

LA HUNE

N°9 janvier 2011

LE MOT DU PRESIDENT



Déjà février et l'année demeure « en avant toute ».

Le Père Noël nous a fait un énorme cadeau en mettant dans nos sabots l'« Avel Dro », cotre du type estuaire sport de 8,80 m en excellent état, pour ainsi dire déjà opérationnel, don d'un propriétaire qui préfère le voir naviguer et entretenu. Nous le ramènerons de la Roche Bernard dès que les conditions météo nous plairont.

Le Pacha a été remis à l'eau et est opérationnel, déjà quatre candidats du dernier « côtier » ont pu passer la partie pratique. Il reste quelques « bricolages » à terminer, mais cela pourra être fait à flot.

Notre session de permis d'automne va bientôt se terminer et déjà celle du printemps se profile puisque démarrant pour « côtiers » et « hauturiers », le 5 mars prochain.

Le Féroë avance doucement mais sûrement et le Six Frères va bientôt récupérer son mât et son gréement. Notre chantier n'est pas encore envahi...par l'ensemble de nos chevilles ouvrières.

Mettons cela sur le compte du froid...et souhaitons que les « passions » et les « vigueurs » vont se réveiller.

Bonne Année à tous

ACTUALITE

La nouvelle évoquée dans la Hune 8 est maintenant confirmée: nous disposons d'un nouveau bateau : L'Avel-Dro C'est un bateau du type Estuaire sport qui nous été cédé pour une somme minimum, par ses propriétaires, soucieux de le voir naviguer encore de nombreuses années.



En excellent état, belle ligne, garde-robe impeccable, la partie mécanique nécessite quelques ajustements et un dérouillage général, en vue du convoyage prévu courant février. Nombreux sont ceux qui ont pu le voir et le président a prévu d'organiser un accueil festif lors de son arrivée au port. Il est actuellement à la Roche-Bernard où une équipe se rend régulièrement afin de redonner une nouvelle jeunesse aux commandes, démarreur, alternateur, etc...

Les formalités de changement de mouillage ont été menées par Yves-Laurent, la remise en état est assurée par une équipe technique interne extrêmement performante, l'intendance et la logistique assurée par Patrick, Eric et Brigitte, nouvelle sympathisante, lors de repas de belle tenue. Bref, tout les membres intéressés s'y sont mis et le

chantier avance.

Le Pacha a subi une nouvelle remise en forme avec coffre arrière refait, moteur nettoyé, arbre et hélice retapés, circuit de refroidissement transformés, anti-fouling et retouches de peinture. Mise à l'eau le jeudi 20 janvier.

Le Six-Frères affiche sa carcasse dématée sur le bassin et les initiatives avisées de Jack lui permettent de voir un peu de paysage. Le mât a subi les soins d'Yves-Laurent, sur les conseils de Claude, dans la voilerie toujours aussi humide. Entièrement révisé, il sera remis en place en février, lorsque le Pacha aura repris son rôle de bateau-école.

Le Féroë consomme toujours les feuilles de contreplaqué dans la discrétion et sous la lumière des néons. Heureusement il n'y a pas d'urgence pour l'avancement des travaux et il représente notre fil rouge pour les mois à venir

Le Mouche traverse l'hiver avec son taud finalement bien adapté et très efficace. Il attend les premières risées sur le bassin pour décoller du quai.



Pensée : ... La mer : une telle quantité d'eau, que ça frise le ridicule!!!!



LES

VIEUX

GREEMENTS

La page du charpentier

« Le bouge du pont »

Le pont d'un bateau n'est jamais plat, sauf de rares exceptions. Il est d'abord courbé sur la longueur, de la proue à la poupe. Cette courbure s'appelle **la tonture**.

Il est également courbe de bâbord à tribord et cette courbure s'appelle **le bouge**.

