



L'Écoute

Le premier journal qui se lit de bout en bout

Bonne année
de navigation !

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

cvtg82@gmail.com <http://cvtg82.webnode.fr> <http://cvtg82.free-bb.com>

N° 18 – janvier 2010

Directeur de la publication : Daniel DELIDAI

Haaa ! ces pontons !

Le ponton, liaison entre la terre porteuse d'espérances de navigation, et l'eau, salée ou pas, porteuse de nos superbes navires. C'est très souvent un haut lieu d'échanges verbaux, où matelots et capitaines se retrouvent ou se quittent dans la tristesse ou la joie, où informations et annonces fausses ou vraies circulent au gré des humeurs, où carburants et nourritures terrestres sont entreposés le temps d'une manœuvre. Bref, un endroit d'une importance capitale pour l'activité aquatique.

Mais le ponton peut aussi générer de la convoitise, voire des disputes :

- « je ne peux pas mettre à l'eau car les pontons sont encombrés de bateaux-ventouse ».
- « je ne peux pas accoster car tous les pontons sont occupés, et personne ne semble voir mon désarroi ».
- « les algues d'un côté, et les bateaux-ventouse de l'autre, m'empêchent d'accoster ».
- « mais pourquoi ce sont toujours les mêmes qui occupent les pontons ? ».

Dans une association, et particulièrement une association de navigateurs habitués à la solidarité des gens de mer, la plupart du temps c'est sur le mode de la compréhension et l'entraide mutuelle, basée sur l'observation des besoins de l'autre, que les membres fonctionnent. Ainsi la mécanique de la relation fait son œuvre et permet de passer une bonne fin de semaine dans une ambiance sympathique.

C'est ce qui est souhaitable à St Nicolas.

Mais avant que chacun se lance dans cette tâche, quelques explications sur le fonctionnement théorique des facilités de mise à l'eau et d'accostage :

Le ponton du club, celui qui est situé le long du chemin de berge, est réservé uniquement aux membres du club. Il sert au chargement-déchargement des matériels de bord, ainsi qu'à l'embarquement-débarquement des équipages, ceci afin d'éviter l'utilisation de l'annexe pour les bateaux sur corps-morts. En cas d'affluence, il est convenu que dès la fin des manœuvres décrites plus haut, le bateau soit déplacé pour laisser le ponton libre au suivant. Selon la direction du vent, il est également de convenance de laisser une place libre en permanence côté plan d'eau de façon à ce que l'arrivant puisse apponter en arrivant sous le vent du ponton. L'appontage est comme une manœuvre d'un avion sur un porte-avion, la rapidité en moins, mais néanmoins avec une erre du bateau qui demande suffisamment de longueur de ponton, notamment pour les débutants.

Attention, les pontons se révèlent être dangereux pour les coques amarrées en cas de montée du vent d'autan. Se rappeler de l'automne 2007 qui a vu à cet endroit des coques défoncées, des chandeliers arrachés.

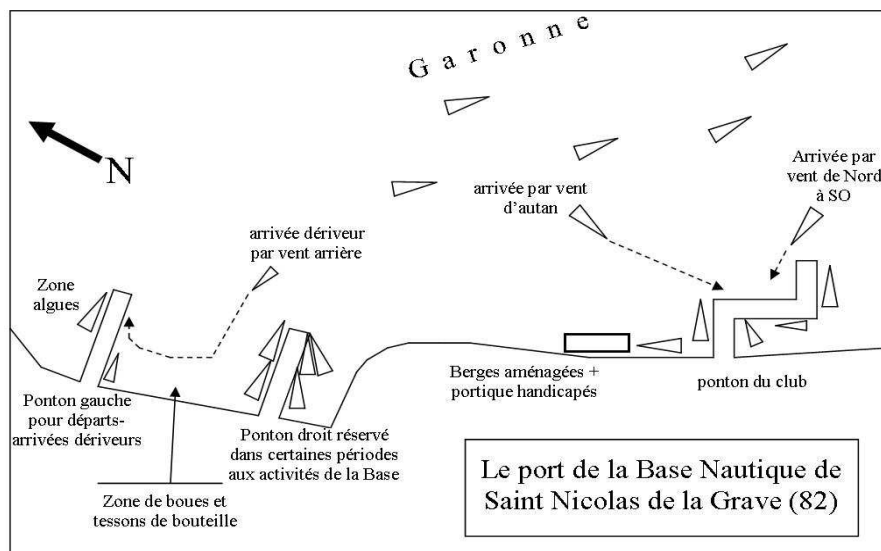
Les nouvelles bordures aménagées, situées entre la cale de mise à l'eau et le ponton du club, sont accessibles pour l'instant à l'accostage des bateaux de faible tirant d'eau. Comme ils sont fixes, l'amortissement des chocs dus à un éventuels clapot (vent d'autan ou passage de bateaux motorisés) en est réduit. Il n'y a pas de système d'amarrage conforme. Ce nouvel aménagement, prévu initialement pour rendre les berges plus accessibles aux promeneurs, permet pour l'instant d'agrandir les possibilités de rapprocher les bateaux de la rive et de désencombrer le ponton du club.

