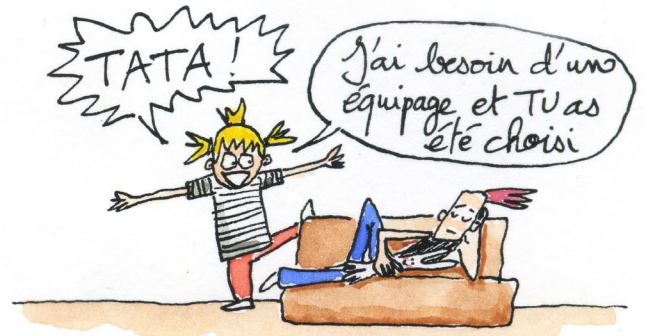
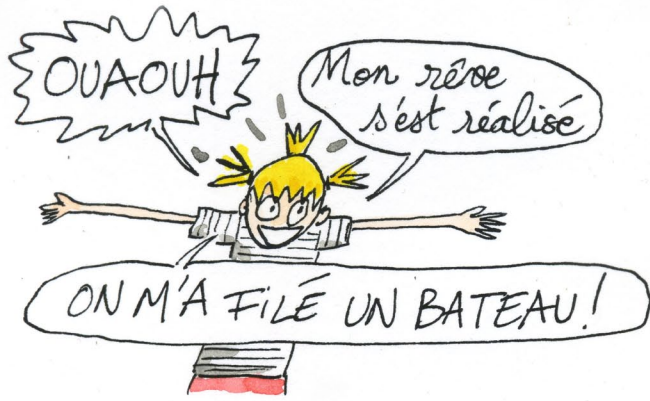
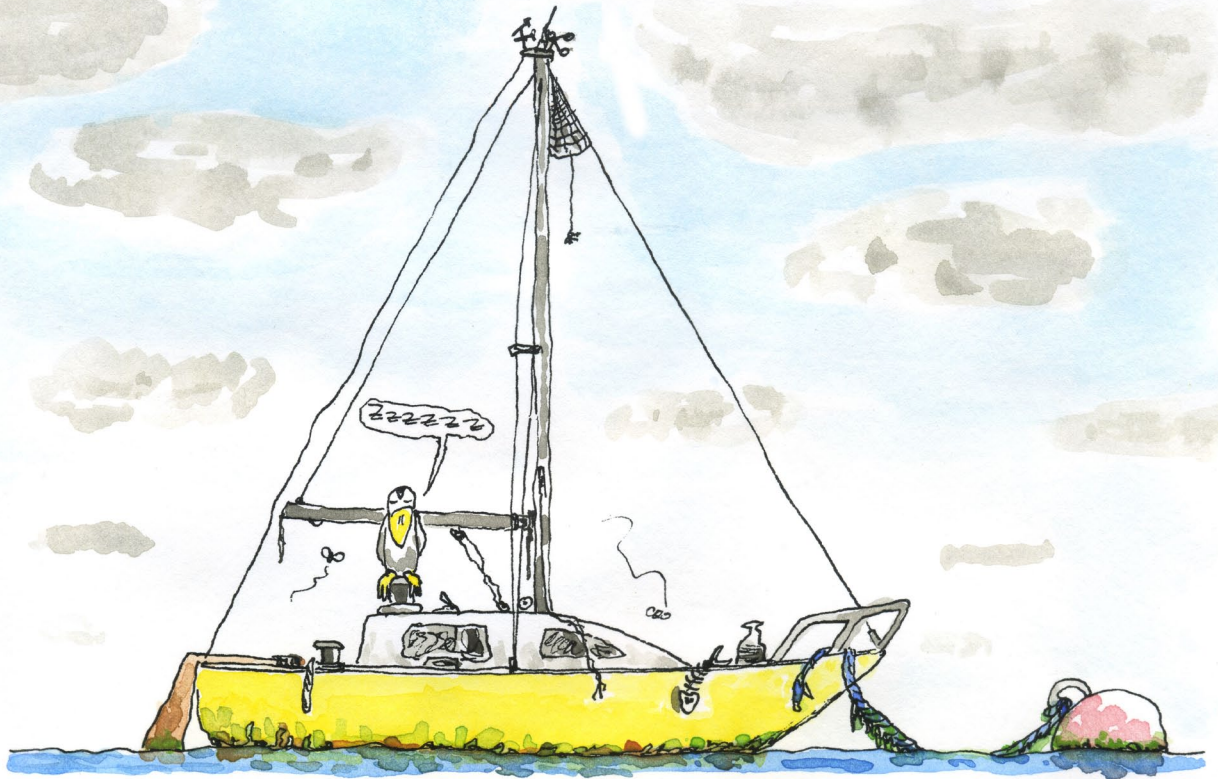


LE COURS DES
NÉGLANS





Si vous permettez ce bateau est ma résidence principale et à ce titre, d'après l'article B.210, alinéa 34 du Code de procédure civile...



...je suis dans mon droit de demeurer dans ce logement tant qu'une procédure légale n'a pas été engagée et qu'une expulsion n'a pas été prononcée par un juge et signifiée par un...



on va faire le TOUR DU MONDE

idée de merde



laisse tomber j'ai lu le Cours des glénans c'est hyper compliqué le bateau

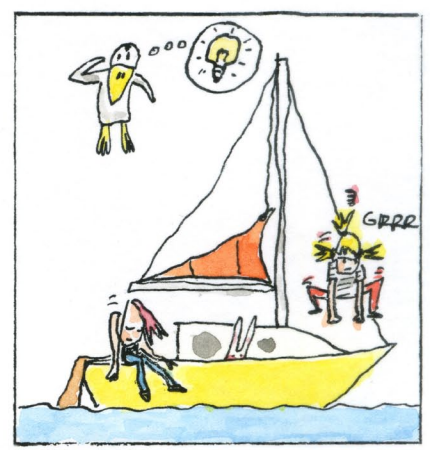
moi j'ai essayé de le manger j'ai pas digéré

Hé ! Y'a des tas de gueuqueux pétés de thunes qui font du bateau sans rien y connaître



je vois pas pourquoi on y arriverait pas, nous !

alors ON SE BOUGE et ON ESSAYE !



C'est vraiment la galère

ouais, les rames c'est une option

sinon le moteur hein

vous avez l'air d'en lasser les jeunes

je peux vous donner quelques conseils, peut-être ?

euh ok... ouais

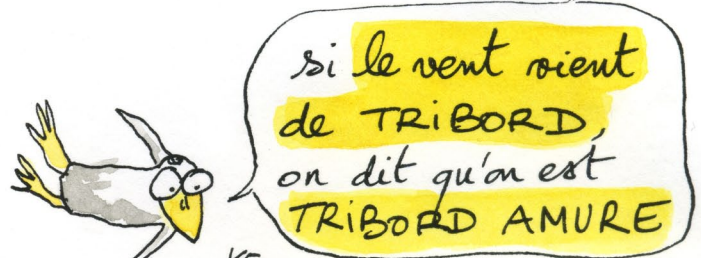


mais en échange... je reste habiter sur le bateau et vous m'appellez **PROFESSEUR TORDA!**



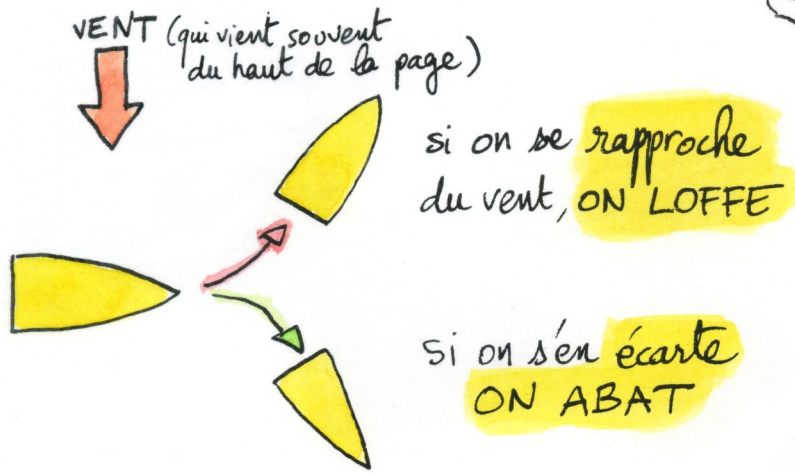
on va d'abord regarder un peu la MACHINE et se mettre d'accord sur 2 ou 3 petits trucs

pour s'en rappeler on imagine le mot batterie écrit à l'avant du bateau

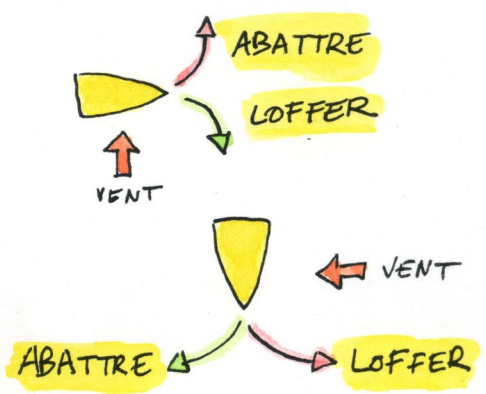


les voiles sont de l'autre côté

Pour tourner, on se repère par rapport à la direction du vent



si on s'en écarte ON ABAT



sur un bateau, il n'y a
ni FICELLE, ni CORDE,
ni CURÉ, ni LAPIN...
ni FEMME!



YES!

j'vais débarquer



QUOI?!

GARG

REPETE SA!!



... oui bon on
n'est pas obligé de
respecter les traditions
à la lettre

COOL... continue!

COULE?!

déjà!



aeurgh... sur un bateau donc...

... chaque cordage a une fonction
précise et donc un nom
MARIN... sinon c'est un BOUT



il n'y a que 2 CORDES,
celle de la cloche et celle du pendu

MAIS Y'EN A PARTOUT
DES BOUTS!

on est jusqu'aboutistes

t'es trop un bout en train

j'mis à bout là



Pour s'y retrouver parmi les bouts

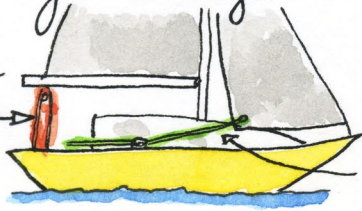


c'est facile y'a des familles

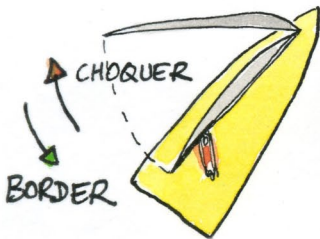
LES ECOUTES

Pour régler l'angle des voiles

écoute de GRAND VOILE



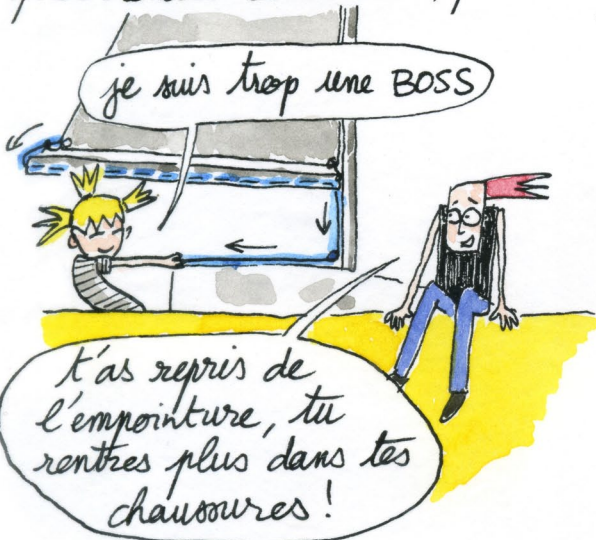
écoute de VOILE D'AVANT



si on tire sur l'écoute, **ON BORDE** et si on relâche on **CHOQUE**

LES BOSSES

Pour actionner un truc à distance (la bourse d'empointure pour tendre la bordure, par exemple)



