



Bulletin de liaison - N° 21 - 2013

Association Des plaisanciers De Morgat

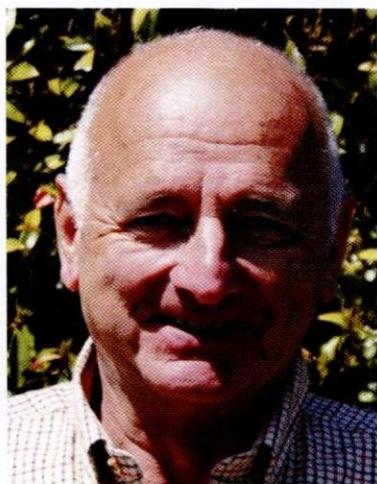
Siège social : Port de Morgat - 29160 - CROZON - Tél : 0298262903

Courriel : apmorgat@gmail.com

<http://apmorgat.pagesperso-orange.fr/index.htm>

Association loi 1901 - Rédaction - Publicité - Annonces : A.P.Morgat

EDITORIAL



Voici le numéro 21 du bulletin de notre association, en espérant que vous y trouverez tout l'intérêt que nous voulons lui donner, tant pour les informations qui vous sont

nécessaires que par les articles qu'écrivent nos adhérents.

Nous voulons une association active, vivante, communicative et efficace qui servira de lien avec les différents acteurs du port de Morgat et les gestionnaires des installations portuaires.

Nous sommes représentés et reconnus au conseil portuaire, au CLUP, mais pas toujours écoutés... même jamais. Les demandes qui sont issues de l'ensemble de nos adhérents restent lettre morte.

Nous pouvons quand même constater que certaines installations fort onéreuses ont été effectuées sans aucune concertation avec les usagers du port. Le résultat est ce que vous savez ! Cale de carénage, potence de relevage dont le financement a été pris sur les finances du port avec interdiction aux usagers de s'en servir....

Positivons malgré tout car maintenant nous avons un nouveau responsable des ports qui, nous en sommes certain, fera tout pour rendre le port de Morgat attrayant tant par son fonctionnement que par l'ambiance chaleureuse qui s'en dégagera.

Je vous souhaite à tous beaucoup de soleil, du vent et à très bientôt.

Votre Président Jean Claude Bournerias

LE MOT DU TRESORIER

Le mot du trésorier

L'exercice 2012 est clôturé avec un léger excédent. Il est important de souligner que le nombre de nos adhérents est en forte progression pour 2012. Ceci est dû à la mobilisation du bureau et en particulier au dynamisme de notre président.

Le bilan de l'édition du bulletin est également équilibré bien que cette année encore les recettes de publicité soient en baisse. Une mobilisation des membres de l'association est souhaitée pour trouver de nouveaux annonceurs.

Grâce à la bonne santé financière de notre association le montant de la cotisation 2013 n'a pas été augmenté.

Comme chaque année tout le bureau s'est mobilisé pour l'édition du bulletin annuel. Nous vous rappelons que la participation des adhérents est la bienvenue.

Cette année encore nous avons fait un don important à la SNSM de Douarnenez et à la SNSM de Camaret.

Nous tenons à remercier nos annonceurs sans lesquels notre bulletin ne pourrait pas être édité et incitons les membres de notre association à leur réserver la priorité pour leurs achats.

Michel FEGER

MAI 2013	
• Assistance Grand prix de l'école navale	8 au 12
JUIN 2013	
• Nettoyage des plages	1
JUILLET 2013	
• Sortie Douarnenez	6
• Visite de l'école navale	début juillet
• Championnat international « optimist »	13 au 20
• Assemblée générale	27
• Projet d'une croisière côtière	28 au 30
• Visite de la distillerie des Menhir	à définir
• Visite du Cross Corsen	juillet ou août
AOÛT 2013	
• Sortie CAMARET	17
• Visite de l'abeille Bourbon	juillet ou août
• Cochon grillé	fin du mois
SEPTEMBRE 2013	

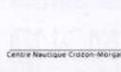
Coupe Internationale Été optimist 2013

NOMBREUSES ANIMATIONS

7 JOURS DE REGATES!

+ DE 500 COUREURS

**DU 13 AU 20 JUILLET
CROZON MORGAT**



Un nouveau responsable des ports

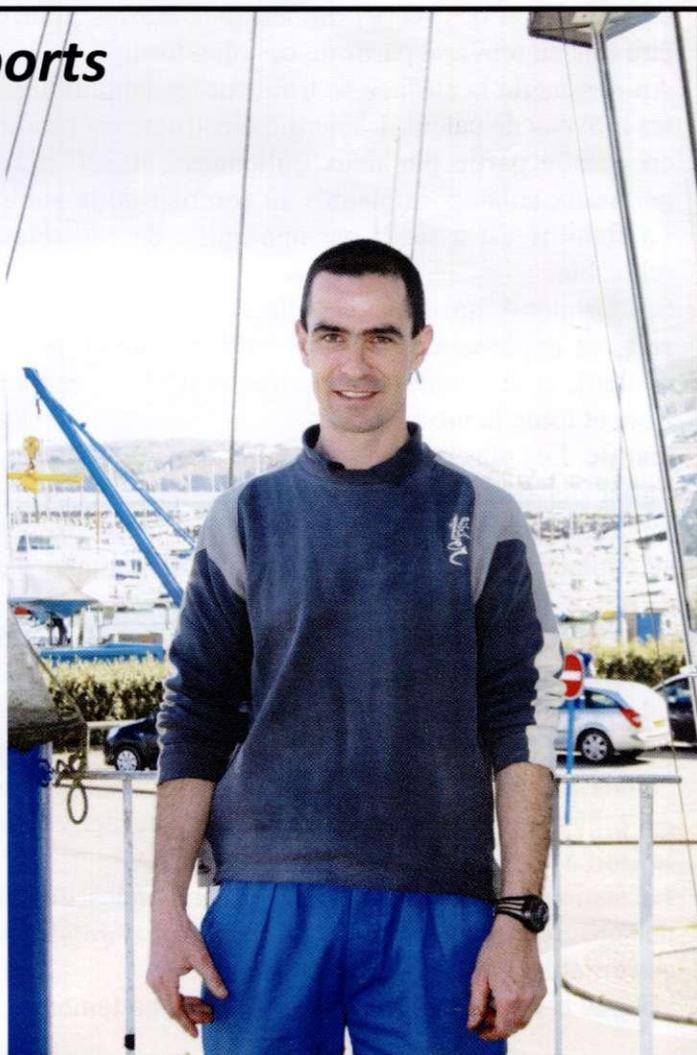
L'annonce date du conseil municipal du 12 avril.

Sylvain Hascoët devient responsable technique et administratif des ports de la ville de Crozon.

Entré en avril 2008 à la commune de Crozon, il a travaillé d'abord au port puis aux services techniques de la ville.

Egalement pompier volontaire, il aura en charge, sous la responsabilité de Lionel Gay Directeur des Services Techniques, la gestion administrative et technique des ports de Morgat et du Fret.

Pour l'épauler, un effectif de 5 personnes avec Magali et Marie-Louise à l'accueil, Gilles, Guy et Pascal au technique.



Sea Orbiter® , la future station océanographique

Sea Orbiter®, la future station océanographique

Les océanographes rêvent depuis bien longtemps d'observer le monde sous-marin de manière continue et sur de longues périodes à bord d'un vaisseau sous-marin.

Jacques Rougerie, océanographe et architecte futuriste a une longue expérience des habitats sous la mer destinés à l'observation sous-marine. Depuis 40 ans il réfléchit à un projet d'envergure et il a imaginé « en regardant le lac Léman » le Sea

Orbiter® : un engin de 58 mètres de hauteur dont une part de 31 mètres est immergée. La zone technique et les lieux de vie sont sous la surface. Les plateformes inférieures abritent les zones pressurisées et permettent aux plongeurs un accès permanent, de jour comme de nuit, à 12 mètres de profondeur. Des robots téléguidés ou des AUV, drones sous-marins pourront être mis en œuvre à partir de ces plateformes.

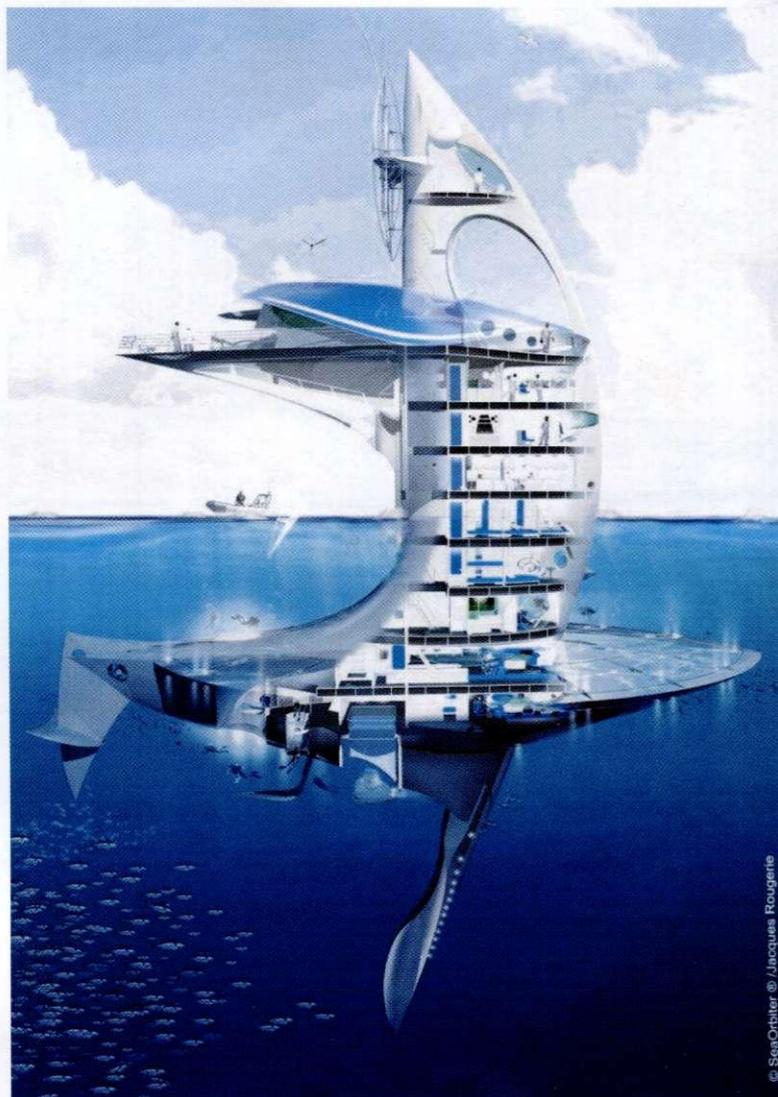
Au-dessus de la surface se trouvent les laboratoires et les moyens de calcul. L'énergie électrique est produite en grande partie par deux éoliennes et 320 m² de panneaux solaires implantés au sommet de la station. La stabilité est assurée par une quille de 180 tonnes, relevable.

Sea Orbiter® qui peut se déplacer de façon autonome sera, en exploitation, une station dérivante au gré des courants et des vents. Elle permettra d'observer faune, flore et toute la biodiversité

marine. Les observations pourront être faites sans perturber le silence du monde sous-marin et sur de longues durées. Deux propulseurs lui permettront de se déplacer de manière autonome et de changer ainsi de lieu d'observation.