Les deux pontons de la Base, ceux qui sont attachés au bas de la pente de mise à l'eau du port, en principe servent à toutes les manœuvres de bateaux. **Celui de droite** est réservé aux activités de la Base nautique, principalement durant la période d'été (pédalos, canoës, voiliers, bateaux motorisés). **Celui de gauche** est autorisé d'accès et d'utilisation pour tous. C'est donc ce ponton qui servira aux manœuvres des bateaux du club de voile et à ceux des adhérents. Il sert également aux particuliers qui viennent naviguer sur ce plan d'eau.

Mais ce ponton est aussi celui qui sert à la pratique du dériveur léger et du dériveur lesté et principalement sur son côté droit (le gauche est encombré par les algues). Comme tout le monde le sait, les dériveurs légers ne possèdent pas de moteur pour manœuvrer et ils doivent utiliser le vent pour appareiller et surtout atterrir. Autant la manœuvre d'accostage est relativement facile par vent d'Ouest à Nord car le bateau arrive vent debout nez au ponton, autant cela devient difficile par fort vent d'autan où le dériveur arrive vent arrière en pleine vitesse. La manœuvre se complique le plus souvent par le fait du manque de profondeur d'eau nécessaire pour le passage de la dérive. Le tableau sera complet quand on saura que la berge est encombrée d'une épaisse couche de vase gluante et nauséabonde qui fait redouter un atterrissage direct sur la pente en béton. Enfin, de nombreuses bouteilles cassées jonchent cette plage d'arrivée, mais invisibles car sous l'eau. Il est donc de bon usage de laisser le côté droit du ponton de gauche libre d'accès lorsque les dériveurs légers sont en navigation proche du port. Ce côté de ponton est en quelque sorte une sorte de piste d'atterrissage de bateau. Le sujet est d'autant plus sensible pour les navigants sur dériveurs légers que c'est l'unique facilité qui leur est accordée sur cette base nautique, sachant que depuis 5 années il ne leur est plus possible d'entreposer leurs coques sur le secteur et qu'ils ressentent un réel déséquilibre entre les facilités des membres propriétaires de bateaux sur corps-mort et les possibilités très réduites pour les dériveurs légers.

Récapitulons (il s'agit de conseils):

- Utiliser les pontons de façon modérée et uniquement pour embarquer et débarquer personnes et matériels, éventuellement pour réparer, laisser la place libre pour faciliter les arrivées de bateaux.
- Durant les manœuvres au ponton, observer en permanence les navires en navigation proches du port et des pontons et essayer de comprendre leurs besoins de place pour atterrir. Agir pour faciliter les manœuvres des autres équipages.
- Appliquer cette entente entre navigateur à St Nicolas, c'est aussi être dans le moule du fonctionnement de tous les ports de la planète.



La première Transat Anglaise OSTAR date de 1960, initiée par Blondie Hasler, à laquelle ce dernier participera sur son célèbre bateau " Jester " (Bouffon). A l'époque déjà de prestigieux noms s'inscrivaient dans la liste des concurrents, comme par exemple Sir Francis Chichester, qui d'ailleurs remportera cette course devenue mythique. A l'époque, cinq bateaux franchissent la ligne d'arrivée, dont quatre d'entre eux avaient moins de 26 pieds.



Cette course sera concurrencée par d'autres pays organisateurs, et petit à petit va se professionnaliser, avec des bateaux toujours plus grands, plus performants.

En 2004, les bateaux de moins de 30 pieds (9 mètres) sont exclus de la compétition.

