



# LE COURS DES VRAIS GLANDS

---

Tome 2

---

Les déglingantes

## PREAMBULE

Voici le tome 2 de ce cours illustré, ouvrage majeur pour les matelotes et les matelots, fruit concentré de l'expérience de dizaines de marins plaisanciers. Comme précédemment ma contribution ne représente qu'une goutte d'eau dans l'océan des connaissances offertes par les généreux navigateurs.

Seront abordés ici des points importants et bien involontairement omis dans la 1<sup>ère</sup> édition. Mais enfin, c'est en complétant inlassablement un ouvrage qu'on finit par obtenir un guide incontournable, tel un phare dans la nuit sans étoile des manuels maritimes déjà parus.

De nouveaux chapitres viennent donc enrichir l'édition antérieure. Par exemple, nous avons cru bon d'apporter nos connaissances sur le savoir-vivre et les bonnes manières pour être un navigateur ou une navigatrice digne de ce nom. De même, un chapitre entier est farci, tel une dinde, de conseils avant l'achat.

Le concept est toujours le même : un cours simple et riche de dizaines d'illustrations. Et toujours, gravée dans l'étrave, la règle des 4 « f » : eFFicacité, Facilité, Fonctionnalité.

Je renouvelle mes remerciements les plus vifs au forum Heo, média collaboratif sans lequel il aurait été impossible de réunir si rapidement et efficacement le meilleur de la plaisance.

Merci à tous les matelots qui ont participé de près ou de loin à la présente édition.

Un grand merci aux éditions « Les déglingantes » et particulièrement à son éditeur, mon cher ami Paco Bordelo-Kilsmouille pour sa confiance et son courage.

Arthur Gordon, octobre 2013



## TABLE DE LA MATIERE

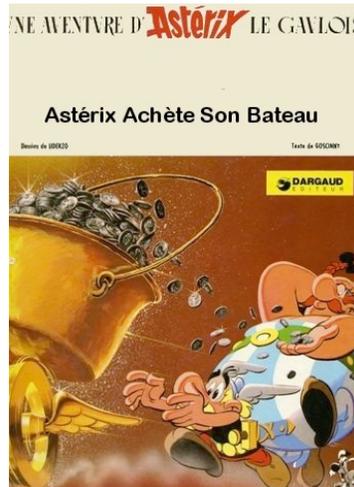
1. AVANT L'ACHAT
2. ART DE LA MARCHE EN AVANT (2<sup>ème</sup> partie)
3. GESTES COMPLEXES SIMPLES
4. VIVRE A BORD ET HORS BORD : LES BONNES MANIERES



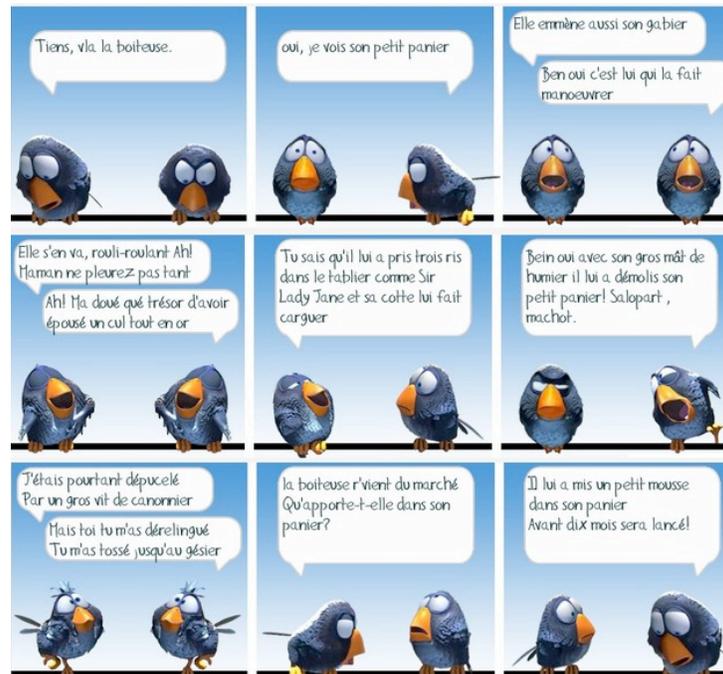
# 1. AVANT L'ACHAT

## 1.1 Ce qu'il faut savoir

- Une perte financière en perspective.



