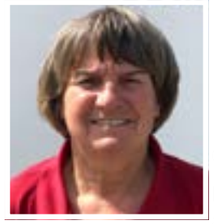
Revue 2019 - n° 27

40ème anniversaire



Le mot de la présidente

Chers amis,

L'année 2019 va marquer les 40 ans de notre association. L'occasion de se lancer dans une rétrospective et d'admirer le travail mené par des centaines d'adhérents bénévoles tout au long de ces années.

C'est aussi une année de communication puisque la refonte complète de notre site internet est une très belle vitrine pour notre association. Notre revue annuelle est aussi l'expression de nos adhérents qui rédigent avec passion des articles aussi divers que variés. C'est une belle aventure que nous menons tous ensemble avec nos sorties en mer et nos animations tout au long de l'année.

Un grand merci à nos partenaires, à tous les membres du bureau et à la municipalité pour la mise à disposition de notre local qui permet à tous les adhérents de se retrouver toutes les semaines.

Bon vent à tous.

Dominique Bournérias

Le mot de la trésorière

Voici l'année 2018 terminée.

Mesdames, messieurs, chers adhérents et amis de l'association, encore une année satisfaisante.

Les cotisations des adhérents et les recettes des annonceurs permettent d'équilibrer les comptes.

Grâce à ces annonceurs, les fidèles et les nouveaux qui nous ont rejoint en 2018, la revue avec ses 4 pages supplémentaires a de nouveau été autofinancée. Nous remercions vivement tous les partenaires qui permettent de poursuivre cette belle aventure.

La vente de vêtements de la collection 2017/2018 a été un succès (il reste encore quelques polos de disponible).

L'association a de nouveau effectué un don en faveur des antennes de la SNSM de Camaret et Douarnenez.

Les bons résultats financiers de cette année 2018 permettent de poursuivre l'organisation d'événements en 2019 et d'envisager des investissements pour le local.

La cotisation reste donc inchangée pour 2019 (25 € par personne ou 40 € par couple).

Merci à tous pour votre collaboration.

Edith Hanart

Nouveauté 2019

Un nouveau site web : apmorgat.bzh, avec un point bzh en hommage à Michel Baudin qui a œuvré pour sa création.

Les évènements *(à consulter sur le nouveau site web dans la rubrique « espace adhérents »)*

6 janvier - galette des rois

23 février - choucroute

18 mai - projection film du voyage aux Scilly

7 juin - visite du musée de la pêche de Concarneau

8 juin - journée plages propres

26 juin - visite charpentier Plonévez-du-Faou

13 juillet - accueil de la SNSM

27 juillet - assemblée générale

11 août - cochon grillé

Nous contacter

N'hésitez pas à venir nous rendre visite à nos permanences au local près de la capitainerie de Morgat : tous les samedis hors saison et tous les jours en juillet et août (sauf dimanche et jours fériés) de 11 h à midi.

Courriel : contact@apmorgat.bzh

Site web : apmorgat.bzh

Association loi 1901 - A. P. Morgat siège social Quai Kador, Box 7 - Morgat 29160 Crozon - Tél : 02 98 26 29 03

Revue annuelle : Directrice de la publication Dominique Bournérias - Articles membres de l'APM - Conception et réalisation Alain Marhic

Page de couverture : photo Annaïck Sarazin

Golden Globe Race

L'arrivée de VDH

À 73 ans et après un peu moins de 212 jours de mer, Jean-Luc Van den Heede, surnommé VDH, a bouclé le 29 janvier 2019 aux Sables-d'Olonne la Golden Globe Race, tour du monde

Arnaud Boissière

en solitaire « à l'ancienne », c'est-à-dire sans instruments modernes de navigation. Le grand barbu a reçu un ac-

Le Rustler 36

cueil triomphal en Vendée. Comme 17 autres skippers, français et étrangers, VDH avait largué les amarres le 1er

VDH

juillet 2018 des Sables-d'Olonne, port de départ et d'arrivée du Vendée Globe (voir la revue APM 2018), la célèbre grande course disputée sur des monocoques de 18 mètres, très rapides. Sur son Rustler 36, « le bateau de monsieur tout-le-monde », long de 10,77 mètres, pesant 8 tonnes, l'Amiénois est revenu à son point de départ après très exactement 211 jours, 23 h 12 m 19 s de mer, soit à peine 5 nœuds de moyenne.

Un tour du monde escargot si l'on compare avec les 74 jours et 3 heures d'Armel Le Cléac'h, lauréat du Vendée Globe 2016. Mais 100 jours de moins que Sir Robin Knox-Johnston, vainqueur en 1968 de la 1ère course (La Longue Route). Malgré une belle frayeur dans l'océan Pacifique où, roulé par une vague, il a chaviré et abîmé sérieusement son mât, envisageant un moment d'abandonner au Chili : une fortune de mer qui l'a contraint a utiliser son téléphone satellite avec une pénalité de 18 h à la clef.

Alain Marhic

Source Le Télégramme, Voiles et Voiliers, photos Facebook Bernard Gergaud

1968 2018

2018GOLDENGLOBERACE

Edgard GALLESIO

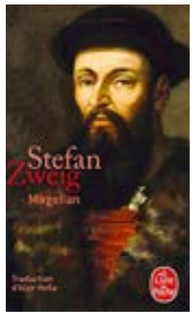
services à la personne

ESPACE VERT
CREATIONS
(ENTRETIEN - ELAGAGE - ABATTAGE)
TRAVAUX PUBLICS
MACONNERIE
MENUISERIE PAYSAGERE
TERRASSEMENT
ASSAINISSEMENT
DESTRUCTION GUÊPES
FRELONS
RATS

06 78 22 55 43
02 98 27 63 37

Le coin littéraire

« MAGELLAN » de Stefan Zweig



En 1518, un Portugais exilé du nom de Magellan convainc le roi d'Espagne, Charles Quint, d'un projet fou : *"Il existe un passage conduisant de l'océan Atlantique à l'océan Indien. Donnez-moi une flotte et je vous le montrerai et je ferai le tour de la terre en allant de l'est à l'ouest."*

Partie en 1519, l'expédition reviendra trois ans plus tard, disloquée, victorieuse. Malgré les fausses cartes et les mutineries, le froid, la faim et les maladies, Magellan a forcé le détroit qui porte aujourd'hui son nom et vaincu le Pacifique, inconnu à l'époque. Un destin héroïque magistralement conté et réfléchi par Zweig.

« METTRE LES VOILES » de Stéphane Mahieu

De A comme abordage à V comme vrac, ce dictionnaire illustré a pour originalité de recenser les nombreuses curiosités du vocabulaire maritime, et de révéler au fil des mots et des expressions toute la richesse d'un langage spécifique, du plus soutenu au plus argotique.

Cette immersion dans notre patrimoine linguistique est un puissant révélateur des liens profonds qui unissent l'homme à la mer.

« UN ÉTÉ AVEC HOMERE » de Sylvain Tesson

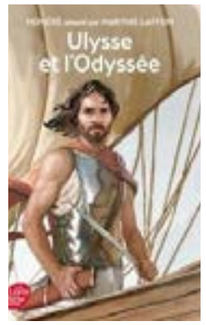
"Au long de l'Iliade et de l'Odyssée chatoient la lumière, l'adhésion au monde, la tendresse pour les bêtes, les forêts - en un mot, la douceur de la vie.

N'entendez-vous pas la musique des ressacs en ouvrant ces deux livres ? Certes, le choc des armes la recouvre parfois. Mais elle revient toujours, cette chanson d'amour adressée à notre part de vie sur la terre."

Homère est le musicien. Nous vivons dans l'écho de sa symphonie.

Pour écrire un été avec Homère, Sylvain Tesson s'est retiré sur une île des Cyclades, au bord de la mer Égée, dans la lumière, l'écume et le vent.

« ULYSSE ET L'ODYSSÉE » de Homère adapté par Martine Laffon



Dix années de guerre ont permis à Ulysse, roi d'Ithaque, de prouver sa vaillance et sa ruse.

Le guerrier n'aspire plus qu'à retrouver enfin Pénélope, sa femme, et Télémaque, son fils.

Mais les dieux et le destin en ont décidé autrement.

Pourchassé par la colère de Poséidon, soutenu par Athéna, le héros va errer encore dix ans sur les mers au gré d'épreuves répétées…

Marie-Christine Cros

PIERRE ALIX

Dépannage – Ramonage
Couverture
PLOMBERIE
CHAUFFAGE
SANITAIRE

KERIOUL 29160 CROZON
0298272053

Initiation d'une mousse

Navigation Morgat - Brest Moulin blanc : de la théorie à la pratique

"J'ai vendu mon bateau. Tu viens avec nous le convoyer à Brest ? Départ lundi."

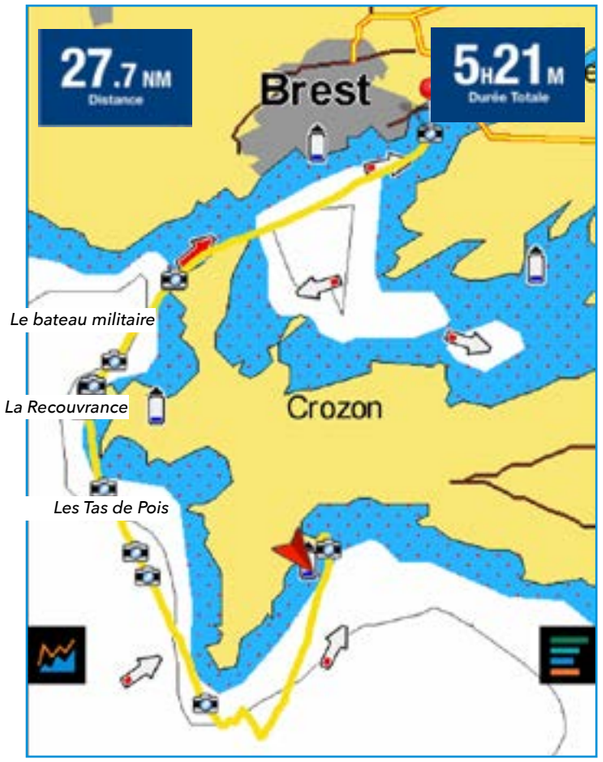
Dimanche soir, coup d'œil sur la météo : avis de coup de vent. Coup d'arrêt pour le convoyage.

Ce ne sera pas pour lundi.

Première différence entre la théorie et la pratique : en bateau, si tu dois aller d'un point à un autre le jour-dit, la météo peut te laisser à quai.

Pas d'urgence. Ce n'est que partie remise : ce bateau ira à Brest.

Deuxième tentative. Nouveau contretemps. Temps temporel et non météorologique faute d'équipier disponible : chacun vaque à ses obligations de retraités, calés par un agenda pléthorique.



Ma petite "aventure"

Troisième tentative. L'acheteur du dit bateau attend à Brest qu'il arrive pour profiter de tirer quelques bords avant l'hiver.

Tonnerre de Brest : le temps est encore moyen. Largage des amarres mardi à 14 heures précises.

Théorie. Pourquoi ?

Pratique. La marée Madame, elle n'attend pas et entrer dans le goulet de Brest contre elle, impensable.

Et la nuit qui tombe à 20 heures. Ne pas ajouter la difficulté d'une entrée au port par navigation de nuit.

Théorie-pratique : être bon en mathématiques.

14 h 17 soit 3 heures de « nav. » pour passer la pointe du Toulinguet et entrer dans le goulet de la rade de Brest avec la marée montante maternante qui nous portera.

Donc 3 heures, 15 milles, 5 nœuds de moyenne.

Théorie-pratique : que faire quand la moyenne chute à 4,5 nœuds : mettre le moteur bien sûr. Pratique le paradoxe de faire de la voile au moteur.

Nous voilà à l'heure sur le ponton de Morgat, même une demi-heure en avance.

Nous partons immédiatement dans le brouillard, plafond très très bas. Vent de 10 à 12 nœuds, rafales à 17.

Nous sommes seuls sur l'eau en ce mois d'octobre. Parfois une autre voile fantomatique apparaît, disparaît à la faveur de la brume qui s'éclaircit fugacement comme des trouées qui nous disent qu'un autre monde existe, avec du soleil.

Un peu de mer, des rafales, la réputation des déferlantes du cap de la Chèvre : décision est prise de prendre un ris à l'abri tout relatif de la baie.

