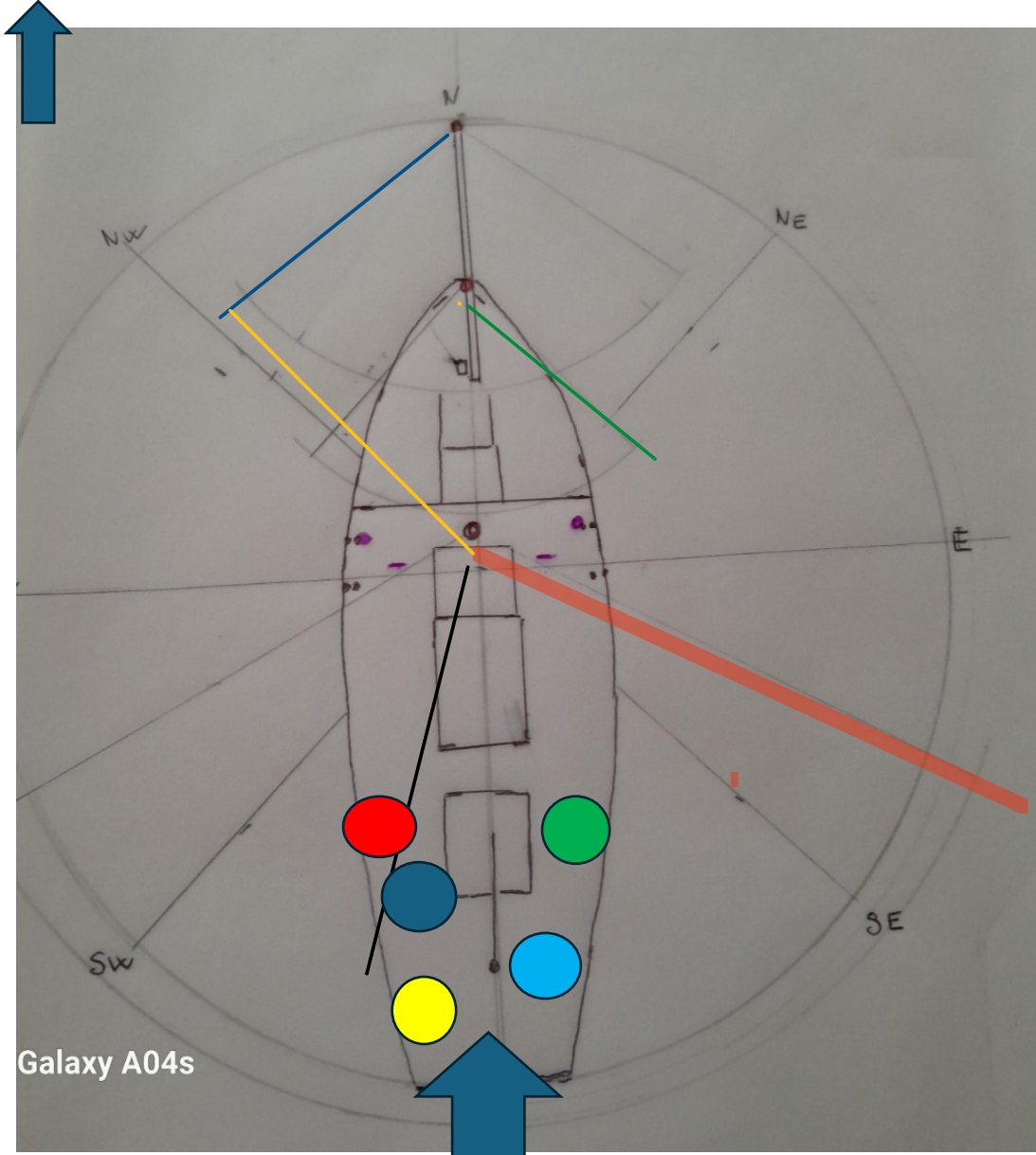




Navigation vent arrière





## Le bord de vent arrière

(Vers le virement lof pour lof ou empannage)

### 1) Les conditions de la navigation

Le bateau reçoit le vent par l'arrière, il est très instable et potentiellement soumis au roulis (balancement d'un bord sur l'autre) amenant un risque de changement d'amure inopiné et violent (balayage de la bôme frappant les haubans et pouvant entraîner la rupture des espars : mâts, pic ou bôme) ou d'empannage chinois (remontée violente de la bôme sur le mât) également potentiellement destructeur. **DANGER par vent fort et mer formée, outre le risque d'importants dommages matériels, l'empannage non maîtrisé est potentiellement dangereux pour l'équipage (traumatisme crânien / fractures / chute à la mer / )** il convient au barreur d'être très vigilant l'assiette du bateau et à la cohérence cap / vent et aux équipiers de prendre garde à la bôme

#### 1-1 réglages des voiles

**vent**

**arrière** les voiles sont ouvertes au maximum avec cependant une certaine tension des écoute de façon à garantir la propulsion. La limite pour la grand-voile étant le contact des haubans ; par ailleurs compte tenu des contraintes subies par la tête de mât il peut être judicieux d'établir **une bastaque** (en noir sur le schéma) sur le bord opposé à la bôme, ce qui implique encore davantage de prudence sur le contrôle de l'assiette du bateau qui doit rester appuyer sur son bord coté bôme, sans pour autant que l'extrémité de celle-ci ne rentre en contact avec l'eau.

Afin d'optimiser la force propulsive, il est également possible d'établir les voiles en ciseau en positionnant le foc en opposition à la grand-voile on utilise pour se faire un espar de faible section reliant le point d'écoute du foc au mat **le tangon** (trait jaune)

#### 1-2 équilibre du bateau

il est important de maintenir le bateau à plat et de dégager l'étrave, pour ce faire l'équipage se reculera et se repartira de façon à pouvoir réagir rapidement à tout changement d'assiette, tout en prenant garde au fait d'être de ce fait situé dans la zone potentiellement balayée par la bôme

#### 1-3 adaptation aux conditions de navigation

**le vent** il faut veiller aux bascules de vent qui peuvent amener le bateau sur la fausse panne et donc entraîner l'empannage **le courant** le bateau se déplaçant sur le véritable tapis roulant que constitue le courant est peu perturbé **les vagues** influent en fonction de leur direction, **les vagues de rencontre** risquent de déstabiliser l'équilibre et d'accroître le roulis attention a ne pas faire entrer un contact l'extrémité de bôme avec la surface, les vagues arrières provoquent une accélération au portant et particulièrement si elles ont du biais il conviendra de conserver la trajectoire tout en prenant garde de ne pas enfourner (avec l'étrave plantée dans la vague précédente)

### 2) Evolution vers le virement

Une poussée mesurée sur la barre amènera le bateau à s'orienter vers un changement d'amure et à modifier la gîte favorisant le passage de la bôme

### 3) Coordination des manœuvres

Afin d'accompagner l'action du barreur le régleur de grand-voile reprendra de l'écoute au maximum, s'emparera du palan pour effectuer le passage puis filer en douceur jusqu'à la nouvelle amure Dans le cas de voile en ciseau il faudra changer de bord le tangon