



L'Écoute

Le premier journal qui se lit de bout en bout

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

N° 15 - Novembre 2008

Le mot du Président

Deux régates se sont effectuées: Le Chasselas sur une journée en Septembre et une de ligue en habitable sur 2 jours début Octobre. Les deux se sont très bien passé dans la bonne humeur et avec un peu de vent.

Alain Liennard et Michel Delbert ont changé 5 bouées de corps mort et vérifié les mouillages de ceux-ci. Ceci leur à pris la journée, je rappelle qu'ils sont bénévoles et que tous ceux qui ont un bateau au corps mort peuvent en faire autant.

Je m'adresse ici aux personnes que je ne voit jamais ou presque sur ces bateaux qui sont comme leur corps (MORT) pour le club!

L'assemblée générale seras cette année le 14 Décembre 2008. Qu'on se le dise.

D. DELIDAI

Rectificatif

Dans la dernière Ecoute, j'avais suggéré de s'adresser à Michel Delbert pour tout renseignement concernant les Minijis, partant du constat que Michel est très souvent présent "sur les pontons". Pierre Martin m'a fait observer, à juste titre, qu'il avait été chargé d'une mission précise concernant les dériveurs. Je donne, ci-dessous, le texte qu'il m'a communiqué pour lever toute ambiguïté à ce sujet.

Dans l'Ecoute de Juillet, il s'est glissé une erreur concernant les dériveurs légers du club. En effet, pour décharger Michel, notre ancien président Alain Clérico m'avait demandé en novembre 2006 de m'occuper de ces derniers. J'avais accepté bien volontiers, et tout cela a été validé en réunion de bureau. Donc, je tiens particulièrement à ce que les utilisateurs du club s'en réfèrent à moi, car j'ai des détails importants à transmettre à ceux-ci concernant l'utilisation et l'entretien des coques et espars. D'ailleurs, l'article ci-joint en est la démonstration.

Préservation des coques et espars

Malgré les prouesses techniques des cinquante dernières années concernant les matériaux utilisés pour la fabrication des coques et espars (fibre de verre, carbone), nos bateaux restent extrêmement fragiles. Cela d'ailleurs a toujours été le cas, excepté peut être le 18^{ème} siècle avec ses navires aux bordés très épais partant à la découverte des continents et pouvant braver les ouragans et cyclones, ou les navires de guerre cuirassés qui se permettaient d'éperonner leur adversaire sans trop de dommage. Peut être aussi les brise-glace russes. Mais qu'en est-il réellement de nos petits bateaux de croisière et surtout de nos dériveurs légers ?

Quand on lit les récits des circumnavigateurs, la Terre est source de tous les dangers, et en tout premier, c'est bien la roche qui éventre en quelques secondes les coques, provoque les naufrages, et le malheur des survivants et des familles. La force d'inertie du bateau, décuplée par le mouvement de l'eau, exerce des pressions énormes sur la coque qui n'est construite que pour résister à la pression de l'eau sur ses flancs et à nos propres corps. Dans un choc de la coque avec de la matière, même bénin, la structure du navire souffre, les renforts éclatent, le bordé impluse.

Quand la houle se lève, le marin éloigne son navire des côtes. Il va vers le milieu hostile, mais qui finalement le préservera du plus grand danger.

Il en est de même pour le plaisancier à St Nicolas, lorsque le vent d'autan commence à lever un petit clapot vicieux. Gare aux pontons, aux bordures bétonnées de ce charmant petit port si calme habituellement et qui vont se transformer rapidement en de redoutables dangers. Gare aussi aux pontons des charmantes bordures de Lot, du côté de Rogé à Villeneuve sur Lot.

Quelques idées, voire quelques conseils :

Avec un bateau habitable de + de 300 kg : le ponton et les bordures fixes doivent rester des lieux d'amarrage très provisoires, juste le temps de charger/décharger. Ne jamais s'éloigner du bateau, prêt à appareiller. Dès que la brise d'autan se lève, dégager au plus vite vers le mouillage ou le corps mort.