Si la tonture se retrouve sur tous les plans, il n'en est pas de même pour le bouge. En effet, souvent le pont est simplement constitué d'une feuille de ctp cintrée, entre la proue et la poupe.

Afin d'améliorer la finition réaliste du pont, il est facile de réaliser le bouge.

Normalement, le bouge est donné par la forme courbe des barrots de pont. Si ceux-ci sont plats parce que supportant, un pont en ctp, il va falloir réaliser de faux barrots qui seront collés sur le pont, puis recouverts de **bordages**.

Comment définir la courbure du bouge:

Les chantiers navals appliquaient traditionnellement un bouge

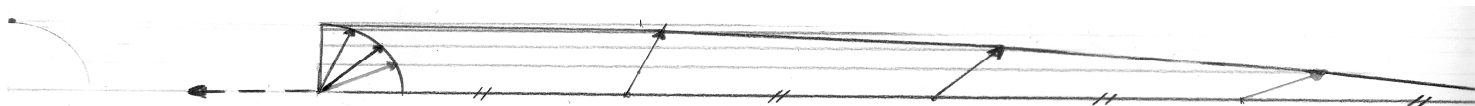
dont la flèche était de 10 cm pour trois mètres sur le maître-couple (le plus large). La flèche d'un arc de cercle, c'est sa hauteur. Le bouge de tous les barrots étant constant, on pourra donc préparer un gabarit pour les différentes échelles.

Les données ci-dessous étant prévues pour l'échelle 1/10^e, il sera facile de les adapter à l'échelle voulue par une simple règle de trois. Les charpentiers de marine tracent le bouge suivant ce qu'on appelle la « **règle du quart de nonante** »

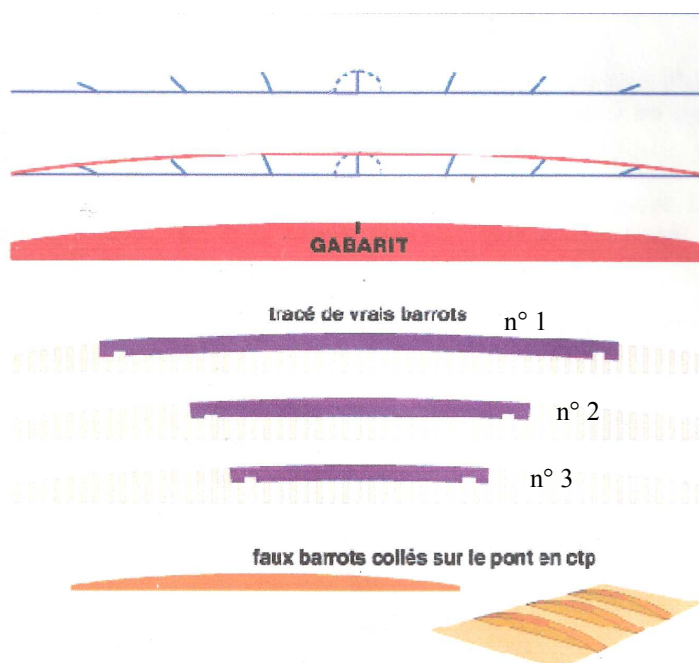
(Documents fournis par Patrick Duval)

Réalisation du gabarit:

- Sur la ligne de 60 cm divisée en 8 parties égales, tracer sur le point central, au compas, un demi-cercle de 2 cm de rayon.
- Diviser le demi-cercle en 8 et dessiner les 7 rayons (voir figure 1)
- Reporter chaque rayon sur les points correspondants de la droite
- Réunir les points par une courbe



(Figure non-conforme à l'échelle)



ACTUALITE

‘(Suite)

« Régulateur technique »

