

# LES MOTS DE LA MER

*On peut lire ces termes à longueur de pages dans BATEAUX et les entendre débattus sur tous les tons dans les allées du Nautic. Autant se mettre d'accord tout de suite sur leur signification, histoire d'éviter les malentendus...*

TEXTE OLIVIER LE CARRER



**Allongement.** Non, il ne s'agit pas de foulée, mais de hauteur de mât et, plus précisément, du rapport entre le guindant et la bordure d'une voile. Un fort allongement correspond à une voile haute et étroite. C'est plus efficace au près, un peu plus difficile à régler, et ça présente l'inconvénient de remonter centres de voilure et de gravité du gréement, et donc d'influer de façon négative sur la stabilité.

**Allongement (bis).** Les quilles aussi ont droit à leur coefficient d'allongement, qui correspond au rapport entre la longueur et la corde du profil. Plus l'allongement est important (quille étroite et profonde, donc) plus le rendement est élevé au près.

**Archimède.** Ce natif de Syracuse a joliment exprimé il y a près de vingt-trois siècles la clé de notre activité favorite: « *Tout corps immergé dans un fluide reçoit une poussée verticale, dirigée du bas vers le haut, égale au poids du fluide déplacé, appliquée au centre du volume immergé.* »

**Ardent.** Attention aux faux amis: un bateau peut l'être et avancer comme un sabot! L'adjectif qualifie un voilier mal équilibré qui a tendance à lofer sans qu'on le lui demande (donc à se rapprocher de l'axe du vent, voire se mettre franchement vent debout). Un bateau un peu ardent c'est bien, ça aide même à faire un bon cap, beaucoup c'est trop. A l'inverse, celui qui a tendance à abattre est dit *mou*.

**Assiette.** Latérale ou longitudinale, elle dépend de la répartition des poids à bord, et est théoriquement optimale quand la ligne de flottaison sur le plan correspond à celle dans la réalité (on dit alors

que le bateau est *dans ses lignes*). On la fait varier pour diminuer la surface mouillée par petit temps (en mettant du poids sur l'avant), ou pour améliorer le contrôle dans la brise (en chargeant l'arrière).

**Au vent.** Avec son indissociable contraire sous le vent, cette locution est la source d'innombrables quiproquos. A maîtriser donc impérativement pour éviter les impairs. Au début, c'est simple: le côté au vent est celui qui reçoit directement le vent, le côté sous le vent étant bien sûr l'autre. Si le vent vient de la droite, tout ce qui est à droite (winch, équipier, bastaque...) est donc considéré comme au vent, tout ce qui est à gauche se trouvant sous le vent. Ce qui inclut les embarcations aperçues comme les éléments de paysage; le paquebot sur la gauche est dit sous notre vent; le phare repéré à droite est, lui, à notre vent. Il en va de même pour une île ou une portion de littoral: la côte au vent fait face à la brise dominante, celle sous le vent est généralement à l'abri.

Là où l'affaire se complique, c'est qu'un même site peut porter les deux étiquettes, dès le moment où la mobilité de l'observateur introduit un tant soi peu de relativité: la plage qui défile sur la droite est indubitablement au vent (par rapport à la position du bateau), mais à l'échelle de l'île ou du continent qu'elle borde, elle n'en constitue pas moins un spécimen parfaitement authentique de côte sous le vent... C'est clair?

**Barre franche.** Que le manche soit de bois, d'aluminium ou de carbone, c'est l'idéal pour les amateurs de simplicité. Inconvénients: favorise torticolis et mal de dos et dérouta les néophytes: pour aller à droite il faut pousser à gauche, et vice versa.

**Barre à rocin.** Plus chic mais plus cher, avec des systèmes de transmission (drosses, biellettes, hydraulique) qui peuvent compliquer la vie à l'occasion. Avantage: ça marche dans le même sens qu'un volant de voiture. Mais demande un peu d'entraînement pour aller droit. De très grand diamètre, elle permet de se prendre pour Paul Cayard ou Russell Coutts dans la Coupe de l'America.

**Barre (sensations de).** Soyons précis. On la dit *lourde* quand elle demande un effort pour prendre de l'angle, en général parce que le safran est de trop grande surface ou que l'ensemble est mal équilibré. Quand l'effort est dû à des frottements excessifs dans le tube de jaumière ou les ferrures, on dit plutôt qu'elle est *dure*. A l'opposé, qu'elle soit un peu *ferme* n'est pas forcément un défaut, nombre de régatiers aiment bien avoir du répondant. Beaucoup la préfèrent *douce* (pas d'effort, pas de point dur), mais attention aux excès: n'avoir plus rien dans les mains peut devenir ennuyeux. La barre est *parlante* quand elle transmet au barreur des sensations explicites sur les réactions du bateau ou les effets des réglages (et *muette* dans le cas contraire). Elle est *sensible* quand la moindre angulation se traduit par une évolution immédiate du bateau, et *précise* quand ces évolutions peuvent être dosées au millimètre (sous réserve que le système de transmission ne comporte aucun jeu). Et si le bateau n'est ni ardent ni mou, on peut dire que la barre est *neutre*.

