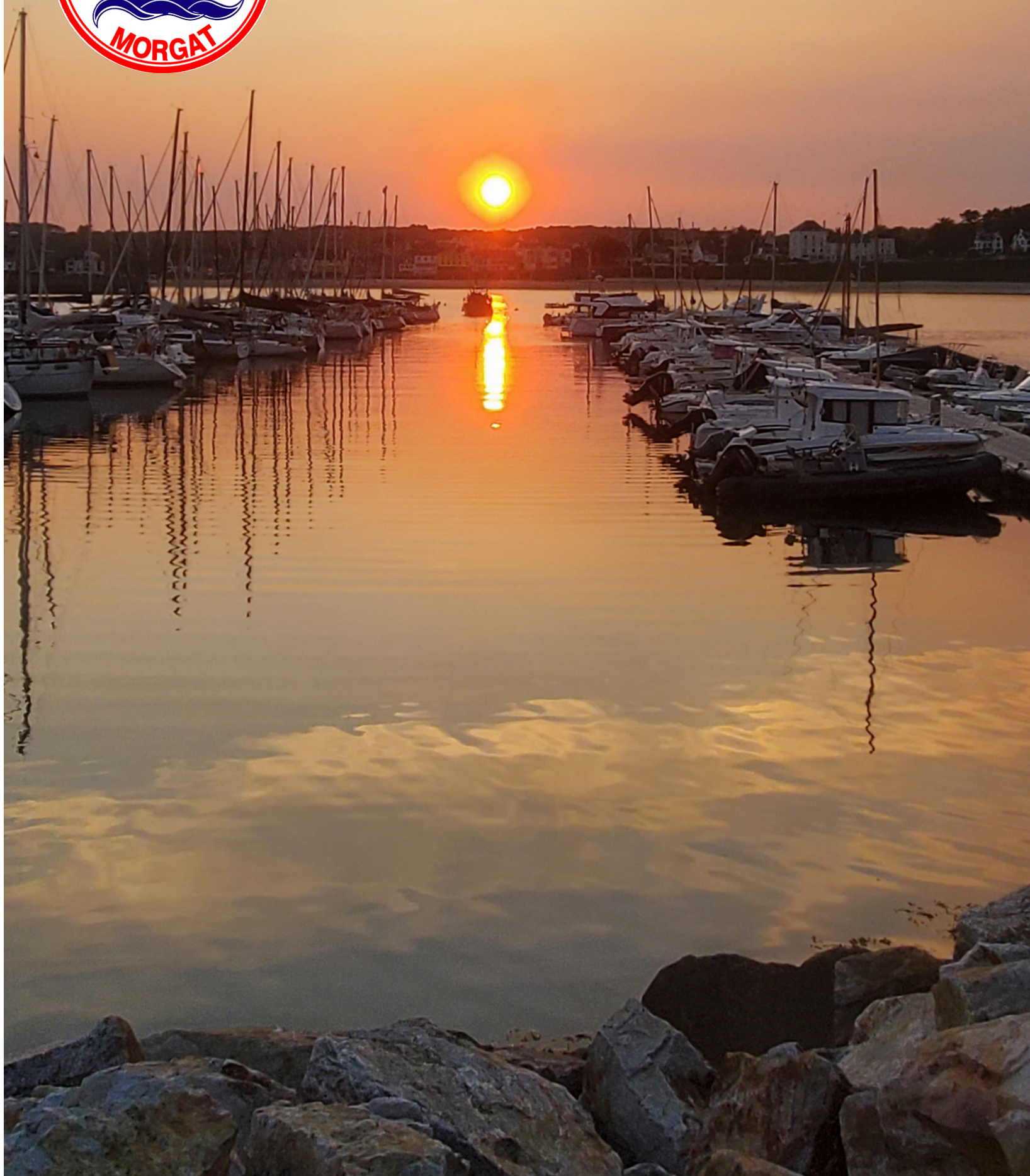




Revue 2026 - n°33



Offert par l'Association des Plaisanciers de Morgat



Le mot de la présidente

Encore une année riche en événements où nous privilégions la rencontre entre nos adhérents.

D'abord avec les nombreux ateliers, réalisés par nos adhérents spécialistes et nos partenaires, où nous mettons en œuvre des situations pratiques, des parties théoriques sur des sujets divers et variés mais plutôt en lien avec la mer.

Ensuite nos sorties à thème permettant d'aller visiter des lieux comme l'île Tristan à Douarnenez, ou des visites d'usine, de musée ou autres.

Et pour finir de nombreux repas pris en commun permettant les échanges et les organisations de sorties en bateau.

C'est tout ça qui rythme notre année

maritime !

Avec cette revue que vous avez entre les mains, nous mettons en avant le talent de nos rédacteurs adhérents et les partenaires qui soutiennent financièrement notre association.

Alors encore une belle année en perspective avec les visites du Port-Rhu à Douarnenez, d'une conserverie artisanale d'algues à Roscoff, d'un chantier de construction navale à Plobannalec-Lesconil et de nombreux ateliers à venir.....

Je ne peux terminer mon propos sans remercier les SNSM de Douarnenez et de Camaret-sur-Mer qui veillent sur nous, sur l'eau, tout au long de l'année.

Alors bon vent à toutes et tous

La présidente

Dominique Bournérias

Les événements

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

6 janvier : galette des rois

7 février : atelier antifouling

28 mars : atelier applications d'aide à la navigation

10 avril : visite du Port-Rhu et du Port-Musée de Douarnenez

7 / 14 mai : sortie char à voile Pen-trez

Juin : opération plages propres

12 juin : visite conserverie artisanale Algoplus et jardin botanique de Roscoff

18 juillet : assemblée générale

19 août : cochon grillé

Septembre : visite chantier Le Cœur et Manoir de Kérazan

9 octobre : visite chocolaterie Grain de Sel de Morlaix

14 novembre : atelier réseau NMEA

Décembre : repas de fin d'année



Le mot de la trésorière

Chers amis navigateurs,

2025 a été une année riche en sorties, ateliers, événements et moments conviviaux. Ces activités ont été rendues possibles grâce au travail du bureau, aux cotisations des adhérents, à leur participation financière, ainsi qu'au soutien des entreprises qui sponsorisent notre revue.

Les comptes de l'association pour l'exercice 2025 témoignent d'une gestion maîtrisée. Les recettes, principalement constituées des cotisations, des participations des adhérents aux activités et des annonceurs, ont permis de couvrir

l'ensemble des dépenses liées au fonctionnement de l'association et à l'organisation des différents événements.

L'équilibre entre recettes et dépenses a donc été assuré sur l'exercice passé. L'achat du nouveau réfrigérateur, dépense exceptionnelle, a été financé par une partie de la trésorerie disponible sur le livret, sans remettre en cause la situation financière de l'association ni le niveau de réserve.

Je remercie les membres du bureau pour leur implication tout au long de l'année, ainsi que l'ensemble des adhérents pour leur confiance.

Annaïck Sarazin

SNSM

L'association soutient les stations SNSM de Camaret-sur-Mer et de Douarnenez en versant chaque année 5 € par adhérent

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



Vente

bateaux et moteurs,
neufs et occasions

Hivernage

Gardiennage

Grutage et manutention

Entretien et réparation
toutes marques

Carénage antifouling

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
- 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

L'Île Longue en presqu'île de Crozon

L'Île Longue en 1895

Victor-Eugène Ardouin-Dumazet, Voyages en France : Les Îles de l'Atlantique

« L'Île Longue a près de deux kilomètres de longueur sur moins d'un kilomètre de largeur. C'est un haut plateau de cultures où des terres très fertiles produisent des céréales et des légumes abondants. De grands champs de choux et des prairies révèlent un bétail assez nombreux. Mais les hameaux sont misérables et la route qui relie entre eux Bot-Huelch, Kermeur et Kernaliguen est un fossé boueux presque impraticable. La plupart des habitants travaillent sur la côte occidentale de l'île, où d'immenses carrières de pavés ont été créées ; elles emploient deux cents ouvriers et produisent de grandes quantités de cubes de pierre, employés dans toute la Bretagne et jusqu'à Paris. Au sud, l'île est fermée par un retranchement bastionné appelé le « mur » ; une porte donne accès à la grève que traverse le chemin du Fret. »

Un camp d'internement pendant la Première Guerre mondiale (1914 - 1918)

L'île a servi de prison, où plusieurs per-



Dessin du camp d'internement par Léo Primavesi (né en 1871). Source : Wikipédia

sonnalités allemandes furent emprisonnées.

La décision stratégique en 1965

À la suite de la visite inaugurale de l'École navale, le général de Gaulle décide de faire de l'Île Longue la base opérationnelle des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins. Les fermiers qui y résidaient sont alors expropriés selon une procédure d'extrême urgence qui serait inapplicable aujourd'hui. Quelques manifestations eurent lieu, mais elles restèrent sans effet. Le choix du site s'explique par sa proximité avec l'arsenal de Brest, tout en étant suffisamment éloigné en cas d'accident. L'étroitesse du goulet facilite également

le contrôle des accès, constituant un atout stratégique supplémentaire. Avant de quitter le plateau continental pour plonger en grande profondeur, chaque sous-marin est escorté sous la mer et en surface.

Les travaux à partir de 1967

L'isthme reliant l'Île Longue au continent est à l'origine un cordon sablonneux, franchissable uniquement à marée basse. Il est parcouru d'un chemin empierré au XIXe siècle. Les travaux vont remodeler en profondeur l'aspect de la presqu'île : élargissement de l'isthme — aujourd'hui un vaste parking —, construction de terre-pleins sur l'ensemble de son pé-



Les impressionnants travaux de terrassement laissent apparaître l'emplacement des deux grands bassins de 120 m de long creusés dans la roche. © Stéphane Jézéquel

rimètre (la presqu'île gagne 30 ha pour atteindre 123,9 ha), creusement de deux bassins de radoub, d'ateliers et de bâtiments annexes, mise en place d'une clôture et d'un système de surveillance...



Les différentes zones militaires de l'île Longue. Source : Wikipédia

La mise en service le 25 septembre 1970

Le *Redoutable*, premier sous-marin nucléaire lanceur d'engins (SNLE) français, est transféré de son quai provisoire situé dans l'arsenal de Brest à la nouvelle base de l'Île Longue. Le *Redoutable* est ensuite admis au service actif au sein de la Force

océanique stratégique (FOST), sous le commandement de l'amiral Louzeau, le 1er décembre 1971. Il appareille pour sa première patrouille opérationnelle le 28 janvier 1972.

Le site pyrotechnique de Guenvenez à partir de 2010

Les missiles stratégiques dépourvus de leurs ogives nucléaires sont entreposés sur le site pyrotechnique de Guenvenez.



Le site pyrotechnique de Guenvenez, non loin de la plage de Kerloc'h. Source : Wikipédia

La base des SNLE aujourd'hui

Depuis lors, l'Île Longue constitue la base opérationnelle océanique stratégique française. Environ deux mille personnes travaillent sur le site, dont mille cinq cents civils. La base assure la maintenance des quatre sous-marins entre deux patrouilles (*Le Triomphant*, *Le Téméraire*, *Le Vigilant* et *Le Terrible*), ainsi que l'entreposage des éléments nucléaires, des têtes de missiles et du combustible des réacteurs. Un SNLE est en permanence en mer afin de garantir la dissuasion nucléaire.

La sûreté du site

La protection du site est assurée par un bataillon de fusiliers marins nommé « de Morsier », en l'honneur du compagnon de la Libération Pierre Morsier. En 2015, dans la nuit du 28 au 29 janvier, la base a été survolée par des drones non identifiés, sans conséquence sur la sécurité du site. Plus récemment, le 4 décembre 2025, un nouvel épisode de survol de drones a nécessité l'intervention des fusiliers marins.

Terminons par un souhait : *ne jamais connaître l'utilisation de ces sous-marins et de ces moyens de défense destructeurs.*

Michel Hanart

Source : Wikipédia

La famille des cumulus

Quels messages ?

Les nuages sont de précieux indicateurs de l'évolution du temps. Les stratocumulus, étalés et peu développés, traduisent généralement une atmosphère stable.



Stratocumulus — Signe de temps stable. Photo Alain Marhic

Les cumulus, aux contours bien dessinés et à développement vertical, signalent au contraire une instabilité possible et une météo susceptible d'évoluer. Si le cumulonimbus est le patriarche bien connu de la famille cumulus, redouté pour ses accès de colère parfois violents, les autres stades nuageux sont eux aussi de précieux indicateurs. Il est donc essentiel d'apprendre à les reconnaître en mer afin d'adapter, si nécessaire, sa route, son allure et son jeu de voiles !

Le cumulus humilis

Il s'agit du cumulus de beau temps typique, mais il est le premier indicateur d'ascendances thermiques, pouvant conduire à la formation d'autres cumu-



Cumulus humilis — Signe de beau temps. Photo Alain Marhic

lus plus menaçants. La visibilité est bonne sous ce type de nuage et la turbulence y est modérée.

Il s'agit du tout premier stade de développement.

Le cumulus mediocris

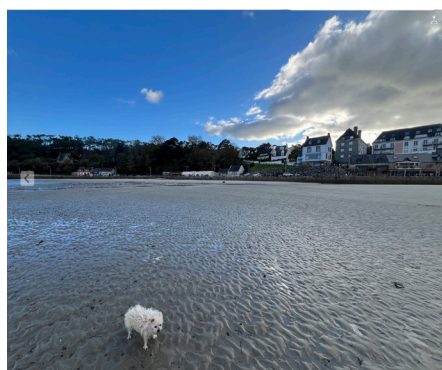
Ces nuages sont plus hauts dans leur développement vertical que les cumulus humilis. Leur sommet présente des protubérances peu développées.



Cumulus mediocris — Signe de turbulences. Photo Alain Marhic

Ils présentent une base horizontale souvent légèrement plus sombre que celle des cumulus humilis. La visibilité est généralement bonne sous ce type de nuage mais la turbulence commence à y être assez forte.

Le cumulus congestus



Cumulus congestus — Signe d'averses. Photo Alain Marhic

Ces nuages sont plus hauts que larges et présentent généralement un aspect de chou-fleur allongé sans enclume formant des cheminées dans lesquelles des mouvements de remous sont facilement observables ; la turbulence y est souvent forte. Ils peuvent être à l'origine d'averses de pluie ou de neige mais pas de foudre. Les cumulus congestus sont souvent, mais pas systématiquement, associés à des cumulonimbus à l'origine d'orages ou de grains forts présents ou à venir.

Le cumulonimbus

Ce nuage géant et menaçant est large de 5 à 15 km. Il présente la plus grande



Cumulonimbus — Signe de phénomènes orageux intenses. Photo Alain Marhic

extension verticale de tous les cumulus et peut s'élever jusqu'à 15 km d'altitude sous nos latitudes. À son sommet, le cumulonimbus se heurte à la tropopause et s'étale largement, ce qui lui donne sa forme générale d'enclume. L'énergie qu'il renferme peut être impressionnante : les plus gros rivalisent avec l'énergie de la bombe atomique de Nagasaki et leurs courants ascendants peuvent atteindre 140 km/h. Le passage de congestus à cumulonimbus peut être très rapide (d'une demi-heure à une heure)

Les signes visuels précurseurs sont très concrets :

- ombre qui s'étend sur l'eau
- base qui s'assombrit brutalement
- rideau de pluie visible
- « mur » qui avance

Le cumulonimbus, roi incontesté des nuages, est caractéristique des phénomènes orageux intenses avec potentiellement de la foudre.

