

**E**mpannage incontrôlé, départ à l'abattée, retenue de bôme mal placée ou frein trop serré, défaillance matérielle, les façons de casser une bôme ne manquent pas. L'avarie n'est pas rédhibitoire, le bateau pourra continuer à faire route sans bôme, et même porter sa toile de façon convenable, comme nous l'avons vérifié sur l'eau.

#### Affaler, dégréer, préserver

La bôme vient de casser, il ne faudrait pas de surcroît déchirer la voile, il est urgent d'affaler, après être venu au près ou au bon plein, de façon à déventer complètement la grand-voile et à la ramener au plus près de l'axe du bateau. Une fois les bosses de ris libérées et la grand-voile totalement dégrée de la bôme, on désolidarisera cette dernière du mât (démontage du vit-de-mulet, mais aussi du hale-bas) et du palan de grand-voile. L'espérance ou ses tronçons seront ensuite saisis sur le pont,

appuyés par exemple sur des défenses. Le cas échéant, on pourra fourrer une cassure aggressive avec des chiffons.

#### Préparer, hisser, régler

Incident maîtrisé, débris proprement rangés, nous voici avec une grand-voile en bordure libre. En l'absence de bôme, il va falloir définir un nouveau point de tire pour le palan d'écoute. La barre d'écoute peut être immédiatement oubliée, qu'elle soit placée sur le rouf ou en fond de cockpit: dans tous les cas de figure, le point de tire est trop avancé, la voile creuse exagérément. Le meilleur moyen pour reculer l'ancrage consiste à gréer une patte-d'oeie sur les deux taquets d'amarre arrière, avec un double nœud en huit en son milieu.

Sur de nombreux bateaux, il sera possible de réutiliser le palan de grand-voile d'origine, sinon les solutions de dépannage ne manqueront pas, il suffira de

bidouiller un peu. Pour aller au plus vite, nous avons utilisé le système «prêt à l'emploi» du palan d'homme à la mer, opportunément doté d'un mousqueton rapide à chacune de ses extrémités. Compte tenu de la hauteur de la patte-d'oeie, le palan doit être inversé pour être manipulé correctement, la poulie à coincer étant placée en haut côté point d'écoute: on borde ainsi en tirant l'écoute vers le bas.

Tel quel le système est satisfaisant aux allures portantes. Près du vent, le point de tire reste trop avancé, la voile creuse exagérément, rendant le bateau ardent. Tout rentre dans l'ordre en prenant un ris: le point d'écoute avance, l'angle de tire devient cohérent et le profil de la grand-voile est parfaitement contrôlable. En jouant sur la longueur de chacun des brins de la patte-d'oeie, on déplace le point de tire sous le vent, ou on le rapproche de l'axe du bateau, comme on le ferait avec une barre d'écoute. ■

#### LE BON RÉGLAGE



JEAN-Louis GUÉRY

#### À NE PAS FAIRE

**Un nœud de plein poing sur la patte-d'oeie, qui serait impossible à dénouer ultérieurement.**  
Préférer un double nœud en huit.

#### À FAIRE

**Gréer le palan avec la poulie avec coincer au point d'écoute et non à la patte-d'oeie. On peut utiliser son poids pour border, dans une position ergonomique. L'altitude de la patte-d'oeie est en effet trop élevée pour pouvoir tirer sur l'écoute comme on le ferait classiquement, de bas en haut.**

**Prendre un ris aux allures proches du vent.**

*Une fois le ris pris, la voile retrouve un profil satisfaisant.*

# Une grand-voile en bordure libre

PHOTOS JEAN-LOUIS GUÉRY



1

Protéger le pont en rangeant la bôme. Des défenses font parfaitement l'affaire.



2

Le palan est frappé au centre de la patte-d'oie, sur une boucle confectionnée avec un double nœud en huit.



3

Réglage de la patte-d'oie : on peut déplacer le point de tire sous le vent, comme avec une barre d'écoute.



4

Si nécessaire, on peut renvoyer un brin de la patte-d'oie au winch, pour en contrôler la tension.



5

Haute, la grand-voile est beaucoup trop creuse pour serrer le vent.



6

La logique commande de gréer le palan d'écoute coincer en haut.