

Auteurs



**Voiles-
Aventures.com**

1° réseau social dédié à la plaisance <http://www.voiles-aventures.com>

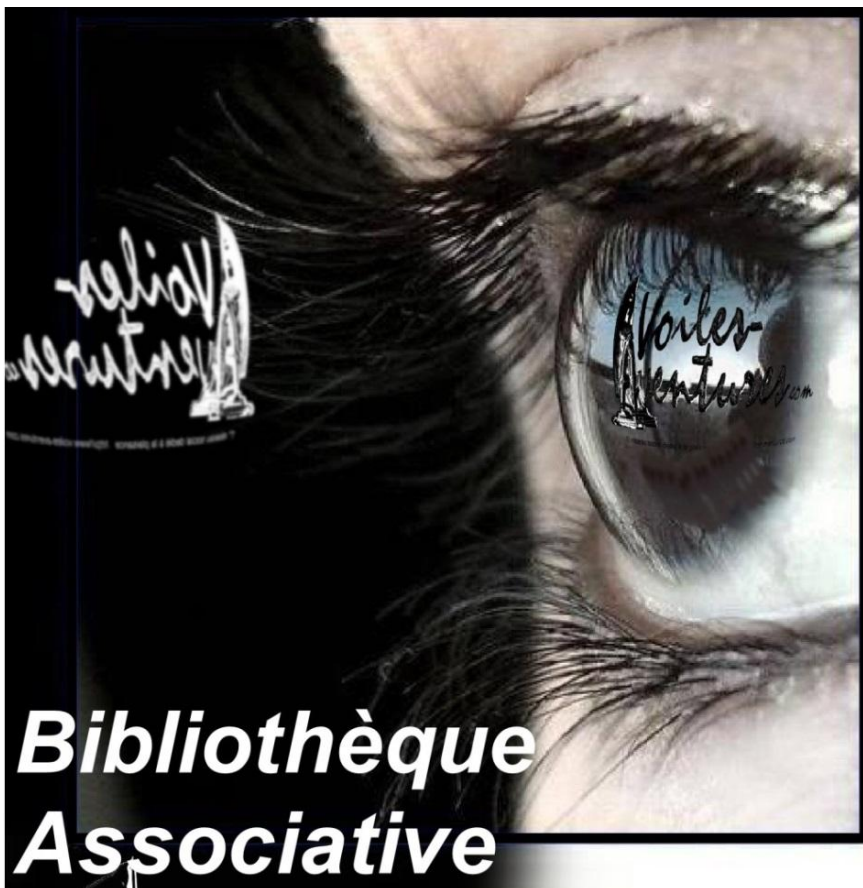


**Les membres de l'association
Voiles-Aventures**

**Dictionnaire
Maritime**



1° réseau social dédié à la plaisance <http://www.voiles-aventures.com>



Bibliothèque Associative

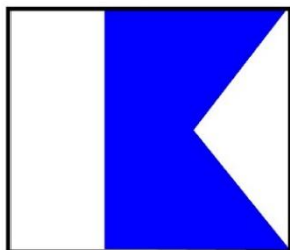


1° réseau social dédié à la plaisance <http://www.voiles-aventures.com>

© voiles-aventures.com

Dictionnaire Maritime

[A] [B] [C] [D] [E] [F] [G] [H] [I] [J] [K] [L] [M]
[N] [O] [P] [Q] [R] [S] [T] [U] [V] [W] [X] [Y] [Z]



A (alpha)

J'ai un scaphandrier en plongée.
Tenez-vous à distance .

Abaca Bananier des îles Philippines dont les fibres des feuilles fournissent une matière textile dite "chanvre de Manille", employée pour faire des cordages légers, moins solides que ceux en chanvre, mais aussi moins onéreux.

Ababouiné. *Adj.* Synonyme aujourd'hui complètement désuet d'encalminé.

Abandon. *n.m.* Le fait de quitter le navire, en raison par exemple d'une avarie grave, d'une voie d'eau importante, d'un incendie, etc.

Abattée. *n.f.* Écart de route généralement involontaire du voilier qui abat, qui s'éloigne du lit du vent. *Ant.* Auloffée.

Abattre. *v.i.* **(1)** Manœuvrer pour éloigner le cap du voilier du lit du vent et adopter une allure plus portante. Pour abattre, il faut mettre la barre au vent (ou la mettre « dessus ») ; donc, un barreur assis ou placé au vent tire sur la barre pour abattre (avec une barre à roue, il faut au contraire la faire tourner sous le vent). Syn. Arriver, Laisser porter. *Ant.* : Lofer. Voir aussi Abattée.

(2) *Abattre en carène*: coucher un bateau sur son flanc pour réparer ou nettoyer une partie normalement immergée de la coque.

Aber. *n.m.* Embouchure d'une vallée fluviale envahie par la mer. Syn. Ria. Voir aussi Fjord.

A bloc. *Loc. adv.* Hisser une vergue, une voile ou un pavillon « à bloc », c'est le hisser au plus haut, en étarquant la drisse le plus possible, jusqu'à toucher la poulie de la drisse (ou clan). *Ant.* En berne.

Abord (en). *Loc. Adv.* Sur le côté d'un navire, le long de celui-ci.

Abordage. *n.m.* Collision entre deux bateaux. De nos jours, généralement involontaire.

Aborder. *v.tr.* Venir se placer le long d'un autre bateau, ou éventuellement d'un quai ou d'un ponton, en vue de s'y amarrer. *Voir aussi* Accoster.

A bouchains (vifs). *Loc. adv.* Se dit d'une coque qui n'a pas une courbure continue et fait apparaître des angles vifs aux lignes de jonction entre les pièces ayant servi à l'assembler. *Voir* Bouchain. *Ant.* Coque en forme.

Abouter. *v.tr. (1)* Assembler bout à bout les bordés d'une coque.

(2) Relier deux cordages, les assujettir bout à bout, au moyen d'un nœud ou d'une épissure. Dans ce sens, on dit aussi rabouter. *Syn.* Ajuster. *Voir aussi* les pages de nœuds marins.

Abri. *n.m.* Port ou plan d'eau protégé où le bateau peut facilement trouver refuge et où les personnes embarquées peuvent être mises en sécurité. Voir Catégories de navigation.

Abyssal. *Adj.* **(1)** Relatif aux grands fonds marins.
(2) La plaine abyssale désigne la partie relativement plane des fonds océaniques dont la profondeur s'étage entre 2500 à 3000 mètres et 6000 à 6500 mètres. Couvrant la majeure partie des fonds océaniques, elle est bordée par le talus continental, zone assez pentue de transition avec le plateau continental, dont la profondeur est généralement de l'ordre de 130 à 150 mètres. Les plaines abyssales sont parcourues par un immense système de chaînes montagneuses de 35 000 milles de long,

les *dorsales océaniques*. Pour les profondeurs supérieures à 6000 m, on emploie plutôt les adjectifs ultraabyssal ou hadal.

Abysses. *n.m.* Fond océanique de grande profondeur, généralement supérieure à 2000 ou 2500 mètres. Le terme désigne plus particulièrement la plaine abyssale, comprise entre 3000 et 6000 ou 7000 mètres de profondeur. Au pluriel, le mot peut également recouvrir les grandes fosses océaniques, dont la plus basse connue, celle des îles Mariannes dans le Pacifique Ouest, atteint une profondeur de 11 022 mètres. *Voir aussi* Bathymétrie, Relief sous-marin.

A contre. *Loc. adv.* Une voile est orientée à contre lorsqu'elle est gonflée du mauvais côté, soit par suite d'une mauvaise manœuvre, soit volontairement par exemple pour mettre le voilier à la cape, casser son erre ou le faire culer. *Voir aussi* Masquer.

A couple. *Loc. adv.* Deux bâtiments sont à couple lorsqu'ils sont amarrés l'un à l'autre, bord à bord. Permet de faire face à la pénurie d'anneaux (de place) dans un port.

Accalmie. *n.f.* Moment où le vent devient momentanément plus faible après une période de vent relativement plus fort. Se dit aussi de l'état de la mer plus calme après une période relativement plus agitée. Syn. : Embellie.

Accastillage. *n.m.* Terme générique désignant le petit équipement du bateau ou de son gréement, comme les poulies, winchs, taquet, palans, manilles, mousquetons, ridoirs, etc. Voir aussi Armement, Agrès

Accore. **(1)** *n.f.* Pente très inclinée d'une côte ou d'une roche qui plonge rapidement dans une mer profonde.

(2) *adj.* Se dit d'une côte descendant très rapidement, presque verticalement, dans la mer, sans estran. Une côte accore est franche et ne présente donc pas

de danger d'échouement, et le bateau peut en principe s'en rapprocher sans risque.

(3) n.f. Pièce de bois presque verticale servant à maintenir un navire dans la position verticale pendant sa construction ou pour une réparation ou un carénage à l'échouage. Syn. Béquille.

Accoster. *v. int.* Venir se placer le long d'un quai ou à couple d'un autre bateau. *Voir aussi* Aborder.

Acculée. *n.f.* Mouvement en arrière d'un navire qui cule, par exemple sous l'effet d'une lame ou du vent.

Adonnante. *n.f.* Changement de la direction du vent apparent lorsqu'il adonne, ce qui permet de serrer le vent plus près, de lofer. Une adonnante est généralement due à une augmentation de la force du vent réel (risée) ou à une modification de sa direction. Elle peut aussi résulter d'un ralentissement du voilier, par exemple

lorsqu'il enfourne ou frappe dans une lame. *Ant.* Refusante.

Adonner. *v. int.* Se dit du vent apparent lorsque son lit s'écarte du cap du voilier et devient donc en principe plus favorable. Lorsque le vent adonne, on peut lofer (ou éventuellement choquer). *Ant.* Refuser.

Aérien. *n.m.* Désigne tout capteur d'instrument placé sur le pont ou dans la mâture : antenne radioélectrique (radar, GPS, VHF, etc.), girouette, hélice d'anémomètre, etc.

Affalement. *n.m.* Action d'affaler une voile.

Affaler. *v.tr.* Action de descendre une voile, de la faire tomber souvent assez rapidement, en libérant la drisse. Désigne également le fait de faire descendre un objet se trouvant initialement dans le gréement ou d'un équipier monté à la mâture. *Syn.* Amener. *Ant.* : Hisser.

Affourcher. *v.tr.* Mouiller deux ancres en « V », à un angle assez variable suivant les circonstances, généralement compris entre 45

et 120 °, afin de réduire le périmètre d'évitage du bateau. Voir aussi Empenneler, Embosser.

A flot. *Loc. adv.* Un bâtiment est à flot lorsqu'il flotte, sans toucher le fond. Ant. Échoué.

Affrètement. *n.m.* Contrat de location d'un navire (se dit aussi pour un aéronef). Voir aussi Affréter, Affréteur, Fréteur, Fret.

Affréter. *v.tr.* Donner ou prendre en location un bateau (ou un aéronef), coque nue ou plus souvent tout armé, pourvu ou non d'un équipage, en vue du transport de marchandises ou de passagers, ou pour une croisière.

Affréteur. *n.m. (1)* Personne ou société qui prend en location un navire. Si le mot affréter à le double sens de prendre et de donner en location (comme le terme louer), affréteur ne désigne que celui qui prend en location (le locataire, en quelque sorte). Ant. Fréteur.

(2) En principe, l'affrèteur prend en location la totalité d'un bâtiment. Toutefois le terme s'emploie aussi pour désigner celui qui ne fait que lui confier une cargaison. Mais celui qui ne fait que lui confier des marchandises parmi d'autres est plutôt un chargeur.

Âge de la marée. *Loc. m.* Durée de l'intervalle de temps entre la syzygie et le niveau maximal de marnage (vive-eau) qui suit. L'âge de la marée correspond au temps mis par l'onde de marée pour se propager entre l'endroit où elle se forme (à peu près au milieu de l'océan) et le lieu considéré. Voir aussi Établissement.

Agité. *Adj.* Désigne officiellement des états de la mer compris entre belle et forte. Mer peu agitée : creux de 0,5 et 1,25 mètre. Agitée : lames comprises entre 1,25 et 2,5 mètres.

Agrès. *n.m.pl.* Terme générique désignant l'ensemble des objets relatifs aux voiles et au grée-

ment (cordages, poulies, palans, etc.), en particulier sur les voiliers traditionnels.

Aiguade. *n.f.* Lieu où un bateau peut se ravitailler en eau douce.

Aiguillot. *n.m.* Partie mâle de la penture, c'est-à-dire de la ferrure d'un gouvernail, venant s'engager dans le fémelot, qui forme avec l'aiguillot une sorte de gond permettant la rotation du safran par rapport à l'étambot ou au tableau arrière du bateau.

Aileron *n.m.* **(1)** Partie de tente qui se place en abord. Prolongements en abord et généralement découverts de l'abri de navigation.
(2) Plan antidérive peu profond est posé dans le sens de la longueur.

Air. *n.m.* Désigne le vent dans des expressions telles que « il n'y a pas beaucoup d'air aujourd'hui ».

Aire de vent. *loc. f.* Direction d'où souffle le vent. La rose des vents est traditionnellement divisée en 32 aires ou quarts de 11 ° 15'.

Ajut. *n.m.* Un nœud d'ajut est un type de nœud servant à réunir les extrémités de deux cordages pour les mettre bout à bout. Les plus connus du commun des mortels sont le nœud plat et sa variante ratée, le nœud de vache (ou de ménagère), et c'est bien dommage, car ils sont à la fois difficile à défaire et de médiocre tenue (surtout le second). Pour ajuter deux bouts, les marins leur préfèrent largement, suivant le cas, le nœud d'écoute (particulièrement adapté pour réunir des bouts de diamètres différents, surtout s'il est double), le nœud de Lagui (deux nœuds de chaise l'un dans l'autre), le nœud de Carrick ou le nœud de pêcheur (surtout pour des fils assez fins). Ces nœuds sont décrits dans les pages de nœuds marins.

Ajuter. *v.tr.* Réunir deux cordages par leurs extrémités au moyen d'un nœud, dit nœud d'ajut.

Voir aussi Abouter, Rabouter. Voir aussi lestages de nœuds marins.

Algue. *n.f.* Végétal inférieur dont une partie au moins du cycle de vie se déroule en milieu aquatique ou marin. Les algues peuvent être unicellulaires ou former des filaments ou lames de formes variées, mais elles ne présentent pas d'organes différenciés tels que racines, tiges ou feuilles.

Alidade *n.f.* Bras mobile d'un instrument de visée permettant de mesurer un angle. Sur le sextant, l'alidade porte le grand miroir et pivote devant la graduation gravée sur le limbe.

Alignement. *n.m.* Droite passant par deux amers (phares, balises, clochers, etc.). Lorsque le navigateur voit deux amers s'aligner, il trace sur la carte une droite passant par ces deux amers et sait que son bateau se trouve exactement sur le prolongement de cette droite. Un alignement fournit un élément très précis de positionnement car il ne dépend pas de

la déviation d'un compas ou de la déclinaison magnétique du lieu. Il ne faut pas prendre d'alignement sur une balise flottante ou une bouée, car le déplacement d'une bouée en fonction du vent, de la marée et des courants peut entraîner des erreurs très importantes sur un alignement. Les alignements permettent notamment, en navigation côtière, de rester précisément dans un chenal ou une passe et de parer d'éventuels dangers.

Alizés. *n.m.pl.* Vents des régions tropicales réguliers et assez modérés. Ils soufflent du nord-est à est dans l'hémisphère Nord (alizés de nordet) et du sud-est à est dans l'hémisphère Sud (alizés de suet). Leur régularité permet aux navigateurs de planifier les traversées océaniques. Ils sont généralement bien établis de novembre-décembre à juin dans l'hémisphère Nord, et d'avril-juin à décembre dans l'hémisphère Sud. Comme ces périodes correspondent aussi à celles permettant d'éviter les cyclones, il con-

vient d'en tenir compte pour organiser une croisière dans les mers tropicales. Ainsi, les alizés de nordet sont particulièrement favorables de décembre à mai ou juin pour traverser l'Atlantique depuis l'Europe du Sud ou les côtes de l'Afrique du Nord vers les Antilles, et les risques de tempêtes tropicales et d'ouragans sont presque nuls.

Allege *n.f.* **(1)** Petite embarcation servant au chargement et déchargement d'un navire.
(2) Chaland destiné à remonter les fleuves. Syn Gabare

Allonge. *n.f.* En charpente maritime traditionnelle, pièce de bois prolongeant les varangues et formant la membrure ou les couples sur lesquels est assemblé le bordage de la muraille d'une coque. Voir aussi Jambette.

Allongement d'une voile. *Loc. m.* Rapport du carré de la hauteur d'une voile à sa surface. L'allongement supérieur des voiles bermu-

déennes à mâts Marconi (mâts très hauts et bômes relativement courtes) semble être la principale explication de leur meilleure performance par rapport aux autres types de gréements. Toutefois, à hauteur de mât équivalente, privilégier un fort rond de chute (ce qui signifie se rapprocher d'une forme générale de voile presque rectangulaire, plutôt que triangulaire) semble aussi apporter un avantage non négligeable. De toute évidence, l'aérodynamique d'une voilure n'est pas encore une science exacte.

Allure. n.f. Angle entre le cap du voilier et le lit du vent réel. soit :

Le près pour lesquelles cet angle est petit (près serré, près, bon plein) ;

Le travers, pour laquelle le voilier fait route à peu près perpendiculairement à la direction du vent ;

Le portant, pour lesquelles cet angle est supérieur à 90° (largue, grand largue et vent arrière).

Almanach (nautique). *n.m.* Calendrier ou annuaire contenant des éphémérides nautiques, des prévisions astronomiques, des horaires de marées ou toutes autres sortes d'informations intéressant le navigateur.

Amateloter *ac* **(1)**. Partage d'un hamac avec un autre matelot, faute de place.
(2). Engagement solennel, liant deux matelots « à la vie, à la mort ».

Amarinage. *n.m.* Le fait de s'amariner.

Amariner (*s'*). *v.tr.* S'habituer à la mer. La plupart des personnes sujettes au mal de mer s'habituent aux mouvements du bateau et surmontent le mal de mer au bout de quelques jours, on dit qu'elles s'amari-
nent.

Amarrage. *n.m.* Le fait d'amarrer un bateau, par exemple à un quai, à l'aide d'amarres ou d'aussières.

Amarre. *n.f.* Cordage servant à amarrer un bateau à quai, à un autre bateau ou à un coffre.

Syn. : Aussière. Désigne également les chaînes servant à l'amarrage. Dans l'amarrage, on distingue les amarres qui sont à peu près perpendiculaires à l'axe du bateau, les pointes, et celles qui sont disposées de façon oblique (de l'avant du bateau vers un point du quai situé vers l'arrière, ou vice-versa, les gardes. Voir aussi Pendille.

Amarrer. *v.tr.* Immobiliser un bateau à un quai, à un ponton, à un autre bateau ou à un coffre à l'aide d'aussières ou de chaînes.

Amener. *v.tr.* Action de baisser une voile, de la faire tomber, en libérant la drisse. Se dit aussi pour baisser un signal ou un pavillon du code de signalisation, mais pas pour les couleurs (le pavillon national), car amener les couleurs, c'est se rendre. On rentre les couleurs. Syn. Affaler. Ant. : Hisser.

Amer. *n.m.* Objet fixe et visible servant de point de repère sur une côte, par exemple un phare, un feu, une balise, un clocher

d'église, un château d'eau ou un rocher de forme remarquable.

Amiral *n.m.* Commandant d'une escadre ou d'une flotte.

Amphibie. *adj.* Se dit d'un être vivant ou d'un véhicule qui s'adapte à la fois au milieu aquatique et au milieu aérien.

Amphidromique. *Adj.* Dans une mer à marées, zone ou point autour duquel les ondes de marées semblent tourner. Il s'agit d'un nœud du système d'oscillation tidale. Dans un point amphidromique, il n'y a pas de marée et le niveau de la mer ne varie pratiquement pas. On trouve par exemple des points de ce type en mer du Nord, où ils sont probablement dus à des oscillations de résonance produites par la rencontre des ondes de marée provenant de la Manche au Sud et de celles venant de l'Atlantique par le Nord.

Amplitude. *n.f.* **(1)** Différence de niveau entre la pleine mer (ou la basse mer) et le niveau

moyen de mi- marée. L'amplitude est fréquemment confondue avec le marnage, alors qu'en principe, elle correspond approximativement à la moitié du marnage.

(2) Distance verticale comprise entre la crête et le creux d'une houle. Syn. Hauteur, Creux.

Amure. *n.f.* **(1)** Sur les gréements traditionnels, le cordage servant à retenir le point inférieur au vent d'une voile carrée ou aurique.

(2) Sur une voile triangulaire moderne, le point d'amure est l'angle inférieur avant d'une voile.

(3) Par extension, l'amure désigne également le côté du bateau qui reçoit le vent en premier, le bord au vent du bateau (voir Tribord amure et bâbord amure).

(4) Changer d'amure : changer de cap de façon à faire passer le vent d'un bord à l'autre du voilier, au moyen soit d'un empannage, soit d'un virement de bord.

Amurer. *v.tr.* Frapper ou raidir l'amure d'une voile.

Ancrage. *n.m.* Action ou manière de mouiller l'ancre.
On utilise plutôt le terme mouillage.

Ancre. *n.f.* Objet de mouillage métallique relié au bâtiment par une chaîne ou un câblot et destiné à être immergé pour prendre appui sur le fond et retenir ou immobiliser le bateau. Voir Mouillage. L'ancre traditionnelle (celle dont la forme symbolise la marine et que se faisaient parfois tatouer les loups de mer), également dite ancre à jas, se compose généralement d'une forte tige métallique verticale, la verge, dont le sommet est percé par l'œil relié à la ligne de mouillage par un anneau appelé organeau. A l'autre extrémité de la verge se trouvent les deux bras, prolongés par des pattes se terminant en bec. Un peu en-dessous de l'œil, une tige métallique, le jas, traverse la verge perpendiculairement à celle-ci et au plan des bras ; le jas empêche l'ancre de se poser à plat sur le fond, ce qui permet aux becs de mordre sur le fond

et de crocher. Dans la plaisance moderne, on utilise plus volontiers des ancres à bascule (FOB, Danforth) ou en forme de soc de charrue (CQR). Syn. Pioche (fam).

Ancre flottante. *Loc. f.* Sac de toile ou d'une autre matière, de forme tronconique sans fond, court et robuste, que l'on met à l'eau au bout d'une aussière amarrée à l'arrière du bateau pour ralentir sa dérive due au vent et éviter d'être drossé à la côte, le temps de laisser passer un épisode de gros temps où l'on n'est plus guère manœuvrant. S'amarre également parfois sur l'avant pour faire tête à la mer. Voir aussi Traînard.

Anémomètre. *n.m.* Instrument qui sert à mesurer la vitesse (et éventuellement la direction) du vent.

Angle d'attaque. *Loc.m.* Angle entre la direction du vent et le plan de voilure (on dit aussi angle d'incidence). Le meilleur réglage des voiles est obtenu pour des angles

d'attaque suffisamment petits (de l'ordre de 20 à 25°, environ, selon le creux de la voile) : en-dessous, la voile faseye et n'est pas propulsive, au-dessus, l'écoulement de l'air cesse d'être laminaire et devient turbulent, ce qui fait que la voile obtient un moins bon rendement.

Angle de dérive. *Loc. m.* Angle que fait la route du bateau avec son cap, en raison du vent qui le dépale.

Angle horaire. *Loc. m.* **(1)** L'une des coordonnées dans le système dit des coordonnées horaires (avec la déclinaison). C'est l'angle compris entre le méridien local sud de l'observateur et le cercle horaire qui passe par l'astre observé (ou le méridien dans le plan duquel se trouve cet astre).

(2) L'angle horaire au Méridien 0 (noté AHao) est l'angle, exprimé en degrés et minutes de degré, entre le Méridien 0 (ou Méridien de Greenwich) et le méridien du pied du soleil. Il est mesuré d'Est en Ouest et est compris entre 0 et 360° (contrairement aux longitudes, com-

prises entre 0 et 180°, Est ou Ouest). Il en résulte que AH_{ao} est égal à la longitude du pied du soleil pour les longitudes Ouest, et au complément à 360° de cette longitude pour les longitudes Est.

(3) L'Angle horaire d'un point de longitude G (noté AH_{ag}) est l'angle entre le méridien de ce point et le méridien du pied du soleil. Il correspond à la différence de longitude entre le point considéré et le pied du soleil.

Angle mort. *Loc. m.* Ensemble des directions vers lesquelles le voilier ne peut naviguer et rester propulsif, le vent étant contraire. Quand il se trouve dans l'angle mort, un voilier ne peut plus remonter au vent : il ralentit sur son erre, puis s'immobilise et enfin cule. Cet angle mesure environ 90° (45° sur chaque amure) pour les voiliers de série modernes, mais peut se réduire jusqu'à 60° pour des voiliers de compétition très fins et très raides à la toile comme ceux de la Coupe de l'America. La valeur de cet angle est caractéristique des capacités du voilier à faire du près.

Anguillet ou **Anguiller**. *n.m.* **(1)** Sur un voilier traditionnel, encoche pratiquée dans les varangues ou les membres de la coque pour permettre le passage de l'eau vers le point le plus bas.

(2) Sur les bateau modernes, orifice traversant les renforts de la coque.

Anneau. *n.m.* **(1)** Cercle en acier situé le long des quais pour amarrer les bateaux. Voir aussi Bollard, Taquet, Bitte.

(2) Par extension, droit d'amarrage dans un port.

Annexe. *n.f.* Petite embarcation de servitude, pneumatique ou rigide, permettant par exemple de se rendre d'un mouillage ou d'un coffre jusqu'à la côte. Syn. Youyou.

Anode. *n.f.* Pièce de zinc assujettie aux œuvres vives de la coque pour éviter la corrosion galvanique due aux phénomènes électrolytiques. Le zinc étant le plus négatif des métaux courants sur l'échelle galvanique, c'est lui qui cède des ions et se

corrode en premier, protégeant ainsi les pièces immergées faites d'autres métaux (aluminium, bronze, fonte, acier, etc.). L'anode « fond » progressivement.

Anse. *n.f.* Petite baie peu profonde permettant souvent des mouillages agréables. Voir aussi Crique.

Anspect (barre d'). *n.f.* Sur les voiliers traditionnels, longue pièce de bois ou de métal servant de levier pour manœuvrer un cabestan ou un guindeau.

Antenne. *n.f.* **(1)** Espar ou corne, généralement de grande dimension et fortement apiqué (positionné de façon oblique par rapport à l'horizontale), sur lequel est envergué le bord supérieur d'une voile latine.
(2) Pièce conductrice permettant de capter et d'émettre des ondes radioélectriques.

Annuaire des marées. Livre donnant, pour chaque jour de l'année et en de nombreux lieux, les prévisions concernant la hauteur

d'eau et l'heure de la basse mer et de la pleine mer et le coefficient de marée. Par convention, la hauteur est donnée au-dessus du niveau 0 des cartes marines, qui correspond à la basse mer de plus forte amplitude possible (coefficient 120).

Anticyclone. *n.m.* Zone de hautes pressions atmosphériques délimitée par des isobares fermées. Plus l'on va vers le centre, plus les pressions y sont élevées. La pression doit y être supérieure à 1015 hectopascals (hPa). Correspond souvent à une zone de beau temps ensoleillé et de vents assez faibles. Dans l'hémisphère Nord, les vents tournent dans le sens horaire autour du centre de l'anticyclone (et en sens inverse dans l'hémisphère Sud), en raison de la force de Coriolis. Ant. Dépression.

Antifouling. *n.m.* ou adj. Peinture destinée à couvrir la carène et contenant des produits toxiques afin d'empêcher le développe-

ment sur la partie immergée de la coque de mollusques ou végétaux.

Aperçu. Pavillon de signalisation indiquant que l'on a bien reçu un signal (bandes verticales rouges et blanches).

Apiquer. *v.tr.* Lever l'une des extrémités d'un espar (bôme, corne, antenne) afin de lui donner une inclinaison par rapport à l'horizontale. Une vergue est « apiquée » lorsqu'elle n'est pas horizontale, mais oblique.

Apotre *n.m.* Le premier couple sur l'avant du navire, juste après l'étrave du navire.

Apparaux. *n.m.pl.* L'ensemble des objets et appareils d'équipement et de manœuvre d'un bâtiment. Ce mot désigne plus particulièrement les appareils de charge et de levage. Voir aussi Armement.

Appareillage. *n.m.* Manœuvres effectuées pour appareiller. Le fait d'appareiller.

Appareiller. *v.tr.* Quitter un port ou un mouillage pour prendre la mer, mettre sous voiles.

Appel. *n.m.* La direction d'appel est la direction vers laquelle tire une manœuvre ou une amarre raidie. On peut modifier la direction d'appel d'un cordage à l'aide de différents dispositifs tels qu'une poulie ou un avale-tout. Voir aussi Appeler.

Appeler. *v.int.* On dit qu'un cordage appelle dans une certaine direction lorsque, raidi, il exerce une traction dans cette direction.

Appendice. *n.m.* Terme générique désignant toute partie dépassant sous la coque ou la prolongeant, par exemple la dérive, la quille ou le safran.

Appontement. *n.m.* Quai de bois sur pilotis permettant l'accostage et l'amarrage des bateaux. A distinguer du ponton, qui est flottant.

Appuyer. *v.tr.* Tendre, raidir une manœuvre pour immobiliser l'objet auquel elle est assujet-

tie, en particulier quand on doit tirer vers le bas. Ce terme est moins fréquemment utilisé que son synonyme approximatif Peser ou que des mots ayant un sens assez proche comme Étarquer, Border, Haler.

Approcher. *v.tr.* Faire route vers un point, lorsqu'on n'en est plus très loin. Voir aussi Rallier.

Aquacole (ou Aquicole). *adj.* Synonyme d'aquatique.

Aquatique. *Adj.* Qui vit dans l'eau.

Arborer. *v.tr.* Arborer un pavillon (ou le grand pavois), c'est le montrer, le garder hissé en tête de mât.

Arcasse *n.inv* Ensemble des pièces dont est constituée la poupe.

Archipel. *n.m.* Groupe d'îles relativement rapprochées.

Arcs capables. *Loc.m.pl.* Méthode de navigation et de positionnement consistant à mesurer à

l'aide d'un sextant l'angle entre deux amers (plutôt que de les relever). L'ensemble des points voyant ces deux amers sous l'angle mesuré est constitué d'un cercle qu'il est possible de tracer sur la carte à l'aide d'une méthode géométrique simple. Si l'on a mesuré les angles entre plusieurs amers, l'intersection des différents arcs capables donne un point généralement précis.

Ardent. *Adj.* Se dit d'un voilier qui a naturellement tendance à lofer. C'est souvent le cas lorsque ses voiles sont trop bordées ou lorsqu'il est trop toilé, le voilier a alors tendance à partir au lof. La quête d'un mât peut aussi rendre le voilier ardent, de même que la gîte du bateau. Les architectes cherchent généralement à construire des voiliers qui sont légèrement ardents, car cela contribue à la sûreté. Ant. Mou.

Araignée. *n.f.* Sorte de patte d'oie comprenant un grand nombre de petits filins ou rabans assemblés par des nœuds, servant no-

tamment à maintenir une voile ferlée sur sa bôme ou un autre espar.

Arbre. *n.m.* **(1)** Pièce métallique cylindrique assurant la transmission entre le moteur et l'hélice. L'étanchéité à l'orifice de passage à travers la carène est assurée par un presse-étoupe.

(2) Dans les galères royales de Méditerranée, il était d'usage d'appeler arbres les mâts.

Ariser. *v. tr.* Ariser une voile, c'est prendre un ou plusieurs ris afin d'en diminuer la surface et de réduire la puissance de voilure.

Armateur. *n.m.* Société ou personne qui arme un bateau, c'est-à-dire en principe son propriétaire et son exploitant.

Armement. *n.m.* **(1)** Ensemble de l'équipement de manœuvre ou de sécurité qui est nécessaire et/ou obligatoire à bord d'un bateau pour prendre la mer, en fonction de sa catégorie de navigation. Voir aussi Accastillage et Appareaux.

(2) Le fait d'armer un bâtiment, c'est-à-dire de l'équiper de le matériel qui lui est nécessaire pour l'usage auquel il est destiné.

(3) Société propriétaire d'un bateau ou qui se charge de l'équiper en vue de son exploitation. Synonyme approximatif d'armateur.

Armer. v.tr. Équiper un bâtiment de son armement, de tout ce qui lui est nécessaire pour prendre la mer. Ant. Désarmer.

Arraisonner v Intercepter un navire.

Arrimage. n.m. Le fait d'arrimer des objets, ou la façon de le faire.

Arrimer. v.tr. Disposer méthodiquement la cargaison, l'armement et tout l'équipement d'un navire, afin de l'équilibrer. Arrimer un objet n'implique pas nécessairement de l'amarrer ou de le saisir.

Arrivée. v. int. Mouvement d'un voilier qui abat, généralement volontairement. Syn. Abat-tée. Ant. Auloffée.

Arriver. v.i. Synonyme un peu vieilli d'abattre, laisser porter le voilier vers la direction vers laquelle souffle le vent, vers une allure plus portante. Ant. Lofer.

Arrondir. v.int. Passer à bonne distance d'un cap (au sens d'une pointe), d'un obstacle ou d'un danger en modifiant progressivement le cap (la direction suivie).

Artimon. n.m. Désigne le mât ou la (les) voile(s) d'arrière d'un ketch ou d'un voilier à plus de deux mâts. Voir mât d'artimon.

Ascension. n.f. L'une des coordonnées du système dit des coordonnées équatoriales (avec la déclinaison). C'est l'angle entre le méridien d'un astre fixe et le méridien du point vernal. Pour les astronomes, l'ascension droite est mesurée de 0 à 360° ou de 0 à 24 heures dans le sens trigonométrique ou sens direct (sens de rota-

tion de la terre). Pour des raisons pratiques, on utilise en navigation l'ascension verse, laquelle est mesurée dans l'autre sens, c'est-à-dire dans le sens rétrograde ou sens horaire. L'ascension verse est donc le complément à 360° de l'ascension droite. Elle est égale à l'angle horaire d'un astre par rapport au méridien du point vernal. C'est la longitude céleste de l'astre. Voir Écliptique.

A sec de toile. *Loc. adv.* Se dit d'un voilier qui a affalé toutes ses voiles, généralement pour fuir, étaler une tempête.

Assiette. *n.f.* Inclinaison longitudinale de la carène. Elle est positive si le bâtiment « penche vers l'avant », s'il « pique du nez », négative dans le cas contraire. Une assiette positive tend à rendre un voilier ardent.

Assurer. *v.tr.* Bloquer à l'aide d'une goupille, d'un morceau de fil de fer ou d'un bout une pièce qui serait sinon susceptible de se dévisser. Il convient en particulier d'assurer les ridoirs des haubans, sous peine de

démâter un jour ou l'autre, ainsi que les manilles reliant les ancres à leur ligne de mouillage.

Astrolabe. *n.m.* Instrument permettant de mesurer la hauteur d'un astre au-dessus de l'horizon, ou d'observer l'instant où un astre atteint une certaine hauteur. De nos jours, on utilise plutôt un sextant.

Atterrir. *v.int.* S'approcher de la côte en venant du large, afin de mouiller ou de relâcher.

Atoll. *n.m.* Île, récif corallien en forme d'anneau entourant une lagune ou mer intérieure souvent presque fermée, le lagon.

Attraction. *n.f.* Force qui attire. C'est l'attraction gravitationnelle du Soleil et de la Lune qui déforme la masse d'eau océanique en ellipsoïde et constitue la cause du phénomène des marées.

Au large. *Loc. adv.* En pleine mer, en haute mer, loin des côtes. Voir Hauturier.

Auloffée. *n.f.* Écart de route, généralement involontaire, du voilier qui lofe, se rapproche du lit du vent. Peut être due à une risée, des voiles trop bordées, un coup de gîte, etc. S'écrit parfois aussi aulofée. Syn. Départ au lof. Ant. Abattée, Arrivée.

Au plus près. *Loc. Adv.* **(1)** Au près serré.
(2) Ancien terme de régate. L'International Yacht Racing Union (I.Y.R.U.) donnait la définition suivante : « Un voilier est au plus près lorsqu'il navigue à la voile, en serrant le vent d'aussi près qu'il le peut en y trouvant avantage pour remonter au vent. »

Aurique. *Adj.* Désigne une voile quadrangulaire dans laquelle la chute avant (ou guindant) est assujettie sur toute sa longueur à l'arrière du mât et dont le bord supérieur, l'envergure, est envergué sur une corne plus ou moins inclinée, et dont le bord inférieur ou bordure est généralement bômé. Voir aussi Bermudien, Houari.

Au sec. *Loc. Adv.* Échoué (familier).

Au vent. *Loc. Adv.* **(1)** Dans la direction ou du côté du bateau d'où vient le vent.

(2) Être ou passer au vent d'une chose (ou à son vent) : se trouver du côté d'où vient le vent par rapport à cette chose, passer de ce côté. *Ant.* : Sous le vent.

(3) Terme de régate. L'ISF et la FFV donnent la définition de l'expression au vent dans celle de l'expression sous le vent.

Aussière s'écrit aussi **Haussière** *n.f.* Fort cordage, généralement formé de trois ou quatre torens commis ensemble, servant généralement à amarrer un bateau à quai, à un autre bateau ou à un coffre, ou à remorquer un bateau. *Syn.* : Amarre.

Avale-tout. *n.m.* Poulie montée sur un petit chariot coulissant sur un rail, permettant de modifier la direction d'appel d'un cordage. Ce dispositif est fréquemment utilisé pour les écoutes de génois ou de foc. En déplaçant le chariot sur le rail, on modifie la direction de traction de l'écoute sur la voile (plus vers le bas ou

plus vers l'arrière), ce qui permet de modifier le creux de la voile et la forme de sa chute. Au près, déplacer l'avale-tout vers l'avant diminue le vrillage d'un génois et augmente le creux dans le bas de la voile. Inversement, reculer l'avale-tout vers l'arrière augmente le vrillage et aplatit le bas de la voile. On dit également chariot de renvoi d'écoute ou simplement chariot d'écoute.

Avarie. *n.f.* Dommage éprouvé par un bâtiment ou sa cargaison.

Aveugler. *v.tr.* Obstruer une voie d'eau à l'aide de pinoches ou de moyens de fortune (voiles passées à l'extérieur de la coque, matelas, planche de contreplaqué, etc.).

Aviron. *n.m.* Objet de forme allongée composé d'une poignée, d'un manche et d'une partie plate (la pelle ou pale) permettant de faire avancer une embarcation à la force des bras. Le mot « rame » est proscrit en mer (sauf en Méditerranée, où la tradition a conservé une partie du vocabu-

laire des galères royales), de même que « ramer », qui se dit nager. L'aviron se place dans un tolet ou une dame de nage. L'aviron de queue, manœuvré sur le tableau arrière de l'embarcation pour la faire avancer, se nomme godille. Voir aussi Pagaie.

Avis. *n.m.* **(1)** Avis de coup de vent ou Avis de tempête : annonce de gros temps, figurant au début d'un bulletin météorologique ou faite lors d'avis spéciaux diffusés par les sémaphores.

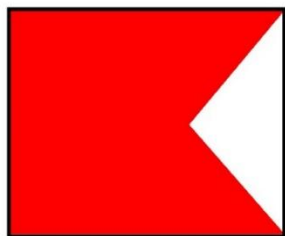
(2) Avis urgent aux navigateurs (AVURNAV) : annonce par radio (VHF ou BLU) de tout danger particulier pour la navigation ou toute interdiction ponctuelle décidée par les autorités.

Avitaillement. *n.m.* Approvisionnement d'un navire.

Avitailler. *v.tr.* Fournir à un navire son avitaillement, ses provisions.

A.V.U.R.N.A.V. *n.m.* Voir Avis.

Azimut. *n.m.* L'un des deux valeurs constituant les coordonnées horizontales d'un astre, c'est-à-dire la position de l'astre par rapport au point de la terre où se trouve l'observateur. L'azimut d'un astre est l'angle entre cet astre et le nord ou le sud. C'est en quelque sorte le relèvement vrai du pied de l'astre sur l'horizon (on peut d'ailleurs le mesurer au compas de relèvement à condition que l'astre ne soit pas trop haut sur l'horizon). Plus précisément, c'est l'angle entre le plan vertical d'un astre passant par l'observateur et le plan du méridien où se trouve cet observateur. En astronomie, il est habituellement mesuré par rapport au Sud, mais en navigation généralement par rapport au Nord ; dans les deux cas, il est compté de 0 à 360° dans le sens rétrograde ou horaire (comme un cap ou un relèvement).



B (Bravo)

Je transporte des marchandises dangereuses

[Retour au début](#)

Bâbord. *Nom et adj.* Côté gauche du bateau, en regardant vers l'avant. Ant. : Tribord.

Bâbord amure. *Loc. Adv.* Un bateau est dit "bâbord amure" lorsqu'il reçoit le vent sur bâbord. Un voilier bâbord amure doit manœuvrer pour céder le passage à un voilier tribord amure (à condition que ce dernier fasse route sous voiles). Ant. : Tribord amure. Voir aussi Amure.

Baderne. *n.f.* Sorte de paillason formé de cordages tressés en huit. Outre essuyer ses chaussures lorsque l'on monte à bord, une baderne sert notamment à protéger du ravage certaines parties du bateau. Voir aussi Défense et Pare-battage.

Baguer *v.int.* Faire un nœud coulant.

Baie. *n.f.* Échancrure d'un littoral dans laquelle s'avance la mer, plus grande qu'une anse. Une baie de grande dimension est un golfe.

Baignoire. *n.f.* Espace ouvert à l'arrière du bateau où se tiennent le barreur et la majeure partie de l'équipage. Syn. Cockpit.

Baille. *n.f.* (1) Endroit où l'on range certains équipements. La baille de mouillage est l'emplacement, souvent à l'avant du navire, où l'on range le mouillage. Une baille de spi est un sac dans lequel on range le spi, en particulier sur les dériveurs.

(2) Désigne familièrement l'eau ou la mer, notamment dans les expressions tomber à la baille, jeter à la baille.

Baissant. *n.m.* Mouvement vertical de l'eau de mer, lors de la marée descendante. Syn. Per-dant. Ne pas confondre avec le jusant, qui désigne le mouvement horizontal du courant de marée lorsque la mer se retire.

Baissée. *n.f.* Période au cours de laquelle le niveau de la mer baisse lors du reflux. Ant. : Montée.

Balancine. *n.f.* Manœuvre passant généralement par une poulie frappée en haut du mât (ou au moins à bonne hauteur sur le mât) permettant de soulever ou soulager un espar (bôme , vergue ou tangon, par exemple) ou de le retenir vers le haut. Ant. Hale-bas. Le synonyme hale-haut est beaucoup moins fréquemment employé.

Balcon. *n.m.* Rambarde, structure métallique à l'avant (et parfois à l'arrière) du bateau servant de garde-corps ou de bastingage. Voir aussi Filière.

Baleiniere *n.f.* **(1)** Embarcation légère et pointue à ses extrémités.. Elles servent d'annexe sur les grands bâtiments
(2) Servait à la chasse à la baleine.

Balestron. *n.m.* Espar qui tend diagonalement une voile aurique. Le terme est désuet, sauf peut-être en Méditerranée, et son synonyme livarde est bien plus couramment employé.

Balisage. *n.m.* **(1)** Ensemble de la signalisation des dangers et points remarquables, s'effectuant à l'aide de marques ou balises fixes ou flottantes.

(2) Manière d'effectuer cette signalisation, règles permettant de l'établir. Il existe deux systèmes de balisage définis au niveau mondial par l'Association Internationale de Signalisation Maritime (AISM-IALA) : la zone A comprend l'Europe, l'Afrique et une grande partie de l'Asie, la zone B comprend les Amériques (y compris les Antilles), le Japon et la Corée. Au sein de chaque zone, on distingue le balisage ou marquage latéral, concernant surtout les zones les plus proches des côtes et des ports, et le balisage ou marquage cardinal. Les différences entre la zone A et la zone B con-

cernent essentiellement le balisage latéral, qui est inversé.

Balise. *n.f.* Tout objet flottant ou fixé sur le fond ou à terre, permettant de faciliter la navigation ou de signaler un danger, un chenal, une passe, etc. Il peut s'agir de bouées, tourelles maçonnées, perches, feux ou phares. Voir Marque latérale et Marque cardinale. Syn. Marque.

Ballast. *n.m.* Compartiment à la partie inférieure d'un navire destiné au transport de l'eau douce (voire d'eau de mer servant de lest). Lors de grandes courses océaniques (Vendée Globe, par exemple), un voilier peut se retrouver sur la même amure pendant plusieurs jours ; il peut être alors intéressant de mettre les réserves d'eau douce au vent, à la contre-gîte, pour équilibrer latéralement le bateau. Cela implique de déplacer ces réserves d'eau vers le bord au vent lors de chaque changement d'amure. Par extension, on peut même remplir des réservoirs d'eau de mer sur un bord ou

l'autre, dans le seul but d'équilibrer un voilier.

Banc. *n.m.* Amas de sable ou de vase au fond de la mer dont la position change parfois avec le temps et constitue un haut fond plus ou moins mobile, ce qui complique la navigation.

Bande. *n.f.* **(1)** Inclinaison latérale du bateau sous l'effet du vent, d'un déséquilibre de sa cargaison ou d'une voie d'eau. Voir aussi Gîte.

(2) Bande de ris : Partie renforcée de la voile comportant une rangée d'œilletons dans lesquels passent les garcettes utilisées pour serrer le surplus de voile contre la bôme lors de la prise d'un ris.

Bannette. *n.f.* Couchette à bord d'un bateau.

Banquise. *n.f.* Couche de glace d'eau de mer recouvrant une grande superficie maritime et épaisse d'au moins 2 ou 3 mètres, formée en principe par congélation des eaux de surface. Les icebergs ne pro-

viennent pas de la banquise, mais des grands glaciers continentaux.

Barber-hauler. *n.m.* Système de cordages et de poulies permettant de modifier ou régler l'angle d'appel ou direction de traction d'une écoute de voile d'avant en modifiant son point de tire (voir aussi avale-tout), en particulier d'un spi symétrique. On dit parfois simplement barber. Un barber de spinnaker se compose souvent d'une simple poulie frappée à l'extrémité d'un bout et dans laquelle courent le bras et l'écoute du spi. Le bout passe lui-même dans une poulie frappée sur le pont ou le rail de fargue et renvoyé à un taquet. En étarquant le bout du barber, on abaisse le point de tire du bras ou de l'écoute et l'amène vers l'avant, ce qui permet de refermer les chutes et donc d'augmenter le creux dans la partie basse. Inversement, un point de tire ramené vers l'arrière ouvre les chutes et aplatit le spi dans ses parties basses. Un barber-hauler n'est utile sur un génois qu'entre le largue et le vent arrière. A

ces allures, l'écoute très choquée induit un vrillage trop important de la voile pour une allure portante : il devient pratiquement impossible de maintenir le génois gonflé sur toute sa hauteur. Déplacer le chariot de l'avale-tout vers l'avant réduit le vrillage, mais induit un creux trop important dans les parties basses. Le barber sert alors à déplacer le point de tire de l'écoute vers l'avant et vers l'extérieur, ce qui permet de maintenir le génois entièrement gonflé, sans que soit le creux, soit le vrillage, ne devienne trop important.

Barbotin. *n.m.* Couronne à empreintes faisant partie du guindeau (ou d'un cabestan) et assurant une bonne adhérence à la chaîne du mouillage.

Bardis *n. m.* Cloison pour empêcher le ripage de la cargaison ou pour assurer une protection de cette cargaison.

Barge. *n.f.* Bateau à fond plat généralement destiné au transport de matériaux pondéreux en vrac (sable, gravier, etc.)

Baromètre. *n.m.* Instrument permettant de mesurer la pression atmosphérique. Suivre son évolution permet, dans une certaine mesure, de prévoir le temps qu'il fera.

Barque. *n.f.* **(1)** En termes courants, petit bateau généralement non ponté. Voir Embarcation, Canot.

(2) Dans le vocabulaire marin, ce mot n'est guère utilisé que dans la locution « trois-mâts barque » (trois-mâts dont les deux phares avant sont carrés et l'artimon aurique) et, dans un sens nettement péjoratif, pour désigner une embarcation pourrie et vermoulue, un mauvais bateau, un sale rafiot (dans ce cas, on marque fortement le « b » initial, comme pour dire « beurk »).

Barre. *n.f.* **(1)** Pièce de bois ou de métal de forme allongée, faisant partie du gouvernail et servant à commander le safran. Elle est

fréquemment munie d'un prolongement articulé, le stick (sinon, c'est une « barre franche »). Sur les bâtiments de taille importante, elle est souvent remplacée par une roue (barre à roue).

(2) Haut-fond situé souvent près du littoral et sur lequel la houle se brise en déferlant, ce qui peut rendre délicate, voir périlleuse, l'approche de ces côtes.

Barre d'écoute. n.f. Sorte de rail horizontal et transversal sur lequel peut se déplacer un chariot d'écoute porteur des poulies inférieures du palan permettant de régler l'écoute de grand-voile.

Barre de flèche. *Loc.f.* Petit espar horizontal, souvent métallique, destiné à écarter les galhauts du mât afin de mieux diriger l'effort qu'ils exercent sur lui. Les grands voiliers ont souvent plusieurs étages de barres de flèche. Les barres de flèche peuvent être droites, c'est-à-dire dirigées perpendiculairement à l'axe longitudinal du voilier, ou poussantes, c'est-à-dire dirigées un peu vers l'arrière (environ 30°).

Dans ce dernier cas, le plus fréquent sur les voiliers modernes, les barres de flèche et les galhaubans prenant appui sur elles contribuent à tenir le mât dans le sens longitudinal. Lorsque les barres de flèches sont droites, il faut des bas-taques pour retenir le mât vers l'arrière. Voir aussi Flèche.

Barrer. *v. tr et int.* Diriger le bateau à l'aide de la barre. On dit « barrer » même lorsque la barre franche est remplacée par une barre à roue.

Barreur. *n.m.* Équipier chargé de barrer, de diriger le voilier. C'est généralement le barreur qui dirige l'exécution des manœuvres. Le synonyme approximatif timonier est vieilli.

Barrière. *n.f.* **(1)** Barrière corallienne : récif corallien formant une ligne parallèle à la côte.

(2) Barrière de glace : Extrémité d'un glacier à l'endroit où il se jette dans la mer, généralement bordée de grandes falaises de glace abruptes.

Barrot. *n.m.* Poutre ou cornière métallique transversale reliant les deux bords de la coque d'un bâtiment et contribuant à raidir l'ensemble de sa charpente, soutenant le pont. Voir aussi Bau.

Barrotin *n.m.* Section de barrot prenant appui sur la bauquière et servant à installer un panneau ou une écoutille.

Barrotage *n.m.* . Installation de l'ensemble des barrots d'un navire

Barroter *v.* Remplir la cale d'un bateau jusqu'aux barrots.

Bascule (de vent). *n.f.* Changement assez rapide et permanent de la direction du vent.

Bas-étai. *n.m.* Étai qui ne monte pas jusqu'en tête de mât et est situé derrière l'étai principal.

Bas-fond. *Loc. m.* Plateau sous-marin proche de la surface, pouvant constituer un danger. Curieusement synonyme approximatif de haut-fond.

Bas-hauban. *n.m.* Hauban qui ne monte pas jusqu'en tête de mât, mais est frappé au niveau du mât où se trouve les barres de flèche écartant les galhaubans de l'étage supérieur.

Basse. *n.f.* Banc de roches formant un bas-fond. En principe, une basse ne découvre pas, même à marée basse, mais elle peut soulever la houle et faire travailler la mer, la rendre hachée. Les basses sont fréquemment recherchées par les pêcheurs, qui y trouvent semble-t-il plus de poissons qu'ailleurs.

Basse mer. État de la mer lorsqu'elle est à son niveau de marée minimal, entre la fin du perdant ou du reflux (marée descendante) et le début du flux (marée montante).
Abréviation : BM. Syn. : Marée basse.
Ant. : Pleine mer, Marée haute.

Bassin. *n.m.* **(1)** Bassin d'un port : avant-port.
(2) Bassin de concentration : mer semi-fermée, souvent chaude, dans laquelle

les pertes par évaporation sont supérieures aux apports d'eau douce (fleuves, précipitations, fonte des glaces ou des neiges, etc.). La salinité y est en principe supérieure à celle de la mer libre. (3) Bassin de dilution : antonyme de bassin de concentration, mer semi-fermée dans laquelle les pertes par évaporation sont inférieures aux apports d'eau douce. La salinité y est en principe inférieure à celle de la mer libre.

Bastaque. *n.f.* Hauban de tension réglable (à l'aide d'un palan, d'une itague ou d'un levier ad hoc), fonctionnant par paire, reliant la tête du mât à l'arrière du voilier, un sur chaque bord, servant à retenir le mât vers l'arrière et à s'opposer à l'effort du vent et des voiles sur le mât, ou à en contrôler le cintre. Il faut étarquer la bastaque au vent et relâcher celle sous le vent.

Bastingage. *n.m.* Autrefois rambarde en bois ou en fer ceinturant le pont supérieur d'un navire. On emploie aussi ce terme par extension

pour désigner les garde-corps. Sur les voiliers modernes, ce rôle est dévolu aux filières et au(x) balcon(s).

Baston. *n.f.* **(1)** Désigne familièrement du gros temps ou du vent frais. Syn. Piaule.

(2) Décrit aussi les échanges peu amènes entre les concurrents d'une régata lors d'une réclamation.

