



L'Écoute

Le premier journal qui se lit de bout

en bout

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

N° 12 Août 2007

Editorial

Avec les vacances, il y a plus de monde autour du plan d'eau.

Depuis les transformations effectuées par le Conseil Général, la zone de mise à l'eau que nous utilisons pour les mouvements de nos bateaux et qui sert aussi à l'École de Voile a été radicalement réduite. Cela nous gêne et cela gêne aussi les employés de la base qui ne sont pour rien dans ce changement mais qui doivent faire avec.

Depuis des années nous vivons en bons termes avec tout ce monde ; ils nous dépannent souvent et nous profitons, aussi, du travail qu'ils effectuent sur la Base (même s'ils sont payés pour le faire !). Pour ce qui nous concerne, notre activité de loisir et de régates enrichit le site. On ne voit pas pourquoi les visiteurs viendraient dans ce coin s'il n'y avait pas nos bateaux – il y a bien d'autres endroits pour contempler le lac.

Cette vie « en symbiose » est profitable aux deux parties ; elle est du type « gagnant-gagnant. Et tout doit être fait pour qu'elle puisse se perpétuer. Attention, donc aux énervements passagers qui peuvent pousser à des réflexions désobligeantes, aux stationnements gênants dans la zone technique étriquée que nous partageons avec les moniteurs et le personnel d'entretien. Il faut rappeler que ce partage résulte des négociations difficiles qui avaient pour but de nous éjecter de l'enclos à bateaux au fond de l'esplanade et que la Base n'avait rien à gagner au cadeau qui nous a été fait à ses dépens !

Il faut aussi se souvenir du principe établi en ce qui concerne les 2 pontons de mise à l'eau : Pendant l'été, celui de droite en regardant le lac est réservé aux locations ; il nous reste le 2^{ème} pour nos manœuvres. Il est donc important de ne pas s'y installer à demeure et de toujours s'assurer qu'il reste assez de place pour ceux qui veulent apponter. C'est particulièrement vrai les jours de grand vent d'Autan.

Depuis peu le stationnement des voitures a été interdit au bord de l'eau, la règle étant que, si l'on a besoin d'y accéder avec la voiture, celle-ci doit être impérativement ramenée au parking d'entrée dès que possible. C'est rageant mais il semble souhaitable de faire preuve de discipline pendant la période estivale, seule façon de pouvoir espérer des assouplissements pour le reste de l'année.

Vie du Club

Les quatre moteurs de « sécu » que nous possédions nous ont été volés : Le premier, une nuit sur la sécu blanche, au ponton du Club à côté de 2 bateaux où des gens dormaient. Les 3 autres ont été volés dans le local bois. Non seulement nous n'avons plus de sécu en ordre de marche mais nous ne savons plus quoi faire car le prochain moteur a toutes les chances de subir le même sort.

En toute rigueur nous n'avons pas le droit de mettre un dériveur à l'eau tant que nous n'aurons pas remis un moteur sur la sécu ; la Justice prouve tous les jours qu'en cas d'accident mortel il lui faut quelqu'un à punir. Et nous avons pourtant envie de profiter des vacances pour faire naviguer nos enfants. Tout le monde est invité à faire des suggestions et à apporter son aide pour surveiller notre matériel.

Carnet rose: Une petite Julie est née le 4 juillet dernier. Elle est la fille de Stéphanie Astruc; Nadine est heureuse et fière d'être grand-mère, d'autant que l'enfant dort la nuit et reste d'agréable humeur. Et elle est la plus belle de toutes celles qu'on a pu voir; c'est comme un rayon de soleil dans la maison!

Technique: Réglage des voiles. A l'usage de ceux qui sont nouveaux dans le métier.

Le vent exerce toujours un effort sur la voile : même totalement relâchée elle fageye, ce qui veut dire qu'elle ondule et ceci suffit à exercer un effort capable de coucher un bateau léger par fort vent. En fait, on est condamné à orienter la force du vent si l'on veut maîtriser le bateau.

Il y a 2 cas de figure : en poussée et en finesse.

En poussée, le bateau est chassé par le vent comme un ballon sur l'eau. Heureusement il a une dérive et un gouvernail qui permettent de maîtriser sa trajectoire. Il reste alors à l'orienter aussi directement que possible vers le but (en régates, la bouée suivante).

On dit qu'on navigue « au portant ». Tout l'effort exercé sur la voile est utilisé pour le faire avancer si le vent vient exactement de l'arrière, la gîte est faible s'il vient un peu de côté.

