BATEAU-STOP

Le guide pour faire
le tour du monde en voilier
quand on est **fauché**



Arnaud Porcher

illustrations et mise en page par Aliénor Ouvrard

Tous droits réservés.
Toute reproduction, même partielle, de cet ouvrage est interdite sans l'autorisation écrite de l'auteur, conformément au Code de la propriété intellectuelle.

Titre : Bateau-stop

Publication : Arnaud Porcher

ISBN : 979-10-415-9033-9

Dépôt légal : mars 2026

Clause de non-responsabilité : Cet ouvrage est un guide pratique basé sur l'expérience personnelle de l'auteur. Le bateau-stop et la navigation en mer comportent des risques inhérents. L'auteur ne pourra être tenu responsable des accidents, dommages ou préjudices survenant suite à l'application des conseils contenus dans ce livre. Chaque voyageur est responsable de sa propre sécurité et de ses choix d'embarquement.

Imprimé en France par Veoprint

A 'Man

Pourquoi écrire ce livre ?

On endosse souvent la casquette du vendeur de tapis dès lors qu'on aime une activité. Que ce soit pour une bonne série, un resto ou un pays fraîchement visité, on aime en faire la promotion autour de soi. Dans mon cas, j'aime la voile, je suis donc votre *Loup de Wall Street*.

Plus concrètement, même si j'avais déjà navigué dans le passé, c'est pendant un voyage de deux ans autour du monde, entièrement basé sur le stop, que j'ai découvert le bateau-stop sur de longues distances.

De Panama à Tahiti sur un VOR70 en carbone, du passage du cap Horn jusqu'à une remontée Patagonie - Panama à deux, sur une construction amateur et avec un capitaine qui me fumait toutes mes clopes… ces 26 000 kilomètres passés sur l'eau m'ont fait réaliser deux choses :

- → La voile, c'est le grand kif.
- → Il n'existe aucun livre rassemblant toutes les informations utiles pour se lancer dans une telle aventure.

Alors, **BATEAU-STOP** est né.

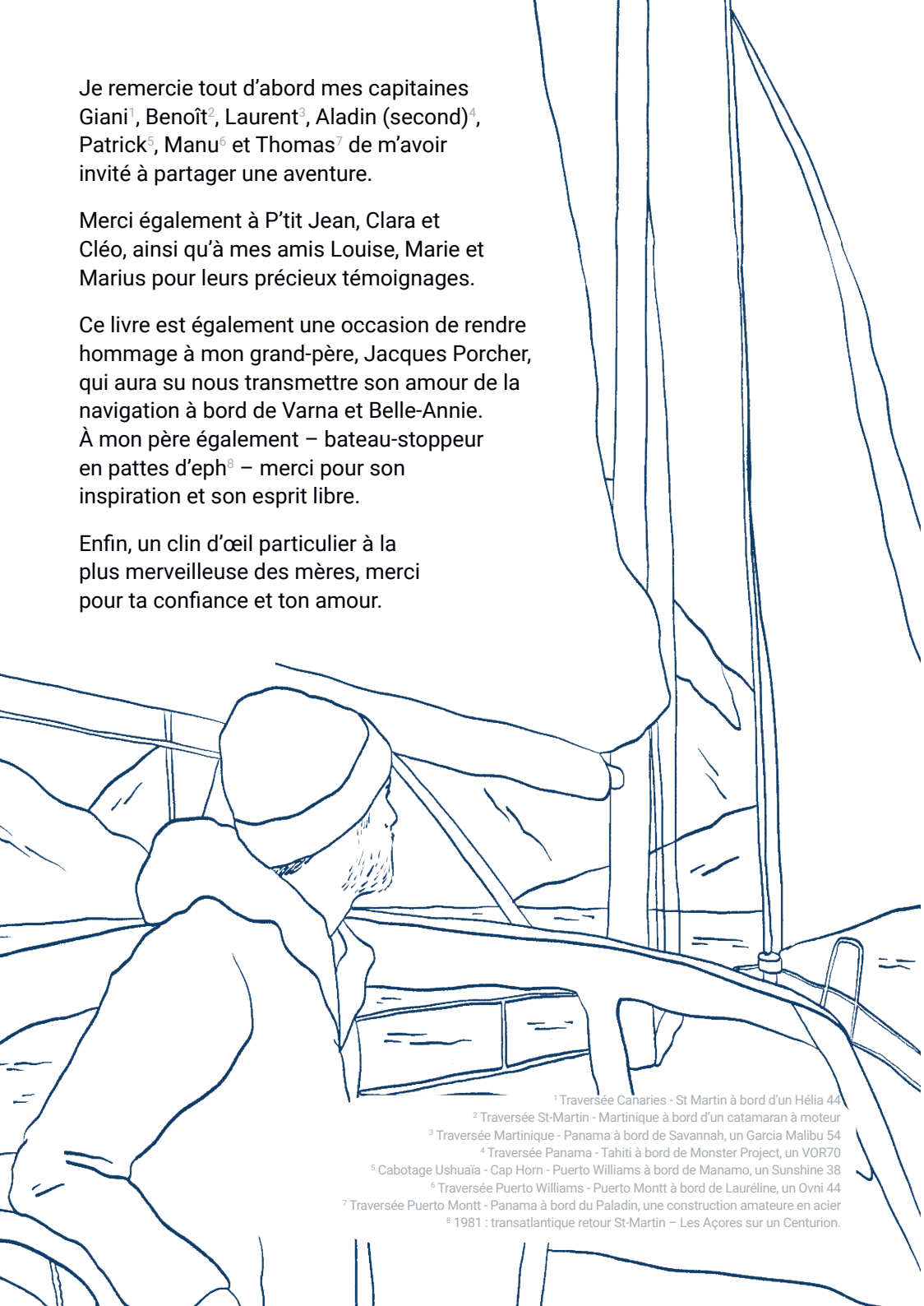


Je remercie tout d'abord mes capitaines Giani[1], Benoît[2], Laurent[3], Aladin (second)[4], Patrick[5], Manu[6] et Thomas[7] de m'avoir invité à partager une aventure.