Peut échouer sans béquilles comme les dériveurs. Avantage par rapport à ceux-ci: pas de mécanique complexe et centre de gravité du lest plus bas.

**Bôme.** Hormis le contrôle de la bordure de grand-voile, on demande à ce tube de bois, d'aluminium ou de carbone, une qualité essentielle: passer bien au-dessus de nos têtes...

**Bordé.** Rien à voir avec la bordée – distance couverte par un bateau sur un bord de près. Le bordé est la peau extérieure de la coque. La carrosserie du bateau en quelque sorte. On le souhaite robuste, étanche, et on espère que le constructeur (s'il s'agit d'un bordé en stratifié) aura utilisé des résines et gelcoat de qualité suffisante pour échapper à l'osmose.

**Bordure.** Bord inférieur d'une voile. Sur la grand-voile, c'est celui qui se trouve le long de la bôme.

**Bouchains.** Angles de la coque, générés en principe par le mode de construction quand celle-ci impose des surfaces développables (contreplaqué, acier, alu...). Certains malins en mettent même quand la construction ne l'impose pas, pour faire joli ou en vue d'objectifs précis. Par exemple, élargir au voisinage de la flottaison sans trop augmenter la largeur totale de la coque.

## BASTAQUES. EN VOIE DE DISPARITION, HEUREUSEMENT POUR LES ÉQUIPAGES DISTRAITS

**Bastaques.** En voie de disparition, heureusement pour les équipages distraits. Ces câbles revenant sur l'arrière servent à contrôler la courbure du mât et éventuellement la tension de l'étai. Ils doivent être largués sur un bord et repris sur l'autre à chaque virement ou empannage. On les trouve encore sur certains croiseurs hauturiers pour mieux tenir le mât dans la brise. Mais ce sont généralement des bastaques dites « volantes » dont on n'a pas besoin de s'occuper dans les conditions moyennes.

**Bau.** « Il fait 3,92 m au maître bau. » Traduire: 3,92 m de large. Le mot désignait autrefois les barrots de bois qui soutenaient le pont et assuraient la rigidité en transversal des constructions classiques, le maître bau étant celui placé au niveau de la largeur maximale.

**Bau à la flottaison.** Etymologiquement parlant, ça ne veut pas dire grand-chose (voir ci-dessus). Mais cette largeur à la flottaison n'en mérite pas moins qu'on s'y intéresse: plus elle est importante, plus le bateau est stable aux petits angles de gîte et plus il est confortable à l'intérieur (parce qu'il a beaucoup d'espace pour loger planchers et couchettes). Il a aussi beaucoup de surface mouillée, ce qui le freine en navigation. On ne peut pas tout avoir.

**Béquille.** Brave mais pataud, le biquille d'antan (avec deux quilles fixes, comme son nom l'indique), généralement anglo-saxon de naissance, a laissé place à de nouvelles générations aux profils plus étudiés, capables d'aller vite et de marcher au près.

**Bout-dehors.** Le mât de foc, comme on l'appelait aussi jadis, ne concerne plus seulement les vieux gréements. Les monotypes dernier cri ont remis au goût du jour cet espar (maintenant en carbone ou en alu), souvent rétractable, qui permet de porter un spi asymétrique de façon plus efficace, en l'amurant en avant de l'étrave. Peut s'écrire *boute-hors*.

**Bout.** Prononcer *boute*. Désigne à bord n'importe quel cordage sans affectation précise.

**Briou.** Une coque peut en avoir sans souffrir d'encéphalopathie spongiforme: il s'agit de l'angle que forme souvent l'étrave près de la flottaison. Inexistant sur les unités classiques, il est généralement très marqué sur les voiliers modernes.

**BWL.** Comme *beam on waterline*, autrement dit largeur (ou bau) à la flottaison. Important à savoir car on retrouve souvent cette abréviation sur les documentations, même en France. Pour la longueur de flottaison, c'est LWL (*length on waterline*).

**Capelage.** Point supérieur de fixation de l'étai. S'il ne se situe pas en tête de mât, il s'agit d'un gréement fractionné (3/4 ou 7/8 en fonction de la hauteur à laquelle il se trouve par rapport à la longueur totale du mât). D'une façon plus générale, point de fixation d'un hauban sur le mât.