Surveiller les cumulus en mer comme au mouillage !

Le passage d'un grain à proximité d'un mouillage conduit également à une bascule temporaire du vent, pouvant aller jusqu'à 180° en fonction du vent synoptique et de la position du grain par rapport au mouillage.

Ce n'est pas le ciel au-dessus qui compte, c'est celui qui arrive !

En 10 secondes, je décide :

- petit cumulus : tout va bien
- cumulus qui gonfle : je surveille
- base sombre + rideau de pluie : je me prépare
- enclume : je réduis

Alain Marhic

Source : La Table à Carte

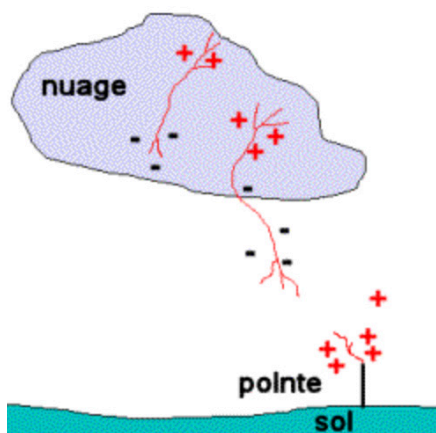
La foudre en mer

Comment s'en prémunir ?

Aussi spectaculaire qu'elle paraisse, la foudre en mer reste une fortune de mer crainte des plaisanciers. Le risque d'être touché est inférieur à un sur un million par an. Comme les moyens de se prémunir sont très limités et que l'orage est aléatoire, on ne pourra jamais annuler complètement ce risque. En outre, comme la foudre se produit lors d'orage, les difficultés se cumulent.

La formation de la foudre

L'orage est caractérisé par des cumulonimbus en forme d'enclume (tête d'ange, pied de démon). Ces nuages peuvent s'élever jusqu'à 15 km de haut. Ils sont le siège de violents mouvements de frottement entre gouttes d'eau ascendantes et grêlons descendants leur arrachant des charges électriques négatives. Le sommet du nuage devient fortement positif et la base très négative. L'air est un bon isolant, mais au-delà d'une certaine tension dite « de claquage » un éclair se produit dans le nuage.



La formation de la foudre. Source : Les sauveteurs du Léman

De leur côté la terre ou la mer sont neutres mais absorbent facilement les charges électriques. Si la tension de claquage entre le nuage et le sol est dépassée c'est la foudre.

Les dangers de la foudre en mer

S'agissant de phénomènes électriques, nous allons retrouver les risques associés au passage du courant : préférence pour les circuits conducteurs (métal ou carbone) avec les effets habituels d'échauffement, de création d'arcs électriques ou de surtension :

- Risque d'incendie : un arc électrique

peut enflammer le réservoir de carburant ou endommager les systèmes électriques d'un bateau ;

- Dommages matériels : les mâts métalliques des voiliers, les antennes et les équipements électroniques sont des cibles privilégiées ;
- Blessures ou décès : les personnes approchées ou touchées par la foudre peuvent subir des brûlures, des traumatismes voire un arrêt cardiaque.

Se protéger de la foudre en mer

- Surveillance météorologique : éviter de naviguer en cas d'alerte orage ! Et rester en Finistère, département le moins foudroyé de France. Par contre les décharges y sont deux fois plus puissantes en moyenne.



La foudre en mer. Source : Ouest-France

Mesures de protection avant la sortie en mer

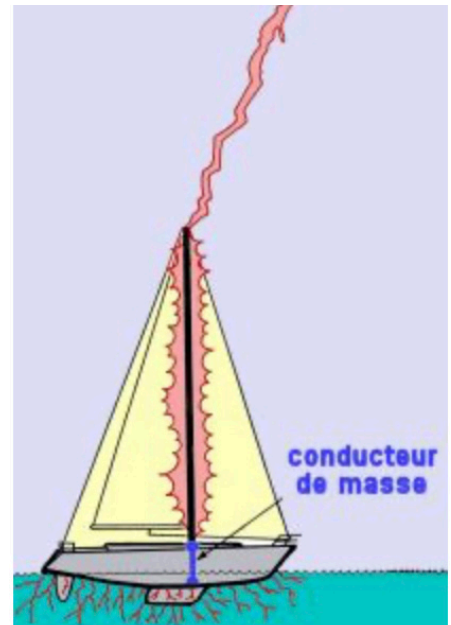
- Installer un paratonnerre au point haut et une tresse en cuivre d'évacuation à la mer ;
- Vérifier que les parties métalliques sont reliées ensemble (à la masse).

Mesures de protection complémentaires en cas d'orage :

- Enrouler un bout de la chaîne d'ancre autour du mât et en laisser tremper une bonne longueur dans l'eau pour constituer un circuit électrique préférentiel évitant l'intérieur du bateau. À savoir : un mât attire la foudre sur environ deux fois sa hauteur. La zone d'influence d'un mât est limitée.

Comportement à bord

En cas d'orage, rester à l'intérieur du navire, éviter de toucher les parties métalliques et si possible débrancher les appareils électriques. Si le bateau est métal-



La foudre sur un bateau avec terre. Source : Les sauveteurs du Léman

lique la protection est quasi totale pour l'équipage (cage de Faraday). Puis faire l'état des lieux dès que possible en alertant les secours, quitte à annuler l'alerte si tout est sous contrôle.

Conclusion

La foudre en mer est un phénomène à la fois fascinant et redoutable. Éviter de sortir par risque d'orage est la meilleure parade. Lorsque c'est inévitable se protéger et savoir que généralement l'orage se déplace plus vite que le bateau. La fenêtre de risque où la foudre est au-dessus du bateau est limitée.

Jacques Bartel



GARAGE BROENNEC

1 Bd Pierre Mendes France
29160 Crozon

02.98.27.03.11

accueil@garagebroennec.fr

Les femmes qui ont marqué l'histoire de la voile

Parmi les femmes qui ont marqué l'histoire de la voile, le Royaume-Uni et la France ont été, sans nul doute, le vivier des pionnières de la course au large. Pendant longtemps, les marins étaient exclusivement des hommes.

Jeanne Barret

La première femme à avoir fait le tour du monde en équipage est la Française



Portrait de Jeanne Barret – Cristoforo Dall'Acqua. Source : Wikipédia

Jeanne Barret en 1767.

Exploratrice et botaniste française, elle réalise cet exploit en se déguisant en homme sous le nom de « Jean Baré » pour accompagner le naturaliste Philibert Commerson lors de l'expédition de Bougainville. Elle a collecté avec lui des



Représentation de l'arrivée de Bougainville à Tahiti. Source : Musée national de la Marine

milliers de spécimens botaniques, dont le bougainvillier, et transmis au Muséum de Paris plus de 5 000 espèces, avant de finir sa vie en Dordogne.



Dame Naomi James. Source : Facebook

Naomi James

Parmi elles figurent de grandes navigatrices, qui ont laissé leur empreinte dans l'histoire de la navigation au vingtième siècle. Comme ce fut le cas avec la Néo-Zélandaise Naomi James, première femme à effectuer le tour du monde en solitaire en passant par le Cap Horn et la deuxième femme à faire le tour du monde en solitaire à la voile.

Elle l'effectue du 9 septembre 1977 au 8 juin 1978, en 272 jours, battant le record du tour du monde en solitaire de Chichester.

Elle devient « Marin de l'année » 1978 en Nouvelle-Zélande.



Express Crusader 1978. Source : BBC

Kay Cottee

Ensuite, Kay Cottee est une navigatrice



Kay Cottee - AO Solo Yachtswoman 1988. Source : AUSTRALIAN OF THE YEAR



Blackmores First Lady. Source : Le Magasin du Voyageur

australienne qui a marqué l'histoire en devenant la première femme à accomplir un tour du monde en solitaire et sans escale en 1988.

Son exploit a inspiré de nombreuses femmes à se lancer dans l'aventure de la voile en solitaire et a ouvert la voie à de nouvelles conquêtes maritimes au féminin.

Florence Arthaud

Puis vient Florence Arthaud qui sera la première femme à remporter la Route



Florence Arthaud, avant le départ de la première Route du Rhum en 1978. © Jean-Pierre Revel/AFP

du Rhum en 1990.

Auparavant, elle prend part à la 1ère édition de la Route du Rhum à bord du voilier *XPérimental*, un Frioul 38. Partie le 5 novembre 1978 de Saint-Malo, elle rallie Pointe-à-Pitre après 27 jours, se classant onzième. Puis en 1986, lors de la



Pierre 1er, le trimaran sur lequel Florence Arthaud a remporté la Route du rhum en 1990. Source : Le Parisien

troisième édition de la Route du Rhum, elle se dérouta pour porter assistance à

Loïc Caradec. Elle retrouve le catamaran Royale retourné mais sans trace du marin.



Isabelle Autissier —1991 BOC challenge. Source : INA

Isabelle Autissier

Ensuite la Française Isabelle Autissier fut



Écureuil Poitou-Charentes passe par l'entrée du port sous grément de fortune le 27 décembre 1990. © Robert Pearce/Fairfax Media via Getty Images

le symbole d'une génération, la première femme à terminer une course autour du monde en solitaire, le BOC Challenge en 1991, puis le légendaire Vendée Globe peu après.

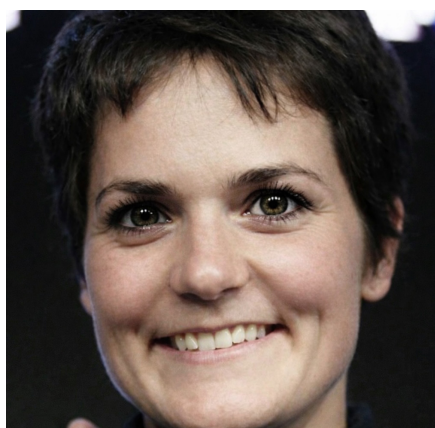
Elle a également remporté la Route du Rhum.

Ingénieure agronome halieute, elle s'est ensuite engagée pour la protection des océans, présidant WWF France de 2009 à 2021.

Auteure primée, elle mêle dans ses ouvrages aventures maritimes et plaidoyers pour la biodiversité.

Ellen MacArthur

Le nombre de femmes relevant le défi



Ellen MacArthur © Martial Trezzini



King Fischer à l'arrivée du Vendée Globe 2001
© Jean-Marie Liot

de la course au large a significativement augmenté et a ouvert la voie à une petite et timide britannique du nom d'Ellen MacArthur.

Cette navigatrice et entrepreneuse sociale britannique est célèbre pour sa 2e place au Vendée Globe en 2001, la course la plus difficile au monde, à 24 ans seulement.

Avec ensuite son record du tour du monde à la voile en solitaire en 2005, elle fut anoblie par la reine Élisabeth II et décorée de la Légion d'honneur.

Elle fonde en 2010 la Ellen MacArthur Foundation, acteur clé de l'économie circulaire. Lauréate du Prix Princesse des Asturies 2022, elle œuvre à la transition écologique auprès d'entreprises et institutions.

Maud Fontenoy

Puis Maud Fontenoy est une navigatrice



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**



LEDN BIO - 894734600014



Maud Fontenoy ©Jean-Christophe L'Espagnol

française connue pour ses exploits en mer et son engagement pour la préservation des océans. Elle a notamment réalisé plusieurs traversées océaniques à la rame et à la voile, sensibilisant le public aux enjeux environnementaux liés à la pollution des mers.

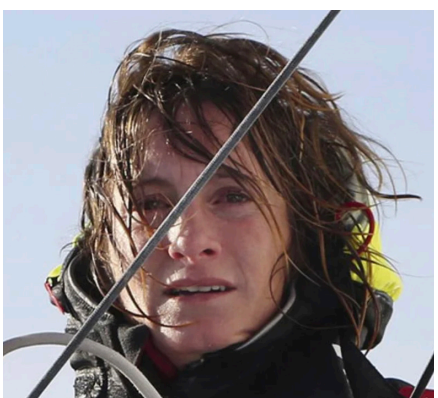


En 2003, Maud réalise la traversée de l'Atlantique Nord à la rame d'ouest en est, en solitaire et sans assistance. Source : Maud Fontenoy Fondation

Son association promeut l'éducation à l'environnement marin et la protection des écosystèmes marins fragiles. Le 13 juin 2003, encouragée et parrainée par Gérard d'Aboville, elle est la première femme, à l'âge de 25 ans, à réaliser la traversée de l'Atlantique Nord mais cette fois dans le sens ouest-est, après 117 jours de mer, 6 700 km parcourus et une vingtaine de chavirages.

Anna Corbella

En Espagne, la référence s'appelle Anna



Anna Corbella Source : ABC Vela

Corbella, pionnière de la navigation en solitaire et ayant obtenu des résultats



Arrivée à Barcelone. Source : Sport Vicious

remarquables dans des courses telles que la Mini-Transat. Toutefois, ce n'est qu'en 2011 qu'elle fait le tour du monde en double avec la britannique Dee Caffari, et qu'elle gagne sa place dans les livres d'histoire de la voile. C'était le premier équipage de femmes à terminer la Barcelona World Race.

Alexia Barrier

Et pour finir, de retour à Brest le lundi 26 janvier 2026, les huit navigatrices du Famous Project CIC, emmenées par Alexia Barrier, ont signé un temps de référence 100 % féminin dans le Trophée Jules Verne.



Alexia Barrier © imoca.org

Malgré leur tour du monde en 57 jours, 21 heures et 20 minutes à bord de leur



Alexia Barrier et ses sept équipières. © Jean-Marie Iliot

maxi-trimarane Idec Sport, ce n'était pas la foule des grands jours à l'arrivée, contrastant avec l'affluence dominicale du



Alexia Barrier premier équipage 100 % féminin à battre le record du tour du monde à la voile. © Loïc Venance / AFP

retour de Thomas Coville, la veille.

Derrière ces navigatrices sous le feu des projecteurs et mondialement connues, beaucoup d'autres ont contribué à réduire les différences entre les sexes et la domination masculine sur la course au large.

Des femmes qui ont clairement exprimé leur passion pour la voile, leur soif de défis, d'amélioration personnelle avec un objectif ultime : la course au large en solitaire.

Dominique Bournérias

Presqu'île Comptoir Marine

Vêtements mode marine,
Marinières, cirés,
Bottes, chaussures,
Plage, pêche, plongée,
Bateau, randonnée,
Décoration, souvenirs,
Recharges Campingaz



Tel: 02 98 26 61 15

Mail: loic.georgeais@comptoir-marine-morgat.com

Site internet: www.comptoir-marine-morgat.com

1 ter Allée des Tilleuls
29160 CROZON MORGAT

Les rues des gens de mer

Balade dans Crozon

À Crozon et Morgat, plusieurs rues portent le nom de marins, d'explorateurs ou d'ingénieurs militaires. Une promenade dans l'histoire maritime, elles témoignent du lien ancien entre la presqu'île, la mer et l'histoire maritime française.

