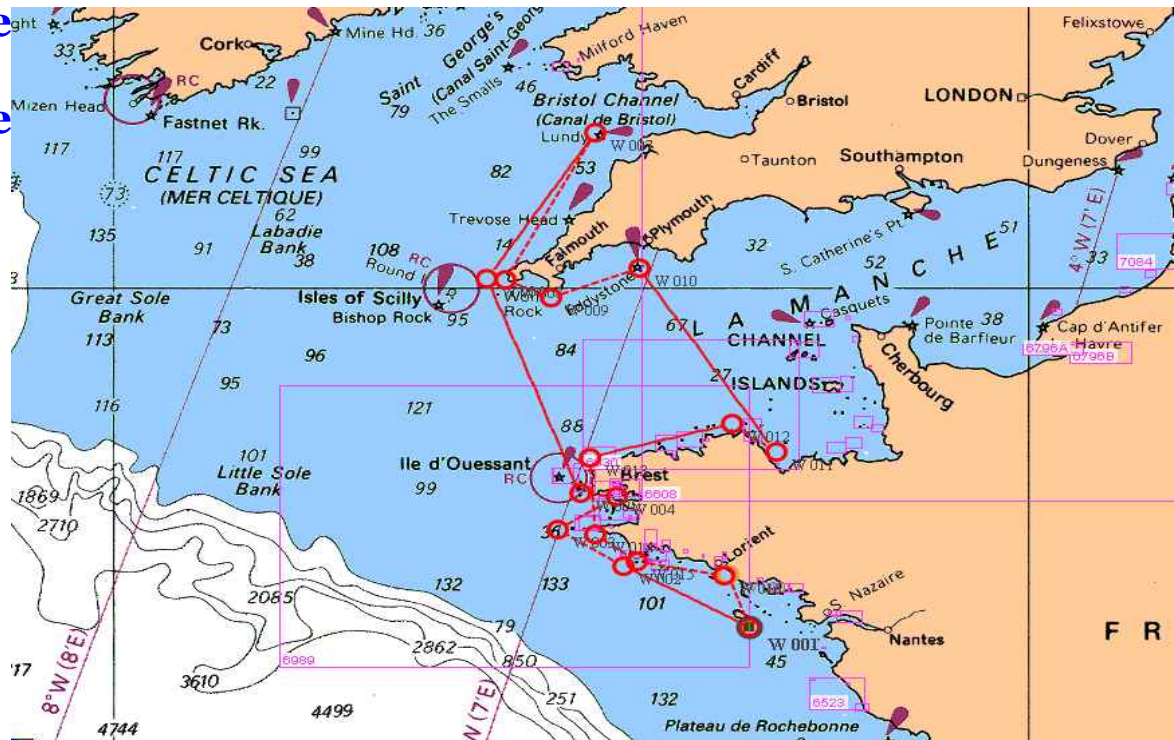


Carnet de bord n°12 : Une reprise nécessaire.



Le bateau n'avait rarement été aussi prêt avant une course mais il lui manquera quelques heures de navigation pour tester les multiples pièces changées et les nouvelles configurations de voiles possibles. C'était donc plus une course de remise en jambe et de validation qu'un véritable test.



GROUPE
SCÉ
SKIPPER skipper Nicolas Bunoust - prototype N°231
TRANSAT Transat 6.50 La Rochelle/Bahia (Br) 2005
CONTACT © Bertrand DUQUENNE/contact : WWW.voyezlarge.fr

Il était inespéré que Nicolas puisse prendre le départ de l'Open Demi Clé le 24 juin à Locmiquélic (Lorient). En effet, avec un budget très limité et en liste d'attente une semaine avant le départ, la préparation du bateau fut très rapide. Celle-ci fut effectuée de manière très efficace en réalisant même quelques optimisations sur les possibilités de réglage des voiles. Merci à Nathanael, Matthieu et Stéphane pour leur investissement et efficacité.

Le parcours (cf ci-dessus) est sûrement l'un des plus beaux parcours de course au large. Avec un grand tour de Bretagne pour jouer dans les courants et les cailloux, deux traversées de la Manche avec le passage des rails des cargos et une incursion dans le canal de Bristol réputé pour ses courants les plus forts d'Europe, ce parcours est extrêmement riche techniquement et tactiquement. D'autre part, les paysages rencontrés (Iles Scilly, côte sud de l'Angleterre, Bretagne Nord...) sont pour le moins magnifiques, ce qui ne gâche rien au plaisir. Cette course étant courue en double (Nathanael sera donc mon équipié), nous pouvons, avec un minimum d'anticipation sur les situations à venir (navigation dans les cailloux, passage des rails, changement de vent ou de courant...), nous relayer efficacement et appliquer au mieux la stratégie définie.