Merci également à P'tit Jean, Clara et Cléo, ainsi qu'à mes amis Louise, Marie et Marius pour leurs précieux témoignages.

Ce livre est également une occasion de rendre hommage à mon grand-père, Jacques Porcher, qui aura su nous transmettre son amour de la navigation à bord de Varna et Belle-Annie. À mon père également – bateau-stoppeur en pattes d'eph[8] – merci pour son inspiration et son esprit libre.

Enfin, un clin d'œil particulier à la plus merveilleuse des mères, merci pour ta confiance et ton amour.



[1] Traversée Canaries - St Martin à bord d'un Hélia 44
[2] Traversée St-Martin - Martinique à bord d'un catamaran à moteur
[3] Traversée Martinique - Panama à bord de Savannah, un Garcia Malibu 54
[4] Traversée Panama - Tahiti à bord de Monster Project, un VOR70
[5] Cabotage Ushuaïa - Cap Horn - Puerto Williams à bord de Manamo, un Sunshine 38
[6] Traversée Puerto Williams - Puerto Montt à bord de Lauréline, un Ovni 44
[7] Traversée Puerto Montt - Panama à bord du Paladin, une construction amateure en acier
[8] 1981 : transatlantique retour St-Martin – Les Açores sur un Centurion.

TABLE DES MATIÈRES

introduction

01 LES BASES DU NAUTISME PAGE 9

1.1 Les allures
1.2 Identifier la direction du vent
1.3 Le B.A.-BA du réglage des voiles
1.4. Comment arrêter un voilier
1.5 Vocabulaire marin
1.6 Dyneema et les quatre familles de bouts
1.7 Les notions de vitesse et de distance
1.8 Les six nœuds à connaître avant d'embarquer
1.9 Où pratiquer avant de se lancer

02 ORGANISATION PAGE 29

2.1 Quand et où naviguer
2.2 Ce qu'il faut prévoir : équipement, budget, administratif
2.3 Comment gérer le mal de mer
2.4 L'importance de bien choisir son capitaine
2.5 Équipière, dans quoi je m'embarque ! (par Marie Schiewe)
2.6 Voyager avec son chien
2.7 Voyager avec son vélo

03 COMMENT TROUVER UN ÉQUIPAGE PAGE 67

3.1 Savoir-être vs. savoir-faire
3.2 Embarquer grâce aux annonces
3.3 Écumer les pontons
3.4 Trouver un embarquement en aidant à la traversée du canal de Panama

04 LA VIE À BORD PAGE 73

4.1 L'ennui et ses bénéfices
4.2 L'art du matelotage
4.3 La gestion des ressources (eau, électricité, internet)
4.4 L'hygiène en navigation
4.5 Appréhender les quarts

05 DANGERS ET SÉCURITÉ EN MER PAGE 87

5.1 Les zones à risque dans le monde : conditions et piraterie
5.2 L'empannage
5.3 Les winchs
5.4 Homme à la mer !
5.5 Les tempêtes
5.6 Le chavirage
5.7 Le naufrage
5.8 Les attaques d'orques
5.9 Utilisation de la VHF
5.10 Les difficultés psychologiques

Fin
PAGE 104

50 questions pour approfondir ses connaissances en navigation et culture marine
PAGE 105

Quand on y pense, le bateau-stop est une activité peu ordinaire.

Un propriétaire propose à de parfaits inconnus de venir vivre dans sa micro maison flottante pendant des semaines ; cette même maison nécessitant des compétences pour la faire se déplacer, que seul le propriétaire possède, et cette joyeuse petite équipe voyage tranquillement pendant des milliers de kilomètres, portée par un élément totalement hostile à l'Homme et souvent synonyme de tragédie, si l'un des membres venait à quitter la maison sans le vouloir.

Alors une question simple nous vient en tête : **pourquoi ?**

Eh bien parce que le plaisir de l'expérience dépasse largement ce résumé absurde, et que quelques lignes – aussi bien écrites soient-elles – ne suffiront pas à répondre à cette question.

Ce guide vous donnera donc toutes les clefs nécessaires à l'entreprise d'un voyage transocéanique, et vous comprendrez alors… *pourquoi*.