**Carène.** Qu'elle soit *tendue* (c'est-à-dire que le profil de fond de coque, en longitudinal, se rapproche de la ligne droite, donc avec peu de creux) ou *bananée* (le contraire, on peut aussi parler de *rocker* prononcé, en s'inspirant des shapers de surf et de windsurf), c'est toujours la partie immergée de la coque. En transversal, elle peut avoir des sections en U, en V, en rond, en coupe de champagne; voire combiner un peu de tout cela avec toutes les nuances possibles. On peut même la dire *liquide*; l'expression désigne alors une masse d'eau embarquée malencontreusement, qui se déplace au gré des mouvements, menaçant dangereusement l'équilibre du bateau.

**Centre de carène.** Le point central du volume immergé de la coque, cher à Archimède (voir plus haut). On peut aussi parler de centre de flottabilité (l'abréviation qui le désigne est d'ailleurs B, de l'anglais *buoyancy*). Il est dans le même axe vertical que le centre de gravité quand le bateau est immobile, en position d'équilibre. Son déplacement latéral au fur et à mesure que le bateau gîte crée un couple s'opposant – heureusement! – à la force inclinante générée par le vent sur la voilure. Plus la coque est large, plus le bras de levier augmente (les architectes le désignent sous l'abréviation GZ) et donc plus la réserve de stabilité est importante, au moins aux angles de gîte raisonnables.

**Centre de dérive.** Réclame une certaine habileté géométrique pour être précisément situé. C'est le point central de toutes les surfaces susceptibles de faire office de plan antidérive: quille,

**Cockpit.** Souvent confondu avec le rouf; à tort, on n'est pas dans un avion de chasse! C'est la partie arrière du pont (parfois aussi placée au centre) plus ou moins en creux et protégée, où s'installent barreur et équipiers. Le mot anglais signifie littéralement « arène de coqs de combat ». On peut aussi parler de *baignoire*.

**Coefficient prismatique.** Il y a deux catégories de plaisanciers: ceux qui savent ce que signifie cette formule ésotérique, et les autres. Ces derniers seront sans doute heureux de savoir qu'il s'agit de ce que les professionnels appellent un *coefficient de remplissage*. Plus précisément, il exprime le rapport entre le volume de la carène et celui d'une partie de cylindre ayant même longueur et même section maximum. Notion essentielle, mais suffisamment difficile à interpréter – le coefficient *idéal* n'est jamais le même d'une vitesse à l'autre – pour qu'on la manie avec prudence dans la conversation... Sauf si l'on a au préalable appris par cœur les ouvrages (excellents) des maîtres en la matière, Pierre Gutelle, Dominique Paulet et Dominique Presles.

**Courbe de stabilité.** Sujet distrayant à lancer l'air de rien lors d'une visite de bateau au Salon, les documentations comprenant rarement cette information. Se présente sous la forme d'un graphique montrant l'évolution du moment de redressement en fonction de la gîte. On y constate que le couple de redressement maximal d'un monocoque se trouve généralement entre 50 et 60°, que celui d'un

## CENTRE DE GRAVITÉ. COMME SON NOM L'INDIQUE, NOTION EXTRÊMEMENT SÉRIEUSE

coque, aileron, dérive, safran... De sa position plus ou moins avancée ou reculée dépend en partie l'équilibre du bateau. Les appendices mobiles compliquent la tâche du géomètre mais facilitent celle du barreur en lui permettant d'ajuster cet équilibre en fonction des conditions. A condition de ne pas oublier que, dans le cas d'une quille pivotante, cet ajustement peut remonter sensiblement le centre de gravité (voir ci-dessous).

**Centre de gravité.** Comme son nom l'indique, notion extrêmement sérieuse. Dans un ouvrage scientifique, on lira « point d'application de la résultante de toutes les forces de gravité auxquelles sont soumis les composants d'un corps ». Concrètement, plus il est haut moins le bateau est stable, et vice-versa. Les croiseurs confortables ont, par nature, des centres de gravité plus hauts (parce qu'ils ont des francs-bords élevés, des roufs volumineux, des gréements lourds – a fortiori s'ils ont un mât enrouleur – et des tirants d'eau relativement faibles). Toutes choses étant égales par ailleurs (ce qui n'est évidemment jamais le cas), un voilier dit *tranquille* sera donc moins stable qu'un sportif. Allez comprendre...