Batardeau *n.m.* Caisson étanche d'assèchement qui permet de travailler sur une partie de la carène

Batayoles : Premier ou dernier montant des filières d'une passerelle ou d'un garde-fou de pont.

Bateau. *n.m.* **(1)** Traditionnellement, désignait un bâtiment de taille moyenne (comprise entre celle d'un navire, plus grand, et d'une embarcation, plus petite).

(2) De nos jours, est devenu un nom générique désignant tout engin de navigation, quelle que soit sa taille. Il reste toutefois peu recommandé d'utiliser le

terme de bateau pour les bâtiments de grande taille (gros navires de guerre, gros cargos, pétroliers, etc.).

Bâtiment. *n.m.* **(1)** En principe, nom générique de toute construction flottante utilisée comme engin de navigation, quelle que soit sa taille. Un petit dériveur a été bâti autant qu'un porte-avions.

(2) De nos jours, semble parfois plutôt réservé à des unités de dimensions importantes : gros cargos, pétroliers, navires de guerre, etc.

(3) Dans le présent glossaire, désigne n'importe quel engin naviguant, propulsé à la voile ou au moteur, et indépendamment de sa taille.

Bathymétrie. *n.f.* Mesure par sondage des profondeurs océaniques. Voir aussi Sondeur.

Bathyscaphe. *n.m.* Inventé par le physicien suisse Auguste Piccard, le bathyscaphe est le premier engin autonome (contrairement à la bathysphère) d'exploration des grands fonds marins. C'est une sphère d'environ

deux mètres de diamètre, en acier capable de résister aux énormes pressions des abysses, munie pour assurer la flottabilité de grands réservoirs d'essence en aluminium (l'essence est plus légère que l'eau de mer et permet aux réservoirs de résister à la pression), un peu à la manière de l'hydrogène ou l'hélium d'un ballon ou d'un dirigeable. En 1948, le FNRS II atteint une profondeur de 1380 mètres, mais sans équipage. L'engin est en partie perdu lors de la remontée à cause du mauvais temps. Un nouveau bathyscaphe franco-belge, le FNRS III, atteignit une profondeur de 2100 mètres en 1953, puis de 4050 mètres en février 1954, avec équipage, 900 mètres de plus que le Trieste, construit par Auguste Piccard, à la même époque. En 1957, l'US Navy racheta le Trieste et le dota d'une nouvelle sphère plus résistante, capable en principe de résister aux pressions régnant à une profondeur de 11 km. En janvier 1960, le Trieste atteint le fond à 10 916 mètres dans la fosse océanique des Mariannes, avec à son bord Don

Walsh and Jacques Piccard. Ce fut son unique plongée très profonde, car la sphère fut légèrement endommagée. Le Trieste ne plongea plus guère au-delà de 4000 mètres. Peu après, le bathyscaphe français Archimède effectua de nombreuses plongées très profondes dans la fosse des Kouriles et atteignit la profondeur de 9545 mètres en juillet 1962. Le record de Trieste ne fut donc pas battu (et ne l'est toujours pas de nos jours), ne fût-ce que parce que la fosse des Kouriles est moins profonde que celle des Mariannes. Depuis, plus aucun engin capable d'atteindre les plus grandes fonds océaniques n'a été construit. Les explorations suivantes effectuées par le Trieste, l'Archimède et une soucoupe plongeante, le Cyana, ne dépassèrent guère la profondeur de 4000 mètres. Dans les années 1980, le CNEXO français (aujourd'hui nommé Ifremer) réalisa un nouvel engin plus léger et plus maniable, le Nautille (sphère en alliage de titane, matériau de flottabilité rigide), capable de dépasser les 6000 mètres de profon-

deur (6740 mètres en février 1985). D'autres aux performances analogues ont été construits depuis (Mir soviétique, Shinkai 6500 japonais, etc.)

Bathysphère. *n.f.* Solide sphère de métal suspendue à grande profondeur à l'aide d'un câble d'acier, permettant d'explorer les fonds marins à l'aide d'un ou plusieurs hublots fermés. Le dispositif est dangereux : si le câble vient à céder, la sphère coule sans possibilité de sauvetage et les occupants n'ont alors aucune chance de survie. Il est aussi malcommode et peu confortable, car les mouvements du navire de surface auquel est suspendu le câble sont transmis à la bathysphère. C'est pourquoi ce système a vite été supplanté par des engins autonomes, tels que le bathyscaphe. Le record de profondeur semble être de 908 mètres, le 14 août 1934 (plongée de William Beebe et Otis Barton).

Bathypélagique. *adj.* Relatif aux abysses, aux grandes profondeurs océaniques, notamment

aux zones marines comprises entre 2000 et 6000 mètres de profondeur, voire au-delà. Les biologistes et océanographes emploient en particulier ce terme pour désigner les formes de vie abyssale, c'est-à-dire la faune et la flore peuplant les grandes profondeurs marines.

Battant loc ; Partie du pavillon qui flotte librement par opposition au guindant qui est le long de la drisse.

Battre pavillon : Porter le pavillon.

Bau. *n.m.* **(1)** Poutre transversale qui réunit les deux bord d'un bâtiment et supporte le pont. Dans ce sens particulier, le mot est devenu désuet sur les voiliers modernes, où l'on parle plutôt de barrot.

(2) Largeur du bateau. En particulier, le maître-bau désigne le bau le plus long du bâtiment et, par extension, la plus grande largeur du bâtiment.

Bauquiere *n.f.* Pièce de bois, unissant l'ensemble des sommets des couples et supportant le barrotage.

Beau. *Adj.* Désigne officiellement un état de la mer compris entre ridée et peu agitée. La mer est belle quand les creux sont compris entre 0,1 et 0,5 mètres.

Beaufort, **Francis**. Nom de l'amiral britannique Sir Francis Beaufort (1774-1857), qui inventa l'échelle des vents qui porte son nom, l'échelle de Beaufort.

Beaupré. *n.m.* Mât (ou poutre prolongeant la coque) disposé à l'étrave du voilier et incliné vers l'avant, souvent presque horizontal, permettant d'amurer à l'avant de l'étrave un ou plusieurs focs, ou des focs de grande dimension. Le beaupré est une pièce cruciale du gréement des voiliers traditionnels, car c'est sur lui qu'est frappé l'étai (ou les étais) retenant les mâts vers l'avant. Le beaupré repose sur la guibre et est maintenu en place par des câbles ou chaînes, les moustaches

sur le côté et la sous-barbe en dessous.
Voir aussi Bout-dehors.

Benthique. *adj.* Qualifie le benthos, c'est-à-dire les organismes vivant au fond des mers. Voir aussi Pélagique.

Benthos (ou Benton). *n.m.* Ensemble des organismes végétaux ou animaux vivant sur les fonds marins ou très près du fond des mers. Il se compose de formes fixes, adhérant aux fonds, comme les coraux ou certains mollusques (coquillages), et de formes mobiles dites sédentaires (certains crustacés, gastéropodes, etc.). Voir aussi Necton, Plancton, Pélagique.

Béquille. *n.f.* Pièce de bois ou d'autre matériau empêchant un bâtiment échoué ou à terre de se coucher. Syn. Accore.

Béquiller. *v.tr.* Empêcher un navire échoué de se coucher en le maintenant debout à l'aide de béquilles.

Ber. *n.m.* Berceau construit aux dimensions de la coque d'un bateau et sur lequel on pose ce dernier lorsqu'on le sort de l'eau.

Berceau *n.m* Assemblage en bois ou en fer destiné à soutenir un navire quand il est halé

Bermudien. *adj.* Désigne un type de voile triangulaire dans laquelle le guindant est assujetti sur toute sa hauteur à l'arrière d'un mât très haut (mât de type Marconi) au moyen d'une ralingue cousue dans la voile ou de coulisseaux courant le long d'un rail disposé à l'arrière du mât. C'est le type de grand-voile de la plupart des gréements modernes. Voir aussi Aurique.

Berne (en). *n.f.* Un pavillon est en berne lorsqu'il est envoyé à mi- drisse, et non à bloc, pour signaler notamment un décès à bord ou un deuil national.

Bib. *n.m.* Engin flottant ou canot de survie. Synonyme de Radeau de sauvetage.

Bigue *n.m* Très gros mât de charge maintenu presque vertical et portant à son extrémité supérieure des cordages et des appareils destinés à lever des poids très lourds. On nomme aussi bigues deux mâts placés et garnis comme le précédent

Bimini. *n.m.* Taud ou auvent de toile tendu au-dessus du cockpit pour protéger l'équipage du soleil (très utile sous les tropiques) ou parfois des intempéries.

Biquille. *n.m.* Bateau pourvu de deux quilles parallèles sur lesquels il peut s'échouer facilement lorsque la mer descend, sans devoir béquiller.

Bitte. *n.f.* Borne, court poteau ou tête d'épontille dressée sur le pont d'un bateau, sur laquelle on tourne les amarres. Elle est parfois pourvue près de son sommet d'une tringle transversale, nommée paille, empêchant les amarres de décapeler. Au bord d'un quai, une bitte se nomme plutôt bollard.

Bitord *n.m.* Cordage composé de fils de caret entortillés ensemble.

Bitture. *n.f.* **(1)** Longueur de chaîne ou de câblot nécessaire entre la bitte et l'ancre pour mouiller, que l'on étale en segments de longueurs identiques sur le pont afin de préparer la longueur voulue, ce qui se dit prendre la bitture.

(2) Lorsque le capitaine ou le patron d'un navire ordonnait de prendre une bonne bitture, cela signifiait que l'on allait rester mouillé au moins une marée, ce qui pouvait laisser à l'équipage le temps d'aller à terre et d'absorber une quantité pas toujours modérée de vin ou d'alcool. Ce serait l'une des origines possibles du sens familier de l'expression prendre une bonne bitture, se soûler. On passe en quelque sorte de la rade de mouillage aux rades du port...

Bloqueur. *n.m.* Pièce d'accastillage ayant un rôle analogue à celui d'un taquet coinçeur et composée d'un filoir et d'une came pressant sur un cordage et actionnée par un

levier permettant de bloquer un bout en tension d'un seul geste (en abaissant le levier) et de le libérer également d'un seul geste (en remontant le levier). Sur beaucoup de yachts de croisière et de course, de nombreuses manœuvres (drisses, hale-bas, balancines, Cunningham, etc.) sont renvoyées par des poulies vers le piano, une batterie de bloqueurs disposés côte-à-côte près du cockpit. Voir aussi Clamcleat.

BLU. *Loc. f.* Initiales de Bande latérale unique. Système de radiotéléphonie en ondes hectométriques permettant des liaisons d'une portée d'environ 150 à 300 milles et fonctionnant dans la bande de 1605 à 4000 kHz (longueurs d'onde comprises entre 75 et 187 m). Cette bande de fréquences est divisée en canaux généralement pré-réglés sur les appareils. La fréquence 2182 kHz (137,5 m) est la fréquence internationale de détresse, réservée à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la veille et à l'appel. Les trois premières minutes de chaque demi-

heure sont une « période de silence » pendant laquelle il est interdit d'émettre sur cette fréquence pour autre chose que la sauvegarde de la vie humaine. Les communications entre navires français se font sur les fréquences 2321 et 3512 kHz. La qualité des communications est bien moins bonne qu'en VHF. Il existait aussi une bande décamétrique, comprise entre 4 à 25 MHz (12 à 75 m) et de portée intercontinentale, mais celle-ci n'est plus exploitée en France depuis janvier 1998 (de nombreux récepteurs permettent cependant encore de la capter).

BMS. *n.m.* Bulletin météorologique spécial, émis par les autorités maritimes notamment en cas de prévision de dégradation soudaine du temps ou lorsque le vent prévu atteint ou dépasse force 7 sur l'échelle de Beaufort (grand frais).

Bollard. *n.m.* Bitte d'amarrage d'un quai, généralement en métal, souvent munie à son sommet d'un renflement tourné vers la

terre pour empêcher les amarres de décapeler.

Bôme. *n.f.* Espar horizontal placé derrière le mât et tenant la bordure de la grand-voile ou d'une voile aurique ou bermudéenne vers le bas. La bôme est reliée au mât par une articulation nommée vit-de-mulet. Il arrive assez fréquemment que d'autres voiles soient bômées, comme par exemple certaines trinquettes ou des voiles de misaine ou d'artimon. Ce mot a complètement supplanté le terme gui, qui était à peu près synonyme et que l'on retrouve très fréquemment dans les récits de navigateurs jusque dans les années 1950-60 (cf. par exemple les œuvres de Gerbault ou de Merrien).

Bômer. *v.tr.* Pourvoir une voile d'une bôme. Voile bômée : voile dont la bordure est maintenue par une bôme.

Bonne brise. *Loc.f.* Temps correspondant à la force 4 de l'échelle de Beaufort, la vitesse du

vent étant comprise entre 11 et 16 nœuds (env. 20 à 28 km/h).

Bon plein. *Loc.m.* Allure de près, c'est-à-dire assez proche du lit du vent, mais plus abattue que le près serré, comprise entre ce dernier et le travers. On dit parfois aussi « près bon plein ».

Bonnette *n.f.* Petite voile carrée ajoutée, par vent arrière, sur un bout-dehors, destinée à augmenter la surface de la voilure

Bord. *n.m.* **(1)** L'un des côtés du bateau (voir Bâbord et Tribord).

(2) Par extension, désigne le bateau lui-même, comme dans les expressions « monter à bord » ou « maître à bord ».

(3) Route ou distance parcourue sous une même allure (par exemple, bord de près, bord vent arrière, etc.).

(4) Tirer des bords : au près, virer de bord ou changer d'amure régulièrement, en conservant un près assez serré sur chaque bord, afin de remonter au vent. Syn. Louvoyer.

(5) Bord d'attaque : le côté d'une voile qui reçoit le vent en premier. Syn. Guindant.

(6) Bord de fuite : le côté d'une voile par lequel le vent s'échappe. Syn. Chute.

Bordage. *n.m.* En construction navale en bois, enveloppe extérieure de la coque, formée de planches nommées bordés, traditionnellement chevillés sur la membrure à l'aide de gournables. Voir aussi clin et franc-bord.

Bordé. *n.m.* (1) Planche utilisée pour assembler les côtés de la coque et former son enveloppe extérieure. A noter qu'autrefois, les significations des mots bordé et bordage étaient à l'inverse de l'usage actuel : bordage désignait les planches individuelles et bordé l'ensemble de l'enveloppe de la coque. Une ligne de bordés bout à bout d'une extrémité à l'autre de la coque est une virure. Les bordés étaient traditionnellement chevillés sur la membrure à l'aide de gournables (de

nos jours, ils sont plutôt rivetés ou cloués).

(2) Par extension, les flancs du bateau.

Bordée. *n.f.* Synonyme approximatif de quart. On divisait autrefois l'équipage en deux bordées, ceux dont les couchages étaient à bâbord (les « bâbordais ») et ceux dont ils étaient à tribord (les « tribordais »), pour la répartition des services et des quarts. Ce terme est aujourd'hui désuet (sauf aux Glénans, qui l'ont remis à l'honneur pour désigner ce que l'on appelle « travaux d'intérêt collectif » ou « travaux d'intérêt général », ou plus couramment corvées, dans l'armée et d'autres collectivités).

Border. *v.tr.* **(1)** Action de reprendre de l'écoute, de la raidir, pour refermer une voile et la rapprocher de l'axe du bateau. Border plat : border au maximum une voile. Ant. Choquer.

(2) Border une coque : la pourvoir de son bordage ou de ses bordés, c'est-à-dire

des planches formant son enveloppe extérieure.

Bordure. *n.f.* Bord inférieur d'une voile, joignant le point d'amure au point d'écoute. Sur un gréement moderne, la bordure d'une grand-voile est généralement munie d'une ralingue enverguée sur la bôme. Voir aussi Guindant et Chute.

Bornage *ac* Petit cabotage

Bosco. *n.m.* Maître d'équipage, responsable de tout ce qui concerne le gréement du voilier.

Bosse. *n.f.* (1) Traditionnellement, cordage fixé par une de ses extrémités et qui, s'enroulant autour d'un cordage sur lequel s'exerce un effort, le maintient immobile par le frottement. La bosse est aussi un bout que l'on fouette (enroule) autour d'une autre manœuvre (ou d'une chaîne de mouillage) afin de reprendre de la tension, par exemple pour dégager une écoute bloquée sous forte tension parce que ses tours ont mordu (se cheveu-

chent) sur un winch ou relever la ligne de mouillage. Voir aussi Fouet, Bosser.

(2) Bosse d'empointure : Cordage servant à haler le point d'écoute d'une voile bômée vers l'extrémité de la bôme, de façon à tendre la bordure, par exemple pour réduire le creux dans la partie inférieure de la voile.

(3) Bosse de ris : cordage servant, pour une voile arisée, à abaisser l'œillet de ris contre la bôme et à haler cet œillet vers l'extrémité de la bôme.

Bosses cassantes *loc.f.pl* bossess faibles que l'on fixe de distance en distance sur une amarre ou une chaîne. Elles absorbent les chocs en travaillant successivement jusqu'à la rupture.

Bosser. *v.tr.* Bosser une manœuvre, c'est fouetter ou frapper une bosse dessus afin de pouvoir la haler, par exemple lorsque son extrémité n'est pas libre et qu'elle ne peut être tournée sur un winch. On peut aussi bosser une ligne de mouillage pour la remonter à l'aide d'un winch lorsque la

force des équipiers chargés de le faire à l'avant ne parvient pas à vaincre un fort courant ou un vent frais.

Bossoir. *n.m.* **(1)** Sur les grands voiliers traditionnels, sorte de poutre dépassant à l'extérieur de chaque côté de la coque à l'avant du bateau et servant de potence pour mouiller ou relever une ancre sans qu'elle heurte la coque.

(2) Bossoir d'embarcations : potence métallique pivotante, portique ou sorte de petite grue permettant de hisser à bord ou de mettre à la mer une embarcation. Dans ce sens, on dit aussi parfois portemanteau. Voir aussi Chèvre.

(3) Au sens figuré, les bossoirs désignaient autrefois familièrement les seins d'une femme, surtout quand la poitrine était généreuse.

Bouchain. *n.m.* Angle entre les différentes parties qui composent le bordé de la coque. Voir A bouchains vifs.

Bouchonner. *v.int.* Faire le bouchon sur l'eau sans manœuvrer ni faire route.

Bouchot. *n.m.* Pieu de bois planté dans le sable ou la vase afin d'y élever les moules qui s'y accrochent. Peut constituer un danger pour la navigation.

Boudin *n.m.* Bourrelet de corde ou de caoutchouc, ceinturant une embarcation pour la protéger des chocs aux abordages.

Bouée. (1) Tout corps flottant non manœuvrant et généralement ancré au fond.

(2) Balise flottante. Voir Balisage, Marquage.

(3) Partie flottante d'un coffre, que l'on attrape pour s'amarrer au corps-mort dudit coffre.

(4) Bouée de sauvetage : appareil flottant que l'on jette à un homme à la mer pour qu'il puisse le récupérer. Bouée en fer à cheval : bouée de sauvetage ayant cette forme et placée à l'arrière d'un bateau.

Bouge. *n.m.* Courbure transversale convexe du pont d'un bateau ou de ses baux ou barrots (le centre étant plus haut que les côtés). Ant. Creux. Voir aussi Tonture.

Bourlinguer *v* Se dit d'un bateau qui lutte dans une forte mer et d'un marin qui navigue beaucoup.

Boussole. *n.f.* Terme non marin et proscrit. Sur un bateau, on ne parle jamais de boussole, mais uniquement de compas.

Bout. *n.m.* **(1)** Étrave, avant du navire. Voir Bout au vent.

(2) (Prononcer « Boute »). Terme générique très large désignant toute espèce de cordage à bord d'un bateau (écoute, drisse, etc.). A noter que les termes cordes et ficelles sont complètement proscrits à bord. Syn. Cordage, Filin, Ligne, Manœuvre.

Bout au vent. *Loc. adv.* Allure dans laquelle le voilier est approximativement face au vent, non

propulsif et voiles fasseyantes. Syn. Vent debout, vent devant.

Bout-dehors. *n.m.* Autrefois, prolongement du beau-près. Sur les bateaux actuels, espar disposé à l'avant du bateau, parfois télescopique, permettant d'amurer un grand foc, un gennaker ou un spinnaker asymétrique en avant de l'étrave.

Brafouiller. *v.i.* Terme familier désignant un vent soutenu ou frais (typiquement force 6 à 7 Beaufort) ou parfois une mer assez forte: on range l'appareil photo et la crème solaire, on réduit la toile, le bateau gîte et tend parfois à partir au lof, mais la situation reste relativement maniable. Ça brafouille : ça souffle assez fort. Le verbe est en principe moins fort que piauler.

Brai *n.m* Dernier résidu des sucs résineux provenant du pin et du sapin. En faisant recuire ce résidu avec un mélange d'eau il en résulte au refroidissement une masse sèche, transparente et roussâtre qui s'appelle le brai sec.

Braie *n. f.* Sorte de collier en toile à voile ou en cuir que l'on applique autour du trou pratiqué dans le pont pour le passage d'un mat, d'une pompe, de la volée d'un canon afin d'empêcher l'infiltration de l'eau à l'intérieur du bateau.

Branles *n.m.* Nom ancien des hamacs (d'où "branlebas")

Bras. *n.m.* Manœuvre permettant d'orienter l'extrémité libre d'un espar ou d'une vergue. Désigne en particulier, dans le gréement d'un spi, l'écoute au vent, celle qui passe dans la mâchoire du tangon et permet de le diriger.

Brasse. *n.f.* Ancienne mesure de longueur utilisée principalement pour mesurer la profondeur de l'eau, égale à 1,824 m en France (mais cette valeur varie suivant les pays et les époques : 1,624 m au Royaume-Uni, 1,829 aux États-Unis). De nos jours, le terme est désuet et les profondeurs sont presque toujours mesurées en

mètres. L'encablure est en principe égale à 120 brasses. Voir Sonde.

Brasser. (1) *v.tr.* Orienter les vergues en agissant sur les bras.

(2) *v.tr.* Border le bras de spi pour orienter le tangon. « Brasser carré » : brasser le spi en sorte que le tangon soit approximativement perpendiculaire à l'axe du bateau.

(3) *v.int.* Se dit d'une mer formée qui agite le bateau, lui imprime tangage et roulis. Ça brasse : la mer est agitée, ça bouge bien. Par extension, être brassé, ressentir le mal de mer.

Brassiage. *n.m.* Profondeur de l'eau réelle ou donnée par la carte, synonyme assez peu usité de Sonde. Voir aussi Bathymétrie.

Brassière. *n.f.* Équipement de sécurité flottant porté par les membres de l'équipage et aidant celui qui l'a revêtu à flotter s'il tombe à la mer. Syn. : Gilet de sauvetage.

Bredindin *n.m.* Palan de chargement mobile constitué de plusieurs poulies.

Brick *n.m.* Navire à 2 mâts, de petit tonnage.

Brick goélette *n.m.* Voilier intermédiaire entre le Brick et la Goélette

Bridier. **v.tr.** Rapprocher deux ou plusieurs manœuvres tendues parallèlement en effectuant plusieurs tours d'un autre bout, ce qui a pour effet d'augmenter légèrement leur tension.

Brigadier *n.m* Matelot d'une embarcation placé à l'avant pour recevoir les bosses ou les amarres, annoncer les obstacles sous le vent ou aider à accoster avec la gaffe.

Brigantin *n.m.* Voilier léger et rapide, d'une vingtaine de mètres, avec deux mâts portant un gréement à voiles carrées.

Brin *n.m.:* un des multiple fils qui constituent un cordage.

Brion. *n.m.* En construction navale traditionnelle, pièce de bois faisant la jonction entre l'extrémité avant de la quille et l'étrave.

Brisants. *n.m.pl.* **(1)** Rochers, haut-fond, caillou ou récif souvent à fleur d'eau ou émergeant à peine, sur laquelle la houle déferle, et constituant un danger pour la navigation. **(2)** Par extension, partie déferlante d'une lame, quelle qu'en soit la cause.

Brise. *n.f.* **(1)** Officiellement, terme générique désignant des vents correspondant à force 1 (très légère brise), force 2 (légère brise), force 3 (petite brise), force 4 (jolie brise) et force 5 (bonne brise) sur l'échelle de Beaufort, soit au total une large fourchette de vitesses de vents comprises entre 1 et 21 nœuds (1 à 38 km/h). **(2)** Employé seul, le terme sous-entend généralement des vents relativement soutenus (tout en restant maniabes), souvent supérieurs à 12 nœuds (force 4 à 5), notamment dans des expressions comme « naviguer dans la brise », « la brise s'est levée à 16 heures ». L'usage

courant emploie même parfois ce mot pour des vents plus forts : les expressions forte brise et grosse brise n'ont pas de définition officielle précise, mais correspondent respectivement et approximativement à vent frais (force 6) et à grand frais (force 7, jusqu'à 33 nœuds, ou 61 km/h), mais pas au-delà : un coup de vent (force 8), ce n'est plus de la brise. D'ailleurs, en anglais, l'expression Strong Breeze est le terme officiel l'échelle de Beaufort pour désigner ce que l'on nomme en français vent frais (force 6).

(3) Dans certaines expressions, le terme désigne au contraire du tout petit temps et un vent très faible : « folles brises », « brise de demoiselle ». Voir aussi Brise thermique.

Brise côtière. *Loc. f.* Synonyme de brise thermique.

Brise-lames. *n.m.* **(1)** Môle, jetée, épis, cale ou autre ouvrage artificiel dissipant l'énergie de la houle ou des vagues soulevées par le

vent afin de protéger un port, une rade ou une plage.

(2) Sorte d'hiloire ou de surbau en pointe défléchissant vers l'extérieur de la coque les lames qui balaient le pont avant d'un petit voilier, pour les empêcher d'envahir le cockpit.

Briser. *v.int.* Se dit d'une lame qui déferle dans l'écume.

Brise thermique. *Loc. f.* Vent créé par les différences de température entre la côte et la surface de la mer. Par beau temps, de jour, le rivage s'échauffe plus rapidement que la surface de la mer. L'air au dessus de la terre s'échauffe et monte, créant un appel d'air de la mer vers la terre, appelé brise de mer, sensible lors des après-midis ensoleillés. La nuit, la terre se refroidit plus rapidement que la mer et le phénomène de convection s'inverse, ce qui crée la brise de terre, sensible en fin de nuit et le matin. Syn. : Brise côtière. Voir aussi Mousson, Vent synoptique.

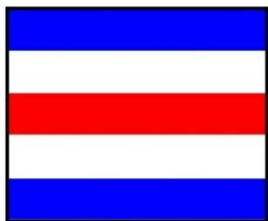
Bruine. *n.f.* Pluie constituée de très fines gouttelettes d'eau. Il ne tombe pas beaucoup d'eau, mais la visibilité est fortement altérée. On dit aussi crachin.

Brume. *n.f.* (1) Dans le langage des météorologues, précipitation constituée de fines gouttelettes d'eau trop légères pour tomber, réduisant la visibilité moins fortement que le brouillard, plus épais.

(2) Les marins n'utilisent guère le mot brouillard, mais parlent indifféremment de brume pour ce que les terriens appellent brume ou brouillard (sauf dans les bulletins météorologiques marins).

Bulbe. *n.m.* Renflement de la partie inférieure d'une quille. Le bulbe, généralement constitué d'un matériau lourd (fonte, plomb, voire uranium appauvri), sert de lest et permet d'abaisser le centre de gravité d'un voilier et de concourir à sa stabilité latérale. Le bulbe est relié à la coque par une partie plus fine de la quille, le voile de quille.

Bulge *n.m* Renflement des flancs du navire



C (Charlie)

oui

[Retour au début](#)

Cabaner. (1) *v.tr.* Cabaner une embarcation, c'est la retourner sens dessus dessous, à terre ou sur le pont d'un bâtiment plus grand, en sorte qu'elle fasse une sorte de cabane pouvant constituer un abri.

(2) *v.int.* Chavirer, se retourner, en parlant d'un bateau surpris par une rafale ou une grosse lame. Peut aussi s'employer à la forme pronominale : se cabaner. Syn. Dessaler.

Cabestan. *n.m.* Gros treuil à axe de rotation vertical servant à virer des aussières ou les chaînes de mouillage. Sur les grands voiliers traditionnels, les cabestans étaient

manœuvrés par plusieurs hommes à l'aide de barres d'aspect engagés dans des mortaises aménagées dans une sorte de couronne disposée au sommet du cabestan. Sur les voiliers modernes, les cabestans sont remplacés par des winchs actionnés à l'aide d'une manivelle (pour les aussières et écoutes) et des guindeaux pour le mouillage, ou, pour des voiliers de grande dimension, par des moulins à café. Toutefois, le mot cabestan est parfois encore utilisé, et pas seulement par les puristes de la langue française, pour désigner un winch.

Cabillot. *n.m.* Forte cheville en bois traversant de part en part un râtelier (comportant plusieurs cabillots) et sur laquelle on tournait les manœuvres courantes (écoutes, bras, drisses, etc.) d'un voilier traditionnel. Le terme est désuet sur les voiliers modernes, où les cabillots sont remplacés par des taquets.

Cabine. *n.f.* Terme employé à bord d'un bateau pour désigner une chambre à coucher.

Câble. *n.m.* **(1)** Élément conducteur de l'électricité reliant un appareil électrique à son alimentation ou un capteur à l'instrument qui en utilise les données.

(2) Faisceau de fils métalliques groupés hélicoïdalement, souple ou rigide, utilisé notamment pour les drisses, certains palans, et surtout les manœuvres dormantes (haubans, étais), etc.

Câblot. *n.m.* Cordage textile ou éventuellement métallique au bout duquel est frappé une ancre ou un grappin et servant au mouillage des embarcations et autres petites unités (en remplacement de la chaîne utilisée sur les bâtiments plus importants).

Cabotage. *n.m.* Navigation le long des côtes, de port en port.

Cadène. *n.f.* Ferrure ou pièce métallique parfois en forme de latte sur les dériveurs et assujettie à la coque ou au pont, sur laquelle sont frappés les haubans au sens large

du gréement dormant, y compris l'étai, le pataras et les bastaques.

Cage. *n.f.* Corps, partie fixe, d'une poulie, supportant l'essieu sur lequel tournent les réas. Syn. : Caisse. Voir aussi Joue.

Cagnard. *n.m.* Abri aménagé sur le pont, généralement confectionné en toile, servant à protéger les hommes de quart du mauvais temps. En régate, désigne aussi la bande de toile sur laquelle est inscrit le numéro du concurrent.

Caillebotis. *n.m.* Panneau ou plancher de lattes croisées permettant l'écoulement des eaux ou l'aération.

Calanque. *n.f.* Littoral calcaire échancré et indenté, et plus particulièrement une anse ou petite baie dans ce type de littoral. Voir aussi Crique.

Calier *n.m.* Homme employé spécialement à la distribution de l'eau douce.

Cale. *n.f.* **(1)** Partie la plus basse dans l'intérieur de la coque d'un navire, où sont logées la cargaison et les provisions. Voir aussi Soute.
(2) Plan incliné entrant dans l'eau permettant de mettre à l'eau ou d'en sortir des bateaux. Parfois appelée Slip, sous l'influence de l'anglais.
(3) Cale de mât : planchette de bois ou dispositif en forme de coin inséré dans l'étambrai et permettant de reculer ou d'avancer le point d'appui du mât sur le pont afin de régler sa quête et son cintrage.

Caler. *v.tr.* Mesurer un certain tirant d'eau. Ex. « Ce bateau cale 1,5 mètre », il a 1,5 mètre de tirant d'eau, son point le plus bas est à 1,5 mètre sous la ligne de flottaison ou sous la surface de la mer.

Calfat. *n.m.* Personne chargée de calfater la coque d'un navire afin de l'étancher. Voir aussi Chaise de calfat.

Calfatage *n.m* Opération qui consiste à remplir d'étoupe, au moyen d'un ciseau et à coups de maillet, les coutures des bordages ou des ponts en bois d'un navire afin de les rendre étanches. L'étoupe est ensuite recouverte de brai.

Caliorne *n.m* Gros et fort palan destiné aux manœuvres de force.

Caillou. *n.m.* Désigne familièrement un roche sous-marine peu profonde ou un récif sur lequel le bâtiment peut talonner ou toucher, constituant un danger pour la navigation.

Caisse. *n.f.* Corps, partie fixe, d'une poulie, supportant l'essieu sur lequel tournent les réas. Synonyme : Cage. Voir aussi Joue.

Caisson. *n.m.* Espace de rangement en forme de coffre aménagé à l'intérieur d'un bateau et épousant les formes de la coque.

Calme. *n.m.* Temps se caractérisant par une absence de vent (vitesse inférieure à 1 nœud),

correspondant à force 0 sur l'échelle de Beaufort. Voir aussi Pétrole. Désigne également l'état de la mer lorsqu'elle est plate comme un miroir, même pas ridée.

Cale-pieds. *n.m.* Arceau souple servant à bloquer les pieds sur le flotteur de beaucoup de planches à voile.

Cambuse. *n.f.* Magasin ou soute où sont entreposés les vivres et les boissons. Sur les voiliers traditionnels, c'était aussi l'endroit où étaient distribués le pain, le vin et les autres aliments non cuisinés.

Canal. *n.m.* **(1)** Passe, bras de mer resserré entre deux côtes.
(2) Canal maritime : chenal artificiel reliant deux mers ou océans (Panama, Suez).

Canoë. *n.m.* Petite embarcation de la forme d'une pirogue, propulsée par des pagaies simples (à la différence du kayak, qui utilise des pagaies doubles).

Canot. *n.m.* (Prononcer « Canote », sauf dans les noms composés où le second mot commence par une consonne). Terme générique désignant toute embarcation généralement non pontée et de dimension restreinte, mue à l'aviron, à la voile ou au moteur. Voir aussi Chaloupe. Canot de sauvetage : Grande embarcation robuste et généralement insubmersible, souvent affrétée en France par la Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM), et qui, dans certains ports, est toujours prête à prendre la mer pour porter assistance aux bateaux en difficulté ou en perdition.

Canyon (sous-marin). *n.m.* Sorte de vallée sous-marine prolongeant souvent un fleuve et entaillant le plateau continental.

Cap. *n.m.* **(1)** Axe longitudinal, orienté vers l'avant, du bateau.

(2) Le cap désigne aussi la direction vers laquelle le bateau fait route et l'angle de cette direction par rapport au Nord. On distingue alors le cap compas, le cap ma-

gnétique et le cap vrai selon le repère par rapport auquel cet angle est mesuré.

(3) Promontoire saillant, pointe de terre, souvent rocheuse, qui s'avance dans la mer. Voir aussi Nez.

Cap compas. Le cap du bateau tel qu'il est mesuré sur le compas de route. Il faut lui ajouter la variation pour obtenir le cap vrai. Voir aussi Cap magnétique.

Cap de mouton. *Loc. m.* Pièce d'accastillage servant à raidir les haubans et certaines autres manœuvres dormantes des gréements traditionnels. Il s'agit d'une pièce de bois percée de trois ou quatre trous dans laquelle passent les rides des haubans. Ce terme est désuet sur les voiliers modernes, où les caps de moutons ont été remplacés par des ridoirs.

Cap magnétique. Le cap du bateau par rapport au Nord magnétique. Le cap magnétique est égal cap compas corrigé de la déviation. En notant d la déviation, on a : $C_m = C_c + d$.

Cap vrai. Le cap du bateau par rapport au Nord géographique. Le cap vrai est égal au cap magnétique corrigé de la déclinaison magnétique. En notant D la déclinaison magnétique, on a : $C_v = C_m + D$. C'est aussi le cap compas corrigé de la variation (W). On a : $C_v = C_c + W$. Voir aussi Route surface et Route fond.

Cape. *n.f.* (1) Allure où la voile d'avant est bordée à contre tandis que la grand-voile est choquée en grand et que la barre est placée sous le vent. L'effet des deux voiles se contrarient et le voilier n'avance pratiquement plus, mais dérive légèrement. Le foc bordé à contre tend à faire abattre le voilier ; la grand-voile porte alors légèrement, mais dès que le bateau cherche à avancer, la barre sous le vent le refait lofer et l'effet du foc à contre est alors d'arrêter le bateau, de casser son erre. Pour se mettre à la cape (ou prendre la cape), la manœuvre la plus simple consiste à virer de bord sans faire passer le foc sous l'autre amure (en laissant son

écoute tournée au taquet), en le gardant bordé sur le bord où il se trouvait avant le virement. Voir Capeyer.

(2) Cape sèche : barre dessus et à sec de toile, le voilier bouchonne plus au moins en travers des lames pour étaler un gros temps.

Capelage. *n.m.* **(1)** œil terminal ou ensemble des boucles ou nœuds terminant un bout et embrassant un espar ou une bitte.

(2) Plus particulièrement, l'endroit où les haubans viennent se fixer sur le mât.

Capeler. *v.tr.* **(1)** Garnir la tête de mât ou tout autre point d'un espar, d'une bitte ou d'un bolidard de l'œil terminal d'un cordage ou d'un ensemble de boucles ou de nœuds terminant ce cordage. Voir aussi Frapper.

(2) Familièrement, enfiler un ciré, une brassière ou un harnais. Ant. : Décapeler.

Capeyer. *v.i.* Mettre à la cape, ou tenir la cape.

Capon *n.m* Palan qui servait à hisser l'ancre sur les anciens navires (bossoirs de capon).

Capot. *n.m.* Couvercle, panneau ou parfois auvent de toile protégeant des intempéries la descente vers le carré ou toute autre ouverture du pont ou du rouf.

Cardan. *n.m.* Système de suspension comportant un ou deux axes de rotation permettant à l'objet suspendu (compas de route, réchaud) de rester horizontal sous l'effet de sa propre gravité, malgré la gîte, le tangage ou le roulis.

Cardinal. *adj.* Relatif au système de balisage utilisant les points cardinaux. Voir Marque cardinale.

Carène. *n.f.* **(1)** Partie immergée de la coque, délimitée par la ligne de flottaison. Voir aussi œuvres vives. La longueur de la carène détermine la vitesse maximale d'un bateau en fonctionnement normal (hors déjaugage et planning) : la vitesse de carène est proportionnelle à la racine carrée de la longueur de carène, d'où la tendance, dans les grandes courses à

jauge ouverte, de construire des navires de plus en plus grands.

(2) Mettre en carène : synonyme de caréner.

Caréner. *v.tr.* Nettoyer, restaurer et repeindre la carène.

Cargaison. *n.f.* Ensemble des marchandises transportées à titre onéreux par un navire de commerce.

Cargue. *n.f.* Cordage utilisé pour carguer une voile sur sa vergue. Voir aussi Raban.

Carguer. *v.tr.* Replier une voile en accordéon sur sa vergue, sur un voilier à gréement traditionnel. Carguer une voile implique en principe de l'étrangler en la remontant vers une vergue la soutenant par le haut, à l'aide de cargues ou de rabans, alors que ferler la voile vise au même objectif, la replier sur son espar, mais implique plutôt d'affaler la voile vers une bôme la maintenant par le bas. Voir aussi Raban-ter, Étouffer.

Carré. (1) *adj.* Décrit la forme de certaines voiles traditionnelles, envergées de haut en bas, et ne fonctionnant qu'aux allures portantes.

(2) *n.m.* Pièce intérieure d'un bateau où l'on peut se réunir, notamment pour prendre les repas.

Carreau. *n.m.* Virure de bordés généralement renforcée ceinturant le haut de la muraille d'une embarcation non pontée, juste en-dessous du plat-bord. Synonyme de préceinte pour une embarcation.

Cartahu. *n.m.* Manœuvre volante (c'est-à-dire occasionnelle), souvent terminée par une poulie, sans usage bien défini, gréée temporairement pour une utilisation exceptionnelle ou n'intéressant pas directement la navigation.

Cartouche de courant. *n.m.* Les cartouches de courant figurant sur les cartes marines indiquent la direction et la vitesse en nœuds et la direction du courant, zone par zone

et heure par heure (par rapport aux heures des marées d'un port de référence).

Catamaran. *n.m.* Bateau constitué de deux coques parallèles reliées par une structure rigide (poutres) pouvant supporter un pont, un carré ou une cabine dans le cas des grands « catas » habitables. Sur presque toute la longueur des catamarans de sport et sur l'avant des catamarans habitables, un trampoline relie généralement les deux coques. Les catamarans sont souvent des bateaux plutôt confortables (contrairement aux dériveurs et aux quillards, ils ne gîtent pratiquement pas) et rapides (à taille comparable, leur déplacement est nettement plus faible que celui d'un quillard). Voir aussi Trimaran.

Cat boat. *n.m.* Petit voilier à un seul mât pourvu d'une seule grand-voile (et démunie d'une voile d'avant).

Catégorie. *n.f.* **(1)** La réglementation française définit 6 catégories de navigation en fonction de

l'armement du bateau et délimitant les distances maximales d'un abri dont on peut s'écarter : 6ème catégorie : à moins de 2 milles d'un abri. 5ème : moins de 5 milles. 4ème : moins de 20 milles. 3ème : moins de 60 milles. 2ème : moins de 200 milles. 1ère : partout dans le monde.

(2) La réglementation européenne définit des catégories de construction des bateaux, de A à D en fonction de la hauteur des lames et de la force du vent auxquelles le bâtiment peut résister. Catégorie A : le bateau doit pouvoir résister en toute sécurité à une mer de plus de 4 m et à des vents de plus de force 8 Beaufort. Catégorie B: Mer atteignant 4 m et vent jusqu'à force 8; Catégorie C : mer de 2 m et vents de force 6; Catégorie D : mer de 0,5 m et vent de force 4. Les bateaux de catégorie de construction D peuvent être armés en 6ème catégorie de navigation. Ceux de catégorie C, de la 4ème à la 6ème catégorie de navigation. Ceux de catégorie B de la 2ème à la 6ème catégorie de navigation. Ceux de ca-

tégorie A dans toutes les catégories de navigation.

Cat-way. *n.m.* Ponton perpendiculaire à un quai ou à un ponton plus important, le long duquel peut s'amarrer un bateau. Se trouve dans les marinas et ports de plaisance.

Cavitation. *n.f.* Formation de bulles de vapeur due à l'évaporation de l'eau en raison de la dépression générée sur les faces arrière des pales d'une hélice en rotation. La cavitation induit des vibrations, une érosion des pales et une perte de rendement.

Célérité. *n.f.* Vitesse de propagation de la houle. La célérité c est liée à la longueur d'onde λ et à la période T par la relation : $c = \lambda / T$.

Centre de carène. *Loc. m.* Point d'application de la poussée d'Archimède exercée sur le bateau, c'est le centre de gravité du volume d'eau déplacé. La position du centre de carène par rapport au centre de gravité du bateau est un élément essentiel de la stabilité d'un bateau : son

déplacement, lorsque le bateau gîte, doit créer un couple de redressement.

Centre de dérive. *Loc. m.* Point d'application de la force antidérive.

Centre de gravité. *Loc. m.* Point d'application de la résultante de toutes les forces de pesanteur d'un navire. Contrairement au centre de carène, sa position reste habituellement constante quand le bateau gîte (sauf par exemple si l'équipage se déplace à la contre-gîte).

Centre de poussée vélique. *Loc. m.* Point d'application de la poussée vélique. On dit aussi centre de voilure. Pour une voile triangulaire unique, ce point se situe approximativement au point d'intersection des médianes (droites joignant chaque sommet au milieu du côté opposé) du triangle.

Centre de voilure. *Loc. m.* Synonyme de centre de poussée vélique.

Cercle horaire. *Loc.m.* Grand cercle de la sphère céleste passant par les pôles célestes et l'astre observé. C'est la projection sur la voûte céleste du méridien du pied de l'astre.

Cercle polaire. *Loc.m.* Parallèle situé à une latitude de $66^{\circ}33'$ nord ou sud délimitant les régions polaires dans lesquelles il est possible de voir le soleil au-dessus de l'horizon à minuit à certaines périodes de l'année. Au solstice d'été, l'ensemble de la zone polaire boréale (nord) voit le soleil au-dessus de l'horizon à toute heure de la journée et de la nuit. Voir Écliptique.

Chadburn. *n.m.* Sur les gros navires à moteur, dispositif mécanique permettant de transmettre les ordres de la passerelle à la salle des machines. Il est muni sur la passerelle d'un écran circulaire et d'une poignée à l'aide de laquelle on indique aux mécaniciens le régime de machine (vitesse avant ou arrière) demandé. Dans la salle des machines, le répéteur affiche

cette vitesse à l'aide d'une aiguille tournant devant un écran.

Chaise (de calfat ou de mât). *n.f.* Siège en toile ou dispositif fait d'une planche et de cordages, d'anneaux métalliques et de sangles que l'on frappe au bout d'une drisse et au moyen duquel on peut hisser un équipier dans la mâture (ou l'affaler le long de la coque). On dit également chaise de gabier, mais cette expression est critiquée.

Chaise (de moteur). *n.f.* Structure renforcée supportant le moteur (moteur in-board) ou permettant sa fixation (moteur hors-bord).

Chaloupe. *n.f.* Canot de grande dimension propulsé généralement à l'aviron, mais parfois muni d'une petite voile, voire d'un moteur.

Chaluter. *v.int.* **(1)** Pêcher à l'aide d'un filet en forme de poche que l'on remorque sur le fond. **(2)** Se dit de façon imagée d'un voilier

qui a laissé son spi tomber à l'eau, ou du spi lui-même lorsqu'il tombe à la baille.

Chambre (d'embarcation) *n.f* partie libre, à l'arrière de l'embarcation où peuvent s'asseoir les passagers

Chandelier. *n.m.* Barre métallique fixée verticalement le long du pont et sur laquelle court une filière faisant office de rambarde ou de garde-corps.

Chantier ou **Chantier-naval**. *n.m.* Infrastructure portuaire ou atelier destiné à la construction ou la réparation de bateaux. Le mot peut aussi désigner une société engagée dans la construction navale.

Chapeau. *n.m.* **(1)** Lorsque l'on fait un point par trois relèvements, les imprécisions font que l'on obtient sur la carte généralement non pas un point, mais un triangle, nommé chapeau, à l'intérieur duquel doit se trouver le bateau. Il est préférable que le chapeau soit le plus petit possible.

(2) Faire chapeau : dessaler et se retourner complètement avec le mât pointé vers le fond.

Chariot d'écoute. *Loc.m.* (1) Dispositif coulissant sur la barre d'écoute et portant le partie inférieure du palan d'écoute d'une grand-voile, permettant d'écarter plus ou moins au vent ou sous le vent le point de tire de cette écoute.

(2) Dispositif coulissant sur un rail à peu près parallèle à l'axe longitudinal du bateau, permettant d'avancer ou de reculer le point de tire de l'écoute sur un génois ou d'une autre voile d'avant. Syn. Avale-tout., Chariot de renvoi d'écoute. La position idéale du chariot d'écoute d'une voile d'avant correspond à peu près à la position où l'angle d'appel de l'écoute est dans l'axe de la bissectrice de l'angle formé par la chute et la bordure au point d'écoute. Quand on avance le chariot au-delà, on aplatit le haut de la chute vers les barres de flèches (au point de les toucher et de s'y user) et creuse le bas de la voile, au point qu'elle peut venir

s'appuyer vers l'extérieur sur les filières et y raguer ; la voile n'est pas assez vrillée (à la limite, elle faseye en bas et est trop bordée en haut, bref, elle travaille mal). Quand on le recule trop, on ouvre le haut de la chute de la voile, qui laisse s'échapper beaucoup d'air inutilement (on dit que « ça dégueule », ça peut servir à réduire la puissance en cas de risée, mais ce n'est pas un réglage très efficace), et l'on rapproche trop la bordure des haubans ; la voile est trop vrillée. Si l'on réduit la taille du génois à l'aide de quelques tours d'enrouleur, ou, mieux, si l'on remplace un génois par un foc plus petit, il convient d'avancer le chariot pour conserver un réglage satisfaisant. Inversement, il faudra songer à le reculer au moment où l'on augmentera la surface de toile à l'avant. Voir aussi Vrillage.

Chariot de renvoi d'écoute. *Loc. m.* Poulie sur rail permettant de modifier la position de rappel des écoutes (en particulier de foc) et d'optimiser la direction dans laquelle elle tire sur la voile. On l'appelle souvent

simplement chariot d'écoute, bien que cette expression puisse porter confusion avec le chariot d'écoute de grand-voile. Syn. Avale-tout.

Chargeur. *n.m.* Personne ou société qui confie des marchandises à un navire, en vue de leur transport. Voir aussi Affréteur.

Charnier *n.m* Tonneau à couvercle, ayant généralement la forme d'un cône tronqué et dans lequel étaient conservés les viandes et les lards salés pour la consommation journalière de l'équipage (ancien). Par extension réservoir rempli d'eau potable.

Chasser. *v.int.* **(1)** Une ancre chasse quand elle dérape sur le fond sous l'effet de la traction du bateau emporté par le vent ou le courant.

(2) Se dit aussi du bateau au mouillage qui emmène son ancre sous l'effet du vent ou du courant. Syn. Déraiper, Labou-rer le fond. Ant. Crocher.

Château. *n.m.* Superstructure s'élevant au-dessus du pont supérieur d'un navire et occupant généralement toute la largeur du pont sur une partie seulement de sa longueur. Syn. : Gaillard.

Chatte *n.f* Grappin à patte sans oreilles dont on se sert pour draguer les câbles ou les objets tombés à la mer.

Chaumard. *n.m.* Ferrure fixée sur le pont servant de guidage et de renvoi aux amarres passant à l'extérieur du bateau. Tous les angles et arêtes sont généralement arrondis pour réduire le ragage et l'usure des cordages qui y passent. Il y en a généralement au moins un sur chaque bord à l'avant et à l'arrière du bateau. La chaîne du mouillage ne passe généralement pas dans un chaumard, mais dans un davier ou, pour les grosses unités, dans des écubiers.

Chavirer. *v.int.* Un bateau chavire s'il se couche sur l'eau ou se retourne sous l'effet d'une gîte excessive, d'une rafale, d'une forte

lame ou de tout autre événement compromettant sa stabilité latérale. Syn. Cabaner, Dessaler. Voir aussi Engager. Ant. Ressaler. Quand un bateau se retourne par l'avant, on ne dit généralement pas qu'il chavire, mais plutôt qu'il sancit.

Chef de bord. *Loc. m.* Le responsable ou patron d'un bateau de plaisance, celui qui commande à bord. Syn. Skipper.

Chemin de fer. *Loc. m.* Rail métallique disposé le long du mât dans lequel glissent les coulis-seaux cousus sur le guindant d'une grand-voile, permettant de la hisser ou de l'affaler.

Chenal. *n.m.* Passage étroit, naturel ou artificiel, qui permet la navigation entre des îles et des obstacles. Syn. : Passe. Voir aussi Goulet.

Chèvre. *n.f.* Potence métallique, souvent constituée de trois mâtereaux réunis par leur sommet et munie d'un palan ou d'un treuil, servant à soulever ou soulager des charges lourdes. Voir aussi Bossoir.

Chicaner (le vent). *v.tr.* Au près, tâter le vent à l'excès, lofer outre-mesure pour essayer de faire un cap plus serré, au point de perdre en vitesse nettement plus que ce que l'on gagne en cap, voire de risquer de se retrouver « scotché » bout au vent.

Choquer. *v.tr.* **(1)** Action de laisser filer, de relâcher une écoute pour permettre à une voile de s'ouvrir, de se gonfler.

(2) Bien que le terme soit généralement employé pour un cordage destiné à régler une voile (une écoute ou un bras), il peut aussi s'employer parfois dans le sens plus général de mollir une manœuvre quelconque se trouvant sous tension ou préalablement raidie. Ant. Border.

Chute. *n.f.* Bord arrière d'une voile triangulaire, compris entre le point de drisse et le point d'écoute. C'est le bord de fuite de la voile, celui par lequel le vent s'échappe. La chute est parfois pourvue sur sa longueur d'un petit gousset cousu dans le-

quel passe un petit cordage permettant de la rigidifier, le nerf de chute. Voir aussi Bordure et Guindant.

Chute avant. *Loc. f.* Sur une voile au tiers (voile quadrangulaire enverguée par la tête sur une vergue), désigne le bord d'attaque de la voile, son bord avant.

Cintrage. *n.m.* Courbure en principe légère du mât dans le sens longitudinal, généralement vers l'arrière, sous l'effet de la tension de la voile ou du haubanage, ainsi que de la poussée exercée en bas par les cales de mât et en hauteur par les barres de flèche. Le cintrage du mât influe sur l'importance du creux des voiles. Voir aussi Flamber.

Ciseaux. *n.m.pl.* Voir En ciseaux.

Clair. *Adj. (1)* Un cordage est clair s'il n'est pas emmêlé, s'il ne présente pas de nœuds, de boucles ou de coques susceptibles de l'empêcher de filer librement. Il convient de garder les écoute claires, en particu-

lier celles de spi, pour éviter les accidents.

(2) Mettre au clair : démêler une manœuvre et la lover correctement, ranger le pont ou dans toute autre partie d'un bateau.

(3) Une route est claire lorsqu'elle est exempte de dangers (pas de cailloux, de haut-fond, etc.).

(4) Ancre haute et claire: ancre entièrement sortie de l'eau et suspendue normalement à sa chaîne (ni surjalée, ni surpattée).

Clamcleat. *n.m.* Sorte de taquet coinçant comprenant un filoir en aval duquel se trouve une gorge pourvue de rainures orientées de telle sorte qu'un cordage puisse glisser dans le sens dans lequel on l'étarque, mais soit fermement bloqué dans l'autre sens. On libère le cordage en le soulevant hors de la gorge. Voir aussi Bloqueur.