01

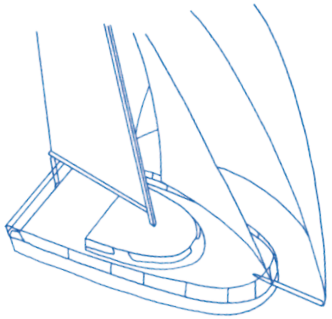
LES BASES DU NAUTISME

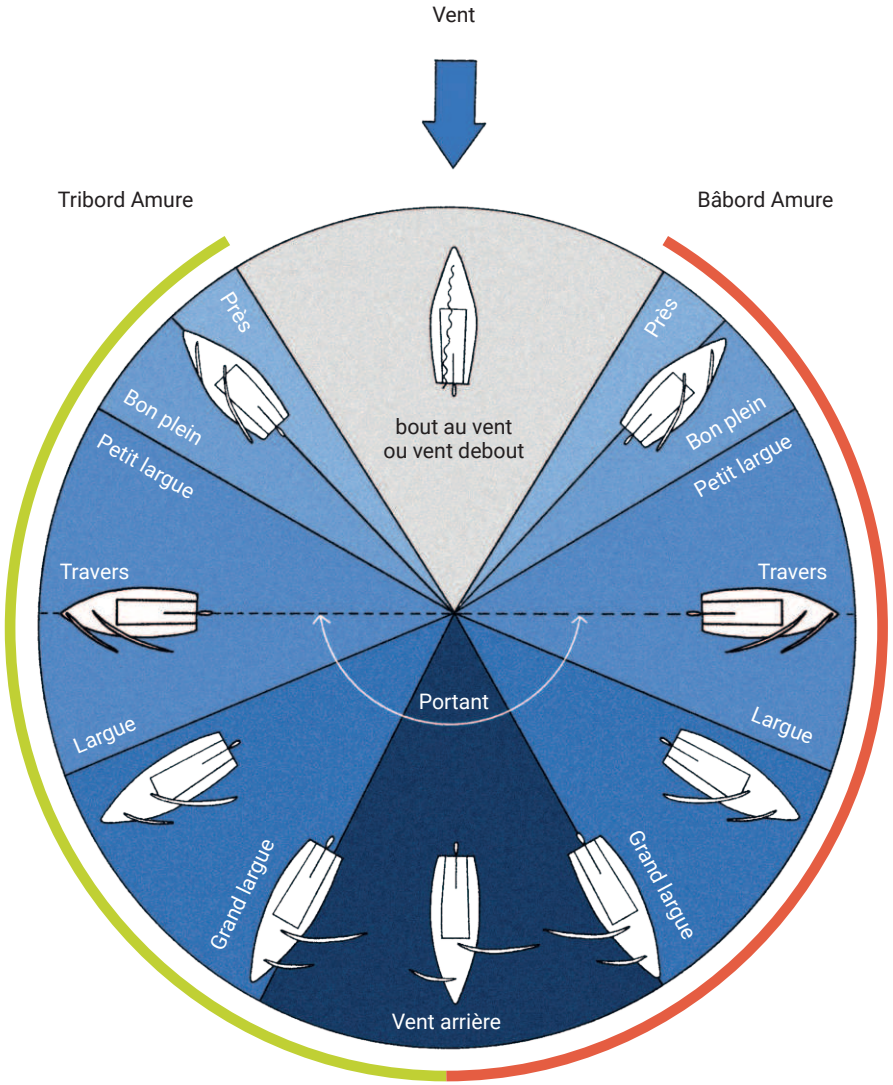
1.1	Les allures	10
1.2	Identifier la direction du vent	11
1.3	Le B.A.-BA du réglage des voiles	12
1.4.	Comment arrêter un voilier	15
1.5	Vocabulaire marin	16
1.6	Dyneema et les quatre familles de bouts	21
1.7	Les notions de vitesse et de distance	23
1.8	Les six nœuds à connaître avant d'embarquer	24
1.9	Où pratiquer avant de se lancer	26

1.1 LES ALLURES

Même les bateaux à l'étrave en *scow*[8] peuvent se targuer d'avoir une allure puisqu'il s'agit ici non pas d'élégance, mais de positions que peut emprunter un voilier par rapport au vent.

Ce concept est fondamental, car il détermine la façon dont les voiles doivent être réglées et les capacités de progression du navire. C'est le schéma le plus important à retenir de ce guide.





[8] Étrave en scow : partie avant du bateau de forme carrée et non pointue permettant une meilleure pénétration dans l'eau. Son aspect non conventionnel rend cette architecture disgracieuse pour beaucoup.

Particularité de la zone *bout au vent* :

Cette zone où il est impossible d'avancer est à éviter au maximum. Les voiles claquent au vent, on dit alors qu'elles **faseyent**.
Or, plus une voile est rigide, plus le bateau est performant. Chaque seconde passée dans cette zone fragilise donc les voiles et les rend vétustes prématurément.

1.2 IDENTIFIER LA DIRECTION DU VENT

Avant de régler ses voiles, il faut d'abord connaître la direction du vent. Voici trois méthodes simples pour la repérer :

- → **La girouette en haut du mât :** souvent connectée aux instruments de bord, c'est la méthode la plus précise.
- → **Le test des oreilles :** tourner lentement la tête jusqu'à sentir le vent souffler de manière égale sur les deux oreilles. Sensation équivalente droite/ gauche = vent de face.
- → **La mer :** méthode efficace par mer calme ; les vaguelettes de quelques centimètres suivront la direction du vent et peuvent donc être un bon indicateur. En revanche, par mer relativement formée, cette méthode devient moins fiable en raison de l'inertie des vagues plus importantes qui décorréleront leur direction de celle du vent.

bateau-stop

1.3 LE B.A.-BA DU RÉGLAGE DES VOILES

« Si je choque mes voiles et que j'ouvre mon chariot de grand-voile, qu'en parallèle je lâche du hale-bas, sans oublier la bosse d'empointure, le cunningham et les drisses, et qu'enfin, j'ajuste la bastaque, l'avale-tout et les nerfs de chute, on devrait aller plus vite. »