La technique est, ici, d'exposer le maximum de voile à l'action du vent. On lâche la grand voile au maximum, à la limite elle s'appuie sur le hauban (quoique les puristes disent que l'écoute doit rester tendue). Le foc est, si possible, établi à l'opposé de la voile, en croix, pour ne pas être caché par celle-ci. On peut être amené à s'écarter un peu de la ligne directe pour qu'il y reste mais ça peut valoir la peine.

Attention ! on se trouve là dans une situation dangereuse car si le foc a accepté de changer de côté, la grand voile en a fortement envie et elle risque de passer à toute vitesse du hauban de gauche jusqu'au hauban de droite. L'empannage est une opération qui doit être maîtrisée. En cas de navigation voiles croisées, le barreur doit s'asseoir sous la grand voile pour se trouver dans la bonne position en fin d'empannage - l'équipier fait l'équilibre. En cas de gros temps, éviter de naviguer voiles croisées ; le passage de la bôme, à une vitesse folle, est le plus dangereux qu'on puisse subir. On peut casser le mât, on peut être jeté à l'eau, le cas extrême étant la fracture du crâne assorti d'une projection hors du bateau !

En finesse, il va falloir remonter vers le vent aussi directement que possible. Et il va falloir finasser.

Là, encore, 2 cas de figure. Si l'on oriente le bateau vers le but à atteindre et que :

Le vent est sensiblement de côté, on dit qu'on naviguera « au vent de travers ».

Le vent est presque de face, on dit qu'on naviguera « au près ».

Au vent de travers, on orientera le bateau directement vers l'objectif et on régler la voile, pour qu'elle tire le meilleur profit du vent, en agissant sur l'écoute.

Il faut savoir que l'effort du vent sur la voile s'exerce de 2 façons :

une poussée sur l'intérieur de la voile, le creux, qu'on appelle « intrados »

une succion sur l'extérieur, la bosse, qu'on appelle « extrados ».

Il y a 1/3 de poussée et 2/3 de succion, c'est donc la succion qu'il faut soigner !

Pour obtenir cela, il faut que s'établisse un phénomène qu'on appelle « couche limite ». Si l'on met une cuillère sous un robinet qui coule sur sa bosse, la cuillère ne sera pas repoussée mais attirée, car le filet d'eau se colle et est dévié. C'est ce phénomène qui est exploité, aussi bien pour les voiles que pour les ailes d'avion.

Pour amorcer le phénomène, il faut que le vent entre sur la voile en glissant dessus ; une fois collé il va le rester et l'arrondi de la voile va exercer une dépression vers l'avant. Plus on tirera sur la bôme plus la force augmentera jusqu'au moment où les filets d'air seront arrachés et il ne restera plus alors que la poussée, soit 1/3.

Un principe simple pour régler les voiles (foc ou grand voile) : On lâche l'écoute jusqu'à ce que la toile commence à faseyer (se dégonfler) près du mât ou du bord d'attaque du foc. On la tire ensuite de 10 à 15 degrés vers l'intérieur du bateau (d'où l'expression « border »). Si on ne tire pas assez, la force sera faible, si l'on tire trop les filets d'air décolleront et la succion s'effondrera d'un coup.

Au près, on ne peut aller directement au but car justement ce but se trouve dans la direction d'où vient le vent. On devra tirer des bords (on dit aussi luvoyer). Sur un bateau courant on part à 45 ° du vent, une fois à droite, une fois à gauche. Cet angle n'est pas une règle absolue, il dépend de la performance du bateau et de sa vitesse (plus il marche vite et plus on peut « serrer » le vent).

On est pris entre deux envies : aller au but aussi directement que possible et marcher le plus vite possible. Et c'est ici que se trouve le problème le plus pointu pour celui qui fait de la voile, car plus on va vers le vent (où se trouve le but) et plus on devra border la bôme pour que la voile reste tendue. A la limite, si l'on amenait la bôme au centre du bateau tout l'effort de la voile s'exercerait en travers et il ne resterait rien pour faire avancer le bateau !

Au contraire, plus on lâchera l'écoute, plus la force servira à l'avancement, on ira donc plus vite mais on s'écartera de la direction du but. Il y a un compromis à trouver ; celui qui sait trouver le meilleur gagne les courses.

La solution : Trouver l'angle de bôme qui donne le meilleur compromis. On admet généralement que l'extrémité de la bôme doit être au dessus de l'angle du tableau arrière mais c'est difficile de l'apprécier et tous les bateaux n'ont pas le même profil.