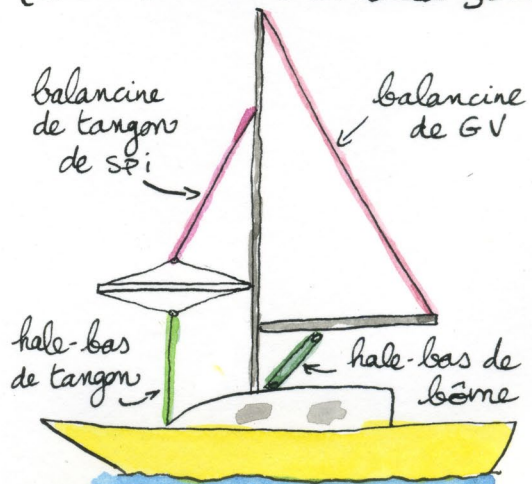
LES DRISSES

Pour hisser les voiles



LES BALANCINES

Pour remonter les espars* ou les empêcher de tomber (c'est comme des balançoires)



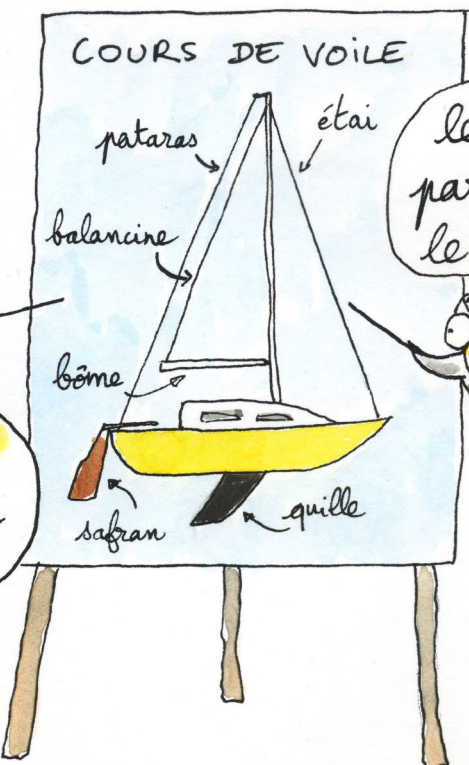
LES HALE-BAS

Pour tirer les espars vers le bas ou les empêcher de remonter

* espar: longue pièce de bois ou de métal sur un navire
Cit: "Tant qu'y a d'la vie,
Y'a d'l'Espar"

Florence Arthaud

le **PATARAS** tient le mât par l'arrière



le mât est tenu par des câbles, c'est le **GRÉEMENT DORMANT**

la **BALANCINE** empêche la bôme de tomber

l'**ETAI** tient le mât par l'avant

ET Y'A AUSSI!!!



les **HAUBANS** et les **BARRES DE FLÈCHE** tiennent le mât latéralement

les bastingues l'étambot l'étalingure le rail de fargue l'épontille le tube de jaumière le davier les reprises de cadène la dame de nage le presse étope le pavois les chandeliers le...

VOUS SUIVEZ?

ououou



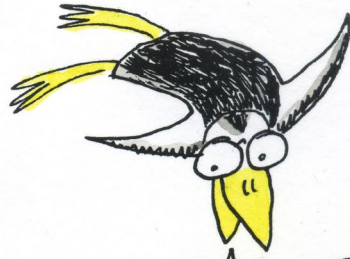
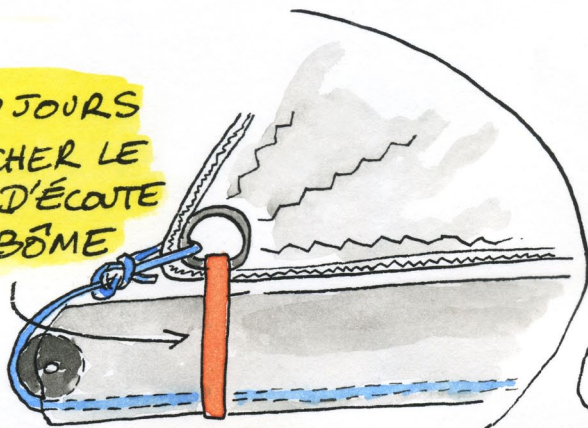
hein? quoi?

zzzzzzzz



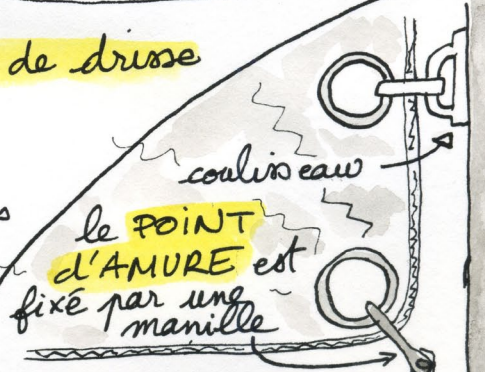
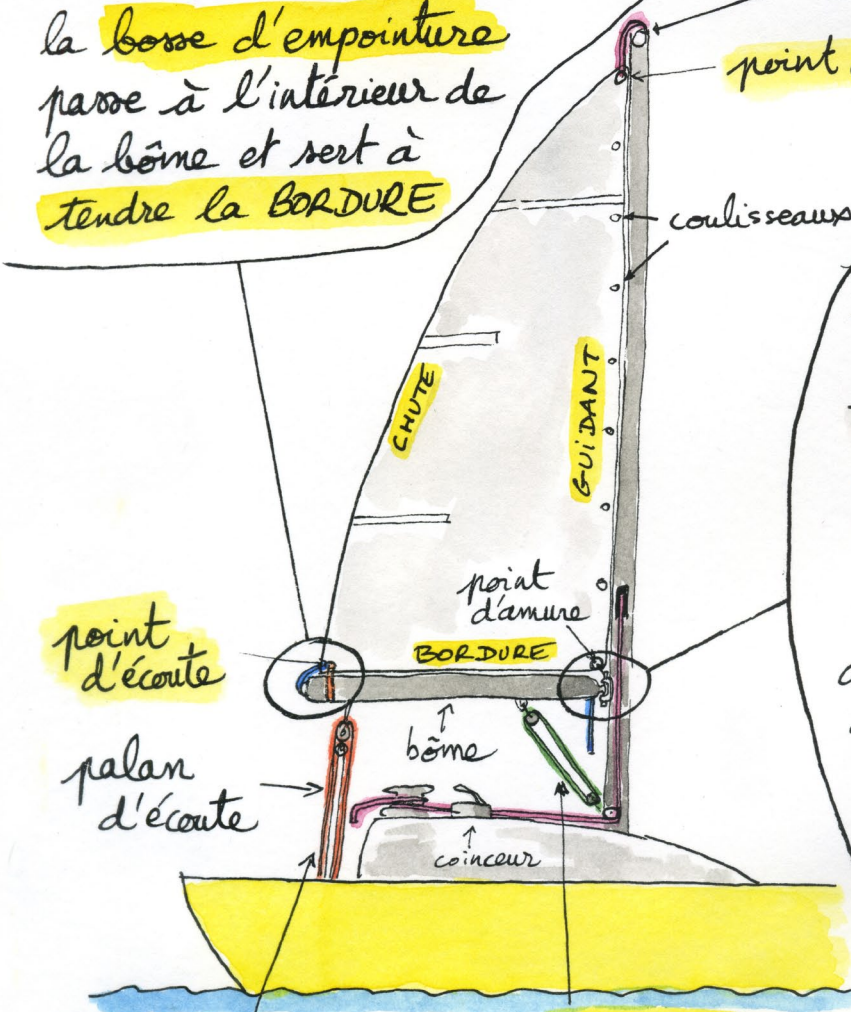
le gréement dormant c'est ça?

TOUJOURS ATTACHER LE POINT D'ÉCOTE À LA BÔME



la **DRISSE** de **GRAND VOILE** passe par une poulie en tête de mât

la **bosse d'empointure** passe à l'intérieur de la bôme et sert à tendre la **BORDURE**



la **bosse d'empointure** ressort par le bout de la bôme

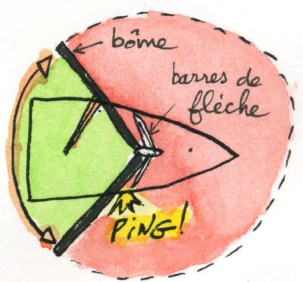
LE VÎT DE MULET permet à la bôme de pivoter horizontalement et verticalement

l'**ÉCOTE** sert à régler l'angle de la voile

le **HAE BAS** empêche la bôme de remonter



la bôme pivote mais son **débattement** est limité par les haubans et les barres de flèche



la drisse hisse !

elle entre dans le mât par une poulie cage



la drisse de voile d'avant est située en dessous du point de capelage de l'étai

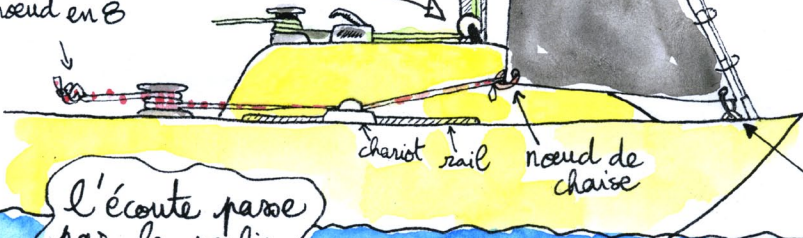


LA POULIE NE PEUT TRAVAILLER QUE DANS UNE SEULE DIRECTION

BIEN DÉGORGE OU COINCE

la drisse ressort du mât par un trou elle est renvoyée par une poulie vers un coinco

nœud en 8



⚠ tous les mousquetons sont dans le même sens !!

MOUSQUETON AVEC EMERILLON

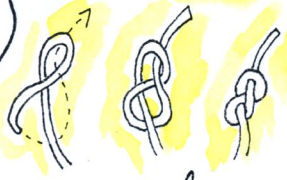


l'écoute passe par la poulie du chariot



et arrive sur le winch

le nœud en huit



pour empêcher une manoeuvre (ou bout, ou ficelle, si vous voulez) de sortir d'une poulie c'est un nœud d'arrêt

