



L'Écoute

*Le premier journal qui se lit de bout en
bout*

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

Novembre 2004

Décisions prises au Comité Directeur du 10 septembre 2004:

Changements au sein du Bureau: Il a été reçu la démission de François Garet et Béatrice Cazin (secrétaire). Pour pourvoir le poste de secrétaire, la candidature d'Alain Pruvot est proposée. La candidature est votée à l'unanimité des membres présents.

Pour remplacer François, le poste sera proposé à 3 personnes avec un ordre de priorité.

Avance sur subventions aux compétiteurs: Nous attendons les justificatifs suite aux compétitions.

Adhésion primo-licencié: il est proposé de porter le montant de l'adhésion à 30 Euros (à peu près 50% de la cotisation annuelle) pour les primo-licenciés qui souhaitent s'inscrire d'ici la fin de l'année.

La proposition est adoptée à l'unanimité.

Décisions prises au Comité Directeur du 15 octobre 2004

Achat de la "sécu" qui était proposée par un exposant lors du "Vide-bateau" en remplacement de la vieille, trop fatiguée pour être remise en état.

Achat de 4 VHF.

Fabrication et mise en place de 5 mouillages supplémentaires. Il faudra du monde pour faire du béton et pour les mettre en place. Contacter Michel Delbert.

Un peu de technique

Dans le N° d'août, nous avons vu comment arrondir la voile, condition essentielle pour obtenir le maximum de poussée du vent. Il faut ensuite régler l'écoulement de l'air. Rappelons qu'il faut d'abord que le collage des filets d'air se fasse correctement ce qui peut être obtenu en lâchant l'écoute largement, jusqu'à ce que la voile faseye, et ensuite, la tirant jusqu'à obtenir un bon arrondi. A partir de cette position, on peut encore tirer la bôme de 10 à 15 degrés pour augmenter la pression à l'intérieur et la dépression à l'extérieur. On a, ainsi, créé la force maximale dans la voile.

Il reste, alors, à orienter cette force pour qu'elle tende à faire avancer le bateau. Il est évident que, si on amenait la bôme au centre du bateau, toute la poussée s'exercerait en travers et il ne resterait rien pour pousser vers l'avant.

Il faut, maintenant, parler de la position du bateau, lui-même, par rapport au vent. On peut distinguer 3 cas de figure d'après la direction où l'on veut aller. Supposons qu'on veuille atteindre une bouée:

La bouée est sous le vent, on ira vers elle au vent arrière, on dit aussi *au portant*. On dirigera le bateau droit sur la bouée et les voiles devront être écartées, ouvertes, au maximum pour offrir toute la surface possible.

La bouée est en travers du vent, il faut y aller au vent de travers. Là, encore, on ira droit sur la bouée et on réglera les voiles comme dit au début. De temps en temps, on lâchera l'écoute jusqu'à ce que la voile faseye légèrement puis on la retendra de 10 ou 15 degrés, pour la grand voile comme pour le foc, et ceci sans s'écarter de la direction de la bouée.

La bouée est vers le vent, on ne peut y aller tout droit, il faut tirer des bords. On réglera la grand voile de façon que la bôme soit au-dessus de l'angle du tableau arrière et le foc sera tendu au maximum contre les haubans tout en le gardant un peu arrondi. A partir de là on ne touchera plus les voiles, c'est le bateau qu'on amènera jusqu'à la position où les voiles travaillent correctement comme expliqué au premier paragraphe.

Activités du Club

Régate du Chasselas: 58 bateaux ont participé venant de nombreux club de Midi-Pyrénées et des régions voisines.

Interséries: 30 bateaux

- 1^{er} Biscay Philippe et Biscay Bernard
- 2^{ème} Confoulan Jean-Claude et Pruvot Alain
- 3^{ème} Montagut Benjamin – 1^{er} Europe
- 4^{ème} Sicard Nathalie – 1^{ère} Laser et 1^{ère} Féminine
- 12^{ème} Ravary Stéphanie - CVTG
- 17^{ème} Chaintreuil Sandy - CVTG
- 28^{ème} Sarraut Olivier et Lormède Michaël (420) - CVTG

Minijis: 13 bateaux

- 1^{er} Lassalle Guy
- 2^{ème} Mirc Jean-Claude
- 3^{ème} Griffoin Sébastien
- 9^{ème} Mouyen Christian – CVTG
- 12^{ème} Renard Alain – CVTG