Clapot. *n.m.* État de la mer présentant des lames généralement pas très grosses, mais tou-

jours d'une longueur d'onde plus courte que la houle, et généralement assez irrégulières et désagréables. Le clapot est généralement soulevé par le vent (voir mer du vent) et éventuellement le courant.

Claque. *n.f.* Désigne familièrement une grosse risée ou une rafale soudaine qui lui fait subir un coup de gîte au voilier, voire le couche sur l'eau et le déssale.

Clin. *n.m.* Mode de construction navale traditionnelle du bordage dans lequel les bordés d'une coque se recouvrent les uns les autres, comme les ardoises ou tuiles d'un toit. Ant. (Bordage à) franc-bord.

Clipper. *n.m.* Nom donné à une famille de voiliers construits pour la vitesse dans la seconde moitié du dix-neuvième siècle et destinés au transport de thé, de laine, etc. Ces superbes navires aux carènes fines et élancées et aux voilures vertigineuses, souvent des trois-mâts à phares carrés, constituèrent l'un des sommets

de la construction navale traditionnelle avant d'être détrônés, non sans une belle résistance, par les navires à vapeur. L'un des plus célèbres aujourd'hui est le Cutty Sark, que l'on peut encore admirer à Greenwich, dans la banlieue de Londres.

Cloche. *n.f.* Pièce généralement articulée et coulissante, assujettie au mât, sur laquelle on fixe l'embout du tangon. Sur les petites unités (dériveurs), il s'agit souvent d'un simple anneau riveté sur le mât.

Coaltar *n.m* Goudron extrait de la houille (protège le bois de la pourriture).

Cockpit. *n.m.* Espace ouvert à l'arrière du bateau où se tiennent le barreur et la majeure partie de l'équipage. Syn. Baignoire.

Coefficient de marées. *n.m.* Grandeur sans unité donnant l'importance de la marée. Les coefficients de marée sont compris entre 20 et 120. Les coefficients faibles correspondent à des marées de morte eau et

les coefficients élevés à des marées de vive eau. Plus le coefficient est élevé, plus le marnage est important. Le coefficient moyen est de 70. La notion de coefficient de marée n'est guère utilisée hors de France. La période d'environ une semaine pendant laquelle les coefficients diminuent (entre la vive-eau et la morte-eau) s'appelle le déchet ou la perte, celle pendant laquelle les coefficients augmentent est le revif.

Coefficient prismatique. *Loc. m.* Mesure de la finesse d'une carène. Il est égal au rapport entre le volume de la carène et un volume théorique calculé en multipliant la section maximale de la carène (section du maître-couple immergé) par la longueur de la coque à la ligne de flottaison.

Coffre. *n.m.* **(1)** Dispositif d'amarrage des bateaux dans une rade, composé d'une bouée pourvue d'un anneau d'amarrage et reliée par une chaîne à un corps-mort reposant sur le fond.

(2) Caisson, espace de rangement aménagé à l'intérieur du bateau, épousant les formes de la coque et s'ouvrant par le haut. Le couvercle des coffres sert souvent de sommier aux couchettes.

Coinceur. *n.m.* et *adj.* Synonyme de taquet coinceur.

Col. *n.m.* En météorologie, désigne une région de pression atmosphérique relativement basse reliant des zones dépressionnaires et séparant deux zones anticycloniques ou de pression relativement plus haute (par analogie aux cols du relief, reliant deux vallées ou plaines et séparant deux montagnes).

Collimation. *n.f.* Correction à apporter systématiquement aux mesures effectuées à l'aide d'un sextant. La collimation provient d'un défaut de réglage et est propre à chaque sextant. On la mesure en réglant le sextant sur zéro et en visant l'horizon. On fait ensuite tourner le tambour pour faire coïncider les deux images de l'horizon. La lecture du tambour donne alors

l'erreur du sextant. La collimation est le chiffre qu'il faut ajouter à cette lecture pour obtenir zéro, c'est-à-dire la valeur de cette erreur avec le signe opposé.

Commettre. *v.tr.* Assembler par torsion les fils qui composent un toron ou les torons qui composent un cordage. Syn. Toronner. Ant. Décommettre.

Compas. *n.m.* **(1)** Instrument composé de deux branches articulées servant à tracer des cercles ou à mesurer des distances sur une carte marine.

(2) Boussole marine, instrument magnétique gradué en degrés par rapport Nord magnétique (dans le sens des aiguilles d'une montre). Le compas de route permet au barreur de tenir un cap magnétique. Le compas de relèvement permet d'effectuer un relèvement, c'est-à-dire de viser un amer et de mesurer la direction vers laquelle il se trouve (par rapport au nord) afin de faire le point. Voir aussi Rose des vents.

Compenser. *v.tr.* Compenser un compas de route consiste en placer à proximité des petites masses magnétiques permettant de corriger la déviation, c'est à dire l'erreur angulaire du compas, généralement due à la présence à bord de grandes pièces métalliques (moteur, coque en acier, etc.).

Conserve. *n.f.* **(1)** Navire en accompagnant un autre.
(2) Naviguer de conserve : naviguer en escadre à deux ou plusieurs bâtiments, sans se perdre de vue.

Contre-bord (à). *Loc. Adv.* Deux navires sont à contre-bord lorsqu'ils font une route dans des directions opposées (l'un à 180° de l'autre).

Contre-courant. *n.m.* Courant, souvent près d'un obstacle ou d'un rivage, se déplaçant dans le sens contraire du courant principal.

Contre-écoute. *n.f.* Écoute au vent qui ne sert pas sous l'amure actuelle du voilier.

Contre-gîte. *n.f.* **(1)** Inclinaison latérale du bateau au vent, vers le bord opposé de celui vers lequel le vent le ferait naturellement pencher.

(2) Le fait pour un équipage de se placer au vent pour compenser par son poids la gîte due à la poussée du vent sur les voiles. Ant. Gîte.

Convection. *n.f.* **(1)** Mécanisme d'échange entre les eaux de surface et du fond engendré par l'instabilité des couches d'eaux produite par des différences de densité liées aux différences de température ou de salinité.

(2) Phénomène analogue de circulation de l'air due aux différences de température entre l'air situé au-dessus de la terre et celui situé au-dessus de la mer, responsable notamment des brises thermiques et des moussons.

Coordonnées. *n.f.pl.* **(1)** Système de repérage de la position d'un lieu terrestre ou d'un astre.

(2) Coordonnées géographiques : posi-

tion d'un lieu de la surface de la terre, donnée par la latitude et la longitude.

(3) Coordonnées horizontales : position d'un astre par rapport à l'horizon d'un observateur terrestre, donnée par la hauteur au-dessus de l'horizon et l'azimut, l'angle par rapport au méridien (sud) de l'observateur.

(4) Coordonnées horaires : position d'un astre donnée par l'angle horaire (angle par rapport au méridien de l'observateur) et la déclinaison (angle par rapport à l'équateur).

(5) Coordonnées équatoriales : position d'un astre donnée par l'ascension (angle par rapport au méridien du point vernal) et la déclinaison.

Coque. *n.f.* **(1)** Boucle qui se forme spontanément dans un cordage mal lové et l'empêche de courir correctement dans les poulies ou les filoirs, ce qui peut conduire à des accidents graves. Voir Clair.

(2) Ensemble de la charpente et de l'enveloppe extérieure d'un bateau, y compris le pont. Ne pas confondre avec la ca-

rière, qui n'est que la partie immergée de la coque. En construction navale traditionnelle, la coque est formée d'une pièce maîtresse longitudinale, la quille, sur laquelle sont assemblés les varangues et la membrure (membres ou couples), qui forment la charpente transversale. Le bordage, c'est-à-dire l'enveloppe extérieure de la coque en-dessous et sur les côtés, est posé sur les couples ou membres (à l'extérieur), de même que, sur leur face intérieure, le vaigrage. La partie supérieure de la coque, le pont, est posée sur des poutres transversales, les baux ou barrots. Voir aussi Radoub.

Coqueron *n.m* Compartiment de la coque souvent voisine de l'étrave ou de l'étambot, servant de soute à matériel.

Cordage. *n.m.* Terme générique désignant tout tordis ou tressage de fibres textiles, métalliques ou mixtes, souple et résistant, permettant de transmettre un effort, d'assujettir quelque chose, de remor-

quer un bâtiment, etc. Les cordages traditionnels sont composés de fils ou de torons commis ensemble par torsion. Syn. Bout, Filin. Voir aussi Manœuvre, amarre, aussière, garcette. A noter que les termes cordes et ficelles sont proscrits à bord.

Corde. *n.f.* **(1)** Mot proscrit à bord, sauf s'il s'agit de celle qui actionne le battant de la cloche rythmant les quarts. Le mieux est de nommer un cordage par sa fonction (écoute, drisse, balancine, hauban, aussière, amarre, bras, cunningham, halebas, bosse d'empointure ou de ris, élingue, etc.) et, pour ceux n'ayant pas de fonction particulière, d'utiliser des termes génériques tels que cordage, garcette, câble, manœuvre, filin, ligne, cartahu ou bout.

(2) En aérodynamique, ligne droite imaginaire, approximativement horizontale, reliant la chute et le guindant d'une voile en ses différentes hauteurs. La corde est parallèle à l'axe de la bôme au niveau de la bordure de la grand-voile, mais peut

prendre une direction sensiblement différente (plus ouverte) au fur et à mesure que l'on monte vers la tête de mât en raison du vrillage de la voile ; la différence d'angle entre les différents niveaux constitue le dévers de la voile.

- Coriolis** (force de). **(1)** Gustave Gaspard Coriolis : mathématicien et ingénieur français (1792-1843) qui découvrit la force de Coriolis en observant, dit-on, que les rails de chemin de fer s'usaient plus sur le côté droit que le côté gauche.
- (2)** Accélération de Coriolis : parce que la terre tourne sur elle-même, pour un observateur situé à la surface de la terre, tout objet en mouvement semble subir une accélération supplémentaire le déviant de sa trajectoire vers la droite dans l'hémisphère Nord et vers la gauche dans l'hémisphère Sud.
- (3)** Force de Coriolis : force fictive associée à l'accélération de Coriolis qui tend à dévier vers la droite tout mobile se déplaçant dans l'hémisphère Nord (et vers la gauche dans l'hémisphère sud) du fait

de la rotation de la terre. Elle a surtout un effet sur les vents et les courants. Le déplacement d'air depuis un anticyclone vers une dépression est dévié vers la droite (dans l'hémisphère Nord), ce qui fait que le vent s'enroule en spirale vers le centre dépressionnaire dans le sens contraire des aiguilles d'une montre (vu d'en haut). De même il s'éloigne du centre anticyclonique en spirale dans le sens des aiguilles d'une montre. C'est également la force de Coriolis qui est responsable du fait que les alizés, qui soufflent depuis les tropiques vers l'équateur sont déviés vers l'ouest et sont donc de nordet dans l'hémisphère Nord et de suet dans l'hémisphère Sud. Contrairement à une opinion assez commune, il ne semble pas que la force de Coriolis soit suffisante pour faire tourner le tourbillon se formant dans un évier qui se vide dans un sens plutôt que l'autre, suivant l'hémisphère dans lequel on se trouve : compte tenu du très court trajet emprunté par les particules d'eau et de la durée très brève pendant la-

quelle la force de Coriolis est susceptible de s'appliquer sur elles, la force de Coriolis est trop faible pour avoir un effet mesurable et le sens de rotation de l'eau se vidant d'un évier est en fait déterminé par le mouvement résiduel des particules d'eau au moment où la bonde est retirée.

Cornaux *n.m* W-C. de l'équipage consistant en auges inclinées qui découlent dans les conduits aboutissant à la mer; les cornaux étaient autrefois placés à tribord et à bâbord sur le plancher de la poulaine.

Corne. *n.f.* Vergue nettement apiquée (oblique par rapport à l'horizontale) hissée dans un mât et soutenant le bord supérieur (l'envergure) d'une voile aurique d'un gréement traditionnel. Voir aussi Antenne. On envoie parfois une petite voile généralement triangulaire au-dessus de la corne (entre la corne et le sommet du mât), le flèche.

Corps-mort. *n.m.* Plaque ou bloc de béton, grosse pierre, dispositif d'ancrage ou tout autre objet lourd, reposant au fond de l'eau, relié à une bouée de surface par une chaîne pour servir d'amarrage sur un coffre.

Cosse. *n.f.* **(1)** Anneau métallique, de forme circulaire, ovale ou en lame, dont le pourtour extérieur est creusé d'une gorge permettant le passage de l'estrope d'un cordage, destiné à protéger du ragage un œil dans une voile ou un cordage.
(2) Cosse d'amure : œillet dans le guindant d'une grand-voile permettant le passage d'une manille ou du croc de ris.

Côte. *n.f.* Littoral, bande de terre bordant la mer. Vue depuis la mer, la côte marque le début de la terre, si bien que le mot désigne parfois simplement la terre.

Cotidal. *Adj.* Désigne une ligne imaginaire passant par tous les points où la pleine mer a lieu au même moment. En progressant, l'onde

de marée haute atteint les points de cette ligne au même moment.

Cotre. *n.m.* Voilier gréant un seul mât dont la voilure d'avant est, contrairement au sloop, fractionnée en plusieurs voiles (par exemple, foc et trinquette), ce qui peut faciliter la manœuvre, en particulier sur les grosses unités embarquant un équipage relativement réduit (hisser un génois sur un voilier de 20 mètres ou 25 mètres exige un nombre assez considérable de bras).

Courette. *n.f.* On ne dit pas « lit » à bord d'un bateau, mais courette. La courette est généralement constituée d'une simple planche (constituant fréquemment le couvercle d'un coffre) recouverte d'un matelas. Elle est souvent bordée d'une toile antiroulis, dispositif permettant au dormeur de ne pas tomber lorsque le bateau roule ou gîte.

Couler. (1) *v.int.* Se remplir d'eau, en parlant d'un bateau, et aller au fond. Synonyme de

sombrer, qui est un terme plus littéraire que marin. Voir Naufrage.

(2) v.tr. Envoyer volontairement un bâtiment au fond, le faire couler. Voir aussi Saborder.

Couleurs. *n.f.pl.* Pavillon national. Il est de tradition d'envoyer (et non de hisser) les couleurs à 8 heures le matin, et de les rentrer (et non de les amener, ce qui signifierait se rendre) au coucher du soleil ou au plus tard à 20 heures le soir.

Couloir (de navigation). *n.m.* Zone maritime où la navigation se fait dans un seul sens. On parle souvent aussi de rail.

Coulisseau. *n.m.* Petite pièce métallique cousue sur une voile et coulissant dans un rail (parfois appelé chemin de fer) ou dans une gorge le long d'un espar, mât ou bôme, afin de maintenir cette voile fermement fixée à l'espar.

Coup de vent. *Loc. m.* Gros temps correspondant à force 8 sur l'échelle de Beaufort, ce qui

implique des vents de 34 à 40 nœuds (62 à 74 km/h). Voir aussi Fort coup de vent.

Coupée. *n.f.* Ouverture pratiquée dans le pavois, la lisse, la rambarde ou le bastingage d'un bateau pour monter à bord ou débarquer. Sur les bâtiments de grande dimension, on lui ajoute une sorte d'escalier extérieur mobile disposé de façon oblique le long de la coque, l'échelle de coupée. Voir Échelle.

Couple. *n.m.* **(1)** En physique, ensemble de deux forces de même intensité, de même direction et de sens opposés, portées sur des droites parallèles distinctes. Un couple crée un moment qui tend à générer un mouvement de rotation sur la pièce sur laquelle il s'exerce. Ce moment est égal au produit de l'intensité des forces par la distance séparant les droites les supportant.

(2) Couple de chavirage : ensemble des forces qui tendent à faire gîter, à coucher le voilier, comprenant dans la mâture la composante latérale de la pous-

sée vélique et sur la carène la force anti-dérive.

(3) Couple de redressement : ensemble des forces qui tendent à redresser un bateau prenant de la gîte et s'opposent au couple de chavirage, comprenant la pesanteur et la poussée d'Archimède. Ces deux forces sont généralement approximativement alignées et ne forment en principe aucun couple lorsque le bateau est au repos à plat (sauf si l'équipage a déplacé latéralement le centre de gravité, par exemple en se mettant au rappel à la contre-gîte ou en emplissant des ballasts au vent), mais ne sont plus alignées et tendent à redresser le bateau dès que le bateau gîte, du fait du déplacement relatif du centre de carène et du centre de gravité.

(4) Couple (d'assemblage) : en construction navale, les couples sont les éléments de charpente transversale constituant la membrure (en quelque sorte les « côtes ») de la coque et sur lesquels sont posés les bordés. En partant de la quille vers le haut, le couple est en principe constitué

de la demi-varangue, d'une allonge des fonds, d'un genou (l'angle de la membrure, correspondant au bouchain de la coque), d'une allonge des hauts et de la jambette supportant le pavois. Le parallélisme des couples est assuré par des virures intérieures, les serres. Lorsqu'il est constitué d'une seule pièce (de bois ployé, par exemple), on parle plutôt de membre. Voir aussi Maître-couple.

(5) Voir aussi A couple.

Courant. *n.m.* **(1)** Déplacement horizontal de particules d'eau de mer, caractérisé par une direction et une vitesse. Contrairement au vent, la direction d'un courant est celle vers laquelle il porte, vers laquelle il dépale les bateaux. Syn. : Jus.

(2) Les grands courants océaniques permanents sont dus à l'effet des vents dominants sur la surface de la mer et à de vastes mouvements de convection entraînés par des phénomènes thermiques et des différences de salinité.

(3) Plus près des côtes, les courants sont généralement variables et sont dus pour

l'essentiel au phénomène des marées. La marée montante ou flux entraîne non seulement un mouvement ascensionnel du niveau de l'eau (le montant), mais aussi un mouvement horizontal (il faut bien que de l'eau vienne du large pour remplir les zones précédemment émergées), on parle alors de courant de flot. De même, lors de la marée descendante ou reflux, les zones précédemment immergées se vident, ce qui entraîne des courants de jusant. Dans les zones ouvertes où il y a peu d'obstacles, la direction du courant de marée tend à tourner autour de la rose des vents, en prenant successivement à peu près toutes les directions possibles. Dans les zones étroites (détroits, passes, etc.) fermant un bassin, le courant est souvent plus fort et prend successivement deux directions principales à peu près opposées, l'une correspondant au remplissage et l'autre au vidage du bassin. La vitesse du courant obéit alors approximativement à la règle des sixièmes.

(4) *adj.* Se dit de la partie mobile du gréement et des manœuvres qui se déplacent, courent dans les poulies, sur lesquelles on agit, par exemple pour hisser ou régler une voile, par opposition aux manœuvres ou au gréement dormants.

(5) *n.m.* Lors de la réalisation d'un nœud, la partie libre du bout, celle qui travaille. Ant. Dormant.

Coursive. *n.f.* Couloir étroit donnant accès aux différentes parties d'un navire (sur les grosses unités).

Crachin. *n.m.* Pluie constituée de gouttelettes très fines, mais susceptible de réduire notablement la visibilité.

Crapaud (d'amarrage) *n.m* forts crampons pris sur le fond et servant au mouillage des coffres et des grosses bouées.

Cras. Nom de l'amiral Jean Cras qui a inventé la règle de navigation portant son nom. Voir Règle de Cras.

Crépine *n.f* Tôle perforée placée à l'entrée d'un tuyautage pour arrêter les saletés.

Crête. *n.f*. Partie supérieure d'une lame. Ant. Creux.

Creux. **(1)** *n.m*. Partie concave d'une voile : voir Creux d'une voile.

(2) *adj*. Décrit une voile qui a du creux. Une voile creuse est généralement plus puissante qu'une voile plate, mais si elle est trop creuse, il peut devenir difficile de bien la régler et l'on risque notamment de perdre du cap, en particulier aux allures de près.

(3) Point le plus bas entre deux lames et, par extension, différence de hauteur entre la crête et le creux d'une lame, ou hauteur des lames. Exemple : des creux de 4 mètres. Voir aussi Amplitude.

(4) Courbure transversale concave du pont d'un bateau ou de ses baux ou barrots (le centre étant plus bas que les côtés). Ant. Bouge.

Creux d'une voile. *Loc. m.* Partie concave du profil d'une voile gonflée par le vent. La position et la profondeur du creux d'une voile, ainsi que le contrôle de son vrillage, déterminent en grande partie son efficacité. Les interactions entre ces différents réglages sont complexes et souvent affaire de compromis. En ce qui concerne la profondeur du creux, on peut dire, en première approximation, qu'une voile ayant un profil creusé offre plus de puissance qu'une voile plate et autorise une tenue de barre moins fine (ce qui sera recherché par vent faible et pour franchir du clapot), alors qu'un profil plus fin est moins tolérant aux fautes de barre mais permet une meilleure remontée au vent au près (à rechercher par vent plus fort et mer peu agitée). On augmente le creux d'un foc ou d'un génois et arrondit son bord d'attaque en relâchant (un peu) la tension sur l'étai ; réciproquement, on affine le bord d'attaque et aplatit la voile d'avant en donnant de la tension à l'étai. Mais comme on ne peut guère agir directement sur

l'étais lui-même une fois qu'il est réglé pour la quête optimale du mât d'un croiseur, la tension sur l'étais dépend en fait surtout du cintrage du mât obtenu par le réglage du pataras (et, éventuellement, de la bastaque au vent). Donc, on aplatit une voile d'avant en étarquant le pataras, on la creuse en mollissant le pataras. Ce cintrage du mât tend également à aplatir la grand-voile dans sa moitié supérieure. Par vent moyen ou fort, il peut être judicieux de chercher à réduire le creux de la grand-voile dans sa partie inférieure en tendant de la bordure, c'est-à-dire en étarquant la bosse d'empoinure (ou, le cas échéant, de ris). Par vent faible, on cherchera souvent au contraire à augmenter le creux pour privilégier la puissance, en mollissant la bordure et le pataras. La position du creux se définit en général par la distance horizontale entre le point d'amure et l'endroit où le creux est maximal, exprimée en pourcentage de la longueur totale de la bordure. Un creux avancé réduit la capacité de remonter au vent (au près), mais rend

le voilier plus tolérant aux fautes de barre. Ce réglage convient bien aux conditions de mer plutôt dures. En revanche, pour faire un bon cap au près, il est préférable de reculer le creux, ce qui augmente le ratio portance/traînée, surtout par mer plate et vent faible à moyen. On avance le creux d'une voile d'avant en étarquant la drisse et on le recule en choquant de la drisse. La grand-voile réagit de la même façon à la tension de la drisse, mais offre en fait un moyen de réglage supplémentaire et généralement plus efficace, le cunningham: il faut reprendre du cunningham pour avancer le creux et le mollir pour reculer le creux.

Crique. *n.f.* Anse ou petite baie généralement bien abritée et pouvant servir de lieu de mouillage. Voir aussi Calanque.

Croc. *n.m.* Pièce métallique recourbée en forme de crochet. Désigne en particulier, sur les gréements modernes, le croc disposé près de l'articulation entre le mât et la

bôme et servant à amurer l'œillet de ris d'une grand-voile lors de la prise de ris.

Crocher. *v.int.* Se dit d'une ancre qui a bien mordu sur le fond, qui y est fermement fixée et ne chasse pas. Voir aussi Tenue.

Croisière. *n.f.* **(1)** Voyage en plaisance de plusieurs jours à bord d'un habitable, en principe avec escales. D'un seul jour, c'est plutôt une sortie (ou une promenade), et sans escale, c'est une traversée.

(2) Croisière côtière : croisière où l'on reste à proximité des côtes. Croisière hauturière : croisière au large, loin des côtes.

Croiseur. *n.m.* **(1)** Fort bâtiment de guerre rapide, plus grand qu'un destroyer ou contre-torpilleur, mais plus petit qu'un cuirassé. **(2)** Bateau de plaisance aménagé pour la croisière. Syn. Habitable. On emploie parfois le mot quillard dans ce sens, mais c'est un abus de langage, car si un quillard est généralement un croiseur, la réciproque n'est pas toujours vraie : un

croiseur n'a pas nécessairement de quille et peut être un dériveur ou un catamaran.

Croisillon *n.m* Petite bitte en forme de croix.

Croupiat *n.m* Grelin de cordage quelconque servant à amarrer l'arrière d'un navire à un quai ou à un bâtiment voisin. Faire croupiat : appareiller le navire en s'aidant d'une amarre pour éviter le navire vers la sortie du port ou du bassin.

Cul. *n.m.* **(1)** Fond, partie basse ou arrière d'un objet. **(2)** En particulier, l'arrière d'un bateau. Venir à cul : se placer, par exemple avec une embarcation, juste derrière un autre bateau. Mouiller tête et cul : Mouiller deux ancres, une à l'avant et une à l'arrière, afin de maintenir un bateau au mouillage dans une direction déterminée malgré l'effet du vent et du courant et l'empêcher ainsi d'éviter. Voir aussi Embosser.

Cul d'une poulie *loc f* partie de la caisse opposée au collet.

Cul de poule *loc. f* arrière allongé et relevé.

Cul de porc *loc f* sorte de nœud.

Culer. *v.i.* Aller à reculons, en parlant d'un voilier. Peut être volontaire (on peut forcer un voilier à culer en bordant les voiles à contre), mais décrit plus souvent une situation subie suite à une manœuvre manquée, par exemple un manque à virer. Quand un voilier cule, la barre devient très dure (elle tend à se mettre perpendiculaire à l'axe du bateau) et il faut lui donner très peu d'angle. Au moteur, on ne cule en principe pas, on bat arrière. Voir aussi Acculée.

Culmination. *n.f.* Moment où le soleil (ou éventuellement un autre astre) atteint sa plus grande hauteur pour un observateur terrestre donné. C'est également le moment où le soleil franchit le méridien du lieu où se trouve cet observateur.

Cunningham. *n.m.* Cordage passant dans un œillet situé juste au-dessus du point d'amure d'une grand-voile et servant à étarquer son guindant vers le bas.



D (Delta)

Ne me gênez pas, je manœuvre avec difficulté.

[Retour au début](#)

Dalot. *n.m.* Orifice ménagé dans le pavois ou le calepied permettant l'évacuation de l'eau (pluie, embruns ou lames) embarquée sur le pont, ou conduit permettant au cockpit de se vider vers la mer. Par extension, le terme dalot de pont désigne également les orifices de remplissage de la vache à eau douce et du réservoir de carburant.

Dame (de nage). *n.f.* Échancrure pratiquée dans le plat-bord ou le tableau arrière d'un canot ou d'une embarcation, afin d'y placer un aviron ou une godille pour l'y maintenir en place pendant la nage. Le terme

est aussi utilisé par extension pour désigner un tolet à fourche.

Danger. *n.m.* Tout élément du fond (haut-fond, roche, écueil, récif, caillou, banc) ou épave sur lequel un bateau risque de toucher, ce qui peut entraîner de graves avaries ou même la perte du bâtiment. Le mot désigne aussi les objets flottants (épave dérivante, conteneur, grume ou bille de bois, icebergs, etc.) présentant le même type de péril. Mais ce sens est exclusif : une tempête, aussi violente soit-elle, une mer démontée ou un risque d'abordage ne sont pas des dangers au sens marin du terme.

Darse. *n.f.* Bassin de forme allongée d'un port.

Davier. *n.m.* Rouleau mobile autour d'un axe horizontal supporté par deux montants sur lequel on file la chaîne du mouillage. Sur les unités de série modernes de petite dimension, le davier placé à l'étrave ne comporte parfois plus de rouleau mobile, mais simplement une gorge métal-

lique composé d'un plan incliné entouré de deux montants. Voir aussi Chaumard, Écubier.

Débanquer. *v.int.* Terme de la pêche traditionnelle signifiant quitter un banc de pêche. Ant. Embanquer.

Débâcle. *n.f.* Fonte des glaces qui emprisonnaient la surface de la mer (ou d'un fleuve).

Débarcadère. *n.m.* Quai ou appontement auquel un bateau peut accoster afin d'embarquer ou de débarquer des personnes ou du matériel. Syn. Embarcadère.

Débarquer. **(1)** *v.int.* Quitter un bateau pour aller à terre (ou sur un autre bateau).

(2) *v.tr.* Décharger un équipement ou des marchandises, faire descendre à terre un équipier ou un passager. Ant. Embarquer.

Déborder. *v.tr.* Pousser au large un bâtiment à quai ou accosté à un autre navire, l'écarter.

Débouquer. *v.int.* Sortir d'une passe, d'un détroit, d'une rade ou de l'embouchure d'un fleuve vers la mer libre. Ant. Embouquer.

Debout. *Adv.* De face. Vent debout et debout au vent sont synonymes de bout-au-vent.

Décapeler. **(1)** *v.int.* Se dit d'une amarre ou d'un cordage qui saute d'une bitte, d'un bollard ou d'un croc sur lequel il était frappé ou décroche d'un cabestan ou d'un guindeau sur lequel on le virait.

(2) *v.tr.* Enlever, défaire les cordages qui sont capelés sur un espar.

(3) *v. tr.* Familièrement, ôter un ciré, un vêtement ou une brassière. Ant. : Cape-ler.

Déchet. *n.m.* Période d'environ une semaine pendant laquelle les coefficients de marée (et les marnages) diminuent (entre la vive-eau et la morte-eau). On emploie également le terme perte. Ant. Revif.

Déclinaison. *n.f.* **(1)** La déclinaison magnétique désigne l'écart angulaire entre le Nord vrai

(géographique) et le Nord magnétique. Elle dépend du lieu et varie dans le temps. La déclinaison est positive si elle est Est, négative si elle est Ouest (règle mnémotechnique du « Est-ce plus ou est-ce moins » - Est +, Ouest -). Il faut ajouter la déclinaison (en tenant compte de son signe) au relèvement magnétique ou au cap magnétique pour obtenir, respectivement, le relèvement vrai ou le cap vrai. Les lignes joignant les points ayant la même déclinaison magnétique sont les isogones.

(2) La déclinaison d'un astre est l'angle entre cet astre et le plan de l'Équateur, la valeur de l'arc de méridien céleste compris entre cet astre et l'Équateur. Elle correspond à la latitude du pied de l'astre.

Décommettre. *v.tr.* **(1)** Défaire un cordage en séparant les fils ou les torons tordus ensemble qui le composent.

(2) Se décommettre : se dit de l'extrémité d'un cordage dont les torons se défont. Ant. Commettre.

Découvrir. *v.int.* Sortir de l'eau, en parlant d'objets, dangers, cailloux, épaves, etc. qui sont entièrement immergés à la basse mer et émergent hors de l'eau au cours de la marée montante.

Défense. *n.f.* Objet relativement mou destiné à amortir les chocs sur les flancs de la coque ou à empêcher les frottements contre le quai ou un autre bâtiment. Il ne faut pas oublier de retirer les défenses après l'appareillage. Syn. Pare-battage.

Déferlement. *n.m.* Le fait, pour une lame, de déferler ou de briser en rencontrant un obstacle ou sous l'effet de vents violents.

Déferler. (1) *v.tr.* Libérer une voile qui était ferlée sur un espar, souvent afin de la hisser.

(2) *v.int.* Se dit d'une lame qui bascule vers l'avant, dont la crête se déploie dans l'écume et brise soit en rencontrant un obstacle (haut fond, plage, barre, brisants), soit sous l'effet de vents particu-

lièrement violents. Syn. Briser. Voir aussi Rouleau.

Dégazage. *n.m.* A l'origine, remplir d'eau une citerne afin d'en chasser les vapeurs d'hydrocarbures, pour prévenir les dangers d'explosion. Par extension, le mot désigne aussi plus généralement l'évacuation et le nettoyage des résidus d'hydrocarbures présents dans les soutes d'un navire (notamment d'un pétrolier). Les dégazages sauvages en mer sont l'une des principales sources de pollution marine.

Dégréer. *v.tr.* Retirer tout ou partie de la voilure et du gréement courant d'un voilier.

Déhaler. *v.tr.* Déplacer un bateau en halant ses amarres.

Déjauger. *v. int.* S'élever sur l'eau au dessus de la ligne de flottaison, en particulier à grande vitesse lorsque le bateau part au planning ou au surf. La vitesse d'une coque planante sur la surface de l'eau crée une force de portance qui s'ajoute à

la poussée d'Archimède et soulève le bateau hors de l'eau, à l'instar de ce qui se passe avec des skis nautiques.

Délester. *v. int.* Dégarnir un bateau de son lest, par exemple en vidant des ballasts ou en déchargeant du lest solide (gueuses), afin de réduire son déplacement ou de remplacer ce lest par une cargaison. Ant. Lester.

Delta. *n.m.* Embouchure d'un fleuve composée de multiples chenaux se frayant un chemin entre les alluvions apportées par le fleuve. Voir aussi Estuaire.

Démailler *v* Séparer les maillons d'une chaîne, ou l'ancre de sa chaîne.

Démanilleur. *n.m.* Instrument comportant une fente servant à serrer ou desserrer la manillon d'une manille.

Démâtage. *n.m.* Le fait de démâter. Peut-être une opération volontaire, par exemple pour faire passer le voilier sous un pont dont

la hauteur est insuffisante pour le tirant d'air de la mâture, ou un accident, du fait par exemple de la rupture d'un hauban.

Démâter. (1) *v.tr.* Enlever un mât, le faire descendre, par exemple pour préparer un voilier à l'hivernage.

(2) *v.int.* Avoir un mât abattu, par exemple sous l'effet d'une forte risée.

Démontée. *Adj.* Par gros temps, décrit l'état de la mer lorsque ses lames ont atteint une rare violence.

Dépaler. *v.t.* Un bateau se fait dépaler lorsqu'il dévie de son cap ou de sa route du fait du courant ou éventuellement de la dérive due au vent. Voir aussi Drosser, Porter, Dériver.

Départ au lof. *Loc. m.* Écart de route, généralement involontaire, du voilier qui lofe fortement par exemple sous l'effet d'un coup de gîte ou d'une risée, ce qui, notamment sous spi, peut avoir des conséquences graves (risque de coucher le voi-

lier ou de démâter.). On dit aussi « partir au tas », « départ au tas ». Syn. Auloffée. Ant. Abattée, Arrivée.

Déplacement. *n.m.* Poids du volume d'eau déplacé par le navire qui flotte, et donc, en vertu du principe d'Archimède, poids du navire. S'exprime en tonnes de 1000 kg (et non en tonneaux, qui mesurent une jauge). Voir aussi Déplacement lège, Tonnage.

Dépression. *n.f.* En météorologie, zone de basses pressions atmosphériques entourées par des isobares fermées, ou centre de cette zone. La pression y est inférieure à 1015 hectopascals (hPa) ou 1015 millibars. Dans l'hémisphère Nord, les vents tournent dans le sens contraire des aiguilles d'une montre autour du centre de la dépression en raison de la force de Coriolis (et dans le sens horaire dans l'hémisphère Sud). Ant. Anticyclone.

Dérader. *v.int.* Appareiller, quitter une rade, en général forcé par la violence des éléments (vent, mer).

Déraper. **(1)** *v.int.* Décrit une ancre qui chasse sous l'effet du vent ou du courant, ou du bateau dont l'ancre chasse. Syn. Labourer le fond.

(2) *v.tr.* Déraper une ancre : l'arracher du fond volontairement, par exemple lors de l'appareillage.

Dérive. *n.f.* **(1)** Effet du vent sur le déplacement du bateau, qui le fait dévier latéralement de sa trajectoire, dans la direction vers laquelle le vent souffle, par rapport à son cap (sauf au vent arrière). Le bateau « va en crabe ». Sur la rose du compas, la dérive mesurée est positive quand le bateau est bâbord amure et négative quand il est tribord amure. Voir aussi Force propulsive.

(2) Pièce de bois ou de métal profilée en forme d'aileron ou de lame, dépassant sous la coque et placée dans le sens longitudinal, qui permet de limiter l'effet de

dérive (au sens 1.) due au vent en créant un plan antidérive. Sur les unités importantes, la dérive est souvent remplacée par une quille. On distingue deux sortes de dérives : la dérive sabre traverse la coque en son milieu et coulisse de haut en bas dans son puits de dérive, alors que la dérive pivotante se remonte en pivotant vers l'arrière

(3) Être en dérive, aller à la dérive : flotter sans faire route, aller au gré des vents, des lames et des courants.

Dériver. *v.int.* Subir la dérive, dévier de son cap en raison de l'effet du vent sur les œuvres mortes et le gréement. Voir aussi Dépa-
ler.

Dériveur. *n.m.* Voilier sans quille, pourvu d'une dérive. Il s'agit généralement de voiliers relativement petits. Voir Quillard.

Dérouter. *v.t.* Modifier soudainement le cap d'un navire, par exemple pour éviter un abordage, parer un obstacle ou se porter au secours d'un bateau en détresse.

Désaffourcher *V* Relever une des deux ancres qui tiennent un navire affourché.

Désarmer. *v.tr.* Retirer d'un bateau son armement, c'est-à-dire l'ensemble de ses équipements non fixes nécessaires pour prendre la mer, y compris en principe son gréement, ses équipements, son matériel et ses approvisionnements, par exemple pour l'hivernage. Ant. Armer.

Descente. *n.f.* Échelle de passage entre le cockpit et l'intérieur du voilier. A noter que le mot escalier est proscrit à bord d'un voilier.

Déséchouer. *v.tr.* Remettre à flot un bateau échoué. S'il s'agit d'un bateau coulé ou échoué et rempli d'eau, on dira plutôt renflouer.

Désemparé. *Adj.* Se dit d'un bateau incapable de faire route, que l'équipage ne parvient pas à maîtriser à la suite d'une avarie (sur le gouvernail, par exemple), d'un démâtage ou d'une manœuvre manquée (par

exemple, sans erre et bout au vent), non manœuvrant.

Dessalage. *n.m.* Terme familial désignant le fait de dessaler.

Dessaler. (1) *v.int.* Chavirer, se coucher sur l'eau, voire se retourner complètement, en parlant d'une petite embarcation ou d'un dériveur (familier).

(2) *v.tr.* Peut aussi désigner le fait de coucher volontairement un voilier sur l'eau, par exemple pour effectuer une réparation.

Dessous. *Adv.* Mettre la barre dessous, c'est la pousser sous le vent, ce qui a pour effet de faire lofer le voilier.

Dessus. *Adv.* (1) Mettre la barre dessus, c'est la tirer au vent, pour abattre.

(2) Porter tout dessus : mettre la voilure maximale, porter toute la toile.

Détroit *cpl* Ancre installée à la poupe d'un bâtiment. (ancre de...)

Déventer. *v.tr.* Se trouver au vent d'un voilier en sorte de lui masquer le vent, ou faire en sorte de couper le vent d'un voilier (en régate). Se dit aussi à propos d'un seul voilier, lorsqu'une voile masque le vent d'une autre voile.

Dévirer. *v.tr.* Faire tourner un cabestan ou un guindeau dans le sens inverse du sens normal, par exemple pour donner du mou à une manœuvre, relâcher un effort, mouiller une ancre ou affaler une voile. Le contraire de virer, en somme.

Détresse. *n.f.* Situation d'un bâtiment désarmé en situation de grand danger. Les règles relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer stipulent qu'un appel de détresse (signal Mayday) ne doit être émis que lorsqu'un navire et l'ensemble de ses occupants courent un péril grave et imminent (voie d'eau importante, incendie à bord, risque d'être drossé sur un danger pouvant conduire au naufrage, etc.). On ne lance pas un appel de détresse pour

un démâtage ou une panne de moteur (sauf si cette avarie conduit à un risque imminent beaucoup plus grave), pas même pour un homme à la mer (dans ce dernier cas on lance un message d'urgence). Cet appel s'adresse à tous et a une priorité absolue. L'appel prend la forme suivante : Mayday (répété trois fois), ici [nom du navire] (répété trois fois), position du navire, nature de la détresse, secours demandés, intentions du chef de bord et toute autre information susceptible d'aider les secours. A la réception d'un tel message, il faut faire silence sur le canal utilisé (canal 16 en VHF, 2182 kHz en BLU). Si, après un laps de temps de 15 à 20 secondes, aucune station côtière n'a répondu, le récepteur pourra émettre un accusé de réception du mayday (« Reçu mayday »), demander éventuellement des renseignements complémentaires et préciser le temps nécessaire pour arriver sur zone. De plus, si aucune station côtière n'a répondu, il est conseillé d'essayer de retransmettre l'appel par un message de type Mayday

Relay. Il va sans dire (mais ça va mieux en le disant) qu'il est obligatoire de porter secours à un bateau en détresse (si l'on est en mesure de le faire).

Détroit. *n.m.* Bras de mer étroit entre deux terres faisant communiquer deux mers ou océans. Voir aussi Passe, Goulet.

Déventer. *v.tr.* Un relief, une île ou un obstacle dévente un voilier quand sa présence le prive d'une partie de son vent. On peut également être déventé par un autre voilier se plaçant au vent (c'est une tactique de régate, on dit alors aussi enfumer).

Dévers. *n.m.* Différence d'angle des cordes de la voile entre le haut et le bas d'une voile, en raison de la forme approximativement hélicoïdale de la surface de voilure : le haut de la chute s'ouvre plus au vent que le bas. Le dévers est une mesure du vrillage de la voile.

Déviati*n.f.* Erreur angulaire d'un compas magnétique. Il s'agit de la différence entre le cap ou le relèvement observé sur le compas et le cap ou le relèvement magnétique réel. Si l'erreur est faible, on peut se contenter d'établir une courbe de déviation donnant la valeur de la déviation aux différents caps. Lorsqu'elle est plus importante (supérieure à 5°, par exemple), notamment sur les bateaux en acier, il faut compenser le compas.

Dinghy *n m* Embarcation en caoutchouc. L'on dit aussi zodiac quel que soit le modèle.

Digue*n.f.* Ouvrage de maçonnerie, empierrement ou levée de terre destiné à protéger une côte sans relief ou un bas pays de la mer. S'emploie dans certaines régions pour désigner une jetée. Voir aussi Môle, Brise-lames.

Distance de sécurité*n.f.* Distance d'un danger à laquelle le bateau peut passer pour l'éviter en ne s'écartant pas trop de sa route idéale.

Distance zénithale. *Loc.f.* Angle entre la direction d'un astre et le zénith du point de l'observateur, c'est-à-dire la verticale pour cet observateur. C'est le complément à 90° de la hauteur de l'astre.

Doris. *n.m.* Embarcation généralement mue à l'aviron, et emportée naguère par les navires de pêche à la morue. Une fois le navire arrivé sur le banc de pêche, les doris étaient mis à la mer avec généralement deux personnes à bord. Les occupants pêchaient toute la journée et ramenaient leur pêche au navire tous les soirs. Le terme désigne aujourd'hui des canots non pontés, parfois pourvus d'une voile, et dont la forme rappelle celle des doris de la grande pêche.

Dormant. **(1)** *n.m.* Lors de la réalisation d'un nœud, la partie passive d'un bout, celle qui n'est pas libre et ne bouge pas.
(2) *adj.* Se dit des parties généralement fixes du gréement ou des manœuvres

qui sont fixées aux deux extrémités (haubans, etc.). Ant. Courant.

Dorsale (anticyclonique). *n.f.* Zone très allongée de hautes pressions atmosphériques prolongeant un anticyclone jusqu'au sein d'une zone dépressionnaire ou entre deux dépressions, pouvant faire obstacle au passage des perturbations. Les dorsales sont des zones où il y a généralement peu de vent. Ant. Talweg.

Double. (1) *n.m.* Partie d'une manœuvre qui revient sur elle-même après être passée dans une poulie ou autour d'un objet.

(2) Passer en double : Mettre une amarre en double, la faire passer dans un anneau du quai et la ramener au bateau, de façon à pouvoir la larguer depuis le bateau lors de l'appareillage, en la laissant filer.

Doubler. *v.tr.* (1) Doubler une amarre ou une manœuvre, c'est en mettre une seconde en renfort de la première, par exemple pour parer du gros temps.

(2) Passer une bouée, une marque ou une balise, généralement à son vent.

(3) Doubler un cap : manœuvrer pour le contourner et aller au-delà.

Draille. *n.f.* Cordage ou câble sur lequel s'établit la voile d'avant, sur lequel on l'endraille. Lorsqu'il y a un seul foc, c'est souvent l'étai qui joue le rôle de draille. Inversement, sur certains dériveurs, c'est la draille cousue dans le guindant du foc qui fait office d'étai lorsque le bateau est sous voiles (ces dériveurs ont un étai peu raidi, qui ne soutient le mât que lorsque le bateau est au repos, sans voile).

Drisse. *n.f.* Cordage ou filin servant à hisser une voile, à la faire monter au mât. S'utilise également pour faire monter un pavillon ou une vergue.

Droite de hauteur. *Loc.f.* Méthode de navigation astronomique consistant à mesurer à l'aide d'un sextant la hauteur d'un astre au-dessus de l'horizon. Sur la terre, tous les points qui voient cet astre à la hauteur

ainsi mesurée forment un cercle, mais sur la carte, ce cercle très grand s'apparente à une droite, nommée droite de hauteur, que l'on peut tracer sur la carte par un calcul relativement simple. En relevant la hauteur de deux astres, ou la hauteur d'un même astre à deux moments différents, on peut tracer deux droites de hauteur dont l'intersection constitue la position du navire. Cette méthode est également appelée « droite de Saint-Hilaire », du nom de l'amiral Marq de Saint-Hilaire qui l'a inventée (ou du moins popularisée, Saint-Hilaire s'étant appuyé sur une découverte fortuite du capitaine américain Sumner). Voir détails sur la méthode à Intercept. Voir aussi Méridienne.

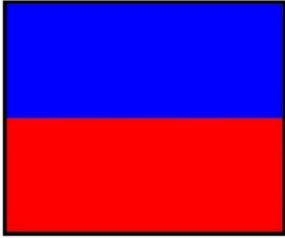
Drôme. *n.f.* Terme désignant sur les voiliers traditionnels l'ensemble des espars non utilisés du bord, souvent disposés sur le pont.

Drosse. *n.f.* Filin, câble ou chaîne actionné par la rotation d'une barre à roue et assurant la

transmission du mouvement pour orienter le safran.

Drosser. *v. tr.* Se dit lorsque le courant (ou éventuellement le vent ou les lames) dépale un bateau et le pousse vers un danger (la côte, des récifs, des écueils).

Duc d'Albe. *Loc. m.* Système d'amarrage constitué d'un (ou plusieurs) pilotis planté(s) au fond de l'eau, utilisé principalement en Méditerranée.



E (Echo)

Je viens sur tribord

[Retour au début](#)

Eau (à courir). *Loc.f.* Avoir de l'eau à courir, c'est n'avoir pas de côte ou d'obstacle sous le vent, et donc pouvoir fuir ou se laisser entraîner assez longtemps par du gros temps sans risquer d'être drossé à terre.

Echafaud *n m* Planches formant une plate-forme que l'on suspend le long de la coque pour travailler

Échelle. *n.f. (1)* L'échelle des longitudes, qui se trouve sur les bords Nord et Sud de la carte, permet de se situer dans le sens Est-Ouest par rapport au méridien de Greenwich. L'échelle des latitudes, qui se

trouve sur les bords Ouest et Est de la carte, permet de se situer dans le sens Nord-Sud par rapport à l'équateur. Cette dernière permet également de mesurer les distances : un degré de latitude vaut 60 milles marins et une minute de latitude est égale à un mille marin (1852 mètres).

(2) L'échelle d'une carte est le rapport entre une distance réellement mesurée et sa représentation sur la carte. Par exemple, dans une carte au 1/10 000, un centimètre sur la carte correspond à une distance réelle de 10 000 centimètres, soit 100 mètres. Une carte à petite échelle (le rapport est petit, donc le dénominateur de la fraction représentant ce rapport est grand) représente une vaste région géographique mais donne peu de détails, alors qu'une carte à grande échelle représente une petite région géographique et peut donc offrir beaucoup plus de détails. Sur une carte marine utilisant la projection de Mercator, l'échelle varie en fonction de la latitude. Ce phénomène est particulière-

ment marqué pour les cartes à petite échelle. Il en résulte que l'échelle inscrite sur la carte est une échelle moyenne et qu'il faut mesurer les distances sur l'échelle des latitudes à peu près à la latitude de la distance que l'on désire mesurer.

(3) A bord d'un voilier, le terme escalier est généralement proscrit, on dit plutôt échelle ou descente.

(4) Échelle de pilote : échelle pliante servant à monter à bord ou à débarquer, dont les montants sont faits de cordages et les marches des planches en bois. Voir aussi Échelle de coupée.

Échelle de Beaufort. Échelle des vents, graduée de force 0 (calme) à force 12 (ouragan), créée par l'amiral Beaufort. Voir la planche hors-texte Échelle de Beaufort.

Échouage. *n.m.* Action d'échouer volontairement, par exemple pour faire une escale dans une anse à marées, ou pour caréner. Les voiliers à quille profonde doivent mettre des béquilles pour rester droit et éviter

des avaries graves, alors que les dériveurs, les biquilles, les catamarans peuvent s'en passer.

Échouement. *n.m.* Action d'échouer involontairement, par exemple à la suite d'une erreur de navigation, ou volontairement pour éviter un risque plus grave comme le naufrage.

Échouer. *v. t. et int.* Toucher le fond ou s'y poser en raison du manque d'eau. Ce peut être une manœuvre volontaire, par exemple pour mettre en carène ou éviter le naufrage, ou résulter d'une erreur de navigation, on dit alors, suivant la gravité, qu'on touche, talonne, qu'on drague ou laboure un haut fond assez mou, qu'on s'y engrave, ou encore qu'on tesse ou « tanke » (fam.) un caillou. La trace ou tranchée creusée dans la vase ou le sable par la quille d'un bateau qui s'est échoué ou a labouré le fond s'appelle une souille. Voir aussi Aller ou être au plain. Ant. Être à flot, flotter, déséchouer, remettre à flot, renflouer.

Éclat. *n.m.* Feu à éclats : feu dont les périodes de lumière sont plus courtes que les périodes d'obscurité ou éclipses. Voir aussi Iso-phase, Occultation, Scintillant.

Écliptique. *n.m.* L'écliptique est le plan dans lequel la terre se meut dans sa révolution annuelle autour du soleil. C'est aussi, du point de vue de l'observateur terrestre, un grand cercle de la sphère céleste dans lequel s'effectue le mouvement apparent du soleil au cours de l'année. L'axe de rotation diurne de la terre sur elle-même fait un angle de $66^{\circ}33'$ (exactement $66^{\circ}32'52''$) avec l'écliptique, ce qui fait que le plan de l'écliptique fait un angle de $23^{\circ}27'$ avec le plan de l'équateur. Il en résulte que le pied (ou position géographique instantanée) du soleil oscille entre deux parallèles situés par $23^{\circ}27'$ N et $23^{\circ}27'$ S, qui sont respectivement les tropiques du Cancer et du Capricorne ; par conséquent, on ne peut voir le soleil au zénith que si l'on se situe dans la zone intertropicale. Les parallèles

de latitudes $66^{\circ}33$ N et S sont les cercles polaires, c'est-à-dire les zones à l'intérieur desquelles il est possible d'observer le soleil de minuit à certaines périodes de l'année. Les deux intersections de l'écliptique avec le plan de l'équateur sont les équinoxes. Le point où se trouve le soleil lors de l'équinoxe de printemps est le point vernal (ou point gamma), qui sert d'origine pour mesurer la composante « horizontale » des coordonnées des étoiles fixes : l'ascension verse d'une étoile est sa longitude céleste par rapport au point vernal.

Écluse. n.f. Ouvrage portuaire comportant un sas entre deux plans d'eau ayant des niveaux différents, qui permet aux bateaux de passer de l'un à l'autre.

Écope. n.f. Sorte de pelle ou toute autre sorte de récipient servant à vider l'eau d'une embarcation, à écoper.

Écoper. v. tr. Vider l'eau qui est entrée dans un bateau à l'aide d'un seau ou d'une écope.

Écoulement. n.m. Terme de description physique de la façon dont un fluide s'écoule le long d'un obstacle tel qu'une voile, une dérive ou un safran.

(1) Dans le cas d'une voile bien réglée (sauf au vent arrière), l'efficacité maximale est obtenue quand l'écoulement de l'air est laminaire, c'est-à-dire que les filets d'air le long de la voile épousent le profil de la voile. Quand l'écoulement n'est pas laminaire, mais turbulent, les filets d'air décrochent et forment des tourbillons qui nuisent à la portance de la voile. C'est ce qui arrive, en particulier sur l'extrados de la voile, lorsqu'elle est trop bordée.

(2) De même, lorsqu'un voilier a trop peu d'erre et dérive plus qu'il n'avance, l'écoulement des filets d'eau sur la quille ou la dérive sont turbulents, d'où le manque d'efficacité du plan antidérive.

(3) Il arrive fréquemment à un barreur plus ou moins débutant cherchant à lofer, alors que son voilier n'a pas assez d'erre, voit au contraire son bateau déri-

ver de plus en plus et s'écarter du lit du vent ; plus il pousse la barre au vent, plus son bateau ralentit, plus l'écoulement sur le safran devient turbulent, plus le safran décroche, et moins la barre est efficace, moins le bateau est manœuvrant, plus il dérive. Dans ce genre de situation, il faut au contraire remettre la barre droit ou même abattre légèrement si possible, afin de reprendre de la vitesse et de rétablir un écoulement laminaire, ce qui permettra ensuite de lofer efficacement. Tout barreur expérimenté sait que lorsqu'on dérive au près et sans vitesse vers un obstacle ou un danger, il vaut souvent mieux abattre résolument vers le danger quelques secondes, le temps de reprendre de la vitesse, pour pouvoir ensuite relofer efficacement (ou éventuellement empanner), plutôt que de continuer à dériver désarmé et non manœuvrant vers l'obstacle.

Écoute. *n.f.* Cordage permettant de régler une voile en fonction de la direction du vent. L'écoute est frappée au point d'écoute

d'une voile ou sur l'espar maintenant la voile (typiquement la bôme). Voir aussi Point d'écoute.