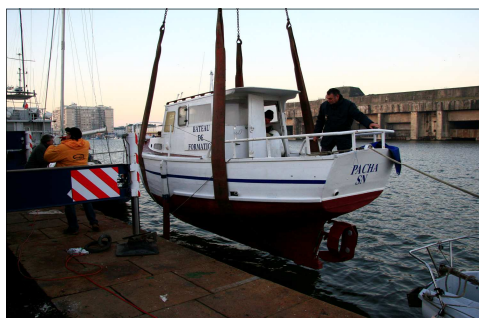
Lors de la dernière réunion du bureau, Jacques Corlay s’est proposé pour s’occuper du suivi des bateaux. Il a exposé son projet qui consiste à gérer la documentation, le suivi des équipements et l’avancement des travaux de réparation. C’est la fin de la fonction « responsable bateau » qui ne s’imposait plus depuis quelque temps. Désormais, une documentation est disponible par bateau, un cahier de suivi est mis à la disposition des équipages et sera rempli à chaque sortie, même si rien de particulier n’est à signaler. Ce dispositif permet de comptabiliser les heures de fonctionnement des moteurs, la validité des réparations, (suivi des fuites, consommation moyenne, etc...) Il est demandé à chaque chef de bord de se plier rigoureusement à cette discipline qui facilitera le suivi permanent. Le **journal de bord** est aussi un document dont la tenue est obligatoire. Chacun pourra consulter un panneau ou seront récapitulées les actions à entreprendre.

Apéritif convivial du 15 janvier

Georges et son compère Gaston ont pris l’heureuse initiative d’organiser un apéritif amélioré très bien fourni, comme d’habitude. A cette occasion plusieurs sympathisants de l’Association se sont manifestés en prenant leur carte annuelle.

Session de permis

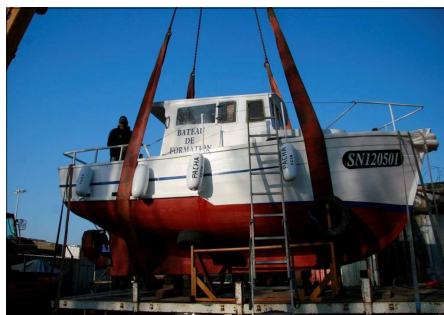
Une session de permis côtiers s’est déroulée en décembre, pour la partie théorique et se prolonge entre janvier et février pour la pratique. Le Pacha est de nouveau opérationnel et certains candidats ont déjà passé, avec succès, la totalité des épreuves. Une session hauturière est en cours



L’enregistrement des candidatures pour une session de qualification radio est lancé.

Mise à l’eau du Pacha

La mise à l’eau est désormais devenue un événement courant et tout s’est parfaitement passé grâce à la technicité de la société Altéa, notre partenaire habituel.



Sous surveillance pendant quelques jours après sa mise à l’eau, le Pacha montre une nouvelle capacité en manœuvre, l’hélice changée donne une nouvelle jeunesse à notre vieille carène. Tout semble se comporter au mieux et un resserrage du presse-étoupe a permis d’éliminer les dernières fuites.

En savoir plus

En ce moment on discute beaucoup sur les paramètres techniques des équipements. Dernier sujet en date:

La VHF marine

(Extrait d’un article de ICOM France)

La VHF marine possède 55 canaux dont 4 utilisés pour les liaisons entre bateaux (6, 8, 72, et 77) D’autres canaux sont réservés pour les ports de plaisance (ex. le canal 9).

Le canal 16 est réservé à la sécurité

et aux appels de détresse (Cross et sémaphores). C’est une veille permanente.

La puissance maximale des VHF portables est de 5W (portée théorique de 5 à 15 miles) ou 25 Watts pour les postes fixes (portée de 30 à 45 miles)

L’utilisation terrestre est interdite.

Avantages de la VHF

- La portée est très supérieure à celle du GSM.
- La VHF permet de contacter directement les sémaphores.
- Demande de secours en double instantanée sur le canal 16. (avec un bateau voisin et la terre).
- En navigation hauturière la VHF est obligatoire.
- Elle permet la communication gratuite et simultanée entre plusieurs bateaux.