et le nœud de chaise pour faire une boule

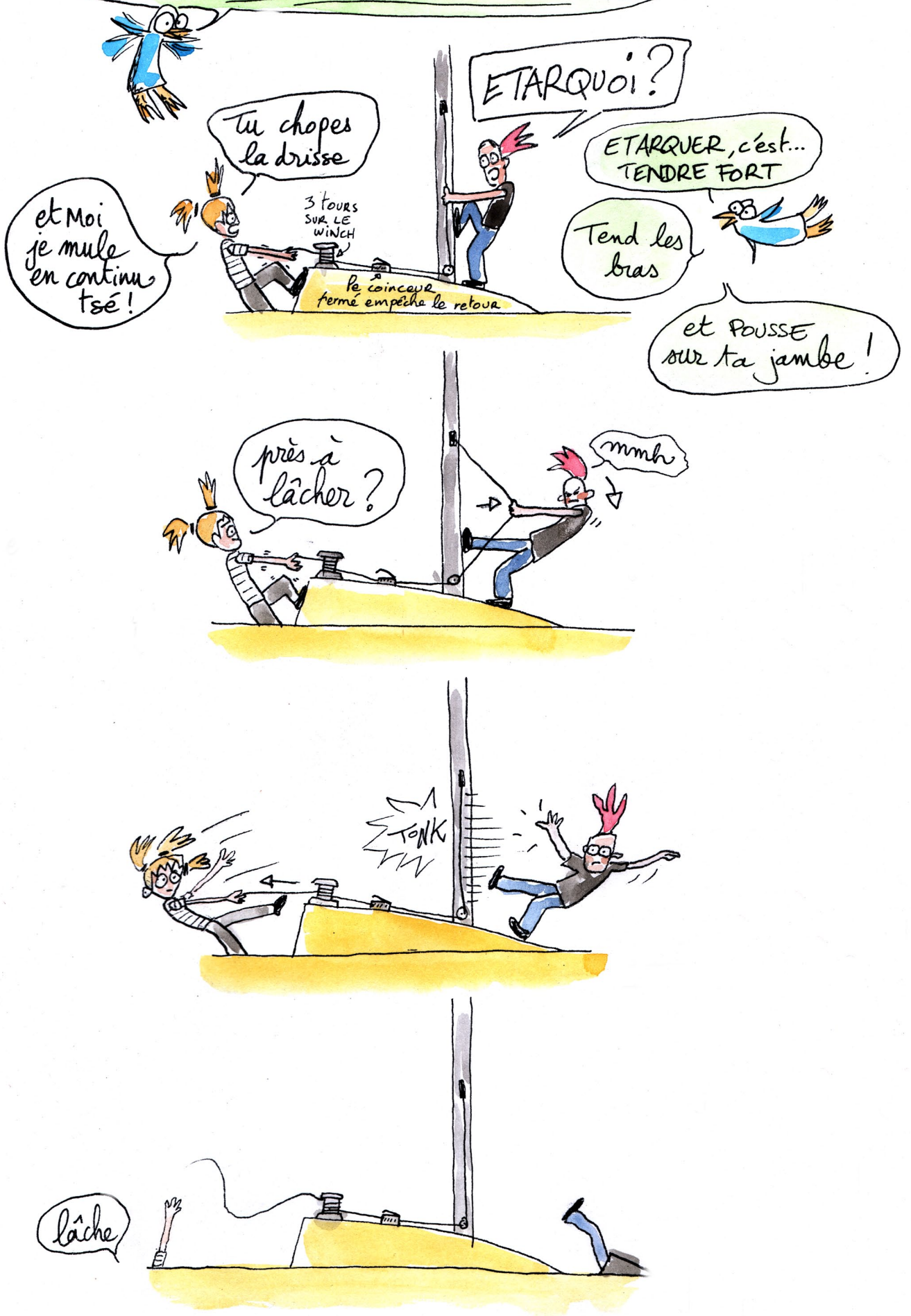


il se défait fastoche même après avoir été soumis à une forte traction mais est impossible à défaire sous tensions

ça suffit pour l'instant

ah si les commandes de les machines

POUR ÉTARQUER on va utiliser
la TECHNIQUE DE L'ARBALETE



le vent

le bateau est une machine à vent

il utilise l'énergie du vent pour se déplacer

le vent, c'est le gazoil du bateau à voile

c'est plus propre et silencieux que le gazoil

ouais, le gazoil sa schlague

le vent c'est imprévisible, le gazoil, non!

le vent, c'est de l'AIR en MOUVEMENT

l'AIR est un fluide ...

je suis libre
je suis libre
moi aussi
de l'air
je ne me marierai jamais
bonjour
Vos gueules!!
ou va ou?

... composé de particules non liées entre elles



si on place un obstacle dans le vent...



droit DANS L'MUR

de justice!



PRESSION!

l'air va être dévié et les particules vont rebondir DESSUS

en rebondissant, la particule transmet de l'énergie à l'obstacle sous forme de PRESSION



on met la pression, et si rien ne retient l'obstacle...

... il avance!

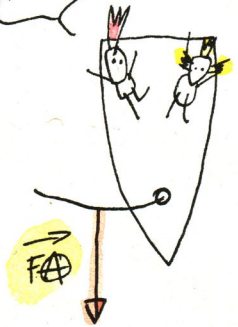
le bateau, c'est juste un obstacle dans le vent!



ma crête est une voile les punks sont des bateaux

oi oi

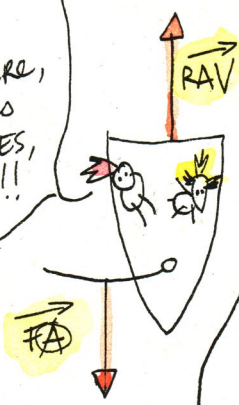
HOU LA GA POUSSE!



Si on place notre voile perpendiculairement, le vent va pousser dessous. On appelle cette poussée **FORCE AERODYNAMIQUE**. C'est notre moteur!



$\vec{FA} = RAV$
vitesse de croisière, sortez les BIÈRES, capitaine!!



le **frottement** de la coque sur l'eau va créer une **RESISTANCE À L'AVANCEMENT** qui augmente avec la vitesse du bateau. Quand $\vec{FA} = \vec{RAV}$ le bateau arrête d'accélérer: c'est la vitesse de croisière, en quelque sorte



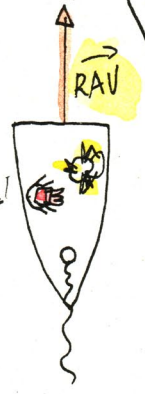
Pour s'arrêter on **CHOQUE** la voile

elle se met gentiment en drapeau, annulant \vec{FA}

Palettes chargées!! Elle est où la voile à RÉANIMER?!



plus de \vec{FA} , les **FACHOS** ONT GAGNÉ...



TRANQUILLE
TRANQUILLE, hé hé choquer, ça veut dire relâcher en marin



... c'est pas une lumière le lapin ...



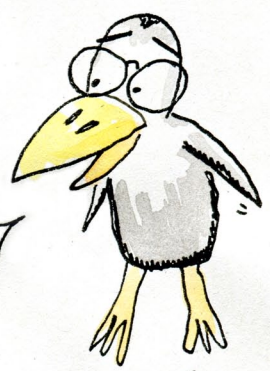
VOILÀ, VOUS AVANCEZ!

OK, le vent nous pousse!
T'as eu le prix Nobel
pour cette découverte?
Et pour changer de direction,
on attend que le vent tourne??

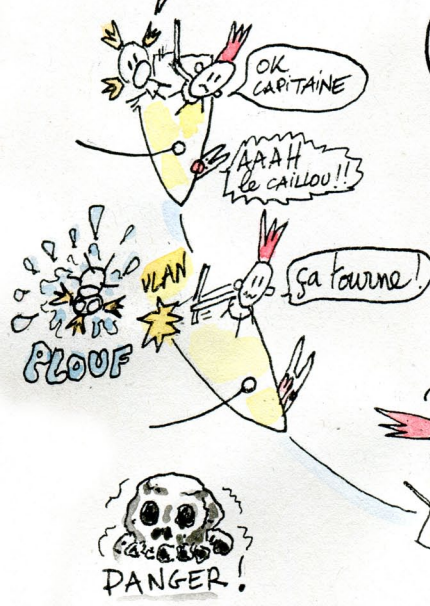
Hé! ON FONCE
DANS LES ROCHERS!

POUSSE LA BARRE!

SI ON FAIT
TOURNER LE BATEAU
ON FAIT AUSSI
TOURNER LA VOILE



ARRÊT



OK CAPITAINE

AAAH
le CAILLOU!!

sa tourne!

PANGER!



?!
what?
sa accélère
à mort!

oh ho?!
sa ralentit



ON EST
SAUVÉS!

ben
elle est où?

En se rapprochant
du vent, la voile
commence à se dégonfler
PAR L'AVANT



puis elle se met
en drapeau.
On dit qu'elle
FASEYE
le bateau S'ARRÊTE

c'est un repère, une limite:
LA LIMITE DU FASEYEMENT

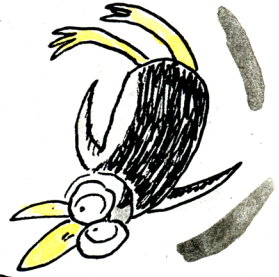
j'ai carrément arané
j'ai l'offe à fond, on
a évité la
CATASTROPHE!
bon, elle a disparu



Tu m'aides
BORDEL!

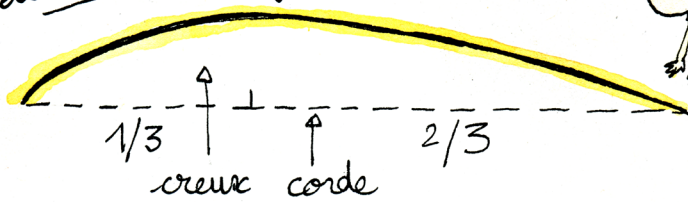


pourquoi le bateau a-t-il accéléré avant de s'arrêter ?



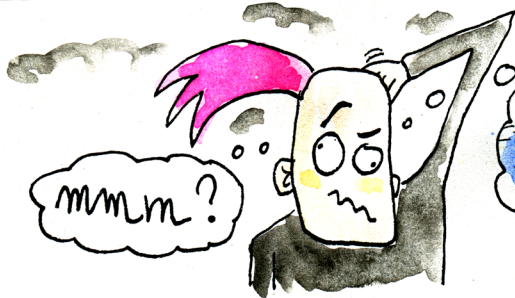
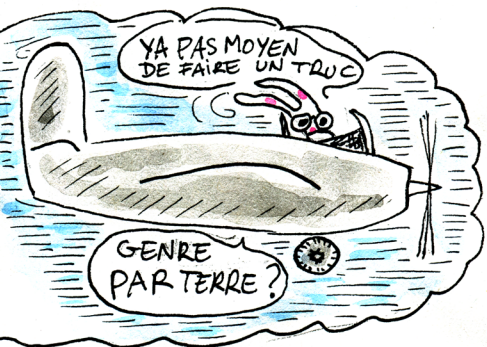
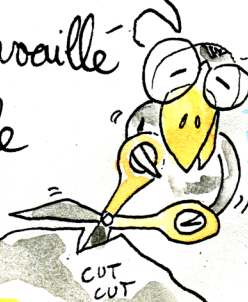
parce qu'une voile, c'est bien plus malin qu'un obstacle qu'on place en travers du vent, pour ça on pourrait utiliser un torchon de cuisine

voile vue du dessous



on dirait une cuillère !

le voilier a travaillé la forme de la voile pour lui donner un **PROFIL AERODYNAMIQUE** En forme d'aile d'avion

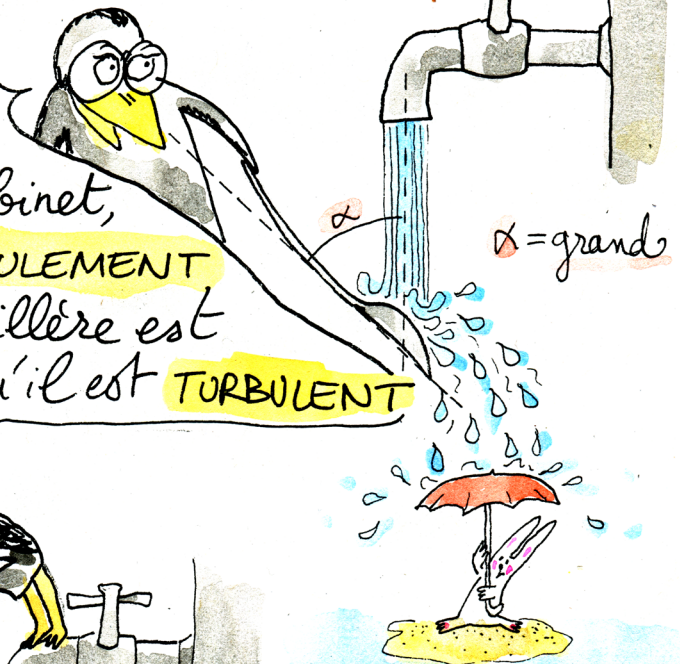




la voile n'est pas symétrique, sa forme de cuillère permet de **GUIDER LE VENT**

retour à la cuisine!

Si on place une cuillère avec un **angle d'INCIDENCE (α)** important sous un robinet, ça éclabousse! **L'ÉCOULEMENT** de l'eau sur la cuillère est **PERTURBÉ**. On dit qu'il est **TURBULENT**



Si on place la cuillère avec une **INCIDENCE** plus faible

l'eau colle à la cuillère le jet est dévié sans éclabousser...

si on n'impose pas aux particules **un virage trop serré**, l'écoulement reste bien organisé. On dit qu'il est **LAMINAIRE**



les aventures de
BRIAN et **BRITNEY**

je t'aimerai toujours
 et rien ne nous séparera

Si on imagine l'Air
 comme des particules qui
 se tiennent la main
 et se déplacent ensemble

BRITNEY oh non
 une voile

oh non, on ne se
 reverra jamais!

ne sont-elles
 pas charmantes?

