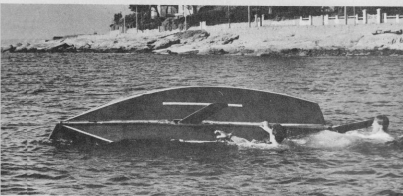


Le redressage d'un Vaurien est ici effectué dans des conditions très favorables. Le vent n'est pas trop fort, la mer plate. Avec plus de vent la voile aurait été abaissée. Comme on peut s'en rendre compte par ces images le redressage d'un bateau de ce type n'est pas à la portée de tout le monde (photos P. Fouquin).



La présence d'un spi peut compliquer sérieusement le redressage du bateau. Il peut en effet s'accrocher dans la mâture et entretenir des poches d'eau faisant un contrepoids néfaste (photo E. Quéméré).

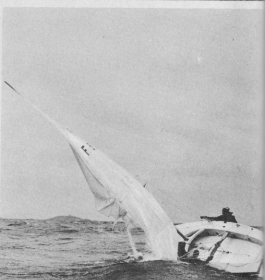


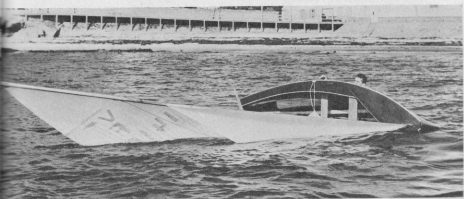
Le redressage d'un catamaran fait partie du cours supérieur. Le malheureux navigateur a de plus perdu ses safrans non goupillés lorsque le bateau se met dans cette position inhabituelle (photo E. Quéméré).



IL FAUT SAVOIR REDRESSER

Avec du vent le bateau doit être tenu face au vent et les choses ne se passent pas toujours aussi aisément qu'on le souhaiterait (photos E. Quéméré).





plus désagréables pour le néophyte si celui-ci ne sait pas se tirer seul de cette mauvaise posture.

Première règle en matière de redressage : un voilier non lesté ou trop faiblement lesté n'est jamais autoredressable et c'est donc à l'équipage de le redresser. Certains se sont demandés longtemps s'il était souhaitable qu'un bateau soit redressable. En effet l'adjectif « redressable » peut conduire le débutant à prendre des risques au-dessus de ses forces, risques qu'il n'aurait pas pris avec un bateau avec lequel il se savait condamner à patauger longtemps si par malheur il chavirait. Or le plus souvent il ne sait pas redresser son bateau. Nous pensons que les promoteurs de bateaux redressables aussi bien que leurs adversaires firent le plus souvent par leurs excès une mauvaise propagande pour la voile. Il était beaucoup plus simple de dire : le bateau insubmersible moderne doit être redressable entre les mains d'un équipage tant soit peu exercé et l'on peut ajouter que redresser un dériveur léger peut être facilement à la portée de tout le monde. En effet il est fait beaucoup plus appel à la technique qu'aux qualités sportives de l'équipage. Cela s'apprend comme l'on apprend la technique du près, du vent arrière, de l'accostage etc.

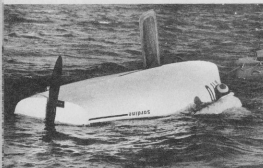
Pour commencer à assimiler cette technique il est bon de choisir un temps clémente. C'est en forgeant que l'on devient forgeron, mais la première fois que l'on se trouve devant l'anclume il est préférable que la tâche soit aisée. Même si les circonstances diffèrent quelque peu lorsque le vent est là, ne serait-ce que par l'état de surface de l'eau, la solution, pour redres-

ser votre voilier, se rapporte alors à un problème que vous connaissez déjà. Il est juste de dire pourtant que si les circonstances amenant le chavirage sont très variées, les conditions dans lequel le redressage peut s'effectuer sont également multiples. Le mode de redressage varie avec chaque type de voiliers et l'on peut donc le personnaliser au bateau. C'est pourquoi nous avons choisi pour illustrer cet article des embarcations ou modes de redressage différents en espérant que chacun pourra y trouver des conseils utiles.

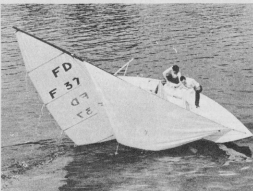
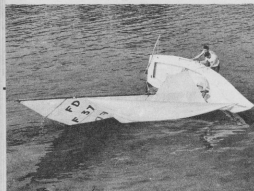
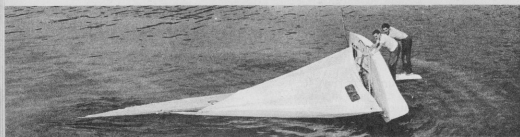
Commençons par un voilier type Vaurien. Ce bateau ne dispose pas de caissons latéraux ou de double fonds. Il est vendu avec des réserves de flottabilité soit en mousse expansée soit en boudins gonflables. Malheureusement si les réserves minimales prévues par la jauge sont suffisantes pour supporter le poids de l'équipage, elles sont trop faibles pour que la majorité des équipages puissent repartir par leur propres moyens. Pour y parvenir il faut être déjà expérimenté et que la mer ne soit pas trop forte. Voici le moyen d'y parvenir. Le premier problème est de faire flotter le bateau droit, ce qui est facile, sans que l'eau embarquée arrive à la hauteur du puits de dérive, ce qui est très difficile. Étant donné la faible portance des réserves de flottabilité il n'est pas question que l'équipage embarque. Si le vent est trop fort, les voiles seront abaissées et le bateau sera placé face à la vague, soit par un des équipiers, soit grâce à un mouillage. Enfin à l'aide d'un seau et toujours de l'extérieur, il faudra gagner de vitesse l'eau qui rentre par le puits de dérive ou par-dessus les platbords. Si cette opération est réussie, l'un des équipiers peut embarquer par l'arrière dans le voilier