Rue Chevalier de Fréminville (1)

Christophe-Paulin de la Poix de Fréminville était officier de marine et érudit au XIX^e siècle.

La rue Chevalier de Fréminville à Crozon est une manière de commémorer le



Christophe-Paulin de la Poix de Fréminville (1787 - 1848). Source Wikipédia

rôle de Christophe-Paulin de La Poix de Fréminville comme pionnier des études des monuments anciens et mégalithiques en Bretagne, et en particulier autour de Crozon.

Son nom a été donné à une rue à proximité immédiate d'un site qu'il a lui-même décrit le premier (Ty-ar-C'hurê).



Alignement mégalithique de Ty Ar C'Hurê dans le Bois du Kador. Photo Catherine Marhic

Rue Jacques Cartier (2)

Jacques Cartier, né vers 1491 à Saint-Malo où il meurt le 1^{er} septembre 1557, est un navigateur et explorateur français de Bretagne.

Mandaté par le roi de France François I^{er}, il atteint en mai 1534 le golfe du Saint-Laurent et explore les territoires



Arrivée de Jacques Cartier à Québec en 1555. Source : ameriquefrancaise.org

alentour, auxquels il donne le nom de « Canada », tiré du mot iroquoien *kana-ta* (« village »).

Rue Jean Bart (3)

Jean Bart fut corsaire et officier de marine, célèbre pour ses exploits au service de la France durant les guerres de Louis XIV.



Jean Bart dans la rade de Dunkerque. En arrière plan, le Glorieux et ses 62 canons (vers 1695).

Source : Le Fouduroy

Rue Surcouf (4)

La rue Surcouf est située à proximité immédiate de la rue Jean Bart, dans le même quartier historique.

Robert Surcouf, corsaire de l'époque napoléonienne, est l'une des figures les plus connues de la course maritime française. Le quartier est également connu pour avoir accueilli Charles de Gaulle lors d'un séjour, ce qui renforce son intérêt historique.



Robert Surcouf (1773- 1827) - Gravure du XIX^e siècle. Source : Wikipédia



La prise du Kent - Tableau d'Ambroise-Louis Garneray datant de 1836. Source : Musée de la Roche-sur-Yon

Impasse du général R. A. Séré de Rivières (5)

Raymond Adolphe Séré de Rivières fut l'ingénieur militaire qui conçut, après 1870, un vaste système de fortifications modernes.

Sur la presqu'île de Crozon, plusieurs ouvrages défensifs relèvent de cette logique adaptée à l'artillerie moderne.

Le fort de Landaoudec est bâti sur les vestiges du troisième plus grand site mégalithique de Bretagne.

Cet ancien fort défensif sert aujourd'hui chaque été de base arrière du Festival du Bout du Monde pour accueillir l'organi-



Redoute de Landaoudec



Raymond Adolphe Séré de Rivières (1815 - 1895) - Peint par A. Lafond en 1882. Source : Wikipédia

sation, la régie, la presse et les artistes. Le renommage de l'ancienne impasse Vauban en impasse Séré de Rivières reflète plus fidèlement l'histoire locale.

Rue Commandant L'Herminier (6)

Jean L'Herminier fut le commandant du sous-marin *Casabianca* durant la Seconde Guerre mondiale, connu pour l'avoir commandé lors de son « évasion » de Toulon le 27 novembre 1942 pendant le sabordage de la flotte fran-



Jean L'Herminier. Source : Wikipédia

çaise, mais également pour les missions vers la Corse lors du débarquement des troupes à Ajaccio.



Le *Casabianca*. Source : collection particulière de J. P. Nadeau

Rue Brizeux (7)

Julien Pélagie Auguste Brizeux fut un poète breton du XIXe siècle, attaché aux paysages et à l'identité culturelle de la Bretagne.

Né en Bretagne bretonnante, Brizeux parle le breton cornouaillais, mais il uti-

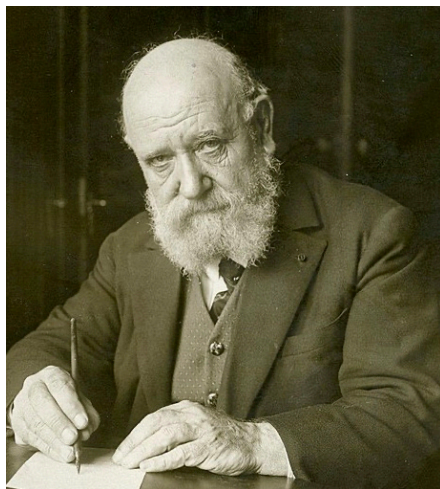


Auguste Brizeux (1803 - 1858). Source : Wikipédia

lise le breton normalisé de Le Gonidec pour ses vers bretons.

Rue Charles Le Goffic (8)

Charles Le Goffic, écrivain et journaliste,

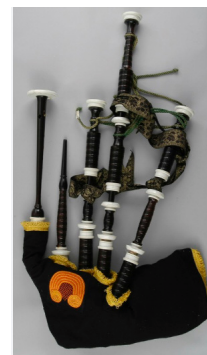


Charles Le Goffic (1863 - 1932). © G. Decvred /Agence ROL



a décrit avec précision la vie maritime et les populations du littoral breton.

En 1895, il a introduit en Bretagne la Great Highland Bagpipe (grande cornemuse écossaise) devenue le « biniou bras » à côté du biniou kozh des anciens.



Biniou bras. Source : Wikipédia

Rue Amiral Linois (9)



Charles-Alexandre Léon Durand de Linois (1761 - 1848). © Antoine Maurin

Charles-Alexandre Léon Durand de Linois fut un amiral de l'époque napoléonienne, vainqueur contre les Britanniques de la bataille d'Algésiras en 1801. À l'avènement de Bonaparte au pouvoir, ce dernier nomme l'amiral Linois à la tête d'une escadre qui alla croiser dans la



Bataille d'Algésiras (1801) par Morel Fatio (1810 - 1871) — Reproduction d'une gravure datant de 1845. Source : Wikipédia

mer des Indes, où elle infligea de lourdes pertes aux Anglais.

Catherine Marhic

Sources diverses dont Wikipédia

Quand la mer apprend à voler

Les foils

Le nautisme vit une révolution comparable à celle de l'aviation au début du XXe siècle. Nous sommes passés de coques luttant contre la résistance de l'élément liquide à des structures qui s'en affranchissent grâce à la technologie des foils. Pour comprendre comment un voilier de plusieurs tonnes peut s'élever au-dessus des flots, il faut observer la rencontre entre un profil d'aile et un fluide. Le foil fonctionne exactement comme une aile d'avion.

Bernoulli et la différence de pression

Un foil a un profil asymétrique, avec une face supérieure (extrados) plus bombée et une face inférieure (intrados) plus plate. Lorsque le foil se déplace dans l'eau, le fluide doit parcourir une distance plus grande sur l'extrados que sur l'intrados. Pour que l'eau se rejoigne en même temps à l'arrière du foil, elle doit donc accélérer sur l'extrados. Selon le principe de Bernoulli, une augmentation de la vitesse d'un fluide s'accompagne d'une diminution de sa pression. Il y a

donc une zone de basse pression sur le dessus de l'aile (extrados) et une zone de haute pression sur le dessous (intrados). Cette différence de pression crée une force verticale dirigée vers le haut appelée portance. C'est cette force qui soulève le bateau.

Le graal est la « finesse » : obtenir le maximum de portance avec le minimum



La portance

de traînée (résistance). Une fois la coque hors de l'eau, la traînée hydrodynamique chute drastiquement, car seule la fine surface des foils reste en contact avec l'eau. C'est ce basculement qui permet l'accélération fulgurante.

Augmentation de la puissance et du redressement

Les foils de voiliers ne servent pas uniquement à soulever le bateau, ils sont également des appendices de redressement. Les foils sur un voilier de course (comme les Imoca du Vendée Globe) sont conçus pour générer une force de portance non seulement verticale mais aussi latérale. Cette force s'oppose à la gîte et augmente le « couple de redressement ». Cela permet au bateau de porter plus de toile, donc de capter plus de vent, et d'augmenter sa puissance et sa vitesse.

La galerie des formes : à chaque programme son aile

Sur les voiliers de course, la forme du foil est une réponse directe aux contraintes de sa catégorie.

Le foil en « V »

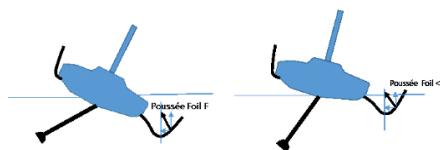
Historiquement utilisé sur l'*Hydroptère*. Plus le bateau va vite, plus il monte, ce qui réduit naturellement la surface im-



**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

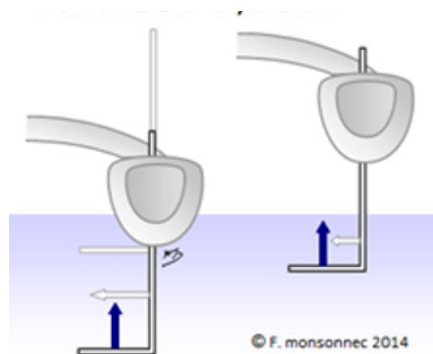




Le Foil en « V »

mergée du foil, donc la portance. On atteint donc un équilibre qui stabilise le vol sans intervention humaine.

Le foil en « L » ou « J »



Foil en « L ». Source : L'Alphabet du Foil



Foil en « J » de l'IMOCA Initiatives Cœur. Source : Oratech

Ces foils géants que l'on voit sur les Imoca du Vendée Globe ne servent pas qu'à voler. Ils créent un couple de redressement massif. En poussant vers le haut du côté sous le vent, ils empêchent le bateau de gîter permettant de porter plus de voile.

Le foil en « T »

(Moth & America's Cup)

C'est la configuration du vol total. L'aile est entièrement immergée pour une efficacité maximale.



Le foil en « T » du Moth. Source : Wikipédia

Peut-on aller plus vite que le vent ?

Grâce au concept de vent apparent, de nombreux voiliers « archimédiens » (ceux qui restent dans l'eau) dépassent la vitesse du vent réel depuis bien longtemps. Les foils n'ont pas inventé le dépassement de la vitesse du vent, ils l'ont juste propulsé dans une autre dimension. Le vent que reçoit la voile n'est pas le vent météo ($V_{\text{réel}}$), mais la combinaison de celui-ci avec le vent créé par le déplacement du bateau (V_{vitesse}). Plus le bateau accélère, plus il crée son propre vent. La voile reçoit donc un vent plus fort et plus de face, ce qui permet d'accélérer encore, tant que la traînée de la coque ne devient pas un mur infranchissable.

Les multicoques classiques (ex : Formule 18), sur une mer plate, dépassent très facilement la vitesse du vent réel (souvent une fois et demie).

Les foils changent l'ampleur du rapport ; sans foil, la traînée limite le gain. On ne dépasse le vent de 20 %, 50 %, parfois 100 % pour les plus performants. Avec foil, en supprimant le contact de la coque avec l'eau, on fait exploser ce ratio. On passe d'un rapport de 1,5 à 3 ou 4.

La course aux records : briser le mur de l'eau

L'aspect le plus spectaculaire des foils est leur capacité à emmener les voiliers bien

instantanément. Les bulles de vapeur détruisent la portance.

Pour briser ce mur et viser les 80 nœuds (le défi des projets SP80 et Syrocco), les ingénieurs utilisent des profils « supercavitants » ou « ventilés », conçus pour stabiliser une bulle de gaz sur toute la surface du foil et ainsi garder un écoule-



SP80 : objectif 80 nds. Source : sail-world.com

ment fluide, même à des vitesses supersoniques pour le milieu aquatique.



Syrocco : objectif 150 knt. Source : spotymag.spotyride.com

Les foils adaptatifs

Ils révolutionnent la voile en modifiant leur forme en temps réel pour optimiser le vol. Ils utilisent soit des volets articulés (flaps) pour régler la portance, soit une torsion naturelle du carbone (twist), soit des matériaux futuristes changeant de courbure. Cette flexibilité est vitale pour les records, permettant de passer d'un profil bombé au décollage à une lame tranchante à 80 nœuds. Enfin, ce pilotage complexe est désormais assisté par des ordinateurs ultra-rapides garantissant la stabilité de l'engin.

Jean-Marc Blosseville



Vestas Sailrocket 2. Source : Wikipédia

au-delà de la vitesse du vent. Grâce à leur faible traînée, les voiliers à foils créent un vent apparent colossal.

Un AC75 (America's Cup) peut ainsi naviguer à 50 nœuds par seulement 12 nœuds de vent réel. Le record absolu est actuellement détenu par Vestas Sailrocket 2 avec 65,45 nœuds. À cette vitesse, on rencontre la « cavitation » ; la pression sur l'extrados chute tellement que l'eau se vaporise

SARL GARAGE ROUDAUT



Route de Chateaulin
29160 CROZON

Tél. 02 98 27 06 23

E-mail : garage.roudaut@orange.fr

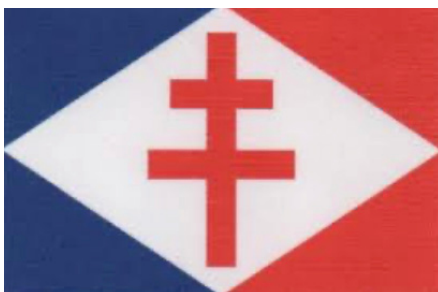


Une journée sur *La Belle Poule*



La goélette *Belle Poule* sous voiles en rade de Brest (2007). © Bernard Prézélin

La Belle Poule et *l'Étoile* sont des goélettes à hunier, construites en 1932, qui sont des répliques des goélettes qui pêchaient la morue au large de l'Islande. Elles ont participé à la 2e Guerre mondiale dans les Forces navales françaises libres et arborent le pavillon de beaupré FNFL (carré bleu avec, au centre, la croix de Lorraine en rouge).



Pavillon de beaupré des bâtiments des FNFL

Ces goélettes servent de voiliers d'instruction pour les différentes écoles de la Marine.

Notre promotion embarque en ce début d'année 1969 et nous sommes répartis sur les deux goélettes.

Pour nous, c'est le premier matin de marin. Nous sommes un peu raides dans nos cirés encore trop neufs, mais heureux de mettre en pratique ce que nous avons appris quelques jours plus tôt.

Ce qui marque en montant à bord, c'est l'odeur de chanvre et de goudron, typique des voiliers en bois.

Quand le commandement de larguer les amarres résonne, nous nous empressons de lover les aussières et nous voici partis pour une journée de formation.

À peine sortis de la rade-abri, nous devons assister l'équipage à hisser les voiles et il nous faut être à plusieurs et en cadence (il n'y a pas de winch, mais du chanvre et des palans). D'abord la grand-voile, puis la misaine, sous les directives du bosco. Viendront ensuite les voiles



Premier embarquement à bord de la *Belle Poule*

d'avant : focs et trinquette, et nous nous dirigeons vers le goulet.

