons du bord opposé.

Les avirons ainsi disposés en éventail, la yole peut quitter son mouillage ou son quai.

"Paré à pousser", "Poussez". Les brigadiers avant et arrière, munis de leur gaffe, se préparent à larguer la ou les amarres, selon l'ordre du chef de bord. Au commandement "Poussez", ils larguent et débordent vigoureusement avec le bois de la gaffe, la rangent et s'assoient à leur banc.



"Paré à armer". Les nageurs assis à leur banc s'inclinent vers l'axe central de la yole et saisissent de la main intérieure leur aviron ; l'autre main, bras en extension, se positionne sur le bois de l'aviron du nageur qui lui succède. Tous les nageurs, assis et alignés sur deux axes, sont ainsi inclinés vers le centre de leur banc, les deux bras tendus à l'opposé, une main sur leur propre aviron et l'autre sur le bois de l'aviron du bord opposé qui le suit. Cette position est maintenue jusqu'au commandement "Armez".

"Armez". Chaque nageur tire à lui son aviron tandis que de l'autre main, il pousse sur l'aviron qui le suit, jusqu'à l'amener dans sa dame de nage. Pour faciliter cette manœuvre, il est utile d'accompagner le mouvement de poussée en s'aidant de l'appui du dos du nageur devant pour faire pivoter l'aviron. Le brigadier arrière se charge de pousser sur le bois de l'aviron du chef de nage. Dès que l'aviron est engagé dans sa dame, on le fait pivoter d'un quart de tour pour mettre la pelle en position verticale. On est alors en position "Lève rames".

"Avant partout", "Avant bâbord ou tribord". A ce commandement, les nageurs se penchent en avant, tête baissée et bras tendus, amenant leur pelle sur l'avant du bateau, bien verticale, et ils maintiennent la position jusqu'à ce que le barreur les libère en criant "Deux". ("Avant partout" tenant lieu de commandement "Un"). A l'appareillage ou en début de manœuvre, les premiers coups seront courts, puis progressivement plus longs et plus puissants, le canot prenant peu à peu son erre.

Tous ensemble, les nageurs plongent leur aviron et tirent en suivant le rythme des chefs de nage. L'homme de barre, pour imposer la cadence, continue de dire "Deux" jusqu'à ce que celle-ci devienne bien régulière. Il dit alors : "Cadence du chef de nage".

En course, le chef de bord peut reprendre cette façon de faire, afin de vérifier que la cadence du chef de nage ne ralentit pas, pour relancer son équipage ou, au contraire, quand le chef de nage se laisse emporter par son ardeur, au risque d'asphyxier l'équipage.

Aviron engagé. L'aviron peut parfois s'engager dans la dame, la pression de l'eau sur la pelle empêchant de la dégager, du fait de la vitesse du bateau. Il y a danger pour le nageur qui peut être renversé par le manche de son aviron et pour l'aviron qui peut casser (les Anglais appellent cela *to catch a crab*). Pour se dégager, le nageur doit appuyer fortement sur le manche de son aviron, et l'aide de l'équipier le plus proche est souvent nécessaire.

"Lève rames". A ce commandement, les nageurs cessent de ramer et se mettent en position d'attente, les pelles verticales. Pour les parades, les nageurs complètent ce mouvement en mettant les pelles horizontales, le plat vers le ciel, pour la beauté du geste. On fait un quart de tour et c'est tout.

"Pelles dans l'eau". Les nageurs engagent les pelles légèrement dans l'eau, bras repliés, coudes au corps, le corps légèrement arc - bouté, faisant effort pour maintenir les avirons en travers. Si l'embarcation a de l'erre, il faut s'arc-bouter solidement pour ne pas être renversé par l'aviron. Mais c'est très efficace pour faire stopper le bateau en cas de danger de collision.

"Sciez partout", "Sciez bâbord ou tribord". Les rameurs nagent en sens inverse du mouvement avant en poussant au lieu de tirer, au commandement "deux", de façon à faire reculer — on dit culer — le bateau.

Manœuvre efficace, voire risquée pour les avirons (et) ou pour les nageurs, si cet ordre vient à être donné avec trop d'erre. Il faut commencer par ralentir : "Lève rames", stopper "pelles dans l'eau", puis "scier", donc encore une fois an-ti-ci-per !

Scier. Une yole vire sur place avec une certaine facilité, si l'on fait agir différemment et simultanément les avirons bâbord et tribord, un bord faisant "avant" et l'autre "sciant". Cette évolution prend du temps, mais bien coordonnée, elle est des plus majestueuses !

Endurer, c'est nager moins fort en conservant la cadence. Les commandements "endurez", "endurez bâbord et tribord" sont faits pour faciliter la manœuvre de l'embarcation.

"Paré à...". Le patron doit savoir laisser un temps de latence, l'utiliser même et, pour cela, préparer la manœuvre par l'ordre préparatoire : "Paré à... !" Ainsi, chacun comprend bien que l'ordre va suivre : il n'est exécutable que lorsqu'il tombe proprement dit, clair et net, de la bouche du chef de bord.

Si le patron doit annuler le "paré", il dit "tiens bon partout". L'art très marin de la manœuvre de nos yoles est donc d'anticiper, de penser la manœuvre à l'avance. Apprenons la technique d'abord, les sensations et le style viendront plus tard avec l'expérience et la cohésion entre le patron et l'équipage.

Se rappeler malgré tout que l'encombrement du bateau à la surface de l'eau, avirons sortis, est d'environ 100 m², en prenant le minimum de marge de sécurité compte tenu du rayon d'évolution.

En route, vous avez donc 100 m², et quelque deux tonnes, qui se déplacent sur le plan d'eau — sans oublier la hauteur des mâts quand on passe sous un pont ou une aussière tendue !

Il faut donc savoir rentrer les avirons et "casser son erre" pour diminuer à temps l'encombrement et l'inertie de l'ensemble.

"Laissez courir". Les nageurs laissent tomber les pelles dans l'eau en dégageant l'aviron de sa dame (pour cela, il faut bien lever la poignée de l'aviron). Par un mouvement rotatif, on passe la poignée de son aviron au nageur opposé assis immédiatement en arrière, en même temps que l'on réceptionne celui du nageur opposé qui précède.

Dès lors, une fois que l'aviron, sous l'action de l'erre du bateau, est pratiquement venu se plaquer contre la coque, par un mouvement d'appui et de rotation, on dégage la pelle de l'eau, l'aviron venant se ranger presque de lui-même le long de la fargue (avirons en dedans). Cela se fait dans un mouvement d'ensemble, requérant l'aide mutuelle de tous les nageurs. La manœuvre ne réussit bien que si l'erre est suffisante (au patron d'y penser).

On peut, aussitôt que la manœuvre est exécutée, mettre les avirons à leur place, c'est-à-dire réaliser le "Poste d'armement" décrit p. 11. On se prépare ainsi à réarmer immédiatement si la manœuvre était faite pour franchir, par exemple, un passage étroit.

Dans les accostages ou le long d'un quai ou d'un navire, il est bon de faire un "Laissez courir" sur le bord concerné. Une technique particulière est alors requise, associant "Laissez courir" et "Lève rames". Au commandement "Laissez courir bâbord ou tribord", l'autre bordée se met en "Lève rames". Le mouvement du "Laissez courir" est le même que précédemment, mais unilatéral,

A la réception de l'aviron qu'on "laisse courir", les nageurs exécutant cet ordre continuent à pivoter sur eux-mêmes pour se mettre en appui sur le bois de l'aviron du nageur du bord opposé ; celui-ci a réceptionné la poignée de l'aviron qu'on a laissé courir, son propre aviron étant en position "Lève rames". Cette posture est maintenue le temps que la bordée en position "lève rames" rentre les avirons sur les fargues.

"Rentrez, Rentrez dedans". Ce commandement peut être donné en cours de nage quand la pelle plonge dans l'eau. On achève alors le mouvement puis, quand l'aviron sort de l'eau, on le tire par la poignée, perpendiculairement à la yole.

Il peut aussi être donné en position "Lève rames", le bateau courant sur son erre. Il a pour but de diminuer l'envergure de l'embarcation et d'éviter un obstacle bâbord ou tribord, ou les deux en même temps.

Si l'obstacle se présente uniquement d'un côté, l'ordre ne sera exécuté que du bord concerné.

"Avirons en dedans". Ce commandement s'exécute d'emblée et suit le "Laissez courir". Les avirons, prenant appui sur la fargue, rentrent dans la yole, se repositionnant en attente du commandement "Armez".

Poste de désarmement, "Désarmez". Le chef de bord fait remettre son embarcation en ordre : la drôme est bien arrimée sur les bancs, défenses à poste. Les brigadiers assurent l'amarrage, rentrent le gouvernail, rangent la barre à tire-veille ou la barre franche sous les bancs de la chambre.

