



L'Écoute

Le premier journal qui se lit de bout en bout

Bulletin de liaison et d'information du C.V.T.G.

Août 2004

Editorial:

De grands projets sont prévus pour améliorer la base de loisir de Saint Nicolas. Cela amènera sans doute du bon mais peut aussi bouleverser nos habitudes. Le Conseil Général veut que le site devienne plus pimpant, plus propre, plus accueillant au public, en un mot, qu'il soit un point fort au niveau touristique et soutienne la comparaison avec ce qui existe de mieux. Le Club est implanté depuis des décennies sur ce site mais cela ne nous donne aucune garantie pour l'avenir. L'enjeu est considérable et nous devons tout faire pour que notre présence soit compatible avec les projets en cours d'élaboration. On ne nous pardonnerait pas que notre activité puisse faire penser à une verrue sur un nez gracieux. Il importe, notamment, que nos bateaux, nos installations, nos comportements ne détonnent pas avec l'environnement prévu. Et même, pourquoi pas, qu'ils en deviennent le complément incontournable. C'est un challenge majeur qui se présente à nous tous; serons-nous capables de le soutenir ?

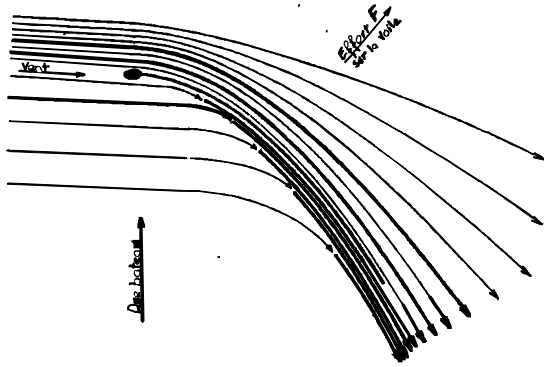
Un peu de technique :

Petite histoire du voilier

Depuis des millénaires les hommes ont utilisé la force du vent. Très souvent, c'était en complément de la rame car ils ne savaient pas aller contre le vent. L'Histoire raconte que le fameux Agamemnon, un des chefs de la Grèce antique, attendant depuis des semaines qu'il veuille bien tourner pour aller combattre les Troyens, accepta que l'on sacrifie sa propre fille afin que les dieux interviennent en sa faveur. Les premières voiles travaillaient donc "en poussée", ce qui veut dire que le vent emporte le voilier dans le sens où il souffle. C'est très malcommode et ça peut même être dangereux si l'on veut par exemple accoster une île en plein océan: on ne peut le faire que sur le côté battu par les vagues, étant dans l'impossibilité de "remonter" pour se mettre à l'abri de l'île. Très rapidement, les hommes remarquèrent un heureux phénomène : la nuit, la mer étant plus chaude que la terre, l'air est plus chaud au large et "l'effet de cheminée" qui en résulte le fait monter; cette aspiration tire "du vent de terre" qui porte au large. Le jour, dès que le soleil a réchauffé le sol, l'effet s'inverse et le vent porte "à terre". Les pêcheurs utilisent ce phénomène depuis des siècles. Les "branchés" l'utilisent aujourd'hui en régate. Mais on ne peut toujours subir les caprices du vent. Les voiles évoluèrent pour qu'on puisse aller dans toutes les directions, même s'il faut beaucoup ruser pour cela. Bien entendu un voilier ne pouvait jamais avancer face au vent; il ne pouvait le remonter qu'en zigzag, ce qu'on appela louvoyer ou tirer des bords. Les grands voiliers de la fin du 19ème siècle remontaient à 60 degrés ce qui doublait la distance à parcourir. On disait alors : « au près, 2 fois plus de distance, 3 fois plus de temps, 4 fois plus de rogne ! ». Les voiliers modernes sont, évidemment, plus performants ; on obtient couramment 45 degrés. Dans ce cas, pour monter de 100 mètres vers le vent, il faut parcourir 141mètres.

