

RIVEUR  
lisez  
mots  
s pros  
470

# VOILES

et  
voiliers

Jusqu'où peut-on faire route  
sur un voilier de 10 mètres ?

## Le mauvais temps en bateau de série

Nous avons testé pour vous...  
les combinaisons de voilure qui marchent  
les équipements vraiment indispensables  
les bonnes façons de se préparer

**TOUR DE LA FRANCE (23)**

Notre Sun 2500 arrive  
en Corse !

**ÉQUIPEMENT**

Un seul GPS pour  
l'auto et le bateau :  
est-ce la bonne solution ?

T 02893 - 433 - F: 4,90 €



21 rue du Faubourg-Saint-Antoine  
75550 Paris Cedex 11.  
Tél. 01.44.87.87.87.  
Rédaction : 01.44.87.87.85.  
E-mail : [redaction@voilesetvoiliers.com](mailto:redaction@voilesetvoiliers.com)  
Publicité : 01.44.87.87.22.  
Petites annonces : 01.44.87.87.35.  
Service Abonnements : 03.44.62.43.58.  
BP 491, 60732 Sainte-Genève Cedex.  
Télécopie Rédaction : 01.44.87.87.79.  
Télécopie Publicité : 01.44.87.87.29.  
Télécopie Abonnements : 03.44.12.57.48.

Voiles et Voiliers est édité par  
SERNAS SARL, capital 530 000 €.   
SOFIOUEST : 100 %.  
Gérant : M. de Fréminville.  
Directeur de la publication,  
responsable de la rédaction :  
Charles de Fréminville.  
Tirage : 98 500 exemplaires.

Fondateurs : J.O. Héron et P. Marchand.  
Directeur délégué : Pierre Lavalie.  
Secrétaire générale : Véronique Le Troadec.

#### RÉDACTION

Rédacteur en chef : Didier Ravon.  
Rédacteurs en chef adjoints :  
Hervé Hillard, Pierre-Marie Bourguinat.  
Secrétaire générale  
de la rédaction : Michèle Hors.  
Secrétaire de rédaction : Sophie Berteloot.  
1<sup>re</sup> rédactrice graphiste : Florence Richin.  
Rédactrice graphiste : Fabienne Ploquin.  
Scannéristes chromistes :  
Richard Roussel, Isabelle Geoffroy.  
Secrétariat : Emilie Ifrah.  
Grands reportages : Daniel Allisy,  
Laurent Charpentier, Dominique Léraut.  
Dossiers : Olivier Chapuis, Delphine  
Fleury, Antoine Sézérat, Eric Vibart,  
Christian Février.  
Grande croisière : Jean-Luc Gourmelen.  
Essais : Jean-Louis Guéry.  
Courses : Loïc Le Bras,  
Gilles Martin-Raget.  
Dériveur : Philippe Guégan.  
Équipement : François-Xavier Ricardou.  
Illustrateur : François Chevallier.  
Almanach : Alain Grée.

#### ADMINISTRATION-DIFFUSION

Télécopie : 01.44.87.87.09.  
Assistante de direction :  
Bénédicte Sainson.  
Assistante de la promotion :  
Amandine Larragnague.

#### PUBLICITÉ

Directeur de la publicité :  
Patrice Lindet.  
Attachée de direction :  
Nicole Latappy.  
Directeur de clientèle :  
Philippe Engel.  
Chefs de publicité :  
Guillaume Vidal,  
Ludivine Rocca.  
Assistante de publicité :  
Peggy Barbot.



#### RÉDACTION PAO

Catherine Churg.  
Réalisation technique : David Létard.  
Petites annonces : Annabel Besnainou.

#### Ventes et abonnements :

Abonnement simple :  
Métropole : 60,60 € par an.  
Étranger : nous consulter.  
Abonnement + 2 hors-séries :  
Métropole : 71,60 € par an.  
Étranger : nous consulter.

#### Distribution :

SAEM, Transport-Presse,  
5 place des Marseillais,  
94227 Charenton-le-Pont.  
Marchands de journaux :  
SIP, M. Ribaux, 01.47.80.00.22.

