

LA HUNE



N°8 décembre 2010

LE MOT DU PRESIDENT



L'année se termine, les fêtes approchent, ce qui explique sans doute le ralentissement des présences de nos adhérents. Nous avons pourtant un calendrier bien chargé pour ce mois de décembre.

Le Pacha est en chantier de révision et de quelques travaux accessoires (changer l'hélice, refaire le coffre arrière, carénage, revue complète et remise à l'eau si possible le 15 décembre...)

Notre session de permis côtiers se terminant dans sa phase théorique le 13 décembre (jour de l'examen) il serait bien de passer la pratique avant Noël????

Le Six Frères est en travaux également, mat et grément..

Le Féroê avance doucement dans ses travaux (nous pensons le remettre à l'eau pour la régata de l'Estuaire)

Cette année, notre association est marquée par la disparition de trois de nos adhérents fidèles, d'abord Marc ROBARD, membre actif, décédé brutalement d'un arrêt cardiaque en janvier, puis Abillo DA COSTA, sympathisant nous ayant rendu d'énormes services au sein de son entreprise, et qui nous achetait un vêtement à l'effigie

des Vieux Gréments, dès sa sortie. Puis notre brave Alain BERTHO qui, lui aussi nous quitte bien jeune avec beaucoup de souffrances dans sa fin de vie. Ils auront pour nous, toujours une grande place dans nos souvenirs.

Nous souhaitons à leurs familles, beaucoup de courage et, en ce qui me concerne, ils ne seront jamais dans l'oubli.

La vie continue et il nous faut regarder devant.

Claude Lollic

ACTUALITE

Encore une fois les bateaux doivent subir des séries d'entretien.

Le Pacha est à sec sur le quai des frégates jusqu'à la mi-décembre.

Au programme: changement de l'hélice après une question pointue sur le rapport de propulsion.

Dans cette affaire, plus on gaze fort, moins on fonce vite et en marche arrière c'est encore plus corsé!

Réfection totale du coffre arrière: Il a fallu se rendre à l'évidence, les « touristes » embarqués risquaient de se retrouver à mesurer la longueur du mouillage de secours avec quelques contusions.

Les petites infiltrations seront colmatées entre les bordés.

La pompe de secours doit être revisitée et une petite fuite d'huile moteur devra être asséchée puis colmatée.

Le Six Frères est devenu momentanément une coque sans âme. Si vous lui faites une petite visite, dites-vous qu'il va se re-

trouver avec un accastillage revu et corrigé. Notre bosco Yves-Laurent a mesuré l'étendue de la tâche et entrepris les premières actions de restauration qui s'imposaient depuis quelques temps. Le système de génération électrique a été restauré par Jacques Autret qui a mis sa science du testeur au service de notre joli cotre.

Jacques Corlay se creuse la tête pour donner une belle allure au Mouche sous son taud d'hiver. On phosphore et la solution remarquable est en vue.

Un grande nouvelle qui mobilise notre équipe, devrait nous parvenir durant ce mois et pourrait voir notre flottille s'agrandir d'une belle unité. Cette aventure alimentera la rubrique «actualité» pour le prochain numéro.

Dernière minute:

Yves-Laurent aura besoin de nouvelles poulies pour équiper le mât. Compte-tenu du coût de ces petits équipements, il est intéressé par toute suggestion permettant d'en acquérir dans les meilleures conditions.

Le moteur du Féroê va de nouveau tousser entre les mains expertes de Nicolas, un nouveau membre bienvenu.

La Hune est toujours intéressée par des idées d'articles; n'hésitez pas à partager vos connaissances et vos idées.

BONNES FETES A TOUS

LES

VIEUX

GREEMENTS

La page du charpentier

Notre charpentier, qui se trouve également être l'un des deux vice-présidents de notre association, communique sur un point très précis de la charpente marine :

Actuellement, le mât du Six-Frères est en réfection et il a laissé voir une vilaine blessure dans sa pointe.

Le Scarf (ou Ecart)

Le scarf est une technique qui permet de raccorder les pièces les plus complexes, (mât, baume, etc.).