Qu'est-ce qui permet à un bateau d'avancer vers le vent ?

La voile est cintrée ce qui permet de dévier le flux d'air. La coque comporte une dérive qui fait que le bateau ne peut qu'avancer ou reculer, sans déramer ou très peu. De ce fait, bien que l'effort sur la voile s'exerce en partie transversalement, seul l'effort vers l'avant aura une influence sensible.



Fonctionnement de la voile:

A l'intérieur (*intrados*), les filets d'air la poussent en exerçant une compression dans le sens de la flèche F

A l'extérieur (*extrados*), les filets les plus proches collent sur la voile (on appelle cela *écoulement laminaire*), les autres tendent à décoller pour aller tout droit. Il se développe donc une dépression qui tire la voile dans le sens de la flèche F.

1/3 de la force vient de l'intrados, 2/3 de l'extrados. C'est donc ce dernier élément qu'il faut soigner en recherchant le meilleur angle de la voile par rapport à la direction du vent.

Il faut que l'écoulement laminaire s'établisse et pour cela, au départ, l'entrée de la voile doit être parallèle au vent. Les filets d'air les plus proches vont longer la voile et s'y coller, les autres auront tendance à s'écarter, d'autant plus que la courbe est plus accentuée. C'est pour cela qu'une voile creuse est plus puissante.

Une fois l'écoulement laminaire établi, on pourra border davantage pour accentuer la dépression. Elle augmentera (et la force par là-même) jusqu'au moment où l'angle sera trop grand pour que les filets puissent encore coller. La force va s'effondrer d'un coup et l'écoulement d'air deviendra tourbillonnaire ; il ne restera plus que la poussée intérieure (1/3). Pour rétablir le collage il faudra lâcher la voile en grand pour évacuer les tourbillons et la reborder lentement.

Tout l'art de la voile repose sur le maintien du phénomène de dépression au maxi, en frôlant la perte d'adhérence sans jamais l'atteindre, ce qui nécessite beaucoup d'intuition et de pratique.

Le problème est très complexe car :

Quand on remonte vers le vent, la vitesse du bateau s'ajoute, en partie, à celle du vent naturel. Donc, en gagnant de la vitesse on gagne de la force qui fait gagner de la vitesse et donc de la force et ainsi de suite. On peut ainsi "surfer" sur la vitesse.

Plus la vitesse de l'écoulement d'air est élevée et plus l'adhérence est forte et plus on peut tirer la voile et plus l'effort est grand et plus le bateau avance vite. La force augmente comme le carré de la vitesse du vent : un vent de 40 km/h donne une force 16 fois plus grande qu'un vent de 10 km/h ! Les champions parlent de relancer la machine en tirant de plus en plus sur la voile à mesure que le collage des filets d'air augmente.

Conseils pratiques

Les phénomènes exposés ci-dessus ne peuvent se développer que si la voile est bien arrondie pour obtenir le maximum de dépression. Plus le vent faiblit, plus c'est difficile à obtenir car les défauts et le poids de la voile prennent alors le dessus.

Faire gîter le bateau à l'opposé du vent permet d'utiliser le poids à son profit en favorisant son déploiement.

Une voile ayant beaucoup servi est très souple. Il peut être utile de monter une latte forcée (appuyée sur le mât) au sommet, pour imposer un arrondi et éviter ainsi le pli qui se forme entre la tête et le bout de la bôme.

La tension verticale le long du mât (*guindant*) et horizontale le long de la bôme (*bordure*) doivent être réglées de façon à obtenir l'arrondi le meilleur. Il est donc souhaitable de disposer d'un réglage facile de ces éléments pour s'adapter constamment à l'évolution du vent.

