

AFFALER Les VOILES

C'est la phase de rangement, au retour d'une sortie en mer. Celle où l'on se répartit les tâches, où l'on définit la trajectoire. On en profite pour regarder partout si rien ne risque d'entraver la manoeuvre sur le pont comme dans le voisinage du bateau.

C'est un moment de risque surtout par temps frais où l'on est pressé de se mettre à l'abri au port. Ces risques dans l'ordre sont : le blocage de l'hélice par un bout qui traîne dans l'eau, la chute d'un équipier à la mer par la bôme qui ballote d'un bord sur l'autre, où la blessure à la tête pour la même raison et pour finir un accostage en catastrophe dans le port, voire une collision avec un bateau sortant pour cause de mauvaise visibilité et de matériel non préparé...

On commence en règle générale par affaler LE FOC

sur mousqueton ou sur étai creux

Libérer la drisse et la laisser filer à la demande: un équipier accompagne la descente du foc, foc bordé à plat pour éviter qu'il ne tombe à l'eau ou sur le pont.

Le dégréer et le mettre dans un sac, point d'amure bien visible.

On peut le laisser en attente le long des filières à condition de le maintenir par des sandow qui courent le long de la filière avant.

sur enrouleur

•choquer légèrement et à la demande l'écoute de foc (pas trop vite pour éviter qu'il ne plisse en s'enroulant) tandis que l'on embraque la manoeuvre de l'enrouleur sans recourir au winch. (il apparaît plus facile et plus confortable de le faire au vent arrière même si cela n'est pas indispensable : on profite ainsi du déventement du génois par la grand-voile et de la réduction du vent apparent ...D'autres préconisent le près car la tension régulière le long de l'étai favorise l'enroulement)

Se rappeler que l'enrouleur tourne autour d'un étai qui à cause de sa flèche (due à son poids) n'est pas rectiligne, ce qui revient à rouler une voile sur un axe courbe.

* enrouler le génois: tout en conservant un peu de tension, effectuer quelques tours supplémentaires afin que le point d'écoute ne puisse pas bouger.

* une housse de protection évitera les agressions (embruns, poussières)

Si l'enrouleur se bloque en roulant la voile, on en est certainement responsable et la plupart du temps cet incident aurait pu être évité.

L'accident classique vient d'un mauvais dosage du débit de la drosse de commande qu'il ne faut jamais larguer en grand lors du déroulement, ... et de l'écoute de génois qu'il ne faut jamais larguer en grand mais au contraire laisser filer progressivement au fur et à mesure que l'on reprend de la drosse du tambour d'enrouleur. L'idéal est de conserver une tension constante entre ces deux cordages... larguer brutalement la drosse c'est prendre le risque d'un surpattage sur le tambour et choquer l'écoute en grand peut l'amener à s'enrouler autour de l'étai ou faire un paquet de nouille avec la contre-écoute.

Aux allures portantes, en larguant brutalement l'écoute, le risque est aussi de faire un coquetier avec le haut de la voile qui s'enroule dans le sens opposé à celui du bas. En effet, poussé par le vent, la partie supérieure du génois peut dépasser l'étai et se tirebouchonner autour lorsque l'on reprend la drosse de commande. La situation imposera de monter en haut du mât, une fois rentré au port.

De même, laisser une drisse molle dans les hauts expose à ce que celle-ci qui se balance soit happée par le haut du génois lancé dans ses tours de manège. Plus tard en souquant dur sur la drosse, le risque est le démâtage...

Le nerf de chute peut se prendre dans les haubans et au moment de rouler la toile, on peut entraîner la déchirure complète de la chute.

Le nerf de chute devra toujours être largué complètement pour assurer un bon enroulement sans plis du génois.

Se rappeler qu'il ne faut :

- jamais forcer un enroulement difficile : dans 95% des cas c'est dû à une drisse enroulée autour de l'étai.

- ne pas enrouler une voile qui faseye mais au contraire :

- veiller à ce que aucune drisse ne puisse s'enrouler autour de l'étai.

- avoir un étai toujours parfaitement tendu

- toujours enrouler dans le sens du toronnage du câble d'étai

Pour la grand-voile

Vérifier que la drisse est claire et prête à filer en grand.

Les éventuels lazy-jacks sont repris.



Se mettre à une allure proche du près, choquer un peu l'écoute et reprendre de la balancine (ou vérifier le calage du hale-bas rigide s'il existe).
Voire se mettre plein vent debout pour affaler la grand-voile.

Il faut garder assez d'erre ou mettre le moteur démarré juste après avoir roulé le genois car le risque serait de se mettre vent de travers avant que la voile ne soit complètement étouffée.

Avant de choquer la drisse, vérifier qu'elle est claire et prête à filer.



Libérer la drisse tandis que l'on brasse la toile pour éviter qu'elle ne s'échappe et pour l'étouffer. Un équipier en pied de mât aide la toile à descendre et prépare déjà les plis pour la ferler.



Elle peut ensuite être ferlée sur la bôme en formant de grand-plies . Puis rabanter fermement la voile par une araignée (long sandow) de l'arrière vers l'avant. On y gagnera en visibilité pour manœuvrer.



Cependant, si l'accostage reste problématique , il vaut mieux laisser la grand voile prête à être hissée à la hâte pour parer un danger et ne rabanter que accostage ou mouillage pris .

Le fait de border la grand-voile, vent debout au moment d'affaler donne aux équipiers un point d'appui solide et évite que la bôme ne ballote d'un bord sur l'autre.

Attention aux lazy jacks: il fallait les mollir avant d'envoyer mais il faut les reprendre avant d'affaler.

Il est important si on ne dispose pas de lazy bag de pouvoir ferler rapidement la toile sur la bôme.