

Le Maillon

n° 18 - Janv 2005



Au sommaire :

- les 150 Milles de l'APPV
- le pain frais à bord
- des voiliers à l'Amcre : Tassadit
- les dessins de Françoise
- Prendre son temps
- la petite histoire du chronomètre de marine

EDITORIAL

Pas de discours cette fois-ci,

Juste et uniquement :

Une belle et bonne année 2005 à tous,
de splendides navigations,
de la bonne humeur,
de la joie à bord,
et santé !



"les 150 Milles de l'APPV"

Ma croisière en flottille à l'île d'Yeu (du 4 au 7 Juin 2004)

Par "Tom Pouce", équipier sur GWENVA

Une bonne surprise au départ du vendredi matin : cette sortie est réputée comme la plus difficile du programme de l'A.P.P.V., l'Association des Plaisanciers du Port de Vannes. Alors 9 bateaux au départ, c'est inespéré. D'autant plus que cette année deux difficultés nouvelles se présentaient : une planification sur 4 jours en dehors d'un grand week-end (les travailleurs ont dû prendre 2 jours de congé), et puis l'annonce d'une navigation de nuit qui pouvait en rebuter certains. Il n'en fut rien.

Samedi matin 8h30, on retrouve donc au briefing sous la baguette des deux Gentils Organisateurs Jean-Pierre Coutant et Gérard Bodo :

- "KI MOR", un gros fifty des années 30 skippé en solo par Jean-Pierre le G.O. du jour, un homme qui vit dans les étoiles
- 2 KELT 29, 1 FIRST 345, 1 FIRST 325, 1 ARCADIA, 1 SANGRIA, 1 FEELING 1090
- et puis GWENVA, Petit Poucet de la flotte sur lequel, par chance, j'ai pu trouvé place.

Nous passons le pont de Kérino à 9h. Direction : Belle-île via le Béniguet, mouillage des Grands Sables. C'est là, à l'abri de la pointe du Bugull que nous attendrons le départ de la navigation de nuit prévu par le G.O. à 20h TU.

L'attente est un peu longue : sur "Sapyol", le Feeling 1090, Jo le skipper a sorti sa flûte et nous distille son répertoire de chants marins. D'autres font trempette ou même de la plongée. Gwenva prépare sa route et organise les quarts. Sourde inquiétude : y aura-t-il du vent ? C'est vrai que la journée du vendredi a été très pétroleuse; mais Gilles, le capitaine du rapide First 345 "Ocelot", l'affirme : en ce moment, la brise se lève toutes les nuits. Le pronostic s'avèrera exact.

Vers 19h, heure de l'apéro, les norias entre navires commencent, sans le Sangria qui a préféré rejoindre La Turballe. A l'heure du café, après une âpre négociation, un des équipiers de Gwenva (Gilles) est transféré sur l'Arcadia pour la nuit. Décidément, l'AMCRE essaime ...

Le temps passe lentement et la présence d'un fort roulis incite nombre de skippers à demander un départ anticipé, mais le G.O. restera inflexible.

22h : dans un bel ensemble, les 8 voiliers partent pour l'île d'Yeu, où l'arrivée est prévue entre 7h et 8h le lendemain. Il fait encore jour et une petite brise de travers s'est levée : les gennakers apparaissent sur plusieurs voiliers, tandis que Gwenva prépare son spi. Décidément, les skippers sont tous d'incorrigibles joueurs : nous voilà encore embarqués dans une régate amicale qui ne dit pas son nom !

La nuit tombe et les étoiles commencent à se montrer, malgré la pleine lune qui gêne un peu la vision. Pas besoin de projecteur de pont pour empanner le spi ! C'est le moment de sortir le road-book scientifiquement préparé par Jean-Pierre : mais où sont donc Vega et Arctarus entre lesquelles nous sommes supposés faire route ?