Des premières courses à la voile, sans gloire ni commanditaires, certains navigateurs ont voulu garder cet esprit de liberté, où chacun a le droit de naviguer avec son bateau personnel sur un océan et en solitaire, en groupe de bateaux, sans se soumettre à des droits d'inscription, mais simplement avec des règles de bon sens et de bonne navigation. L'idée était d'ouvrir cette possibilité de passage océanique à des propriétaires de bateaux plus petits. Le Jester Challenge était né !

NAVIGATION EN SOLITAIRE

TRANSATS ANGLAISES

L'OSTAR et le JESTER CHALLENGE

Un navigateur du CVTG engagé



La première de cette série a eu lieu en 2006 avec 8 concurrents, et deux arrivés à destination.

Le Challenge est organisé entre skippers de plus de 18 ans sur des bateaux entre 20 et 30 pieds, sans limite de temps, basée sur la confiance (journal de bord et utilisation moteur). Chacun prend à bord le matériel qui lui convient, basé sur son expérience personnelle. Le défi Jester est donc une expérience moderne dans l'autonomie des anciens, l'autosuffisance et la responsabilité personnelle. Il est recommandé de se préparer à cette traversée en effectuant un parcours test de 500 Milles au minimum.

En 2008, les skippers intéressés se proposent de s'entraîner sur un parcours plus petit entre Plymouth et les Açores. En 2010, il s'agira du 50ème anniversaire de la première transat anglaise et pour honorer Blondie Hasler, la traversée de l'Atlantique sera complète entre Plymouth et Newport Rhode Island par la route du nord.

<http://www.jesterinfo.org/>

LE JESTER CHALLENGE 2010

Départ le 23 mai 2010 à 13h00 depuis la sortie du port de Plymouth (GB). Arrivée à Newport Rhode Island (USA) environ 45 jours plus tard.

Nombre de bateaux inscrits (janvier) : environ 80. De nombreuses nationalités représentées avec des anglais en grande majorité, des canadiens, des américains, des russes et des hollandais, un tchèque, un hongrois, un italien, un autrichien, un irlandais, un australien, un suisse, et 7 français sur Muscadet (21 pieds), Golif (21 pieds), Figaro One (30 pieds), First 30, Flush Poker (27 pieds), Iroquois MKI catamaran (30 pieds) et un Pogo 8.50

Conditions météo habituelles sur cette période de l'année :

La route du grand cercle passe au nord des dépressions, et donc profite des vents du sud et même de sud est, et le Gulf Stream (contraire) est moins fort. Le prix à payer est que 4% du temps de passage dans ce secteur est à Force 8 Beaufort minimum, 10% du temps avec des vagues plus de 4 mètres, puis des icebergs au sud est de Terre Neuve et les dernières 1000 miles, 40% du temps avec du brouillard et l'eau à 3° (pas de pique-nique possible !!). L'option de faire le Grand Cercle vers 40 N 50 W et puis direct vers Newport est situé en plein dans les dépressions, donc une allure au près tout le temps, mais avec moins de mauvais temps et on passe au sud des icebergs. Plus longue, mais plus confortable. Pour le retour, il faut quitter Newport avant le 15 juillet, sinon on est dans la zone des cyclones, donc il ne faut pas traîner.



**Andrew LANE
de Saint Nicolas à l'Atlantique Nord**

Andrew LANE est entré en voile à l'âge de 8 ans. Avec son frère, ils écument les régates anglaises sur un Fireball (dériveur léger). Puis les courses au large sur différents bateaux, dont le Fastnet en 1972. Il a fait beaucoup de traversées de la Manche en solitaire et souvent dans la mauvaise saison sur son Glen One, un vieux 24 pieds irlandais, très rapide mais sans aucun confort.

Andrew vient vivre et travailler en France du Sud-Ouest vers l'âge de 39 ans en tant qu'Artisan en Maçonnerie, tout en continuant de naviguer en course au large. Le voici propriétaire d'un Etap20 avec lequel il s'entraîne en solitaire sur le plan d'eau du Tarn et Garonne et surtout en mer Méditerranée. Il s'investi beaucoup dans les activités du Club de Voile de Tarn et Garonne, au sein du CA et créé le maintenant célèbre Raid des Hiboux pour inciter les adhérents à connaître d'autres aspects que celle de la voile de plaisance diurne. Les différents articles de presse, puis la lecture de livres des anciens traverseurs d'océans l'incitent en 2008 à se décider pour vivre en réel cette traversée de l'Atlantique. Il achète alors un bateau d'occasion adapté à la traversée.