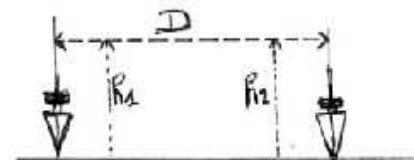
La bande de fréquences est comprise entre 156 et 162 Mhz. On considère que la propagation des ondes se fait horizontalement.

Comme les rayons lumineux elle peut donc être perturbée par des obstacles fixes. (relief, installations industrielles, etc...)

On parle alors souvent de portée optique.

La propagation est limitée par la courbure de la terre C’est pour cela qu’on dégage les antennes sur les parties hautes du bateau

Il existe une formule complexe pour calculer la portée radio théorique mais pour des raisons pratiques on lui préfère la suivante:



$$D = 2,2 (\sqrt{h_1} + \sqrt{h_2})$$

(Avec h_1 et h_2 en mètres et D en miles nautiques)

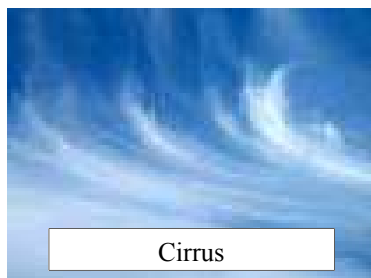
Ex. antennes situées à 9 et 16 m:
 $D = 2,2 \times (\sqrt{9} + \sqrt{16}) = 2,2 (3 + 4) = 2,2 \times 7 = 15,4 \text{ miles}$

UN HUBLOT OUVERT SUR

LA METEO MARINE (4)

Les lignes de front associées à la dépression arrivent sur nous. Comment les identifier?

Tout d'abord les nuages d'altitude vont venir brouiller le ciel en longs filaments. Ce sont les cirrus qui culminent aux environs de 10.000m ils sont formés de fins cristaux de glace.



Cirrus

Ensuite le ciel se voile de plus en plus et arrivent les cirro-stratus plus denses.

Viennent ensuite les alto-stratus avec leur petit air plat mais plus tristounets c'est joli à voir au coucher de soleil. (entre 2 et 5.000m)

Ils sont plus bas que les cirrus et précèdent les alto cumulus (nuages moyens) et strato cumulus qui ont tendance à monter en forme de bourgeons à partir de leur base stratiforme,



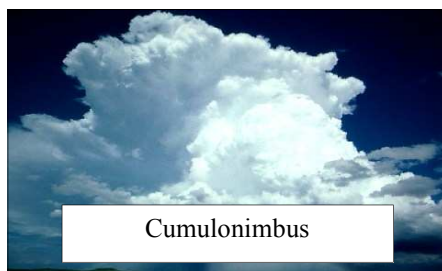
Alto - cumulus

Le ciel devient plus sombre et les premières pluies arrivent avec les cumulus noyés dans la masse et qui deviennent de plus en plus épais, véritables pots de crème chantilly, froids à leur base, ce qui entraîne la condensation et les précipitations. fines

Le ciel devient plus noir avec l'arrivée des stratus, nuages plats et bas qui donnent une impression de plafond descendant. Le front chaud est complet avec les nimbo-stratus qui peuvent tomber jusqu'au sol et donner la purée de pois. On est dans les nuages!!

Ces nuages caractérisent le passage de la ligne du front chaud

Ensuite tout s'éclaircit petit à petit et les nuages bas se dispersent pour laisser place à quelques éclaircies où les nuages moyens persistent avec quelques cumuliformes noyés dans la masse. Là il peut y avoir des averses sérieuses. C'est ce qu'on appelle le corps de la perturbation. Navigateur, attention, il peut y avoir quelques surprises sous les cumulus où les variations de températures de surface peuvent entraîner des changements de vent violents. Par contre c'est le paradis pour les chasseurs de risées qui vont traquer les zones d'ombre générées par les cumulus ou stratocumulus qui partagent le ciel. Le vent a tourné de quelques dizaines de degrés vers le nord.