1h du matin : nous sommes dans l'estuaire de la Loire. Un bon force 4 s'est établi. "Sapyol", qui nous suivait, a préféré ranger son Gennaker. Il nous passe implacablement sans un regard, impressionnant dans la nuit ! Juste après, nous connaissons une grosse frayeur : une

ombre massive et rapide surgit sur Tribord en direction de St Nazaire. Aucun feu de route, s'agit-il d'un vaisseau fantôme ? Il nous passe 100 mètres derrière. Robert, notre skipper, ne décolère pas. Sur la coque, à la jumelle, il croit lire en grosses lettres blanches "Airbus A360 on board"; les impératifs du secret industriel dispenseraient-ils du respect des règles de navigation ? Mystère ...

2h : le vent a forci et est passé bon plein, nous devons affaler le spi. Notre vaillant Kelt 8, qui avait réussi à garder le contact avec les stars du peloton est désormais irrémédiablement distancé. Nous nous consolons en cherchant "Petite Foule", l'étoile annoncée par Jean-Pierre dans le road-book. En vain. Nous aurons l'explication plus tard : Jean-Pierre est un farceur, "Petite Foule" est le nom historique du phare de l'île d'Yeu !

7h : nous suivons à la VHF les arrivées successives des bateaux. Vers 7h30 : nous sommes en approche finale de Port-Joinville. et nous apercevons sur bâbord "El-Djinn", le bateau de Gérard Bodo. Ouf, l'honneur est sauf. 30 minutes après, toute la flotte est amarrée sur les pontons C et D. Première préoccupation de tous : dormir !

La journée du samedi, ou plutôt ce qu'il en reste après que chacun ait récupéré, sera réservée aux petites distractions, balades et autres mondanités de l'escale. Ainsi, l'équipage de Gwenva est reçu sur "Estrella" (l'Arcadia) pour l'apéro du midi. Damned (comme dirait Robert), nous n'avons pas apporté nos blazers !

Le soir, afin d'élaborer le plan de route du retour, un briefing général a lieu au pied de la Capitainerie, dans la grande tradition des apéro-briefing-pontons dont l'APPV s'est fait - paraît-il - une spécialité. Pour la suite de la croisière, les intentions de chacun s'y révèlent très disparates et il est clair que la flotte des 8 bateaux va éclater en petits groupes. La météo prévoit un faible vent du nord pour le lendemain. Gwenva, "Estrella" et "Samy-Jo" (un des Kelt 29) décident donc d'assurer : le départ aura lieu Dimanche dès 7h.



La journée du Dimanche se déroule en 2 parties : le matin, une petite brise résiduelle nous permet de naviguer à 4-5 nœuds sous spi ou sous gennaker. Hélas, vers 11 heures au large du Pilier (Noirmoutier), le vent faiblit et tourne au Nord comme prévu. Nous porterons le spi quasiment jusqu'au près serré puis, la mort dans l'âme il faudra se résoudre à mettre le moteur. C'est décidé : nous nous vengerons sur les maquereaux malgré l'heure peu favorable pour la pêche. En fait de maquereaux, **ce sera le jour des orphies (alias aiguillettes)**, nous en pêcherons 7 presque toutes relâchées ... + un maquereau par personne, quand même.

Nouvelle émotion à 2 milles au Sud-Ouest des Cardinaux : un objet flottant non identifié, aux formes inconnues, nous intrigue tellement que nous décidons d'aller voir. Phoque, homme-grenouille, épave ? En s'approchant, l'émotion tourne à l'angoisse : l'objet a tout d'une mine sous-marine, toute rouillée et recouverte de concrétions difformes. Peut-être une mine allemande de la dernière guerre qui s'est décrochée pour l'anniversaire du Débarquement ? Notre intrépide capitaine décide de s'approcher encore : *"notre coque est en plastique, nous ne risquons rien"*

dit-il. Voire ... je ne suis pas rassuré. Finalement, sous les concrétions, l'objet s'avère être les restes d'une très vieille bouée de mouillage métallique, décrochée d'on ne sait où. Ouf !

Tard le soir, après avoir flâné autour de Houat et de Hoëdic à l'affût de la moindre petite brise thermique, nous rejoignons 3 bateaux APPV qui ont décidé de passer la nuit à Berder. Coucher de soleil grandiose, mer plate, friture dans le cockpit et Muscadet bien frais : un sérieux goût de paradis.