La voile étant déployée et arrondie au mieux, il reste à régler son inclinaison par rapport au vent pour obtenir un écoulement laminaire optimum. Une méthode simple est de la choquer (la lâcher) jusqu'à ce qu'elle fasse (ondule) près du mât et la border ensuite jusqu'à un bon arrondi. L'usage de penons (laines ou rubans) permet un réglage plus fin que nous développerons dans un autre numéro.

Si, ayant correctement réglé la forme, la bôme "ne regarde pas assez" vers l'avant, la force F sera orientée par le travers et ne fera pas avancer le bateau mais seulement gîter et dériver. Cela signifie que le bateau est trop pointé vers le vent, qu'on veut aller trop vite vers l'objectif. Il faut alors *abattre* (fuir le vent) jusqu'à ce que l'extrémité de la bôme ne dépasse pas l'angle du tableau arrière. Là, encore, il faut trouver le meilleur compromis entre cap et vitesse. Attention, si la vitesse est faible le bateau dérive beaucoup et l'on perd tout le bénéfice du cap!

Du côté des Minijs

Activité

Les rendez-vous du mercredi après-midi ont été mis en sommeil pendant les grosses chaleurs: ils reprendront le 1^{er} septembre. Au départ, cette activité avait été créée à destination des personnes handicapées. Les 2 premiers bateaux nous avaient été offerts par le Lion's Club et par le Rotary Club pour cela. Depuis, 2 bateaux "d'occasion" ont été achetés par le Club et 2 neufs nous ont été offerts par le Conseil Régional.

Nous nous retrouvons couramment à 6 à 8 personnes, handicapés et valides ce qui permet de se partager le travail de préparation, de mise à l'eau et de "sécu" et de faire naviguer un peu tout le monde, à tour de rôle. Des bouées légères sont mouillées pour organiser des mini régates.

Rappelons que ces rendez-vous du mercredi permettent de naviguer en toute sécurité puisqu'une "sécu" est sur l'eau conformément aux règles légales. Ils peuvent donc intéresser tous ceux qui ont des enfants en âge de faire de l'Optimist ou ceux qui voudraient faire du dériveur avec les bateaux du Club (y compris en Miniji).

Réparation des bateaux

Les 2 premiers Minijis ont un problème d'étanchéité de la double coque. Nous avons demandé un devis à la société Erplast (près de Bourg de Visa) pour celui du Lion's Club car la réparation relève d'un professionnel. Le 2^{ème} devrait être à notre portée.

Appel à bénévoles pour travaux du Club

Travaux divers:

Il faut nettoyer le parking, les bateaux du Club, remettre en état diverses choses. On pourrait faire ça le matin, manger ensemble et naviguer l'après-midi. Les heureux retraités, ceux qui s'ennuieraient, par hasard, en semaine ou le week-end, peuvent se signaler auprès de Michel Delbert, Pierre Couturon ou Nadine Astruc en donnant leur jour préféré.

En prolongement de ce qui est dit plus haut, il y a aussi un important travail à faire sur les bateaux personnels et pourquoi pas prévoir quelques rassemblements avec "une bouffe" pour se donner le moral!

Nous attirons l'attention de tous sur l'importance de ces travaux d'embellissement; il s'agit d'une affaire vitale pour la pérennité du club et, en premier lieu, du parking à bateau qui ne peut trouver sa place dans le site futur que si nous trouvons le moyen de le rendre convenable!

Prolifération des algues

Comme chaque année les algues attaquent. Un essai a été fait avec une chaîne tirée par 2 "sécus". Le résultat étant prometteur 3 journées ont été consacrées à ce travail. Ce n'est pas parfait mais devrait calmer les ardeurs de la végétation aquatique. Il faudra recommencer l'opération 2 ou 3 fois dans l'été.

S.O.S. Comité de course

La Régate du Chasselas est le 26 septembre. Elle est une vitrine incomparable pour le Club ce qui n'est pas superflu dans le contexte actuel. Il est très important de montrer notre force et notre sérieux au niveau régional, voire national. Mais cela demande du monde.

