



L'Écoute

Le premier journal qui se lit de bout

en bout

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

N° 9 – Août 2006

Entrée en matière.

L'été s'ra chaud ! L'été s'ra chaud !
Dans les tee-shirts et les maillots
Qu'ils disaient...

Il le fut. La torpeur estivale nous a gagnés et ce numéro sera léger... et en retard. Et puis, il semble qu'il se passe moins de choses quand il fait chaud.

Mais la chaleur amène des orages et les orages des coups de vent violents et inattendus. Une expérience récente m'a incité à aborder ce sujet dans notre journal.

Sécurité sur le plan d'eau.

Le plan d'eau de St Nicolas n'est pas un océan ; à ce titre il n'inspire pas une grande crainte. Pourtant, une analyse approfondie montre que le danger n'est pas nul. Il suffit de se poser, à l'occasion, une question du genre :

Qu'est-ce que je ferais si... ?

C'était un bel après-midi de juillet, le 19 précisément, un jour où il faisait pas trop chaud avec un peu de vent. Avec mon ami Jean nous avons sorti le 590 et voguons vers la Garonne.

La Météo prévoyait quelques risques d'orages et donc de coup de vent. Alors on a mis en place la bosse de ris, mis 2 brassières à portée de main. Mais il fallait bien toute la voilure pour en profiter. Il y avait une zone sombre au sud mais ça n'avait rien de menaçant. Arrivés à la pointe, après les îles, nous avons cru entendre un léger grondement, à peine perceptible. Alors, comme des gens raisonnables qui ne veulent prendre aucun risque, nous avons fait demi-tour, et, comble de précaution, en rejoignant au plus court la zone des bateaux pour profiter éventuellement de l'abri des arbres. Il nous semblait prendre là des mesures qui auraient fait sourire des marins endurcis.

Premier problème, le vent sur lequel nous comptions était tombé à presque rien et l'on commençait à distinguer quelques éclairs dans le vilain nuage noir (on parle quelquefois du calme qui précède la tempête). Nous étions à 100 mètres du bord quand le coup de vent est arrivé en hurlant à travers les arbres ; avec une voilure prévue pour un vent de 20 kmh, en quelques secondes la situation devenait ingérable (il faut se rappeler que, si le vent passe de 20 à 80 kmh, la vitesse est multipliée par 4 et la force dans les voiles par 16 !).

Le voilier faisait des embardées énormes qui nous interdisaient de nous approcher de la flottille à l'ancre. Il a fallu passer devant le goulet de la mise à l'eau pour pouvoir serrer la berge au plus près. Là, une bande d'une dizaine de mètres nous permit d'affaler le foc et de prendre le ris sur la grand voile. Il fallait, toutefois, louvoyer avec soin sans accrocher les arbres avec le mât et surtout ne pas se retrouver devant le goulet, d'où le vent s'échappait avec force, pendant ces opérations délicates. Le bateau était muselé !

Après coup, une critique s'imposait. Et là, le skipper n'avait pas lieu d'être fier.

En cas de menace :

Les brassières doivent être mises sans tarder. En effet il y a un risque réel pour que le bateau se couche en éjectant quelqu'un. Les mouvements désordonnés peuvent provoquer un empannage involontaire d'une très grande violence et un coup de bôme peut envoyer à l'eau un équipier inconscient.

La prise de ris doit se faire dès que la menace se précise ; elle devient pratiquement impossible quand le bateau saute dans tous les sens si l'on ne trouve pas un abri. Dans ce cas, heureusement, la bosse avait été mise en place au départ.

La ralingue de voile coulissait mal dans le mât. Ce qui n'est qu'un simple désagrément en temps ordinaire devient vital dans des conditions exceptionnelles telles qu'une prise de ris dans un fort vent. Il faut penser à passer du Téflon sur la voile ou dans le rail du mât de temps en temps.

La ralingue de foc était tendue par un palan en plus de la drisse ; il aurait fallu décrocher le palan, pour permettre une descente immédiate du foc, dès que le risque se précisait.