Sea Orbiter® constituera une base vie, stable de par sa conception, pour des plongeurs ou des robots sous-marins. Opérationnel par tous temps, il permettra de mener à bien des expériences qui n'ont jamais pu être tentées. Un programme d'exploration est prévu pour 10 ans et en particulier en dérive dans le Gulf Stream.

La station permettra enfin aux scientifiques de faire des observations longue durée dans un environnement confortable. Les équipements dont le volume et les capacités de calcul seront nettement



© SeaOrbiter® / Jacques Rougerie

supérieurs à celle de l'instrumentation mise en œuvre jusqu'à présent.

C'est l'outil d'un programme éducatif destiné principalement à la jeunesse qui traitera des ressources en tous genres présentes dans les océans qui couvrent la plus grande partie de notre planète. Ce programme sera diffusé sur les réseaux sociaux.

Par Pierre-Loïc Le Guet

PERMANENCES

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

Tous les samedis hors saison

Tous les jours de la semaine en juillet et août (sauf dimanche et jours fériés)

De 11 heures à midi.

Accès WIFI pour les membres, à faire valider pendant les permanences.

Pizzeria - restaurant



L'Océan

24 route de Camaret
02 98 270 270
CROZON

Jean-Marc BLOCH
Agent Général



GENERALI
Solutions d'assurances



20 rue Louis Pasteur
29160 **CROZON**
Tél. 02 98 27 15 15
Fax 02 98 26 14 95

5 bis venelle de Kergos
BP 1627
29106 **QUIMPER** Cedex
Tél. 02 98 64 80 30
Fax 02 98 64 80 39

Mail : cap-assurances@agence.generalif.fr N° ORIAS : 07 035 024

S.O.S DDI INFORMATIQUE

Assistance technique à domicile
Formation à domicile
Vente matériels et consommables

72 RUE ALSACE-LORRAINE 29160
CROZON - TEL. 02 98 27 22 66

L'informatique au plus près de chez vous !

restaurant
crêperie • pizzeria



La Flambée



02 98 27 12 24

22 Quai Kador - CROZON



PULSAT

IMAGE SON MULTIMEDIA MENAGER

ETS ALBERT KERMEL
ZAC DU BOURG CROZON TEL : 0298272964

vision plus OPTICIENS **RAULT et Fils**

Nouvel espace de vente
Place de l'Eglise - CROZON
Tél. 02.98.27.09.88
Forfait solaire à la vue à partir de 39 €

Jacques RIOU
Entreprise de Travaux Agricoles et Publics



Terrassements, Assainissement
Élagage, Enrochement
Abattage

Kerdreïn 29560 Telgué Sur Mer
Tel : 02 98 27 77 16 jacques.riou8@wanadoo.fr

REGLEMENTATION- REGLEMENTATION- REGLEMENTATION

Marques d'identification internes et externes des navires de plaisance en mer.

Marque interne :

Elle permet à tout navigateur en difficulté de donner son identification par VHF aux secours, mais elle permet aussi l'identification aisée des navires ou des épaves en montant à leur bord. Constituée par le numéro d'immatriculation visible à proximité du poste de pilotage ou à l'intérieur du cockpit, cette marque est obligatoire pour les navires immatriculés pour la première fois à compter du 1er juin 2009 et pour tous les navires, quelque soit la date de leur immatriculation, à compter du 1er janvier 2012.

La hauteur des caractères est de 1 cm et l'épaisseur du trait est de 0,1 cm.

Exemple de marquage sur fond clair

AJ B52181

Marque externe :

Navire à voile de moins de 7 mètres : Nom du navire et nom ou initiales du service d'immatriculation à la poupe

Dimensions pour les navires entre 7 et 12 mètres : libres sans être inférieures à 4 cm de hauteur (7 cm pour les navires de + de 12 mètres) et 1,5 cm de largeur (3 cm pour les navires de + de 12 mètres) réservée à chaque caractère. Épaisseur du trait : 0,5 cm mini (0,8cm pour les navires de + de 12 mètres)

Navire à moteur et à énergie humaine : Numéro d'immatriculation en lettres capitales sur les deux côtés de la coque ou de la superstructure

Démarche volontaire pour les embarcations mues principalement ou exclusivement à l'énergie humaine et obligatoire pour les véhicules nautiques à moteur : Dimensions libres sans être inférieures à 4 cm de hauteur et 1,5 cm de largeur réservée à chaque caractère. Épaisseur du trait : 0,5 cm minimum. Les marques d'identification sont en chiffres arabes et en caractères latins de couleur claire sur fond foncé ou de couleur foncée sur fond clair.

Les annexes

Une annexe, quelque soit sa longueur et la puissance de son moteur de propulsion, est une embarcation utilisée à des fins de servitude à partir d'un navire porteur. Elle peut effectuer une navigation n'excédant pas 300 mètres d'un abri, le navire porteur étant considéré comme un abri. Sa vitesse est limitée à 5 noeuds à moins de 300 mètres de la côte.

Marque d'identification des annexes: c'est le numéro d'immatriculation du navire porteur, précédé des trois lettres AXE

Matériel d'armement et de sécurité :

Aucun matériel pour les annexes naviguant à moins de 300

mètres de la côte

Un équipement individuel de flottabilité et un moyen de repérage lumineux pour les annexes naviguant à plus de 300 mètres d'un abri

L'équipement de sécurité des navires de plaisance

Un matériel de sécurité adapté à la navigation pratiquée :

Basique jusqu'à 2 milles d'un abri (*)

côtier jusqu'à 6 milles d'un abri (*)

hauturier au delà de 6 milles d'un abri (*)

(*) abri : tout lieu où le navire peut soit accoster soit mouiller en sécurité

Pêche maritime de loisir

Les plaisanciers ne peuvent pratiquer l'activité de pêche maritime qu'à titre exclusivement récréatif, c'est-à-dire que sont interdits la vente du poisson pêché ainsi que l'achat des produits issus de la pêche qui doivent être réservés à la consommation exclusive du pêcheur et de sa famille. Toute infraction à ces interdictions est susceptible d'entraîner des condamnations pénales pouvant aller jusqu'à 22 860 €.

Marquage des captures

Quel que soit le type de pêche de loisir pratiqué (à pied, du bord, sous-marine ou embarquée) et afin d'éviter le braconnage, chaque pêcheur doit marquer tous les spécimens des espèces figurant dans le tableau ci-après. Ce marquage consiste en l'ablation de la partie inférieure de la nageoire caudale. Il doit être effectué dès la capture sauf pour les spécimens conservés vivants à bord avant d'être relâchés. Ce marquage ne doit pas empêcher la mesure de la taille du poisson.

Les espèces faisant l'objet d'un marquage :

Bar/loup, corb, dorade royale, homard, lieu noir, rascasse rouge, thazard/job, bonite, denti, espadon, langouste, maigre, marlin bleu, sar commun, thon jaune, cabillaud, dorade coryphène, espadon voilier, lieu jaune, makaire bleu, pagre, sole et voilier de l'Atlantique.

Taille minimum des captures

Les captures doivent respecter les tailles minimales autorisées aussi bien dans le cas des poissons que des crustacés ou des coquillages. Il peut arriver que les tailles retenues soient différentes d'une région à l'autre ; c'est pourquoi il convient de se renseigner auprès des DDT-M pour la métropole et des DM pour l'outre-mer qui donneront toutes les informations réglementaires utiles en la matière.

En bateau

Les seuls engins autorisés sont les suivants :

- deux palangres munies chacune de 30 hameçons au maximum ;
- deux casiers ;
- un foëne ;
- une épuisette ou salabre.

Toutefois sont autorisés la détention et l'usage :

- de lignes grées sous condition que l'ensemble des lignes utilisées en action de pêche soit équipé au maximum de douze hameçons, un leurre étant équivalent à un hameçon ;
- en Méditerranée, d'une grappette à dents ;
- en mer du Nord, Manche ou Atlantique, d'un filet maillant calé ou d'un filet trémail d'une longueur maximale de 50 mètres, d'une hauteur maximale de deux mètres en pêche, sauf dans la partie des eaux salées des estuaires et des em-

bouchures des fleuves et rivières en amont d'une limite fixée par arrêté du ministre chargé des pêches maritimes ;

- dans les circonscriptions des préfectures des régions Bretagne, Pays de la Loire et Aquitaine, d'un carrelet par navire et de trois balances par personne embarquée. Par ailleurs, à bord des navires et embarcations de plaisance, il est interdit de détenir et d'utiliser tout vire-casier, vire-filet, treuil, potence mécanisée ou mécanisme d'assistance électrique ou hydraulique permettant de remonter les lignes de pêches ou engins de pêche à bord. Toutefois, la détention et l'utilisation d'engins électriques de type virelignes électriques ou moulinets électriques est autorisée dans la limite de trois engins électriques par navire, d'une puissance maximale de 800 watts chacun.

Ce document n'engage en aucun cas la responsabilité de l'association des plaisanciers de Morgat

Sources : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/>

	Basique	Côtier	Hauturier
Equipement individuel de flottabilité par personne embarquée	x	x	x
Moyen de repérage lumineux	x	x	x
Dispositif d'assèchement fixe ou mobile	x	x	x
Moyen de remonter à bord une personne tombée à l'eau	x	x	x
Dispositif coupe circuit en cas d'éjection du pilote (si moteur HB à barre franche de puissance > 4,5KW)	x	x	x
Dispositif de lutte contre l'incendie	x	x	x
Dispositif de remorquage	x	x	x
Ligne de mouillage approprié (sauf embarcation de capacité < 5 adultes)	x	x	x
Pavillon national	Si francisé	Si francisé	x
3 feux rouges automatiques à main		x	x
Miroir de signalisation		x	x
Dispositif de repérage et d'assistance d'une personne tombée à l'eau sauf embarcation de capacité < 5 adultes et tous pneumatiques		x	x
Compas magnétique		x	x
Règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM)		x	x
Document de synthèse du balisage		x	x
Cartes marines		x	x
Feux et moyens prescrits par le RIPAM		x	x
Signaux sonores et lumineux prescrits par le RIPAM		x	x
Harnais et longe par personne à bord d'un voilier			x
Harnais et longe par navire non voilier			x
Radeau(x) de survie ou annexe(s) de sauvetage			x
3 fusées à parachute ou radio VHF/ASN			x
2 fumigènes flottants ou radio VHF/ASN			x
Matériel pour faire le point, tracer et suivre une route			x
Dispositif de réception des prévisions météorologiques marines			x
Livre des feux tenus à jour			x
Annuaire des marées sauf en Méditerranée			x
Journal de bord			x
Trousse de secours			x

H Ô T E L
RESTAURANT
Hostellerie de la Mer



Restaurant
du Terroir

Tel: 02 98 27 61 90

11 quai du Fret • 29160 Crozon - Le Fret • www.hostelleriedelamer.com
Email: contact@hostelleriedelamer.com | Fax: 02 98 27 65 89

PMM
Presqu'île Mécanique Marine



sur le sillon - 29570 CAMARET sur MER
Tél : 02 98 27 95 29 - Fax : 02 98 27 86 40
mail : pmm.camaret@orange.fr

SHOPI
Tout un état d'esprit

Suivez vos envies,
suivez nos couleurs.
Venez redécouvrir votre supermarché du centre-ville

Horaires d'ouvertures en été

du lundi au samedi	8h30 à 19h30
dimanche	9h00 à 12h30

Pour les livraisons :
domicile, lieux de vacances, bateaux, etc.