Si! je reste
 collé au profil

PFUI
 PFUI

belle
 promenade!

notre voile est
 sur leur chemin
**CE COUPLE DOIT
 SE SÉPARER!**

EXTRADO

INTRADO

la la la

ils se retrouveront
 jamais!? c'est
 trop triste...



PFUI
 PFUI
 PFUI

promis
 j'arrête de
 fumer!

oh!

BRIAN!
 Tu m'aimes
 encore?

PFUI
 OUI
 OUI
 PFUI

sauf que BRIAN, qui est
 sur l'**EXTRADO** (extérieur)
 doit faire plus de chemin,
 dans le même temps, que
 BRITNEY, qui parcourt
 tranquillement l'**INTRADO**

la nature ayant
 une sainte horreur du
 vide, nos 2 amoureux
 vont se retrouver
 au même moment
 à la fin du profil
HAPPY END

c'est trop beau
 cette histoire!



C'EST NUL NUL NUL!
 ce couple est triste,
 à crever, beurk!

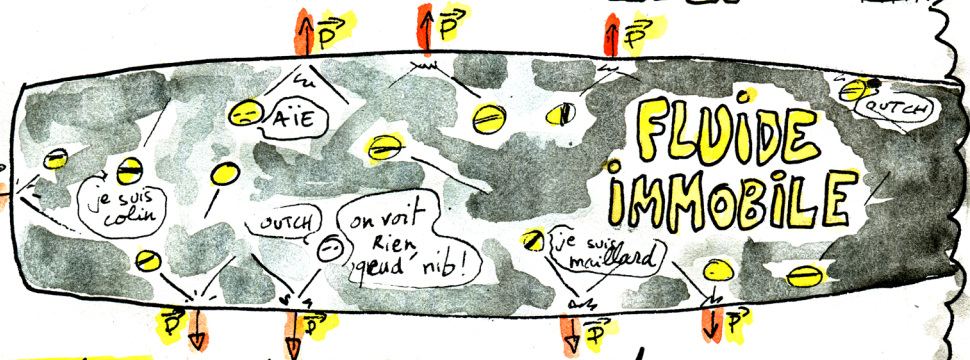


imaginons ensemble l'intérieur d'un tuyau d'arrosage



d'abord ROBINET FERMÉ

les particules sont libres de se déplacer à l'intérieur du tuyau



leurs trajectoires sont désordonnées elles tapent contre les parois en créant de la PRESSION

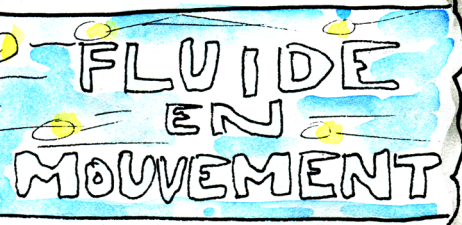
donc $V^- \rightarrow P^+$
MOINS DE VITESSE PLUS DE PRESSION

et puis ON OUVRE LE ROBINET



libre!
à moi les petits fours!

les SOULDES!
poussez vous
laissez moi
passer!!
je vois la lumière



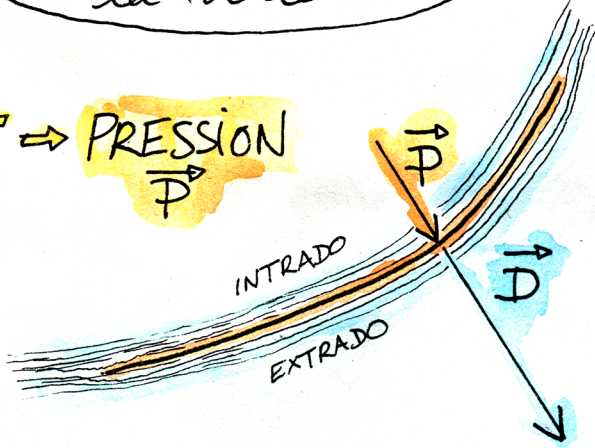
les particules ne rebondissent presque plus sur les bords, leur mouvement est coordonné la PRESSION DIMINUE

donc $V^+ \rightarrow P^-$
PLUS DE VITESSE MOINS DE PRESSION

le flux qui passe sur l'**INTRADO** étant plus lent, il crée une **pression** sur la voile

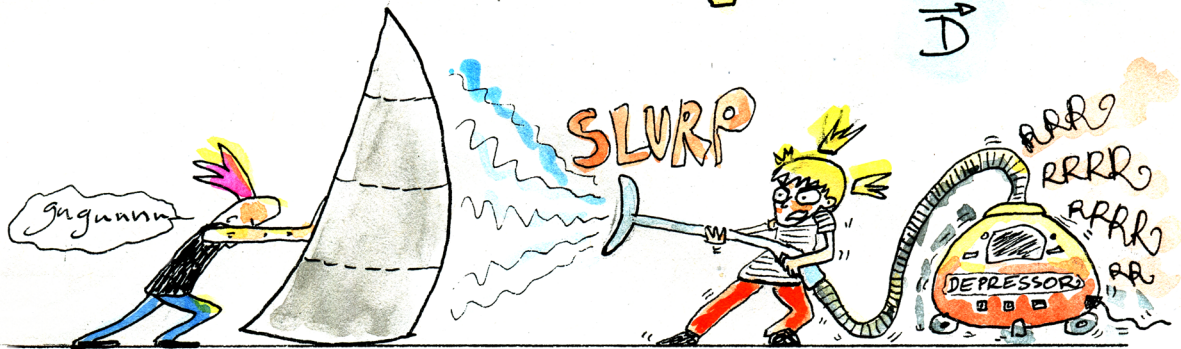


$V^- \Rightarrow$ **PRESSION**
 \vec{P}

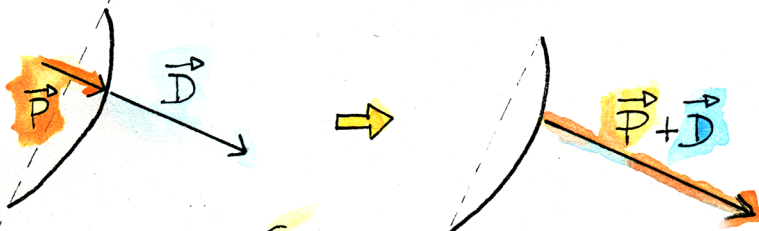


l'accélération sur l'**EXTRADO** crée une **DÉPRESSION** qui est 2 fois plus puissante que la **PRESSION** sur l'**INTRADO**

$V^+ \Rightarrow$ **DÉPRESSION**
 \vec{D}



la voile est à la fois poussée et aspirée: double effet Kiss COOL!



la **dépression** sur l'**EXTRADO** s'additionne à la **pression** sur l'**INTRADO** pour créer une **FORCE AÉRODYNAMIQUE** 3 fois plus puissante!

VIVE LA DÉPRESSION!



c'est de l'aéro-dynamite

sa va nous péter à la gueule!!



REGARDONS COMMENT
ÇA MARCHE AVEC 2 VOILES

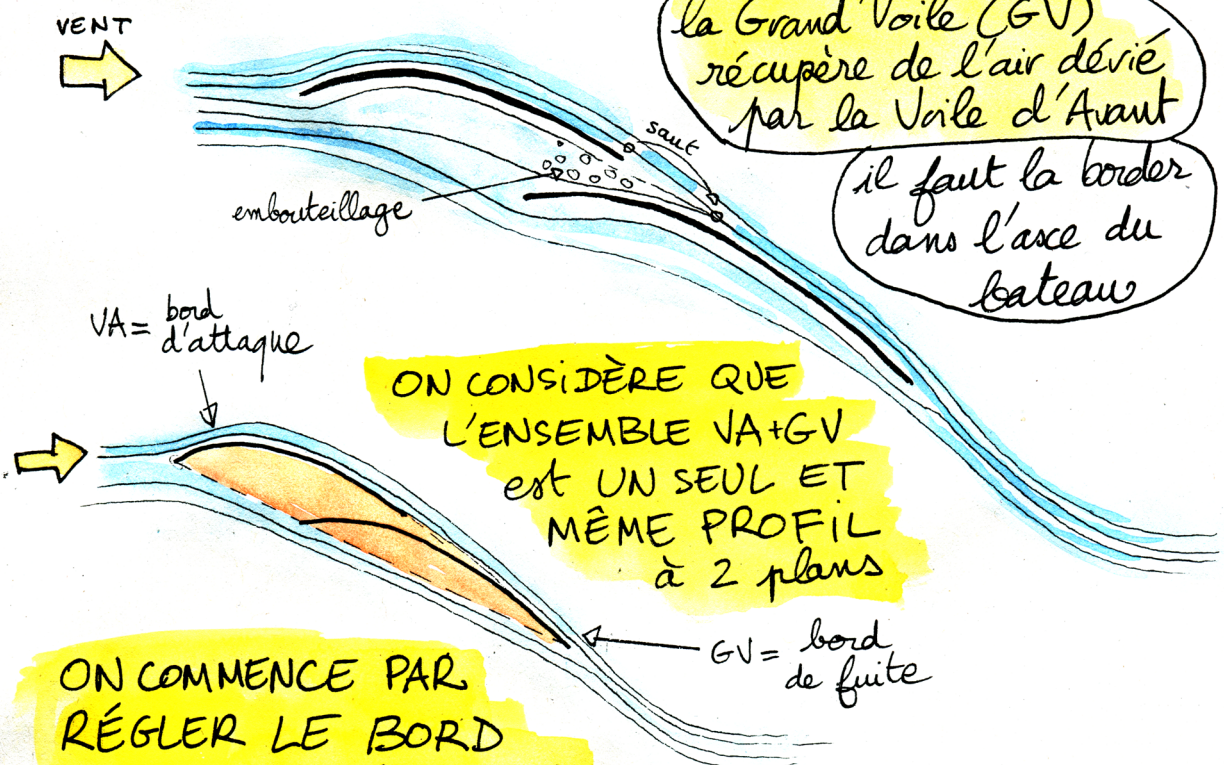
la Voile d'Avant (VA)
dévie l'Air



truc de
OUF!

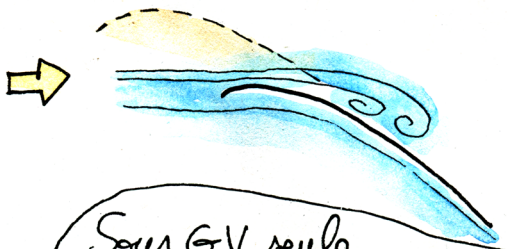
la Grand Voile (GV)
récupère de l'air dévié
par la Voile d'Avant

il faut la border
dans l'axe du
bateau



ON COMMENCE PAR
RÉGLER LE BORD
D'ATTAQUE (VA) PUIS
LE BORD de FUITE (GV)

Si on supprime la
voile d'avant, l'air
n'est plus dévié par
celle-ci et la
GV décroche



Sous GV seule,
il faut choquer de la GV
pour retrouver une
bonne incidence



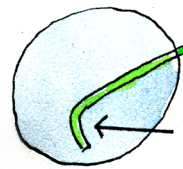
on peut aussi visualiser les écoulements avec des **PENONS**

sa c'est HIGH-TECH!



je me suis mis des penons de crête!

