

CHAPITRE XX

**Manœuvre des voiliers
appliquée aux goélettes de l'école navale.**

195. Appareiller étant évité vent debout. — Virer à long pic, c'est-à-dire de manière qu'il reste dehors la quantité de chaîne juste nécessaire pour maintenir le navire pendant que l'on établit la voilure (une fois et demie la hauteur du fond suffit par beau temps).

Hisser d'abord la grand'voile, puis la misaine, puis les focs. Déterminer le bord où l'on fait abattre le bâtiment ; on choisira, autant que possible, le bord opposé à la chaîne.

Si l'on veut abattre sur tribord :

Etablir le hunier et le brasser à bâbord.

Border le gui de grand'voile à tribord à l'aide d'un palan. Virer, déraiper. Le bâtiment commence à culer et abat sur tribord. Border au besoin les focs à bâbord pour aider l'abattée.

Lorsque le bâtiment a suffisamment abattu, si l'ancre est à poste, changer le hunier ; border les focs dessous, le bâtiment prend alors de l'erre en avant.

Mettre l'ancre à poste pendant que le bâtiment reste en panne avec la voilure établie. Lorsque l'ancre est à poste hisser la trinquette et faire route.

196. Appareiller recevant le vent d'un bord. — Le bâtiment mouillé peut, sous l'effet du courant, garder un évitage différent de la direction du vent.

Supposons que le bâtiment reçoive ainsi le vent de bâbord ; deux cas peuvent se présenter :

1^o On veut abattre sous le vent. — Si le vent vient d'une direction située sur l'avant du plus près, on agit comme précédemment.

S'il vient d'une direction plus arrivée, hisser le hunier et le brasser à tribord, laisser prendre de l'erre au bâtiment et venir aussi près que possible du lit du vent pour hisser les voiles et faire route comme dans le cas précédent.

2^o On veut abattre du bord du vent. — Si le vent ne dépend de bâbord que de deux quarts environ, brasser comme pour l'appareillage vent debout, en bordant le gui de grand'voile au vent.

Mettre la barre à droite tant que le bâtiment cule et la changer dès qu'il prend de l'erre en avant.

Si le vent dépend de bâbord de plus de 2 quarts, on sera généralement obligé de faire croupiat.

197. Appareiller en faisant croupiat. — Le croupiat, ou embossure, est une aussière que l'on prend par l'arrière du bord opposé à celui sur lequel on veut abattre, et que l'on fixe sur un coffre, un navire voisin ou une ancre à jet ; on la raidit avant de déraiper et l'on se rapproche ainsi du lit du vent.

Lorsque l'on déraipe, le navire cule et pivote autour du point fixe sous l'effet du courant et du vent.

Dès que l'on a dépassé le vent debout, on manœuvre les voiles comme il a été dit précédemment ; le croupiat est largué lorsque l'on juge l'abattée suffisante.

198. Appareiller en culant. — Les goélettes ne peuvent culer droit que sur une trentaine de mètres (leur longueur).

Elles abattent presque aussitôt et on retombe dans le cas envisagé au paragraphe 195 (appareillage vent debout).

Toutefois on peut obliger le bâtiment à culer droit sur une distance plus considérable en virant la chaîne jusqu'à ce que l'ancre soit à pic et en trainant alors cette ancre sur le fond.

Encore faut-il pour cela que la nature du fond et sa déclivité se prêtent à cette opération.

199. Virer de bord vent devant. — Gouverner bon plein pour donner de la vitesse au bâtiment. Border le gui au milieu, mettre la barre dessous toute en douceur pour faire loffer sans casser trop vite l'erre. Filer les focs, dès que les voiles commencent à faseyer.

Border les focs dessous.

Dès que la misaine est prise changer le hunier.

Raidir les balancines et pataras au vent.

Choquer les balancines et pataras sous le vent.

Changer la trinquette. Redresser la barre, et au besoin la changer si le bâtiment cule.

Le virement de bord vent devant s'effectue très aisément par mer calme. Il devient plus difficile à exécuter dès qu'il y a de la mer car le bâtiment perd vite son erre et franchit péniblement le lit du vent.

Dans ce cas, changer la barre dès que le bâtiment commence à culer.

200. Virer de bord lof-pour-lof. — Afin d'éviter que le gui ne passe brutalement d'un bord à l'autre, border plat les voiles avant de mettre la barre.

Mettre la barre au vent

Aussitôt que le lit du vent est franchi, brasser le hunier à la demande ; raidir balancines et pataras au vent, choquer balancines et pataras sous le vent.

Par brise fraîche accompagnée d'un peu de mer le virement de bord *lof-pour-lof* doit être évité autant que possible avec les goélettes, à cause de la fragilité des cornes, en particulier de la corne de grand'voile.

Toutefois, au cas où des raisons majeures imposeraient un tel virement de bord, il serait bon de mettre le moteur « en avant le plus rapidement possible » pour donner de l'erre au bâtiment, et diminuer de ce fait la vitesse du vent apparent et, par suite, réduire les chances de rupture des cornes.