Le bosco en profite pour nous montrer où sont frappées les différentes aussières, drisses et écoutes. C'est le moment de découvrir les voiles principales : clin-foc, grand foc, petit foc, trinquette, misaine, hunier, voile d'étai, grand-voile, flèche.

Selon les conditions météo peuvent être envoyées : fortune, bonnettes, focs ballon, voile de cape.

Les focs et la trinquette servent à faire lofer le navire.

La misaine équilibre l'avant.

La grand-voile donne la puissance.

Nous franchissons le goulet sous un ciel qui s'ouvrait peu à peu, laissant passer des rayons de lumière pâle. La mer au large avait un autre visage : plus ample, plus vivant. La houle vient de l'ouest, longue et régulière. Nos estomacs commencent à protester, mais nous serrons les dents. Autour de nous, les anciens souriaient sans méchanceté : « Ça passera, la mer te teste ».

Chaque manœuvre est une chorégraphie précise de l'équipage ; nous participons, maladroits mais volontaires, tirant sur les écoutes, choquant les anciennes et bordant les nouvelles, apprenant à reconnaître le langage bref des ordres : « Hisse ! », « Choque ! », « Mollis ! », « Borde ! »... Chaque geste compte, chacun à sa place, et l'erreur se paie par la réaction immédiate du vent et de la mer. À chaque virement, les voiles faseillent et se remplissent d'un coup, le pont s'incline. La goélette gîte de l'autre bord et bientôt trouve son équilibre, et ton estomac avec lui.

En fin de matinée, les falaises se firent plus proches et bientôt Camaret apparut, protégée par le Sillon. Nous reconnaissons la tour Vauban, massive et rassurante. Le mouillage est préparé avec

soin. On affale partiellement les voiles, on vérifie l'ancre. Quand l'ancre plonge, le bruit sourd de la chaîne filant dans l'écubier résonne dans tout le bateau. *La Belle Poule* s'immobilise lentement. Le clapotis de l'eau contre la coque prend un autre ton, plus calme, presque familier. Nous respirons profondément.

Mais la journée était loin d'être finie. Après un repas rapide, l'équipage se remet à l'œuvre pour de nouveau hisser les voiles, remonter l'ancre et reprendre un cap vers le large. Le vent avait fraîchi. La goélette prend de la vitesse, gîtant légèrement, avec énergie et tension entre le vent et la toile.

Le commandant annonce l'exercice : « apprentissage du virement de bord ».

Pour nous, c'est le moment où nous sommes affectés à la barre, aux écoutes au vent ou sous le vent, aux bras de hunier et aux ordres du bosco ou du chef de quart. Nous sommes sous l'œil vigilant d'un quartier-maître qui nous répète souvent : « Tu regardes la voile, pas tes pieds. Et tu écoutes. Toujours ».

Les virements se succéderont, avec à



Vue sur *l'Étoile* depuis *La Belle Poule*.

chaque fois un nouveau poste qui nous est attribué, et nous serons notés à chaque manœuvre.

Au virement, tu choques d'un côté, tu bordes de l'autre. Simple, mais il faut être rapide. L'extrémité des écoutes en main le temps qu'elles passent, et les contre-écoutes afin qu'elles ne passent pas par-dessus bord.

Paré à virer vent devant

Envoyer, virer

La barre à gauche (ou droite) 30 (angle de barre)

Border plat focs et trinquette

File les focs et borde la grand'voile

Trinquette à contre

Hunier à contre



Moment de détente entre 2 virements de bord

Le bateau vient rapidement bout au vent lorsque l'on borde la grand' voile.

Les pataras sous le vent sont repris au maximum

Choque la grand' voile (ceci est ordonné une fois franchi le lit du vent)

Focs dessous

Changer le hunier

Trinquette dessous

Barre à 0

Border la grand' voile

Cap à suivre

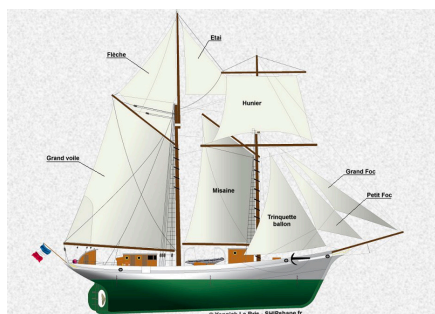
À chaque ordre « virement de bord », tu te mets à ton poste, prêt à choquer ou border les écoute.

Le premier virement fut maladroit. Un instant, *La Belle Poule* hésite, presque arrêtée face au vent. Les anciens compensent,

corrigent, encouragent, mais personne ne crie. On recommence. Une fois, deux fois, trois fois. Peu à peu, les gestes prennent sens. Nous comprenons le timing, la respiration du bateau, ce moment précis où tout s'enchaîne.

Au quatrième virement, quelque chose change. Nous n'avons plus besoin de réfléchir. Un automatisme répond avant la tête. Nous sentons la tension de l'écoute dans les bras et *La Belle Poule* passe d'un bord à l'autre avec une élégance presque joyeuse. Un quartier-maître hoche la tête : « Voilà. Tu commences à écouter le bateau ».

Le soleil descend déjà quand nous reprenons le cap vers Brest. La fatigue pesait, mais c'était une fatigue pleine, solide. De retour au port, nous prenons un



Les voiles de *La Belle Poule*. © Yannick Le Bris



Tape de bouche des goélettes d'instruction de l'École Navale.

instant sur le pont pour nous remémorer ce que nous avons vécu dans cette journée ; nous avons mal aux mains, aux jambes, et sans doute encore un peu au ventre, mais quelque chose en nous s'est ancré.

Ce n'était plus seulement un port, une goélette, des ordres criés. C'était une première victoire silencieuse, celle d'avoir tenu, appris et senti, l'espace d'une journée, que nous avions peut-être notre place sur cette mer immense. *La Belle Poule* grinçait doucement au port, comme pour nous murmurer : ce n'est que le début !

Jean-Pierre Menesguen

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

Quimper

ZA de Coativoric

(Proche Le Faou- accès facile)

Boulangerie

Pâtisserie
Salon de Thé

**10, quai Kador
MORGAT
02 98 27 19 57**

L'IA

Un nouvel équipier à bord

À Morgat comme ailleurs, le savoir marin s'est toujours transmis de la même façon.

Un voisin de ponton, un ancien du port, ou — méthode plus radicale — une panne bien placée pour apprendre. Mais depuis peu, un drôle d'équipier s'est invité à bord.

Il ne porte pas de ciré, ne tient pas la barre, ne sait pas lover un bout... et pourtant il répond presque à tout : l'intelligence artificielle.

Dans la poche du ciré, au fond du carré ou à la table à cartes, elle est devenue pour beaucoup un conseiller disponible à toute heure.

On lui décrit simplement la situation, comme on le ferait à un copain de ponton, et elle aide à réfléchir dans le bon ordre.

Ce n'est ni un oracle ni un expert maritime officiel.

C'est plutôt un aide-mémoire intelligent, capable de rassembler rapidement ce qu'on sait déjà... sans toujours savoir qu'on le sait.

Quelques situations concrètes parlent mieux que de longues explications.

La panne qui tombe toujours au mauvais moment

Vous quittez le mouillage, vous accélérez... et un panache sombre sort de l'échappement.

Question simple :

« Mon moteur fume noir »

La réponse ne se contente pas de don-

ner une cause.

Elle structure le raisonnement.

D'abord ce que signifie la fumée : du carburant mal brûlé.

Ensuite les familles de causes possibles : manque d'air, excès de gasoil, problème d'injection, échappement bouché.

Puis les vérifications logiques à bord : filtre à air, filtre gasoil, moment d'apparition, charge moteur.

Rien d'ésotérique.

Mais au lieu de chercher au hasard, on suit un cheminement clair.

Ce que l'IA apporte ici n'est pas la solution miracle.

Elle apporte l'ordre de pensée.

Elle remplace l'instant de doute où l'on ouvre le capot sans savoir quoi regarder.

En pratique, elle agit comme le mécanicien du port qui vous dirait :

« Commence par le simple avant d'imaginer le grave ».

Chercher une fenêtre météo

Autre situation très fréquente : on veut naviguer... mais pas dans n'importe quelles conditions.

« Y a-t-il un créneau avec mer calme et 10 nœuds de vent dans la baie de Douarnenez ? »

Plutôt que d'afficher une unique prévision brute, l'IA synthétise :

tendance générale, stabilité ou non du temps, probabilité d'amélioration.

On ne lui demande pas de décider pour nous.

On lui demande de transformer des données météo dispersées en information exploitable.

La différence est importante.

Les applications météo donnent des chiffres.

L'IA aide à comprendre ce qu'ils impliquent pour un plaisancier.

Elle reformule en langage marin :

conditions stables ou non, attente raisonnable ou sortie risquée.

C'est exactement la discussion qu'on aurait sur le quai... mais immédiatement.

Estimer une navigation

Troisième cas : la planification.

« Combien de temps pour aller de Morgat à l'île de Sein à la voile ? »

La réponse ne donne pas une durée unique.

Elle propose plusieurs scénarios selon vent et courant.

Puis elle rappelle l'élément déterminant : le Raz et la marée.

Ce que fait l'IA ici est intéressant : elle ne remplace pas la préparation nautique, elle la déclenche.

Elle amène naturellement à se poser les bonnes questions :

- vitesse moyenne réelle,
- courant,
- heure de passage,
- marge.

Autrement dit, elle ne trace pas la route...elle pousse à la préparer correctement.

Et même organiser le départ

En allant plus loin, on peut lui donner une date :

« Quel horaire de départ serait logique ? »



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



Elle croise alors marées, courants et durée estimée pour proposer une fenêtre cohérente.

Pas un routage professionnel.

Mais une première approche qui évite l'erreur classique : partir à la mauvaise heure.

Encore une fois, sa valeur n'est pas la précision absolue.

C'est de rendre visible ce qui compte vraiment.

Ce que l'IA change vraiment à bord

L'intérêt principal n'est pas la réponse.

C'est le dialogue.

On lui parle normalement.

On affine la question.

On précise un détail oublié.

Et progressivement la situation devient claire.

Elle agit comme un équipier méthodique :

- elle reformule
- elle hiérarchise
- elle rappelle les bases
- elle propose des vérifications simples

Bref, elle remet de la logique dans des situations où le stress fait parfois perdre la méthode.

Ce qu'elle n'est pas

Il faut être très clair.

L'intelligence artificielle n'est pas :

- un expert maritime officiel
- un bulletin météo
- un manuel technique constructeur
- ni une décision à suivre aveuglément

Elle peut se tromper, simplifier ou ignorer un cas très particulier.

Comme un conseil de ponton... mais extrêmement documenté.

Le skipper reste responsable — et heureusement.

Un nouvel outil marin

La plaisance a déjà connu plusieurs révolutions discrètes :

le GPS, les cartes électroniques, l'AIS.

L'intelligence artificielle n'est pas un instrument de navigation.

C'est un instrument de réflexion.

Elle ne remplace ni l'expérience ni le jugement.

Elle sert à mieux les utiliser.

En pratique, elle joue le rôle d'un aide-mémoire universel ; toujours disponible, jamais agacée, prête à reprendre une explication autant de fois que nécessaire.

Finalement...

Ce nouvel équipier invisible ne sait ni barrer ni mouiller l'ancre.

Mais il aide à décider quand partir, quoi vérifier et dans quel ordre réfléchir.

Dans un cockpit moderne rempli d'électronique, il apporte quelque chose d'assez inattendu :

pas plus d'automatisation...

mais plus de compréhension.

Et peut-être est-ce là son véritable intérêt pour les plaisanciers :

non pas naviguer à leur place, mais les aider à naviguer en marin plus serein.

Bien questionner l'IA

L'intelligence artificielle peut rendre de grands services aux plaisanciers... à condition de lui parler correctement.

Comme avec un équipier, la précision de la réponse dépend directement de la précision de la question.

Le premier réflexe consiste à donner le contexte.

Une même météo n'a pas le même sens pour un voilier de 7 mètres en équipage familial ou pour un bateau de croisière expérimenté.

Préciser le type de bateau, la zone de navigation, l'expérience à bord ou le niveau de confort recherché permet à l'IA d'adapter son raisonnement.

Sans cela, elle ne peut fournir qu'une réponse très générale.

Il est également important de décrire les faits plutôt que l'interprétation.

Dire « mon alternateur est mort » enferme le diagnostic.

Décrire « batterie à 12,1 V moteur tournant » ouvre le raisonnement.

L'IA fonctionne mieux avec des symptômes qu'avec une conclusion déjà supposée.

Les contraintes doivent aussi être mentionnées : tirant d'eau, durée disponible, équipage, tolérance au vent ou à la mer.

Ce sont ces éléments qui transforment une information théorique en conseil réellement utile.

On obtient souvent de meilleurs résultats en demandant une méthode plutôt qu'une réponse immédiate.

Par exemple : « que dois-je vérifier en premier ? »

L'IA fournit alors un ordre logique d'actions, plus utile qu'une solution unique parfois approximative.

On peut ensuite affiner : donner un résultat de mesure, préciser un bruit, une odeur ou un comportement du bateau. La discussion progresse alors comme avec un technicien à distance.

Enfin, ses réponses doivent toujours être recoupées. Elle aide à comprendre et à préparer, mais ne remplace ni un bulletin météo officiel, ni la carte, ni l'observation réelle. Elle se comporte comme un équipier très documenté, pas comme une décision à suivre aveuglément.

Utilisée ainsi, elle sert surtout d'aide-mémoire : elle rappelle ce qu'on sait parfois déjà, mais dans l'ordre utile.

Bien utilisée, elle n'est pas un moteur de recherche amélioré mais un outil de réflexion.

Elle n'évite pas les erreurs par magie, elle aide surtout à poser les bonnes questions — ce qui, en navigation, est souvent la moitié du travail.

