





Le mot de la présidente

Chers amis marins et passionnés de la mer,

Voici venu le temps de poser le pied à terre, d'ouvrir la revue des plaisanciers de Morgat et de prendre une grande bouffée d'air frais. Ah, la mer... Elle nous réserve toujours son lot de surprises, souvent plus piquantes qu'un poisson-lune qui aurait abusé du soleil ! Mais, entre nous, que serait un plaisancier sans son inébranlable optimisme et son sens de l'humour légendaire ? Surtout quand il s'agit de braver les éléments. Parce que, soyons réalistes, naviguer à Morgat, ce n'est pas comme jouer à la roulette russe mais un jour c'est le grand bleu, et le lendemain... c'est plutôt « mer agitée

avec rafales ». Peu importe, tant que l'apéro est au rendez-vous à la fin de la journée !

Ne vous y trompez pas : chaque arrivée au port, chaque sourire échangé après une bonne journée de navigation, c'est la vraie richesse de notre association.

Alors, chers plaisanciers, continuons à partager nos anecdotes (qu'elles soient réelles ou légèrement exagérées, on ne vous juge pas !), à débattre sur la meilleure technique pour faire des nœuds (et surtout à se rappeler comment on les défait), et à célébrer ensemble ce lien unique que nous avons avec la mer... et entre nous, évidemment !

Bonne lecture et à très bientôt sur l'eau.

Dominique Bournérias

Les évènements

dates à consulter sur le site web dans la rubrique « espace adhérents »

janvier : galette des rois

janvier : atelier premiers secours (SNSM)

janvier : après-midi jeux de société

février : atelier électricité

avril : atelier intelligence artificielle

avril : Kig ha Farz

avril : distribution des extincteurs
mai : présentation d'un film sur le voyage *De Morgat vers l'Écosse en bateau en passant par Chateaulin*

juin : opération plages propres

juin : sortie bateaux meeting aérien
Pentrez

juillet : atelier contrôle des gilets de sauvetage

juillet : lancement de notre revue

juillet : sortie Ouessant

août : assemblée générale

août : cochon grillé

septembre : atelier électricité

octobre : atelier outils aide à la navigation

décembre : repas de fin d'année



L'association soutient les stations SNSM de Camaret-sur-Mer et de Douarnenez en versant 10 € par adhérent



Le mot de la trésorière

Chers amis plaisanciers,

Me voici élue trésorière de notre association dont je fais partie depuis 2014. J'espère assurer mes fonctions avec rigueur et sérieux. Notre budget est équilibré grâce à la participation financière de nos adhérents et aux sponsors. 2024 a été riche en ateliers et sorties : visite du sémaphore, SNSM,

journée de prévention, visite d'une conserverie, galette des rois, cochon grillé.

Le trombinoscope réalisé avec talents par Alain Marhic est un atout pour l'association : il permet de visualiser tous les adhérents avec le nom de leur bateau et leur emplacement au port.

Cette année, il est prévu plusieurs évènements et sorties qui peuvent se réaliser grâce à notre présidente très dynamique et tous les membres du bureau.

Annaïck Sarazin

Contact et adhésion

N'hésitez pas à venir nous rendre visite pendant nos permanences au local près de la capitainerie de Morgat : tous les samedis hors saison et du jeudi au samedi 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

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

Mécanique marine toutes marques

Dépannage et remorquage à flot et à sec



Toute l'électronique marine



Boutique Quicksilver Nanni-Diesel

- Grand choix :
d'Anodes - Turbines
Filtres huile, Gasoil et Air
Bougies NGK et Champion
Bouts - Drisses et cordages
Boitier commande
Direction et cables
Pompes de cale - Tuyaux

Vente

bateaux et moteurs,
neufs et occasions

Hivernage

Gardiennage
Grutage et manutention

Entretien et réparation
toutes marques

Carénage antifouling

Électricité

- Batterie - Tableaux électriques
Prises et Fiches - Coupe circuits

Accastillage

- Gilets - Boués - Pare-battage
Compas - Armement
Ancres - Chaînes et Manilles etc.

Antifouling et Peintures

- International - Soromap

Huiles et graisses

- Motul - Quicksilver



Morgat Bateaux Services

90 Bd de la France Libre 29160 Crozon-Morgat
Tél. 02 98 17 00 18 - morgatbateaux@wanadoo.fr



Della Spiaggia
50 Bd de la Plage
29160 Morgat
02 98 27 27 49

La quille, bord...

Le Père Cent

Qui se souvient du temps où le service militaire était obligatoire. D'une durée de quelques mois à plusieurs années, selon les événements politiques. Dès l'âge de 17 ans, il fallait subir le conseil de révision.

Puis, vers 18 ans, les 3 jours, puis, l'incorporation avec une nouvelle vie. Souvenez-vous du courrier reçu un beau matin avec sur l'enveloppe *République française Ministère des armées*.

Après lecture, il nous était indiqué la date et l'heure à laquelle nous devons être présents à la caserne retenue, parfois très loin du domicile familial, le tout accompagnés d'un titre de transport SNCF gratuit en seconde classe.

Puis vient l'incorporation. Je vous passe tout le système militaire.

Et je ne retiendrai que le nouveau langage : PDL, ADL, PI, P2 (*), le Père Cent (100 jours, avant le retour à la vie civile). Et le fameux *la quille bordel* que tout appelé a entendu des milliers de fois.

J'ai mis un certain temps pour rechercher l'origine de ce dicton. Personne parmi mes amis, ainsi que les militaires qui ont employé cette expression, n'a pu m'en donner l'origine. Après recherche, j'ai pu découvrir que ce dicton datait du bagne de Cayenne (département français d'outre-mer) où les bagnards étaient envoyés, soit pour des périodes longues, à perpétuité ou pour quelques années, selon les délits commis. Lorsque les bagnards avaient accompli leur peine, ils étaient rapatriés en métropole.

Ils attendaient parfois plusieurs semaines, avant que le bateau devant les ramener au pays n'arrive. Ils hurlaient souvent, « *la quille bordel* » car le bateau portait le nom de *La Quille* !

Voilà. Amusez-vous à demander à tous vos amis d'où vient l'expression « *la quille bordel* », vous serez surpris des réponses, s'il y en a !

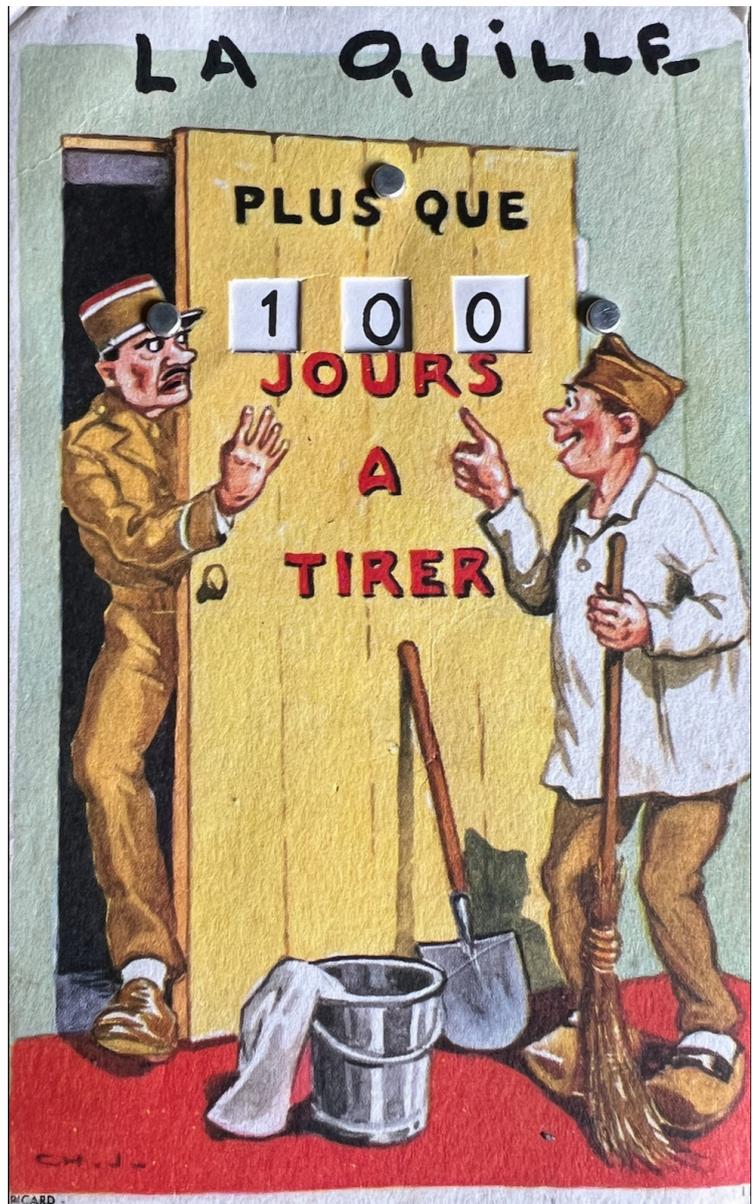
Le 30 novembre 2001, les derniers appelés du contingent étaient en effet libérés. Le glas du service militaire avait sonné dès 1996, lorsque le Président Jacques Chirac avait annoncé la professionnalisation des armées. La loi du 28 octobre 1997 suspendait ainsi le service militaire obligatoire.

(*)

PDL - Pendant la durée légale

ADL - Au-delà de la durée légale

PI - Peloton d'instruction de grade de caporal



le Père Cent : le jour où l'appelé n'est plus qu'à 100 jours de la Quille - Source collection personnelle Jean-Claude Bournérias

P2 - Peloton d'instruction de grade de sous-officier (sergent)

Jean Claude Bournérias

Source L'Histoire.fr et situations vécues du 7 juillet 1963 au 10 novembre 1964

Ouvert du
lundi au vendredi
9h30 à 12h15 - 14h à 19h
Samedi : 9h30 - 19h
Ouvert non stop Juillet et Août

MALICE

De l'utile à la déco !

Zac du Bourg
29160 Crozon
02 98 16 06 01

2 rue Paul Gauguin
29150 Châteaulin
02 98 86 48 16

Adhérent de **CENTRAKOR**

AD EXPERT

- ▼ Pneus et mécanique toutes marques garantie constructeur préservée
- ▼ Carrosserie - Peinture

Route de Chateaulin
29160 Crozon

pratpneus@cegetel.net
02.98.27.12.51

La pollution des mers

L'impact de l'activité humaine



Les tortues marines mangent du plastique car il est recouvert d'organismes marins et dégage une odeur similaire à leur nourriture © Willyam Bradberry / Shutterstock.com

La pollution des mers n'est pas un phénomène nouveau mais il s'est dangereusement amplifié ces dernières décennies : pollution due aux hydrocarbures, aux plastiques et aux déchets industriels. Chaque année, entre 4,8 et 12,7 millions de tonnes de plastique terminent dans les océans. Selon les estimations de la fondation Ellen MacArthur, les océans pourraient contenir plus de plastique que de poissons d'ici 2050. 27 % des déchets proviennent du matériel de pêche, 49 % des plastiques à usage unique. Pour que ces déchets cessent de contaminer les océans et de polluer les plages, la commission de l'environnement a approuvé de nouvelles règles en mars 2019 pour s'attaquer aux produits en plastique à usage unique les plus retrouvés sur les côtes européennes.

Ces derniers, avec les déchets résultant de la pêche, représentent 70 % de la pollution marine.

Problèmes causés par les déchets plastiques dans l'océan

Les plastiques ne contaminent pas seulement les côtes, mais affectent également la faune marine.

Les animaux confondent les petits frag-

ments de plastique avec de la nourriture, ce qui provoque leur intoxication et leur mort.

Les hommes ingèrent également ce plastique qui se retrouve dans la chaîne alimentaire.

Quelles solutions sont envisagées pour y remédier ?

Supprimer les plastiques à usage unique comme les couverts, les bouteilles, les pailles, les cotons-tiges et les filtres de cigarette qui sont responsables de 50 % de la pollution marine et trouver des produits de substitution.

Les nouvelles mesures adoptées par les députés européens

- Interdiction des plastiques à usage unique, des oxo-plastiques¹ et de certains polystyrènes.

- Application renforcée du principe « pollueur payeur » pour l'industrie du tabac, en responsabilisant les producteurs et pour les fabricants d'engins de pêche, afin qu'ils supportent le coût de collecte des filets perdus en mer ;

- Ramassage de 90% des bouteilles en plastique d'ici 2029 en instaurant des systèmes de consigne ;

- Les bouteilles en plastique devront être composées d'au moins 25 % de contenu recyclé d'ici 2025, et 30 % d'ici 2030 ;

- Exiger le marquage des produits polluants pour informer les consommateurs de leur impact environnemental négatif ;

- Informer la population sur l'importance du recyclage ;

- Pour les engins de pêche, qui représentent 27 % des déchets marins, les

producteurs devraient couvrir les coûts de gestion des déchets des installations de réception portuaires. ;

- Les pays de l'UE devraient également collecter au moins 50 % des engins de pêche perdus par an et en recycler 15 % d'ici 2025.

Impact des déchets marins sur la pêche

Les déchets de la pêche et de l'aquaculture représentent 27 % des déchets marins. Pour lutter contre le phénomène des « engins fantômes » (engins de pêche perdus ou abandonnés en mer), les députés souhaitent un système de cartographie, des rapports et du suivi ainsi que des investissements dans la recherche et l'innovation pour développer des équipements de pêche respectueux de l'environnement. Ils demandent également à la Commission de proposer de supprimer progressivement les contenants et emballages des produits de la pêche en polystyrène expansé, ainsi que tous les plastiques et emballages inutiles en général.

Polluants

Parmi les polluants, il existe également les pétroles, les métaux lourds, le mercure, le zinc, le plomb, les pesticides, les détergents, les produits radioactifs, les bactéries, la matière organique des égouts, les résidus de traitement des minerais.

Ces substances ont des effets sur les êtres vivants, sur leur taux de croissance et de reproduction. Les espèces les plus fragiles disparaissent, seul subsiste un petit nombre d'espèces particulièrement résistantes dont le développement s'opère par l'apport de substances nutritives et par la diminution de la compétition avec les autres espèces.

Le milieu marin est le dépotoir de l'humanité et les substances polluantes ne disparaissent jamais complètement mais se retrouvent toujours dans un laps de temps plus ou moins long.

Conclusion

Quelle stratégie adopter pour que la mort de la mer ne provoque pas la mort de l'humanité ?

Quels sont les moyens à mettre en œuvre pour étudier ce problème ?

Telles sont les questions urgentes à se poser, afin de changer les mentalités de tous.

Annaïck Sarazin

Source *L'homme et la pollution des mers* de Tristan Roux et Jean Claude Braconnot



Les impacts sur la faune Freepik

¹ Les oxo-plastiques se dégradent sous l'effet de la lumière, ils ne vont pas jusqu'à disparaître mais se fragmentent en petites particules, invisibles à l'œil nu

Des transats !

Ces dernières années, j'ai eu la chance de pouvoir faire 5 transatlantiques. Tout en étant médecin ; marié – 4 enfants et 11 petits-enfants. Né en 1954.

Mini Transat 2007

J'ai acheté en 2001 un POGO I, un Classe Mini de 6,50 m de long en rem-



Prologue Transat Mini 6,50 devant Fort Boyard - Photo Marc Dubos

placement d'un Feeling 29 ; équipé croisière ; pour continuer mes navigations à moindre coût. Après des remarques ironiques à Concarneau sur la présence d'un enrouleur de génois sur un Mini,

j'ai modifié son armement pour pouvoir faire des courses de la Classe Mini ; avec 3 voiles d'avant sur mousquetons et un spi symétrique puis asymétrique sur bout dehors orientable quand cela a été autorisé par la classe.

De 2004 à 2007, j'ai fait plusieurs courses en solitaire ou à deux, dont 3 Mini – Fastnet au départ de Douarnenez. Pour contrôler la course, le club envoyait un croiseur en Irlande, à coté du Fastnet pour noter le passage des concurrents ; et si la course était annulée ou avait un parcours réduit en raison de la météo, le croiseur rentrait en Bretagne sans avoir vu personne ! L'arrivée de balises de volume de plus en plus petit a permis aux organisateurs de suivre précie-



Jean-Jacques Arnaud Seyrig prêt à partir à bord de son Pogo - Photo Pierre-Marie Voisin



Départ Trophée MAP 2006 (Marie Agnès Peron - Douarnenez) - Photo comité de course

sément le trajet de chaque concurrent, sans contrôle visuel nécessaire et d'augmenter la sécurité de ces navigations. Mais encore aujourd'hui, les courses de la Classe Mini sont vraiment sans assistance ; VHF fixe obligatoire – aucune liaison texte ou vocale par satellite – le GPS sans cartographie a mis du temps à être accepté (1993) avec le sextant toujours présent. Les balises de course ont 1 ou 2 boutons pour signaler un problème médical ou un problème technique grave, sans pouvoir donner de détails ; l'organisateur demande alors à un des croiseurs accompagnant les courses d'aller voir le Mini ; pas toujours facile quand les



concurrents sont étalés sur 1 000 milles ! Les croiseurs accompagnateurs sont une des exigences des affaires maritimes françaises pour autoriser ces petits bateaux à naviguer au large. A force de faire des courses Mini, il m'a semblé possible de faire une Mini – Transat. Course en solitaire existant depuis 1977 ; première marche d'une carrière professionnelle pour certains, aventure d'une vie pour d'autres. Il fallait faire avant au moins 1 000 milles en course et une navigation en solitaire hors course de 1 000 milles (aller et retour en Irlande). Autofinancement pour moi de tous les frais.

