



Spécial Django

Deux Django viennent de rejoindre la base de Paimpol.

Ces bateaux sont suffisamment "atypiques" pour qu'on leur consacre tout un "cahier pratique" ! L'avis général est enthousiaste : tout le monde veut revenir. Si vous souhaitez encadrer sur ces bateaux l'année prochaine, il va falloir penser à réserver tôt car la demande est forte !

Parmi quelques spécificités de ces bateaux, que vous ne trouverez sur aucun autre bateau des Glénans, nous avons choisi de vous en présenter trois :

- Le biquille et les joies de l'échouage ;
- Le spi asymétrique ;
- Le hors bord (apprentissage pour beaucoup qui ne l'ont jamais connu, ... et remise à jour pour les autres, car cela a un peu changé avec l'arrivée du 4 temps).



Le biquille et les joies de l'échouage

Le DJANGO choisi par les Glénans est une version biquille. C'est donc le grand retour des manœuvres d'échouage, car cela faisait déjà quelques temps que l'on ne les pratiquait plus (vous avez déjà essayé de poser un SUN FAST 32i sur sa quille avec des béquilles de 2,50 m de chaque côté ? Non, alors n'essayez pas : vous pourriez avoir une surprise qui traverse à l'intérieur du carré...).

En termes de navigation, on redécouvre des endroits "magiques" où l'on n'allait que difficilement, et en tout cas certainement pas pour mouiller pour la nuit, comme par exemple le mouillage de "la Chambre" ou "la Corderie" à Bréhat.

La manoeuvre d'échouage

La manoeuvre d'échouage en elle-même ne présente pas de difficulté. Le plus délicat est plutôt sa préparation, et en particulier le choix du lieu où l'on va "se poser" : il est essentiel d'éviter absolument tout mouillage ouvert sur le large si l'on souhaite s'échouer, même si l'endroit paraît très calme et la météo tout à fait sûre. En effet, une simple ondulation d'une dizaine de centimètres (vagues ou houle) suffit à rendre la remise à flot inconfortable et fatigante pour la structure du bateau : lorsque la marée monte, le bateau arrive en limite de flottaison. Chaque vague le soulève et le repose quelques centimètres plus haut sur la berge. Cela peut durer assez longtemps ainsi car le bateau monte sur la plage en même temps que la marée. Si on a pris la précaution de porter une ancre vers le large - ce qu'il faut toujours faire par précaution - le bateau maintenu sur place finit par flotter plus rapidement, mais ces petits chocs successifs n'en restent pas moins désagréables.

Le mieux est donc de choisir une baie complètement abritée, et vu les possibilités du bateau, on s'aperçoit vite qu'on n'a que l'embaras du choix. Ce n'est donc pas la peine d'aller chercher les ennuis !

Il ne faut pas oublier non plus d'analyser la nature des fonds avant l'échouage, d'abord sur la carte puis "sur le terrain" : un fond de sable ou de vase sera parfait. Par contre, un fond de rochers est à proscrire car il est

généralement irrégulier - vous risquez de vous retrouver posés avec 30° de gîte - mais aussi agressif pour la surface des bulbes des quilles.

Lorsque le bateau est posé, il est assez stable : une béquille - dont la mise en place à l'arrière est facile - assure un équilibre qui donne confiance.

Le constructeur demande de ne pas mettre plus de 100 kg sur l'avant pour éviter le basculement (par l'avant), ce qui semble être du bon sens. Attention, on peut ne plus y penser ... quand tout l'équipage se rassemble sur la plage avant pour aller discuter le programme de la soirée avec le deuxième bateau de l'escale posé juste devant : l'effet peut être "renversant" ... (Nous n'avons pas essayé !).

Les petits détails qui peuvent avoir leur importance Attention à l'amarrage de l'annexe : à marée haute, ne l'amarrez pas à l'arrière pour la nuit. Lorsque la marée baisse, l'annexe va forcément passer sous le hors-bord, l'échelle ou les safrans et y rester jusqu'à ce que la marée remonte. Le lendemain, vous allez retrouver l'échelle, le hors-bord ou un safran plantés au milieu de l'annexe... et il ne sera pas facile la dégager !

C'est aussi le moment de ressortir vos vieilles astuces, comme par exemple celle qui consiste à remplir deux seaux d'eau de mer avant que la marée ne baisse complètement. Pour quoi faire ? Et bien tout simplement pour pouvoir nettoyer vos bottes quand vous remontez à bord après avoir marché dans la vase pour aller à terre à marée basse lorsqu'il n'y aura plus d'eau autour de vos quilles, mais seulement de la vase...!

