

Le journal de bord de l'Etoile

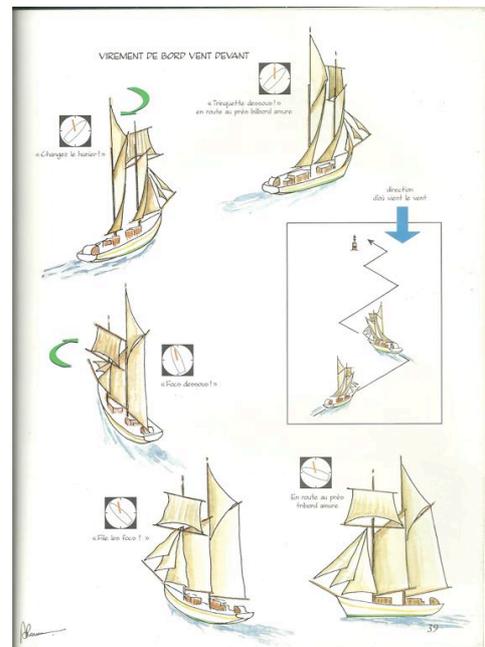
Jeudi 26 avril 2012

« Le virement "vent devant" »

Source : Marine nationale

Le 22 avril, vers 11h, l'ordre est annoncé par le second en concertation avec le commandant : «Paré a virer vent devant». Celui-ci était attendu depuis le soir précédent, mais les conditions météo étaient risquées : le vent atteignait les 40 noeuds à certains moments, la houle oscillait entre les deux et trois mètres avec une courte fréquence. Le chef de bordée commence alors à distribuer les rôles, le Bosco lance le branle-bas sur le pont et, en l'espace de quelques minutes, pas un ne manquait à l'appel. La quasi-totalité de l'équipage était nécessaire pour cette manoeuvre.

Le virement « vent devant » est une manoeuvre consistant à s'approcher puis franchir le lit du vent (direction d'où il vient) par l'avant afin de changer d'amure (bord d'où le bateau reçoit le vent, bâbord ou tribord). L'Etoile ne peut en effet pas naviguer sous voiles avec un angle inférieur à 50 degrés par rapport au lit du vent quand celui-ci vient de l'avant. A l'inverse, un virement lof pour lof a aussi pour but de changer d'amure, mais cette fois-ci le vent passe par l'arrière du navire. L'originalité de notre manoeuvre est que nous étions au grand largue tribord amure (arrière droit). Il eut été donc plus facile d'effectuer un virement lof pour lof, de faire passer le vent par l'arrière du bateau pour changer d'amure et se retrouver au grand largue bâbord amure. Seulement, les conditions ne le permettaient pas, et là se trouve toute la difficulté de ce qui va suivre.



Jerome Christ, le commandant en second, était à la barre durant toute la manoeuvre. il nous l'explique : Le but était de changer d'amure afin de modifier notre route et se rapprocher des côtes de Floride. Le virement Lof pour lof était très délicat et dangereux car la mer trop agitée. La «mer du vent», c'est-à-dire l'état de la mer générée par le vent, apparaît lorsqu'il y a plus de 15 noeuds. Avec près de 40 noeuds, nous avons une «mer du vent» avec une fréquence courte entre chaque vague. Cette fréquence génère des mouvements de plateforme, c'est à dire le balancement du navire. Lors du virement lof pour lof ces mouvements, couplés à la force du vent, entraînent le risque de voir la grand voile passer sur l'autre bord, ce qui aurait des conséquences dramatiques sur le gréement. En effet, le grand mât est tenu par un câble dénommé bastaque ou pataras qui retient le mât du côté au vent (d'où vient le vent). Le

choc du gui sur ce câble raide entraînerait de gros dégâts sur le gréement (voir schéma 2). Nous devons donc mettre la barre à droite pour loffer et arriver au près serré (l'avant tribord du navire). À ce moment-là seulement nous pouvions effectuer le virement de bord «vent devant». Posé sur un schéma, la goélette fera, à 40° près, quasiment un tour complet sur elle-même.