VS

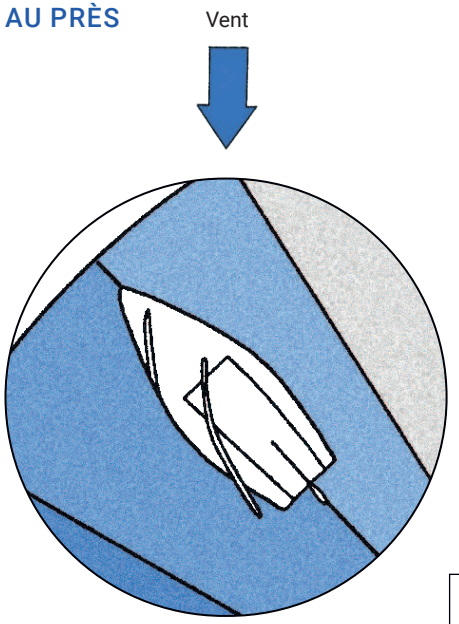
« Si je pousse la manette vers l'avant, on devrait aller plus vite. »

Le voileux est comme un chef d'orchestre manipulant tout un tas de paramètres dans l'espoir de tendre vers un résultat optimal. La destination est la même qu'en bateau à moteur mais la richesse du chemin pour y parvenir explique pourquoi les bateaux à voile, éveillent plus de passions que leurs homologues à moteur.

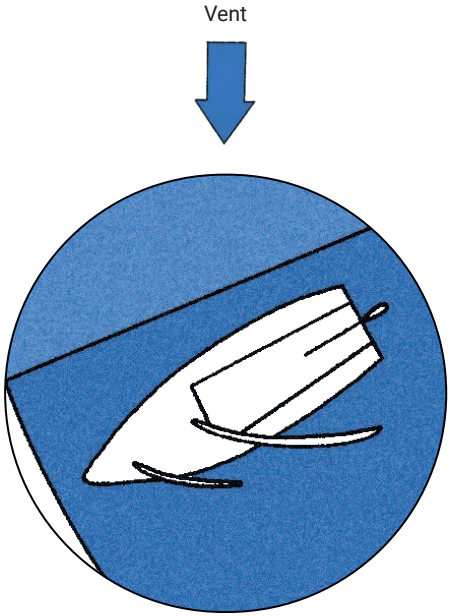
Pour l'équipier qui débute, tant de complexité peut effrayer, et on peut alors considérer le bateau comme un vulgaire moyen de transport permettant d'atteindre le point B, ne prenant ainsi jamais la mesure de la poésie technique que cache ce splendide véhicule. Heureusement, nul besoin de maîtriser l'ensemble des réglages disponibles pour se sentir acteur des performances du bateau, car seulement deux actions simples influencent l'essentiel de sa vitesse. Elles consistent à rapprocher ou éloigner les voiles du centre du navire.

Le principe est le suivant : plus l'on navigue près du vent, plus les voiles doivent être proches du centre du bateau, et vice versa. On parle alors de *border*[9] (tirer) ou *choquer*[10] (relâcher) les voiles à l'aide d'*écoutes*[11].

RÉGLAGE AU PRÈS



RÉGLAGE AU LARGUE



BON À SAVOIR

À noter qu'aux allures de près et vent de travers, si le bateau se penche excessivement sous l'effet du vent, le réflexe à avoir est de relâcher la tension en choquant doucement les voiles. L'embarcation retrouvera alors son équilibre.

[9] Border : tirer la voile vers le centre du bateau.
[10] Choquer : relâcher/ouvrir la voile vers l'extérieur du bateau.
[11] Écoute : cordage permettant d'ajuster l'angle d'une voile.

Comment bien régler ses voiles quand on débute ?

Dans le but d'obtenir un bon réglage, il y a deux indicateurs majeurs pour savoir quand s'arrêter d'agir sur les écoutes : **le faseyement** et **l'orientation des penons**.

Le faseyement *prononcé fasseyement*
« Dégonflement ou claquements répétés d'une voile sous l'effet du vent . »

Sans entrer dans des explications indigestes, une voile bien orientée est une voile qui se situe à la limite du faseyement.

Pour trouver le bon angle :

1. Choquer la voile progressivement.
2. Dès qu'elle commence à faseyer légèrement (souvent visible par un dégonflement côté mât pour la grand-voile ou étai[12] pour la voile d'avant), c'est que l'orientation est quasi optimale.
3. À ce moment-là, border jusqu'à supprimer le faseyement. La voile pourra alors exprimer toute sa puissance.

Autre point à retenir : en navigation, **les voiles qui faseyent doivent être bordées**. On gagnera ainsi en vitesse et on préservera la rigidité de la toile.

Les penons
Ces petits morceaux de tissu flottant et cousus sur les deux faces d'une voile sont également de bons indicateurs de réglage.

Penons horizontaux

→ voile bien réglée.

Penons qui s'agitent de haut en bas

→ réglages nécessaires.

À noter qu'il est difficile d'observer tous ses penons horizontaux en manipulant uniquement les écoutes, ils nécessitent souvent quelques réglages supplémentaires cités plus haut ; la technique du faseyement sera donc votre meilleure alliée en tant que débutant.

[12] Étai : câble maintenant le mât vers l'avant.

1.4 COMMENT ARRÊTER UN VOILIER

Il existe deux méthodes pour stopper la course d'un bateau.

Se mettre *bout au vent* :

Bien que peu académique, on peut stopper voire faire reculer un voilier en se positionnant face au vent. Pour ralentir, une variante consiste à choquer complètement les voiles. Elles flotteront alors dans le vent et n'auront plus de puissance (hors allure de largue et vent arrière).