La technique de nage

Lors des parades ou des sorties longues, la nage de style "norvégienne" qui présente un bref temps d'arrêt, avec les pelles en position "Lève rames", est très agréable tant pour l'œil des spectateurs que pour l'équipage, qui dispose alors d'un temps de récupération entre chaque coup de pelle.

Cette technique peut éventuellement être utilisée avec un bon entraînement lors des courses, car l'effort est plus intense et plus puissant au moment de tirer : le nageur se jette en arrière, puis, s'aidant des bras, ramène son aviron. Le bateau court sur son erre pendant le retour en position et le temps de récupération. Si l'allure générale est légèrement moins rapide, par contre, l'état de fraîcheur de l'équipage reste bien meilleur, ce qui permettra de disposer d'une accélération possible en fin de course en reprenant l'autre cadence sur une courte distance.

La meilleure technique de nage consiste à allonger au maximum le temps de travail de l'aviron et à lui donner autant de puissance que possible : gare au tire-au-flanc qui "caresse" l'eau du bout de sa pelle ! La yole progresse alors bien mieux qu'avec un moulinage trop rapide, et surtout cela est moins éprouvant pour les nageurs ! Parfois cependant, face à un clapot court et une forte brise, il faut nager plus court et à un rythme plus rapide pour réussir à remonter dans le vent et la mer.

Lors des départs de course, la formulation des ordres est différente. Le chef de bord, après avoir libéré la nage, compte les coups de pelles jusqu'à 8 ou 10. Les premiers coups d'aviron ayant une course plus courte, le rythme ralentit alors que l'amplitude augmente, pour arriver à son maximum ; dès lors le barreur arrête de compter, rythmant la cadence en disant "deux", "deux"... Cette technique a pour but de "décoller" la yole qui prend rapidement une bonne vitesse.

GRÉEMENT ET VOILURE

Mâter

Le mât, c'est l'"arbre" en provençal, en vieux français et en breton.

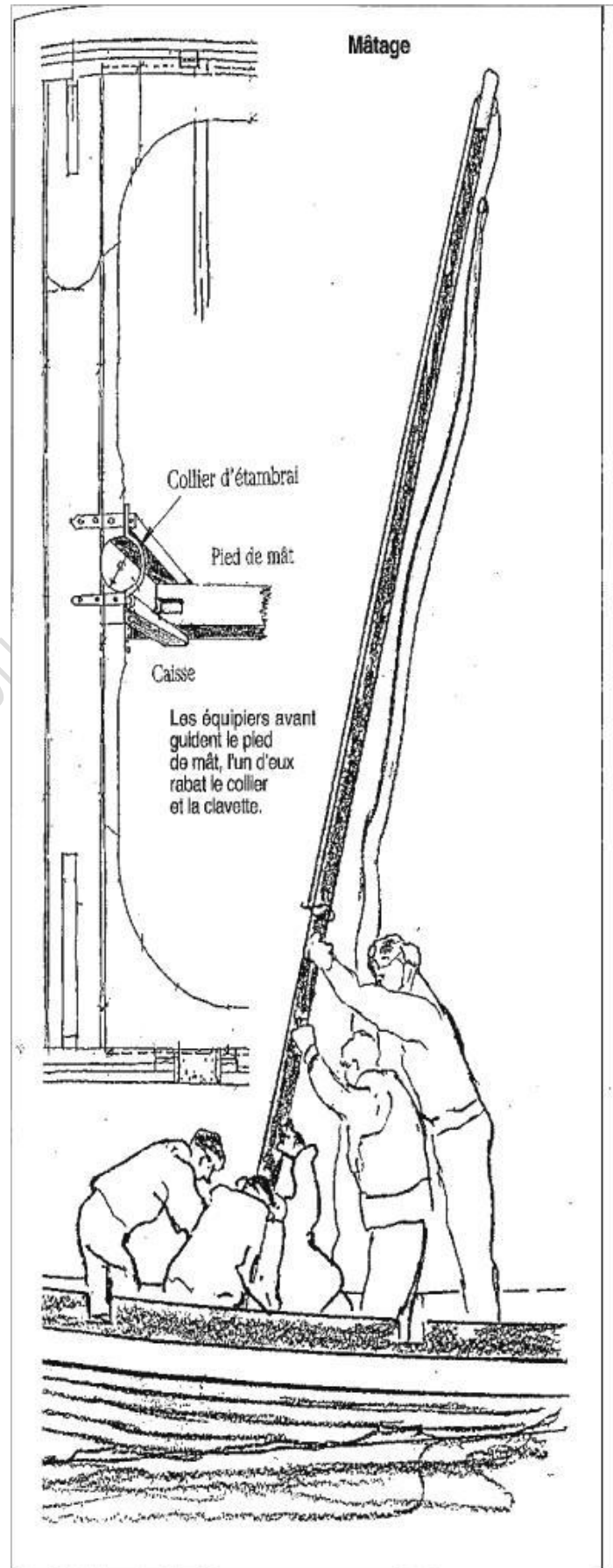
Le mât est un fût de bois qui comporte un pied travaillé en tenon conçu pour s'engager dans une emplanture ; la tête de mât est munie d'une mortaise, le clan, où s'insère une pièce de bois dont la gorge suiffée guide l'itague de drisse qui revient ensuite le long du mât, guidée par un anneau métallique doté d'un croc où l'on accrochera la vergue : le rocambeau.

Le banc de mât renforcé par une caisse qui participe à guider ce pied de mât, est muni d'un collier métallique que ferme une clavette,

Dès que l'on entreprend de mâter, l'équipage cesse de s'appeler classiquement "bâbord" et "tribord" pour devenir "matelots de grand mât" à l'arrière et "matelots de misaine" à l'avant".

A noter que le chef de bord et le brigadier arrière se débrouillent avec le tapecul que l'on établira tranquillement en premier. Bordé plat, il stabilisera le bateau quand on cessera de nager, et amortira un peu certains soubresauts qui compliquent le mâtage.

Les deux équipiers avant maintiennent et guident le pied de mât, les deux suivants soulèvent et contrôlent l'espar de chaque bord pour prévenir le balancement dû au roulis, le 5ème participe au mâtage soulevant la tête de mât puis en avançant en enjambant les bancs.



Matelotage

Surfiure et brûlure :
Les bouts, s'ils ne sont pas arrêtés à leur extrémité, ont tendance à se détordre. Voici un moyen d'empêcher cela :
- la surfiure et, encore plus pratique pour les tillins synthétiques : la brûlure.

Nœud de chaise simple : Tenir le cordage de la main gauche, patte tournée vers soi ; de la main droite appliquer l'extrémité du cordage sur le dormant et tourner un œil effectué de la main gauche. Maintenir cet œil et, en reprenant le courant de la main droite, le passer derrière le dormant et le ramener à l'intérieur de l'œil puis soulever par traction sur le dormant.

Nœud de drisse : Le nœud de drisse est utilisé dans les embarcations pour tourner une drisse sur un banc. Il est à la fois solide et très facilement largable.

Nœud d'écoute double : Le nœud d'écoute double a le même usage que le nœud d'écoute simple, mais il est plus solide et plus facile à défaire.

Nœud de drisse d'embarcation : Prendre un tour mort sur un point fixe plat puis y engager le "courant" de façon à le coincer sous le "dormant". La tension de la drisse l'empêche de se défaire. Employé pour tourner une drisse sur un banc, il est largué immédiatement. Un grain, une survente, une risée, un clin d'œil du patron ou un ordre bref, et le bateau est à sec de toile en quelques secondes : on est "relaxé" à sortir les avirons ou à mouiller.

ETABLIR LA VOILE

En travers de l'arbre, une branche la vergue. Elle est hissée par un cordage, la drisse, qui passe dans un simple conduit plus ou moins aménagé et parfois muni d'un réa en tête de mât.

La vergue sert à établir une voile quadrangulaire dont l'angle avant inférieur, le point d'amure, est croché — on dit "amuré" — sur l'avant.

L'angle arrière de la voile, dit point d'écoute, est contrôlé, à proximité de l'homme de barre, grâce à un bout appelé écoute; celle-ci est amarrée à la voile en son point d'écoute par un nœud de chaise.

L'écoute sera simplement tournée à un cabillot et tenue à la main, jamais amarrée. Un ou deux tours suffisent.

Nos yoles sont relativement légères, les mâts (dans une certaine mesure) et les gréements aussi, mais les voiles quadrangulaires sont puissantes.

L'effet premier d'une voile parait à tous de faire gîter (coucher) le bateau. Or celui-ci n'est pas ponté, et il risque, dans les cas extrêmes, de chavirer. Aussi la drisse et l'écoute doivent-elles être largables instantanément. On doit acquérir l'habitude de prendre un tour mort avec un second tour gansé (avec une boucle comme sur vos lacets de souliers) dit "nœud de drisse d'embarcation".