On passe au large pour éviter les hauts fonds du cap. La route en est rallongée : on perd la demi-heure d'avance.

Le cap est mouvementé pour le chef de bord, broutille pour le second qui en a vu bien d'autres et pour moi « impressionnant » au sens littéral du mot : émotion et pression ressentie physiquement.

Je ne pense plus qu'à me tenir, ne pas gêner les manœuvres, me taire et analyser la situation.

La voile avant est dans les filières. Et avec ce vent, le second décide d'y aller.

Le vent, les vagues, la gîte, l'humidité, les vêtements engonçants.

Le harnais est clippé à la longe à mousquetons qu'il clipse et déclipse au gré des positions périlleuses. Il rectifie la jupe de la voile avant.

Quelle est mon utilité à bord ? Comment me préserver et les aider si besoin ?

Des questions fondamentales.

Probablement que la réponse est différente pour chaque plaisancier.

Mais j'ai l'intuition que l'on va en mer pour déjà avoir à se la poser ? être face à soi tout en faisant partie d'un équipage.

Et puis tout d'un coup, moins de vent, moins de houle, moins de mer formée.

Le moteur mis en route pour sécuriser le passage du cap de la Chèvre continue pour maintenir notre moyenne de 5 nœuds.

La brume se lève et miracle, les Tas de Pois apparaissent.

Où viser ? Passer au travers ? Pas par le premier espace

Les Tas de Pois

le plus large. Non entre le 3ème et le 4ème, passage étroit vu d'ici mais avec des falaises qui tombent à pic quand on y est bien bien près. On pourrait les toucher de la main.

Et moteur toujours car entre elles, on dévente.

Je suis à la barre et je suis contente. Oui juste contente du verbe contenter. Puis le Toulinguet, timing parfait avec la marée qui nous porte tant que le bateau avance comme un surf : 8 nœuds. Le capitaine n'avait jamais vu ça avec sa brave compagne. La rade s'anime.

On croise par ce temps gris maussade la Recouvrance

La Recouvrance

sous voile comme à la parade : majestueuse.

Puis un navire militaire, masse grise, ton sur ton avec la mer, en action, l'étrave affûtée fendant les flots. Comme au cinéma…

Les bateaux pêche-promenade en sortie pêche-météo favorable et les voiliers plus nombreux que dans la baie de Douarnenez.

Défilent devant nos yeux les ports militaire, de commerce puis le polder en construction.

Rendez vous au port du Moulin Blanc 2. Mais où est ce ?

Deux heures, il faut deux heures pour remonter la rade.

Un bateau militaire

Nous accostons enfin, désarmons le nécessaire qui nous a servi à cette ultime navigation. Les copains qui nous convoieront pour le retour par la route nous attendaient.

"Contents de vous voir ; pas trop dur ?"

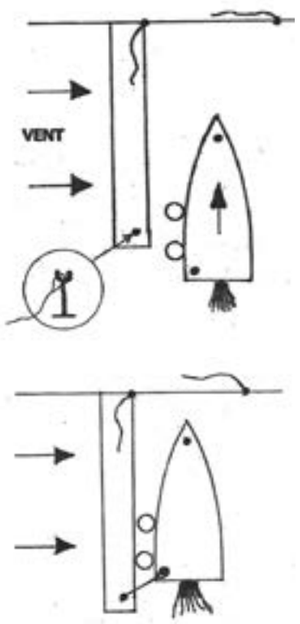
Dernières photos et en route pour un dîner entre potes chez Kersauzon. Et si c'était pour ça que l'on navigue : vivre ensemble de belles aventures, arriver à bon port, retrouver les siens et partager de belles histoires.

Marie-Christine Cros

Mousse du jour

Les astuces de Marcel

Arrivée facile au catway par vent latéral défavorable



Préparation

Prédisposer l'amarre arrière en hauteur sur un support en extrémité de catway (cf. dessin).

Arrivée

Approcher du catway avec une vitesse proportionnelle à la force du vent latéral.

Saisir l'amarre à l'aide de la gaffe.

Passer l'amarre au taquet arrière ou au winch.

Moteur toujours embrayé en marche avant.

L'amarre se tend.

Le bateau se colle au catway (pousser les gaz si le vent fort l'écarte du catway.

Vous pouvez descendre, sans précipitation, sur le ponton pour passer les amarres à l'avant.

C'est simple ! Bonne navigation.

Marcel Ely

Les émetteurs récepteurs AIS

Voir et être vu en toutes circonstances, par tous les temps

L'AIS (Automatic Identification System) est un système d'échange permettant aux navires et stations côtières maritimes de connaître l'identité, le statut, la position et la route des navires se situant dans une zone de navigation en utilisant des fréquences VHF dédiées.

L'essentiel

Pour le plaisancier, l'AIS est un moyen efficace pour augmenter la sécurité à bord par mauvais temps ou la nuit.

L'AIS doit être connecté à une antenne VHF, un système capable de traiter les informations, un ordinateur avec un logiciel de décryptage. Il est également possible d'acheter des VHF avec AIS intégré. En plus de renseigner sur l'identité du navire en indiquant le numéro MMSI (identifiant unique du navire), le nom du navire, son type, ses dimensions, le système AIS délivre des informations très précises comme le statut du navire, sa position, son allure, sa vitesse, ses changements de cap.

Il existe différents types de système AIS ;

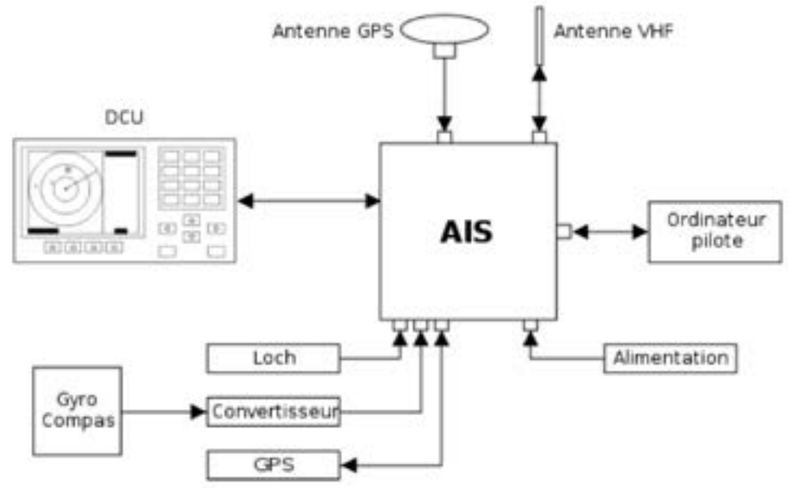
- Les récepteurs AIS permettant de capter les informations relatives aux bateaux environnants ;

- Les émetteurs-récepteurs AIS permettant de la même manière de voir et d'être vu par les autres bateaux équipés d'un système AIS.

Il existe également des antennes AIS avec récepteur intégré, remplaçant le couplage d'un récepteur AIS avec une antenne VHF.

La réglementation

L'utilisateur d'un AIS de puissance supérieure à 6 W



doit être titulaire d'un certificat restreint de radiotéléphoniste.

La convention SOLAS (Safety Of Life At Sea) rend obligatoire l'utilisation d'un AIS pour les bateaux marchands de plus de 300 tonneaux ainsi que pour les bateaux à passagers.

Il existe deux principaux types d'AIS :

- L'AIS de classe A, utilisé généralement par les professionnels, il émet toutes les 10 secondes lorsque le bateau est en mouvement et toutes les 3 minutes lorsque le bateau est ancré ;

- L'AIS de classe B, son utilisation concerne essentiellement le pêcheur et le plaisancier.

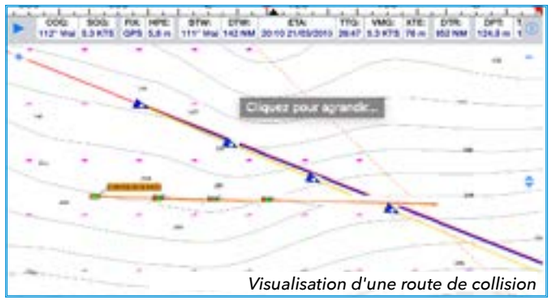
Etant moins puissants, les émetteurs de classe B ont

moins de portée et émettent moins souvent que ceux de type classe A, par conséquent ils sont généralement moins chers.

Ces deux types de matériel émettent sur les mêmes fréquences 161,975 MHz et 162,025 MHz réservées à l'échelle mondiale au système d'identification AIS.

Équipement complémentaire

Un logiciel de cartographie est nécessaire pour afficher les informations AIS sur l'ordinateur ou la tablette



Visualisation d'une route de collision

(MaxSea par exemple). Vous pouvez vous équiper d'un splitter d'antenne permettant de connecter l'AIS directement sur l'antenne VHF. Le couplage de l'AIS avec un logiciel de cartographie permet de visualiser les autres navires équipés d'un AIS et d'afficher leurs informations.

En cas de route convergente entre votre voilier et une cible AIS, une alarme de collision retentira immédiatement pour nous prévenir du danger. Le but est d'éviter les abordages. Cet outil est donc très utile, voire indispensable, sur un voilier de plaisance.

Des systèmes AIS commencent à être installés sur des marques flottantes (bouées) ou fixes (phares) afin de pouvoir les identifier plus rapidement. Les bateaux équipés d'un AIS émetteur peuvent être suivis en temps réel grâce à l'application MarineTraffic.

Visualisation des bateaux équipés de balise AIS

Au large, l'AIS, qui diffuse l'info par VHF, n'est plus capté par les plateformes Web (sauf quand un cargo fait le relais).

Alain Marhic

Source Orange Marine, Voile Magazine

AUTOSUR
CONTROLE TECHNIQUE AUTOMOBILE
SARL INTERCONTRÔLE
7, route de Camaret
29 160 CROZON
Tél. 02 98 16 00 08
TOURISME & UTILITAIRES
VÉHICULES 4x4

07.68.37.19.97
yann@aep29.fr
Aide En 29 Presqu'ile
treyout
29160 Crozon
Le reflexe pour tous les petits travaux du quotidien
Bricolage
Entretien courant
Montage de meubles
Peintures
Papiers-peints
Travaux divers
Jardinage
Tonte de pelouse
Taille de haie
Nettoyage terrasse
Plantation
Désherbage
Nautisme
Carénage
Antifouling
Nettoyage
Surveillance
Petits entretiens
Services
Gardiennage
Suivi locatif
Aide aux courses
Garde d'enfants
Entretien de sépulture
Agréé service à la personne
Déduction d'impots possible

La presqu'île sur la Route du Rhum

Azéo, escale forcée à Camaret

Dimanche 4 novembre

Il est 14 heures précises ce dimanche 4 novembre 2018. Les 123 navires s'élancent (s'envolent pour certains) de St Malo vers la Guadeloupe dans un festival de couleurs… chair de poule pour nous, spectateurs , devant nos grands écrans… images magnifiques… conditions idéales pour eux : mer plate et reaching assuré (vent 15 à 20 nœuds sur travers bâbord).

La Route du Rhum est devant eux … Pointe-à-Pitre à 3 540 milles (6 430 km)…

Mais le bonheur sera de courte durée, sauf pour les Ultimes, plus rapides que leur ombre et que la dépression annoncée pour le lundi soir... 45 à 50 nœuds de sud/sud-est, houle de 5 à 7 m.

Dès le départ, certains concurrents avaient annoncé vouloir se mettre à l'abri d'un port breton en attendant des jours meilleurs pour s'engager dans le redoutable Golfe de Gascogne et surtout en sortir (chez les marins on dit dégolfer) avant la ou les dépressions suivantes prévues à intervalles de 36 heures.

C'est ainsi qu'après les premières casses et avaries du lundi, on vit arriver de Roscoff à Brest, de Camaret à Bénodet ou encore de Lorient et Concarneau (ports mis en alerte dès le départ) une quarantaine d'unités, en majeure partie parmi la catégorie des Class40…..

Lundi 5 novembre

Lundi en milieu de journée nous filons à Camaret et nous assistons à l'appontage des premiers bateaux cherchant refuge au port Vauban … le skipper du 40 pieds Cap Handy prédit : "*ça va être une boucherie dans les Class40*" … nous pensons : "*plutôt une poissonnerie compte tenu de l'environnement !!!*"

Mardi 6 novembre

Il est 14 heures ce mardi 6 novembre …l'hécatombe a débuté :

- Le Cléac'h est sur le dos avec son Ultime Banque Populaire ;
- Thomas Coville, bras de liaison fêlé, se dirige vers La Corogne ;
- Le troisième Ultime, Edmond de Rothschild de Sébastien Joss a perdu une partie de l'étrave tribord et tente d'atteindre la terre.