La mise à la cape :

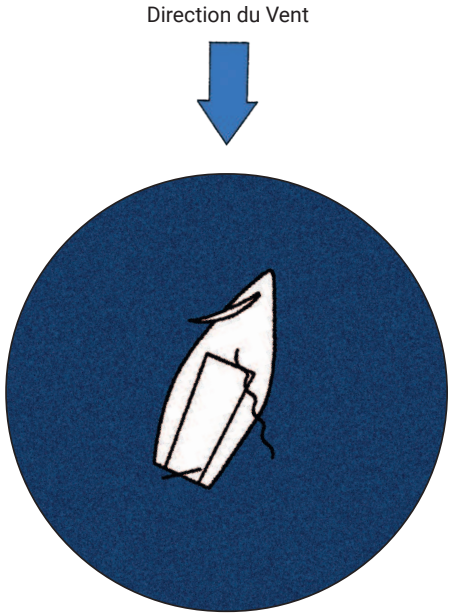
C'est la méthode à privilégier pour préserver la rigidité des voiles et stabiliser le bateau, voici comment procéder :

→ Voile d'avant bordée *à contre*[13].

→ Grand-voile choquée au maximum.

→ Barre en position de lof (safran[14] du même côté que la voile d'avant).

MISE À LA CAPE



[13] Voile d'avant à contre : position de la voile d'avant contre le vent semblant être *du mauvais côté*. Utile pour des manœuvres spécifiques comme la mise à la cape ou le virement de bord en multicoque.
[14] Safran : élément mobile immergée servant à diriger le bateau.

1.5 VOCABULAIRE MARIN

Avant d'essayer de retenir les mots de vocabulaire qui vont suivre, il faudra en oublier deux : *lapin* et *corde*, **les deux mots interdits** sur un bateau.

Pourquoi *lapin* ?

Par superstition ; autrefois, embarquer des lapins à bord pouvait s'avérer catastrophique. En plus de se reproduire à grande vitesse, les lagomorphes finissaient par tout dévorer sur leur passage (vivres, cordages, coques en bois). De là est née cette superstition.

Pourquoi *corde* ?

Bien que *cordage* soit utilisé, on préfèrera dire *bout* - prononcé *boute* - et on entendra le capitaine s'écrier « Il n'y a qu'une seule corde sur un bateau, c'est celle de la cloche ! ». Pourquoi est-ce interdit ? Certains diront par élitisme, d'autres simplement par tradition.

Divagation sur les traditions :

Alors qu'on ringardise souvent les coutumes de sa propre culture, on s'émerveille devant celles des autres pays pendant nos voyages exotiques, c'est assez paradoxal. Les traditions saines enrichissent une culture et le monde marin en regorge. C'est donc autant d'occasions d'embrasser un nouvel héritage que d'utiliser les bons termes autant que possible.

Exemples d'équivalences terre/mer :

Corde → Bout
Volant → Barre à roue
Conduire → Barrer
Se garer → Se mettre à quai
Fenêtre → Hublot
Chambre → Cabine
Lit → Couchette/bannette
Salon → Carré
Escalier → Descente
Drapeau → Pavillon
Boussole → Compas
Lapin → Le cousin du lièvre

Liste aléatoire et non exhaustive de vocabulaire marin. Les 40 mots en bleu représentent une bonne base pour communiquer facilement à bord.

PARTIES DU BATEAU

Bâbord / *port* : côté gauche du bateau en regardant vers l'avant.

Carré / *saloon* : espace de vie principal à l'intérieur du bateau.

Cockpit / *cockpit* : espace creux à l'arrière du bateau où l'on barre et règle les voiles.

Dérive / *daggerboard* : partie immergée et mobile limitant la dérive latérale du bateau.

Étrave / *bow* : partie avant du bateau (aussi appelée la proue).

Gouvernail / *rudder* : dispositif placé à l'arrière et permettant de diriger le bateau.

Guindeau / *anchor winch* : treuil permettant de relever l'ancre.

Passe-coque / *sea cock* : élément de plomberie permettant l'introduction ou l'évacuation d'un liquide entre la coque et l'extérieur du bateau.

Pont / *deck* : surface supérieure du bateau où l'on circule.

Poupe / *stern* : partie arrière du bateau.

Presse-étoupe / *seal* : pièce d'étanchéité au passage de l'axe du moteur dans l'eau.

Quille / *keel* : partie immergée du bateau qui assure la stabilité et limite la dérive latérale.

Safran / *rudder* : élément mobile immergée servant à diriger le bateau.

Tribord / *starboard* : côté droit du bateau en regardant vers l'avant.

GRÉEMENT & VOILES

Amarre / *mooring lines* : cordage permettant l'immobilisation du bateau.

Balancine / *topping lift* : cordage maintenant la bôme ou le tangon relevés.

Barre de flèche / *spreader* : barre horizontale faisant la jonction entre le mât et les haubans.

Bôme / *boom* : barre horizontale soutenant la grand-voile.

Bout (se prononce avec le « t ») / *rope* : corde.

Cadène / *chainplate* : élément de fixation métallique entre le pont et le gréement dormant.

Drisse / *halyard* : cordage servant à hisser (une voile, un pavillon, etc.).

Écoute / *sheet* : cordage permettant de régler l'angle d'une voile.

Étai / *stay* : câble maintenant le mât vers l'avant.

Foc / *jib* : voile d'avant de taille inférieure au génois.

Génois / *genoa* : voile d'avant communément utilisée.

Grand-voile ou GV / *mainsail* : voile principale fixée au mât et à la bôme.

Hale-bas / *downhaul* : système de réglage tirant une voile ou une partie du gréement vers le bas.

Hauban / *shroud* : câble maintenant le mât latéralement.