Inscription à la Mini – Transat de 2005 ; premier sur la liste d'attente, présent au port de départ, La Rochelle ; pas de désistement ; je suis retourné en Bretagne !

Départ possible en 2007 pour Salvador de Bahia au Brésil, avec une escale officielle à Madère ; 4 670 milles en 37 jours. Le passage du pot au noir a été le plus impressionnant ; on arrive au-dessus de l'équateur sur une barre de nuages avec des éclairs et il faut passer au travers ; avec des moments sans vent et un calme absolu, et des grains à 40 nœuds surtout la nuit, sans pouvoir les voir arriver. 37 jours en solitaire, c'est long, mais il y a toujours quelque chose à faire en bateau, à commencer par profiter de l'environnement. Mais certains terriens ne comprennent pas notre attirance pour la mer, même si on est mouillé, si on a froid, si on a le mal de mer, si on a peu dormi et si le compte en banque est vide ! Utilisation le plus souvent du pilote automatique électrique (gyropilote), avec panneaux solaires et groupe électrogène pour charger les batteries. Nourriture lyophilisée (en mer, tout semble bon !) et jerrycans d'eau pour tout le trajet. Pour la sécurité, on essaye de faire un tour de l'horizon toutes les 20 minutes, et on s'attache ... (honnêtement, pas tout le temps ...). Je n'ai pas eu de soucis techniques particulier. Très bonne ambiance dans la Classe Mini et les clubs organisateurs de courses, avec une grande solidarité entre les coureurs. J'ai été aidé, pour préparer toutes ces courses par quelques professionnels du nautisme, un ami scout et ma famille.

Mini Transat 2009

J'ai refait le même trajet sur un croiseur accompagnateur, comme équipier. Le Pot-au-Noir a été franchi au moteur, sans vent, avec une pluie forte continue.



Départ d'une Normandy Channel Race (Caen) en 2017, © Jean-Marie Liot

Transats en Class 40

Des amis scouts ont acheté en 2015 le Class 40 numéro 81 de Fabrice Amedéo (qui a participé au dernier Vendée Globe en Imoca). Une autre dimension de voilier ! 12,2 mètres de long, tirant d'eau de 3 mètres ; on oublie le port de Morgat !

Transat Québec Saint Malo en équipage en 2016 : longue descente du Saint Laurent ; puis passage dans la brume de Saint-Pierre avec une mer très froide venant du Groenland. Même en eau libre, il faut être vigilant et ne pas hésiter à agrandir la carte – un haut fond de 3 mètres au sud-est de Terre Neuve était à éviter !

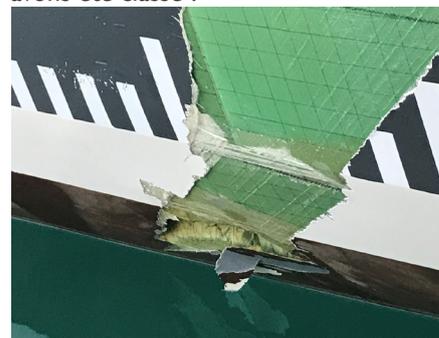
Transat Jacques Vabre à 2 en 2017 sur le trajet Le Havre – Salvador de Bahia.



Marc Dubos et Jacques-Arnaud Seyrig, Préstart Transat Jacques Vabres 2017 - © Jean-Louis Carli

On constate de l'eau dans la cabine proche des Canaries à la suite d'un choc juste au-dessus de la ligne de flottaison avec un objet non déterminé, sous spi à plus de 20 nœuds. Arrêt de 5 jours sur l'île de la Palma où le bateau a pu être sorti de l'eau par une grue à sangles et maintenu comme cela pour les réparations ; que nous avons faites nous même avec l'aide matérielle de plaisanciers locaux. Poursuite de la course avec passage

d'un Pot-au-noir assez épais, avec orages bien visibles la nuit grâce au radar. On est arrivé avant la fermeture de ligne, et nous avons été classé !



Choc juste au-dessus de la ligne de flottaison - Photo J.A. Seyrig



Arrivée à Salvador de Bahia en 2017 - photo Clémence Seyrig.

En 2019, course en équipage entre la Guadeloupe et les Açores (1ère étape du Défi Atlantique) ; une rupture du bout dehors, difficile à réparer, a ralenti notre progression.

J'ai vendu mon Pogo en 2020 et je traverse maintenant régulièrement la baie de Douarnenez depuis 2021 en Django 770. Autres grandes navigations à venir.

Jacques - Arnaud Seyrig

Bibliographie : 40 ans de Mini – Transat, Patrick Benoiton, Glénat, 2017. 20 ans de class 40 (2004 – 2024), François Chevalier, Voiles et Voiliers, 2024.

Si loin si près... Scilly !

Un archipel enchanté pour les aventuriers et les amoureux de la nature

A la pointe sud-ouest de l'Angleterre un petit chapelet d'îles fait rêver les navigateurs de tous horizons : les Scilly. Tout comme un paradis biblique il doit se mériter et est parfois inaccessible !

Voici quelques conseils, que Thomas Huxley qualifierait « d'agnostiques », pour vous en ouvrir les portes...

Météorologie

La base d'une traversée, et d'un séjour réussi, aux îles Scilly est le choix d'un bon créneau météo. En effet cet archipel est situé à plus de 100 miles au NW de Ouessant, ce qui signifie, pour un voilier d'une dizaine de mètres, une navigation d'environ 24 heures. Les ports de départ sont évidemment ceux qui sont les plus proches c'est-à-dire l'Aberwrac'h, l'Aber Ildut et éventuellement Ouessant.

On privilégiera un départ dans la matinée pour une arrivée de jour le lendemain matin, même si le GPS permet aujourd'hui des atterrissages à toute heure... Il est possible de quitter ces ports bretons à l'avant d'une petite dépression, et ses vents de SE, à condition d'avoir la certitude d'arriver à bon port avant les vents de NW qui indiquent la fin du mauvais temps. Personnellement je préfère des conditions anticycloniques et un vent de NE assurant une traversée vent de travers.

Pour une traversée retour il peut être pertinent d'attendre la fin d'une dépression et de profiter des vents de NW pour surfer au portant....

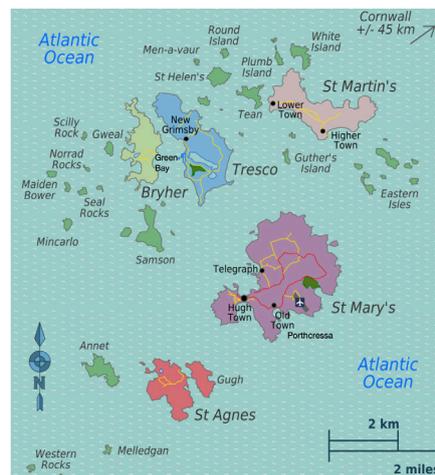
Les mouillages

Plus de 140 îles sont recensées, il est donc relativement facile de trouver son petit mouillage un jour de beau temps. Mais le navigateur avisé privilégiera les criques et baies en tenant compte du vent réel... et des prévisions ! Le temps change un peu plus rapidement qu'en Bretagne et les dépressions qui passent sur l'Irlande affectent directement les Scilly, surtout en été. La plus grande île : St Mary's, offre les deux abris les plus sûrs. Au nord le port de Hugh Town, avec son quai et l'arrivée des ferries venant du continent, vous permettra de vous amarrer en toute quiétude

sur les bouées (payantes) du port et de faire votre ravitaillement (Gazole le long du quai et commerces autour du port). Inconvénient majeur de ces bouées, si vous êtes effectivement bien abrité des vents du début d'une dépression, il vous faudra subir les désagréments des vents et des vagues lorsque les vents passeront au NW...

Au sud de St Mary's la baie de Porthcressa (mouillage sur son ancre) est abritée dès que les vents passent à l'ouest mais une houle résiduelle de SW peut y engendrer un peu de roulis.

Si vous quittez l'île principale les mouillages sur bouées sont rares à part autour de l'île de Tresco. Entre cette île et



L'archipel des îles Scilly - Wikivoyage

Bryher, une rangée de coffres est probablement l'endroit le plus fiable de l'ar-



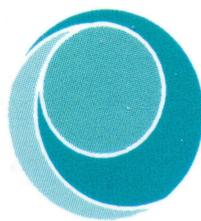
Loxymore posé pour quelques jours sur la plage de Bryher mai 2024 - Photo B. Gourvenne

chipel en cas de grand vent. Seul inconvénient le clapot qui se lève à mi-marée et qui peut occasionner là aussi un bon roulis !

Pour les dériveurs et autres bateaux à moteur, la baie de Green Bay au SE de Bryher est l'endroit rêvé pour se poser quelques jours (fond de sable) et profiter des îles alentour. Je conseille également, par beau temps et petit coefficient de marée, le mouillage entre St Agnès et Gugh. La langue de sable entre les deux îles ne recouvre pas et le mouillage au sud est parfait !

La navigation

Globalement la navigation dans l'archipel est très proche de ce que nous connaissons en Bretagne, il faut tenir compte des marées, donc du courant, et surveiller la météo à 24 h afin de passer des jours et des nuits paisibles au bon endroit !



La Vague Bleue

Poissonnerie CAMUS

5, rue Alsace Lorraine - BP 19 - 29160 CROZON

06 07 72 93 82 - 06 65 33 30 91

camus.kermel@neuf.fr

Les incontournables

Nous avons évoqué Hugh Town qui est la « ville » principale de l'archipel, comme dans toute ville anglaise qui se respecte elle dispose de nombreux pubs dont le légendaire « Mermaid Inn » avec ses murs et plafonds recouverts de drapaux, de cadres et de photographies.



La gig mesure 32 pieds de long (9.8m) pour une largeur de 4 pieds 10 inches (1.47m) - Crédit photo : <https://www.wpgc.uk/photo-gallery.html>

C'est aussi le repaire des équipages de « pilot gigs » yoles de mer des Scilly. Les rameurs et les rameuses de St Mary's sont aussi redoutables sur l'eau que dans les pubs, n'essayez pas de les imiter !! Chaque année début mai se déroule le championnat du monde de gigs, un spectacle inoubliable.

Les balades

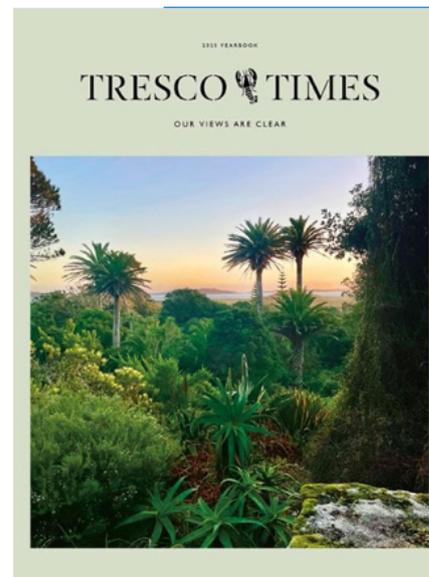
Pour les adeptes de randonnées le tour de l'île de St Mary's par le chemin côtier se fait aisément dans la journée.

La réputation du climat des Scilly est due au passage du Gulf Stream qui lui permet d'avoir un climat « exotique » pour cette latitude.

En 1834 un riche anglais, Augustus Smith, quitta son Hertfordshire natal et s'installa sur les îles Scilly en tant que Lord Propriétaire et Fermier de toutes les îles. Il mit en œuvre un grand projet de plantations de haies et d'arbres afin de pouvoir cultiver les terres disponibles. Il construisit, notamment dans l'île de Treesco, un jardin exotique aujourd'hui célèbre dans le monde entier ! La visite de ce jardin est un incontournable d'un séjour aux Scilly. Pour terminer votre séjour l'île de St Martin's, la plus à l'ouest, vous proposera ses plages de sable fin et son ambiance feutrée. Mis à part les petites navettes venant de St Mary's, il n'y a, en effet, pas beaucoup de monde sur cette île dont on appréciera le calme. Là aussi le tour de l'île est une petite randonnée facile.

La pêche

On ne saurait terminer un article sur les Scilly sans parler de pêche ! Pour le navigateur incompetent en la matière (ou



Le magazine en ligne Tresco Times présente plus en détails les beautés de Treesco : <https://www.tresco.co.uk/journal/tresco-times-2025-yearbook>

les paresseux) les pêcheurs locaux sauront vous approvisionner en poissons et crustacés. J'ai connu un temps ou une bouteille de vin de Bordeaux s'échangeait contre un homard ! Las, la mondialisation est passée et ce sont désormais les livres anglaises qui font la loi. Pour les amateurs éclairés les sorties seront plus riches de résultats qu'en Bretagne et c'est un vrai plaisir !

Bernard Gourvennec

PRO & Cie

Ets KERMEL
Image - Son - Ménager

ZAC du Bourg
29160 CROZON

02 98 27 29 64
albert.kermel@orange.fr

Conseil en gestion de patrimoine

Théo HENRY

N° ORIAS 22 004 820

t.henry-mandataire@capfinances.fr

06 85 65 61 64

www.capfinances.fr

Travaux Publics / Transports

POULIQUEN

Travaux Publics - Transports - Terrassements
Lotissement - Demolition - Empierrement
Drainage - Location Particuliers

3, rue d'Ys
29560 TELGRUC / MER
Tel. 02 98 27 70 06
Fax 02 98 27 37 10
Sarpouliquen@orange.fr

Henry Cheffer

1880 - 1957 Peintre de la vie quotidienne



Henry Cheffer à Tréboul - Bretagne ancienne

Né à Paris dans une famille bourgeoise, son père était graveur ; il est le cousin germain d'Auguste Rodin (1840-1917). Après l'École des Beaux-Arts Décoratifs (1898) et les Beaux-Arts de Paris (1901) où il sera l'élève de Bonnat et de Patricot, il deviendra graveur comme son père Émile. Il présente très vite des gravures au Salon des Artistes Français et à 26 ans reçoit le Grand Prix de Rome de gravure. Ainsi sa carrière offi-

cielle débute et il se distinguera par de nombreux honneurs et distinctions. Henry Cheffer s'installe en Bretagne, à Douarnenez, où il réside après 1903. En 1913 il achète un terrain à Tréboul, face à la mer, pour y construire une maison avec un atelier ; il y viendra 4 mois par an.

Son œuvre

Peintre de la réalité, l'artiste reconnu mène une vie bourgeoise qui lui permet de voyager. L'Algérie, l'Italie, la Hollande et la Pologne l'inspiraient.

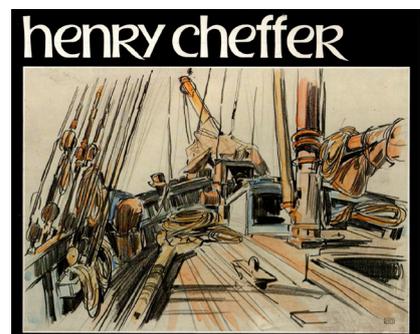
En France, la Provence et la Normandie, mais surtout la Bretagne finistérienne, lui fourniront la matière. Son œuvre bretonne porte les noms de Rumengol, Saint-Guérolé, Pont-Croix, Sainte-Marie du Menez-Hom, Sainte Anne La Palud, Ouessant, Locronan, Brest et surtout Tréboul et Douarnenez. La création artistique de Cheffer s'exerce dans des domaines très différents. Le graveur, spécialisé dans le burin et la gravure sur bois, pratique avec bonheur l'eau-forte.