Écoutille. *n.f.* **(1)** Ouverture rectangulaire pratiquée dans le pont pour accéder aux entreponts et à la cale.
(2) Sur les voiliers modernes, petite fenêtre carrée qui s'ouvre à l'aide de poignées et permet d'éclairer et de ventiler le carré.

Écubier. *n.m.* Conduit traversant une partie de la coque sur chaque bord près de l'étrave et destiné au passage des chaînes de mouillage. On n'en trouve en principe que sur les bâtiments d'une certaine dimension, les petits voiliers utilisant plutôt à cet usage un davier ou même des chaumards. Au sens figuré, les yeux (d'une personne).

Écueil. *n.m.* Danger sous-marin peu profond ou affleurant à peine, sur lequel un bateau risque de s'échouer, de couler ou de se

briser. On utilise plutôt danger, récif, brisant, roche ou caillou.

Écume. *n.f.* Amas blanchâtre de très petites bulles d'air à la surface de la mer, résultant du déferlement des lames ou de tout autre mouvement brutal dans l'eau de mer. Cela va des moutons isolés dansant dans la houle jusqu'à la mer entière couverte d'écume par très gros temps.

Élancement. *n.m.* Prolongement de la coque surplombant la mer au-delà de la ligne de flottaison à l'avant et à l'arrière d'un bateau.

Élingue. *n.f.* Cordage ou câble servant à entourer les objets lourds ou les embarcations que l'on désire hisser à bord ou débarquer. Il s'agit souvent d'une grosse estrope, c'est-à-dire d'un filin en boucle (dont les deux extrémités sont ajutées par une épissure ou un nœud d'écoute) que l'on passe en double autour de l'objet à transporter.

Élongis. *n.m.* En construction navale traditionnelle, latte de bois reliant dans le sens longitudinal deux baux ou deux barrots.

Embarcadère. *n.m.* Quai ou appontement auquel un bateau peut accoster afin d'embarquer ou de débarquer des personnes ou du matériel. Syn. Débarcadère.

Embarcation. *n.f.* Terme générique désignant un bâtiment flottant de petite dimension, souvent non ponté. Voir aussi Canot, Barque.

Embardée. *n.f.* **(1)** Mouvement involontaire d'un bateau qui dévie brusquement de son cap. Voir Auloffée, Abattée.

(2) Se dit aussi, au mouillage, des mouvements irréguliers d'un bâtiment sous l'effet du vent ou des courants.

Embanquer. *v.int.* Terme de la grande pêche traditionnelle signifiant arriver sur un banc de pêche. Ant. Débanquer.

Embarquer. (1) *v.tr.* Charger à bord un équipement ou une cargaison, ou y faire monter un passager ou un équipier (ou plusieurs).

(2) *v.int.* Monter à bord d'un bâtiment.

(3) *v.int.* Par gros temps, un bateau embarque quand des lames ou des paquets de mer roulent sur le pont. Ant. Débarquer.

Embellie. *n.f.* Dans une période de gros temps, amélioration temporaire de l'état de la mer et diminution de la force du vent. Syn. : Accalmie.

Embosser. *v.int.* Mouiller plusieurs ancres (souvent une à l'avant et une à l'arrière, on dit alors aussi mouiller tête et cul), afin de maintenir un bateau au mouillage dans une direction déterminée malgré l'effet du vent et du courant et l'empêcher ainsi d'éviter. Voir aussi Affourcher.

Embouchure. *n.f.* L'endroit où les eaux d'un fleuve se jettent dans la mer. On distingue généralement deux formes particulières d'embouchure, les estuaires et les deltas.

Embouquer. *v.tr.* S'engager dans une passe, un détroit, l'entrée d'une rade ou l'embouchure d'un fleuve. Ant. Débouquer.

Embraque. *n.f.* Poste, sur un voilier de régate, des équipiers (généralement des costauds) chargé d'embraquer les écoutes lors des changements d'amure et autres manœuvres.

Embraquer. *v.tr.* Tirer fortement un cordage à soi pour le tendre, reprendre du mou, le raidir. Voir Haler, Mouliner, Border.

Embraqueur. *n.m. (1)* Personne chargée d'embraquer une écoute ou tout autre cordage.

(2) Dispositif cranté placé au-dessus de la poupée d'un winch permettant de maintenir en place le bout sortant de la poupée, ce qui permet de mouliner à deux mains, sans avoir besoin de tenir ce bout sous tension. Syn. Self-tailing.

Embruns. *n.m.pl.* Fines gouttelettes d'eau de mer soulevées par le déferlement de la houle ou

arrachées par le vent à la crête des lames.

Émerger. *v.int.* Sortir de l'eau, selon la marée, en parlant d'un rocher ou d'un récif. Syn. Découvrir. Ant. Être immergé.

Émerillon. *n.m.* Anneau fixé à un autre par un rivet tournant librement dans les ouvertures pratiquées dans ces anneaux, permettant d'empêcher les poulies ou les manœuvres frappées à des parties fixes de faire des tours ou coques.

Empannage. *v. tr. et intr.* **(1)** Manœuvre de changement d'amure du grand largue au grand largue, en passant par le vent arrière. Lorsque l'on navigue vent arrière, l'empannage peut être involontaire et surprendre le barreur qui ne s'est pas aperçu qu'il était à la fausse panne; l'empannage est alors dangereux, car la bôme passe brutalement d'un bord à l'autre, ce qui peut blesser un membre de l'équipage ou provoquer de la casse ou des embardées. Il convient de maîtriser

l'empannage et de le préparer, en avertissant préalablement l'équipage de la manœuvre (« paré à empanner »), et en ramenant la bôme dans l'axe avant qu'elle ne passe d'elle-même violemment puis en la choquant sans tarder sur l'autre bord. Le bon moment pour empanner la grand-voile est généralement le passage sur l'autre bord de la voile d'avant. Le synonyme virement lof pour lof est aujourd'hui désuet, sauf pour les anciens gréements à voiles carrées.

(2) Ancien terme de régate. L'International Yacht Racing Union (IYRU) donnait la définition suivante : « Un voilier commence à empanner au moment où, recevant le vent par l'arrière, la bordure de sa grand-voile traverse l'axe central du voilier, et il achève d'empanner quand sa grand-voile est pleine sur l'autre bord. »

Empanner. **(1)** *v.i.* Effectuer un empannage.

(2) *v.tr.* Lors d'un empannage, faire passer une voile déterminée sur l'autre amure. Par exemple : « empanner la grand-voile ».

Empenneler. *v.tr.* Mouiller deux ancres l'une derrière l'autre sur la même ligne, afin que celle qui est la plus loin, généralement la plus petite, contribue à la tenue de l'ancre principale, l'empêche de chasser.

Emplanture. *n.f.* Emplacement ou pièce de charpente où vient reposer le pied de mât. Voir aussi Étambrai.

Encablure. *n.f.* Ancienne mesure de longueur valant en principe 120 brasses, ou approximativement 200 m.

Encalminé. *Adj.* Se dit d'un navire pris dans le calme ou la pétrole, sans vent, sans erre, sans direction, non manœuvrant. Pour beaucoup de marins, pire que d'affronter un coup de piaule. Le synonyme évocateur mais un peu ridicule ababouiné n'est pratiquement plus usité depuis au moins 60 ans.

En ciseaux. *Lov. adv.* Allure de vent arrière ou proche du vent arrière dans laquelle le foc et la

grand-voile sont établis sur des bords opposés, de façon que la grand-voile ne dévente pas la voile d'avant. On peut l'obtenir au pur vent arrière, mais la voile d'avant tend à hésiter d'un bord à l'autre et à ne pas être très propulsive. Au grand largue, les voiles sont établies en ciseaux soit en gardant la grand-voile à la fausse panne, ce qui exige du doigté de la part du barreur, car la moindre faute de barre peut faire courir le risque d'un empannage involontaire, soit en forçant le foc au vent par exemple à l'aide d'un targon.

En course. *Loc. adv.* Terme de régate. L'ISF et la FFV donnent la définition suivante : « Un bateau est en course depuis son signal préparatoire jusqu'à ce que soit il ait fini et dégagé la ligne et les marques d'arrivée, soit il ait abandonné, ou jusqu'à ce que le comité de course ait signalé un rappel général, un retard ou une annulation. »

Endrailler. *v.tr.* Établir une voile sur un câble (nommé draille) ou un hauban, au moyen de

mousquetons ou de coulisseaux. Les focs sont fréquemment endraillés sur l'étai. Voir aussi Enverguer.

Enfléchures. *n.f.* Échelons de cordage tendus entre le pont et les haubans et la mâture et permettant de monter dans le gréement.

Enfourner. *v.int.* Planter l'étrave du bateau dans une lame. Cela arrête brutalement le bateau et peut le conduire à chavirer du fait de la variation brusque du vent apparent ou même à sancir.

Engagement, Engagé. **(1)** Terme de régate. L'ISF et la FFV donnent la définition suivante : « Deux bateaux sont engagés quand aucun des deux n'est en route libre derrière, ou quand un bateau situé entre eux établit un engagement sur les deux. ». Pour des voiliers sur des bords opposés, il n'y a engagement que lorsque les voiliers sont soumis à la règle 18, c'est-à-dire qu'ils doivent contourner des marques de courses ou des obstacles en passant du même côté.

(2) Une ancre est engagée lorsqu'elle est coincée au fond, par exemple dans une roche ou sous un câble, et qu'il est impossible de la remonter en halant sur la ligne de mouillage. C'est alors que l'on se réjouit de l'avoir oringuée... ou que l'on regrette de ne l'avoir pas fait.

(3) Un bâtiment engage, ou est engagé, lorsque couché sur l'eau sous l'effet d'une rafale ou très fortement gîté, il ne se relève pas. Voir aussi Dessaler, Chavirer.

Enrouleur (de foc ou de génois). *n.m.* Dispositif permettant de ranger ou de réduire une voile d'avant en l'enroulant autour de l'étai. Des systèmes similaires existent pour la grand-voile (dans le mât ou dans la bôme), mais cela contraint généralement à des coupes de voiles assez plates présentant un rendement aérodynamique relativement médiocre.

Entremise *n m* Fil d'acier reliant deux têtes de bossoir et sur lequel sont frappés les tireveilles. Pièces de bois, cornière, placées

dans le sens longitudinal. Elles servent avec les barrots à établir la charpente des ponts, à limiter les écoutilles, etc...

Enverguer. v.tr. Établir une voile sur un espar ou une vergue au moyen d'une ralingue ou de coulisseaux glissant dans une gorge pratiquée dans cette vergue ou, sur les gréements plus anciens, de cercles ou d'un transfilage, des cordages frappés à cette vergue. Si on l'établit sur un hau-ban, un câble ou un cordage, on dira plutôt endrailler.

Envergure. n.f. Côté d'une voile qui est envergué sur une vergue ou une corne.

Envoyer. v. tr. (1) Action de faire monter une voile, en pesant sur sa drisse. Se dit aussi à propos d'un pavillon ou des couleurs. Syn. Hisser. Ant. Affaler, amener. (2) Ordre par lequel on donne le signal de commencer une manœuvre préalablement annoncée. Par exemple, le barreur demande à l'équipage s'il est « paré à virer » ; lorsque les équipiers ont répondu qu'ils sont

parés (prêts), le barreur donne le signal du virement en annonçant « Envoyez » ou « On envoie ». Pour envoyer un virement, on disait jadis : « A Dieu-vat ! », sans doute parce que la manœuvre était délicate sur les anciens voiliers.

Épaule. *n.f.* Renflement des œuvres-vives de la coque en arrière de l'étrave du bateau, permettant à celui-ci de mieux monter dans la vague. Voir aussi Joue.

Epauler la lame *loc* prendre la mer à quelques quarts de l'avant pour mieux y résister.

Épave. *n.f.* (1) Objet abandonné en mer, flottant ou reposant sur le fond, en particulier un navire coulé ou échoué. Une épave peut constituer un danger pour la navigation. (2) Par extension ou par ironie, un bateau très abîmé ou un vieux navire très mal entretenu.

Éphéméride. *n.f.* Table astronomique donnant chaque jour de l'année la position des astres utilisés en navigation. Voir aussi Almanach.

Épi. *n.m.* (1) Jetée intérieure secondaire d'un port, dirigée plus ou moins perpendiculairement à la jetée principale.

(2) Ouvrage de protection du littoral s'avancant en mer perpendiculairement au rivage afin de protéger une plage ou de limiter l'érosion.

Épisser. *v.tr.* Réaliser une épissure

Épissoir. *n.m.* Poinçon de métal servant à écarter les torons d'un cordage afin de réaliser une épissure.

Épissure. *n.f.* Assemblage de deux cordages, par exemple pour les abouter, ou d'un cordage sur lui-même, réalisé en en entrelaçant les torons.

Épontille. *n.f.* (1) Pièce de métal ou de bois verticale qui supporte les baux ou les barrots sur lesquels repose le pont. (2) Épontille de mât : poutre verticale reposant sur la quille et supportant l'emplanture dans laquelle se loge le pied de mât.

Équateur. *n.m.* Grand cercle de la sphère terrestre dont le plan est perpendiculaire à l'axe de rotation de la terre (la ligne des pôles). L'équateur divise le globe terrestre en deux parties égales, l'hémisphère Nord (les latitudes Nord) et l'hémisphère Sud (les latitudes Sud). C'est la ligne joignant tous les points dont la latitude est 0° . Syn. La Ligne. Voir Écliptique.

Équinoxe. *n.f.* **(1)** Chacun des deux points d'intersection entre le plan de l'équateur et l'écliptique. Le point de l'équinoxe de printemps se nomme point vernal et sert d'origine pour la mesure de l'ascension des étoiles fixes. Voir Ecliptique.

(2) Les deux moments de l'année où le soleil passe dans le plan de l'équateur, ce qui revient à dire que le centre du soleil est dans la direction de l'une des équinoxes, au sens précédent. C'est un moment où la durée du jour est égale à celle de la nuit sur toute la terre. Il y a 2 marées d'équinoxe par an, aux environs du 21 mars et du 23 septembre. Cette pé-

riode correspond souvent à des marées de forte amplitude. Voir aussi Solstice.

Équipage. *n.m.* Ensemble des personnes embarquées sur un bateau afin de participer à la manœuvre et à l'organisation de la vie à bord.

Équipet. *n.m.* Petite étagère fixée contre les murailles intérieures du bateau, ou renforcement dans son vaigrage, fermé sur le côté et ouvert par sa partie supérieure, où l'on peut ranger à l'abri de la gîte et du roulis les objets couramment utilisés.

Erre. *n.f.* **(1)** Mouvement, vitesse propre du bateau lui permettant de manœuvrer. Prendre de l'erre, c'est prendre de la vitesse pour redevenir manœuvrant et pouvoir agir utilement sur la barre.

(2) Vitesse acquise et conservée par inertie alors que le bâtiment n'est plus propulsif (voiles affalées ou moteur arrêté). Casser l'erre : arrêter le bateau, par exemple en bordant les voiles à contre ou en battant arrière au moteur. Navire

sans erre : navire arrêté, sans vitesse, étale.

Erse. *n.f.* Anneau sans fin en cordage. Voir aussi Erseau. Syn. Estrope.

Erseau. *n.m.* Petite erse, sorte de bague réalisée par épissure des deux extrémités d'une petite longueur de cordage. Syn. Estrope.

Escale. *n.f.* Arrêt temporaire d'un navire dans un port ou à un mouillage au cours d'une croisière.

Escarpement continental. *Loc. m.* Synonyme de talus continental. Voir aussi Relief sous-marin.

Espar. *n.m.* Terme générique désignant une pièce de bois ou de métal de forme allongée appartenant au gréement ou à l'équipement du bateau et permettant notamment d'établir, de maintenir ou de régler une voile, par exemple le mât, la bôme, le tangon, la livarde, le bout-dehors. Sur les gréements traditionnels, on trouve aussi le gui, les vergues, le bauprès, la

corne, le balestron, l'antenne, etc. La gaffe, les avirons, la godille et même la barre sont également considérés comme des espars. L'ensemble des espars non utilisés et disposés sur le pont forment la drôme.

Essarder *loc v* Essuyer, assécher avec un faubert ou une serpillière.

Estime. n.f. Position approchée du bateau et méthodes pour la déterminer, utilisées en particulier en navigation hauturière. La méthode de base consiste, en partant d'une position connue à une heure donnée, à calculer la route parcourue par le bateau en tenant compte de la ou des directions suivies et de la distance parcourue (donnée par le loch) dans chacune de ces directions, et à tracer sur la carte un droite ou plusieurs segments de droite correspondant à chacune de ces directions et de ces distances depuis le point de départ. Pour obtenir une direction réaliste, on ajoute au cap vrai la dérive due au vent (elle est positive si le bateau

est bâbord amure et négative s'il est tribord amure), ce qui donne la route surface. On ajoute à la route surface la « route parcourue par la mer » dans le même temps, c'est-à-dire l'effet du courant, ce qui donne la route fond, qui correspond au chemin réellement parcouru sur la carte. Une bonne estime nécessite de tenir précisément le journal de bord, en notant à chaque changement de cap, l'heure, le cap suivi et le loch.

Estran. *n.m.* Bande côtière comprise entre les niveaux atteints par les plus hautes pleines mers et les plus basses mers, entre la laisse de pleine mer et la laisse de basse mer. Voir aussi Intercotidal, Intertidal., Plain.

Estrope. *n.f.* **(1)** Anneau en cordage réalisé par épissure des deux extrémités, permettant notamment d'assujettir une poulie à une cosse. Syn. Erse, erseau.

(2) Boucle ou œil réalisé à l'extrémité d'un cordage à l'aide d'une épissure.

Estuaire. *n.m.* Embouchure évasée d'un fleuve. Les marées et les courants remontent fréquemment au moins en partie dans les estuaires, ce qui en fait des milieux semi-marins. Voir aussi Delta.

Établir. *v.tr.* **(1)** Hisser une voile et la régler. **(2)** Un vent est établi quand il souffle régulièrement en vitesse et en direction.

Établissement (d'un port). *n.m.* Pour un port donné, retard moyen de l'heure de la pleine mer sur le passage de la lune au méridien, établi pour la syzygie d'équinoxe. La différence d'établissement entre différents ports reflète l'âge de la marée, c'est-à-dire la différence entre les temps mis par l'onde de marée ou onde tidale pour se propager du point où elle se forme jusqu'aux ports considérés. Connaître la différence d'établissement entre deux ports permet donc de calculer à peu près l'heure d'une pleine mer ou d'une basse mer dans un port donné si l'on en connaît l'heure dans l'autre port. L'établissement est approximativement le même

pour tous les ports en eaux ouvertes des côtes françaises de l'Atlantique : si, une certaine année, la pleine mer de vive-eau d'équinoxe de printemps a lieu à 17h30 à Concarneau, elle a lieu à (approximativement) 17h17 à Saint-Nazaire, à 17h26 à La Rochelle, et à 17h22 à Saint Jean de Luz (mais le retard est nettement plus important pour les ports encaissés au fond d'une baie ou d'un estuaire, ou derrière des îles de bonne dimension : la même pleine mer aura lieu à 17h50 à Port-Navalo, dans la baie de Quiberon, à 19h55 à Vannes, au fond du golfe de Morbihan, à 18h52 à Nantes et à 20h21 à Bordeaux). L'établissement croît en revanche très nettement au fur et à mesure que l'on entre en Manche et se dirige vers le Nord Est : la même pleine mer a lieu à environ 18h00 à Brest, à 19h10 à Roscoff, à 20h01 à Paimpol, 20h16 à Saint-Malo, à 22h01 à Cherbourg, à 23h54 au Havre, 00h41 à Fécamp, 00h54 à Dieppe, et 01h05 à Boulogne, 01h31 à Calais et 01h49 à Dunkerque. On voit que l'onde de pleine mer

met près de 8 heures pour remonter la Manche en se propageant de Brest à Dunkerque.

Étai. *n.m.* Hauban situé à l'avant du bateau soutenant le mât pour l'empêcher de tomber vers l'arrière. Le guindant du foc ou du génois est souvent endraillé sur l'étai.

Étale. **(1)** *n.f.* Intervalle de temps pendant lequel le niveau de la mer ne paraît pratiquement pas bouger, au moment où le sens de la marée s'inverse, à la basse mer ou à la pleine mer. Voir aussi Renverse.

(2) Adj. Décrit l'état de la mer dont le niveau ne bouge plus.

(3) Adj. Se dit d'un navire immobile, sans erre.

Étaler. *v.tr.* **(1)** Résister, par exemple à un courant ou à une mer forte, supporter l'effort sans avarie ni dommage. **(2)** Étaler dessus : tenir, ne pas céder.

Étalingure. *n.f.* Fixation d'une chaîne de mouillage ou d'un câblot sur l'organeau d'une ancre,

ou nœud unissant la ligne de mouillage à l'ancre. Voir aussi les pages de nœuds marins.

Étambot. *n.m.* Pièce de charpente placée à l'extrémité arrière de la quille d'un bateau et supportant le safran. Gouvernail d'étambot : jadis, les bateaux étaient dirigés à l'aide d'avirons de queue placés à l'arrière, peu efficaces et mal commodes : l'invention du gouvernail d'étambot, semblable aux gouvernails à barre franche d'aujourd'hui, a révolutionné la maîtrise du cap d'un bateau.

Étambrai. *n.m.* Orifice renforcé pratiqué dans le pont pour permettre le passage du mât, lorsque son emplanture est posée sur la quille ou un point situé au fond de la coque. Sur certains dériveurs, il s'agit d'une simple encoche en forme de fourche. On y place parfois des cales de mât pour régler longitudinalement sa quête ou son cintrage.

Etamine *n inv* Etoffe servant à la confection des pavillons.

Étarquer. *v.tr.* Haler ou peser fortement sur une manœuvre, cordage, un palan ou un câble pour le tendre, le raidir à bloc. S'utilise pour une drisse, un hale-bas ou un cunningham, mais non pour une écoute, qui ne doit pas être étarquée à bloc, mais bordée et réglée sans cesse de façon bien précise. Syn. : Souquer.

Étouffer. *v.tr.* Refermer une voile et l'empêcher de prendre le vent en la remontant sur sa vergue à l'aide de cargues. Syn. Carguer, Étrangler.

Étoupe. *n.f.* Filasse de chanvre utilisée pour calfater les interstices entre les bordés d'une coque construite de façon traditionnelle afin de rendre la coque étanche.

Étrangler. *v.tr.* Étouffer une voile en la remontant sur sa vergue à l'aide de cargues. Syn. Carguer, Étouffer.

Etrangloir *n m* Appareil destiné à ralentir et à arrêter dans sa course une chaîne d'ancre.

Étrave. *n.f.* En construction navale traditionnelle, pièce de la coque qui prolonge la quille vers l'avant. Plus généralement, l'avant, le nez, d'un bateau. Le synonyme proue et son contraire poupe sont désuets.

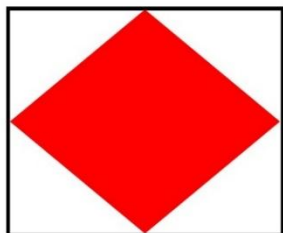
Eutrophisation. *n.f.* Prolifération d'algues vertes en raison d'un apport excessif d'éléments nutritifs (nitrates) en provenance des rivières. Voir aussi Marée verte.

Évitage. *n.m.* Mouvement du bateau qui évite sur son ancre ou son coffre en fonction du vent et du courant. Par extension la zone à peu près circulaire dans laquelle un bateau évite autour de son mouillage.

Éviter. *v.int.* Au mouillage, le fait pour un bateau de tourner dans toutes les directions autour de son ancre ou d'un coffre en fonction du vent et du courant. Le cercle d'évitage a l'ancre pour centre et un peu moins que la longueur de la chaîne de mouil-

lage comme rayon. On peut réduire la zone d'évitage en affourchant deux ancrés en V, ou en embossant deux ancrés, l'une à l'avant et l'autre à l'arrière, ce qui se dit aussi mouiller tête et cul.

Extrados. *n.m.* La face convexe, sous le vent, d'une voile. Les études aérodynamiques ont montré que les deux tiers environ de la poussée vélique sont produits par l'effet d'aspiration, de succion, du vent sur l'extrados, ce qui revient à dire que l'effet sur l'extrados est environ deux fois plus puissant que celui sur l'intrados. Si les pennons situés sur l'extrados décrochent, s'écartent de la voile, cela signifie sans doute que la voile est trop bordée par rapport à l'allure (ou que le voilier est trop abattu par rapport au réglage de la voile) ; il faut probablement choquer de l'écoute ou lofer. Ant. Intrados.



F (Fox-Trot)

Je suis désespéré, communiquez avec moi.

[Retour au début](#)

Falaise. *n.f.* Escarpement abrupt de la côte au-dessus du niveau de la mer.

Fanal. *n.m.* Lanterne marine, feu présent à bord d'un bateau.

Fardage. *n.m.* Prise au vent de tout ce qui se trouve au-dessus de la ligne de flottaison (œuvres mortes, gréement, superstructure, équipage). Le fardage produit une force qui nuit généralement à la propulsion du voilier et augmente la dérive, en particulier aux allures de près et de travers.

Fargue. *n.f.* Traditionnellement, bordé de faible dimension montant au-dessus du pont ou du plat-bord, non surmonté d'une lisse (voir aussi pavois), servant de cale-pied ou de garde-corps. Les voiliers modernes sont souvent munis sur le pourtour du pont d'un simple rail de fargue métallique, saillant de quelques centimètres au-dessus du pont et arrêtant un pied en train de glisser vers l'extérieur, le rôle de garde-corps étant alors dévolu aux filières courant dans les chandeliers et joignant les balcons avant et arrière.

Farguer. *v.int.* Désigne la façon dont une voile s'établit, prend sa forme, sans plis. Une voile fargue mal quand elle est mal coupée ou est déformée. Au sens figuré, une femme (ou une frégate) bien farguée, une femme bien habillée.

Fasseyer. *v.i.* (s'écrit parfois aussi fasseyer, mais se prononce toujours « fasseyer ») Se dit d'une voile insuffisamment bordée qui se dégonfle en partie (notamment le long

du guindant) ou totalement, ou qui bat au vent comme un drapeau. Le bon réglage d'une voile est généralement gonflée à la limite du fasseyement. Voir aussi Ralingue, Ralinguer.

Fatiguer. *v.int.* Se dit d'un bateau ou d'un élément du gréement (cordage, espar, voile etc.) ou autre équipement qui souffre sous l'effet des efforts excessifs qui lui sont imposés (par exemple par l'état de la mer ou un vent trop fort). Syn. Travailler.

Faubert. *n.m.* Sorte de serpillière, composée de fils de carets ou de torons décommis et unis au sommet par un erseau, utilisée pour nettoyer et assécher le pont.

Fausse panne. *Loc. f.* Allure proche du vent arrière dans laquelle une voile généralement bômée est établie sur la mauvaise amure par rapport au vent. On peut rechercher la fausse panne de façon à établir les voiles en ciseaux (foc sur la bonne amure, grand-voile à la fausse panne),

mais le barreur doit prendre garde au risque d'empannage involontaire.

Faux-bras *n m* Cordage installé le long du bord, pour faciliter l'accostage des embarcations.

Faveur. *n.f.* Synonyme approximatif de pennon. On distingue parfois les faveurs des pennons : les faveurs sont nouées sur les haubans, tandis que les pennons sont plutôt les rubans ou brins passant à travers les voiles, mais l'usage courant confond fréquemment les deux termes.

Fémelot. *n.m.* Partie femelle de la penture, c'est-à-dire de la ferrure d'un gouvernail, dans laquelle s'introduit l'aiguillot, qui forme avec le fémelot une sorte de gond permettant la rotation du safran par rapport à l'étambot ou au tableau arrière du bateau.

Ferler. *v.tr.* Plier soigneusement une voile, en accordéon, le long de son espar, généralement une bôme, et la maintenir ainsi

pliée à l'aide de rabans ou d'une araignée. Voir aussi Carguer. Ant. Déferler.

Fesse. *n.f.* Partie arrondie du flanc de la coque proche de l'arrière du bateau. La fesse désigne plus précisément désigne la partie basse de cette arrondi, proche de la flottaison, alors que la hanche est plutôt la partie supérieure de l'arrondi.

Fetch. *n.m.* Distance sur laquelle le vent peut agir sur la surface de la mer sans rencontrer d'obstacle et, donc, contribuer à former de la houle (plus le fetch est important, plus la houle prend de l'ampleur). Peut aussi désigner la durée pendant laquelle le vent souffle dans une direction à peu près constante pour former de la houle.

Feu. *n.m.* **(1)** Signal lumineux, lumière émise par un phare ou une balise. On distingue : (a) Les feux fixes, dont la lumière est continue ; (b) les feux à éclats, dont les périodes de lumière sont d'une durée nettement plus courtes que celle des éclipses ou périodes d'obscurité ; (c) les

feux à occultations, dont les périodes de lumière sont nettement plus longues que les périodes d'obscurité ; (d) les feux isophases, dont les périodes de lumière sont égales aux périodes d'obscurité ; (e) les feux scintillants, dont la succession d'éclats et d'occultations est très rapide. De plus, les éclats ou les occultations peuvent être groupés dans un rythme caractéristique (par exemple, trois éclats brefs, suivi d'une occultation longue, d'un éclat et d'une occultation) pour former un motif ou une période permettant d'identifier le feu. De nombreux feux sont aussi à secteurs colorés (blanc, rouge et vert), ce qui aide le navigateur à savoir où il se trouve par rapport au feu et à se tenir écarté des dangers.

(2) Fanal allumé à bord d'un bateau entre le coucher et le lever du soleil, ainsi que par temps de brume. La réglementation précise le type de feu que doit porter un bâtiment en fonction de sa taille et de ses caractéristiques. Dans tous les cas, un bâtiment faisant route doit avoir un feu vert sur tribord avant,

rouge sur bâbord avant et blanc à l'arrière. Sur les petites unités, ces trois couleurs peuvent être émises par le même fanal tricolore placé en tête de mât. Les bateaux peu manœuvrant, ayant subi des avaries, échoués, au mouillage, en train de pêcher, de mouiller des câbles sous-marins ou de draguer, ou encore de remorquer un autre bateau, doivent porter des feux particuliers à leur situation.

Filer. *v.tr.* et *int.* **(1)** Relâcher, laisser aller un filin ou une amarre.

(2) Filer à la demande : filer un cordage sans le laisser aller complètement, en opposant une faible résistance, en étant prêt à l'arrêter quand le besoin s'en fera sentir.

(3) Filer 5 nœuds : marcher à une vitesse de 5 nœuds.

Filière. *n.f.* Câble généralement métallique reliant les balcons et courant tout autour du pont à travers les chandeliers afin de servir de garde-corps ou de bastingage.

Filin. *n.m.* Terme générique synonyme de cordage. Voir aussi Bout, Manœuvre. A noter que les termes cordes et ficelles sont pros- crits à bord.

Filoir. *n.m.* Anneau souvent vissé sur le pont dans lequel court (ou file) un cordage. Le mot peut également être féminin et s'écrire filoire, mais cette orthographe semble désuète.

Finir. *v.int.* Terme de régate. L'ISF et la FFV donnent la définition suivante : « Un voilier finit quand une partie quelconque de sa coque ou de son équipage ou équipe- ment en position normale coupe la ligne d'arrivée dans le sens de la route depuis la dernière marque soit pour la première fois, soit après avoir effectué une pénali- té (...), soit après avoir corrigé une erreur commise sur la ligne d'arrivée. »

Fjord. *n.m.* Embouchure de vallée glaciaire envahie par le mer. Voir aussi Aber et Ria.

Flamber. *v.tr.* Un mât ou tout autre espar est flambé quand il s'est tordu sous l'action des forces s'exerçant sur lui, quand il a subi un cintrage irréversible, ce qui l'affaiblit et risque de conduire à la rupture.

Flamme. *n.f.* Pavillon triangulaire très allongé utilisé pour les substituts et la ponctuation dans le code international des signaux.

Flanc. *n.m.* Mot utilisé pour désigner les parois latérales extérieures de la coque d'un bateau, ses côtés. Bateau couché sur le flanc. Voir aussi Muraille.

Flèche. **(1)** *n.f.* Partie supérieure d'un mât, au-dessus des barres de flèche, ou compris entre le capelage des haubans et celui des galhaubans. Mât de flèche : sur les gréements traditionnels, mât supérieur d'un mât composé (divisé en deux ou plusieurs tronçons).

(2) *n.m.* Petite voile généralement triangulaire envoyée au sommet du gréement, établie entre la corne d'une voile aurique et la flèche du mât. Attention,

dans ce dernier sens, le mot est en principe masculin. Flèche-en-cul : Le mot ne désigne aucunement un supplice barbare, mais simplement un flèche (au sens (2)) hissé au sommet du mât d'artimon, à l'arrière d'un ketch aurique ou d'un trois-mâts.

Flux. *n.m.* Marée montante, montée du niveau de l'eau. Syn. Montant. Ant. Reflux, Perdant.

Flot. *n.m.* (1) Se rapporte aux courants créés par la marée montante. Il y a parfois une confusion entre le flot, qui désigne en principe un mouvement horizontal de l'eau dû aux courants de marée, et le flux ou le montant, qui décrit le mouvement ascensionnel du niveau de la mer à la marée montante. Ant. Jusant. Voir aussi Règle des sixièmes.

(2) Mettre à flot : lancer un bateau neuf, le mettre à l'eau. Remettre à flot : renflouer ou déséchouer un bateau. Être à flot : flotter (ne pas être échoué).

Flotter. *v.int.* Rester à la surface de la mer, sous l'effet de la seule poussée d'Archimède. Syn. : Être à flot. Ant. Couler, S'échouer. On peut considérer qu'un bateau qui déjauge et part au planning cesse de flotter au sens strict dans la mesure où il est soutenu en bonne partie par la portance de la coque associée à la vitesse et non plus par la seule poussée d'Archimède, de même qu'on ne dirait pas d'un skieur nautique qu'il flotte.

Flottaison. *n.f.* Ligne horizontale qui sépare la partie de la coque hors de l'eau, les œuvres mortes, de celle qui est dans l'eau, la carène ou les œuvres vives, lorsque le bâtiment flotte et est normalement chargé. Voir aussi Ligne de flottaison.

Flotteur. *n.m.* **(1)** Dans une planche à voile, la planche elle-même.

(2) Sur un trimaran, chacune des deux coques latérales assurant la stabilité de l'engin. Peut désigner aussi chacune des deux coques d'un catamaran.

Flush-deck. *n.m.* Mot anglais désignant un voilier dont le pont est très dépouillé, pratiquement sans rouf et presque exempt de superstructures.

Foc. *n.m.* Voile d'avant de forme triangulaire, souvent endraillée sur l'étai. Suivant leur taille, les focs les plus courants peuvent notamment s'appeler génois, solent ou tourmentin. On parle aussi fréquemment d'inter (grand foc de taille intermédiaire entre génois et solent), de focs n° 1, n° 2 et n° 3 (du plus grand au plus petit, compris entre le solent et le tourmentin), mais il en existe de nombreux autres (focs de route, foc de brise, yankees, etc.), car la garde-robe d'un voilier n'est pas réellement standardisée et deux focs très similaires pourront s'appeler différemment sur des unités conçues ou réalisées par des architectes ou des constructeurs différents.

Foil. *n.m.* Sorte d'aileron, ou dispositif comportant des ailerons, assurant une portance sur l'eau et aidant le bateau qui en est pour-

vu à déjauger et partir au planning dès qu'il a atteint une vitesse suffisante.

Forain (*Mouillage forain*) (Rade foraine): rade sans abri construit (mouillage d'attente).

Forcir. *v. int.* Se dit du vent lorsque sa vitesse ou son intensité augmente. Syn. Fraîchir. Ant. Mollir.

Forme *n f* Bassin de radoub, ou cale sèche : bassin de radoub.

Fort. *Adj.* En-dehors du sens courant du mot (par exemple dans des expressions comme « fort cordage »), le mot désigne officiellement des états de la mer compris entre agitée et grosse. Mer forte : lames de 2,5 à 4 m. Mer très forte : lames de 4 à 6 mètres.

Fort coup de vent. *Loc.m.* Gros temps correspondant à la force 9 de l'échelle de Beaufort, la vitesse du vent étant comprise entre 41 et 47 nœuds (env. 75 à 88 km/h).

Fortune. n.f. **(1)** Fortune de mer : Perte fortuite et involontaire d'un bâtiment ou de sa cargaison, due aux circonstances (gros temps, avaries, etc.).

(2) De fortune : se dit d'une pièce utilisée pour en remplacer une autre, ou pour un usage à laquelle elle n'est en principe pas destinée, après une avarie. Par ex. : utiliser un tangon ou une bôme comme mât de fortune, après un démâtage.

Fouet. n.m. Bout utilisé pour fouetter un objet (poulie, etc.) sur un autre bout.

Fouetter. v.tr. Enrouler un bout sur un cordage de plus fort diamètre, de façon à y frapper un objet tel qu'une poulie, un croc ou un palan, ou afin de soulager l'effort sur une manœuvre. Voir aussi Bosser.

Fourrer. v.tr. Protéger un cordage du ragage, originellement à l'aide d'un filin enroulé en spires jointives autour du cordage à protéger. De nos jours, on utilise souvent plus prosaïquement un morceau de fort tissu ou un tuyau en plastique, par

exemple à l'endroit où le cordage frotte sur un anneau ou dans un chaumard.

Fraîchir. *v. int.* Se dit du vent lorsque sa vitesse ou son intensité augmente. Syn. Forcir. Ant. Mollir.

Frais. *Adj.* Se dit d'un vent relativement fort, plus fort que modéré. Correspond en particulier à force 6 (vent frais) à 7 (grand frais) sur l'échelle de Beaufort (22 à 33 nœuds).

Franc. *Adj.* Désigne quelque chose de simple, sans complications ni surprises. Barre franche: barre à action directe (sans roue et normalement sans stick). Côte franche : dont les abords sont sains, exempts de dangers (voir aussi Accore). Vent franc : vent bien établi, régulier.

Franc-bord. *n.m.* **(1)** Hauteur de la coque au-dessus de l'eau, distance verticale entre le pont (ou le plat-bord, pour les embarcations non pontées) et la ligne de flottaison.
(2) Bordage à franc bord : méthode de construction navale traditionnelle dans

laquelle les bordés se joignent bord à bord. Ant. (Bordage à) clin.

Frapper. *v.tr.* Assujettir un cordage, une manœuvre, une poulie, etc. sur un objet quelconque, au moyen d'un nœud, d'une manille, d'un mousqueton, etc., ou en le tournant sur un taquet ou une bitte. A noter que les termes fixer, attacher et nouer sont proscrits dans ce contexte. Voir aussi Fouetter, Capeler.

Fret. *n.m.* **(1)** Prix à payer pour le transport maritime de marchandises.

(2) Contrat de location d'un bateau, comme dans l'expression « prendre un navire à fret » (affréter). Voir aussi Affrètement.

(3) Cargaison, marchandises transportées par un navire (usage critiqué mais très commun).

Fréteur. *n.m.* Personne ou société qui donne en location un navire. Si le terme affréter a le double sens de donner ou prendre en location un navire (comme le mot louer

pour un bien immobilier), fréteur ne désigne que celui qui donne en location, c'est-à-dire l'équivalent du loueur ou bailleur (donc, en général, l'armateur, le propriétaire, du bâtiment), le preneur ou locataire étant l'affréteur.

Front. *n.m.* Surface de séparation entre une masse d'air froid et une masse d'air chaud, représentée sur les cartes météorologique par une ligne. C'est un front chaud si la masse d'air chaud repousse celle d'air froid, et un front froid dans le cas contraire. Une perturbation est généralement constituée d'un front chaud suivi d'un front froid. L'arrivée d'un front chaud est généralement annoncée par une augmentation de la nébulosité (d'abord des nuages de haute altitude, puis de plus en plus bas), l'arrivée de pluies, puis par une rotation des vents au secteur sud (dans l'hémisphère nord). L'arrivée d'un front froid s'annonce par une augmentation du vent et un renforcement temporaire des précipitations. A l'arrière du front froid, la traîne de la

perturbation se caractérise par un vent irrégulier en force et en direction et des éclaircies entrecoupées d'averses ou grains. Lorsque le front froid d'une perturbation rattrape son front chaud, la masse d'air chaud monte en altitude, et l'on parle alors d'une occlusion ou d'un front occlus.

Fuir. v.tr. Naviguer à une allure proche du vent arrière sous voilure réduite ou à sec de toile pour étaler une tempête, parfois en traînant une ancre flottante. Ne peut se faire qu'à la condition d'avoir suffisamment d'eau à courir, que les vents ne portent pas vers la côte ou des dangers. Ne pas oublier qu'en mer, l'un des principaux dangers est la côte, surtout par gros temps.

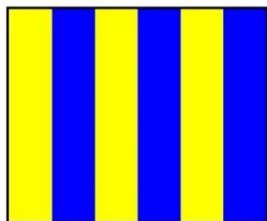
Fuite. *n.f.* Manœuvre ou situation d'un voilier qui fuit.

Fune *n.f.* Grelin qui traîne le chalut. Prolongement de la filière des tentes d'un navire (mettre les tentes en fune).

Fuseau. *n.m.* **(1)** Espace compris entre deux méridiens.

(2) Fuseau horaire : région géographique en tout point de laquelle l'heure est la même. Le fuseau horaire théorique est un méridien, puisque le méridien est une ligne joignant tous les points ayant la même heure vraie. Dans la pratique, on définit presque toujours les fuseaux horaires en fonction d'heures entières, ce qui fait que chaque fuseau horaire couvre 15° de longitude (360° du tour de la terre divisés par 24 heures). Les fuseaux délimitant les heures légales sur terre ont une forme beaucoup plus biscornue, puisque, pour des raisons politiques et pratiques, ils suivent les frontières entre états ou pays.

Fusée. *n.f.* Engin pyrotechnique de détresse destiné à attirer l'attention et demander des secours.



G (Golf)

J'ai besoin d'un pilote ou je relève mes filets.

[Retour au début](#)

Gabier. *n.m.* Sur les voiliers traditionnels, matelot spécialisé dans la manœuvre de la voilure et l'entretien du gréement.

Gagner au vent. *v.int.* Se rapprocher de la direction d'où vient le vent, remonter au vent, gagner du terrain par rapport à lui.

Gaillard. *n.m.* Superstructure s'élevant au-dessus du pont supérieur d'un navire et occupant généralement toute la largeur du pont sur une partie seulement de sa longueur.

Galet. *n.m.* Caillou émoussé ou arrondi par l'usure mécanique due à l'action des mouvements de la mer, houle et lames. Les

fonds de galets offrent une piètre tenue aux ancres.

Gaffe. *n.f.* Espar ou perche munie d'un crochet à son extrémité, destiné à atteindre un objet éloigné, à repêcher un objet tombé à la baille ou à attraper un cordage ou l'anneau d'un coffre.

Galbord. *n.m.* En construction navale traditionnelle, virure ou bordé le plus bas d'une coque, celui qui vient s'encaster dans la râblure (sorte de rainure longitudinale) de la quille.

Galhauban. *n.m.* Hauban latéral tenu écarté du mât par les barres de flèche. Les galhaubans sont généralement capelés (frappés) en tête de mât, ou du moins aux étages supérieurs quand il y a plusieurs étages de barres de flèche. Voir aussi Flèche.

Galipot *n m* Sorte de mastic avec lequel on recouvre les pièces métalliques en cas de repos prolongé ou d'exposition à l'arrosage par l'eau de mer. Pâte formée en parties

égales de céruse et de suif fondu, étalée à chaud, au pinceau, sur les surfaces à protéger. On l'enlève par grattage et lavage à l'huile. Galipoter (vieux).

Galoche. *n.f.* Poulie dont une joue est coupée afin que l'on puisse y faire passer un cordage sans avoir besoin d'y faire passer son extrémité et toute sa longueur.

Gambier. *v.int.* Changer la position d'une voile à antenne ou au tiers vers le côté sous le vent du navire en faisant passer la vergue de l'autre côté du mât, ce genre de voile ne portant bien que lorsque sa vergue est sous le vent (il est possible de naviguer provisoirement avec la vergue au vent, mais la voile porte contre le mât et ne peut se gonfler correctement). Syn. : Trélucher.

Ganse. *n.f.* Lors de la réalisation d'un nœud, boucle formée sur le courant d'un bout, sans que les brins se croisent. Voir aussi les pages de nœuds marins.

Ganser. *v.tr.* Réaliser un nœud en passant un cordage en double, en sorte qu'il soit très facile de le défaire en tirant sur le double. Le nœud de garcette est un nœud plat gansé.

Garant. *n.m.* Nom générique du bout qui court dans un palan.

Garcette. *n.f.* **(1)** Terme générique désignant un cordage de faible diamètre servant à amarrer ou saisir un objet.

(2) Les garcettes de ris sont des bouts passés dans un œillet traversant une voile et noués autour de la bôme, permettant de serrer contre cette bôme la partie de la voile qui a été amenée lors de la prise de ris.

Garde. *n.f.* Amarre de bonne longueur courant le long du bateau, joignant son étrave à un point du quai ou du ponton situé vers l'arrière du bateau (empêchant le bateau d'avancer), ou, réciproquement, joignant l'arrière du bateau à un point du quai situé vers l'étrave (empêchant le bateau de

culer). Les termes garde montante et garde descendante sont fréquemment source de confusion et il vaut mieux les éviter. On parlera plutôt de garde avant (frappée à l'étrave du bateau) et de garde arrière (frappée à l'arrière). Lorsque l'on arrive à quai ou dans un catway en marche avant, la garde avant est généralement la première amarre qu'il faut tourner à un taquet ou un bollard placé sur le quai ou le ponton, car elle permet d'arrêter le bateau, de casser son erre. Ce n'est toutefois pas une règle absolue, car le courant, le vent et l'encombrement des lieux peuvent conduire à adopter une autre stratégie. Les amarres qui empêchent le bateau de s'écarter du quai sont les pointes.

Gendarme. *n.m.* Fil cassé sur un câble métallique (étai, hauban, drisse), souvent au niveau du sertissage des cadènes ou du cape-lage, compromettant sa résistance et éventuellement la solidité de tout le gréement.

Gennaker. *n.m.* Foc léger de très grande dimension, proche du spinnaker asymétrique, parfois amuré à l'avant de l'étrave sur un bout-dehors.

Génois. *n.m.* Foc de grande taille et de forte puissance. Un génois se caractérise un recouvrement assez important, ce qui veut dire que, lorsqu'il est bordé dans l'axe, sa chute dépasse nettement du triangle avant vers l'arrière du mât.

Géoïde. *n.m.* Surface mathématique représentant la surface du globe terrestre au niveau moyen des mers. L'établissement d'une carte marine et l'utilisation d'un système de positionnement terrestre précis tel que le GPS nécessite l'utilisation d'un géoïde de référence. Si ce dernier n'est pas le même pour le GPS et la carte, des corrections doivent être apportées. Par défaut, le GPS utilise le système géodésique WGS 84 (World Geodetic System établi en 1984). Les nouvelles cartes du SHOM vont être progressivement alignées sur ce système de référence (d'ici

2008), mais celles publiées jusqu'à ces dernières années pour les côtes de France métropolitaine se fondaient sur le système géodésique européen compensé de 1950. Les cartes portent alors la correction à effectuer. Par exemple, la carte 7033S (De Quiberon au Croisic) tirée en 1999 précise que les positions obtenues à l'aide du système WGS « doivent être corrigées de 0.06' vers le Nord et de 0.08' vers l'Est pour être en accord avec cette carte ». On voit que la différence est relativement faible, mais non négligeable : environ 0,082 mille, soit 152 mètres, vers le NE. Il convient d'en tenir compte pour faire du « rase-cailloux » ou rallier un port dans la brume.

Gilet de sauvetage. *Loc.m.* Équipement de sécurité flottant porté par les membres de l'équipage et aidant celui qui l'a revêtu à flotter s'il tombe à la mer. A porter impérativement dehors dès que la mer est formée. Syn. Brassière.

Girouette. *n.f.* Dispositif pivotant placé en tête de mât et qui prend la direction du vent apparent et permet de visualiser cette direction. Voir Pennon.

Gisement. *n.m.* Angle entre le cap du bateau et un point extérieur (autre bateau, amer, etc.). Il est compté de 0 à 360° dans le sens des aiguilles d'une montre. Voir aussi Relèvement.

Gîte. *n.f.* Bande, inclinaison latérale du bateau qui penche sur un bord généralement sous l'effet du vent. La gîte est due au couple de chavirage (poussée vélique et force antidérive) du voilier. La gîte tend à faire lofer le bateau. Ant. Contre-gîte.

Gîter. *v.int.* Se dit d'un bateau qui a de la gîte, qui penche sur un bord sous l'effet du vent.

Glène. *n.f.* Écheveau de cordage lové, enroulé sur lui-même.

Godille. *n.f.* Aviron de queue placé dans une dame (échancrure) pratiquée dans le tableau

arrière d'une embarcation à l'aide duquel un homme disposé face à l'arrière fait avancer le bateau en décrivant un mouvement de va-et-vient hélicoïdal en huit dans l'eau. Le fait de nager avec cet aviron.

Godiller. *v.int.* Nager, avancer à la godille. Godiller demande un certain temps d'apprentissage, mais peut s'avérer fort efficace (plus que pagayer), même sur une embarcation de bonne taille, mais est assez rapidement fatigant.

Goélette. *n.f.* Voilier gréant deux mâts, dont le grand mât est à l'arrière ou, éventuellement, dont les deux mâts sont égaux. Le mât situé à l'avant (donc, en général, le plus court) se nomme mât de misaine. La disposition de ces mâts et la quête assez prononcée qu'ils ont généralement sur les goélettes traditionnelles donnent un aspect élancé rendant ce gréement souvent très élégant.

Goéliche. *n.f.* **(1)** Ce mot aujourd'hui désuet désignait une petite goélette, surtout dans les ports du nord.

(2) Au sens figuré, une jeune fille attirante. Naviguer dans le sillage d'une goéliche : suivre une jolie fille dans l'intention de nouer la conversation (et plus si affinité). Se distingue de la frégate, qui désigne métaphoriquement une femme sans doute belle, mais d'âge plus mûr.

Golfe. *n.m.* Échancrure de la côte dans laquelle s'avance la mer, plus grande en principe qu'une baie.

Goulet. *n.m.* Chenal ou passe particulièrement étroit entre deux plans d'eau plus vastes (baie et haute mer, par exemple).

Gournable. *n.f.* En construction navale traditionnelle, longue cheville de bois très dur utilisée pour assembler les bordés de la coque sur les couples ou les membres formant la charpente transversale de la coque. Le terme est également parfois employé pour désigner les chevilles servant à as-

sembler les pièces de la charpente intérieure de la coque. De nos jours, les bordés sont plutôt rivetés ou cloués sur la membrure.

Gousset (de latte). *Loc.m.* Étui cousu dans la voile, dans lequel on engage une latte.

Gouvernail. *n.f.* Dispositif situé à l'arrière du bateau et servant à le diriger. Il se compose notamment de la barre et du safran tournant autour de la mèche. Voir aussi Étambot, Fémelot, Aiguillot., Penture.

GPS. *n.m.* Système de positionnement par 24 satellites mis en place par le Pentagone (Département américain de la Défense), mais mis à la disposition des navigateurs et autres utilisateurs du monde entier (on n'est toutefois pas à l'abri d'un brouillage des signaux en cas de conflit armé). Initiales de Global Positionning System. Désigne aussi le récepteur utilisant ce système pour donner la position. La précision remarquable et l'efficacité de ce système sont précieuses, mais elles

ne doivent pas faire négliger les autres techniques de navigation. Il peut être nécessaire d'étalonner le récepteur en fonction du géoïde de référence de la carte ou de calculer manuellement les corrections à apporter. Voir aussi Way-point.

Grain. *n.m.* Phénomène météorologique lié à la présence de gros cumulus ou cumulonimbus, fréquent dans la traîne d'une dépression., marqué par une aggravation brutale mais passagère du temps, des précipitations violentes, parfois orageuses, et de fortes rafales de vent dépassant le vent moyen de 15 nœuds ou plus. Peut parfois se prévoir à des nuages épais et un obscurcissement marqué du ciel. S'accompagne souvent de pluie, voire de grêle.

Grand-cercle. *n.m.* Toute « ligne droite » tracée entre deux points à la surface de la terre (ou de la mer) est en réalité un arc de cercle. Un grand cercle est un cercle tracé à la surface de la terre tel que son centre

coïncide avec le centre de la terre. Les méridiens et l'équateur sont des grands cercles (mais pas les parallèles). Les grands-cercles ont tous approximativement la même dimension (pas tout à fait parce que la terre n'est pas rigoureusement sphérique). La route la plus courte entre deux points situés à la surface de la terre est celle qui suit l'arc de grand cercle passant par ces deux points, ou orthodromie. Ce n'est généralement pas une route à cap constant (loxodromie). De même, sur la sphère céleste, un grand cercle est un cercle dont le centre coïncide avec le centre de la terre.

Grand frais. *Loc.m.* Mer et vent assez forts (28 à 33 nœuds), correspondant à force 7 sur l'échelle de Beaufort.

Grand large. *Loc.m.* Allure portante comprise entre le large et le vent arrière. C'est une allure généralement agréable et rapide, au contraire du vent arrière, qui est une allure lente et délicate.

Grand-mât. *n.m.* Mât le plus haut d'un gréement. Voir aussi mâts de Misaine et d'Artimon.

Grand-voile. *n.f.* Voile envoyée à l'arrière du mât (ou du grand-mât lorsqu'il y a plusieurs mâts). C'est la voile principale d'un gréement, mais, malgré son nom, elle est souvent plus petite que certains focs (génois, par exemple) sur les gréements modernes.