**Centre de voilure.** Dito celui de dérive, mais en altitude. Sa hauteur joue sur la stabilité (plus le plan de voilure est élevé, plus le moment inclinant sera important à force de vent égale). Sa position longitudinale par rapport au centre de dérive influe aussi sur l'équilibre de base. En théorie, si le centre de voilure est en arrière de celui de dérive, le bateau sera ardent; dans le cas contraire il devrait être plutôt mou.

catamaran de croisière se situe en dessous de 20°, et que l'angle de chavirement statique (celui au-delà duquel la stabilité devient négative, le bateau passant alors irrémédiablement cul par-dessus tête) affiche des nuances sensibles. Un croiseur à quille fixe aux proportions équilibrées encaisse aisément les 140° alors qu'une coque large et mal lestée peut se révéler incapable de se redresser sitôt atteint 95°. On se consolera en pensant que les majestueux trois-mâts des siècles passés pouvaient chavirer sitôt franchi le seuil des 70°... C'est-à-dire à peu près l'angle critique des multicoques de croisière actuels.

**Creux.** Cornélien: il en faut pour que la coque offre une habitabilité convenable et qu'elle ne soit pas collée à l'eau (comme ce pourrait être le cas avec une carène aux fonds rigoureusement plats). Mais pas trop car, plus ce creux (c'est-à-dire l'enfoncement de la coque sous la flottaison) est important, plus il devient un handicap pour accélérer.

**Croiseur.** A l'origine, rien à voir avec la plaisance: la croisière désignait au XVII<sup>e</sup> siècle l'action pour un navire de la flotte royale de *croiser* en tous sens dans un parage donné pour s'assurer de l'identité de tout vaisseau passant par là. Aujourd'hui, cette activité a pris un tour plus pacifique, le mot croiseur désignant de façon générique tout voilier habitable.

**Déplacement.** Valeur correspondant au poids du bateau puisqu'elle représente précisément le poids du volume d'eau occupé par la

carène. Plus il est important, plus le bateau *déplace* de l'eau quand il avance; ce qui génère des vagues et constitue un frein évident.

**Dériveur intégral.** C'est celui qui enlève le bas. C'est-à-dire tout ce qui ressemble de près ou de loin à une quille. Un croiseur configuré en dériveur intégral a son lest à l'intérieur de la coque (ou plus ou moins intégré dans la partie basse du bordé) et une dérive légère, sabre ou pivotante. C'est bien parce que ça se pose sur le sable. C'est moins bien parce que c'est nécessairement plus lourd et plus large en flottaison pour avoir une stabilité comparable.

**Dériveur lesté.** Moins audacieux que son prédécesseur, il conserve une amorce de quille traversée par la dérive et présente les avantages et les inconvénients typiques du compromis: il n'a ni le brio sous voiles du quillard équivalent, ni le côté passe-partout du vrai DI. Conseillé aux utilisateurs qui préfèrent évoluer avec ceinture et bretelles.

**Bancements.** Objets d'une éternelle querelle esthétique et technique. Les classiques les aimaient à la folie, les modernes ont tendance à les supprimer au nom de la rationalité (c'est la longueur de flottaison qui est déterminante dans la vitesse moyenne, pas la longueur hors tout). Ce sont les parties de la coque se prolongeant au-dessus de l'eau, en avant et en arrière des extrémités de la ligne de flottaison.

**Étambot.** Sur les voiliers traditionnels, pièce de bois massif venant en arrière de la quille, et sur laquelle se fixaient les articulations de gouvernail. D'où le terme « gouvernail d'étambot », par opposition au rustique aviron placé sur le côté, qui a longtemps été le seul moyen de diriger un voilier.

**Étrave.** Dans la construction traditionnelle en bois, le mot désignait une pièce structurale précise venant prolonger la quille sur l'avant. Sur les voiliers modernes, on continue à l'employer pour l'extrémité avant de la coque.

**Fardage.** Ce qui complique la vie du barreur à l'heure de l'accostage, particulièrement quand il y a des spectateurs sur le quai. C'est la prise au vent du bateau, directement proportionnelle à la hauteur du franc-bord et des superstructures, mais aussi au diamètre du mât et des haubans. Un fardage important est aussi un facteur défavorable pour remonter au près (frein aérodynamique et gîte supplémentaire).

**Faire courir.** Option conseillée sur les voiliers patauds ou trop bien pourvus de l'ingrédient précédent. Il s'agit, au près, de privilégier la vitesse plutôt que le cap en abattant de quelques degrés. Satisfaisant à court terme, mais pas toujours payant.