Le graveur de timbre et l'illustrateur

Il grave son premier timbre en 1911. Les philatélistes connaissent bien Cheffer ; la célèbre *Marianne de Cheffer* (1967), *le Pont du Gard*, *Mermeoz*, *Rodin*, *La Rochelle*, *Quimper*, *la*



La célèbre Marianne de Cheffer



Chasse-Marée n°8 de 1983 - la 4^e de couverture fait la publicité d'un album de dessins, de croquis et d'aquarelles sur la vie quotidienne en Bretagne



ESPACE VERT CREATIONS
(ENTRETIEN - ELAGAGE - ABATTAGE)

TRAVAUX DU BATIMENT
MACONNERIE
MENUISERIE PAYSAGERE
TERRASSEMENT
ASSAINISSEMENT
DESTRUCTION GUÊPES
FRELONS
RATS

06 78 22 55 43
02 98 27 63 37

NOUVEAU FORD PUMA GEN-E®
100% électrique



RÉSERVER UN ESSAI



Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo. #SeDéplacerMoinsPolluer

Ford **FORD BREST**
02 98 02 35 62

A gCO/km

Modèles présentés : Nouveau Puma Gen-E Premium Standard Range 43 kWh 168 ch 2025.50MY avec options. Consommations énergétiques WLTP (kWh/100 km) : 13,1 - 13,8, DMD - Société par Actions Simplifiées au capital de 2.404.976,00€, RCS de Nantes N° 423 295 880 - 365, Route de Vannes 44800 Saint-Herblain, France.

Tour Eiffel, entre autres. Il réalise aussi des timbres pour la Belgique, le Luxembourg, la Hollande, le Danemark, Monaco, le Maroc, le Liban et l'Espagne.

Après la Grande Guerre de 14-18 la pro-



Port de Tréboul, eau-forte en couleur 38 x 49 cm - Galerie Stéphane Brugal

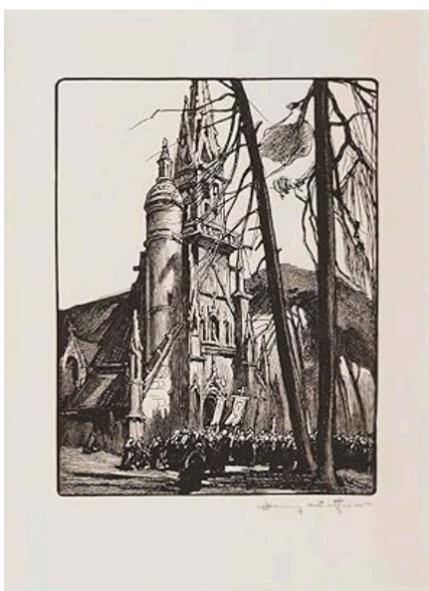
duction du livre d'illustration devient plus intense, alors il illustre de nombreux ouvrages dont le *Pêcheur d'Islande* de Pierre Loti et *l'Océan* de Charles Géniaux. Il participe pendant 25 ans à *L'Illustration*.

Cheffer aquarelliste

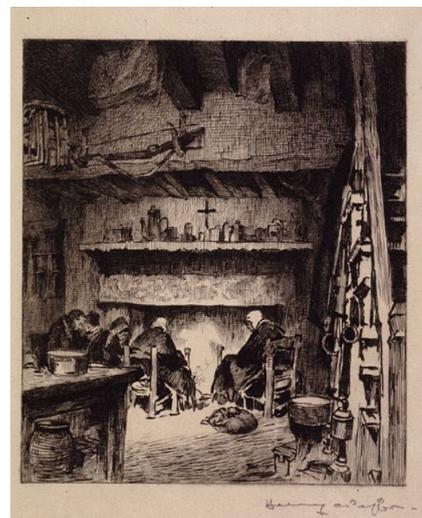
Il évoquera fêtes et pardons en Bretagne avant de préférer l'aquarelle à la peinture à l'huile. Cette technique plus rapide lui permet de fixer le mouvement des foules qu'il affectionne tant.

Ce fut sans conteste un homme de terrain, avec un désir constant de venir se

ressourcer au contact de la population bretonne. Le port n'a bientôt plus de secret pour lui ; bateaux en construction ou accostés à quai, hommes halant de lourdes embarcations ou carénant avec soin des chaloupes et aussi les charpentiers de marine à l'ouvrage, le vieux pêcheur avec le béret bien enfoncé, autant de sujets qui l'inspirent. Les parties de pêche en mer dans la baie de Douarnenez sont l'occasion de noter avec précision le détail de l'accastillage.



Pardon de Rumengol Gravure sur bois 33 x 26 cm 1922 - AbeBooks.fr



Au coin du feu - Estampe 1917 - Musée départemental Breton

Puis il peint le monde rural, les intérieurs de penty, près du feu, le fameux lit-clos, non loin le buffet-vaisselier et tout là-haut au-dessus de la cheminée, trône le crucifix encadré d'images pieuses. La lourde table rectangulaire et les bancs coffres sont installés sous la fenêtre.

NB : sa maison se trouve 1 rue Henri Cheffer (plage Saint-Jean) à Tréboul. La ville l'avait achetée en 1979 (droit de préemption) et l'a revendue en 2014.

Charley Guyard

Source Livre Henry Cheffer



CHOISIR UNE
BIO
INDÉPENDANTE,
ça change tout.

PRODUITS LOCAUX
VRAC
FRUITS ET LÉGUMES
PAIN CUIT SUR PLACE
PRODUITS SANS GLUTEN
BIEN-ÊTRE ET BEAUTÉ
COMPLÉMENTS ALIMENTAIRES
PRODUITS D'ENTRETIEN
ÉCOLOGIQUES



 **La Vie Claire**

*À bientôt dans
votre magasin bio*

CROZON

**Direction Route de Morgat
82 Boulevard de la France Libre**

Nous joindre : 02 98 81 06 99

*Votre magasin est ouvert
Du lundi au dimanche matin*

→ Suivez nos actualités sur
 **La Vie Claire Crozon Morgat**

Les plaisanciers et la sécurité en mer

Astuces et équipements essentiels

Naviguer en mer est une activité fascinante et source de liberté, mais elle comporte également des risques. Pour les plaisanciers, la sécurité en mer doit être une priorité, que ce soit pour une sortie en mer tranquille ou une grande aventure maritime. À Morgat, comme ailleurs, une préparation minutieuse et l'utilisation de matériel adapté peuvent faire toute la différence. Voici quelques astuces et équipements essentiels pour assurer votre sécurité en mer.

Le gilet de sauvetage : un incontournable

Le gilet de sauvetage est sans aucun doute l'équipement de sécurité le plus crucial pour tous les plaisanciers. Il est essentiel, même pour les marins expérimentés, de porter un gilet de sauvetage adapté à la navigation, que ce soit lors d'une sortie en mer ou à proximité du port. Les gilets modernes sont légers, confortables et peu encombrants, et certains modèles sont dotés de technologies de gonflage automatique. Pour les plaisanciers naviguant en mer ouverte, il est fortement recommandé d'investir dans un gilet de sauvetage avec une balise de détresse intégrée.

Le radar et les systèmes de navigation

Que vous naviguez de jour ou de nuit, la visibilité en mer peut être réduite par le brouillard, la pluie ou la tombée de la nuit. C'est pourquoi l'utilisation d'un radar ou d'un système GPS marin est indispensable. Un radar permet de repérer les autres navires à proximité et d'éviter les collisions, tandis qu'un GPS marin vous aide à garder une trace précise de votre position. Les nouveaux systèmes de navigation incluent souvent des cartes élec-

troniques et des informations en temps réel sur la météo et les conditions maritimes, ce qui permet aux plaisanciers d'anticiper les dangers potentiels et de naviguer en toute sécurité.

Les signaux de détresse et les moyens de communication

En cas d'incident ou de situation d'urgence en mer, la communication avec les secours est primordiale. Avoir un moyen de communication fiable est indispensable. La VHF reste un équipement de communication essentiel, surtout pour les longues traversées. Elle permet de joindre les autorités maritimes en cas de besoin et d'émettre des signaux de détresse. De plus, des balises de détresse (PLB ou EPIRB) sont des équipements de sécurité recommandés, notamment pour les navigations éloignées des côtes. Ces balises émettent un signal de localisation précis que les secours peuvent utiliser pour vous retrouver rapidement. La balise EPIRB (Radiobalise d'indication de position d'urgence) est une balise fixe, dédiée à un et un seul bateau. Elle est codée avec le numéro MMSI du navire (le même numéro qui est utilisé pour la VHF). De ce fait, elle contient toutes les informations d'immatriculation du bateau. Elle est fixée sur son support, sur le bateau (et non pas sur une personne). Elle se déclenche automatiquement au contact de l'eau, elle est flottante, étanche et possède une autonomie de 48 h minimum. C'est une balise compacte et robuste, qui ne s'utilise que dans l'environnement marin et qui est donc spécialement conçue pour, avec toutes les contraintes que cela implique.

La balise PLB (Balise de localisation personnelle) est différente de la balise EPIRB dans le sens où, comme son nom

l'indique, c'est une balise personnelle. Elle est donc portée par chaque équipier à bord, fixée sur le gilet de sauvetage. Elle n'est a priori pas codée avec le numéro MMSI du navire, exception faite de certains modèles. Dans ce cas particulier, vous ne pourrez donc porter la balise que lorsque vous êtes à bord du bateau dont la balise possède le numéro MMSI. Pour les autres modèles, le gros avantage est que la balise PLB peut être utilisée dans des conditions variées : en mer, à la montagne ou dans tout autre environnement extérieur potentiellement dangereux. Il vous suffira de vous inscrire sur le Registre Français des Balises de Détresse et d'indiquer la zone dans laquelle vous évoluez. Il faut noter que du fait de sa transportabilité et de son faible encombrement, ces balises ont une durée de batterie plus limitée garantissant au minimum 24 h d'émission, contre 48 h pour les EPIRB. Du reste, le fonctionnement est identique, et certains modèles peuvent aussi être couplés avec un GPS pour plus de précision.

Les kits de premiers secours à bord

Tout plaisancier doit disposer d'un kit de premiers secours à bord, adapté à la durée de la sortie et aux conditions de navigation. Un bon kit doit inclure : des pansements, des bandages, des désinfectants, des ciseaux Jesco (à bouts ronds), une couverture de survie, un coussin hémostatique, un garrot, des gants et des compresses. Ainsi que des médicaments de base pour traiter les blessures mineures et les maux de mer. Pour les sorties prolongées, un kit de premiers secours plus complet est recommandé, incluant des solutions pour les blessures graves, les brûlures, les entorses, ainsi que des produits pour gérer le mal de mer.



A. Le Bris
Taxis conventionnés
**AMBULANCES
VSL • TAXI**
PRESQU'ILE DE CROZON
02 98 27 04 19



SARL GARAGE ROUDAUT
Route de Chateaulin
29160 CROZON
Tél. 02 98 27 06 23
E-mail : garage.roudaut@orange.fr



Il est aussi conseillé de suivre une formation de premiers secours pour savoir réagir face à des urgences médicales en mer, surtout si vous partez en mer seul ou avec des membres de famille peu expérimentés.

Le mouillage et l'ancrage : les bonnes pratiques

L'ancrage est une partie essentielle de la sécurité en mer, surtout lors des escales ou des pauses. Il est important de choisir un bon emplacement pour mouiller votre bateau, loin des courants forts, des rochers et des zones protégées. Vous devez également vous assurer que votre ancre est adaptée à la taille de votre bateau et aux conditions maritimes. Pour éviter que votre bateau ne soit emporté par le vent ou les courants, vérifiez régulièrement la solidité de votre mouillage, notamment si les conditions météorologiques changent rapidement. Un ancrage incorrect peut entraîner des accidents, en particulier par mauvais temps.

Préparer son bateau : entretien et vérification

Avant chaque sortie en mer, un entretien régulier de votre bateau est essentiel pour éviter les pannes en mer. Cela inclut la vérification du moteur, des voiles (si

vous naviguez en voilier), des systèmes de navigation, et de l'équipement de sécurité. Une vérification des niveaux d'eau, de carburant et des batteries est également essentielle. En cas de panne moteur, il est important de disposer d'un moteur de secours, surtout si vous vous trouvez loin des côtes. De plus, un kit de réparation pour les petites avaries, comme des fuites ou des défaillances d'équipement, peut vous dépanner en mer.

L'évaluation des conditions météorologiques

Avant de partir, il est crucial de vérifier les prévisions météorologiques. Les conditions maritimes peuvent changer rapidement, en particulier en Bretagne, où le vent et les courants peuvent être très forts. Il existe aujourd'hui des applications mobiles et des stations météo marines qui permettent aux plaisanciers de suivre les conditions en temps réel. Les marins expérimentés savent qu'il est essentiel d'adapter ses itinéraires et ses horaires de navigation en fonction des conditions météo. Si les prévisions annoncent un mauvais temps, il vaut mieux repousser ou annuler la sortie pour éviter les risques d'accident.

La formation à la sécurité en mer

La sécurité en mer n'est pas uniquement

une question d'équipement, mais aussi de préparation et de formation. Il est recommandé à tous les plaisanciers, quel que soit leur niveau d'expérience, de suivre des formations à la sécurité en mer, comme les formations aux premiers secours, la gestion des situations d'urgence, ou encore la navigation en conditions difficiles. L'association des plaisanciers de Morgat a organisé une présentation aux premiers secours pour les plaisanciers, afin de les aider à acquérir des compétences pratiques et théoriques. Cette présentation a permis également de mieux comprendre les règles de sécurité et les comportements à adopter en cas de danger.

Conclusion : naviguer en toute sécurité à Morgat

La sécurité en mer est essentielle pour profiter pleinement de la plaisance et éviter les accidents. En suivant ces conseils et en vous équipant correctement, vous augmenterez vos chances de vivre une expérience de navigation agréable et sans souci à Morgat. N'oubliez jamais que la mer, tout en étant magnifique, peut aussi être imprévisible. Une préparation adéquate, la prudence et l'attention sont les meilleures garanties pour naviguer en toute sécurité.

Dominique Bournérias

ACP CUISINES
Loïc Sizun

Votre artisan de la conception à la pose

ZA de Coativoric 02 98 81 09 64
29590 ROSNOËN 06 77 04 21 73
sizun.loic@wanadoo.fr www.cuisines-acr.com

Salle d'exposition
Plan 3D
25 ans d'expérience
Travail soigné
Bon rapport qualité/prix
Devis détaillé

Plan d'accès
Brest
Crozon Le Faou
ZA de Coativoric Quimper
(Proche Le Faou- accès facile)

Boulangerie
Pâtisserie
Salon de Thé

Le fournil du kador

10, quai Kador
MORGAT
02 98 27 19 57



La toponymie bretonne

Topomi brezhonek

Préambule

Certains mots peuvent subir une légère transformation s'ils sont précédés d'un article ou d'un pronom possessif. Les mutations peuvent servir à marquer le genre (féminin ou masculin) et le nombre (singulier ou pluriel).

Les îles

En breton, île se dit *enez*.

L'île de Sein *Enez-Sun* dont l'origine du nom vient peut être d'un croisement entre deux langues anciennes. D'une part du gaulois *senos* qui signifie vieux et du latin *senus* qui veut dire courbe comme une anse, un golfe.

L'île d'Ouessant *Enez-Eusa* du Grec ancien *Uxisama*, utilisée par le géographe



Panneau sous-titré en breton - Alsace.com

grec Strabon, « l'île la plus éloignée du continent ».

L'île de Molène qui pourrait venir de *Moel-Enez*, ce qui signifie « l'île chauve ».

L'île de Batz *Enez-Vaz* dont le nom

peut être rattaché à la légende de Saint Pol-Aurélien qui, dit-on, terrassa le dragon qui y régnait, et ce par la simple force de son bâton (*bazh* en breton).

Les phares

En breton, on dit *An Tour Tan*, qui signifie littéralement « tour de feu ».

Le phare du Petit-Minou (*Tour-tan ar Minou*) trône sur la côte nord du goulet de Brest. L'origine bretonne, *min* pourrait signifier « bouche, embouchure ». *Min* devient *Minou* au pluriel. À l'entrée du goulet se situent la pointe du

Grand-Minou et celle du Petit-Minou, au creux duquel se situe l'embouchure, rendant plausible cette origine. Le phare du Petit-Minou a été construit sur une roche à terre sur la pointe du Petit-Minou. Il comporte également un secteur rouge qui signale le plateau des Fillettes, l'une des roches immergée du goulet de Brest. Pour parer ce danger, certains marins utilisent ce moyen mnémotechnique : « Le Minou rougit quand il couvre les Fillettes. »

Le phare d'Ar-Men *Tour-tan ar Men* (Ar Men signifiant « le rocher » ou « la



<https://www.fotocommunity.fr/photo/les-phares-bretons-ligerien/18899814>



H O T E L
RESTAURANT

Hostellerie de la Mer

Presqu'île de Crozon

Restaurant face à la mer sur le port du Fret

02 98 27 61 90

www.hostelleriedelamer.com

11 quai du Fret • 29160 Le Fret en Crozon





Trowardroù Enez-Sun, hag ar Maen er Vazenn Yen Wikipédia

« pierre » en breton) est un phare en mer construit entre 1867 et 1881 à l'extrémité de la chaussée de Sein, à la pointe ouest de la Bretagne

Le phare du Créac'h *Tour-tan ar C'hreac'h* (hauteur, promontoire) a été construit en 1863 sur l'île d'Ouessant. D'une hauteur de 47 m c'est le plus puissant d'Europe. Ses deux lanternes superposées émettent un signal lumineux de huit faisceaux d'une portée de 60 km environ.