Le lendemain matin, nous rentrons directement à Vannes car la renverse du courant menace. Un dernier déjeuner à bord et c'est fini. Encore une sortie de 3-4 jours qui laisse une impression de grandes vacances; Einstein avait raison : le temps se dilate bien en fonction de la vitesse. Moins on va vite et plus le temps est long, vive la navigation à voile !

Merci à Jean-Pierre et Gérard, nos 2 Gentils Organisateurs, qui sont aussi de doux poètes. Pour cette sortie, il ne manquait que le remboursement par la Sécurité Sociale, pourtant ça se justifierait tout autant qu'une cure à la Bourboule. Vive l'APPV, vive l'AMCRE !

Tom Pouce



Le pain « frais » à bord ? Rien de plus facile !

Au printemps dernier, lors d'une soirée permanence, Marie-Françoise m'a demandé la recette du pain frais à bord de François. Je l'ai retrouvée dans le «Maillon» n/1 d'avril 1997 (24 pages tapées à la machine à écrire !!!), juste avant la recette d'un punch «Initialshock» d'HBC !!

Beaucoup d'entre vous ne possèdent sûrement pas ce numéro !

Le « Maillon » n/ 18 est une bonne occasion de diffuser cette recette au plus grand nombre !

Dominique Selle

« Qui n'a pas rêvé ou eu envie à l'occasion d'une croisière, de sentir au réveil, l'odeur du bon pain frais, et de plonger les quenottes dans sa croûte craquante ?

Pas de boulanger me direz-vous, près de la bouée de « la Recherche », encore moins autour du phare de « la Vieille », en mer d'Irlande ou après trois jours de traversée du Golfe de Gascogne...

Détrompez-vous, ce « premier bonheur du jour » est à la portée du premier marmiton embarqué !

Ingrédients : 1kg de farine, 1 cuillerée de levure sèche (petits granulés) , 1 morceau de sucre, du sel fin.

- Dans une tasse, verser la levure sèche + le morceau de sucre + la pincée de sel
- Dans un grand saladier verser toute la farine. Aménager un puits et y verser le contenu de la tasse. Avec les doigts, mélanger le tout, petit à petit. Rajouter au fur et à mesure de l'eau, jusqu'à ce que la farine forme une boule qui colle encore aux doigts.
- Ensuite Pétrir la pâte pendant environ 10 minutes afin qu'elle soit bien homogène (vous pouvez vous aider d'une spatule en bois). Recouvrir légèrement de farine la boule ainsi obtenue, le pâton, afin qu'elle ne colle pas pendant les manipulations.
- Bien graisser le fond de la cocotte-minute (attention : en aluminium !) avec du beurre ou de l'huile. Y déposer le pâton et laisser « lever » pendant environ 4 ou 5 heures. Pratiquer sur le dessus de la boule une incision, selon votre fantaisie...
- Démarrer la cuisson, à feu moyen pendant environ 1h30, avec le couvercle mais sans pression (ôter le sifflet).

Conseils :

Préparer le pâton la veille au soir, avant d'aller rejoindre votre banette (encore une histoire de pain...) et les bras de Morphée. Il « lèvera » durant la nuit, et le quart du matin le mettra en cuisson afin d'en faire profiter, dès son réveil, tout l'équipage.

Pour améliorer la formule, « bricolez » un plaque (ou plutôt un disque) en tôle, pour surélever le pâton et lui éviter le contact avec le fond de la cocotte ? Vous pourrez la (le) percer de trous. Ainsi une cocotte en inox pourra, elle aussi, faire l'affaire. »

L'Epicurien de service .

(Le Maillon n/1, avril 1997)

TASSADIT

Un voilier à vivre....
...qui navigue

Henri-Bernard Cosset
c.d.b.



Rubrique : des voiliers à l'Amcre

Sorties proposées : en **Week-ends** (départs possibles le Vendredi soir, horaires d'ouverture du Port de Vannes permettant) suivant météo, tous niveaux, (Deux équipier(e)s minimum),
Sauzon , Piriac, La Turballe, Port Haliguen, etc
Mouillages forains : Houat, Belle Ile...