Sur les bateaux dont le « vit de mulet » (point d'attache de la bôme sur le mât) est fixe, on peut mettre des repères de couleur sur l'écoute. Pour les autres, je vous propose de voir ce que j'ai fait sur mon 590 (la consultation est gratuite!).

Le fait de disposer d'un repère permet de s'étalonner chaque fois qu'on se mesure, au près, avec un autre bateau. En régaté on connaît les bateaux avec qui on peut se comparer. On finit par trouver la position de bôme qui est gagnante.

A partir de ce moment, dès qu'on est au près, on règle la position de bôme et on ne touche plus à l'écoute. On positionnera la voile, pour qu'elle tire le meilleur profit du vent, en agissant sur la position du bateau.

Le Challenge Classique de la Manche 2007. 29 juin au 7 juillet 2007.

Texte transmis par Andrew suite à sa participation à ce challenge (je n'y ai apporté que des corrections mineures).

La deuxième édition s'est déroulée la première semaine de juillet dans des conditions très musclées. Des cinquante voiliers classiques inscrits, seulement 16 à l'arrivée.

Andrew Lane était un des équipiers sur Gioconda, un Nicholson 35 pieds de 1958.

David le propriétaire (un autre artisan maçon, mais en Angleterre) et moi avons partagé plusieurs expéditions en montagne avec les ascensions hivernales, les raids en kayak de mer et nous sommes tous les deux des passionnés de la voile. Le plus grande différence entre nous c'est que lui est beaucoup moins maniaque sur la préparation et le planning d'un voyage. A vrai dire il ne fait ni l'un ni l'autre. Il se croit « cool » et « relax » mais plus d'une semaine en course dans la Manche dans les conditions difficiles ne tolère pas de compromis.

En effet, je suis arrivé en première au bateau dans le canal à Exeter, où il était depuis l'année dernière. Quelle horreur!!! J'ai failli faire demi-tour: le bordel complet. Il y avait des tas d'outils tous rouillés, des aussières, des mousses de matelas trempées et puantes et deux grandes bâches blanches, flambant neuves. David m'a demandé de les préparer pour protéger le pont et pour donner de l'abri. Dans mon innocence, j'ai imaginé les journées chaudes sous le bimini, hélas non car, pendant la nuit il commençait à pleuvoir encore et les autres se précipitèrent sur le pont pour mettre les bâches. Mais trop tard. Mon sac à couchage était déjà bien mouillée et j'ai constaté que le pont fuit comme un tamis, et de partout, sauf peut-être au dessus de la couchette du propriétaire (comme par hasard!!) Enfin, j'ai compris le « pourquoi » des bâches. Pas trop bien dormi.

Le lendemain, dans le sas de l'écluse à 7 heures du matin sans pluie mais avec beaucoup de vent dehors. Une journée difficile avec 10 heures de louvoyage contre une mer très formée et du grand frais jusqu'au petit port de Dartmouth dans le sud de Devon (entre Exeter et Plymouth). L'abri de cette rivière encaissée par les pentes très boisées était du bienvenu ainsi que l'apéritif au Royal Dart Yacht Club. C'était avec tristesse qu'on apprit que beaucoup de bateaux qui se trouvaient à l'est du Dartmouth ainsi que pas mal de bateaux français durent abandonner.

Le départ était donné le samedi pour la régates dans la baie en face de Dartmouth dans le vent frais avec pluie et brouillard, eh oui, ça existe toujours en Angleterre. Malheureusement, nous avons eu deux avaries; la fixation d'une des bastaques largables à été arrachée du pont en teck (et un bout de pont avec) et ensuite le moteur était hors service à cause d'une saleté dans le gazoil qui a passé le filtre jusqu'aux injecteurs ?? Nous avons attrapé un coffre à l'entrée de la rivière et au bout de deux heures de travail on a pu démarrer enfin pour pouvoir aller au ponton pour commencer les réparations (et l'achat des pièces). Le soir s'est déroulé un barbecue très british sous la pluie.



Nous

La régates du dimanche fut annulée à cause d'un très fort vent mais nous avons profité d'une marche sur les falaises. En effet, il y a un sentier non interrompu qui longe la côte de toute la péninsule du SW Angleterre. Finalement une fenêtre météo permit de donner le départ le lundi après midi comme prévu, vers St Malo.