Sur les catways du Vauban, un Imoca : Groupe Sétin, un Multi50 et quatre Class40…

Parmi ces derniers, nous nous approchons d'Azéo dont le skipper Maxime Cauwe (prononcer cauve) accepte très spontanément une interview en exclusivité pour la revue des Plaisanciers de Morgat que nous lui présen-

VIANDES ET VOLAILLES
Mr et Mme Seznec
Lospilou - Crozon
Tel : 02.98.27.60.20
Vente directe au détail
1 fois par mois

Le Relais de la Presqu'île
Bar-Restaurant-Traiteur
Menu du jour en semaine
Banquet, Traiteur, Mariage... Les weekends
Spécialité: « Kig ha Farz »
Salle de 120 places
2, rue de l'école
29560 ARGOL
02.98.27.34.02
www.lerelaisdelapresquile.fr
infos@lerelaisdelapresquile.fr

tons en détail et lui offrons un fanion et quelques autocollants de notre association qui tapissent désormais son habitacle. Plus tard, il nous dira avoir lu avec grand intérêt notre publication annuelle.

APM : Maxime Cauwe, merci de nous recevoir à bord d' Azéo, voilier de 40 pieds engagé dans la Route du Rhum, en escale « météo » à Camaret ; Maxime Cauwe, qui êtes-vous ?

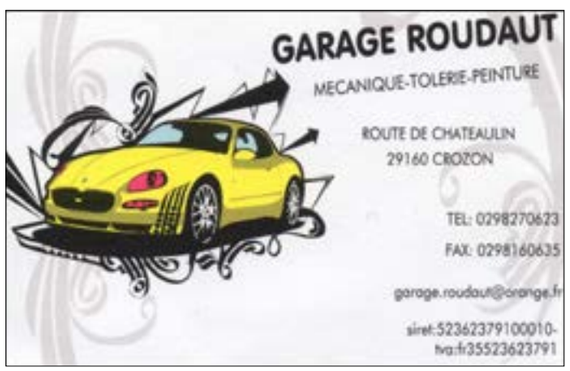
M.C. : J'ai 34 ans, je suis un amateur, je n'ai pas grandi au bord de la mer mais je suis passionné depuis toujours et j'ai monté ce projet Route du Rhum il y a 18 mois. Je suis sponsorisé par Azéo, cabinet de conseil informatique établi à Boulogne-Billancourt qui est en fait mon employeur et dont je suis le directeur financier.

APM : Comment s'est passé ce début de course ?

M.C. : Nous avions des fichiers météo très précis qui annonçaient des vents de 45 à 50 nœuds et des creux de 7 mètres, j'avais pris la décision avant le départ, de ne pas m'engager dans le golfe… on doit être 25 ou 30 à avoir pris la même décision et à s'être déroutés… c'est hyper frustrant et j'essaie de prendre mon mal en patience en bricolant sur le bateau… j'ai été très bien accueilli par les gens de Camaret. A peine le pied sur le ponton, 5 ou 6 personnes m'ont proposé leurs services, du café et une assistance technique… maintenant, reste à scruter la météo… mais il semble que vendredi ça se gâte à nouveau et plus violemment encore.

APM : Nous sommes mardi 14 h... avez-vous des nouvelles du front ?

M.C. : Il se confirme que la mer est très forte, très « croisée, ils ont passé la nuit avec 3 ris et tourmentin, c'est une configuration que je n'ai jamais eu à adopter en Class40, le troisième ris n'est jamais pris sur ce type de bateau… ce qui indique des conditions extrêmement dures.. ceux qui s'en sortent bien ont su gérer la mer, ils ont fait du nord-ouest dans un vent de sud, avant de virer sud aujourd'hui dans une mer encore plus forte et un vent se renforçant avec une amplitude de vent/rafales énorme passant continuellement de 30 à 55 nœuds… les Class40 sont des bateaux robustes mais plus lents que les Imoca et bien sûr que les Multi, donc ils passent plus de temps dans le front et ça fatigue les bateaux et les marins d'autant que la flotte des 40 étaient plus au nord, là où on rencontrait les conditions les plus sévères et sans échappatoire… le choix était : y aller ou pas.



APM : Azéo est un Class40, on constate qu'on n'est pas dans le bateau de monsieur tout-le-monde !!

M.C. : Non, en effet, la Class40 est une catégorie offrant un bon compromis entre course pure et budget raisonnable.

C'est d'abord un bateau de 40 pieds maximum, de 4,50 m de large et au minimum de 4,5 tonnes à vide ; un tirant d'air de 19 m et un tirant d'eau de 3 m.

Nous n'avons pas droit aux appendices mobiles, ni aux quilles basculantes et encore moins aux foils.

Tout ceci nous permettant de naviguer sur des unités comme Azéo, plus tout jeune (2010) mais encore dans le coup.

APM : Et cet intérieur qui nous semble pour le moins spartiate

M.C. : Bien sûr, il est 100 % conçu et aménagé pour la course ; ainsi, outre le dépouillement total de l'espace

Habitacle du Class40

intérieur, tous les poids, moteur, électronique et autres matériels sont centrés autour de la quille. La grosse différence avec un croiseur classique ce sont les ballasts répartis sur les côtés et à l'arrière, alimentés en eau de mer et vidés par des pompes à main, et permettant de rééquilibrer la puissance du bateau, notamment quand les 200 m² du spi sont largués.

Pour le reste, les réglages restent classiques...

Quant à l'électronique, nous n'avons plus de cartes papier, mais des écrans et internet pour accéder aux fichiers GRIB de prévisions météo, de vent, de courant, ceci heure par heure et à partir desquels on lance le routage idéal que l'informatique calcule en fonction de la polaire des vitesses du modèle de bateau enregistré.

APM : Quelles sont les performances d'un Class40 tel qu'Azéo ?

M.C. : Le record des 24 heures a été établi à 330 milles avec des moyennes de 15 nœuds au portant. Pour ma part, j'ai déjà tenu les 25 nds au portant.

En tous cas plus on va vite, plus on est en sécurité grâce aux deux safrans qui ont d'autant plus de pouvoir ou d'incidence. Au portant à grande vitesse, la barre est extrêmement réactive et le bateau réagit comme un kart, alors qu'à faible vitesse, au portant, les 200 m² du spi peuvent vous entraîner à la faute et/ou au lofe.

APM : Un mot sur le pilote auto …

M.C. : Plusieurs options d'utilisation … on le règle sur un ou des waypoints, ou en mode compas , c'est-à-dire sur un cap boussole ou encore en mode vent si on souhaite garder l'angle le plus performant par rapport à ce dernier, quitte à s'éloigner de la route la plus courte.

APM : Dans la rubrique : « plaisir de naviguer » … quels sont les éléments de confort et l'ambiance sonore de votre bateau ?

M.C. : Le bruit (je dirais le vacarme) est infernal dès que le bateau, qui est conçu avec un fond plat, navigue au près dans une mer formée. Il « tape » violemment et on a l'impression de tout fracasser sur chaque vague. Quant

Azéo en attente dans le port de Camaret

à la vie à bord, elle est rythmée par mes consommations de plats sous vide ou lyophilisés et les moments de sommeil dans mon Fatboy, sorte de duvet dont le fond est constitué d'une grosse couche de mousse permettant de s'étendre un peu n'importe où sur le bateau avec un confort acceptable.

Quant à la question subsidiaire que vous ne manquerez pas de me poser… j'y réponds : la Class40 est arc-boutée sur des principes et nous avons obligation d'avoir un w.c. marin, que pour ma part je n'utilise pas, préférant le seau ou le balcon arrière.

APM : Parlons du stress en course…

M.C. : Je suis sur un bateau robuste, bien construit et je n'ai pas vraiment de stress même par conditions extrêmes, sauf s'il y a risque d'empannage « sauvage » sous spi, parce que le bateau est équipé de bastaques et que dans ce cas le risque de démâtage est énorme.

En fait les Class40 sont des voiliers extra qui procurent des sensations de glisse très agréables et permettent aussi de bien avancer dans le très petit temps (ex : 5 nds de vent).

APM : Qui dit absence de stress, dit éléments de sécurité à bord… quels sont-ils ?

Les symboles de l'APM à bord d'Azéo

M.C. : Nos 40 pieds souffrent beaucoup cette année, on constate quelques avaries mais pas de chavirage dans notre catégorie, les éléments de sécurité obligatoires sont ceux que l'on trouve de plus en plus sur les voiliers de grande croisière :

- 1 radeau de survie hauturier type plus de 24 h ;
- 2 balises satellite fixes ;
- 1 balise satellite individuelle fixée au gilet de sauvetage ;
- Et 1 balise AIS également fixée sur le gilet .

APM : Sécurité = budget… Quel est-il pour une course comme le Rhum ?

M.C. : Le droit d'inscription est de 8 000 € pour un Class40 (50 000 € pour un Ultime).

A quoi il faut bien sûr ajouter le budget d'amortissement *et de préparation du bateau de 160 000 €.*

Le tout généralement couvert par nos sponsors, le mien est mon employeur dans le civil.

APM : Donc tous les concurrents ont le devoir de se « montrer » pour honorer ces « généreux donateurs » ?

Azéo repart

M.C. : Oui bien sûr …mais ça n'est pas ce qui nous motive pour ce « 2ème » départ , on sait que pour nous, les seconds couteaux, toute la com. se fait avant et au départ de la course. En ce qui me concerne, j'espérais une place dans les 30

de ma catégorie, autant dire que mon arrivée se fera dans l'anonymat !!

APM : Enfin Maxime Cauwe, quel est votre projet après le Rhum ?

M.C. : Le programme Azéo s'arrêtera, mais je ne désespère pas, en accord avec ma famille, de progresser en Class40 et de consacrer un peu plus de temps à ma passion.

Jeudi 8 novembre

Message du concurrent Eric Jail à la direction de course :

« Nuit dingue, pointes de vent à 63 nœuds, 40 entre les grains. Froid, nuit noire, vagues énormes, dors mouillé, mange debout d'une main. Glisser, tomber, se relever.

A fond 11 nœuds vers La Corogne pour me protéger du coup de vent suivant, prévu encore plus fort.

Drisse de trinquette cassée 3 fois, écoute explosée, pompe de cale HS, retiré 10 seaux d'eau dans les fonds ».

Vendredi 9 novembre

La course est partie depuis 5 jours…

Et alors que le « duo infernal » Gabart sur Macif /Joyon sur Idec caracole en tête à 30 nœuds sur leurs Ultime, à 1 300 m du but, laissant présager une arrivée en 7 jours, et qu'une poignée de solides challengers sur Imoca et Multi50 semble sortie de la lessiveuse, cap au sud pour alpaguer l'alizé en contournant l'anticyclone des Açores, entre Madère et Les Canaries…

…L'armada des sans-grades se bat toujours, trois ris et tourmentin contre les dépressions à répétition et peinent à sortir de la zone tourmentée.

Les « réfugiés » prennent leur mal en patience dans les ports bretons.

Au large, les dépressions se succèdent à 50 nds et creux de 8 mètres.

Une réunion de l'ensemble des skippers est prévue dans quelques heures à Bénodet pour mutualiser les infos météo et fixer le moment du nouveau départ, certainement dimanche à l'aube , avec pour objectif un regroupement de la flotte des rescapés au nord du Golfe de Gascogne .

Ensuite, cap à l'ouest, au près, dans un flux de sud-ouest… puis plein sud.

Bon vent à tous… si l'on ose dire.

Dimanche 11 novembre

Il est 5 heures du matin, une poignée de vieux fous de Morgat affrontent la nuit noire sur les pontons du

L'APM présente pour le nouveau départ

Vauban pour encourager leur « protégé » et assister au deuxième départ de la flotte des « réfugiés ».

C'est ainsi qu'en quelques minutes 7 Class40 et un Multi50 quittent le port, cap à l'ouest à la rencontre des autres retardataires ; ils seront une quarantaine à se regrouper à l'entrée du Golfe de Gascogne et nous suivrons leur évolution jusqu'au large de La Corogne.