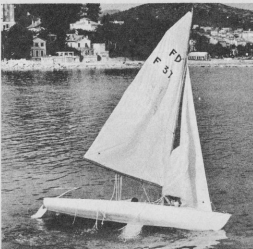
Film complet du redressage d'un 420 placé au départ sens dessus sens dessous. On peut constater qu'il est assez facile de le sortir de cette fâcheuse position en raison de ses dimensions réduites. On remarquera également que bien que haute sur l'eau, la dérive reste malgré tout à portée de main lorsque le bateau a son mât à l'horizontale, notons enfin le travail du deuxième équipier qui freine la fin du redressage afin d'éviter au bateau de chavirer à nouveau sur l'autre bord (photos P. Fouquin).



IL FAUT SAVOIR REDRESSER



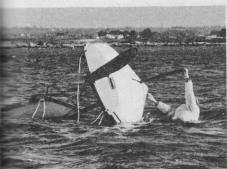
Essai de redressage d'un F-D par temps calme. Il est pourtant nécessaire que les deux équipiers appliquent tout leur poids sur la dérive (photos E. Quémeré).



afin de finir plus aisément tandis que son compagnon continue à maintenir le bateau bout à la lame. Comme on peut s'en rendre compte une telle opération prend du temps et elle est loin d'être à la portée de tout le monde. Elle requiert une grosse habitude et est particulièrement épuisante. Il n'est pas facile étant dans l'eau de manier rapidement un seau à bout de bras. On ne peut donc pas qualifier une telle embarcation de purement redressable et la meilleure sauvegarde des usagers reste encore de s'accrocher à la coque en attendant le secours.

Comme second exemple, prenons le 420. Celui-ci possède les deux vastes caissons latéraux innovés sur le 5.0.5 et dont se sont inspirés la majorité de nos dériveurs actuels. Étant donné ses dimensions et son faible poids le 420 est un bateau au redressage aisé. Simplement couché sur l'eau, le poids d'un seul équipier sur la dérive suffira pour le redresser et cela quelle que soit l'orientation du bateau vis-à-vis du vent au moment du redressage. On risque même d'être surpris par la rapidité de l'opération, surtout si le capotage s'est effectué au vent (le mât vers le vent). Celui-ci prenant sous la voile rend non seulement le redressage ultra rapide mais à de bonnes chances de faire chavirer le voilier sur l'autre bord avant que les équipiers n'aient eu le temps de réembarquer. Dans ce cas il est bon que lors du redressage l'un des équipiers reste au vent du voilier afin de freiner le mouvement (en s'accrochant par exemple au hauban).

Avec des bateaux plus importants et très voilés tels que le F-D il faut déployer beaucoup plus d'énergie pour redresser l'embarcation et les deux équipiers devront le plus souvent aller sur la dérive. Il paraît difficile dans ce cas de



freiner le redressage et si vous avez chaviré à contre il devient nécessaire de tourner le voilier face au vent (chose curieuse grâce vraisemblablement à ses déflecteurs le 5.0.5 prend naturellement cette position).

Il faut aussi faire très attention à ce que le bateau ne se mette pas mâts vers le bas, surtout si les fonds sont de sable ou de vase, matériau dans lequel il vient se piquer. Plus le bateau est large et plus sa renance à se mettre dans cette position est forte. Au moment du capotage si vous êtes pris dans le cockpit il est préférable de vous laisser choir dans l'eau, plutôt que d'essayer d'enjamber la coque, manœuvre qui aide le mouvement vers le bas. Contrairement à ce que l'on pense généralement presque tous les voiliers se sortent aisément de cette position. Il suffit pour cela de faire pression de haut en bas avec tout le poids de l'équipage sur l'un des listons. Il est donc utile que le bateau ait un liston important; à moins d'être particulièrement large, le bateau se redresse alors lentement.

Considérons maintenant le cas d'un chavirage sous spi. Le redressage peut s'effectuer aussi facilement que les précédents mais il peut aussi se compliquer si par malchance le spi s'em mêle dans

la mâture. Il est bien évident que les poches d'eau formées en haut du mât contrarieront et pourront même rendre vains tous vos efforts. La seule solution consiste alors à aller démêler la voile sans plus s'obstiner.

Encore quelques conseils: par bon vent il est souhaitable de bien tout arrimer à bord pour ne rien perdre lors d'un éventuel chavirage. Si cela se produit il est notamment indispensable que dérive et safran restent bloqués dans leur position. Il est navrant de voir disparaître sa dérive à l'intérieur du puits de dérive ou de constater que son safran s'est décroché et est parti à la dérive ou par le fond. Le réembarquement des équipiers peut aussi poser quelques problèmes. Si ceux-ci n'ont pas réussi à réenjambrer rapidement le liston la meilleure solution consiste à réembarquer par le tableau. A noter la gêne que procurent lors de tels exercices certains vêtements mal étudiés, notamment certaines bouées de sauvetage au volume ventral trop important. Signalons enfin que si le vent est suffisant pour chavirer, il peut aussi ne pas vous laisser le temps de reprendre vos esprits et à la suite du redressage provoquer d'autres incidents.

Denis BERTRAND