SCOTCH À VOILE

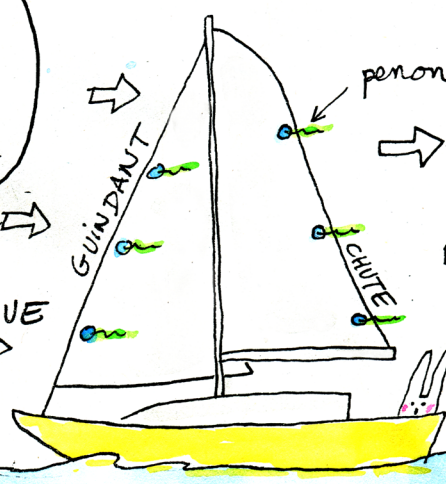


brin de laine

plier le bout sinon sa finit par se barrer

On les placera de manière à observer l'entrée de l'air sur le **GUINDANT** et sa sortie au niveau de la **CHUTE**

BORD D'ATTACHE



BORD DE FUITE

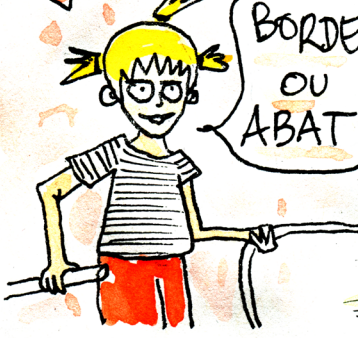
penon d'un chien

3 cas de figure

avec la voile roue du dessus

INTRADO DÉCROCHE

Incidence trop faible



BORDE OU ABAT

TOUS HORIZONTALAUX

NICKEL!

PLEINE PUISSANCE



on passe en vitesse LUMIÈRE!

EXTRADO ET CHUTE DÉCROCHENT

Incidence trop importante



CHOQUE TA PUTAIN DE VOILE! ou LOFFE! T'as perdu l'EXTRADO!

COMMENT ENTREtenir SA DÉPRESSION

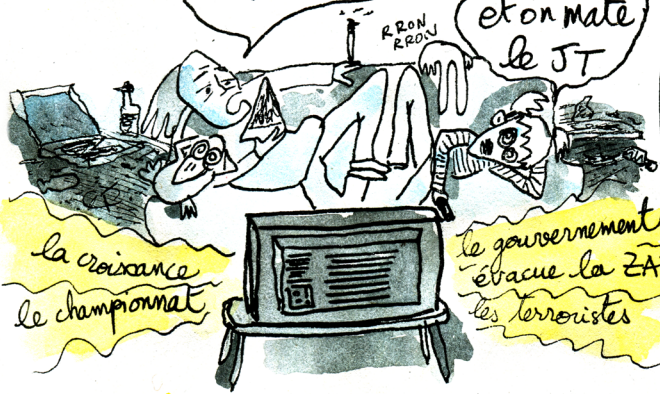
par le PR FREUD

Pssitt docteur



sa! on sait le faire, des gros pétards, des pizzas, le canap

et on mate le JT

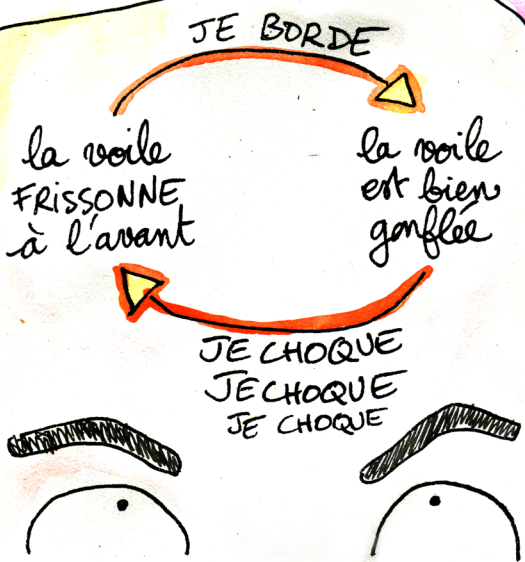


Nous allons chercher à développer des repères visuels et KINÉSTÉSiques® pour régler les voiles

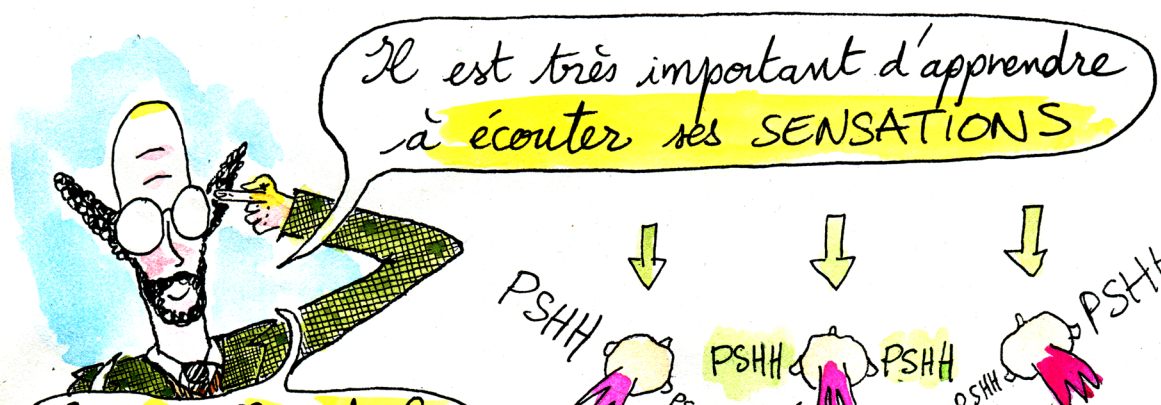
LE BON RÉGLAGE SE SITUE À LA LIMITE DU FASEYEMENT

voyons ce qu'il se passe dans la conscience d'un régleur

Ⓢ KINÉSTÉSique = qui touche au domaine des sensations



voilà j'ai peur docteur
mm
tout le temps
mmm
de quoi?
de tout



Il est très important d'apprendre à écouter ses SENSATIONS

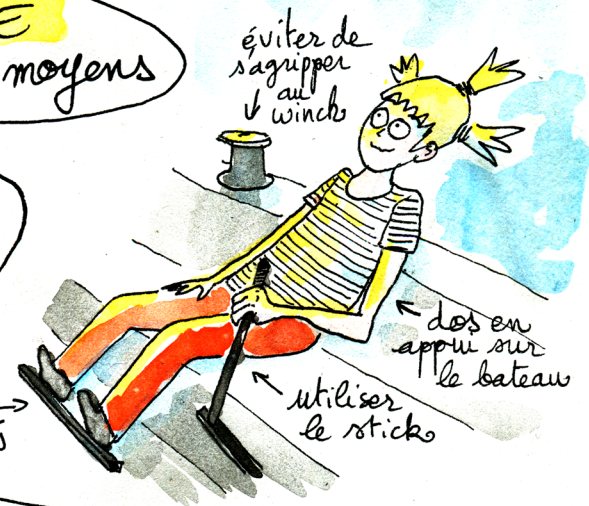
les oreilles et le visage, pour savoir d'où vient le vent



Quand on entend le son du vent au même niveau des deux côtés, on est FACE AU VENT C'est très précis!

on peut RESSENTIR la PUISSANCE et la VITESSE du bateau par différents moyens

On cherche à adopter une position détendue qui offre le maximum de contact avec le bateau



et on se laisse guider par les RÉPONSES du BATEAU

si si, les BATEAUX parlent!

le BRUIT de l'eau sur la coque nous renseigne sur la VITESSE

la GÎTE et la PRESSION dans la BARRE nous transmettent la PUISSANCE du bateau

les bateaux sont très expressifs et ont chacun leur caractère, ce qui explique peut-être l'attachement du marin solitaire à son bateau



AVEC UN SEAU SUR LA TÊTE
on parviendra très bien à
FAIRE AVANCER le BATEAU



VENT
↓

PAS
CONTENT
les voiles faiblissent
le bateau ralentit
et se remet à plat



BATEAU
CONTENT!

GITE
VITESSE
PRESSION
DE BARRE

PAS
CONTENT
NON PLUS



les extrados décrochent
le bateau ralentit
et se remet à plat

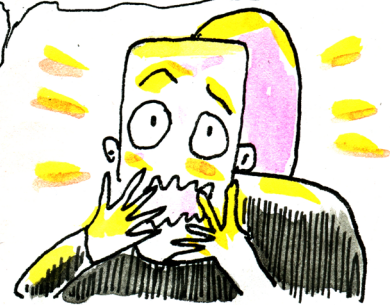
ça sent bizarre
là dedans



c'est très serré
le laminaire

pas vraiment la
joie pour TOURNER

et ... t'as fini avec le seau ?
j'ai encore envie d'chier



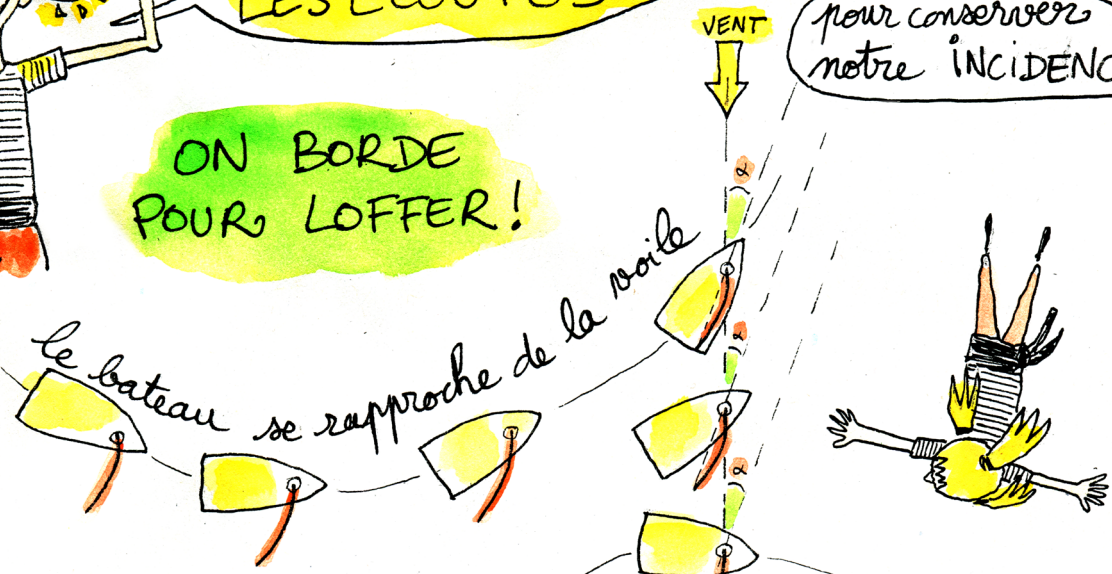


idée d'génie!

P'TÊT QU'ON PEUT SUIVRE LA ROTATION DU BATEAU et L'ACCOMPAGNER AVEC LES ÉCOUTES

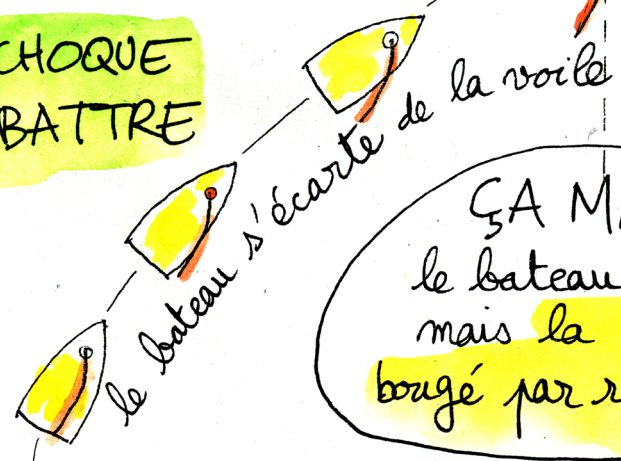
ON BORDE POUR LOFFER!

pour conserver notre INCIDENCE



le bateau se rapproche de la voile

et ON CHOQUE POUR ABATTRE



le bateau s'écarte de la voile

ÇA MARCHE!
le bateau a tourné mais la VOILE n'a pas bougé par rapport au VENT!