Il faut des compétences de tous niveaux comme il est dit dans le numéro mai. Pour les fonctions "pointues" nous faisons appel à des gens reconnus dans le milieu de la régates, des gens qui se font un plaisir de nous rendre ce service parce qu'ils nous connaissent et savent l'accueil qui leur sera fait. Il faut aussi quelques personnes "vaccinées", familières de la régates, pour des fonctions où la rigueur est indispensable. Il faut, enfin, des gens motivés pour les "sécus" et les aides diverses. Une vingtaine de personnes en tout.

Il est possible d'organiser une séance sur le thème "organisation et sécurité en régates", par exemple un samedi après-midi.

Inscrivez-vous:

Tél : Olivier Lambin 05 63 63 93 52

Nadine Astruc 05 63 95 90 94

Mail : cvtg@wanadoo.fr

S'il y avait du monde de reste pour le "Chasselas" il y a un avenir pour d'autres régates!

Histoires de mer (Extrait du dernier ouvrage de Bernard Moitessier: *Tamata et l'Alliance*)

Marie-Thérèse court dans l'alizé vers les îles Seychelles.

Elle revient de loin... moi aussi. Pendant l'escale de Singapour, elle avait failli couler à l'ancre, comme ça, en plein milieu du yacht-club, une nuit où je dormais chez des amis. Quand je l'avais retrouvée ainsi le lendemain matin, l'eau presque au ras du pont et les touques de riz qui barboyaient à l'intérieur, c'était comme si j'allais mourir. J'ai vidé au seau pendant des heures et des heures. Puis je l'ai remorquée à l'aide du dinghy pour l'échouer. Là j'étais comme mort. Pas de fatigue mais de désespoir. J'étais foutu, sans argent, sans ressort, devant cette épave. Accroupi sur la vase, la tête dans les mains, je n'avais même plus envie de pleurer, j'avais seulement envie de m'endormir et de ne plus me réveiller.

J'ai senti sa main se poser sur mon épaule. C'était Orner, un shipchandler de Singapour. Je le connaissais un peu. Il m'a dit: "Pompe toute la nuit pendant que la marée remonte. Ne pense plus à rien, pompe, je me charge du reste".

J'ai pompé toute la nuit. Quand la marée a commencé de baisser vers quatre heures du matin, il était là avec dix calfateurs chinois équipés jusqu'aux dents et trois apprentis qui roulaient l'étope, préparaient le mastic et s'occupaient des lampes. Ils ont commencé à travailler pendant que la mer continuait de baisser. Au début, ils calfataient les bordés du haut, de l'eau à la ceinture, éclairés par les lampes à carbure pendues à des bâtons plantés autour du bateau. Quand la mer a été toute à fait basse, le soleil brillait en grand, calfatage terminé. Et avant que la mer ne remonte, tout était réglé, y compris la pose du mastic, mélangé de ciment pour adhérer aux bordés humides et durcir ensuite sous l'eau. Et quand la mer a été haute, il m'a aidé à remettre Marie-Thérèse à sa place au mouillage. Là il m'a dit une chose étonnante.

Il m'a dit que ce qu'il avait fait pour moi, il l'avait reçu d'un autre, dans des circonstances où il ne voyait plus la lumière d'un espoir, comme moi ma veille. Il m'a dit que je ne lui devais donc rien, mais qu'il ne faudrait pas oublier de rendre, un jour, sans hésiter une seconde, quand le moment serait venu. Ensuite il est parti en me laissant devant ce miracle.

Bernard nous a quittés

Bernard Socco-Lucca est décédé après cinq ans d'une maladie très éprouvante le lundi 2 août 2004. Tous ceux qui l'ont côtoyé de près savaient quelle gentillesse se cachait derrière une apparence un peu bourrue. Il était redoutable en régate, capable d'une concentration extrême même quand la forme n'était pas au mieux. Il mit la même hargne à se battre pour la vie. Son "Tabasco" reste au sein du Club et nous rappellera son passage parmi nous. C'était bien qu'il soit là.