- Tél. 02.98.27.06.08 • Fax 02.98.26.10.65
- Mail : shopi.crozon@wanadoo.fr

7, rue Alsace Lorraine - CROZON

ENTREPRISE QUEFFELEC

Peinture, décoration, ravalement
revêtements de sols et murs



QUEFFELEC Christian
21 route de ranvédan
29160 CROZON
Téléphone : 02 98 27 04 31

KARPE NOIRE
TRADITION BRETAGNE

CRÊPERIE DU MENEZ GORRE
OUVERTE TOUS LES JOURS DE L'ANNÉE



86, rue de Poulpatré
29160 CROZON

☎ 02 98 27 19 66

Terrasse sur jardin aquatique
Exposition permanente de peintures

COREMA Automobile



Gildas Douérin
Gérant

Réparateur agréé VW
8 boulevard Mendès France
29160 CROZON
Tél. 02 98 27 05 05
Fax 02 98 27 05 35
corema.automobile@orange.fr

LE FOURNÎLE

ZAC du bourg
29160 Crozon
06.32.51.51.39
Boulangerie artisanale

Pains cuits au four à bois
Utilisation exclusive de farine
issue de l'agriculture biologique



Crédit Agricole de la presqu'île de Crozon



3 agences à votre service

FINISTÈRE
BANQUE ET ASSURANCES

Le bon sens a de l'avenir
renseignez vous...098 098 29 29

Un peu de technique

Un bon croquis valant mieux qu'un long discours, nous avons dessiné la coupe transversale au maître-bau d'un moule, peu importe la longueur puisqu'ils étaient tous les trois conçus sur le même principe. Fabriqués à partir de bois ordinaire, rigidifiés par des entretoises et des traverses longitudinales, notre dessin n'est qu'un schéma de principe, sans prétendre à une reproduction exacte.

En fait, la coque des canots était construite à l'envers, le moule posé sens dessus dessous et positionné bien à plat sur un chantier. L'ensemble des pièces maîtresses de la charpente du canot, étrave, quille, étambot et tableau, fabriqué et assemblé à part, était présenté sur le moule et positionné dans les échancrures prévues à cet effet, autant pour l'ensemble quille-carlingue que pour l'étrave et la courbe de tableau. La mise en place des membrures pouvait commencer.

Arrêtons-nous un instant sur l'étrave du chantier qui avait été conçue par Jean Le Roy, spécialiste des moteurs marins. Appliquant le principe de la chaudière à tubes d'eau, dans un corps de chaudière très réduit, un brûleur à gaz propane projetait ses flammes sur

un serpentín où circulait l'eau d'alimentation. La production de vapeur était presque immédiate et le rendement élevé. Ce qui permettra, ce que nous a dit Albert Marzin, de membrer une coque de canot en une journée à deux hommes en tablant sur un séjour du bois en étuve d'environ une heure et demie. Idem pour les bordés lorsque ceux-ci, les membrures une fois refroidies, pouvaient être mis en place en commençant par la "parceinte" pour solidariser les membrures entre elles, et assurer la liaison avec les pièces maîtresses. Non seulement les bordés étaient cloués sur les membrures, mais en plus collés à la résorcine-formol. (1)

Une innovation dans la méthode: lorsqu'une membrure était sortie de l'étuve, il fallait faire vite pour la mettre en place et lui faire subir la torsion nécessaire dans l'arrondi du bouchain, avant qu'elle ne commence à refroidir. Pour éviter la cassure toujours possible, Albert Marzin avait trouvé une solution: appliquer entre les serre-joints et la membrure, un morceau de lame de scie à ruban (voir croquis), très souple et qui assurait une excellente protection en même temps qu'une bonne pression sur le moule. Une fois les membrures et

la parceinte en place, la coque était retournée à l'endroit pour continuer le bordage.

Quels bois étaient employés? Les pièces maîtresses en bilinga (bois tropical de couleur jaune) ou en niangon. Les membrures en acacia ou en chêne d'Amérique (mais poussé en France!), du niangon également pour les bordés parce que c'est un bois gras. Le contre-plaqué marine intervenait pour les roofs abris et leur aménagement et pour les timoneries.

Une variante dans la version 4,80 m sera construite en bouchains vifs, et bordée en contre-plaqué marine pour la famille Grigaux de Camaret. Bien évidemment la totalité de ces canots pêche-promenade seront des navires à moteur dont l'équipement sera assuré pour la plupart par les établissements Boënnec ou Struillou de Camaret. Une version voile et moteur sera quand même tentée pour le compte de M. Peleau, des affaires maritimes du quartier, le "Castel Douar". Il a été racheté depuis, mais le gréement a été supprimé et ce canot est toujours à Camaret ●

L. C.

(1): Colle marine à 2 composants

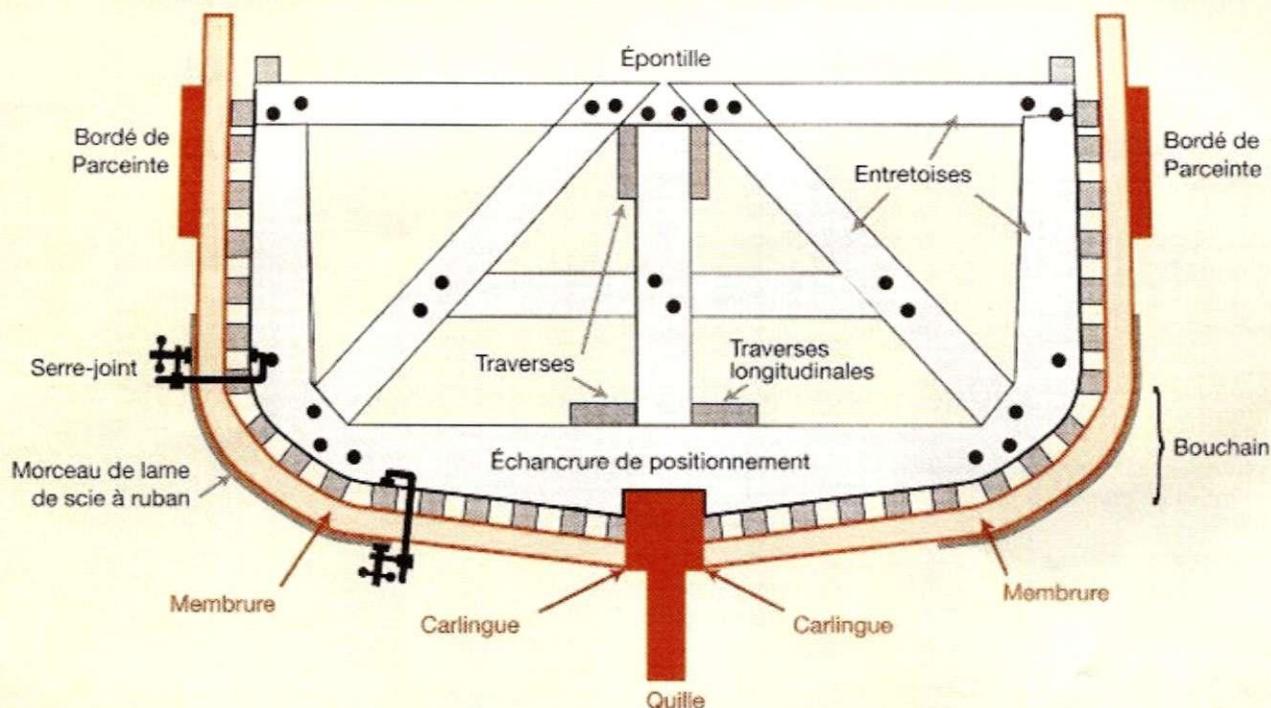


Schéma de principe de la coupe transversale du moule. En rouge, ce qui est de la coque du canot, en gris, ce qui est le moule lui-même.

LE PERMIS PLAISANCE

Le permis est obligatoire pour piloter un bateau de plaisance à moteur lorsque la puissance de l'appareil propulsif est supérieure à 4,5 kilowatts (6 cv). Il permet l'utilisation de la VHF dans les eaux territoriales françaises, toutefois le certificat restreint de radiotélégraphiste reste obligatoire dans les eaux internationales.

Conditions

- Avoir au moins 16 ans
- Remplir les conditions d'aptitude médicale

Un titre unique : quatre possibilités (quatre options)

I – OPTION CÔTIÈRE : Navigation limitée à 6 milles d'un abri
QCM+Formation pratique (extension possible ; voir en III)

II – OPTION EAUX INTÉRIEURES : longueur du bateau limitée à 20m
QCM+formation pratique (extension possible ; voir en IV)

Nota : 1- Les connaissances théoriques sont vérifiées lors d'un QCM électronique de 30 questions qui varient selon l'option choisie
cinq erreurs sont admises

2 - La formation pratique est commune et peut commencer avant l'obtention de la partie théorique.

3 - Les compétences pratiques sont certifiées par le centre de formation après un apprentissage individuel d'une durée minimum obligatoire de trois heures trente.

III – EXTENSION HAUTURIÈRE : Sans limite de distance

Examen théorique d'une heure trente (navigation, marées, météo et réglementation)

IV – EXTENSION GRANDE PLAISANCE FLUVIALE : sans limite de longueur

Formation pratique de neuf heures

Que deviennent les permis délivrés avant le 1^{er} janvier 2008 ?

Tous les permis mer et fluviaux délivrés avant la réforme demeurent valables, sans limite de durée ni démarches à effectuer.

La carte mer n'est plus délivrée depuis le 1^{er} janvier 2008.

Les titulaires du permis côtier peuvent naviguer jusqu'à 6 milles d'un abri

Les titulaires du permis A peuvent naviguer jusqu'à 5 milles de la côte ou 6 milles d'un abri.

Le certificat C n'est plus délivré depuis le 1^{er} janvier 2008.

Les titulaires du certificat S peuvent désormais conduire des bateaux jusqu'à 20 m de longueur

A quoi correspondent les anciens titres au 1^{er} janvier 2008

Anciens titres

Permis mer côtier
Certificat S
Permis mer hauturier
Certificat PP
Permis A
Permis B et C

Nouveaux titres

Permis option côtière
Permis option eaux intérieures
Permis extension hauturière
Permis extension grande plaisance fluviale
Permis option côtière
Permis extension hauturière

Quelles possibilités d'évolution des anciens titres

Permis A / permis côtier + examen d'1H30	= Extension hauturière
Certificat S + formation pratique 9 H	= Extension grande plaisance fluviale
Carte mer + QCM mer	= Option côtière
Certificat C + formation pratique	= Option eaux intérieures
Carte mer + QCM eaux intérieures	= Option eaux intérieures
Certificat S + QCM mer	= Option côtière

RAPPELS

La conduite en mer des navires à voile n'exige pas de permis

En eaux intérieures, les permis maritimes autorisent la conduite d'un bateau de plaisance sur les lacs et plans d'eau fermés .