#### Composition : MIP,

3 rue de l'Atlas, 75019 Paris.  
Photogravure : Sernas.

Imprimerie : Brodard Graphique,  
77120 Coulommiers. Printed in France.

Dépôt légal mars 2007 n° 6471.

Commission paritaire n° 1006 K 80845.

Toute reproduction, même partielle, des textes et illustrations est interdite sans accord préalable. La revue Voiles et Voiliers n'est pas responsable des textes, dessins, photos et illustrations qui lui sont envoyés sous la seule responsabilité de leurs auteurs.

Les citations de marques et les adresses qui figurent dans les pages rédactionnelles sont données à titre d'information, sans aucun but publicitaire. Les noms, prénoms et adresses de nos abonnés sont communiqués à nos services internes et aux organismes liés contractuellement avec Voiles et Voiliers, sauf opposition. Dans ce cas, la communication sera limitée au service de l'abonnement. Les informations pourront faire l'objet d'un droit d'accès ou de rectification dans le cadre légal.



BENOÎT STICHEBAUT

Certes, on n'appareille pas si le coup de vent est annoncé ou en cours mais, une fois dedans, il faut pouvoir l'assumer en toute sécurité.

## Question de bon sens... marin

**S'**il est un sujet récurrent qui fédère mais préoccupe, c'est sans nul doute le mauvais temps. Aussi, plutôt que de vous resservir un dossier d'avant-saison remettant au goût du jour les fondamentaux et les conseils avisés... le tout illustré de photos d'archives ventées, il nous a semblé plus judicieux d'aller affronter du mauvais temps sur un voilier de série de 10 mètres. Pour autant, il n'était pas question de vouloir faire les malins, faisant fi de la plus élémentaire règle de sécurité qui consiste à s'abriter ou ne pas appareiller lorsqu'un avis de vent fort est en cours ou annoncé. Il a donc fallu border l'affaire, dénicher un bateau représentatif et un plan d'eau exposé mais sécurisé, puis guetter la bonne fenêtre météo... Avec l'appui logistique du Centre nautique des Glénans, qui a mis à notre disposition un Sun Fast 32i bien équipé et muni d'options comme une grand-voile à trois ris, un étai largable ou une trinquette arisable –, du routeur-météorologue Jean-Yves Bernot qui a affiné le timing de la dépression, du canot de sauvetage SNSM de Loctudy en ange gardien rassurant, et même d'un hélico pour assurer les photos... Pierre-Marie Bourguinat, Loïc Le Bras, Amandine Cau et Claire Bacard, monitrice aux Glénans, en marins aguerris mais prudents, ont donc capelé leurs harnais pour trois jours de navigation musclée au large de Concarneau.

L'objectif était tout bonnement de mesurer jusqu'où l'on peut raisonnablement faire route en sécurité et de quantifier les performances (vitesse et surtout angle de remontée au vent) selon les configurations de voilure et d'équipement. Et ce que nous pressentions s'est aisément vérifié, à savoir qu'un voilier équipé en standard d'une grand-voile à deux ris et d'un génois partiellement roulé ne peut guère lutter, même avec le moteur en appui, contre un vent réel de 25-30 nœuds... soit à peine plus qu'un force 6 !

**L'objectif était de mesurer jusqu'où l'on peut raisonnablement faire route en sécurité et de quantifier les performances selon les configurations de voilure et d'équipement.**

En revanche, avec le troisième ris et un tourmentin innovant se gréant autour de l'enrouleur de génois, notre Sun Fast a été convaincant au plus fort du front, dans un vent atteignant 35 nœuds et plus et par mer formée. D'où l'absolue nécessité, à défaut d'installer un étai de trinquette, d'au moins faire poser une troisième bande de ris sur sa grand-voile et

aussi d'investir dans un vrai tourmentin... pour le jour où l'on en a réellement besoin. Question de bon sens... marin.

D.R.