- Dans un autre registre, il faut aussi connaître au moins un chant de marin. A chanter pendant la première visite, en présence du vendeur, pour qu'il sache à qui il a affaire.



## 1.2 Les conseils



- Il est faux de croire qu'on ne peut pas essayer son BIB de survie avant l'achat. C'est même judicieux si on veut un produit sûr et étanche.



- Plutôt que du traditionnel BIB, prévoyez l'achat d'une " Survie Active ".  
Celle dernière vous permettra de faire route, sans attendre d'hypothétiques secours.

D'une capacité étonnante à se déplacer sur les ondes déchaînées, elle vous autorise à retrouver la terre ferme par vos propres moyens. Nul besoin de gouvernail ou autre appendice pour la diriger, cette "Survie Active" est munie d'un système autonome permettant de recevoir des ordres uniquement en commande vocale.

Exemple d'ordres préprogrammés :

- "plus vite"
- "moins vite"
- "à droite"
- "à gauche"
- "fais gaffe à la vague"



- Il faut s'assurer que votre bassin de navigation correspond au programme du bateau.



### 1.3 L'expertise

- Seul l'œil averti d'un expert peut vous dire si le bateau flotte correctement. Sur cette photo, vous ne le voyez pas mais ce voilier n'est pas dans ses lignes.



- Au moment de la visite il est utile d'avoir un avis extérieur. En effet, une certaine euphorie ne nous rend pas toujours objectif.

Ici, ce voilier n'a visiblement pas de panneau de pont ce qui risque de mouiller la cabine. En revanche, le propriétaire soigneux a rangé les voiles pour l'hivernage afin de les préserver des UV.



## 2. ART DE LA MARCHE EN AVANT (2<sup>ème</sup> partie)

2.1 « Un voilier est un instrument à vent qui doit être accordé en permanence ».

- Maîtrisez le pilote automatique.

### 1- Principe de fonctionnement.

Le navire est équipé d'un système de navigation inertiel. En premier lieu, le système sait toujours où il est car il sait toujours où il n'est pas. En faisant la soustraction de là où il est moins là où il n'est pas, ou alors de là où il n'est pas moins là où il est, il obtient une différence de déviation.

Le système de navigation inertiel utilise la déviation pour former un ordre de correction pour se porter d'un endroit où il est vers une position où il n'est pas. Arrivant ainsi à la position où il n'était pas, il y est à présent.

→ Par conséquent, la position actuelle est la position où il n'était pas, d'où il s'ensuit que la position où il était est la position où il n'est plus.

### 2- Correction d'erreur:

Au cas où la position actuelle n'est pas la position où il n'était pas, le système a alors acquis une variation. Les variations sont des facteurs externes traitées dans un autre chapitre. Elles peuvent cependant se définir comme des différences entre là où le système se trouverait s'il n'était pas là où il ne devrait pas se trouver, et là où il ne serait pas s'il se trouve là où il n'était pas. Si les variations atteignent des valeurs significatives, elles peuvent être corrigées à l'aide du système Doppler. **Néanmoins, le navire doit également savoir où il était.**

### 3- Nature des calculs:

L'algorithme du système calcule ainsi: puisqu'une variation a modifié l'information obtenue par le système, il n'est plus sûr de l'endroit où il est. Cependant, il est sûr de là où il n'est pas (et pour cause!) et il sait où il était.

Il reste à soustraire où il devrait être de où il n'était pas (ou inversement, attention au signe de la variation) et à l'aide de la différentielle déviation - variation, appelée **erreur de navigation**, il calcule la position correcte.

- Il est normal qu'après les explications claires exposées ci-dessus vous compreniez maintenant pourquoi vous ne pigiez que dalle au manuel d'utilisation du pilote.