Portrait de Nicolas et Nathanel sur le site de la course :
<http://open650.demi-cle.com/2006/fr/coureurs.asp?page=3&langue=&crit1=1&crit2=&crit3=&fiches=&mode=>

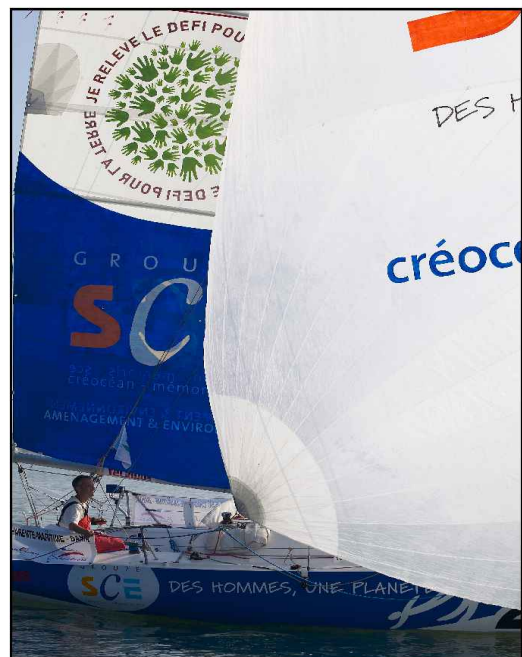
=

Nicolas nous raconte sa course :

« Pour le départ, j'ai laissé la barre à Nathanael, qui habitué du dériveur, maîtrise parfaitement ces situations toujours délicates à gérer. C'est dans un vent très faible que nous prenons le départ de cette course, direction Brest en passant par l'île de Groix puis Belle-Ile. Après un départ moyen (il est toujours difficile de s'extraire de la masse des bateaux agglutinés sur la ligne de départ dans du vent faible) nous doublons Groix en 20ème position. Dans ce vent très faible et aléatoire, nous ne nous décourageons pas, nous restons concentrés et entamons notre remontée. Grâce à un très bon choix de voile dans la nuit et une bonne option le long de Belle-Ile, nous enroulons le phare de la pointe de Belle Ile (Kerdonis) en 8ème position. Remontés à bloc, l'objectif est de nous donner à fond pour viser la victoire. En effet, étant déjà qualifié pour la Transat 07, je n'ai pas d'obligation de terminer la course pour valider une qualification et je peux donc prendre tous les risques. Nous testons alors une nouvelle configuration de voile en installant le gennaker en bout de bout dehors (cf schéma ci-dessous). Cette configuration nous permet de laisser le solent à poste en optimisant le rendement des deux voiles (solent-gennaker) et d'être plus rapides en manoeuvre le long de Belle-Ile où les changements de cap et de vent sont fréquents. Ce choix s'avère être le bon car nous allons plus vite que toute la flotte. Nous poursuivons donc notre remontée, quand tout à coup, au petit matin alors que j'allais me reposer 20 minutes, Nathanael m'appelle avec un grand cri ! La pièce qui tient l'étai (et donc le mât, cf schéma) ainsi que l'articulation du bout dehors a cassé. Nathanael abat en grand (vent arrière) pour

éviter que le vent ne pousse le mât vers l'arrière qui n'est alors plus tenu dans ce sens. Les voiles (solent et gennaker) battent sous le vent, le bout dehors traîne dans l'eau... Je m'attelle vite à tout récupérer. Je refixe des cordages à l'avant du bateau pour maintenir le mât. Une fois l'ensemble préservé, nous reprenons notre route vers Brest. Cependant le vent vient du NW et nous sommes donc au près (cf carnet de bord n°2,

http://nicolasbunoust.free.fr/dossiers_al_lures.php). Le vent et les vagues ont forcé. Le bateau commence à taper et le mât qui n'est plus très bien maintenu, bouge beaucoup. Limité budgétairement, je ne peux pas prendre le risque de casser le mât et c'est dans une profonde déception que j'annonce au comité de course notre abandon. Nous prenons alors le cap de La Rochelle, ce qui nous permet de naviguer vent arrière sans endommager le mât. Nous arriverons au port de La Rochelle le lendemain soir sans encombre. »



