

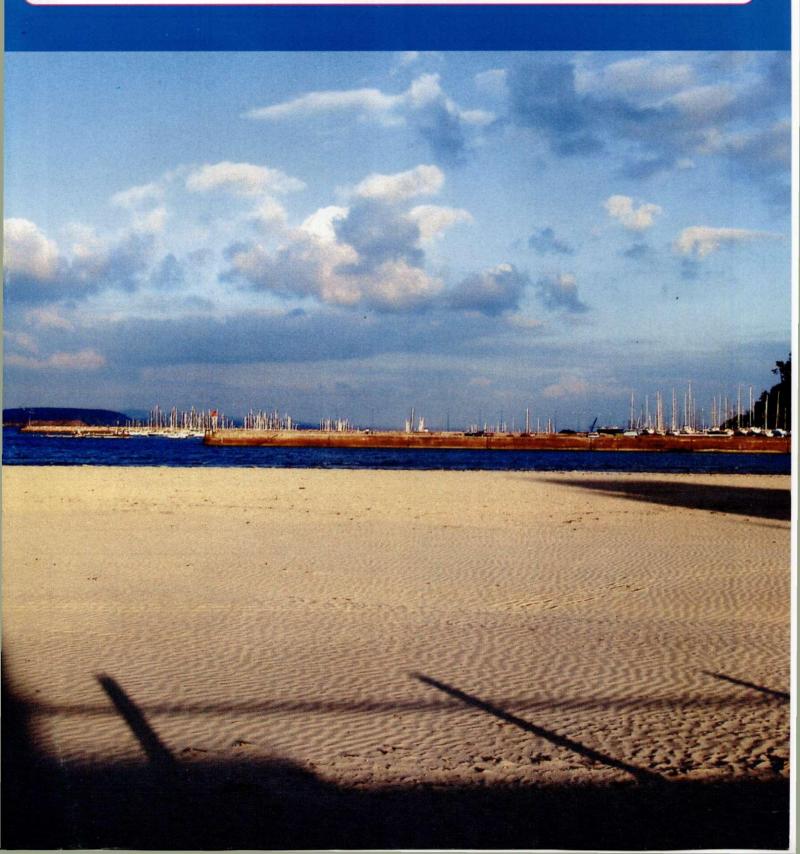
Bulletin de liaison - n° 12 - Mai 2004

ASSOCIATION DES PLAISANCIERS DE MORGAT

Siège social : Port de Morgat - 29160 CROZON - Tél. 02.98 26.29.03

E-mail: apmorgat@wanadoo.fr Association loi 1901

Rédaction - Publicité - Annonces : Port de Morgat



CROZON FUEL SERVICE

RAMONAGE - CONTRAT D'ENTRETIEN CHAUDIERE

© 02.98.27.03.56



DOUGUET FUEL

© 02.98.27.01.23

FUEL DE QUALITE - HIVER COMME ETE







- Le meilleur choix d'accastillage pour votre bateau
 - Boutique Vêtement Marina Shop

A. LE COUTEUR

- CAMARET Quai Téphany Tél. 02.98.27.95.90 du 15 juin au 15 septembre
- BREST Rue A. Colas Moulin-Blanc Tél. 02.98.02.49.02

Christian QUEFFELEC

PEINTURE - DÉCORATION RAVALEMENT

> Route de Ranvedan **29160 CROZON** Tél. 02.98.27.04.31





La nature est notre métier.

- Jardinerie
- Motoculture de plaisance
- Aliment pour vos animaux

ouvert du lundi au samedi

CROZON - Tél. 02.98.27.10.49



TV • HI-FI • VIDEO • MENAGER pose d'antennes terrestres et satellites

ALBERT KERMEL

10, rue Jules Simon 29160 CROZON

Tél. 02.98.27.29.64 - Fax 02.98.26.23.03

Editorial



Du nouveau?

Il suffisait, ces jours-ci, de se promener sur le port pour découvrir un chantier au pied de la grue.

Eh oui! Morgat était en train de se mettre aux normes européennes en se dotant d'une aire de carénage réglementaire

de carénage réglementaire.

Cela amènera quelques contraintes pour les usagers qui ne pourront plus caréner sur la cale, et peut-être aussi quelques coûts supplémentaires prévus pour 2005 avec, en compensation, des engins de levage et de manutention plus performants.

En tous cas, cette modernisation indispensable du port entre tout à fait dans le cadre de l'aménagement futur du cite de Morgat.

Et ce n'est qu'un début, car les projets élaborés par l'ADEUPAB (Agence de DEveloppement et d'Urbanisme du PAys de Brest) concernent bien d'autres domaines comme notamment l'amélioration des voies d'accès (voie de contournement, élargissement du quai) ou encore le remodelage de la plage et la création d'un nouveau bassin pour le port.

Mais tous ces aménagements ne pourront se faire que par étapes, nécessitant une planification qui devra tenir compte des problèmes techniques et, bien entendu, des possibilités de financement.

Alors du nouveau, certes, mais avec de la patience!

Nous avons eu le plaisir d'accueillir à notre réunion du conseil du 20 février notre nouveau maître de port, monsieur Yvon Bizouarn, accompagné de monsieur Langlais. Ce premier contact a été très sympathique et laisse augurer de bonnes relations entre notre association et monsieur Bizouarn.

Vous trouverez par ailleurs le compte-rendu de l'entretien que j'ai eu avec monsieur Langlais concernant le fonctionnement du port.

Quant à notre association, elle se porte bien, puisque nous avons déjà enregistré une centaine de cotisations depuis le début de l'année.

Et nous devrions faire de 2004 une excellent saison si, comme nous le souhaitons, vous participez très nombreux aux manifestations prévues telle que :

- Assemblée Générale le 24 juillet
- Concours de pêche le 7 août
- Promenades prévues en fonction de la météo : une en juillet une en août
- Journées sécurité, etc.

Et, comme les années précédentes, nous vous accueillerons toujours avec plaisir à notre local durant les mois de juillet et août.

Alors, à bientôt sur le port dans l'amitié et la bonne humeur.

Le Président Claude GALTAT

Le Mot du Trésorier

L'exercice 2003 traduit un excédent de 556,41 € contre 966,92€ pour l'exercice précédent.

Cette situation est essentiellement déterminée par une baisse des recettes du concours de pêche et l'achat d'un lot (vhf) pour ce concours. L'équilibre budgétaire de la publication du bulletin est confirmée.

Les recettes "cotisations" progressent de 5,5%

Nous remercions très vivement nos annonceurs, sans lesquels nous ne pourrions éditer notre bulletin de liaison et recommandons à nos adhérents de leur réserver leurs achats.

Ainsi que nous le suggérons chaque année, nous demandons à chacun de recueillir de nouvelles adhésions et de renforcer ainsi notre position dans la défense de nos intérêts.

> Le Trésorier Gilbert Le François

N'hésitez pas à venir nous rendre visite à nos permanences au local près de la Capitainerie de Morgat, face à la grue.

NOTEZ BIEN DANS VOS AGENDAS:

- Samedi 24 juillet à 18H salle du centre nautique ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
 - Samedi 7 août CONCOURS DE PÊCHE

Imprimerie Edigraphic - Crozon



REVISION RADEAUX DE SURVIE TOUTES MARQUES
ELECTRONIQUE
PECHE-PLAISANCE-VETEMENTS-DECO MARINE



La boutique de la Coopérative Maritime MORGAT - Quai Kador - 02.98.27.29.04 (1° avril) CAMARET-SUR-MER - 02.98.27.91.03

L'Assemblée Générale du 9 août 2003

(ndlr: ce compte rendu se doit de rester fidèle à tout ce qui a été exposé et débattu en assemblée générale, le 9 août 2003. Bien entendu, au moment de la rédaction de ce bulletin, huit mois plus tard, certains points ont évolué, notamment l'étude de l'aménagement du port et de son environnement; il vous en a été rendu compte dans la lettre de liaison de décembre 2003, et notre prochaine assemblée générale, prévue le samedi 24 juillet 2004, sera l'occasion d'actualiser notre perception de la situation)

otre assemblée générale s'est tenue le 9 août 2003 dans la salle du centre nautique de Morgat. Monsieur Jean Cornec, maire de Crozon, empêché, était représenté par Messieurs Christian Langlais et Jean Plouzané, adjoints chargés respectivement du port et des relations avec les associations.



L'Assemblée Générale

Nous avait également honorés de sa présence, l'Amiral Leduc, délégué départemental de la SNSM.

28 sociétaires étant présents, et 12 pouvoirs nous étant parvenus, le Président Claude Galtat constate que le quorum est atteint. Il ouvre la séance et présente son rapport moral.

1. RAPPORT MORAL DU PRÉSIDENT :

1.1 Les activités :

La saison estivale a bien commencé, si l'on en juge par les activités de juillet :

 succès de notre sortie pique nique à Douarnenez qui a rassemblé 9 bateaux sous un soleil radieux, à tel point que nombreux sont ceux qui souhaiteraient l'organisation d'une nouvelle promenade.



A Douarnenez : dans la bonne humeur

(ndlr : cette nouvelle promenade a été effectivement organisée quelques semaines plus tard à Camaret, et a obtenu le même succès).

