



Pratique de la voile carrée sur un fûtreau de Loire

fiche pratique N°1 par Jean Louvet



La Voile carrée... mais c'est très simple. Pour tous ceux qui dégustent la Loire à petites gorgées, le fûtreau, avec sa voile carrée, reste bien l'outil adéquat aussi modeste soit-il.

Avec lui, le paysage change d'échelle ; le temps bascule. Une journée au ras du courant, des grèves et des îles laisse des émotions.

Dans les petits airs la navigation est toute de quiétude, lenteur et rêverie. Quand le vent forçait la quiétude cède la place à la vigilance, la rêverie à l'enchaînement de

manœuvres réussies... ou de honteux cafouillage..

Si l'outil est simple dans sa conception, il peut devenir plus subtil dans son utilisation. Rien n'est parfait. Mode et conditions de navigation interviennent dans le choix, de la coque, de la taille du gréement, de l'emplacement des manœuvres, de l'appareil à gouverner, etc...

Les textes et croquis ci-joints illustrent les solutions retenues pour le fûtreau de 8 mètres «Port Thibault».



L'équipage du fûtreau «Port Thibault», Jean et Odile Louvet, lors du voyage Nantes à Brest 2000. Fort vent arrière sur la Vilaine près de Redon, on a pris un ris pour diminuer la surface de voile et rendre ainsi le bateau plus stable . Ph. Jacob Garet

La Coque

L'expérience des «anciens» de Voiles de Loire et le savoir faire du constructeur, Guy Brémard, ont influencé le choix de la coque : Fûtreau de 8 m avec des bordés à clins - suffisamment évasés pour donner tonture et forme «en navette». Cet évasement permettra une certaine stabilité à la gîte.

Par ailleurs, aucun obstacle entre le pont avant et le pont moteur à l'arrière. Pas de coffre à l'arrière. Les déplacements pour les manœuvres sont ainsi facilités.

Le Gréement

-Voile carrée de 15 m² en dralon (2,80m x 5,40m). Ralingues de 3 torons, en polypropylène diam: 10 mm

-2 bandes de ris

-Mât de 5,80m, sapin de diam. en pied de 9,5cm

-Vergue à section octogonale de 3m en pin (vo-

lige de 5,5cm x 5,5cm)

-2 boitas de 1,30m, légers et souples (tringles à rideaux) équipés d'un mousqueton à pousoir à chaque extrémité (mousquetons pour laisse de chien!).

Surface de voile raisonnable et poids limités des espars faciliteront les manœuvres en solitaire (mâter, démâter, hisser, affaler, etc...)

-2 paires de haubans en polypropylène (diam. 10 mm)

-1 étai - avec un système de palan réalisé au moyen d'un œil sur cosse greffé sur l'étai.

-Marnes et écoutes, gueurde sont en polypropylène (diam 8mm)

-La drisse est en polypropylène (diam. 10 mm). Pas de réa en tête de mât mais seulement un évidement de forme arrondie fixant le rayon de courbure de la drisse.

-Sur drisse, marnes, écoutes et gueurde, des marques de couleur (ruban adhésif) sont positionnées

afin d'assurer un pré-réglage de ces manœuvres.

La Disposition des manœuvres

Pour une navigation sans équipier toutes les manœuvres doivent être à portée de main du barreur. Drisse, marnes, écoute, gueurde, éventuellement amures sont renvoyées à l'arrière sur huit taquets.

L'Appareil à gouverner

Un aviron de queue de 4,40m remplit deux fonctions :

- La fonction «godille»,
- La fonction «piautre» permet bien sûr de diriger le bateau et en plus garantit la stabilité de route sans qu'il soit nécessaire de tenir la barre.

-Le passage de godille à piautre et inversement, se fait rapidement : taquets coinçeurs pour le recoussoir et le chevêtre, verrous de blocage en pied de ménicle.

L'appareil à gouverner a demandé une mise au point où essais et modifications se sont succédés. Dans sa configuration actuelle, il donne entière satisfaction du point de vue des 3 critères précédents.

Seule ombre au tableau : l'esthétique s'éloigne un peu de la piautre traditionnelle. Par contre sa légèreté est un avantage.

-Une paire de «gâches» et un mouillage constitué d'une chaîne de 10m et d'une ancre à jas complètent l'armement.

Pour conclure, si l'esthétique de «Port Thibault» sous voile s'accorde bien au paysage ligérien, son «accastillage» reprenant les idées «traditionnelles» est réalisé avec des moyens qui, eux, s'éloignent de la tradition.

