

COACHING

Tout à apprendre !

Victor a acheté un bateau pour faire le tour du monde mais doit encore apprendre à naviguer. Il a fait appel à une coach pour une formation intensive !

Texte et photos : Cécile Hoynant.





Le rythme du coaching est intense. Julie met Victor en situation puis débriefe.

VICTOR A ACHETE MUKTI,

un bateau en acier de 13 mètres, pour faire le tour du monde par les trois caps d'Est en Ouest, en faisant les mêmes escales que le HMS Beagle, navire affrété par l'Amirauté britannique pour effectuer des relevés cartographiques entre 1831 et 1836.

A son bord se trouvait le jeune naturaliste anglais Charles Darwin qui, suite à ce voyage incroyable a publié, une vingtaine d'années plus tard, L'Origine des espèces, ouvrage dans lequel il expose sa théorie de la sélection naturelle. Victor a eu l'idée de se lancer dans cette folle aventure car il projette, à partir des descriptions faites par Darwin, de faire un état des lieux de l'impact de l'activité humaine sur les écosystèmes deux siècles plus tard, dans le but d'alerter le jeune public mais aussi de répertorier les solutions locales déjà existantes. Sur le papier, le projet Captain Darwin est passionnant, tout comme Victor est passionné ! Après plusieurs mois de chantier et d'imprévus (pléonasme), Mukti est enfin à l'eau. Le temps presse car Victor prévoit de partir pour Plymouth en septembre prochain... sauf qu'il ne sait pas encore naviguer ! Son CV nautique n'est pas vierge car il a embarqué plusieurs mois à bord du Why, le voilier des expéditions Under The Pole menées par Ghislain Bardout et Emmanuelle Périé-Bardout, dans le cadre de la recherche scientifique en plongée sous-marine. C'est d'ailleurs en lisant Le Voyage du Beagle lors d'une escale à Moorea que l'envie de monter sa propre expédition a germé. Mais à bord du Why, Victor n'avait pas la casquette de marin mais celle de cameraman-réalisateur. Dans quelques mois, c'est pourtant celle

de capitaine de son propre navire qu'il va devoir porter, avec en prime la responsabilité d'un équipage à endosser. Trop lourd pour ses épaules ? C'est ce que Victor souhaitait savoir à l'issue du coaching de cinq jours aux côtés de Julie Mira (cf. encadré).

SUIS-JE PRET A PARTIR ?

Cinq jours à un rythme ultra-intensif pour faire le bilan sur la préparation de son bateau et ses compétences en voile, afin de répondre à cette question cruciale : « Suis-je prêt à partir en tour du monde en septembre prochain ? ». Si Julie a répondu par l'affirmative, elle n'a pas brossé son élève dans le sens du poil et lui a laissé une « to-do list » longue comme le bras. Mukti est à l'eau et prêt à naviguer mais il y a encore du boulot pour qu'il puisse mener sans encombre une navigation au long cours. Même constat pour son propriétaire : Victor a tous les atouts pour progresser rapidement. Il pige vite, est volontaire et a rapidement adopté le comportement adapté à son rôle de chef de bord. Le premier jour, il se reposait sur Julie et attendant son aval. Vertement tancé par sa coach, il a peu à peu pris le pli de la considérer comme une équipière et de lui dicter des consignes et à prendre des décisions. Mais il va devoir travailler certains défauts qui sont le revers de ses qualités : un excès d'optimisme peut être un handicap. Victor va par exemple devoir apprendre à mieux évaluer le temps qu'il lui faut pour manœuvrer et l'anticiper. Enrouler le génois et envoyer l'inter (pour la première

fois), lui a pris 40 minutes là où il pensait en avoir mis maximum 20. Cette opération laborieuse a aussi permis à Julie de mettre l'accent sur la nécessité de mettre en place des process, comme de noter quelque part le passage des écoutes des différentes voiles d'avant. Débordant d'énergie, Victor peut avoir tendance à se mettre dans le rouge. Il va donc devoir apprendre à mieux se connaître et à mettre des points d'alerte pour ne pas « se cramer ». C'est toute la richesse du coaching qui ne se résume pas à l'intégration des manœuvres : Victor a énormément appris sur lui-même, parfois à ses dépens ! Au bout de 15 minutes de coaching, il est passé par-dessus bord ! Victor a vu son bateau s'éloigner et est resté quelques secondes sous le choc. Il a pu rapidement remonter à bord mais il lui a fallu un moment pour reprendre ses esprits. Evidemment, il n'avait pas vu le coup venir. Pourtant, c'est une petite série d'erreurs qui, dans d'autres parages du Globe ou en solitaire, aurait pu être fatale. Victor est tombé à l'eau alors qu'il retirait le bout qui ferlait la grand-voile. Il utilisait ses deux mains pour accomplir cette tâche : c'est le balancement de la bôme qui l'a projeté en arrière. Avoir toujours une main pour le bateau est un enseignement qu'il n'est pas prêt d'oublier ! C'est souvent quand le temps est calme et que l'on ne s'est pas attaché qu'une chute arrive. La mer ne fait pas de cadeaux et Victor a pris cette leçon comme un avertissement ! C'est avec un niveau de vigilance accru et le crâne plein à craquer de nouvelles données que Victor a terminé son stage. Julie lui a donné rendez-vous au mois d'août pour une piqûre de rappel !