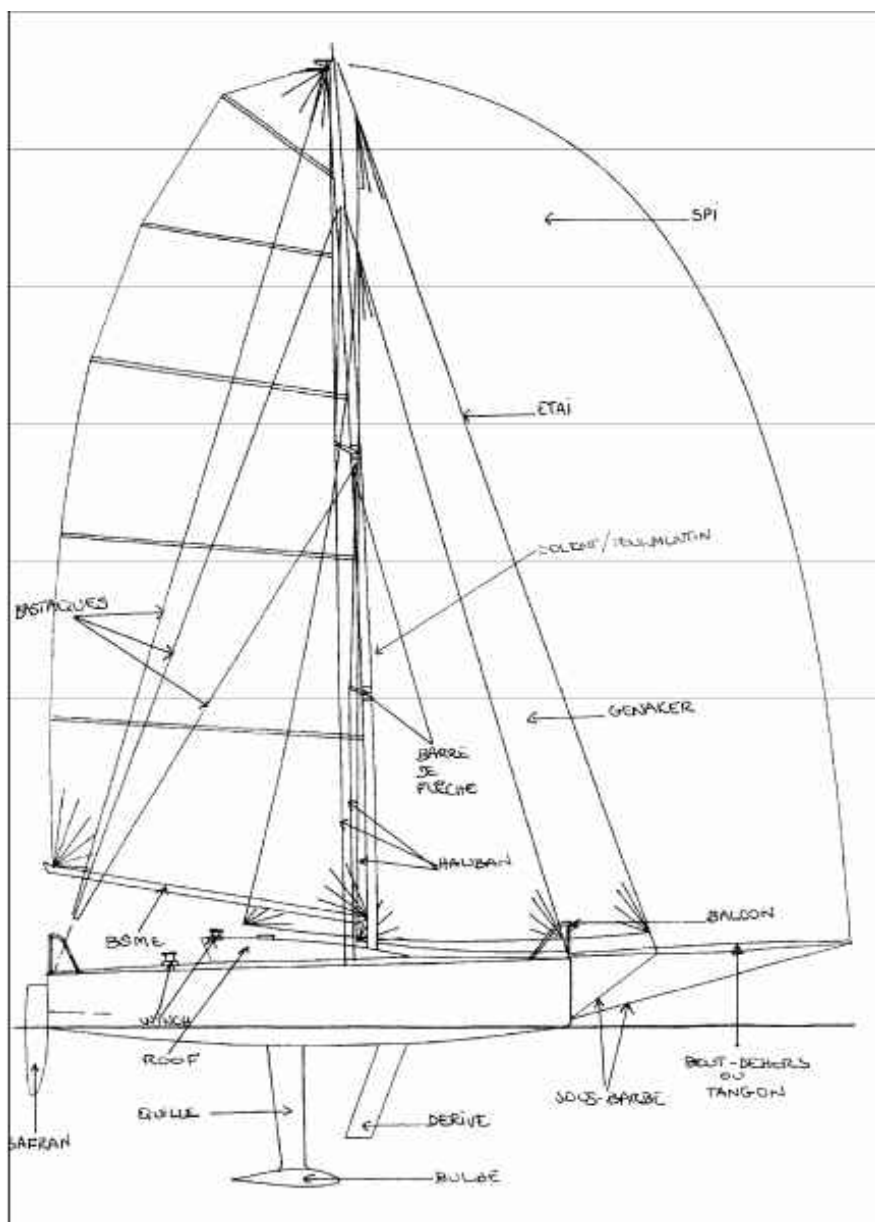
GRUPE
SC
DES HOMMES, UNE PLANÈTE
skipper Nicolas Bunoust - prototype N°231
Transat 6.50 La Rochelle/Bahia (Br) 2005
© Bertrand DUQUENNE/contact : WWW.voyezlarge.fr