Reste maintenant à utiliser l'outil et d'en découvrir toutes les possibilités ! C'est un autre chapitre.

Résumons :

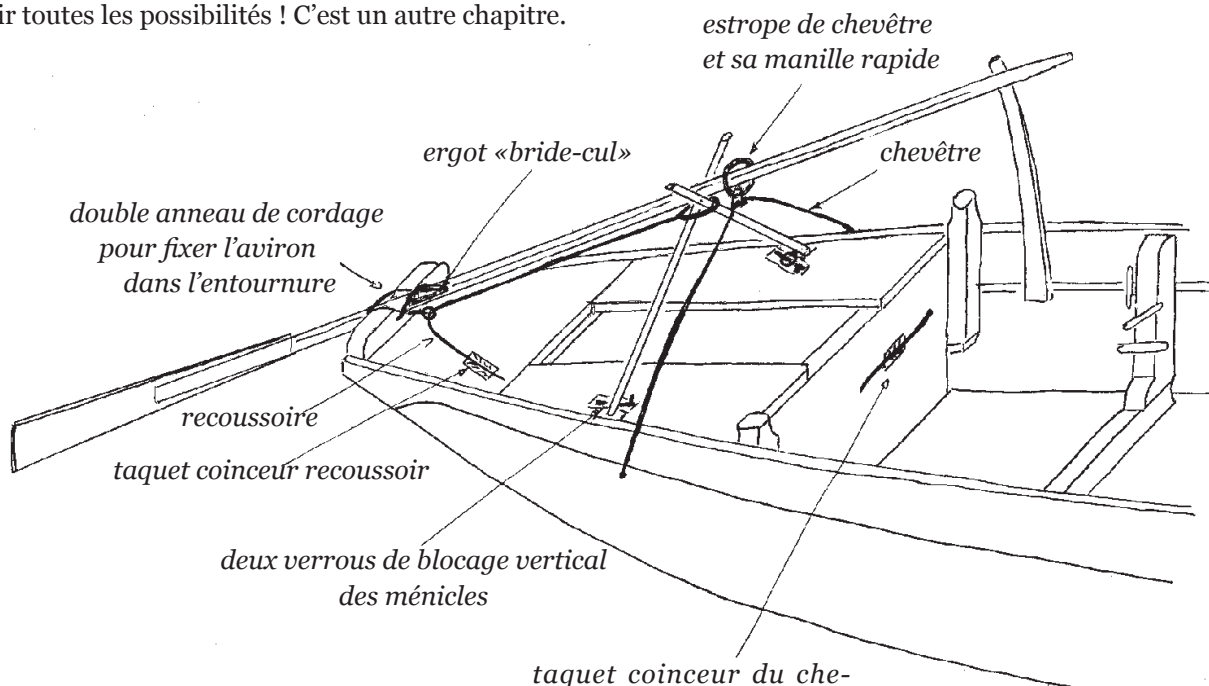
- Coque à bords évasés
- Légèreté relative du gréement
- Manœuvres ramenées à l'arrière
- Appareil à gouverner adapté

Quatre critères de réalisation qui, sur «Port-Thibault» facilitent l'usage de la voile carrée avec un seul «bonhomme» à bord. (Une seule paire de bras !)

1°) Mâter :

- Seule la paire arrière de haubans est en place. L'autre est saisie le long du mât.
- Le pied du mât est vers l'arrière.
- En levant le mât, les haubans arrières se mettent en tension. Ramener le pied de mât vers l'avant.
- Une fois le mât vertical, pied dans l'emplanture, l'étau est amarré dans l'anneau à l'avant au moyen de son palan à oeil épissé.
- L'autre paire de haubans est grée.
- Eventuellement, reprendre les réglages sur

Appareil à gouverner de «Port-Thibault»



les aiguilles.

2°) Gréer l'aviron de queue :

- Amarrer l'aviron dans l'entournure.
- Préparer les ménicles, le recoussoire et le chevêtre.
- Les ménicles sont laissées à plat sur le pontage arrière.
- Le chevêtre est passé dans sa manille rapide. L'aviron est prêt pour fonctionner en godille.

3°) Gréer la voile :

- Drisse amarrée sur la vergue et ramenée sur son taquet à l'arrière.
- Collier de racage.
- Gueurde (sans son collier de racage) ramenée sur son taquet et préréglée.
- Préréglér les 2 marnes.
- Préréglér les deux écoutes.
- Mise en place de un ou deux boitas selon l'allure de départ. Penser aux halebas.