Mât / *mast* : grand poteau vertical soutenant la grand-voile.

Palan / *hoist* : système incluant plusieurs poulies permettant de démultiplier les forces.

Pataras / *backstay* : câble maintenant le mât en tension vers l'arrière.

Rail ou **chariot de GV** / *sheet traveller* : rail fixé au bateau permettant le réglage de la grand-voile.

Régulateur d'allure / *self steering gear* : système permettant de diriger le bateau à la force du vent.

Ridoir / *turnbuckle* : dispositif utilisé pour régler la tension d'un câble.

Spinnaker (ou Spi) / *spinnaker* : voile très puissante utilisée au portant.

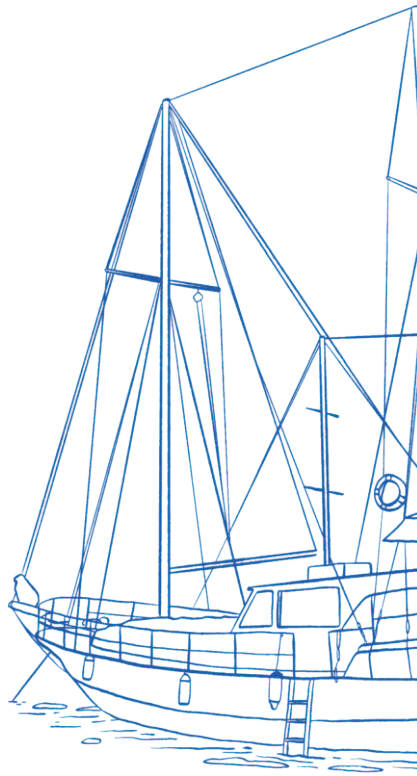
Tangon / *pole* : espar (barre) permettant de maintenir une voile d'avant sur un côté du bateau.

Taquet / *cleat* : dispositif permettant de bloquer un cordage.

Tourmentin / *storm jib* : petite voile d'avant souvent orange vif utilisée par gros temps.

Winch / *winch* : treuil facilitant la tension des cordages.

NAVIGATION & MANŒUVRES



Abattre / *to bear away* : orienter le bateau de façon à s'éloigner du vent.

Affaler / haul down : abaisser rapidement une voile.

Bâbord/tribord amure / *board,/ starboard* tack : côté d'attaque du vent. Ex : Tribord amure = vent venant de tribord.

Border / *to trim on* : tirer la voile vers le centre du bateau

Cap / *heading* : direction vers laquelle pointe le bateau.

Choquer / *to ease* : relâcher la tension de la voile vers l'extérieur du bateau

Empanner / *to gybe* : changer d'amure en vent arrière (cf.5.2).

Étarquer / *to harden up* : tendre une voile à la verticale pour améliorer les performances.

Faseyement / *shiver* : voile qui flotte ou claque dans le vent.

Gîte / *heeling* : inclinaison du bateau sous l'effet du vent.

Hisser / *hoist* : monter une voile ou un élément à l'aide d'un bout.

Lofer / *to luff up* : orienter le bateau de façon à se rapprocher du vent.

Louvoyer / *to tack* : naviguer en zigzag pour remonter contre le vent.

Mouillage / *mooring* : zone où l'ancre est jetée, souvent pour y passer la nuit.

Quart / *watch, take the watch* : période de surveillance du bateau en navigation.

Virement de bord / *tack* : changement d'amure en passant face au vent (cf. 5.2).

VIE À BORD & SÉCURITÉ

AIS (Automatic Identification System) / *AIS* : système électronique d'identification des navires.

BIB / *life raft* : radeau de survie.

Barre / *tiller* : dispositif permettant de diriger le bateau

Caisse de bord / *boardcash* : argent mis en commun pour les dépenses de l'équipage.

Dinghy ou annexe / *dinghy* : petit bateau souvent gonflable permettant de rejoindre la terre depuis un mouillage.

Filière / *guard line* : câble horizontal délimitant l'extérieur du bateau.

Ligne de vie / *life line* : sangle fixée au pont permettant de s'y accrocher en cas de mauvais temps.

Pare-battage ou défense / *fender* : protections suspendues aux côtés du bateau pour éviter les chocs.

VHF / *VHF* : radio utilisée pour communiquer avec d'autres bateaux et les secours.

CONDITIONS & MÉTÉO

Grain : perturbation soudaine accompagnée de vents forts et/ou de pluie.

Vague / *wave* : réponse à court terme de l'océan face à l'action du vent.

Houle / *swell* : constitution de vagues formées ailleurs.

Marnage / *tidal range* : différence de hauteur entre basse mer et pleine mer.
Pétole / no wind : absence de vent.

Rafale ou risée / *flurry* : coup de vent, temporairement plus fort que la moyenne.

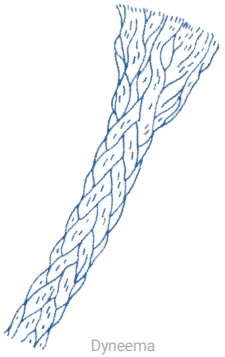
1.6 DYNEEMA ET LES 4 FAMILLES DE BOUTS

Mis bout à bout, les bouts d'un voilier forment une longueur aberrante. Chaque bout de ficelle a un but bien précis et possède donc des caractéristiques physiques adaptées à ses contraintes. De par la fonction qu'elle occupe, l'amarre aura par exemple des propriétés élastiques alors que la drisse, elle, sera rigide et dotée d'un faible allongement.