On pratique de la manière suivante: Pour allonger une pièce, ou pour réparer une cassure dans un espar,.

on pratique une coupe en biseau de telle sorte que les deux surfaces à joindre soient strictement en contact

Le rapport entre la longueur du biseau pratiqué dans la pièce saine et le diamètre de la pièce à l'endroit de la cassure doit être d'environ 13, Soit, pour un mât de 10 cm de diamètre la longueur du biseau est de 1,30 m.

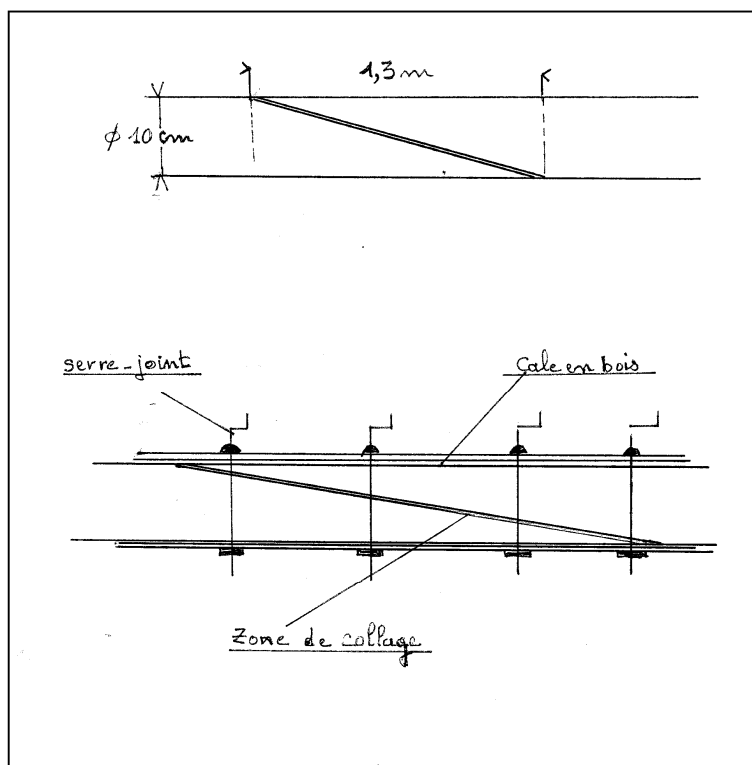
Ce rapport permet d'obtenir une résistance à toute épreuve avec un collage époxy.

Il est nécessaire de bien respecter les données du fabricant, surtout pour la température (entre +10° et 25°C) et l'hygrométrie(autours de 70 %) et d'effectuer un serrage parfait, dans tous les axes de collage.

Une feuille de papier peut être insérée entre l'espar et les cales, ce qui facilite leur enlèvement en évitant qu'elles ne collent.

Actuellement, le mât est sous l'abri et il est possible de voir les cales mises en place par Daniel, dans plusieurs dimensions.

Entre la tête de mât et les épissures de Yves-Laurent, il y a de quoi apprendre.



Plusieurs cales peuvent être nécessaires pour maintenir un scarf complexe



La pensée du jour:

« Rouge à tribord, verre à ras-bord »

A VOIR SUR LE SITE

Pour les curieux avides de découvrir un peu de technique, il y a de quoi faire actuellement !!!

La **réfection du haubanage** du Six-Frères entreprise par Yves-Laurent; est un travail de matelotage qu'on ne réalise pas tous les jours et qui demande beaucoup de patience et de méthode.

La **pose du scarf** sur le haut du mât, avec son jeu de cales assez impressionnant. Daniel vous donnera tous les détails sur la méthode.

Le **calfatage** du Féroë entrepris par Patrick, qui ne manque pas de se marquer les mains en bleu avec les marteaux cerclés de fer, est un moment important de la vie du bateau.

Notre sécurité et notre confort dépendent de ce travail de bénédictin. Hervé nous a apporté quelques exemplaires **des demi-coques** qu'il a lui-même confectionnées. Les amateurs pourront lui demander tous les détails de fabrication et on pourrait envisager un atelier de démonstration pour des temps plus libérés. (faites-vous connaître).

Quelques uns d'entre-nous ont pu se joindre au groupe de candidats au permis et rafraîchir leurs connaissances qui commençaient à dater.