Avec un dériveur lesté de compétition (micro) : les pontons de la base nautique représentent encore un danger, mais moindre grâce à leur bord arrondi. Si le bateau est équipé de listons saillants, le danger reste présent à la moindre petite vague. Il est déconseillé de s'éloigner, et encore plus de laisser le bateau plusieurs heures au ponton. Le mieux est de le placer sur remorque quand on ne navigue pas. Penser aussi à la place pour l'apportement des autres navires.

Avec un dériveur léger : Ils sont désignés comme étant des « engins de plage ». Leur mise à l'eau se fait avec beaucoup de précautions. On ne hissera la grand' voile qu'une fois le bateau sur l'eau et amarré au ponton, ou tenu par l'équipier, bout au vent. Leur atterrissage devrait donc se faire sur une plage de sable fin. Les équipiers débarquent en sautant du bateau juste alors que l'étrave commence à toucher le fond. Les coques doivent être alors rapidement sorties de l'eau, principalement s'il y a risque de vagues (bateau moteur, vent du large). Le ponton à St Nicolas doit rester un lieu très provisoire. En effet, pratiquement tous les dériveurs sont équipés de listons. Quelques chocs répétés par l'appui violent du liston sur le ponton provoquent simplement la désolidarisation de l'assemblage pont-coque et la fragilisation des fixations de haubans ... Plusieurs dériveurs accouplés et pris dans une succession de vagues peuvent très facilement crever leur coque.

Point de catastrophisme dans ces propos. Simplement le fruit de quelques expériences et observations mises à disposition des débutants. Mais aussi une pratique de préservation des coques souhaitable pour les bateaux du CVTG car ce sont les seuls biens de l'association et qu'il serait vraiment difficile de les remplacer après chaque négligence de ses membres.

Pierre Martin

47 ans, déjà... . Histoire du CVTG de 1961 à nos jours.

Roger Routier, très ancien membre du club dont il a été président, a compulsé ses archives personnelles pour en tirer un résumé intéressant.

Ceci donne une idée de ce qu'a été l'évolution du CVTG, mais l'histoire est bien plus riche et montre toutes les difficultés que peut avoir à régler un président d'association. L'année 1984, notamment fut houleuse, c'est le moins qu'on puisse dire, du fait de la tentative de coup d'état d'un membre très turbulent.

1961 – Jean Lagarrigue, construit des bateaux et commence l'activité « voile » au Touring Club de France.

1973 – Création du plan d'eau à Saint Nicolas. Jean Lagarrigue consulté pour cette création.

Il transforme le club en « Club de voile de Tarn et Garonne »

1976 – Philippe François président.

1977 – Construction des premiers bâtiments de la Base de Loisir. Des locaux sont réservés au club.

1984 – Roger Routier président.

Construction d'une cloison par les membres du club pour isoler le local attribué au CVTG.

1984 – Crise importante du CVTG provoquée par Monsieur Jakson. Les statuts qu'il établit à son idée ne sont pas conformes aux statuts type.

Fin 1984 et début 85 – Remise en ordre par René Caverzan, nouveau président du club, avec l'appui de Madame Rémy, présidente de la Ligue Midi-Pyrénées de Voile.

1987 – Remise à neuf, dans l'atelier de Monsieur Céciliot, de « Phébus », « Corsaire bois », acheté par le club.

1990 – Georges Crépel président.

1992 – Marcel Poymiro président.

2001 – Organisation du « National Miniji » sur une semaine. 36 Minijis de toute la France avec la participation de Marc Bouët ancien champion olympique sur 470.

2003 – Olivier Lambin président.

2006 – Alain Clérico président.

2008 – Daniel Delidais président.

Merci à tous ceux qui ont su garder en vie un club où règnent convivialité et amitié.

La force mécanique et ses bienfaits

Pendant longtemps, la seule force que l'Homme savait utiliser était sa propre force physique.

Il apprit, il y a quelques millénaires seulement, à utiliser la force animale pour porter ou tirer des charges.

Les Egyptiens, qui ignoraient l'usage de la roue alors qu'ils étaient parmi les plus civilisés de leur temps, traînaient et levaient des obélisques de plusieurs centaines de tonnes grâce à des milliers d'hommes tirant, à la main, sur des attelages de cordes enserrant la pièce à manutentionner.

Chez les romains, les meules à farine étaient actionnées par des esclaves ; on les muselait pour éviter qu'ils se servent directement.