Pour mémoire, nous avons fait pour vous la synthèse d'un manuel de pilote automatique.

89780158595	48197548587	52107905848	89780158595	45197548587	52107905848	89780158595
666666666	9201.265340	46243801255	67666666666	9201.265340	46243801255	67666666666
65468597	5326498235	56897845022	66665468597	5326498235	56897845022	66665468597
21342430	03125643754	24584686530	52421342430	03125643754	24584686530	52421342430
29752834	34201326497	44565752389	43529752834	34201326497	44565752389	43529752834
56749758	88260214687	70122648654	01356749758	88260214687	70122648654	01356749758
01326798	95462032156	89901245984	53701326798	95462032156	89901245984	53701326798
60546412	87546200012	56578021657	78760546412	87546200012	56578021657	78760546412
01352679	56489854922	89585675867	0023555460	12545022321	24685675867	0023555460
524.2134	3021502156					
54240404	8745982361			5554866	22301122954	56452766
21404359	851230302			7905648	89780158595	45197545
53402213	1331112314			.265340	46243801255	67666666
88672464	2546895261			698235	56897845022	66665468
68652031	7802132851			5643754	24584686530	52421342
79651203	5792004561			1326497	44565752389	43529752
56530979	4831490411			0214687	70122648654	01356749
32031246	1894651671			2032156	89901245984	53701326
56452123	5156168761			6200012	56578021657	78760546
45754545	231626854			9854222	89535670000	56701352
91675425	629649754			5021569	01444587901	886524.2
89782135	356549761			9823854	89564875564	54654240
23100002	3120012455			3030213	02654895465	23421404
56462857	87976423120	24586672464	25468952654	76540215497	49758672	78553402
45622265	31655976421	01268652031	78021328503	87654860216	97968652031	87654860216
66666433	05234605242	43079651203	57920045685	54897564202	25679561203	57920045685
23101346	59257561221	53465630979	48314904153	15465465460	26456530979	48314904153
57242104	56024565237	00020031246	18946516746	01444587901	886524.2134	30215021569
68976543	85421245454	53766452123	51561687615	89564875564	54654240404	87459823654
12054976	45456402124	25345754545	23162685421	02654895465	23421404359	85123030213
23051564	422445454440	40189782135	35656497652	76540215497	49758672464	25468952654
46791630	55546520303	97823100002	31200124556	84987984301	64023100002	31200124556
52675642	40555120245	66666462857	87976423120	24568765435	13656462857	87976423120
21000231	21005512663	97845622266	31655976421	01235436435	55645622256	31655976421
00000005	23564012452	52766666433	05234605242	43021648576	79866666433	05234605242
24242412	54545450215	24223101346	59257561221	53441100000	59823101346	59257561221

- 1- Principe de fonctionnement
- 2- Correction d'erreur
- 3- Nature des calculs
- 4- Abysses
- 5- Retour 1-
- 6- Choix définitif de route

## 2.2 Avoir un bon sens marrant

- N'oubliez jamais que pour faire avancer un bateau il faut de la logique et du bon sens.



- Tenez compte de vos capacités, restez humble, ne vous surestimez pas.  
Il est tentant, lorsqu'on débute, de vouloir faire comme les grands mais seuls les marins expérimentés sont capables de réussir des figures de voltige.



- S'orienter quand même sans instruments.  
Pas d'apprentissage ni de méthode. Il suffit d'une bonne dose de chance et de conviction. Encore faut-il avoir une table à carte.



Le skipper sait où il va lorsqu'une lumière jaillit d'on ne sait où.