Son bateau : un Coco Archambault de 1985, basé actuellement à Port Médoc (Gironde), avec grand-voile et plusieurs focs à mousquetons. Le bateau est équipé d'un conservateur d'allures, d'un pilote automatique (au large très peu sollicité, sauf au portant) pour garder le cap. Le virement de bord occasionne 11 manœuvres qu'il faut coordonner, dont les pataras et les bastaques largables ! Son nom : "Amadeus".



Andrew Lane et son Etap 20 à Saint Nicolas



Le Coco de la traversée



Préparation du projet :

Tout en continuant son entreprise de maçonnerie, Andrew consacre une semaine par mois pour la préparation du bateau et son entraînement. Par exemple, en septembre dernier, il effectue un parcours de 600 Milles en solitaire. Il a profité du départ de la Mini-Transat pour suivre les coureurs pendant 2 jours par vent de force 5.

- " Le retour a été difficile avec un force 7 toute la durée du parcours. Malgré l'établissement du tourmentin, et une réduction de la grand-voile jusqu'à la 3ème bande de ris, néanmoins la grand-voile restait trop importante. De plus, la hauteur des vagues était de 4 mètres avec une fréquence de 8 secondes et l'escalade des vagues et la reprise du vent dans la grand-voile provoquait le lof du bateau, ce qui changeait considérablement le cap, et pendant une journée et demie, je n'ai pu faire la route désirée. Le mât vibrerait beaucoup trop et il m'a fallu affaler la grand-voile et continuer sous tourmentin seul. Pendant 2 nuits, j'ai vu la côte espagnole aller de droite et de gauche ! Finalement le vent s'est un peu calmé à force 6 et après avoir rehissé la grand-voile et 3 bandes de ris, j'ai pu rejoindre Port Médoc normalement. J'ai aperçu et réparé plusieurs fuites d'eau, certainement provoquées par les précédents propriétaires qui ont ajouté de l'accastillage sur le pont, et sous la pression des vagues, l'eau pénétrait dans le bateau ". - " Donc 6 jours géniaux !!! J'ai attrapé un thon de 50 cm à la traîne et ai pu ainsi manger 8 steak, mais ça finissait pas en faire trop pour moi seul ", "Maintenant, je vais faire installer une quatrième bande de ris sur la grand-voile et fabriquer un autre foc ».

Andrew Lane a bien préparé son aventure transatlantique.

La nourriture : il s'agit de manger le plus sain possible. Un réchaud à gaz, une cocotte minute, pas de frigo. Une consommation de 2 litres d'eau par jour, et pour la cuisson des pâtes, l'eau de mer est utilisée pour 1/3 du total. Mais seulement loin de la terre (pollution). Si la traversée est comptée pour 45 jours, la réserve de nourriture l'est pour 60 jours, en cas de problème. Donc 120 litres d'eau douce sont embarqués. La nourriture à bord sera composée de pommes de terre, de choux, de carottes, d'oignons, de pommes, d'oranges, tout ce qui dure un peu. Des œufs aussi avec une pellicule de vaseline qui permet de tenir toute la traversée. Bien sûr du lait, du café, du thé, différentes boîtes de conserve.

Les périodes de sommeil sont prévues par périodes d'une demi-heure. Au niveau de la communication avec l'extérieur, l'esprit de cette traversée est l'autonomie, donc, les moyens satellitaires de communication sont réduits. Il y a néanmoins une VHF pour la communication proche de la côte et avec les 80 concurrents proches (groupe de contacts). Une balise EPIRB de sauvetage qui fonctionne pendant 24 heures sans possibilité de l'arrêter dans le cas de gros problèmes et qui porte le nom du bateau, qui permet au contact terrestre de se mettre en contact avec un cargo proche pour un éventuel sauvetage. En plus un Spot Tracker à numéro unique qui envoie par satellite un message e-mail directement sur un portable ou une messagerie PC à terre. L'e-mail comprend un Google Map qui indique la position du moment.

Le lien sera : [http://share.findmespot.com/shared/gogl.jsp?gllid=0z](http://share.findmespot.com/shared/gogl.jsp?gllid=0zTQM4jqcuTA6kINBxmPzL90k7bB7xbRK)

TQM4jqcuTA6kINBxmPzL90k7bB7xbRK

sur lequel nous pourrions situer son parcours à partir du 11 mai.