Mercredi 14 novembre

Et puis tout s'arrête. La direction de course annonce l'abandon :

Le navigateur dijonnais Maxime Cauwe a abandonné !

Les conditions de navigation de cette Route du Rhum 2018 ont eu raison de sa détermination.

Alors qu'il naviguait en 39e position au large de La Corogne, en Espagne, le skipper du bateau Azéo a annoncé ce mercredi 14 novembre 2018 qu'il renonçait à poursuivre l'aventure.

Pour sa première participation, le navigateur amateur avait été contraint de s'abriter une semaine à Camaret en raison des conditions climatiques.

Il était reparti dimanche sur son Class40 mais il craignait d'arriver très tard en Guadeloupe ce qui occasionnerait de nombreuses complications personnelles et professionnelles pour ce jeune papa et directeur financier.

Jean-Michel Lefebvre

Propos recueillis par Jean-Michel Lefebvre et Alain Marhic

S.O.S 06 28 07 70 87
DDI INFORMATIQUE
. Assistance technique à domicile
. Formation à domicile
. Vente matériels et consommables
72 RUE ALSACE-LORRAINE 29160
CROZON - TEL 06 28 07 70 87
L'informatique au plus près de chez vous !

La couleur de l'eau

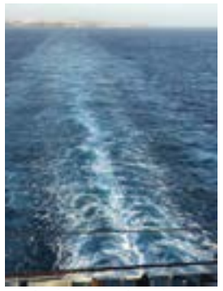
L'Atlantique de Lisbonne à Rio

Que fait tout passager d'un bateau ?

Il lève le nez et scrute le ciel, ses signes annonciateurs et ses talents de coloriste. Il hume le vent, ce compagnon de tous les instants, ne serait-ce que par la vitesse de déplacement du navire.

Enfin il regarde la mer. L'horizon tout d'abord, qui à force d'être regardé, nous renvoie à ses chimères : terre, bateau ?

Puis cette zone intermédiaire où on verrait bien apparaître une baleine ou des dauphins.



Le bleu marine de notre encre d'écolier

Mais soudain, c'est cet albatros, apparu en plein milieu de l'Atlantique, nous survolant en planant, magistral, détaché, nous examinant puis disparaissant comme il était venu, tout d'un coup, en laissant une question en suspens.

Comment fait-il pour dormir si loin des côtes ?

Puis plus près, par-dessus le bastingage, on observe l'eau.

Et alors la question se pose…
De quelle couleur est donc la mer ? Sujet de maintes discussions entre nous.

Là-bas au Cap Vert, bleu sombre, de Prusse, une nuance de violet ou peut être bien le bleu marine de notre encre d'écolier.

Le contraste bleu orange

Parfois ce bleu zébré d'orange
(comme des sortes d'algues qui flottent) matérialisant des tableaux abstraits à l'infini de nos rêveries.

Puis ce bleu que nous ne sommes pas parvenus à dé-

ATELIER NAVAL
AUL'NAUTIC
Entretiens-Réparations-Hivernages
Hors-bord / In-board
" Multi-marques "
Ventes de matériels nautiques
SITE DE TERENEZ - 29590 ROSNOËN
Dépannage 7 / 7 de 09h00 à 12h30 / 14h00 à 18h30
Tél: 06.98.25.96.42 / 06.24.06.96.42
aulnautic@hotmail.fr / www.aulnautic.com

Un bleu indéfini

finir mais qui nous a ému.

Probablement ce bleu qui fait de notre planète cette sphère bleue, vue de l'espace.

Comme un bleu dont la base serait le bleu « paquet de Gitanes » (ok ce n'est pas glamour, mais tout le monde visualise), auquel on ajouterait un peu d'outremer, de bleu de Rex et une « densité translucide » comme éclairée par dessous depuis la profondeur des abysses, qui rend ce bleu merveilleux indescriptible.

Pourtant j'essaie car j'ai envie de le partager tant il est émouvant…

Et chaque fois que nous regardons de quelle couleur est la mer, aujourd'hui, à l'instant présent, immanquablement nous reparlons de ce bleu pour encore essayer de le décrire pour ne pas le perdre.

Mais nous sommes interrompus par la nuit car ici tous

Tous les chats ne sont pas gris

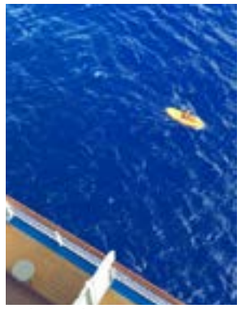
les chats ne sont pas gris.

Nous faisons l'expérience du NOIR intégral.

Le ciel et la mer se confondent dans la nuit sans lune ni étoiles, loin de toute activité humaine.

Nous avançons dans les ténèbres sans limite où la mer n'a plus de couleur puisqu'elle n'existe plus, glaçant dans cette chaleur tropicale.

Marie-Christine Cros



La profondeur des abysses

1979 - 2019 : 40ème anniversaire

L'historique de l'association est intimement lié à l'histoire du port.

L'ancien môle de pêche est construit pour moitié dès 1885, puis prolongé en 1902. Il est élargi durant l'hiver 1951-1952 et équipé en 1956 d'un feu d'accès (hauteur 9 mètres, portée 9 milles secteur blanc et 6 milles secteur rouge).

L'ancien môle

Le musoir du môle est démonté le 27 juin 2006. L'idée d'un port de plaisance est lancé à l'initiative de la municipalité en 1968. En 1969 un premier projet voit le jour en utilisant un procédé de brise-lames composés de modules creux en béton. S'appuyant sur l'ancien môle de pêche, la construction du port de plaisance va s'échelonner sur 4 ans (1970 - 1974). La tempête de septembre 1970, puis la faillite de l'une des entreprises chargées des travaux arrêtent le 1er projet. La municipalité opte en 1971 pour la construction d'une digue en enrochement enracinée à la falaise à la pointe du Kador.

1974 - Le ponton C

Le 1er ponton est prêt à accueillir les plaisanciers pour la saison 1974. Les pontons s'installent les uns après les autres avec l'arrivée de bateaux de plaisance de plus en plus nombreux au fil des années.

Au début de 1979, François Menesguen réunit une soixantaine d'usagers pour leur proposer de se retrouver dans un but amical, afin de mieux se connaître et d'établir entre eux de bonnes relations en toute convivialité. L'association, voit le jour en 1979 sous l'appellation « Association des usagers du port de plaisance de Crozon-Morgat ».

Pour se démarquer des autres activités du port, l'association des Usagers devient en 1992 « l'Association des Plaisanciers de Morgat » et change de logo. Son président fondateur, François Menesguen, gérera l'as-

Les pontons A à G

sociation pendant 3 ans. Se succéderont ensuite Léon Jaguelin (1982), Louis Verveur (1986), Jacques Leblais (1988), André Kerdoncuff (1996), Marcel Ely (1999), Claude Galtat (2000), André Kerdoncuff (2004), Jean-

2010 - Le ponton H avec le décalage des autres pontons

Claude Bournérias (2006) et Dominique Bournérias (2017). L'association dispose de son 1er local en 1993 et emménage dans son local actuel en 2008. Tournée vers les activités nautiques, la voile et la pêche, l'association

Le ponton I

est devenue au fil du temps un lieu de rencontres et de partage de bons moments entre amis.

3 avril 1979

François Menesguen, 1er président, crée l'Association des usagers du port de plaisance de Crozon-Morgat et lance le 1er logo

Le 1er logo

1982 - Léon Jaguelin, 2ème président

1986 - Louis Verveur, 3ème président lance le 1er bulletin

1987 - Mise en place d'un disque de stationnement pour l'accès au parking du port réservé aux plaisanciers et création de la 1ère flamme

La 1ère flamme

1988 - Jacques Leblais, 4ème président

1989 - 10 ans

1990 - 1ère présence de l'association au conseil portuaire

Dernier numéro (n°10) de la première série de bulletin annuel monochrome

1991 - Absence de bulletin

1992 - (78 adhérents) - Modification des statuts : l'association devient « l'Association des Plaisanciers de Morgat » avec un nouveau logo et la création 'une nouvelle flamme

Le 2e logo et la 2e flamme

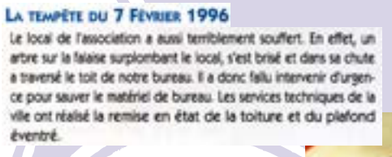
1993 - (107 adhérents) - Inauguration du 1er local, retour du bulletin de liaison avec un nouveau n°1 qui adopte la couleur et le 2ème logo

1994 - (113 adhérents)

1996 - (120 adhérents - André Kerdoncuff, 5ème président, change le logo

Le 3e logo

La 3e flamme



La tempête du 7 Février 1996

Le local de l'association a aussi terriblement souffert. En effet, un arbre sur la falaise surplombant le local, s'est brisé et dans sa chute a traversé le toit de notre bureau. Il a donc fallu intervenir d'urgence pour sauver le matériel de bureau. Les services techniques de la ville ont réalisé la remise en état de la toiture et du plafond éventré.

1997 - 130 adhérents) - 1ère revue avec le 3ème logo

1998 - (120 adhérents)

L'Association aide la S.N.S.M. : un chèque de 1.500 Frs remis à l'issue de notre Assemblée Générale (photo Le Télégramme)

1999 - 20 ans

Marcel Ely, 6ème président

LE CONCOURS DE PÊCHE 1999

2000 - Claude Galtat, 7ème président

2001 - Le bureau

2002 - Création du 1er site internet

2004 - *(139 adhérents)* - Le traditionnel concours de pêche

Le Président Galtat remet à M. Oury le 1er Prix du Concours de pêche 2004.

André Kerdoncuff reprend provisoirement la présidence suite à la disparition de Claude Galtat

2005

2006 - Jean-Claude Bournérias, 8ème président

2008 - Mise à disposition du 2ème local

2009 - 30 ans

2010 - Participation de l'association au forum des associations et accueil annuel par la SNSM à Douarnenez

Jean-Claude Bourneras, (à gauche), président de l'association des plaisanciers morgatois, a présenté son association, samedi, lors du Carrefour des associations.

Accueil sur le bateau SNSM

2011 - Lancement du 1er flash trimestriel

2012 - Création de la carte de membre

2013 - Accueil annuel de la SNSM avec remise du traditionnel chèque de soutien

Fourniture gratuite d'un exctincteur

2014 - Tempête de février

2015 - Sortie Camaret/Aber-Wrac'h

2016 - Lancement des premiers vêtements avec le logo de l'association

2017 - Dominique Bournérias, 9ème président

La sortie Douarnenez

Le cochon grillé à Kerlouantec

La visite du CROSS Corsen

2018

La sortie Douarnenez

2019 - 40 ans

Lancement d'un nouveau site internet

Un hommage amical est rendu aux présidents qui se sont succédés depuis 1979 et à qui nous devons le plaisir de pouvoir fêter ensemble, cette année, ce 40ème anniversaire.

Alain Marhic

Le sauvetage

Les lance-amarres

Le lancer d'amarre

Comme beaucoup d'échouements ont lieu près de la côte, on a très tôt imaginé des systèmes de va-et-vient reliant l'épave à la plage. Des postes lance-amarres tenus par des douaniers étaient autrefois répartis sur tout le littoral avec dans les postes de guet, des fusils, des canons et plus tard des fusées, projetant une flèche entraînant un petit filin sur le navire échoué. A ce filin était reliée une aussière que les marins halaient à bord et fixaient solidement à un mât, l'autre bout étant accroché par les équipes à terre, sur un point élevé de la côte.

Les sémaphores

La surveillance des approches maritimes trouve ses origines au tout début de la navigation. D'anciennes tours romaines et génoises, ainsi que des tours sarrasines, notamment en Méditerranée, peuvent encore témoigner des dispositifs déjà adoptés sur le littoral pour guetter le large et signaler toute menace. A l'époque romaine, on comptait 3 200 tours de guet réparties sur les 5 600 km de côtes.

Les canots de sauvetage

Il y a cinquante ans, quand la SNSM est née, une bonne partie des canots de sauvetage était encore en bois et aucun ne dépassait les 10 nœuds. Aujourd'hui les canots de sauvetage de la SNSM sont de 4 types différents, identifiés par le premier chiffre de leur immatriculation et la couleur de leur coque. En mémoire des 2 associations dont elle est héritière, la coque des canots tous temps est de couleur verte (SCSN) et celle des autres embarcations de couleur bleue (HSB).