Le phare de l'île Vierge *Tour-tan ar Enez-Werc'h* est un phare maritime construit sur un îlot dénommé « Ile Vierge » à 1,4 km du lieu-dit de Kastell Ac'h, sur la côte bretonne. Situé sur la commune de Plouguerneau dans le Finistère, il est le plus haut phare d'Europe et le plus haut phare en pierre de taille du monde (82,5 m).

Les côtes

Aber : estuaire

Aber-Wrac'h. *Wrac'h* serait à l'origine le nom d'une vieille déesse ou sorcière honorée dans un sanctuaire païen local avant la christianisation.

Beg : pointe littorale de taille variable, de la simple tête de roche et au cap

Beg-ar-Raz : pointe du Raz ;

Beg-ar-Gador : pointe de la Chaise. Cette pointe de granite formaient autrefois une grande arche rocheuse avec le continent, d'où peut-être son nom de *Beg ar Gador* (*ar Gador* signifiant la chaise en breton, forme mutée de *kador*, chaise).

Enez : île

Douarnenez « terre de l'île »,

Térénez « la terre proche de l'île ».

Mor : mer

Morbihan « petite mer »

Morgat pourrait provenir aussi du breton *Morgat* signifiant « lièvre de mer », le nom de la seiche, en référence aux deux rochers caractéristiques prenant la forme d'un lièvre et d'un escargot situés à l'entrée du port.

Marc'h : cheval

Marc'h Mor cheval de la mer (hippocampe)

Le digramme CH se prononçait en vieux-breton comme la jota espagnole. Pour améliorer la concordance graphie-phonie et le distinguer du CH « français », une apostrophe a été introduite en 1659 par le père Julien Maunoir pour former le trigramme C'H. La « francisation » de la Bretagne du début du XX^{ème} siècle a apporté son lot de mutations, l'apostrophe a plus au moins disparu et les deux prononciations cohabitent : l'*Aber-Wrac'h* est prononcé *Abervrak* et *Guivarc'h* est prononcé *Guivarche*.

Penn : tête, bout, cap, extrémité

Penn-ar-Bed : littéralement « Bout du Monde », le nom du Finistère en breton ;



L'écu représente les deux composants du Finistère : le Léon sous la forme d'un lion *morné*, c'est à dire sans griffes, ni dents, ni langue, la Cornouaille sous celle d'un bélier, symbole de la région depuis la fin du XVII^e siècle. Ces deux armes étaient déjà celles des deux évêchés qui existaient sous l'Ancien Régime avant que ne soient créés, en 1790, les départements.

À cette époque, la Bretagne regroupait 5 départements, d'où les 5 hermines placées en chef du blason, mais elles peuvent également symboliser les territoires des 5 évêchés (ou fragments d'évêché) qui ont servi à constituer le Finistère : l'ensemble du Léon, une grande...

...partie de la Cornouaille, le Trégor, la région d'Arzano partie de l'évêché de Vannes, et quelques enclaves de l'évêché de Dol.

Pennenez « Presqu'île »,

Penmarc'h « Tête de cheval ».

Porzh : port ou plus modestement anse, crique *Port-Rhu*, « Port rouge » en français, probablement à cause de la couleur de l'eau due aux rejets de sang provenant de l'abattoir, qui a fonctionné là jusqu'en 1974.

Trez : plage de sable *Pentrez* « Bout de la plage ».

Le nom breton de **Crozon** est *Kraozon* (*Kraon* correspond à la prononciation locale). En 1162, Crozon est signalée sous la forme *Crahaudon*, composée de *cravo* (lieu pierreux en celtique) et de *dunon* (colline fortifiée en gaulois), signifiant littéralement « colline pierreuse fortifiée ». On rencontre aussi les appellations *Craozon* (en 1038), *Plueu Crauton*, *Crauthon* (au XI^{ème} siècle), *Crauzon* (en 1173), *Crauzon* (en 1263 et en 1595), et pour finir *Crozon* (en 1630).



Alain Marhic

Source Wikipédia, Geneawiki et infobretagne.com



Le RELAIS de la Presqu'île
Spécialité *Kig ha fang* depuis 25 ans

Horaires
Du lundi au jeudi
9h00 - 14h00
Le vendredi
et samedi
9h00 - 14h00,
14h00 - 22h00

3 rue de l'École - 29560 Argol
02 98 27 34 02
contact@lerelaisdelapresquile.fr

Les Abeilles

Remorqueurs d'Intervention d'Assistance et de Sauvetage

Ne faut-il pas se pencher sur l'histoire qui n'est pas très ancienne mais que l'on oublie par les éléments de la vie moderne qui évolue très vite.

La protection des côtes bretonnes, puis méditerranéennes, a été assurée de 1979 à 2022 par l'*Abeille Flandre* : 25 ans à Brest et 18 ans à Toulon. Ce remorqueur de haute mer, construit en Norvège, baptisé dans un premier temps Neptun Suecia en 1978, deviendra l'*Abeille Flandre* après son acquisition par la société Les Abeilles.

De retour à Brest à l'automne 2022, il sera démantelé en 2023 dans la forme de radoub n°1 du port de Brest par la société bretonne Navaléo.

Suite à cette ultime opération, l'hélice du remorqueur, 5 tonnes et 4,20 m d'envergure, sera remise à la ville de Brest. Elle est aujourd'hui exposée sur le quai Malbert, à proximité de son ancien lieu d'attache.

Pourquoi Abeilles ?

En 1976, la société Les Abeilles signe un contrat avec la Marine nationale pour la fourniture d'un service de remorquage de haute-mer destiné à la protection du littoral français.

Les missions sont la prévention des échouements, l'assistance et le sauvetage des navires en détresse, et le combat des risques de pollution. C'est la naissance de la branche Les Abeilles International dédiée au sauvetage maritime. La flotte actuelle est composée de 4

Remorqueurs d'Intervention d'Assistance et de Sauvetage (RIAS) : l'*Abeille Bourbon*, basé à Brest, l'*Abeille Liberté*, basé à Cherbourg, l'*Abeille Méditerranée*, basé à Toulon et l'*Abeille Normandie*, basé à Boulogne-sur-Mer. Leur nom proviendrait d'une analogie entre le ballet virevoltant des abeilles devant leur ruche et celui des remorqueurs de port « prêts à piquer ». L'*Abeille Flandre* sera remplacé à Brest en 2005 par l'*Abeille Bourbon*, plus long et plus large, mais assez similaire en



L'*Abeille Flandre* © Mer et Océan

tonnage. L'*Abeille Bourbon* possède un arrière dégagé pour améliorer le flux d'eau vers les hélices et l'étrave a elle aussi été conçue pour améliorer la vitesse. L'*Abeille Bourbon* possède une puissance de 21 740 CV alors que son prédécesseur n'en possédait que 12 800 CV.

En juin 2024, le groupe espagnol Boluda Towage a fait l'acquisition de la société Les Abeilles International, du groupe Econocom, et anciennement la Société maritime Bourbon. Le désormais VB *Abeille Bretagne* est l'un des plus puissants



L'*Abeille Bourbon* prend en remorque le Marco Polo, le plus gros porte-conteneurs du monde (9 mars 2013) © Marine Nationale - Alain Monot

remorqueurs au monde. Les particules « VB » dans son nouveau nom correspondent aux initiales du PDG de la société des Abeilles international, Vicente Boluda. Un nom déjà porté par un ancien remorqueur des Abeilles, l'*Abeille Bretagne*, construit en 1979 par le chantier Manche Industrie Marine de Dieppe.

Les missions et le palmarès de l'*Abeille Flandre*

Basé à Brest l'*Abeille (Flandre ou Bourbon)* est en alerte permanente et est prêt à appareiller en 20 mn, dès que le vent dépasse 25 nœuds sur l'île d'Ouessant.

Durant ses 43 ans d'activité, l'*Abeille Flandre* effectuera 772 interventions dont 198 sauvetages. Parmi les bateaux secourus, il y aura 12 pétroliers et 7 chimiquiers.

Le plus célèbre sera le pétrolier *Amoco-Cadiz*, en bordure des côtes bretonnes à Portsall en 1978, qui provoquera la pire marée noire et écologique de l'époque. Il faudra la motivation de beaucoup de bénévoles, pour sauver les oiseaux mazoutés et procéder au nettoyage des côtes et des plages de 98 communes. Il y aura également la catastrophe liée au naufrage de l'*Erika* le 12 décembre 1999, avec un pétrolier cassé en deux, et dont la seule partie avant pourra être remorquée. L'*Abeille Flandre*, le Saint-Bernard des mers, aura ainsi évité 180 catastrophes. Faisons honneur aux 12 personnes de l'équipage dont la mission était de sauver des vies, du matériel et d'éviter des désastres. Je terminerai par un mot : respect à l'*Abeille Flandre*, le « remorqueur de l'impossible ».

Michel Hanart



L'*Abeille Bourbon* au mouillage en rade de Brest © Bateaux.com

Les applications mobiles

Préparez vos navigations en toute sécurité

À l'ère du numérique, les plaisanciers ont à leur disposition une large gamme d'applications mobiles qui peuvent améliorer leur expérience en mer, que ce soit pour la navigation, la météo, la sécurité ou la gestion de leur bateau. Les smart-phones et tablettes sont devenus des outils incontournables pour les marins modernes, leur permettant de naviguer de manière plus sûre et plus efficace tout en simplifiant la gestion de leurs sorties en mer. Voici un tour d'horizon des meilleures applications mobiles disponibles pour le nautisme.

Navionics Boating propose des cartes marines détaillées, ainsi que des informations sur les profondeurs et les dangers sous-marins. Elle permet de créer des routes et de suivre la position du bateau en temps réel. L'application permet de visualiser des informations sur la météo et les marées.

OpenCPN (Open Chart Plotter Navigator) est une application gratuite pour la navigation maritime qui permet d'afficher des cartes marines détaillées et de suivre les trajectoires de navigation. OpenCPN utilise le GPS pour déterminer la position du bateau et les données à partir d'un AIS pour tracer les positions des bateaux dans le voisinage.

Timezéro En plus des prévisions météorologiques GFS gratuites, TZiboat offre un service météorologique avec des prévisions téléchargeables.

Nav&Co est une application qui permet de suivre sa route sur les cartes du Shom, d'être accompagné dans la lecture de la signalisation maritimes, de connaître les réglementations et de découvrir la biodiversité marine.

Windy est une application de prévisions météorologiques

extrêmement populaire, grâce à ses cartes interactives et sa précision. Elle propose des prévisions détaillées sur les conditions de vent, les vagues, la température de l'eau et la pression atmosphérique.

Windguru est une application utilisée par les passionnés de sports nautiques et de voile. Elle permet de consulter des prévisions détaillées de vent, d'humidité et de températures pour différents endroits.

Météo-France est idéale pour consulter les alertes météo locales, les prévisions des vagues et des conditions de vent.

My Tide Times (Marées) permet de consulter les horaires des marées pour des centaines de ports à travers le monde.

Marées Info permet de consulter les horaires et les coefficients des marées pour la France.

Juzzy permet de connaître l'évolution des courants heure par heure.

MarineTraffic est une application qui permet de suivre les navires équipés d'AIS en temps réel.

Rescue Zone est la 1ère application gratuite de secours en mer entre plaisanciers connectée aux services de secours dans les zones côtières. L'application permet aux bateaux de s'entraider, pour des

assistances mineures ou des sauvetages plus sérieux.



Navily est un guide côtier qui se présente sous forme d'une carte. Il permet de réserver une place de port et d'obtenir le code des sanitaires en dehors des heures d'ouvertures des capitaineries.

Une mer de possibilités au bout des doigts

Les applications mobiles sont désormais des alliées incontournables pour les plaisanciers, leur permettant d'améliorer leur sécurité, leur confort et leur plaisir en mer.

Que ce soit pour la navigation, la gestion de leur bateau, la sécurité ou la météo, chaque plaisancier peut trouver l'application qui répond à ses besoins. Avec les outils numériques à leur disposition, les plaisanciers de Morgat, comme ceux d'ailleurs, peuvent naviguer en toute confiance, plus connectés que jamais à l'univers maritime.

Dominique Bournérias

L'atelier de la mer
Sellerie
marine et d'ameublement

Intérieur, extérieur,
auto, moto, camping car, pergola,
toile d'ombrage, accessoires
et tout autres projets...

SECTEUR D'INTERMEDIATION
PRESQU'ILE DE CROZON
BREST
NOLLAUMEUR

TIFENN SALAÜN
06 87 95 34 87
latelierdelamer29@gmail.com - latelierdelamer.com

Les astuces de Marcel

Le lovage de garcette

1ère méthode (à éviter)

Tourner autour de la main : « perruque » assurée au déroulé



2ème méthode (idéale)

Tourner « en 8 » entre le pouce et l'auriculaire : déroulé sans difficulté



C'est simple !

Marcel Ely



Carrefour contact

OUVERT
TOUS LES JOURS

Du 13 juillet au 17 août ouvertures exceptionnelles le dimanche de 15 h 30 à 20 h



ET AUX PLAISANCIERS
7, rue Alsace Lorraine
29160 CROZON
Tél. : 02 98 27 06 08

ENTRÉE LIBRE
CHAUSSURES & ACCESSOIRES | 02.98.27.11.49

QUELQUES-UNES
DE NOS MARQUES

MEPHISTO
THE WORLD'S FINEST WALKING SHOES®

MAM'ZELLE

NeroGiardini remonte

tbs

FUGITIVE

AS 98

Les Tropeziennes
PAR M. BELABJI

Myma

MDUS

MÉLINÉ
made in italy



2 rue Charles Levenez - 29160 Crozon
02 98 27 11 49
mallory.leborgne@orange.fr

Le coin littéraire

Vivre sa passion - Six filles dans la course du Vendée Globe Broché – 16 octobre 2024 de Collectif (Auteur).



Le 10 novembre 2024 a eu lieu le départ du Vendée Globe aux Sables d'Olonne : une course à la voile de 45 000 km en solitaire autour du monde, sans

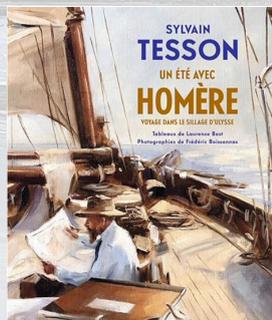
escale ni assistance.

Six navigatrices prennent part à la course : Clarisse Crémer, Samantha Davies, Violette Dorange, Pip Hare, Isabelle Joschke et Justine Mettraux. Toutes accumulent les trophées.

Elles nous racontent ici comment est née leur vocation, dès le plus jeune âge. Stage révélateur en Bretagne, régates avec un équipage de filles, traversée de l'Atlantique en famille, démâtage, traversée de la Manche en Optimist, bateau écologique, sens inné de la tactique, préparation mentale, goût de la victoire...

Toutes ces championnes aiment l'exploit et forcent l'admiration !

Un été avec Homère - Voyage dans le sillage d'Ulysse Broché – Illustré, 17 juin 2020 de Sylvain Tesson (Auteur)



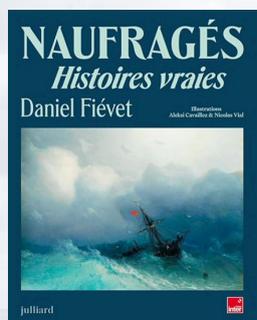
Nous devrions apprendre par cœur l'Iliade et l'Odyssée, comme des tubes de l'été, car les deux récits d'Homère constituent non seulement la musique de notre humanité mais recèlent aussi tout notre avenir. Après le succès d'*Un été avec Homère*, Sylvain Tesson est parti à bord d'un voilier sur les traces d'Ulysse. Pendant plusieurs semaines, il a sillonné

la Méditerranée, plongé dans la *mare nostrum*, escaladé des volcans, rencontré des savants et des déesses de la culture, comme Andrea Marcolongo, l'auteur de *La langue géniale* : 9 bonnes raisons d'aimer le grec, qui ont éclairé son odyssee.

Ce livre est donc à la fois la version illustrée d'*Un été avec Homère* (200 000 exemplaires vendus), mais aussi le supplément à ce voyage homérique. Il contient des légendes inédites de Sylvain Tesson, véritables poèmes en prose et des tableaux de la peintre voyageuse, Laurence Bost.

À cela s'ajoutent des photos en noir et blanc du photographe Frédéric Boissonnas qui dans les années 1920 accompagna Victor Bérard, le traducteur d'Homère, pour identifier les lieux de la géographie ulysienne. Un livre fabuleux de voyage, de culture et d'embruns.