- le temps a été moins clément pour notre concours de pêche, et les amateurs ont été moins nombreux que l'an dernier. Sur 10 bateaux inscrits, l'état de la mer en a découragé 3. Mais les plus courageux ont fait, tant bien que mal, une pêche honorable avec pour le vainqueur une godaille de 20 kg, et comme 1er prix une VHF portable offerte par l'Association.
- Grâce à de généreux donateurs, que nous remercions vivement, chaque participant s'est vu remettre un lot, et l'un d'entre eux, tiré au sort, est reparti avec un filet trémaille offert comme chaque année par Point Bleu.
- Le dîner des pêcheurs a réuni une quarantaine de convives qui ont pu apprécier l'excellente qualité du buffet dans une ambiance amicale et chaleureuse. La tombola qui a été organisée au cours de ce dîner, et dont le premier prix était une VHF portable offerte par Yves Le Couteur – Service plaisance, nous a permis de réunir 227 Euros que nous remettrons tout à l'heure à l'Amiral Leduc, Délégué départemental de la SNSM.
- La journée sécurité a réuni une trentaine de personnes venues assister aux démonstrations de matériel de sécurité. Certains ont pu s'entraîner à la manipulation des feux à main ou encore des extincteurs pour éteindre un feu de gazole. La mise en œuvre d'un radeau de survie a suscité de nombreuses questions de la part des plaisanciers présents.



Promenade à Camaret : après l'effort le réconfort !

L'ambiance très amicale qui a caractérisé ces diverses activités nous encourage à persévérer afin de réunir davantage de membres en d'autres occasions. Mais, en dehors de ces manifestations, il n'est peut-être pas inutile de rappeler que votre association vous propose la révision gratuite des extincteurs, la mise à disposition gratuite de matériels, et pour votre documentation, de nombreuses brochures à votre disposition au local.

1.2 Les relations extérieures et la vie courante du port :

Nous continuons à assurer notre rôle de porte parole de nos adhérents en liaison étroite avec les autorités locales : Municipalité, Conseil Général, Affaires Maritimes, etc. et en particulier, nous n'hésitons pas à exprimer nos desiderata concernant la vie courante du port.

A ce sujet, le président craint d'avoir été quelque peu naïf en faisant preuve d'un certain optimisme dans l'éditorial de notre bulletin du mois de mai 2003. Des imprévus divers et variés se sont en effet cumulés pour retarder les différents chantiers :

 le ponton F, par manque de matériel, puis manque de main d'œuvre.

 l'achat d'une suceuse pour le dragage du port, retardé pour des problèmes de financement (aujourd'hui résolus).

 Le terre-plein du port dont le goudronnage, puis le marquage se sont fait attendre.

 Les barrières du parking usagers, opérationnelles depuis quelques jours à peine et en panne une fois par jour.

Quant au brigadier de police, sa présence sur le port passe véritablement inaperçue, et, malgré l'arrêté d'interdiction du Maire, le terre-plein est envahi chaque soir de nombreux camping-cars.

1.3 L'évolution du port :

Sur un plan plus général et beaucoup plus sérieux, il semblerait que l'aménagement futur du port de Morgat reste toujours d'actualité puisqu'un bureau d'étude (un de plus!) serait chargé d'élaborer un nouveau projet.

Nous restons, quant à nous, vigilants et renouvelons à Monsieur le Maire notre souhait de voir s'établir un véritable consensus entre toutes les parties concernées par ce projet.

Nous pensons qu'il serait préférable de limiter la capacité d'accueil de notre port à ce qu'elle est aujourd'hui, soit environ 700 places pour ne pas créer de trop gros problèmes d'infrastructure. Le projet retenu devra permettre un aménagement harmonieux du site de

Equitation et Attelage

Manoir de Lescoat - Route du Fret 29160 CROZON - M. LE BRIS Tél. 02.98.27.28.05 / 06.03.28.73.14



Près d'un manoir, "Equitation et Attelage" accueille les individuels, les groupes et les enfants.

Durant les vacances, **stages** avec passage de galops officiels FFE. Initiation et randonnées. Sorties à la plage, le soir après 18 heures, sur RDV. Morgat, et, surtout, préserver le caractère de notre station.

1.4 Conclusions:

Je terminerai ce rapport sur une note réellement optimiste : notre Association se porte bien : avec 115 membres aujourd'hui à jour de leur cotisation, l'évolution de notre effectif frôle les 10% d'une année sur l'autre, ce qui est très encourageant.

Vous avez, normalement, tous reçu notre bulletin de liaison de mai 2003. Edité à 500 exemplaires et diffusé systématiquement à 140 sociétaires, il est l'élément essentiel de la promotion de notre Association. Aussi, je tiens à remercier tout particulièrement nos annonceurs qui, par leur participation, nous ont permis d'éditer un bulletin en couleurs de bonne qualité. Quant au contenu, j'espère que vous avez apprécié la diversification de nos articles. Je vous rappelle que vous pouvez tous participer à la bonne tenue de ce bulletin en nous procurant des textes intéressants.

Le Conseil d'Administration est là pour assurer l'animation de l'Association, mais il doit aussi refléter l'opinion de nos membres pour que cette animation corresponde aux souhaits du plus grand nombre, et notre vœu serait de vous voir plus nombreux vous impliquer dans nos actions, participer plus activement à leur réalisation, à leur organisation, surtout mieux faire connaître notre Association auprès de l'ensemble des usagers du port.

Ainsi que j'ai déjà eu l'occasion de vous le dire, plus vous serez nombreux à participer, plus vous affirmerez la vitalité de l'Association. Sa crédibilité et sa représentativité en seront confortés.

C'est à ce prix que nous pourrons être consultés et entendus pour les grandes décisions à venir.

Je compte sur vous, chers amis, pour que l'Association des Plaisanciers de Morgat occupe pleinement la place qui lui revient dans la vie de notre port.



DE LA PRESQU'ILE

5 AGENCES A VOTRE SERVICE CHANGE, DISTRIBUTEUR PLACEMENTS - PRETS

Renseignez-vous... 02.98.26.28.20

David BROUSTAL Agent Général

Assurances, Placements, Retraite, Financement Santé, Prévoyance, Plaisance

30, rue Alsace-Lorraine - BP 6 29160 CROZON Tél. 02.98.26.18.25 - Fax 02.98.26.25.31



2. RAPPORT FINANCIER :

Le trésorier Gilbert Lefrançois présente les comptes de l'exercice 2002 qui font apparaître un résultat positif de 966,92 Euros, pour un budget de 6964,03 Euros, à comparer au résultat de l'année précédente, qui était un déficit de 344,92 Euros.

L'une des principales raisons de ce bon résultat est la complète couverture des frais de publication du bulletin par les publicités.

Pour l'avenir, le trésorier tempère l'optimisme, car il voit en 2003 les charges augmenter sensiblement (affranchissements, assurances, etc.)

Quitus est donné à l'unanimité au trésorier pour sa gestion

3. DONS À LA SNSM:

L'assemblée générale approuve à l'unanimité la proposition de faire un don de 230 Euros à la SNSM.

Ce don s'ajoutera aux 227 Euros réunis lors de la tombola du dîner des pêcheurs.

L'Amiral Leduc remercie chaleureusement l'Association dont il souligne l'exemplarité depuis de nombreuses années. Il souligne également l'importance de ces dons puisqu'ils doivent pourvoir à plus de la moitié du financement des bateaux et des équipements de la SNSM. Il déplore la très faible proportion des plaisanciers qui participent ainsi.

4. ELECTIONS:

Les membres sortants du conseil d'administration : Patrick Berthelot et André Kerdoncuff, sont réélus à l'unanimité moins une abstention (celle d'André Kerdoncuff)

Par ailleurs, l'assemblée générale approuve à l'unanimité la cooptation de Jean Nicolas au conseil d'administration.

5. QUESTIONS DIVERSES:

Recommandations concernant les extincteurs :

- renouveler le matériel ancien, et en tous cas les matériels de plus de 15 ans.
- éviter les modèles à pression constante non munis de manomètre de contrôle.
- rappel : le contrôle annuel est obligatoire, même si les mentions portées sur certains modèles prêtent à confusion.
- à une question portant sur la puissance de moteur à partir de laquelle il est obligatoire de disposer d'un extincteur, il est répondu que le bon sens conduit à avoir un extincteur à bord de tout bateau qui possède un moteur, quels qu'en soient le modèle et la puissance.

Circulation et sécurité dans le port : on constate la fréquente circulation de canoës-kayaks dans le port, y compris dans des zones où la manœuvre est rendue délicate par l'étroitesse du passage entre pontons et bateaux au mouillage. On a également vu des baigneurs entre la jetée et le ponton visiteurs. Un rappel au règlement et une meilleure police du plan d'eau sont souhaités.

Chenal d'accès au port : la matérialisation par un balisage renforcé et une amélioration du balisage des pontons lourds immergés sont prévues (devis en cours de préparation par les phares et balises).

Equipements des pontons: plusieurs vœux sont émis concernant le rétablissement de l'identification des pontons, visible pour les bateaux rentrant de mer, la vérification et l'entretien régulier des bornes d'eau et d'électricité. Le coffret d'alimentation électrique desservant l'aire de carénage va être, quant à lui, refait; il serait souhaitable qu'il comporte des prises monophasées de 20 A.

Internet : il est rappelé que l'association possède un site internet

(http://perso.wanadoo.fr/association.des.plaisanciers.de.morgat/accueil.htm)

et une adresse E-mail : (apmorgat@wanadoo.fr)
L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 19h10.
Pierre MOREAU



Le CA accueille le nouveau maître du port : M. Y. Bizouarn (en pull rouge sur la photo)

ENTRETIEN AVEC MONSIEUR CHRISTIAN LANGLAIS

Adjoint chargé du Port Le 15 Février 2004

AIRE DE CARENAGE

Les travaux de construction de l'aire de carénage, correspondant aux normes européennes, devraient se faire en mars. La cuve de décantation vient d'être livrée.