LES GALERES DU DEBUTANT

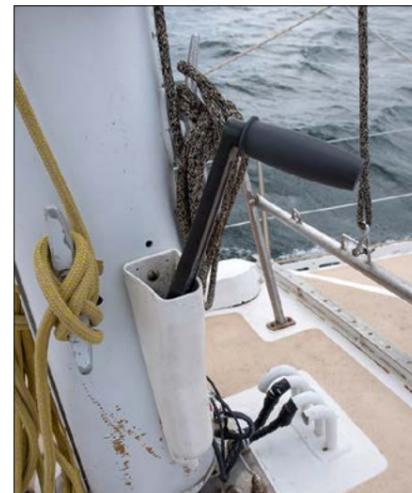
QUAND ON DEBUTE, on perd du temps et de l'énergie en faisant de petites erreurs qui, cumulées, peuvent rendre les manœuvres laborieuses. Au démarrage de la phase d'apprentissage, il est important de ne pas sous-estimer le temps nécessaire pour faire des choses simples. Car le bateau file aussi vite que le temps et l'on peut ne pas se rendre compte que l'on se rapproche de dangers si l'on n'a pas les yeux sur la montre ou la carto. Malgré son enthousiasme communicatif, Victor n'a pas échappé à la règle. Il a par exemple mis 40 mn à établir son inter pour la première fois (il pensait en avoir mis au maximum 20). Il a aussi bataillé pour ferler sa GV. Novices, facilitez-vous la vie ! Une galère est toujours plus facile à gérer au port : pensez par exemple à repérer le passage de vos écoutes, déroulez et roulez serré votre génois pour vérifier s'il y a assez de tours dans le tambour, etc.



▲ Découverte : pour ouvrir un taquet sans forcer, il suffit de reprendre la tension de la bosse...



▲ Impossible d'enrouler complètement le génois car il n'y a pas assez de tours dans le tambour.



▲ Une manivelle qui n'est pas au fond de sa poche risque de tomber à l'eau !



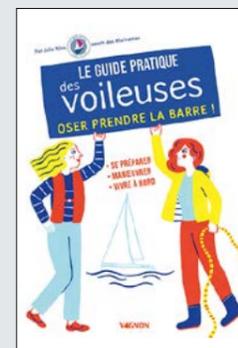
▲ Ne pas savoir où passent les écoutes peut faire perdre un temps fou.



Pas de lazy-jacks ? Investissez au moins dans un sandow « mille-pattes ».

Coach pour les femmes (mais pas que !)

Victor fait partie des rares hommes qui font appel aux services de coach de Julie Mira. Car d'habitude, Julie coache des femmes, largement sous-représentées dans le monde de la plaisance. Pour y remédier, elle a monté en 2019 l'entreprise Les Marinettes (labellisée FFV). Le concept est novateur. Julie se déplace à bord du bateau de sa cliente et elle prend en charge pour un coaching intensif de trois ou quatre jours afin qu'elle (re)prenne confiance en elle et conquière son autonomie à bord, seule ou aux côtés de son compagnon. Le programme est établi sur mesure, en fonction des besoins exprimés par sa cliente et de ceux qu'elle cible. Manœuvres sous voiles/de port, entretien du bateau, préparation du projet de navigation, sécurité, vie à bord... tous les thèmes peuvent être abordés. Julie a compilé toutes les bases de l'apprentissage de la voile en croisière dans « Le guide pratique des voileuses, oser prendre la barre ! », publié aux Editions Vagnon le 28 mai dernier. Julie a relevé haut la main le défi d'écrire un livre simple, pédagogique, complet et moderne dans sa vision, dont certaines sections s'adressent particulièrement aux femmes mais qui mérite d'être mis entre toutes les mains, poilues ou non.