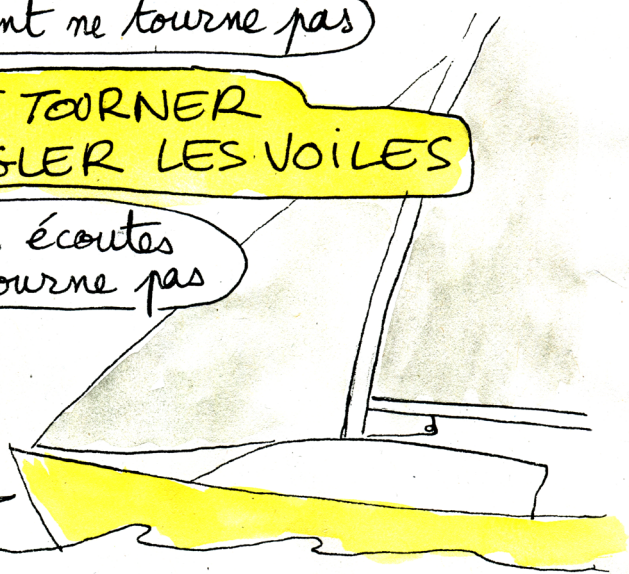


normal, le vent ne tourne pas

SI ON VEUT TOURNER ON DOIT RÉGLER LES VOILES

on tourne avec les écoutes sinon on ne tourne pas

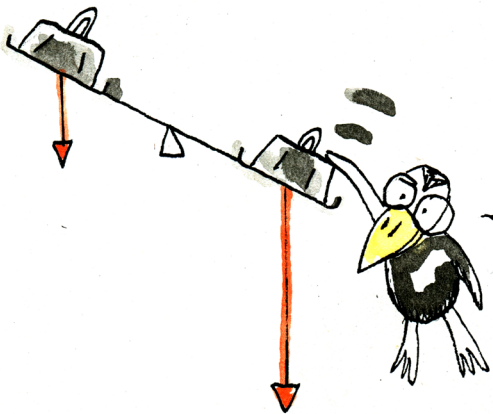
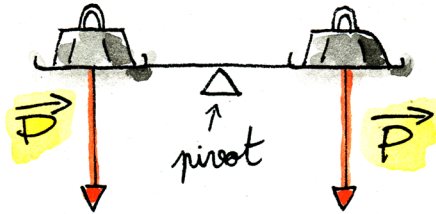
ET SI TU VEUX QUE JE TOURNE TU ME PARLE ET MOI J'ÉCOUTE



UN BATEAU BIEN RÉGLÉ
VA TOUT DROIT TOUT SEUL
IL EST ÉQUILIBRÉ

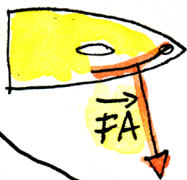


La **quille** est le point d'appui
du bateau dans l'eau, elle
joue le même rôle que le
pivot d'une balance

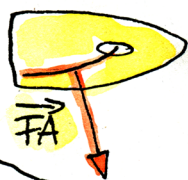


Si on appuie plus fort
d'un côté, le bras qui
relie les plateaux de
la balance pivote

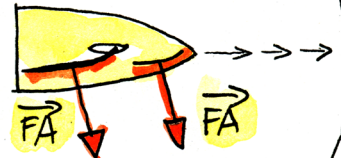
la VA appui sur
l'avant du
bateau
IL ABAT



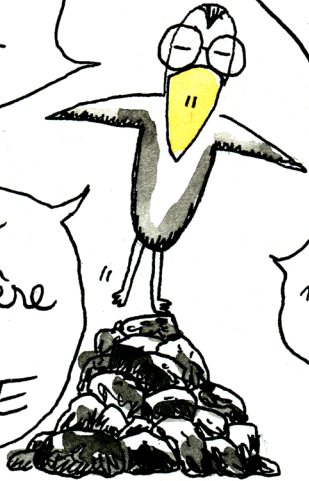
la GV appui sur
l'arrière
IL LOFFE



le bon réglage,
c'est quand les 2
exercent la
même FORCE



normalement, on peut
lâcher la barre



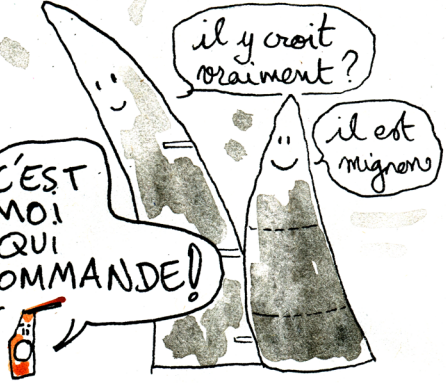
ça va
pas non?!
!!

Si l'on considère la force des voiles par rapport à celle du gouvernail



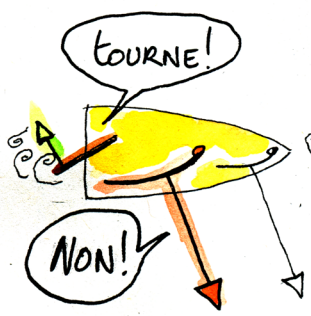
il est clair que la bataille est inégale

C'EST MOI QUI COMMANDE!



il y croit vraiment?

il est mignon



TOURNE!

NON!



TOURNE!

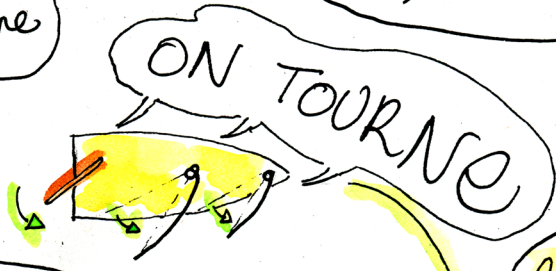
NON!



Hé le dictateur derrière

Pas de CHEF!!
On bosse ensemble!
En plus tu fais des remous, ça nous freine.

OK les filles je vous accompagne



ON TOURNE

ON TOURNE AVEC LES VOILES ET ON ACCOMPAGNE AVEC LA BARRE

Y'A QU'ÇA D'VRAI

le TRAVAIL d'ÉQUIPE

et tout faire en même temps oblige à COMMUNIQUER

et si t'es tout seul?

tu te démerdes

ON LOFFE DANS 3

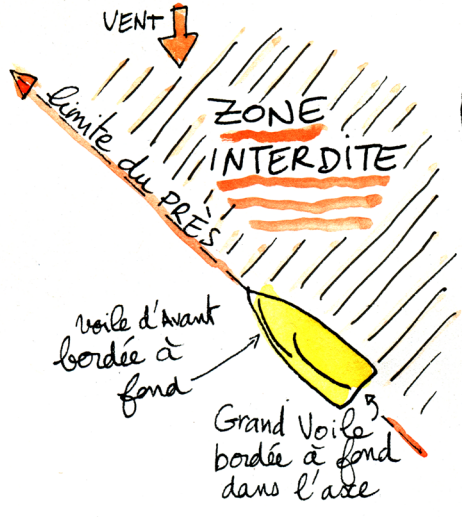


2 1

ON LOFFE!



Quand on **laffe**, il arrive un moment où nos voiles sont **bordées au maximum**



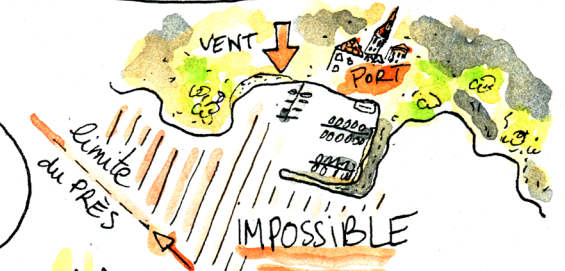
Si on se rapproche plus du vent, on s'arrête. C'est une **limite** dans l'ESPACE-VENT

c'est la limite du PRÈS



Comment on va faire pour rentrer?

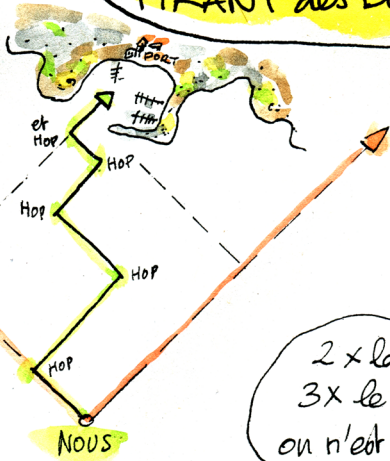
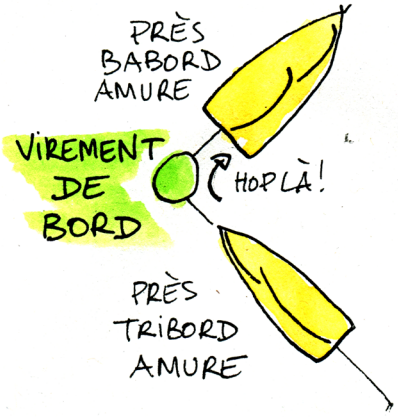
on n'a fait que du VENT ARRIÈRE, le port est maintenant complètement **AU VENT** du plan d'eau!



LA ROUTE DIRECTE on est **CUITS!**

Heureusement, on peut **VIRER DE BORD** et faire du **PRÈS** de l'autre côté

SUPER, ON PEUT Y ALLER EN TIRANT des BORDS



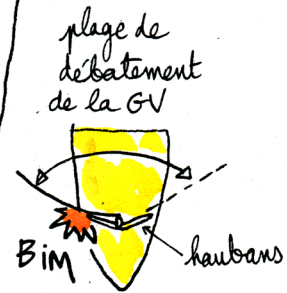
2 x la routes
3 x le temps
on n'est pas rendus...



Quand on abat, il arrive un moment où on ne peut plus choquer la GRAND VOILE, parce qu'elle vient buter sur les haubans

Quand on abat ?

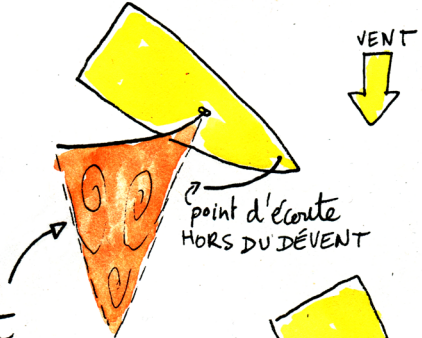
Quand on abat qui ?!



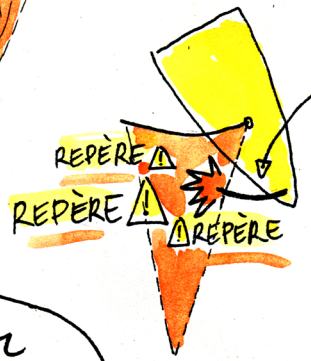
La voile tourne avec le bateau et on ne peut plus conserver l'écoulement LAMINAIRE



les voiles décrochent le bateau se remet à plat c'est le PORTANT



l'écoulement de la GV devient TURBULENT, un dévent se crée



avec la rotation, le point d'écoute de la VA arrive à la LIMITE du DÉVENT crée par la GV: c'est la limite du grand largue

on peut repérer facilement LA LIMITE du GRAND LARGUE en observant le POINT d'ECOUTE de la VOILE D'AVANT: s'il tombe, c'est qu'on a dépassé LA LIMITE



la voile d'avant est déventée par la GV, elle s'écroule

au vent arrière on peut mettre les voiles en CISEAUX

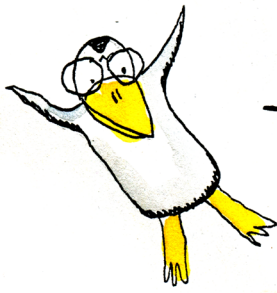


allez on abat LE LAPIN!