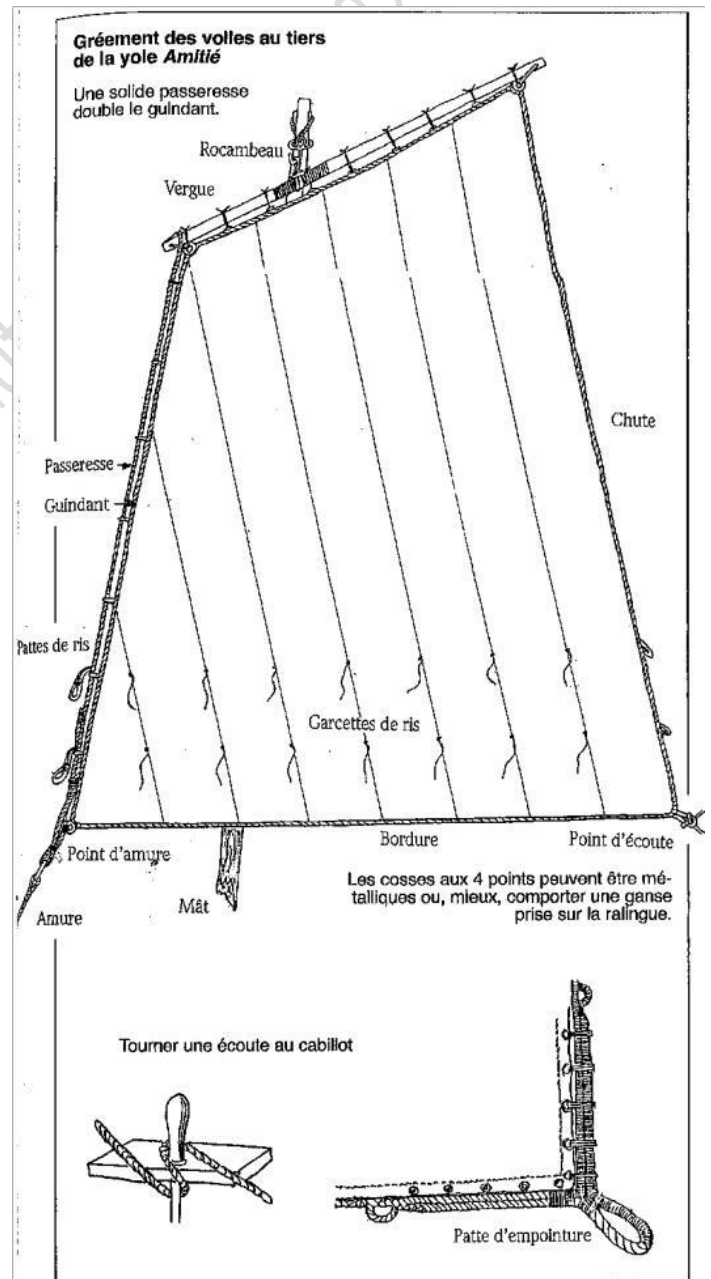
Les voiles

Il y a trois voiles sur nos yoles. Chacun comprendra que la voile d'avant, dite misaine, appuie sur l'avant et tend à faire abattre (ou arriver), c'est-à-dire à prendre le vent davantage par l'arrière. Les voiles d'arrière et notamment le tapecul ont l'effet inverse, et tendent à faire lofer. Le gouvernail permet bien entendu de diriger le bateau, mais l'utilisation judicieuse de cet effet des voiles peut grandement aider les évolutions.

Si on veut laisser porter (abattre), on met la barre au vent ; si on veut lofer, soit pour prendre une allure plus près du vent, soit pour virer de bord vent devant, on met la barre dessous, en bordant ou en choquant selon les cas les écoutes des voiles avant ou arrière pour favoriser l'évolution. L'action du gouvernail n'est donc qu'un des moyens, parfois insuffisant à lui seul, pour contrôler le bateau.

Les voiles de nos yoles sont en tissu mixte coton/polyester ou en textile synthétique imitation coton. Elles sont faites de laizes cousues ensemble et ralinguées, c'est-à-dire renforcées par un cordage qui double l'ourlet. Elles ont 4 côtés et, naturellement, autant d'angles, qui sont des points garnis de pattes ou de cosses, selon la technique de confection. Les voiles sont enverguées sur la vergue par des garcettes d'envergure.

La ralingue haute qui est enverguée, s'appelle donc « ralingue d'envergure » ou de têtère ; celle qui est à la partie inférieure, est dite « bordure » ; celles qui sont verticales (ou presque) prennent le nom de chute en arrière et de guindant sur l'avant. Retenez ce nom : guindant est synonyme de "bord d'attaque".



Pour diminuer la toile suivant le vent, les voiles portent des bandes de ris, dotées de garcettes de ris, qui servent à rabanter (rouler et amarrer en bourrelet la partie supprimée). A l'extrémité des bandes de ris, des pattes ou cosses de ris serviront de nouveaux points d'amure et d'écoute une fois le ris pris.

Les voiles au tiers portent ce nom parce que la suspente de la vergue est prise vers le tiers de sa longueur à partir de l'avant. La vergue est munie d'un erseau, dans lequel on croche le croc du rocambeau qui glisse le long du mât. La drisse fait retour à un banc où elle est tournée ; elle est constituée par une itague en simple et par un palan; à l'une des extrémités de l'itague .est suspendue la vergue ; à l'autre extrémité on grée une poulie d'itague dans laquelle passe le palan de drisse. Le dormant de ce palan est croché dans un piton et le garant (ou courant) est tourné au banc par un nœud de drisse d'embarcation.

Le point d'amure se croche au pied de mât ou sur l'étrave, éventuellement par l'intermédiaire d'une fausse amure, pour pouvoir hisser la voile plus haut. Veillez toujours à ce que l'amure soit bien crochée et l'écoute tenue en main avant de hisser la voile. On peut amurer sur le plat-bord, aux allures du large, pour augmenter le rendement de la grand-voile. L'écoute est un bout simple suffisamment fort pour ne pas scier les mains, qui se tourne à un cabillot.

La voile au tiers porte évidemment moins bien sur le mauvais bord. En effet, la vergue appuie sur le mât et, de ce fait, la voile déformée travaille mal.

Quand on vire de bord, on gambeye donc les voiles pour les changer de côté. Après avoir amené complètement ou en partie la voile, on fait passer la vergue et l'amure derrière le mât, et on rehisce en l'établissant de l'autre côté pour qu'elle ne soit pas coupée en deux par l'espar. Cette manœuvre, pour être bien exécutée, demande beaucoup de coordination et donc d'entraînement.

L'action des voiles

La voile placée à l'avant (misaine) a tendance à faire abattre. Les voiles placées à l'arrière (en particulier le tapecul) ont tendance à faire lofer. Toutes les voiles font dériver sous le vent. La dérive est d'autant plus forte que la vitesse est moindre et que la voile est trop bordée. La misaine masquée (prise à contre) fait abattre, ce qui peut faciliter dans certains cas le virement de bord.

La gîte et ses effets. Sous l'action du vent dans les voiles, la yole prend de la gîte et a alors tendance à lofer. Plus la gîte est importante, plus la tendance à lofer est grande. On contrecarre cet effet en faisant se déplacer le lest vivant d'une tonne que forme l'équipage (15 équipiers de 70 kilos en moyenne). L'homme de barre dispose l'équipage au vent pour contrer la gîte et en arrière pour modifier l'assiette.

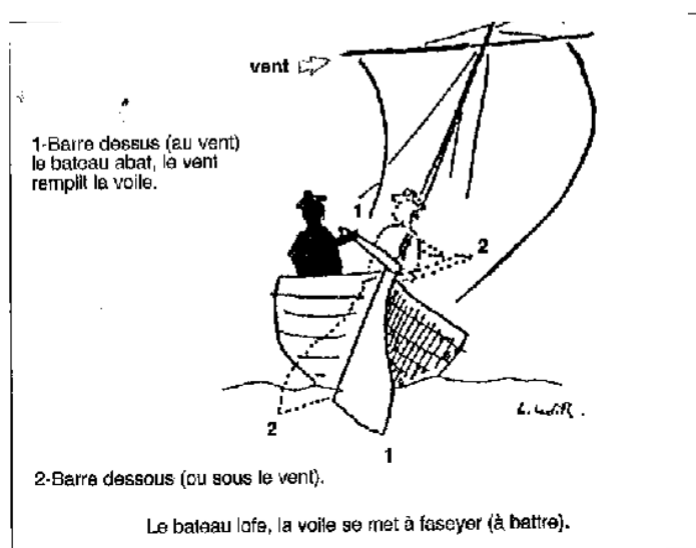
Le comportement du bateau. Un bateau est ardent lorsqu'il lofe de lui-même quand on lâche la barre. On dit qu'il est mou si, au contraire, il abat. Le patron modifie à volonté le caractère du bateau en modifiant l'assiette : il suffit souvent de demander à (l'équipage d'avancer ou de reculer d'un banc, rarement deux.