Des bers roulants (4 prévus) devraient permettre d'éviter le stationnement prolongé près de la grue.

L'achat d'un nouvel engin de levage / manutention (15 t) est à l'étude (neuf ou occasion. Il pourrait être utilisé dans de bonnes conditions, la cale devant être reconstruite en fonction de ce matériel.

PARKING USAGERS

L'augmentation du nombre de places (indispensable en août) n'est pas retenue pour cette année.

Par contre, il ne sera pas demandé de payer pour renouveler les badges. En cas de pertes ou pour de nouveaux usagers les badges seront à disposition pour 8 €.

Comme chaque année, l'accès à la digue sera fermé de 11h00 à 17h00 en juillet et en août.

Il est question de matérialiser une aire de stationnement interdit sur la digue devant chaque passerelle d'accès aux pontons pour des raisons de sécurité.

ACCES AU PORT

Monsieur LANGLAIS devait rencontrer les responsables des Phares et Balises pour matérialiser le chenal d'accès au Port et prévoir une signalisation efficace des pontons lourds qui ont été coulés.

ENSABLEMENT

Tout le monde semble d'accord pour l'acquisition d'une draguesuceuse : mais rien ne se fait !

Où sont les décideurs ??

TERRE-PLEIN DERIVEURS

Ce terre-plein va être bitumé avant la saison.

PONTON VISITEURS

Les 4 pannes actuelles vont être remplacées par 5 pannes neuves. La dernière sera sans catway ce qui permettra d'accueillir plus de bateaux à couple le long de la panne.

DIVERS

- Les bateaux des titulaires de mouillages recevront un macaron permettant de les identifier.
- Camping-Cars : le Brigadier de Police, nouvellement assermenté, aura pour mission de les faire évacuer sous peine de sanctions. L'idée d'un arceau leur interdisant l'accès aux terre-pleins du Port n'est pas abandonnée.
- Monsieur LANGLAIS viendra vendredi 20 à 18h00 présenter le nouveau Maître de Port à notre Conseil d'Administration.

Claude GALTAT

LE CONCOURS DE PÊCHE 2003

otre concours de pêche en mer du samedi 26 juillet aura donné aux concurrents l'occasion de montrer leurs compétences techniques et sportives. Les conditions météorologiques (vent de sud, puis sud ouest force 4, clapot bien formé, petite houle bien présente, et passages de pluies et de bruine) ne laissaient en effet aucune chance de trouver une zone confortable dans la baie, et encore moins, pour les plus hardis, au cap de la chèvre et au delà.

Néanmoins, sur les dix inscrits, sept vaillants équipages s'élancèrent, dont cinq purent présenter à la pesée une variété de belles prises acquises de haute lutte. Ils auraient même dû être six, si l'un d'eux n'avait dû se résoudre à rentrer au port sur incident électromécanique sans lien avec l'état de la mer et du vent.



Discussion animée autour de la pesée

Saluons tout particulièrement la performance du vainqueur qui rapporta une magnifique godaille de vingt kilos de poissons tous pris à la ligne.

Le buffet campagnard qui suivit la proclamation des résultats et la remise des prix fut, comme les autres années, chaleureux et joyeux. Grâce aux talents d'animateur du président de l'Association lui-même, il fut l'occasion d'une tombola dont les profits viendront s'ajouter au don traditionnellement voté en assemblée générale au profit de la SNSM.

Palmarès détaillé

1. Pour le poids total capturé :

Classement	Nom du bateau	Propriétaire		
1	Elsa	L. Dyreck		
2	Lena M. Le	P. Neumar		
3 4		M. Leducq A. Kerdoncuff		
				5
6	Marion	Leberre		

2. Prix spéciaux :

- Meilleur poids par pêcheur :
 Etoile filante : 7,4 kg par pêcheur
- Poisson le plus lourd :
 Etoile filante pour un grondin de 1,2 kg
- Poisson le plus long :
 Lena, pour une aiguillette de 66 cm
- Pour la préservation de la ressource halieutique : Le Noroit
- Pour consoler de la malchance : Le Noroit

Un grand merci à tous les généreux donateurs qui ont participé au succès de ce concours 2003 : Yves Le Couteur Service-Plaisance, Brest - Data Centre Marine, Crozon-Morgat - Point Bleu - Crozon-Morgat - Comptoir de la Mer, Camaret - Morgat Nautique, Crozon - Morgat Bateau Service, Crozon - Weldom, Ets. Fabien, Crozon - Pêche et Chasse, Crozon - Magasin Corre, Crozon - Centre Leclerc, Crozon - Brigitte Fabien, maroquinerie, Crozon - Au Parchemin, Crozon - Maison de la Presse, Crozon - Citroën Presqu'île, Crozon - Pharmacie du Kador, Morgat - Pharmacie Etchandy, Crozon - Pharmacie Allain, Crozon - Garage Renault, Crozon.





LES SAUVETEURS EN MER

Nouvelles de la SNSM



L'ACTIVITÉ DE LA SNSM

Le tableau ci-dessous peut être interprété différemment selon que l'on tient compte ou non de l'activité des saisonniers sur les plages.

Pour les interventions de sauvetage en mer les chiffres restent stables : 4.378 en 2003 contre 4.874 en 2002. De même pour les bateaux assistés : 3.030 en 2003 pour 3.000 en 2002.

INTERVENTIONS	01.10.98 au 30.09.99	01.10.99 au 30.09.00	01.10.00 au 30.09.01	01.10.01 au 30.09.02	au
Intervention de sauvetage en mer	5.033	4.877	5.037	4.874	4.378
Bateaux assistés	2.635	2.953	3.088	3.000	3.030
Personnes secourues	8970	8.498	9.272	9.368	10.102
Personnes sauvées d'un danger réel	577	410	586	522	471

Mais pour les personnes secourues le chiffre de 10.102 comprend 7.518 personnes secourues en mer et 2.584 personnes secourues sur les plages par les saisonniers.

De même pour les personnes sauvées d'un danger réel qui ne concernent que les sauvetages en mer au nombre de 471 : donc une baisse sensible d'une année sur l'autre (522 en 2002).

Dans notre département, on note 438 interventions de sauvetage en mer (409 en 2002) et 319 bateaux assistés (278 en 2002). Par contre le nombre des personnes secourues en mer, soit 738, est en nette régression: 818 en 2002 alors que les personnes sauvées d'un danger réel passent de 26 à 44.

Dans l'ensemble, l'Amiral LE DUC, Délégué Départemental pour le Finistère, pense que les plaisanciers ont fait un effort sur le plan de la sécurité en mer. Sont-ils devenus plus compétents ? Plus prudents ? Ou bien l'usage des aides à la navigation plus performantes (GPS, Sondeurs...) évite bien des erreurs de navigation !...

MODERNISATION DE LA FLOTTE

Le Canot tous temps de l'Ile de Sein "Ville de Paris", remis à neuf, a repris son service ainsi que le "Jean Cam" à Molène

Le Canot de l'Aber Wrac'h, "Présidents Joseph Oulhen", est en refonte aux Chantiers Sibiril de Carantec. Enfin la refonte du Canot "Amiral Amman" d'Audierne est prévue en septembre.

On notera par ailleurs la mise en chantier pour 2005 de deux Vedettes de 1ère Classe Nouvelle Génération pour Douarnenez et Roscoff.

LA SNSM A BESOIN DE NOUS...

La présence de la SNSM sur nos côtes reste un gage de sécurité unanimement apprécié. Et les statistiques que nous venons de voir, montrent que cette présence est absolument indispensable avec plus de 10.000 personnes qui ont été secourues en 2003 dont près de 800 ont été sauvées d'un danger réel.

Cette efficacité de la SNSM n'est pas due au hasard car elle est le fruit du dévouement de ses Membres qu'il s'agisse des équipages pour les sauvetages en mer ou des saisonniers pour la sécurité des plages.

Mais encore faut-il que ces sauveteurs disposent de matériels performants. D'où la nécessité du renouvellement régulier de la flotte de la SNSM.

Il est intéressant de rappeler qu'en 2002 les investissements ont représenté 3,8 millions d'€uros, comprenant les constructions neuves, les modernisations et grandes réparations et les dépenses d'infrastructures.

Le financement d'une nouvelle embarcation repose sur des subventions des Conseils Régionaux et Généraux à hauteur de 50%, l'autre moitié étant supportée par la SNSM grâce aux cotisations des Membres, à la générosité du public (dons, legs...) ou encore des mécènes ou des soutiens locaux .



Le Notre-Dame de Rocamadour - Camaret

Comme le souligne Monsieur F. VALLAT dans la revue "Sauvetage" de mars, si la SNSM bénéficie d'un capital sympathie très important "beaucoup d'usagers réels ou potentiels - qui devraient être des cotisants naturels et fidèles – n'ont même pas conscience que leur soutien légitime, mais absent concrètement, fait cruellement défaut..."

Malheureusement, beaucoup trop de plaisanciers sont dans ce cas alors que la cotisation à la SNSM - 20 € - est infinitésimale dans le budget d'un bateau de plaisance.

C'est pourquoi nous insistons pour que l'ensemble de nos Sociétaires soient tous Membres de la SNSM.

La SNSM a besoin de nous : n'oublions jamais que nous pourrions, un jour, avoir besoin d'elle.

Claude GALTAT

N'OUBLIEZ PAS VOTRE COTISATION A LA SNSM

- Adhérent 20 € - Donateur 45 €

Nous comptons bien vivement sur votre participation habituelle. A l'avance : MERCI !