Sébastien Barbet-Massin

Texte rédigé par elle-même

PRO
Ets KERMEL
Image - Son - Ménager

ZAC du Bourg
29160 CROZON

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

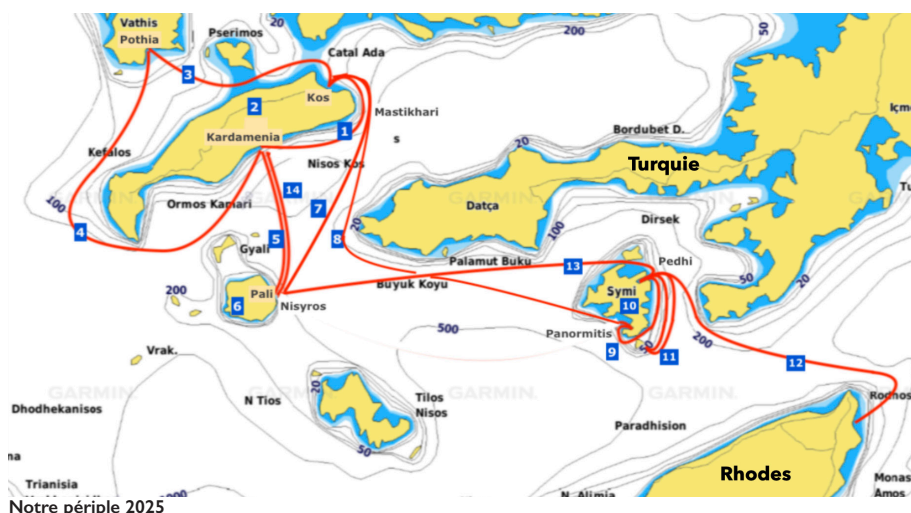
**Le RELAIS**
de la Presqu'île
Spécialité Kig ha farz depuis 25 ans

Horaires
Du lundi au jeudi
11h00 - 14h00
Le vendredi
et samedi
11h00 - 14h00
14h00 - 22h00

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

Journal de bord

Sur la trace des Hospitaliers de Saint-Jean



2 semaines de navigation dans le Dodécanèse au printemps 2025 – 240 milles nautiques

Nous naviguons ensemble depuis 30 ans. Ce récent Dufour 450 Grand Large de 2014, *Etadel*, basé à Leros, croise entre Méditerranée orientale et Brésil. Nous serons six : Yves, skipper propriétaire, Olivier et moi, timonier ou bosco, et trois équipiers récents.

Il s'agit d'une navigation de dix jours plus quatre d'exploration insulaire.

Notre route est dictée par la force et la direction du meltem, créé par les hautes pressions grecques et les basses pressions turques.

Atterrés à Kos, par un vol EasyJet, nous retrouvons avec plaisir *Etadel* à Kardamena, distante de cinq kilomètres. Prise de

nos quartiers.

Jour 1

Appareillage pour Kos ville. Vent nord-ouest 15 kt, long bord de largue bâbord sur 20 nm plein est avant remontée de 5 nm au près serré tribord jusqu'au port. Amarrage à cul sur pendilles.

Jour 2

Découverte d'un des quatre châteaux des Hospitaliers de Saint-Jean de l'île : Nerantzia, à double enceinte, contrôlant le port. Exploration en scooter de l'Asclépiéion, site d'Hippocrate du IV^e siècle avant J.-C.

Jour 3

Départ vers Kalymnos, en limite GPS de

la frontière turque. Le détroit est gardé par deux places fortes des Hospitaliers de Saint-Jean. Nerantzia à Kos et le château Saint-Pierre de Bodrum contrôlent une des routes de Terre sainte aux XII^e et XIII^e siècles. On croise une frégate de la marine grecque avant d'arriver à Pothia après 20 nm au près tribord, vent nord 15 kt. Personne à la VHF, amarrage à cul sur ancre. Île des plongeurs d'éponges, château des Hospitaliers dominant le port.

Jour 4

Appareillage par petit temps vers le point de départ pour récupérer notre dernier équipier. Baignade à 18 °C dans le grand bleu sur une haussière flottante. Moteur jusqu'au cap est de Kos avant d'envoyer, 10 nm au travers bâbord pour Kardamena.

Jour 5

Départ pour Nisyros, île volcanique, via Giali, île-carrière à ciel ouvert d'obsidienne et de pierre ponce.

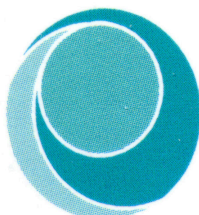
Arrivée à Pali, superbe petit port au nord protégé de la houle du meltem par un long brise-lames. Chenal ensablé : 2,5 m pour un tirant d'eau de 2,3... On longe la digue. Appel VHF de Stavros, marineros au top. Amarrage à cul sur ancre. Eau et courant gratuits. Seafood à 50 m. Île des figes et des chats nourris par les anciens le soir.

Jour 6

Exploration en scooter de la caldeira, de villages perchés, d'un paléocastel du Ve siècle avant J.-C., du château des Hospitaliers dominant le port de Mandraki. Ciel rouge au couchant.

Jour 7

Lever du meltem : 20 kt constants, rafales 25. Retour à Kos ville pleine balle sur 20 nm, premier plan d'eau protégé de la houle, travers bâbord, deux ris. On passe ensuite le cap sud-est pour remonter le canal de Kos au près serré dans une courte houle qui tape, 5 nm jusqu'au port. On amène devant le môle. Appel VHF et placement par le marineros en dinghy. Amarrage sur pendilles.



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

Douches luxueuses.

Les nouvelles voiles Dacron attendues ne sont toujours pas arrivées. Réparation électrique. Avitaillement et shipchandler.

Jour 8

Départ pour Symi. On envoie plein sud. Après le cap sud-est de Kos, 10 nm au grand large tribord au 200. On double le cap de la péninsule turque de Datça puis 15 nm au grand large bâbord au 110. Houle de nord 1,5 à 2 m jusqu'à Symi sud-est et la magique baie circulaire du monastère Saint-Michel de Panormitis. Mouillage un peu exposé à l'entrée dans 6 m d'eau, 40 m de chaîne sur beau sable. On accoste avec l'annexe pour visiter l'église. Dîner à bord sous les étoiles, monastère entièrement éclairé.

Jour 9

Appareillage par calme plat. On longe au moteur la côte est jusqu'à l'anse de Pedi, petit port pittoresque. Amarrage à cul dans 4 m d'eau cristalline sur ancre. Le marineros arrive ensuite, ancien des forces spéciales, taiseux et très pro. Exploration à pied de la ville de l'autre côté d'un col. Symi est la ville des anciennes constructions navales des Hospitaliers de Saint-Jean qui ont fait sa fortune. Le château sur la colline domine les deux ports.

Jour 10

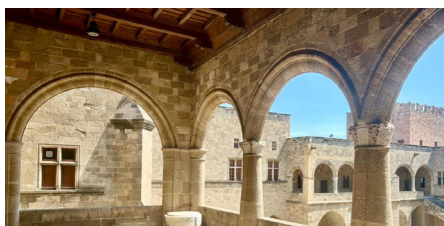
Exploration en scooter de l'île : collines, monastère et château. Retour au port de Symi avant un violent orage de grêle venant de Turquie. Le cockpit est noyé.

Jour 11

Appareillage vers l'îlot sud de Seskli, aller-retour sur la côte est. Déjeuner et bain au paradis avant retour à Symi ville au moteur. Amarrage à proximité d'un ferry pour Rhodes. Nos disponibilités et le vent ne nous permettent pas d'y emmener *Etadel* avant notre retour.

Jour 12

Départ à 9 h pour 1 h 15 de traversée. Les Hospitaliers de Saint-Jean, à Rhodes de 1310 à 1522, nous ont laissé la plus grande ville médiévale au monde. Ils assureraient soins et sécurité aux pèlerins se



Château des Hospitaliers de Saint-Jean de l'île de Rhodes. Photo Gilles Wepierre



Etadel. Photo Gilles Wepierre

rendant en Terre sainte.

La rue des Chevaliers part de l'hôpital des Chevaliers pour aboutir au palais des Grands Maîtres, passant par les auberges des sept langues constitutives de l'ordre. Voyage temporel, choc culturel.

Les Turcs, qui leur ont succédé un temps, n'ont rien détruit, se contentant des transformations habituelles de certaines églises en mosquées. Déambulation entre patios, coursives, jardins ombragés et fontaines. Partout les écus des grands maîtres, par leurs armoiries, ponctuent le temps de ces deux siècles médiévaux tardifs.

Retour à Symi, la tête dans un autre temps...

Jour 13

Appareillage pour Nisyros. Moteur dans l'isthme de Nimos, les yeux sur le sondeur : 4 m d'une eau cristalline, léger vent de face. On envoie ensuite les voiles pour un long bord de 35 nm, près tribord au 260 après lever du meltem, 20 kt, creux de 2 m à l'arrivée. On amène une dernière fois devant notre petit port de Pali.

Jour 14

Départ à 9 h pour Kos Kardamena, 7 nm au près bâbord, meltem nord-ouest, 15 kt, la mer assagie. Décollage EasyJet et retour au quotidien.

Etadel et Yves, en revanche, poursuivent leur route vers le Cap-Vert...

Gilles Wepierre

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 A.S. 98

Les Tropeziennes
PAR M. BELARBI

Myma mpus

MÉLINÉ
made in Italy

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

Théo Henry



GESTION DE PATRIMOINE

TRANSMISSION DE PATRIMOINE

DÉFISCALISATION

PRÉPARATION RETRAITE

PLACEMENTS

@ t.henry-mandataire@capfinances.fr

06 85 65 61 64

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

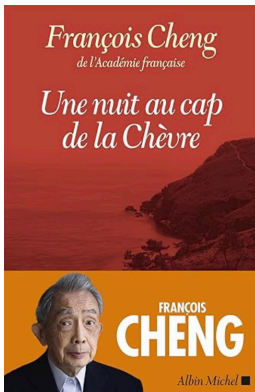
Fax 02 98 27 37 10

Sarlpoulquen@orange.fr

Le coin littéraire

Une nuit au cap de la Chèvre

François Cheng - Albin Michel, février 2025



Non, il ne s'agit pas d'un polar. Membre de l'Académie française, l'auteur a été invité à séjourner dans une maison au cap de la Chèvre à Crozon, par une lectrice connais-

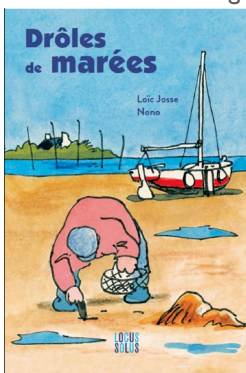
sant son goût pour « la méditation dans l'isolement ». Né en Chine, il se retrouve en « Extrême-Occident ». Pendant la nuit, le bruit des vagues le réveille et la puissance du lieu le happe. Presque centenaire, il ressent « l'urgence de dire ce qu'il y a de spécifique dans le fait d'être un humain ». De manière mi-poétique, mi-philosophique, il nous livre ses réflexions sur la vie, la mort, le cosmos. Il établit des liens entre taoïsme et christianisme. Enfin, il livre une vingtaine de poèmes sur ces thèmes.

Drôles de marées

Loïc Josse / Nono - Locus Solus, janvier 2022

Qui ne connaît pas Nono ?

Les lecteurs du Télégramme



connaissent bien ce grand dessinateur de presse et d'humour.

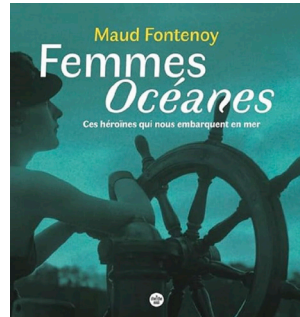
Le livre évoque quelques éléments scientifiques sur les marées, mais surtout il fourmille d'histoires

et d'anecdotes drôles ou étonnantes qui ne manquent pas de réveiller nos propres souvenirs. Les nombreux contributeurs du livre (Isabelle Autissier, Eugène Riguidel, ...) le rendent varié et très vivant.

Et bien sûr les dessins de Nono pour en rire !

Femmes Océanes : ces héroïnes qui nous embarquent en mer

Maud Fontenoy - Le Cherche Midi, novembre 2022



Les femmes et la mer : une histoire inédite, forte et passionnée, un univers à découvrir.

Des pionnières ont mené des expéditions, bataillé pour se faire accepter sur les navires, cartographié les fonds marins et consacré leur vie à la préservation des océans en affrontant les pires tempêtes. Pourtant, nombre d'entre elles sont encore dans l'ombre. Maud Fontenoy met en lumière les parcours de ces exploratrices, océanographes, marins-pêcheurs, aventurières ou encore plongeuses de l'extrême. Contre vents et marées, elles ont bravé les interdits et prouvé que l'aventure en mer n'a pas de genre. Interdites à bord d'un bateau jusqu'aux années 1960, elles ont vécu des trajectoires romanesques qui sont autant de leçons de vie prouvant la capacité des femmes à relever des défis inouïs et à tirer des bords s'il le faut.

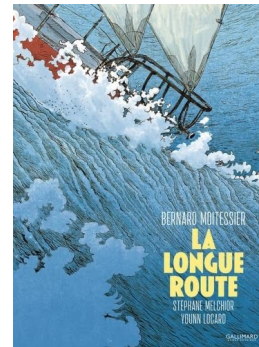
Un livre fourmillant d'anecdotes et de récits surprenants, portant un regard nouveau sur l'histoire de l'Océan et sur les femmes qui l'écrivent.

Roman graphique : La Longue Route

Bernard Moitessier/ Stéphane Melchior/ Yunn Locard -

Gallimard Jeunesse, mai 2025

L'aventure mythique d'un marin en



quête de liberté absolue. Le 22 août 1968, Bernard Moitessier et son bateau Joshua s'élancent dans la première course à la voile en solitaire et sans

escale autour du monde.

Au fil des mois, la solitude, les calmes et les tempêtes malmènent ou exaltent le corps et le moral du navigateur. Entre ciels et mers, l'exploit sportif se transforme peu à peu en un voyage intérieur. Se pose alors cette question folle: a-t-il envie de retrouver la société des Hommes ?

Source : Gallimard

Marylène Bartel



LA CALE
02 98 17 30 64

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

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

Les mots fléchés d'Alain

Les fleurs, plantes et arbres de Morgat et parfois d'ailleurs

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

LANGUE CHINOISE ARBRES À DATTES		AINSI SOIT-IL		CARTE		ÉCUEIL ACCORDÉE		PLANTE À ÉPINES ET À FLEURS		ANIS ÉTOILÉ		FLEUR ÉTOILE HALOGENES MARINS	
								RISQUAIS		10			
ROSES DU DÉSERT		ÉCRIVAIN ITALIEN		CONJONCTION NORME				CHAMPION CHAMBRES HAUTES		APPORT			
								CONS- TELLATION DE SATELLITES		3			
200 ROMAIN COUSINS AZALÉE			GAUCHE POUR CHEVAL		VOYELLES DOUBLES JOUR UK			HÉSITE- RAIT		ATTESTA- TION ROUTIERE			
	1												CONI- FÈRE TOXIQUE
EX ARBRE À CIGA- RETTES		RELIÉ PAR UN FIL		ÉCORCE DE CHÊNE		AUTORITÉ ORGANI- SATRICE CAPABLE			ÎLE				
	5									HOMO- LOGUE	CÉDA	SOUS- MARIN LANCEUR	
ARBRE DE « TRA- VAIL »	ARBRE FRUITS À JUS		UN ROMAIN		CAP FACILES			PLAN D'OCCU- PATION BOURG DU JAPON		2			ÉCHO- GRAPHIE TRANSREC- TALE
							ARBRE À SIROP CHOISI						
VOITURE SPORTIVE ARBRES PLEUREURS			PENCHE- RAIENT ENLAÇES										
	7					ARBUSTE AROMA- TIQUE							
PLANTES DU MEXIQUE		ADVERBE		RAN- GEMENTS						FATIGUÉ	INFINITIF	DÉFAITE ÉCRA- SANTE	REPRÉ- SENTANT DU PEUPLE
	9					ARBRE GRAPPES MAUVES	FLEUR À BULBE LES PASTIS LE SONT						
ARBUSTES POUR HAIE		JE SUIS UK		SORTIES DU BOUTON	ICI ALLU- VIONS			BRAN- CHÉ	MER TRANSAMI NASE				
												PRONOM MAR- CHAND DE SOMMEIL	
LA DAME EN AVAIT	FLÈCHE ANGLAISE		ÉTREINTES MOTEUR					6		ARTICLE SUP- PLÈMENT			PEU FRÉ- QUENTS
								SÉPARER PLANTE À HUILE					
FLEURS BLANCHES EN CORNET		GOUSSES PAYS ONCLE SAM							ACCIDENT PRÉFIXE RÉPÉ- TITION			ENTRE- PRISE INTERMÉ- DIAIRE	
					JEUX CHINOIS	ARBRE À BOULES ROUGES INDÉFINI							
PÉPIN			ORGUEIL					PRONOM		BELLE PÉRIODE			
PETITES FLEURS ORANGES			4						FLEUR À RHIZOME				

Naviguer en forme

Préparer la saison de navigation

Pour les plaisanciers, la saison de navigation marque le retour des belles journées sur l'eau, des sorties entre amis et du plaisir simple de naviguer. Pourtant, on oublie souvent que la voile, même pratiquée en loisir, sollicite réellement le corps. Manœuvrer une voile, tenir la barre, se déplacer sur un pont en mouvement ou remonter une ancre demande de la force, de l'équilibre et de l'endurance. Une préparation physique minimale permet non seulement de naviguer plus confortablement, mais aussi de prévenir certaines douleurs fréquentes chez les marins amateurs.