A quel moment mon bateau va-t-il de nouveau flotter ?

Rien ne vaut un bon calcul de marée ! Je cherche mon annuaire des marées, mon port principal, mon port rattaché, mes tables de corrections, je fais mes corrections par rapport au port principal, je calcule mon heure marée, mes douzièmes (ou j'utilise la méthode graphique bien plus rapide depuis qu'il y a une grille très pratique prévue sur les nouveaux livres de bord),



ce qui me permet de trouver la hauteur d'eau. On y ajoute la profondeur, on retranche le tirant d'eau, on compense si besoin avec la pression atmosphérique (1 cm par millibar, ce qui ne change pas grand-chose...), etc... Il me reste encore à chercher l'endroit pour mouiller où la hauteur d'eau mesurée corresponde à mes calculs, ...si je le trouve et si je parviens à m'arrêter pour attendre la marée exactement là où j'ai calculé !

Oui, mais il faut penser qu'il y a plus simple et plus précis : voyons avec un exemple.

Supposons que la marée soit basse à 12h45, et que je veuille en profiter pour m'arrêter 1h30 pour le repas de midi. Je souhaite repartir à 13h30, soit 0h45 après la basse mer. Je choisis un endroit agréable et abrité pour mouiller, et je m'y présente 0h45 avant la basse mer (donc à 12h00). J'avance tout doucement (0,1 knt) en direction de la plage jusqu'à ce que le bateau touche, et c'est terminé : la marée étant descendante, il ne bougera plus ! Je suis également sûr que mon bateau sera à nouveau à flot à 13h30 précises, juste quand c'est l'heure de repartir. Et il ne peut pas y avoir d'erreur de calcul... car il n'y a pas de calcul !

Bien sûr, il vous faudra adapter votre rythme de la journée aux horaires de marée, ...mais ça, cela ne dépend pas de la méthode de calcul !

Le spi asymétrique

Le DJANGO est muni d'un spi asymétrique (sans bout-dehors), mais il est également tout à fait possible de l'équiper d'un spi symétrique, ce qui était le cas sur un des deux bateaux de l'escadre : nous avons donc un bateau avec spi asymétrique et un avec un spi traditionnel.

Cela nous a permis d'intéressantes comparaisons en termes de cap (mais pas en termes de vitesse, car la surface de l'asymétrique était beaucoup plus grande que celle du symétrique).

L'envoi de l'asymétrique

La manœuvre du spi asymétrique est a priori plus simple du fait de l'absence de tangon, mais il n'en reste pas moins vrai que les cocotiers lors de l'envoi... sont beaucoup plus fréquents ! L'absence de bout-dehors ou de tangon y contribue peut-être : le spi se trouve dans le flux perturbé de la GV, beaucoup moins à l'extérieur du bateau et prend donc moins facilement le vent lors de son envoi. Si vous avez le choix de l'allure pour envoyer le spi - mais ce n'est pas toujours le cas



au milieu des cailloux de Bréhat - il faut retenir que plus vous serez proche du travers, mieux cela se passera !

6 jours de stage, c'est un peu court pour affiner tout ça, et trouver toutes les bonnes astuces ! On attend vos expériences et on en reparlera lorsqu'on aura un peu plus de pratique (Quelqu'un nous fera peut-être un prochain article "spécial asymétrique" ?).

L'empannage de l'asymétrique

L'empannage du spi asymétrique nécessite quelque réflexion ! Au départ, cela paraît très simple, vu qu'il n'y a pas de tangon : il suffit de donner du mou dans les écoutes jusqu'à mettre le spi en drapeau et de le reprendre de l'autre côté avec la contre-écoute : pas plus difficile qu'un virement de bord. Oui mais... il faut garder l'œil sur ses écoutes, car lorsqu'on les choque, il y a quelques chances que l'une d'elles passe sous le bateau entre les 2 quilles, et là c'est fini !

L'autre solution consistant à passer le spi entre le guindant et le l'étai est beaucoup moins risquée. Dans le petit temps c'est sans problème. Par contre si le vent monte un peu : ça frotte, ça coince ! Bien sûr il faut avoir choisi sa méthode avant l'envoi, car la manière de gréer ne sera pas la même selon la technique retenue. Nous n'avons pas vraiment eu assez de temps pour tout expérimenter en détail, et déterminer quelle était la meilleure méthode : là aussi, on attend votre avis !