PS. A découvrir dès ce numéro une nouvelle page d'actualité baptisée «Littoral» traitant de nos côtes, des ports, et aussi des questions liées à l'environnement. Surtout, n'hésitez pas à nous faire «remonter» de l'information ([redaction@voilesetvoiliers.com](mailto:redaction@voilesetvoiliers.com)), car cette rubrique est d'abord la vôtre.

plus les écarts augmentent, jusqu'à perdre toute notion.

Derrière le front, le vent mollit un peu. La lumière revient. De quoi essayer toutes les configurations de voilure qui nous passent par la tête. Le bateau est devenu mou sous tourmentin, alors nous renvoyons un ris dans la grand-voile pour reprendre de l'appui. Pour repasser ensuite à trois ris et solent arisé devant. Si les manœuvres sur la plage avant exposent beaucoup les équipiers, la prise de ris relève de la rigolade. Tellement facile et efficace qu'on se demande encore pourquoi avoir inventé la grand-voile à enrouleur et surtout pourquoi se priver de troisième ris.

**IL NOUS RESTAIT À ESSAYER** le fameux Stormbag. En dix minutes d'installation, voilà un tourmentin d'appoint qui nous a parfaitement convaincus. Efficace avec son profil épais, sa triangulation ramassée, il donne au bateau plus de chevaux que la «tôle» orange qui fait partie de l'inventaire du bateau. Au final, le bilan est plutôt rassurant. Avec un Stormbag sous le bras et une grand-voile à trois ris, on peut commencer à voir venir. L'étais largable bien sûr, c'est mieux, mais il faudra l'inscrire en tête de liste des «bricolages lourds» et prévoir ensuite les bras pour y manœuvrer les voiles de brise...

De retour à Concarneau, nous n'avons rien cassé sur le bateau, si ce n'est le câble d'embrayage du moteur qui nous lâche à l'entrée du port et nous oblige à une manœuvre à la voile comme au bon vieux temps des Glénans. C'est bien eux qui ont raison, la mécanique est plus capricieuse qu'un bon jeu de voiles! P.M.B. ●



*Troisième ris. Il repousse nettement les limites du bateau et se prend en deux minutes. Pourquoi s'en priver?*

## Les Glénans, ou la culture de la sécurité

«On a fait beaucoup de bêtises car on n'y connaissait rien. Il existait chez les marins une culture de la fatalité. Mais, pour les citadins, il en était tout autrement! Alors, on a appris par nous-mêmes», explique Jean-Louis Goldschmidt, la légende vivante des Glénans, celui qui a le plus marqué sur un plan technique les années 60 à 80 de la célèbre école. «Très vite, en 1955, on instaure des quarts pour surveiller à la jumelle, depuis la plage, les embarcations qui ne devaient pas partir trop loin. Puis, la réflexion se cristallise autour de l'équipement. On décide du port obligatoire de la brassière, quelle que soit la météo.» L'aventure de la traversée à la rame en 1952 par Bombard amène les Glénans à la perspective de rallier la terre depuis un radeau de fortune. «La démarche est empirique. Nous avons toujours cherché à définir les solutions les plus adaptées à partir de l'expérience», confie Jean-Louis qui s'est lancé à

maintes reprises contre les premières réglementations, au risque de faire de la sécurité une marque de fabrique un peu pesante de l'association. Dans les années 80, toutes les études ont été consignées dans une Charte de la sécurité Glénans. Le radeau de sauvetage par exemple doit être accessible de l'extérieur, la bouée fer à cheval est munie d'un équipement antidérive avec un halin flottant d'une longueur de cent mètres, la chaîne de mouillage doit être d'une longueur supérieure à cinq fois la taille du bateau, l'étais largable est obligatoire... Cette charte tient compte de l'évolution du matériel. «Il faut que les stagiaires sachent faire avec le matériel moderne, mais aussi sans. Par exemple, le GPS est avant tout un outil pédagogique pour appréhender le courant, mais ne dispense en aucun cas de savoir faire le point avec le compas de relèvement. On doit savoir réparer un génois à enrouleur endommagé mais ne