LE CROSS CORSEN - Activités 2003

Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage de Corsen-Ouessant

OPÉRATIONS DE SAUVETAGE

659 opérations de sauvetage ont été menées en 2003 dans la zone de compétence du CROSS CORSEN. Ce chiffre laisse paraître une baisse d'activité par rapport à l'année 2002 (731 opérations). Le nombre de décès ou de disparus a très légèrement diminué, passant de 28 en 2002 à 24 en 2003. A noter 18 victimes en plaisance, 3 professionnels (commerce, pêche) et 3 victimes dans un accident aérien.

Les 267 interventions menées pendant la saison estivale (du 15 juin au 15 septembre) représentent 40,5% de l'activité annuelle du CROSS. (Voir tableau).

IMPORTANCE DE LA PLAISANCE

L'analyse des types d'unités impliquées montre qu'en 2003 : 4,7% des opérations a bord des navires ont concerné la navigation de commerce, 31,8% la pêche et 61,5% les activités de plaisance embarquée.

339 navires, embarcations et engins de plaisance ont fait l'objet d'opérations impliquant 741 personnes. Il faut également prendre en considération les activités littorales non embarquées qui ont suscité 112 opérations impliquant 103 personnes. Ces activités de loisir ont représenté en 2003 : 451 opérations, soit 68% de l'activité totale du CROSS en matière de sauvetage.

SURVEILLANCE DU TRAFIC

Au cours de l'année 2003, 54.261 navires ont été détectés (54.131 en 2002) dont 54.225 ont été identifiés, soit 99,93% de navires identifiés contre 99,8% en 2002. Ces bons résultats sont dus au respect par les navires du système OUESSREP qui rend obligatoire la déclaration de passage dans le rail d'Ouessant.

La plus grande part du trafic est représentée par les pétroliers : 4.363 navires transportant 103.849.197 tonnes d'hydrocarbures.

Sur les 54.261 navires qui ont transité au large de la Pointe de Bretagne, 306 ont nécessité un suivi particulier (325 en 2002):

- 157 navires ont dû stopper pour réparer des avaries dont 17 jugés en situation dangereuse
- 37 navires en infraction
- 32 passages de navires classifiés "Malaga" (Structures dangereuses)
- 44 remorquages entre navires de pêche
- 26 navires stoppés pour arrêt maintenance
- 5 navires soupçonnés de pollution
- 2 navires victimes de désarrimage de cargaison
- 2 navires faisant des routes erratiques
- 1 navire victime d'un incendie en salle des machines.

SURVEILLANCE DES POLLUTIONS

50 pollutions ont été détectées au cours de l'année 2003 contre 46 en 2002.

33 pollutions ont été détectées en eaux territoriales et 17 au delà. Elles se caractérisent dans leur quasi totalité par des déversements de substances liquides. Trois pollutions sont dues à des incidents de mer : échouement, naufrage.

Dans certains cas, les navires pollueurs ont pu être identifiés et questionnés. Six dossiers ont été transmis aux parquets de Paris ou Brest pour instruction.

SURVEILLANCE DES PÊCHES

La réglementation des pêches maritimes a pour but essentiel la préservation des ressources halieutiques. L'observation des nombreux règlements et arrêtés qui composent cette réglementation participe à la pérennité d'une activité essentielle pour nos départements

Le CROSS peut être appelé à mettre ponctuellement en place des programmes de surveillance sur des pêcheries dans des sites sensibles comme la Baie de Saint Brieuc (braconnage de la coquille Saint Jacques) ou la côte nord-finistérienne (camp agne de pêche aux bars).

NB. Tous ces renseignements sont extraits du "Bilan d'activité 2003" émis par le CROSS-CORSEN-OUESSANT.

Cross-Co: Bilan de la saison estivale: 15 juin au 15 septembre 2003

	1999	2000	2001	2002	203
Nombre d'opérations	331	246	328	237	267
Navires de commerce	18	12	7	5	-6
Navires de pêche	40	18	33	45	39
Navires de plaisance	158	143	174	150	170
planches à voile	18	7	9	3	4
Engins de plage non immatriculés	39	11	22	13	7
Nombre d'affaires sans navire impliqué	26	51	89	0	39
Accidents de plongée	11	6	3	16	14
Nombre de fausses alertes	21	43	75	58	64
Nombre de personnes impliquées	721	527	630	773	774
Nombre de personnes secourues	594	464	532	659	698
Nombre de personnes blessées	17	15	21	32	67
Nombre de personnes décédées	7	4	11	7	9
Nombre de personnes disparues	2	1	2	11	0

LA CABINE

20. quai Kador - MORGAT Tél. / Fax: 02.98.27.24.55

VETEMENTS MARINS

St-James - Armor Lux - Terre et Mer - Mât de Misaine - Le Glazik

L'ESTRAN

12, quai Kador - MORGAT

Carterie - Librairie - Souvenirs Cartes et Guides - Cadeaux

BREST NAUTIC

Port du Moulin Blanc 29200 BREST - Tél. 02 98 41 43 70

Concessionnaire



HONDA MARINE



BENETEAU

Yves LE COUTEUR SERVICE PLAISANCE



Antares 700P

Vous recherchez un bateau neuf ou d'occasion ? Appelez-nous, nous saurons vous conseiller.

Votre concessionnaire BENETEAU de la Baie de Douarnenez à Locquenolé A VOTRE SERVICE **DEPUIS 1968**



FIRST 31.7

SERVICE PLAISANCE - Yves LE COUTEUR - Port du Moulin Blanc - BREST - 02.98.02.60.07 ou 06.07.42.41.47



SUZUKI











PECHE - CHASSE - PLONGEE

44, rue Alsace Lorraine (face poste) CROZON - Tél. 02.98.26.24.48

OUVERT TOUS LES JOURS

- canne, moulinet, accessoire
- PLONGEE vente, location
- matériel de sécurité, peinture, sondeur
- VETEMENTS DE MER

CAVE DE LA PRESQU'ILE

CHAMPAGNE **VINS FINS - PORTO ALCOOLS** THÉ ET CAFÉ EN VRAC

Place de l'Eglise - CROZON Tél. 02.98.27.18.18





DERNIER THONIER MORGATOIS

La "Gisèle-Roger"

sauvée in-extremis de la destruction

Elle était promise à une mort certaine. Son enterrement devait intervenir très rapidement. Non, il ne s'agit pas d'euthanasie (quoique...), mais bel et bien de la volonté de l'administration maritime de détruire un bateau, la "Gisèle-Roger", en état d'abandon. C'était sans compter sur la persévérance de Mickaël Eymann, un "fou" du milieu maritime, qui se battra sans faiblir pour sauver cette embarcation. Une association verra même le jour. Son but : rénover le bateau et permettre à des Bretons (dessinateurs, peintres, sculpteurs, photographes, musiciens, etc.) d'aller exporter leur culture et rencontrer d'autres Bretons.







La "Gisèle-Roger" a été lancée en 1951. au chantier Kéraudren de Camaret pour Joseph Kerdreux de Morgat, en remplacement de son sloup "la Bernadette", devenu trop petit. Sa nouvelle embarcation prendra le nom de ses deux enfants. Ce voilier mixte de 18 m servait à pêcher le thon, draguer la coquille St-Jacques et à la pêche côtière. La plus grande partie de son histoire a été la pêche au thon dans le golfe de Gascogne. Le thonier embarquait, des campagnes de 15 jours, avec 17 hommes d'équipage.

A la mort de M. Kerdreux, son fils Roger, parrain du

bateau, lui succède. Lors d'une campagne de thon, un incendie se déclare à bord dans le poste arrière. Les dégâts occasionnés sont sans gravité. La pêche pouvait alors reprendre sans problème pendant des années. Mais, en 1973, en retour de campagne, le bateau entrait en collision avec un cargo. L'étrave est cassée à la flottaison et les lisses, pavois, jambettes sont à changer jusqu'au mât. Ce n'est qu'en 1990 que le bateau reprend la pêche. Du moins jusqu'au plan de réduction de la flottille de pêche en France (plan Mellick). La "Gisèle-Roger" est déclassée. Une prime est alors proposée à Roger Kerdreux pour la démolir. Refus catégorique du propriétaire qui la vend à une SARL de Morgat : l'armement

"Gisèle-Roger". Le bateau fera une dernière campagne au thon, suivi par une équipe de France 3.

L'année suivante, le vieux thonier est au Fret et attend ses premiers travaux de rénovation. Le 9 septembre, le bateau part hiverner à Port-Launay. Cet hivernage va durer 11 ans, sans le moindre travail de rénovation et d'entretien. Le bateau va alors tomber à l'abandon. En 2002, le propriétaire va baisser les bras et abandonner son embarcation à quelques encablures de son dernier échouage. La rivière devant être débarrée, le vieux navire est promis à la destruction au tractopelle.

C'et le 13 septembre que Mickaël Eymann tente pour la première fois de racheter l'épave et apprend sa destruction imminente. Après renseignements pris en mairie et auprès de l'éclusier de Guily-Glas, il lui reste 48 heures pour arriver à ses fins. L'opération est programmée pour le 15 septembre, sans les autorisations des affaires maritimes et du propriétaire injoignable.

Dès 9 heures, une équipe de 5 personnes est présente, sous le regard intrigué des habitants, des passants et de deux journalistes. Le bateau est rapidement vidé mais un coefficient de marée insuffisant empêche le départ. L'équipe est déçue mais loin d'être vaincue. Une possibilité est envisagée pour le 5 octobre. Mais il faudra tout d'abord décider le propriétaire, la SARL, à céder le bateau à l'association. Après de multiples appels téléphoniques, c'est chose faite pour un Euro symbolique.