Vide-Bateaux Dimanche 5 septembre. CONVENTION DE PARTICIPATION DES EXPOSANTS.

EXPOSITION VENTE :

Voiliers, barques de pêche, canoës, kayaks, bateaux à moteur, pneumatiques, planches à voile, accastillages, moteurs, voiles, matériel électronique, peintures marines, vêtements marins, matériel de pêche etc. .

REGLEMENTATION

1. Cette manifestation est ouverte aux particuliers et aux professionnels. Aucun droit d'entrée ou de place ne sera demandé.
2. Seront réputées exposants les personnes physiques ou morales ainsi que les associations régies par la loi 1901 dont le bulletin d'inscription sera parvenu aux organisateurs ainsi qu'une photocopie de la carte d'identité.
3. Les organisateurs se réservent le droit de refuser toute candidature susceptible de troubler l'ordre ou la moralité de la manifestation.
4. Des tables de 2m environ et des chaises seront mises à disposition des exposants qui en auront fait la demande.
5. Le matériel exposé appartient et est sous l'entière responsabilité de l'exposant en titre, en cas de vol, destruction, ou autres préjudices. Il lui incombe de pourvoir à son assurance et également à une assurance à tierce personne.
6. Les exposants seront accueillis de 7h 30 à 8h45 pour recevoir le public dès 9h.

Renseignements : 05 63 95 90 94 (heures repas) ou 06 76 13 15 26

BULLETIN D'INSCRIPTION AU VIDE-BATEAUX - **RESERVATION D'EMPLACEMENT**

A renvoyer avant le 28 août 2004 au Club de voile du Tarn et Garonne, Base de loisirs
82210 SAINT NICOLAS DE LA GRAVE

- Nom, prénom ou raison sociale :.....
- Adresse :.....
- Code postal, ville :.....
- Tél. :
- Je souhaite réserver.....table(s)
- Pour les bateaux précisez les dimensions.....

Après la pause de l'été, quelques dates à retenir pour vous détendre et oublier, peut-être, la rentrée et les jours qui raccourcissent.

5 septembre : vide-bateaux

11 septembre : régates de club dériveurs & habitables

12 septembre : fête du club 9h30

26 septembre : régates de ligue dériveurs Chasselas

10 octobre : régates de ligue habitables

7 novembre : régates de club dériveurs & habitables

5 décembre : Téléthon. Cette année nous organisons une régates, un engagement de 5 Euros par coureur sera demandé au bénéfice du téléthon; à l'issue de cette course une soupe bien chaude vous sera offerte. Cette régates ne comptera pas pour les challenges.

N'oubliez pas que les clubs de la ligue espèrent notre présence (voir le calendrier de la saison 2004)

12 septembre Fête du club

Comme les années précédentes, le club organise une journée festive afin que tous les membres du C V T G leur famille et amis puissent se rencontrer dans la bonne humeur.

PROGRAMME

- 9h30 –10h30 : Inscription des équipages et remise des documents.
- 10h30 – 12h : 1^{ère} série d'épreuves du rallye.
- 13h – 14h : Apéritif et pique-nique.
- 14h –17h : 2^{ème} série d'épreuves du rallye.
- 17H30 : Résultats.

Prévoir un déguisement par équipage

.....

FICHE D'INSCRIPTION

A retourner avant le 1er septembre 2004

Participation au rallye:

Nom du bateau (s'il y a lieu) :

Equipage : Nbre de participants :

Participation au pique-nique : 10 Euros par adulte et 3 Euros par enfant (de 7 à 15ans)

Nbre d'adultes : 10 Euros X..... =

Nbre d'enfants : 3 Euros X..... =

Total : =

Chèque à établir à l'ordre du CVTG et à retourner avec la fiche d'inscription avant le 1er septembre à : CVTG - Base de Loisirs 882210 SAINT NICOLAS de la GRAVE