Les canots tous temps, armés par 8 canotiers, peuvent sortir dans n'importe quelle condition de vents et de mer. Ils portent un numéro commençant par SNS 0. Ces canots sont insubmersibles et autoredressables. Ils sont propulsés par 2 moteurs diesel de 400 chevaux qui leur assurent une vitesse de 20 à 22 nœuds. Ils sont prévus pour durer 30 ans.

Les CROSS

Les Cross ont démontré depuis leur création, en 1967, qu'ils jouent un rôle capital dans toutes les opérations qu'ils mènent dans le domaine du sauvetage, de l'assistance ou dans la surveillance du trafic maritime. En la SNSM ils ont trouvé un appui sans faille, toujours prête à répondre à toutes les interventions.

7 centres en France :

- Le Cross Gris-Nez, Pas de Calais, se singularise par sa vocation internationale ;

- Le Cross Jobour, qui couvre la zone d'Antifer au Mont-Saint-Michel, est référent pour la surveillance des pollutions marines ;

- Le Cross Corsen, du Mont-Saint-Michel à la pointe de Penmarc'h, veille sur le trafic au large d'Ouessant ;

- Le Cross Etel, de la pointe de Penmarc'h à la frontière Espagnole, surveille par satellite les navires de pêche ;

- Le Cross La Garde, surveille l'ensemble de notre littoral méditerranéen, Corse comprise ;

- Les 2 Cross outre-mer, veillent sur les Antilles-Guyane et la Réunion et sont responsables d'immenses zones dans les Antilles, l'océan indien ou dans le Pacifique.

Le sauvetage par radio et hélicoptère

Outre les moyens de la SNSM et les moyens navals des autres administrations, les Cross peuvent avoir recours aux moyens aériens de la marine nationale, de la gendarmerie, de la douane, de la protection civile, de l'armée de l'air et de l'ALAT (Aviation Légère de l'Armée de Terre). Ces appareils bénéficient d'une rapidité de déplacement inégalée et ils offrent à leurs équipages une couverture visuelle plus étendue que depuis un bâtiment de surface. Suivant la distance des secours à apporter, c'est un avion ou un hélicoptère qui partira repérer et aider les victimes.

La radio

Sans la radio, qu'on appelait TSF (transmission sans fil) à l'époque, personne n'aurait survécu au naufrage du

CROZON
A. Le Bris
Morgat
AMBULANCES
VSL
TAXI
DE LA
PRESQU'ÎLE
TAXIS CONVENTIONNÉS
CROZON 02 98 27 04 19

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

Titanic et c'est d'extrême justesse que Harold Cottam, l'opérateur radio du Carpathia, capta le message de détresse, au moment ou il s'apprêtait à éteindre son poste pour aller se coucher. Après la première guerre mondiale, la veille radio devint obligatoire 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 sur tous les bâtiments.

Les drones

Présenté au congrès international des sauveteurs en mer de juin 2015, le drone Helper est capable d'atteindre le baigneur en détresse en quelques secondes. Grâce à sa caméra, les sauveteurs voient s'il s'agit d'une vraie situation de détresse. Si c'est le cas le drone peut larguer une bouée à gonflage automatique. Le nageur en difficulté peut attendre les secours en toute sécurité et grâce à la radio intégrée à la bouée, il peut communiquer avec les sauveteurs. Malheureusement ils volent moins d'une demi-heure et ils ne supportent pas des vents de plus de 50 km/h.

Les hommes et les femmes

Protéger la vie en mer et sur le littoral, prévenir les risques, tel est le cœur de la missions des sauveteurs bénévoles de la SNSM, qu'ils soient embarqués, nageurs sauveteurs, formateurs ou cadres, dans un esprit de solidarité hérité de leurs aînés et propre à la communauté maritime. Cet engagement peut étonner à une époque où le « chacun pour soi » est sans doute plus répandu. Et pourtant ils sont là.

Les stations de proximité :

L'équipe de la SNSM de Camaret

- La station de Camaret sur Mer, présidée par Claire Ferré, avec le canot Notre Dame de Rocamadour ;

Ets. FABIEN
Rocade Nord
Route de Camaret
CROZON
Tél. 02 98 27 27 35
Fax 02 98 26 19 31
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

L'équipe de la SNSM de Douarnenez

- La station de Douarnenez, présidée par Gaby Jaouen, avec le canot Penn Sardine.

Extraits du très beau livre de Gérard Piouffre Sauveteurs en mer Éditions Ouest-France.

Une nuit tragique

Rapport de la sortie :

Motif de la sortie : assistance à un voilier en difficulté.

Équipage : 5

Alerte donnée par un témoin, heure : 0 h 45

Temps : vent de s.w., 18 nds, mer agitée

Provenance : Morlaix. Heure d'appareillage : 1 h 20

Destination : Camaret. Heure de retour: ……

Observation du vice-président, Georges Menut :

"J'ai appris à 8 h 30 par le CROSS CORSEN, la fin de notre canot. Je n'étais pas au courant de leur sortie nocturne. C'était un équipage d'élite. Notre meilleure équipe. Une telle catastrophe ne peut être que le résultat de circonstances imprévisibles.

Le 7 août 1986, vers 0 h 45 des plaisanciers arrivant au port de l'Aber-Wrac'h, signalent au président de la station qu'ils avaient aperçu des fusées rouges dans la direction WSW du port.

Joseph Oulhen téléphone alors au CROSS CORSEN. Celui-ci avait déjà demandé au canot de Portsall de sortir estimant que ces fusées étaient plus proches de ce lieu. Vers 1 h 00, le CROSS rappelle le président pour lui demander d'intervenir car le canot de Portsall avait un empêchement. Jo Oulhen rassemble un équipage et décide d'appareiller avec la vedette Libenter. Malheureusement, il fut impossible de la démarrer. Il décide

Le canot Capitaine de corvette Cogniet avant le naufrage

alors de prendre le grand canot et appareille à 1 h 20. Le contact radio fut établi avec le CROSS. Ce dernier est lui-même en contact avec le bateau en difficulté. Il s'agit d'un voilier de St Malo. Il s'est échoué à l'île du Bec, commune de Lampaul-Ploudalmézeau.

La marée étant basse et aidé par des estivants les 5 personnes du voilier ont regagné la terre ferme à pied.

A 2 h 46, le CROSS prévient le C.C. Cogniet que tout l'équipage du voilier est sain et sauf. Le canot répondit qu'il allait voir ce qu'il pourrait faire éventuellement pour le voilier. Ce fut le dernier contact radio avec le canot.

Le CROSS ne s'inquiéta pas, dans un premier temps, de ne pas obtenir le canot par radio car la chose n'était pas rare.

Vers 6 h 50, le CROSS n'obtenant toujours pas de contact, fit sortir le canot de Portsall et un hélicoptère. Celui-ci trouva l'épave du canot à 9 h 40 échoué sur les roches de Kerguen, presqu'île de Ste Marguerite à Landéda.

Aucun membre de l'équipage ne semblait être à bord. La coque paraissait être en état mais la passerelle et le pont étaient complètement mis en miettes. Il avait dû se retourner et cogner ensuite violemment sur les roches de Kerguen. Une roche un peu plus haute le remit probablement dans sa position normale.

Cabinet Tréguer
Transaction
Gestion locative
Location à l'année
Location de vacances
Retrouvez-nous sur :
www.cabinet-treguer.fr
www.vacances-presquile-crozon.fr
46, rue Alsace Lorraine
29160 - CROZON

Les corps de Jean Thomas et de Patrick Vigouroux furent retrouvés à sec sur les roches de Kerguen. Les corps des trois autres membres de l'équipage n'ont pas été retrouvés à ce jour malgré toutes les recherches effectuées à terre à marée basse, en mer et par de nombreux plongeurs.

Le voici après le naufrage, on imagine la puissance de la mer

Les cinq hommes formant notre meilleure équipe, si dévoués, qui avaient fait tant de sorties et de sauvetages ont payés de leur vie leur dévouement au sauvetage en mer. Hommage à eux, à leurs familles si brusquement et durement éprouvées".

Dominique Bournérias

Extrait d'une nuit tragique : naufrage du canot Capitaine de Corvette Cogniet le 7 août 1986 sur le site http://snsmaberwrach.fr

Ets KERMEL
Image - Son - Ménager
ZAC du Bourg
29160 CROZON
02 98 27 29 64
albert.kermel@orange.fr
pulsat
BOUTIQUE CANAL+

Garage Broënnec
RENAULT
DACIA
1, Bld Pierre Mendes France - 29160 CROZON
Tél : 02 98 27 03 11 - accueil@garagebroennec.fr

Le Morgatois

Un des derniers thoniers

Le Morgatois est un ancien thonier-ligneur du port de Morgat construit en 1954 au chantier Tertu pour Yves Le Moign et consorts.

Le Morgatois au port musée de Douarnenez (2014)

Son immatriculation d'origine était CM3031 (1954-1976). Cependant, à partir de 1976, la numérotation est passée à 6 chiffres, et devient CM 231625 (quartier maritime de Camaret sur mer).

De 1954 à 1988 il a pratiqué la pêche au thon l'été dans le golfe de Gascogne et la coquille St-Jacques l'hiver.

Durant sa carrière, son aspect a changé plusieurs fois, notamment ses couleurs et la taille de la timonerie. De 1974 à 1988, la passerelle en polyester, surélevée, était plus grande, d'aspect plus «moderne».

A sa sortie de la flotte de pêche en 1988, il échappe à la destruction en étant racheté pour la plaisance par une famille de marins passionnés de Douarnenez

Il retrouve après sa restauration dans les années 1990 ses couleurs vertes d'origine avec une ultime, quatrième cabine plus proportionnée et est remis à 'eau en 1994.

Il reste cependant un bateau à propulsion mixte, à voiles moins grandes que la plupart des dundees de taille comparable.

Le Morgatois sous voile

Dans les années 2000 il subit une nouvelle restauration et des aménagements pour effectuer un périple jusqu'au Canada. Le bateau est armé pour la haute mer par ses propriétaires et traverse l'Atlantique pour se trouver, l'hiver 2005–2006, dans l'estuaire du Saint-Laurent.

Après avoir touché Saint-Pierre et Miquelon et effectué des escales dans le coin de Rocher Percé, de Trois Pistoles, de Rimouski, du Saguenay, de Québec, de l'Île aux Coudres, de Montréal et de Longueuil, le Morgatois a mouillé dans le port de Sorel-Tracy où il a hiverné en 2005-2006.

Il est actuellement basé à Douarnenez et naviguait lors des fêtes maritimes de ce port et de Brest.

En mai 2014, il est amarré au Port-Rhu de Douarnenez et porte une pancarte «à vendre».

Le Morgatois au mouillage devant Morgat

Aux dernières nouvelles ce bateau serait à céder à 1 € mais il y aurait une remise en état de 300 000 € avant de naviguer de nouveau.

Avis aux amateurs et admirateurs du patrimoine maritime local !!!!

A défaut de repreneurs il serait détruit !

Gréement : chaque mât en 1 seule partie (mât à pible), voile à corne sur chacun des 2 mâts, flèche sur le grand mât seulement, 1 foc, une trinquette, 1 voile d'étai sur le mât de tapecul.

Matériaux : coque, pont et mâts en bois

Longueur de la coque : 17,1 m

Maître-bau : 6 m

Tonnage : 50 tonneaux

Jean-Pierre Menesguen

Sources : thonier Morgat, Wikipédia

Photos F. Madic

Mille sabords !

Mile, mille, encablure et nœud

Le mile

Le mile (prononcer maille) est une unité anglo-saxonne terrestre valant environ 1 609 m (moyen mnémo : un ciseau neuf) et qui est à proscrire en langage maritime.