L'association "Mab ar Mor" était enfin reconnue, les affaires maritimes, la DDE et les douanes acceptant dans la foulée le déplacement du bateau vers Plougastel-Daoulas, nouveau port d'attache de l'embarcation. Pendant deux jours, deux membres vont colmater les brèches pour le convoyage. Le 5 octobre, grâce au concours d'un patron pêcheur de l'Auberlac'h, Jo Le Gall, qui va prendre en remorque avec son bateau "l'Odyssée", la "Gisèle-Roger" prend la mer. Le bateau ne sera pas détruit! Le remorquage se passe sans encombre et après 7 h et une nuit passées à bord, le bateau accoste au chantier nautique de Keraliou. Sauvetage réussi!





Les travaux de rénovation

Le bateau arrive à bon port, reste maintenant la rénovation. Un travail coossal qui ne fait pas peur à la petite équipe de "Mab ar Mor". D'ailleurs, depuis le début du mois de novembre 2002, les mâts, le moteur et les capots ont été déposés pour réaliser des contrôles. La cale à poisson est elle aussi vidée de tout superflu. Le plus

gros travail reste à faire. Pour cela, il faudra que l'équipe de Mickaël dispose de moyens tout aussi considérables. L'association ne cherchant pas, en priorité, d'aides financières, "Mab ar Mor" a des besoins en équipements de sécurité, de menuiserie, de mécanique et électricité, de nettoyage,...

Pas facile de vouloir faire de l'épave d'un bateau quelque chose qui flotte et qui soit fonctionnel. C'est pourtant le choix qu'ont fait Mickaël et son équipe en voulant sauver la Gisèle-Roger de la destruction. Voilà maintenant quelques semaines que le bateau a été rapatrié au pied du pont de

Plougastel et déjà l'avancée des travaux laisse présager du bien difficile travail en perspective.

La petite équipe avait-elle une idée de l'étendue du travail à réaliser ? Certes dans leur tête tous les acteurs de cette rénovation s'étaient forgé une







mais avaient-ils imaginé travailler dans ces conditions ? Le bateau ayant été entièrement mergé par les eaux à l'ancien endroit d'ancrage, c'est dans de la vase mêlée à du gasoil qu'ils évoluent au fur et à mesure des travaux. Tout d'abord, tout vider pour faire place nette avant de remodeler la coque et donner à l'intérieur son habillage définitif en laissant le temps à la nature de réaliser son œuvre...

image de dur labeur,

Article et photos reproduits avec l'accord de Thomas Widemann.

http://calys.obspm.fr/~widemann/thoniers/flotille.fr.html

Echos du Conseil Portuaire

Depuis le point qui vous a été présenté dans la dernière édition de ce bulletin, le conseil portuaire s'est réuni une seule fois, le 4 septembre 2003, et l'objet principal de cette réunion était l'annonce de la prochaine dissolution de ce conseil, du moins dans sa composition actuelle, en attendant sa reconstitution en conformité avec les nouvelles dispositions légales.

En effet : Les lois de décentralisation de 1983 avaient confié aux départements la compétence pour les ports maritimes de commerce et de pêche, et aux communes pour les ports affectés exclusivement à la plaisance.

La loi du 27 février 2002 relative à la Démocratie de proximité modifie ces lois de décentralisation en confiant aux communes la compétence des ports dont l'activité dominante est la plaisance.

Une cinquantaine de ports dans le département sont concernés, dont les ports de Morgat et de Camaret.

Le Préfet du Finistère a signé le 30 octobre 2003 l'arrêté constatant ce transfert, et notification en a été faite à tous les membres du conseil portuaire par le Président du Conseil Général du Finistère, par courrier daté du 12 décembre 2003, portant ainsi la dissolution du conseil portuaire. Il appartenait désormais au maire d'instituer un nouveau conseil portuaire dont il assurerait la présidence.

Monsieur Pierre Maille précisait à cette occasion : "Ainsi que je l'ai indiqué aux maires, ce transfert n'emporte aucune conséquence sur l'effort du département en faveur des ports, qui sera maintenu conformément aux politiques départementales en la matière".

Le comité local des usagers du port de Morgat doit être convoqué courant avril 2004, afin de désigner ses représentants au sein de ce nouveau conseil portuaire.

Pierre MOREAU

ATTENTION!

Il y lieu, désormais, de respecter le balisage du chenal, quelque soient l'heure de la marée et le coefficient.

Le ponton lourd le plus proche du chenal se situe à quelques mètres de la nouvelle bouée rouge, et il découvre largement dès la mi-marée.

Quelques plantes de la Presqu'île

u départ de Morgat, maintenant que les herbiers de Zostères, parfois refuges des Hippocampes, ont disparu, on trouve au-dessus du quai du port une petite falaise sur la partie sud de laquelle prospèrent des Asphodèles blanches. On peut les voir ailleurs, toujours sur des pentes à l'abri des vents d'Ouest, au cap de la Chèvre et de l'anse de Dinan au Toulinguet, mais rarement dans les terres comme à Gouandour. Fleuries au printemps elles échap-

pent aux cueillettes.



L'Agave

La pente de la falaise franchie. on trouve au sommet une association végétale de larvariable composée bruyères et de petits ajoncs, les ajoncs de Le Gall, qui forment des bourrelets aux jolies teintes roses et jaunes. Cette association peut être parsemée de pins maritimes dont les graines ont été apportées par le vent des peuplements des environs

lci et là on peut y apercevoir de petites fleurs d'un bleu profond, des Gremils, appartenant à la famille de la Bourrache, qui sont particulières à la région. Elles sont ici à leur limite géographique septentrionale, connues des côtes atlantiques de France et de la péninsule ibérique, elles sont très localisées à Plonéour Lanvern et à Plozevet, ici elles s'étendent depuis le sud d'Argol et deviennent abondantes dans le triangle Crozon-Lanvéoc-Camaret.

Dans les formations de bruyères côtières il a également été relevé à Camaret, du Gouin de Kerbon, des échantillons de Bruyère à balais, espèce plus ou moins stable qui a été introduite pendant la dernière guerre lors de la construction des fortifications du mur de l'Atlantique pour lequel

MECAMAR mécanique marine

BAUDOUIN - YANMAR - NANNI DIESEL - BUKH - TOHATSU SABB DIESEL - VETUS

Le Sillon - CAMARET - 02 98 27 95 29 Rue A. Colas - BREST - 02 98 43 14 22 des Allemands utilisaient du sable provenant du Bassin parisien. Cette importation d'espèce n'est pas la seule. En effet, sur tout le littoral de la rade de Brest excepté au nord, occupant des vases salées à marée haute, on voit de grandes graminées à chaumes robustes, à Rostellec et sur le littoral de Roscanvel. Ce sont des Spartines (Spartina alterniflora) espèce qui a été introduite durant la première guerre mondiale et qui sont bien connues de la côte est des Etats-Unis. Il faut attribuer leur présence aux armadas transportant troupes et matériels dans la rade, quand Brest était une des grandes bases de débarquement en Europe.

Là ne s'arrête pas la liste des espèces introduites; à proximité de la place de la Mairie de Crozon, à droite avant d'y arriver par la route du Portzic, se voit le chêne vert qui a été planté. Cette espèce n'est pas spontanée. En raison de la taille de son tronc on peut penser qu'il doit avoir plusieurs siècles. Nous savons que ce chêne est le dernier d'un alignement de neuf qui bordait la route actuelle. Le terrain voisin portait le nom de champ du curé. On y a trouvé des monnaies espagnoles. Il est possible d'attribuer la présence de ce chêne aux troupes espagnoles de la Ligue, familières de la région avant d'être écrasées en 1594 à Roscanvel.

On peut voir ailleurs des espèces diverses, près du bourg de Roscanvel ; côté rade, sous un climat d'abri, se voient des haies d'Escalonia roses, de Fuschia rouges et dans les jardins de nombreuses espèces d'aspect agréable comme par exemple des grandes Scilles du Pérou violettes ou même des citronniers en fruit. L'origine de la présence de ces plantes est inattendue : face à Roscancel, sur la rade de Brest, se trouve l'île de Treberon qui a longtemps abrité un lazaret puis un hôpital de la Marine. Cet établissement a disparu à la fin de la première guerre mondiale. Pour le rendre plus supportable aux malades on y avait aménagé un parc qui était entretenu par le jardinier du jardin botanique de l'école annexe de Santé Navale de l'Hôpital maritime de Brest. Quand le tout fut désaffecté de nombreuses espèces ont passé dans le voisinage où elles ont prospéré à l'abri dans le climat qui est assez semblable à celui de Landevennec où nous avons vu une plantation de thé.

Parmi les espèces diverses rencontrées ici et là citons dans la presqu'île les Agaves, les Aunées Hélènes semblables à de grandes pâquerettes dont la répartition coïncide avec l'existence d'établissements antiques, le petit houx ou Fragon, indice de la présence inattendue de chaux dans les terrains, des Araucarias d'Amérique du sud, de divers palmiers, de houblon...

Les formations boisées, sont plus éloignées, le bois de Lostmarch qui dépendait des Eaux et Forêts à disparu, les troncs de ses pins sont devenus des "asperges de Rommel" plantés ici et là pour empêcher les parachutages pendant la seconde guerre mondiale. Reste la forêt de Landevennec, Bien national, hérité des moines de l'Abbaye lors de la Révolution, qui appartient depuis à l'administration.