Naufragés - Histoires vraies Relié – Illustré, 10 octobre 2024 de Daniel Fiévet (Auteur), Aleksis Cavaillez (Illustrations), Nicolas Vial (Illustrations)



Face à l'impossible ils ont réalisé l'impensable : survivre. Du vrai Robinson Crusoé aux rescapés du radeau de la Méduse, Daniel Fiévet raconte les

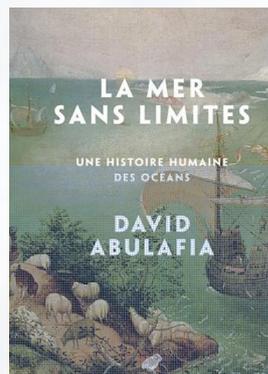
aventures réelles de ces naufragés qui ont marqué l'Histoire de la navigation. Elles se sont déroulées entre le XVIIe et le XXe siècle, dans des contextes et sous les latitudes les plus divers mais toutes ont en commun de montrer jusqu'où des humains sont capables d'aller lorsqu'ils sont confrontés à des situations extrêmes.

Loin de la civilisation, en pleine nature sauvage, le masque des conventions tombe et les êtres se révèlent. Pour survivre, certains naufragés font preuve d'une ingéniosité incroyable et se comportent en véritables héros, d'autres laissent libre cours à leurs plus bas instincts et commettent l'irrépa-

nable.

Ces récits, basés sur les témoignages de rescapés, nous invitent à nous questionner sur la nature humaine et sur ce que nous aurions fait dans pareille situation. Richement illustré, à la fois par des cartes, des documents et gravures d'époque, des peintures et dessins originaux de Nicolas Vial et Aleksis Cavaillez, *Naufragés - Histoires vraies*, inspiré du podcast phénomène à plus de 2,5 millions d'écoutes, est une plongée fascinante au cœur des ténèbres.

La mer sans limites : Une histoire humaine des océans Broché – Illustré, 6 septembre 2024 de David Abulafia (Auteur), Olivier Salvatori (Traduction)



Notre planète est bleue. 70 % de sa surface est couverte d'eau. Mais aucun historien n'a eu, jusqu'à présent, l'audace de David Abulafia :

observer les civilisations humaines, du néolithique à nos jours, en prenant le large. Dans cet ouvrage d'une ampleur sans précédent, fruit de toute une vie de travail, l'un des plus talentueux historiens de notre temps a osé dresser une histoire humaine des océans, notre dernière *terra incognita*.

Ne laissant aucune source historique de côté, il accomplit l'exploit de combiner rigueur scientifique et récit haletant. Il donne, pour le plus grand plaisir de son lecteur, la saga captivante de la lutte des hommes, marchands, pirates, brigands, fanatiques religieux, savants et autres explorateurs avec les immensités marines, animés de visées tantôt nobles, tantôt exécrables, mais toujours pour commercer, apprendre et en fin de compte survivre.

Alain Marhic

Source Amazon

Les mots fléchés d'Alain

| | | | | | | | | |
|---------------------------------|--|-------------------------------------|--|--|-----------------------------|-------------------------------|--------------------------|---|
| GRADE MARINE FAIRE LE PLEIN | VOILE CARRÉE POUR FLEURS | ..THÉRAPIE SIGNAL DU DAB+ | FERMÉES BOUT DE TERRE | DÉMANTELLEMENTS LOGARITHME NÉPÉRIEN | VOILE DE MISAINÉ | ARRIVÉE SUR TERRE DÉVOILÉE | | |
| FANIONS MÂTS | | | | | | PÉRIODE AMOURS VOYELLES | | |
| PRÉNOM US SALLE DE JEUX | | NÉGATION | PARI ÉLECTRONIQUE | | SUR AIRE BATTAGE L'ONCLE | | PREMIER | |
| ASSEMBLER | VOYELLES INSTITUT PAUL EMILE VICTOR | | PROVINCE DU SOUDAN | SECU DU MARIN | PRONOM RÉFLÉCHI SUFFIXE | PISTOLET MITRAILLEUR | | |
| PARFOIS ROCHEUX POISSON | | OPUS ... NUISIBLE À BORD | | | TRANSFORMATION | | SURFACE | |
| | | AJUSTANT LE POINÇON DÉBUT DTGLOO | | | AVANT | BEAUCOUP | | |
| CONTOURNEMENT SI BRITISH | | | | | | DÉSERT | DIEU DU SOLEIL | |
| RENFORT DE VOILE PETIT OCEAN | PERROQUET | NID EN DÉSORDRE | ÉVÈNEMENT MÉTÉO | DEMI MOUCHE UNIVERSITÉ | | DÉDAIN | POSSESSIF PSYCHOTHÉRAPIE | |
| | | | | | | | |  |
| AMARRE NOTE | | RHUM ESPAGNOL | RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ENLEVA LES CÔTES | | ACHEVÉE VILLE DE SICILE | | | HONORE |
| | ...THA CHRISTIE | ADVERBE DE LIEU | | ATTRIBUAIT | | PORTION DANS LA MER | | |
| POUR LE SYMÉTRIQUE DON | | | | | | | ANCIENNES | |
| | | DIRECTION | ... GPT | À DE L'AUDACE À LUI | | TIC ... ATTACHA | | |
| VOILIER | | | | | | | | |
| | POLYURÉTHANE | | INTELLIGENCE ARTIFICIELLE RIGOLÉ | | ARTICLE | PARTI POLITIQUE | DANS JEU CHINOIS | |
| DÉPARTS ANCIENNE MONNAIE | | | | | | | | |
| | | RÉSONNER | | | | TENTE | | |

Les vieilles coques

Du bois, encore du bois, toujours du bois

Mon vieux gréement

Dans un précédent article je décrivais le plaisir d'être co-propiétaire d'un petit bateau à voile traditionnel basé à Camaret *Lann-Brug* (terre de bruyère) : un premier projet de coque en bois.



Lann Brug à Camaret - Photo Eric Petit

Après 4 ans quel est le bilan ?

- L'eau, et plus particulièrement l'eau de pluie, ne fait pas bon ménage avec le bois !!

Du coup nous révisons les termes d'architecture navale au gré des devis et des factures : barrots, barrotin, membrures, bordées, préceinte, tableau n'ont plus de secret pour nous :

- En début de saison nous sommes toujours enthousiastes à l'idée de naviguer, et de participer aux fêtes et rassemblements maritimes des Voiles de Camaret ;

- En fin de saison « on bazarderait bien notre danseuse » quand nous sommes rattrapés par notre charpentier de marine qui se frotte les mains (au sens propre comme au figuré) à l'idée des travaux à programmer pendant l'hiver.

Quelques conseils aux éventuels amateurs de bateaux bois :

- Prévoir une journée de travail sur votre bateau pour une journée de navigation ;

- S'imposer un temps de chantier programmé au risque de rater la saison de navigation, accepter que le prix d'achat de votre embarcation n'est rien au regard du montant des travaux à financer d'année en année ;

Mais avant tout, savourer le bonheur de « naviguer autrement ».

Le projet quille en l'air.

Non content de devoir investir du temps sur notre joli *Lann-Brug*, mon co-propiétaire m'embarque dans son

rêve fou de construire une maison quille en l'air. Ce rêve, né de la réalisation de Pierre Carn à Kerlouantec, devient réalité le jour où nous croisons une jeune Camarétoise, Flora, qui se dessaisit



La coque renversée - Photo Eric petit

d'une jolie coque bois de 8,50 m.

Après plusieurs années passées à restaurer son bateau Flora a décidé d'abandonner son projet de restauration qui devenait incompatible avec sa vie professionnelle.

Autour d'une bière, la vente de la coque est scellée pour l'euro symbolique.

Une belle rencontre où l'émotion est à son comble, mélange de tristesse à l'idée d'abandonner son bateau et soulagement de ne pas devoir le démanteler.

Une nouvelle aventure de coque en bois prend forme !

S'en suit le rapatriement de la coque sur son lieu de destination finale, endroit qui restera secret pour la tranquillité des propriétaires.

Très vite un chantier de terrassement est entrepris. Comme des enfants avec de nouveaux jouets, nous nous sommes essayés au maniement d'une pelleuse et c'est à la lumière de nos lampes frontales que nous avons terminé nos travaux, tard dans une nuit d'hiver.

Le terrassement terminé, la dalle de béton coulée, les murets porteurs réalisés, arrive le temps de retourner la coque de plus de 2 tonnes et d'en faire une « quille en l'air ».

- Première étape, renforcer la coque par des traverses pour éviter qu'elle ne s'écrase sur elle-même au moment du retournement ;

- Deuxième étape faire appel à notre ami agriculteur expert dans le maniement du Manitou.

Le bateau est d'abord sanglé, puis posé sur son flanc.

Toute la difficulté est de réussir à faire basculer la coque en douceur sans

qu'elle ne dérape. Comme chacun le sait, un bateau est doté d'une quille qui a pour vocation d'éviter le retournement. Cette dernière faisant contrepoids, ce n'est qu'après plusieurs tentatives que la coque se retourne enfin dans ses sangles ;

- Troisième étape : partager une bonne bière sous la coque retournée et arriérée aux murets de soutènement.

Le projet Pegasus

2025, une nouvelle aventure de coque en bois se profile, jamais deux sans trois !



Le Pegasus - Photo The Island Trust

Au détour des fêtes des Voiles de Camaret 2024, tout débute par la rencontre de Kévin, jeune trentenaire qui, avec 4 amis montent un projet local autour de la mer, un projet de navigation traditionnelle, de préservation du patrimoine et de transmission des valeurs du monde la mer.

Six mois plus tard, avec l'achat de *Pegasus*, une superbe réplique d'un côtre pilote construite en 2008 par la Bristol Boat Company, le projet devient une réalité.

Le côtre pilote est un navire rapide conçu pour amener les pilotes sur des grands navires en approche des ports de commerce.

Pegasus est un bateau en bois de 17,10 m (22 m hors tout), de 4,60 m de maître bau et de 2,70 m de tirant d'eau. L'engagement et l'enthousiasme de ces 5 jeunes m'ayant happé, me voilà engagé dans l'aventure d'une troisième coque en bois et surtout d'un superbe projet maritime en mer d'Iroise ; avis aux amateurs.

Eric Petit

Fêtes maritimes de Camaret «VDC 2025 » les 8 et 9 août 2025

Projet quille en l'air, contact Dominique : 29laquille@gmail.com

Projet Pegasus : <https://www.theislandtrust.org.uk/boats/pegasus/>

La longitude en mer : toute une histoire

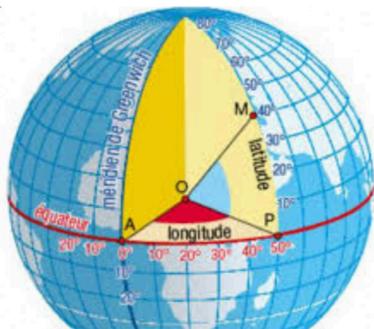
À l'École navale, en 1967, chaque « poste » était, pendant une semaine, « chargé des montres ». Les cinq élèves ainsi désignés devaient, chaque jour, remonter les trois chronomètres de l'École et relever scrupuleusement leur marche, soit leur décalage par rapport à l'heure officielle captée à la radio.

Ce rituel était en général respecté mais le règlement prescrivait de lourdes punitions s'il était négligé, ce que nous jugions absurde. Mais nous ignorions aussi l'histoire qui suit, antérieure au GPS et à la radionavigation.

Comment se placer sur le globe ?

Cette question, aussi ancienne que les migrations humaines, se présente différemment sur terre et en mer.

Sur terre, même sans instruments, on sait à peu près quelle direction on suit, depuis combien de temps, et on peut aussi, parfois, recalculer sa position à la vue, par exemple, du temple qu'on retrouve. En mer, on fait un peu la même chose tant qu'on voit la côte, comme les navigateurs antiques, tels Ulysse ou portugais et espagnols longeant les côtes africaines. Même Magellan a beaucoup navigué ainsi, jusqu'au détroit de son nom. Mais si on s'aventure en pleine mer, en voulant aller



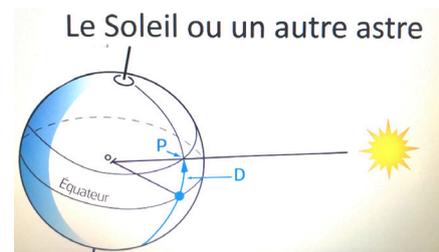
La position géographique est donnée en longitude par rapport au méridien de Greenwich et en latitude par rapport à l'équateur

quelque part et revenir, il faut commencer par savoir où on est. Une position sur le globe est depuis longtemps définie par sa latitude et sa longitude, deux coordonnées qui n'ont pas la même histoire.

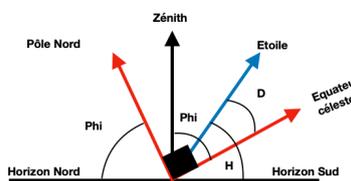
La maîtrise de la latitude

Déterminer la latitude est assez facile et on le fait depuis au moins deux millénaires. Il suffit, à midi, de connaître la déclinaison du soleil et de mesurer sa hauteur sur l'horizon pour en déduire la latitude.

Cette déclinaison varie au cours de l'année, entre les solstices d'hiver et d'été, mais elle est mesurable à terre et donc



La déclinaison d'un astre est son écart angulaire par rapport à l'équateur (ici, le soleil l'été)



Latitude Phi, Déclinaison D, Hauteur H
 $\Phi = D + (90^\circ - H)$

transposable en tables. La culmination à midi est, quant à elle, facile à déceler avec des instruments fixes car elle est le point haut du soleil par rapport à l'horizon, entre sa montée et sa descente.

Le navigateur voit la culmination mais sa mesure est moins précise car ses instruments, moins performants, reposent sur une plate forme mouvante. Il peut égale-

ment s'affranchir du soleil en mesurant la hauteur de l'étoile polaire puisqu'elle indique le nord géographique.

Alors que l'axe de rotation de la terre, considéré fixe, permet de déterminer la latitude de tout lieu à partir du soleil ou de l'étoile polaire, aucun astre ne donne la longitude.

C'est à partir de cette rotation, source même du problème, qu'on la définit comme étant l'écart angulaire (ou horaire) entre le méridien du lieu où on se trouve et le méridien de référence, ce dernier ayant migré au fil de l'histoire des colonnes d'Hercule à Greenwich, en passant par les Canaries et Paris.

Mais comment la mesurer ?

La recherche de la longitude

A terre, on peut estimer la longitude d'un lieu par la distance franchie en est-ouest pour y arriver, au prix de quelques risques, au point de confondre parfois l'Indes Occidentales et Extrême Orient.

En mer, à cette approximation, il faut encore ajouter la méconnaissance des courants et l'imprécision des instruments, loch et compas.

A partir du XVI^{ème} siècle, les navigateurs et les scientifiques s'efforcent de percer l'énigme de la longitude car les voyages transocéaniques commencent et il devient crucial d'établir des liaisons sûres.

On explore alors plusieurs pistes.

La variation magnétique

On cherche d'abord à exploiter la variation des compas magnétiques, c'est-à-dire l'écart, déjà constaté par Christophe Colomb, entre leur nord et le nord géographique. Il varie en effet selon les zones de navigation, parfois de plusieurs dizaines de degrés, et on imagine qu'une carte terrestre des écarts permettra de traduire les mesures locales en positions



Je vous aide à retrouver votre **vitalité** sans passer des heures à la salle de sport !

Atteignez vos objectifs **santé** et **bien-être** en toute **sécurité** et en toute **confiance** !

Accompagnement individuel:

- Présentiel (Quimper)
- Distanciel (partout en France)

Contacts

06 81 38 93 52
<https://www.tm-coaching.fr>
 Thibault Marhic
 thibault_mc_coaching

Thibault MARHIC

- Coach sportif diplômé d'Etat
- Certifié **Sport-Santé**
- Certifié en **Nutrition** (specialité **perte de poids**)
- Initié à la **sophrologie**



Garage Broënnec



1, Bld Pierre Mendès France - 29160 CROZON
Tél : 02 98 27 03 11 - accueil@garagebroennec.fr

et donc en longitudes. Cette théorie ne débouchera pas car la variation dépend certes du champ magnétique local mais elle est mal comprise et fluctue aussi dans le temps. Elle change en outre avec l'environnement métallique du navire, ce qui est alors insoupçonné.

De toute façon, dresser une carte sans bien connaître les longitudes qu'on veut trouver ressemble à une quadrature du cercle et la piste est abandonnée au milieu du XVIII^{ème} siècle, alors qu'apparaissent d'autres solutions.

Les lunes de Jupiter

En 1636, Galilée découvre les satellites de Jupiter et propose aux Provinces Unies de calculer la longitude en observant leur disparition, quand ils passent dans l'ombre de la planète.

Comme le phénomène est régulier et relativement facile à observer avec les nouvelles optiques de l'époque, on pourra noter précisément son heure locale, la comparer à celle des tables pour le méridien origine et en déduire la longitude. Celles-ci seront bien établies trente ans plus tard mais les observations s'avéreront plus ardues que prévu : les mesures optiques sont délicates et il faut aussi étalonner les horloges, chaque fois et

longuement, car aucune n'est assez stable dans le temps.