Grappin. *n.m.* Petite ancre d'embarcation légère pourvue de quatre ou cinq pattes se terminant par des becs pointus.

Gréement. *n.m.* **(1)** Ensemble de la voilure et de tout ce qui sert à l'établir : mâts, espars, manœuvres, poulies, etc. Voir aussi gréement courant et dormant.

(2) Gréement en tête : gréement de sloop sur lequel l'étai (ainsi que, le cas échéant, le foc endraillé sur cet étai) monte jusqu'en tête de mât.

(3) Gréement fractionné : type de gréement dans lequel l'étai ne monte pas jusqu'en tête du mât. On parle alors de

gréement aux trois quarts (l'étai monte aux trois quarts de la hauteur totale du mât), aux cinq huitièmes, etc.

Gréer. *v.tr.* **(1)** Mettre en place tout ce qui constitue le gréement d'un voilier.

(2) Pourvoir un voilier d'une sorte particulière de gréement : gréer un voilier en ketch, en cotre, en goélette.

Grelin. *n.m.* Très fort cordage composé d'aussières commises ensembles servant par exemple d'amarre pour de gros navires.

Gros. *Adj.* Fort, en fait très fort, voire violent, en parlant du temps ou de la mer. Mer grosse : mer vraiment très forte, avec de grosses lames. Sur l'échelle officielle des états de la mer, la mer est grosse quand les lames sont comprises entre 6 et 9 mètres de haut. Elle est très grosse pour des creux compris entre 9 et 14 mètres. Au-delà, elle est énorme. Gros temps : temps peu maniable, avec des vents puissants et une mer forte. En principe, le gros temps correspond au moins à force 7 (grand

frais) ou 8 (coup de vent) et au-delà sur l'échelle de Beaufort, mais la perception de ce qui est du gros temps peut dépendre du niveau et de l'expérience de l'équipage, ainsi que de la taille du bâtiment. Gros temps correspond à peu près à ce que désigne le mot tempête dans le vocabulaire courant, mais, dans le vocabulaire marin, le mot tempête est réservé à un temps de force 10 sur l'échelle de Beaufort. Syn. : Piaule, Baston. Ant. : Calme, Petit temps.

Gueuse. *n.f.* Masse de métal lourd (plomb, fonte) destiné à servir de lest dans les fonds du bateau ou mouillé au fond de l'eau pour servir d'ancrage à une bouée.

Gui. *n.m.* Terme aujourd'hui complètement désuet désignant une bôme. Gui à rouleau : sorte de bôme à enrouleur, tournant sur elle-même. Pour réduire la voilure, la grand-voile était enroulée autour du gui (et non à l'intérieur comme sur les bômes à enrouleur modernes). Pour que le gui puisse tourner librement, l'écoute

ne pouvait plus être frappée directement sur la bôme, mais lui était reliée au moyen d'un croissant de bôme.

Guibre. *n.f.* **(1)** Traditionnellement, assemblage de pièces de charpente faisant saillie en avant de l'étrave du bateau, et soutenant le gréement du beaupré. Sur les anciens grands voiliers, il était parfois sculpté ou prolongé d'une sculpture, la figure de proue.

(2) Par extension, désigne une étrave de forme saillante donnant un aspect élan-cé au bateau (mais cet usage est critiqué).

Guindant. *n.m.* Côté avant d'une voile triangulaire, le long du mât pour la grand-voile et le long de l'étai pour un foc. Le guindant constitue le bord d'attaque d'une voile, le côté qui reçoit le vent en premier. Il est compris entre le point de drisse et le point d'amure. Syn. Bord d'attaque. Voir aussi Chute et Bordure.

Guindeau. *n.m.* Treuil à axe horizontal servant à virer une chaîne, en particulier pour mouiller une ancre ou la relever. Voir aussi Barbotin.



H (Hôtel)

J'ai un pilote à bord.

[Retour au début](#)

Habitable. *n.m.* Bateau de plaisance de taille suffisante et aménagé afin de pouvoir effectuer une croisière et vivre à bord au moins quelques jours. Syn. Croiseur.

Habitacle *n m* Sorte de cuvette ou de caisse cylindrique en bois ou en cuivre recouverte à la partie supérieure d'une glace et qui contient le compas de route et les lampes qui l'éclairent.

Hadal. *adj.* Désigne les grandes profondeurs marines, au-delà de 6000 mètres. Syn. Ultraabysal. Voir aussi Abyssal.

Hale-bas. *n.m.* **(1)** Cordage ou palan maintenant un espar normalement horizontal ou faiblement incliné (bôme ou tangon, par exemple) vers le bas, pour l'empêcher de se mâter. Ant. Balancine.

(2) Désigne également une manœuvre permettant d'affaler ou d'amener un objet (voile, pavillon, etc.) hissé dans les hauts et qui ne descend pas tout seul, ou mal, sous l'effet de son propre poids.

Hale-haut. *n.m.* Manœuvre passant généralement par une poulie frappée en tête de mât permettant de soulever un espar (bôme, vergue ou tangon, par exemple) ou de le retenir vers le haut. Ant. Hale-bas. Synonyme assez peu usité de balancine.

Haler. *v. t.* **(1)** Tirer sur une manœuvre, une aussière, un chaîne (en principe, dans une direction horizontale). Voir aussi Peser, Raidir, Étarquer.

(2) Remorquer un bateau le long d'un quai ou dans un canal, à l'aide d'un cordage actionné depuis le quai ou la berge. Voir Déhaler.

Halieutique. adj. Relatif à la pêche en mer et aux espèces pêchées.

Halin. (1) n.m. Long filin, parfois amarré à une bouée de sauvetage ou à un feu à retournement, servant à haler jusqu'au bateau un homme tombé à la mer.

(2) adj. Relatif à la salinité de l'eau de mer. Syn. Salin.

Hanche. n.f. Partie arrondie du flanc de la coque proche de l'arrière du bateau. On distingue la hanche de la fesse, qui désigne la partie basse, proche de la flottaison, alors que la hanche est plutôt la partie supérieure de l'arrondi.

Harnais. n.m. **(1)** Dispositif de sécurité que l'équipage revêt pour s'arrimer au bateau par l'intermédiaire d'une ligne de vie et éviter de passer et disparaître par-dessus bord.

(2) Sur une planche à voile, dispositif que l'on peut crocher sur le wishbone pour soulager l'effort sur les bras du véliplanchiste.

Hauban. *n.m.* Terme générique désignant l'ensemble des câbles ou cordages dormants reliant les hauts du mât à la coque ou au pont et assurant sa tenue latérale et longitudinale. Les haubans sont fixés à la coque par des cadènes et au mât par le capelage. Le hauban situé à l'avant s'appelle l'étais, ceux situés à l'arrière bastaques ou pataras. De ce fait, le mot hauban désigne souvent plus spécifiquement les haubans latéraux. Voir Bas hauban et Galhauban.

Haubanage. *n.m.* Ensemble des haubans au sens large, y compris l'étais, les bastaques et le pataras.

Haussière voir « aussière »

Haute mer. *loc. f.* Zone maritime située à grande distance du littoral. En haute mer, on ne voit plus les côtes. Ne pas confondre avec la pleine mer, qui désigne la marée haute. Voir aussi Hauturier, Pélagique.

Hauteur. *n.f.* **(1)** Angle entre un astre et le point de l'horizon situé verticalement sous cet astre. Cet angle se mesure précisément à l'aide d'un sextant. Cette mesure permet de faire le point astronomique au moyen de la méthode de la droite de hauteur. C'est le complément à 90° de la distance zénithale.

(2) Hauteur méridienne : hauteur du soleil, mesurée au moment de la culmination de sa course diurne, c'est-à-dire quand il passe au méridien de l'observateur. Cet angle se mesure précisément à l'aide d'un sextant. Cette mesure permet de faire le point astronomique au moyen de la méthode de la méridienne.

Haut-fond. *n.m.* Remontée du niveau du fond de la mer, pouvant constituer un danger pour le bateau, qui risque de toucher ou de s'échouer. Curieusement synonyme de bas-fond. Un haut-fond tend à soulever la houle venue du large, voire la faire déferler, ce qui rend la mer plus dure et moins maniable. Voir aussi Basse.

Hauturier. *Adj.* Qui se rapporte à la navigation au large, en haute mer, loin des côtes.

Hectopascal. *n.m.* Unité de mesure de la pression (symbole : hPa) utilisée en météorologie, égale à cent fois l'unité fondamentale de mesure de la pression du système métrique, le pascal (Pa). Une pression d'une atmosphère standard est égale précisément à 1013,25 hPa, mais en météorologie, on considère généralement que la pression atmosphérique moyenne est de 1015 hPa. Voir aussi Millibar, Dépression, Anticyclone.

Heure marée (ou heure de [la] marée). *Loc.f.* Pour les calculs de marée, désigne un sixième de l'intervalle entre la basse mer et la pleine mer (ou l'inverse). Voir Règle des douzièmes. Dans les cartouches de courant, temps en heures courantes séparant de la pleine mer de référence.

Hiloire. *n.f.* Cadre vertical ceinturant les écoutilles, le cockpit ou les autres ouvertures du pont pour empêcher l'eau balayant le pont d'y

entrer. Syn. Surbau. Voir aussi Brise-lames.

Hisser. *v. tr.* Action de faire monter une voile, une vergue ou un pavillon en pesant sur une drisse. Toutefois, on ne hisse pas les couleurs, on les envoie. Syn. Envoyer. Ant. : Affaler, Amener.

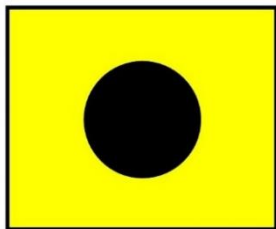
Holoplancton. *n.m.* Plancton composé d'organismes végétaux ou animaux dont l'ensemble du cycle de vie est de forme planctonique, c'est-à-dire vit en plein eau et se laisse porter par les courants. Ant. Méroplancton.

Houache. *n.f.* Remous causé à la surface de l'eau par le déplacement du bateau, synonyme généralement du sillage laissé à l'arrière par le bateau.

Houari. *n.m.* et adj. Voile aurique, mais presque triangulaire (au point d'être semblable à une voile bermudienne), supportée par une corne très apiquée, presque verticale prolongeant pour ainsi dire le mât.

Houle. *n.f.* Ondulations de la surface de la mer générées non par le vent local, mais formées ailleurs et s'étant propagées. La houle a un aspect régulier, moins chaotique que la mer du vent. La hauteur ou amplitude de la houle dépend bien sûr de la force du vent qui l'a formée, mais surtout du fetch, c'est-à-dire la distance ou la durée de temps pendant laquelle a agi le vent qui l'a soulevée. La houle se caractérise également par la distance entre les crêtes de deux lames successives, la longueur d'onde.

Hublot. *n.m.* Petite fenêtre, ouvrante ou non, d'un bateau.



I (India)

Je viens sur Bâbord.

[Retour au début](#)

Iceberg. *n.m.* Grand bloc de glace d'eau douce détaché d'un glacier ou d'une calotte glaciaire (et non de la banquise) et dérivant à la surface de la mer. Chacun sait, depuis le naufrage du Titanic, que les icebergs constituent un danger redoutable pour la navigation, en particulier du fait qu'ils se déplacent et ne figurent donc évidemment sur aucune carte. Les plus gros peuvent atteindre des dimensions de plusieurs dizaines de kilomètres. On dit classiquement que le volume immergé représente approximativement neuf fois le volume émergé (autrement dit, que les 9/10 du volume sont sous la surface de la mer), ce qui rend les icebergs encore plus dangereux (on voit que le proverbial « sommet émergé »). Ce

chiffre de « neuf fois » n'est que partiellement vrai, et serait correct si les icebergs étaient des blocs homogènes de glace. En réalité, ils renferment fréquemment des poches d'air parfois importantes qui améliorent leur flottabilité, si bien que le volume immergé ne représente parfois qu'environ cinq fois le volume émergé.

Immerger. *v.int.* Plonger un objet dans l'eau. Être immergé : être entièrement recouvert par l'eau de mer. Certains objets ou dangers peuvent découvrir à la basse mer (marée basse) et être immergés à la pleine mer.

In-bord (ou **in-board**). *Adj.* Se dit d'un moteur installé à l'intérieur de la coque (par opposition au moteur hors-bord).

Incidence. *n.f.* Angle d'attaque de la voile par rapport au vent apparent.

Île. *n.f.* Étendue de terre entièrement entourée d'eau. Voir aussi Îlot, Presqu'île, Archipel.

Îlot. *n.m.* Petite île. On utilise également le terme îlet dans les Antilles.

Instructions Nautiques (IN). *Loc. f. pl.* Ouvrage publié en France par le Service Hydrographique et Océanographique de la Marine (SHOM), complétant les cartes, donnant des informations relatives à la sécurité et comportant une description des ports, feux, balises et dangers d'une zone de navigation. Obligatoire à bord de tout bateau à partir de la 3ème catégorie. Il est néanmoins bon de les avoir à bord (ou au moins d'avoir un ouvrage reprenant les mêmes informations, comme l'Almanach du marin breton) dès la quatrième ou même la cinquième catégorie.

Insubmersible. *Adj.* Se dit d'un bateau qui, même empli d'eau, reste à la surface et ne coule pas, grâce à des volumes de flottabilité.

Intercept. *n.m.* Distance entre la position estimée et la droite de hauteur sur laquelle se trouve la position réelle. La méthode de

point astronomique par la droite de hauteur consiste à tracer sur la carte une droite représentant tous les points qui voient l'astre à la hauteur relevée. Toutefois le calcul direct de la localisation de cette droite serait complexe. Aussi la méthode de la droite de hauteur consiste-t-elle d'une part à mesurer au sextant la hauteur d'un astre (hauteur vraie H_v) et d'autre part à calculer à l'aide des éphémérides la hauteur théorique de l'astre à l'instant de l'observation par rapport à une position estimée (hauteur estimée H_e) approximative. La distance angulaire (en minutes de degrés) entre la hauteur estimée (calculée) et la hauteur vraie est l'intercept et correspond à la distance en milles entre cette position estimée et la droite de hauteur de la position réelle. Il suffit alors de reporter cette distance sur la carte dans la direction de l'azimut de l'astre (vers l'astre) si la hauteur vraie est supérieure à la hauteur estimée ($H_v > H_e$) et dans la direction inverse si $H_v < H_e$, et de tracer une droite perpendiculaire à l'azimut passant

par le point ainsi obtenu. La droite ainsi tracée est la droite de hauteur sur laquelle se trouve la position du bateau.

Intercotidal. *ajd.* Qualifie la bande du rivage comprise entre les niveaux atteints par les plus hautes pleines mers et les plus basses mers. Syn. Intertidal. Voir aussi Estran, Laisse.

Intertidal. *Adj.* Synonyme d'intercotidal. Voir aussi Estran.

Intrados. *n.m.* Côté concave, au vent, d'une voile. Les études aérodynamiques ont montré que les deux tiers environ de la poussée vélique sont produits par l'effet d'aspiration, de succion, du vent sur l'extrados, ce qui veut dire que l'effet de poussée sur l'intrados est environ deux fois moins puissant que celui sur l'extrados. Si les pennons situés sur l'intrados décrochent, s'écartent de la voile, cela signifie sans doute que la voile est trop choquée par rapport à l'allure (ou que le voilier est trop lofé par rapport au réglage de la

voile) ; il faut probablement border la voile ou abattre. Ant. Extradós.

Isobare. *n.f.* et adj. Lignes d'égale pression atmosphérique. Sur une carte météorologique, les isobares relient les points de la surface terrestre ayant une pression atmosphérique égale. Lorsque les isobares sont rapprochées, il y a un fort gradient de pression et il y a de fortes chances que le vent soit fort. Voir aussi Dépression, anticyclone.

Isobathe. *n.f.* et adj. Lignes d'égale profondeur. Sur une carte marine, les isobathes relient les points ayant la même sonde. Syn. Ligne de sonde.

Isogone. *adj.* **(1)** Au sens mathématique, se dit d'une figure présentant des angles égaux.
(2) Au sens géographique, ligne imaginaire joignant les points de la surface terrestre ayant la même déclinaison magnétique. Ces lignes sont parfois représentées sur les cartes à très petite

échelle (couvrant par exemple un océan entier).

Isohaline. *Adj.* et *n.f.* Ligne joignant les points d'égale salinité. Voir aussi Halin.

Isophase. *Adj.* Feu dont les périodes de lumière et d'obscurité sont d'égale durée. Voir aussi Éclat, Occultation, Scintillant.

Isthme. *n.m.* Étroite bande de terre entre deux mers, joignant deux continents ou deux îles entre eux, ou une presqu'île ou une péninsule à un continent ou à une étendue terrestre plus importante.

Itague. Cordage passant dans une poulie simple et raidi à l'aide d'un palan.



J (Juliette)

Incendie à bord ou fuite de substance dangereuse.

[Retour au début](#)

Jambette. *n.f.* **(1)** Montant, extrémité d'une allonge qui dépasse au-dessus du pont d'un bâtiment et sur lequel est bordé le pavois.
(2) Le terme désignait aussi les bouts d'allonges ou têtes d'épontille sur lesquels on tournait des amarres ou manœuvres (bittes d'amarrage).

Jas. *n.m.* Barre perpendiculaire à la verge d'une ancre, maintenant la partie supérieure de l'ancre écartée du fond afin qu'elle ne se pose pas à plat et que l'une des pattes repose nécessairement sur le fond, en sorte qu'elle croche plus facilement.

Jauge. *n.f.* **(1)** Jauge brute ou simplement jauge : volume de la capacité intérieure d'un bâti-

ment, volume intérieur de sa coque. S'exprime en tonneaux de 2,83 mètres cubes (soit 100 pieds cubes). Ne pas confondre avec le déplacement, qui s'exprime en tonnes.

(2) Jauge nette : Volume de l'espace utilisable commercialement.

(3) Jauge de course : Mesure des caractéristiques d'un bateau selon une formule conventionnelle, permettant d'imposer des tailles de coque et de voilure limites ou de faire concourir ensemble des voiliers différents.

Jaumière. *n.f.* Conduit vertical traversant la voûte ou l'arrière de la coque pour le passage de la mèche du gouvernail.

Jetée. *n.f.* Môle, ouvrage de maçonnerie relié à la terre protégeant un port de la violence de la mer et permettant dans certains cas de débarquer à l'aide d'échelles ou d'escaliers. Voir aussi Digue, Brise-lames.

Jolie brise. *Loc.f.* Correspond à force 4 sur l'échelle de Beaufort (vents de 11 à 16 nœuds).

Joue. *n.f.* **(1)** Face latérale de la caisse d'une poulie.

(2) Partie supérieure à la ligne de flottaison des épaules d'une coque, à l'avant d'un bâtiment.

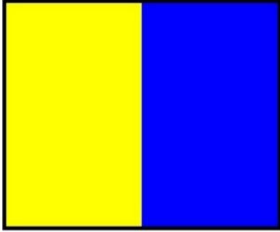
Journal de bord. Registre sur lequel on consigne tous les détails de la navigation. Obligatoire à partir de la troisième catégorie, mais utile et recommandable en quatrième et cinquième catégories. L'expression Livre de bord, qui désigne en principe autre chose, est utilisé si couramment au sens de journal de bord qu'il en est devenu de facto un synonyme.

Joute *n.f.* Compétition d'embarcations à l'aviron.

Jupe. *n.f.* Prolongement de la coque arrière du bateau juste au-dessus de la surface de l'eau, formant une espèce de marchepied pour quiconque désire descendre dans l'eau ou remonter à bord. Sur certains yachts, la jupe est si grande qu'elle forme pratiquement une espèce de petite plage arrière.

Jus. *n.m.* Désigne familièrement le courant, particulièrement quand il est fort. A noter la parenté avec le terme Jusant.

Jusant. *n.m.* Se rapporte aux courants générés par la marée descendante. Ne pas confondre le jusant, qui désigne un courant, c'est-à-dire un mouvement horizontal de l'eau, avec le baissant ou le perdant qui décrit la baisse verticale du niveau de l'eau lors du reflux. Ant. Flot. Voir aussi Règle des sixièmes.



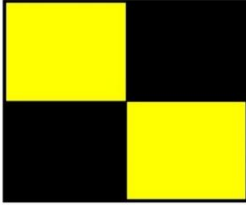
K (Kilo)

Je désire entrer en
communication avec vous

[Retour au début](#)

Kayak. *n.m.* Petite embarcation en forme de pirogue, mue par des pagaies doubles, c'est-à-dire munies d'une pelle à chaque extrémité (à la différence du canoë, qui utilise des pagaies simples).

Ketch. *n.m.* Voilier aurique ou bermudien gréant deux mâts, dont le plus haut (le grand-mât) est devant (si le grand-mât est derrière, c'est une goélette). Le mât arrière se nomme mât d'artimon et il est situé devant la barre (sinon ce serait un yawl et le mât arrière se nommerait tape-cul).



L (Lima)

Stoppez votre navire
immédiatement.

[Retour au début](#)

Labourer (le fond). *v.tr.* **(1)** En parlant d'une ancre, déraiper, chasser.

(2) La quille laboure le fond lorsque, le bâtiment étant prêt de s'échouer, elle y trace un sillon (ou une souille).

Lacet. *n.m.* Mouvement de rotation du bateau autour de son centre de carène. Voir aussi Roulis et Tangage.

Lagon. *n.m.* **(1)** Lagune, plan d'eau intérieur d'un atoll.
(2) Par analogie, mer intérieure d'un archipel : on parle par exemple du lagon des îles Glénan, dont l'eau est réputée pour sa clarté.

Lagune. *n.f.* Étendue d'eau saumâtre ou salée séparée de la mer libre par un étroit cordon littoral parfois entrecoupé de passes temporaires, par exemple lors des pleines mers de vive eau.

Laisse. *n.f.* Traces (débris, algues ou objets flottés) laissées sur le rivage par la pleine mer, ou plus simplement limites de la pleine mer ou de la basse mer par les plus forts coefficients de marée. Les laisses de pleine mer et de basse mer délimitent l'estran ou zone intercotidale.

Laisser porter. **(1)** *v.i.* Synonyme d'abattre, s'écarter du lit du vent vers le vent arrière, ou du moins vers une allure plus portante. Syn. Arriver. Ant. Lofer.

(2) Ancien terme de régate. L'International Yacht Racing Union (IYRU) donnait la définition précise suivante : « Modifier sa route en s'écartant de la direction du vent jusqu'à commencer à empanner ».

Laize. *n.f.* Nom des bandes de toile qui, cousues ensemble, forment une voile.

Lame. *n.f.* Terme généralement employé par les marins pour désigner les vagues, surtout si elles sont grosses. Une lame se compose d'un creux, sa partie basse, et d'une crête, son sommet, qui parfois brise (sur un obstacle) ou déferle. Pour désigner son amplitude, les termes creux et hauteur sont synonymes.

Laminaire. *Adj.* Décrit l'écoulement d'un fluide en filets parallèles, sans tourbillons ni turbulences. Pour bien régler une voile, on recherche un écoulement laminaire de l'air le long de ses deux faces. Pour que l'écoulement soit laminaire, il faut que l'angle d'attaque du vent par rapport au plan de la voile (ou de l'eau par rapport à la quille, la dérive ou le safran) soit suffisamment petit (20° semble être un maximum). C'est pratiquement impossible en ce qui concerne les voiles au vent arrière, et c'est l'une des raisons pour lesquelles c'est une allure généralement lente. Ant. Turbulent.

Lancer. *v.tr.* **(1)** Lancer un bateau : le mettre à flot par glissement sur une cale ou un plan incliné (en parlant d'un bâtiment neuf).

(2) Lancer dans le vent (ou au vent) : manœuvrer assez vivement pour rapprocher le cap du bateau du lit du vent, souvent au point de se mettre bout au vent, ou plus généralement lofer.

Larder *v* voir paillet.

Large. *n.m.* Zone maritime située à une bonne distance des côtes. Voir Haute mer, Hauturier.

Largue. *n.m.* Allure du voilier plus portante, plus abattue, que le travers.

Larguer. *v.tr.* Terme employé par les marins pour dire « lâcher », détacher, laisser filer un cordage ou une manœuvre.

Latéral. *Adj.* Voir Balisage ou Marquage latéral.

Latin. *adj.* Type de gréement comportant des voiles triangulaires enverguées sur leur bord

supérieur sur de grandes antennes fortement apiquées (inclinées). Voile latine : voile triangulaire d'un gréement latin.

Latitude. *n.f.* L'un des deux éléments du système de coordonnées utilisé pour donner la position d'un point sur la surface de la terre (l'autre étant la longitude). La latitude est la distance angulaire, mesurée en degrés d'arc, entre le lieu considéré et le plan de l'Équateur ou, ce qui revient au même, l'angle entre la verticale du lieu et le plan de l'Équateur. Les lieux de même latitude figurent sur un cercle imaginaire appelé parallèle. Sur les cartes, les latitudes se mesurent sur une échelle parallèle à un méridien, figurant sur les côtés de la carte. La latitude peut varier entre 0° (lorsque l'on est sur l'équateur) et 90° (lorsque l'on est à l'un des pôles), et elle est Nord pour les lieux situés dans l'hémisphère Nord et Sud pour ceux situés dans l'hémisphère Sud. Dans l'hémisphère Nord, la valeur de la latitude correspond approximativement (à environ un degré près) à la hauteur de

l'étoile polaire au-dessus de l'horizon (ce serait précisément le cas si cette étoile était exactement dans l'axe de rotation de la terre). C'est cette propriété qui a permis à Christophe Colomb (et à de nombreux navigateurs qui l'ont suivi) de suivre assez précisément le même parallèle alors qu'il faisait route vers l'ouest à la recherche des Indes : il lui suffisait tous les soirs de mesurer la hauteur de l'étoile polaire et de rectifier son cap s'il était allé trop au nord ou au sud. Contrairement à l'arc de longitude, l'arc de latitude est pratiquement constant (parce que tous les méridiens ont la même taille), c'est la raison pour laquelle on a choisi la minute de latitude comme définition du mille marin.

Latte. *n.f.* (1) Tige de plastique ou de bois longue, mince et étroite, que l'on introduit dans un gousset cousu dans une voile, afin de donner un peu de rigidité et de forme à sa chute. Les lattes sont indispensables à la tenue des voiles dont la chute n'est pas rectiligne, mais présente un rond de

chute (comme, en particulier, celles des planches à voile et des multicoques).

(2) Patte métallique assujettie au bordé de la coque et servant de cadène aux haubans.

Lège. *Adj.* Désigne un bâtiment armé, c'est-à-dire équipé pour naviguer, mais vide de toute cargaison. Poids lège ou déplacement lège : déplacement à vide.

Légère brise. *Loc.f.* Petit temps correspondant à la force 2 de l'échelle de Beaufort, la vitesse du vent étant comprise entre 4 et 6 nœuds (env. 6 à 11 km/h).

Lest. *n.m.* Poids placé dans les fonds d'un bâtiment ou, mieux, en bas de la quille, pour abaisser son centre de gravité et concourir à sa stabilité. Voir aussi Ballast, Gueuse, Bulbe.

Lester. *v.tr.* Charger du lest à bord d'un navire afin de renforcer sa stabilité. Il peut s'agir de déposer des gueuses dans les fonds, mais aussi de remplir d'eau de mer des

ballasts ou des citernes pour un navire de commerce (cargo, pétrolier) effectuant une traversée à vide. Ant. Délester.

Libre pratique. *Loc. f.* Autorisation sanitaire (ou levée de quarantaine) ou administrative accordée à un navire d'entrer dans un port ou à son équipage de débarquer. On en fait la demande en hissant le pavillon Q (pavillon entièrement jaune).

Lieue. *n.f.* La lieue marine est une ancienne unité de distance égale à un vingtième de degré d'arc sur un méridien, soit 3 milles marins (soit 5,556 km). J'écrivais dans une version antérieure de ce glossaire que, dans le célèbre roman de Jules Verne, les passagers involontaires du Nautilus et du capitaine Nemo avaient donc parcouru 60 000 nautiques sous les mers. C'était apparemment une erreur, car le narrateur du récit, le Pr Pierre Aronnax, qui n'est pas un marin, semble compter en « lieues terrestres de 4 kilomètres » (c'est du moins ce qui semble ressortir du chapitre VII de la seconde partie). Si le titre

du livre est également calculé en lieues terrestres, alors Aronnax, Ned Land et Conseil n'ont parcouru en fait que 80 000 kilomètres à bord du Nautilus, soit environ 43 000 milles ou 14 400 lieues marines.

Ligne. n.f. (1) Cordage ou filin, généralement d'assez faible diamètre.

(2) Ligne de mouillage : ligne, câble ou chaîne reliant la bateau à son ancre.

(3) Ligne de traîne : ligne de pêche comportant un ou plusieurs hameçons et remorquée par un bateau.

(4) La Ligne : l'équateur.

Ligne de foi. *Loc.f.* Sur la rose d'un compas de route, repère matérialisant l'axe longitudinal d'un bateau.

Ligne de flottaison. *Loc. f.* Ligne qui sépare la partie de la coque qui est émergée, les œuvres mortes, de celle qui est immergée, la carène ou les œuvres vives.

Ligne de sonde. *Loc. f.* **(1)** Ligne imaginaire portée sur les cartes marines joignant les points d'égale sonde, c'est-à-dire d'égale profondeur. Syn. Isobathe.
(2) Parfois synonyme de Sonde à main.

Ligne de vie. *Loc.f.* Câble métallique, cordage ou sangle textile tendu de l'avant à l'arrière d'un bâtiment, sur chaque bord, sur lequel on peut amarrer son harnais, afin de ne pas risquer de tomber à la mer.

Limbe. *n.m.* Arc de cercle gradué en degrés d'un sextant devant lequel pivote l'alidade.

Lisse. *n.f.* Virure de bordés posés à plat sur le pavois autour du bâtiment et pouvant servir de rambarde.

Liston. *n.m.* Pièce de bois ou de métal saillante ceinturant le haut de la coque à la jonction entre les murailles de côté et le pont, protégeant le bateau des chocs contre un quai ou d'un autre bateau amarré bord à bord. S'il n'est pas saillant, on parle plutôt de livet.

Lit du vent. *Loc. m.* Axe du vent, au sens de la direction d'où il vient.

Littoral. *n.m.* et adj. Zone formant la limite entre la terre et la mer. Syn. Côte.

Livarde. *n.f.* Espar partant près du point d'amure et joignant le point de pic, tendant une voile aurique en diagonale. Ce terme serait sans doute dans une large mesure désuet si ce type de gréement, d'un rendement médiocre, n'était pas utilisé par le voilier de série le plus vendu au monde (et de loin), l'optimist. Syn. Bales-tron.

Livet. *n.m.* Ligne de jonction entre les murailles de la coque et le pont. Voir aussi Liston.

Livre de bord. *n.m.* **(1)** Registre sur lequel on note la nature et la quantité des marchandises et l'identité des passagers.

(2) Terme utilisé en principe à tort, mais très couramment, pour désigner le journal de bord.

Loch. *n.m.* **(1)** Appareil servant à mesurer la vitesse d'un bateau ou la distance parcourue. Il était autrefois composé d'une planchette triangulaire (appelée bateau) amarrée par les trois angles à une ligne divisée à intervalles régulier par des nœuds ; on lançait cette planchette à l'eau, laissait filer la ligne et comptait le nombre de nœuds filés en un intervalle de temps donné, ce qui donnait la vitesse du bâtiment, en nœuds (c'est l'origine du mot nœud, unité de vitesse d'un bâtiment, et de l'expression filer à tant de nœuds). Par exemple, si les nœuds de la ligne sont espacés à intervalle réguliers de 15,43 mètres (1 nautique divisé par 120), le nombre de nœuds filés en une demi-minute donne directement la vitesse en nœuds, au sens de l'unité de vitesse. Cette distance de 15,43 mètres est théorique, dans la pratique les nœuds étaient espacés d'une distance généralement proche de 14,62, pour tenir compte de l'effet d'entraînement. Les lochs actuels, parfois appelés (par paresse) speedo-

mètre ou familièrement speedo, sont constitués d'une hélice tournant sous l'effet de la vitesse du bâtiment par rapport à l'eau et reliée à un dispositif électronique donnant à la fois la vitesse instantanée et la distance parcourue. Le synonyme sillomètre du loch à hélice n'est plus guère usité.

(2) Désigne aussi la distance parcourue depuis la dernière remise à zéro du loch (au sens 1), indication que l'on peut reporter sur le journal de bord et permettra de tenir une estime.

Lofer. *v.i.* **(1)** Manœuvrer pour rapprocher le cap du voilier du lit du vent. Pour lofer, il faut mettre la barre sous le vent ; par conséquent, un barreur assis ou placé au vent pousse sur la barre pour lofer. Avec une barre à roue, il faut au contraire la tourner au vent. Voir aussi Lancer dans le vent. Ant. : Abattre, Arriver, Laisser porter.

(2) Ancien terme de régate. L'International Yacht Racing Union (IYRU) donnait la

définition suivante : « Modifier sa route en direction du vent. »

Lof pour lof. *Loc. Adv.* Voir Virement lof pour lof.

Longitude. *n.f.* L'un des deux éléments du système de coordonnées utilisé pour donner la position d'un point sur la surface de la terre (l'autre étant la latitude). La longitude est la distance angulaire, mesurée en degrés d'arc, entre le lieu considéré et le plan du méridien de Greenwich. Les lieux de même longitude figurent sur un grand cercle imaginaire appelé méridien et tous ces lieux voient midi au même moment. La longitude peut varier entre 0° (lorsque l'on est sur le méridien de Greenwich) et 180° (lorsque l'on est sur l'antiméridien de Greenwich, qui correspond à la ligne de changement de date), et elle est Ouest pour les lieux situés dans la moitié de la terre située à l'ouest du méridien de Greenwich et Est pour l'autre moitié. Sur la carte, la longitude se mesure sur une échelle parallèle aux parallèles, figurant en haut ou en bas de

la carte. La manière immédiate pour mesurer la longitude d'un lieu consiste à déterminer le décalage horaire vrai entre ce lieu et le méridien de Greenwich (24 heures correspondant à 360° , une heure de décalage correspond à 15 degrés de longitude). A condition d'avoir une horloge précise et des éphémérides donnant l'heure vraie au Méridien de Greenwich et de mesurer midi vrai en un lieu considéré, il est possible de déterminer la longitude de ce lieu. La longitude a longtemps été un problème très épineux pour les navigateurs et les cartographes, puisqu'il a fallu attendre la fin du dix-huitième siècle pour qu'apparaissent des chronomètres suffisamment précis pour déterminer la longitude en mer. C'est pour cette raison que Christophe Colomb, qui savait très bien déterminer sa latitude à l'aide d'un astrolabe et donc savoir où il se trouvait par rapport à l'Équateur, a pu de bonne foi croire qu'il avait trouvé la route des Indes par l'Ouest, alors qu'il avait en fait atterri en Amérique : il n'avait aucun moyen sûr de

déterminer la longitude des terres qu'il avait découvertes. En 1714, après le naufrage de nombreux bâtiments d'une escadre anglaise près des îles Scilly, le Parlement britannique adopta une Loi de la Longitude, offrant 20 000 livres à celui qui résoudrait le problème de la longitude. Le montant, considérable pour l'époque, montre bien l'importance accordée au problème. Peu après, le duc Philippe d'Orléans, régent de France, et le roi d'Espagne offrirent à leur tour des prix à quiconque résoudrait le problème. Un demi-siècle plus tard, en 1767, Bougainville et son navigateur l'astronome Véron employaient la méthode alors nouvelle et dite des distances lunaires (mesure de l'angle entre la lune et le soleil ou des étoiles) pour mesurer la longitude. La position qu'ils donnent pour Tahiti, où ils restèrent pourtant plusieurs semaines, montre bien la différence de précision entre la latitude et la longitude : 17°34' Sud, 151° W. La précision est à la minute près (1 mille) pour la latitude, au degré près (à ces latitudes, environ 57

milles, soit plus de 100 km) pour la longitude. La première expédition maritime réalisée avec un « garde-temps » suffisamment précis pour calculer la longitude fut le second voyage de James Cook, en 1772. Il s'agissait de la montre « K1 », une réplique fabriquée en 1770 par Larcum Kendall de la fameuse H4 conçue et réalisée en 1759-60 par John Harrison. On peut considérer que Harrison (1693-1776) est l'homme qui a résolu le problème de la longitude, l'un des plus grands défis scientifiques et techniques de son époque.

Longueur d'onde. *Loc. f.* Distance (en mètres) séparant les crêtes de deux vagues ou lames successives. La longueur d'onde l est liée à la vitesse de propagation de la houle ou célérité c et à la période T par la relation : $l = c \cdot T$.

Louvoyage. *n.m.* Navigation faite en louvoyant, en tirant des bords de près pour remonter contre le vent.

Louvoyer. *v.int.* Faire route au près, alternativement sur chaque amure, en effectuant des viréments de bord, pour se rendre vers un point situé au vent, tirer des bords de près pour remonter au vent. Un dicton marin affirme que louvoyer implique « deux fois la distance, trois fois la durée et quatre fois la (g) rogne ». Bref, bien de quoi faire une « gueule de vent debout ».

Lover. *v.tr.* Enrouler un cordage sur lui-même, afin de former une glène. Un cordage toronné doit se lover dans le sens du commettage, c'est-à-dire de gauche à droite dans la plupart des cas. Toujours partir par l'extrémité qui n'est pas libre, le cas échéant, et tourner légèrement le cordage entre les doigts à chaque boucle pour éviter de former des coques.

Loxodromie. *n.f.* Route de navigation à cap constant, coupant tous les méridiens (et les parallèles) sous un angle constant, représentée sur les cartes marines les plus courantes (utilisant la projection de Mercator).

tor) par une droite. Ce n'est généralement pas le plus court chemin entre deux points (qui est l'orthodromie), mais la différence n'est sensible que pour de grandes distances (traversées océaniques). La loxodromie et l'orthodromie ne coïncident que si l'on fait route plein Nord ou plein Sud à longitude constante (le long d'un méridien), ou si l'on fait route plein Est ou plein Ouest sur l'Équateur.

Lumières *n f pl* Petits canaux ou conduits pratiqués sur la face antérieure des varangues et destinés à conduire les eaux de cale au pied des pompes. Syn : anguillers



M (Mike)

Mon navire est stoppé et n'a plus d'erre.

[*Retour au début*](#)

Mahonne *n f* Transport interne du port à formes très arrondies utilisé dans les ports de Méditerranée.

Maille. *n.f.* Anneau de métal constituant l'élément unitaire d'une chaîne, mais le mot devient quelque peu désuet. Voir aussi Maillon.

Maillon. *n.m.* Le maillon désignait naguère une longueur de chaîne de 30 mètres. Le terme est aujourd'hui employé pour désigner une maille, c'est-à-dire chaque anneau élémentaire d'une chaîne.

Main courante. *Loc. f.* Barre de bois ou de métal servant de rampe le long des échelles ou descentes.

Maître-bau. n.m. La plus grande largeur d'un bâtiment. Voir Bau.

Maître-couple. *Loc. m.* En construction navale traditionnelle, celui des couples (partie transversale de la charpente d'un bateau) qui est situé à la plus grande largeur du bâtiment.

Mal de mer. *Loc. m.* Sensation de nausée que l'on éprouve en mer due aux mouvements du bateau, surtout quand la mer est formée, quand « ça brasse ». Cet état nauséeux est assez fréquent lorsque l'on vient de prendre la mer, mais disparaît chez la plupart des sujets après un à trois jours d'amarinage. Manger de la nourriture solide et facile à digérer et s'habiller suffisamment chaudement contribuent à diminuer le risque de mal de mer. Mais le seul remède absolu est, paraît-il, de s'allonger sous un pommier (ou un olivier) en fleur...

Maître de quart (Marine nationale) *Loc. m.* Gradé du service manœuvre qui, à bord des bâtiments militaires, seconde l'officier de quart dans le service des embarcations et rend les honneurs du sifflet à l'arrivée et au départ des officiers.

Mangrove. *n.f.* Marais maritime de certaines régions tropicales, dans lequel pousse une végétation généralement abondante d'arbres et arbustes adaptés à l'eau saumâtre (en particulier les palétuviers).

Maniable. *Adj.* Se dit d'un temps assez beau ou d'un vent modéré, rendant les manœuvres assez aisées.

Manille. *n.f.* Pièce d'accastillage en métal, généralement en forme de U et fermée par une tige filetée ou un boulon (le manillon), servant à réunir de façon souple cordages, poulies, chaînes, etc.

Manillon. *n.m.* Tige filetée ou boulon destiné à fermer une manille. Le filetage peut également

être remplacé par des comes ou ergots assurant la fermeture de la manille.

Manœuvrant. *Adj.* Se dit d'un bâtiment capable de manœuvrer et d'évoluer, en particulier qui obéit bien à la barre, qui a suffisamment d'erre pour que l'on puisse contrôler son évolution à l'aide de la barre. Employé surtout négativement dans l'expression non manœuvrant, pour désigner alors un bâtiment désemparé, incapable de faire route et de se diriger, soit parce qu'il n'a pas d'erre, soit parce qu'il a subi une avarie.

Manœuvre. *n.f. (1)* Terme générique désignant tout cordage ou câble du gréement. On distingue souvent les manœuvres courantes, qui permettent de hisser et de régler les voiles ou les espars les soutenant (drisses, écoutes, bras, balancines, hâle-bas, etc.), des manœuvres dormantes, qui sont fixes et soutiennent le gréement (haubans, étai, pataras, bas-taques, etc.).

(2) Désigne toute action modifiant le cap, l'allure ou la voilure d'un bateau, y compris le fait d'appareiller, de lofer, abattre, virer de bord ou empanner, de hisser une voile ou de l'affaler, de prendre un ris ou un amarrage ou de le larguer, de mouiller une ancre ou de la relever, etc.

Manœuvrer. *v.tr. et int.* **(1)** En parlant de l'équipage, agir sur la barre, le gréement, les voiles et le moteur, en sorte de faire évoluer un bateau, changer de cap ou d'allure, effectuer une manœuvre.

(2) En parlant d'un bateau, obéir à la barre et aux voiles.

(3) Ce verbe s'emploie assez peu à la forme transitive, si ce n'est dans des expressions comme « un voilier facile à manœuvrer ».

Manque à virer. *Loc. m.* Échec d'une manœuvre de virement de bord. Peut être dû à une erreur de l'équipage ou encore à une vitesse insuffisante due par exemple au manque de vent ou à l'effet d'une grosse

lame ayant cassé l'erre du bateau. Le voilier se retrouve au mieux au près sur l'amure précédant la manœuvre manquée, mais plus souvent bout au vent, non manœuvrant, sans erre ou culant.

Marais. *n.m.* **(1)** Marais barométrique : Zone de vaste étendue dans laquelle la pression atmosphérique varie très peu. Les vents sont faibles ou nuls, de directions variables.

(2) Marais maritime : zone intertidale vaseuse et salée assez étendue occupant le fond des golfes et les rivages des estuaires.

(3) Marais salant : espace côtier voué à la production de sel par évaporation de l'eau de mer dans des lagunes artificielles.

Marconi. Désignait naguère un mât de dimension plus grande que les mâts habituels de l'époque (par analogie avec les poteaux supportant les fils du téléphone, invention alors récente attribuée à Marconi),

ainsi que, par extension, les gréements utilisant ces mâts. La plupart des voiliers modernes sont des gréements de type Marconi.

Marée. n.f. (1) Phénomène ondulatoire périodique dû à l'attraction du Soleil et de la Lune qui déforme la masse d'eau océanique en ellipsoïde, la Lune ayant un effet environ deux fois plus important que le Soleil en raison de sa beaucoup plus grande proximité. La période de la marée dépend généralement de la durée de la rotation de la Terre sur elle-même et de celle de la révolution de la Lune autour de la Terre. Si la Lune ne tournait pas autour de la Terre, la période de la marée serait généralement semi-diurne, c'est-à-dire constitué d'une pleine mer ou marée haute et d'une basse mer ou marée basse par période d'une demi-journée. Comme la Lune tourne autour de la Terre dans le même sens que la rotation de la Terre, le rythme des marées perd une journée toutes les révolutions lunaires, soit approximativement tous les

28 jours. Il en résulte que, dans le cas général, la durée moyenne d'une marée (une montante plus une descendante) est de l'ordre de 12h25. Dans ce cas des marées semi-diurnes, la hauteur d'eau au-dessus du zéro hydrographique peut se calculer à l'aide de la méthode des douzièmes. Dans certaines régions, la marée n'adopte pas le rythme semi-diurne décrit ci-dessus, mais un rythme diurne (une pleine mer et une basse mer par jour), ou d'autres rythmes combinant les deux rythmes ci-dessus ou plus compliqués. Voir aussi Annuaire des marées, Coefficient, Vive eau, Morte eau, Courant, Flux, Reflux, Flot, Jusant, Déchet, Revif, Syzygie, Quadrature, Tidal, Intertidal, Laisse, Estran, Marégraphe, Établissement, Âge de la marée, Amphidromique.

(2) Pour les pêcheurs, campagne de pêche, ou durée de celle-ci. Dans ce sens, la marée peut aussi bien durer quelques heures en pêche côtière que plusieurs mois en grande pêche hauturière.

(3) Désigne également la quantité de poissons pêchée, notamment dans des expressions comme « une bonne marée », une « petite marée », etc.

(4) Marée noire : Pollution massive de la mer par déversement de grandes quantités d'hydrocarbures, à la suite notamment du naufrage d'un pétrolier.

(5) Marée verte : Prolifération d'algues vertes en raison d'un apport excessif d'éléments nutritifs (nitrates) en provenance des rivières. Voir aussi Eutrophisation.

Marée basse. *n.f.* État de la mer lorsque son niveau est à son minimum, entre la fin du reflux et le début du flux. Syn. : Basse mer. Ant. : Marée haute, Pleine mer.

Marée de morte-eau. Marée de faible amplitude (petite marée), à petits coefficients, généralement peu après une période de quadrature. Ant. Vive eau.

Marée descendante. *Loc. f.* Période de la marée pendant laquelle le niveau de la mer baisse,

entre la pleine mer et la basse mer. Synonyme de Reflux et Perdant. Le synonyme èbe ou ebbe (voisin de l'anglais ebb qui a la même signification) est désuet. Voir aussi Jusant. Ant. Flux, Marée montante.

Marée de vive-eau. Marée de forte amplitude (grande marée), à grands coefficients, suivant généralement une période de syzygie. Ant. Morte eau.

Marée haute. *n.f.* État de la mer lorsque son niveau est à son maximum, entre la fin du flux et le début du reflux. Syn. : Pleine mer. Ant. : Basse mer, marée basse.

Marée montante. *Loc. f.* Période de la marée pendant laquelle le niveau de la mer monte, entre la basse mer et la pleine mer. Synonyme de flux. Voir aussi Baissant, Flot. Ant. Reflux, Marée descendante.

Marégraphe. *n.m.* Appareil destiné à mesurer les variations du niveau de la mer en raison des marées.

Marie-Salope *n f* Chaland à poubelles.

Marin. (1) *n.m.* Personne qui va en mer, souvent à titre d'occupation professionnelle. (2) *adj.* Capable de bien naviguer en mer. Par exemple, un « bateau marin » est un bateau qui tient bien la mer. (3) *adj.* Relatif à la mer ou à la navigation en mer, par exemple dans des expressions comme « météorologie marine », « carte marine », ou « nœud marin ».

Marina. *n.f.* Port dédié à la plaisance. On peut aussi considérer qu'il s'agit d'un parking flottant à bateaux, dont peut-être 90 % ne sortent pas plus de quelques jours par an, mais ce serait sans doute faire du mauvais esprit.

Maritime. *adj.* Relatif à la mer.

Marnage. *n.m.* Différence de niveau entre la pleine mer (marée haute) et la basse mer (marée basse). Voir aussi Amplitude.

Maroquin *n m* Cordage tendu entre deux mâts pour servir à supporter une ou plusieurs poulies dans lesquelles passent des manœuvres ou des drisses.

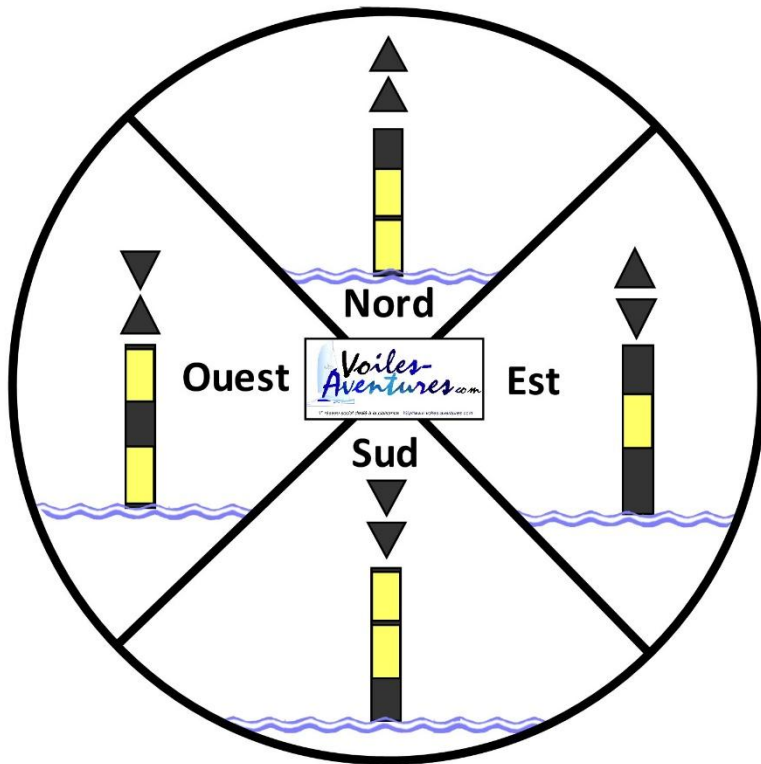
Marotte. *n.f.* Espèce de tableau avant de certaines embarcations ayant une étrave tronquée.

Marquage. *n.m.* Synonyme de balisage.

Marque. *n.f.* **(1)** Désigne des balises (bouées, feux, phares, tourelles, perches, etc.) permettant d'informer le navigateur des zones dangereuses, chenaux, passes, etc. Voir Marque cardinale, Marque latérale.
(2) En régate, les marques de parcours signalent la route que les concurrents doivent suivre. L'ISF et la FFV donnent la définition suivante : « Un objet tel que les instructions de course exigent d'un bateau qu'il le laisse d'un côté spécifié, et un bateau du comité de course entouré d'eau navigable à partir duquel s'étend la ligne de départ ou la ligne d'arrivée. Une ligne de mouillage et des

objets qui y sont temporairement ou accidentellement attachés n'en font pas partie. »

Marque cardinale. *n.f.* Les marques cardinales servent à baliser les zones dangereuses sur la côte et en mer. Elles sont de couleur jaune et noire et surmontées de deux cônes noirs superposés. Elles sont de quatre types (nord, est, sud et ouest) et sont placées du côté du danger correspondant à son type. Exemple : une balise cardinale nord est placée au Nord du danger, et, pour éviter le danger, les bateaux doivent donc passer au Nord d'une balise cardinale nord. Voici les quatre types :



Marque latérale. *n.f.* Les marques latérales sont utilisées pour baliser les chenaux et les entrées des ports. Elles sont de couleur verte ou rouge. Dans toute la zone « A » définie par l'Association Internationale de Signalisation Maritime (AISM-IALA), qui comprend l'Europe, l'Afrique et la plus grande partie de l'Asie, les balises

vertes en forme de cône sont des balises tribord, ce qui signifie qu'il faut les laisser à tribord en venant de la mer (et se dirigeant vers le port) ; et les balises rouges en forme de cylindre sont des balises bâbord, ce qui signifie qu'il faut les laisser à bâbord en venant de la mer. C'est le contraire lorsque l'on sort du port vers la haute mer. Le marquage latéral est inversé dans la zone « B », c'est-à-dire en Amérique (y compris aux Antilles), en Corée et au Japon.

Mascaret. *n.m.* lame se formant dans l'estuaire d'un fleuve et en remontant le cours lorsque la marée montante rencontre le sens normal d'écoulement des eaux du fleuve. Le phénomène peut être violent et c'est dans le mascaret de la Seine que périt une fille de Victor Hugo.

Masquer. *v.tr.* Brasser ou border une voile à contre, c'est-à-dire du mauvais côté par rapport au vent, soit par suite d'une mauvaise manœuvre, soit volontairement par

exemple pour mettre le voilier à la cape, casser son erre ou le faire culer.

Mât. *n.m.* Espar à peu près vertical, en bois, métal ou carbone, servant de support aux voiles, généralement soutenu par des haubans.

Mâtage. *n.m.* Action de mâter un bateau, d'installer le mât et le gréement dormant.

Mât d'artimon. *n.m.* Sur un ketch ou un voilier à plus de deux mâts, le mât situé le plus à l'arrière. Voir Artimon.

Mât de charge *n.m.* Espar incliné tenu par des balancines portant des apparaux servant à déplacer des poids.

Mât de misaine. *n.m.* Sur une goélette ou un voilier à plus de deux mâts, le mât situé le plus à l'avant. Voir Misaine.

Matelotage. *n.m.* Ensemble des techniques utilisées pour confectionner des nœuds et des épissures. Voir aussi les pages de nœuds marins.

Mâter. *v.tr.* (1) Gréer un voilier de ses mâts.

(2) Mettre un mât en place, le dresser et l'assujettir au moyen des haubans.

(3) Mettre en position verticale un objet quelconque (espar, aviron, etc.). Se mâter : En parlant d'une bôme ou d'un tangon dont le hale-bas aurait cédé ou aurait été oublié, se mettre involontairement en position verticale. Ant. Démâter.