A. H. DIZERBO



RAULT et Fils

Place de l'Eglise - CROZON Tél. 02.98.27.09.88

Forfait solaire à la vue à partir de 60 €

METHANIERS et INNOVATIONS

Le gaz naturel extrait du sol représente plus de 20% de l'énergie consommée dans le monde, sa consommation dépassera celle du pétrole en 2020. Les réserves répertoriées à ce jour sont déjà plus élevées que celles de l'or noir et les découvertes actuelles de gisements augmentent ces réserves dans des proportions importantes. Le méthane est un gaz incolore, inodore et plus léger que l'air (LNG pour liquified naturel gas). Il est transporté par gazoducs ou par méthaniers.



Pour réduire le volume du méthane transporté par les méthaniers, on le liquéfie par un abaissement de la température à -163° C dans des usines à terre. Il est pompé dans des cuves fortement isolées, intégrées à la coque du navire où il est conservé à l'état liquide à la pression atmosphérique.

GAZ DE FRANCE ENERGY

C'est le nom d'un méthanier particulièrement innovant commandé par GDF aux Chantiers de l'Atlantique et qui sera livré au dernier trimestre 2004. Ce méthanier est destiné à assurer le transport de gaz entre les ports de Skikda en Algérie et Fos sur mer près de Marseille.

Caractéristiques : - longueur : 219,5 m - hauteur : 27,7 m - tirant d'eau : 9,6 m - capacité : 74.130 m3

- vitesse : 18,2 nœuds

- propulsion : diesel-électrique

INNOVATIONS

Les débats actuels sur la politique de recherche mettent en évidence l'importance de l'innovation (fruit de la recherche) dans le développement de nos économies occidentales face à celles des pays émergents.

Pour des navires comme les méthaniers, les Chantiers de l'Atlantique ont à faire face à la rude concurrence de la Corée du Sud, du Japon et bientôt de la Chine, et cherchent à se différencier en proposant des navires plus performants.

INNOVATIONS sur GDF ENERGY

Au niveau de l'isolation des cuves :

- limiter au maximum l'évapora-

tion du gaz liquide

 éviter qu'une fuite de gaz froid n'atteigne la coque et ne l'endommage (fragilisation de l'acier aux basses températures)

L'innovation sur les cuves porte sur une diminution de l'épaisseur de l'isolation qui a permis de concevoir un navire offrant une plus grande capacité de transport par rapport à la concurrence (augmentation du volume de 5%). Par ailleurs, le coût et le poids de l'isolation sont considérablement réduits.

En effet, le système d'isolation des cuves à membranes dit CSI (combined system number 1) développé par Chantiers de l'Atlantique avec la société d'ingénierie française GTT, associé une mousse comme isolant (2 fois moins épaisse que les caissons utilisés précédemment) et une peau en invar (alliage d'acier à 36% de nickel à coefficient de dilatation faible) qui assure l'étanchéité de la cuve.

En plus de l'invar qui assure la première barrière d'étanchéité, une seconde barrière de secours en triplex (feuille d'aluminium entre deux tissus de fibre de verre) est implantée à miépaisseur de l'isolation. Entre les deux membranes on fait circuler de l'azote, analysé en permanence pour détecter toute fuite éventuelle de méthane.

Au niveau de la motorisation :

Nous avons vu que malgré les techniques d'isolation sophistiquées, une partie de la cargaison s'évapore. Ce gas est naturellement récupéré pour les besoins de la propulsion et jusqu'à présent seule la technique des chaufferies classiques avec turbines à

vapeur est utilisée sur ce type de navire.

Sur GDF ENERGY, les Chantiers de l'Atlantique ont cherché à utiliser leur expérience en matière de propulsion électrique, et pour la machine thermique d'entraînement des alternateurs, ont mis au point avec la société Warsila un moteur diesel fonctionnant au gaz et au diesel oil.

Les 4 moteurs 6L50DF (dual fuel) de 5700 Kw chaque, utilisés pour fournir la puissance électrique sont dérivés du moteur diesel 4 temps VASA 46. Ils ont été modifiés pour fonctionner soit en mode carburé en gaz pauvre soit en mode diesel oil. Leur marche normale est au gaz, combustible pris sur la cargaison avec assistance au démarrage par diesel oil. Ce sont des moteurs sur mesure!

Cette innovation présente un double avantage : réduire la consommation de gaz d'environ 30% par rapport aux chaudières classiques et rejeter moins de polluants dans l'atmosphère. Ce méthanier sera donc plus économique et plus écologique que les précédents.

Si l'évaporation n'est pas suffisante, le moteur bascule du mode gaz au mode diesel oil sans modification de puissance ni interruption de service. Ceci est possible grâce aux pilotage électronique simultané des paramètres du mélange air-gaz.

Quant à la propulsion électrique (19000 kW), elle est similaire à celle des paquebots classiques, mais avec un réducteur attaquant une ligne d'arbre unique et deux moteurs électriques rapides pour réduire le poids et pour avoir deux sources de puissance comme sur les navires à turbines.

Ces deux innovations feront du GAZ de FRANCE ENERGY le premier méthanier au monde à propulsion diesel-gaz électrique et équipé de cuves à membranes dotées d'un nouveau système d'isolation.

Jean NICOLAS - mars 2004

Le Plaisancier Gourmand Omelette aux huîtres (d'après une recette de 1771)

Ingrédients pour 4 personnes 8 œufs beurre fermier crème fraîche fermière

persil
2 douzaines d'huîtres
12 petits croûtons
sel, poivre

Ouvrir les huîtres. Conservez leur eau. Faites blanchir les huîtres dans leur eau. Essuyez les proprement. Passez les 2/3 de ces huîtres au beurre, mouillez les d'un peu de leur eau. Poivrez, ne laissez pas trop cuire. Cassez les œufs et les assaisonner de sel, poivre persil haché. Ajoutez les croûtons. Incisez de trois ou quatre coups de couteau chacune des huîtres restantes : mettezles dans les œufs avec un peu de crème. Battez bien le tout. Faites chauffer du beurre dans une poêle : versez-v vos œufs et les remuer toujours en cuisant. L'omelette étant faite, repliez-la de sorte qu'elle ne recouvre que le fond du plat où vous devez



servir. Faites autour un cordon des huîtres qui auront été revenues puis versez sur cette omelette le jus des huîtres qu'on aura préalablement conservé.

Extrait du dictionnaire portatif de cuisine, d'office et de distillation, publié en 1772 à Paris, Lottin Le Jeune, librairie rue Saint-Jacques avec approbation du 1-7-71.

(Patrimoine Normand N° 47 Octobre 2003)

NOTEZ BIEN DANS VOS AGENDAS :

- Samedi 24 juillet à 18H salle du centre nautique ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
- Samedi 7 août à 18H CONCOURS DE PÊCHE







GARAGE BROENNEC RENAULT

Carrosserie - Peinture auto - Mécanique Pose accessoires - Pare-brise toutes marques

Rocade Nord - 29160 CROZON Tél. 02.98.27.03.11



Les Informations du S.H.O.M.

L'information nautique

a sécurité de la navigation et des navigateurs est, depuis toujours, au cœur des préoccupations du SHOM. La démarche de certification "Qualité" entreprise par le SHOM, d'abord pour les activités liées à la sécurité de la navigation, illustre cette priorité absolue. La sécurité du navigateur passe avant tout par la mise à sa disposition de toute l'information nautique dont il peut avoir besoin. L'information nautique ? Moins simple qu'on ne le croit!

Pour bien comprendre : un peu de vocabulaire

Une information nautique est un renseignement de sécurité maritime (RSM) nécessaire ou simplement utile aux navigateurs pour leur permettre d'assurer leur sécurité et celle des autres usagers de la mer. qu'il s'agisse de choisir leur route, de déterminer leur position, de signaler des situations ou des dangers particuliers, de faciliter les secours en cas de besoin, de permettre la meilleure présentation dans les ports et mouillages et de connaître les ressources qu'ils pourront y trouver. Et bien sûr l'information nautique désigne également l'action proprement dite d'informer.

Selon la nature du renseignement, et le degré d'importance ou d'urgence qui s'y rattache, on distingue trois catégories d'informations nautiques : urgente, rapide et différée.

• L'information urgente conditionne au premier chef la sécurité de la navigation et doit être diffusée dans les délais les plus courts par des moyens radioélectriques. Ces informations sont diffusées sous l'appellation "Avertissements urgents de navigation" ou "AVURNAV".

Selon le type de navigation concernée, ils comprennent les avertissements urgents de navigation de zone (NAVAREA), côtiers (AVURNAV côtiers) et locaux (AVURNAV locaux).

- L'information rapide est celle qui intéresse la sécurité de la navigation mais dont le caractère ne justifie pas une diffusion urgente. Ces informations sont diffusées sous l'appellation "Avis aux Navigateurs", d'une part au moyen de textes dits "avis aux navigateurs" ("AVINAV") émis par les autorités qualifiées, d'autre part par les groupes hebdomadaires d'Avis aux Navigateurs (GAN) publiés par le SHOM.
- L'information différée, enfin, englobe tous les renseignements qui sont utiles au navigateur mais qui ne présentent aucun caractère d'urgence et dont la diffusion n'est soumise à aucun impératif de délai. Elle est essentiellement diffusée au moyen des cartes marines et ouvrages nautiques publiés par le SHOM.

Une solide organisation

Toute l'organisation en place, que ce soit au niveau mondial ou national, doit permettre la diffusion de ces trois types d'information à ceux qui en ont besoins, sous la forme et dans les délais les mieux adaptés. Le SHOM est au cœur de cette organisation, et ses responsabilités concernent tous les types d'informations.



