

The Nautic Topic

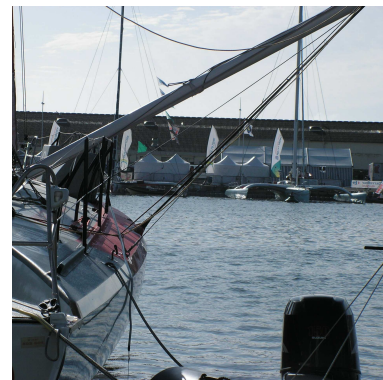
Irrégulomadaire maritime décalé



Fromage ou dessert ?

L'homme montre une capacité étonnante à créer et faire évoluer un langage complexe et circonstancier. Dans un domaine aussi varié et universel que la voile, il n'est donc pas étonnant que le volapuk soit particulièrement développé. Ainsi, plusieurs noms peuvent désigner la même chose...et un plusieurs choses être désignées par le même nom. J'avais entrepris de rédiger un article sur l'élément essentiel sans lequel un voilier n'est pas un voilier : les voiles. Rapidement, je me suis aperçu que certaines bases étaient nécessaires à la compréhension des voiles. Voici regroupé ce qui me semble essentiel pour la compréhension des voiles. Cet exercice sera vraisemblablement moins ludique que mes pavillonneries de la quinzaine passée.

Soavenn



Mort ou vif ?



Les œuvres mortes sont les parties émergées d'un navire. Elles n'ont pas d'utilité en termes stricts de navigation. Elles ont toutefois l'énorme avantage de pouvoir accueillir le skipper, son équipage, les vivres et l'apéro. Elles sont en ce sens indispensables.

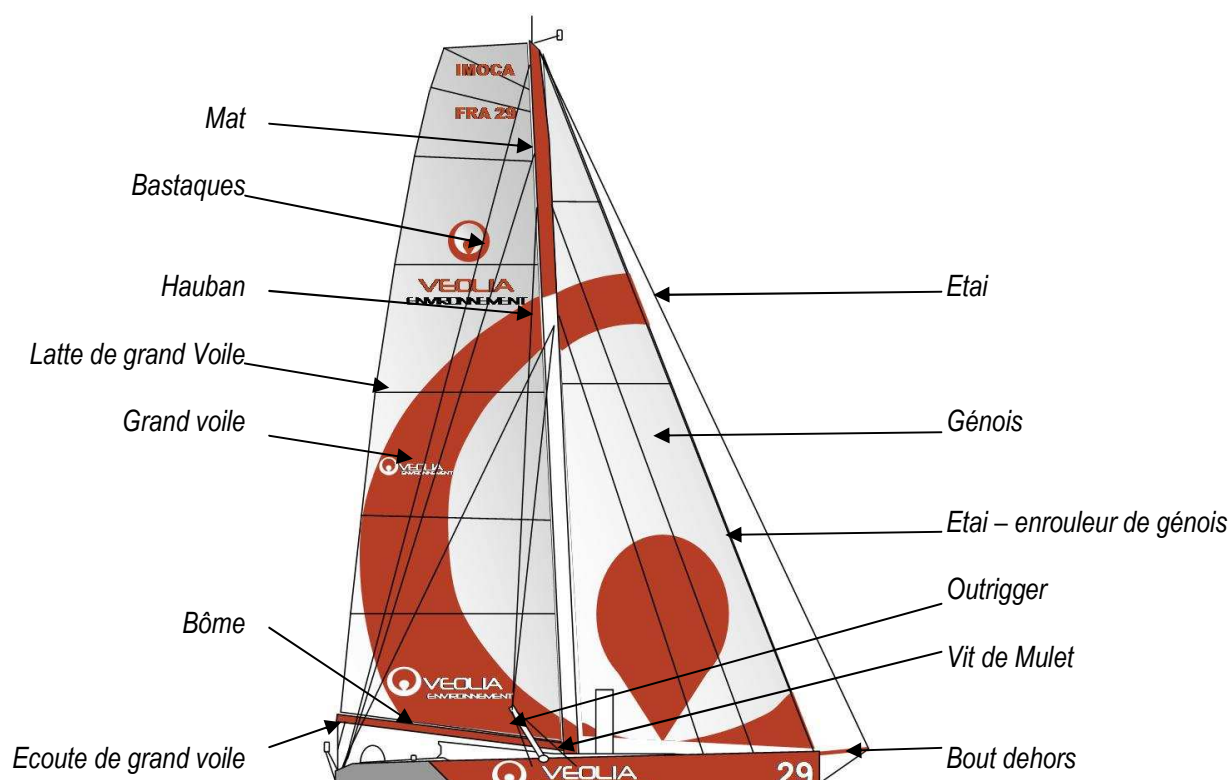
Les œuvres vives d'un navire sont la partie immergée de la coque. Elles sont considérées comme vives car elles contribuent à la bonne marche du bateau et garantissent sa pérennité.



Courant ou dormant ?

