



4 Mauvais temps, avarie, besoin de souffler...



Dérives relevées pour éviter l'effet de croche-pied, ce catamaran laisse passer l'épisode de mauvais temps.

PHOTOS LAURENT CHARPENTIER

Allure défensive par excellence dans le gros temps, la cape courante est aussi un excellent moyen de faire face à une foule de problèmes.

- J'ai un doute sur ma navigation et je veux casser ma vitesse sans abîmer mes voiles.
- J'arrive trop tôt dans un port à marée.
- J'arrive de nuit dans un port que je ne connais pas et je préfère attendre le jour.
- Il y a trop de vent pour rejoindre la côte.
- J'attends un voilier ami.
- Je dois bricoler à l'intérieur, ou préparer un repas et je souhaite stabiliser le bateau.
- Je veux donner un répit à des équipiers malades.
- Dans le mauvais temps, il faut faire le dos rond.

Bref, j'ai besoin d'attendre ou de calmer le jeu mais je veux rester manœuvrant. La solution consiste à prendre la cape, allure dans laquelle le voilier avance à petite vitesse en dérivant lentement, avec le vent sur l'avant du travers. Les voiles fassent peu et ne s'usent pas, et il est facile de remettre en route. En dérivant, le voilier lisse la mer à son vent et les mouvements s'amortissent. La cape courante (par différence avec la cape sèche toutes voiles affalées) se prend aussi bien voilure haute qu'arisée. Initialement, c'était surtout une manœuvre de mauvais temps.

Comment prendre la cape ?

Le plus simple est de virer de bord sans toucher à l'écoute de foc et, une fois le foc à contre, de pousser la barre sous le vent pour contrer l'abattée. Le foc à contre fait abattre



A la cape, le voilier bouchonne et la mer à son vent s'aplatit.

et culer, en jouant sur la barre et la grand-voile, on va neutraliser cette tendance.

Pour que la barre soit efficace, il faut un peu d'erre, la vitesse est régulée en choquant plus ou moins l'écoute de grand-voile. La grand-voile fait lofer, il faut tâtonner pour trouver le bon réglage de telle sorte que les actions conjuguées du foc à contre, de la barre sous le vent et de la grand-voile plus ou moins gonflée s'annulent. L'allure de cape est propre à chaque bateau, elle est fonction de sa carène, de ses appendices et de son gréement.

Si le virement est impossible ou interdit (faute d'eau à courir sous l'autre amure), on force la cape en bordant le foc au vent tout en choquant la grand-voile et en poussant la barre sous le vent. C'est plus physique que le virement, l'écoute au vent puis le foc lui-même raguant sur les haubans.

Avec les voiliers modernes

Autant les voiliers classiques à déplacement lourd et quille longue manquent facilement à virer, autant ils tiennent très bien la cape ! En revanche, les déplacements légers modernes équipés d'une voile de quille étroite et profonde ont tendance à faire la toupie. Prendre la cape, et la tenir, réclame juste un peu plus de douceur et de doigté.

- Casser la vitesse en venant progressivement bout au vent.
- Envoyer le virement doucement en gardant le foc à contre.
- Mettre la barre dessous et régler l'écoute de grand-voile.
- Une fois la cape établie, continuer à réguler à la grand-voile si nécessaire.

Faire servir

On l'a un peu oubliée mais c'est l'expression maritime qui signifie remettre en route à partir de la cape. Il suffit de redresser la barre, de filer le foc et de le reprendre sous le vent, et de régler la grand-voile. Si l'on préfère repartir sous l'autre amure, l'alternative consiste à mettre la barre au vent en gardant le foc à contre, jusqu'à empanner et lofer sur l'autre bord : on aura ainsi remis en route sans toucher aux écoutes. Ne pas perdre de vue qu'au-delà de certaines conditions de mer et/ou de vent, l'empannage n'est pas dépourvu de risque, et il vaut mieux se cantonner à la première méthode lorsque les circonstances l'exigent. Attention, la tension dans l'écoute est forte. Choquer progressivement. ■