Extrait de l'article de M. Michel Duquerroy paru dans La Lettre du SHOM aux Navigateurs - Décembre 2003

Avis aux navigateurs Documents nautiques AFFICHAGE Capitaineries Services des Affaires Maritimes Presse OUVRAGES OUVRAGES

"Breton bouillonnant d'orgueil, il trouvera contre qui dépenser son agressivité et défendre son honneur : les Anglais.

Il sera dernier roi des Corsaires * ":

Robert SURCOUF

Corsaire de la République



Prise du Kent par Surcouf, commandant "La Confiance dans le golfe du Bengale, par Louis-Ambroise Garneray, 1800 Musée de Saint-Malo.

Le 7 octobre 1800, Surcouf accomplit dans l'océan indien l'un de ses plus célèbres exploits : la prise du Kent, un énorme vaisseau de la Compagnie Anglaise des Indes.
On mesure toute l'audace de ces marins qui, avec une habilité manœuvrière extrême, n'hésitent pas à s'attaquer à des proies disproportionnées par leur taille et leur armement.

* Irène FRAIN "Quand les Bretons peuplaient les mers"

e 1er février 1793, la Convention nationale déclare la guerre à l'Angleterre. Mais la flotte française est loin de pouvoir rivaliser avec la première puissance navale du monde. Par le passé déjà, ses navires de combat étaient trop peu nombreux, mal équipés et mal armés. Depuis 1789, la situation s'est aggravée : un désordre général sévit dans les arsenaux, dans l'administration et dans le recrutement des officiers et des équipages. Les assemblées révolutionnaires décident alors de remettre au goût du jour une pratique ancienne, la "guerre de course", qui consiste à attaquer le commerce naval d'un pays ennemi. On arme donc des "corsaires", c'est-à-dire des navires marchands dotés de quelques canons et d'un équipage renforcé.

Le capitaine d'un corsaire reçoit du ministre de la Marine une lettre de marque, document qui l'autorise à capturer à la mer tout les navires battant pavillon des ennemis de la République. Il se distingue ainsi du pirate ou forban, ce hors-la-loi qui écume les océans en attaquant tout ce qui passe à sa portée. En retour, le corsaire à certaines obligations : il doit déposer le rôle d'équipages, c'est-à-dire la liste de tous les hommes présents à bord et remettre un rapport de campagne. Un conseil des prises examine les conditions de capture des navires ennemis : si tout est en règle, la cargaison, dûment inventoriée, est vendue aux enchères au profit de l'équipage du corsaire.

Les corsaires sont de tailles très variées. Certains peuvent être de tailles très minuscules, avec un seul canon ; d'autres armés d'une vingtaine de pièces, sont plus imposants. Ils s'attaquent aux navires marchands ennemis dans les zones de trafic intense comme la Manche. la mer du Nord, la Méditerranée, mais aussi les Antilles et l'océan indien. Le plus célèbre des corsaires français de cette époque est Robert Surcouf né à Saint-Malo qui sévit surtout dans l'océan indien où il fait subir au commerce anglais des pertes sérieuses. Il n'hésite pas à s'attaquer à des navires beaucoup plus gros et mieux armées que le sien, comme le Kent, puissant vaisseau de la Compagnie Anglaise des Indes qu'il réussit à prendre à l'abordage (ci-contre). Toutefois, en dépit de tel succès, la guerre de Course n'empêchera jamais la flotte britannique de dominer les océans.

Etienne TAILLEMITE

NOTEZ BIEN DANS VOS AGENDAS :

 Samedi 24 juillet à 18H

salle du centre nautique

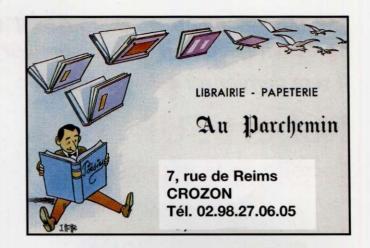
ASSEMBLÉE

GÉNÉRALE

• Samedi 7 août

CONCOURS

DE PÊCHE





La Flambée

Crêperie - Pizzeria

Tél. 02.98.27.12.24 22, 24 quai Kador - Morgat



Pizzeria - Frites et Spécialités de moules

Le Kerguelen

Bar - Pub

Tél. 02.98.26.25.57 MORGAT - Sur le port

Vue panoramique sur plage et port





Tél. 02.98.27.10.27 - Fax 02.98.26.24.14

VL - VU Tél. 02.98.27.99.49



Rocade Nord - 29160 CROZON

EDIGRAPHIC IMPRIMERIE

DÉCOUPE DE LETTRES ADHÉSIVES POUR BATEAUX 7, rue Charles Lévenes - CROZON - tél. 02.98.26.17.17





Grand choix de whiskies Coreff à la pression (bière bretonne)

Minitel - Téléphone 02.98.27.04.02 Fax 02.98.26.29.71 Expédition - Réception

INTERNET Le-Relais-Des-Pecheurs@wanadoo.Fr







N'hésitez pas à venir nous rendre visite à nos permanences au local près de la Capitainerie de Morgat, face à la grue.

Le coin du pêcheur : Pêche au bar à la traîne

Pour ceux qui ne peuvent approcher les rochers de trop près, la traîne est une technique ancienne qui peut apporter du plaisir et des résultats.

Le choix du leurre a son importance car il doit tenir compte de plusieurs facteurs.

Pêche avec cannes légères à bord du bateau, utilisation de tangons ou tout simplement accroche de la ligne à un taquet.

En fonction du type de canne on utilisera des leurres modernes comme les poissons nageurs équipés de bavettes (les différentes longueurs de bavettes disponibles correspondent aux profondeurs que l'on veut prospecter) ou des leurres traditionnels comme les anguillons, raglous ou cuillers.

En règle général, le corps de ligne aura une longueur de l'ordre de 100 mètres. Cette longueur est nécessaire pour éviter que le bruit du moteur n'effraie le poisson.

Pour la canne légère, on optera pour un fil nylon en 40 1/100 ; pour les tangons ou taquets on utilisera de préférence une tresse.

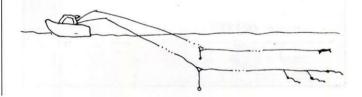
Le bas de ligne a des adeptes pour 10 ou 25 mètres en nylon 35 1/100 pour les cannes et 45 à 50 1/100 pour les tangons et taquets.

La couleurs des leurres a une grande importance. Les anciens ont toujours préconisé la couleur claire par temps clair et sombre par temps couvert.

L'idéal est de pouvoir utiliser deux lignes à bord. On optera pour un un seul leurre en extrémité du bas de ligne ou plusieurs (en général trois), ces derniers étant suffisamment espacés pour éviter de les emmêler.

Avec deux lignes on pourra ainsi tester des leurres différents à des profondeurs variables en utilisant une plombée appropriée à une vitesse de 2,5 à 3 nœuds.

Michel LEDUCO



LE CENTRE NAUTIQUE de Crozon-Morgat

'année 2003 aura été globalement très positive pour le CNCM. Ainsi le Point Passion Plage après plusieurs années de stabilité a progressé de 16 %. L'accueil de groupes a lui aussi fortement progressé, ainsi que la location de voiliers, de bateaux à moteur et les cours de préparation aux permis mer. Seuls les stages individuels en juillet ont marqué le pas, restant proche du chiffre de 2002.

Quant à Postofort, le centre d'hébergement du CNCM, la progression est importante, aussi bien pour les classes de mer que pour le centre de vacances en été.

Au total ce sont 11 590 personnes qui ont pratiqué une activité nautique en 2003, représentant 37 443 sorties!

En 2004, les classes de mer et l'hébergement continuent de progresser et vont pouvoir bénéficier dès 2005 d'un centre de Postofort rénové et agrandi. En effet, d'importants travaux vont débuter à l'automne et porteront principalement sur l'agrandissement des bâtiments du Fort et du Chalet, avec la création de 11 chambres adultes, la rénovation des chambres actuelles et des salles d'activité, l'aménagement de terrasses et chemins piétonniers. Ces travaux, qui permettront d'améliorer le confort et la sécurité des enfants accueillis, sont réalisés par la Commune de Crozon avec le soutien du Conseil Général du

Finistère, du Pays de Brest (Fonds Européens), du Conseil Régional de Bretagne et de l'Etat.

Le Centre de Postofort pourra ainsi continuer à contribuer de manière décisive au fonctionnement permanent du Centre Nautique.



Pâtissier - Chocolatier

C. Prime

19, rue de Reims - 29160 Crozon

Tél. 02.98.27.10.16

Quand les rivages idylliques et la douceur tropicale font place à la fureur des éléments déchaînés :

LES CYCLONES TROPICAUX

Du fait de leurs caractéristiques et de leurs conséquences, les cyclones tropicaux sont depuis long-temps considérés comme le phénomène météorologique le plus dangereux des régions intertropicales océaniques. Portant des noms différents suivant les régions du globe : typhon en Extrême-Orient baguio aux Philippines, hurricane dans les Caraïbes, cyclones dans les océans Indien et Pacifique, ils peuvent être à l'origine de catastrophes comme celle qui les12 et 13 novembre 1970 fit plus de 250000 victimes au Bangladesh.

Indice de cyclogenèse

Gray a défini un indice de cyclogenèse défini à partir de 6 variables : citons parmi celles-ci, la force de Coriolis, le tourbillon cyclonique dans les basses couches, l'énergie océanique potentielle. Cet indice a pour principal intérêt d'attirer l'attention sur les éléments météorologiques intervenant dans la genèse des cyclones tropicaux.