La voile, une activité physique à part entière

Même sur un bateau de plaisance, le corps est constamment mobilisé. Les manœuvres sollicitent particulièrement les bras, les épaules et les avant-bras, tandis que le dos et la sangle abdominale jouent un rôle essentiel pour stabiliser le corps. À cela s'ajoute la nécessité de conserver son équilibre sur un support instable, ce qui engage fortement les muscles profonds.

Après plusieurs mois d'hiver plus sédentaires, il n'est pas rare de ressentir des tensions dans le bas du dos, les épaules ou les cervicales lors des premières sorties de la saison. Quelques exercices simples permettent pourtant de préparer efficacement son corps.

Renforcer le gainage pour protéger le dos

Le gainage est l'un des éléments les plus utiles pour les plaisanciers. Il permet de stabiliser la colonne vertébrale lors des manœuvres et de réduire les contraintes sur le bas du dos.

Un exercice simple consiste à se placer en planche : en appui sur les avant-bras et les pointes de pied, le corps aligné, en contractant les abdominaux. Maintenez la position pendant 15 à 30 secondes, puis répétez trois fois. Cet exercice renforce l'ensemble de la sangle abdominale.

Mobiliser les épaules pour faciliter les manœuvres

Les épaules sont fortement sollicitées

est constamment sollicité. Cette capacité peut se travailler facilement à la maison.

Essayez simplement de vous tenir en équilibre sur un pied pendant 10 à 30 secondes, puis changez de pied. Pour augmenter la difficulté, vous pouvez fermer légèrement les yeux ou réaliser l'exercice sur un coussin.

Cet exercice stimule les muscles stabili-

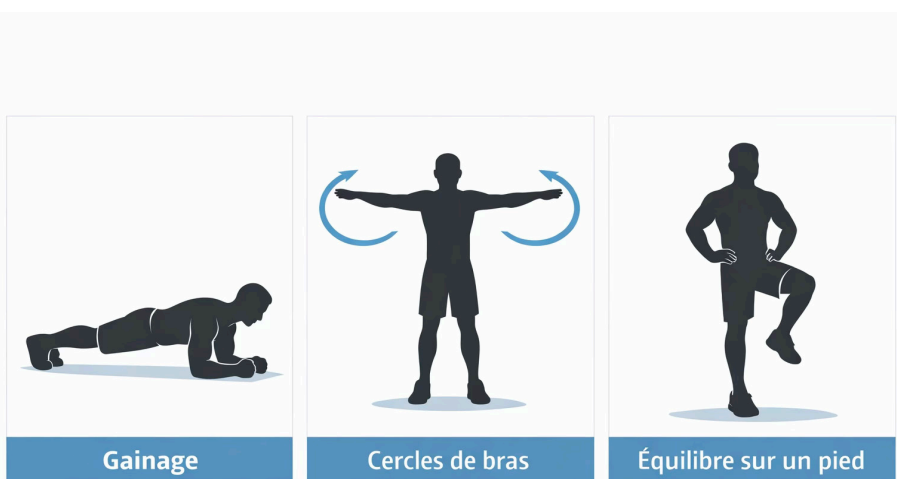


Photo générée par Chat GPT

lors des manœuvres, notamment pour border les voiles ou manipuler les bouts. Après l'hiver, un manque de mobilité peut favoriser l'apparition de douleurs.

Un exercice simple consiste à réaliser des cercles de bras : debout, bras tendus sur les côtés, effectuez de grands cercles vers l'avant puis vers l'arrière pendant une trentaine de secondes. Cela permet de mobiliser en douceur l'articulation de l'épaule et d'activer les muscles stabilisateurs.

sateurs et améliore la coordination.

Un petit rituel avant la saison

Consacrer quelques minutes deux à trois fois par semaine à ces exercices peut déjà faire une grande différence. L'objectif n'est pas de transformer les plaisanciers en athlètes, mais simplement de préparer le corps pour profiter pleinement de la navigation. Car finalement, rester en forme est peut-être l'un des meilleurs moyens de prolonger le plaisir de naviguer... et de continuer à prendre la mer le plus longtemps possible !

Entretenir l'équilibre

Sur un bateau en mouvement, l'équilibre

Thibault Marhic

LE RELAIS DES PÊCHEURS



Quai Kador 29160 Crozon Morgat

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



Thibault MARHIC

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

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

Henri de Monfreid

Marin, aventurier, contrebandier, armateur...



Henri de Monfreid. Source Wikipédia

Chaque saison voit partir de Morgat quelques bateaux vers le large : traversée de la Manche, croisière vers l'Irlande, l'Écosse, parfois même un départ pour La Corogne. Ces navigations restent modestes à l'échelle du monde, mais elles portent toujours la même promesse : celle de l'horizon et de l'inconnu. Bien avant la plaisance moderne, certains

marins français ont poussé cette logique beaucoup plus loin. Parmi eux figure l'étonnant Henri de Monfreid.

Henri de Monfreid (1879–1974) est une figure singulière de l'aventure maritime française, à la fois navigateur, trafiquant, écrivain et observateur privilégié des marges du monde colonial. Sa vie, souvent romancée mais solidement ancrée dans des expériences vécues, illustre une quête constante de liberté, au mépris des normes sociales et des cadres institutionnels.

Né à La Franqui, dans l'Aude, fils du peintre Georges-Daniel de Monfreid — ami de Paul Gauguin —, il grandit dans un environnement artistique et intellectuel qui nourrit son goût pour l'ailleurs. Pourtant, ses débuts sont hésitants. Il exerce divers métiers sans véritable passion, en France comme à l'étranger, notamment en Éthiopie où il effectue un premier séjour marquant. Ce n'est qu'à l'âge de 32 ans qu'il prend un tournant décisif en s'installant à Djibouti, alors territoire stratégique de la côte africaine sous domination française.

À partir de là, sa vie bascule dans une existence d'aventurier maritime. Il apprend à naviguer seul, acquiert un bouter, voilier traditionnel de la mer Rouge, et sillonne les côtes de l'Afrique orientale et de la péninsule arabique. Refusant la hiérarchie coloniale et ses rigidités, il



Boutres de la mer Rouge. Source Wikipédia

choisit une forme d'indépendance radicale, vivant du commerce maritime et souvent de trafics divers. Il transporte des armes, de la contrebande, parfois de l'opium, dans une zone où les frontières sont poreuses et les autorités souvent impuissantes.

LES FLOTS

BRASSERIE • PIZZERIA



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



Crédit Mutuel de Bretagne



16 Rue Charles Levenez
29160 CROZON
Téléphone
02 98 27 06 25

Monfreid développe une connaissance exceptionnelle de la mer Rouge, de ses vents, de ses courants et de ses peuples. Il fréquente les ports d'Obock, de Djibouti, d'Aden, de Massaoua et pénètre jusqu'aux côtes du Yémen et de la Somalie. Sa maîtrise de la navigation sans instruments sophistiqués, guidé par les étoiles et son expérience, témoigne d'un savoir empirique rare.

Son existence est jalonnée d'épisodes périlleux : arrestations, naufrages, poursuites, maladies, rivalités locales. Il est parfois emprisonné par les autorités coloniales, notamment pour trafic d'armes, mais parvient toujours à reprendre la mer. Il se convertit même temporairement à l'islam sous le nom d'Abd-el-Haï, autant par pragmatisme que par immersion culturelle.

C'est dans les années 1930 qu'il accède à la notoriété littéraire, grâce à l'écrivain Joseph Kessel qui l'encourage à raconter ses aventures. Son premier ouvrage, *Les Secrets de la mer Rouge*, publié en 1931, rencontre un grand succès. Il y décrit avec précision et intensité ses périples, mêlant observation ethnographique, récit d'action et réflexion personnelle. De nombreux autres ouvrages suivront, constituant une œuvre abondante qui participe à forger sa légende.

Après la Seconde Guerre mondiale,

il rentre en France et s'installe dans le Gard, où il poursuit son activité d'écriture jusqu'à un âge avancé. Il meurt en 1974 à 95 ans, laissant derrière lui une image durable d'homme de mer hors norme, entre réalité et mythe.

Certains d'entre vous ont probablement vu la série télévisée *Les Secrets de la mer Rouge*, diffusée en 1968, qui a contribué à transmettre ce mythe aux générations suivantes...

Aparté : le détroit d'Ormuz

Le détroit d'Ormuz, célèbre depuis quelques mois, constitue l'un des passages maritimes les plus stratégiques au monde. Situé entre l'Iran au nord et le sultanat d'Oman au sud, il relie le golfe



Le détroit d'Ormuz

Persique à la mer d'Arabie et, au-delà, à l'océan Indien. Sa largeur navigable est relativement réduite — une trentaine de kilomètres dans sa partie la plus étroite —, ce qui en fait un point de passage obligé pour une part considérable du trafic pétrolier mondial.

À l'époque de Monfreid, le détroit d'Ormuz n'avait pas encore l'importance énergétique qu'il revêt aujourd'hui, mais il constituait déjà un axe commercial ancien, fréquenté depuis des siècles par les boutres

arabes, persans et indiens. Ces navires transportaient des marchandises variées : perles, épices, textiles, café, encens.

Pour un navigateur comme Monfreid, habitué aux navigations discrètes et aux routes secondaires, cette zone présentait un intérêt particulier. Elle offrait à la fois des opportunités commerciales et des possibilités de dissimulation, grâce à la multiplicité des criques et des ports secondaires le long des côtes d'Oman et d'Iran. La connaissance fine des vents saisonniers — notamment les moussons — y était essentielle pour naviguer efficacement.

Le détroit d'Ormuz est également marqué par une histoire longue de rivalités et de contrôles : Portugais au XVI^e siècle, Perses, Britanniques, puis puissances contemporaines. Cette dimension géopolitique s'inscrit dans la continuité des espaces que Monfreid a fréquentés, où la mer est à la fois un lieu de circulation et un théâtre de tensions...

Bernard Gourvennec

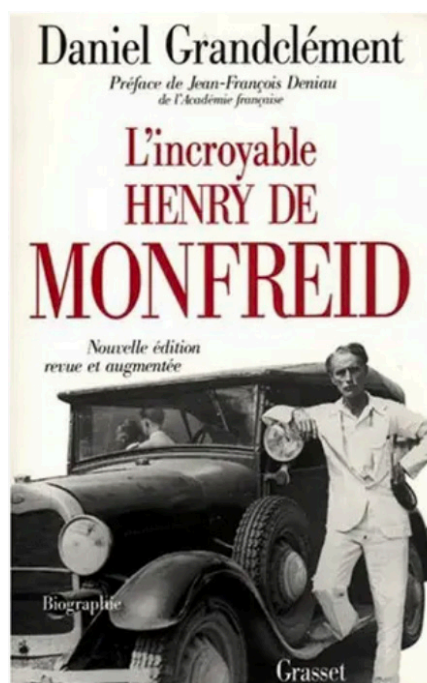


Spécialités de Fruits de Mer

2 Quai du Styvel
29570 - Camaret-sur-Mer

02 98 27 92 74
hotelstyvel@wanadoo.fr
www.hotel-du-styvel.com

Hôtel - Restaurant
Yveline et Lucas Tephany



Conseil de lecture

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**

Coup du sort - Don du ciel

Cette aventure nautique se déroule en mai 2014, au cours d'une navigation le long des côtes turques, de Bodrum à l'île de Rhodes.

Nous avons loué un Dufour 325 sous pavillon britannique - ce qui n'était pas mon choix - et j'en suis le skipper entouré de trois bons marins - ce qui sera notre chance.

La navigation dans ces eaux n'est pas d'une grande difficulté car, si le balisage est moins pointilleux qu'en Bretagne, les côtes sont franches et dépourvues de courants. De plus et peut-être à cause de la rareté des feux, la navigation de nuit est interdite aux bateaux en location. L'aventure nautique se traduit donc en sauts de puces touristiques de jour, d'un mouillage à l'autre, rade ou port, chaque soir.

Restent les aléas des conditions météorologiques.... de la Méditerranée.

Le 29 mai, tôt en matinée, nous quittons le bateau mouillé dans la baie d'Ekincik, pour visiter en vedette les sites lydiens de Kaunos et de Dalyan. Un fort coup de vent de secteur sud a été annoncé la veille pour le début de cette soirée et confirmé par les touristes, fébriles par nature, rencontrés sur le site.

Mais nous ne sommes pas particulièrement inquiets car nous appareillons dès 14 h pour gagner un mouillage mieux orienté face à la menace.

Comme nous ne voyons aucun port propice et accessible avant la nuit, nous décidons d'aller sur l'îlot Baba Adasi, à 12 nautiques de là. Il est très proche de la côte turque et, en mouillant sur sa côte nord, pourvue d'une petite crique, nous



L'îlot Baba Adasi et sa crique. Source : Feep!k

serons à l'abri des rafales du sud.

C'est chose faite à 17 h 00 : le bateau est mouillé et amarré dans la crique, cap au nord, avec une goélette 15 m à l'est, les côtes sud et ouest de la crique en moyenne à 30 m et la passe de sortie au

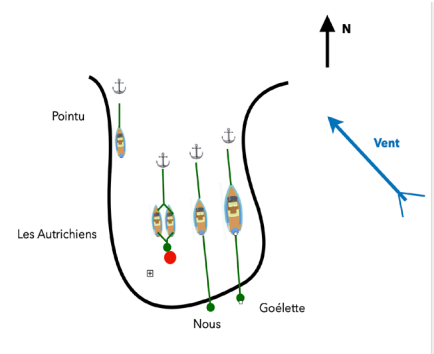


Notre voilier embossé en fin d'après-midi. Photo Jean-Louis Porchier

nord à 100 m.