BOUTS, NŒUDS ET VITESSE

En omettant les voiliers dotés de plusieurs mâts, la quantité de bouts à poste est proportionnelle à la performance souhaitée du bateau. Plus il y a de performances visées, plus il y a de réglages possibles, or plus il y a de réglages, plus il y a de bouts ; donc plus il y a de bouts, plus il y a de nœuds[15] !

Il est une de catégorie de bout particulièrement rigide et résistante : La Dyneema ! Aussi appelée *Spectra*, cette invention récente confère aux cordages des propriétés qu'aucun pirate n'aurait pu imaginer à son époque. 15x plus résistante que l'acier, 30% plus légère que l'habituel polyester, parfaite tenue aux UV et faible taux d'allongement, la Dyneema est devenue un incontournable des voiliers de régates tant elle est solide et légère ; supplantant ainsi par exemple, les lourds câbles métalliques maintenant le mât en place (aussi appelé *gréement dormant*).



Dyneema

[15] Nœuds : Les nœuds font aussi référence à l'unité de vitesse utilisée en navigation.

Pour les novices, seulement quatre familles de cordage sont à retenir :



Les écoutes :
Border ou choquer une voile est le réglage principal sur un bateau. Les bouts remplissant cette fonction sont appelés des *écoutes*. La force du vent sur les voiles étant considérable sur des bateaux dépassant plusieurs mètres, toutes les écoutes passent par un démultiplicateur de force de façon à orienter la voile sans se fatiguer. Cela peut être fait à l'aide de plusieurs poulies formant un palan ou bien de treuils appelés *winchs*.



Les drisses :
Tout cordage servant à hisser (une voile, un pavillon, etc.) s'appelle une *drisse*. On retrouve habituellement la drisse de grand-voile, de génois/foc ou de spi, qui sont les trois voiles communes sur un bateau.



Les amarres :
Les *amarres* ou *aussières* correspondent aux cordages permettant l'immobilisation du bateau. À titre indicatif, on retrouve en sous-famille : la pointe, la garde et le traversier, qui ont chacun un rôle spécifique au maintien du bateau le long d'un quai.



La bosse d'enrouleur :
Sur la grande majorité des croiseurs d'aujourd'hui, la voile d'avant est enroulée le long d'un câble appelé *étai*. Cela permet de pouvoir déployer ou réduire la toile en sécurité depuis l'arrière du bateau (le cockpit).
Le bout permettant cette action est appelé *bosse d'enrouleur*.

1.7 LES NOTIONS DE VITESSE ET DE DISTANCE

En navigation, les distances et vitesses sont exprimées en **milles nautiques** et **nœuds**.

Le mille nautique (mn) :
unité de distance en mer.
→ 1 mille nautique = 1,852 km
Le nœud (nd) : unité de vitesse utilisée en navigation.
→ 1 nœud = 1 mille nautique par heure (soit environ 1,852 km/h)

Exemple : un voilier avançant à 5 nœuds parcourt 5 milles nautiques en une heure.

L'une des règles de base est la relation entre distance, vitesse et temps :
→ Distance = Vitesse x Temps

Exemple :
Si un voilier avance à 6 nœuds, il parcourra en 3 heures :
6 nd x 3h = 18 milles nautiques

Inversement, pour estimer le temps nécessaire pour parcourir une distance donnée :
→ Temps = Distance / Vitesse

Exemple :
Pour parcourir 24 milles nautiques à 4 nœuds, il faudra environ : 24/4 = 6 heures de navigation

Exemples de durées approximatives en ligne droite orthodromique et courant neutre pour un bateau naviguant à 5 nœuds de moyenne :

Trajet	Distance (km)	Calcul	Durée
Ténérife – Martinique	4 820	4820 ÷ 1,852 ÷ 5 ÷ 24	environ 22 jours
Saint-Raphaël – Calvi	188	188 ÷ 1,852 ÷ 5	environ 20h
Panama – Marquises	7 000	7.000 ÷ 1,852 ÷ 5 ÷ 24	environ 31 jours
Phuket – Sri Lanka	1 820	1820 ÷ 1,852 ÷ 5 ÷ 24	environ 8 jours

Pour calculer une distance, ouvrir Google Maps – clic droit sur le lieu de départ – « mesurer une distance » – clic gauche sur le lieu d'arrivée – la valeur en km s'affiche en bas de l'écran.

N.B. : Maps indique les kilomètres et les « mi » qui correspondent eux, aux miles soit l'unité de distance terrestre anglo-saxonne - à différencier des milles nautiques.

1.8 LES SIX NŒUDS À CONNAÎTRE AVANT D'EMBARQUER

Parce qu'une vidéo explicative vaut mieux que mille schémas, les tutos sont accessibles en scannant les QR codes ou en se rendant sur la chaîne YouTube *@Leguidedubateau-stoppeur*.

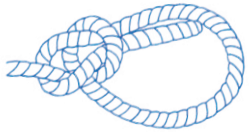
Le nœud de huit :

Le nœud le plus simple, indispensable pour terminer les écoutes (sauf les écoutes de spi qui en sont dépourvues pour plus de sécurité).



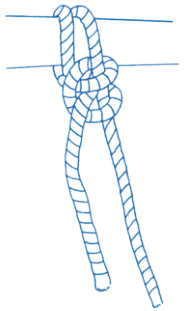
Le nœud de chaise :

Sûrement le nœud le plus important à connaître sur un bateau.



Le tour mort et deux demi-clés :

Simple et efficace d'où l'expression : un tour mort et deux demi-clés n'ont jamais lâché.



[16] Frapper : attacher/fixer un cordage à un objet.
[17] Pare-battage : protection utilisée pour éviter les chocs contre la coque.