En mer, c'est pire, car il est impossible de conserver une heure comptée au mouvement d'un balancier sensible au roulis et à l'humidité.

Les performances optiques nécessitent par ailleurs des instruments volumineux et peu maniables. Enfin, les calculs pour aboutir à la longitude sont longs et, en mer, rebutants.

La méthode des satellites de Jupiter permettra cependant, au XVIII^{ème} siècle, de tracer les méridiens sur terre, en particulier celui de Paris, de dessiner la première carte de France, grâce aux travaux des géographes Cassini, et, très vite ensuite, d'établir le cadastre dit de Napoléon.

La résolution de la question : astronomie ou horlogerie ?

La couronne anglaise ouvre la question en 1714 avec le « Longitude Act » créant un concours, doté de prix considérables, pour trouver la longitude en mer.

Aucune solution n'est préconisée à condition d'être accessible aux navigateurs et de donner, au bout de six semaines (voyage aux Indes Occidentales), une précision supérieure à 60 milles marins. Il faut encore que le procédé soit

reproductible.

La concurrence va s'avérer âpre entre deux possibilités : mesurer le temps à partir des astres ou le faire à partir des horloges.

Ce sont deux savoirs totalement étrangers l'un à l'autre et même d'essences différentes.

Dans un cas, on s'appuiera sur la méthode des satellites de Jupiter, qui n'est pas encore déclassée, ou sur celle des « distances lunaires » qui paraît prometteuse. Il faudra alors déterminer l'exact mouvement des astres et surtout celui de la lune qui est plus complexe.

Dans l'autre, il faudra trouver une montre plus précise que toutes les précédentes et donc totalement nouvelle.

Les distances lunaires

Il s'agit de mesurer l'arc angulaire entre la Lune et quelques astres de référence dont les coordonnées figureront dans les tables qu'on est en train d'établir. Les théories de Newton, qui ne sont pas encore totalement admises, en particulier en France, sont ainsi vérifiées pour la première fois et rendent la méthode possible.

L'observation est délicate car il faut aussi mesurer les hauteurs de la Lune et de

700, rue Alain Colas
29200 BREST



NAVIOUEST

Embarquez !

brest@naviouest.fr
02 98 33 12 12
www.naviouest.fr

BATEAUX NEUFS
ET D'OCCASION



MAGASIN
D'ACCASTILLAGE



LOCATION
DE SEMI-RIGIDES



ET BIEN D'AUTRES SERVICES :

atelier de réparation, collage semi-rigides, permis bateau, voilerie, hivernage...



















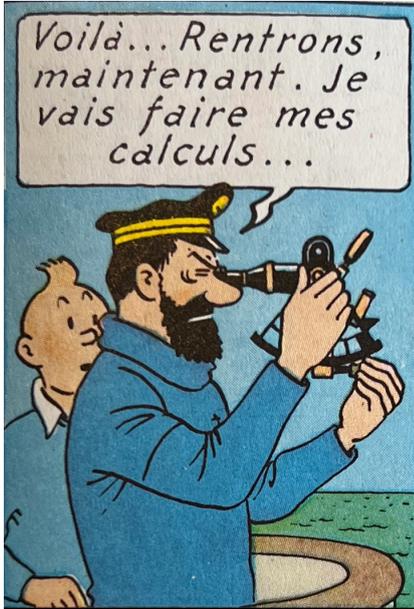




revue APM 2025 - 23/36

l'astre de référence mais l'apparition de l'octant, ancêtre du sextant, la facilite de façon décisive.

L'instrument de visée, à double réflexion, permet en effet de mesurer les angles en superposant images directes (astre A ou horizon) et réfléchies (astre A ou lune) et affranchit ainsi définitivement l'observateur des mouvements du navire.



Le sextant permet de mesurer des écarts angulaires (ici, la hauteur du soleil sur l'horizon)

Tintin Le Trésor de Rackham Le Rouge

L'ensemble des mesures donne la longitude du navire à partir des tables et des équations trigonométriques, sans heure. La méthode, utilisée pour la première fois en 1749, s'avère sûre car elle ne dépend pas d'une montre mais elle peut être imprécise car une minute d'erreur sur la distance angulaire fausse la longitude d'un demi-degré.

Le chronomètre

John Harrison, horloger anglais exceptionnel, réussit le premier à proposer un chronomètre répondant aux exigences de la couronne.

De 1761 à 1764, après plusieurs essais, il améliore son invention pour aboutir à un retard de 15 secondes en 165 jours de mer.

Du fait de la résistance de ses adversaires, surtout les astronomes, il ne percevra cependant la récompense du décret qu'en 1772 et sur intervention du roi.

Harrison a introduit un grand nombre d'innovations décisives : mécanique à ressort, bras oscillant et non plus pendule, utilisation conjointe de laiton et d'acier limitant les dilatations, réduction des frictions sans huile, engrenages permettant de remonter sans perturber la marche.

Les Français suivent cette révolution technique de près car leurs premières montres apparaissent en 1769.

Grâce aux progrès de l'horlogerie, la méthode de l'heure devient bientôt aussi sûre et quatre fois plus précise que celle des distances lunaires, tout en demeurant plus simple, raisons pour lesquelles elle s'impose définitivement vers 1830.

La montre devient dès lors, avec le sextant, l'instrument essentiel de navigation et par conséquent l'objet attentif des règlements marine.

En guise de conclusion

L'histoire qui précède est propre à l'Europe rayonnante mais d'autres peuples, comme les Arabes, les Normands, les Polynésiens ou les Chinois ont aussi parcouru la mer sans résoudre d'emblée la question des longitudes. Celle-ci n'a, d'ailleurs, été surmontée qu'à la fin des grandes découvertes océaniques.

Enfin, l'utilisation de la variation est aujourd'hui réhabilitée, du moins dans certaines zones préalablement cartographiées.

Jean-Louis Porchier

Le coin recettes

Rollmops de maquereaux



Ingrédients pour 12 pièces

30 cl de vin blanc, poivre, thym, laurier, clous de girofle, carottes, oignons, citron

Préparation

Laver les filets et les essuyer dans un Sopalin. Les placer dans un plat et les recouvrir de gros sel. Les laisser reposer pendant 12 h. Rincer les filets, les essuyer. Placer dans un bocal une rondelle de citron, 3 rondelles de carottes, 2 clous de girofle, une feuille de laurier, du thym. Couper 2 oignons en frites. Rouler les filets autour des oignons et les bloquer avec un cure-dents. Mélanger 3/4 de vinaigre avec 1/4 d'eau. Couvrir les Rollmops de cette marinade et serrer bien fort. Mettre le bocal à l'envers.

Conserver au réfrigérateur pendant sept jours.

Déguster

Annaïck Sarazin

Pâté de tête



Acheter une tête de cochon crue, ou partir sur 1/2 tête pour commencer; cela remplit une belle terrine.

Procéder à la cuisson de la tête une heure en cocotte-minute ou 2 heures dans une cocotte classique. Attention, prévoir un récipient assez grand sinon il faudra couper votre 1/2 tête en 2, ou demander à votre boucher de le prévoir.

Mettre la tête dans l'eau froide avec de quoi agrémenter le court-bouillon : par exemple 1 carotte, 1 oignon piqué avec un clou de girofle, 1 bouquet garni, du gros sel et des grains de poivre. Quand la tête est cuite, laisser un peu refroidir pour la décortiquer.

Garder tout sauf les os. Une fois décortiquée, couper tout en petits morceaux et mélanger dans une terrine avec du persil haché (ne pas lésiner sur le persil).

Préparer un sachet de gelée trouvé dans le commerce (la prendre nature ou au Madère par exemple). À votre convenance, la faire avec l'eau de cuisson de la tête ou l'eau du robinet. Suivre les instructions indiquées sur le paquet.

Recouvrir la préparation qui est dans la terrine avec la gelée. Bien tasser pour ne pas laisser d'air.

Ensuite laisser refroidir avant de mettre 24 h au réfrigérateur.

Consommer avec une salade en plat principal ou en entrée avec des cornichons.



Bonne dégustation

Dominique Bournérias



L'escapade

BAR / RESTAURANT

RD887 - Pencran / Telruc-sur-Mer
02 98 27 72 79



L'escapade Telruc

LE RELAIS DES PÊCHEURS



Quai Kador 29160 Crozon Morgat

<https://www.facebook.com/Le-Relais-Des-Pêcheurs-154203464620739/>

Souvenirs de campagne

La missions 73

Au retour de mon ultime campagne au Pacifique sur le *De Grasse*, je fus affecté à l'escadre de l'Atlantique, à rejoindre après mes congés.

Mais avant d'embarquer sur un navire spécialisé dans la lutte sous-marine, une proposition m'est faite de partir pour une mission de renseignement en Méditerranée.

Me voici donc à bord d'un petit pétrolier *L'Aber-Wrac'h* super équipé d'antennes d'écoute, d'analyse et d'enregistrement de tous les paramètres radars pour



Le pétrolier *L'Aber-Wrac'h* - Photo © Marine Nationale

une mission en zone hostile. Nous nous dirigeons d'abord en Manche et croiserons de nuit une escadre soviétique, et pendant près de deux heures, nous collecterons une multitude de renseignements sur les radars de cette escadre. Le recueil des paramètres terminé, les soviétiques finirent par s'en apercevoir et s'en suivirent quelques manœuvres de reconnaissance du bateau. Cap au sud ensuite par le golfe de Gascogne avec une mer force 6. Un peu de casse à bord mais nous continuons vers Gibraltar et les côtes de plusieurs pays de Méditerranée pour une mission de guerre électronique et d'analyse des radars côtiers. Nous serons parfois pourchassés par les gardes-côtes pour rejoindre les eaux internationales.

Escale à Bizerte (Tunisie)

Découverte de la Tunisie, de sa capitale Tunis avec sa médina, Sidi Bou Said mais aussi Hammamet et le désert tunisien.

Accueil très chaleureux par une population qui n'hésitait pas à nous faire découvrir leur pays. Après trois jours d'escale nous poursuivons nos analyses et nos renseignements au large d'autres pays.

Civitavecchia (Italie)

Ce port situé sur la mer Tyrrhénienne, et à 50 km de Rome, n'offrait que très peu d'intérêt si ce n'est la forteresse Michelangelo occupée par la marine italienne. Le trajet en train vers la capitale italienne ne prend que 45 mn et les trois jours d'escale ne seront pas de trop, tant il y a de choses à voir (chapelle Sixtine, Colisée, Palatin, forum romain, fontaine de Trevi, Palazzo Poli, etc...).

Retour sur Brest

Changement de bateau pour l'escorteur



L'escorteur *Le Bourguignon* - Photo Marius Bar Toulon

rapide *Le Bourguignon* et le jour même appareillage avec une alerte et « poste de combat » au passage du goulet. Nous sommes le chien de garde pour la sortie du SNLE *Le Terrible* pour les entraînements de lutte sous-marine. Les départs se faisaient le dimanche pour le golfe de Gascogne et retour le samedi durant plusieurs semaines.

Départ pour une mission aux Antilles

Punta Delgada (Açores)

Première escale de notre périple avant de traverser l'Atlantique. Visite des cratères des volcans et des

sites offrant un formidable panorama sur les étangs et les sources d'eau chaude.

Fort-de-France (Martinique)

C'est toujours un plaisir de retrouver cette île très accueillante, les fameuses plages de Ste-Anne, le Diamant et bien sûr le nord de l'île avec la montagne Pelée.

Après une semaine d'escale nous appareillons pour Curaçao.

Willemstad (Curaçao)

Curaçao fait partie des petites Antilles néerlandaises au large du Venezuela et était un comptoir de commerce hollandais.

Ce qui impressionne quand on arrive à Willemstad par la baie de Saint Anna, c'est l'architecture très colorée des maisons, un mélange de style colonial et hollandais.

Lors de notre visite on découvrira de belles plages propices à la baignade et au retour nous ne manquerons pas de goûter quelques cocktails à base de liqueur de Curaçao.

Appareillage pour la Guyane

Les Îles du Salut (Guyane) pour 2 jours

Ces îles sont un petit archipel au large de Kourou et sont célèbres pour les bagnes qui y furent construits et retracés par le film *Papillon*. Ce qui est impressionnant c'est la présence des requins autour du bateau, en quête de nourriture facile. Nous ne nous hasarderons pas sauter à l'eau mais pour agrémenter la nourriture du bord il sera autorisé d'essayer d'en pêcher.



Sarah et Mickaël
Cake Design, Boulangerie, Pâtisserie

Delichouz cake
Cake Designer

4 Place de l'église
29560 Argol
07 85 41 64 62

• Anniversaires
• Mariages
• Baptêmes, communions
• Événements divers ...

  dmug29560@gmail.com

Amour de Toutou
Salon de Toilettage

Ouvert du Lundi au Samedi

20 rue des Ajoncs
29560 Telgruc sur Mer

Tel: 02 98 27 35 95 Tél: 06 45 66 92 30



Fort-de-France (Martinique)

De nouveau à Fort-de-France que je commence à connaître mais il y a tant de choses à voir.

Après deux semaines, nous reprenons la mer et cap au nord vers le Canada avec une première escale aux Bermudes

Hamilton (Bermudes)

Cet archipel est une escale naturelle dans la remontée de l'Atlantique vers les États-Unis ou le Canada. Nous y sommes accueillis par le salut de la Royal Navy et les autorités locales.

Nous n'avons pas cherché à élucider



Les Bermudes : une vague ou autre chose ? - Photo Jean-Pierre Menesguen 1973

le mystère du triangle des Bermudes (chacun ayant sa version) mais plutôt de profiter de ce port franc pour acheter des produits détaxés et visiter les

différentes criques de sable rose, la visite des pubs étant réservée en soirée.

Halifax et Sydney en Nouvelle-Écosse (Canada)

Nous sommes accueillis par une population très chaleureuse qui n'hésitait pas à nous interpeller pour avoir quelques échanges.

Nous visiterons la citadelle avec ses reconstitutions et le Musée maritime de l'Atlantique qui retrace les grands moments de la vie maritime au Canada et gardien d'une multitude d'objets d'anciennes catastrophes dont celle du Titanic.

Départ vers Saint-Pierre

Saint-Pierre-et-Miquelon



Les Doris de Saint-Pierre-et-Miquelon - Bateaux.com

Après un jour de mer nous arrivons à Saint-Pierre pour deux jours d'escale.

En face de Saint-Pierre se trouve l'île aux Marins et on y retrouve tout le passé de la pêche.



Le pétrolier L'Aber-Wrac'h - Photo JP Menesguen

On y voit quelques Doris, embarcations traditionnelles de la pêche à la morue qui ont fait la renommée de cet archipel mais aussi tant de fortunes de mer sur les bancs de Terre-Neuve.

Québec

Après une descente du St-Laurent nous arrivons à Québec et sommes accueillis par les autorités locales mais aussi par la population qui nous réserve un accueil « québécois » pour nos quatre jours d'escale. En déambulant dans la vieille ville, les québécois nous feront souvent « vive le Québec libre » en signe de reconnaissance de la citation de de Gaulle six ans plus tôt.

On en profite pour aller jusqu'aux chutes de Montmorency et de retour à Québec nous assisterons le soir aux concerts et festivités de la St-Jean (grande fête annuelle de la belle province) sur l'esplanade face au Château de Frontenac et dans les parcs.

Départ pour le retour vers Brest

Punta Delgada

Passage pour une escale de ravitaillement avant le retour sur Brest

Brest

De retour à Brest et, bâtiment de guerre oblige, nous serons souvent en alerte. Impossible de s'éloigner à plus d'une heure de bord et obligation d'appeler matin et soir en cas d'appareillage d'urgence.

Les essais des sous-marins nucléaires avec des appareillages le dimanche, des postes de combat quotidiens, des ravitaillements en mer et des quarts très fatigants.

Nous serons ainsi aux côtés des sous-marins et du SNLE *Le Terrible* durant plusieurs mois dans des conditions météo souvent difficiles.

Entre-deux, nous effectuons les escales habituelles à Plymouth, Portsmouth et La Corogne avant de rejoindre Brest.