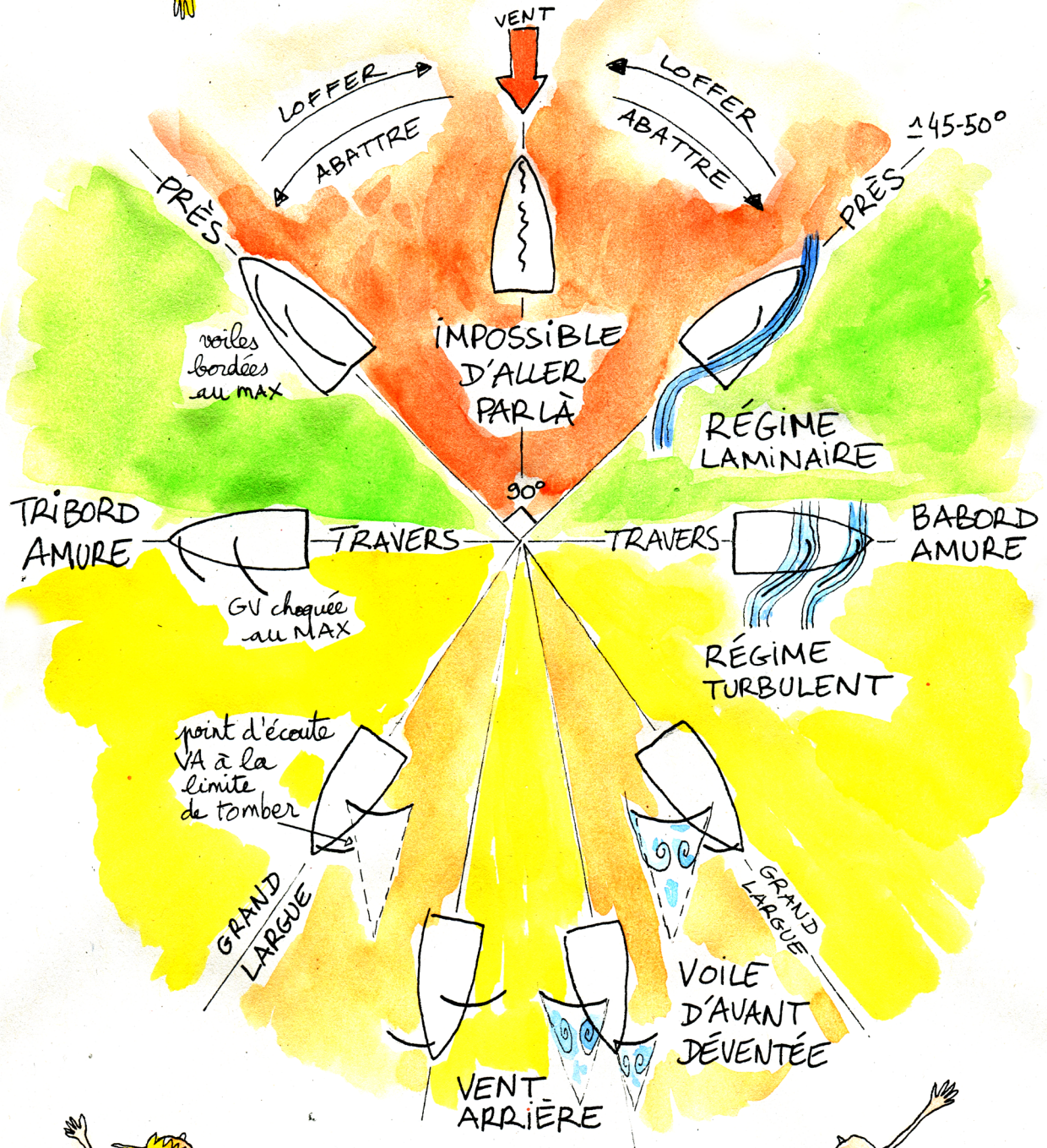
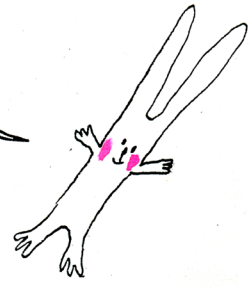


ÇA DÉPASSE LES LIMITES



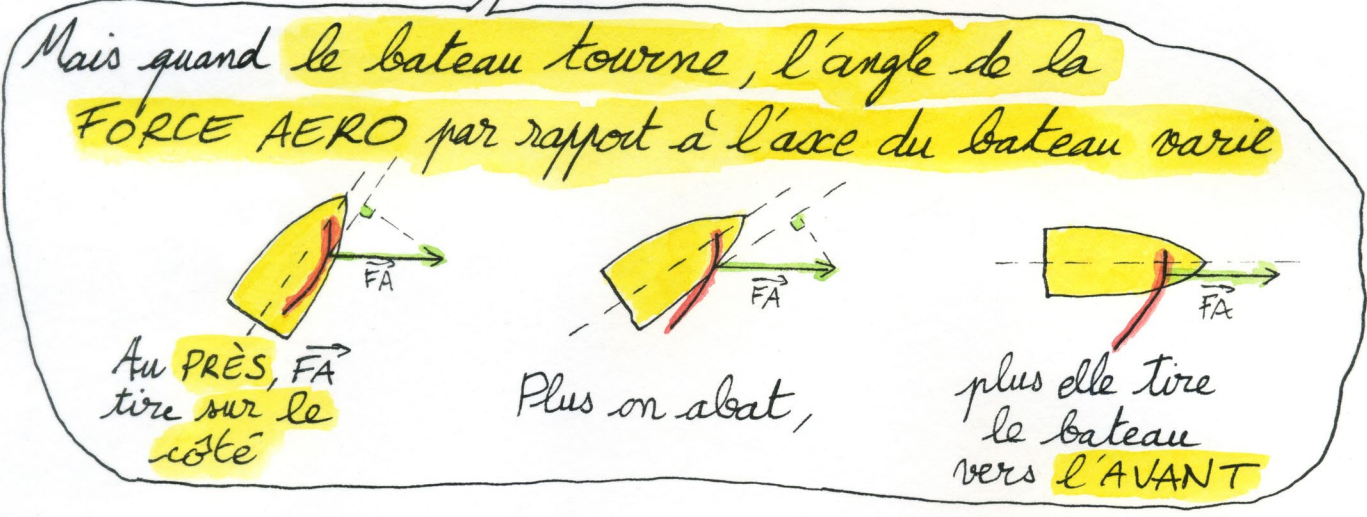
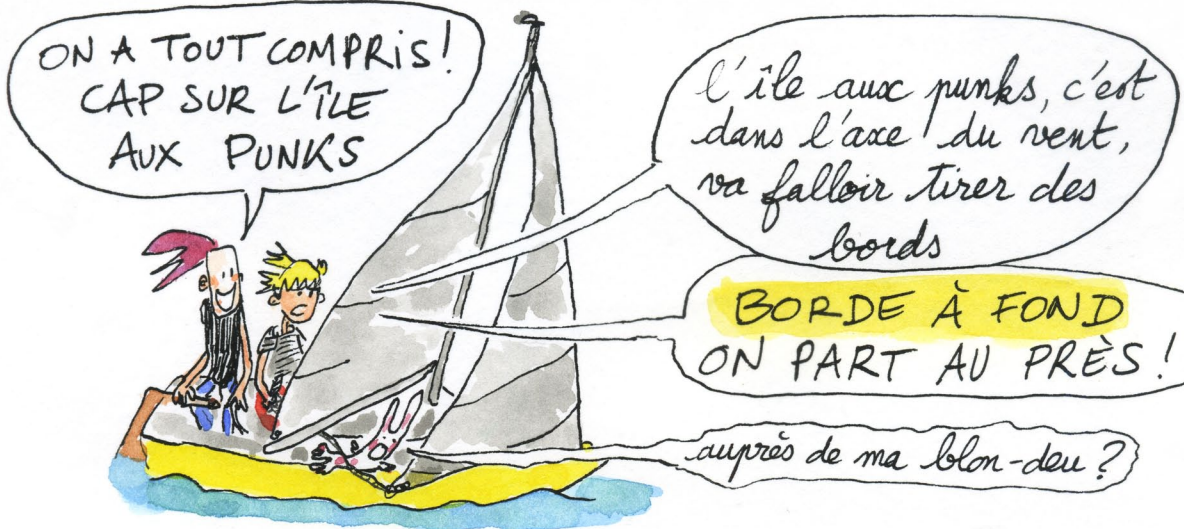


maintenant nous avons



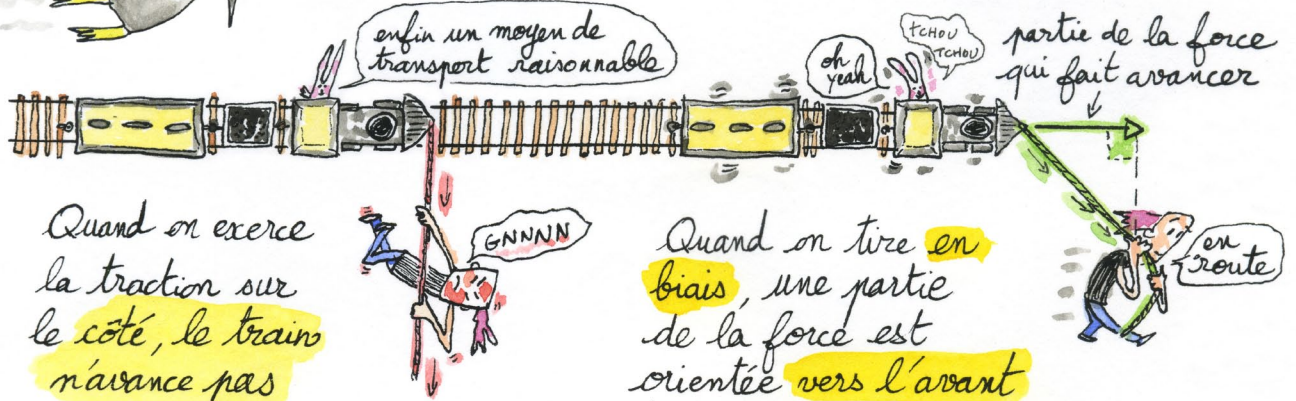
des repères au VENT







Si on tire un train avec une ficelle...



Quand on exerce la traction sur le côté, le train n'avance pas



Quand on tire en biais, une partie de la force est orientée vers l'avant. C'est la COMPOSANTE D'AVANCEMENT



Qui mais un bateau ne navigue pas sur des rails

Tout à fait



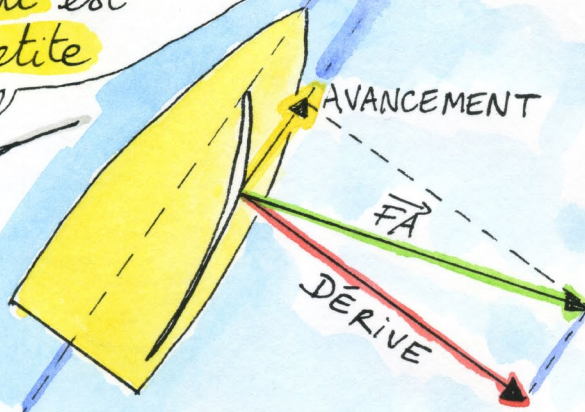
Si on le tire sur le côté, il part en crabe il DÉRIVE

on était bien sur nos rails

et bim ça ne dérive plus



Au près, la composante d'avancement est toute petite



en revanche la dérive est très importante



POUR DÉMARRER C'EST PAS TOP MIEUX VAUT ABATTRE POUR AVOIR LA FORCE AERO DANS L'AXE DU BATEAU

ah ouais super
mais dès qu'on
va loffer ...

... on va se remettre
à craber, c'est clair

condamnés à avancer
de traversole

il est où le pingouin?

?!
maman?

le SAFRAN

et la QUILLE

sont des ailerons sous-marins
qui servent à empêcher le
bateau de dériver

ils ne nous
ont pas empêché
de dériver tout
à l'heure

WHY?

regardons la quille de plus
près, en coupe

ça ne vous
rappelle rien?

mé
c'est...