Pendant toutes ces activités typiques de la « **bel ouvrage marine** », ça ponce, ça ajuste et rabote, ça peint et ça récuré. L'entretien des bateaux est une tâche éternelle qui demande aussi beaucoup de suivi.

La remise en route du moteur est un moment sympathique qui attire toujours la curiosité et les commentaires avisés des spécialistes

Ouvrons les oreilles, ça peut servir dans les diners mondains!!!

**Oyez, Oyez Braves gens,
il se passe toujours quelque chose
aux Vieux Gréments
Faites-le savoir!!!**

Encore une petite plaque, s.v.p.!!!!



Ben oui, j'ajuste, espèce d'en..lé !!!



Tous aux abris, ça va péter!!!!



UN HUBLOT OUVERT SUR LA METEO MARINE (3)

Les zones de pression

En notant les relevés des observateurs sur une carte, on détermine des zones de basses et hautes pressions appelées respectivement **dépressions** et **anticyclones**. A l'échelle du globe, ces zones se gonflent, se combrent, se diluent et se déplacent suivant des trajectoires indéfinies que les plus puissants ordinateurs ne sont toujours pas arrivés à décrypter. C'est pourquoi nos valeureux navigateurs du Rhum sont assistés par des routeurs qui anticipent les mouvements de ces masses d'air et leurs décisions tiennent parfois de la loterie; la bonne route pour trois jours peut s'avérer un vrai piège pour la suite.

Autour de ces zones on peut déterminer des points où la pression atmosphérique est égale. En les reliant, on obtient des lignes appelées **isobares**. Le vent de surface est (à peu près) orienté suivant la direction de ces isobares.

Le mouvement de l'air, comme celui de n'importe quel fluide est soumis à la loi de Coriolis (ou du lavabo) qui veut qu'autour d'une dépression, dans l'hémisphère nord, un fluide circule dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et dans le même sens autour d'un anticyclone. Bien sûr, c'est le contraire dans l'hémisphère sud. N'oublions pas cette règle quand nous irons faire la bronzette en louvoyant entre les îles des mers du sud !

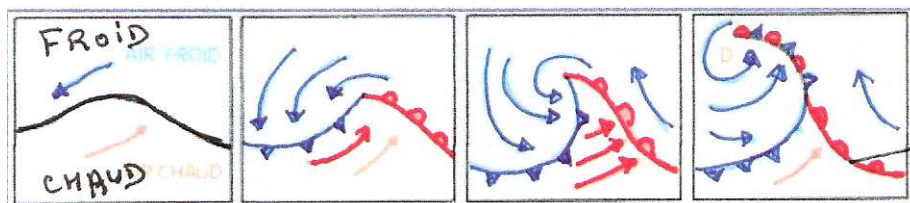
Ce mouvement rotatif, maximum aux pôles, décroît régulièrement, pour devenir nul à l'équateur. Ce qui explique la régularité des alizés aux tropiques.



Comment naît une dépression?

Entre deux systèmes stables, apparaît une ondulation des isobares qui s'amplifie, pour devenir une belle virgule au milieu de notre carte.

connaissions par épisode: « le front ». Il ne bénéficie pas de la même cote suivant qu'on vise la



Le conflit entre les masses d'air froid descendant du pôle Nord et les masses d'air chaud remontant de l'équateur est lancé. Dans ce combat titanesque, les masses d'air ne se mélangent pas mais se rencontrent en créant des surfaces de contact. Ces surfaces sont les **fronts**.

L'air froid étant plus lourd que l'air chaud a tendance à se glisser sous la masse chaude qui remonte alors en altitude.

Les mouvements des masses d'air entraînent une accumulation de masses nuageuses qui vont finir par s'organiser et donner ce que nous

plage ou l'arrosage des salades.

On parle souvent d'une « dépression qui passe » mais nous devrions plutôt parler des fronts qui lui sont associés,

Pour mieux comprendre ce qui nous passe au dessus, il faut visualiser la forme des fronts en coupes verticales et horizontales.

Nous verrons, suivant la latitude ce que nous pouvons attendre en terme de système nuageux, de vents, de précipitations quand nous serons sur le passage de cette *dépression océanique*. (la plus simple). Prochain numéro:

les systèmes nuageux