Eventuellement en semaine, sur demande

Mini croisières (« ponts », « petites « vacances »)

Groix, (Port Tudy, Port Maria) Lorient (Port Louis), Glénans, Loctudy

Anses du Stole, de Pouldohan
Ile d'Yeu, Bassin de la Rochelle

Croisières d'été (Juillet, début Août) : Asturies, Rias galiciennes
(avoir déjà navigué à bord) Scillys, Cornouailles Anglaise
(2005 : Fareham-Ile de Wight, ou Irlande ?)

Programmes discutés en commun, suivant demande et désir de chacun(e)s,
des possibilités.. météo en particulier

Caisse de bord 8-10 euros équipier-jour. Recettes culinaires perso bienvenues.

Respect intégral, et non négociable des consignes de Sécurité, Gilets, Harnais..etc...

Y compris de nuit même par beau temps.

Les animaux favoris restent à terre ; seuls les poissons rouges sont admis, en bocal incassable, non fourni (stage en eau salée préalable recommandé)

De préférence départ matinal, après avoir pris son temps pour un grand-petit déjeuner (le seul repas sûr de la journée)...et essayer d'arriver tôt, se permettre alors de prendre l'apéro (porto, punch..) .les orteils en éventail sur le pont, sinon dans le carré au coin du feu, en charentaises .

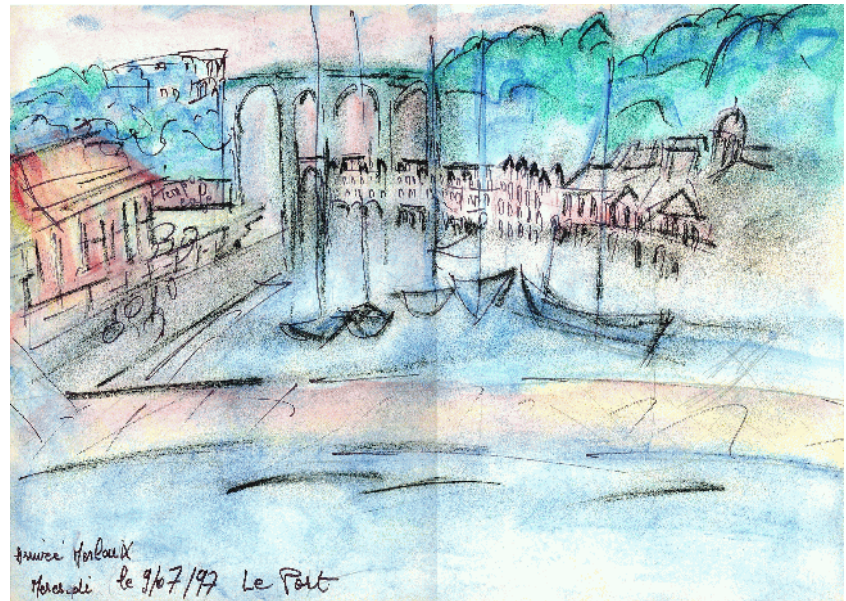
TASSADIT : poste 29, rive gauche du port de Vannes, à l'aplomb de la passerelle donnant accès aux cats-ways. Chantier : Westerly (U.K.) série Tempest (N/ 131) 1993 , 31 pieds, 4 tonnes. Biquilles, (tirant d'eau 1,15) gréé en sloop (2 Grandes voiles, dont une de brise; Génois sur enrouleur, Focs et Tourmentin sur étaï largable. Spi). Mouillage principal : chaîne de 10 (35 mètres) Guindeau mécanique.