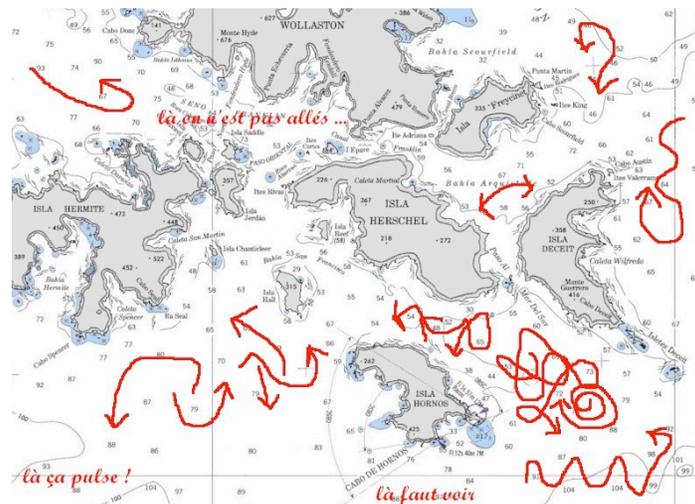
- Rien de plus beau qu'un ciel de nuit d'été. Même un débutant peut se diriger grâce aux étoiles. Il faut quand même savoir que la constellation du Lapin porte malheur aux matelots et matelotes. Alors qu'une autre leur apporte du bonheur.



- Aller en avant c'est accepter la contrainte des éléments, vous comprenez ?  
 Vous partez de nuit de la Baie de Spencer, direction le cap Horn que vous doublerez par le sud avant de remonter plein nord vers l'île de Freycinet. Le vent est de 22 Nds au 270.

En vous aidant de la carte des courants ci-dessous, et sachant que votre navire, marche à 6 Nds à 40 degrés du vent mais est beaucoup plus performant aux allures débridées :

- calculez la dérive subie à chaque heure
- calculez votre heure d'arrivée.
- dites où mouiller sur l'île Freycinet
- étudiez l'échouage, sachant que le vent vient effectivement du 270, mais que des courants d'air de 40 Nds peuvent descendre des montagnes, et qu'il reste une houle résiduelle d'Est de 5,45 mètres.
- Ah ! N'oubliez pas le contre courant qui vient lécher les rivages.



### 3. GESTES COMPLEXES SIMPLES

- On n'en parle pas mais la voile, c'est aussi essayer de faire tourner des moteurs pourris. Un marin bien équipé (colle, marteau et clous) doit pouvoir réparer en toutes circonstances.

Le bon marin simplifie le complexe pour que tout soit facile à comprendre et à réparer.



- Choisir son mouillage n'est pas très difficile. Mais pour passer une nuit sereine, il faut avant tout maîtriser le jet d'ancre.

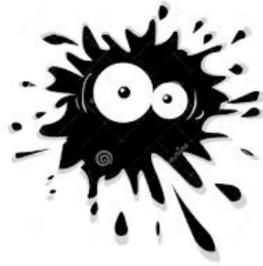
Il existe de nombreuses marques, mais connaissez la Waterman, que l'on appelle aussi « l'homme-eau » ? Sa technologie s'appuie sur les travaux de Rorschach.

Cette ancre est pratique car elle évite les manœuvres pénibles au moteur pour s'assurer que l'ancrage est solide. Plus besoin non plus de faire des relèvements ennuyeux.

a) quand vous la jetez, ça doit faire :



b) si vous observez ceci, il faut mouiller plus loin :



c) si vous voyez cela, il vaut mieux dormir au port :



- Le bon usage du hâte bas.

Le hâte bas peut être positionné plus ou moins haut, mais seul un hâte bas gracieux fait se dresser les bômes à coup sûr.



- Le hale-bas, est appelé également jarretière : il tire le bas vers le haut.



- Manipulation du hale bas et origines.

Choquer le hale bas réclame du doigté et une certaine mise en scène. Lorsque l'opération est faite à la perfection, elle laisse en général le coéquipier sous le choc, d'où le terme choquer. De ce sentiment d'extase découle l'expression « rester baba », du vieux français bas mis à bas, ou bas bas.

Cependant, l'origine du terme baba est incertaine. Selon les auteurs, le terme viendrait de bafouille, du verbe bafouiller suite à une grande émotion (il baba..., il baba...). D'autres s'appuient sur le fait que le recrutement de l'équipière s'est fait par une bafouille joliment tournée. Ces auteurs argumentent du fait que pour bafouiller, il a fallu auparavant, bafouiller. Pas de bafouillage sans bafouille.