Jean-Pierre Menesguen



Daniel Moquet

LE SPÉCIALISTE DE VOS EXTÉRIEURS

PORTAIL
CLÔTURE
PERGOLA
CARPORT

ALLÉE
COUR
TERRASSE

TAILLE
ENTRETIEN
CRÉATION

02 98 57 51 00 daniel-moquet.fr

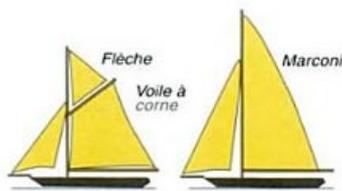
Les termes marins

Une véritable langue

Les gréements

Le gréement d'un navire à voile est l'ensemble du matériel situé sur le pont permettant sa propulsion par la force du vent. Il est constitué de l'ensemble des espars (mâts, bômes, tangons, etc.), manœuvres courantes (drisses, écoute, etc.), manœuvres dormantes (étais, haubans, etc.) servant à régler, établir et manœuvrer la voilure. Si l'on se réfère aux voiles, la quasi-totalité des yachts peut se répartir en deux grandes catégories : les yachts auriques et les yachts bermudiens ou Marconi. Les yachts auriques se caractérisent par des grands-voiles trapézoïdales envergées, c'est-à-dire fixées, par trois côtés, sur la mâture (bôme, mât et pic)

Les yachts bermudiens ou Marconi se caractérisent par des grands-voiles triangulaires, envergées sur deux côtés, à la mâture (bôme et mât). La voile bermudienne comme son nom l'indique est originaire des Bermudes où son usage est très ancien. Il faut remonter plusieurs siècles en arrière aux Bermudes



Le yacht Elettra de Marconi avec ses deux mâts supportant l'antenne.

Le gréement Marconi - Questions du marin curieux

et au XIX^{ème} siècle aux Etats Unis pour s'apercevoir que cette voile créait certains sharpies ou des embarcations de pêche mais avec un balestron diagonal à la place d'une bôme. Cette voile est pourtant souvent jugée moderne. Sa géométrie correspond à un grand triangle dont toute la partie avant - guindant - est hissée sur le haut du mât Marconi (c'est le haubanage complexe avec des câbles en acier de cet espar et le mât qui sont désignés par le terme Marconi, du nom de l'ingénieur). Le gréement Marconi, qui est le gréement universellement adopté de nos jours, est une évolution

de la voile aurique à laquelle avait été ajoutée une flèche. Il a fait son apparition dans le yachting vers 1920 dans le but de faciliter les manœuvres et d'éliminer la dangereuse corne qui balaye le pont quand on affale la voile. Le gréement Marconi a aussi l'avantage d'avoir un meilleur rendement au près. Son nom vient de la ressemblance du haut du mât haubané avec les mâts d'antenne de radio grandes ondes utilisées au début du XX^e siècle par le physicien Guglielmo Marconi (1874-1937), l'un des pionniers de la radio.

La voile à corne, est une voile aurique qui

cées et dont le profil est quadrangulaire et non plus triangulaire est qualifiée de voile à corne. Il n'y a pas d'espar de type corne, mais un jeu de lattes permettant de procurer un meilleur rendement à la voile.

La structure du bateau

Les barrots ou baux sont des pièces transversales du système de construction d'un bateau. Le barrot renforce le bordé en allant d'un bord à l'autre et soutient également le pont. La courbure des barrots de pont crée le bouge ou la cambrure. Sur les bateaux à cabine, la



Sloop

Un sloop n'a qu'un seul mât. Notre cours sera basé sur ce type de bateau, ce sont les plus répandus.



Ketch

Le Ketch a 2 mâts. Le mât à l'arrière (mât d'artimon) est plus petit que celui de l'avant (grand mât). Le mât d'artimon est situé en avant par rapport au safran.



Yawl

Le Yawl a 2 mâts. Le mât à l'arrière (mât d'artimon) est plus petit que celui de l'avant (grand mât). Le mât d'artimon est situé en arrière par rapport au safran.



Coélette

La goélette a 2 mâts ou plus. Les mâts sont soit de tailles identiques, soit le mât avant (mât de misaine) est plus petit que le mât principal.

tient son nom de la vergue qui s'appelle corne ou pic. L'extrémité inférieure de cette corne, appuyée au mât, pivote selon l'axe du mât. Généralement bordée d'une bôme, la voile à corne peut donc

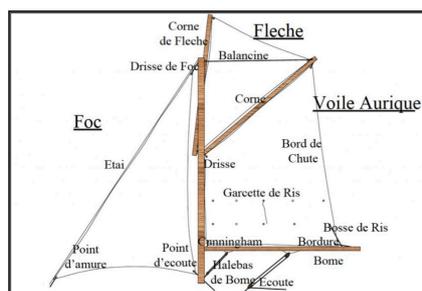
notion de hauteur sous barrot est un important critère de confort : avoir la hauteur sous barrot signifie pouvoir se tenir debout dans la cabine sans se cogner le crâne aux barrots du pont ou du rouf.

Le bordage est une pièce de la charpente d'un navire. Lorsqu'il s'agit d'un navire construit en bois, le bordage est une des pièces dont l'ensemble constitue le bordé. Le bordé est la partie extérieure de la coque que l'on tente de rendre la plus étanche possible

La coque est mesurée par différentes longueurs telles que la longueur hors-tout, la longueur entre perpendiculaires ou longueur de flottaison, le maître-bau, le creux, le tirant d'eau et le franc-bord. La longueur hors tout correspond à la distance entre les points extrêmes avant et arrière de la structure permanente du bateau.

La longueur de flottaison désigne la longueur de la carène, c'est-à-dire la longueur de la coque au niveau de sa ligne de flottaison. La carène est la partie immergée de la coque d'un bateau, on peut associer ce terme à œuvres vives.

Le maître-bau désigne la plus grande pièce de charpente. Il correspond à la



Le gréement - Navires anciens

être établie tribord amures ou bâbord amures sans présenter un côté moins performant, car déformé par le mât, et donc sans devoir gambeyer après un virage de bord comme pour la voile au tiers. On trouve aujourd'hui des voiles à corne sans corne. Particulièrement utilisée sur les voiliers de la classe IMOCA, cette forme de grand-voile à corne se rencontre aussi sur des voiliers de croisière sans pataras (Dufour par exemple). Cette coupe de grand-voile possédant une têtère maintenue par des lattes for-

plus grande largeur d'un navire.

Le creux est une mesure verticale correspondant à l'addition du tirant d'eau et du franc-bord.

Le tirant d'eau est la hauteur de la partie immergée du bateau qui varie en fonction de la charge transportée. Il correspond à la distance verticale entre la flottaison et le point le plus bas de la coque, généralement la quille. Le tirant d'eau maximum d'un navire à un instant donné est nommé calaison, ainsi un navire qui cale deux mètres a un tirant d'eau maximal de deux mètres. Un fort tirant d'eau assure une bonne stabilité par vent fort, le centre de gravité pouvant être défini plus bas (lest sur quille).

Le franc-bord d'un navire est la distance verticale entre la ligne de flottaison et le pont principal.

Au-dessus de la coque

Le tirant d'air correspond à la hauteur maximale des superstructures ou des mâts d'un bateau, au-dessus de la ligne de flottaison. La ligne de flottaison est la ligne qui sépare la partie immergée de la coque d'un navire (œuvres vives) de celle qui est émergée (œuvres mortes). Les œuvres vives d'un navire sont la partie immergée

La forme de la coque

On décrit sa forme avec le frégatage, le bouge ou la tonture. Une coque est dite frégatée lorsque le haut de la muraille (partie latérale de la coque) rentre vers l'intérieur ; la coque est dite tulipée dans le cas inverse, lorsque le pavois (ou bastingage) est évasé vers l'extérieur (cas de nombreux voiliers). Ce pavois n'est pas le pavillon du bateau mais la partie prolongeant le bordé de coque au-dessus du pont. Il est surmonté d'une lisse de pavois, en dur ou tubulaire.

On appelle lisse (lisse de plat-bord), la partie plate du dessus du pavois servant de renfort pour ce garde-fou, mais aussi de positionnement des chandeliers (de batayoles), des taquets et des chaumards (guides pour les amarres).

Le rail de fargue est un petit pavois (en alu ou en bois) qui sert de cale-pieds et éventuellement de point de fixation. Le dalot est une petite ouverture pratiquée dans le pavois, pour que l'eau de pluie qui ruisselle sur le pont s'évacue.

Le bouge d'un bateau désigne la courbure transversale du pont ; la courbure longitudinale est appelée tonture. Il se mesure par la différence de hauteur entre le point le plus haut du pont et le

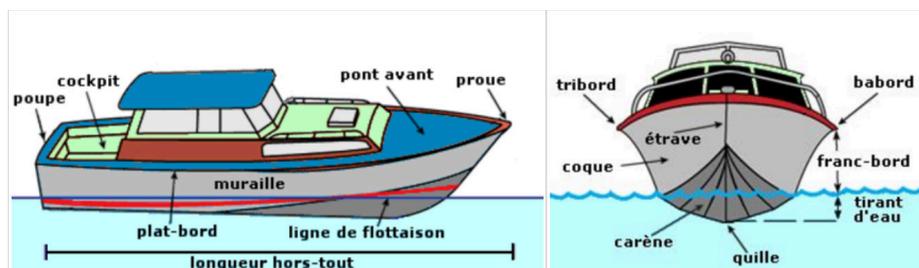
sible que dans des cas très rares où des forces exceptionnelles s'exercent sur le navire.

Le chavirage ou dessalage d'un bateau intervient lorsque la position d'équilibre du navire n'est plus stable au niveau transversal. Sur les voiliers avec quille, la stabilité positive, soit la faculté du bateau à se redresser seul, peut atteindre 140° . Le mât est 50° en dessous de l'horizontale et la girouette touche l'eau. Mais plus un quillard gîte, plus la quille s'éloigne du centre du bateau vers l'extérieur et plus son couple de redressement augmente : c'est l'effet culbuto. Sauf à être pris de travers au même moment par une déferlante, le quillard revient en position verticale très rapidement. Si le mât plonge, la stabilité va devenir négative et le bateau continuera son chavirage jusqu'à se trouver à l'envers.

Le cabanage consiste à renverser volontairement une embarcation, la mettre quille en l'air.

L'échouage est une manœuvre volontaire consistant à laisser le navire se poser sur le fond de la mer, généralement en tirant parti d'une marée descendante. Le « beachage » (de beach, plage en anglais) consiste lui à s'échouer en arrivant sur une plage ou une cale (avec l'annexe par exemple).

L'échouage s'oppose à l'échouement, qui est, lui, un accident de navigation. Dans les mers à marée, on appelle port d'échouage un port où la hauteur d'eau est insuffisante à marée basse pour que les navires continuent à flotter : ceux-ci reposent donc à marée basse sur le fond. Ces ports ne sont accessibles que lorsque la marée est suffisamment haute. L'échouage est également une technique utilisée pour caréner la coque d'un navire.



La coque - Un vieux gréement pour Damgan

de la coque, par opposition aux œuvres mortes, qui désignent tout ce qui est au-dessus de l'eau. Elles sont considérées comme vives, car elles contribuent à la bonne marche du bateau, et à sa pérennité, alors que les œuvres mortes n'ont pas d'utilité en ce qui concerne la navigation proprement dite

Le fardage désigne la prise au vent d'un bateau. Cette prise au vent agit sur un voilier remontant au vent car elle affecte directement ses performances.

En effet, le phénomène du vent apparent, augmentant avec la vitesse du navire, provoque une baisse des performances par le frein aérodynamique s'exerçant sur les œuvres mortes. Les voiliers modernes, aux coques volumineuses et légères, peuvent présenter un fardage très défavorable.

point le plus bas au niveau du maître-bau. On parle parfois de cambrure, bien qu'il s'agisse d'un anglicisme formé à partir de *camber* (courbure en anglais). La plupart des navires possède un bouge positif, ce qui signifie que les flancs du navire sont situés plus bas que le centre, afin que l'eau puisse s'évacuer facilement.

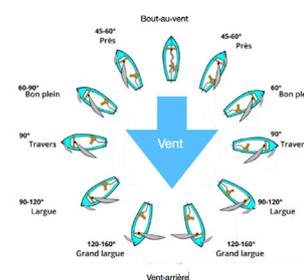
Les mouvements du bateau

Le roulis est l'oscillation latérale de bâbord à tribord liée essentiellement au vent : le bateau se couche.

Le tangage est l'oscillation d'avant en arrière liée aux vagues, la proue (avant du bateau) se relève et s'abaisse : le bateau tape. On dit d'un navire qu'il sancit lorsqu'il chavire par l'avant ou l'arrière et non sur le côté. Le bateau plante et bascule cul par dessus tête.

Compte-tenu de la stabilité des bateaux dans le sens longitudinal, ceci n'est pos-

Les allures



Les différentes allures - Orangemarine

Sur un voilier qui progresse à l'aide de ses voiles, l'allure désigne l'angle de route du bateau par rapport à la direction du vent

Alain Marhic

Sources (très) diverses dont Wikipédia, Philippe Viaux MPC
Photographe

Le Soleil, l'heure et l'orientation

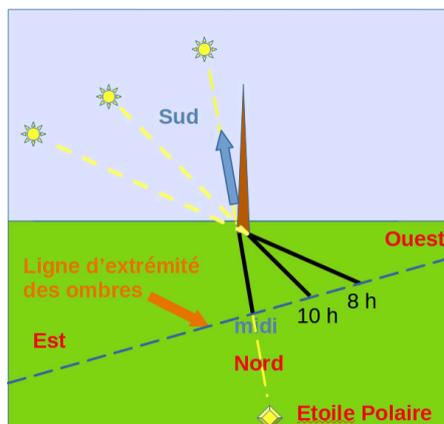
Une relation millénaire

Depuis toujours, les humains ont eu besoin de se situer dans le temps.

Le Soleil fut leur premier repère. M. Néanderthal voulait savoir s'il avait le temps d'aller au Mammouth pour le dîner avant son rendez-vous avec M^{lle} Cro-Magon.

Quelle heure est t-il ?

Les humains, observateurs attentifs, ont tôt remarqué que le moment de l'ombre la plus courte sépare la journée en 2 parties égales : midi. La direction correspondante : le sud. De plus, les extrémités des ombres à différents moments d'une journée sont alignées selon une direction est-ouest (voir schéma). Cette ligne se déplace d'un jour à l'autre : plus près du bâton l'été et plus loin l'hiver. A l'opposé du sud à midi et perpendiculaire à la droite des extrémités d'ombres : le nord. De nuit et dans l'hémisphère nord, luit la seule étoile fixe : l'étoile Polaire qui indique le nord. Et pour l'autre hémisphère : le Soleil au nord et les étoiles de la Croix du Sud au sud. Un signe de la nature ? Avec ce dispositif rudimentaire,



A midi GMT, soit 14 h 30 à Morgat, le Soleil indique la direction du sud

on identifie les jours d'équinoxe (le Soleil se lève plein est). Lors du solstice d'été (d'hiver), la droite est-ouest est la plus rapprochée (éloignée) du bâton. Magique ! En rajoutant quelques pierres autour d'une pierre levée ou d'un bâton vertical, il était possible de matérialiser différents moments de la journée et de l'année.

Un premier cadran solaire.

Parfait pour assurer le rendez-vous de nos de nos tourtereaux ! Pour la nuit, et

pour plus de régularité selon les saisons, des dispositifs ont été inventés (sablier, clepsydres à eau¹) pour découper le temps en tranches égales. Ces dispositifs approximatifs étaient recalés chaque jour au midi solaire. Les Sumériens, les premiers, ont divisé la journée en 12 heures de 60 minutes de 60 secondes. La nuit aussi. Curieux ? Pas tant que cela. Le cœur au repos bat la seconde.

Et les mathématiciens de l'époque avait remarqué que 12 et 60 sont faciles à diviser (par 2, 3, 4, 5, 6, 10, 12, 15, 20 et 30).

Jusqu'au XVIII^e

siècle, on comptait les heures de jour à partir de 6 h et celles de nuit à partir de 18 h. La 6^{ème} heure du jour était midi où l'on dînait !

Trouver sa direction ?

Le cadran solaire traduit l'orientation du Soleil en heure. L'inverse est aussi vrai. À une heure donnée correspond une direction du Soleil. Ainsi, l'été, à 14 h 30 à Crozon, le Soleil est plein sud (cap 180). En effet, Crozon est 30 mn horaires à l'ouest du méridien de Greenwich et l'heure légale d'été a 2 h d'avance sur le soleil.

Un poing au bout d'un bras tendu représente environ 10°. Pour aller au cap 150, je dois viser une direction à 3 poings à gauche du soleil (180° x -3 x 10°). Sachant que le Soleil se déplace de 15° par heure, il est possible, avec une montre, de déterminer sa direction à toute heure du jour ensoleillé. Utile en secours.

Et pour les jours brouillardeux ?

Les Vikings utilisaient des « pierres solaires » pour déterminer la position du Soleil même par temps couvert. Longtemps leur existence a été controversée puis oubliée, mais on en a retrouvé. Il s'agit de minéraux transparents et polarisants qui permettent par les couleurs retransmises de situer un soleil voilé. Les Grecs et les Phéniciens préféraient naviguer de jour, en parcours côtier aux saisons de vents favorables à leur destination. Les directions du lever et du coucher du Soleil suffisaient généralement. Bien sûr, ils avaient des connaissances plus avancées lorsque qu'ils étaient emportés au large ou la nuit. Les voyages, en partie mythiques, d'Ulysse ou de Pythéas en témoignent.