La première difficulté résidait dans le fait que nous étions sur-toilés au vu des conditions rencontrées, il fallait donc réduire la surface de la grand-voile. Un système à rouleau permet cependant de réduire la toile en l'enroulant autour du gui qui tourne autour de son axe (voir

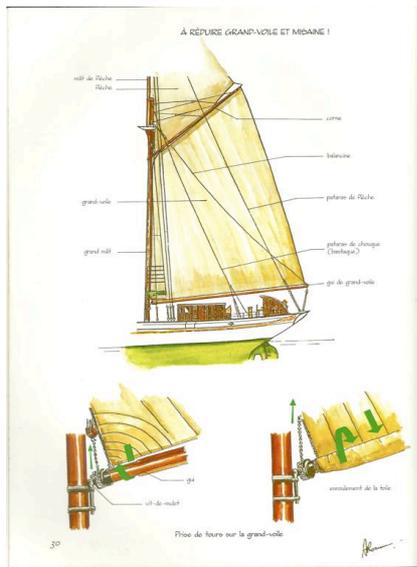


schéma 2). La manoeuvre est compliquée car nécessite de déventer la grand-voile, et le meilleur moyen est d'avoir le vent de face. Avec ces conditions de mer, c'était impossible. C'est là qu'intervient pour la première fois le moteur. A l'aide de ce dernier, le barreur doit pendant 10 minutes, soit un temps interminable dans ces conditions, être capable de tenir un bon compromis entre le lit du vent et l'état de la mer. Tout le monde sur le pont s'y attèle et se donne du baume au coeur pour l'ouvrage qui nécessite de la vigueur. Les deux tours de rouleaux pris, il est temps de changer d'amure.

Afin de virer de bord, il faut ramener la grand-voile et la misaine dans l'axe, tandis que le hunier et la trinquette prennent à contre (en position initiale). Il faut également conserver de la vitesse car lorsqu'un navire loffe, c'est-à-dire qu'il s'approche du lit du vent, il en perd progressivement. La houle, qui suit la direction du vent, est alors en face de nous. La proue enfourne massivement dans les lames et chacun d'entre nous en prend une belle ration. Plus nous nous rapprochions du lit du vent, donc de la houle, plus les mouvements se faisaient agités et dangereux pour l'équipage et le matériel. Il fallait donc aller rapidement au près serré et border progressivement les deux voiles majeures dans l'axe à l'aide de tous les bras disponibles afin de faire face aux 40 noeuds de vent. Les voiles se mettent à faser, tout le monde a les yeux rivés dans les hauteurs pour voir si le hunier prend le vent à contre.



Finalement, le moteur était indispensable. L'inertie de la goélette était ici insuffisante face à une houle trop forte pour nous laisser franchir le lit du vent. Le moteur nous a permis de forcer le passage et ainsi éviter que la goélette se soit retrouvée quasiment au point mort, incontrôlable et à la merci des éléments pendant un temps indéterminé. À ce moment L'équipage aurait été, tout autant que le matériel, dans une situation bien dangereuse. Le

moteur était une sécurité, car nous ne sommes jamais certain que le navire franchira le lit du vent. Bien souvent nos anciens lançaient une incantation à Dieu pour s'assurer le coup : «À Dieu vat !». Probablement certain l'ont-ils marmonnés du bout des lèvres durant la manoeuvre.

Les autres voiles, le hunier et la trinquette, étaient jusque-là restées à contre sur bâbord (la position d'origine). Elles permettent au bateau, lors du virement de bord, de tomber plus facilement sur l'autre amure. Dès que nous avons suffisamment abattu (s'être écarté du lit du vent) sur l'autre amure, alors seulement nous pouvions rapidement changer ces deux voiles et les placer sur le bon bord tout en réduisant l'allure du moteur. Au même moment, alors que l'on abat, nous choquions progressivement la grand'voile et la misaine jusqu'à qu'elles soient réglées pour du grand largue bâbord amure. Le moteur n'ayant plus d'utilité, il fut alors arrêté et la ligne d'arbre freinée (en navigation à la voile, un système de frein permet d'empêcher la rotation de la ligne d'arbre pour la préserver et gagner de la vitesse).



Alors seulement nous en avons terminé avec la manoeuvre. Celle-ci dura plus d'une heure au total, une heure durant laquelle les regards crispés des supérieurs et des avertis de la mer en disait long sur la difficulté et sur les risques. Tout se passa néanmoins dans le calme. Nous rentrâmes alors pour se sécher, et nous l'avions bien mérité.

Nous espérons que ce compromis entre une première approche destinée à des néophytes et une explication pour ceux plus aguerris satisfera la majorité.