Un bateau que l'on charge sur l'avant devient ardent. Il devient mou si on le charge sur l'arrière.

Les qualités de l'équipage

La première qualité de l'équipage sous voile, comme à l'aviron, est la cohésion, la rapidité et la précision dans la réalisation des commandements. Tous les équipiers ne sont pas utiles sous voiles, mais tous doivent si besoin est prêter main forte quand on manœuvre. On donne toujours la main à un matelot qui a du mal à border ou à étarquer. L'art de la manœuvre sur un bateau traditionnel consiste à produire l'effort collectivement au bon moment — après, il est trop tard — et à utiliser à bon escient la puissance de l'équipage, qui remplace avantageusement les winchs et autres pièces d'accastillages coûteuses.

Quatre à cinq équipiers sont nécessaires pour chaque ensemble mât-voile : levage des mâts, manœuvre des voiles, drisses, vergues, écoutes et points d'amures. Chaque équipier doit avoir un rôle précis à jouer dans la manœuvre. L'improvisation n'est pas possible sur ce type de bateau Pour le maniement du tapecul, un seul équipier, le brigadier arrière, est suffisant.



LA MANŒUVRE

SOUS VOILES

Mouillage et appareillage

Supposons le cas le plus simple : le bateau mouillé, évité au vent (dans le lit du vent).

Pour appareiller sans courant, il faudra : relever l'ancre, abattre puisqu'on est vent debout, et pour cela, avoir la misaine établie ou parée à établir sous l'amure choisie en fonction des éventuels obstacles et de l'eau à courir, pour pouvoir se mettre en route dès qu'on aura dérapé l'ancre.

On évitera absolument d'avoir des voiles portantes tant que l'ancre est au fond. Si elle est bien accrochée, on risquerait en effet de ne plus pouvoir déraper, le bateau sous voiles forçant en travers sur le câblot et empêchant de venir "à pic".

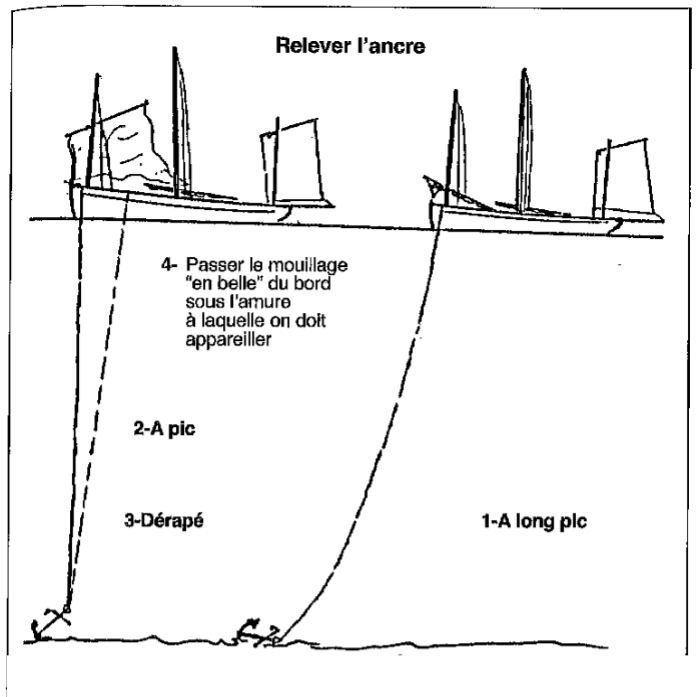
On va donc commencer par venir à long pic, c'est-à-dire rentrer le câblot ou la chaîne en laissant juste assez de longueur pour que l'ancre tienne, sans risquer de déraper, si la brise est fraîche, pendant qu'on établira les voiles. On envoie ensuite le tapecul, qui faseye dans le lit du vent et on amure la misaine, sans la hisser.

Quand la voilure est parée, on peut venir à pic (c'est-à-dire le câblot raide à l'aplomb de l'ancre) et l'on est prêt à appareiller.

Si rien n'oblige à faire le contraire, il est plus naturel d'abattre du bord opposé à l'ancre. Si le bateau joue, il faut attendre une petite embardée du bord favorable, et on peut déraper. Il est possible d'orienter le bateau en remontant les derniers mètres du mouillage en "belle", c'est-à-dire en arrière de l'étrave, sur le bord de l'amure de départ choisie. Il faut alors rentrer le câblot le plus vite possible, puisqu'on n'est plus tenu, et qu'il ne faut pas partir en dérive.

Pour abattre, il faut hisser la misaine et éventuellement la contre-border, c'est-à-dire la border au vent, du bord opposé à celui où on veut venir mais pas trop tôt : si on prend de la vitesse avant que l'ancre soit à fleur d'eau, elle risque d'être prise sous la quille. Le tapecul molli, pour laisser arriver, et dès que le mouvement d'abattée est assuré, il n'y a qu'à établir la misaine sous le vent, puis la grand-voile : nous voilà en route.

Si au lieu d'être mouillé, on est sur un corps-mort, il faut établir la misaine tout de suite pour être paré à faire route dès que la bouée du corps-mort est larguée. Disposez soigneusement tout clair à l'extérieur, pour pouvoir jeter à l'eau la bosse d'amarrage de la bouée d'un coup, au moment d'une abattée favorable. Là encore, l'évolution est favorisée en passant l'amarre du corps-mort « en belle » sur le bord de



l'amure choisie. Si l'on est accosté le long d'un bateau, il faut déborder l'avant à la gaffe, et hisser la misaine, puis la grand-voile.

Dès qu'on a hissé les voiles, on lovra soigneusement les drisses et manœuvres courantes, soit en glène sur les cabillots, soit en galette sur le plancher. Tout doit être disposé pour pouvoir filer rapidement en cas de besoin, et qu'on ne risque pas de se prendre les pieds dedans. Puis on rentre les défenses, et l'on veille à ce que tout soit en ordre et qu'il n'y ait pas non plus de bout à la traîne, "ça fargue mal"

Les commandements à la voile

Voici les commandements les plus fréquents :

- Paré à mâter
- Mâter. Les drisses à bâbord ou tribord - Hissez les voiles (ou hissez telle voile) - Amenez les voiles (ou telle voile)
- Ferlez les voiles
- Paré à démâter
- Démâter
- Border, choquer, étarquer
- Filer en grand

"Paré à mâter". Dégager voiles et mâts ; les tribordais ou l'équipe habituelle disposent le grand mât rangé à tribord, les bâbordais ou l'équipe habituelle, le mât de misaine rangé à bâbord ; le brigadier arrière grée le tapecul. Ouvrir les colliers, présenter les tenons de pied de mâts contre les emplantures, les clans dans l'axe, les poulies d'itague de drisse vers l'avant.

Le tapecul sera paré bien avant les autres mâts, ceci ne gênant en rien la nage et permettant de garder le bateau dans le lit du vent (et bout à la lame) dès que les avirons sont rentrés.

"Mâtez". Soulager le mât, introduire le tenon dans l'emplanture, lever l'espar, fermer le collier, crocher la drisse en abord du bord indiqué (au vent), puis la vergue sur le rocambeau (en général sous le vent) du bord opposé à la drisse.

"Hissez les voiles". Peser les drisses, veiller à ce que les points d'amures ne décrochent pas, puis tourner les drisses au banc de mât après avoir étarqué les voiles. Pour gagner les derniers centimètres, un ou deux équipiers se lancent en arrière en halant sur le courant du palan ; un autre équipier, posté au retour de la drisse, passée sous le banc ou le cabillot de drisse, tient bon lors du mouvement d'étarquage et récupère le mou aussitôt après. Au commandement, on borde les voiles à l'aide des écoutes que l'on tourne sans faire de demi-clé sur les cabillots.

"Paré aux écoutes". L'équipier d'écoute sous le vent la passe sous le cabillot et attend l'ordre de border. Pour border, un ou deux équipiers embraquent l'écoute en crochant dedans au cul du point d'écoute ; l'équipier d'écoute reprend le mou aussitôt et la tourne dès que l'effort a été accompli. Attention à ne pas la laisser filer alors que les équipiers l'embraquent encore !