Séance "sensations fortes"

Les sensations à la barre sous asymétrique sont assez fantastiques lorsqu'on se rapproche du vent. L'impression de vitesse augmente très vite (...c'est d'ailleurs surtout l'impression de vitesse qui augmente, beaucoup plus que la vitesse elle-même : je ne pense que j'ai besoin de

vous expliquer ici que le vent apparent y est pour quelque chose !). On remonte facilement à 70° du vent apparent à 7 ou 8 Knt, ...et 7 ou 8 Knt à 70° du vent, cela ne procure pas du tout les mêmes sensations que 7 ou 8 Knt au portant ! Attention ! Départ au lof !

Lorsque les conditions deviennent "limites" à ces allures proches du vent, le bi-safran et l'arrière assez large permettent de bien rattraper les choses : les départs au lofs sont assez progressifs. Si on est assez rapide pour choquer complètement écoute et hale-bas de GV, et que l'on pousse ensuite franchement mais très brièvement la barre juste le temps de remettre les 2 safrans dans le sens des écoulements, on arrive à les faire "raccrocher" (...et oui, et ça marche : comme on a la poussée de la GV en moins à cet instant, les safrans arrivent à "raccrocher" si on les remet dans l'axe !). Dès que les safrans ont raccroché, on contrôle à nouveau le bateau, en général avant le départ au lof complet et sans avoir complètement "écroulé" le spi.

Il faut quand même dire que pousser la barre sur un départ au lof, ce n'est pas très naturel : dès que le bateau commence à partir au lof, on a automatiquement tendance à tirer la barre pour essayer d'abattre... ce qui ne sert pas à grand-chose car il y a longtemps que les safrans ont déjà décroché ! On peut donc tenter de raccrocher les safrans en tirant, mais il faut être assez rapide, car il ne s'agit pas d'engager un virement de bord, avec le spi sur la mauvaise amure : la cape sous spi, cela ne marche pas !

... et pendant ce temps à l'intérieur

Sur ce genre d'exercice par 3 ou 4 Beauforts, la conception (... ou plutôt l'absence de conception) des rangements pour la vaisselle dans la cuisine font que vous caserez nécessairement un ou deux verres dans le meilleur des cas : on voit qu'il



s'agit là d'un bateau conçu par des gens qui aiment la voile et qui passent plutôt leur temps sur le pont. La vie à bord n'était visiblement pas leur priorité ! Celui qui a conçu les aménagements intérieurs n'a pas dû réfléchir très longtemps au sujet ... : vous vous en souviendrez sans doute lorsque vous essaieriez désespérément d'atteindre les vannes des WC, ou lorsque vous voudrez ranger la cocotte minute avec son couvercle fermé (cela peut être utile si par exemple vous avez préparé

une salade avant le départ pour la manger en navigation) : ne cherchez pas, elle ne rentre nulle part, ni dans l'évier, ni dans aucun rangement, ni aucun équipet !

Tous ces petits détails "de confort" seront vite réglés, ce sont les inévitables défauts "de jeunesse". Déjà à la fin du stage la fixation de la table à carte a été modifiée : la table à carte ne traversera plus le bateau à chaque virement de bord ! Peut-être même que lorsque vous lirez ces lignes,

il y aura déjà un (ou plusieurs) crochets dans les toilettes pour suspendre les cirés et les gilets... L'équipe de Paimpol va nous faire des merveilles !

L'apprentissage du hord-bord

Le DIANGO marque le grand retour du moteur hors-bord sur les habitables : certains vont retrouver de vieux souvenirs, pour d'autres ce sera une découverte.

Toutefois, pour les nostalgiques, il faut savoir que les choses ont bien changé.

Maintenant, le hors-bord marche plutôt bien :

- il démarre mieux
- il est devenu moins capricieux
- il est plus silencieux,
- il fume moins et pollue moins

L'arrivée du "4 temps" y est aussi certainement pour quelque chose.

Son principal défaut reste encore - et sans doute pour longtemps - qu'il ne marche plus lorsqu'il n'a plus de carburant... Ce sera probablement la principale cause de panne que vous allez rencontrer.

Pour les habitués des croiseurs avec un moteur in-bord diesel, le hors-bord présente toutefois quelques spécificités qu'il est bon de connaître. Elles vous sont présentées dans les lignes qui suivent.