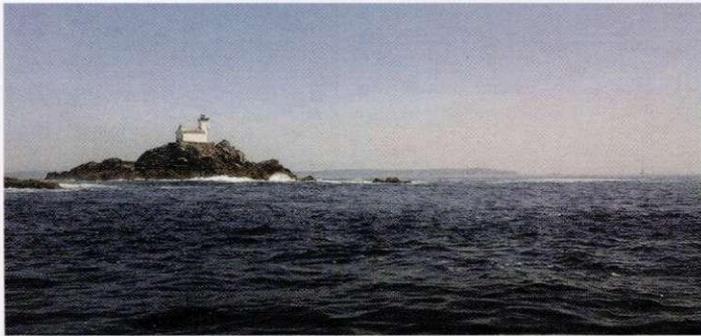
Une ballade toute simple

Voici déjà quelques années, une sortie à Sein se décida, mois d'août, météo agréable, coefficient moyen, et rendez-vous avec la cousine, qui partirait de Brest via Camaret, sur son Sunfast 32, emmenant, sœur, beau-frère et neveux.

Notre Cognac se contenterait de ma fille et de moi-même, son confort étant jugé trop spartiate pour une croisière aussi « lointaine ».

Départ pour nous de Morgat au petit matin, brise agréable de noroît, mer belle.. Passé le Cap de la Chèvre, tendance à mollir, mais on fait route vers Tévennec, bientôt en vue, soleil un peu palot, mais il fait bon. Voilure, grand voile et génois.

Le temps passe bien avec un bon casse-croûte et nous passons au nord de Tévennec, tout va bien, il est environ 16h00 et le ciel s'est un peu couvert, mais l'île est bien visible lorsque sou-



dain elle disparaît dans une belle brume arrivée par surprise et la visibilité est tombée à quelques trois cent mètres.

Changement brutal d'atmosphère à bord et retour obligé aux « fondamentaux » : quel est précisément le courant ici maintenant, quelle était notre dernière position à vue et surtout, quid de la suite, car virer sans rien voir vers le sud en « espérant » trouver la bouée d'entrée du chenal au milieu des récifs qui l'entourent va demander beaucoup de circonspection.

La confiance jusque-là totale de mon équipière dans nos capacités (la mienne et celle du bateau) semble descendue d'un coup, comme le montrent ses premiers commentaires.

Et je m'apprête, la mort dans l'âme à avouer qu'il faudra peut-être renoncer lorsque, miracle, la brume se lève juste assez pour nous montrer une petite procession d'une demi-douzaine de bateaux dans notre sud, cap à l'ouest, à un bon demi mille et dont le premier vire brusquement à gauche vers le sud, eh oui, il y a une bouée, c'est Cornoc-an-ar braden à l'entrée du chenal nord.

Vif soulagement de l'équipage, et tandis que je remplace le câblot habituel du mouillage par sa chaîne, nous faisons route vers le mouillage où nous retrouvons les cousins arrivés une heure plus tôt. Il y a du monde, mais nous trouvons une bonne place.

Comme le Sunfast est seul à posséder une annexe, nous sommes entièrement dépendants de la bonne volonté familiale pour aller à terre.

Une bonne promenade vers le phare après la visite du musée de la SNSM dont la sympathique gardienne nous montre tous les détails nous ramène au soir tombant sur le Sunfast où un « banquet » est préparé.

Ce n'est qu'après « bombance » que nous retrouvons notre bateau, transit « sans » brassière bien sûr !! et bonne nuit.

Elle sera courte car à 6 heures, le téléphone de ma fille sonne le réveil, oublié malheureux. Je décide d'appareiller sans plus attendre. Levons l'ancre, hissons la grand voile et le génois et profitons du vent favorable passé à l'est dans la nuit, pour enfler le chenal nord.

Tiens, il y a un bon courant traversier dès qu'on dépasse Nerroth ! Eh oui, c'est marqué sur les Instructions nautiques ! Un coup de moteur sera bien utile pour redresser la route vers Cornoc-an-ar-braden, au milieu des dauphins batifolant et il sera alors temps de mettre le café à chauffer.

Le retour vers Morgat sera marqué par de grands bords terminés par la tombée quasi-totale du vent au Cap de la Chèvre, mais la pêche sera excellente et on s'arrêtera à 22 maquereaux, record pour nous jamais battu depuis.

J'allais oublier que la chaleur accablante m'avait poussé à me baigner du bateau, laissé voiles hautes, ma fille à bord quand même et que juste à ce moment, le vent s'était relevé, me contraignant à une remontée rapide à bord. Dès le lendemain, je me procurais un petit GPS qui fait toujours partie de l'équipement.



Le lecteur attentif trouvera quelques leçons à tirer de cette sortie bien simple, tenue de la navigation, besoin d'une annexe et port des brassières et un bon moteur, au cas où !

Mais au total c'était bien sympa !



Remorquage

Il peut toujours arriver même par la plus belle des après-midi de l'été que le sort fasse tomber le vent et/ou que le moteur refuse de (re)démarrer.

Soudain stress et cris d'alarme ...« Comment vais-je avoir mon train ? » viennent remplir ce qui n'était que calme et volupté !

C'est alors qu'apparaît au loin l'embarcation qui sera, espère-t-on, le sauveur !

Vient alors le moment de la préparation du remorquage dont il n'est pas mauvais de rappeler quelques règles. (La situation symétrique s'applique, bien sûr, au remorqueur).

La remorque est en principe fournie par le remorqueur, mais, s'agissant du plaisancier lambda, il sera normal que le futur remorqué ait de son côté préparé une remorque.

1. Le remorqueur va élonger l'embarcation à remorquer de près à très faible vitesse, donc prévoir du bon bord les pare-battages, et la remorque aura été élongée en S sur le pont, non lovée. Quand elle est passée, la bosser pour ne pas surcharger le point de remorque.

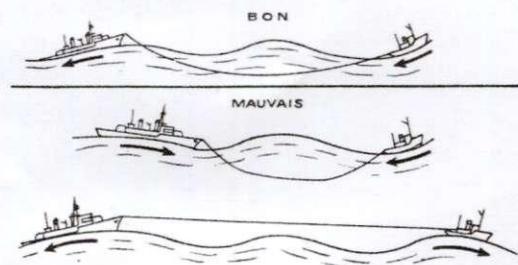
2. Si la mer est belle, une quinzaine de mètres sont suffisants pour éviter que l'avant du remorqué soit dans le remous de l'hélice du remorqueur.

3. S'il y a de la houle, il faut que la longueur de la remorque soit telle que si le remorqueur est sur une crête, le remorqué ne soit pas dans un creux ; la remorque risquerait soit de mollir trop, soit de raidir jusqu'à rompre.

4. Dans un port, le remorquage à couple est possible. Le remorqueur se placera d'autant plus vers l'arrière du remorqué que celui-ci sera plus grand que lui et l'amarrage entre les deux sera le plus raide possible.

5. Dans tous les cas de remorquage en flèche, la remorque doit être suffisamment lourde pour qu'une certaine flèche existe, par exemple alourdir par une portion de chaîne.

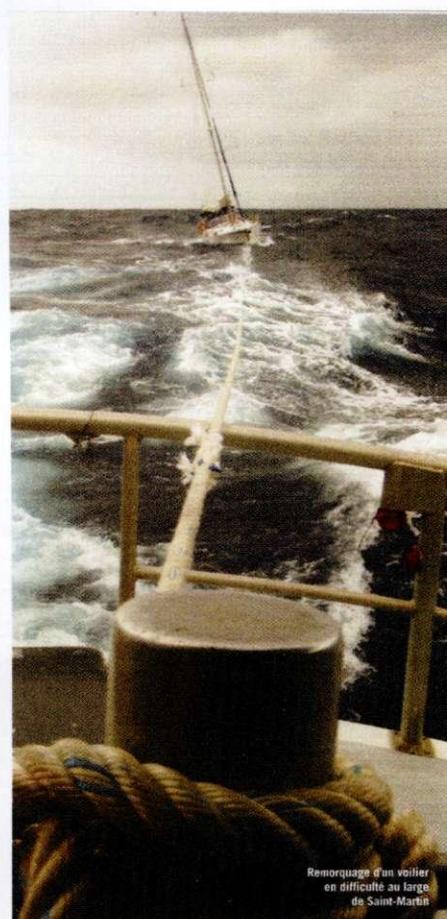
La bonne longueur est atteinte quand la dérive et la portée sont stables. Cette longueur dépend en fait de la nature du remorqué, de l'état de la mer, du poids au mètre de la remorque, de la vitesse qu'il est possible d'atteindre.



La prise de remorque et le début du remorquage se feront « dans le calme » avec le minimum d'équipiers et les barreurs resteront très vigilants. Pendant le remorquage, charger l'arrière du remorqué.

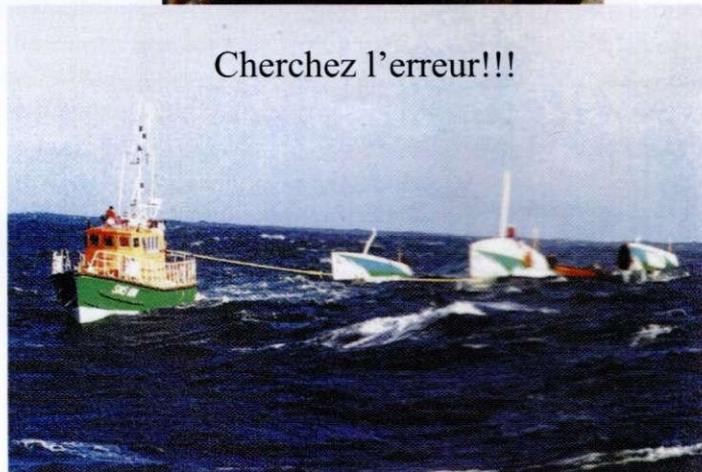
Garder à l'esprit que le couple à développer par le moteur du remorqueur est beaucoup plus important que d'habitude, et donc surveiller qu'il ne chauffe pas.

Avec tout cela, « cool », tout ira bien !



Remorquage d'un voilier en difficulté au large de Saint-Martin

Cherchez l'erreur!!!



Le cargo et le cerf-volant

C'est la réintroduction de la voile dans la marine marchande au XXI^e siècle, et l'amélioration de la rentabilité de cette dernière. La Société allemande SkySails est leader dans le domaine des **cerfs-volants géants**, qui se lancent et se dirigent automatiquement, et permettent de réduire la consommation en carburant des bateaux de commerce.



Des calculs théoriques prédisent, en conditions de navigation et de vent idéales (grand large et mer plate), jusqu'à **50 % d'économie de carburant grâce à un cerf-volant** tirant le navire qu'il survole.

Un bateau des pilotes de l'Elbe, le remorqueur **Jan Luiken**, long de 15 mètres et de 18 tonnes, est devenu, au fil de nombreuses sorties en mer depuis le mois de mars 2005, une plate-forme d'essai. Résultats constatés, **de 30 à 35 % d'économies de fioul sur l'ensemble d'une navigation normale.**

Si le **Jan Luiken** navigue avec une voile de 40 m² seulement, il en faudra plusieurs centaines de mètres carrés pour un cargo. Les calculs prévoient même des surfaces de 5 000 m² pour les plus gros pétroliers.