Cumulonimbus

Puis arrive une barre de gros nuages: cumulus, cumulus congestus bourgeonnants et les fameux cumulo-nimbus avec leur célèbre enclume, (pas toujours!) craints par nos amis aéronautes qui y rencontrent des turbulences énormes, du givrage, des ascendances, la foudre et ses coups de canon, des

feux de Saint Elme etc...c'est la rumba en l'air !!!

En mer, ça peut coucher le bateau en quelques secondes, donc obligation d'anticiper et de réduire sérieusement la garde-robe en attendant que ça passe. Heureusement, l'horizon est bien dégagé en dehors des grains. Sous nos latitudes, le passage de cette ligne de front dite front froid peut mesurer quelques dizaines de kilomètres.

Puis le soleil revient, c'est la traîne, plus ou moins active. Les gros nuages semblent s'évanouir et si quelques solitaires s'incrument un peu dans le paysage, la navigation est plus confortable mais le vent est remonté encore de 10 ou 20 degrés vers le nord il faut reprendre les réglages et enfiler un pull

Si, par chance, un bel anticyclone suit, c'est le rêve tropical, mais chez nous, rien de simple et la petite dépression d'Irlande peut très bien nous envoyer une dose de nuages imprévue et contrarier nos belles anticipations. Retour à la surveillance précise du baromètre et surtout on ne manque pas les vacances radio qui nous permettent de savoir si on continue pour la nuit, ou si on va plutôt prendre un verre à l'escale, pour écouter les aventures que les gars du coin, parlant fort, vous racontent, à partir d'une certaine heure.



Ciel de Traîne

L'épopée de l'Avel dro

En ouvrant son PC, ce matin du 18 novembre, Pat dit « Bullaire » secrétaire de l'ASSOCIATION n'en crut pas ses yeux. Un couple de particuliers offrait son bateau à qui voudrait le faire naviguer et l'entretenir. Un parcours sur le site les avait décidé à choisir leurs interlocuteurs. Mais ils ignoraient que l'Association est un monde obscur, antichambre de l'enfer où, sous couvert de taper du bois, il se dit, en ville et dans le région, que ses activités sont plus ou moins en délicatesse avec la morale et la législation. C'est ce qui se murmure dans les bouges du port mais le silence y est de rigueur, car chez ces gens là, on ne parle pas, on flingue! .

Épisode 1



Un voilier blanc sur l'eau sombre...

Contactés rapidement, quelques honorables membres décident d'aller vérifier sur place, en toute discrétion (marque de l'Association), l'authenticité de la proposition. Par un matin sibérien du 7 décembre, sur des routes désertes, à la limite du praticable, un clipper Ford embarque les éléments les plus louches de l'équipe. A son bord, Daniel, dit « the Chief », redouté par ses tics X+X de l'index droit et son langage fleuri. Là, ça déménage, ça disperse façon puzzle et après son passage, cet un monde de gémissements et de désolation. Ça clignote dans les têtes comme dans l'azur étoilé.

Pour l'accompagner, en porte-flingue, Pat dit « Bullaire », un redoutable, qui connaît tout sur tout, et généralement accompagné

d'un molosse baveux incontrôlable. Il vous fait craquer l'email des dents et a l'oreille de la haute direction où il occupe une position stratégique. C'est un méthodique, un teigneux, qui ne lâche rien sur rien ; à éviter.

Et puis Gégé dit « Scribus », méchant et dangereux, un passé inavouable de killer dans les barbouzes officielles, redouté par ses mots au vitriol. Il a démonté les plus costauds, brisé des ménages, des réputations, et sème une ambiance délétère dans le microcosme portuaire. Terriblement costaud.