Nous tentons de comprendre l'origine de cette casse. Tout d'abord, il est exceptionnel de ne pas avoir cassé le mât. En effet, par la rupture net de la fixation d'étai, du bout dehors et du point d'amure du solent, le mât n'était plus du tout tenu sur l'avant. Or la grande voile restait bordée et tirait le mât vers l'arrière. Dans 9 cas sur 10, ceci se traduit par un démâtage. Le mât a basculé vers l'arrière mais le mode de fabrication du mât et sa réparation suite à la transat ont

permis à celui-ci de plier mais pas de rompre (c'est le principe du roseau). Dans la configuration de voiles utilisées (gennaker en extrémité de bout dehors), nous diminuons les angles de tir et donc augmentons fortement la compression dans le bout dehors et le système de fixation. L'ancien bout dehors aurait cassé mais le nouveau, bien que plus léger, a entièrement rempli son rôle et a bien résisté. Cependant, c'est la pièce d'origine en inox soudée qui a rompue. Sur ces bateaux, le manque de navigation ne pardonne pas. Frustré sportivement, je suis tout de même content de constater que toutes les nouveautés apportées sur le bateau (électronique, bout dehors, mât, réglages des voiles...) ont bien fonctionné du premier coup . »

Au moment de l'incident, Nicolas et Nathanael étaient dans le pelotons de tête devant une majorité de favoris sur des bateaux dernières générations. Ceci prouve une nouvelle fois les performances exceptionnelles du couple bateau-skipper

PLAN D'UN MINI 6.50 SOUS VOILE



Pour un bateau éco-conçu :

Nicolas a toujours en tête la construction d'un autre voilier de 6m50 éco-conçu, c'est à dire qu'il sera pensé et construit en prenant en compte au maximum le cycle de vie des différents éléments constituant. Au niveau énergie, Nicolas reprendra les études réalisées sur son précédent voilier (sur les consommations d'appareils, les cablâges, les modes d'utilisation,...) ce qui lui a permis d'être autonome en énergie, et il sera aussi le premier voilier de compétition réellement construit à partir essentiellement de composites biodégradables. Fort de son expérience et de l'appui de ses partenaires, Nicolas recherche des entreprises ou institutions intéressées pour s'investir dans la recherche de nouvelles colles ou résines moins nocives pour l'environnement susceptibles de pouvoir être utilisées dans la conception de voiliers.

Quelques gestes pour diminuer le réchauffement climatique et pour devenir acteur de son destin

Suite au dernier carnet de bord, je vous communique 3 nouveaux gestes pour éviter que la Terre ne chauffe de trop (sources ADEME) :

1 - Economies d'eau. Les petites gouttes font les grandes rivières

Seulement **0,3%** de l'eau terrestre constitue notre réservoir d'eau douce disponible.

Préservez-la !

En France, 150 litres d'eau douce potable sont consommés par jour et par personne mais nous n'en buvons qu'1% seulement ! La majorité de notre consommation sert à la toilette et aux WC. Dès lors, attention à ne pas laisser couler l'eau d'un robinet pour rien : lorsque l'on se brosse les dents, 3 minutes d'eau qui s'écoulent correspondent à 12 bouteilles de 1,5 litres ! De même, traquons les fuites : elles peuvent représenter 20 % de la facture d'eau alors que la plupart du temps, il s'agit d'un simple joint défectueux à changer !


2 – Et si on jardinait autrement ?

Le jardinage est de loin le loisir préféré des Français. Or, dans la majorité des cas, les jardins amateurs sont traités chimiquement. Ainsi, 1/4 de la pollution des eaux de surfaces et des nappes souterraines serait ainsi de leur responsabilité. Il est pourtant tout à fait possible de préserver l'équilibre des sols en utilisant moins de pesticides. Un bel exemple : une coccinelle dévore jusqu'à 100 pucerons par jour.

Autre habitude à prendre, fabriquer son compost soi-même : environ 1/3 des déchets qui finissent dans la poubelle peuvent être compostés !

3 - Trier, c'est réutiliser !

Recycler
C'est donner une 2^{ème} vie à nos déchets

670			
19 000			

Chaque Français produit en moyenne 1 kg de déchets par jour. Au total, cela représente chaque année 2 500 fois le poids de la Tour Eiffel ! Et pourtant 40 % des déchets peuvent être compostés et 40 % peuvent être recyclés. En tant que consommateur, révisons nos comportements d'achat et adoptons le tri sélectif ! Privilégions les produits sans emballage inutile, les écorecharges, les produits biodégradables ! Adoptons des réflexes malins comme le tri des piles ! Parce que recycler, c'est aussi donner une 2^{ème} vie à nos déchets !

[Pour plus d'informations :](#)

www.ademe.fr

www.defipourlaterre.org

ou me contacter par email : nicolas.bunoust@cg44.fr