Andrew poursuit : - " Pour le retour, après l'arrivée à Newport où je prévois de rester environ 6 jours pour le ravitaillement et les réparations, je compte prendre une route avec les vents portants, complété du Gulf-Stream avec un passage à environ 300 Milles au nord des Açores, et si j'ai le temps, je m'arrête carrément aux Açores car je serai à ce moment en dehors de la course. Il faut toutefois que je parte des Etats Unis avant le 15 juillet car après on tombe dans la période des cyclones, et toutes les personnes qui ont eu cette expérience précisent qu'il ne faut pas dépasser cette période, surtout avec des petits bateaux. Certains skippers laisseront le bateau à Newport pendant l'année 2010 et reviendront le chercher à la bonne saison suivante. D'autres placeront leur bateau sur un cargo (solution onéreuse) ".

- " D'autre part, je fêterai mes 60 ans en mer, 10 jours après le départ, et à cette occasion, j'ai préparé l'année dernière un confit d'oie serti en boîte métal, qui sera accompagné d'une bouteille de champagne, si celle-ci n'a pas été trop remuée ! ".

Le départ de Port-Médoc doit être situé vers le 13 mai. Andrew souhaite voir ses amis navigateurs du CVTG le rejoindre vers le 11 mai (date précisée ultérieurement) afin de leur présenter son bateau et boire le verre de l'amitié avant son départ pour Plymouth.

- " Le bateau est équipé d'une petite balise satellitaire qui donnera ma position. Ma fille, dans le Lot, sera mon ange-gardienne et recevra donc la position du bateau et elle devrait pouvoir envoyer les coordonnées directement au club. Les points devraient ainsi être alignés, en principe vers l'ouest ! Et d'ailleurs, pourquoi ai-je appris l'espagnol ? C'est dans le cas où je n'arriverai pas à faire le bon cap ! ".

Souhaitons à Andrew Lane bon vent et bonne mer pour cette fabuleuse traversée.

(propos recueillis par Pierre Martin)

Les projets 2010

Cette année, le déroulement des activités organisées par le club sera modifié. Il s'agit à la fois de répondre à une forte demande des membres de l'association et de réduire le travail des organisateurs de régates qui était devenu au fil des années bien trop lourd.

L'orientation générale sera donc plus basée sur la voile-loisirs, avec des sorties de groupes à caractère ludique. Le nombre de régates de Ligue sera réduit.

Par ailleurs, une partie de l'énergie des organisateurs sera consacrée à la formation des jeunes et des adultes afin d'assurer un bon développement du club et de relancer ses activités de base. Ainsi, de mars à juin, cinq adultes entrants pourront découvrir et s'adonner à la pratique de la voile. Puis viendra le tour de 16 enfants (7 - 12 ans) qui pourront bénéficier d'une formation entre le 20 et le 24 avril, assurée par Philippe CHELLE, le moniteur BÉES de la Ligue Midi-Pyrénées (renseignements et inscriptions sur le site internet du club dans la rubrique « stages »).

Solution du "**problème des 3 filles**" de l'Ecoute d'août 2009. (par Pierre Couturon). Il faut lister toutes les combinaisons possibles des âges et en calculer le produit et la somme:

<u>Combinaisons</u>	<u>Produit des âges</u>	<u>Somme des âges</u>			
1 X 1 X 36	36	38			
1 X 2 X 18	36	21			
1 X 3 X 12	36	16	2 X 2 X 9	36	13
1 X 4 X 9	36	14	2 X 3 X 6	36	11
1 X 6 X 6	36	13	3 X 3 X 9	36	10

Il y a 8 solutions possibles qui donnent 36 en multipliant les âges des 3 filles, et l'ami ne peut dire laquelle est la bonne.

Le père ajoute: "la somme de leur âge donne le même nombre que celui inscrit au-dessus du porche". Si l'ami ne peut toujours pas répondre c'est qu'il n'y a encore pas qu'une seule solution. C'est donc une de celles qui donnent 13.

L'aînée est blonde", dit le père. L'indice important, ce n'est pas la couleur des cheveux, mais le mot "est" qui indique qu'il n'y a qu'une seule aînée. Ce ne peut être que 2, 2, 9.