Sur un bateau creux, l'écoute doit toujours être tenue en main pour pouvoir la filer instantanément en cas de nécessité. Même si le bateau prend de la gîte, on s'abstiendra de filer l'écoute, y compris dans de fortes risées, tant que le patron n'en donne pas l'ordre. Cet ordre n'est donné que lorsque la yole risque d'engager et embarque de "l'eau verte" (pas des embruns !) en quantité. Une écoute filée à temps peut sauver le bateau ; une écoute filée intempestivement provoquera la pagaille ! Aux virements de bord, l'équipier d'écoute sous le vent filera celle-ci dès que le patron le commande. L'équipier au vent, qui se retrouve sous le vent au terme du virement de bord la passe sous le cabillot et la borde avant que la voile ne soit pleine, sauf indication contraire du patron.

"Paré à amener". Un des équipiers de pied de mât se tient debout un bras levé, le long de la ralingue de guindant (bord d'attaque) pour la saisir le plus haut possible, un autre se tenant prêt à larguer le nœud de drisse.

"Amenez les voiles". La drisse est larguée, l'équipier de pied de mât hale la ralingue pour apiquer rapidement la vergue, puis étouffer la voile. Dans le même temps, l'écoute est larguée.

"Ferlez les voiles". Amener les vergues horizontalement à hauteur d'homme, les décrocher et les porter en abord. Le taillevent est roulé par les tribordais et la misaine par les bâbordais. On en ramène les points au milieu de la toile, puis on la roule sur elle-même. La voile est ensuite rabantée si l'on quitte le bateau ou qu'on ne compte pas la rehisser rapidement.

"Paré à démâter". Les équipiers de pied de mât crochent le rocambeau dans la ganse du mât s'il en comporte un, tournent la drisse en dessous, enlèvent les clefs des colliers et préviennent "paré devant", "paré derrière".

"Démâtez". On ouvre les colliers, on dégage les mâts de leur emplanture et on les bascule avec précaution sur l'arrière avant de les déposer sur les bancs dans l'axe de la yole. Le mât de misaine se dispose un peu en avant de celui de la grand-voile.

Le gréement du tapecul

Le brigadier arrière responsable des manœuvres du tapecul peut être aidé par un équipier pour le mâtage et le démâtage suivant les conditions de mer.

On ouvre le collier et on glisse l'emplanture du mât dans son puits, on referme le collier et la clef. La queue de malet (bout-dehors arrière) est juste engagée dans son trou du tableau arrière. La voile de tapecul est déferlée et amurée. L'écoute est engagée dans le clan à l'extrémité de la queue de malet, un nœud d'arrêt de sécurité étant fait à l'extrémité de l'écoute.

La vergue une fois crochée au rocambeau, le brigadier hisse la voile. La queue de malet est engagée complètement et fixée à sa bitte d'amarrage par un simple bridage. Il reste à étarquer et à border le tapecul. Dans les virements de bord vent devant, celui-ci sera bordé au maximum pour faire remonter le bateau, puis choqué en grand dès l'amorce de l'abattée favorable.

Consignes quand on navigue sous voiles

Les écoutes sont toujours tenues à la main, avec un demi-tour au cabillot. Il est interdit de les tourner à demeure avec une demi-clé, nous ne le dirons jamais trop. Sauf par faible brise, l'équipage s'assoit au vent, excepté le brigadier avant qui doit prévenir le chef de bord de ce qui se passe sous le vent. Il est assis sous le vent de la misaine, face à l'avant. Eviter, sauf nécessité, de monter sur les bancs pour manœuvrer.

En général, dès qu'il y a de la brise, on ne navigue pas à l'aviron avec les mâts hauts (du fait de leur forte prise au vent, ou fardage). *On doit donc démâter après avoir amené les voiles.*

Exceptionnellement, lorsqu'on ne doit se servir des avirons que pour un court trajet (accoster, déborder, doubler une pointe, repêcher un homme à la mer, ou naviguer par temps calme...), il est admis qu'il suffit d'amener les voiles et de les disposer à leur emplacement, là où elles ne gênent pas la nage.



Réduire la toile

Si vous avez déjà navigué sur un quillard moderne, commencez par tout oublier ! Sur un bateau creux sans lest, la philosophie de la navigation est tout à fait différente... Premier axiome : on ne laisse jamais le bateau porter trop de toile. Toute la science du patron est de se rendre compte qu'il est temps de réduire la voilure : ce n'est pas toujours évident, car la yole ne prend que rarement un angle de gîte accusé. Elle laboure, fatigue, embarque quelquefois.

Dès que le patron pressent que le moment est venu, il lofe légèrement pour soulager et faire faseyer un peu les voiles, et fait amener la grand-voile. Rien de plus facile, même par mer forte, avec nos voiles au tiers. Les équipiers crochent dans la bordure de la voile et maîtrisent son point d'écoute et son guindant pour l'empêcher de faire le ballon et de partir à l'eau.

Dès que la grand-voile est en bas, tout devient plus tranquille. La yole, débarrassée d'une bonne partie de sa voilure, s'assagit. On commence par frapper l'écoute et l'amure aux premières cosses de ris. Puis les équipiers,

chacun à son poste, ramassent le bas de la toile en boudin (pas en rouleau, un paquet de mer peut y être piégé) et nouent les gârettes de ris. On utilise à cet effet un "nœud plat gansé", facile à larguer (voir schéma). Quand tout est paré, le patron donne l'ordre de rehisser, en veillant à ce que l'amure soit bien crochée et que l'écoute soit passée sous son cabillot et déjà en partie bordée.

Attention : il est conseillé de réduire tour à tour chacune des voiles, pour bien répartir les efforts sur les différents espars.

Avec la toile du temps, la yole marchera mieux, la sécurité sera assurée et le matériel ne cassera pas !

QUELQUES DEFINITIONS :

On appelle *lit du vent* la direction d'où vient le vent. Grâce à son tapecul, la yole, sans autres voiles, se place d'elle-même dans le lit du vent, ce qui lui permet de faire tête aux lames.

Lofer ou *venir dans le vent* est le mouvement que fait l'embarcation quand l'avant se rapproche du lit du vent.

Arriver, ou *abattre*, ou *laisser porter*, est le mouvement que fait l'embarcation quand son avant s'éloigne du lit du vent.

Tâter le vent, c'est lofer légèrement jusqu'à faire *faseyer*, c'est-à-dire laisser battre légèrement le bord d'attaque d'une voile. Avec les yoles, il faut naviguer *près et plein*, en donnant de la vitesse plutôt que de chercher à faire du cap.

Le vent *joue* lorsqu'il ne reste pas fixé dans une direction constante.

Le vent *adonne* lorsque sa direction change en se rapprochant de l'arrière de l'embarcation. Il faut savoir en profiter pour *gagner* au vent lorsqu'on *louvoie*.

Le vent *refuse* lorsque sa direction change en se rapprochant de l'avant de l'embarcation. Les risées, par vent de terre, sont souvent "refusantes". On les appelle "fausses risées" et on les repère aux tâches sombres qu'elles forment sur l'eau. Si ce refus est durable, il faut virer de bord.

Le vent *saute* lorsqu'il passe brusquement d'une direction à une autre très différente. Il faut faire attention en ce cas de ne pas être pris à contre et de *faire chapelle* (voiles masquées).

La *dérive* d'un bateau est la marche de côté sous l'action du vent. Nos yoles, ayant peu de surface latérale, dérivent beaucoup au plus près.

Etre *bâbord amures* : c'est recevoir le vent de bâbord, inversement pour *tribord amures*. Naviguant *bâbord amures*, il faut veiller tout particulièrement car on n'a pas priorité : "tribord amures, roi des mers" !

Mettre la barre au vent : c'est tirer la barre du côté du vent pour faire abattre.

Mettre la barre dessous : c'est pousser la barre du côté sous le vent pour faire lofer.

Virer de bord : c'est évoluer pour prendre le vent de l'autre bord. On dit aussi changer d'amures. Sur nos yoles, le virement de bord est long et délicat. Il doit être soigneusement préparé.

Border une voile : c'est *embraquer* son écoute pour aplatir la voile. Une écoute s'embraque ou se *choque*. On dit border une voile et non pas une écoute. On borde lorsqu'on lofe ou que le vent refuse.

Choquer une écoute : c'est donner doucement du mou dans l'écoute. On choque lorsqu'on abat ou que le vent *adonne*.

Filer une écoute : c'est donner du mou en grand dans l'écoute.

Etarquer une voile : c'est raidir au moyen de la drisse son *guindant* (sa ralingue d'attaque). Une voile au tiers mal étarquée prend un pli diagonal, très inesthétique et perd toute son efficacité. Il ne faut pas hésiter à faire réétarquer chaque fois que nécessaire.

Masquer une voile : c'est la faire recevoir le vent à contre.

Rabanter une voile : c'est serrer la voile le long d'une vergue ou un mât, rouler la voile et la saisir de quelques tours de *rabans* – ou *matafians* dans le Midi.