## COURBE DE STABILITÉ. SUJET DISTRAYANT À LANCER L'AIR DE RIEN LORS D'UNE VISITE DE BATEAU AU SALON

**Encablure.** Distance représentant 1/10 de mille, soit 185,20 m.

**En forme.** Encore un faux ami: un bateau en forme peut être dans un état déplorable. Se dit d'une coque qui ne comporte pas de bouchains vifs, et présente donc une forme générale plus ou moins arrondie, sans rupture due à des angles.

**Entrées d'eau.** Même parfaitement étanche, tout bateau en a: on parle ainsi de l'avant de la flottaison, qui *entre* dans la mer comme un coin, séparant les filets d'eau de part et d'autre de la coque. Les entrées d'eau sont dites fines, pincées ou fournies, selon grosseur.

**Equilibré.** Se dit d'un voilier qui peut rester barre dans l'axe, voire se passer de barreur, sans dévier de sa route. Facile quand le bateau est à plat, beaucoup moins évident lorsque la carène est déformée par la gîte.

**Erre.** La vitesse que garde le bateau après que l'on a choqué en grand les voiles ou débrayé le moteur. Les déplacements lourds en ont davantage que les poids plume.

**Espar.** Désigne tout ce qui peut ressembler à une perche dans le gréement (mât, bôme, bout-dehors, tangon, etc.).

**Etai.** Hauban reliant sur l'avant le haut du mât à l'étrave.

**Faire du cap.** L'inverse de l'option précédente. Il s'agit ici de faire le cap le plus près du vent possible sans pour autant faire chuter le rendement. Au final, seule l'observation attentive du gain au vent effectif (ou VMG, voir plus loin) permettra de faire un arbitrage convenable entre les deux options.

**Fémelot.** La ferrure complémentaire de l'aiguillot pour tenir un safran extérieur.

**Franc-bord.** A l'origine, le mot désignait le bordé de la coque, aujourd'hui il s'agit de sa hauteur au-dessus de la surface de l'eau. Laquelle hauteur a connu une hausse spectaculaire au cours des dernières décennies, pour plus de confort mais aussi davantage de fardage.

**Frégatée.** La coque l'est quand elle présente une largeur au pont moins importante que sa largeur maximale. Très tendance dans les années 70 (voir Ecume de Mer, Pen Duick VI, First 30, etc.), mais plus maintenant.

**Gain au vent.** Les Anglo-Saxons parlent de VMG (*Velocity Made Good*). Pour un voilier remontant au louvoyage, c'est la distance qu'il a gagnée en une heure dans l'axe du vent, quels que soient les bords tirés. Distance qui sera donc très inférieure à la distance couverte sur l'eau par le bateau, la route suivie s'écartant de part et d'autre de cet axe suivant un angle voisin de 45°.

**Gîte.** Rarement rurale dans le cas qui nous intéresse : c'est l'inclinaison latérale des voiliers sous l'effet du vent. Élément compliquant notoirement la vie à bord. La largeur de la coque et le poids du lest permettent a priori de limiter les dégâts. Catamarans et trimarans en sont théoriquement affranchis, sauf quand ils chavirent.

**Guibre.** A connu le même sort que le frégatage. Il faut chercher dans les bateaux des années 1960 et 1970 (*Pen Duick III*, Aloa 29...) pour retrouver des exemples d'étraves dites à guibre, c'est-à-dire avec une courbure concave.

**Hauteur sous barrots.** Valeur en hausse depuis quelques années. On dit couramment d'un bateau *qu'il a la hauteur sous barrots* quand on peut se tenir debout à l'intérieur. Cela constituait un luxe autrefois, c'est devenu la règle sur les croiseurs d'au moins 7 mètres. Certains constructeurs perdent parfois la raison concernant ce paramètre, en rajoutant au point que les hublots se hissent à un niveau inaccessible au plaisancier moyen.

**Jauge.** Ne pas confondre celle en douanes (valeur officielle exprimée en tonneaux, représentative du volume de la coque) et celles utilisées en régate. Ces dernières sont des formules prenant en compte les principales caractéristiques des bateaux pour leur attribuer un coefficient de temps compensé (ou handicap), le but étant que des unités de tailles et de formes très différentes puissent courir ensemble à armes égales ou presque.

tirant des bords de près de part et d'autre de la route directe parce que celle-ci est pile face au vent. Les navigateurs dépressifs disent volontiers que les vents dominants en période de vacances sont les vents debout (contraires). Les réalistes préfèrent attendre que le vent s'établisse pour choisir leur destination.

**Maître-coque.** Dans la construction classique en bois, élément structurel donnant la forme de la coque au niveau de la largeur maximale (donc du maître bau). La coupe de la coque à ce niveau-là s'appelle la *maîtresse section*. C'est celle-ci que nous faisons régulièrement apparaître dans les plans publiés à l'occasion des essais.