En fait, avec toutes nos voiles dehors, si le coup de vent nous avait pris au milieu du plan d'eau nous avons toutes les chances de chavirer. Ceci est un incident normal en dériveur léger mais pose bien des problèmes avec un « habitable ».

Quand au Minijji, son faible « franc-bord » (hauteur du pont au-dessus de l'eau) le rend très vulnérable au coup de vent car on remplit très vite le cockpit. A partir de là, il s'immerge davantage et devient très instable. En effet, ce qui le maintient debout est la combinaison du lest et de la flottabilité et celle-ci est alors réduite. Il devient le jouet du vent et il est, de plus, très difficile à écoper. On peut, ainsi, se retrouver bloqué au large si le vent persiste et ce peut être pénible, voire dangereux s'il fait froid. Car le cockpit ressemble alors à une baignoire un jour de panne du chauffe-eau !

Alors ? que faire ?

D'abord, consulter la météo locale, notamment au 08 92 68 02 82 qui donne des prévisions détaillées par secteur sur le Tarn et Garonne.

Ne partir seul sur son bateau que s'il n'y a aucun risque de coup de vent ; si j'avais été seul sur mon 590, Je n'avais aucune chance de m'en tirer sans chavirer !

S'assurer, avant de partir, qu'un minimum de secours est en place à terre.

A défaut, il faut pouvoir alerter quelqu'un par téléphone. Un portable avec le N° d'un ami susceptible d'organiser une opération de secours peut être extrêmement précieux. L'hiver ce peut être vital ! Bien entendu, il est trop tard si l'on est tombé à l'eau.

Attention, donc, à la navigation en solitaire. Le bateau a toutes les chances de s'en aller tout seul et s'il fait froid... A noter, aussi, qu'on remonte très difficilement sur un habitable sans échelle.

Pour le Minijji, c'est encore plus difficile. Si l'on reste assis pas de risque de chute, mais on peut être tenté de se lever pour régler un problème de gréement ou pour dégager des algues. Il faut alors se tenir rigoureusement en équilibre sur le fond sans s'accrocher au mât.

Si l'on est surpris au large par une montée du vent d'Ouest, il faut savoir qu'il y a une zone de calme derrière la pointe à l'entrée de la Garonne. J'ai le souvenir d'avoir trouvé là un véritable « havre de paix » un jour où « ça bastonnait ». Pour le vent d'Est, c'est plus difficile et, de plus, l'appontage n'est pas à l'abri. Mais il est beaucoup plus rare.

Enfin, attention aux bancs de sable près des îles par vent d'Ouest. Si l'on engage la dérive on court le risque de voir le bateau s'ensabler un peu plus à chaque vague. Là aussi, le téléphone portable peut éviter beaucoup d'ennuis, par exemple de passer une nuit glaciale dans un bateau gîté à un demi Km du bord.

Voilà ce que m'a inspiré notre petite aventure avec Jean le 19 juillet. J'ai du en oublier mais la dose est suffisante pour aujourd'hui.

Ah ! si ! Avez-vous déjà navigué par temps de brouillard sur le plan d'eau de St Nicolas ?

Un jour de brouillard à couper au couteau nous avons voulu essayer le bateau de Gaston qu'il venait d'acquérir. Quelqu'un nous regardait appareiller d'un air goguenard : « Vous avez une boussole, au moins ? ». Bien entendu que nous avons une boussole ! Mais pourquoi faire sur cette mare à canards !

Nous sommes partis, les yeux fixés sur la girouette et soucieux de bien régler la voilure. Au bout de 10 minutes quand nous eûmes vu ce que donnaient les voiles nous nous sommes intéressés au paysage. De paysage il n'y en avait pas, ce jour-là. Aucun bruit, aucune lueur indiquant le soleil, on distinguait tout juste la proue dans la maigre lumière d'une fin d'après-midi d'hiver.