4°) Départ de la rive :

- Aux avirons ou à la godille pour s'éloigner des arbres ou tout autre obstacle.
- Avec la godille, positionner le bateau Vent arrière.
- Mettre l'aviron dans sa configuration Piautre. Sur «Port-Thibault», c'est fait rapidement :
 - Dresser et verrouiller les ménicles.
 - Raidir le chevêtre.
 - Etarquer le re-

coussoire qui entraîne l'éтарquage du chevêtre. Fixer la barre dans son logement.

L'appareil à gouverner est prêt.

5°) Hisser la voile :

- Observer le «gui-roué»
- Avec la piautre, se maintenir Vent arrière (si possible)
- Vérifier que marnes, écoutes, gueurde et boitas sont clairs. (ça s'accroche toujours quelque part !)
- Hisser le plus rapidement possible
- «Peaufiner» les réglages selon l'allure

- Gréer le collier de racage de la gueurde. C'est parti !

6°) Les différentes allures :

* Vent arrière :

Pour la voile carrée, c'est l'allure la plus confortable. Par vent fort, dans les risées, c'est l'allure de sécurité à laquelle il faut revenir si on était vent de travers... à condition d'avoir de l'eau à courir sous le vent !

Les deux boitas avec leur halebas fixent les deux point d'écoute en position basse légèrement en avant du mât.

Les marnes fixent la vergue.

La voile est stabilisée. Pas «d'envolée», pas de mouvement pendulaire. Le bateau reste à plat...

Le Rêve !

* Grand Largue et Largue :

- Garder le boitas qui sera au vent et choquer l'écoute correspondante pour déplacer le boitas vers l'avant ; le point d'écoute devient point d'amure.

- Donner du mou à la marne au vent. Reprendre celle sous le vent.

- Reprendre l'écoute sous le vent.

Par vent fort, cette écoute peut être gardée à la main ; les risées sont mieux ressenties et amorties en choquant. Si cette écoute doit être amarrée temporairement, elle doit pouvoir se larguer rapidement.

Attention : pendant les «surventes» se pencher côté gîte pour larguer une manoeuvre peut se tra-



Le fûtreau «Port Thibault» au grand largue. Ph. Jacob Garet.

duire par une «surgîte»... et l'humidification brutale et totale du barreur !

- Par vent fort la drisse est tournée sur le taquet au vent (elle sert de bastaque) et la gueurde sur le taquet sous le vent.

Dans ces navigations au largue, il faut souvent changer d'amure (empanner) pour suivre les sinuosités des bras de Loire ou le chenal.

- Revenir Vent arrière.

- Donner du mou à l'écoute qui était sous le vent.

Changer le boitas de côté. Ne pas oublier le halebas.

- Reprendre l'écoute de boitas au vent (nouvelle amure).

- Ajuster les marnes.

Au Grand Largue (presque Vent arrière) on peut naviguer avec les 2 boitas : l'un bordé en arrière du mât, l'autre filé en avant du mât.

Le changement d'amure est simplifié, on file une écoute et on reprend l'autre. Le réglage des marnes peut être légèrement repris.

Les manoeuvre des boitas se font près du mât. Le bateau doit garder sa route. L'appareil à gouverner de «Port-Thibault» le permet.

Les boitas utilisés sur «Port-Thibault» sont plus proches des tangons modernes que des boitas rustiques à fourche. Leur manoeuvre en est facilitée.

* Vent de Travers :

Il n'y a pas de boulines sur la voile de «Port-Thibault».

Pour cette allure, deux amures doivent être grées.

Solidaires des écoutes, elles passent dans 2 mousquetons situés à l'avant et au fond du bateau puis reviennent chacune sur un taquet sur la courbe

2. En bordant une amure et l'écoute opposée la voile se rapproche de l'axe du bateau.

Pour venir à cette allure :

- Mollir la marne côté vent

- Filer l'écoute côté vent et raidir l'amure côté du vent

- Raidir la marne sous le vent pour orienter la vergue et raidir la ralingue côté amure

- Mollir la gueurde

- Border l'écoute sous le vent et la garder en main

- Vérifier que la drisse est facile à larguer.

Puis rester vigilant !

Important = Dans les risées, revenir vers le vent portant tout en filant l'écoute (Abattre)

Si ce n'est pas suffisant, filer l'écoute en grand....