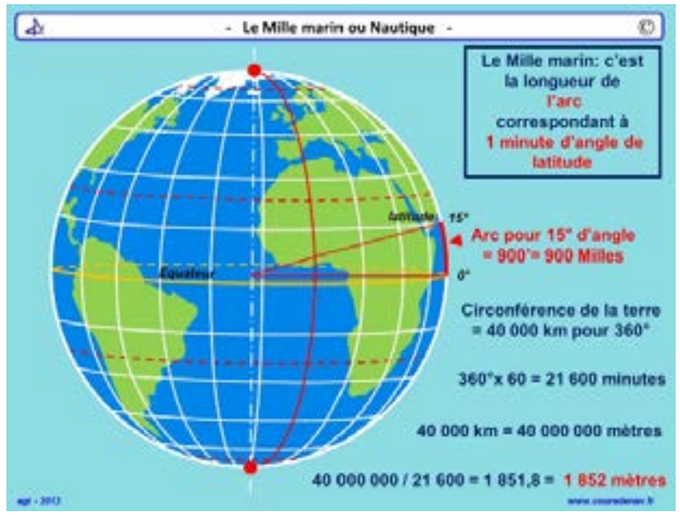
Le mille

A l'origine, le mille marin, était égal à un arc de méridien terrestre d'une minute d'angle (en latitude donc).

Du fait de la forme de sphère aplatie de la terre, cette définition conduit à une longueur qui varie légèrement en fonction de la latitude, d'environ 1 861,6 m aux pôles à environ 1 842,9 m à l'équateur. Les pays dans lesquels le mille marin était en usage ont adopté historiquement une valeur proche de leur zone géographique et donc légèrement différente d'un pays à l'autre.

La dénomination adoptée par la première conférence hydrographique internationale extraordinaire (Monaco, avril 1929), réunissant 22 nations maritimes, était le mille marin international, défini comme ayant une longueur égale à 1 852 fois celle du prototype international du mètre. À la création du système international d'unités en 1960, le bureau international des poids et mesures (BIPM) déconseillait l'usage du mille. Ce n'est actuellement plus le cas.

En 1982, la convention des Nations unies sur le droit de la mer emploie le mille marin pour définir les notions de mer territoriale et de zone économique exclusive (ZEE).



Définition du mille

Notons au passage que l'encablure est quant à elle la longueur correspondant au dixième de mille marin soit 185,20 mètres (environ 100 brasses).

Dans la Marine nationale française, le terme nautique est utilisé à la place de mille marin afin d'éviter, dans la langue française, toute confusion avec l'adjectif numéral mille. De même, le terme mille nautique est une traduction littérale incorrecte de l'anglais nautical mile et est à proscrire. La notation minuscule "m" pouvant être confondue avec une autre unité SI (le mètre) est aussi à proscrire.

Le BIPM spécifie qu'il n'existe pas de symbole convenu au niveau international et que les symboles M, NM, Nm et nmi peuvent être utilisés ; "NM" étant le plus fréquemment rencontré.

Le nœud

À l'origine de la marine, bien avant que nous bardions nos bateaux de capteurs électroniques, la solution pour mesurer la vitesse était de jeter une planche reliée par un bout à l'arrière du bateau. La planche était lestée sur un bord pour pouvoir tenir verticalement et le bout était marqué d'un nœud tous les 47 pieds et demi (15,43 m). La planche était jetée à l'eau et il suffisait de compter le nombre de nœuds écoulés, le temps d'écoulement d'un sablier de 30 secondes, pour déterminer la vitesse instantanée du bateau ; 1 nd = (15,43 m / 1 852 m) x (3 600 s / 30 s).

L'usage des lettres "kn" (de l'anglais knot) en minuscules pour l'unité du nœud est retenu internationalement par la documentation nautique, cartes et instructions nautiques. Dans la Marine nationale française, le symbole "nd" ("nds" au pluriel) est couramment utilisé dans les documents opérationnels.

Et le sabord alors ? C'est une ouverture quadrangulaire pratiquée dans la muraille d'un navire, munie d'un dispositif de fermeture étanche.

Alain Marhic

Source Wikipédia

Raconte nous Jean-Paul

Épisode 2 - Joshua en Atlantique

Lors du précédant numéro de la revue, je vous ai raconté l'épisode du naufrage de Bernard Moitessier à Cabo San Lucas, l'évaporation dans la nature du Joshua et enfin le retour du voilier mythique à La Rochelle au sein de la collection du Musée Maritime.

Des milles au loch

J'évoque maintenant le devenir du voilier alors que nous avions renoué la relation avec Bernard lui même très heureux de savoir son vieux compagnon en bonnes mains à La Rochelle.

Je rappelle l'engagement du Musée Maritime auprès de Bernard « faire naviguer Joshua le plus possible ». L'association des Amis du Musée fut chargée de proposer des sorties en mer à divers équipages initiés à la voile ou non. Des centaines de fans peuvent depuis embarquer et vivre le large à bord de Joshua. J'eus la chance de présenter sous voiles le valeureux Joshua repeint à neuf à sa première représentation officielle dans le spectacle nocturne que la revue Voiles et Voiliers organisait dans le vieux port de La Rochelle pendant le Grand Pavois : Les Voiles de Nuit.

Un pont dégagé idéal pour manœuvrer surtout en famille

Patrick Schnepp (créateur et directeur du Musée Maritime) nous avait convié entre amis à un briefing avant manip. dans « l'annexe de notre musée, le bien nommé Bar André » . A l'issue de la séance un peu arrosée « au Bouvet pétillant , je devais prendre les commandes !

A cette époque Joshua sortait de grand carénage, les drosses de barre n'étaient pas à poste, il y avait juste la petite barre franche à l'arrière, le gréement n'était pas réglé, mais soucieux d'être de la fête et malgré notre bonne volonté c'était un peu anticipé de se présenter de nuit sous les projecteurs devant un énorme public de « connaisseurs ».

Mais à cœur vaillant rien d'impossible, nous avons pris notre tour dans la file des voiliers qui devaient se présenter entre les 2 tours de La Rochelle.

Les Voiles de nuit de La Rochelle

De nuit vers 22 heures avec un petit vent de terre, entrer dans le vieux port n'était pas difficile, mais avec un timing réduit (imposé par la régie du spectacle) sans répétition et avec un voilier pas vraiment réglé, les chances de cafouillage étaient assez grandes.

Jean-Paul Lemaitre à l'heure de l'apéro

Nous avons croisé les doigts, « espérant que les dauphins bienveillants de Bernard nous guideraient », puis sur un commentaire improvisé en live par Georges de Caunes, Joshua a viré lentement, je lui parlais pour l'encourager à virer lof pour lof avec le quai juste un peu trop près de l'étrave, ouf l'empannage réussit, voiles en ciseaux et sans un bruit, direction la sortie, sans une écoute à la traîne, comme un numéro de music-hall bien rodé !

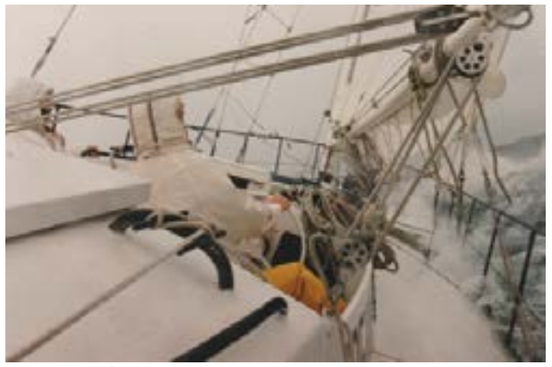
Les projecteurs se sont éteints, nous avons entendu le tonnerre d'applaudissements des milliers de spectateurs massés autour du vieux port. C'était juste après l'arrivée de Joshua à La Rochelle et c'était une révélation pour les spectateurs.

J'avais vraiment les mains moites sur la barre franche… les autres équipiers dissimulés dans le cockpit reprirent leur respiration !

Voilà comment débuta Joshua devenu rochelais de cœur et vaillant compagnon du Musée Maritime.

La suite de sa carrière muséographique se déroula avec d'autres équipages dont une traversée transatlantique comme navire d'assistance d'une mini-transat avec retour par la route nord, sans le moindre pépin.

Nous avons eu le grand privilège Patrick et moi de mener Joshua à Brest 1992, première grande manifestation maritime d'envergure internationale. Le souvenir



Joshua dans la brise

que nous en gardons est impérissable. Une navigation dans un brouillard total (pas de GPS à l'époque) pour nous retrouver bord à bord avec des chaloupes sardinières dans le raz de Sein simplement en s'interpellant à savoir si nous étions bien tous en route pour la même destination…et toujours dans le coton !

Passage du Toulinguet dans les mêmes conditions avec pétole puis dans le goulet avec repérage à l'oreille pour croiser un Drakkar avec son équipage de Vikings moustachus en armes équipés de lances, d'arcs, de boucliers et précédé d'une étrave de dragon menaçante !

Carénage sur le slip du musée, Babeth aux pinceaux

L'événement promettait du spectacle, le brouillard se levant la flotte au grand complet s'affichait du large vers la terre. Quelle armada ! Un mélange impensable, des trois mâts, des voiliers de travail car c'était le renouveau de la voile traditionnelle avec 81 unités reconstruites pour l'événement . En vue de la pointe des Espagnols, la brise s'étant rétablie, nous remontions sur une galère rouge armée par des ukrainiens qui tiraient comme des diables sur de longs avirons. Ils arrivaient d'Odessa par la mer et les canaux, ils étaient en route depuis 6 mois sans avoir de papiers en règle pour certains et pas grand chose à manger. Par la suite nous avons hébergé l'équipage à La Rochelle avant que le navire ne se dégrade car de construction très éphémère, bois tendre sans protection contre les tarets entre autre.

Nous avons pris notre mouillage entre Pen Duick à Eric Tabarly et Kurun à Jacques-Yves Le Toumelin. Amarrage sur corps mort, à quai nous risquions d'être débordés par le flot de visiteurs. Je ne pensais pas que Joshua soit aussi connu. Les photographes s'en donnèrent à cœur joie, ravis d' avoir sur le même cliché trois des voiliers mythiques de l'histoire maritime française, c'était une première !

La fête fut inoubliable, les libations encore plus, je retiendrai comme temps fort la mise à l'eau de La Recouvrance avec Tabarly godillant dans sa minuscule annexe au pied du monumental ponton grue soutenant en l'air le magnifique navire.

Pour Joshua le moment fort fut le défilé nocturne en Penfeld où sous un projecteur puissant nous l'avons fait évoluer (au moteur) devant un public attentif au commentaire et dans un silence « religieux ». Beaucoup d'émotion pour nous à bord.

Pour ce premier événement brestois, Bernard n'avait pas souhaité embarquer avec nous, il craignait de se retrouver dans une si grande foule, sa maladie le tenaillait déjà et sa santé se dégradait. Mais nous étions invités sur la route du retour à faire escale au Bono où Véronique sa compagne et lui avaient une petite maison bretonne.

Sans trop les avoir prévenus de l'heure de notre arrivée, Bernard et Véronique se tenaient avec des jumelles à l'entrée du Golfe du Morbihan et c'est tout dessus, le liston dans l'eau au près tribord amure que Joshua présenta « les honneurs » à son vieux compagnon.

La soirée fut familiale, nos enfants furent de la partie, Bernard enthousiaste s'était mis au fourneau dans ce penty remodelé à la sauce Moitessier c'est à dire pratique, aménagement style maritime, pas compliqué à entretenir un peu comme dans Joshua.

Embarquement sur Joshua

La première impression que l'on ressent c'est de mettre le pied sur un morceau d'histoire maritime, à condition naturellement d'avoir lu « La Longue Route » , le deuxième ressenti c'est le côté solide et stable de la bête : un pont dégagé avec un bouge assez marqué, de l'espace pour circuler et des filières hautes rigides en tube d'acier. Tout cela contribue à un sentiment de sécurité, c'est fait pour le solitaire et la haute mer. Le cockpit semble bien petit situé en arrière du maître-couple pour être protégé de la mer de l'arrière. A tribord on trouve une petite barre à roue dont l'axe traverse la cabine, qui du temps de « La Longue Route » permettait de barrer de l'intérieur bien protégé par la bulle qui n'était qu'une simple bassine à trous transformée avec vision panoramique. La partie arrière du cockpit donne accès à la cabine arrière par un panneau étanche. Tout à l'arrière se trouve la barre franche connectable à son conservateur d'allure (le pilote auxiliaire de l'époque) mis au point par Henry Wakelam le vieux pote de Bernard.

Chenal du vieux port fin de croisière

Le gréement est celui de Ketch bermudien, à l'origine le grand mât était un simple poteau télégraphique, depuis remplacé par un premier mât bois aux USA puis en 2000 par un mât et un artimon en bois avec assemblage contre-collé en Spruce le tout plus haut et plus léger, malheureusement Bernard n'a pas connu cette amélioration radicale qui a amélioré les performances de Joshua. Pour avoir mené Joshua avec les deux versions de gréement, je peux dire que c'était le rêve de Bernard d'alléger et de grandir les mâts afin d'augmenter la voilure.