Mât par le travers. Loc. adv. Ancien terme de régate.

L'International Yacht Racing Union (IYRU) donnait la définition suivante : « Un voilier au vent ne navigant pas à la voile plus près du vent que le voilier sous le vent est mât par le travers lorsque son barreur, regardant par le travers de sa place normale, est en avant du grand-mât du voilier sous le vent. Un voilier au vent navigant à la voile plus près du vent que le voilier sous le vent est mât par le travers lorsque son barreur regardant par le travers de sa place normale, serait supposé, s'il ne naviguait pas à la voile

plus près du vent, se trouver en avant du grand-mât du voilier sous le vent. »

Mayday. n.m. Signal international de détresse utilisé pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, correspondant à l'ancien SOS (trois points, trois traits, trois points) de l'époque où les radio télécommunications s'effectuaient en morse. Malgré la graphie anglaise, le mot « mayday » est en fait une transcription phonétique adoptée internationalement du français « m'aider ». Voir Détresse.

Mèche. n.f. Axe de rotation du safran, placé derrière la coque ou traversant parfois celle-ci dans une jaumière.

Mégaphone n.m Tronc de cône creux et léger servant à augmenter la portée de la voix.

Membre. n.m. En construction navale traditionnelle, les membres sont les éléments de charpente transversale constituant la membrure (en quelque sorte les « côtes ») de la coque et sur lesquels sont posés les

bordés. Le parallélisme des membres est assuré par des virures intérieures, les serres. Les membres sont en principe constitués d'une seule pièce (par exemple de bois ployé), sinon, on parle plutôt de couples.

Membrure. n.f. Ensemble des éléments de charpente transversale (membres ou couples) d'une coque, posée sur la quille et sur laquelle sont assemblés les bordés (constituant l'enveloppe extérieure de la coque) et le vaigrage (le revêtement intérieur). La membrure est en quelque sorte la cage thoracique de la coque, la quille en formant la colonne vertébrale. Voir aussi Allonge.

Mer. n.f. **(1)** Vaste étendue d'eau salée couvrant 361 millions de kilomètres carrés, soit 70,8 % de la surface de notre planète, la Terre, qui est donc plutôt mal nommée. Les géographes distinguent les océans (l'Atlantique, l'Indien et le Pacifique, auxquels s'ajoutent l'océan Austral, ceinturant l'Antarctique, et l'océan glacial

Arctique), des mers, qui sont plus petites. Mais l'usage marin courant ne fait pas la distinction et appelle mer l'ensemble des océans et mers. La profondeur moyenne est estimée à plus de 3800 mètres, ce qui donne un volume total d'approximativement 1,37 milliard de kilomètres cubes. La salinité moyenne de l'eau de mer est de 35 g/l (soit un total d'environ 48 000 milliards de tonnes de sels pour l'ensemble des mers), ce qui la rend non potable et impropre à la cuisson directe des aliments, sauf à la vapeur ou au bain-marie. Pour cuire des pommes de terre à l'eau ou des pâtes, il convient de mélanger environ un tiers ou un quart d'eau de mer à de l'eau douce. Contrairement aux poètes et aux plaisanciers modernes, les marins de la marine traditionnelle à voile n'avaient guère de sympathie pour la mer, cette garce qui garde les âmes des « périssés en mer », qui, parfois, se déchaîne au point de mettre en péril les plus fiers vaisseaux, qui dissimule des dangers sournois et

des bêtes repoussantes. Il faut sans doute être un peu fou pour aimer la mer.

(2) Le mot désigne aussi l'eau de la mer, la mer en tant que chose comprise dans ses trois dimensions, y compris sa profondeur, dans des expressions comme « la mer est claire » ou « froide », jeter ou tomber à la mer (par-dessus bord), un « homme à la mer » (personne tombée par-dessus bord), le « fond de la mer ». Syn. la Baille, la Salée (fam.).

(3) Le mot désigne encore la surface navigable des mers et océans, dans des expressions comme la « haute mer » (le large), « mettre une embarcation à la mer », etc.

(4) La navigation, dans des expressions comme « cinq jours de mer », « à la mer », « prendre la mer ».

(5) L'état de sa surface : « mer belle », « mer plate », « mer formée », « mer agitée », « mer forte », « mer grosse », « mer hachée », « mer maniable », etc.

(6) Le mot désigne enfin la marée dans certaines expressions comme « Pleine mer », « Basse mer », « Mer étale ». La

mer « monte » (voir Flux), « descend » (Reflux), « déchale » (descendre).

(7) Mer fermée : mer entièrement entourée par la terre (par exemple, mer Caspienne ou mer d'Aral).

Mer du vent. *Loc.f.* Se dit de l'ondulation de la mer formée sur place sous l'effet du vent local, par opposition à la houle, qui s'est formée loin et il y a quelque temps. La mer du vent est constituée de lames courtes, plus irrégulières et chaotiques que la houle. Voir Clapot.

Méridien. *n.m.* Ligne circulaire imaginaire joignant tous les points de la surface de la terre qui voient midi au même moment, qui ont la même longitude. C'est un demi grand cercle passant par les deux pôles, l'autre moitié du grand-cercle étant l'antiméridien. Tous les méridiens se rejoignent aux pôles. Ils coupent les parallèles, et notamment l'équateur, à angle droit. Deux méridiens délimitent un fuseau à la surface de la terre. Les méridiens ayant tous la même dimension, ils

ont servi de base à la définition du mille marin, qui est égal à une minute de degré d'arc d'un méridien (mesuré sur l'échelle des latitudes). Ils ont d'ailleurs aussi servi, à l'époque de la Révolution française, à la définition d'origine du mètre, qui était la « dix-millionième partie du quart d'un méridien terrestre » (le mot méridien étant dans ce cas précis compris comme le grand-cercle entier, l'ensemble d'un méridien et de son antiméridien), ce qui fait que le tour de la terre passant par les pôles mesure 40 millions de mètres, ou 40 000 kilomètres. Si l'on divise cette distance par 360 (nombre de degrés pour un tour de la terre) puis par 60 (nombre de minutes dans un degré), on obtient 1851,85 mètres, ce qui correspond bien, à l'arrondi près, à la longueur du mille marin.

Méridien de Greenwich ou **Méridien** 0. *Loc. m.* Le méridien d'origine utilisé pour mesurer les longitudes est celui passant par l'observatoire royal de la ville de Greenwich, dans la banlieue londonienne (depuis la

conférence maritime internationale d'octobre 1884). Tous les points situés sur ce méridien ont donc une longitude nulle, d'où le nom Méridien 0 qu'on lui donne dans certains cas. En France, il passe à proximité des villes du Havre, du Mans, d'Angoulême, de Libourne et de Tarbes. L'antiméridien du méridien de Greenwich est la ligne internationale de changement de date.

Méridienne. *n.f.* Méthode de positionnement astronomique, utilisée de nos jours plus comme instrument pédagogique pour apprendre la navigation astronomique que comme méthode vraiment pratique pour faire le point, pour laquelle elle est généralement supplantée par la droite de hauteur. L'avantage de la méthode de la méridienne est qu'elle mesure directement les deux coordonnées terrestres. On commence par mesurer la culmination du soleil, c'est-à-dire sa hauteur au-dessus de l'horizon au moment où il est le plus haut, qui correspond au moment où il passe dans le plan du méridien sur

lequel on se trouve (et au midi vrai), ce qui est assez simple à réaliser avec un sextant. L'angle le plus élevé ainsi mesuré permet de déterminer la latitude par comparaison avec les éphémérides du soleil au moment considéré. Pour déterminer la longitude par la méridienne, il faut déterminer le moment de culmination, ce qui nécessite de mesurer la hauteur du soleil quelque temps (par exemple une ou deux heures) avant midi, et de trouver l'instant où le soleil est à la même hauteur après-midi. Cela permet de calculer l'heure de la culmination, et donc de trouver le moment du midi vrai local. Il est dès lors facile, par comparaison au midi vrai à Greenwich donné par les tables, d'établir la longitude du lieu où l'on se trouvait à midi local.

Méroplancton. *n.m.* Plancton temporaire composé d'espèces animales dont seul un stade de la vie est sous la forme de plancton, c'est-à-dire d'organismes animaux vivant en pleine eau et se laissant porter par les

courants. Il s'agit notamment de toutes les espèces dont seul l'état larvaire est de forme planctonique, l'état adulte étant de forme nectonique (c'est le cas des poissons) ou benthique (crustacés).

Méthode des douzièmes. Méthode de calcul du niveau de la marée. Voir Règle des douzièmes.

Midship *n.m* Aspirant ou enseigne de vaisseau, en général le plus jeune parmi les officiers. Désigne également des chaussures ouvertes utilisées à bord des bâtiments de la Marine en pays chaud.

Mille marin. *n.m.* Unité de distance en mer égale à une minute de degré d'arc sur un méridien (sur l'échelle des latitudes, celle qui figure à droite et à gauche sur les cartes marines). Un mille marin ou « nautique » vaut 1852 mètres. Le mot se prononce tout simplement mille, comme dix fois cent, et non maïle avec l'accent britannique. Une vitesse de un mille marin par heure est un nœud. Ne pas confondre

avec le mile terrestre britannique (1609 m). Syn. Mille nautique ou simplement Nautique. Voir aussi Lieue.

Millibar. *n.m.* Subdivision du bar, une ancienne unité utilisée pour mesurer la pression atmosphérique. Dans l'actuel système international d'unités métriques, le bar a été remplacé par le pascal (un newton par mètre carré), 100 000 fois plus petit, comme unité de base de mesure de la pression. Il en résulte qu'une pression atmosphérique moyenne de 1015 millibars, ou 1,015 bar, correspond à 101 500 Pa ou 1015 hectopascals (hPa). L'hectopascal a été choisi comme unité courante de pression atmosphérique (plutôt qu'un autre multiple du pascal) parce qu'il permettait de conserver les mêmes repères de grandeur, la pression en hectopascals et en millibars s'exprimant par le même chiffre. Voir aussi Dépression, Anticyclone.

Minute de latitude. *Loc. f.* Arc de grand cercle, mesuré sur un méridien, égal à 1/60 de degré

d'arc. Sa longueur, égale à 1852 mètres, est la définition du mille marin.

Misaine. *n.f.* Désigne le mât ou la (les) voile(s) d'avant d'une goélette ou d'un bâtiment à plus de deux mâts. Voir Mât de misaine.

Mise à l'eau. *n.f.* Chariot ou une remorque routière qui porte un bateau et que l'on peut descendre sur une cale et immerger dans l'eau, jusqu'à ce que le bateau flotte. Une mise à l'eau sert également à sortir un bateau de l'eau.

Mistral : Vent violent descendant de la vallée du Rhône jusqu'au Golfe de Gènes en passant par Marseille et Cannes

Môle. *n.m.* Ouvrage de pierres ou de maçonnerie protégeant un port de la violence de la mer, et plus particulièrement la partie la plus avancée d'une jetée. Voir aussi Brise-lames, Digue.

Molle. *n.f.* Période où le vent faiblit (mollit) momentanément, ou bien zone où il est plus

faible qu'ailleurs. On dit par exemple « Tomber dans une molle ». Ant. Risée, Survente.

Mollir. *v.int.* **(1)** Devenir mou, perdre de sa force, de sa vitesse. Se dit du vent lorsque sa vitesse ou son intensité diminue (contrairement aux Flamandes, dont on sait, grâce à Jacques Brel, qu'elles ne sont pas molissantes). Ant. Fraîchir, Forcir. Voir aussi Tomber.

(2) Donner du mou à une manœuvre, la détendre, la choquer. Ant. Raidir, Étarquer.

Monocoque. *n.m.* Voilier à une seule coque (par opposition aux catamarans et trimarans). Ant. Multicoque.

Mordre. *v.int.* Se dit lorsque des tours d'un bout se chevauchent autour de la poupée d'un winch. S'il s'agit de l'écoute d'une grande voile d'avant par vent soutenu, la tension peut être telle qu'il faille bosser l'écoute pour réussir lui donner du mou afin de la dégager. Syn. Surpatter.

Morte eau. Loc. f. Voir Marée de morte eau.

Montant. n.m. Marée montante, hausse du niveau de l'eau. Syn. Flux.

Montée. n.f. Désigne l'intervalle de temps pendant lequel le niveau de la mer monte du fait de la marée. Ant. : Baissée.

Mou. (1) Adj. Se dit d'un voilier qui a tendance à abattre, ce qui est dangereux. Ant. Ardent.

(2) Adj. Faible, en parlant du vent. Ex. Une brise molle.

(3) Adj. La barre est molle lorsqu'elle ne résiste pas aux mouvements qu'on lui imprime, par exemple sur un bateau peu manœuvrant, qui manque d'erre.

(4) n.m. Longueur inutile ou supplémentaire d'un cordage. Donner du mou : choquer, filer, mollir un bout. Reprendre du mou : reprendre de la tension sur un cordage, raidir, haler, embraquer, étarquer.

Mouillage. *n.m.* **(1)** Manœuvre de mouiller l'ancre, de l'immerger pour ancrer le bateau.

(2) Être au mouillage : le fait d'avoir pris un mouillage, d'être « à l'ancre ».

(3) Lieu favorable pour mouiller.
Exemple : « Il y a un petit mouillage sympa à 3 milles à l'ouest d'ici. ».

(4) Ensemble des pièces permettant de mouiller : ancre et chaîne ou câblot. Voir aussi Bitture.

Mouiller. *v. tr. et int.* **(1)** Immerger au fond une ou plusieurs ancrs afin d'immobiliser le bateau. Lorsque l'on mouille plusieurs ancrs, on peut les affourcher, les em-penneler ou les embosser. Syn. Planter ou jeter la pioche (fam.).

(2) Mouiller un bateau : le mettre au mouillage.

(3) Mouiller une bouée : mettre à l'eau la bouée et mouiller son ancrage au fond.

Moulin à café. *Loc.m.* Gros winch muni de deux manivelles à axes horizontaux.

Mouliner. v. int. Tourner la manivelle d'un winch pour embraquer ou raidir un cordage.

Mousqueton. n.m. Anneau ou boucle métallique muni d'une fermeture à ressort et servant à frapper le bout (par exemple, une écoute, une drisse ou un bras) auquel il est assujetti sur l'œil d'un autre cordage ou d'une vergue ou l'œillet d'une voile.

Mousson. n.f. Vent saisonnier des régions tropicales et équatoriales de l'océan Indien et de la bordure occidentale de l'océan Pacifique. La mousson est engendrée par un phénomène de convection thermique analogue à la brise thermique, sauf qu'elle s'établit à l'échelle d'une immense étendue océanique et qu'elle est rythmée non par le cycle journalier, mais par celui des saisons de l'année. Dans l'océan Indien, en été, l'air chaud au-dessus des continents monte, ce qui génère un appel d'air et un vent humide de la mer amenant de fortes précipitations vers les continents – c'est la mousson humide d'été. La mousson sèche d'hiver

se traduit en revanche par des vents secs de la terre vers la mer.

Moustaches. n.f.pl. **(1)** Lames d'étrave en forme de V créées par l'étrave fendant la surface de l'eau.

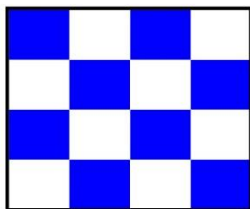
(2) Paire de haubans maintenant latéralement un beaupré ou un bout-dehors. Voir aussi Sous-barbe.

Mouton. n.m. Crête d'écume au sommet d'une lame.

Multicoque. n.m. Terme désignant les voiliers à plusieurs coques, catamarans, trimarans et praos. Ant. Monocoque.

Muraille. n.f. Partie latérale des œuvres mortes de la coque entre le bouchain et le plat-bord, généralement à peu près verticale. Voir aussi Flanc.

Musoir n m Pointe extrême d'une jetée ou d'un mole; se dit aussi de l'extrémité d'un quai à l'entrée d'un bassin ou d'un sas.



N (November)

Non

[Retour au début](#)

Nable. *n.m.* **(1)** Ouverture pratiquée dans les fonds ou en bas du tableau arrière d'une embarcation, permettant d'évacuer l'eau.
(2) Bouchon permettant d'obturer le trou de nable.

Nadir. *n.m.* En tout point de la surface de la terre, un fil à plomb indique la direction du centre de la terre. Si l'on prolonge cette ligne imaginaire de l'autre côté de la terre et au-delà, cette ligne joindra la voûte céleste en un point appelé nadir. Le nadir désigne également la direction de ce point. Ant. Zénith.

Nage. *n.f.* Le fait de nager, c'est-à-dire de faire avancer une embarcation à l'aide d'avirons. Voir aussi Dame de nage et Tolet.

Nager. v.int. Faire avancer une embarcation à la force des bras, en actionnant un ou plusieurs aviron(s), ou une godille. Les termes « ramer et « rame » sont proscrits en mer, sauf s'il s'agit des galères d'autrefois. Voir aussi Souquer, Godiller et Scier.

Natte *n f* Nom donné aux paillets et aux sangles qu'on place en divers endroits de la mâture et du gréement qu'on veut garantir du frottement.

Naufrage. *n.m.* Perte d'un bâtiment qui coule, va au fond. Voir le Scandale du droit de la mer.

Nautique. **(1)** *adj.* Qui se rapporte à la navigation.
(2) *n.m.* Abréviation familière mais très courante de mille nautique ou mille marin, correspondant à une minute d'arc de latitude, soit une distance de 1852 mètres.

Navigateur. *n.m.* **(1)** Personne qui navigue, s'appliquant en particulier aux marins qui ont

dirigés les grandes expéditions et explorations océaniques.

(2) Équipier chargé d'assurer la « nav' » (la navigation), c'est-à-dire de déterminer la position du bateau, de suivre le chemin parcouru et d'établir la route à suivre.

Navigation. *n.f.* Ensemble des méthodes et techniques permettant de déterminer la position d'un bâtiment (par l'estime ou en faisant le point), de suivre la route qu'il a parcourue et de déterminer la route ou le cap à suivre, en fonction des dangers, du vent, des courants, des marées, etc.

Navire. *n.m.* Désigne un bâtiment ou bateau de grande dimension.

Nébulosité. *n.f.* Qualifie la couverture nuageuse. L'une des méthodes pour la mesurer consiste à diviser mentalement le ciel en huit secteurs approximativement égaux ; on compte alors le nombre de secteurs couverts, pour exprimer la nébulosité en

huitièmes, parfois appelés octats. (Huit huitièmes = ciel complètement couvert.)

Necton. *n.m.* Ensemble des organismes pélagiques (organismes marins vivant en pleine eau, et non au fond, comme le benthos) qui, par opposition au plancton, sont capables de se mouvoir et de s'opposer aux courants en nageant (poissons, crevettes, calmars, etc.).

Nectonique. *adj.* Relatif au necton.

Nerf de chute. *Loc. m.* Cordage de faible diamètre passant dans un gousset cousu le long de la chute d'une voile et permettant de rigidifier cette chute pour l'empêcher de battre bruyamment au vent.

Nez. *n.m.* (1) A l'origine, extrémité supérieure de l'étrave.
(2) Par extension, l'avant du navire.
(3) Désigne parfois un cap, au sens d'une partie saillante d'une côte s'avancant dans la mer (Nez-de-Jobourg, cap Gris-Nez).

Nid de pie. *Loc.m.* Poste de vigie placé en hauteur dans un mât.

Nœud. *n.m.* **(1)** Entrelacement d'un ou plusieurs cordages de façon à constituer un lien solide (qu'il doit néanmoins être possible à défaire). Voir les pages de nœuds marins.

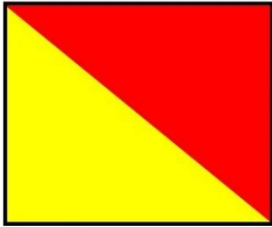
(2) Unité de vitesse en mer. Un nœud est égal à 1 mille marin parcouru en une heure, soit 1,852 km/h. La vitesse d'un bâtiment se mesure à l'aide d'un loch. Le nœud mesurant la distance parcourue par unité de temps, il ne faut jamais dire « une vitesse de 3 nœuds à l'heure », mais simplement une vitesse de 3 nœuds.

Nordet. *n.m.* Quadrant nord-est. S'emploie surtout pour désigner les vents venant de cette direction. Voir aussi Alizés, Noroît, Suroît et Suet.

Noroît. *n.m.* Quadrant nord-ouest. S'emploie surtout pour désigner les vents venant de cette

direction. Voir aussi Nordet, Suroît et Suet.

Norvégien. *Adj.* Décrit un navire ou une carène dont l'arrière est pointu comme une étrave, très à la mode pour les voiliers de haute mer des années 1930 aux années 1960.



O (Oscar)

Un homme à la mer

[Retour au début](#)

Obéir. v.int. Se dit d'un bâtiment dont on contrôle bien l'évolution à la barre, qui répond bien à la barre. Voir manœuvrant.

Obstacle. n.m. **(1)** Objet (danger, brisant, autre bateau, etc.) empêchant un bâtiment de faire la route qu'il entendrait faire si cet objet n'était pas là.

(2) Terme de régate. L'ISF et la FFV donnent la définition suivante : « Un objet qu'un bateau ne pourrait pas passer sans modifier sensiblement sa route alors qu'il navigue directement vers lui et qu'il en est distant d'une longueur de coque. Un objet que l'on peut passer en sécurité seulement d'un côté et une zone ainsi définie dans les instructions de course

sont aussi des obstacles. Cependant un bateau en course n'est pas un obstacle pour les autres bateaux, à moins qu'ils ne soient obligés de s'en maintenir à l'écart, de lui donner de la place ou, si la règle 21 [concernant les voiliers chavirés ou échoués et ceux leur portant assistance] s'applique, de l'éviter.

Obstructions *n.f.pl* Défenses fixes, d'un port pour en interdire l'accès à un ennemi de surface, sous-marin ou aérien.

Occlusion. *n.m.* Désigne le moment ou les lieux où le front froid d'une perturbation rattrape son front chaud. Il ne reste alors plus de masse d'air chaud au niveau du sol, la masse d'air chaud ayant été chassée en altitude. Voir Front occlus.

Occultation. *n.f.* Feu à occultations : feu dont les périodes de lumière sont plus longues que les éclipses ou périodes d'obscurité. Voir aussi Isophase, Éclat, Scintillant.

Océan. n.m. Étendue maritime de très grande dimension baignant des continents différents. On en dénombre traditionnellement trois, le Pacifique (de loin le plus vaste avec 180 millions de kilomètres carrés, y compris les mers secondaires, 147 millions de kilomètres carrés sans les eaux aujourd'hui rattachées à l'Antarctique), l'Atlantique (106 millions de kilomètres carrés, 88 millions de kilomètres carrés sans l'Antarctique) et l'Indien (75 millions de kilomètres carrés, 49 millions de kilomètres carrés sans l'Antarctique), mais les géographes ont aujourd'hui tendance à en ajouter deux, l'Arctique (14 millions de kilomètres carrés) et l'Austral (ou Antarctique, 77 millions de kilomètres carrés), bien qu'ils ne répondent qu'imparfaitement à la définition d'un océan. L'océan Pacifique concentre à lui tout seul la moitié des eaux sur terre, sa profondeur moyenne (4200 mètres) est la plus élevée et c'est dans l'ouest du Pacifique que l'on trouve les plus grandes profondeurs marines : 11 022 mètres dans la fosse des Mariannes.

Océanographie. *n.f.* Science étudiant les aspects physiques, chimiques, écologiques et biologiques du milieu marin, ainsi que la topographie et la géologie des fonds marins. On la distingue parfois de l'océanologie, qui s'intéresse essentiellement aux aspects biologiques.

Œil. *n.m.* **(1)** Boucle formée à l'extrémité d'un cordage à l'aide d'un nœud ou d'une épissure.
(2) Trou pratiqué à l'extrémité supérieure de la verge d'une ancre, servant à y frapper la chaîne de mouillage au moyen de l'organeau.

Œillet. *n.m.* **(1)** Trou pratiqué dans une voile afin d'y faire passer un bout ou un croc. (
2) Anneau métallique serti dans ce trou qui évite que la voile se déchire sous la tension de ce que l'on y fait passer (on dit aussi, dans ce cas, œilleton). Syn. Cosse.

Œuvres mortes. *n.f. pl.* Partie émergée de la coque, située au-dessus de la ligne de flottaison. Ant. Œuvres vives, Carène.

Œuvres vives. *n.f.pl.* Partie immergée de la coque, située en-dessous de la ligne de flottaison. Syn. : Carène. Ant. Œuvres mortes.

Opercule *n.f* Tape de hublot.

Oreille. *n.f.* Extrémité triangulaire et pointue d'une ancre traditionnelle (à jas).

Oreilles d'âne *loc f* cônes en tôle permettant d'augmenter le débit d'air entrant par les hublots.

Organeau. *n.m.* L'anneau d'une ancre, tournant librement dans l'œil perçant la verge, et reliant l'ancre à la chaîne de mouillage. Voir aussi Étalingle.

Orin. *n.m.* Filin frappé sur un objet immergé, corps-mort ou ancre, et relié en surface à une bouée ou un flotteur, afin de repérer sa position. Dans le cas d'une ancre, sert aussi à la libérer si elle est engagée

(coincée au fond), le cas échéant pour pouvoir remonter le mouillage.

Oringuer. *v.tr.* **(1)** Frapper un orin au diamant d'une ancre, afin de pouvoir la remonter si elle est engagée. *

(2) Soulever l'ancre à l'aide de l'orin.

Orthodromie. *n.f.* Le plus court chemin entre deux points situés à la surface de la terre, suivant un arc de grand-cercle entre ces deux points. Ce n'est pas une route à cap constant (loxodromie) et sa représentation sur les cartes courantes (à projection de Mercator) n'est pas une ligne droite, mais une courbe. La route orthodromique est représentée par une droite sur certaines cartes spéciales à projection dite gnomonique, sur lesquelles les parallèles sont figurés par des lignes courbes. La loxodromie et l'orthodromie ne coïncident que si l'on fait route plein Nord ou plein Sud à longitude constante (le long d'un méridien), ou si l'on fait route plein Est ou plein Ouest sur l'Équateur. La distance orthodromique (en

milles nautiques) entre deux points A et B de la surface de la terre est donnée par la formule suivante :

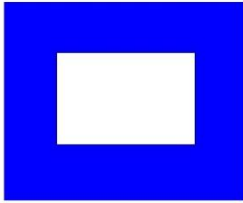
Distance orthodromique (A, B) en milles =
 $3437 \times \arccos [\cos (\text{Lat } A) \times \cos (\text{Lat } B) \times \cos (\text{Long } B - \text{Long } A) + \sin (\text{Lat } A) \times \sin (\text{Lat } B)]$

Le nombre 3437 correspond au rayon de la terre exprimé en milles marins. Pour calculer une distance orthodromique en kilomètres, il suffit de remplacer dans la formule ci-dessus ce nombre de 3437 par le rayon de la terre exprimé en kilomètres, soit environ 6366.

Ouragan. n.m. (1) Très gros temps correspondant à la force 12 de l'échelle de Beaufort, la vitesse du vent dépassant 64 nœuds (118 km/h).

(2) Tempête tropicale extrême, phénomène météorologique de grande dimension naissant au-dessus des mers tropicales et se déplaçant à vitesse relativement modérée, mais dans lequel les vents s'enroulent en tourbillon autour d'une grosse dépression et peuvent atteindre des vitesses considérables. Sui-

vant les régions, les ouragans s'appellent aussi cyclones ou typhons. Les risques de cyclone sont élevés de juin à octobre dans l'hémisphère Nord et de décembre à avril dans l'hémisphère Sud. En-dehors de ces périodes, ils sont rarissimes.



P (Papa)

J'ai besoin d'un pilote ou mes filets sont accrochés par un obstacle.

[Retour au début](#)

Pagaie. *n.f.* Petit aviron utilisé sur les embarcations légères (canoës, annexes pneumatiques, etc.). La pagaie est double (une pelle à chaque extrémité) sur les kayaks et simple sur les canoës.

Paille. *n.f.* Tringle métallique traversant la tête d'une bitte ou d'un bollard pour empêcher les amarres de décapeler.

Paille de bitte *loc.f* Tige de fer traversant la tête d'une bitte pour empêcher la chaîne ou l'aussière de décapeler.

Paillet *n m* Réunion de fils de bitord, torons de cordage, etc... tressés ensemble et formant une sorte de natte. On les emploie pour

garnir les manœuvres dormantes afin empêcher le frottement.

Palan. *n.m.* Appareil de levage ou d'étarquage composé d'une poulie fixe et d'une poulie mobile, parfois de plusieurs poulies, pouvant comporter chacune un ou plusieurs réas, reliées par un cordage (le garant) passant dans chacun des réas, alternativement d'une poulie à l'autre. Un palan permet de démultiplier l'effort lorsque l'on désire soulever une charge lourde ou raidir fortement une manœuvre. On gagne en force ce que l'on perd en longueur de cordage à embrasser. L'avantage mécanique est en principe égal au nombre de brins du garant au niveau de la poulie mobile (il faut cependant soustraire la perte due aux frottements).

Palanquée *n.f* **(1)** Colis, ensemble de marchandises groupées dans une élingue ou un filet pour être embarquées ou débarquées en un seul mouvement de grue.

(2) Groupe de plongeur

Palanquer V Agir sur un objet quelconque avec un ou plusieurs palans.

Palanquin. *n.m.* Petit palan.

Pale. *n.f.* (1) L'une des ailes d'une hélice.

(2) Partie plate agissant sur l'eau à l'extrémité d'un aviron ou d'une pagaie.
Syn. Pelle.

Pan Pan. Signal international d'urgence utilisé pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. Le mot « Pan Pan » est en fait une transcription phonétique adoptée internationalement du français « Panne », et se prononce « Panne Panne ». Voir Urgence.

Panne. *n.f.* (1) Manœuvre destinée à rendre le voilier non propulsif, afin de l'arrêter momentanément, sans affaler la voilure, et l'allure résultant de cette manœuvre On peut y parvenir en choquant les écouteles afin que les voiles faseyent, ne portent plus, ou en mettant à la cape. Par exten-

sion, en panne peut décrire l'état d'un bateau qui se retrouve involontairement sans erre et bout au vent.

(2) Voir aussi Fausse panne.

Pantoire *n.f* Fort bout de cordage terminé par un œil muni d'une cosse. *Pantoire de tangon* retient le tangon dans le plan vertical.

Parallèle. *n.m.* Cercle imaginaire parallèle à l'Équateur, joignant tous les points de la surface de la terre qui ont la même latitude. Ils coupent les méridiens à angle droit. Contrairement aux méridiens, les parallèles ne sont pas des grands cercles et leur dimension décroît au fur et à mesure que l'on s'éloigne de l'Équateur et se rapproche des pôles (au pôle, le parallèle se réduit à un point et a une dimension nulle). C'est pourquoi il ne faut jamais mesurer des distances sur un parallèle ou sur l'échelle des longitudes située en haut et en bas de la carte.

Paré. Adj. Prêt. Terme utilisé par le barreur, avant d'envoyer une manœuvre, pour deman-

der à l'équipage s'il est prêt à l'effectuer, et employé par l'équipage pour répondre. Ex. « Paré à virer ? — Paré. — J'envoie le virement. »

Pare-battage. n.m. Objet destiné à protéger les flancs du navire de chocs pour l'empêcher de toser directement contre un quai ou un autre bateau. Synonyme de défense.

Parer. *v.tr.* (1) Préparer une manœuvre. Voir Paré.
(2) Éviter un risque ou un obstacle. Ex. « Parer un abordage ».
(3) Parer un danger, un cap : passer au-delà en le contournant, le doubler.

Pascal. *n.m.* Unité de pression du système international (SI) d'unités actuel (symbole : Pa). Le pascal est défini comme un newton par mètre carré, ce qui est 100 000 fois plus petit que le bar qu'il a remplacé. Pour la mesure de la pression atmosphérique, on utilise couramment son multiple l'hectopascal (hPa), cent fois plus grand. L'hectopascal est égal au millibar employé autrefois, si bien

qu'une pression atmosphérique donnée s'exprime par le même chiffre en millibars et en hectopascals : une pression atmosphérique de 1015 hPa est égale à 1015 millibars. Voir aussi Dépression, Anticyclone.

Passavant. *n.m.* (1) Partie latérale du pont permettant de passer d'avant en arrière (et inversement) à côté du rouf ou de toute autre superstructure.

(2) Passerelle disposée en hauteur et courant sur toute la longueur de certains grands navires (pétroliers) afin d'offrir un passage relativement abrité des paquets de mer.

Passe. *n.f.* Passage étroit, naturel ou artificiel, qui permet la navigation entre des îles, des dangers ou des obstacles. Syn. : Chenal. Voir aussi Détroit, Goulet.

Passe-coque. *n.m.* Ouverture généralement circulaire pratiquée dans la coque pour y faire passer un tuyau d'évacuation ou de prise d'eau, ou positionner le capteur

d'un sondeur ou d'un loch, etc. Voir aussi Pinoche.

Passerelle. *n.f.* **(1)** Superstructure la plus élevée d'un navire, souvent pourvue de baies vitrées, abritant le poste de veille, de commandement et de barre.
(2) Passerelle de débarquement : Plan incliné reliant un quai à un navire et permettant de passer de l'un à l'autre.
(3) Passavant d'un pétrolier et d'autres grands navires, structure en hauteur permettant de passer d'arrière en avant d'un navire à l'abri des vagues.

Pataras. *n.m.* Hauban situé dans l'axe à l'arrière du voilier soutenant le mât vers l'arrière, pour l'empêcher de tomber vers l'avant. Le réglage du pataras influe sur le cintrage du mât et sur le creux des voiles.

Patente de santé *loc f* Certificat délivré à un navire par les autorités du port pour attester l'état sanitaire de ce port.

Patte d'oie. *n.f.* Dispositif composé d'un cordage frappé sur ses deux extrémités et au milieu duquel vient passer l'œil d'un autre cordage, ou une poulie à laquelle est frappé cet autre cordage. Pour remorquer un bateau, on peut gréer une patte d'oie en faisant passer dans un nœud de chaise pratiqué sur la remorque une aussière frappée sur chacun des taquets arrière du bateau remorqueur.

Paumelle. *n.f.* Le « dé à coudre » du maître voilier ou du gabier. Enfoncer une aiguille à coudre d'un diamètre généralement respectable dans l'ourlet d'une voile ou dans un cordage nécessite des efforts importants. L'aiguille est poussée à travers la toile à l'aide de la paumelle, une protection en cuir passée autour de la main et généralement garnie au niveau de la paume d'un renfort métallique.

Pavillon. *n.m.* (1) Drapeau utilisé pour la signalisation entre bateaux ou pour signaler la nationalité du bâtiment. Voir Couleurs. Par extension, le terme désigne également

la nationalité d'un navire, dans le sens de pavillon national.

(2) Pavillon de complaisance : se dit des pays (Panama, Chypre, Liberia, etc.) qui offrent aux navires de commerce des conditions fiscales et réglementaires particulièrement favorables aux armateurs afin de les inciter à immatriculer leurs navires dans ces pays. Voir Scandale du droit de la mer.

Pavois. *n.m.* **(1)** Bordé prolongeant la muraille de la coque au-dessus du pont, posé sur les jambettes des couples, pour protéger le pont de la mer et servir de garde-corps, et surmontée d'une sorte de rambarde appelée lisse. S'il n'y a pas de lisse, il s'agit plutôt d'une fargue.

(2) Grand pavois : pavillon de signaux frappés le long des étais et de l'entremise dans un ordre déterminé.

(3) Petit pavois : pavillons nationaux en tête de chacun des mâts. Au-dessus du pavois : Syn. "de montré" pour un signal par pavillon de 1 signe.

Pavoiser *v* Hisser le grand pavois

Pélagique. *adj.* Relatif aux zones de haute mer ainsi qu'à la faune qui y vit. On distingue la faune pélagique (poissons, calmars, crevettes, etc.), qui vit en plein eau à tous les niveaux de profondeur de la mer, de la faune benthique qui vit sur le fond ou très près du fond (crabes, langoustes, coquillages, etc.). Voir aussi Hauturier.

Pelle. *n.f.* Partie plate agissant sur l'eau située à l'extrémité d'un aviron ou d'une pagaie. Syn. Pale.

Peneau (faire) *loc* Tenir l'ancre prête à mouiller par grands fonds après avoir filé une certaine quantité de chaîne pour atténuer la violence du choc sur le fond.

Pendille. *n.f.* Système d'amarrage perpendiculaire au quai utilisé dans les ports sans marée de Méditerranée. La pendille est un cordage ou une chaîne frappé sur une chaîne mère courant sur le fond parallèlement au quai, à une distance suffi-

sante de celui-ci. L'étrave ou l'arrière du bateau est amarré au quai à l'aide de pointes et la pendille est amarrée à l'autre extrémité du navire avec suffisamment de tension pour empêcher le bateau de heurter le quai.

Péninsule. *n.f.* Grande presqu'île.

Pennon ou **pénons**. *n.m.* Brin de laine ou ruban d'étoffe ou de tissu léger, passant à travers les voiles ou fixé dans les haubans (voir Faveur), permettant de visualiser la direction du vent ou son écoulement le long des voiles, afin d'améliorer leur réglage. Si le pennon au vent d'un génois s'écarte de la voile, cela signifie que la voile est presque fasseyante et qu'il faut la border. Si c'est au contraire le pennon sous le vent qui décroche, alors c'est que le filet d'air s'écarte de la voile parce qu'elle est trop bordée, il faut alors choquer de l'écoute.

Penture. *n.f.* Ferrure du gouvernail, faisant charnière et servant à articuler le safran sur

l'étambot ou le tableau arrière du bateau. Elle comprend en particulier une partie mâle, l'aiguillot, et une partie femelle, le fémelot.

Perdant. *n.m.* Mot peu usité signifiant la baisse verticale du niveau de l'eau à la marée descendante. Ne pas confondre avec le jasant, qui désigne un courant de marée descendante, ni avec la perte, qui désigne la diminution du marnage entre la vive-eau et la morte-eau. Syn. Reflux, Baissant. Ant. Montant, Flux.

Période. *n.f.* Laps de temps s'écoulant entre le passage de deux crêtes successives de la houle. La période T est liée à la longueur d'onde l de la houle et à sa célérité c par la relation : $T = l / c$.

Perte. *n.f.* **(1)** Perte d'un bateau : synonyme de naufrage.

(2) Diminution du marnage, des coefficients de marée, entre la vive-eau et la morte-eau. Syn. Déchet. Ant. Revif.

Perthuis *n.m* (1) Détroit entre les îles, des terres ou des dangers.

(2) Ouverture d'accès dans une cale sèche.

Perturbation. *n.f.* Phénomène météorologique naissant au contact d'une masse d'air chaud et d'une masse d'air froid engendrant du mauvais temps. Se caractérise sous nos latitudes par un front chaud suivi d'un secteur chaud puis d'un front froid. Les principaux signes de l'arrivée d'une perturbation sont : la température monte, le baromètre baisse, les vents tournent au sud, des nuages arrivent d'abord de haute altitude, puis de plus en plus bas.

Peser. *v.tr.* Tirer une manœuvre vers le bas, en particulier en parlant d'une drisse ou d'une balancine. On dit aussi parfois Appuyer.

Petit temps. *Loc. m.* Temps où il y a peu de vent, où la mer est très maniable. Voir aussi Pétole. Ant. : Gros temps.

Petite brise. *Loc.f.* Correspond à force 3 sur l'échelle de Beaufort (7 à 10 nœuds de vent).

Pétrole. *n.f.* Désigne familièrement un calme plat, une absence totale ou presque de vent. Le gréement grince, les voiles battent et le bateau roule dans la houle, c'est la calmasse.

Phare. **(1)** Ouvrage de maçonnerie en forme de tour portant un feu à son sommet. Le mot est officiel, mais finalement assez peu utilisé par les marins, car la nuit on parle toujours de feu, et de jour on parle plutôt de la tour de l'île Vierge ou de Saint-Gildas, le mot phare n'étant utilisé que tant qu'il n'a pas été identifié.

(2) Ensemble des voiles et autres éléments de gréement portés par un mât, en particulier sur les grands voiliers traditionnels.

Phoscar *n.m* Sorte de boîte à fumée et à feu jetée d'un bâtiment afin de matérialiser un point sur la mer.

Phytoplancton. *n.m.* Plancton végétal, ensemble des organismes végétaux vivant en pleine eau (et non sur le fond). Il dépend de la photosynthèse et vit donc uniquement dans les couches superficielles éclairées de la mer (couche dite euphotique de l'océan). Ant. Zooplancton.

Piano. *n.m.* **(1)** Batterie de bloqueurs placés côte-à-côte, fixée près du cockpit, vers lesquels sont renvoyés au moyen de poulies des manœuvres (drisses, hale-bas, balancines, cunningham, etc.) provenant du pied de mât ou même de l'avant du bateau.

(2) Sur les croiseurs de régates, équipier chargé d'embraquer ou de régler ces manœuvres.

Piaule. *n.f.* Terme familier désignant du gros temps ou du vent frais. Syn. Baston. On utilise aussi le verbe piauler, pour dire, par exemple, « ça piaule », il vente frais, ça « bouffe dur », ça pulse, ça bastonne. Voir aussi Brafouiller.

Pic (à). adv. Quand on relève le mouillage, on dit que sa chaîne est à pic lorsqu'elle est tendue pratiquement verticalement sous le bateau au moment où l'ancre va s'arracher du fond.

Pied. n.m. **(1)** Partie inférieure d'un objet ayant une certaine hauteur, par exemple d'un mât. Voir Emplanture.

(2) Unité de longueur, utilisée notamment dans les pays anglo-saxons, égale à 30,48 cm. Cette unité est fréquemment utilisée dans un contexte nautique pour mesurer le tirant d'eau ou la longueur d'un bâtiment.

(3) Pied du pilote : marge de sécurité que l'on ajoute au tirant d'eau pour déterminer si un bateau peut passer au-dessus d'un haut-fond, en fonction de la sonde et de la hauteur de la marée. On dit plaisamment que le pied du pilote augmente avec l'âge de son propriétaire.

(4) Pied d'un astre : Point de la surface de la terre par lequel passe une ligne imaginaire joignant cet astre au centre

de la terre. C'est le lieu d'où un observateur voit cet astre au zénith, à la verticale au-dessus de sa tête. Lorsqu'il s'agit du soleil, on l'appelle également « position géographique instantanée » du soleil. La déclinaison d'un astre est égale à la latitude de son pied, et l'angle horaire au méridien 0 est égal à la longitude du pied du soleil pour les longitudes ouest et à différence entre 360° et cette longitude pour les latitudes est. Voir Écliptique.

Pilot chart *loc. angl.* Cartes périodiques publiées par l'Office Météo des Etats-Unis fournissant des renseignements sur la direction et la force des vents et des courants probables et la position des icebergs.

Pilotage. *n.m.* Art de la navigation côtière, entre les îles et les dangers, ou à l'entrée des ports ou des chenaux.

Pinoche. *n.f.* Pièce de bois ou de tout autre matériau, de forme tronconique ou cylindrique,

servant de bouchon pour aveugler une voie d'eau sur un passe-coque.

Pioche. *n.f.* Synonyme familial d'ancre. Planter (ou mettre, ou jeter) la pioche : mouiller.

Place. *n.f.* Terme de régate. L'ISF et la FFV donnent la définition suivante : « L'espace dont un bateau a besoin dans les conditions existantes pendant qu'il manœuvre rapidement en bon marin. » Les règles de course spécifient les cas où un voilier doit laisser de la place (on dit aussi laisser « de l'eau ») à un autre voilier engagé sur lui afin de la laisser manœuvrer pour contourner une marque.

Plain. *n.m.* Bande côtière comprise entre les niveaux atteints par les plus hautes pleines mers et les plus basses mers, entre la laisse de pleine mer et la laisse de basse mer. Synonyme aujourd'hui assez peu usité d'estran, sauf dans certaines expressions comme « être au plain », « aller au plain », qui signifie s'échouer. Voir aussi Intercotidal, Intertidal.

Plaine abyssale. *Loc. f.* Désigne une vaste zone de fonds marins d'une profondeur comprise entre 2000 et 7000 mètres de profondeur et où la pente ne dépasse généralement pas 0,1 %. Elle est bordée vers le littoral par le talus continental, zone de pente assez forte assurant la jonction avec le plateau continental, dont la profondeur est de l'ordre de 200 mètres. La plaine abyssale couvre 77 % de la superficie des fonds marins et est parcourue, loin des côtes, par une immense chaîne de montagnes sous-marines presque continue sillonnant les trois grands océans, les dorsales océaniques (1500 kilomètres de large, 65 000 kilomètres de long), d'une hauteur généralement comprise entre 1000 et 3000 mètres au-dessus du niveau moyen de la plaine abyssale l'entourant. Voir Relief sous-marin.

Planche à voile. *Loc. f.* Engin de navigation constitué d'un flotteur (la « planche ») et d'une voile comportant le long du guindant un

fourreau sur lequel s'emmanche le mât, dont le pied se fixe sur la planche à l'aide d'une embase articulée permettant au mât de s'incliner dans toutes les directions. Le véliplanchiste se tient debout sur le flotteur, éventuellement à l'aide de cale-pieds. Il remonte le gréement à l'aide d'un tire-veille, puis tient et oriente le gréement à l'aide d'un wishbone. Le flotteur comporte généralement une petite dérive disposée un peu en arrière du pied de mât et un aileron à l'arrière parfois nommé skeg, mais il n'y a pas de gouvernail: le véliplanchiste abat en inclinant le mât vers l'avant et lofe en l'inclinant vers l'arrière.

Plancton. *n.m.* Désigne les organismes végétaux (phytoplancton) et animaux (zooplancton) généralement de petite taille vivant en suspension dans l'eau de mer et se laissant porter par les courants, par opposition au benton ou benthos (organismes vivant sur le fond) et au necton (formes animales de pleine eau capables

de se déplacer activement). Le plancton sert de nourriture à de nombreuses espèces animales. Le phytoplancton, tributaire de la photosynthèse, n'est présent que dans les couches superficielles éclairées de la mer, alors que le zooplancton est présent à toutes les profondeurs, même s'il est bien plus abondant dans les premiers 1000 mètres. On distingue parfois le méroplancton, plancton temporaire composé d'espèces animales dont seul un stade de la vie est sous la forme de plancton (par exemple seul l'état larvaire vit en pleine eau et se laisse porter par les courants, l'état adulte étant de forme nectonique ou benthique), de l'holoplancton, composé d'organismes dont l'ensemble du cycle de vie est de forme planctonique.

Planctonique. Relatif au plancton, c'est-à-dire aux organismes pélagiques (c'est-à-dire vivant en pleine eau, et non au fond comme le benthos) se laissant porter par les courants (par opposition au nec-

ton, c'est-à-dire aux organismes animaux capable de se mouvoir).

Planer. *v.int.* Se dit d'une coque qui sort en partie de l'eau sous l'effet de la vitesse, soulevée par la portance de la carène sur la surface de l'eau. Voir aussi Planning.

Planning. *n.m.* Décrit la situation d'un bateau qui déjauge, qui plane et sort en partie de l'eau, sous l'effet de la vitesse. On trouve également le terme hydroplanage. Le bateau n'est alors plus soutenu pas la seule poussée d'Archimède, mais aussi par la portance de la coque sur l'eau, et peut alors dépasser sa vitesse de carène.

Plat-bord. *n.m.* En construction navale traditionnelle, virure de planches de bois posées à plat sur le bordage et assurant, sur les bateaux pontés, la jonction entre les murailles et le pont. Sur les embarcations non-pontées, désigne le rebord supérieur du bordage (et, donc, de la coque).

Plate. *n.f.* Embarcation à fond plat, utilisée notamment le long des côtes sablonneuses ou vaseuses. Voir aussi Youyou.

Plateau continental. *Loc. m.* Bande de fonds marins peu profonds (jusqu'à 400 mètres) bordant le littoral des continents. Sa profondeur moyenne est de l'ordre de 200 mètres et il peut s'étendre de quelques kilomètres à quelques dizaines de kilomètres (parfois quelques centaines de kilomètres) des côtes. La pente générale est très douce (en moyenne de l'ordre de 0,4%), mais le plateau continental est parfois sillonné par des gorges étroites et profondes ou canyons sous-marins prolongeant souvent des fleuves terrestres jusqu'à l'extrémité du plateau. Le plateau est également parsemé de collines (qui parfois émergent et forment des îles) et de dépressions. En poursuivant vers le large, le plateau continental se termine par le talus (ou escarpement) continental, une étroite zone de pente beaucoup plus nette (4 à 6 %) plongeant vers les abysses. Le plateau continental

couvre environ 7,6 % de la superficie totale des fonds marins. Voir Relief sous-marin.

Plein. (1) *n.m.* Voir Bon plein.

(2) *n.m.* Désigne parfois la marée haute.

(3) *adj.* Voir Pleine mer.

Pleine mer (PM). *n.f.* État de la mer lorsque son niveau est à son maximum, entre la fin du flux et le début du reflux. Ne pas confondre avec la haute mer, qui désigne un espace maritime situé loin des côtes. Syn. : Marée haute. Ant. : Basse mer, Marée basse.

Point. *n.m.* (1) Les trois angles d'une voile triangulaire se nomment point d'amure, point d'écoute et point de drisse. Pour une voile aurique, le quatrième point, situé à l'extrémité de la corne ou de la livarde, est le point de pic (ou point de livarde). (2) Position du navire, matérialisée idéalement par un point sur la carte. Faire le point : déterminer la position du bateau par le calcul en utilisant ou combinant

différentes méthodes de navigation : alignements, relèvements d'amers, arcs capables, mesure de la sonde, estime, point astronomique (méridienne ou mesure de la hauteur et de l'azimut d'un astre, établissement d'une droite de hauteur, etc.).

Point d'amure. *n.m.* Angle inférieur avant d'une voile, entre le guindant et la bordure. Il est situé au pied de mât pour une grand-voile et au pied de l'étai pour un foc. Voir aussi Amure.

Point d'écoute. *n.m.* Angle inférieur arrière d'une voile, entre la chute et la bordure. Autrefois, l'écoute était généralement frappée sur le point d'écoute, d'où son nom, mais ce n'est plus toujours le cas sur les gréements modernes (en particulier, le palan d'écoute de grand-voile est généralement frappé sur la bôme en avant du point d'écoute).

Point de drisse. *n.m.* Angle supérieur d'une voile, entre le guindant et la chute, sur lequel

est généralement frappée la drisse permettant de hisser la voile. Le point de drisse est souvent renforcé par une tête.

Point vernal ou **Point gamma**. *Loc.m.* Direction du centre du soleil lors de l'équinoxe de printemps, situé à l'intersection de l'écliptique et du plan de l'équateur. Ce point sert conventionnellement d'origine pour la mesure de l'ascension d'un astre fixe. Ce point est parfois appelé premier point d'Aries ou même simplement Aries (c'est d'ailleurs son nom en anglais), qui est le nom latin de la constellation du Bélier, où il se trouvait il y a plusieurs milliers d'années, bien que le point vernal ne soit plus dans cette constellation du fait de la précession des équinoxes, mais quelque part entre la constellation des Poissons et celle du Verseau. Voir Écliptique.

Pointe. *n.f.* Amarre joignant l'étrave d'un bâtiment à un point du quai ou du ponton situé à peu près en face de l'avant du bateau

(pointe avant), ou joignant l'arrière du bateau à un point du quai situé à peu près en face (pointe arrière). Les pointes, qui sont donc à peu près perpendiculaires à l'axe du bateau, sont les amarres qui empêchent le bateau de s'éloigner du quai (contrairement aux gardes qui l'empêchent d'avancer ou de culer). Voir aussi Pendille.

Pôle. *n.m.* **(1)** Point d'intersection de l'axe de rotation de la terre avec sa surface. Il y a deux pôles, le pôle Nord et le pôle Sud, situés respectivement par 90° de latitude Nord et 90° de latitude Sud. Chaque pôle étant un point d'intersection de tous les méridiens, on peut considérer que leur longitude n'est pas définie.

(2) Pôle céleste : les deux points par lesquels l'axe de rotation de la terre rencontre la voûte céleste.

Pollution marine. *n.f.* Torrey Canyon (pétrolier libérien, 18 mars 1967, près des îles Scilly), Olympic Bravery (pétrolier libérien, 24 janvier 1976, au large d'Ouessant), Ur-

quiola (pétrolier espagnol, 12 mai 1976, à l'entrée de La Corogne), Boelen (15 octobre 1976, bâtiment est-allemand, au large de l'île de Sein), Amoco Cadiz (16 mars 1978, 230 000 tonnes de brut sur les côtes du Finistère, un record...), Andros Patria (31 décembre 1978, pétrolier battant pavillon grec, 34 marins tués), Atlantic Empress (19 juillet 1979, encore un pavillon grec), Tanio (7 mars 1980, pétrolier malgache, 8 victimes), Carson (5 décembre 1987, pétrolier panaméen), Exxon Valdez (24 mars 1989, pétrolier américain), Haven (11 avril 1991, pétrolier chypriote), Aegean Sea (2 décembre 1992, pétrolier grec), Braer (5 janvier 1993, pétrolier libérien), Sea Empress (16 février 1996, pétrolier libérien), Erika (12 décembre 1999, pétrolier maltais), Baltic Career (30 mars 2001, îles Marshall, après un abordage avec un cargo chypriote), Prestige (13 novembre 2002), battant pavillon panaméen, etc. La liste ne cesse de s'allonger des désastres écologiques et humains, dus à des pétroliers en mauvais état. Et si vous trou-

vez que, décidément, les pavillons panaméen, libérien, grec et chypriote sont décidément très représentés, ça n'est probablement pas parce que vous avez l'esprit mal tourné. Cela étant, les dégazages sauvages sont responsables, paraît-il, de bien plus de pollution que les grandes marées noires consécutives à des naufrages. Voir le Scandale du droit de la mer.