Si ce n'est toujours pas suffisant... Affaler.

7°) Affaler la Voile :

- Revenir vent arrière, si possible. Par vent fort c'est préférable.

- Dégréer le collier de racage de la gueurde

- Prendre la drisse en main, se mettre au pied du mât pour l'empêcher de chaluter dans l'eau.

8°) Vent et courant :

- Nos navigations se font le plus souvent par vent de secteur ouest (De mar à galerne). Il est alors intéressant d'utiliser le courant pour compenser la dérive lorsque le vent arrière n'est pas possible. Le bord qui reçoit le vent doit être opposé à celui qui reçoit le courant. Le bateau «dérape» moins, la gête peut en être accentuée.

- Revenir lentement à la rive en utilisant vent et courant permet de faire un accostage en douceur. Le bateau fait un «bac».

Une main contrôle la drisse pour garder la voile en position basse et l'autre main bride la voile en tenant les deux ralingues. Là encore, le bateau doit pouvoir garder sa direction tout seul.

- Les navigations par vent de secteur Est (à descendre) sont moins confortables puisque vent

et courant ajoutent leurs effets. Les manoeuvres

Cet exposé n'est pas exhaustif. Il n'est que l'expression, bien théorique, d'une pratique forcément limitée. Chacun pourra sûrement l'adapter et l'enrichir de sa propre expérience.

Finalement, la Voile Carrée ce n'est pas si simple !

Mais quand, pesant la gueurde, le bas de la voile se lève... que la Loire est belle vue d'un fûtreau !