Julie Mira est marin professionnelle depuis ses 24 ans. ▶



L'HOMME A LA MER, LE PREMIER DANGER

LA PREMIERE CHOSE A FAIRE est de donner l'alerte à l'ensemble de l'équipage présent sur le pont. Il faut ensuite désigner une personne responsable de ne jamais quitter l'homme à la mer des yeux. Un équipier lance la bouée fer à cheval, la perche IOR ou tout dispositif adapté. A moins d'être sûr de pouvoir atteindre l'homme à la mer très rapidement, lancez un MAYDAY à la VHF (faites un appui prolongé sur le bouton « distress » si c'est une ASN) et appuyez sur la touche MOB si votre GPS en est équipé.

QUICK AND STOP

On a tous entendu parler de la manœuvre en huit, effectuée sous voiles. Cette procédure fonctionne mais ce n'est ni la plus simple ni la plus rapide. Votre malheureux baigneur risque l'hypothermie, donc il ne faut pas traîner ! La manœuvre « quick and stop », qui s'apparente à une prise de coffre (sauf que l'homme à la mer dérive) a moins de classe mais peut vous garantir de meilleurs résultats. Cassez l'erre du bateau et mettez-le face au vent. Après avoir vérifié qu'aucun bout ne traîne dans l'eau, allumez le moteur. Virez de bord pour faire demi-tour vers l'homme à la mer en laissant la voile d'avant à contre. Abattez jusqu'au vent arrière en choquant la GV. Affalez la voile d'avant ou enrroulez-la. Bordez la GV au centre, empannez puis faites route vers l'homme à la mer. Gérez votre vitesse avec le moteur ou en réglant la grand-voile. Une fois à proximité de l'homme à la mer, mettez au point mort et choquez la GV. Récupérez l'homme à la mer sous le vent.



« Le franc-bord de Mukti est bien trop élevé pour pouvoir hisser l'homme à la mer à bord. Victor a eu la présence d'esprit de sauter dans son annexe qui était amarrée le long de la coque. Julie a volontairement utilisé un pare-battage de couleur bleue pour qu'il expérimente la difficulté de ne pas perdre l'homme à la mer de vue. »



Pratique
Il faut toujours avoir une main pour soi et une main pour le bateau !



Pas pratique
Après 15 minutes de coaching, Victor est tombé à la mer !



« Après cinq jours d'apprentissage intensif, Victor est gonflé à bloc ! »

MANŒUVRES DE PORT : INTEGRER LES BASES

MANŒVRER UN VOILIER de 13 tonnes équipé d'un bout-dehors et d'une sous-barbe peut impressionner au début ! Pour permettre à Victor d'apprivoiser la bête, Julie lui fait enchaîner les demi-tours en utilisant la technique du coup de fouet, qui consiste à mettre des gaz un court instant, barre poussée, et à profiter de l'erre créée pour tourner sur place. Pour bien manœuvrer il n'y a pas de secret, il faut s'entraîner mais aussi apprendre à bien préparer son bateau, à visualiser sa manœuvre, à maîtriser son stress et à communiquer clairement.



« Pour vous amarrer le long d'un quai, présentez-vous face au vent (ou au courant s'il est fort), visez le premier tiers de l'emplacement et progressez à 45°. A un 1 m du quai, coupez les gaz, positionnez le bateau parallèlement au quai et cassez l'erre avec un coup franc de marche arrière. »

MOUILLAGE, LES BONS REFLEXES

C'EST LA PREMIERE FOIS que Victor mouille son bateau ! Arrivé à marée haute, il dévide une longueur de chaîne égale à trois fois la profondeur (c'est le minimum pour assurer une bonne tenue, puisque c'est le poids de la chaîne qui empêche l'ancre de décrocher). Aujourd'hui, le temps est assez calme et les fonds sablonneux accrochent bien. Mais en cas de vent fort ou si les fonds n'accrochent pas bien (vase par exemple), prévoyez cinq fois la hauteur d'eau. Si, avant la nuit vous mettez plus de chaîne pour dormir sur vos deux oreilles (pour la tranquillité d'esprit pensez aussi aux alarmes de mouillage), ayez en tête que le rayon d'évitage va augmenter. Regardez la météo pour anticiper une éventuelle bascule : le mouillage sera-t-il encore protégé du vent et/ou de la houle ? Où sera positionné le bateau à marée basse, quand le vent aura tourné ? Sachez enfin que les bateaux ne se concertent pas pour éviter de concert.