Les cerfs-volants de SkySails sont très proches de ceux utilisés par le kite-surf. Tel un pneumatique, la voile doit remplir son volume interne d'air avant de pouvoir décoller. Les ingénieurs de SkySails ont mis au point un mât de largage et de récupération du cerf-volant sans intervention humaine. Les voiles actuelles sont développées en collaboration avec la société néo-zélandaise **North Sails** et le gourou de l'America's Cup, **Tom Schnackenberg**, gage sérieux de performance. L'autre prouesse réside dans la conception d'une écoute unique. Un cerf-volant nécessite deux lignes de commandes pour être dirigé. Ceux de SkySails n'utilisent qu'un seul fil entre le bateau et l'aile volante. Le centre de commandes est déporté dans les airs, entre l'écoute et la voile, et il est contrôlé grâce à une liaison sans-fil. Les mouvements de la coque du navire, induits par la houle, ne perturbent pas le cerf-volant qui doit réaliser des mouvements en forme de "8" pour augmenter sa puissance de traction.

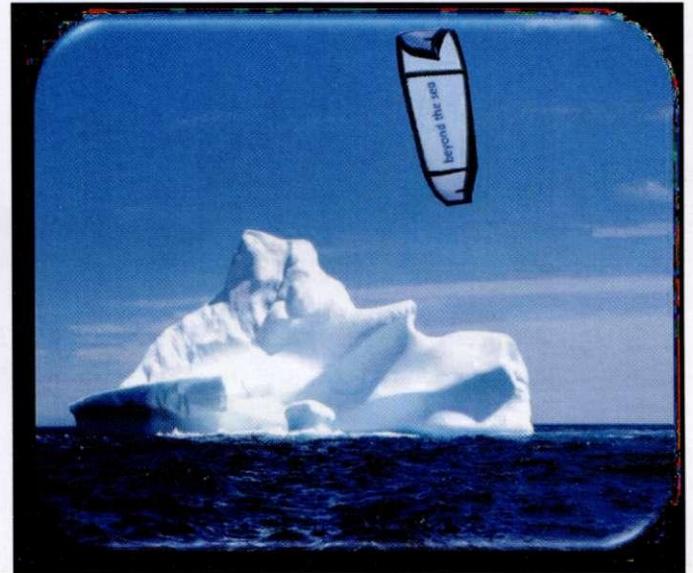
La France est 2ème leader mondial des cerf-volants géants :

Yves Parlier est le porteur du projet français : « beyond the sea » :

Yves Parlier, ingénieur, navigateur reconnu au palmarès impressionnant : -Mini Transat, -Solitaire du Figaro, - Transat Anglaise, -Route du Café, -Route du Rhum, - Transat Jacques Vabre , - Route de l'Or, - Course de l'Europe, -3 participations au Vendée Globe, -Recordman de la distance parcourue en solitaire sur 24h.

Il est également l'inventeur de nombreuses innovations :

- Premier tour du monde sans énergie fossile 96-97, - La coque à redan 2004, - Le double gréement 2004, - Premier mât aile sur un monocoque 1996,- Enrouleur en fibre de carbone 1994, - Premier mât en fibre de carbone sur monocoque 1985,- Gestion de l'énergie automatique 1996, - Pilote intelligent 1996-2006, - Premières transmissions d'images vidéos numériques.



Le projet « Beyond the sea » qui développe les cerf-volants géants, porte l'innovation autour d'un double défi :

1. Environnemental

- économiser des énergies fossiles
- limiter les émissions des gaz à effet de serre

2. Economique

- ouvrir des nouveaux marchés à l'industrie française ...la traction par kite est un marché mondial d'avenir
- créer de nombreux emplois en France

RESTAURANT - PIZZÉRIA

Spécialité de Pierrade



Della Spiaggia

50 boulevard de la Plage - 29160 Morgat
02 98 27 27 49

★ Prat Pneus

PNEUS

VIDANGE - GÉOMÉTRIE

FREINS - AMORTISSEURS

BATTERIES - ÉCHAPPEMENT

NETTOYAGE INTERIEUR

Route de Chateaulin - Crozon

Fax 02 98 26 24 95

Tél. 02 98 27 12 51



★ RÉSEAU EUROPÉEN DES PNEUMATICIENS CONSEIL

CAFÉ LE BRETAGNE

BAR-RESTAURATION RAPIDE-RESULTATS SPORTIFS

PETITS DÉJEUNERS
POINT INTERNET

PLACE DE L'ÉGLISE - Tél. 02 98 27 13 69

GARAGE BROENNEC

RENAULT

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

Rocade Nord - 29160 CROZON
Tél. 02.98.27.03.11

MAINTENANCE MARINE



BDM NAUTIC

*Veille au plus près
à l'entretien de votre bateau*

Mécanique -Hors Bord -In Bord - *Toutes marques*

Entretien général

Antifouling

Electrique

Electronique

Accastillage

Vente bateaux neufs et semi-rigides

E.I.R.L. DERRIEN Erwan 06-80-91-68-05

r1.derrien@gmx.fr

GARAGE ROUDAUT

MECANIQUE-TOLERIE-PEINTURE

ROUTE DE CHATEAULIN
29160 CROZON

TEL: 0298270623

FAX: 0298160635

garage.roudaut@orange.fr

siret:52362379100010-
tva:fr35523623791

Allianz 

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

ESCAPADES GÉOLOGIQUES EN PRESQU'ILE DE CROZON

Lors de sorties en mer nous passons, et parfois même nous nous attardons, devant des merveilles géologiques auxquelles nous n'accordons pas le regard qu'elles méritent.

Il est très difficile, il est vrai, pour le non initié de mesurer, au delà de l'approche esthétique, tout l'intérêt que peut présenter une falaise traversée de failles, de strates si curieusement différentes ou un tertre à la coloration surprenante.

Or la Presqu'île recèle de purs joyaux géologiques qu'étudient les spécialistes du monde entier. La prestigieuse Ecole Normale Supérieure envoie, même, régulièrement une escouade de savants en devenir s'initier sur place aux secrets du socle briovérien, du volcanisme ordovicien, de la sédimentation qui s'achève à l'époque dévonienne.

Plusieurs sites, reconnus comme remarquables, sont à observer plus particulièrement depuis la mer. Entre autres:

les falaises:

- . de la pointe de Keric, au sud-est de Telgruc,
- . de la pointe de Gouin au nord-ouest de Camaret,
- . du Veyriach-Lam Saoz au sud de Camaret, avant la pointe de Dinan,

les sites:

- . de la Mort-Anglaise entre Camaret et Quelern,
- . de Reun ar C'hrank à l'est du Frêt en direction de Lanvéoc,

les pointes:

- . de Raguenez à l'Aber,
- . de Lostmarch'

On le constate toutes les façades maritimes de la Presqu'île sont concernées. Autant de destinations pour celles et ceux qui voudraient revisiter ou découvrir ces lieux.

Quant aux explications scientifiques relatives à chacun des sites vous pourrez en prendre connaissance, de façon détaillée, à la Maison des Minéraux..... un jour de tempête!

Légende photos :

Porzmel : un concentré de richesses géologiques de la Presqu'île



Les trente années glorieuses du port du Fret

Au temps des coquilliers



Coll. Philippe Colomb

De 1918 à 1948, le port du Fret devient la plaque tournante et un lieu stratégique pour tous les transports de marchandises et le port d'attache des coquilliers à la voile.

C'est l'époque où les chantiers navals d'Auguste Tertu, des frères Stipon et Belbéoc'h sont débordés par les commandes de bateaux de pêche. On compte 14 bistrotts, pour que ceux qui viennent de Morgat, du Cap de la Chèvre ou de plus loin, puissent avoir un lieu accueillant où retrouver les copains et

souvent trouver un toit pour dormir. Car on vient de loin pour embarquer à la pêche à la coquille, entre octobre et mars, dans la rade de Brest, au départ du Fret. Les heures de pêche autorisée sont fixées par le garde maritime.

Les coquilliers

Bateaux en bois, de 12 à 13 mètres de long, avec un équipage de 4 hommes, ces coquilliers ont un gréement aurique : grande voile, foc, trinquette et flèche. L'ensemble Roscanvel-Lanvéoc-Le Fret, constitue une flottille de 80 bateaux. En ajoutant la côte de Plougastel, on peut compter jusqu'à 300 bateaux. Les pêcheurs ont un sens aigu de la communauté et de l'entraide. On travaille tous ensemble. Et c'est un spectacle magnifique que ces coquilliers rassemblés, toutes voiles dehors, partant pour la pêche.

Entr'aide

« Ah, c'était le bon temps », s'exclame Janine Carnec. À 74 ans, elle se souvient encore de cette période où, toute jeune, elle aidait à trier les coquilles. « Tout le monde s'aidait, et chacun se contentait de ce qu'il avait. Bien sûr, il y avait des bonnes et des moins bonnes saisons... Mais nous avions une ambiance de fraternité, et on riait bien ! La saison terminée, les pêcheurs s'en allaient, qui à Morgat, qui ailleurs, pour aller au thon. Regardez maintenant, plus de pêche, plus que des carcasses de vieux bateaux... » ●

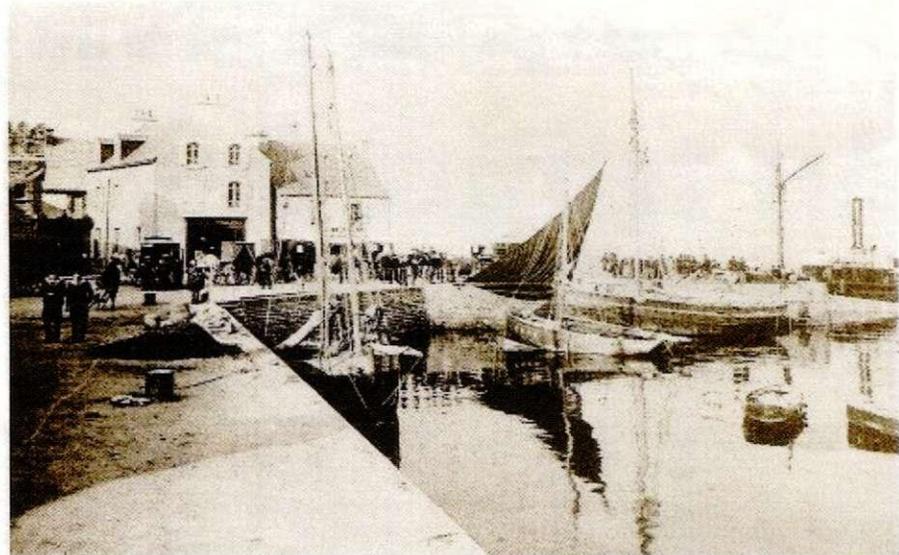
200 kg par jour !