L'élégant clipper gris, parfaitement maîtrisé, se glisse sous les couverts givrés, entre les congères et les pièges de la route. l'équipage de taiseux est amené au bord de la vaste étendue d'eau que constitue le barrage de retenue d'Arzal. Dans un silence de goulag, la nature retient son souffle car le trio se dirige vers l'appontement B30. Les planches craquent sous les pas lourds. le bateau est bien là, en attente, ce n'est pas une blague, heureusement, car on ne blague pas dans ce milieu!.

Soudain une tête apparaît, sortant d'un cockpit voisin; c'est Yannick, un « agent » spécialisé dans la surveillance du plan d'eau et à qui rien n'échappe. Soyez sûr de n'avoir rien contre lui, car ici, l'eau est particulièrement noire et on fait dans le discret.

Les lourdes rangers du Chief coignent contre la jolie coque du voilier blanc pour analyser l'état du bordé, ça tient ou ça casse. Le Bullaire photographie à tout va et Scribus inspecte le pont rendu glissant par une couche verglacée et le brouillard givrant. Le premier contact est satisfaisant, ça devrait le faire.

Le trio tourne les talons.

Retour en silence vers la base, car, même pour des durs comme

eux, on se les gèle grave!!!.

Le jeudi suivant, réunion extraordinaire du « bureau » pour débriefer l'opération commando. Le Boss dit O.K. et on se quitte après le petit sky de rigueur. C'est vite mené, on n'est pas là pour rire.

Épisode 2

Pendant les jours suivants, les claviers chauffent, les forfaits s'envolent pour imposer une date de rdv aux honorables proprios. Ce sera le 18 décembre.

C'est une délégation de quatre barbouzes qui se rend à Arzal. On palabre en équilibre instable sur le ponton glissant. On fait dans la classe: feutre et gants de peau noirs, chaussures vernies, cravate ou lacet sombre, bagouzes aux doigts; que du discret!

Un renflement du plus bel effet, en forme de crosse, sous la veste, étouffe toute velléité de faire dans le méchant. L'accord est vite trouvé, amenant en toute gentillesse à une signature tremblante. 11.30h, le vaisseau est dans la poche.

Un grognement du Boss confirme qu'il est fier du boulot de sa troupe, tout en délicatesse. Et quelle troupe! On y trouve le Boss qui est la terreur du bassin du port (le petit). On s'y courbe en se découvrant sur son passage quand il vous gratifie d'un rictus découvrant sa dent en or.

Il y a ceux du premier jour (qui ne supportent pas d'être mis en lumière deux fois dans le même texte) et puis YLC dit « le Gaf-feur », un tordu, un souriant qui endort sa proie, un as du lacet qu'il maîtrise à merveille avec toutes les finesses de l'art des nœuds. Il s'en sert avec trop de dextérité au goût de ceux qui n'ont pas l'heur de lui plaire. C'est le « correspondant extérieur » qu'on retrouve le plus souvent sur les hauteurs de Blain ou du côté de Savenay, insaisissable!!!

Et il y a Jack «l'Ecorcheur», le violent, un vrai suppôt de Satan, une plaie sur pattes, équipé lourd, comme un porte-avion. Il ne commet pas de faute, c'est du sûr, de la dynamite en confiture, sans le sucre. Lui, il joue dans la cuisine amère !!!

Sur un claquement de doigts discret, on remonte dans la berline. Les portes se referment dans un claquement lourd. Sans un mot.