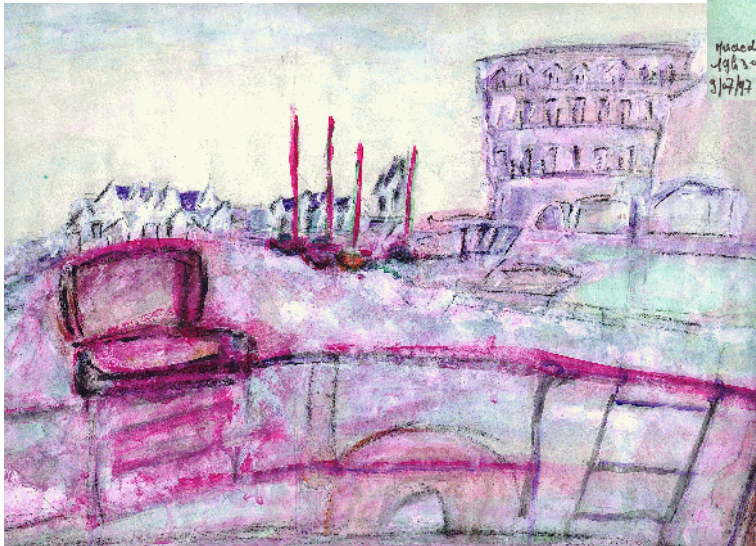
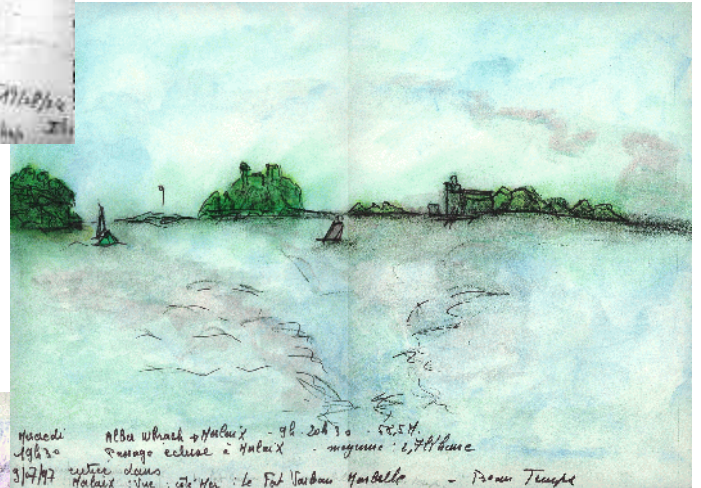
Henri-Bernard : 02 40 34 21 00 - henri.cosset@wanadoo.fr



Il lui arrive même de marcher !

les dessins de Françoise





Prendre son temps mesurer le temps ?



Un bel après-midi aux voiles endormies,
léger balancement du bateau sur l'onde océane,
nonchalance de l'équipage s'oubliant sans contraintes...

Il y a ceux qui lisent... rares,
ceux qui s'allongent dans le sommeil... précieux,
ceux qui tentent l'appât filant... hasard,
ceux qui observent l'infini... silence,
et aussi celui qui barre... électrique,
celui qui bricole à bord... skipper,
ceux qui en profitent pour revoir... techniques,

et surtout ceux qui discutent... bavards ?

C'était au retour de l'île d'Yeu en compagnie de Paule, Yannick et Robert je crois, à bord de Gwenva c'est sûr !

La discussion était venue sur le Chronomètre de Marine, son inventeur... d'après Robert un Français et selon moi un Anglais...

Je me souviens avoir cherché quelques années auparavant la réponse à une énigme posée dans un concours... vous savez, un de ces concours organisés pour vendre l'invendable : en l'occurrence il s'agissait d'un voilier (eh oui !) gréé pour la régate. S'inscrire moyennant un "droit" modique permettait de recevoir le questionnaire, compliqué bien sûr, et d'espérer remporter le "gros lot". L'organisateur vendait ainsi son bien, le nombre de participants devant couvrir le prix souhaité, tout en partageant un rêve... une loterie "différente"...

Bref ! Le libellé de l'énigme était le suivant :

"Au début du XVIII siècle le parlement britannique ouvrit un concours doté de 20 000 livres sterling à qui inventerait l'instrument qui « mesure le temps exact ». Qui en fut le lauréat ?"

Pas simple d'autant que l'utilisation du Web en était à ses débuts, encore "confidentielle" comme on dit... il fallait donc chercher dans les livres traitant du sujet : Nautisme ? Horlogerie ? Histoire ?. Vous avez déjà essayé ?

Par curiosité intellectuelle et parce que la récente discussion à bord de Gwenva méritait quelques éclaircissements, j'ai donc fait une recherche rapide sur le Net. Bien plus simple que d'essayer de me souvenir dans quel bouquin j'avais trouvé la réponse (encore que... bibliothèque municipale de Pontivy, rayon "marine", 3^{ème} étagère 5^{ème} livre en partant de la droite... avouez que je vous surprend ;) :))

"Et tant qu'à faire" me suis-je dit, "pourquoi ne pas l'évoquer dans le prochain maillon" ?