**Mesquure.** Le mot désigne à la fois une action effectuée à bord (prise de ris, virement, accostage...) et le ou les cordages qui servent à les effectuer.

**Médium.** Le vent dont on rêve en croisière. L'évaluation dépend de la perception de l'équipage, mais il est généralement admis que le médium va du haut de la force 3 au bas de la force 5.

**Mille.** Le mille marin – dit aussi « nautique » – vaut 1852 m. Ce chiffre n'est pas dû au hasard : il correspond précisément à la valeur d'une minute de latitude (donc 1/60 de degré). Ne pas confondre avec le mille anglais, qui mesure 1609 m.

## GÎTE. RAREMENT RURALE DANS LE CAS QUI NOUS INTÉRESSE

**Jaumière.** Le tube traversant la coque et dans lequel passe la mèche d'un safran suspendu sous la voûte.

**Lest (rapport de).** Tendance inverse à celle de la hauteur sous barrots. Le lest représentait souvent plus de 50 % du poids total des voiliers des années 1960 ; il est couramment inférieur aujourd'hui à 25 %. Une évolution compensée par une stabilité de formes nettement plus importante (en raison de l'augmentation des largeurs moyennes), mais le résultat n'est pas tout à fait le même en ce qui concerne la facilité de progression au près et la stabilité aux grands angles de gîte.

**Ligne de tel.** Axe longitudinal du bateau.

**Lof.** Rapprocher l'axe du bateau de celui du vent. Parfois brutalement et sans l'assentiment du barreur. Dans ce cas on parle de *départ au lof*. Ce genre de mouvement contrariant se produit généralement quand le barreur dort, ou lorsque le bateau est tellement surtoilé qu'il *passse sur sa barre* (c'est-à-dire que le safran ne suffit plus à empêcher l'embarquée) en prenant une gîte excessive. A l'inverse, en s'écartant du vent (en allant donc à une allure de plus en plus *arrivée*, c'est-à-dire se rapprochant du vent arrière), on abat.

**Louvoyer.** Deux fois la route, trois fois le temps, dit-on assez justement quand il faut faire route au louvoyage, c'est-à-dire en

**Monotypes.** Par opposition aux bateaux courant en temps compensé grâce à une règle de jauge ou à ceux courant en temps réel suivant une règle de *classe à restriction* (comme pour le Vendée Globe, qui se contente de fixer quelques dimensions maximales à respecter), les monotypes sont des voiliers rigoureusement identiques (Figaro, Surprise, Open 7,50...) permettant des régates en temps réel où seul l'équipage fait la différence.

**Flou.** Le contraire d'ardent. Qualifie un voilier ayant naturellement tendance à abattre.

**Nœud.** C'est l'unité de vitesse correspondant au mille. Filer cinq nœuds signifie faire cinq milles à l'heure (donc un peu plus de 9 km/h). L'expression vient du fait que l'on mesurait autrefois la vitesse en jetant à l'eau une planchette fixée à l'extrémité d'une corde ponctuée de nœuds à intervalles réguliers. Au bout d'un temps donné, on comptait le nombre de nœuds qui avaient « filés » derrière le bateau, et le tour était joué.

**Norvégien.** L'arrière du même nom est pointu, avec un safran extérieur à aiguillots et fémelots, comme sur le fameux *Joshua*. Si cette extrémité pointue est plus élancée, avec un safran sur jaumière sous la voûte, on parle d'arrière *canoë*, comme aimait les dessiner l'illustre Cornu.

**Œuvres mortes.** Ce qui se trouve au-dessus de la flottaison sur un bateau.

**Œuvres vives.** Le contraire du précédent : toutes les parties immergées du bateau.

**Outrigger.** Espar dépassant de la coque pour faciliter l'installation d'une manœuvre (voir les tangons sur lesquels se fixent les haubans de certains 60 pieds du Vendée Globe).

**Passavant.** Le passage qu'on ne trouve jamais assez large et toujours trop encombré, entre rouf et liston. Prévu théoriquement pour permettre la circulation du cockpit vers l'avant, il sert surtout aux constructeurs pour mettre ce qu'ils n'arrivent pas à caser ailleurs : cadènes, chariots d'écoute...

**Passe-coque.** Ces petites choses souvent cachées sous les planchers gagnent à être connues, ne serait-ce que parce que leur éventuelle défaillance peut envoyer le bateau par le fond. La qualité de ces vannes qui traversent la coque pour évacuer toutes sortes d'éléments vers la mer peut être un bon indicateur du niveau d'exigence du chantier.

