

Plan de Pont et Navigation en Solo

Ce qui marche en solo marche aussi en équipage





Sommaire

Introduction	9
La voile est un sport et doit le rester	9
Fuire devant la peur n'est pas un bon plan	9
Plan de pont adapté aux incidents potentiels	10
Bonne lecture à vous !	10
Protection contre l'homme à la mer	11
Exit les traditionnelles lignes de bonne conscience !	11
Lignes de vie + mains courantes = sécurité active	12
Du cockpit au mât	12
Du mât à l'avant	13
Mains courantes	14
Frein de bôme	14
S'attacher et se tenir à la barre	15
Le danger de la sécurité !	15
Principes de base du plan de pont	17
Manœuvres revenant au cockpit « invités »	18
Manœuvres revenant au cockpit « barreur »	19
Manœuvres restant au pied de mât	20
5 winchs et c'est tout !	20
Pont et passavants	21
Grand Voile	23
Drisse de GV	23
Rail d'écoute de GV	23
Empannage involontaire : limiter les dégâts potentiels ?	24
Virement lof pour lof maîtrisé	25
Envoyer et affaler la GV	25
Avantage	26
Affalage VDH	26
Lover la drisse de GV : en huit	27
Conserver la drisse de GV claire	27



Sangle de rangement	28
Procédure pour lover la drisse	28
Coulisseaux de GV	28
Liaison voile – coulisseau	28
Lubrifier les coulisseaux	29
Hâte-bas poussant	29
Hâte-bas textile	29
Balancine	30
Prises de ris	31
Crocs ou cravates de prise de ris (guindant)	31
Procédure de prise de ris	32
Remarques	32
Gréer les bosses de ris	32
Solent (généois)	33
Réglage des chariots d'écoute de solent	33
Virement de bord	34
Raccourcir les écoutes !	34
Trinquette et bas étai larguable	37
Trinquette : toujours prête !	37
Rail autovireur	37
Ecoute de trinquette	38
Drisse de trinquette	38
Point d'amure de trinquette	39
Rangement de l'étai larguable	40
Sac de pont de trinquette	42
Quand envoyer la trinquette ?	42
Genaker	43
Le bonheur est dans le près	43
Pourquoi un genaker ?	43
Spécifications	43
Installation	44
Faire la boucle sans fin (matelotage)	45
Dérouler le genaker	46

Enrouler le genaker	46
Affaler le genaker	47
Spi asymétrique	49
Vent arrière : sous spi asymétrique seul !	49
Affaler le spinaaker	50
Virer sous spi	50
Navigation en solo	51
A propos des 10 commandements du solitaire occasionnel	51
Dormir en solo, un vrai problème !	51
Tranchettes de sommeil ?	51
Changement de stratégie	52
Conclusion : comment récupérer de sa fatigue en solo ?	53
Sommeil	53
Pseudo-sommeil (relaxation psychosomatique)	54
Equipements embarqués	54
Feux de navigation	54
Transpondeur AIS	55
Radar	56
Détecteur radar	56
Informatique	57
Connexion à Internet	58
Navigation – Routage	59
Préparation d'un long trajet	59
Analyse de la météo	59
Préparation de la route	60
En route	61
Gérer les cargos et les rails de cargos	61
Etat des lieux	62
Conclusion : le risque est divisé par 15 !	64
Mouillage et amarrage en solo	65
Divers	67
Eclairage personnel en navigation de nuit	67
Lampe frontale	67

Lampe abdominale	67
Lampe torche très puissante	67
Réglage du pilote automatique	68
Economie d'énergie	68
Le « gain »	68
La « réponse »	68
Monter seul au mât	68
Intervention sous l'eau en apnée	70
Matériel nécessaire pour plonger	70
Matériel pour nettoyer une hélice	70
A l'action !	70
Annexe 1 : Gréer les bosses de ris	71
Gréer les bosses de ris	71
Vocabulaire	72
Méthode « traditionnelle »	72
Inconvénients	72
Remèdes traditionnels	72
Méthode « traditionnelle améliorée »	73
GV à bordure libre	73
GV à ralingue	73
Remarques et inconvénients	74
Méthode « Thoè avec poulie »	74
Avantages	74
Solution : « Méthode Thoè avec poulie et sans demi-palan »	75
Avantages en terme d'étaillage	75
Autres avantages	75
Détails du montage	76
Suggestion pour une solution complète ?	77
Annexe 2 : Conception de Thoè	79
Le premier pas	79
Le nom du bateau	80
12 mètres rallongés !	81
Caractéristiques	81



Structure compartimentée	82
Dérive de près	82
Sous le pont	82
Lumière du blanc et chaleur du bois	83
Au-dessus du pont	84
Construction	86





Introduction

Tout comme moi, mes deux fils, auxquels je dédie mes livres, ne sont ni nés sur un bateau ni nés dans une famille de voileux. Mes amis sont plus vaillants sur terre que sur mer. Je n'ai découvert le monde de la voile qu'en 1997, à 46 ans. Au début, c'était pour le plaisir de passer un weekend, sans plus, en disant « c'est sympa, mais je n'aurai jamais de bateau moi-même ». Fin 1999, j'ai pourtant décidé, un peu par hasard, de co-concevoir un voilier avec Gildas Plessis, un jeune architecte naval français. Jeune il y a plus de dix ans ! Thoè a été mis à l'eau en juillet 2001. Je n'imaginai pas non plus devenir navigateur solitaire à $\frac{3}{4}$ temps, voir plus.