Optimists: 13 bateaux

- 1^{ère} Chaintreul Mélodie – CVTG
- 2^{ème} Guicheny Laura
- 3^{ème} Bouissou Romain

Challenge de Ligue "Habitable": 9 bateaux dont un de Rieux

- 1^{er} Carrié Patrick et Astruc Nadine sur *Chrisnat*
- 2^{ème} Couturon Pierre et Nerden Jean sur *Thibault*
- 3^{ème} Delpeuch Pierre-Jean et Delpeuch Jacques sur *Alise'*

Vide-bateau: Le vide-bateau a été un vrai succès; il sera reconduit l'an prochain à la même date pour en faire un rendez-vous de rentrée traditionnel.

15 exposants. Ce fut une belle journée pour tous, pleine de convivialité.

Une centaine de visiteurs dont la plupart étaient venus pour un achat éventuel. Quelques-uns se sont inscrits au Club.

Le Club a vendu: le Catamaran, le 470, 3 vieux jeux de voiles, la vieille "Sécu" En cours de vente, le mât d'un gros catamaran réformé l'an dernier car les flotteurs étaient irréparables.

Vendu par le public: 1 moteur 4 Cv, 3 bateaux à moteur dont un de forte puissance, 2 kayaks, une "Sécu" avec sa remorque, achetée par le Club..

Proposés, non vendus: 1 Jetski, 1 Caravelle

Entretien du plan d'eau: Une chaîne + deux "sécus". Grâce à l'initiative de Michel Delbert aidé de Jean-Claude Gaillot, le développement des algues a pu être maîtrisé dans la partie la plus utilisée pour les régates. Merci à eux ainsi qu'à ceux qui ont donné leur temps et leur peine occasionnellement; il faut avoir le moral pour se battre contre cette invasion végétale qui repart sans cesse malgré les tonnes envoyées au fil du courant.

A noter que des balises rouges ont été posées, à l'initiative du Conseil Général, pour délimiter les hauts-fonds et une, aussi, sur une zone herbeuse. Reste à savoir quel est le rôle de cette dernière!

Du côté des Minijis

Les rendez-vous du mercredi après-midi rassemblent de plus en plus de monde, handicapés et valides. Ceci nous a incités à remettre en ligne les 2 plus anciens qui présentaient un défaut d'étanchéité de la double coque. La Société Erplast a réparé le plus difficile; le second a été remis en état par Christian Anstett aidé de Michel Delbert. Merci et félicitations pour ce travail de pro.

Rappelons que cette activité, qui permet d'effacer en partie les désagréments du handicap, n'est possible qu'avec la participation d'un certain nombre de valides. Le bénévolat ne peut s'épanouir que dans la mesure où travail et plaisir sont mis en commun. Les 6 bateaux le permettent, maintenant.

Nous invitons ceux qui le peuvent à venir partager avec nous ces après-midi de convivialité.

Nous attirons aussi l'attention de tous sur un aspect particulier du Miniji: sans avoir le confort d'un "habitable", il permet de naviguer, en hiver, sans s'exposer à un dessalage, toujours désagréable quand il fait froid. Un simple pantalon imperméable suffit pour se garantir d'une entrée d'eau causée par une vague mal négociée.

Dans les pays nordiques "Monsieur tout le monde" utilise beaucoup le 2.4, modèle un peu plus long et pesant 260 kilos au lieu de 150. Le problème est, évidemment, d'échapper au risque de bain dans une eau glaciale. Le Miniji, plus facile à manipuler et moins cher, est tout à fait adapté à nos latitudes.

En conclusion, ce bateau vraiment original, mérite d'être essayé. On y découvrira des sensations nouvelles et inattendues. S'il est le seul monoplace qui puisse être conduit par un handicapé, il intéresse aussi ceux qui ne le sont pas car c'est un bateau sportif qui procure, lui aussi, des émotions fortes.

Dates à retenir

7 novembre: Régate de club dériveurs et habitables.

4 décembre (et non 5 décembre comme dit dans le N° précédent): Téléthon. Cette année nous organisons une régata. 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 régata ne comptera pas pour les challenges.

5 décembre: Régata des "Pieds gelés" à Rieux (habitables et dériveurs).