Puissance et consommation :

Le moteur qui a été choisi est un 4 temps de 10 CV (9,8 exactement), puissance largement suffisante dans la mesure où le moteur sert principalement aux manœuvres de port, de mouillage ou d'échouage. Pour toutes ces manœuvres, il est utilisé au ralenti uniquement. Le ralenti donne même parfois une vitesse déjà excessive dans un espace de manœuvre réduit, si le plan d'eau est très calme : pour évoluer moins vite, il faudra alors alterner avec des passages "embrayé/point mort". Un 8 ou 6 CV - moins lourd - aurait peut-être été suffisant.

En route, par mer plate en l'absence de vent, les 6 nœuds sont facilement atteints, mais attention à la consommation :
- A bas régime, la consommation est très faible (moins de 5 litres consommés sur une semaine, en utilisant le moteur pour

les manœuvres uniquement, et donc presque exclusivement au ralenti).

- Par contre - comme pour tout hors-bord - la consommation augmente très vite dès que l'on "monte dans les tours" : si vous deviez utiliser le hors bord pour faire de la route, surveillez votre niveau de carburant (...et ce n'est pas facile à voir, la tête en bas au fond du coffre !).

C'est là une grosse différence avec le Diesel qui tourne toujours lentement et reste globalement plus sobre pour faire de la distance : sur le hors-bord tout va bien côté consommation tant que l'on ne monte pas en régime, mais parfois on est un peu pressé de rentrer au port et la tentation de mettre les gaz est grande car le moteur répond immédiatement !

Démarrage :

Le moteur démarre très facilement ...si on s'y prend correctement :

- 1) Ouvrir la prise d'air sur le réservoir
- 2) Vérifier que le moteur est au point mort (levier AV/AR vertical)
- 3) Pomper sur la poire jusqu'à ce qu'elle devienne dure
- 4) Gaz et starter :
- Moteur froid : starter et pas de gaz
- Moteur chaud : pas de starter et un peu de gaz (voir le repère sur la poignée de gaz)
- Moteur mi-froid/mi-chaud : pas de starter ni de gaz
- 5) Mise en tension du lanceur :
- Tirer doucement jusqu'au premier point dur



- Revenir en arrière doucement pour que le lanceur rattrape le "mou"

- Tirer de nouveau doucement jusqu'au premier point dur, qui doit alors logiquement être plus près que la première fois
Nota : cette étape a uniquement pour but de permettre de bénéficier de la totalité de la course du lanceur, ce qui augmente les chances d'un démarrage du premier coup. On peut éventuellement la sauter et passer directement à l'étape 6.

6) Tirer alors énergiquement, en faisant attention au coup de coude dans le nez de l'équipier qui est juste derrière (faire dégager la place aux alentours !)

6) Dès que le moteur a démarré, réduire les gaz et enlever le starter.
7) Vérifier que l'eau de refroidissement s'écoule normalement (comme sur un diesel)

8) Ne jamais enclencher la marche AV ou AR sans avoir coupé à la fois les gaz ET le starter.

Normalement, le moteur démarre au premier (ou deuxième) coup de lanceur si vous avez respecté toutes ces étapes. Sinon... recommencez !

Et l'électricité dans tout ça ?

Le moteur est également doté d'un alternateur qui recharge la batterie, même si il est préférable de compter plutôt sur le chargeur fixe dont est aussi équipé le bateau, qui s'utilise sur prise de quai.

A noter, que même si votre batterie est complètement à plat, vous n'aurez aucun soucis pour démarrer le moteur (...car le démarreur c'est vous), et de plus, grâce à l'alternateur, vous retrouverez alors aussitôt l'énergie nécessaire pour faire fonctionner feux et instruments : côté sécurité, c'est donc mieux que le diesel de ce point de vue.

Relever le moteur en navigation

- Le moteur est couplé en rotation aux 2 safrans par 2 bouts munis d'une attache rapide. C'est très pratique pour les manœuvres : quand on tire ou on pousse



ma barre, le moteur suit. Mais attention, il faut penser à les retirer en navigation sous voile, sinon la barre sera excessivement dure (car à chaque mouvement de barre vous allez entraîner le moteur) - Relevez le moteur pour réduire la traînée (un mécanisme bloque le relevage si la marche arrière est en enclenchée) : l'opération peut s'avérer un peu délicate et physique par mer formée (accrochez votre ligne de vie), mais une fois relevé, c'est encore plus performant qu'une hélice "bec de canard" !

Incidents

Avec un hors-bord encore plus qu'avec un diesel, il ne faut pas oublier que si on affale les voiles pour une manœuvre au moteur, on les garde prêtes à être ré-hissées rapidement en cas de soucis moteur. Cela signifie :

- Laisser les drisses à poste
- Laisser les écoutes à poste et claires
- Ferler les voiles juste le minimum nécessaire pour qu'elles ne tombent pas à l'eau ne gênent pas la visibilité du barreur (un seul rabant suffit).