D'autre part, on peut encore les réduire en choquant légèrement au préalable la drisse de pic, de manière à donner du mou dans la ralingue de chute et à utiliser les balancines raidies du gui comme amortisseurs du mouvement de rotation brusque de la corne au moment où l'on franchit le lit du vent.

201. Virer devant un danger en masquant. — Ayant de l'espace sous le vent, border la trinquette au vent, contre-brasser le hunier, amener la grand'voile.

Le bâtiment culera sous l'effet du hunier et abattra. Il repartera ensuite vent arrière, sous l'effet du hunier.

Rehisser la grand'voile dès que possible.

202. Manœuvrer ayant fait chapelle. — On dit qu'un navire a « fait chapelle », lorsque ses voiles ayant été masquées, soit par la faute de l'homme de barre, soit par suite d'une saute de vent, le gouvernail n'a pas réussi à faire remettre le vent dedans.

C'est évidemment au plus près que l'on a le plus de chances de faire chapelle.

Le voilier ayant fait chapelle, prendre de l'erre, virer « *vent devant* » dès que possible, ou, si besoin est, *lof-pour-lof* pour reprendre la route précédente.

203. Manœuvrer pour les grains. — On nomme grain un changement accidentel, souvent accompagné de pluie, dans la force du vent.

On distingue parmi les grains : le *grain noir*, caractérisé par un gros nuage noir ; le *grain arqué*, du genre du précédent mais dont le nuage a son bord inférieur plus noir, plus tranché, en forme d'arc appuyé par ses deux extrémités sur l'horizon ; le *grain blanc*, caractérisé par un petit nuage blanc courant rapidement dans le ciel pur ; le *grain sec* que n'annonce aucun nuage.

Comme on ne peut guère apprécier que par le moutonnement de la mer, c'est-à-dire assez peu exactement, ce que pourra donner un grain que l'on voit venir, il est prudent de manœuvrer de bonne heure pour se disposer à le recevoir.

Les manœuvres à faire pour recevoir un grain se rattachant aux deux principes suivants :

1^o Protéger la mâture en amenant la voilure haute ;

2^o Empêcher le bâtiment de devenir trop ardent, de loffer irrésistiblement au moment du grain et, par suite, de faire battre violemment, masquer, avârier ses voiles ou sa mâture, rester non manœuvrant pendant un temps plus ou moins long, et pour cela, se tenir paré à filer l'écoute de grand'voile ;

Pour recevoir un grain, on prendra donc les dispositions suivantes :

- 1^o Serrer le grand foc.
- 2^o Mettre le hunier sur le chouque et au besoin le serrer.
- 3^o Si l'on estime pouvoir le faire avant l'arrivée du grain, prendre des tours de rouleaux dans la misaine et la grand'voile en ayant soin de conserver sa voilure bien équilibrée pour que le bâtiment ne soit pas trop ardent.

Rappelons ici un bon précepte de l'ancienne marine :

« *Qui veut vivre vieux marin,
Contourne les pointes et salue les grains.* »

204. Panne sous le hunier. — Venir au plus près ; si la brise est fraîche, carguer la flèche et la voile d'étai.

Contrebrasser le hunier et lancer dans le vent en mettant la barre toute dessous. Border la trinquette et au besoin les focs au vent, suivant la panne choisie.

Pour *faire servir*, c'est-à-dire pour reprendre sa route, laisser le bâtiment abattre franchement, en mettant la barre au vent, et prendre de l'erre en choquant l'écoute de grand'voile.

Changer ensuite hunier, trinquette et focs.

Border enfin les voiles suivant l'allure choisie.

205. Sauver un homme à la mer. — Laisser tomber la bouée aussi près que possible de l'homme et la faire veiller.

Venir au vent et prendre rapidement la panne.

Amener la baleinière de sauvetage sous le vent dès que l'erre est suffisamment amortie.

Si le bâtiment ne possède qu'une baleinière (en général à bâbord) on pourra être conduit à virer de bord avant de prendre la panne pour placer cette baleinière sous le vent.

Rectifier ensuite la panne, et manœuvrer, s'il y a lieu, pour faciliter à la baleinière son retour à bord et pour la hisser sous le vent.

206. Virer de bord étant à la cape. — 1^o *Sous la voilure normale.* — Un navire en cape ne peut évidemment changer d'amures que par un virement de bord *lof-pour-lof*, et cette évolution se fait au moyen de la barre.

Amener la grand'voile ; tout au moins, affaler complètement son pic ; profiter d'une embellie pour mettre la barre au vent.

On sera peut-être obligé de gouverner quelque temps vent arrière pour pouvoir choisir le moment de loffer sans risquer de heurter de trop grosses lames. Dès que possible rétablir la grand'voile.

2^o *Etant sous les voiles de cape.* — Filer les écoutes, prendre de l'erre et virer de bord *lof-pour-lof*.

N.-B. — Pratiquement dans le cas où le bâtiment est sous sa voilure ordinaire, on virera vent devant en utilisant le moteur.

207. Mouillages. — Les principes généraux qui sont exposés dans le chapitre relatif au mouillage des bâtiments s'appliquent aussi, pour la plupart, aux voiliers. Nous les compléterons seulement par quelques règles relatives à la voilure.