Nota pour ceux qui n'ont jamais fait de régata: les régates du 7.11 et du 4.12 sont des régates de club, plus détendues que les régates de ligue où s'affrontent ceux qui briguent une qualification pour les divers championnats régionaux ou nationaux. C'est donc l'occasion idéale pour s'essayer à ce sport passionnant. Pour cela, arrivez assez tôt (il faut être sur l'eau, prêt à prendre le départ, à 11 heures). Si vous avez un bateau partez avec, sinon vous avez de grandes chances de trouver une place comme équipier sur un bateau déjà engagé. Nous pourrions vous fournir quelques documents qui vous permettraient de vous y retrouver plus facilement (demander Pierre Couturon). Essayez de faire cela avec un copain (ou une copine) c'est plus marrant! Attention, il vaut mieux amener son casse-croûte pour le prendre éventuellement sur l'eau.

Histoires de mer (Extrait du livre d'Hélen Mac Arthur: *Du vent dans les rêves*)

Sortant d'une mer cahoteuse, j'ai amarré *Iduna* dans le port de Solva et dîné avec des amis. Mais j'étais inquiète car je savais qu'à marée basse *Iduna* se retrouverait à sec, debout sur sa quille, appuyée contre le quai. Tony et Joy m'ont reconduite au port. Une demi-heure plus tard, la quille de mon bateau a touché le fond. Une fois son mât attaché au quai pour l'empêcher de basculer, je me suis sentie rassurée. En pantalon de jogging et en t-shirt, je me suis installée dans ma couchette, écoutant l'eau glisser le long de la quille avec la marée qui se retirait. Mais, très vite, l'inclinaison du bateau m'a fait craindre qu'il soit en train de se détacher de la paroi. Je me suis levée avec précaution, pour ne pas que mon poids précipite sa chute, et ai grimpé sur le quai.

La quille s'en éloignait inexorablement. En conséquence de quoi, tout le poids d'*Iduna* allait bientôt reposer sur ses gréements métalliques, ce qui provoquerait des dégâts terribles. Je me suis mise à courir comme une folle à la recherche d'une pièce de bois à caler entre le mur et le bateau mais n'en trouvai pas. Je suis retournée au bateau en courant; déjà les gréements touchaient le mur. Pour les en éloigner, je me suis appuyée au mât de toutes mes forces...

J'ai essayé de réfléchir calmement. Le positif, c'était que les gréements étaient sauvés. Le négatif, c'était que j'étais coincée dans cette position et que je ne pouvais pas bouger. J'ai fouillé mes poches, d'une main, à la recherche de mon portable en priant pour ne pas le laisser tomber. L'écran s'est allumé... pas de réseau. Il était plus de minuit et il faisait de plus en plus froid.

Il n'y avait plus qu'une chose à faire: rester comme ça jusqu'à six heures, heure à laquelle la marée aurait remis mon bateau à flot. Pour passer le temps, j'ai compté les étoiles, chanté des chansons. Soudain, je me suis mise à rire nerveusement en prenant conscience de l'absurdité de la situation: j'étais debout en pleine nuit sur un quai désert, en t-shirt et pantalon de jogging, en train de geler sur place, chantant des chansons dont j'essayais vainement de me rappeler les paroles, et tout ça en soutenant, à bout de bras, le mât d'un bateau!

Cela dit, les choses me sont apparues de moins en moins comiques à mesure que le temps s'écoulait. J'ai refait une tentative avec mon portable. Surprise: j'attrapai un petit bout de réseau en l'éloignant de moi le plus possible. Le système a enfin fonctionné vers quatre heures du matin en hurlant dans le portable tenu à bout de bras. Quelques minutes plus tard, les phares d'une voiture perçaient l'obscurité. Tony a pris le relais et soutenu le mât, pendant que je repartais à la recherche d'un objet pour caler le bateau. Quand ça a été fait, Tony et Joy m'ont enveloppée dans des couvertures et m'ont ramenée chez eux, où je me suis enfin écroulée dans le sommeil.

Questions perfides

Le bateau tenait bien le vent et faisait ses 6 nœuds à l'heure. Cherchez l'erreur!

Comment savait-on, avant de la mesurer, que la Terre faisait 40 millions de mètres de tour?

Numéros à retenir

Météo: 08 92 68 02 82 pour le Tarn et Garonne. Pour tout autre département, remplacer le 82 par son N° spécifique.

Crues: 08 21 00 32 82.