pas en être dépendant», explique Pierre Eliet, responsable depuis 1995 de la croisière à Concarneau. Depuis dix ans aussi, le skipper doit demander l'autorisation au chef de base pour sortir en mer quand un Bulletin météo spécial (BMS) est en cours. Ceci répond aussi à la notion de responsabilité dont la société actuelle se soucie de plus en plus. Finies les sorties dans les gros temps? «On ne va pas aller le chercher mais, s'il doit se présenter à nous, il faudra savoir anticiper», explique Pierre. La sécurité aux Glénans fait donc partie de l'enseignement. Un topo aborde les principales notions avant de partir en mer: prévention, coordination et communication, vérification du matériel, météo et prévention du mal de mer. Et Pierre de conclure: «Le gros temps, c'est aussi la connaissance de ses propres limites.» A.C.  
[www.glenans.asso.fr](http://www.glenans.asso.fr)



Sans le troisième ris, le bateau aurait été impossible à barrer. Un équipier règle à l'écoute de grand-voile dans les surventes pour soulager dans l'abattée derrière la vague.

Un tourmentin doit être testé dans des conditions maniables ou au port. Cela nous aurait permis de voir que pour refermer la chute, il fallait le hisser plus haut en rajoutant une estrope au niveau de l'amure.

## LA MANŒUVRE

### 3 ris et tourmentin endraillé



On peut voir sur ces deux images qu'il est plus facile et moins humide de préparer le tourmentin au portant (photo de droite) qu'au près (à gauche). La position très avancée de l'étai (il n'y a pas de point d'accroche standard derrière) expose l'équipage.

Inconvénient : l'étai largable à poignée oblige l'équipier à travailler debout pour endrailler. Attention, le tourmentin est tellement isocèle qu'il est difficile, sans marquage, de reconnaître le point d'amure du point de drisse.

## 30-35 NŒUDS AU PRÈS

# 3 ris et tourmentin

«**B**ienvenue dans la quatrième dimension !» Passé 30 nœuds, vous entrez dans un autre monde. La mer fume. Les vagues sont courtes et recouvrent régulièrement le cockpit. Sans la troisième bande de ris, c'est la panique assurée. Le bateau reste couché, impossible à faire abattre. Néanmoins, pour remonter au près, la troisième bande de ris ne suffit pas. Il faut une voile d'avant pour équilibrer le plan de voilure. Qua-

siment tous les bateaux de série n'ont pas d'étai largable en standard. Or, sans étai largable, comment installer un tourmentin ? La solution du Stormbag, développé par Delta Voiles, nous a franchement convaincus. Facile à mettre en place, il s'est révélé plus efficace que le tourmentin trop plat que nous avions à bord du Sun Fast 32i. Côté performance aussi, le Stormbag nous a surpris. Plus de vitesse et moins de dérive qu'avec

le tourmentin ! Il est vrai que le bord d'attaque du tourmentin classique est fortement perturbé par l'enrouleur de génois. La solution du Stormbag offre un bord d'attaque épais, mais plus homogène grâce à la double voile qui forme comme une aile d'avion. Question prix : le Stormbag testé coûte 970 euros contre 330 pour un tourmentin de base, auquel il faut rajouter le prix de l'installation d'un étai largable ! L.L.B.

### LES CHIFFRES



Plus grand et plus efficace, le Stormbag permet d'aller plus vite. Le cap est le même mais la dérive est moins importante. On gagne 10 degrés au GPS.

### L'ALTERNATIVE

## Stormbag, ou le tourmentin sans souci



Les écoutes sont fournies avec la voile. Après avoir placé le Stormbag autour du génois enroulé, Claire a frappé la drisse de spi et le point d'amure.



Une fois les écoutes passées dans les rollers du génois, on peut retourner au cockpit. Il suffit de tirer dessus pour déplier la voile qui, surprise, n'est pas toute fluo.



La voile doit être entièrement bordée pour la sortir complètement du sac. Mais ensuite, il faut penser à rechoquer un peu les écoutes pour la hisser.



Moins de dix minutes après avoir quitté le cockpit, la voile est en place. On voit bien le génois roulé enveloppé par cette double voile épaisse. Le sac reste à sa place.