Il faut préciser ici comment on mouille en Méditerranée, en particulier sur les côtes turques. On pratique « l'embossage » du bateau : ancre sur l'avant et pointe¹ sur l'arrière, passée à quai ou à terre. Donc, tout est clair pour un coup de vent qui viendrait du sud ; jusqu'à 18 h 00 lorsque deux voiliers autrichiens s'installent aussi dans la crique, là où elle nous offrait le plus d'espace.

Ils s'embossent dans sa partie ouest, à 10 m de nous, sur une seule ancre et une seule pointe passée sur un rocher près du rivage.



Mouillages des différents voiliers à 18 h 00

Tout marin convenablement méfiant sait qu'il est imprudent de tenir deux navires de même taille sur une seule ancre, sauf en cas de force majeure ou d'équipages à bout de souffle, mais il s'agit d'Autrichiens, peut-être peu au fait des manies nautiques.

Bien que contrariés par cette intrusion, nous ne bougeons pas car il est trop tard pour trouver un autre mouillage et il est encore temps de croire à la chance. Jusqu'à 1 h dans la nuit, rien ne se passe et le vent, de moins de dix nœuds reste orienté au sud-est².

Soudain, en quelques minutes, la violence du vent se déchaîne avec des rafales de plus de quarante nœuds, établies plein nord ; c'est à dire exactement à l'inverse des prévisions et transformant la crique, d'abri en véritable trou à rats.

Les Autrichiens et nous, poussés les uns contre les autres, évitons aux pieds les chocs entre les bateaux mais nous sommes, en même temps, entraînés vers le fond de la crique à l'élongation maxi-

¹ La pointe est une aussière qui fixe le bateau à terre par son extrémité, sensiblement dans son axe. Il peut ainsi avoir une pointe à l'arrière et une pointe à l'avant ou, en cas d'embossage, une pointe à l'arrière et sa ligne de mouillage tenant lieu de pointe avant.

² La photo prise en fin d'après-midi, montre l'état du vent à cet instant.

**PRECISIUM**
GARAGE & CARROSSERIE

Pneus et mécanique toutes marques garantie constructeur préservée

Route de Chateaulin
29160 Crozon

pratpneus@cegetel.net
02.98.27.12.51

Amour de Toutou
Salon de Toilettage
Ouvert du Lundi au Samedi

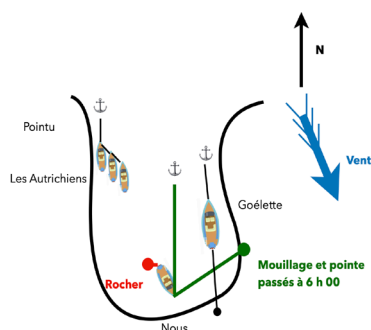
20 rue des Ajoncs
29560 Telgruc sur Mer

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



male de nos mouillages. Puis, les Autrichiens, qui chassent les premiers, larguent tout, mouillage et pointe, pour aller s'agripper à quelques dizaines de mètres sur un minuscule pointu malencontreusement mouillé là.

De notre côté, après avoir également chassé, nous avançons plein pot sur notre mouillage, pointe larguée, nous remontons l'ancre, non sans quelques difficultés dans l'écubier, puis nous fonçons vers la sortie de la crique, enfin libres. Alors que nous pensons, un peu tôt, être sortis d'affaire, le moteur cale net, le bateau s'arrête net aussi puis se retourne, cap pour cap, vers le fond de la crique, poussé par un vent diabolique.



Positions à 1 h 30

Nous n'y comprenons rien mais nous saurons quelques minutes plus tard que

notre hélice a enroulé la pointe des Autrichiens, larguée de leur bord, flottant entre deux eaux et toujours fixée sur le rocher.

Je constate, sans tout comprendre, que notre voilier n'est plus qu'une épave entre les mains du vent qui le pousse à la côte, maintenant à moins de 20 m, et qui le fait talonner plusieurs fois.

Je pense aussi à l'histoire qu'il me faudra raconter dans pas longtemps pour attendre mon loueur et sauvegarder ma réputation.

Mais soudain - encore ? - le bateau s'arrête net, à deux mètres du rocher sur lequel les Autrichiens avaient passé leur pointe, sans le moindre choc.

Ça ressemble à un miracle sans en être un car, depuis qu'elle s'est enroulée autour de notre hélice, elle a repris son rôle de pointe et nous tient désormais par l'arrière en nous empêchant d'aller jusqu'à la plage.

Nous passons la nuit ainsi, « amarrés » comme ça et sans propulsion, à toucher le rocher, cap au 160, ce qui nous maintient à « distance ». Le vent a faibli jusqu'à environ vingt nœuds mais, par bonheur, ne change pas de direction. Néanmoins, nous avons aussi mouillé notre ancre sur bâbord avant pour stabiliser la position du bateau.

Même en aimant la voile, on peut rêver, d'une meilleure nuit blanche sur l'eau.

Au petit matin, alors que le jour nous permet d'y voir plus clair et que le vent tourne à l'est en nous menaçant du rocher des Autrichiens, nous passons une pointe à bâbord avant pour garder la distance tout en libérant l'hélice en plonge (l'un d'entre nous est un ancien nageur de combat).

Nous passons aussi une

pointe à tribord arrière sur le rocher qui devient le nôtre et nous jouons sur les deux aussières pour ramener le bateau au plus près du vent. Ensuite, nous remontons l'ancre et nous la portons avec l'annexe à 20 m du bateau, vers la sortie, et nous nous déhalons sur elle au guindeau après avoir ramené les pointes à bord.

Nous avons choisi de manœuvrer sans moteur pour le faire en douceur car nous ne sommes pas certains d'avoir toujours assez d'eau sous la quille mais ce n'est pas aussi simple qu'il y paraît car l'ancre n'a pas pu être portée très loin en annexe et dérape à plusieurs reprises ; notre ligne de mouillage s'emmêle aussi avec celle de la goélette mouillée à proximité. Cependant, nous avançons petit à petit, nous prenons le cap de sortie grâce au coup de fouet - barre à gauche toute, vitesse plein pot - et nous quittons enfin la crique, non sans avoir récupéré une défense et la pointe des Autrichiens, enfin on ne sait où.

Ces deux butins font désormais partie de l'équipement d'un voilier du ponton C, poste 35.

Après cette nuit d'enfer, nous rallions le port de Gocek à une vingtaine de nautiques mais nos ennuis ne sont pas terminés car, du fait de nos exigences dans la nuit, le moteur a perdu sa marche arrière et rend laborieux notre embossage.

La conclusion de cette histoire, où le sort a joué deux fois un rôle exceptionnel - en nous condamnant, puis en nous sauvant - pourrait être que les prévisions météorologiques ne méritent pas d'être prises au pied de la lettre mais qu'il est déconseillé de les prendre de haut.

En tout cas en Méditerranée, où il m'était arrivé aussi, quarante-cinq ans avant, de partir d'Italie sous spi pour terminer la journée en fuite sous tourmentin, sans pouvoir entrer dans d'autre abri que la baie de Villefranche.

Jean-Louis Porchier

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



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.

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

Le coin des recettes

Entrée — Gravlax de lieu jaune

Pour 8 personnes :

- Filet de lieu jaune (800 à 1 000 g)
- 200 g de sel
- 100 g de sucre
- 1/4 de botte d'aneth
- 80 g de baies roses

– Lever la peau et désarêter le filet (ou demander au poissonnier).

– Hacher l'aneth et les baies roses, puis mélanger avec le sel et le sucre.

– Dans un plat allant au réfrigérateur, parsemer un peu du mélange, déposer le filet de lieu puis recouvrir avec le reste du mélange.

– Réserver 6 h au réfrigérateur, rincer à l'eau claire et bien sécher.

– Servir tel quel, ou avec quelques légumes croquants et une crème fouettée à l'aneth.



Saisir le filet de lotte au beurre et à l'huile. Rôtir au four 10 à 12 min à 180 °C.

Laisser reposer 10 min.

Maintenir au chaud puis dorer légèrement sur une plaque (ou à la poêle recouverte d'une feuille de papier sulfurisé légèrement huilée).

Sauce au tarama fumé

- 5 échalotes finement ciselées
- 20 cl de vin blanc sec
- 25 cl de crème liquide
- 80 g d'œufs de cabillaud fumés
- 80 g de beurre froid
- Jus de citron
- Poivre blanc

Faire suer les échalotes. Déglacer au vin blanc et réduire presque à sec.

Ajouter la crème et réduire légèrement à nouveau.

Hors du feu, incorporer les œufs de cabillaud fumés puis mixer.

Monter au beurre froid, ajouter un trait de citron et rectifier l'assaisonnement.

Tombée de chou

- 1 chou vert ou 2 petits
- 80 g de beurre
- 150 g de kimchi



Plat — Rôti de lotte, sauce crémeuse au tarama fumé, tombée de chou et kimchi

Pour 8 personnes :

- 1,6 kg de filet de lotte
- Huile d'olive
- Sel, poivre
- Beurre

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, voilerie, hivernage,
permis bateau, événements sur-mesure...

3D TENDER

AD NAUTIC

BAVARIA YACHTS

BRIG

FunYak

GALA

HONDA
MARINE

IRON

MERCURY

nammi

NAVAN

coueteau

QUICKSILVER

SEA STORM

Tarpon

YANMAR

ZEPELIN

Effeuiller le chou puis le faire tomber au beurre.
Ajouter le kimchi et réchauffer doucement.
Dresser un tronçon de lotte, déposer la tombée de chou et le kimchi.
Verser la sauce.

Bonne dégustation !

Jean-Pierre Benz

Dessert — Kouign-amann

Nous sommes en Bretagne, et qui dit



Kouign signifiant « gâteau, tourte, motte », et amann, « beurre »

Bretagne dit mer, plage, menhir, voilier et encore far, crêpe, kig ha farz et... kouign-amann.

Et... ce délicieux dessert fait rêver.

Pas besoin de chercher la **recette**, on la retient facilement :

- 1/3 de farine
- 1/3 de beurre
- 1/3 de sucre

mais on évite de se souvenir que c'est 5 000 calories au kg... On préfère dire « un petit 500 calories » au 100 g... c'est plus rassurant !

La farine ne fait pas de mal... n'en fait-on pas le pain ?

Le beurre (en quantité raisonnable) apporte des vitamines surtout A et D, du fer, du magnésium, du calcium et puis les Bretons aiment le beurre alors ?

Le sucre... c'est toute une histoire

Et la voici :

Savez-vous qu'il était connu en Asie bien avant notre ère ?

En 510 avant J.-C., les **Perses conduits par Darius** découvrent « un roseau qui donne du miel sans abeille » mais ils en gardent jalousement le secret.

Alexandre le Grand vers 350 avant J.-C. agit de même mais ni les Grecs ni les Romains n'eurent l'idée de cultiver ce roseau. On continuait à sucrer avec du miel rare et cher.

Ce sont les **Arabes** qui l'ont cultivé dans le bassin méditerranéen.



Mam-Goz Attitude — Dessin Le Corre

Les **croisés** l'ont ramené en France vers 1200 après J.-C. mais il était alors utilisé comme épice dans les viandes.

Puis, c'est la conquête du Nouveau Monde et les colonisations au XVIe siècle.

Louis XIV s'intéresse aux Antilles. Il veut développer un commerce international France-Antilles-Amérique. L'économie

sucrière est alors le pilier de la colonisation.

L'atlantique devient le champ de bataille de la guerre du sucre. La France, l'Angleterre, l'Espagne, la Hollande y participent.

Colbert fait construire quatre raffineries dont une située à Nantes et... a créé un impôt sur le sucre.

Après l'histoire suit son cours...

Sous **Napoléon**, avec le blocus continental, l'Europe est privée de sucre.

On cherche des solutions et c'est la découverte du sucre de betterave par un Allemand et deux Français Chaptal et Delessert qui offrira à l'empereur en 1813 un pain de sucre de betterave.

L'aventure du sucre est terminée.

La France est le leader européen de la production de sucre qui s'uti-

lise dans l'industrie.

Alors revenons à notre kouign-amann

C'est vrai que pour la diététique, ce n'est pas idéal mais... une fois... de temps en temps... raisonnablement... après un postage léger... c'est bon, non ?

Joëlle Porchier

L'OCÉANIC

RESTAURANT - PIZZERIA

CROZON

PLATS & PIZZAS À EMPORTER

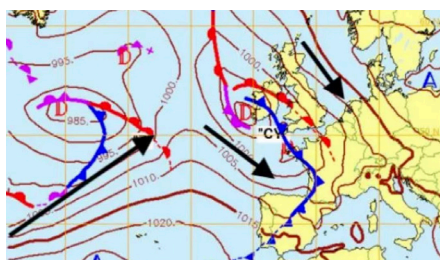
02 98 270 270

De la houle aux vagues

Quand on observe la mer, on parle souvent de vagues ou de houle comme s'il s'agissait de la même chose. Pourtant, ces deux phénomènes sont liés mais bien distincts. Les comprendre permet d'interpréter plus finement les conditions rencontrées en mer et d'anticiper leur évolution. Cette distinction, souvent négligée, est pourtant essentielle pour tout navigateur.

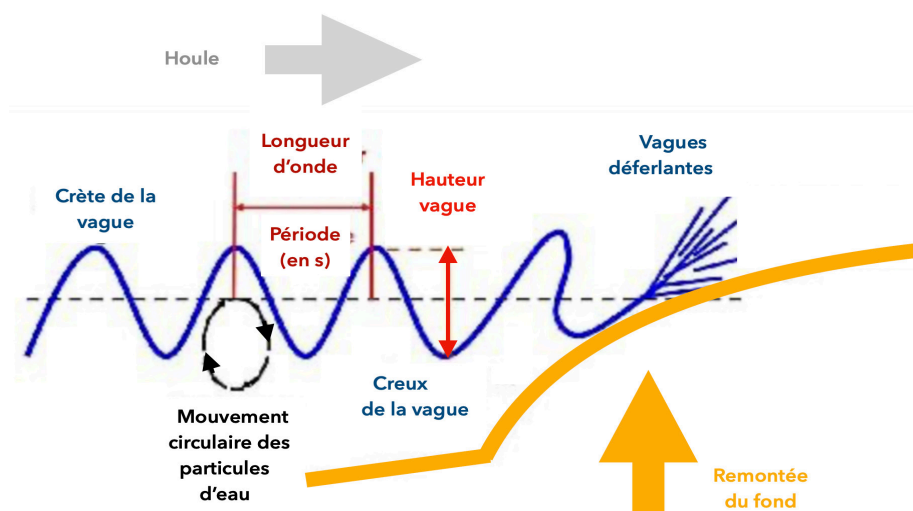
Le fetch

Les vagues naissent sous l'action directe du vent sur la surface de la mer. Plus le vent est fort, plus il souffle longtemps, et plus la distance sur laquelle il agit est im-



Zone de fetch. Source : Culture Nautique

portante, plus les vagues se développent. Cette zone d'action du vent s'appelle le



La houle peut être observée en absence de vent car la houle vient du large et correspond en quelque sorte à une «vague fossile» formée il y a plusieurs jours.