« Mon père, Auguste Tertu, a passé sa vie à construire des bateaux, à en réhabiliter d'autres. Sa renommée dépassait de loin la Presqu'île », déclare Pierre Tertu. « J'ai été élevé là-dedans, et j'ai toujours eu le virus de la mer et de la pêche. À 62 ans, je continue la pêche à la coquille, mais au Fret, on n'est plus qu'un petit nombre. Pourtant, malgré la réglementation du temps de pêche et des concessions, ma pêche peut me rapporter entre 70 et 200 kg dans la journée. Je regrette ces années où jeune gamin, j'entendais le Fret vibrer de tous les bruits de la vie du plus grand port coquillier de la côte. Que voulez-vous, c'est ce qu'on appelle le progrès ! » ●

La pêche à voile

Le vent est indispensable pour pouvoir sortir. Les jours de calme plat, pas de pêche. Arrivés sur les lieux de pêche, chaque coquillier manœuvre pour descendre sa drague avec un filin. Après avoir raclé le goémon, on racle le fond, avant de remonter le tout en espérant trouver plus de coquilles et de pétoncles que de cailloux ! Elle est lourde à remonter, cette drague !

Au retour, tout le monde s'y met pour trier les coquilles ; les jeunes de 14 ans sont embauchés, moyennant un petit pourboire. On remplit les sacs en toile de jute. Parfois, il peut y avoir jus-



Coll. Philippe Colomb

qu'à 20 sacs... soit 1000 kilos ! On les noue et on les fait rouler jusqu'aux mareyeurs qui peuvent être jusqu'à cinq, sur place, au Fret, pour fixer le prix de la marchandise. Placée en vivier, et selon la demande, celle-ci peut être expédiée le soir même sur Paris par le train ou par la route, pour être le lendemain sur les halles de Paris. À la fin de chaque semaine, chacun est payé son dû, selon le prix fixé au kilo.

Le moteur, qui va tout changer

Peu à peu, ceux qui le peuvent achètent un moteur qu'ils placent sur leur voilier. La maniabilité économise la main d'œuvre. Le filin est remplacé par un treuil et la drague, perfectionnée, est munie de griffes et de dents. Le travail s'accélère. La pêche se fait plus intense et plus régulière, puisqu'on est moins tributaire du vent. Le temps de pêche est alors réglementé à un nombre

Le Fret connaît aussi un trafic intense avec les transrades (passagers).

d'heures quotidien qu'il ne faut pas dépasser. Il n'en demeure pas moins que les fonds sont nettoyés trop vite et trop intensément. Il faudra attendre le système de la concession, zone protégée, comme une réserve de chasse, pour avoir le droit de pêcher au bout de 3 ou 4 ans la semence de coquille placée dans ces concessions. Désormais le temps de pêche autorisé est de 2 heures par jour, porté à 3 heures en période de fêtes de fin d'année ●

Martine Célerié

Surpêche

« C'est pendant la dernière guerre que la surpêche a commencé. Avec le moteur et la drague au treuil, on pêchait plus et plus vite », explique Lisette Le Mignon. « Mon mari a fait 15 ans de pêche à la coquille, de 1947 à 1962. Son bateau, il l'avait acheté à l'Île de Sein. Muni d'un moteur, Le Jeanne d'Arc avait 7 mètres de long. Il l'avait fait réparer au chantier des frères Stipon et il faisait la pêche à deux, trois ou quatre hommes, en fonction du temps. Après la mort de mon mari, le Jeanne d'Arc a été acheté par quelqu'un de Lanvéoc. Avec l'aide du chantier Tertu, le bateau de mon mari, qui porte toujours le même nom, sert maintenant pour des promenades en mer pendant l'été... La coquille, c'est fini » ●



Ce n'est pas au Fret, mais en rade de Brest, près de Camaret : impressionnant départ des voiliers de pêche !

MALICE

De l'utile à la déco !
www.magasin-malice.fr

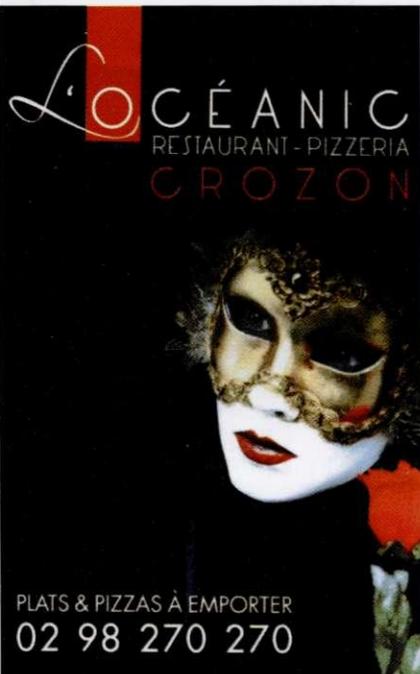
ZAC DU BOURG - CROZON
9H30-12H30/14H-19H NON-STOP l'été et le samedi
téléphone 02.98.16.06.01



AMBULANCES
VSL
TAXI
DE LA
PRESQU'ÎLE

TAXIS CONVENTIONNÉS

CROZON * 02 98 27 04 19



L'océanic
RESTAURANT - PIZZERIA
CROZON

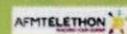
PLATS & PIZZAS À EMPORTER
02 98 270 270

Une nouvelle vision de la vie 

Avec la collection **MODE** labellisée Origine France Garantie. Optic 2000 contribue à soutenir les emplois en France



à partir de **99€**
la monture seule

www.optic2000.com 

Optic 2000 recommande les verres Essilor®

* Collection de montures à partir de 99 euros (prix de vente maximum conseillé), hors verres correcteurs. Plus visible du 4 mars au 31 décembre 2013. 1 € est reversé à AFM Téléthon par Optic 2000 pour chaque monture de la collection Optic 2000 MODE in France, certifiée "Origine France Garantie". Photos non contractuelles. Les montures et verres correcteurs constituent des dispositifs médicaux qui sont des produits de santé réglementés. Reviser le marquage CE sur les produits ou le document d'accompagnement, conformément à la réglementation. Demandez conseil à votre opticien. SIREN 335 980 016 - RCS Nantes.

Tifenn PETIOT Opticienne Diplômée
31, Rue Alsace Lorraine CROZON
Tél: 02.98.17.00.84



VOILERIE - GREEMENT
LOCATION DE VOILIERS

Quai Téphany
29 570 CAMARET

02 98 27 80 31
06 65 43 96 30

www.la-camaretoise.com



Tél. 02.98.27.19.79
BRICOLAGE - JARDIN
DECORATION - MATERIAUX
PETIT ACCASTILLAGE
VISSERIE
BOULONNERIE INOX

Ets. **FABIEN**
Rocade Nord
Route de Camaret
CROZON

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



SAV 0298272735
• ELECTROMENAGER
• TV
• HI-FI
• VIDEO

BOULANGERIE • PÂTISSERIE
CAVE • ALIMENTATION 

Spécialités Bretonnes
"kouign-Amann, Far, Gâteau breton"

Chez Gwénaëlle et Michel LE MOUËL
10, quai Kador - 29160 MORGAT
Tél. 02 98 27 19 57

La Bolée
Crêperie

OUVERT TOUTE L'ANNEE
Salle à l'étage
vue panoramique

48 bd de la Plage
29160 Morgat, Crozon
02 98 17 06 56



Activités de sauvetage SNSM 29 (année 2012)

	Bateaux assistés	Planches à voile / Kite	Personnes secourues	Personnes sauvées
NS	14	0	28	2
Total SE+NS	284	6	713	38

Répartition	Nbre	%
avaries propulsion	104	36,6
échouement, talonnage	30	10,6
homme à la mer, chavirement	28	9,9
hélices engagées	27	9,5
rupture mouillage	23	8,1
voies d'eau	21	7,4
Evasan (blessé, malade)	12	4,2
avarie barre	10	3,5
Démâtage, pb gréement	9	3,2
Panique à bord, alcool, perdu..	9	3,2
panne gazole*	3	1,1
incendies	2	0,7
naufnage	2	0,7
brume	2	0,7
Abordage	1	0,4
panne de vent	1	0,4
Total	284	100,0

* et gazole défectueux

Professionnels	Plaisanciers	Total
62	222	284
21,8	78,2	



Vedettes SNSM Douarnenez et Camaret

Evacuations sanitaires 67

NS = Nageurs sauveteurs (surveillants de plages en période estivale, engagés par les mairies avec statut d'employé communal saisonnier).

SE = Sauveteurs embarqués bénévoles, disponibles H24, toute l'année.

Professionnels : pêcheurs professionnels, bateaux de commerce, plaisance professionnelle.

Plaisanciers : plaisance et loisirs nautiques (planches à voile, kites et kayaks).

Evacuations sanitaires : évacuations à partir des îles (à distinguer de l'EVASAN, à partir d'un navire à la mer).



Association des Plaisanciers de Morgat

Box 7 quai du Kador 29160 Crozon-Morgat

02 98 26 29 03

apmorgat@gmail.com

<http://pagesperso-orange.fr/association.des.plaisanciers.de.morgat/accueil.htm>

Vous souhaitez rejoindre notre association ? Faites nous parvenir ce bulletin d'adhésion à l'adresse ci dessus.

Nom : _____ **Prénom :** _____

Date de naissance : _____

Adresse Principale

Rue : _____

Lieu dit : _____

Code Postal : _____ **Ville :** _____

Pays : _____

Téléphone : _____ **Mobile :** _____

Adresse @ : _____

Adresse de vacances

Rue : _____

Lieu dit : _____

Code Postal : _____ **Ville :** _____

Téléphone : _____

Bateau :

Nom du bateau : _____

Type : Voilier – Moteur Fifty

Ponton : _____ **Place :** _____ **Immatriculation :** _____

Cotisation annuelle de 25 € (année civile)