Pont. *n.m.* Bordé horizontal recouvrant la partie supérieure de la coque, plancher recouvrant la partie supérieure d'un bateau.

Ponton. *n.m.* Dans un port, plate-forme flottante à laquelle peuvent s'amarrer les bateaux. Ne pas confondre avec l'appontement, qui repose sur pilotis.

Port. *n.m.* Un ensemble d'infrastructures côtières (quais, jetées, môles, appontement, bassins, hangars, entrepôts, grues, portiques, cales, etc.) destinées à abriter les bateaux à l'escale, assurer l'avitaillement, le chargement ou le décharge-

ment des bateaux et éventuellement leur entretien ou leur réparation, permettre l'embarquement et le débarquement des équipages et des passagers, etc.

Portance. *n.f.* **(1)** Force verticale qui s'exerce sur les ailes d'un avion et le soutient en l'air.

(2) Composante d'une force aérodynamique ou hydrodynamique dirigée perpendiculairement au mouvement qui la crée. La force qui s'exerce sur une voile (la poussée vélique) est généralement approximativement perpendiculaire au plan de voilure et peut se décomposer en une force s'exerçant dans le sens du vent, la traînée, et une force perpendiculaire au vent, la portance. De même, une coque planante avançant rapidement sur la surface l'eau déjauge, car elle subit une portance qui la soulève en partie hors de l'eau (voir Planning).

Portant. *n.m.* et adj. Allure dans laquelle le voilier, voiles plus ou moins largement choquées, fait route vers un point qui est

sous son vent, dans une direction assez proche de celle vers laquelle souffle le vent. On distingue le large, encore proche du travers, le grand large, allure plus abattue assez proche du vent arrière, et le vent arrière, allure dans laquelle le voilier fait cap presque exactement dans la direction vers laquelle souffle le vent.

Portée (d'un feu). *n.f.* Distance maximale depuis laquelle on aperçoit un feu. On distingue la portée lumineuse, qui dépend de l'intensité de la source de lumière, de la portée géographique, qui est la distance maximale depuis laquelle on peut le voir au-dessus de l'horizon, compte tenu de sa hauteur et de la rotondité de la terre. On parle également de portée nominale, qui est la distance à laquelle on peut voir le feu par visibilité météorologique de 10 milles.

Porter. *v.int.* **(1)** Mener un bâtiment ou le faire dévier dans une direction, en parlant du courant, de la houle ou du vent. Un courant

nord-ouest porte au nord-ouest, au 315 °, tend à emmener un bateau dans cette direction. Voir Dépaler.

(2) Une voile porte si elle est gonflée et a un effet propulsif. Voir aussi Laisser porter.

Position. *n.f.* L'endroit géographique où se trouve un bateau. La position peut être déterminée de diverses façons, notamment (a) visuellement, par exemple lors du passage à proximité immédiate d'un objet remarquable (une balise ou un amer, par exemple) figurant sur la carte, (b) par l'estime, (c) en faisant un point, (d) par relevé GPS, (e) par utilisation du radar, etc. La position est matérialisée sur la carte par un point (ou une petite zone, par exemple triangulaire, pour tenir compte de l'imprécision de certaines des méthodes employées). Pour donner la position par VHF (ou l'inscrire dans le journal de bord), on peut donner les coordonnées géographiques du lieu ou situer ce lieu par rapport à un autre lieu connu, en donnant la distance de ce lieu

et la direction dans laquelle on se trouve par rapport lui. Par exemple, naviguant dans la baie de Quiberon, on peut dire : (a) à 200 mètres au Nord de la (balise latérale tribord) Basse de la Teignouse, (b) à 1 mille au 142 du feu de la Teignouse, ou (c) par $47^{\circ} 26,7'$ de latitude Nord et $3^{\circ} 1,8'$ de longitude Ouest (ou, de façon plus concise, $47^{\circ}26,7'N$, $3^{\circ}1,8'W$). Techniquement, ces trois méthodes sont équivalentes et désignent la même position, mais dans ce cas précis, c'est sans doute la première (ou à la rigueur la seconde) qui permettra de vous localiser le plus rapidement.

Poste (amarre de) n.m. Aussière ou grelin de forte grosseur fournie par les ports pour donner plus de sécurité et plus de souplesse à l'amarrage des navires et éviter l'usure de leurs propres aussières d'amarrage.
(2) (à poste) en position

Pot-au-noir. n.m. Nom donné dans l'océan Atlantique à la zone de convergence intertropicale, c'est-à-dire à la zone dépressionnaire

équatoriale où l'air apporté par les alizés monte en altitude dans un vaste mouvement de convection au Nord et au Sud. L'humidité dont est chargée cet air se condense avec le froid régnant en altitude et produit des énormes nuages parfois orageux. Comme l'air est aspiré vers le haut, il y a peu de déplacements horizontaux et les vents y sont souvent faibles et inconstants, ce qui est parfois un vrai casse-tête pour les navigateurs régatiers qui doivent franchir le pot-au-noir. Ces périodes de calme irritantes peuvent toutefois être interrompues par des grains ou même des coups de vent orageux peu prévisibles et parfois violents.

Poulaines. *n.f.* Lieu d'aisance d'un bateau. Elles étaient traditionnellement placées à l'avant des grands voiliers, mais sont aujourd'hui remplacées par des WC marins, souvent placés à l'arrière.

Poulie. *n.f.* Appareil composé d'une cage ou caisse contenant une ou plusieurs roues mo-

biles creusées sur leur circonférence d'une gorge, le ou les réas, permettant de modifier la direction d'appel ou de traction d'un cordage couissant dans le réas. Les flancs de la cage s'appellent les joues. Voir aussi Palan, Galoche.

Poupe. *n.f.* L'arrière d'un bateau. Ce terme est généralement considéré comme désuet, ou à la rigueur littéraire (comme dans l'expression « avoir le vent en poupe »), bien que l'on puisse le trouver dans des expressions désignant des équipements tout à fait modernes, comme propulseur de poupe. Ant. Étrave, Proue.

Poupée. *n.f.* Pièce de forme approximativement cylindrique d'un winch ou d'un guindeau servant de tambour autour duquel on enroule le bout que l'on désire embrquer.

Poussée d'Archimède. *Loc.f.* Force verticale dirigée vers le haut s'exerçant sur les corps plongés dans un liquide et soutenant les corps qui flottent, en particulier les ba-

teaux. Son intensité est égale au poids du liquide déplacé et, pour un objet qui flotte, au poids de l'objet. Voir Principe d'Archimède

Poussée vélique. *Loc. f.* Force aérodynamique exercée par le vent sur une voile. Elle est généralement approximativement perpendiculaire au plan de la voile. Elle peut se décomposer de deux façons différentes : portance (perpendiculairement au vent) et traînée (dans l'axe du vent), ou force propulsive (vers l'avant) et force de dérive (vers le côté). La poussée vélique est générée par l'effet Venturi sur la courbure de la voile. Environ les deux tiers de la poussée vélique sont produits par effet d'aspiration sur l'extrados et seulement un tiers par effet de poussée sur l'intrados.

Prame. *n.f.* Petite embarcation, synonyme de youyou ou d'annexe.

Prao. *n.m.* Pirogue à balancier originaire d'Océanie, ancêtre des multicoques.

Préceinte. *n.f.* En construction navale traditionnelle, virure généralement renforcée ceinturant le haut de la muraille d'un bâtiment, juste en-dessous du plat-bord. Voir aussi Carreau.

Précession (des équinoxes). *n.f.* Lent mouvement conique de l'axe de rotation de la terre par rapport à l'écliptique, sur une période de 27 725 ans. Ce mouvement de l'axe des pôles et, donc, de l'équateur, par rapport à l'écliptique entraîne un déplacement des équinoxes et, en particulier, du point vernal, par rapport aux constellations zodiacales.

Prendre le départ. Terme de régate. L'ISF et la FFV donnent la définition suivante : « Un bateau prend le départ quand, après son signal de départ, une partie quelconque de sa coque, équipage ou équipement coupe la ligne de départ pour la première fois (...) », à condition toutefois d'être revenu par les extrémités s'il avait

coupé la ligne dans la minute précédant le signal de départ.

Près. *n.m.* Désigne l'allure dans laquelle le voilier, toutes voiles bordées, remonte au vent, fait route dans une direction proche de celle d'où vient le vent. Son cap fait un angle assez faible (environ 40 à 70°) avec le lit du vent. On distingue le près serré, dans lequel cet angle est aussi faible que possible, du près bon plein, allure un peu plus arrivée, dans laquelle on serre moins le lit du vent.

Presqu'île. *n.f.* Portion de terre presque entièrement entourée d'eau, à l'instar d'une île, mais reliée au continent ou à une étendue terrestre plus grande par une étroite bande de terre appelée isthme. Voir aussi Péninsule.

Presse-étoupe. *n.m.* Sorte de joint assurant l'étanchéité au niveau du trou de passage de l'arbre d'hélice à travers la carène.

Principe d'Archimède. *Loc.m.* Tout corps plongé dans un liquide subit de celui-ci une force (la poussée d'Archimède) verticale de bas en haut égale au poids du liquide qu'il déplace. C'est en application de ce principe l'on nomme déplacement le poids d'un bateau.

Projection. *n.f.* Opération consistant à reporter des points de la surface sphérique terrestre sur une surface plane ou sur une surface développable, c'est-à-dire une surface que l'on peut « déplier » en une surface plane sans déformation (une surface conique ou cylindrique est développable, une portion de sphère ne l'est pas). Une projection est dite conforme si elle respecte les rapports d'angles et l'échelle quelles que soient les directions. Elle est équivalente si elle respecte les rapports de surfaces. Différents type de projection existent en fonction de la méthode utilisée : conique (sur un cône tangent ou sécant au globe terrestre, et ensuite déroulé), cylindrique (cylindre tangent ou sécant au

globe terrestre, et ensuite déroulé), de Mercator (projection conforme qui représente les routes loxodromiques par des lignes droites), équidistante (qui garde l'échelle exacte pour le centre de la projection), gnomonique (les parallèles sont incurvés et la route orthodromique est figurée par une ligne droite), planes (azimutale ou zénithale). Les cartes marines utilisent dans leur grande majorité la projection de Mercator.

Propulseur d'étrave. *Loc.m.* Hélice placée à l'avant d'un bateau et dont l'axe est perpendiculaire à l'axe longitudinal du bateau, permettant de faire pivoter son nez et de faciliter les manœuvres de port.

Propulsif. Adj. Qui fait avancer le bateau. La force propulsive est la composante de la poussée vélique qui est dirigée vers l'avant du bateau. Ant. Force de dérive.

Proscrits (termes). Loc. m. pl. La tradition veut qu'un certain nombre de mots soient forte-

ment décommandés, voir strictement interdits, à bord d'un bateau, en particulier d'un bateau allant à la mer. On ne dit pas rame, ni ramer (sauf en Méditerranée), mais aviron et nager. Il n'y a pas de corde sur un bateau (à part celle de la cloche), mais des cordages, des filins, des lignes, des garcettes, des bouts, etc. D'ailleurs, il n'y a pas de ficelle non plus, sauf lorsque ce mot désigne familièrement les galons des officiers (en particulier ceux de la Marine Nationale). A bord, une boussole s'appelle toujours compas. On n'attache rien sur un bateau, on frappe, amarre, arrime, saisit... Tout cela peut passer pour folklorique, mais quiconque utiliserait ces termes au lieu de ceux qui les substituent passerait aux yeux de beaucoup pour un indécrottable terrien, sauf s'il s'agit de se faire comprendre par un non initié. De même, lorsque la mer est grosse, il convient de parler de lames, et non de vagues, encore que ce dernier mot soit de nos jours assez largement utilisé par les marins (d'autant que les météoro-

logues, les scientifiques et les textes officiels utilisent le terme vague). Les puristes affirment encore qu'on ne jette en principe pas une ancre (sauf pour s'en débarrasser), mais qu'on la mouille, mais l'usage n'est pas forcément aussi strict, même si le terme mouiller est bien plus fréquemment utilisé dans ce contexte. A bord d'un voilier, on passe d'un pont à un autre ou du cockpit au carré par une descente ou échelle, mais jamais pas un escalier. Ah oui, aussi, on ne parle jamais de lapin à bord, mais là, il ne s'agit ici pas seulement d'un problème de terminologie, mais d'une superstition tenace contre cet animal censé porter malheur. On ne consomme pas sa chair à bord, ni ne se vêtit de sa fourrure. Et si l'on doit vraiment en parler, on emploiera une locution du type « animal aux longues oreilles » ou « cousin du lièvre ».

Proue. *n.f.* Terme désuet désignant l'avant d'un bateau. Syn. Étrave. Ant. Poupe.

Puits de dérive. *Loc. m.* Structure entourant le trou de la coque par lequel on peut descendre la dérive.



Q (Québec)

Mon navire est indemne et je demande la libre pratique.

[Retour au début](#)

Quadrant. *n.m.* Sur les anciens compas, la rose des vents n'était pas graduée en degrés, mais se divisait en quatre quadrants de 90 degrés chacun, joignant deux points cardinaux successifs et désignés par leur bissectrice : nord-est ou nordet (NE), sud-est ou suet (SE), sud-ouest ou suroît (SW) et nord-ouest ou noroît (NW). Chaque quadrant se divisait lui-même en deux secteurs de 45 degrés (NNE, ENE, ESE, SSE, SSW, WSW, WNW, NNW) et chacun de ces secteurs en quatre quarts.

Quadrature. *n.f.* Position de la lune dans un axe perpendiculaire à celui reliant le soleil à la

terre (lors du premier et du dernier quartier). Lorsque la Lune est approximativement à angle droit avec le Soleil par rapport à la Terre, les attractions de la lune et du soleil se contrarient et les marées sont les plus faibles. Ce sont les marées de morte eau. Ant. Syzygie.

Quai. *n.m.* Ouvrage de maçonnerie d'un port, aux murailles verticales (ou presque), permettant l'accostage, l'amarrage et le débarquement ou l'embarquement des personnes et des marchandises. Voir aussi Appontement, Ponton.

Quart. *n.m.* **(1)** Temps de veille ou période pendant lequel un membre de l'équipage est à un poste donné (par opposition aux périodes de repos). Le synonyme approximatif bordée est aujourd'hui désuet (sauf aux Glénant, qui l'ont remis à l'honneur pour désigner ce que l'on appelle couramment dans l'armée et d'autres collectivités les corvées).

(2) Un quart était une aire de vent, c'est-à-dire l'une des 32 divisions de la rose

des vents. Sur les anciens compas, la rose des vents n'était pas graduée en degrés, mais se divisait en quatre quadrants (90 degrés chacun). Chaque quadrant se divisait en deux secteurs (45 degrés) et chaque secteur en quatre quarts. Il y a donc 32 quarts sur la rose, et chacun portait un nom (Nord, Nord Quart Nord-Ouest ou Nord Quart Noroît, Nord-Nord-Ouest ou Nord-Noroît, Noroît-Quart-Nord, Noroît, etc.). L'angle intervalle entre deux quarts de vents s'appelait un rhumb (ou par extension un quart) et valait de 11 degrés 15' (360 degrés divisés par 32). C'est à peu près l'angle sous lequel on voit la largeur du poing fermé au bout du bras tendu. Même si l'on ne divise plus la rose des vents de cette façon, le terme quart est encore assez fréquemment employé pour désigner une direction relative : on dira par exemple qu'il y a « une balise cardinale ouest à deux quarts sur tribord avant » ou « un bateau à un quart à droite de la tour d'Eckmühl ».

Quête. *n.f.* Inclinaison vers l'arrière d'un mât, et l'angle que fait un mât avec la verticale, vers l'arrière. Augmenter la quête d'un voilier tend à le rendre ardent. Pour régler la quête, on joue à la fois sur l'étai, les haubans et les cales de mât placées dans l'étambrai.

Queue de rat *loc* **(1)** Cordage terminé en pointe.

(2) (...d'un grain) : rafale violente et subite à la fin d'un grain.

(3): Aviron servant de gouvernail. Syn. Aviron de queue

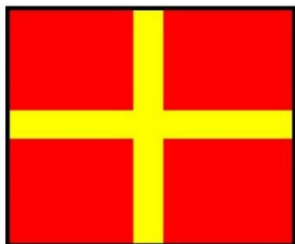
Quillard. *n.m.* Voilier monocoque muni d'une quille fixe. Il s'agit généralement de voiliers que leurs dimensions relativement grandes destinent surtout à la croisière. Voir Dériveur, Croiseur, Habitable.

Quille. *n.f.* **(1)** Sur un voilier traditionnel, pièce maîtresse centrale de la charpente d'un bateau, placée tout en bas de la coque dans le sens longitudinal, et courant de l'étrave à l'étambot. La quille supporte les varangues sur lesquelles sont fixés les

membres ou les couples formant la charpente transversale de la coque.

(2) Sur les voiliers modernes, appendice placé sous la coque servant de plan anti-dérive. En outre, la quille est lourde (voire lestée d'un bulbe) afin d'abaisser le centre de gravité du bateau et de concourir à sa stabilité latérale. Voir aussi Dérive (2). **(3)** Quille à ailettes : quille dont le bulbe est prolongé latéralement en forme d'ailerons afin d'améliorer les performances. En 1983, le voilier Australia II appartenant à Alan Bond et skipité par John Bertrand remporta la coupe de l'America en partie grâce à la quille à ailettes, conçue par l'architecte Ben Lexcen (alias Bob Miller), dont il avait été pourvu dans le plus grand secret. C'était la première fois depuis la naissance de la coupe en 1851 que le plus vieux trophée sportif du monde échappait à un voilier américain. A l'époque, l'événement paraissait si impensable que l'on disait que la tête du skipper américain qui perdrait la coupe irait orner les vitrines du New York Yacht Club en lieu et place de la fa-

meuse aiguïère d'argent massif. Il n'en fut rien, fort heureusement, et Dennis Conner (qui avait déjà participé à la victoire de Courageous en 1974, l'avait emporté comme skipper en 1980 à bord de Freedom et avait perdu la coupe en 1983 à bord de Liberty face à Australia II) prit sa revanche à bord de Stars & Stripes en 1987 face à Kookaburra III et récidiva l'année suivante avec un catamaran portant le même nom face à New Zealand. « Big Bad Dennis », dont le palmarès en Coup de l'America est inégalé, finit cependant par la perdre lors de l'édition 1995 de la coupe, face au voilier néo-zélandais Black Magic skippé par un autre géant de la voile, Peter Blake, disparu tragiquement le 6 décembre 2001.



R (Roméo)

Message bien reçu.

[Retour au début](#)

Raban. *n.m.* **(1)** Petit cordage ou tresse textile utilisé pour saisir ou amarrer un objet. Syn. Saisine.

(2) S'utilise en particulier pour désigner les bouts servant à ferler une voile, à la maintenir pliée le long de la bôme.

(3) Sur les gréements traditionnels, cordage utilisé pour carguer une voile sur sa vergue. Voir aussi Araignée, Cargue.

Rabanter. *v.tr.* **(1)** Saisir ou amarrer un objet à l'aide de rabans.

(2) Carguer une voile, la remonter en la pliant soigneusement sur sa vergue., et

la maintenir ainsi pliée à l'aide de rabans.
Voir aussi Étouffer.

Râblure. *n.f.* En construction navale traditionnelle, rainure pratiquée de chaque côté de la quille et sur toute sa longueur, et dans laquelle vient s'encastrer le galbord, c'est-à-dire le bordé inférieur.

Rabouter. *v.tr.* Relier deux cordages, les assujettir bout à bout, au moyen d'un nœud ou d'une épissure. On dit aussi « abouter ». Syn. Ajuster. Voir aussi les pages de nœuds marins.

Radar. *n.m.* Système de détection et de localisation d'objets (autres navires, littoral, icebergs, etc.). Un radar émet des ondes radioélectriques et calcule la distance des obstacles en mesurant le temps mis par les ondes réfléchies (l'écho) pour revenir au dispositif de réception.

Rade. *n.f.* Bassin naturel ou artificiel protégé et ouvert sur la mer, offrant aux bateaux au mouil-

lage un abri contre la houle, les courants ou le vent.

Radeau. *n.m.* (1) Assemblage improvisé de planches destiné à recueillir des naufragés.

(2) Radeau de sauvetage : Engin de survie, généralement gonflable, utilisé lorsqu'il est nécessaire de quitter le navire en raison d'un naufrage imminent. Syn. : Bib.

Radier *n.m* Maçonnerie sur laquelle on établit les portes d'un bassin et d'une forme.

Radoub. *n.m.* Cale ou bassin pouvant se vider, permettant d'entretenir ou de réparer la coque d'un bâtiment.

Rafale. *n.f.* Renforcement brutal et passager du vent, qui peut coucher le voilier ou l'envoyer au lof. Dans les bulletins météorologiques français, le terme rafale est employé lorsque la vitesse instantanée dépasse de 10 à 15 nœuds la vitesse moyenne du vent. L'expression « fortes rafales » est utilisée lorsque cette diffé-

rence est comprise entre 15 et 25 nœuds, et l'expression « violentes rafales » au-delà.

Rafiau ou Rafiot *n.m.* Petite embarcation, mauvais navire.

Rafrâchir (un câble, une amarre) Filer ou en embrayer une certaine longueur de manière à ce que le portage ne soit jamais à la même place.

Ragage. *n.m.* Frottement d'un cordage sur un objet, provoquant son usure.

Raguer. *v.int.* Le fait pour un cordage de frotter sur un objet dur ou rugueux, ce qui provoque son usure prématurée. On protège un cordage du ragage en le fourrant.

Raide à la toile. *Loc. adj.* Se dit d'un voilier qui peut porter beaucoup de voile en gîtant très peu. Les Class America, dont les voilures sont vertigineuses et qui déplacent approximativement 20 tonnes dont 19 dans la quille, sont particulièrement raides à la toile.

Raidir. *v.tr.* Tirer sur un cordage ou un bout pour le tendre, reprendre du mou, l'étarquer. S'agissant d'une écoute, on dira border. Syn. : Souquer. Voir aussi Haler, Peser. Ant. Mollir.

Rail *n.m.* (1) Pièce vissée sur la longueur du mât sur laquelle sont enfilés les coulisseaux.
(2) Toute gorge qui permet de faire coulisser un support.

Ralingue. *n.f.* (1) Cordage cousu sur le bord d'une voile permettant de la renforcer et éventuellement de l'envergurer dans une gorge pratiquée sur un espar.
(2) A la ralingue ou en ralingue : se dit d'une voile trop ouverte pour l'allure qui bat au vent ou faseye. Ex. Venir en ralingue, (se) mettre en ralingue : abattre ou choquer en sorte d'adopter une allure où les voiles sont trop ouvertes pour être propulsives (ce peut être volontairement, pour ralentir ou arrêter momentanément le bateau, par exemple dans la manœuvre de récupération d'un homme à la mer dite « à la ralingue »). Être à la

ralingue : laisser les voiles battre au vent dans une allure trop arrivée pour le réglage des voiles. Voir aussi Ralinguer.

Ralinguer. *v.tr.* (1) Ralinguer une voile, c'est lui coudre une ralingue.

(2) Battre au vent, faseyer, en parlant d'une voile insuffisamment bordée pour l'allure. Une voile qui ralingue fatigue, surtout si c'est un foc.

Rallier. *v.tr.* Faire route vers un lieu donné (par exemple un port) et le rejoindre. Voir aussi Approcher.

Rappel. *n.m.* Faire du rappel, ou se mettre au rappel, c'est se mettre sur le bord au vent, ou se pencher à l'extérieur au vent, souvent en se tenant les pieds à l'aide de sangles de rappel, afin de réduire la gîte due à l'effet du vent sur l'équilibre latéral du voilier. Voir aussi Trapèze.

Ratier *t.Argot* Matelot sans spécialité chargé de l'entretien.

Ras *n.m.* (1) Radeau servant aux réparations à faire à un bâtiment près de sa flottaison.
(2) Petits appontements flottants.

Rattrapant *qual* (Yacht rattrapant). Terme de régate : lorsque deux yachts font la même route ou à peu près, celui qui est en route libre derrière l'autre commence à être considéré comme "yacht rattrapant l'autre" aussitôt qu'il s'en approche assez près pour qu'il y ait "risque de collision" et continue à être tel jusqu'à ce qu'il redevenue en route libre devant ou derrière, ou s'en soit écarté par le travers jusqu'à écarter le risque de collision.

Raz. *n.m.* Passage étroit entre des terres, où les vents et surtout les courants s'accélèrent à cause d'un effet d'entonnoir. Au raz Blanchard, près de Cherbourg, les courants de marée peuvent atteindre et même dépasser 8 nœuds en période de vive eau.

Raz-de-marée. *Loc. m.* Déferlement sur le littoral de lames gigantesques générées par un tsunami, ou séisme sous-marin. La lame peut atteindre 15 à 20 mètres de haut et dévaster la côte sur une profondeur pouvant atteindre plusieurs kilomètres.

Réa. *n.m.* La roue libre, creusée sur son pourtour d'une gorge ou en goujure, d'une poulie.

Récif. *n.m.* Rocher, chaîne de rochers ou massif corallien à fleur d'eau constituant un danger pour la navigation. Syn. : Brisant, Caillou. Voir aussi Atoll.

Recouvrement. *n.m.* Partie de la chute d'une voile d'avant qui dépasse le mât vers l'arrière. Les génois sont des focs ayant un fort recouvrement.

Régate. *n.f.* Course entre des voiliers, souvent sur un parcours triangulaire délimité par trois marques de parcours ou bouées. (triangle olympique) ou sur un « parcours banane ». L'International Sailing Federation (ISF) et la Fédération Fran-

çaise de voile (FFV) donnent des définitions précises applicables aux régates à un certain nombre de termes. Ces termes peuvent être propres au vocabulaire de la régate, ou avoir en régate une signification « juridique » légèrement différente du sens habituel. Dans le présent glossaire, nous écartons les termes relatifs aux réclamations et aux procédures et ne gardons que ceux relatifs aux manœuvres, à ce qui se passe sur l'eau. Nous donnons la définition officielle de l'ISF et la FFV des termes suivants : Route libre devant et route libre derrière, Engagement, Se maintenir à l'écart, Finir, Sous le vent et au vent, Marque, Obstacle, Route normale, Prendre le départ, Zone des deux longueurs. Nous donnons aussi les anciennes définitions de l'International Yacht Racing Union (IYRU) pour les termes suivants : Laisser porter, Au plus près, Empannage, Lofer, Mât par le travers, Virer de bord.

Reflux. *n.m.* Période de la marée pendant laquelle la mer descend, comprise entre la fin de

l'étale de pleine mer et le début de l'étale de basse mer. Syn. : Marée descendante. Voir aussi Jusant. Ant. : Flux.

Refusante. *n.f.* Changement de la direction du vent apparent, dont le lit se rapproche du cap du voilier, faisant souvent faseyer les voiles et obligeant généralement à abattre ou éventuellement à border les voiles. Ce changement de direction du vent apparent peut être dû à une modification du vent réel (accalmie ou changement de direction) ou à une accélération du voilier. Ant. Adonnante.

Refuser. *v. int.* Se dit du vent apparent lorsque son lit s'approche du cap du voilier. Lorsque le vent refuse, il faut généralement abattre ou border les voiles. Ant. Adonner.

Règle de Cras, ou **règle Cras.** *Loc.f.* Large règle de plastique transparent comportant deux rapporteurs inversés, permettant de mesurer les angles pour porter sur la carte un relèvement ou tracer une route. Inventée par l'amiral Jean Cras.

Règle des douzièmes. *n.f.* Permet de calculer d'une façon approximative la hauteur d'eau à chaque heure de marée. Elle consiste à diviser l'intervalle de temps entre la pleine mer et la basse mer en 6 intervalles égaux, les « heures marées ». On divise également le marnage en douze distances élémentaires, appelées douzièmes. On dit ensuite que :

1° heure, la mer baisse (ou monte)
d'un douzième ;

2° heure, la mer baisse (ou monte) de
deux douzièmes :

3° heure, la mer baisse (ou monte) de
trois douzièmes :

4° heure, la mer baisse (ou monte) de
trois douzièmes :

5° heure, la mer baisse (ou monte) de
deux douzièmes ;

6° heure, la mer baisse (ou monte)

De même, lors du flux, la mer monte d'un douzième pendant la première heure marée, etc.
Au total, en six heures marées, la mer a

bien baissé (ou monté) de douze douzièmes, donc du total du marnage prévu pour cette marée.

Règle des sixièmes. Loc.f. Permet de calculer d'une façon approximative la force du courant dans les zones étroites (détroits, passes) où le courant ne peut prendre que deux directions, en fonction de sa vitesse maximale (notée V) donnée par les annuaires.

- Etale, le courant est nul ;
 - 1° heure, le courant est égal à $V / 2$ (il a donc augmenté de $3/6$) ;
 - 2° heure, le courant est égal à $5V / 6$ (il a donc augmenté de $2/6$) ;
 - 3° heure, le courant est égal à V (il a donc augmenté de $1/6$) ;
 - 4° heure, le courant est égal à $5V / 6$ (il a donc diminué de $1/6$) ;
 - 5° heure, le courant est égal à $V / 2$ (il a donc diminué de $2/6$) ;
- Etale, le courant est nul ;(il a donc diminué de $3/6$).

Relâcher. *v.int.* Faire escale dans un port ou à un mouillage. On dit aussi faire relâche.

Relance. *n.f.* Manœuvre consistant à ouvrir un peu la voile en choquant légèrement après un virement de bord, le temps de reprendre de la vitesse.

Relèvement. *n.m.* Mesure, à l'aide d'un compas de relèvement, de l'angle entre le Nord magnétique et un point que l'on vise (par exemple un amer) par rapport à la position du bateau. Cette mesure fournit de façon brute le relèvement compas (noté Z_c), que l'on corrige de la déviation (erreur de l'instrument, notée d) pour obtenir le relèvement magnétique (Z_m). On a : $Z_m = Z_c + d$. Le relèvement magnétique est à son tour corrigé de la déclinaison magnétique (notée D) du lieu pour donner le relèvement vrai (Z_v), c'est-à-dire l'angle entre le Nord géographique et le point visé. On a : $Z_v = Z_m + D$. La somme de la déviation et de la déclinaison magnétique étant la variation (W), le relèvement vrai est aussi égal au

relèvement compas corrigé de la variation : $Z_v = Z_c + W$. On trace ensuite sur la carte une droite matérialisant tous les points voyant cet amer sous l'angle ainsi obtenu, et l'on sait que le bateau se trouve quelque part sur cette ligne. Pour faire le point, il suffira de prendre un deuxième relèvement sur un autre amer (ou d'utiliser d'autres techniques de navigation) afin de tracer une autre ligne, dont l'intersection avec la première donne la position du bâtiment. Voir aussi Azimut, Gisement.

Relief sous-marin. *Loc. m.* Les études bathymétriques ont montré qu'en partant d'une côte de plaine et en allant vers la haute mer, le fond sous-marin descend d'abord très lentement jusqu'à une profondeur comprise entre 100 et 400 mètres. C'est le plateau continental, dont la profondeur moyenne est de l'ordre de 200 mètres et qui s'étend généralement à quelques dizaines kilomètres du littoral. La pente générale est très douce (en moyenne de l'ordre de 0,4%), mais le plateau conti-

ental est parfois sillonné par des gorges étroites et profondes ou canyons sous-marins prolongeant souvent des fleuves terrestres jusqu'à l'extrémité du plateau. En poursuivant vers le large, le plateau continental se termine par le talus (ou escarpement) continental, une bande relativement étroite de pente beaucoup plus nette (4 à 6 %) plongeant vers les abysses, à des profondeurs supérieures à 2000 mètres. Au pied du talus continental s'étend la plaine abyssale, d'une profondeur comprise entre 2000 et 7000 mètres de profondeur et où la pente ne dépasse généralement pas 0,1 %. La plaine abyssale couvre plus des trois quarts de la superficie des fonds marins et est parcourue, loin des côtes, par une immense chaîne de montagnes sous-marines presque continue sillonnant les trois grands océans, les dorsales océaniques (1500 kilomètres de large, 65 000 kilomètres de long), d'une hauteur généralement comprise entre 1000 et 3000 mètres au-dessus du niveau moyen de la plaine abyssale l'entourant. Les zones

sous-marines bordant les côtes montagneuses sont parfois criblées de fosses sous-marines d'une profondeur supérieure à 7000 mètres (plus de 11 000 mètres dans la fosse des Mariannes), mais dont la superficie totale représente à peine un millième de l'ensemble des fonds marins.

Remonter (au vent). *v.int.* Gagner dans la direction d'où vient le vent en faisant du près. Voir aussi Gagner au vent.

Remorque. *n.f.* Aussière ou câble utilisé pour remorquer un bateau.

Remorquer. *v.tr.* Traîner un bâtiment à l'aide d'un fort cordage appelé remorque.

Rendre (1) Un cordage rend lorsqu'il s'allonge.

(2) Une manœuvre est rendue lorsqu'on l'a amenée à son poste en halant dessus.

(3) Rendre le mou d'un cordage : tenir le cordage à retour d'un bout tandis qu'on hale de l'autre bout.

(4) Rendre le quart : remettre le quart à son successeur.

Renflouer : Remettre à flot un navire échoué.

Renflouer. *v.tr.* Remettre à flot un bateau échoué ou coulé. Voir aussi Déséchouer.

Rentrer. *v.tr.* **(1)** Amener un objet hissé ou sorti en vue de le ranger. Exemple : rentrer un foc, un bout-dehors ou des avirons. Voir aussi Affaler.

(2) Rentrer les couleurs ou un pavillon : faire descendre les couleurs ou le pavillon en relâchant la drisse ayant servi à les envoyer (on ne les amène pas, car « amener les couleurs » signifie capituler, se rendre).

Renverse. *n.f.* Inversion du sens d'un courant de marée dans les passages étroits, et moment où s'effectue cette inversion, généralement à l'étales ou peu après. Au moment de la renverse, le courant est faible ou nul, c'est donc souvent le bon moment

pour franchir un raz ou une passe étroite sujette à de forts courants.

Ressac. *n.m.* Vague de retour, lame retournant vers le large après s'être réfléchi sur un obstacle.

Retenue (de bôme). *n.f* Cordage ou palan destiné à empêcher ou ralentir un empannage involontaire.

Revif. *n.m.* Période d'environ une semaine pendant laquelle les coefficients de marée (et les marnages) augmentent (entre la morte-eau et la vive-eau). On dit aussi que la mer a du rapport ou qu'elle marne. Ant. Déchet, Perte.

Rhumb. *n.m.* Désigne l'angle entre deux quarts de vents. Sur les anciens compas, la rose des vents n'était pas graduée en degrés, mais se divisait en quatre quadrants (90 degrés chacun). Chaque quadrant se divisait en deux secteurs (45 degrés) et chaque secteur en quatre quarts ou aires de vent. Il y a donc 32 quarts sur la rose.

Le rhumb (ou quart) vaut donc 11 degrés 15' (360 degrés divisés par 32). C'est à peu près l'angle sous lequel on voit la largeur du poing fermé au bout du bras tendu.

Ria. *n.m.* Embouchure d'une vallée fluviale envahie par la mer. Syn. Aber. Voir aussi Fjord.

Ribord. *n.m.* En construction navale traditionnelle, virure ou bordage des fonds situé juste au-dessus du galbord.

Ridé. *adj.* Désigne officiellement un état de la mer compris entre calme (plate comme un miroir) et belle. La hauteur des vaguelettes est inférieure à 10 cm.

Rider. *v.t.* Raidir un hauban à l'aide d'un ridoir (ou, sur les gréements traditionnels, à l'aide de caps de mouton).

Ridoir. *n.m.* *Pièce d'accastillage pourvu d'une pièce cylindrique (la « cage ») sur laquelle se vissent deux boulons à filetage inversé permettant de raidir les haubans et cer-*

taines autres manœuvres dormantes en tournant la cage du ridoir. Voir aussi Cap de mouton.

Riper. *v.t.* Faire glisser avec frottement.

Ris. *n.m.* Dispositif servant à réduire la surface d'une voile par bandes horizontales. Jusqu'à relativement récemment, on prenait un ris en affalant une partie de la voile et en serrant la hauteur de toile libérée sur la bôme à l'aide de garcettes. Sur les gréements modernes, on fait passer un œillet du guindant de la voile (la cosse d'amure) dans un croc situé près du vit-de-mulet et on étarque une bosse de ris, manœuvre qui passe dans la bôme et permet plaquer fermement un œillet de ris situé dans la chute contre la bôme et de le souquer vers le bas et vers l'extrémité arrière de la bôme. On dit prendre un ris, larguer un ris. Voir aussi Ariser, Réduire la toile.

Risée. *n.f.* Augmentation brusque et passagère de la puissance du vent. Une risée est en prin-

cipe moins brutale mais un peu plus durable qu'une rafale ou une claque. Syn. Survente. Ant. Molle.

Rocambeau *n.m.* Cercle en fer garni d'un croc, servant notamment à hisser la vergue d'une voile au tiers et à amurer le point d'amure du foc le long de son bout-dehors.

Rôle *n.m.* Rôle de combat, rôle d'équipage, etc...

Rond (de chute). *n.m.* Partie incurvée du bord de fuite (ou chute) d'une voile, se trouvant au-delà de la droite reliant le point de drisse au point d'écoute.

Rondier *n.m.* Gradé ou matelot chargé d'une ronde.

Rouf (ou Roof). *n.m.* Surélévation du pont à l'emplacement du carré, ce qui lui donne plus de hauteur. Voir aussi Passavant.

Rose (des vents). *Loc. f.* Plaque circulaire du compas solidaire des aimants et figurant les directions de l'horizon. Aujourd'hui, la rose

des vents est graduée en 360 degrés, comptés à partir du Nord dans le sens des aiguilles d'une montre. Le Nord est donc au 0 °, l'Est à 90 °, le Sud à 180 ° et l'Ouest à 270 °. Sur les anciens compas (et jusqu'à assez récemment), la rose n'était pas graduée en degrés, mais se divisait en quatre quadrants de 90 degrés chacun et joignant deux points cardinaux successifs (NE, SE, SW, NW). Chaque quadrant se divisait en deux secteurs de 45 degrés (NNE, ENE, ESE, SSE, SSW, WSW, WNW, NNW) et chaque secteur en quatre quarts. Il y a donc 32 quarts de 11 degrés 15' sur la rose, et chacun portait un nom (Nord, Nord Quart Nord Est ou Nord Quart Nordet, Nord-Nord-Est ou Nord-Nordet, Nordet-Quart-Nord, Nordet, etc.). L'angle intervalle entre deux quarts de vents s'appelait un rhumb (ou par extension un quart). C'est à peu près l'angle sous lequel on voit la largeur du poing fermé au bout du bras tendu.

Rouleau. *n.m.* Synonyme de lame déferlante.

Rouler. *v.int.* Verbe décrivant le mouvement de roulis d'un bateau.

Roulis. *n.m.* Mouvement de balancement latéral du bateau autour de son axe longitudinal. Au vent arrière, le roulis peut être fatal et conduire un dériveur au dessalage. Voir aussi Rouler, Lacet et Tangage.

Route. *n.f.* **(1)** Progression du bateau qui navigue. Faire route : avancer. Tracer de la route : aller vite.
(2) Direction suivie par un bâtiment en mer, ou chemin parcouru par le bateau.

Routier *n.m.* Carte marine à petite échelle comprenant une grande partie d'un océan. Elle sert à tracer la route générale à suivre entre deux points éloignés de cet océan.

Route fond. *n.f.* La route parcourue sur le "fond de la mer", ou sur la carte marine. C'est la route géographique réelle. La route fond est égale à la route surface corrigée de la

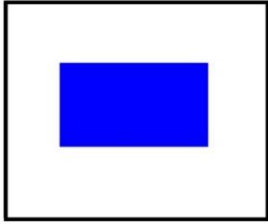
« route parcourue par la mer » dans le même temps, à savoir le courant.

Route libre. *Loc.f.* Terme de régate. L'ISF et la FFV donnent la définition suivante : « Un voilier est en route libre derrière un autre quand sa coque et son équipement en position normale sont derrière d'une ligne imaginaire perpendiculaire au point la plus arrière de la coque ou de l'équipement de l'autre bateau en position normale. L'autre bateau est en route libre devant. » Si aucun des deux voiliers est en route libre derrière, il y a engagement.

Route normale. *Loc.f.* Terme de régate. L'ISF et la FFV donnent la définition suivante : « Une route qu'un bateau suivrait pour finir aussitôt que possible en l'absence des autres bateaux auxquels la règle utilisant ce terme fait référence. Un bateau n'a pas de route normale avant son signal de départ. » La route normale n'est pas nécessairement le chemin le plus direct, mais ce doit être le plus rapide.

Route surface. *n.f.* La route parcourue par rapport à l'eau, ou sur l'eau. La route surface est égale au cap vrai plus l'angle de dérive (ou dérive angulaire) due au vent. Cette dernière est positive si le bateau est bâbord amure et négative s'il est tribord amure. Sa différence avec la route fond est l'effet du courant.

Routier. *n.m.* Carte marine à petite échelle (couvrant une grande surface), sur laquelle on trace la route générale d'un bateau, par exemple pour la traversée d'un océan.



S (Sierra)

Je bat en arrière.reçu.

[Retour au début](#)

Sabaye *n.m* Cordage avec lequel on hâle à terre un canot mouillé près de la cote.

Sabord. *n.m.* Ouverture pratiquée dans les murailles des anciens bâtiments de guerre, permettant le passage de la gueule d'un canon.

Saborder. *v.tr.* Couler volontairement son propre bateau, l'envoyer au fond, en ouvrant une voie d'eau.

Safran. *n.m.* Appendice en forme d'aileron ou de lame plongeant dans l'eau à l'arrière du bateau, dont l'action sur l'eau, lorsqu'il est

manœuvré à l'aide de la barre, permet de diriger le bateau. Le safran fait partie du gouvernail. L'axe de rotation du safran s'appelle la mèche.

Sainte-Barbe. *n.f.* Sur les anciens bâtiments de guerre, la sainte-barbe désignait l'entrepôt aux accessoires d'artillerie. Le terme est également parfois employé pour désigner la soute aux poudres, bien que cet usage soit en principe abusif. Sainte Barbe, vierge et martyre, est la patronne des artilleurs, des mineurs, des sapeurs, des artificiers, des démineurs, des pompiers et plus généralement de tous ceux qui ont affaire à ce qui « brûle, pète, tonne, flambe, fuse, fulmine et détonne ».

Saisine. *n.f.* Cordage destiné à saisir un objet, c'est-à-dire à l'assujettir fermement. Voir aussi Raban.

Saisir. *v.tr.* Amarrer solidement un objet normalement mobile à l'aide d'un bout, d'une saisine, d'un raban ou d'une bosse.

Salin. *adj.* Relatif à la salinité (de l'eau de mer). Syn. Halin.

Salinité. *n.f.* Teneur en sels dissous contenus dans l'eau de mer. La salinité moyenne de l'eau de mer est, pour 90 % des eaux, comprise entre 34 à 35 grammes par litre. En profondeur (à plus de 4000 mètres), la teneur est presque toujours comprise entre 34,6 et 34,9 g/l, mais la salinité des eaux de surface est sujette à des variations plus importantes. Elle est généralement plus élevée dans les mers chaudes tropicales soumises à une intense évaporation que dans les mers froides et peut atteindre 38 à 39 g/l en Méditerranée ou même 40 à 41 g/l en mer Rouge (et beaucoup plus dans le golfe en voie d'assèchement du Kara-Bogaz, sur la côte Est de la mer Caspienne, et en mer Morte, où elle est de l'ordre de 300 g/l, mais le cas des mers fermées est très particulier). La salinité de surface est en revanche plus faible dans les régions équatoriales à fortes

précipitations et peut descendre à 30 g/l au large de l'embouchure des grands fleuves comme l'Amazonie ou le Congo. La ligne imaginaire joignant les points de même salinité s'appelle une courbe isohaline. Dans les mers froides, l'évaporation sous l'effet des vents d'hiver et la glaciation des eaux de surface entraînent un refroidissement de l'eau et une augmentation locale de la salinité, ce qui accroît la densité de l'eau et la fait plonger en profondeur, engendrant un phénomène de convection. Ces eaux froides et salées vont se déplacer lentement vers le sud dans l'hémisphère nord (et vers le nord dans l'hémisphère sud) et remonter beaucoup plus loin, sous les tropiques (c'est ce que l'on appelle l'upwelling). Ces déplacements compensent en profondeur les courants chauds de surface et forme le trajet de retour des courants océaniques. Voir aussi Halin.

Sancir. *v.int.* Chavirer par l'avant, basculer cul par-dessus tête, toujours par gros temps. Un voilier sancit lorsque son avant enfourne

dans une lame et s'arrête violemment, alors que le vent dans la voile continue à le pousser vers l'avant, soulève l'arrière du bateau et le retourne. Cet événement très dangereux peut aussi être dû à une très grosse lame déferlante rattrapant le bateau par l'arrière. La mésaventure est assez rare pour les quillards et les dériveurs, mais plus fréquente pour les multicoques. Pour un catamaran de plage, sancir se dit parfois familièrement « faire un soleil ». Voir aussi Dessalage.

Sangle (de rappel). *n.f.* Tresse textile dans lesquelles se cale les pieds l'équipier d'un dériveur sorti au rappel, pour limiter la gîte.

Sas. *n.m.* Compartiment central d'une écluse, séparé des deux plans d'eau qu'elle relie par des portes.

Sasser. *v.tr.* et *int.* Passer une écluse, ou la faire franchir.

Saumâtre. *adj.* Eau saumâtre : eau constituée d'un mélange d'eau de mer et d'eau douce,

eau salée d'une salinité inférieure à celle de l'eau de mer.

Savate *n.f.* Pièce de bois sur laquelle repose un navire au moment de son lancement.

Saute de vent *loc.f.* Changement subit dans la direction du vent.

Sauve-Garde *loc. f.* Cordages fourrés ou chaînes servant à empêcher le gouvernail d'être emporté s'il vient à être démonté. Ils sont fixés d'un bout sur le gouvernail, de l'autre sur les flancs du bâtiment.

Sauvegarde de la vie humaine en mer (SVH). *Loc.f.* Un certain nombre de procédures de radio-téléphonie sont codifiées pour assurer la SVH en mer. Il est obligatoire (pour les navires « astreints ») ou au moins vivement recommandé (pour les autres bateaux) d'assurer une veille permanente sur les fréquences internationales de détresse (canal 16 en VHF, 2182 kHz en BLU). En outre, le nouveau système de balises automatiques de détresse

(SARSAT-COSPAS) émet sur 121,5 MHz (fréquence de détresse internationale aéronautique) et sur 406,025 MHz (fréquence captée par des satellites). Il existe trois types de messages particuliers relatifs à la SVH : le message de détresse (signal Mayday), le message d'urgence (signal Pan Pan) et le message de sécurité (signal Sécurité), qui doivent être émis sur les fréquences de détresse signalées ci-dessus.

Scandale du droit de la mer. *Loc. m.* Un bon coup de gueule ici, le seul de ce glossaire dont ce n'est pas la vocation, mais on ne peut décemment pas parler de la mer et omettre de dénoncer ce scandale, parce que vraiment, on ne cesse, pratiquement quotidiennement, de voir des choses inacceptables. Quiconque navigue en France et ailleurs en Europe sait qu'il n'est pratiquement pas possible d'entrer dans un port de commerce (Marseille, Le Havre, Sète, Saint-Nazaire, etc.) sans voir au moins un ou plusieurs cargos complètement rouillé(s), immobilisé à quai de-

puis des semaines ou des mois, parfois plus longtemps, sans nouvelle de l'armateur (ni, souvent, de l'affrèteur), et dont l'équipage ne survit au jour le jour que grâce à la solidarité des autres marins du port ou la bienveillance des associations caritatives de la ville. Il y en a assez des navires poubelles, navires épaves, navires cercueils devrait-on même dire. Car les premières victimes ne sont sans doute pas les plaisanciers, baigneurs et pêcheurs frappés par les pollutions marines de l'Erika ou du Prestige, mais les marins que l'on fait naviguer au péril de leurs vies sur les bâtiments indignes, qui plus est pour des salaires de misère. Il faut que cela cesse. Pourquoi ne peut-on avoir dans le transport maritime des règles de qualification, de compétence et de sécurité analogues à celles qui régissent les transports aériens ? Pourquoi continue-t-on à faire naviguer des tas de rouille qui ne demandent qu'à se briser en deux et à couler au premier coup de vent ? Pourquoi les pétroliers à simple coque ? Pourquoi les équipages de ren-

contre, sans les compétences minimales requises ? Depuis le temps qu'on en parle, depuis le Torrey Canyon en 1967 et tous les autres (voir une longue liste à l'article sur la pollution marine), sans parler de l'Herald of Free Enterprise, de la Doña Paz (plus de 4000 morts en décembre 1987, au moins deux fois plus que le Titanic) et de tant d'autres, rien ne change. Plus de trente ans que ça dure, et rien ne change ! Rien ! Comment est-ce possible ? Combien de temps allons-nous accepter cela ? Il va bien falloir changer les règles. Il va bien falloir se demander s'il est normal que l'Organisation maritime internationale (OMI) soit en pratique contrôlée par les pays ayant les plus grosses flottes de commerce, c'est-à-dire, en réalité, par les pavillons de complaisance. Les cinq premiers contributeurs à l'OMI sont dans l'ordre le Panama (19,12 % en 2003), le Liberia (7,89 %), les Bahamas (5,19 %), la Grèce (4,44 %), et Malte (4,18 %), sans parler de Chypre, qui arrive en neuvième position (3,52 %). Ces six petits pays repré-

sentent à eux seuls plus de 44 % des ressources de l'OMI. Confier à ces pays l'organisation du trafic maritime international, c'est un peu comme si l'on demandait au MEDEF de fixer unilatéralement les salaires dans les entreprises privées. Ou si l'on confiait la lutte contre le trafic de stupéfiants au cartel de Medellin ou aux seigneurs de la guerre du Triangle d'or de l'opium aux confins de la Chine, de la Thaïlande et de la Birmanie. Ou la lutte contre la prostitution aux rois du macadam... Non, ce scandale doit cesser. On peut bien blâmer Total-Fina pour l'Erika. Normal, on tient là une société plus solvable et plus connue que la société écran qui armait ce rafiot vétuste et qui est quand même responsable au premier chef du désastre de 1999-2000 sur les côtes françaises. Mais c'est aussi un peu trop facile. Si l'on veut que cela change, il faut changer les règles. Ce n'est plus aux armateurs qu'il faut confier la régulation du transport maritime, sans doute pas non plus aux affréteurs et aux chargeurs, mais aux clients, aux usa-

gers – c'est-à-dire aux autorités politiques internationales, en particulier à l'Union européenne et aux États-Unis. Il faut reprendre en main, sérieusement, l'organisation du transport maritime international. C'est aux organisations internationales et aux États de le faire. Aujourd'hui, maintenant, pas demain.

Scier. *v.int.* Avec des avirons, nager à l'envers pour arrêter une embarcation, ou la faire tourner.

Scintillant. *n.m.* Feu scintillant : feu isophase dont le rythme est très rapide (plus de 40 éclats et occultations par seconde). Voir aussi Occultation, Eclat.

Scott. *n.m.* Transmission optique au moyen de signaux lumineux brefs et longs utilisant le même code que le morse. De moins en moins utilisé, mais probablement un peu plus que le morse lui-même, qui a sans doute à peu près complètement disparu avec la radiophonie.

Sec (à) *loc* Un bâtiment court à sec, est à sec de toile lorsqu'il navigue sans se servir de ses voiles, mais poussé par le vent.

Secteur. *n.m.* **(1)** Angle de 45 ° exprimant une direction par rapport à l'axe du bâtiment : tribord devant, tribord avant du travers, tribord arrière du travers et tribord derrière (et les mêmes sur bâbord).

(2) Secteur de vent : sur les anciens compas, la rose n'était pas graduée en degrés, mais se divisait en quatre quadrants de 90 degrés chacun (NE, SE, SW, NW), eux-mêmes divisés en deux secteurs 45 degrés chacun : nord-nord-est ou nord-nordet (NNE), est-nord-est ou est-nordet (ENE), est-sud-est ou est-suet (ESE), sud-sud-est ou sud-suet (SSE), sud-sud-ouest ou sud-suroît (SSW), ouest-sud-ouest ou ouest-suroît (WSW), ouest-nord-ouest ou ouest-noroît (WNW), nord-nord-ouest ou nord-noroît (NNW). Chaque secteur se subdivisait lui-même en quatre quarts.

Sécurité. n.f. Les règles relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer stipulent qu'un message de type sécurité (signal Sécurité) concerne tout ce qui a trait à la sécurité de la navigation : rencontre d'objets dangereux (troncs d'arbre, containers flottant entre deux eaux, épave dérivante, etc.), fonctionnement défectueux de bouées lumineuses, banc de brume, coup de vent ou tempête non signalés par les bulletins météorologiques réguliers. L'appel prend la forme suivante : Sécurité (répété trois fois), ici [nom du navire] (répété trois fois), nature de danger rencontré. Si le message est court, il peut être émis intégralement sur la fréquence d'appel et de détresse (canal 16 en VHF), puis répété sur un autre canal qui aura été précisé dans le message initial. Si le message risque d'être long, il vaut mieux éviter d'encombrer la fréquence d'appel et de détresse : on ne donne alors que le début du message sur cette fréquence et l'on annonce la fréquence de travail sur laquelle le reste du message sera diffusé. Il est recommandé

de répéter le message jusqu'à avis de réception d'une station officielle, qui décidera éventuellement d'éditer un avis urgent aux navigateurs.