En guise de conclusion

Le Soleil, avec sa lumière et ses mouvements réguliers et prévisibles, a été un guide précieux pour les navigateurs du monde entier. La boussole, puis le GPS, ont rendu ces méthodes caduques, mais il peut être utile de les connaître. Visiblement M. Néandertal et M^{lle} Cro-Magnon se sont bien rencontrés. Sans quoi, nous ne serions peut-être pas ici.

Jacques Bartel

Source d'inspiration : fr:scoutwiki.org

ASSURANCES & PATRIMOINE
T.DANJOU



crozon@agence.generalif.fr

40 rue Poulpatre, 29160 Crozon
02 98 27 15 15



Rose Héré

L'héroïne d'Ouessant



Rose Héré, née le 31 janvier 1862 et décédée le 13 janvier 1945 à Ouessant (Toul al lan).

Dans la nuit du 1er au 2 novembre 1903, la tempête fait rage sur l'île d'Ouessant. La mer est démontée, enveloppée d'un épais brouillard alors que des récifs affleurent. La navigation est difficile et périlleuse. À l'approche de la pointe de Perne, le cap le plus à l'ouest de l'île, le vapeur *Vespère*, à destination de Rouen, se fait

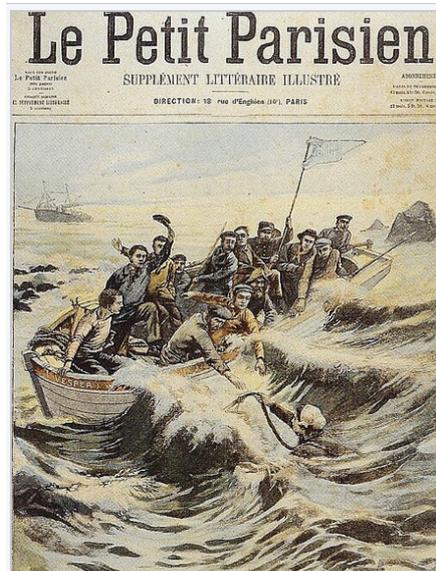


Le *Vespère*, plus de cent mètres de long et 5600 tonnes de jauge - Wikipédia

surprendre. Il n'entend pas la corne de brume et percute la falaise. Certains marins attendent les secours à bord. Quatorze d'entre eux choisissent de monter sur une grosse baleinière, poussée par la tempête vers les brisants. Au même moment, une femme de 40 ans, Rose Héré, quitte le village de Toul al lan pour ramasser du goémon. C'est un personnage très particulier, Rose. Elle parle peu le français mais elle le comprend. Elle vit seule.

Très pauvre, elle travaille comme bonne chez d'autres Ouessantins, ce qui est très rare sur l'île. Elle fait un peu peur aux gens.

Arrivée sur la côte, elle entend des cris.



Dessin publié à la une du journal *Le Petit Parisien* du 22 novembre 1903 illustrant l'héroïque sauvetage réalisé à Ouessant par Rose Héré

Elle s'approche et aperçoit la silhouette de la baleinière, remplie d'hommes.

Elle se dit : « *Ils ne se rendent pas compte ! Ils vont mourir sous mes yeux.* » Elle veut absolument leur faire comprendre qu'ils doivent s'éloigner. Elle court, elle gravit quelques mètres de falaise, elle tombe, se blesse à la jambe, mais réussit à remonter et à s'approcher. Elle leur fait signe qu'ils doivent lui lancer un bout pour qu'elle puisse les rejoindre. Comme tous les Ouessantins de l'époque, Rose ne sait pas nager. Elle est vêtue de son costume traditionnel : une robe noire en tissu épais (laine et lin).

Elle parvient enfin à attraper le bout et essaie de gagner l'embarcation. Lors-

qu'elle disparaît sous l'eau, ils se mettent tous à hurler, mais elle réapparaît.

Sa robe a pris la forme d'une cloche, d'une cloche remplie d'air. Lorsqu'elle disparaît sous l'eau encore une fois, ils la croient perdue, alors qu'en fait, elle est à quelques mètres du navire. Un marin l'attrape avec une gaffe et la hisse à bord. Elle n'a pas le temps de reprendre ses esprits ; elle doit prendre les choses en main au plus vite.

Elle prend la barre pour conduire le navire plus au large pour éviter les récifs, car ils risquent tous de se noyer et elle avec eux. Les marins comprennent qu'ils doivent la laisser faire. Elle les conduit ainsi vers l'anse de Pénaroque. La bonne surprise pour ces naufragés, c'est que, comme tous les îliens, Rose s'avère être une navigatrice hors pair, même dans cette nuit sans visibilité.

Une heure plus tard, ils débarquent enfin, mais elle tient à les accompagner jusqu'au bourg, à plus d'un kilomètre de là, trempés jusqu'aux os.

C'est exceptionnel ! Il n'y aura aucun mort à déplorer. Elle va juste dire « *abrémat* » (une expression ; on vous a tous sauvés) et rentrer chez elle, clopin-clopant, sa jambe la faisant souffrir. Elle va être malade pendant 6 mois. Elle ne s'est posé aucune question en intervenant. C'est bien après qu'elle comprend l'importance de son geste quand elle est médaillée, invitée à la Sorbonne et qu'elle reçoit énormément d'hommages pour ce sauvetage.

Les Ouessantins tordent ainsi le coup à leur réputation de pilliers d'épaves en Bretagne et deviennent des héros.

Ici, c'est vrai que la vie est rythmée par les naufrages. On les considère comme des aléas de la navigation.

On a toujours porté secours à un bateau rossé sur la côte, avec, toujours, la hantise qu'il puisse y avoir un père ou un frère à l'intérieur.

Jean-Paul Bonardi

Texte inspiré de l'émission d'Arte *Invitation au voyage spécial Finistère*



ATELIER NAVAL
AUL'NAUTIC
 Entretien-Réparations-Hivernages
 Hors-bord / In-board
 " Multi-marques "
 Ventes de matériels nautiques

SITE DE TEREZÉ - 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



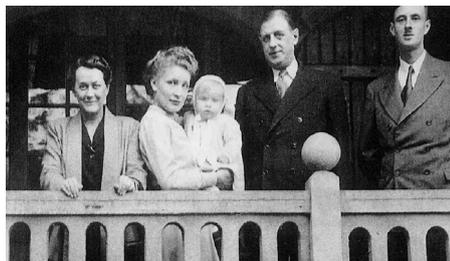
Journal d'un Morgatois

Auguste Leroy personnage haut en couleur de la presqu'île

Sa grand-mère a été une assistante de Saint Pol Roux. Son père était l'un des rares habitants à posséder un cheval. Il en tire son activité en effectuant les travaux des champs pour tous les pêcheurs qui n'avaient pas de chevaux et qui complètent leur activité en cultivant leur terre. Il possédait aussi des terres près du terrain de camping Route de Dinan où il élève des vaches.



Adolescent, alors qu'il garde le troupeau, Auguste rencontre en pleine campagne, un couple insolite habillé de noir, un monsieur, très grand avec un chapeau, une dame plutôt petite. Le monsieur est très attiré par les restes d'une cantine militaire restée là en plein champ.



Automne 1949, au balcon de la villa Kermonique à Morgat : le général Charles de Gaulle et Yvonne de Gaulle ; leur fils l'amiral Philippe de Gaulle et Henrietta de Gaulle avec leur nouveau-né, Charles Collection privée famille De Gaulle

La dame lui adresse la parole : « bonjour mon p'tit gars, peux-tu nous aider à revenir sur la route, avec toute cette eau et cette boue, cela ne va pas être facile ». Il prend alors un outil et les aide à se frayer un passage hors du chemin boueux. Quelque temps plus tard, Auguste rencontre à nouveau ce couple qui détonne dans la Presqu'île. Cette fois encore, la dame lui adresse la parole pour lui demander, si son père ne pourrait leur vendre quelques pommes de terre. Il les emmène alors chez lui et le père leur en donne un sac de 50 kg vite échangés

contre moult gâteaux et cartouches de cigarettes. Il ira les porter sur son dos jusqu'à leur résidence dit le « Château » rue Surcouf près de Kérigou. Son père avait compris que ce couple insolite était Charles et Yvonne de Gaulle, venus en presqu'île pour visiter leur fils, élève de l'École de la Marine de Lanvéoc.

La vie d'Auguste Leroy est ainsi émaillée de rencontres de personnages illustres qui vont quelquefois l'aider dans sa destinée.

Après l'école, il choisit d'être menuisier et rentre en apprentissage auprès de M. Corner, menuisier à Crozon, dont les bâtiments se trouvaient près du cimetière. De 1961 à 1963, il a une double activité : il aide à mettre à l'eau et sortir de l'eau les bateaux à Morgat et en même temps, il est homme à tout faire à l'Hôtel de la Mer. À cette époque, l'hôtel est fréquenté tous les étés par Mme Bettencourt qui occupe tout un étage de l'hôtel.

Auguste est remarqué par Mme Bettencourt qui lui demande des petits services comme l'emmener visiter Georges Pompidou dans sa propriété de La Forêt-Fouesnant. Un soir, elle lui demande de l'emmener quelque part en presqu'île pour assister au coucher de soleil. Il l'emmène alors dans la 2 CV camionnette de l'hôtel qui change de sa Porsche et Mercedes. Arrivés trop tôt à la Palue, elle étale nappes, couverts et ils partagent volailles, gâteaux et boissons en attendant la tombée de la nuit.

À cette époque, Auguste est aussi remarqué par le notaire de Châteaulin, Maître Guyader Desprès.

Celui-ci le pousse à ouvrir le premier chantier de réparation et de manipulation de bateaux à Morgat. Mais Auguste manque de moyens financiers.

Qu'à cela ne tienne, Maître Guyader Desprès revient quelque temps plus tard avec 4 millions de francs de l'époque (40 000 nouveaux francs). De plus, Mme Bettencourt, en remerciements de ses services, lui offre avant de repartir à Paris à la fin de l'été, 1/2 million de francs pour chacun de ses 5 enfants, 1/2 million de francs pour sa femme et 2 millions pour lui.

Auguste Leroy va donc créer un chantier maritime à Morgat. Il va développer une large activité avant de viser plus grand. De 1964 à 1968, le chantier Auguste Leroy, installé dans les locaux de l'an-

cienne conserverie de sardines Poriel puis Péron, (sur les locaux de Toul-Boss), va se charger de l'entretien de tous les bateaux de Morgat, plus de 400 bateaux annuels, bateaux de pêche et bateaux de plaisance de toutes tailles. Il sera celui qui vendra le plus d'annexes rigides Sportiak en France à cette époque. Il vendra un bateau à Georges Poubennec, alias Georges Aber, parolier Brestois de Johnny Hallyday.

Le 18 mars 1967 survient la catastrophe du *Torrey Canyon*. Il inventera alors des barges entre lesquelles on pouvait aménager un réceptacle souple. On pouvait ainsi récupérer une partie du pétrole lourd dérivant. La préfecture lui en achètera un grand nombre, ce qui lui permettra d'acheter avec son ami plongeur Jean-Pierre Douleaux le langoustier *Ma Petite Folie*.



Ma Petite Folie Bateaux de Camaret.com (CP coll MT)

Auguste Leroy ne s'arrêtera pas là. En 1969, le chantier SOCAMI créé à Camaret par la MGM fait faillite. Auguste



Le premier chalutier de la Série Quercy construit par la SOCAMI

Leroy est le seul dans la région à pouvoir reprendre le chantier. Mais c'est une autre histoire que vous pourrez suivre dans le prochain numéro de la revue...

Jean-Marc Blossville

Propos recueillis auprès d'Auguste Leroy en février 2025

Les galets

Comment ça roule ?

Les galets, ces petites pierres arrondies que l'on trouve souvent sur les plages, dans les rivières ou dans les champs, sont en réalité le produit d'un processus géologique complexe et fascinant. Leur origine remonte à des millions d'années, et leur formation est le fruit de l'érosion, des mouvements des eaux et de la transformation des roches mères.



Galets sur la plage de Morgat - Photo C. Marhic

Le processus de formation des galets

Tout commence avec une roche solide, généralement une roche sédimentaire, métamorphique ou magmatique, qui se trouve à la surface de la Terre. Cette roche est soumise à des phénomènes naturels comme la pluie, le vent, ou encore les variations de température. Au fil du temps, ces forces extérieures vont provoquer des fractures dans la roche, la rendant plus fragile et facile à décomposer. Une fois que la roche se fragmente en morceaux, ces fragments commencent à se déplacer sous l'effet de l'eau, principalement. Que ce soit

dans un ruisseau de montagne, un fleuve ou la mer, l'eau joue un rôle clé dans le transport des particules rocheuses. L'eau, en mouvement constant, entraîne les fragments de roche sur des distances plus ou moins longues.

Le rôle de l'érosion et du transport

Les fragments de roche, désormais appelés « cailloux », vont être soumis à une érosion supplémentaire. Ce processus est déclenché par la friction constante entre les cailloux eux-mêmes, ainsi que par les particules d'eau et de sable avec lesquelles ils sont en contact. Plus les cailloux roulent et se déplacent, plus ils s'usent et deviennent lisses. Ce phénomène est particulièrement visible dans les rivières où l'eau, en dévalant les pentes, déplace les galets sur de longues distances. C'est dans cette phase que les cailloux prennent leur forme arrondie. Chaque mouvement dans l'eau leur permet de « polir » leurs bords et de les arrondir, leur donnant ainsi une forme

Code de l'environnement (L321-8)

Sur une plage, les galets protègent la faune et la flore de la houle et de l'érosion. Les amas de galets empilés (cairns) sont à la mode mais ne sont pas sans danger pour l'écosystème du littoral. Le glanage de galets peut coûter une amende de 1 500 €

08 août 2024 - Direction de l'information légale et administrative (Premier ministre)

plus ou moins sphérique. Plus un galet a roulé longtemps et plus il est arrondi et lisse. Ce processus d'érosion et de polissage peut durer des milliers, voire des millions d'années, selon les conditions géologiques et le climat de la région.

Les galets en fonction de leur environnement

L'endroit où un galet se forme et l'environnement dans lequel il évolue ont une grande influence sur sa composition et son aspect. Par exemple, les galets des plages maritimes proviennent souvent de roches plus tendres, comme le calcaire ou le grès, qui se dégradent plus facilement. D'autres galets, comme ceux que l'on trouve dans les rivières ou les ruisseaux de montagne, peuvent être formés à partir de roches plus résistantes, comme le quartz ou le granite. Les galets peuvent également porter des indices sur leur origine géologique. Parfois, la couleur, la texture ou la composition du galet révèle la nature de la roche d'origine, permettant aux géologues de retracer leur histoire et leur parcours.

Ainsi, un galet en quartz, par exemple, peut provenir d'un massif montagneux lointain, tandis qu'un galet calcaire pourrait provenir d'une ancienne mer disparue. Les galets sont bien plus que de simples pierres que l'on trouve sur les plages.

Leur origine est une histoire géologique fascinante qui nous rappelle le pouvoir



Cairns (interdits) sur le sillon de Camaret - Photo C. Marhic 2018

de la nature à façonner le monde autour de nous.

Par l'érosion, le transport et l'usure, ces petites pierres ont traversé le temps et l'espace, portant en elles les traces d'un long voyage à travers les forces naturelles qui ont façonné notre planète.

Catherine Marhic

88 Boulevard de la France
Libre 29160 Crozon

N° : 02 98 27 02 19
Mail : contact@cmys.fr

Bateaux neufs et occasions

Motorisation hors-bord et Inbord

Magasin d'accastillage

Le bureau

Présidente



Dominique
Bournérias

1er Vice-président



Michel Hanart

Le flash



Catherine Marhic

Secrétaire



Jean-Paul Bonardi

L'Intendance



Bernard Sarazin

Trésorière



Annaïck Sarazin

2e Vice-président

Le petit matériel



Jean-Pierre
Menesguen

Secrétaire Adjt

La revue et le site



Alain Marhic

La sécurité



Marcel Ely

Trésorier Adjte



Edith Hanart




LA CALE

 02 98 17 30 84

Restaurant
 ouvert toute l'année
 Terrasse et véranda
 en bord de mer.

66 rue de la Grève, Lanvéoc, 29160
<http://www.restaurant-la-cale.fr>

S.O.S **06 28 07 70 87**
DDI **INFORMATIQUE**

sos-ddi29@orange.fr

72 RUE ALSACE LORRAINE

- Assistance et Formation à domicile
- Ventes et Rép Ordis, Mobile et tablette
- Point Photocopie A4/A3 - Photos - FAX

29160 CROZON

L'informatique au plus près de chez vous !

L'OCÉANIC
RESTAURANT - PIZZERIA
CROZON

PLATS & PIZZAS À EMPORTER
02 98 270 270

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.*



Renseignements et tarifs
au 06 07 40 61 69

www.locationiledesein.com

LES FLOTS
BRASSERIE • PIZZERIA



4 place d'Ys
29160 CROZON - MORGAT
02 98 27 01 96