**Poterus.** Hauban tenant le mât vers l'arrière, entre la tête de mât et le tableau arrière.

Sources de vexation quand on réalise ensuite que non, dans la réalité on n'arrive pas toujours à aller aussi vite.

**Près.** « Qui navigue au près est loin d'arriver » (dicton plaisancier). Aller au près – donc remonter contre le vent – reste, quoi qu'en pensent certains pervers, l'allure la plus inconfortable, la plus humide et la moins rapide pour un voilier.

**Près de dérive.** Structure dans laquelle coulisse la dérive, qu'elle soit sabre (se relevant verticalement) ou pivotante autour d'un axe.

**Quête.** Inclinaison du mât dans le sens longitudinal.

**Quillard.** Par opposition au dériveur léger (petit voilier non lesté, muni d'une dérive mobile), le mot quillard désigne habituellement un voilier ouvert (sans cabine) muni d'une quille lestée, et généralement utilisé pour la promenade et la régate.

**Quille.** Le vocable est resté, même si les voiliers modernes n'ont plus vraiment de quille, laquelle était autrefois la longue pièce de bois massif sur laquelle s'articulait toute la construction. Aujourd'hui, le terme désigne d'une façon générale tout dispositif supportant le lest.

**Raide à la toile.** L'un n'empêche pas l'autre : un bateau peut fort bien être mou (voir plus haut) et raide à la toile. Se dit d'un voilier qui gîte peu.

## PASSAVANT. LE PASSAGE QU'ON NE TROUVE JAMAIS ASSEZ LARGE ET TOUJOURS TROP ENCOMBRÉ

**Pendille.** Système d'amarrage typique des ports méditerranéens, conçu de toute évidence à l'initiative des limonadiers exploitant les terrasses voisines pour distraire leur clientèle.

**Pinoche.** On a beaucoup jasé sur le fameux cône de bois réglementaire permettant d'obturer une petite voie d'eau (notamment en cas de rupture de passe-coque). On dit rarement assez qu'il peut vraiment être utile.

**Plan antidérive.** Toute surface immergée (dérive, quille, safran...) pouvant limiter la tendance naturelle du bateau à marcher en crabe aux allures de près.

**Planing.** Le rêve des mordus de voile rapide. Comme tous les rêves, ne se réalise pas souvent. Il faut un bateau léger, bien voilé et une carène avec pas trop de creux pour partir au planing, c'est-à-dire faire déjauger son voilier. La coque se dégageant de l'eau, celui-ci échappe ainsi aux lois de la vitesse limite imposées par son déplacement et peut planer à grande vitesse en produisant peu de vagues dans son sillage. La descente d'une houle importante ou la poussée d'une vague peuvent aider à amorcer le mouvement.

**Palaires de vitesse.** Jolis graphiques agrémentant parfois les brochures des constructeurs et permettant de visualiser le potentiel d'un bateau aux différentes allures et pour différentes forces de vent.

**Rappel.** Les régatiers le redoutent (s'ils ont franchi la ligne de départ trop tôt, le signal de rappel leur impose de revenir) tout en le pratiquant assidûment, le rappel consistant aussi à porter son poids du côté au vent. On parle aussi du rappel du lest, qui empêche le voilier de gîter.

**Rouf.** Comme le rappelle l'orthographe anglaise – roof – c'est le toit de la cabine d'un voilier de croisière. Ou plus généralement l'ensemble de la superstructure.

**Roulis.** Mouvement transversal du bateau se produisant généralement aux allures portantes : les voiles n'étant pas bordées, le vent n'appuie pas franchement le bateau sur un bord ou l'autre. On parle couramment de roulis rythmique quand ce balancement s'établit de façon prolongée et prononcée ; il peut même s'amplifier au fil des mouvements par effet dynamique.

**Safran.** C'est la partie immergée du gouvernail ; le plan mobile qui permet de diriger le bateau sous l'action de la barre. Il peut être suspendu (invisible sous la coque, la transmission se faisant par une mèche), précédé ou non d'un aileron. Ou bien visible sur le tableau arrière, formule utilisée sur les petites unités par souci de simplicité et pour faciliter le relevage du dit safran.

**Safran compensé.** Il s'agit d'un safran dont une partie de la surface se trouve en avant de son axe de rotation, ce qui présente ➤

**L'avantage de diminuer l'effort nécessaire pour donner de l'angle.** Mais quand il est trop compensé, la barre n'est plus *parlante* et peut devenir franchement désagréable.

**Slipper.** L'origine du mot n'a rien de nautique: c'était autrefois le capitaine d'une équipe de rugby. En voile, ce terme ne désigne pas l'homme de barre mais bien le responsable du bateau. En français, le terme officiel est *chef de bord*.