Mais trop bafouiller fait parfois cafouiller. Lorsque la manœuvre de mise à bas du bas échoue, on dit que l'équipier cafouille.

Pour d'autres auteurs, bafouille viendrait de « bas fouille » : fouiller les bas, ou dans les bas, ou fouiller le bas (sans préciser de quel bas il s'agit). Ils s'appuient sur le fait que souvent l'équipier lors de cette manœuvre pique un fard, le fard (le faraud) fouille (il farfouille).

Le terme « fard fouille » n’obtient cependant pas l’adhésion de tous les historiens. Dans la typographie du vieux français, le f de fouille serait en fait un s. L’expression d’origine serait donc : le fard (le faraud) souille, en assistant à une manœuvre de hale bas joliment menée.

- Pour réussir son empannage il vous faut des œufs, des biscottes écrasées et de la farine.

Disposez les ingrédients sur la banquette sous le vent. Lorsque vous êtes prêt, empannez d'un geste franc.

Laissez dorer au soleil une bonne après-midi. Consommez le soir même.



## 4. VIVRE A BORD ET HORS BORD : LES BONNES MANIERES

### 4.1 Signaler son existence

- En voyage, grâce à la VHF, on signale toujours à la capitainerie son arrivée dans un port afin de se voir attribuer une place provisoire.

Mais, même si votre radio n'a plus de batteries il vous faut quand même vous annoncer, par courtoisie.

Vous trouverez donc à bord tout un tas de machins utiles pour manifester votre présence au bosco : corne de brume, trompe, sifflets, cordes vocales etc.

Cependant, si vous arrivez de nuit, sachez vous montrer discret car il se peut que des gens dorment.



De nuit, sifflets, trompes et cornes sont à proscrire. Préférez une arrivée discrète pour vous annoncer à la capitainerie.

- Pensez à prévenir vos proches lors de votre départ afin qu'ils ne vous attendent pas inutilement.



- En mer, saluer l'équipage d'une embarcation est courtois. Pour comprendre ce rituel il est impératif de connaître les signes du Zodiac.



## 4.2 Etre invité

- Même si c'est le chef de bord qui vous invite, il est toujours possible que celui-ci vous demande de remplir un petit formulaire. C'est son droit. Vous, vous avez le droit de ne pas pouvoir refuser d'y répondre.

### QUESTIONNAIRE POUR MONTER À BORD

- A) Souffrez-vous de troubles physiques ou mentaux ? Faites-vous usage de stupéfiants ou êtes-vous toxicomane ?
- B) Avez-vous déjà été arrêté(e) ou condamné(e) pour avoir tapé immodérément dans les vivres du chef de bord, ou demandez-vous l'embarquement dans l'intention de vous livrer à des activités immorales ?
- C) Avez-vous autrefois été impliqué(e), ou êtes-vous maintenant impliqué(e), dans des activités d'espionnage de la cabine du skipper, ou de sabotage du décapsuleur ? Entre 1933 et 1945, avez-vous participé, de quelque façon que ce soit, à des persécutions perpétrées au nom des adeptes de jet ski ?
- D) Avez-vous l'intention de chercher du travail à bord ; ou avez-vous déjà été refoulé(e) ou expulsé(e) d'un bord ; ou avez-vous déjà été reconduit(e) au port le plus proche ?
- E) Avez-vous retenu, volontairement ou par la force, un skipper, ou avez-vous empêché ledit skipper de vaquer à son devoir conjugal ?
- F) L'embarquement comme équipier vous a-t-il déjà été refusé ? Ou annulé ?  
Si oui pour quelles raisons :
- o Attouchements
  - o vider en cachette le Ricard du chef de bord

o Refus d'uriner assis sur le lavac.

G) Avez-vous fait prévaloir votre immunité pour échapper à l'entretien du bateau ?