Composition du bureau de l'association

Président

Jean-Claude Bournérias

Secrétaires

Jean-Paul Bonardi
Lucien Le Page

Commission Sécurité

Marcel Ely
Président Honoraire

Commission communication

Dominique Trétout
Raymond Dollo



Vice Présidents

Jean-Pierre Robillard
Pierre Loïc Le Guet

Trésoriers

Michel Féger
Michel Baudin

Commission animation

Philippe Cardon
Guy Leyssenne

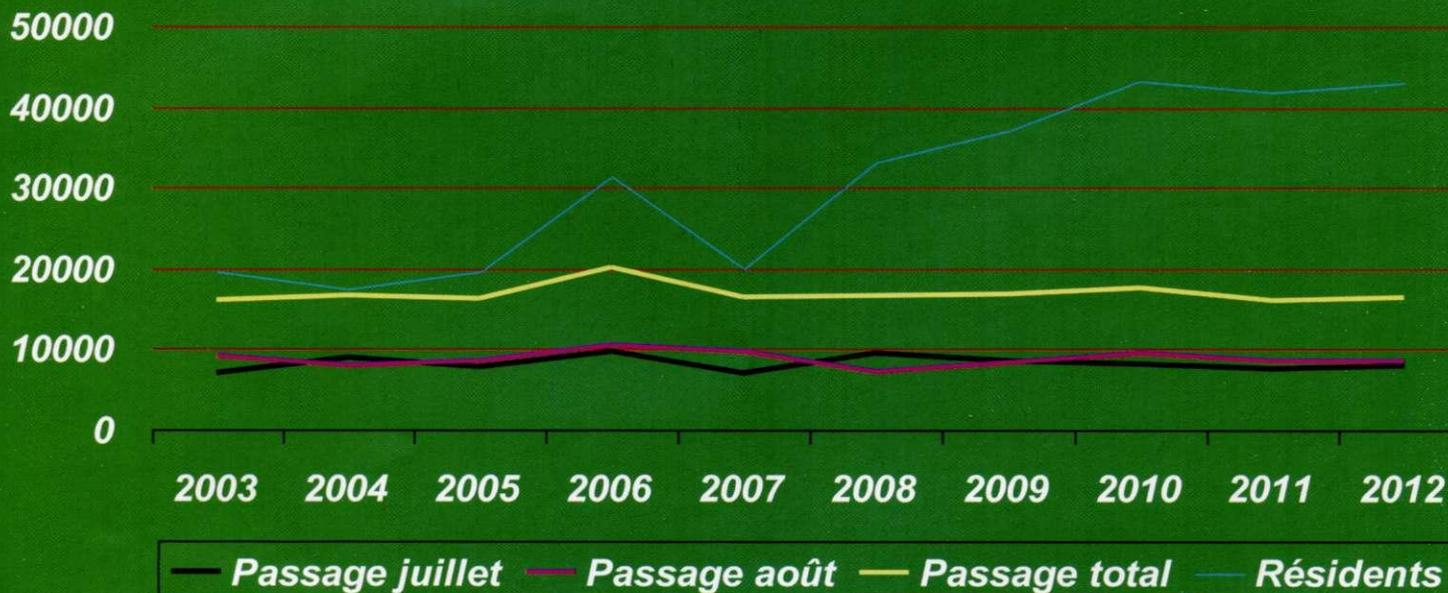
Membres

Jean-Louis Fuchs
Gil Lefrançois
Armand Vielhomme

Présidents Honoraires

Louis Verveur André Kerdoncuff

Statistiques du Port chiffre d'affaires en Euros



2012: Valeurs estimées

Crédit Mutuel
LA banque à qui parler

16, rue Charles Lévenez
CROZON
Tél. 02 98 27 06 25
Bureaux à Camaret

**Presqu'île
Contrôle**

Banc tous 4x4 (Argol)

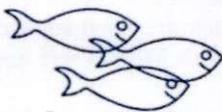
Crozon 02.98.27.29.90

Argol 02.98.27.34.87



DEKRA
CONTRÔLE
TECHNIQUE
AUTOMOBILE

Saveurs et Marée



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

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



Grand choix de whiskies
Coreff à la pression (bière bretonne)
Téléphone 02 98 27 04 02
internet Le-Relais-Des-Pêcheurs@wanadoo.fr

BAR - BRASSERIE - PIZZERIA

LES FLOTS

PIZZAS

SUR PLACE OU À

EMPORTER

OUVERT TOUT LES JOURS

MIDI & SOIRS

RETROUVEZ NOTRE CARTE SUR :
WWW.RESTAURANTLESFLOTS.COM

02 98 27 01 96
4 PLACE D'YS - CROZON

BERRAMIS
MARINE SERVICE

Confection :
Amarres - Haubans
Bâches - Tauds ...

Fourniture :
Chaines - Accastillage
Cordages - Grèements ...

46, rue Amiral Troude
Port de Commerce
29200 BREST

Tél 02 98 44 44 91
Fax 02 98 44 55 51

Le phare de Morgat

A la fin des années 1870, les pêcheurs de Morgat multiplient les demandes auprès de l'Administration, pour que des fanaux (lanternes ou feux employés à bord des navires et pour le balisage des côtes) soient installés dans le port. En 1889 puis en 1908, le projet de construction d'un feu fixe à l'extrémité du môle est débattu.

La première idée retenue fut cependant celle de la construction d'un fanal de l'extrémité du môle du port (19 décembre 1908). La décision ministérielle de construction fût prise le 5 août 1909. Lors de sa délibération du 15 août 1909, le conseil municipal souhaite cependant qu'on établisse le nouveau feu sur la pointe du Kador. Lors d'une nouvelle délibération le 21 novembre 1909 le dossier est à nouveau évoqué. On cite le nouveau rapport des ponts et chaussées qui préconise toujours la construction du fanal sur le môle.

Finalement, en 1911, le conseil municipal approuve l'idée d'un feu, mais celui-ci sera situé à la Pointe du Kador, pour éclairer la baie et le port. Le phare sera implanté sur un terrain de 572 m² acheté par le service des Phares et Balises en octobre 1912 à madame Laurent de Brest, à raison de 2 francs le m², soit 1 144 francs. Le site se trouve à 700 m au sud-est du port et à 84 m au-dessus des hautes mers.

La seule fausse note vient en fait de la Marine nationale qui se propose à cette époque de modifier l'organisation défensive de la baie de Douarnenez. L'établissement d'un mât de rabatement et d'une batterie de projecteurs est prévue à l'emplacement de l'ancienne batterie haute surplombant le port du Kador.

L'installation d'une batterie de gros calibre au-dessus des grottes est même probable selon l'avis de l'ingénieur des travaux hydrauliques. La construction d'un phare à proximité immédiate de ces équipements constituerait donc une gêne pour le service de reconnaissance en formant un point de repère à l'ennemi.

Une conférence mixte (Marine, Génie Militaire, Ponts et Chaussées), le 2 décembre 1911, permet d'accorder tous les avis sous réserve que le phare sera pourvu du dispositif nécessaire pour qu'en cas d'urgence on puisse l'abattre et le détruire instantanément.

Le 1^{er} mars 1912, l'inspecteur général des phares et balises signale que le gardiennage du feu de Morgat sera assuré par un ménage et qu'en conséquence, il faudra loger ce personnel (une salle à manger, cuisine et 3 chambres).

L'adjudication a lieu le 23 novembre 1912. Alexandre Le Roux entrepreneur à Crozon, est déclaré adjudicataire des travaux évalués à 18283.60F).

Le 22 janvier 1913, A. Le Roux demande à se fournir en pierres de taille à la carrière de Pouldavid plutôt qu'à celle de Locronan car l'afflux de commandes de pierres de taille en vue de la construction des ouvrages d'art de la ligne de chemin de fer de Chateaulin à Camaret ne lui permet pas de s'approvisionner en temps utile.

Neuf mois plus tard, les maçonneries du bâtiment des gardiens ainsi que la charpente de couverture sont terminées. La mise en place de la corniche de la tour prend du retard du fait du manque de pierres de taille et d'ouvriers tailleurs de pierre.

Le 22 novembre 1913, la lanterne arrive à Morgat. Son montage est terminé en décembre.

Le 15 janvier 1914, Monsieur et Madame Gloaguen, gardiens, précédemment en service au phare du Toulinguet, prennent possession de leur poste.

Le montage de l'appareil d'éclairage a lieu en mars 1914 et le 19 du même mois, le phare est mis en fonctionnement pour essais et réglage des secteurs. Le feu fonctionne à vapeur de pétrole.

La mise en service permanent intervient le 9 avril 1914.

Le décompte final en avril 1914 donne un coût de 24 856,65 francs. La commune et le Conseil Général contribuent partiellement au financement des travaux, chacun à hauteur de 2 000 francs. Ce feu est mis en service le 9 avril 1914. Son feu fixe éclaire de blanc les zones navigables sans danger, de vert les zones à écueils (Verrès, Pierre Profonde) et de rouge la côte jusqu'au cap de la Chèvre.

A l'origine, le feu fonctionne à la vapeur de pétrole. Jusqu'à la fin des années 1950, aucune décision ne sera prise quant à son électrification.

En mars 1957, le service des Phares et Balises décide d'en faire un feu rouge à occultation et, en 1972, lors de la construction du port de plaisance, on introduit un secteur blanc de 70 degrés.

Aujourd'hui le phare appartient toujours à la Direction Départementale de l'Équipement, section des Phares et Balises. Le bâtiment n'a subi aucune modification de son aspect extérieur. Il est loué pendant la saison estivale à des fonctionnaires d'État.



Un grand remerciement à Didier Cadiou pour son aide précieuse
Photos
collection privée Didier Cadiou

La recette du chef



Pascale et Yannick, nouveaux propriétaires depuis février 2012 sont heureux de vous accueillir dans leur établissement et vous proposent de venir découvrir leur nouvelle carte.



Filets de Saint Pierre sauce vierge et riz Basmati

Pour 4 personnes

- 4 filets de Saint Pierre
- environ 250 grammes de riz Basmati

sauce vierge:

- 3 tomates
- 1 gousse d'ail
- 1 citron
- cerfeuil, persil plat, estragon
- 10 cl d'huile d'olive
- sel, poivre



La préparation:

- peler les tomates après les avoir plongées dans l'eau bouillante puis refroidies dans de l'eau glacée, les couper en petits dés,
- laver les herbes et les ciseler pour obtenir 1 cuillère à soupe de chaque,
- dans un bol mélanger les dés de tomate, l'ail pressé, les herbes ciselées et l'huile d'olive, sel poivre. La sauce sera servie rafraîchie,
- cuire le riz Basmati 11 minutes à l'eau bouillante,
- poêler le Saint Pierre d'abord coté chair jusqu'à obtenir une légère coloration, puis finir la cuisson côté peau,
- disposer le riz sur le bord de l'assiette ainsi que la sauce vierge et le filet de Saint Pierre, décorer de quelques brins de persil plat.

DERNIER CARGO POUR ROTTERDAM

L'aventure ou la mésaventure d'un membre de l'Association des plaisanciers de Morgat (extraits)

44° 33 N 002° 48 W

C'est l'aventure douloureusement vécue par deux vieux copains, Jean-Pierre et Jean-Michel, sexas fringants et sportifs, à la relation virile, voire très virile (ça se fritte parfois) mais qui, connaissant bien leurs défauts respectifs, se font une confiance absolue pour une traversée hauturière.

Donc ... Jean Pierre décide l'acquisition du CATAMARAN de ses rêves et trouve une très belle occasion de 19 ans, dans le petit port de ZUMAIA, à côté de BILBAO, sur la côte Basque Espagnole.

Je décide d'être son équipier pour convoier MAMBA, un TOBAGO 35 (11 m) de FONTAINE PAJOT en une première étape de 300 milles (540 km) qui nous mènerait à CROZON MORGAT, à la pointe Bretagne, et pourquoi pas, dans la risée, jusqu'à la BAIE DE SOMME et son port du CROTOY, destination finale et port d'attache, si la météo est favorable.

Nous quittons AMIENS dimanche 17 mars 2013 et, par une série de trains français et de métros aériens espagnols, nous arrivons à ZUMIA et sa Marina, lundi matin à 11 heures.

Je prends possession de la cabine tribord avant.

- « *dis donc, c'est sympa il y a un hublot dans le fond de la cabine pour regarder les poissons* » Je n'ai pas l'habitude des catas...

-«*mais non, c'est une trappe d'évacuation de passagers quand le cata se retourne* » ... paraît que ça arrive !!!

- «ok»...

Nous procédons aux préparatifs classiques et méticuleux du bateau

Mardi matin, dernier avitaillement, la capitainerie nous confirme nos pronostics météo, à savoir :

Jusqu'à vendredi après midi sur le golfe de Gascogne (Cantabrico, Rochebonne, Yeu et Iroise), Mer peu agitée à agitée, mollissant Vent de secteur Nord-Ouest (dans le nez pour nous) passant Sud-Ouest mercredi soir et jeudi (un bord d'enfer au plein travers en prévision) mais houle de 2.5 à 4 mètres ... c'était vrai et éreintant.