▲ Avant de mouiller l'ancre, prenez le temps de faire un tour de repérage au ralenti.



▲ Une légère marche arrière quand l'ancre touche le fond évite que la chaîne fasse un tas.



Pratique
Les Instructions nautiques regorgent d'informations sur les mouillages.



▲ Départ sur garde arrière : ne conservez que la garde montante et mettez la marche arrière pour décaler l'étrave.



Pratique
Retenez l'emplacement idéal du pare-battage pour les manœuvres sur garde.



Pratique
Aidez-vous du pas de l'hélice pour manœuvrer (ici départ sur garde avant).

QU'EST-CE QU'UNE MANŒUVRE REUSSIE ?

EN CROISIERE, une manœuvre réussie n'est pas forcément un ballet où chaque geste est réalisé dans un timing parfait et avec grâce ! Avant de donner dans le perfectionnisme, il est bon d'intégrer quelques fondamentaux. Vous voulez virer de bord/empanner ? Anticipez votre trajectoire : y a-t-il des dangers sur votre route une fois pris votre nouveau cap ? Vous êtes au près serré ? Pensez à noter l'angle maximum de remontée au vent et demandez-vous s'il sera éventuellement plus pointu ou plus ouvert sur l'autre bord, en fonction de la direction de la houle. Vous naviguez en équipage ? Donnez des consignes claires et simples : quand c'est possible, indiquez par exemple au barreur un amer à suivre plutôt qu'un cap en degrés. Préservez-vous (adoptez de bonnes postures pour manœuvrer) et préservez le bateau : évitez les empannages sauvages, dangereux pour les têtes et usants pour le gréement !



▲ Pour empanner, choquez la GV et abattez jusqu'au vent arrière. Chariot au centre, bordez la GV, empannez (sans mettre un angle de barre trop important) et choquez dans la foulée.



▲ Quand vous manœuvrez, soyez à l'écoute de votre corps. Si vous forcez dans une mauvaise position, ce dernier vous le fera payer !



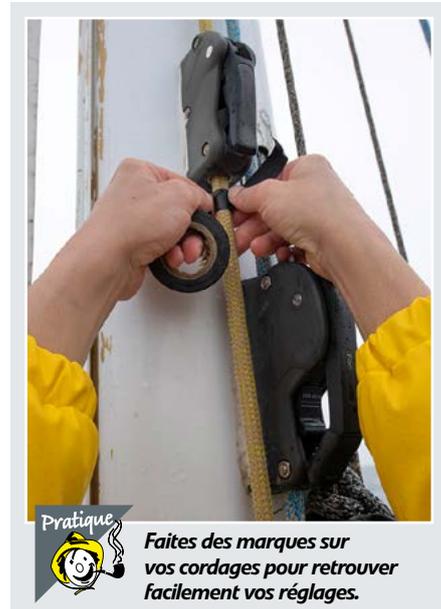
▲ Une fois l'inter à poste, les écoute de génois ne servent plus. Elles sont lovées et passées en tête d'alouette autour des filières.



▲ Vous connaissez la règle des trois R ? Route, réglage, rangement, à faire dans cet ordre.



▲ Avant de virer/empanner, vérifiez qu'aucun danger immédiat ne sera sur votre route.



Faites des marques sur vos cordages pour retrouver facilement vos réglages.



Julie fait barrer Victor pour qu'il « sente » son bateau.

ETRE CHEF DE BORD, C'EST QUOI ?



◀ Pour ne faire souffrir ni le matériel ni l'équipage, le chef de bord doit veiller à faire porter au bateau la toile du temps. Grâce à une météo parfois musclée, Victor a eu l'occasion de tester son jeu de voiles d'avant et d'apprendre à anticiper l'arrivée d'un grain. Plus on est novice, plus il faut s'y prendre à l'avance !

LE CHEF DE BORD a la responsabilité du bateau et de son équipage. Il doit accomplir un paquet de missions, comme préparer la navigation en tenant compte de la météo, des caractéristiques du bateau/de son équipement ainsi que des compétences de l'équipage. Pour que tout se passe pour le mieux dans le meilleur des mondes, le chef de bord doit savoir prendre des décisions et jouer le rôle de leader, tout en restant à l'écoute de ses équipiers et en leur déléguant des tâches qu'ils sont capables de réaliser.



▲ Victor travaille la lecture des fichiers météo et la préparation de la navigation.



▲ Bricolage à bord : tenez une « to-do list » avec des ordres de priorité !