

Menu



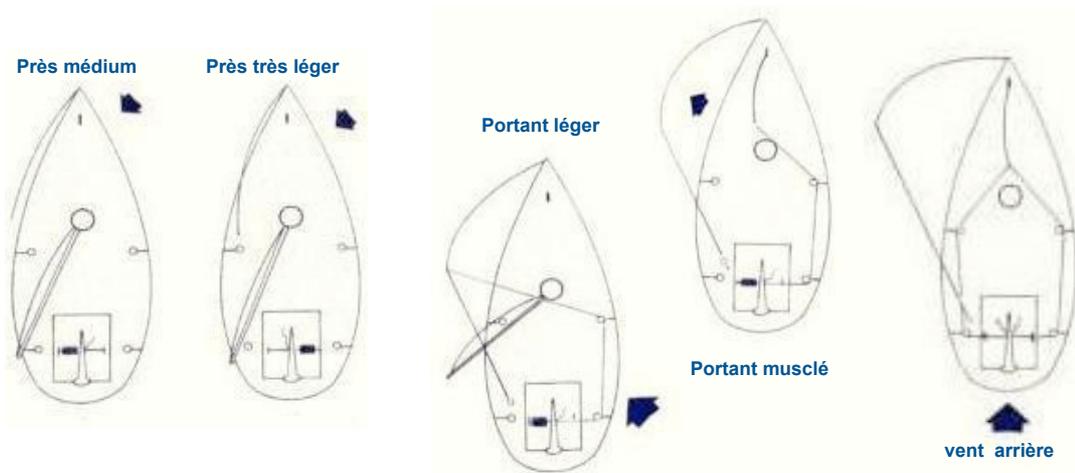
Simplissimo, pilote automatique incroyable

Moins cher, tu meurs!

En lisant les grands anciens, Slocum, Gerbault, Pidgeon, Le Toumelin, et autres illustres ancêtres tourdumondistes solitaires, j'étais intrigué par des phrases du genre: *"Mon bateau file six noeuds trois quart arrière barre amarrée"*

Comment, avant l'invention des régulateurs d'allure puis des pilotes électriques, un voilier pouvait-il tenir sa route, grand largue, sans personne à la barre?

Tout paraissait reposer sur un subtil équilibre entre les centres de voilure et de carène, et le centre de gravité. Facile à deviner. Mais, concrètement, j'ai mis du temps avant de trouver, d'expérimenter et de peaufiner.



L'installation d'abord:

- * Une cadène avant de bas-étau volant et 4 à 6 poulies selon le plan de pont,
- * 1 pontet sur chaque hiloire ou dossier de cockpit (avec contreplaqué solide!!)
- * 2 taquets de part et d'autre de la barre, à environ 1/3 de son extrémité (des siffleurs de dériveurs peuvent faire l'affaire) et 1 taquet de 10 à 15 cm sur le dessus de la barre,
- * Du bout' de divers diamètres, des manilles, et des sandows de plusieurs tailles.

Comment ça marche?

Au près, la tendance naturelle de la plupart des bateaux est de lofer.

Sauf dans les tout petits airs où ils abattent.

Donc... Un bout au vent pour retenir la barre, un sandow sous le vent pour lui permettre de saluer les risées. Ou l'inverse à force 1.

Au portant mêmes principes, mais les forces exercées sur la barre doivent être plus importantes du fait de la faiblesse du vent apparent.

Un retour de contre-écoute au vent et un sandow sous le vent font l'affaire.

Le bateau lofe, la pression sur le foc augmente, la contre-écoute fait abattre.

Le bateau abat, la contre-écoute ramollit, et le sandow fait lofer.

Autre utilité du sandow: Il compense les mouvements trop brusques mais doit être bien adapté à la force du vent pour limiter les effets de lacets.

Cela marche aussi en remplaçant le génois par un spi sans tangon genre gennaker mais au delà de force 3, il faudra se passer de Grand'voile.

Lorsque ça soume bien, un tourmentin (ou une trinquette de brise) va jouer le même rôle que la pale d'un régulateur d'allure pour contrer la tendance à l'auloffée.

Endraillé sur un bas étai (sinon à envergure libre, le guindant bien tendu) avec retour des écoutes vers la barre via des poulies à plat-pont.

Plus le vent sera fort, plus tendu sera le sandow.

Aux allures portantes par bonne brise, comme par vent arrière, on devra se passer de la G.V. En avançant ainsi le centre de voilure, on perdra un noeud en vitesse, mais on gagnera en confort et en sécurité (roulis et embardées atténués)

Au vent arrière, il faudra 2 écoutes qui compenseront alternativement les variations de pression liées aux empannages de la pseudo-trinquette, empêchant ceux de la voile propulsive. Un sandow sera souvent nécessaire sur chaque bord pour limiter la rudesse des débattements.

Dans cette configuration, tenir un très grand largue (vent à 165° par rapport à l'axe du bateau) est toutefois préférable si la route le permet.

Par brise très soutenue, on pourra même se passer de foc, la voile de régulation de cap s'ajoutant alors au fardage pour assurer la propulsion.