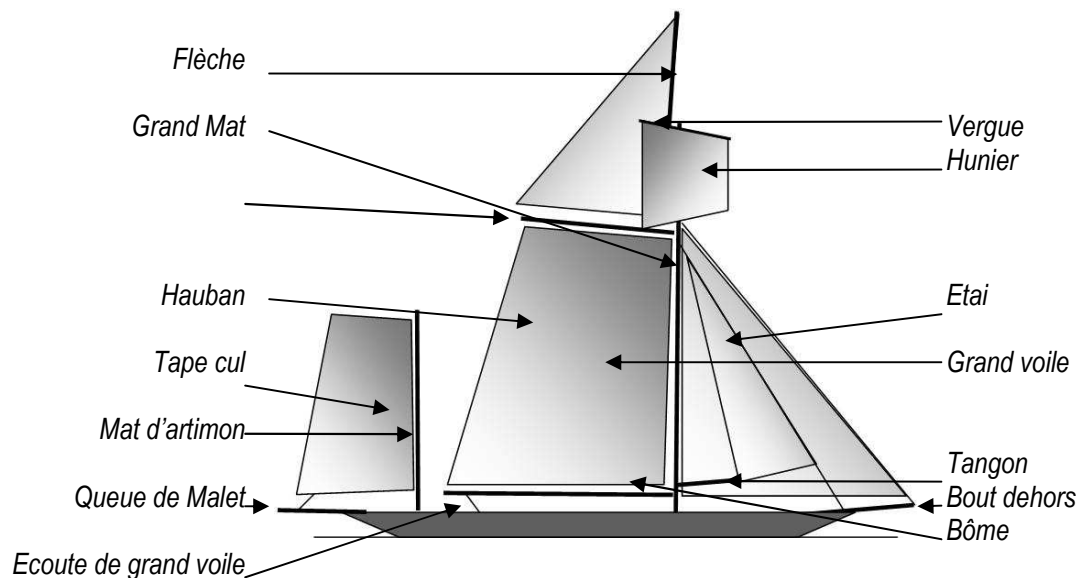
On appelle gréement dormant toutes ses parties fixes : mât, bout-dehors, Queue de Malet, étai, faux-étai ou bas-étai (largable), pataras, haubans, bas-haubans, galhaubans, bastaques, barres de flèche, guignol, outrigger (grande barre de flèche)

Le gréement courant est lui constitué de toutes ses parties mobiles : bôme, wishbone, pic, flèche, vergue tangon écoutes, drisses, hale-bas, hale-haut ou balancine bras, bosses de ris, garcettes



The Nautic Topic

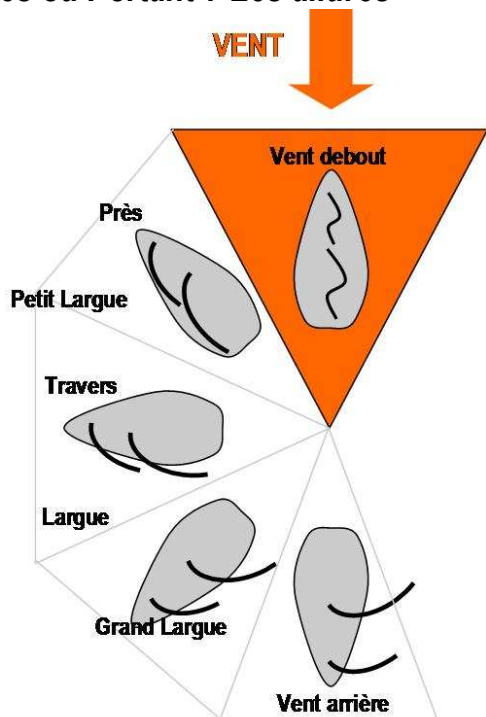
Irrégulomadaire maritime décalé



A méditer, une phrase de John Mac Gregor que j'aime beaucoup : « Ce qui contribue le plus à la beauté d'un Yacht, c'est que rien n'y figure dans un but esthétique »

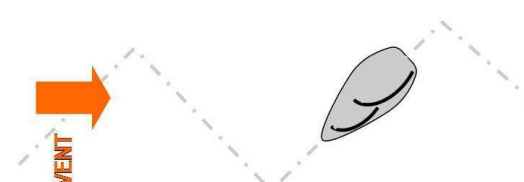


Près ou Portant ? Les allures



Amis terrien, pour vous allure est synonyme de vitesse. En prenant la mer oubliez cela ! Sur l'eau avoir une bonne allure, c'est être bien positionné par rapport au vent.

Premier constat, positionné face au vent, le bateau ne peut avancer. C'est comme si on se met à ski en bas de pente en espérant remonter. En prenant un angle de 45° par rapport au vent, le bateau va remonter au près. En alternant ce mouvement face au vent, le voilier va louvoyer :



Si il a le vent dans le dos, le skipper est sur des allures de Portant. Les bateaux du Vendée globe favorisent la vitesse au portant. En effet, effectuant le tour de la planète dans le sens des vents dominant, c'est l'allure qui est privilégiée. Dans le cas du tour du monde à l'envers, le bateau est conçu pour favoriser les rendements au près. En allant visiter le Site de Jean-Luc Van Den Heede, (http://www.vdh.fr/course/photos/phototheque_1.htm) vous constaterez les différences entre le VéoIia et Adrien, le bateau de VDH.

Ces différentes allures expliquent la multiplicité des voiles et de leurs formes. Depuis toujours l'homme a essayé de construire des bateaux permettant de naviguer sous ces différentes orientations de vents. La prochaine fois, nous ferons donc un peu d'histoire, pour comprendre comment fonctionnent les types de voile.

Pour finir, je suis plutôt fromage.