Un peu avant d'arriver au point où l'on doit mouiller, on réduit sa voilure de manière à pouvoir, tout en restant manœuvrant, amener partout rapidement au moment de mouiller.

On laisse tomber de préférence l'ancre au vent, avec un reste d'erre en avant.

On peut aussi être amené à mouiller en culant. En ce cas, le hunier masqué permettra, si l'on a le vent sur l'avant du travers, de prendre assez d'erre en arrière pour faire crocher son ancre.

Si l'on doit mouiller vent arrière, il convient d'amener les voiles de bonne heure pour ne pas avoir trop d'erre en avant.

Si l'on doit affourcher, on arrive au mouillage autant que possible sur la direction que l'on a choisie pour la ligne des ancres. On mouille la première sous petite voilure et l'on amène partout avant de mouiller la seconde.

208. Prendre un corps mort. — S'il s'agit, au lieu de mouiller, de prendre un corps mort, les règles à appliquer sont les mêmes, sauf qu'il convient en principe de manœuvrer pour arriver à poste sans vitesse. On peut donc être amené à réduire sa voilure, au dernier moment, plus complètement que lorsqu'il s'agit de mouiller.

En outre s'il y a de la brise et du courant, on s'attache à venir au corps mort avec un cap aussi voisin que possible de celui de l'évitage que l'on devra avoir une fois amarré.

En général, si les abords du coffre sont suffisamment dégagés, on doit mettre en panne à environ 150 mètres du coffre, celui-ci étant alors sous le vent et par le travers du bâtiment.

En manœuvrant la barre, on laissera le bâtiment dériver lentement sur le coffre qui sera pris très aisément.

209. Allures du navire à voiles. — *Plus près.* — La voile d'étai doit être serrée car elle déventerait la voile de flèche.

Equilibrer la voilure de façon que le bâtiment soit légèrement ardent, mais sans excès.

A cette allure, le bâtiment dérive d'une manière appréciable.

Pour passer vent de travers. — On oriente un peu le hunier et on choque un peu les écoute.

Largue. — Quand le vent vrai souffle de un, deux, trois quarts sur l'arrière du travers, on dit que le bâtiment a un, deux, trois quarts de large.

Le hunier est orienté de telle sorte que, si le navire vient à embarder au vent d'environ un quart et demi il se met à faseyer ; les écoute sont franchement choquées. A ces allures la dérive est presque nulle.

Grand large. — C'est l'allure pour laquelle le bâtiment reçoit le vent vrai entre quatre et sept quarts sur l'arrière du travers. A cette allure, le navire est très ardent, surtout s'il y a de la mer, et les lames le font embarder beaucoup. Comme le gouvernail agit alors d'une manière irrégulière, il convient de s'en servir le moins possible et, pour cela, de bien équilibrer la voilure.

Vent arrière. — Le vent arrière est une mauvaise allure pour la plupart des navires à voiles. Le bâtiment marche moins bien que grand large, puisque les voiles de l'avant sont déventées ; de plus, il roule beaucoup parce que sa voilure ne le soutient pas ; enfin, s'il y a de la mer, il gouverne mal, parce que son gouvernail agit tantôt sur une crête, tantôt dans un creux des lames qui marchent comme le bâtiment.

Lorsque la brise est bien établie et que le bâtiment doit faire route longtemps vent arrière, on utilise la « Fortune », grande voile rectangulaire qui se hisse au mât de misaine et s'oriente comme le hunier.

210. Changement de route. — *Pour arriver (laisser porter).* — Choquer les écoute à la demande, d'après la nouvelle route à suivre.

Pour loffer. — Border les voiles, éviter de masquer le hunier.

211. Changement de brise. — *Si elle adonne :* Filer légèrement les écoute.

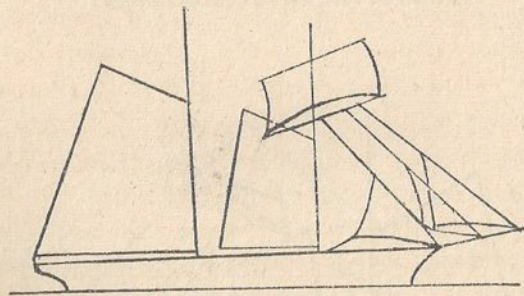
Si elle refuse : a) Le bâtiment est au plus près ; laisser porter de la quantité nécessaire pour éviter de masquer le hunier.

b) Le bâtiment n'est pas au plus près ; orienter le hunier pour éviter de le masquer ; border les autres voiles.

212. Manœuvre des voiles par mauvais temps. — Venir aussi près que possible du lit du vent, sans toutefois faire faseyer les voiles afin d'éviter qu'elles ne se déchirent.

Pour prendre des tours de rouleaux au gui de grand'voile (ou de misaine) surveiller attentivement le linguet de sécurité, et au besoin enrouler sur le gui un filin solide que l'on fixera au pont pour éviter le déroulement de la voile si le linguet venait à sauter.

Fig. 242. — Voilures suivant le temps.



Brise fraîche, force 5. — Sans flèche et voile d'étai de flèche.