Longtemps, les bateaux de guerre furent actionnés, à la rame, par des condamnés. Ils étaient enchaînés à leur banc et avaient tout intérêt à faire preuve de zèle car ils coulaient avec la galère en cas de défaite. Quand le Roi lançait de nouvelles galères on demandait aux cours de justice d'être plus sévères. On ne se souciait pas plus de leur peine qu'on n'a pitié, aujourd'hui, du moteur de sa voiture qui monte le Tourmalet.

La marine à voile rendit cette pratique obsolète mais la vie à bord des grands voiliers était souvent très violente. L'extrait du livre « les grands clipper français », évoquée plus loin, en donne une idée.

La vapeur remplaça la voile. Mais le sort des hommes de mer restait peu enviable : voir, plus loin la vie des soutiers sur les grands paquebots.

En fait, l'usage du vent semble avoir été la première façon de suppléer la force musculaire animale ou humaine soit de façon directe avec une voile que le vent poussait, soit avec des ailes qu'il faisait tourner pour entraîner une meule. Vint, ensuite, l'usage du courant puis de la chute d'eau toujours pour moulinier le grain.

C'est en 1704 que démarra une ère nouvelle grâce à Denis Papin.

Denis Papin était fabricant de ce que nous appelons aujourd'hui des cocottes minute. Son principal souci était d'empêcher le couvercle de s'en aller quand il faisait bouillir le contenu de la cocotte. A force de se battre contre cette force qui le gênait il finit par se demander s'il ne pourrait pas en tirer parti. De cette intuition géniale naquit une révolution dont on n'a pas fini de mesurer les conséquences.

La première utilisation de cette force étonnante semble être le pompage de l'eau. On connaissait les pompes à main, faites d'un piston circulant dans un cylindre qui aspirait l'eau dans un puits ; il suffisait de faire la même chose, en sens inverse en envoyant la vapeur de la cocotte par le même tuyau pour actionner une autre pompe qui, elle, aspirait l'eau. On disposait, ainsi, d'un appareil nettement plus puissant qu'un homme, qui ne se fatiguait pas, et qui ne mangeait que du bois.

Bien entendu, ça ne marchait pas seul. Il fallait quelqu'un pour ouvrir et fermer des robinets de façon à diriger la vapeur où il fallait. Ceci n'était pas pénible, aussi on y mit des enfants.

L'histoire raconte que l'un d'eux, pour aller jouer avec ses copains, eut l'idée de faire commander les vannes avec des ficelles fixées au bon endroit sur les mécanismes en mouvement. On a oublié le nom de ce « fainéant intelligent » et c'est dommage car il est le véritable inventeur du moteur.

Toute une série d'inventions découla de ce système basique.

Le vilebrequin permet d'obtenir un mouvement circulaire qui ouvrait une énorme variété d'applications. Il fallait aussi réguler la vitesse pour éviter des emballements dangereux ; le régulateur à boules tournante permet de d'adapter le débit de vapeur aux mécanismes à entraîner. Les amateurs de mécanique s'en donnèrent à cœur joie pour domestiquer cette force providentielle qui révolutionna le mode de vie des gens à tel point qu'on pense qu'elle fut peut-être une des causes de la Révolution de 1789.

La première application spectaculaire fut le « fardier » de Cugnot, sorte de camion à vapeur difficile à dompter. On dit que lors de la démonstration qu'il fit devant Louis XIV son engin démolit un pan de mur ; il restait tout à découvrir pour en arriver à « la direction assistée ». C'est néanmoins l'ancêtre de notre chère automobile.

Jouffroy d'Abbans construisit, en 1816, les premiers bateaux à vapeur, à roues à aubes pour une exploitation commerciale sur la Seine.

Clément Ader alla bien plus loin : il appliqua cette énergie toute neuve à la conquête de l'air. Son appareil volant, qu'il baptisa « Avion » et le nom est resté, était mu par un moteur à vapeur qu'il fabriqua lui-même car les moteurs existants pesant 50Kgs par cheval il ne pouvait voler qu'avec un moteur bien plus léger. Il arriva à en faire un qui ne pesait que 3Kgs par cheval. Malgré toute son ingéniosité il ne réussit qu'un vol de 70 mètres.