Self-tailing. n.m. Dispositif cranté placé au-dessus de la poupée d'un winch permettant de maintenir en place le bout sortant de la poupée, ce qui permet de mouliner à deux mains, sans avoir besoin de tenir ce bout sous tension. Syn. Embraqueur.

Se maintenir à l'écart. Loc. v. Terme de régate. L'ISF et la FFV donnent la définition suivante : « Un bateau se maintient à l'écart d'un autre si cet autre bateau peut naviguer sur sa route sans à avoir agir pour l'éviter et, lorsque les bateaux sont engagés sur le même bord, si le bateau sous le vent peut modifier sa route dans les deux directions sans entrer immédiatement en contact avec le bateau au vent. »

Sémaphore. n.m. **(1)** A l'origine, mât de signalisation érigé sur la côte.

(2) Désigne aujourd'hui le plus souvent un poste de veille et de surveillance maritime établi sur le littoral.

Semonce *n. f.* Ordre donné par un navire armé à un autre navire de montrer ses couleurs et au besoin de arrêter pour être visité.

Coup de semonce *loc.m.* Coup de canon appuyant cet ordre.

Serre. *n.f.* En construction navale, virure longitudinale intérieure reliant les couples ou membres et assurant leur parallélisme.

Serrer (le vent). *v.tr.* Remonter au vent le plus possible, au près. Voir aussi Tâter, chicaner.

Servir (Faire servir) Manœuvre d'un navire à voiles pour quitter la panne et reprendre la route.

Seuil *n.m.* Elévation du fond de la mer s'étendant sur une longue distance.

Sextant. n.m. Instrument optique permettant de mesurer la hauteur angulaire des astres au-dessus de l'horizon afin de faire le point. Outre le bâti et la poignée, le sextant se compose au minimum d'un grand miroir réfléchissant les rayons de l'astre observé vers un petit miroir, lequel renvoie ces rayons vers la lunette de visée et permet simultanément de voir l'horizon, d'une alidade, bras pivotant sur un axe situé dans le plan du grand miroir et sur lequel ce dernier est fixé, d'un limbe, sorte de rapporteur permettant de mesurer l'angle (en degrés), d'un tambour, sorte de vernier permettant de mesurer les minutes d'angle. Le sextant comporte également des filtres permettant de viser le soleil sans être aveuglé. En faisant pivoter l'alidade et le grand miroir qu'elle porte, on « pose » le reflet de l'astre sur l'horizon, ce qui permet de mesurer sur le limbe et le tambour sa hauteur au-dessus de l'horizon. Voir aussi Collimation, Astrolabe.

Ship chandler. *Loc. m.* Mot anglais signifiant « quincaillier de bateau ». Magasin d'accastillage ou commerce fournissant tout ce dont ont besoin les navires.

Sillage. *n.m.* Vague et trace d'écume laissées à la surface de l'eau par un bateau en mouvement. Voir aussi Houache.

Skipper. *n.m.* Synonyme de chef de bord.

Skeg. *n.m.* (1) Mot anglais d'origine néerlandaise désignant un aileron placé à l'arrière de la quille d'un voilier et courant parfois jusqu'au gouvernail. Le skeg améliore la stabilité du bateau, protège parfois l'hélice et peut également servir de point d'attache au gouvernail. Synonyme approximatif de Talon de quille.

(2) Désigne également un aileron à l'arrière d'une planche à voile ou d'un kayak.

Slip. *n.m.* Synonyme « franglais » de cale, au sens d'un plan incliné plongeant dans l'eau et per-

mettant de mettre à l'eau ou de remonter un bateau.

Sloop. *n.m.* Gréement à un mât et une seule voile d'avant (contrairement au cotre, qui en a deux ou plusieurs voiles d'avant). Voilier portant ce gréement.

Solent. *n.m.* Foc de taille intermédiaire, occupant à peu près l'ensemble du triangle avant compris entre l'étai et le mât, mais sans recouvrement.

Solstice. *n.m.* L'époque de l'année à laquelle le soleil atteint les points perpendiculaires à la ligne des équinoxes, soit approximativement le 21 juin et le 21 décembre. C'est le moment où les jours sont les plus longs (solstice d'été) ou les plus courts (solstice d'hiver) dans l'hémisphère Nord.

Sombrer. *v.int.* Synonyme un peu littéraire de couler. Voir aussi Naufrage.

Sonde. n.f. **(1)** Sonde à main : Appareil constitué d'une ligne graduée à l'extrémité de laquelle est amarré un lest en plomb dont la base est évidée en alvéole et garnie de suif, et qui permet de connaître la hauteur d'eau et la nature du fond.

(2) Profondeur de l'eau réelle, ou celle marquée sur la carte (qui est alors généralement la profondeur à marée basse de très vive eau). Syn. Brassiage Voir aussi Ligne de sonde, Brasse, Zéro hydrographique, Bathymétrie, Isobathe.

Sondeur. n.m. Sonar, appareil permettant de connaître la sonde, la hauteur d'eau sous le bateau en mesurant le temps mis pour que l'écho d'ultrasons revienne à l'émetteur. Les sondeurs sophistiqués permettent même de se faire une image du relief du fond sous-marin. Voir aussi Bathymétrie.

Soufflage Doublage en planches minces sur le bordé intérieur ou extérieur.

Souille. n.f. **(1)** Tranchée ou sillon creusé au fond de la mer par une ancre qui chasse ou dérape ou du bateau qui, près de s'échouer, laboure le fond.

(2) Tranchée sous-marine destinée à l'enfouissement de câbles.

Soulager. v.tr. **(1)** Soulever une charge ou un objet (par exemple un espar), ou le maintenir en position haute.

(2) Réduire ou alléger les efforts pesant sur un objet.

Souquer. v.tr. **(1)** Raidir fortement une manœuvre ou une amarre.

(2) Nager vigoureusement, manœuvrer avec force un aviron.

(3) Se souquer, souqué : se dit d'un nœud qui a été trop serré et qui est devenu difficile à défaire.

Sous-barbe. n.f. Câble ou chaîne maintenant un beaupré ou un bout-dehors par dessous, courant généralement du point de l'étrave situé à la ligne de flottaison jus-

qu'à l'extrémité avant du beaupré. Voir aussi Moustaches.

Sous le vent. *Loc. Adv. (1)* Dans la direction vers laquelle souffle le vent. Lorsque deux voiliers sur la même amure sont sur une route d'abordage, c'est le voilier sous le vent qui est privilégié (c'est-à-dire prioritaire) ; l'autre voilier doit s'écarter. *Ant.* Au vent.

(2) Terme de régate. L'ISF et la FFV donnent la définition suivante : « Le côté sous le vent d'un bateau est le côté le plus éloigné du vent ou, lorsqu'il est bout au vent, le côté qui était le plus éloigné du vent. Cependant, lorsqu'il navigue sur la fausse panne ou plein vent arrière, son côté sous le vent est le côté sur lequel il porte sa grand-voile. La côte opposé est son côté au vent. Lorsque deux bateaux sur le même bord sont engagés, celui qui est du côté sous le vent de l'autre est le bateau sous le vent. L'autre est le bateau au vent. »

Sous-venté *loc* Un voilier est sous-venté quand il passe sous le vent d'un autre bâtiment, d'une terre qui le prive de vent.

Soute. *n.f.* Portion de cale ou compartiment cloisonné ou fermé destiné à entreposer les provisions, des réserves de carburant, du matériel, des équipements, des voiles, etc.

Spardeck *n.m.* Pont léger au-dessus du pont principal.

Speedomètre. *n.m.* Nom donné par paresse et sous influence de l'anglais au loch, terme de loin préférable. S'abrège parfois familièrement en « speedo ».

Spinnaker ou Spi. *n.m.* Grande voile d'avant, de forme triangulaire généralement bombée, en tissu léger souvent de couleurs vives, envoyé aux allures portantes. Familièrement, « pépin » ou « grande bulle ». Le spi symétrique est généralement écarté au vent à l'aide d'un tangon. Il est réglé à l'aide d'une écoute (sur le bord sous le vent) et d'un bras (côté au vent) coulis-

sant dans une mâchoire placée à l'extrémité du tangon. Lors de l'empannage, le tangon est changé de bord, l'ancien bras devient l'écoute, et réciproquement. Du fait de la puissance du spi due à sa grande dimension et de sa relative instabilité, la conduite et la manœuvre sous spi sont jugées un peu plus délicates et exigent plus d'attention qu'avec les seules voiles de près, surtout dans la brise.

Stick. n.m. Pièce de bois, de métal ou de plastique en forme de tube, parfois munie d'une poignée, articulé sur l'extrémité de la barre, permettant de barrer tout en étant placé à un endroit trop éloigné de la barre pour la manœuvrer directement.

Suceuse *n.f.* Drague travaillant par succion du fond.

Suet. n.m. (Généralement prononcé Suète.) Quadrant sud-est. S'emploie surtout pour désigner les vents venant de cette direction. Voir aussi Alizé, Nordet, Noroît et Suroît.

Superstructures *n.f.pl.* Ensemble des constructions légères situées au-dessus du pont supérieur.

Surbau. n.m. **(1)** Paroi verticale du rouf.
(2) Rebord, cadre vertical ceinturant les écoutilles, le cockpit ou les autres ouvertures du pont pour empêcher l'eau balayant le pont d'y entrer. Syn. Hiloire.
(3) Hauteur au-dessus du pont d'une hiloire.

Surjaler. v.int. Se dit lorsque la chaîne de mouillage s'enroule autour du jas d'une ancre traditionnelle, ce qui nuit à sa tenue et peut la faire chasser. Voir aussi Surpatter.

Surliure. n.f. Garniture réalisée avec du fil autour de l'extrémité d'un cordage pour empêcher ses torons de se décommettre.

Suroît. n.m. Quadrant sud-ouest. S'emploie surtout pour désigner les vents venant de cette direction. Voir aussi Nordet, Noroît et Suet.

Surpatter. v.int. **(1)** Se dit lorsque la chaîne de mouillage s'enroule autour de la patte d'une ancre, ce qui compromet très fortement sa tenue et peut la faire chasser. Voir aussi Surjaler.

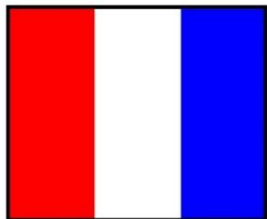
(2) Se dit aussi lorsque des tours d'un bout se chevauchent autour de la poupée d'un winch. Syn. Mordre.

Surtoilé. *Adj.* Se dit d'un voilier qui porte une trop grande surface de voile par rapport à la force du vent.

Survente. *n.f.* Augmentation momentanée de la force du vent. Syn. Risée. Ant. Molle.

Synoptique. *Adj.* Qualifie les vents générés par les grands systèmes de hautes et de basses pressions, soufflant d'une façon générale parallèlement aux isobares, dans le sens des aiguilles d'une montre autour d'un anticyclone et dans le sens contraire autour d'une dépression. Contrairement aux brises thermiques, leur vitesse et leur direction ne dépend pas de l'heure de la journée ou de la nuit.

Syzygie. *n.f.* Période pendant laquelle la Terre, la Lune et le Soleil sont approximativement alignés, lors des nouvelles lunes (conjonction) ou des pleines lunes (opposition). C'est une période où l'attraction de la Lune et celle du Soleil se conjuguent pour entraîner des fortes marées sur l'océan (avec parfois un retard de quelques jours près des côtes, l'âge de la marée). Ce sont les périodes de vive eau.
Ant. : Quadrature



T (Tango)

Bien reçu signal lumineux ou je fais du chalutage jumelé.

[Retour au début](#)

Table à roulis *n.f.* Table percée de trous. Par gros temps, on y met des chevilles appelées violons ou cabillots qui permettent de fixer les objets qui s'y trouvent.

Tableau (arrière). *n.m.* Paroi verticale plane transversale située à l'arrière d'un bateau.

Talon. *n.m.* Extrémité arrière de la quille, en particulier sur les bateaux traditionnels dont la quille courait sur toute la longueur de la coque. Voir aussi Skeg

Talonner. *v.int.* Toucher le fond de la mer avec la quille, le heurter assez violemment, ce

qui peut provoquer des avaries graves. Sur la plupart des bateaux traditionnels, la quille courait tout le long de l'axe de la coque et l'endroit où elle était la plus basse (où le tirant d'eau était maximal) était à l'arrière, au niveau du talon de la quille, son extrémité postérieure. Sur un bateau de ce type, il peut arriver que la plus grande partie du bateau passe au-dessus d'un caillou ou d'un haut fond et que seul le talon de la quille heurte le fond, c'est l'origine du mot talonner. Comme on talonne en principe avec seulement la partie la plus basse de la quille, on peut talonner une ou plusieurs fois sans nécessairement s'échouer. Voir aussi Toucher.

Talus continental. *Loc. m.* Bande de fond sous-marin de pente assez forte (4 à 6 %) faisant la jonction entre le plateau continental (environ 200 mètres de profondeur) et la plaine abyssale (2000 à 7000 mètres de profondeur). Sa superficie représente environ 15 % des fonds sous-marins. Syn.

Escarpement continental, Pente continentale. Voir Relief sous-marin.

Talweg. *n.m.* Prolongement d'une dépression entre deux anticyclones ou zones de haute pression. Ant. : Dorsale.

Tangage. *n.m.* Mouvement de balancement longitudinal du bateau. Voir aussi Lacet et Roulis.

Tangon. *n.m.* Espar monté à peu près perpendiculairement au mât, auquel il est assujéti à l'aide de la cloche, et permettant d'écarter au vent le point d'amure d'un foc ou d'un spinnaker. Le tangon est retenu vers le haut par une balancine et vers le bas par un hale-bas. On l'oriente à l'aide d'un bras.

Tanker *n.m.* Navire pétrolier.

Tape-cul. *n.m.* Mât le plus à l'arrière d'un yawl, et voile portée par ce mât. Voir aussi Mât d'artimon.

Taquet. *n.m.* **(1)** Pièce d'accastillage en métal ou en bois vissée ou boulonnée sur le pont d'un bâtiment et constituée d'un pied, autour duquel on tourne une manœuvre pour l'immobiliser, surmonté de deux oreilles ou cornes empêchant le cordage de décapeler et sur lesquelles on réalise éventuellement le huit et la demi-clef d'un nœud de taquet (ne jamais le faire dans le cas d'une écoute). On trouve aussi de forts taquets (dont le pied est alors souvent évidé) le long des quais ou des catways, ils servent alors à amarrer un bateau. Voir les pages de nœuds marins. Voir aussi Cabillot.

(2) Taquet coinqueur : dispositif comportant deux comes munies de ressorts entre lesquelles vient se bloquer une écoute ou tout autre cordage que l'on désire raidir rapidement et surtout pouvoir libérer plus rapidement encore d'un seul geste, en tirant vivement le bout vers le haut. Voir aussi Clamcleat, Bloqueur.

(3) Tourne ta langue au taquet : façon familière, mais ferme, de demander à quelqu'un de se taire.

Tâter (le vent). *v.tr.* Au près, lofer légèrement pour voir si l'on peut faire un cap plus près du vent, plus serré. Le synonyme approximatif chicaner sous-entend qu'on le fait à l'excès.

Taud. *n.m.* **(1)** Abri de toile destiné à protéger l'équipage de la pluie (ou du soleil). Voir aussi Bimini.
(2) Étui de toile pour protéger une voile ferlée sur sa bôme.

Tempête. *n.f.* **(1)** Désigne en langage courant un gros temps avec des vents violents.
(2) En langage marin, il s'agit de l'une des graduations de l'échelle de Beaufort correspondant à force 10 (vents compris entre 48 et 55 nœuds). Ne pas parler de tempête s'il s'agit « seulement » d'un fort coup de vent.

Tenir. *v.tr.* **(1)** Un navire tient la mer lorsqu'il se comporte bien dans une mer forte.

(2) Tenir bon : expression presque toujours employée à l'impératif (« Tiens bon » ou « Tenez bon ») pour ordonner de cesser d'embraquer ou de raidir une manœuvre (mais sans lâcher), ou d'arrêter de souquer sur des avirons

(3) Tenir le large : rester loin de la terre.

Tenue. *n.f.* **(1)** Capacité d'une ancre à bien crocher le fond, sans chasser, ou du fond à bien la retenir. Un fond de sable ou de vase a généralement une meilleure tenue qu'un fond en gravier ou galets.

(2) Solidité d'un nœud, sa capacité à rester en place sans se défaire.

Tête (de mât). *n.f.* Le sommet du mât, son extrémité supérieure.

Têtière. *n.f.* Renfort souvent triangulaire de l'angle supérieur d'une voile (au point de drisse), sur lequel on frappe la drisse servant à la hisser.

Teugue *n.f.* Partie couverte du pont supérieur avant, constituant un gaillard d'avant où les hommes de l'équipage peuvent s'abriter.

Tidal. *Adj.* Relatif à la marée ou aux variations de niveau de la mer et aux courants que le mouvement de la marée engendre.

Tiers (voile au) *n.f.* Syn : de bourcet - voiles des canots et chaloupes.

Tillac. *n.m.* Pont inférieur ou plancher d'une cale. Sur les embarcations non pontées, le plancher au-dessus de la cale.

Timonier. *n.m.* Désignait autrefois un matelot employé à la barre, au loch, aux montres et aux signaux, plus particulièrement homme de barre. Synonyme approximatif et aujourd'hui désuet de barreur.

Tillac *n.m.* Pont supérieur ou parfois plancher d'embarcation.

Tins *n.m.* Pièces de bois carrées placées à des distances régulières sur le fond d'une cale-

sèche et destinées à soutenir la quille des navires.

Tirant. n.m. (1) Tirant d'eau : Profondeur du point le plus bas d'un bateau (généralement l'extrémité inférieure de la quille) sous la surface de l'eau, mesurée de la ligne flottaison à l'extrémité inférieure de la quille ou de la dérive. (2) Tirant d'air : Hauteur de la tête du mât le plus haut au dessus de la ligne de flottaison et, par extension, la hauteur entre le niveau de l'eau et le dessous d'un pont sous lequel doit passer un bateau.

Tirer des bords. v.tr. Faire route au près, alternativement sur chaque amure, en effectuant des virements de bord, pour se rendre vers un point situé au vent. Syn. : Louvoyer.

Tire-veille. n.m. Bout assujetti au vit-de-mulet d'une planche à voile, permettant de hisser le mât et la voile hors de l'eau.

Toile. n.f. (1) Tissu utilisé pour confectionner les voiles. Voir aussi Laize. (2) L'ensemble des voiles portées à un moment donné par un voilier, notamment dans des expressions comme « porter toute la toile » (toutes les voiles), « torcher de la toile » (mettre beaucoup de toile), « porter la toile du temps » (avoir une voilure adaptée au vent), être surtoilé (porter trop de voiles) ou sous-toilé (le contraire), ou « réduire la toile » (changer la voile d'avant pour une plus petite, prendre un ris), être « à sec de toile » (sans voile).

Tolet. n.m. (1) Initialement, cheville ou bâtonnet de bois court et robuste que l'on enfonce par paires dans la toletière du plat-bord d'une embarcation, pour retenir entre eux un aviron pendant la nage.
(2) Tolet à fourche : système de nage composé dans la partie supérieure d'une fourche en forme de lyre recevant l'aviron et en-dessous d'une tige s'enfonçant dans la douille de la toletière. Voir aussi Dame de nage.

Toletière. *n.f.* Renfort du plat-bord d'une embarcation percé de deux trous destinés à recevoir les tolets de nage, ou supportant une platine à douille métallique dans laquelle on engage la tige inférieure d'un tolet à fourche.

Tomber. *v.int.* **(1)** Diminuer en intensité, en parlant du vent.

(2) La mer tombe : la taille des lames diminue. Syn. : Mollir.

Tonnage. *n.m.* **(1)** Capacité de charge d'un navire, généralement mesuré en tonnes de 1000 kg. A distinguer du déplacement, qui mesure le poids total du navire.

(2) Tonnage de jauge : volume maximal de marchandises qu'un navire peut embarquer, mesuré en tonneaux. Voir Jauge.

Tonneau. *n.m.* Unité de mesure de la jauge d'un bateau, c'est-à-dire de son volume intérieur. Le tonneau vaut 100 pieds cubes, soit 2,83 mètres cubes. Voir aussi Déplacement.

Tonture. *n.f.* Courbure longitudinale concave du pont (le centre étant plus bas que l'avant et l'arrière). Si le centre est plus haut que les extrémités, on parle de tonture inversée. Voir aussi Bouge et Creux.

Toron. *n.m.* Assemblage de fils de caret tordus sur eux-mêmes et formant une espèce de cordon qui, commis avec plusieurs autres torons, formera un cordage ou une ausière.

Toronner. *v.tr.* Commettre les torons d'un cordage, c'est-à-dire les assembler ensemble par torsion.

Tosser. *v.tr.* **(1)** La coque d'un bâtiment tesse le quai lorsqu'elle le heurte à cause de la houle.
(2) Taper dans les lames, ou se lever dans une lame et retomber brutalement dans le creux.
(3) Heurter le fond ou un caillou avec la quille. Voir Échouer.

Touage *n.m.* Remorquage, plus particulièrement en langage de batellerie.

Toucher. *v.tr.* Se dit lorsque la quille entre en contact avec le fond, s'y pose (par exemple du fait du reflux), mais sans choc violent. Voir aussi Échouer, Talonner.

Touée *n.f.* Longueur de la remorque avec laquelle on hale un navire pour le déplacer. Longueur de la chaîne filée en mouillant une ancre. Par extension : longueur d'une certaine importance d'un câble filé ou d'un chemin à parcourir.

Touline. *n.f.* Filin de faible diamètre, éventuellement lesté à une extrémité d'un nœud nommé pomme de touline, et relié à l'autre extrémité à une aussière ou une amarre. On lance la touline à un autre bateau ou à un quai pour lui faire passer l'amarre.

Tour. **(1)** *n.m.* Boucle, enroulement, d'une manœuvre ou d'une chaîne autour de quelque chose, un taquet, un cabillot, une bitte, un bollard. Tour mort : tour simple, sans

croisement ni nœud. Un tour mort et deux demi-clefs : c'est un nœud d'amarage classique sur une bitte ou un anneau ; il présente l'intérêt d'être solide (le dicton marin dit : « un tour mort et deux demi-clefs n'ont jamais manqué ») et de pouvoir se défaire facilement, même sous forte tension. Voir les pages de nœuds marins.

(2) n.f. Maçonnerie d'un phare.

Tourmentin. *n.m.* Foc de très petite dimension et en forte toile, utilisé en cas de gros temps.

Tourner (un cordage). *v.tr.* Faire des tours de cordage (et éventuellement un nœud de taquet) autour d'un taquet ou d'une bitte pour l'immobiliser et l'empêcher de filer, afin de le frapper ou de l'amarrer. Voir aussi Capeler.

Tout, Toute. *Adv.* Entièrement, à fond. Utilisé dans un ordre de manœuvre pour indiquer que celle-ci doit être faite complètement et vivement, par exemple dans des expressions comme : « Choque tout » (choque

entièrement ton écoute), « La barre dessous, tout » (mets la barre complètement sous le vent), ou « A tribord, toute. »

Traînard. *n.m.* Aussière filée à l'arrière d'un bateau, éventuellement lestée de gueuses, pour le ralentir par gros temps. Voir aussi Ancre flottante.

Traîne. *n.f.* **(1)** En météorologie, la partie arrière d'une perturbation, souvent marquée par des grains.
(2) Objet filé à l'arrière d'un bateau. Ligne de traîne : ligne de pêche remorquée à l'arrière d'un bâtiment.

Traînée. *n.f.* **(1)** Sur une aile d'avion, force de résistance à l'avancement, dirigée vers l'arrière.
(2) Pour un voilier, composante de la poussée vélique dirigée dans l'axe du vent. Voir aussi Portance.

Trampoline. *n.m.* Structure souple constituée de filets à mailles fines ou de toiles reliant les

coques d'un catamaran ou les flotteurs à la coque centrale d'un trimaran et sur laquelle il est possible de se déplacer et de s'asseoir... ou de s'allonger pour bronzer (mais seulement à l'arrêt ou quand la mer est très belle et le vent faible, sinon, ça mouille).

Trapèze. *n.m.* Système composé d'un harnais comportant un crochet sur lequel on attache un câble frappé au mât, permettant de sortir au vent d'un dériveur, debout et les pieds sur les listons, afin de faire un rappel plus efficace.

Travailler. *v.int.* Se dit d'un bateau ou d'un élément du gréement (cordage, espar, voile etc.) ou autre équipement qui souffre sous l'effet des efforts excessifs qui lui sont imposés (par exemple par l'état de la mer ou un vent trop fort). Syn. Fatiguer.

Travers. *n.m.* Allure dans laquelle le cap du voilier, sa direction, est approximativement perpendiculaire au lit du vent.

Traversier *n.m.* Amarre appelant d'une direction perpendiculaire à l'axe longitudinal. Un vent traversier est un vent bon pour aller d'un port à un autre et pour un revenir.

Trélucher. *v.int.* Changer la position d'une voile à antenne ou au tiers vers le côté sous le vent du navire en faisant passer la vergue de l'autre côté du mât, ce genre de voile ne portant bien que lorsque sa vergue est sous le vent (il est possible de naviguer provisoirement avec la vergue au vent, mais la voile porte contre le mât et ne peut se gonfler correctement). Syn. : Gambier.

Très légère brise. *Loc.f.* Très petit temps correspondant à la force 1 de l'échelle de Beaufort, la vitesse du vent étant comprise entre 1 et 3 nœuds (env. 1 à 5 km/h).

Tribord. *n.* et *adj.* Côté droit du bateau, en regardant vers l'avant. Ant. : Bâbord.

Tribord amure. *Loc. adv.* Un bateau est dit « tribord amure » lorsqu'il reçoit le vent sur tri-

bord. Un voilier faisant route sous voiles tribord amure est « privilégié » (prioritaire) par rapport à un voilier bâbord amure. Ant. : Bâbord amure. Voir aussi Amure.

Trimaran. *n.m.* Bateau multicoque composé d'une coque centrale et de deux flotteurs latéraux reliés à la coque centrale par des poutres et généralement un trampoline. Les trimarans gîtent beaucoup moins que les dériveurs et les quillards et sont généralement rapides (à taille comparable, leur déplacement est nettement plus faible que celui d'un quillard). Voir aussi Catamaran.

Trinquette. *n.f.* Foc le plus près du mât le plus à l'avant d'un voilier à plusieurs mâts ou du mât unique d'un cotre, lorsque ce mât porte plusieurs focs.

Tropique. *n.m.* Parallèle situé par 23°27' de latitude nord (tropique du cancer) et sud (tropique du capricorne). Les tropiques délimitent la zone dans laquelle on peut

voir le soleil au zénith (du fait de l'inclinaison de $23^{\circ}27'$ du plan de l'équateur par rapport à l'écliptique). Un point situé sur le tropique du cancer voit le soleil au zénith à midi vrai le jour du solstice d'été. Un point situé sur le tropique du capricorne peut voir le soleil au zénith à midi vrai le jour du solstice d'hiver.

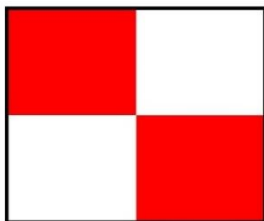
Trou d'homme *loc. m.* Ouverture elliptique d'un double fond ou d'un ballast.

Tunnel *n.m.* Conduit en tôlerie de dimensions suffisantes pour permettre le passage d'un homme et à l'intérieur duquel se trouve une ligne d'arbres entre la chambre des machines et la cloison de presse-étoupe AR.

Turbulent. *adj.* Se dit de l'écoulement d'un fluide (air ou eau) où se forment des tourbillons. Ant. Laminaire.

Tsunami. *n.m.* Onde de choc sous-marine provoquée par un séisme sous le fond de la mer et engendrant des lames destructrices à l'approche des côtes (là où les fonds re-

montent), et éventuellement un raz-de-marée sur le littoral. Outre son origine proprement sismique, la violence d'un tsunami peut être fortement renforcée par des glissements de terrain sous-marins le long du talus continental accompagnant parfois le tremblement de terre de départ.



U (Uniforme)

Vous courrez vers un danger.

[Retour au début](#)

Ultraabyssal. *adj.* Qualifie les grandes profondeurs marines, au-delà de 6000 mètres. Syn. Hadal. Voir aussi Abyssal.

Unité. *n.f.* Terme synonyme de bateau d'une taille quelconque, mais souvent employé avec un adjectif indiquant la taille (ou parfois une autre caractéristique importante), précisément pour distinguer les petits des grands : « petite unité », « grosse unité », mais aussi « belle unité », « unité rapide ».

Upwelling. *n.m.* Remontée d'eaux profondes en lisière occidentale des continents aux basses latitudes, sous l'effet du départ des eaux superficielles entraînées vers le large par les courants générés par les

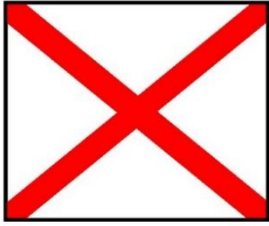
vents dominants. L'upwelling est la phase ascendante des grands cycles de convection océaniques générés par les vents et les différences de densité de l'eau liées aux différences de température et de salinité.

Urgence. *n.f.* Les règles relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer stipulent qu'un appel d'urgence (signal Pan Pan) s'adresse à tous, est moins important d'un appel de détresse, mais est prioritaire sur tous les autres. Il doit être émis lorsque la sécurité d'un navire est compromise sans qu'il y ait danger immédiat, en particulier si l'on peut attendre du secours, par exemple en cas d'avarie de barre, de panne de moteur ou de démâtage, ou lorsque la santé d'une personne à bord est en danger (maladie ou blessure grave), ou encore en cas de chute d'un homme à la mer. L'appel est émis sur la fréquence d'appel et de détresse (canal 16 en VHF, 2182 kHz en BLU) et prend la forme suivante : Pan Pan (prononcé « Panne Panne », répété trois fois, donc six

fois le mot Panne), ici [nom du navire] (répété trois fois), position du navire, nature de l'urgence, secours demandés, intentions du chef de bord et toute autre information susceptible d'aider les secours.

U.T. *Adv.* Temps universel, correspondant à l'heure du temps moyen du méridien de Greenwich (équivalent à l'ancien GMT). S'écrit par fois TU en français. En France, il faut ajouter une heure à l'heure légale d'hiver pour obtenir l'heure UTC, et deux heures à l'heure d'été.

U.T.C. *Adv.* Temps universel coordonné, mesuré à l'aide des horloges atomiques. L'heure UTC diffère du temps universel (UT) en raison du ralentissement de la rotation de la terre, mais la différence est toujours inférieure à la seconde. C'est l'heure donnée par les signaux radio. L'heure UTC est resynchronisée avec l'heure UT de temps en temps par l'ajout d'une seconde supplémentaire.



V (Victor)

Je demande assistance

[Retour au début](#)

Va et vient *loc. m.* Cordage en double servant à établir une communication entre deux navires ou entre un navire et la côte, notamment pour opérer le sauvetage des naufragés.

Vacation. *n.f.* Intervalle de temps limitée pendant lequel il est possible d'établir une liaison radio.

Vague d'étrave. *Loc.f.* Vague provoquée à l'étrave du bateau par son déplacement.

Vague satellite. *Loc.f.* Soulèvement de la mer produit par le mouvement du navire en marche.

Vaigrage. *n.m.* Bordage formant le revêtement intérieur de la coque, constitué des vaigres.

Vaigre. *n.f.* Bordé intérieur de la coque, formant le vaigrage. Les vaigres sont posées sur la face intérieure des couples ou des membres.

Varangue. *n.f.* En construction navale traditionnelle, pièce de bois encastrée à cheval sur la quille et reliant par le bas les couples se faisant face.

Variation. *n.f.* Différence angulaire entre la direction du nord donnée par le compas et celle du nord géographique. Elle est la somme algébrique de la déviation du compas et de la déclinaison magnétique du lieu.

Véliplanchiste. *n.m* ou *f.* Utilisateur d'une planche à voile.

Veille *n.f* **(1)** (Etablir une) Organisation d'une surveillance spécifique
(2) (ancre de..). Ancre prête à être mouillée.

Veiller v. Faire attention, surveiller. Veiller l'écoute : se tenir prêt à la larguer, à la filer. Veiller au grain : l'observer, le suivre.

Vélique. *Adj.* Relatif à l'action du vent dans les voiles. Voir Poussée vélique.

Vent. *n.m.* Déplacement, mouvement de l'air. Le vent se désigne par la direction d'où il vient : par exemple, un vent d'ouest est donc un vent qui vient de l'ouest (et, donc, souffle vers l'est). Le vent est généralement le produit d'une différence de pression atmosphérique : l'air tend à se déplacer des zones de hautes pressions vers des zones de basses pressions, mais, dans l'hémisphère nord, ce mouvement est dévié vers la droite par la force de Coriolis associée à la rotation de la terre, ce qui fait qu'il prend une direction oblique : il souffle vers le centre d'une dépression en spirale dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, et vers l'extérieur d'un anticyclone en spirale dans le sens des aiguilles d'une montre. (Dans l'hémisphère sud, ce qui précède

est inversé, la déviation est vers la gauche et les sens de rotation inversés.) De même, les alizés soufflent depuis les zones de haute pression tropicales vers les zones de basse pression équatoriales, mais en étant déviés vers la droite (vers l'ouest) dans l'hémisphère nord, où ils sont donc de nordet, et déviés vers la gauche (donc aussi vers l'ouest) dans l'hémisphère sud, où ils sont donc de suet. Sur la carte météorologique, plus les isobares sont proches, plus le vent sera fort. En mer, la vitesse du vent se mesure en nœuds ou par degrés de force sur l'échelle de Beaufort. Voir aussi Au vent, Sous le vent.

Vent apparent. *Loc. m.* Le vent apparent est la combinaison du vent réel (le vent enregistré à vitesse nulle) et du vent généré par la vitesse propre du bateau, toujours dirigé vers l'arrière du voilier. Le vent apparent diffère du vent réel en direction et en vitesse : il est presque toujours plus proche de l'axe du voilier (sauf au pur vent arrière et à l'arrêt) ; il est plus fort

que le vent réel aux allures comprises entre le travers et le près, il est généralement plus faible que le vent réel aux allures nettement portantes (sauf dans certains cas où la vitesse propre du voilier est très élevée). Le vent que reçoit réellement un voilier, celui qu'il subit vraiment et par rapport auquel s'oriente la girouette, est toujours le vent apparent, et non le vent dit réel, ce qui implique que le réglage des voiles doit se faire par rapport au vent apparent. Ainsi, par exemple, un voilier au travers doit ouvrir assez largement ses voiles lorsqu'il démarre et les border progressivement au fur et à mesure qu'il accélère, car le vent apparent se rapproche alors de l'axe du bateau ; de plus, lorsqu'il accélère, le vent apparent force avec l'accélération du voilier, ce qui fait que le voilier peut accélérer encore plus. On dit alors que le voilier crée son vent. Certains engins à voile particulièrement efficaces (certains multicoques, planches à voile) peuvent profiter de ce phénomène pour aller plus vite que le vent réel. Ain-

si, les trimarans géants comme ceux de The Race atteignent fréquemment une vitesse de 35 nœuds pour un vent réel de 20 nœuds, la palme dans ce domaine étant sans doute détenue par les chars à voile, qui peuvent atteindre dans les cas les plus favorables jusqu'à cinq ou six fois la vitesse du vent réel. Le vent réel étant plus fort en tête de mât qu'à la hauteur du pont, le vent apparent change de direction selon l'altitude, en particulier aux allures proches du vent. C'est pour tenir compte de cet effet que l'on donne du vrillage aux voiles.

Vent arrière. *Loc. adv.* Allure dans laquelle le voilier fait route approximativement dans la direction vers laquelle souffle le vent. Contrairement à ce que peuvent penser ceux qui n'ont pas d'expérience de la voile, c'est l'une des allures les plus lentes, d'une part parce que l'angle d'attaque du vent sur les voiles est trop grand pour que l'écoulement de l'air puisse être laminaire, ce qui fait que la voile a un rendement médiocre, et d'autre part parce

que le vent apparent, celui qui fait avancer le voilier, est plus faible que le vent réel (plus le voilier accélère, moins il a de vent et... plus il ralentit). En outre, les voiles d'avant sont souvent en partie déventées par celles d'arrière (sauf à mettre les voiles en ciseaux). C'est aussi une allure délicate demandant beaucoup d'attention de la part du barreur, car on risque l'empannage involontaire, ce d'autant plus qu'une variation de 10° du vent réel peut facilement entraîner une variation de 30° du vent apparent à cette allure. Toutes ces raisons font que tirer des bords de grand large est souvent bien préférable à faire route au pur vent arrière (plus de vitesse, plus de confort, moins de risque).

Vent debout. *Loc. adv.* **(1)** Allure dans laquelle le voilier est approximativement face au vent, non propulsif et voiles fasseyantes. Syn. Bout au vent, vent devant. Voir aussi Angle mort.

(2) Avoir une gueule de vent debout : familièrement, faire une tête des mau-

vais jours, comme lorsque les vents sont contraires. Voir aussi Louvoyer.

Vent devant. *Loc. adv.* Allure dans laquelle le voilier est approximativement face au vent, non propulsif et voiles fasseyantes. Syn. Bout au vent, vent debout. Voir aussi Angle mort.

Vent frais. *Loc.f.* Temps correspondant à la force 6 de l'échelle de Beaufort, la vitesse du vent étant comprise entre 22 et 27 nœuds (env. 39 à 49 km/h).

Vent réel. *Loc.m.* Le vent réel est le vent que perçoit un observateur à l'arrêt, dont la vitesse propre est nulle. Le terme peut être trompeur car c'est en général le vent apparent qui compte vraiment, par exemple pour le réglage des voiles. Le vent réel étant plus fort en tête de mât qu'à la hauteur du pont, le vent apparent change de direction selon l'altitude, en particulier aux allures proches du vent. C'est pour tenir compte de cet effet que l'on donne du vrillage aux voiles.

Vent vitesse. *Loc. m.* Nom donné au vent fictif généré par la vitesse propre du bateau, toujours dirigé dans le sens contraire de la vitesse du bateau (donc, en principe, dirigé vers l'arrière du voilier).

Ventre *n.m.* La partie centrale d'un bâtiment surtout lorsque ses couples sont très arrondi

Venturi (Effet). *Loc.m.* Effet d'entonnoir du vent le long de la courbure de la voile, provoquant une accélération des filets d'air et une dépression le long de l'extrados (face convexe) de la voile, et un ralentissement des filets d'air et une surpression sur l'intrados (face concave). C'est l'effet Venturi qui est à l'origine de la poussée vélique. Il est également le principe sur lequel repose le fonctionnement du vide-vite.

Verge. *n.f.* Partie verticale de l'ancre, reliant les bras à l'extrémité desquels se trouvent les pattes qui crochent dans le fond à l'an-

neau sur lequel est frappée la chaîne du mouillage.

Vergue. *n.f.* Espar hissé au mât soutenant généralement le bord supérieur ou envergure, le haut, de la voile d'un gréement traditionnel. Syn. Corne.

Verine *n.f.* Bout de filin terminé par un croc ou une griffe et dont on fait usage en simple ou en double pour manier les chaînes des ancres.

V.H.F. *Loc. f.* Initiales de Very High Frequency (très haute fréquence). Système de radiotéléphonie en ondes métriques permettant des liaisons d'une portée d'environ 30 à 35 milles et fonctionnant dans la bande de 156 à 162 MHz (longueurs d'onde comprises entre 1,851 et 1,923 m). Cette bande de fréquences est divisée en 55 canaux ou voies (par intervalles de 25 KHz) généralement pré-réglés sur les appareils. Le canal principal est le canal 16 (156,8 MHz), qui est réservé à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la

veille et à l'appel. Les canaux 06, 08, 72 et 77 sont réservés aux communications entre les navires. La plupart des appareils de VHF sont munis d'un système dit de double veille, qui permet d'être calé sur un canal quelconque (72, par exemple) et de veiller le 16 simultanément afin de pouvoir capter tout appel, en particulier un éventuel appel de détresse. Typiquement, on se sert du 16 pour appeler un autre bateau (après avoir veillé à ce qu'il n'y ait pas une procédure de détresse en cours) et l'on bascule sur une autre voie dès que possible, afin de ne pas encombrer le 16. En France, on appelle la capitainerie d'un port de plaisance sur le canal 09. Pour des portées plus grandes, il faut passer en BLU. Voir aussi le tableau des Canaux VHF.

Videlle. *n.f.* Couture effectuée pour réparer un accroc sur une voile.

Vide-vite. *n.m.* Dispositif auto-videur situé au fond de la coque des dériveurs et comprenant

une ouverture d'une forme concave telle que l'eau présente au fond de la coque soit aspirée vers l'extérieur du fait de l'écoulement de l'eau sous la coque (par effet Venturi), à condition que la vitesse du voilier soit suffisante (sinon, on embarque de l'eau).

Vigie. *n.f.* Guetteur, personne chargée de la veille à bord des bateaux.

Violente tempête. *Loc.f.* Très gros temps correspondant à la force 11 de l'échelle de Beaufort, la vitesse du vent étant comprise entre 56 et 63 nœuds (103 à 117 km/h).

Virement (de bord). *n.m.* **(1)** Manœuvre consistant à changer d'amure. Le voilier prend le vent sur l'autre amure et les voiles s'établissent sur l'autre bord. Un virement de bord désigne généralement cette manœuvre lorsqu'elle est effectuée vent devant, du près au près en passant par le bout au vent (face au vent), ce qui signifie que le voilier doit franchir l'angle mort pendant lequel il n'est pas propul-

sif, ce qui nécessite suffisamment d'erre, faute de quoi il risque un manque à virer.

(2) Toutefois, on parle aussi de virement lof pour lof : la manœuvre de changement d'amure, qui nécessite un empannage, se fait alors en passant par le vent arrière.

Virement lof pour lof. *Loc. m.* Manœuvre consistant à changer d'amure en passant par le vent arrière, du grand large au grand large. S'utilise surtout pour les anciens gréements à voiles carrées, qui ne peuvent virer de bord bout au vent. Pour les gréements plus modernes, on parle plutôt d'empannage.

Virer. **(1)** Haler une manœuvre ou une chaîne préalablement tournée autour d'un cabestan ou d'un guindeau en le faisant tourner. Ant. : Dévirer.

(2) Voir virer de bord.

Virer (de bord). **(1)** *v.i.* Effectuer un virement de bord, changer d'amure, de côté par rapport au vent, généralement en passant du près

au près par le bout au vent. Syn. : Virer vent devant.

(2) v.tr. Virer une marque ou une balise, c'est effectuer un virement en contournant cette marque, généralement passant au plus près d'elle.

(3) Ancien terme de régate. L'International Yacht Racing Union (IYRU) donnait la définition suivante : « Un voilier vire de bord à partir du moment où il est au-delà de la position debout au vent jusqu'à ce qu'il ait laissé porter sur une route au plus près. »

Virure. *n.f.* En construction navale traditionnelle, assemblage bout à bout d'une ligne de bordés d'une même hauteur, d'une extrémité à l'autre d'un bâtiment. Désigne également une ligne de planches mises bout à bout pour d'autres usages (pont, plat-bord, vaigrage, etc.).

Vit-de-mulet. *n.m.* **(1)** Pièce généralement articulée et métallique, assujettie au mât et pourvue d'une ferrure mâle sur laquelle vient se planter un orifice pratiqué dans l'axe de

la bôme vers l'avant de celle-ci, du côté du point d'amure.

(2) Sur une planche à voile, fermeture à levier permettant s'assujettir le wish-bone sur le mât.

Vitesse. *n.f.* Rapport de la distance parcourue au temps mis pour la parcourir. En mer, la vitesse se mesure en nœuds, qui correspondent au nombre de milles marins parcourus en une heure.

Vitesse de carène (ou vitesse de coque). *Loc.f.* Vitesse théorique maximale (en régime normal) que peut atteindre un voilier en fonction de la longueur de sa ligne de flottaison, atteinte lorsque la vague d'étrave recule vers l'arrière jusqu'à l'étambot. La vitesse de carène en nœuds est égale à 2,43 fois la racine carrée de cette longueur exprimée en mètres. Si la longueur se mesure en pieds, la vitesse de carène en nœuds est égale à 1,34 fois la racine carrée de cette longueur. Ainsi, un quillard de 9 mètres ne peut guère dépasser une vitesse de 7,3 nœuds, alors qu'un

voilier de 20 mètres peut atteindre 10,9 nœuds. Cette vitesse limite est un peu analogue au mur du son pour un avion, et n'est franchissable qu'à la condition de changer de régime de fonctionnement. La vitesse de carène peut en fait être dépassée par un bateau qui déjauge et « plane » sur l'eau à la manière de skis nautiques au lieu de flotter (c'est le cas des hors-bords fortement motorisés dont l'avant se soulève et qui n'ont pratiquement plus qu'une bande étroite à l'arrière de la coque et l'hélice dans l'eau), ou celui qui part au surf sur une lame. Dans la pratique de la voile, ce n'est généralement possible que pour les carènes planantes (aux formes assez plates pour générer une portance suffisante) et légères de planches à voile et de certains dériveurs ou multicoques, mais non pour les carènes à déplacement des quillards, trop lourdes pour déjauger. Voir Planning.

Vive eau. *Loc.f.* Désigne les périodes de fortes marées (marées à forts coefficients, supérieurs à

70), le maximum étant atteint peu après la syzygie. Ant. Morte eau.

Voie d'eau. *Loc. f.* Ouverture accidentelle dans les œuvres vives de la coque, par laquelle l'eau pénètre dans le bateau. Voir Aveugler.

Voile. *n.f.* Pièce de toile permettant d'utiliser le vent pour faire avancer le bateau qui en est pourvu. Une voile est généralement composée de bandes de toile, ou laizes, cousues ensemble et souvent bordée de ralingues la renforçant sur les côtés envergués sur les espars. Les trois côtés d'une voile triangulaire sont le guindant (ou bord d'attaque), la chute (ou bord de fuite) et la bordure. Les trois angles en sont le point d'amure, le point de drisse et le point d'écoute. Voir aussi Poussée vélique.

Voile (de quille). *n.m.* Partie de la quille située entre le fond de la coque et le bulbe.

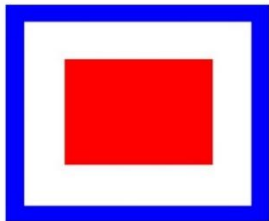
Voilier. *n.m.* **(1)** Bateau à voile, dont la propulsion est assurée par la force du vent dans des voiles.

(2) Professionnel qui confectionne ou répare les voiles.

Vrillage. *n.m.* Le vrillage est la différence d'ouverture d'une voile entre le haut et le bas du mât. La vitesse du vent réel croît avec l'altitude : elle est nettement plus élevée en tête de mât que plus près de la surface de la mer. Comme le vent vitesse (généré par le déplacement du voilier à la surface de la mer) est à peu près indépendant de l'altitude, le vent apparent résultant de l'addition du vent vitesse et du vent réel n'a pas la même direction (ni d'ailleurs la même force) au niveau du pont et en tête de mât. En particulier, aux allures proches du vent (près, bon plein) et au moins jusqu'au travers, le vent apparent fait un angle plus ouvert avec l'axe du bateau au sommet du mât qu'au niveau de la bordure de la voile. Si la corde de la voile faisait le même angle avec l'axe du voilier sur toute la hauteur

de la voile, il serait impossible de régler la voile correctement : elle serait soit trop bordée en haut, soit trop choquée en bas. C'est pour remédier à ce problème que l'on donne à la voile une forme s'ouvrant progressivement au fur et à mesure que l'on s'élève vers le haut du mât. Cette forme en hélice, le vrillage, et son réglage, conjugué à celui du creux de la voile, est assez délicat et bien souvent affaire de compromis. Vrillage d'une voile d'avant. Un génois ou un foc est correctement vrillé (au près ou au travers) lorsque tous ses pennons décrochent en même temps quand on choque son écoute. Si les pennons du bas décrochent en premier, le génois n'est pas assez vrillé. Réciproquement, si les pennons du haut décrochent en premier, le génois est trop vrillé. Le vrillage d'un génois diminue quand on déplace le chariot d'écoute de génois ou avale-tout vers l'avant, et augmente dans le cas contraire. Par vent soutenu, augmenter le vrillage permet d'ouvrir le haut de la chute pour laisser l'air s'échapper, de ré-

duire la force exercée en haut de la voile et de diminuer la gîte. Au portant, régler correctement le creux d'un génois et son vrillage exige généralement l'utilisation d'un barber-hauler permettant d'écarter le point de tire sous le vent à l'extérieur de la coque. Vrillage d'une grand-voile. Au près, c'est le palan d'écoute qui permet de régler le vrillage de la grand-voile : quand l'écoute est choquée, la partie haute de la voile s'ouvre, alors que border l'écoute ferme le haut de la chute et réduit le vrillage. L'ouverture de la voile ne se règle pas grâce à la tension d'écoute, mais par la position du chariot d'écoute. Au portant, l'écoute de GV est choquée et c'est en étarquant le halebas que l'on réduit le vrillage de la grand-voile.



W (Whisky)

Je demande assistance médicale

[Retour au début](#)

Way-point. *n.m.* Mot anglais signifiant « point de passage ». Lorsqu'il est impossible ou non souhaitable de tracer une route directe entre le point de départ et la destination, par exemple à cause d'obstacles ou de dangers, on choisit des points intermédiaires ou way-points permettant d'éviter les dangers ou obstacles et l'on calcule les caps successifs à suivre pour les différents segments de route reliant ces points intermédiaires. Avec un GPS, on saisit les coordonnées de ces points intermédiaires dans l'instrument, et celui-ci est alors capable d'afficher à tout instant le cap à suivre en tenant compte du fait que la route suivie soit passée par tous ces way-points intermédiaires.

Wharf *n.m.* Littéralement quai, plus spécialement pour désigner un appontement qui s'avance dans la mer au-delà de la barre sur la côte occidentale d'Afrique.

Winch. *n.m.* Petit cabestan à l'axe de rotation vertical actionné à l'aide d'une manivelle. Démultiplie l'effort pour étarquer, border ou haler plus facilement une manœuvre ou un cordage. La pièce approximativement cylindrique sur laquelle s'enroule le bout à raidir s'appelle la poupée. Voir aussi Mouliner, embraqueur, self-tailing, Moulin à café.

Wishbone. *n.m.* Espar dédoublé passant de chaque côté d'une voile, tendant celle-ci longitudinalement et tenant lieu de bôme sur les planches à voile et certains petits voiliers.



X (X-Ray)

Arrêtez vos manœuvres et veillez mes signaux.

[*Retour au début*](#)



Y (Yanki)

Mon ancre chasse.

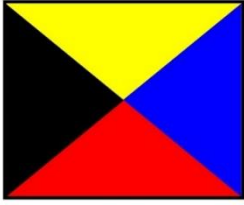
[*Retour au début*](#)

Yacht. *n.m.* Mot d'origine néerlandaise désignant un bateau de plaisance, employé surtout pour les grandes et luxueuses unités appartenant à des personnes fortunées. Ce mot se prononce habituellement « yaut' », à l'anglaise, alors que l'origine du mot

justifierait plutôt la prononciation « yakt' ».

Yawl. *n.m.* Voilier à deux mâts dont le grand-mât est à l'avant (comme un ketch), et dont le petit mât, nommé tape-cul, est à l'arrière de la barre. Dans le cas d'une barre à roue déportée vers l'avant par rapport au reste du gouvernail, un voilier n'est considéré comme un yawl que si ce petit mât est en arrière de l'axe de rotation du safran. Sinon, ce voilier reste un ketch.

Youyou. *n.m.* Petite embarcation de servitude, synonyme d'annexe. Voir aussi Prame.



Z (Zoulou)

J'ai besoin d'un remorqueur ou
je mets mes filets à l'eau.

[Retour au début](#)

Zénith. *n.m.* Si l'on prolonge vers le haut une droite imaginaire passant par le centre de la terre et le point de la surface de la terre où se trouve un observateur, cette droite rejoint la voûte céleste au zénith. Le zénith est donc le point de la voûte céleste situé exactement à la verticale au-dessus de l'observateur. C'est aussi la direction de ce point. Ant. Nadir. Voir aussi Distance zénithale.

Zéro hydrographique (ou zéro des cartes). *Loc.m.* Niveau de référence des sondes (profondeurs d'eau) portées sur les cartes marines. Sur les cartes françaises (du SHOM), le zéro hydrographique correspond au niveau des basses mers les plus

fortes possibles (basse mer de vive-eau de coefficient 120).

Zone des deux longueurs. Terme de régate. L'ISF et la FFV donnent la définition suivante : « L'espace autour d'une marque ou d'un obstacle sur une distance correspondant à deux longueurs de coque du bateau qui en est le plus proche. »

Zooplancton. *n.m.* Plancton animal, ensemble des organismes animaux vivant en pleine eau (et non au fond) et qui, incapables de se mouvoir par leurs propres moyens, dérivent au gré des courants. Ant. Phyto-plancton.

Définitions venue de plusieurs sources :

larousse, permanent.cyconflans, .lexilogos, netmarine, Wikipédia, christophe.borzeix, alabordache, termisti, bayonne

L'association

Voiles-Aventures,

**met à votre disposition, en gratuité totale, une
très large bibliothèque d'ouvrages**
(dans l'onglet boutique)

<http://www.voiles-aventures.com/>

**Nous serions heureux si, en signe de soutien,
vous preniez le temps de vous inscrire, là en-
core gratuitement ou d'adhérer à notre mou-
vement d'entraide.**

Merci