Notre plan de navigation est simple :

300 milles à 5 nœuds mini de moyenne = 60 heures de nav jusqu'à Morgat ...

Après une réunion de quelques secondes, nous décidons à l'unanimité d'appareiller.

Première nuit, vent de face, 27 à 30 nœuds, secs de voiles, nous passons au moteurs à 2000 tours pour épargner la machine qui «tape» pas mal dans une houle de 3 à 4 mètres. Après une tentative de repos de 12 secondes et demie sur ma couchette ... Je passe la nuit dans le cockpit, malade dedans, jamais dehors.

Mercredi matin 9 heures. (Chance n° 1, 3 heures plus tôt c'était l'enfer).

Je suis à la barre, **capelé, botté** ... Jean Pierre est de repos **pas capelé, pas botté** ... Toujours au moteurs et depuis 6 heures du matin, 2 ris dans la grand voile. Le moteur tribord se met en sécurité, je coupe le circuit sans comprendre et préviens JP. Il me rejoint dans le cockpit pour analyser, rentre dans le carré, et découvre : «*Regarde cette flotte dans le caisson droit ... on va couler !!!!* » **80 cm** et ça monte à une vitesse fascinante, J'essaie de comprendre d'où elle peut venir, Je tente d'accéder à ma cabine, deux marches plus bas... **90 cm** d'eau, ma porte est bloquée, impossible d'emporter ma sacoche à insuline. ... ni rien d'autre. **1 m**, l'eau envahit le carré et se déverse déjà dans le caisson bâbord.

On sait tous les deux sans se parler que ça va aller très vite. JP se jette sur la VHF et envoie ses MAYDAY... Sans retour ...

Je libère le BIB et le déclenche, JP a de l'eau à la taille, **Il faut évacuer** très vite pour ne pas être entraînés par le fond, en tout cas c'est ce qu'on pense, C'est sidérant de vitesse, c'est sans pitié. Tous nos gestes sont précis, méthodiques, silencieux, rapides, l'impression de réaliser cet exercice pour la trentième fois, de la hâte, mais pas de panique, Nous nous féliciterons les jours suivants, sans fausse modestie, de notre sang froid.

Je retiens le BIB par son amarre mais le Cata plonge déjà par l'arrière, le panneau solaire, sur son portique, affleure l'eau à chaque ressac et son cadre vient crever le BIB. Erreur de manipulation de ma part ... mais je manquais un peu d'entraînement...

L'annexe (zodiac) il y en avait une, fixée elle aussi au portique. **(Chance n° 2)**. JP y jette tout ce qu'il trouve d'utile pour la balade

JP plonge dans l'annexe et sectionne par-dessous, avec le magnifique LEATHERMAN offert par ma fille et toujours dans ma poche, merci cocotte, toutes les amarres.

IL SE SERA PASSE 3 MINUTES CHRONO DEPUIS LA PANNE MOTEUR

Nous dérivons de quelques mètres et le bateau s'enfonce jusqu'en pied de mat et semble stabiliser sa descente.

JP a une phrase admirable d'émotion : « PUTAIN, MON BATEAU !! »

NOUS NOUS LAISSONS DEFINITIVEMENT DERIVER, JP A UNE AUTRE PHRASE BIZARRE, MAIS PLEINE D'OPTIMISME INCONCIENT : « ET BEN, ON EN A AU MOINS POUR 3 OU 4 JOURS DE GALERE, FAUT SE PREPARER ».

Comment un bateau peut-il se remplir en 3 minutes ?

Le hublot de secours au fond de ma cabine, celui que je croyais réservé à la contemplation de la faune marine

Fin d'après midi, notre premier bateau.....agitation. Première fusée, dans l'eau il ne nous voit pas (nous préférons croire cela) et passe sa route.

Début de deuxième nuit, et première nuit glaciale, humide et houleuse (3 à 4 mètres). Dans la nuit (quelle heure ??) à peu de distance, un cargo et un gros chalutier, difficile d'estimer leur éloignement, peut être 1 mile, nous tentons un échantillonnage complet : feu parachute,

feux à main, fusées. Encore raté, les deux bateaux s'éloignent, nous nous tassons un peu plus encore.

Il ne nous reste, **que**, un feu à main (c'est pas français, mais c'est dramatiquement réel). Ainsi qu'un fumigène, et mini lampe torche **3 litres d'eau rien de comestible**, et surtout ma réserve d'**insuline diminue très vite**.

Jedi, premières lueurs du jour

Jedi, toujours, de l'aube à la nuit : ... **RIEN**

La soirée sinistre prend la suite de la journée sinistre . Statistiquement et raisonnablement (mais est ce bien raisonnable ?) nous allons mourir, ça me révolte un peu, j'avais autre chose à faire bordel, et puis ça ne me concerne pas, je ne suis pas fait pour mourir moi, j'ai encore du boulot, revenez plus tard, merde !

-«*Dis donc Jean Pierre* »

On ne s'est pas parlé depuis cet après midi, quelquefois on se regarde, on se surveille, je crains toujours l'hypothermie, plusieurs fois il m'a dit, « *je vais pas bien, je crois que je vais partir* ». Et quand je vois sa tête, je le crois.

-«*Fait pas le con Jean Pierre, accroche toi* »

Mais là, c'est moi,

-«*Dis donc Jean Pierre, j'ai pas le moral, dis moi quelque chose* »

-«*Et ben moi je crois que j'ai une bonne étoile* » C'est vrai que ce gaillard s'est déjà sorti de drôles de galères, « *et puis tant qu'on est dans le bateau ...* »

Nous nous préparons à passer **notre troisième nuit**, la routine quoi.

Sur ma droite, on dira à deux heures, deux lumières :

-«*Jean Pierre, un bateau, là, derrière toi !* »

Un petit très près ...ou un gros très loin ???

Le cœur bat, on sait que c'est notre dernière chance, mais comme pendant toute cette aventure, on se fait confiance et on réagit en plein accord très rapidement.

J'aperçois une lumière verte, son feu tribord de navigation, il vient donc dans notre direction ou plutôt, il ne nous tourne pas le dos ;

La grosse bulle d'espoir insensé enfle encore un peu dans notre estomac, j'ai l'impression de marcher sur des œufs, mais avec des rangers !

Jean Pierre me demande la fameuse micro lampe torche planquée dans notre sac au trésor et la braque sur le bateau en lui imprimant de grands mouvements. Je doute et pourtant ...On croit déceler un changement infime dans la trajectoire du bateau. Nous discutons au moins deux secondes et demie : Le feu à main, le dernier, on y va, on n'y va pas ?

-«*On y va Jean Pierre, le voilà, mais ne le loupe pas ! tiens le au bon endroit, qu'il ne tombe pas à l'eau* ».

Le feu de Bengale au bout du bras, je trouve ça presque beau.

Il me semble entendre un coup de sirène très bref, on en est maintenant sûrs, le bateau oblique vers nous, le cœur est à plus de 200, ça cogne à tout rompre là- dedans.

Et puis un énorme projecteur nous cherche et nous braque à partir de la passerelle.

Moment inoubliable, à jamais... t'étais mort, tu sais que tu ne l'es plus, en un centième de seconde qui marquera le restant de ma vie.

Je distingue un homme à la proue et d'autres qui courent vers l'avant,

Je me mets à hurler : « *we need help* » ... mais je crois après coup qu'ils l'avaient deviné...

Le bateau s'arrête, comment a-t-il fait en si peu de temps, proue pointée sur nous, à 100 ou 150 mètres, nous ramons comme des dératés jusqu'au flan tribord du navire.

Je crois entendre du Russe ou du Polonais et il me semble deviner un bout de phrase comme : «*oui, mais..... ROTTERDAM* »

C'est tout aussi hallucinant, irréel, surréaliste et rapide que notre naufrage ; un « dénaufage » en quelque sorte.

Il est minuit, ce jeudi 21 mars, que dire pour exprimer ce qui nous paraît irréel ?

Nous apprenons que nous sommes sur le NICOLA, un vraquier de 85 m, que l'équipage, composé du capitaine et de 6 officiers et matelots, est Ukrainien et qu'il est émerveillé d'avoir sauvé deux hommes. Et nous apprenons par le capitaine, Oleg Butuzov, un grand gaillard Slave souriant, l'incroyable chance que fut la notre, il nous raconte :

« *A cette heure là , tout le monde dort ou est à son poste de travail sans vue extérieure, le bateau fait sa route seul avec ses radars de sécurité, un homme de quart dans le poste de pilotage mais occupé à tout autre chose que de regarder la route où il n'y a rien à voir la nuit. J'étais très exceptionnellement en train de siroter un thé et tapoter mon ordinateur perso face à la route (**Chance N° 5**), les pieds sur la console de commande, quand j' ai cru voir une petite lueur sur mon tribord (la fameuse mini torche). Dans le doute j'ai ralenti les machines et quand j'ai vu le feu de détresse, j'ai stoppé complètement en effectuant un demi cercle vers vous pour me placer à votre vent ».*

Le brave homme !!!!

merci à notre inestimable Sauveur

OLEH BUTUZOV, Capitaine Ukrainien du NICOLA, et à son équipage.

Qu'ils soient éternellement remerciés de s'être trouvés une nuit sur notre route d'infortune de mer .

Vous pouvez lire le récit entier de cette aventure sur :

http://apmorgat.pagesperso-orange.fr/index_fichiers/default_m_fichiers/DERNIER%20CARGO%20POUR%20ROTTERDAM-full.pdf

Par Jean Michel Lefevre

Location

Bateaux

Moteur

Morgat

Bateaux

Services

90 Bd de la France Libre 29160 CROZON-MORGAT
tel./fax 02 98 17 00 18 • portable 06 14 96 74 86

90 Bd de la France Libre 29160 CROZON-MORGAT
tel./fax 02 98 17 00 18 • portable 06 14 96 74 86

morgatbateaux@wanadoo.fr

CAVE DE LA PRESQU'ÎLE CROZON

VINS - CHAMPAGNES - SPIRITUEUX
DOUCEURS - CADEAUX
VINS DEMETER, BIO, NATURES...

POUR VOS FÊTES ET MARIAGES
TIREUSE A BIÈRE - BIB 5 & 10 L

T. 02 98 27 18 18 - GWIN.RU@ORANGE.FR



La nature est notre métier.

- Jardinage
- Motoculture
- Aliment pour vos animaux
- Vêtements

ouvert du lundi au samedi

CROZON - Tél. 02.98.27.10.49

CAMARET **CM** MORGAT YACHT SERVICE

Magasin d'Accastillage



**VOLVO
PENTA**

CHANTIER NAVAL :

- ✓ Atelier mécanique HB & IB
- ✓ Rénovation, entretien bateaux bois & plastique
- ✓ Relooking bateaux intérieur & extérieur
- ✓ Grande capacité d'hivernage couvert
- ✓ Vente Bateaux & Moteurs neufs / occasions
- ✓ Grutage jusqu'à 17 T
- ✓ Location de bateaux

LE COUTEUR



YAMAHA
Votre Concessionnaire



PROMARINE



SEARIB'S

MORGAT - 88 bd de la F. libre - 02 98 27 02 19

CAMARET - Quai Thépany - 02 98 27 82 74