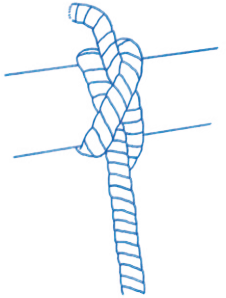
Le nœud de taquet autobloquant :

Permet de frapper[16] un bout sur un taquet.



Le nœud de cabestan :

On l'utilisera par exemple pour installer les pare-battages[17] ou amarrer le bateau à une bitte d'amarrage.



Lover un bout :

Indispensable pour ranger un cordage et éviter les sacs de nœuds.



1.9 OÙ PRATIQUER AVANT DE SE LANCER



Voile légère

Au même titre que le marathonien chaussant ses baskets régulièrement pour éviter les mauvaises surprises le jour J, il est conseillé à l'équipier visant une longue traversée de se former un minimum avant le grand départ. Nul besoin de dépenser un SMIC dans des semaines de formation intensive, quelques jours pour appréhender les nouvelles sensations et apprendre les bases pratiques seront bénéfiques. Aussi, pour des trajets populaires comme une transatlantique aller (est – ouest), le capitaine aura le choix de ses équipiers et préférera généralement le meilleur mix compétences/bon esprit pour s'assurer d'embarquer un atout en navigation.

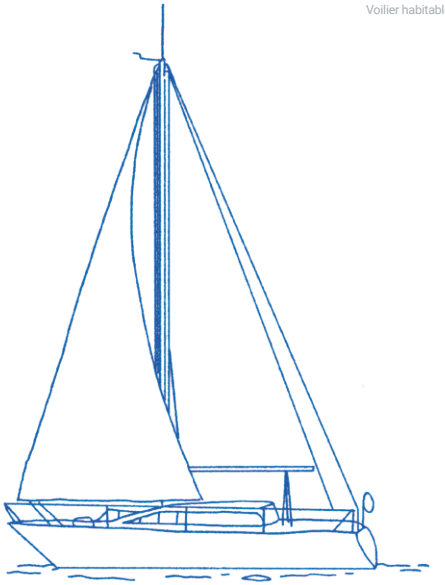
Le nautisme est divisé en deux catégories : la voile légère et la voile habitable.

La voile légère regroupe tous les bateaux d'une taille réduite dépourvus d'un habitacle fermé. Hobie Cat, Laser ou 470 en sont des exemples. Ils constituent un très bon moyen d'apprendre les subtilités du réglage des voiles car leurs petites tailles en font des bateaux très réactifs. Vous vivrez aussi d'excellentes sensations de vitesse car plus le bateau est petit et bas sur l'eau, plus il donne l'impression d'aller vite. C'est à comparer avec le karting vs. véhicule quotidien. En France cependant, la voile légère est représentée majoritairement par les dériveurs et catamarans sportifs comme ceux cités plus haut. Ils offrent vitesse et sensations mais sont relativement instables et exigeants. Pour plus de simplicité, de stabilité et d'espace à bord, les dériveurs de randonnée sont tout indiqués.

Très populaire au Royaume-Uni, cette catégorie de petits voiliers est parfaitement adaptée aux voyages lents et minimalistes. Les navigations se font le long des côtes et le campement à bord ou sur les plages. On y retrouve entre autres, les modèles Wayfarer, Wanderer, Laser 16 ou 13 qui permettent des navigations seul ou à plusieurs.

Enfin, **le voilier habitable** lui est pourvu d'un *toit* et est plus délicat à manœuvrer. La plupart sont des *quillards*, soit des monocoques dotés d'une quille lestée[18] située sous le bateau. En raison de leur taille, les forces exercées sont bien plus importantes qu'en voile légère, les erreurs ont donc aussi plus de conséquences. Enfin, la sécurité qu'elle offre fait de cette catégorie de voilier, la seule permettant des voyages transocéaniques.

[18] Quille lestée : appendice de taille et de poids conséquents situé sous la coque d'un bateau et ayant deux rôles : limiter la dérive et stabiliser le navire.



Voilier habitable

Où se former et où pratiquer la voile habitable ?

→ **Les écoles :** Depuis 1947, l'école des Glénans est LA référence dans l'apprentissage de la voile en France. Assez coûteuse, vous pourrez aussi vous diriger vers des écoles locales plus abordables.

→ **Les locations** : Une très bonne alternative aux écoles de voile est la location entre particuliers. Constituez-vous un groupe de quelques amis et louez un voilier sur des plateformes de mise en relation comme Click&Boat. En spécifiant « avec skipper » dans la recherche, contactez les propriétaires (particuliers de préférence), expliquez-leur votre projet et voyez s'ils peuvent vous former. Les propriétaires sont des passionnés et aiment partager leur amour de la voile, vous ne devriez donc pas avoir de difficulté à trouver un capitaine prêt à vous enseigner les bases.

→ **Les groupes Facebook** : Dans les groupes spécialisés (cf. 3.2), vous trouverez plusieurs annonces de propriétaires proposant des sorties à la journée. Ils constituent un bon moyen d'apprendre sans se ruiner.

02

ORGANISATION

2.1 Quand et où naviguer 30
2.2 Ce qu'il faut prévoir : équipement, budget, administratif 46
2.3 Comment gérer le mal de mer 50
2.4 L'importance de bien choisir son capitaine 52
2.5 Équipière, dans quoi je m'embarque ! (par Marie Schiewe) 58
2.6 Voyager avec son chien 62
2.7 Voyager avec son vélo 64