30 ans plus tard, les frères Wright montrèrent un aéroplane capable de décoller et atterrir plusieurs fois de suite. Ils utilisaient un moteur plus performant et plus léger, appelé « moteur à combustion interne ». Pour le moteur à vapeur on dilatait un gaz dans une chaudière et on l'envoyait ensuite dans le cylindre ; le nouveau moteur fonctionnait par allumage du combustible directement dans le cylindre. C'est l'ancêtre de notre moteur actuel, amélioré d'année en année sans avoir jamais été détrôné.

La vapeur n'avait pourtant pas dit son dernier mot. Encore aujourd'hui, les réacteurs nucléaires produisent de la vapeur d'eau pour actionner non pas un piston dans un cylindre mais une turbine. Il s'agit là des moteurs les plus puissants jamais construits. A titre d'exemple, la puissance de chacun des deux réacteurs de Golfech est de 1,3 millions de Kilowatts et cette puissance gigantesque est répartie sur quelques turbines qui actionnent des alternateurs électriques.

Ceci amène à une autre considération : une telle quantité d'énergie ne peut être utilisée sur place ; la transformation en électricité permet de la transporter dans tous les endroits où elle peut être utile. Les applications sont infinies dans notre vie de tous les jours et si, par malheur, nous en étions privés, il nous faudrait réapprendre tous les gestes compliqués de nos ancêtres en commençant par allumer la bougie, le matin, après avoir trouvé, à tâtons, la boîte d'allumettes ou le briquet à amadou !

La découverte de la force mécanique a bouleversé notre civilisation humaine, depuis notre façon de vivre jusqu'à la façon de faire la guerre. Aujourd'hui, nous entrevoyons le risque de manquer d'énergie : le pétrole et le nucléaire sont les seules sources faciles et abondantes. Mais les réserves de pétrole ne semblent pas infinies et les centrales nucléaires ne sont pas sans danger. Les énergies renouvelables ne sont pas aussi abondantes ni faciles qu'on l'avait pu croire, au point que tout porte à penser que la seule solution réside dans une gestion rigoureuse des ressources.

Alors? Un jour viendra où l'énergie tirée de la fusion d'atomes d'hydrogène nous fournira une énergie sans limite et sans danger. C'est cette énergie qui donne au soleil toute sa chaleur et il y en a pour, encore, 5 milliards d'années! Contrairement à l'énergie de fission, qui résulte de la cassure d'atomes lourds ce qui projette des éclats très dévastateurs, l'énergie de fusion est "propre". Seul problème on pense qu'il faudra plusieurs dizaines d'années avant d'être en mesure de l'exploiter. C'est le projet ITER, affecté à Cadarache après de difficiles négociations internationales, qui a pour objet de développer ce programme fabuleux.

En attendant, sans doute devons-nous être économes de cette énergie sans laquelle nous ne savons rien faire.

La vie des marins sur les bateaux du 19^{ème} siècle.

Le logement des matelots.

Extraits du livre « Clippers Français » édité par « Le Chasse-marée ». La description ci-dessous date de 1835 :

A ce moment-là, les hommes étaient toujours logés dans un étroit réduit situé sous le gaillard d'avant, auquel on accédait par un panneau et une descente.

Les logements contenaient les cabanes des matelots (lits superposés, quelquefois munis d'un rideau) et leur coffre, seul mobilier et seule fortune. L'écouille qui y donne accès en est étroite, l'escalier rapide et glissant. Il n'est pas d'heure du jour où il ne s'y trouve quelque matelot, c'est l'oubliette où se réfugie le paresseux ; il sait que rarement les officiers y descendent.

C'est pourtant un abominable lieu, obscur, étroit, encombré et imprégné de mille senteurs que mêlent dans la chaude et lourde atmosphère le suif, le goudron, l'huile de lampe, les vêtements humides et les mains sales... c'est égal ! Assis sur leur coffre, le dos tourné à leur cabane, les matelots chérissent le *logement*. Le jour n'y vient que par l'ouverture qui y livre passage, et que la pluie ou l'invasion des lames sur le pont oblige souvent à fermer ; à peine alors de ternes lueurs y pénètrent-elles par quelques rares lentilles de gros verre, qui, percées sur le pont, jettent de myopes regards dans cet asile enfumé.