L'aménagement intérieur est resté proche de l'époque Moitessier sauf que la cloison étanche en pied de mât a été supprimée par Bernard en Polynésie après son tour du monde et demi. Répartition très classique : table à carte à bâbord, cuisine à tribord petite marche pour descendre dans le carré confortable avec une bonne hauteur sous barrot. Accès au poste avant par une petite coursive, toilette à tribord, avec Bernard c'était un seau qui ne tombe jamais en panne… Poste avant, voilerie et couchette confortable même en mer .

Joshua en carénage avec son hélice décalée sur tribord, les bosses du naufrage sont visibles sous la flottaison tribord

Nous venons de faire le tour de Jojo, maintenant hissons et prenons la mer. Bernard n'a jamais été un fan de moteur, au début rien ! puis plus tard un petit moteur tout juste bon à le déhaler dans le lagon . Le musée maritime outre mâts voiles et équipements de navigation a également motorisé le ketch avec un bon diesel dont la particularité vient du fait que l'arbre d'hélice se positionne à tribord ce qui ne favorise pas toujours certaines manœuvres portuaires notamment en marche arrière, mais c'est un coup à prendre.

Joshua sous voiles est élégant, dans le petit temps ce n'est pas un foudre de guerre mais dès que la brise rentre il galope facilement et plus la brise monte plus il galope, son vrai domaine,

Retour festif à La Rochelle escorté par le remorqueur St Gilles

c'est la grosse brise même lourde dans une mer formée. Bien sûr pas au près serré, mais avec du mou dans les écoutes il chevauche facilement les crêtes de vagues, n'enfourne pas et sa stabilité de route vous rassure rapidement.

Bernard ne faisait jamais de vent arrière avec Jojo il préférait sur les longues distances océaniques tirer des bords de largue, il n'avait pas de spi et pas de tangon. Les amis du Musée ont ajouté un spi et d'autres voiles légères qu'à l'époque le petit budget de Bernard ne permettait pas.

Je me souviens d'un retour de Bretagne vers le sud (vent d'ouest 25 / 35 nœuds) à deux équipiers (Schnepp et moi) nous avions sans efforts torché un bon 190 milles en 24 h et nous aurions fait peut-être plus avec le gréement actuel de Joshua.

J'ai aussi le souvenir d'une régate amicale avec un autre Joshua dont le skipper était un officier de marine expérimenté et qui fut très surpris de la vélocité « du vrai-Joshua-Moitessier » forcément le sien était plus confortable, très renforcé et plus lourd. Notre ami l'officier a offert le champagne aux deux équipages, sans regret et sans amertume car finir derrière « Le Joshua » ce n'était pas Trafalgar.

Vivre un coup de vent à bord de ce Mythe est une bonne expérience qui forge le matelot, peut-être à cause de la présence du « vieux » embusqué quelque part à bord ?

J'espère que la balade vous a plu, Bernard signait ses courriers par ....."*Salut et Fraternité*"

Hommage

Patrick Schnepp est décédé mi-novembre 2018, il fut l'opiniâtre créateur du Musée Maritime de La Rochelle, tout au long de sa quête en tant que directeur du musée il est arrivé à réunir, sauver et faire classer monument historique des navires tels que la drague à vapeur TD6, la frégate Météo France 1, le remorqueur Saint Gilles, le canot SNSM Capitaine de frégate Leverger, le chalutier pêche arrière Angoumois, le chalutier classique Manuel Joël, le canot Major de l'escorteur d'escadre Duperré, Joshua de Bernard Moitessier et dans son sillage la création du Yacht Club Classique permettant ainsi de réunir dans le bassin à flot devant le Musée une flottille de yachts classiques exceptionnelle.

Jean-Paul Lemaitre

La suite au prochain numéro : épisode 3 - Joshua en Amérique en l'an 2000 il fut le premier voilier monument historique à être détourné pour participer à une course transatlantique, l'OSTAR la transat anglaise.

1993 : dernière navigation de Bernard à bord de Joshua

Adhérent

Avoir l'idée de le devenir

La retraite nous a été de tous les temps présentée comme une seconde vie qu'il faut, suivant les recommandations des aînés, bien occuper afin d'éviter la déprime et éloigner la vieillesse.

Que peut-on faire pour cela ? Que d'interrogations !

Les professionnels de la plaisance nous font une suggestion : « *adressez-vous à l'association des plaisanciers de Morgat »,* avec un qualificatif d'encouragement *« c'est une bonne association* ».Après une longue réflexion du couple, nous sommes envahis par le désir de découvrir un horizon différent et de pouvoir partager la passion de la mer. Nous décidons de franchir la porte de l'association et l'aventure commence, avec le sentiment d'avoir pris la bonne décision.

Les quelques interrogations que nous avions s'estompent très vite en laissant une large place au plaisir de rencontrer des personnes venant d'horizons différents.

La carte d'adhérent

Les amitiés naissent et plus de doute sur notre choix ; quel plaisir que de grossir le nombre de participants à l'apéritif du samedi, quel bonheur que de participer activement aux différents évènements organisés tout au long de l'année par l'association. Quatre ans se sont écoulés, un peu d'investissement et une vie passionnante qui contribue au bon équilibre de nos vies.

Pour conclure notre histoire personnelle, nous vous invitons à venir nous rejoindre, vous ne serez pas déçus.

Michel Hanart

Morgat devient centre de culte

De Sainte-Marine à Gwel-Mor

Avant la révolution, Morgat, qui n'était alors qu'un petit village de pêcheurs, possédait une chapelle dédiée à sainte Marine, vierge chrétienne inscrite au Martyrologe romain à la date du 18 juin et qui subit sa passion à Alexandrie.

Le culte y était-il régulièrement assuré ? Nous le croyons volontiers. Une lettre datée de 1745, souvent citée, nous apprend qu'il y avait à Crozon 18 chapelles desservies par les prêtres de la paroisse, « qui se trouvent tous à la grand'messe de la Mère-église ». Sainte-Marine était du nombre : elle figure au rôle des décimes de 1789 pour une somme de « une livre quinze sols ».

Peut-être même y a-t-on jadis célébré des obsèques, car il existe près du lavoir de Morgat un endroit appelé « Ar Vered », le cimetière.

Pendant la révolution la chapelle fut désaffectée : en 1793 on descendit les cloches.... Plus tard, elle fut transformée en corps de garde et en dépôt.

Après le concordat, plusieurs édifices de la paroisse furent restaurés et rouverts au culte par les soins du curé Antoine de Mauduit du Plessis : on ne trouve aucune mention de Sainte-Marine, sans doute jugée inutilisable.... Une fenêtre ogivale du restaurant Les Flots », naguère « Hôtel Sainte-Marine », provient de la chapelle qui se trouvait à cet endroit même, du côté du quai.

La fenêtre ogivale de l'ancienne chapelle conservée au restaurant Les-Flots

L'autre quartier de Morgat le village de Toul-al-Loc'h en était séparé par un étang, (en breton du pays, loc'h = étang), qu'un canal faisait communiquer avec la mer. Un pont à rambardes franchissait ce canal.

Pendant tout le XIXe siècle et une bonne partie du XXe, il n'y eu pas de lieu de culte à Morgat. Les fidèles fréquentaient à la fois l'église paroissiale et la chapelle de Saint-Hernot. Une personne de cette dernière localité rappelait le souvenir de ces temps héroïques :

Pour la messe matinale venaient dans notre chapelle les gens de la partie ouest de Morgat, de Quenvel, Rundaoulin, Montourgar. Ils y retrouvaient ceux des quartiers de Lostmarc'h, de la Palud et de Rostudel. Pour la grand'messe, nous allions au bourg, habituellement par Morgat. Nous descendions jusqu'au port par le chemin appelé Gar h'nt ar Morvan ; nous passions par le pont du Loc'h, nous longions la plage et arrivions à Toul-Kar. De là nous remontions au bourg . Au moment des grandes eaux, il fallait faire un grand détour dans la direction de Kerlouantec...

La construction des chemins vicinaux à la fin du siècle dernier et surtout la transformation, en 1898, de la route du bourg à Morgat en voie de grande communication facilitèrent les relations avec le chef-lieu ; d'autant que dès les premières décennies du XXe siècle, les moyens de locomotion se perfectionnèrent rapidement.

Après la « Grande guerre », en plus des services réguliers entre Morgat et Le Fret, les loueurs de voitures organisèrent le ramassage des paroissiens des quartiers excentrés. Et pendant la saison d'été, les cars des grands hôtels se mettaient à la disposition de leurs clients, tandis que se multipliaient les voitures particulières.

Ardents souhaits et premiers espoirs

Mais malgré ces facilités de déplacement, les Morgatois étaient loin d'être satisfaits. Pourquoi n'auraient-ils pas un lieu de culte comme les chrétiens d'autres quartiers moins populeux ?

Et de fait, leur agglomération s'était considérablement accrue. Lors du recensement de 1946, elle dépassait largement un millier d'habitants.

Et cette progression devait s'accentuer : les nouvelles constructions ne cessaient de surgir de terre, car la pêche passait par une période de prospérité ; les villages du Cap de la Chèvre se vidaient d'année en année au profit de Morgat.

MALICE
De l'utile à la déco !
OUVERT
Lundi au vendredi :
9h30 à 12h - 14h à 19h
Samedi : 9h30 à 19h
www.magasin-malice.fr
CENTRAKOR
cadre animalerie buanderie petit mobilier
ZAC DU BOURG - 29160 CROZON - 02.98.16.06.01
2 RUE PAUL GAUGUIN - 29150 CHÂTEAULIN - 02.98.86.48.16
malice.crozon@orange.fr

Crédit Mutuel
ARKEA
16, Rue Charles Levenez
CROZON
Tel : 02 98 27 06 25

Par ailleurs, les estivants accouraient en foule dans notre presqu'île : hôtes de passage, mais aussi beaucoup de vacanciers qui possédaient des résidences secondaires ou qui louaient pour toute la saison.

La nécessité d'avoir à Morgat un centre religieux apparut nettement lors de la grande mission paroissiale de 1948.

L'autorité diocésaine voulut étudier le problème. En 1950, Mgr Fauvel, accompagné du vicaire général, M. Hervé, avait parcouru Morgat et Saint-Hernot, pour se rendre compte, sur place, de la situation.

En 1953, l'abbé Yves Quéméneur, qui venait de la paroisse maritime de Plogoff, fut nommé vicaire à Crozon, avec la charge de s'occuper spécialement des marins-pêcheurs et du quartier de Morgat.

L'abbé réunissait son monde, enfants du catéchisme, adolescents et jeunes marins, dans une misérable baraque.... Mais la population voulait surtout une église et il lui tardait de voir ses vœux exaucés.

Au printemps de 1955, M. Hélou, secrétaire de l'évêché, était passé par Crozon, « enquêtant discrètement sur la possibilité de créer » le lieu de culte tant désiré. A la fin de mai, M. le curé Grall fut invité à l'évêché. Nous lui laissons la parole :

« Un sérieux entretien eut lieu où l'on discuta sur l'utilité et même la nécessité de réaliser le projet. Monseigneur me demandait d'y intéresser la paroisse de Crozon, qui, ajoutait-il, devait financièrement apporter son aide. Je répondis que l'on pouvait y compter...., mais que, pour mener à bien l'affaire, il fallait désigner un prêtre qui aurait son logement et sa pension au presbytère de Crozon. Je proposais mon premier vicaire, l'abbé Quéméneur.... On objecta : il est trop jeune, ordonné seulement en 1944..... Au bout de quelques temps, Monseigneur me déclara : Nous désirons que vous preniez vous-même l'affaire en main. A 81 ans, il est prudent de songer à sa tombe, plutôt que de s'embarrasser à construire une église. Monseigneur insista, me promis l'aide de l'évêché et j'ai cédé. »

Morgat avant la construction de l'église (1957)

On fit choix comme architecte de M. Yvinec de Quimper et de M. Courté, de Brest, comme entrepreneur. Et le vaillant octogénaire de discuter plans et devis et de se mettre à la recherche d'un terrain.

Achat d'un terrain

Ce ne fut pas facile par suite du morcellement de la propriété à Morgat et du fait de certaines personnes contactées...