Climatologie des cyclones tropicaux

Les cyclones tropicaux se forment généralement sur le coté polaire '(en été) de l'équateur météorologique (zone de convergence intertropicale) et sur les faces équatoriales et ouest des anticyclones subtropicaux.

La figure 1 montre pour les mois de janvier et août la position moyenne de l'équateur météorologique et les zone intéressées par les perturbations tropicales.

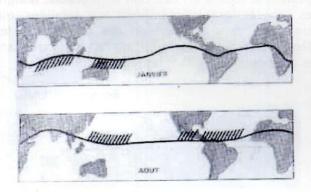


Figure 1

Classifications des perturbations tropicales

Selon l'intensité

Le critère vitesse du vent a été considéré comme l'élément le plus objectif et le plus facile a connaître ou a estimer. Trois catégories ont été définies a partir de la vitesse maximale soutenue qui correspond à la vitesse maximale moyenne calculée sur une minute :

1 - Les dépressions tropicales qui sont des perturbations tropicales possédant une circulation fermée (1) dans laquelle la vitesse maximale soutenue n'atteint pas 34 nœuds (63 km/h).

- 2 Les tempêtes tropicales qui sont des perturbations tropicales possédant une circulation fermée dans laquelle la vitesse maximale soutenue du vent est comprise entre 33 et 64 nœuds de vent (63 et 119 km/h).
- **3 Les cyclones tropicaux** qui sont des perturbations tropicales possédant une circulation fermée dans laquelle la vitesse maximale soutenue du vent est supérieure à 64 nœuds.

Selon le degré d'évolution

Certains météorologistes préfèrent une classification ayant pour base l'évolution de la perturbation ; quatre phases peuvent être différenciées :

1 - La phase formation

C'est en fait la phase dépression tropicale : le vortex s'organise

2 - La phase de développement

La perturbation est très nette, les isobares fermées, la surface réduite, les vents ont alors leurs vitesses maximales.

3 - La phase mature

La perturbation augmente de surface, les vents n'augmentent plus et il n'y a plus de creusement barique

4 - La phase de dissipation

La perturbation se comble et une désagrégation rapide se produit

C'est la classification a partir de l'intensité qui a été adoptée par l'Organisation Météorologique Mondiale avec quelques précisions complémentaires

A partir du moment ou une perturbation tropicale atteint le stade tempête tropicale elle est baptisée et garde son nom tout au long de son existence.

Description du phénomène au stade cyclone tropical

Un cyclone tropical peut être schématisé par un ensemble de bandes nuageuses s'enroulant autour d'une région de ciel clair à peu nuageux : la figure 2 présente l'image radar observée lors du passage du cyclone Dora ; les enroulements sont très nets et matérialisent la forme de l'œil. Cet ensemble, qui

165

Figure 2 image radar

intéresse la totalité de la troposphère ; il est caractérisé par : Un champs de pression en surface (2) avec des valeurs minimales au centre et des gradients horizontaux pouvant atteindre 2 hP par km et des variations de pression égales à 45 hP en 20 mn La figure 3 pré-

sente la variation de pression

peut avoir 500 km de rayon,

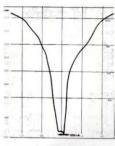


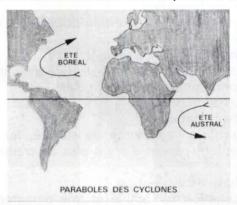
Figure 3

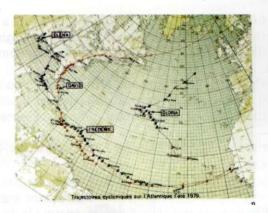
en surface à Tromelin lors du passage du cyclone Lydie, dont le centre est passé sur la station. Le minimum est à 932 hP.

Des vents très violents (3) au voisinage du centre (des valeurs supérieures à 150 nœuds soit 278 km/h sont observées dans les super cyclones)

En surface la répartition des vents peut être schématisée par trois zones :

- I'œil dans lequel les vents sont faibles
- une couronne variable en largeur (50 à 200 km/h) entourant l'œil dans laquelle les vents sont très violents. Les vitesses maximales sont observées dans cette couronne à proximité de l'œil mais à une distance variable suivant les caractéristiques du cyclone.
- et enfin une couronne dans laquelle le flux d'ali-





zéen (10 m/s en moyenne) est accéléré pour atteindre des vitesses de 30m/s, largeur de 100 à 200 km.

Une zone de ciel clair à peu nuageux dans l'œil, celle ci étant liée à des vents faibles. L'œil du cyclone, dont le rayon peut varier entre 5 et 25 km est la conséquence de l'équilibre qui s'établit entre les forces de pression et la force centrifuge.

Des pluies très abondantes en particulier dans le mur de nuages entourant l'œil, ce qui peut entraîner des catastrophes si le cyclone est stationnaire sur une région insulaire à fort relief(à La Réunion en 1980, plus de 6 m d'eau en 7 jours sur les reliefs) Des interactions avec le monde océanique qui peuvent avoir comme conséquences une élévation du niveau moyen de la mer pouvant atteindre 7 à 8 m comme ce fut le cas dans le golfe du Bengale en 1970.

Trajectoires

Elle peut être définie à l'aide d'une parabole dont le grand axe serait un parallèle, voir figure 4. Dans la réalité les choses ne sont pas si simples, et

tout est possible.

Le suivi des perturbations tropicales n'est pas facile.Les météorologistes doivent en priorité définir ce que seront la trajectoire, l'intensité, et les principales conséquences, en particulier l'état de la mer et les risques d'inondations.

Prévision des trajectoires

De nombreuses méthodes existent ; souvent utilisées simultanément, et basées sur trois concepts : L'environnement synoptique de la perturbation, la persistance, les méthodes statistiques. Les méthodes numériques qui nécessitent des moyens importants sont de plus en plus nombreuses.

Prévision de l'intensité

Les données satellitaires sont les éléments les plus utiles pour définir à courte échéance ce que sera l'intensité d'un cyclone. Pour les météorologistes, le vrai problème est d'analyser objectivement les informations disponibles pour éviter de déclencher sans certitude les processus qui paralyseront presque entièrement une région, ou au contraire de minimiser les risques, ce qui peut avoir des conséquences catastrophiques.

Les cyclones tropicaux n'ont pas que des effets négatifs, ils sont pour de nombreuses régions du globe une source en eau non négligeable. Malgré les progrès, grâce notamment aux satellites, qui sont faits dans la prévision des trajectoires, les dégâts causés augmenteront du fait de la croissance des populations dans les régions concernées.

Bernard BULARD

^{(1) -} Ou Vortex

^{(2) -} Variation des valeurs de la pression atmosphérique en surface niveau de la mer

⁽³⁾ le vent maximum en m/s peut entre calculé par la formule v=3,35(1010-Pc) 0,664 - Pc étant la pression au centre en mb



NORTH SAILS FRANCE



VOILES OCEAN

VOILERIE • FABRICATION • RÉPARATION • GRÉEMENTS • ENROULEURS

Nouvelle activité 2004 : RAYON ACCASTILLAGE

Z.I. Portuaire - Rue Alain Colas - **29200 BREST** Tél. **02 98 80 28 32 -** Fax 02 98 44 21 50

E-mail: north.brest@wanadoo.fr



BRICOLAGE - JARDIN
DECORATION - MATERIAUX
PETIT ACCASTILLAGE
VISSERIE
BOULONNERIE INOX

Ets. FABIEN

Rocade Nord Route de Camaret CROZON Tél. 02.98.27.19.79 Fax 02.98.27.20.06

Horaires d'ouverture : tous les jours du lundi au samedi de 9h à 12h et de 14h à 19h

GITEM

- ELECTROMENAGER
 - TV
 - HI-FI
 - VIDEO

CO CHOCKE CAVE ALIMENTATION

LE MOVËL M.

*Spécialités Bre*tonnes *Kauign-Amann . Ea*r . Gâteau breton

uins de producteurs 10 quai Kador - MORGAT — La Flûte Er

CROZON Tél. 02.98.27.19.57 La Flûte Enchantée 56, rue Alsace Lorraine 29160 CROZON saveurs et Marée

Poissons - Fruits de mer - Homards - Crustacés Carpaccios - Tartares - Viandes - Pâtes

52 bd de la Plage 29160 Port de Morgat 02 98 26 23 18

MÉCANIQUE MARINE

VENTE MOTEURS NEUFS TOUTES MARQUES

CENTRE DE SERVICE MERCURY ARVOR - QUICKSILVER NANNI DIESEL

CONCESSIONNAIRE JOHNSON EVINRUDE

REMISE EXCEPTIONNELLE SUR PRÉSENTATION DE LA CARTE DE SOCIÉTAIRE

Morgat Bateaux Services

90, bd de la France Libre 29160 CROZON-MORGAT

Tél. / Fax : 02.98.17.00.18 Portable : 06.14.96.74.86

morgatbateaux@worldonline.fr

"Au service de votre bateau"

CARENAGE
HIVERNAGE
GARDIENNAGE
ACCASTILLAGE
ELECTRONIQUE
ENTRETIEN & SERVICES
TOUTES VIDANGES
VENTE BATEAUX NEUFS
LOCATION DE BATEAUX

DÉPÔT VENTE BATEAUX et MOTEURS







- Accastillage Electricité embarquée Antifouling Sécurité Hivernage
 - Vente bateaux, moteurs neufs et occasions Locations

Vêtements & DECO MARINE











88, bd de la France Libre - 29160 Crozon Tél. 02.98.27.02.19 - Fax 02.98.27.00.07