Pour vous épargnez ce travail et pour associer la justesse des réponses, celle de Robert et la mienne, voici en substance :



La "petite Histoire" du Chronomètre de Marine,

(les textes suivants sont extraits de pages trouvées sur le Web... merci à leurs auteurs...)

C'est sans doute la navigation maritime et la recherche de la détermination de la longitude qui auront été le moteur le plus puissant du progrès de l'horlogerie de précision.

L'enjeu principal, dès le XVI^e, était pour les grandes puissances européennes de maîtriser la navigation maritime pour développer le commerce...

En 1598, Philippe III d'Espagne offre une récompense de 100.000 écus à qui trouvera un procédé de détermination exact du point en mer.

En effet, si déterminer la latitude du navire est facile depuis l'Antiquité à partir de la position du soleil à midi ou de l'étoile polaire la nuit, trouver la longitude nécessite de faire un calcul de la distance parcourue entre deux points. En l'absence d'un instrument de mesure du temps fiable, c'est quasiment impossible, et jusqu'au XVII^e siècle, les capitaines naviguent à l'estime. Plus leur expérience est grande, mieux ils savent évaluer leur position.

En 1707, l'amiral Anglais Sir Cloudsley Shovel, à la tête d'une escadre de 4 navires, se trompe dans son estime et fait naufrage sur les îles Scilly (ou Sorlingues), au Sud-Ouest de l'Angleterre. Les 2000 marins embarqués et leur amiral se noient.

Deux éminents mathématiciens déclarèrent publiquement que la catastrophe aurait pu être évitée si seulement les marins n'avaient pas été aussi ignorants de la longitude...

En 1714, le gouvernement anglais décide donc de donner un prix de 20.000 livres à celui qui trouvera le moyen de déterminer la longitude à un demi-degré près de grand cercle (soit une précision de 30 miles) pour un voyage de Grande Bretagne aux Antilles...

En 1718, l'Académie de Paris offre un prix de 2000 livres françaises...

La récompense, c'était évident, ne pouvait aller à une horloge à poids et à balancier. En mer, tangage et roulis excluaient l'un et l'autre. L'idée un jour, vint à quelqu'un que l'horloge pouvait être actionnée par la détente d'un ressort. Une telle horloge avait déjà été construite vers 1410, mais manquait de précision et restait réglée par un balancier. De nombreux horlogers s'étaient attachés à en améliorer la précision. Le problème du balancier avait même été résolu par Hooke en 1658 qui avait imaginé le régulateur à ressort. Mais il restait encore beaucoup à faire pour remplir les conditions de précision nécessaires à une bonne mesure des longitudes.

C'est un charpentier Anglais, John Harrison, passionné d'horlogerie, qui en 1734 construit un énorme chronomètre de marine de 32,5 kg aujourd'hui visible à Greenwich, dont les résultats en mer sont encourageants et pour lequel il reçoit une forte somme d'argent. Mais c'est au cours du voyage du Deptford, en 1761, avec un autre prototype nettement plus petit et en forme de montre, qu'il remporte le prix.

En 1764, avec le n°5, l'erreur angulaire est de 5,2 secondes (soit une distance de 1850 m) sur un voyage de deux mois.



Le Français Pierre Le Roy est considéré comme le père du chronomètre moderne, d'une conception différente de celle de Harrison. L'aboutissement du garde-temps de précision, transportable, est dû à "l'échappement libre", une invention simultanée (indépendamment l'un de l'autre) de deux inventeurs de Paris, Maître Pierre Le Roy et Ferdinand Berthoud.



Pierre Le Roy présenta en 1776 à Louis XV sa construction qui restera actuelle durant 200 ans. Son échappement a été repris, et parfois amélioré par tous les horlogers européens. Il a équipé tous les chronomètres transportables et autonomes, jusqu'à l'avènement de la montre à quartz.