Le premier terrain désigné appartenait à deux propriétaires ; l'un demandait six millions pour sa part, l'autre en réclamait huit.... ! Prix prohibitif !

M. Grall chercha du côté du Loc'h (marais de Morgat). Quelques propriétaires se montrèrent bien disposés, mais deux d'entre-eux ne voulurent rien entendre.

Alors le curé jeta son dévolu sur un jardin abandonné, appartenant à une vieille personne de 89 ans. On ne put se mettre d'accord ni sur le prix ni sur les clauses du contrat.

Ailleurs sur cinq propriétaires, deux seulement consentaient à traiter. Un terrain situé à la « Montagne » fut jugé trop difficile d'accès.

Quelques marins signalèrent « la Place » qui occupait l'emplacement de l'ancien étang et qui appartenait à la commune. La municipalité en accepta la vente (délibération du conseil municipal du 15 novembre 1955).

Ce terrain (sous construction) mesurait 1 017,60 mètres carrés (cadastre F2, section 37, N° 1245).

Il fut acquis au nom de l'association diocésaine, le 13 décembre 1955, par acte de vente à l'amiable signé par le maire, au prix de soixante dix mille francs, payé le 18 mai 1956.

Les plans successifs

Après bien des tractations, on avait donc un terrain. Mais comment l'utiliser ? Un premier plan fût refusé par la commission diocésaine d'art sacré (CDAS).

D'autres suivirent, qui eurent le même sort. Enfin la persévérance de l'architecte et la ténacité du curé finirent par triompher. *Je veux une église et non pas une salle de danse ou un hall de gare !,* grondait le curé Grall.

Après vingt et un mois de démarches pénibles, le plan fût accepté par la CDAS; on ouvrit le chantier et les travaux de fondation furent entamés.

Bâtir sur un étang envahi par la mer il y a à peine soixante ans était un travail audacieux. En juin 1957, toutes les difficultés étaient vaincues.

Les travaux

Le 30 juin 1957 eut lieu la pose de la première pierre de l'église. Les travaux ne reprirent qu'à la fin de novembre 1957. En juillet 1958, les murs, en moellons, étaient prêts à recevoir charpente et toiture. La charpente est en béton armé ; l'architecte a su allier l'élégance à la solidité. Pour la toiture on a choisi l'ardoise naturelle.

L'installation électrique fût confiée à l'entreprise Le Mi-

Un des vitraux de l'église

gnon. MM. Le Hénaff et Mammani se chargèrent des travaux de peinture, MM. Sevellec et Le Billant de la menuiserie. A partir du 19 juillet 1959, le service dominical (messe à 6 h 45 et à 10 h 30) fût assuré régulièrement dans la nouvelle église. La bénédiction solennelle de l'édifice avec consécration de l'autel fût faite le mardi 27 octobre par Mgr Fave, évêque auxiliaire. Ce même jour, le chanoine Grall, qui fêtait ses noces de diamant et le trentième anniversaire de son arrivée à Crozon, célébra la grand'messe.

Notre Dame de Gwel-Mor (2018)

Les Morgatois étaient aux anges... Enfin, ils avaient leur église... !!!

Notre-Dame de Gwel-Mor *(qui regarde la mer)*

Ce qui caractérise l'église de Morgat, c'est la recherche du pratique, du fonctionnel. Spacieuse, elle peut recevoir de 800 à 1 000 personnes. Le mobilier est très réduit : on remarque, derrière l'autel, une grande croix avec un Christ très expressif ; cette croix se trouvait naguère en face de la chaire de l'église paroissiale ; elle avait été placée là lors de la grande Mission de 1883.

Déconstruction de Notre Dame de Gwel-Mor (2019)

Une seule statue, celle de Notre-Dame de Gwel-Mor, titulaire de l'église.

Quelques transformations ont été exécutées ces dernières années. L'autel fixe primitif a été déplacé : on a réduit ses dimensions pour en faire un « autel face au peuple ». Le tabernacle a été placé dans un angle du chœur. Depuis 1971, nous avons le chauffage à air pulsé. L'installation est due aux établissements Steiner, de Ploudalmézeau. On a songé aussi à l'ornementation. Le maître verrier Le Guével y a posé quelques vitraux en dalles de verre.

L'église de Morgat est fermée au public depuis 2017, suite à une visite de sécurité réalisée par le groupement Prévention du SDIS constatant, notamment, des défauts importants de l'état de conservation de la structure. Propriétaire du bien, l'évêché de Quimper a décidé de la déconstruire, les réparations n'étant pas envisageables.

Après la désacralisation du bâtiment et sa déconstruction, la mairie a souhaité acquérir le terrain laissé vacant.

A l'occasion de la délibération du conseil municipal du 21 février 2019 la commune s'est portée acquéreur pour le terrain de 1 038 m² au prix négocié de 85 000 € (100 000 € au départ). A ce jour le projet d'utilisation du terrain n'est pas défini. Seul un objet mémoriel rappelant ce lieu de culte sera mis en place.

Jean Claude Bournérias

Sources : abbé Thomas Keraudren 1898-1995, archives départementales, Liou Kraon n° 60 août 2018, mairie de Crozon, famille Barbet-Massin transmission de documents)

Le coin recette

Sauté de cèpes et girolles en coques de Saint-Jacques

Ingrédients pour 4 personnes

8 grosses Saint-Jacques en coquilles

2 grosses poignées de Varech

100 g de petits cèpes frais, blancs, fermes et réguliers

100 g de girolles naines

½ verre de vin blanc

2 cuillères d'huile d'olive

½ citron

1 cuillère à café de sauce soja

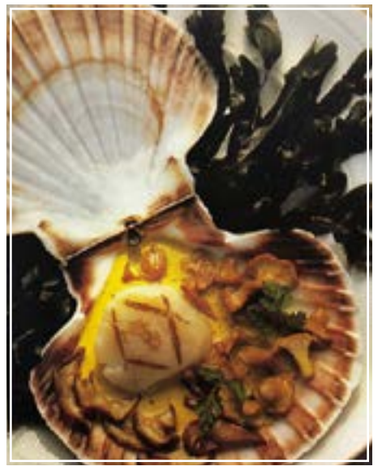
1 prise de curry

150 g de beurre

2 échalotes hachées

1 trait de vinaigre

Gros sel de mer et poivre du moulin



Préparation des coquilles

Choisir de belles coquilles Saint-Jacques très fraîches. Pour préparer, prendre chaque coquille dans une main, le côté concave en dessous. Faire glisser le couteau à lame rigide à l'intérieur pour décoller la noix du couvercle plat. Détacher celui-ci avec précaution. Trancher le corail au moyen d'un petit couteau pointu, pour l'ôter. Faire glisser la lame du couteau de table sous la partie noire près de la jointure de la coquille, soulever et retirer en une seule opération les barbes qui entourent la noix et qui contiennent les matière sableuses. Maintenir pendant cette opération la noix solidaire de la coquille avec le pouce. Détacher, pour l'éliminer au moyen d'une cuiller, le nerf ferme et de couleur plus claire placé du côté de la noix qui, elle, doit rester attachée à la coquille. Passer soigneusement les coquilles Saint-Jacques sous l'eau claire pour une dernière toilette. Égoutter. Réserver en les disposant à l'envers sur une plaque

Préparation des champignons. Éliminer la partie terreuse de la queue des champignons, les laver rapidement, les égoutter, les éponger dans un torchon. Émincer les petits cèpes au couteau et couper les girolles en deux si elles sont trop grosses.

Dix minutes avant de servir, faire sauter les champignons séparément dans deux poêles avec un peu d'huile d'olive. Compter quelques minutes, le temps que les champignons rendent un peu de leur eau et prennent une belle couleur dorée, appétissante. Surveiller et retourner souvent.

Cuisson des coquilles

Pendant ce temps, placer dans le four très chaud les coquilles reposant sur leur partie concave. Ne pas assaisonner. Compter environ 3 à 4 minutes ; surveiller et contrôler la cuisson avec une pression du doigt. Elles doivent rester fermes

Pour préparer la sauce légère d'accompagnement, jeter les deux échalotes hachées dans une petite casserole placée sur le feu. Ajouter le vinaigre, le vin blanc sec et une cuillère d'eau. Laisser bouillir et réduire presque complètement, puis incorporer le beurre ramolli en fouettant sur un feu modéré. Ajouter le jus du ½ citron, le curry, la sauce soja, mettre au point l'assaisonnement et la consistance avec un peu d'eau, si nécessaire passer au chinois fin, tenir au chaud.

Présentation

Disposer un peu d'algue sur une large assiette. Sur ce nid, déposer une ou deux coquilles. Faire glisser les champignons sautés et soigneusement égouttés autour de la noix et faire couler la sauce chaude dans la coquille. Servir immédiatement en déposant une petite pincée de sel marin sur chaque noix. Donner un tour de moulin à poivre

Gilbert Lefrançois

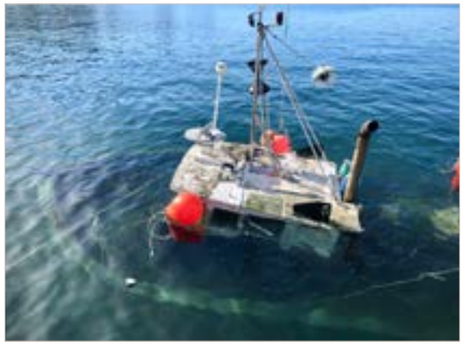
D'après la nature dans l'assiette de Georges Blanc chez Robert Laffont

CABINET CHARLES BRY COURTAGE
SAS SOCOLIM

POUR L'ASSURANCE
DE VOTRE BATEAU
CONSULTEZ MOI

1 bis rue de l'Atlantique 29160 CROZON
tél. 06 12 80 54 27
E-Mail : bry.charlescourtage@orange.fr
Immatriculation ORIAS 09 006 134

Le chalutier L'Océan sous l'eau (8 octobre 2018)



Le bureau

Dominique Bournérias

présidente

Jean-Michel Lefebvre

1er vice-président

Michel Hanart

2e vice-président

Jean-Paul Bonardi

secrétaire

Edith Hanart

trésorière

Philippe Bas

trésorier adjoint

Catherine Marhic

chargée de communication
Le flash

Alain Marhic

secrétaire adjt chargé de la revue annuelle et du site

Jean-Claude Bournérias

président honoraire chargé des relations publiques

Marcel Ely

président honoraire chargé de la sécurité

Jean-Pierre Menesguen

chargé de l'intendance

Marie-Christine Cros

chargée de la gestion du local

Gilbert Lefrançois

membre

Bernard Sarazin

chargé de l'intendance

Jean-Claude Lançon

membre

Pierre-Loïc Le Guet

membre

Association des Plaisanciers de Morgat

Quai Kador Box 7 Morgat 29160 Crozon

Bulletin d'adhésion

cotisation annuelle	25 €	individuel	*entourez votre choix*
	40 €	couple	

adhérent 1			
nom		prénom	
date de naissance			
téléphone mobile		mail	
adresse principale			
adresse vacances			
adhérent 2			
nom		prénom	
date de naissance			
téléphone mobile		mail	
adresse principale			
bateau			
nom			
marque et type			
emplacement ponton		immatriculation	

«J'autorise l'APM à utiliser mon image photographiée à l'occasion d'événements qu'elle organise. Ces photos pourront être insérées dans tous les supports actuels de l'association (le flash, la revue, le site web) et ceux à venir, à des fins d'information ou de souvenirs. Cette autorisation est d'une durée illimitée et est consentie à titre gratuit.»

Date et signature

Hôtel Restaurant
Yveline et Georges Tephany
le Styvel
Spécialités de Fruits de Mer
29570 CAMARET-SUR-MER
Tél. 02 98 27 92 74
Fax 02 98 27 88 37
hotelstyvel@wanadoo.fr
le Styvel
www.hotel-du-styvel.com

Pâtisserie
Salon de Thé
LE FOURN'ILE DU KADOR
10, quai Kador
MORGAT
02 98 27 19 57

LOCATION
VACANCES
6 appartements
grand standing
île de Sein
3 appartements
de 2 à 4 personnes
3 appartements
de 4 à 6 personnes
Capacité 30 personnes max.
Salle de séminaire
capacité 30 personnes max.
SEIN
Renseignements et tarifs
au 06 07 40 61 69
www.locationiledesein.com