**Sous le menton.** De l'expression *avoir la barre sous le menton*. Se dit à bord d'un voilier particulièrement ardent, qui impose au barreur de tirer en permanence sur le manche. Certains parlent de *barre dans la braguette*, image tout aussi pertinente mais pouvant ne pas convenir à tous les publics. Les amateurs de langage maritime châtié préféreront sans doute dire *mettre de la barre au vent* (et dans le cas contraire, si le bateau est mou, *mettre de la barre sous le vent*).

**Stabilité initiale.** C'est celle qui compte quand il s'agit de déjeuner tranquille sans que le moindre déplacement d'un convive ne fasse prendre 25° de gîte. Cette stabilité, dite aux faibles angles, ne doit pas grand-chose au lest, c'est la largeur de flottaison qui est déterminante ici. Profiter d'une bonne note dans ce domaine ne

**Taper.** Se dit quand le bateau *cogne* sans douceur dans les vagues aux allures de près.

**Tirant d'air.** Hauteur maximale de la mâture au-dessus de la surface de l'eau (ou hauteur des superstructures si le voilier n'est pas mâté).

**Tirant d'eau.** Mesure l'enfoncement de la coque et de ses appendices; c'est très précisément la distance depuis l'extrémité inférieure de la quille ou de la dérive jusqu'à la ligne de flottaison (le niveau de la surface de l'eau). En règle générale, plus le tirant d'eau est grand, mieux on marche au près... mais moins on peut s'approcher de la plage. Rien n'est parfait.

**Toile.** Terme générique pour désigner la voilure du bateau (*porter beaucoup de toile, se mettre à sec de toile...*).

**Toumentin.** En dix lettres: voile d'avant de petite surface, obligatoire et indispensable à la navigation dans le mauvais temps, mais jamais fournie avec le bateau et parfois même impossible à installer.

**Trapèze.** A été utilisé un temps sur certains bateaux de course au large, puis interdit au motif que la mer n'était pas un cirque.

## SYZIGIE. NE SERT À RIEN POUR CHOISIR UN BATEAU MAIS PEUT FOURNIR UN SUJET DE CONVERSATION

préjuge pas du comportement aux grands angles. Les catamarans sont évidemment les champions en matière de stabilité initiale. Après, ça peut se gâter.

**Stick.** Rallonge articulée pour une barre franche. Le stick est tout simplement indispensable sur un vrai voilier, pour s'asseoir franchement sur le côté et profiter ainsi d'une meilleure vue sur les voiles et la mer.

**Surface mouillée.** C'est la surface développée de tout ce qui est en contact avec l'eau: carène, quille, safran. Les architectes de voiliers rapides cherchent à l'optimiser, car plus elle est importante, plus la résistance de frottement augmente, et donc moins le bateau va vite. CQFD.

**Syzigie.** Ne sert à rien pour choisir un bateau mais peut fournir un sujet de conversation. On appelle ainsi le moment où la lune, le soleil et la terre se trouvent en ligne (soleil et lune se trouvant du même côté). C'est alors que les marées sont les plus fortes.

**Tangage.** Oscillation du bateau sur le plan longitudinal.

**Tangon.** Tube mobile en alu, bois, ou carbone, permettant d'écarter le point d'amure du spi (ou le point d'écoute du génois au vent arrière).

Il s'agit d'un câble permettant à l'équipier d'un dériveur léger ou d'un multicoque de sport de se suspendre à l'extérieur pour exercer un rappel plus efficace.

**Tribord.** Ce qui se trouve sur la droite du bateau en regardant vers l'avant (bâbord c'est l'inverse).

**Voigrage.** Doublage intérieur de la coque, en bois ou matière synthétique, à fonction essentiellement décorative.

**Vent debout.** Contraire à la route envisagée. On peut dire aussi que l'on vient *bout au vent* lorsque l'on stoppe le bateau face au vent.

**Vitesse limite.** Ce n'est pas la réglementation qui l'impose (sauf à l'entrée des ports et dans certaines zones), mais les lois de la physique. Une coque de bateau est soumise à une vitesse critique qui se calcule:  $V = 2,4 \times \sqrt{\text{longueur flottaison}}$ . Pour un voilier de 8 m à la flottaison, cela donne 6,78 nœuds. Au-delà de cette vitesse, la résistance de vagues créée par le déplacement du bateau dans l'eau augmente tellement qu'il ne peut pratiquement plus accélérer, même si l'on augmente la puissance (vent plus fort ou voilure plus grande)... sauf si ses formes et sa légèreté lui permettent de déjauger pour partir au planing.

**Vente.** Désigne l'élancement arrière d'un voilier. ⚓