Il existe un chronomètre de marine considéré comme le plus achevé : c'est le "Hamilton, Modèle 21", réalisé aux USA pendant la seconde guerre mondiale. Il s'agit d'une reprise améliorée du chronomètre "Ulysse Nardin" qui équipait systématiquement les navires de l'US-Navy..."

Cette histoire se termine bien sûr avec l'apparition des moyens modernes d'obtention de l'heure et surtout avec l'utilisation du "GPS"...

En fouillant un peu il est intéressant de noter que la "petite histoire" réserve parfois quelques surprises : ainsi par exemple, savez-vous que le premier chronomètre réalisé par Harrison (H1) le fut entièrement en bois, rouages y compris ?

Enfin, devinez voir, comment s'appelait le modèle de chronomètre avec lequel il reçut officiellement son prix ? Le "H4" bien sûr... Les observateurs auront remarqué que la réponse se trouve plus haut dans le timbre... timbre déjà présent dans le maillon n/ 17...

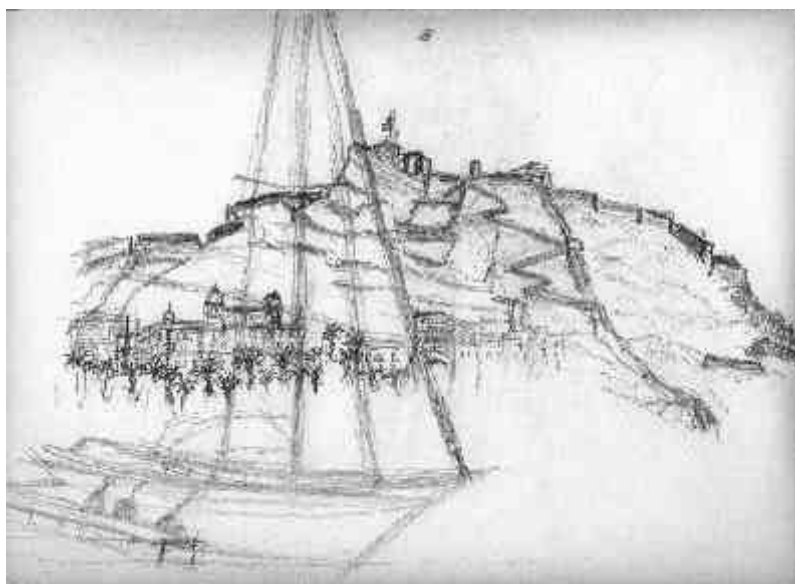
Voilà ! J'espère que vous avez tout compris !

Et bien moi pas !

Aussi j'attend et espère que l'un d'entre vous aura la gentillesse de m'expliquer à travers un prochain maillon, comment on fait pour déterminer latitude et longitude, sans GPS ni aucun autre moyen électronique qu'une calculatrice... Merci d'avance ! :)

Gilles

PS : concernant le concours auquel je fais allusion au début, il fut annulé faute de participants et à ce jour je ne suis toujours pas propriétaire d'un beau voilier... sniff ...





Juin 2004 - "Loreen" à Port-Blanc (Belle-île Est), on navigue entre filles



Juin 2004 - "Tassadit" en baie de Kerdélan



Juillet 2004 - Bonne brise dans le Golfe de Gascogne, vue du carré de "Gwenva"



Juillet 2004 - Jacques-du-Gwenva devant la cathédrale de Saint-Jacques-de-Compostelle (Galice)



Juillet 2004 - En Galice, tous les chemins mènent à...Nantes!



Juillet 2004 - Gwenva repasse le mythique cap Finisterre, dans la grisaille



Juillet 2004 - RoM aurait pêché sur les côtes de Galice ? Un beau bar !



Octobre 2004 - Un voisin encombrant devant Arradon, Yannick veille



Septembre 2004 - Balade bucolique et onirique sur l'île d'Ilur (Golfe du Morbihan)



Septembre 2004 - "Argo" à la lutte avec "Gwenva", les 2 seuls rescapés d'un Rallye 2004 annulé



Novembre 2004 - Au Croisic, l'équipage de "Gwenva" a eu un net penchant pour l'échouage à quai



Décembre 2004 - "Rom" fonce fièrement vers Hoedic dans la brume matinale