Le moteur cale. 3 situations sont possibles :

- 1) Cas le plus fréquent : vous êtes en train d'effectuer votre manœuvre de port, donc en eaux calmes : En premier lieu, utilisez l'erre du bateau pour gagner une zone d'attente où vous pourrez rechercher en toute tranquillité l'origine de la panne : le bateau peut facilement parcourir 50 m sur son erre : c'est suffisant pour se mettre en dehors du trafic.
- 2) Vous êtes au large (et il n'y a donc pas de vent...car sinon vous seriez sous voiles) : pas de problème, vous allez avoir tout le temps nécessaire pour réfléchir au problème
- 3) Le courant où le vent vous dépale sur des rochers ou un autre danger :... vous venez de comprendre pourquoi on vous dit toujours que vous n'avez rien à faire au vent d'un danger en naviguant au moteur : c'est bien fait pour vous, débrouillez-vous...et vite !

Que faire ?

Commencez par presser plusieurs fois sur la poire d'amorçage d'arrivée d'essence (*) :

(*) la poire d'amorçage est une pompe manuelle située sur le tuyau d'arrivée d'essence au moteur, en forme de poire. En pressant dessus, cela permet de faire arriver l'essence lorsque le moteur ne tourne pas.



1) si elle reste désespérément molle, vous avez un problème d'arrivée d'essence... ou plus d'essence de tout ! Vérifiez dans l'ordre :

- que le réservoir n'est pas vide
- que l'entrée d'air sur le dessus du réservoir est ouverte
- que le tuyau d'essence n'est pas débranché côté réservoir
- qu'aucun objet étranger ne vient comprimer le tuyau au cours de son circuit jusqu'au moteur (...c'est ce qui arrive parfois si on met tout en vrac dans le coffre)

2) si la poire est dure : le problème se situe entre la poire et le moteur, ou sur le moteur lui-même. Vérifiez dans l'ordre :

- que vous n'avez pas oublié le starter en position tirée
- que l'arrivée d'essence n'est pas débranchée côté moteur
- que la sécurité "Homme à la mer" n'est pas enlevée (**)
- qu'il n'y a pas un bout ou de l'herbe autour de l'hélice
- qu'il n'y a pas d'odeur de surchauffe anormale (avez-vous pensé à vérifier au démarrage puis de temps en temps que l'eau de refroidissement s'écoulait normalement, comme sur un diesel ?)

(**) la sécurité "homme à la mer" est un petit cordon torsadé rouge relié à un coupe-circuit. Lorsqu'on tire dessus, le moteur s'arrête aussitôt.

Evolutions au moteur :

Elles sont plus faciles qu'avec un in-bord car on peut orienter le sens de poussée en pivotant le moteur. Quelques spécificités toutefois : - Il faut se baisser, voire même se mettre à genoux, pour aller chercher les com-

mandes assez loin et assez bas sur le moteur : attention à ne pas perdre de vue sa route et à garder l'œil tout autour ;

- Lorsque le moteur est en marche arrière fortement braqué, l'avant du bateau qui va décrire un cercle très largement à l'extérieur de celui décrit par l'arrière (le bateau pivote pratiquement sur place) : l'avant risque donc d'accrocher un quai ou un autre bateau ;

- Marche arrière : du fait de l'échappement par le moyeu d'hélice, la marche arrière est peu performante (le moteur brasse les gaz d'échappement et cavite) : il vaut mieux préparer ses manœuvres en conséquence. Evitez les arrivées dos au vent et dos au courant : si vous n'avez pas le choix du fait de la configuration du port ou de la place, prévoyez gardes et équipiers prêts à freiner le bateau dès son arrivée à quai. Là aussi, c'est une bonne école : cela apprend à réfléchir AVANT !

- En cas d'homme à la mer lors d'une manœuvre de port (...l'équipier a sauté un peu tôt et a raté le quai) couper immédiatement le moteur car l'hélice est très proéminente : on peut tirer la sécurité "homme à la mer". Sur un in-bord, le risque est plus faible car l'hélice est plutôt située sous le bateau ;

- Attention aux bouts, et en particulier à l'écoute de GV, qui peuvent tomber avec le tableau arrière très ouvert : ils prennent directement le chemin de l'hélice !!! Sur un in-bord, le risque est plus faible car l'hélice est en avant du point de chute (...mais on a le même problème dès que l'on fait une marche arrière).