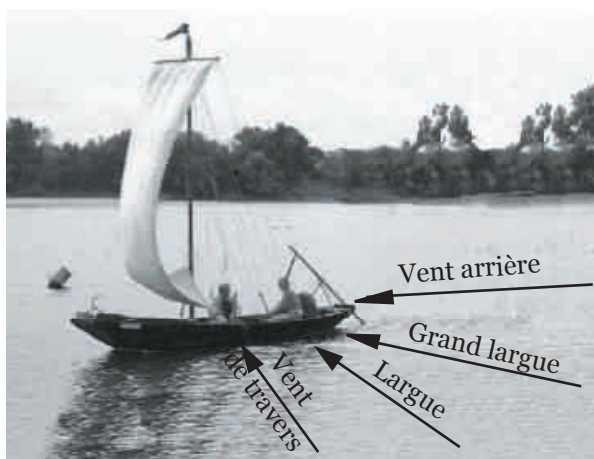


Photo : Jacques Meunier

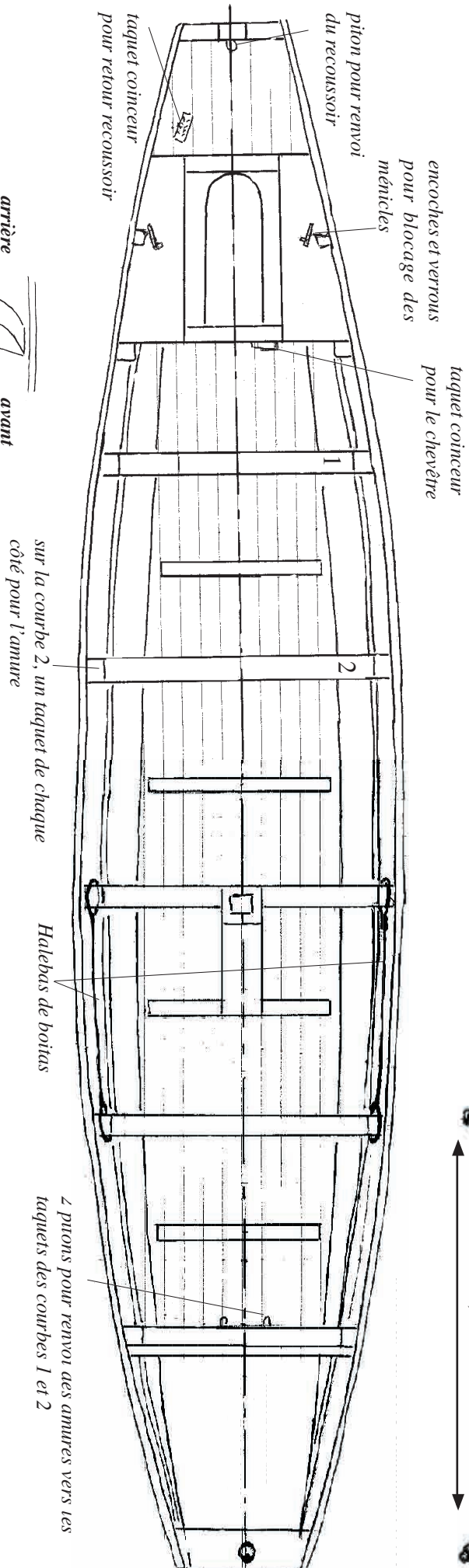
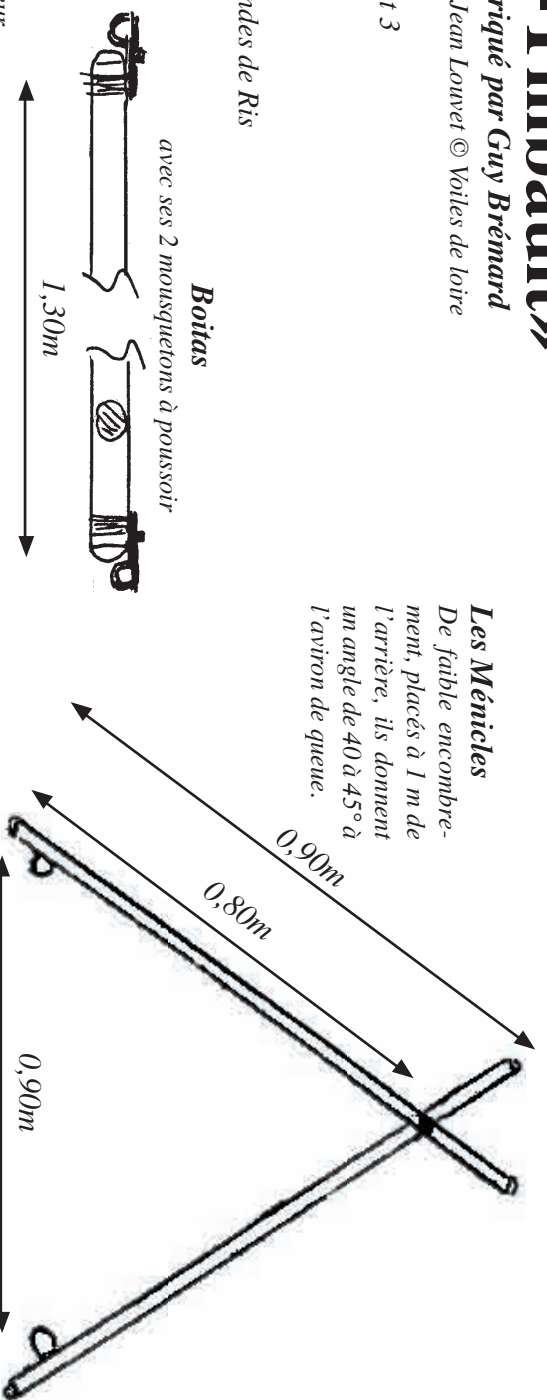
«Port-Thibault»

Fûteau fabriqué par Guy Brémard

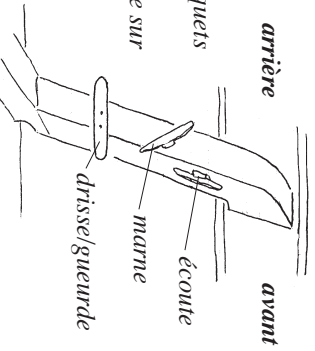
Aménagements Jean Louvet © Voiles de Loire

- Longueur : 8 m
- Largeur du fond : 1 m au niveau des courbes 2 et 3
- Évasement : 120° au niveau des courbes 2 et 3
- Pied de mât à 3,50 m de l'avant
- Mât de 5,80 m
- Voile carrée de 15 m² (2,80 x 5,40 m) avec 2 bandes de Ris
- Appareil à gouverner : Aviron de queue
- 2 Boitas à mousquetons.

Les Ménicles
De faible encombrement, placés à 1 m de l'arrière, ils donnent un angle de 40° à 45° à l'aviron de queue.



Disposition des taquets sur la courbe 1.
Disposition dentique sur l'autre côté.



sur la courbe 2, un taquet de chaque côté pour l'amure

Aviron de queue
diam. 60mm

Ergot (remplace le bride-cul)

Encoche pour l'es-trope de chevêtre