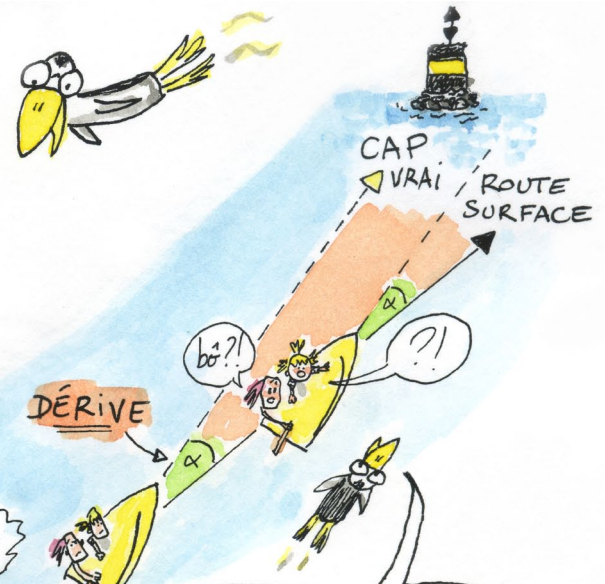
UN PROFIL DANS
UN ÉCOULEMENT

une
carotte



Et oui, vous avez bien dit **ÉCOULEMENT!**

Pour que la quille et le safran fonctionnent, il faut que le bateau aie de la **VITESSE**



ON A ABATTU
ON AVANCE

ON PEUT LOFFER

CAP SUR LA TOURELLE

Quand on remonte au vent, le bateau dérive toujours un peu



Sa route sur l'eau n'est pas dans l'axe de son **CAP**

Cet angle de dérive correspond à l'**INCIDENCE** de l'eau sur la quille

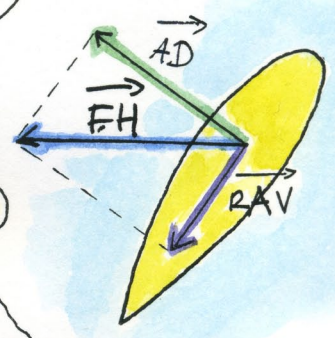
Ce qui produit un **EXTRADO** et un **INTRADO**



Comme une voile, la quille produit une **FORCE HYDRODYNAMIQUE (FH)** qui tire le bateau au vent



Une partie de cette force s'oppose à la dérive c'est l'**ANTI-DÉRIVE (AD)**



L'autre partie, c'est l'ensemble des frottements de l'eau sur le bateau c'est la **RESISTANCE À L'AVANCEMENT (RAV)**

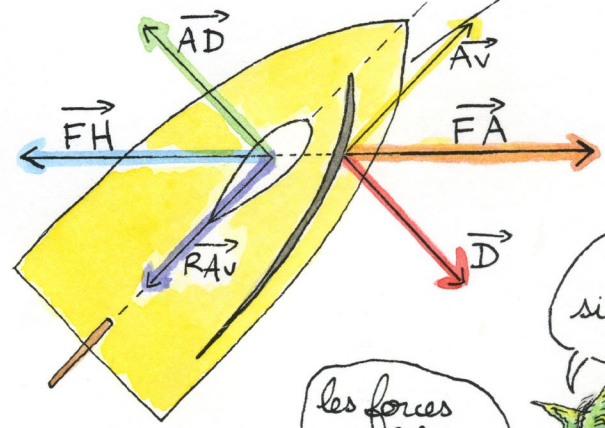
QUAND LE BATEAU EST AU PRÈS

LES FORCES AERO ET HYDRO S'ÉQUILIBRENT ET S'ALIGNENT

$-\vec{F}_A = \vec{F}_H$



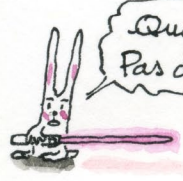
CAP VRAI
ROUTE SURFACE
dérive α



Jeune Padawan si remonter au vent tu désires

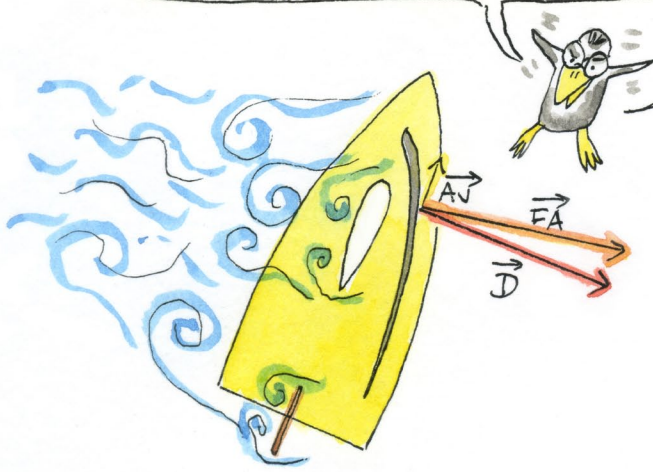


les forces équilibrer tu dois mmm oui



Quoi? Pas d'avoine?

Si le barreur loffe trop le bateau ralentit, la FORCE HYDRO DISPARAIT



Plus rien ne s'oppose à la DERIVE, le bateau part en crabe!

les écoulements sur la quille arrivent avec une INCIDENCE trop importante et deviennent TURBULENTS

la quille et le safran PRIVÉS d'ÉCOULEMENTS ne produisent plus de FORCE HYDRO



UN BATEAU SANS VITESSE
EST UN BATEAU MORT

il est
DECROCHÉ



on dit qu'il est
NON MANŒURANT



Pour se sortir de cette situation qui peut être dangereuse, il faut absolument **recréer de la VITESSE** le plus rapidement possible



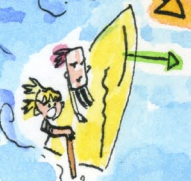
pour redevenir manœuvrant

LES VOILES BORDÉES MAINTIENNENT LE BATEAU DANS LE VENT: IL DERIVE



ON CHOQUE LA GV!

C'EST UNE SITUATION STABLE



LE BATEAU A TOURNÉ ON RÈGLE LES VOILES

LA VOILE D'AVANT FAIT ABATTRE



LES FORCES ORIENTÉES VERS L'AVANT, LE BATEAU DÉMARRE

LA QUILLE ACCROCHE ON PEUT LOFFER

ON LOFFE PROGRESSIVEMENT

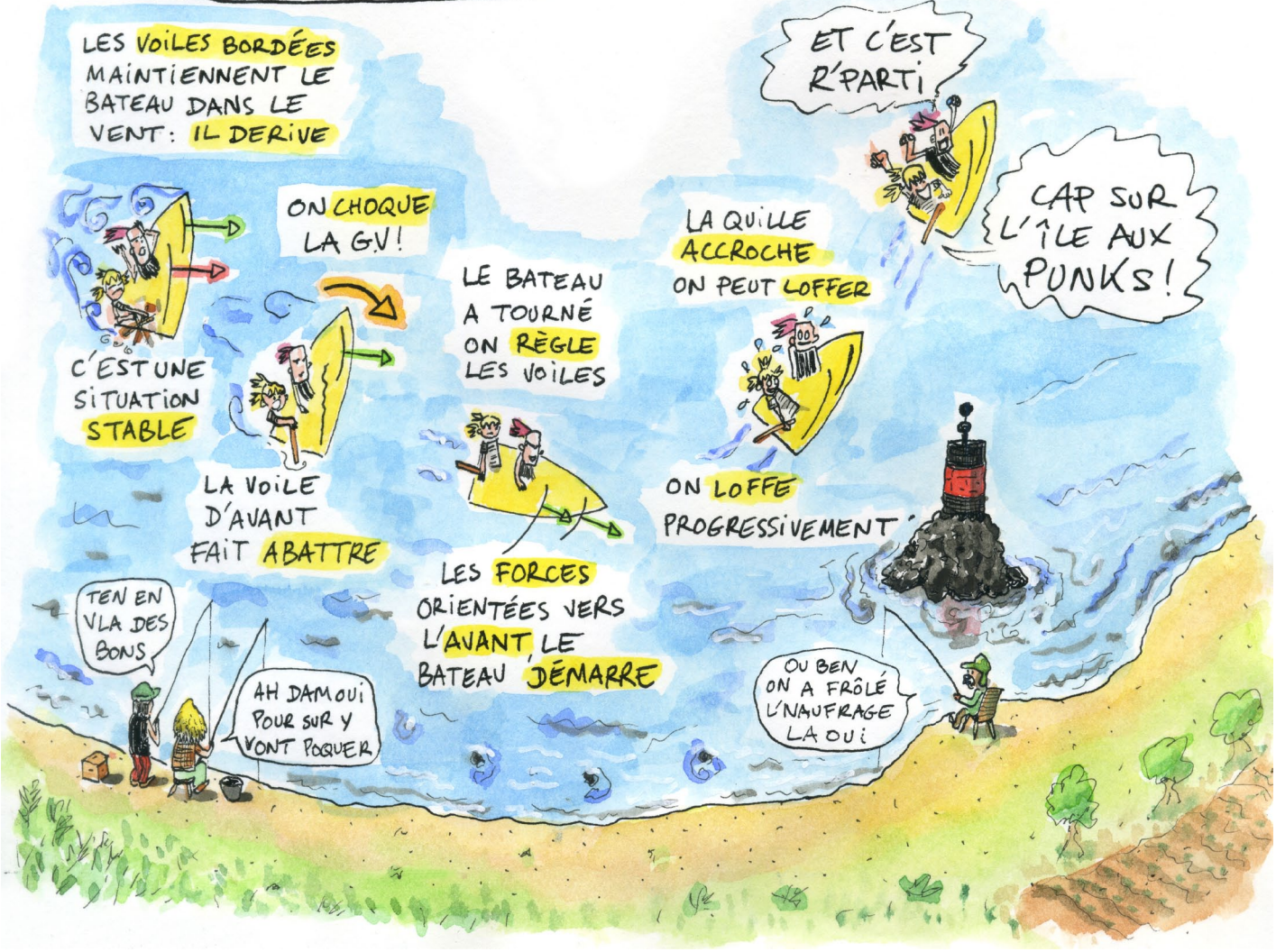


ET C'EST R'PARTI
CAP SUR L'ÎLE AUX PUNKS!

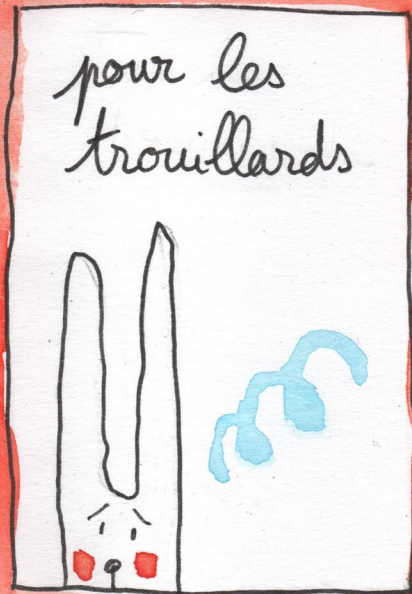
TEN EN VLA DES BONS

AH DAM OUI POUR SUR Y VONT POSUER

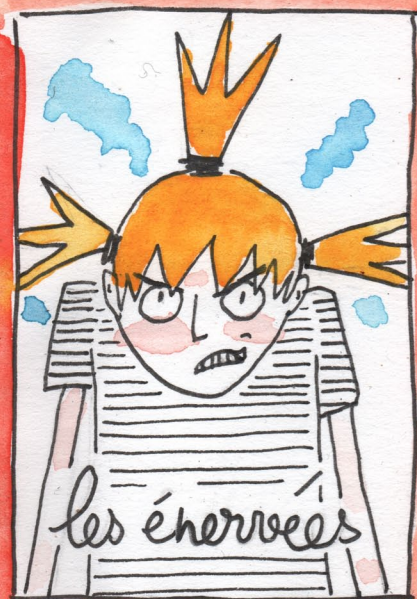
OU BEN ON A FRÔLÉ L'NAUFRAGE LA OUI



DES BILLES POUR FAIRE AVANCER



UNE FABULEUSE MACHINE À VENT



www.neglans.online

ferme de bouc : le cours des néglangs

CONTACT: contact@neglans.online