C'est en l'an 2002 que l'aventure solo a commencé. Thoè se trouvait au Grand Pavois de La Rochelle, car j'y vendais des hélices à faible traînée sur le stand de IRISoft Yacht, ma société IRISoft Works ayant dérivé de l'informatique à la plaisance. En 2002, disais-je, les 3 filles de l'équipière qui allait convoyer Thoè avec moi vers la Trinité sur Mer, sont tombées malades la veille du départ. C'est à cette maladie (bénigne heureusement) que je dois d'avoir fait ma première traversée en solo, de La Rochelle à La Trinité sur Mer, en relâchant à l'île d'Yeu. Ce fût une expérience magique et fantastique. Une vraie découverte.

Par extrapolation sans doute un peu exagérée, je dois donc à cette triple maladie d'être devenu, sans m'en rendre compte, navigateur en solo. « Solo » car je trouve que navigateur solitaire est une expression soit un peu pompeuse, soit péjorative car faisant parfois référence à une sorte d'ermite version marine.

Thoè avait été spécifié et construit pour être manœuvré par un équipage dit *réduit*. Il ne m'a pas fallu plus de deux saisons pour adapter le peu qu'il fallait à un équipage d'une seule personne encore plus *réduit*.

La voile est un sport et doit le rester

Une de mes spécifications était que la voile est un sport et doit le rester. Souhaitant continuer à faire un peu d'exercice physique autres que lever le coude, j'ai exclu un certain nombre de technologies post-modernes telles que la GV à enrouleur et les winchs électriques.

Fuire devant la peur n'est pas un bon plan

Une autre réflexion, relative à la sécurité est celle-ci : si un jour, je dois me déplacer sur le pont dans la baston, il vaut mieux que je sois habitué à me déplacer avec aisance et sans appréhension sur le pont par temps modéré. Si se déplacer sur le pont pose un problème par temps calme ou un peu moins calme, comment faire face à cette éventualité si un jour quelque chose va mal dans la tempête ?

**Il vaut mieux apprendre à connaître les risques et apprivoiser les dangers
que les éviter, les contourner ou les fuir**

Le gréeur avait renvoyé les deux premiers ris de la GV dans le cockpit, mais n'avais pas gréé le troisième. Le troisième ris était supposé n'être gréé qu'en cas de besoin, pour éviter à un long bout de peser en permanence sur la chute de la voile, etc. Autant de bonnes raisons pour ne pas envisager le pire. Comment ferais-je pour prendre ce troisième dans un coup de tabac, si je ne suis pas habitué à prendre le premier et le second par temps plus calme ?

Un jour, au près pour passer Cabo Gata (cap au SE de l'Espagne), le vent est monté rapidement à 40 kts. Par erreur, j'ai essayé

de gréer le troisième ris sans affaler la voile complètement. Elle a faséyé suffisamment longtemps pour qu'une latte se brise et provoque une déchirure verticale de deux mètres... Entretemps, le vent avait emmené la contre-écoute sur le bord opposé. Elle avait fait quelques tours autour de l'écoute. Puis elle s'était coincée dans le réa du chariot quand j'ai bordé l'écoute pour remettre le bateau en route, en fuite sous solent partiellement enroulé. Si je n'étais pas habitué à me déplacer sur le pont, l'expérience aurait été plus... stressante !

Le raisonnement est pareil à propos de l'envoi de la trinquette. Comment endrailler ou envoyer la trinquette dans 30 kts quand on n'est pas habitué à se déplacer sur le pont ?

Plan de pont adapté aux incidents potentiels

Concevoir le plan de pont pour être
toujours le plus proche possible de l'endroit où un incident peut se produire

Une autre stratégie que j'ai adoptée est de concevoir le plan de pont pour être toujours le plus proche possible de l'endroit où un incident peut se produire. Quand on prend un ris, par exemple, la manœuvre de la drisse se fait manifestement au pied de mât. Mais quand on étarque la bosse de ris, elle peut tourner autour de la bôme ou faire une cosse devant le réas. Si cette manœuvre est réalisée au pied de mât, ce genre d'incident oblige à faire des allées et venues entre le pied de mât et le cockpit. C'est pourquoi, sur Thoè, les bosses de ris s'étaquent du cockpit.

Le plan de pont qui prévoyait au départ 85% des manœuvres ramenées au cockpit est devenu celui qui est décrit ci-après.

Bonne lecture à vous !

Ce livre concerne :

- » La description du plan de pont de Thoè et pourquoi il est progressivement devenu ce qu'il est.
- » La description des manœuvres correspondantes.
- » La navigation en solo, puisque j'ai rarement à bord un équipier qui sait ce qu'est un voilier.

Sans me considérer comme plus compétent que je ne le suis, j'espère que le contenu de ce livre dépassera le niveau d'une introduction générale à un style de navigation. Je souhaite qu'il puisse servir de feuille de route à d'autres navigateurs désireux de naviguer seul ou en équipage réduit ou à un futur propriétaire, comme source d'inspiration pour concevoir un plan de pont différent de celui de Thoè, qui convienne parfaitement à son style de navigation et sa personnalité.