Nous avons fini par dénicher la boussole qui ne faisait aucun effort pour se montrer. Nous avons dérivé au hasard des réglages ; il nous restait à définir non pas où nous voulions aller mais plutôt ce que nous voulions éviter : le pont Coudol car le mât ne passait pas, les îles pour éviter de rester plantés comme des c...sur le banc de sable, partir vers l'entrée de la Garonne car nous n'avions rien à y faire ce jour-là. Nous avons trouvé la berge, 500 mètres en amont du port. Il fallait bien une boussole !

Régates à venir

Régate du Chasselas

C'est une régates de Ligue. Elle aura lieu le samedi 30 septembre et le dimanche 1^{er} octobre.

Samedi 15 heures Optimists et Lasers.

Dimanche 11 heures : Minijis et tous dériveurs Solitaires et Doubles

Il faut se rappeler que plus il y a de participants plus une régates est attractive pour ceux qui viennent de loin. N'hésitez donc pas à vous inscrire au départ.

Régate de Ligue « habitables » 14 et 15 octobre.

Départs : Samedi 15 heures, dimanche 11 heures. Il est tout à fait possible de ne faire qu'un seul jour sur les deux.

Il reste à trouver 5 à 6 personnes pour Comité de course et Sécus. Contacter Nadine.

Régate de Club Dériveurs et Habitables. Dimanche 26 novembre à 11 heures.

Tous les bateaux partent ensemble et c'est sympa. Vous pouvez même la faire en Miniji dans la mesure des bateaux disponibles et le Club possède aussi quelques dériveurs. Mais on peut aussi se faire inviter comme équipier. C'est une occasion de faire connaissance avec ce jeu amusant qu'est la régates, sans risque et sans souci. C'est aussi et surtout une rencontre amicale qui n'est pas réservée aux branchés.

Régate des hiboux. 16 habitables ont pris le départ.

Je n'ai pu participer à cette régates et, de ce qu'on m'en a dit le lendemain, je le regrette. La tablee de 40 personnes que j'ai découverte le dimanche après-midi et qui clôturait l'opération, donnait une joyeuse idée de ce qu'avait pu être le début.

L'enquête que j'ai menée, pour ceux qui n'étaient pas là, donne un aperçu de ce que fut cette régates atypique.

Départ samedi vers 18 heures pour plusieurs tours d'un circuit de 3 bouées. Les concurrents devaient noter eux-mêmes l'heure de passage à chaque bouée mais certains disent que ce travail important a manqué de rigueur. L'arrivée devait se faire groupée (c'était le règlement), ce qui impliquait que celui qui voulait gagner devait faire plus de tours que les autres.

Vers 9 heures, le manque de vent devait amener un peloton de 7 à 8 bateaux à se serrer les coudes... et à prendre un premier apéro pour se donner le moral (car le manque de vent a toujours sapé le moral du marin, au point qu'on mouillait des chaloupes pour les faire ramer quand la pétrole durait trop longtemps).

Arrivée vers 10 Heures 30 au ponton. Rangement des bateaux et ... nouvel apéro suivi du repas vers minuit.

Coucher à une heure plus ou moins tardive suivant l'humeur de chacun. Il est bien connu que la tension nerveuse qui se prolonge après un effort soutenu empêche quelquefois de s'endormir.

Dimanche matin régates à nouveau, manche unique de 10 heures à midi. Pour encourager la performance, une distribution de croissants était installée en un point stratégique (on peut penser que la courte nuit, pour certains, ne leur avait pas laissé le temps de se restaurer au réveil).

Certains pourraient dire que ce n'est pas conforme aux règles ISAF, que la régates doit être l'occasion de se surpasser, en un mot que c'est une affaire sérieuse. Il m'a semblé, cependant, que tout le monde était prêt à repartir à la première occasion.

Merci et félicitations pour Andrew Lane, initiateur et maître d'œuvre de cette rencontre si conviviale.

*Ce journal se veut l'organe de liaison de tous les membres du Club. Il est rédigé par Pierre COUTURON avec ce qu'on lui communique.
N'hésitez pas à le contacter au 05 63 03 20 37.*