Faire un *virement lof pour lof*, ou *virement vent arrière*, c'est passer le lit du vent par l'arrière, manœuvre d'ailleurs bien plus aisée et moins dangereuse sur nos yoles que sur les bateaux modernes. L'*empannage* est la même manœuvre non maîtrisée, involontaire et brutale, génératrice de possibles accidents.

Amener la voile : c'est la faire descendre, tomber. (On ne *dit pas* affaler). Une voile au tiers s'amène vite et facilement à toutes les allures, contrairement à toutes les autres voiles. C'est un grand atout de sécurité de nos bateaux.

Ferler : dans le sens originel, serrer la voile sur sa vergue. Avant de quitter le bord, les voiles doivent être impeccablement ferlées et mises sous étui.

LES ALLURES

Naviguer "au plus près"

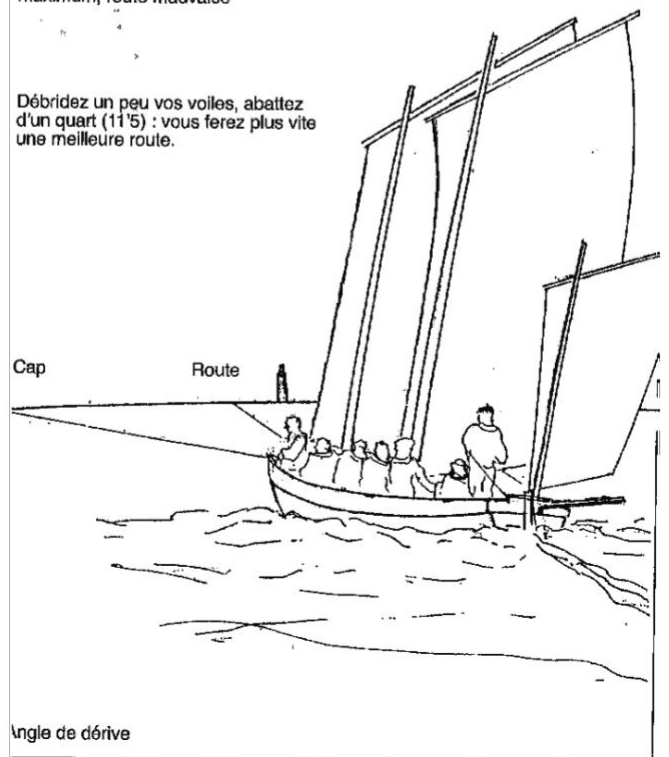
Le patron fait border les voiles et lofe jusqu'à faire faseyer le bord d'attaque de la misaine. Dès lors, il ne pourra plus lofer : il est au plus près serré. Veiller à toujours conserver le maximum d'erre : une fois arrêtée, la yole sera très longue à relancer, surtout dans le clapot

Pour atteindre et doubler un point, il faut gouverner franchement au vent de ce point de façon à ce que le cap et la vitesse compensent la dérive, très importante au plus près sur nos yoles.

Au plus près

Cap trop serré, vitesse faible, dérive maximum, route mauvaise

Débridez un peu vos voiles, abattez d'un quart (11°5) : vous ferez plus vite une meilleure route.



Naviguer "vent de travers", "largue", "grand largue"

Si l'on peut faire route directe sur sa destination, on choque les écoute jusqu'à faire faser les voiles, puis on les embraque légèrement pour tenir les voiles bien pleines.

Naviguer "vent arrière"

Dans cette situation, on hisse une voile à tribord, l'autre à bâbord et on déborde les points d'écoute au moyen des avirons, pelles en dedans. Par forte brise, on doit bien veiller à ne pas embarder pour ne pas faire brusquement changer une voile, cela pourrait casser un mât et blesser l'équipage. Un équipier doit rester en appui sur l'aviron tangonné pour modifier son emplanture au besoin et l'empêcher de se dresser. Trois techniques sont possibles sur les yoles par vent arrière, les deux dernières étant empruntées aux chaloupes sardinières de Bretagne Sud.

Position classique en ciseaux (en "oreilles de lièvre" pour les Méditerranéens). C'est celle qui vient d'être décrite, les points d'amure n'étant pas modifiés. Dans ce cas, la visibilité du barreur est limitée par les voiles en ciseaux.

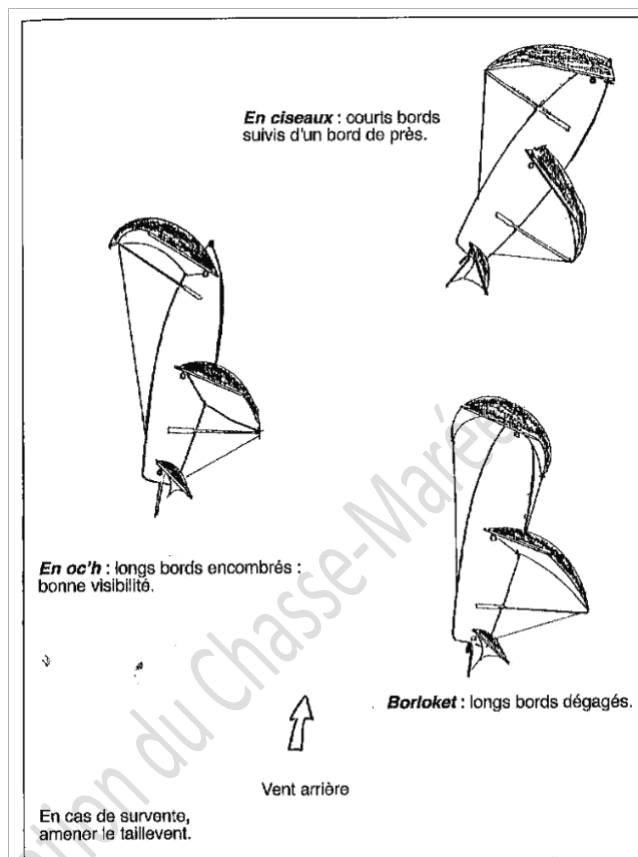
Positions traditionnelles bretonnes :

— Borloket (misaine dehors)

C'est le réglage le plus ingénieux. La grand-voile est basculée vers l'arrière, tangonnée de la même manière que précédemment. L'amure est frappée en abord du côté sous le vent. La grand-voile est alors en dehors du bateau.

Quant à la misaine, son point d'amure est largué et devient point d'écoute ; il est capelé à l'extrémité d'un aviron, que l'on déborde et tangonne au vent. Le point d'écoute est transformé en point d'amure près de l'étrave.

Lors de cette manœuvre, les points d'écoute et d'amure reprennent les fonctions qui sont les leurs sur une voile carrée... Nous sommes plein vent arrière ; sous bonne brise, la misaine étale toute sa surface et se gonfle comme un spi, en retrouvant la force propulsive de la voile symétrique qu'elle était à l'origine.



— En oc'h (en cochon)

La grand-voile est gréée de la même façon. Le point d'amure de misaine est halé vers l'arrière sous le vent du mât. On frappe un bout en double sous la première patte de ris et on le borde côté au vent. On grée un aviron pour tangonner. La misaine bascule de façon symétrique à la grand-voile, le recouvrement des voiles est pratiquement nul. La vue du barreur sur l'avant est dégagée. La silhouette est très élégante. Cette position est à réserver aux longs bords de vent arrière pur bien établi.

Louvoyer

C'est marcher alternativement au plus près bâbord amures, puis tribord amures (ou l'inverse) pour gagner dans le vent et se rendre à un point sur lequel on ne peut faire route directement. On peut dire aussi "courir" ou "tirer" des "bords" ou des "bordées".

Si on veut changer d'amures pour prendre l'autre bordée, il faut virer de bord. Cela peut se faire de deux façons : "vent devant" et "lof pour lof".

Virer "vent devant". Sur les voiliers gréés en lougre, il y a plusieurs écoles pour le virement de bord : changer la misaine d'abord, changer la grand-voile d'abord, changer les deux voiles en même temps.

La yole navigant au plus près serré, on commence par lui donner le maximum d'erre. Après avoir commandé : "Paré à virer", le patron met la barre sous le vent et fait border le tapecul à plat pour aider à lofer. Puis il fait amener complètement ou en partie la misaine le plus tôt possible. La drisse décrochée, la vergue tombe, on décroche le rocambeau. Les équipiers tirent la voile en arrière le long du bord. Dans le même temps, le brigadier avant décroche le point d'amure et fait passer le guindant de misaine en arrière du mât, puis recroche le point d'amure.

Pendant ce temps, la yole est venue bout au vent, ordre est donné d'amener la grand-voile. La misaine passée par l'arrière de son mât est réamurée, la vergue crochée au rocambeau ; la drisse passée en avant du mât est crochée du bord opposé, l'écoute de misaine passée en avant du grand mât et tournée sur son nouveau cabillot. Les équipiers d'avant signalent : "Paré à hisser la misaine". Le patron commande alors : "Hissez".