*Je déclare avoir lu et compris ce formulaire et renoncer par la présente et pour la durée de mon voyage au droit de faire réexaminer mon dossier ou de faire appel de la décision du skipper quant à mon admission à son bord, ou de contester toute action de reconduite au port le plus proche.*

• Évitez l'emploi de valises style coque rigide qui n'entrent pas dans les cabines de nos navires ( largeur des portes)

Pour votre départ en croisière, voyagez léger ! Privilégiez les bagages souples qui, une fois vidés, trouveront une place, bien pliés, au fond de votre équipet.



• Lorsque vous partez loin, il est toujours utile d'embarquer de la verroterie et des colifichets à offrir aux boscos ou aux secrétaires des capitaineries.

Néanmoins, méfiez vous de ne pas surcharger vos équipets avec ces menus cadeaux qui peuvent compromettre la stabilité de votre navire.



- Bon à savoir : contrairement aux vrais marins qui introduisent des petits bateaux dans une bouteille, certains introduisent des bouteilles dans leur petit bateau. Aussi il vous faudra du tact et du doigté afin de distinguer le vrai marin du plaisancier.



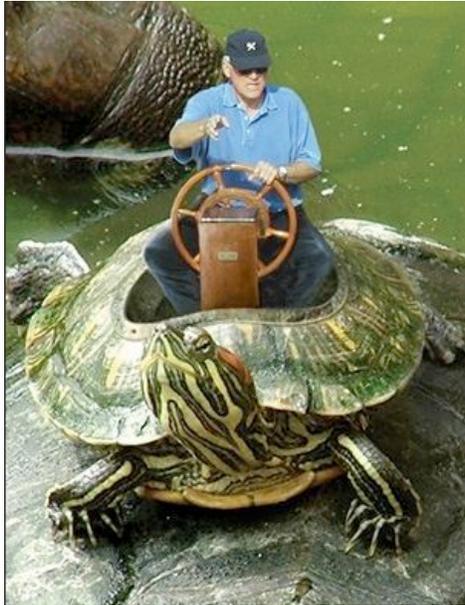
#### 4.3 Vivre en harmonie avec la Nature

- Il faut mouiller l'ancre avec élégance. Si vous êtes pataud et lourd, laissez faire l'équipière.



- Lors du grand vagabondage océanique, pour atteindre les terres lointaines il est primordial d'avoir une bonne annexe.

Si ce n'est pas le cas, utilisez et adaptez les ressources locales des pays que vous visitez.



- En escale, sachez vous tenir droit.

On dit que le marin a une femme dans chaque port mais un marin polygame a plusieurs femmes dans le même port. Cela étant, prenez garde, certaines dames accoutumées à "recevoir" les matelots ne sont pas d'une hygiène irréprochable.

Méfiez vous également des panneaux publicitaires trop alléchants, la déconvenue peut être au tournant du quai.



- La mer n'étant pas notre élément naturel il est recommandé de s'enquérir sur les fonds marins où l'on va naviguer ainsi que sur la flore et la faune locale.



- L'hygiène à bord est très importante. Dès votre arrivée au port, un brin de toilette est le minimum pour se présenter dignement au club.



- Choisir une veste de trois quart.

Pour vous madame, ce modèle seyant de satin, idéal pour vider la cuve à eaux noires, vous ira à ravir. Légèrement cintré avec une large encolure, il se porte avec un petit chemisier fantaisie.



Pour vous, monsieur, cette veste de laine Prince de Galles, idéale pour effectuer la vidange avec ses manches raglan, dispose d'une poche à rabat pour le filtre à huile usagé et une autre pour le filtre à GO. Cette veste dispose d'un rabat confortable sur l'encolure, et d'un revers élégant souligné par trois boutons.



*Les auteurs et tous ceux qui, d'une manière ou une autre, ont contribué à cette oeuvre se congratulent mutuellement et se flattent d'avoir autant d'esprit :*

Tribal motutunga 60nora fanchino a\_guy triple jim Sfax OPUS106 Clotaire ernestpt GG Capucin Arthur Gordon Chtit Luma filou30 benfantasy Al66 Ameline foolontheisle wildlife batomargo jehenne patagon corentin Falcor diaoulig Lady Jane...