La nuit, même quand les mouvements du navire sont d'une brutalité à décrocher le cœur, s'ils ne sont pas de quart les matelots dorment !

Pendant le jour, si le froid ou la pluie les empêchent de prendre leur repas en plein air, ils s'affalent dans le logement et dressent leurs gamelles sur les coffres... et avec tout cela le roulis qui renverse tout, la fumée noire de la lampe d'huile de poisson qui remplace le jour, l'odeur de la pipe d'ignoble tabac que fume un dégoûté qui n'a pas faim !

La discipline

Il arrivait fréquemment que des équipages constitués à la hâte avec le concours des marchands d'hommes fussent un ramassis de vagabonds des quais et de gredins toujours prêts à, se quereller, à voler ou à tuer, voire à se mutiner, mettant en danger la sécurité du navire et de ses occupants. Capables de supporter les intempéries, la mauvaise nourriture, l'humidité et la promiscuité du poste d'équipage, ils ne savaient cependant pas obéir sans la menace de la punition corporelle. Le fouet dit « chat à neuf queues », composé d'un manche de bois prolongé par neuf cordes de chanvre tressé se terminant par un nœud, était souvent utilisé par les officiers. Le fautif était fouetté sur le pont devant l'ensemble de l'équipage afin de décourager les futures tentatives d'indiscipline. Le nombre de coups était fonction de la faute commise et il n'était pas rare que le puni soit emporté totalement inanimé par ses camarades d'infortune.

La vie des soutiers sur les grands paquebots à la fin du 19^{ème} siècle.

Extraits du livre "Parti de Liverpool" d'Edouard Peisson. Davis, le commandant, va voir la chaufferie où s'affairent les soutiers.

Quittant la machine, il pénétra, par une porte basse, dans la chaufferie. Il ne distingua d'abord qu'un grouillement d'hommes à demi nus, puis brusquement l'obscurité fut trouée par la grande lueur d'un foyer ouvert à côté de lui; des flammes jaillirent et des charbons ardents roulèrent sur le sol jusqu'au chauffeur qui les repoussa du pied. L'homme plongea un crochet dans la braise qui siffla et jeta des étincelles, puis, la poitrine déchirée par un *han* profond à chaque coup, il envoya dans le fourneau de grandes pelletées de charbon. Enfin, d'un coup de pelle il referma la porte, laissa tomber son outil sur le sol, et, de l'extrémité du foulard qui lui serrait le cou, il s'épongea le front. A côté, plus loin, d'autres foyers furent ouverts, et les ringards et les pelles ne demeuraient pas inactifs. La lueur des flammes éclairait vingt torsos nus, suants, rayés de cicatrices, et leur reflet jouait sur les muscles des bras serrés au poignet par un manchon de cuir.

Pour ces rudes hommes, toute leur vie était au fond d'une chaufferie. Etre à la mer, c'était être enfermés entre des tôles noires, devant la porte d'un foyer, en face de charbons ardents, de flammes qui sifflaient rageusement contre leur poitrine.

Problème

3 hommes vont dans un hôtel. Le réceptionniste annonce la chambre à 30€.

Donc chacun donne 10€.

Un peu plus tard, le réceptionniste réalise que la chambre est en fait à 25€.

Il appelle le groom et l'envoie avec les 5€ chez les gars qui ont loué la chambre.

En route, le groom se demande comment il va partager les 5 € en 3.

Il décide de donner à chaque gars 1€ et garde 2€ pour lui.

Donc chacun des 3 gars a payé 9€ pour la chambre ; cela fait donc un total de 27€.

Ajoutons à ces 27€ les 2€ gardés par le groom ; cela fait 29€.

Où est l'autre euro ?

Ce problème est très vieux, et très perfide!

Je ne connais pas la réponse officielle. Si quelqu'un qui dispose d'Internet la connaît, il serait intéressant qu'il la communique, à tous ceux qui sont connectés, sous la forme d'une réponse à l'Ecoute. Vous pouvez aussi me la communiquer par écrit à :

Pierre Couturon
Belmontet
82320 La Salvetat Belmontet

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

Ou mail: pierre.couturon971@orange.fr