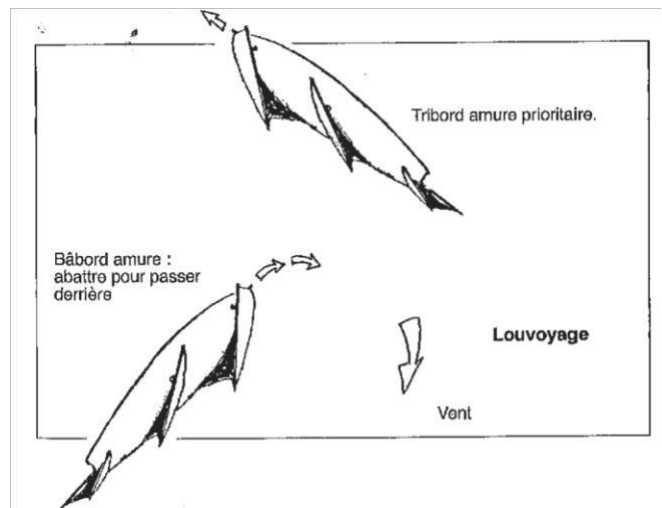
Le patron, qui maintenait la yole dans le lit du vent, commence à faire abattre dès qu'un peu de toile porte. Le bateau redémarre et il faut faire vite pour border la misaine, puis envoyer la grand-voile.

Sur nos yoles moins évolutives que des voiliers courants, il est en général nécessaire de border la misaine à contre pour aider au virement. Pendant toutes ces manœuvres, le tapecul bien bordé sert de gouvernail dans le lit du vent. Mais il faut absolument le choquer dès que le lit du vent est passé pour ne pas faire relofer le bateau !

Pour une bonne exécution, l'équipage doit être très coordonné, chacun ayant été désigné par le patron pour une tâche donnée. Les gestes et manœuvres doivent être précis et rapidement exécutés.

Principales attributions.

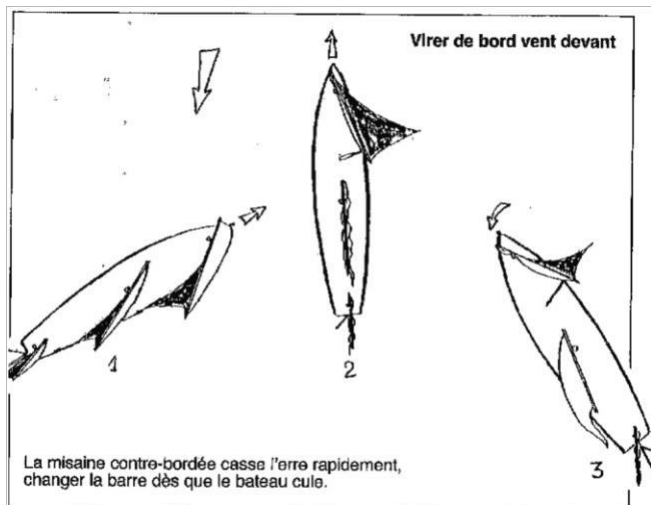
Le brigadier avant : le point d'amure ; l'homme de drisse : crochetage et décrochetage de la drisse et du rocambeau ; les équipiers d'écoute : larguer et tourner l'écoute, aider à tirer la voile en arrière et à passer la vergue de l'autre côté du mât.



Virer "lof pour lof". Le patron met la barre au vent, fait choquer les voiles et amener la grand-voile quand il est vent de travers. Puis il fait choquer l'écoute de misaine. Il commande ensuite : "gambeyez la misaine", "hissez la grand-voile", de façon à passer le vent arrière les voiles basses. Les équipiers étouffent la toile et ne rehissent qu'une fois le lit du vent franchi. Il ne faut jamais passer le vent arrière les voiles hautes: en changeant brusquement, elles risqueraient de faire casser le mât.

Cette manœuvre est utilisée pour changer d'amures quand on navigue "au large".

Manquer à virer vent devant. Si l'on manque à virer, on commence par faire arriver en bordant la misaine au vent et en choquant la grand-voile et le tapecul. Après avoir abattu pour reprendre de l'erre, on borde à nouveau les voiles et on retente un nouveau virement. Si l'on manque encore, on peut faire armer rapidement 1 ou 2 avirons sous le vent ou l'aviron de queue pour obliger la yole à passer le lit du vent et assurer le virement.



On peut aussi "virer de bord en culant". La yole étant stoppée près du vent debout, amener la grand-voile et border la misaine au vent. La yole cule en abattant, barre inversée, écoute de tapecul filée. Dès lors, quand cette évolution est accomplie, changer et rehisser la misaine sous la nouvelle amure. La yole reprend de l'erre ; on réinverse la barre puis on rehisse la grand-voile après l'avoir changée.

Si le bateau est le nez au vent, les voiles faseyantes, de même que l'avion en perte de vitesse décroche et plonge vers le sol, le voilier se met à reculer et il est drossé par le vent et le clapot vers l'obstacle tapi sous le vent et que vous proposiez justement d'éviter.

Bref... pour que ça marche, il faut mettre du vent dans les voiles, et ne pas hésiter à sortir un aviron pour relancer le bateau si nécessaire; une yole est un bateau mixte, et le patron doit s'en souvenir. Nos bateaux, peu pourvus en plan de dérive, permettent de naviguer sans difficultés à 90° du vent de chaque bord. Quelques fausses puis vraies manœuvres vous permettront de tirer plus tard de véritables bords à 80° puis 70° du vent. N'y comptez pas trop pour l'instant et rappelez-vous que les filles de La Rochelle sont parties vent arrière et sont revenues en louvoyant... beaucoup, beaucoup plus tard.

Le vent arrière est donc la meilleure allure non pas au départ, mais bien pour rentrer au port en fin de sortie ou de journée. Il en va de même des autres belles allures du large.

Alors, commencez plutôt vos balades par une roborative séance d'aviron en remontant le lit du vent, ça réchauffe, ça peut aussi souder l'équipage dans une sourde hostilité à l'égard du garde-chiourme. Il faut un début à tout, même à l'esprit d'équipage !

Notons au passage les différentes désignations du chef de bord.

- Maître (ar mestr en breton)
- Patron
- Cox ou coxswain (in English)
- Mestre de vogue (en langue des galères),
- Nostromo (dans la "lingua franca" du Levant)

LA SÉCURITÉ

L'homme à la mer

Il faut apprendre à repêcher un équipier qui, même pour "s'amuser", aura plongé du bateau.

Quelques notions :

- Cet accident est un traumatisme pour l'équipage et le chef de bord, d'où risque d'affolement ou de perte de temps.
- La brune ou blonde tête de la victime échappe affreusement vite à la vue.
- Sans brassière et en tenue de mer, l'équipier à l'eau nage très mal et tiendra peu de temps en eau froide.
- Un homme à la mer cela suffit, il ne faut pas que tout l'équipage le suive ! Chacun reste à sa place et surtout le patron qui, c'est bien connu, quitte le bord le dernier, sauf si c'est lui qui est tombé ! A lui d'avoir formé un bon second qui puisse le récupérer rapidement.
- A la voile, dès qu'il y a un peu de vent, la brassière doit être capelée : vergues ou voiles battantes ont vite fait de déséquilibrer quelqu'un.
- A l'aviron, les brassières doivent être sur les bancs de nage à côté de chacun.
- Balancer un aviron par-dessus bord en direction de l'équipier à l'eau est un bon truc ; l'aviron, comme la victime, dérive peu et sont en général plus faciles à repérer nageant l'un vers l'autre. En principe vous aurez une bouée couronne dans la main ou tout autre objet flottant, pare-battage par exemple, relié à un filin et rangé "clair" préalablement par les soins du brigadier arrière ; mais on ne sait jamais...

A la voile, la seule chose certaine sur nos bateaux c'est que les virements de bord sont longs et incertains, même lorsqu'il faut récupérer quelqu'un. Donc, amenez la misaine, venez bout au vent, la barre sous le vent, amenez la grand-voile et conservez le tapecul qui ne demande rien à personne et stabilise la yole... enfin armez les avirons. Le bateau est stoppé.

En principe, l'homme mouillé flotte et dérive peu. Il est quelque part au vent du bord d'où l'on vient. Dès la chute à la mer, le brigadier avant aura pour seule fonction de ne pas perdre de vue la tête flottant entre deux vagues. Il lovera un bout, paré à lancer, et préparera un aviron à lui tendre (le fer de gaffe est dangereux).