Les autres

Nous étions sur la ligne de départ quand notre grande voile s'est déchirée en deux, oh non, pas encore! Mais David, toujours « cool » nous a fait hisser une autre voile de fortune et nous avons pris le départ seulement 5 minutes en retard. La nuit fut très mauvaise avec Force 6 sur le nez avec rafales de 7 avec une mer très formée (déjà 2 semaines de vents fort à violent). Et la pluie fut presque tropicale, à tel point que vers minuit elle fut si violente que les vagues étaient arrondies comme dans un immense chaudron bouillant et fumant. Impressionnant. Même les meilleures salopettes HH n'ont pas pu résister à cette flotte et dès la première aube j'ai vu mes mains toutes ridées comme les pruneaux blancs. Mais en bas, la scène était pire. Aucune des portes des rangements n'ont résisté à une telle gîte et vibrations et donc les inévitables casseroles, assiettes, boîtes et vêtements partout. Il y avait une petite fuite de gazoil et avec chaque gîte on a pu voir l'arc en ciel de l'eau contaminée monter et descendre entre les membrures de la coque, et pour voir le vrai topo, ne pas oublier les odeurs. Et avec ça, deux autres de nous quatre étaient vraiment malade et bons pour rien.

Quelques heures après le passage de Guernesey à bâbord, le vent est brutalement tombé et notre skipper a décidé que nous allions être trop en retard par rapport aux autres voiliers et que le progrès sous voile de fortune était trop lent, donc il a démarré le moteur et nous étions hors de course. Dommage parce que les autres ont souffert également. Le pilotage vers St Malo est sublime et finalement la flotte de 16 bateaux entrain dans l'écluse du Basin Vauban le soir. Un p'tit blanc et des moules frites ont remonté le morale de l'équipe.

Le lendemain j'ai emmené la grand voile à la Voilerie Richard pour être rapiécée. Du coup, on a laissé la voile à U Ship mais on n'a jamais rencontré la fabuleuse Madeleine, la Maître voilier.
Le lendemain elle était prête (la voile) et la travail était superbe, et pas cher. Donc si vous êtes la Madeleine, un grand merci.

Encore la régates fut annulée à cause des très forts coups de vent mais on était très bien reçus par le SNBSM pour un buffet et remise des prix présentés par Raymarine entre autres.

Finalement le départ était donné à St Malo à midi et avec un bon force 5 et une mer encore agitée et la traversée en course aux îles Anglo-normande était superbe. La flotte restait très proche et le passage des Minquiers était bien disputé. On était tous à St Peter's Port avant 21 hrs.

Le samedi fut une belle course autour de l'île de Sercq avec beaucoup moins de vent mais un courant trompeur.

Le challenge prit fin avec le Vin d'Honneur et une remise des prix à Castle Cornet. Dans notre classe, nous avons gagné le passage de St Malo et nous étions 2^{ème} toutes les courses confondues. A 21 hrs nous avons profité d'une fenêtre météo et fait la traversée de la Manche dans les conditions beaucoup plus calmes.

David m'a proposé de participer prochainement à la très célèbre course, Le Fastnet. Il faut que je réfléchisse bien avant d'accepter!

Bon vent. Andrew

Régates du Chasselas: Elle aura lieu le 30 septembre au lieu du 23 comme prévu.

Raid des Hiboux et vide-bateau: La date prévue sur calendrier 2007 est modifiée. Le Vide-bateau et le Raid des Hiboux auront lieu le samedi 1^{er} septembre.

Vide-bateau à partir de 8 heures samedi matin et jusqu'à 17 heures. Puis Raid des Hiboux. Ci-dessous avis de course et fiche d'inscription à la régates et au repas.



RAID DES HIBOUX

Samedi 9 septembre

Cette année le club vous propose un raid nocturne avec au programme :

- briefing	17h30
- départ	18h00
- arrivée	22h30
- repas	23h00

Pour la navigation de nuit les feux de route sont obligatoire à partir de 21h
Les marques de parcours seront illuminées par des gyrophares oranges
Si vous possédez une VHF ne l'oubliez vous pouvez la programmer sur le canal 72

Merci de réserver les repas au plus tard jeudi par mail à : cvtg@wanadoo.fr par tél. au 05 63 95 90 94 HR ou au 06 76 13 15 26

Inscription :

N° Voile :		
Nom du bateau :		
Nom du skipper :		
Nombre d'équipier : adultes..... enfants.....		
Repas X 10 € le repas adulte	= €
 X 5 € le repas enfant jusqu'à 12 ans	= €
Total	€
<i>(chèque libellé à l'ordre du CVTG)</i>		

Petit déjeuner offert par le club pour les personnes qui dorment sur les bateaux.

Convivialité et bonne humeur assuré