Episode 4

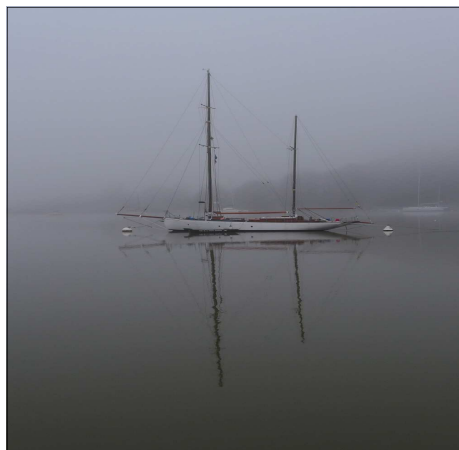
Les « techniques » rentrent en jeu, la semaine suivante, pour constater que le lancement du moteur n'est pas du gâteau. Il est rétif le bou-

Les convoyeurs stressés...



gre ! Mais face à ces terreurs des serrures il consent à tousser dans un nuage de fumée âcre.

Première marche arrière pour se dégager du ponton: c'est pas du velours.



Brume ou brouillard...^par Jack Corlay

Le Chief fait admirer sa maîtrise et le cap est mis dans un brouillard très british vers le havre de La Roche-Bernard.

Après une heure de navigation discrète, le vaisseau atteint le quai, droit dans l'axe, toute manœuvre arrière étant aléatoire. « L'Ecorcheur » et Pat «Bullaie», discrètement noyés dans les frondaisons hivernales,



Le port de La Roche dans l'attente

attendent les pirates du jour. On embarque plus tard dans l'imposante berline bleue en provenance d'Europe (anciennement) de l'Est. La prise en main annonce une série de travaux qui demanderont une expertise pointue.

La richesse de l'effectif permet d'envisager avec sérénité la mise en condition d'un navire acquis de haute lutte.

Episode 5

Depuis, on fouille dans les entrailles de la bête en grattant les contacts, en chouchoutant le moteur pour qu'il tousses sans avaler sa dose de gaz explosif.

Un spécialiste est à son chevet.

Le domaine de Yannick....!



Comme il souhaite rester anonyme, (au regard de son lourd passé), on le surnomme «Gégène» car il excelle dans la conduction électrique sous toutes ses formes. A éviter à tout prix à proximité d'une prise 380V! Il maîtrise encore assez mal ses instincts, malgré un traitement de choc (élec, bien sûr!!!) Il a pour lui d'être le seul à savoir lire un «métrix».....C'est dire le niveau global !!!!!

Episode 6

Le lundi suivant, c'est une équipe de « bouchons gras » armés de caisses à clous qui débarque sur le ponton. La bête est boudeuse! A cours d'arguments, après permutations de batteries, on décide de passer à l'explosif et là, ça part dans un beau nuage de fumée rappelant

à certains de tendres souvenirs de crapahut dans les Aurès. Des larmes perlent aux bord des paupières. La solution radicale ne peut être que provisoire.

Une première visite dans les courbes de la rivière permet de casse-croûter à bord. Que du plaisir!!!

Retour le lundi suivant, où un nouveau couple labellisé VG, encore innocent, s'invite avec une cocotte minute sous pression. On craint le piège de la bombe artisanale mais ça se termine finalement en dégus-

Un « proto » de barbouze



tation gouteuse d'un bourguignon bien fumant. Il s'agit d'Eric (le Rouge) et Brigitte (La Fleur).

Le ton est donné et on envisage déjà les croisières futures.

Epilogue.

Depuis cet heureux jour, le démarreur est remis en état, le moteur est content de son sort et crache de bonheur; Il reste l'alternateur à installer et les commandes moteur à changer. Pour l'instant, tout baigne dans l'huile, dans l'attente du convoi qui restera un moment historique dans la vie de l'Association.

Les combinaisons de travail ont remplacé provisoirement les costumes cintrés trois pièces. Le feu couve sous la cendre et on reste toujours sur le qui-vive, le doigt sur la détente, tout peut arriver.

Ndlr: Ce compte-rendu est purement une œuvre d'imagination basée, cependant, sur des faits réels. Les situations sont légèrement déformées et toute ressemblance avec des personnes connues ne serait que pure coïncidence

A l'heure du tirage de ce texte aucune bombe n'a été signalée au siège de l'Association des VG. Les RG sont en alerte.