Avirons sortis, on vient sur l'accidenté en avançant assez pour le récupérer et l'embarquer par la hanche arrière (nos yoles ont des hanches, joues et même culs, fort jolis d'ailleurs). Il faut ensuite l'allonger dans la chambre et le réchauffer. Tous les moyens sont bons ; couverture de survie, parkas, voiles, et même deux membres de l'équipage.

Quand ça arrivera, ce qu'à Dieu ne plaise, vous n'aurez pas du tout envie de rigoler ! Profitons-en en attendant et entraînons-nous à tour de rôle et par tous les temps, et formons des patrons de remplacement dans l'équipage.

Abordages, naufrages et chavirages

Le bois de la coque à lui seul, d'après les essais faits en vraie grandeur, constitue une réserve de flottabilité de 210 kgs au moins. La drôme, constituée de l'ensemble des espars : mâts, vergues, avirons, à peu près autant.

— Un naufragé seul court de gros risques de couler; muni de sa brassière, il flotte.

— Le froid et la peur tuent, un accidenté même bon nageur est vulnérable physiologiquement et moralement.

— Il ne faut jamais se séparer du groupe ni partir seul à la nage chercher du secours ou sauver sa peau. A la voile nous marchons à 6-8 nœuds, et on est toujours plus loin de la côte qu'on ne le croit.

En pratique, **le plus à redouter est l'abordage** par un navire qui, supposons-le, coupe votre route et votre yole par la même occasion.

Anticipez et affirmez bien vos changements de direction très à l'avance ; le navire en "route collision" manifeste "aperçu" en modifiant son cap bien nettement. Si ce n'est pas le cas, appuyez votre évolution, ne la remettez pas en cause. La route collision est la configuration dans laquelle le relèvement de l'obstacle à redouter ne change pas. En pratique, sa position apparente par rapport à un repère à peu près fixe à l'horizon ne varie pas ; avec un peu d'entraînement on est fixé à ce sujet en quelques secondes.

Vous voilà abordé et chaviré, chacun s'agrippe à la coque et se garde de s'en éloigner : tendez un espar à un équipier en difficulté, ou assurez-vous avec un bout amarré au bateau pour vous en rapprocher sans vous mettre en danger.

On peut être **drossé en côte** dans un grain violent et imprévu, faute d'avoir su "arrondir les pointes et saluer les grains", c'est-à-dire se tenir à bonne distance d'évolution de la côte et (ou) amener et ariser la voilure à temps.

Si la hauteur d'eau le permet (pas trop de fond), il peut être salutaire de mouiller. Pour cela, l'ancre et sa ligne de mouillage, de bonne longueur, doivent toujours être parées à être utilisées.

Si vous y êtes contraint, il faut **faire côte**, c'est-à-dire choisir une crique ou une plage même peu abritée quelque part sous le vent. Vous sauverez votre équipage et certainement votre bateau. Mais cette manœuvre peut présenter de grands dangers. Sans une grande attention de l'homme de barre, le bateau risque d'être mis en travers, roulé dans les déferlantes, ce qui peut avoir des conséquences catastrophiques. On peut limiter ce risque en mouillant une ancre par l'arrière et en filant "à mesure" un long filin ; une manœuvre à laquelle on peut s'entraîner par temps calme.

Un bateau rempli d'eau jeté à la côte est très fragile, il n'est pas fait pour supporter longtemps la pression de l'eau de dedans en dehors (à la différence d'une barrique). Il faut le vider au plus vite. Si l'équipage est en état, tous les ustensiles sont utilisables pour vider la yole : seaux, bottes, vestes de cirés dont on a noué les manches, glacière de pique-nique, etc... Maintenez le bateau le plus possible vers le sec jusqu'à ce que la marée descendante vous permette d'amener là des renforts et (ou) la remorque, ou que les conditions de temps s'améliorent suffisamment pour pouvoir, une fois à flot, réappareiller.

Un mouillage désespéré au vent d'une côte rocheuse est une situation qui justifie l'envoi immédiat des fusées de détresse.

Enfin, en cas de **chavirage sous voile** ou remplissage du bateau capelé par une ou plusieurs déferlantes :

Si la yole est retournée, les plus agiles s'efforcent de grimper sur ses flancs (presque immergés précisons-le) pour saisir la quille et se remettre à l'endroit. Tout bout, écoute, drisse, frappés sur le bord opposé aide puissamment à cette manœuvre.

Bateau couché sur le flanc, il est nécessaire, le cas échéant, de larguer les clavettes d'emplanture des mâts ; ceux-ci se dégageront tout seuls.

La yole non chavirée mais pleine d'eau sera stable si, de chaque bord, les équipiers gardent une main dessus... et ne cherchent pas à y monter tous ! Votre poids immergé est nul. Debout dans l'épave, trempé, il a vite fait d'atteindre 100 kilos.

Personne ne s'éloigne à la nage : c'est se mettre en danger (froid, peur) et cela disperse l'effort et les secours...

Quand la situation est stabilisée, un équipier (léger) monte à bord, jette l'ancre par-dessus bord si le fond le permet, et commence à écoper au seau. Le franc-bord étant réduit à rien, cela peut aller très vite : 5 à 10 litres par coup de seau .et par seconde, ce qui permet en quelques minutes de récupérer des tonnes de flottabilité... à condition d'avoir des seaux et qu'ils n'aient pas coulé... ce qui est une fâcheuse particularité des seaux en

plastique non amarrés. Très vite d'autres équipiers peuvent à leur tour embarquer et écoper alors. Mais en absence de ;eau, on peut utiliser son ciré, etc...

Rappelons qu'en cas de sollicitation intempestive de la stabilité du bateau, chacun doit rester à sa place. Le réflexe de panique du passager "terrien" moyen a en général pour résultat de précipiter le désastre. Nos yoles disposent de stabilisateurs extraordinaires : les avirons à plat sur l'eau, vous embarquerez peut-être quelques paquets mais la stabilité ne sera à aucun moment compromise : on ne retourne pas facilement un plan élargi à 100 m² par les avirons sortis.

L'action a vaincu la peur, reste le froid. Il faut rester habillé, garder son ciré ou le revêtir, se recroqueviller pour conserver un maximum de chaleur, ce qui n'empêche pas les contacts humains rapprochés (à visée isothermique bien sûr).

Quoi qu'il en soit, tout "naufragé" est dans un état perturbé physiquement et moralement. C'est le sang-froid du responsable qui ramènera l'équipage à bon port tel Bligh ou Shackleton.

Pour conclure provisoirement...

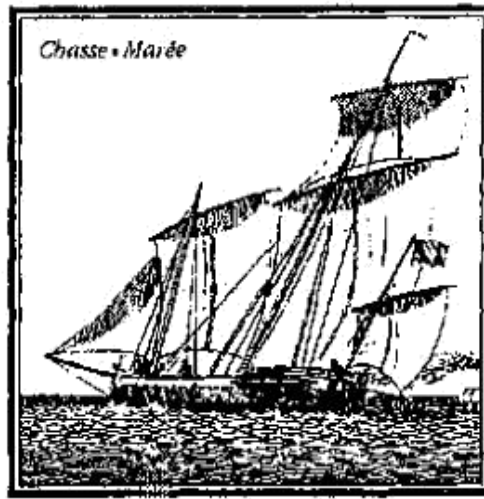
Ces quelques pages se veulent sérieuses pour des amateurs qui ne veulent pas trop se prendre au sérieux.

Elles ont donné lieu au pillage, plagiat et copies éhontées d'ouvrages officiels de la Marine française et des scouts marins, du manuel des Glénans, des études de Karenn Brest et de Treizour Douarnenez en passant par Le Chasse-Marée et Ar Vag.

La lecture exhaustive de tous ces travaux, et notamment du manuel de Karenn, où nous avons largement puisé, vous apportera tous les détails sur les nœuds, gros et petits, dont la pratique est nécessaire aux futurs boscos mais aussi aux équipiers.

Que celui qui embarque sache bien qu'à bord, l'ordre des choses est : le bateau d'abord (s'il souffre, l'équipage aussi), l'équipage ensuite et enfin votre petite personne. Si quelqu'un y déroge, c'est le bordel... ce personnage appelé en breton "empèch" se trouve très vite sac à terre et se demande pourquoi !

La règle, c'est d'abord : solidarité (donner un coup de main au copain en difficulté), calme (l'énervement, les improvisations, les déplacements inutiles et les cris, n'engendrent jamais rien de bon), et enfin le style : beau coup d'aviron, belle manœuvre, discrétion et élégance du comportement dans les arrivées au port...Que les patrons se rappellent qu'on peut tout demander à des êtres humains, surtout à ceux qui composent un équipage, à condition de lui donner à boire et à manger... (On ne s'embarque pas sans biscuit, et aussi sans un peu d'amitié !)



Rediffusion par la FVA avec l'autorisation du Chasse-Mariée