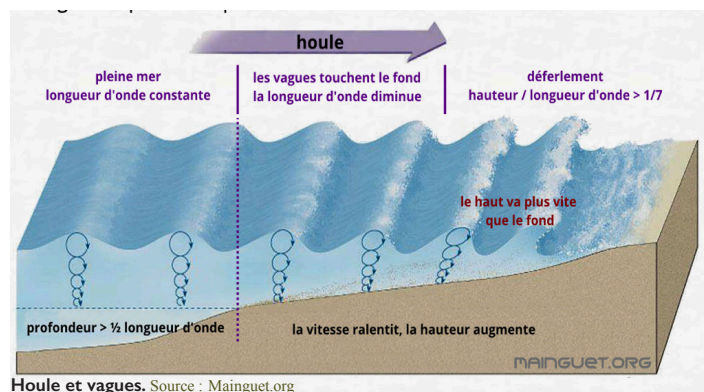
fetch. On peut le définir comme la distance et la durée pendant lesquelles un vent souffle sans rencontrer d'obstacle. Le fetch agit comme une zone d'élan : plus il est important, plus la mer a le temps de se former et de grossir. Lorsque le fetch est limité, les vagues restent courtes,

raides et désordonnées. On parle alors de mer agitée ou de clapot. Cette mer est souvent inconfortable, car elle provoque des mouvements brusques et fatigants pour l'équipage comme pour le bateau. À l'inverse, lorsque le vent a soufflé longtemps sur une grande distance, les vagues deviennent plus longues et plus régulières.

Lorsque ces vagues quittent la zone de vent qui les a générées, elles continuent à se propager en s'organisant progressivement. Elles perdent leur caractère chaotique et forment une onde régulière : c'est la houle. La houle peut parcourir des centaines, voire des milliers de kilomètres, bien après la disparition du vent qui lui a donné naissance. C'est pour cette raison que l'on peut rencontrer une mer formée et régulière alors que le vent est faible, voire inexistant sur zone. On parle parfois de «vague fossile» pour qualifier cette houle venue de loin.

Les bulletins météo marins

Ils ne décrivent pas chaque vague individuellement. Ils utilisent une notion statistique appelée hauteur significative, notée Hs. Cette valeur correspond à la moyenne du tiers des vagues les plus hautes observées sur une période donnée. Cela signifie concrètement que certaines vagues dépasseront cette hauteur, parfois de manière notable. Une houle annoncée à deux mètres peut ainsi pro-



Houle et vagues. Source : Mainguet.org

ASSURANCES & PATRIMOINE
T.DANJOU



crozon@agence.generalif.fr

40 rue Poulpatre, 29160 Crozon
02 98 27 15 15



duire des vagues de deux mètres cinquante, voire trois mètres. Cette donnée est issue de mesures effectuées par des bouées, des satellites et des modèles numériques, mais elle doit toujours être interprétée avec prudence.

La période

Un autre paramètre, souvent moins connu mais fondamental, est la période de la houle. Elle correspond au temps, exprimé en secondes, qui s'écoule entre le passage de deux crêtes successives. La période donne une indication directe de l'énergie contenue dans la mer. Une période courte, de l'ordre de cinq à sept secondes, correspond à une mer désordonnée, avec des vagues rapprochées et raides. Cette mer est généralement inconfortable, car le bateau a peu de temps pour accompagner le mouvement.

Une période moyenne, comprise entre huit et dix secondes, correspond à une houle plus organisée, souvent considérée comme classique en navigation. Le mouvement est plus ample, plus régulier, et le bateau réagit de manière plus douce. Lorsque la période dépasse onze secondes, on parle de houle longue. Celle-ci est généralement régulière et agréable au large, mais elle transporte une énergie importante. Cette énergie peut devenir problématique lorsque la houle rencontre des fonds plus faibles.

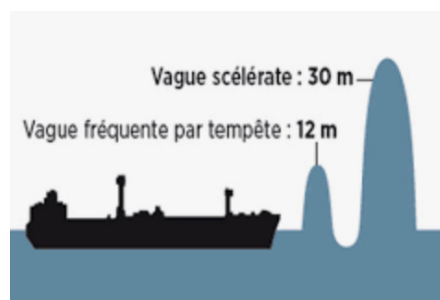
La vitesse de propagation

En effet, la propagation de la houle dépend de la profondeur de l'eau. En eau profonde, la houle se déplace librement sans être influencée par le fond. Mais lorsque la profondeur devient inférieure à environ la moitié de la longueur d'onde, la houle "sent" le fond. Sa vitesse dimi-

nue, sa hauteur augmente et sa forme se modifie. La vague se redresse progressivement, puis finit par déferler. C'est ce phénomène qui explique la formation des vagues déferlantes à l'approche des côtes.

Pour le navigateur, ces mécanismes ont des conséquences directes. À hauteur égale, deux états de mer peuvent être radicalement différents selon leur période. Pour un voilier d'une dizaine de mètres, une mer de deux mètres avec une période de six secondes sera souvent difficile à supporter. Le bateau tape dans les vagues, la progression est pénible et la fatigue s'installe rapidement. À l'inverse, une houle de deux mètres avec une période de dix secondes sera beaucoup plus confortable. Le bateau accompagne le mouvement, la navigation est plus fluide et le cap est plus facile à tenir.

Une houle de trois mètres avec une période de douze secondes reste navigable, mais elle demande davantage d'at-



Vague scélérate. Source : Sciences et Avenir

tention. Les mouvements sont amples, parfois impressionnants, et certaines manœuvres deviennent plus délicates, notamment au près ou en présence de vent contraire. Il est donc essentiel de

ne pas se limiter à la hauteur annoncée dans les bulletins météo, mais de prendre en compte la période pour évaluer réellement les conditions.

La houle longue, souvent perçue comme plus confortable au large, peut devenir dangereuse à proximité des côtes. En ralentissant sur les fonds, elle se redresse et peut déferler brutalement. Ce phénomène est particulièrement marqué sur les plateaux rocheux, les hauts-fonds ou à l'entrée des passes et des ports. Des vagues qui cassent en pleine mer sont souvent le signe de la présence d'un haut-fond ou d'un obstacle sous-marin. C'est un indicateur précieux pour le navigateur attentif.

La puissance

Pour mieux apprécier la dangerosité de la mer, il est utile de raisonner en termes d'énergie plutôt que de hauteur seule. La puissance d'une houle dépend à la fois de sa hauteur et de sa période ($P = H^2 \times T$). Une houle longue, même de hauteur modérée, peut transporter une énergie considérable et générer des conditions difficiles, notamment en zone côtière. À l'inverse, une mer plus haute mais de période courte sera souvent moins puissante, même si elle reste inconfortable. À titre indicatif, au-delà de 120 kW/m, les conditions de navigation deviennent engagées et peuvent être dangereuses, en particulier à proximité des côtes.

La marée

Enfin, la marée peut elle aussi être considérée comme une onde, mais à très grande échelle. Sa période est d'environ douze heures et sa longueur d'onde de plusieurs milliers de kilomètres. Elle influence indirectement l'état de la mer en modifiant les profondeurs et les courants, ce qui peut amplifier ou atténuer les effets de la houle selon les situations.

Comprendre la mer, ce n'est pas seulement lire des chiffres. C'est savoir interpréter les interactions entre le vent, la distance, la période et la profondeur. Une mer de deux mètres peut être agréable ou redoutable selon le contexte. Le navigateur averti ne se contente pas de la hauteur annoncée : il observe, analyse et adapte sa navigation.

Alain Marhic

Sources très diverses



ATELIER NAVAL AUL'NAUTIC

Entretiens-Réparations-Hivernages

Hors-bord / In-board

" Multi-marques "

Ventes de matériels nautiques

SITE DE TEREZ - 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

Quand on se sépare de son bateau

La Bretagne... la presqu'île... Crozon... le port... la mer... , il manque juste... le bateau.



Avel Mor sous voiles. Photo DR

Nous voilà donc inscrits sur la liste d'attente. Deux années passent puis soudain le feu vert !

Commence alors la période excitante de la recherche et c'est à Lorient qu'a lieu la rencontre avec Avel Mor, un Aquila, avec lequel nous allons faire un bout de chemin.

Un skipper, accompagné de nos enfants, convoie de nuit Avel Mor jusque Morgat. Assister à l'arrivée du bateau dans le silence d'un petit matin du mois de mars reste un moment inoubliable.

Avel Mor a une longue histoire derrière lui.

Il a beaucoup voyagé avec son précédent propriétaire. En témoigne notamment le cahier où sont soigneusement consignés tous les way-points qui gardent la mémoire de ses équipées.

Nous manquons d'expérience et serons quant à nous plus modestes. Douarnenez,

Camaret, l'Aulne, Lanildut, l'île de Sein... nous n'irons pas plus loin mais la baie de Douarnenez est déjà un magnifique champ d'exploration et Avel Mor est un bon compagnon.

Et puis le temps passe... le poids des ans commence à se faire sentir. Nous n'habitons pas sur place et le bateau demande des soins constants. Les travaux de bricolage et d'entretien qui étaient



Avel Mor au ponton D. Photo Jean-Claude Lançon

jusqu'alors un plaisir deviennent peu à peu plus pesants. Alors l'idée s'installe petit à petit... vendre le bateau avant qu'il ne devienne une charge. Nous quitter en bons termes...

Ce n'est pas une décision facile.

Un bateau n'est pas une voiture. On peut y dormir, y cuisiner, s'y abriter, s'y retrouver entre copains autour d'un apéro au retour d'une sortie.

C'est un petit chez soi dans le port. On s'y sent bien. Il a aussi son odeur, si particulière, dont nos vêtements s'imprègnent et que l'on ramène avec soi à la maison. Il est surtout le maillon d'une chaîne d'amitié solide entre les plaisanciers.

Mais quand la décision est prise, alors on ne souhaite qu'une seule chose : que ça aille vite. Surtout ne pas voir Avel Mor attendre de longs mois sur la terre plein que quelqu'un veuille bien de lui.

On rédige l'annonce avec soin. C'est un bon bateau, fiable et solide. L'annonce attire l'œil et déjà un premier RDV.

Avel Mor est sous son meilleur jour. On l'a frotté, brossé, récuré, bichonné. Il n'a jamais été aussi rutilant... et il plaît à notre premier visiteur !

L'acheteur nous plaît lui aussi. C'est important. On lui passe le relais. Avel Mor sera entre de bonnes mains. Il va désormais poursuivre sa route au Havre et voguer vers de nouveaux horizons. Il lui reste encore plein de belles navigations à faire.



L'ancienne boue d'Avel Mor sur Marc'h-Mor avant de disparaître à l'occasion de la tempête Cyran. Photo Alain Marhic

Mélange pour nous de tristesse mais aussi de soulagement...

En souvenir nous gardons la bouée ronde, ma préférée, elle nous a rendu de fiers services.

Chargée d'un petit message elle va aller s'installer sur Marc'h-Mor, le copain d'Avel Mor. Mais elle garde des idées d'indépendances. Alors un beau jour elle disparaît...

Qui sait ? Peut-être est-elle allée rejoindre Avel Mor au Havre...

Brigitte Lançon

A. Le Bris
Taxis conventionnés

AMBULANCES
VSL - TAXI

PRESQU'ILE DE CROZON
02 98 27 04 19

SOS 06 28 07 70 87
DD INFORMATIQUE

sos-ddi29@orange.fr **72 RUE ALSACE LORRAINE**
29160 CROZON

- Assistance et formation à domicile
- Ventes et Rép Ordis, Mobile et Tablette
- Point Photocopie A4/A3 - FAX

Horaires : Lundi au Vendredi : 9h-15h NON STOP
Samedi : 9H-12H

L'informatique au plus près de chez vous !

L'île de Sein et le phare de Tévennec

Nous nous levons de bonne heure, pour se préparer. Il faut toujours emporter des vêtements chauds en mer, une polaire chacun, car il y a toujours un fond d'air frais lorsque l'on est en extérieur. Le casse-croûte prêt en glacière, nous partons direction le port.

Après avoir chargé le bateau, effectué les vérifications et un rappel sur la sécurité, nous appareillons.

Nous voilà partis en navigation en direction de l'île de Sein depuis Morgat un mois d'août.

Beau temps, la mer est belle avec un peu d'air pour faire avancer le bateau gentiment.

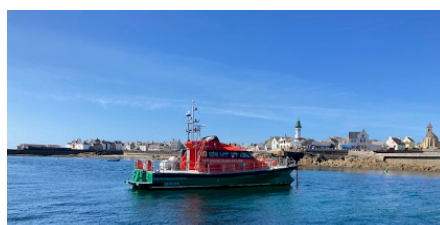
Nous traversons la baie de Douarnenez, puis nous longeons la côte du cap Sizun jusqu'au niveau du phare de la Vieille, avec une magnifique vue sur la pointe du Raz (vue depuis la mer ce qui change fondamentalement par rapport au nombre de fois où nous sommes terriens pour profiter de la vue par beau temps ou par gros coup de vent et admirer l'horizon et les bateaux naviguer).

Cette zone de navigation, nommée le raz de Sein, est connue pour être peu hospitalière. Il faut faire attention au courant

et à la houle ainsi qu'aux rochers très nombreux. Nous en profitons pour admirer le phare Armen.

Nous arrivons à Sein, par un temps magnifique, avec le canot de la SNSM devant nous au mouillage.

Nous déambulons sur le port, entre les maisons typiques de pêcheurs, puis nous arrivons sur une anse de la côte ouest où nous nous posons pour déjeuner sur un muret face à la mer, en compagnie des goélands avec qui on partage notre repas. Avant de quitter l'île de Sein, nous avons eu la chance d'assister à un spectacle



Mouillage à Sein à côté de la SNSM. Photo Rémy Aubanel

avec Randy le dauphin très connu à Morgat, car il vient parfois dans le port, comme dans le port de Brest.

Randy a joué devant nous avec le bout d'amarre de notre bateau, dans la transparence turquoise de l'eau ... C'était un instant magique et magnifique.

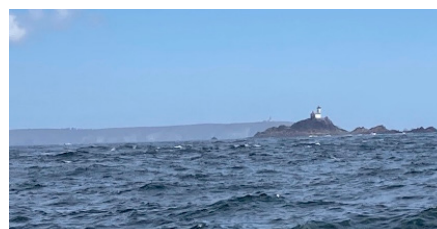
Puis nous entamons le retour vers Morgat avec un passage proche du phare de Tévennec.

À l'approche du phare, la mer était levée, de beaux



L'île de Sein et l'île de Tévennec. Source : Wikipédia

creux de quelques mètres qui ont occasionné un certain mal être pour mon épouse et notre fille. Mais quelle vue sur ce phare mythique ! Si beau qu'il me laisse aller à la rêverie ! Les Hommes faisaient de sacrées belles constructions autrefois, avec des moyens bien moindres que ceux que nous avons de nos jours. Ces phares veillent toujours sur nous et



L'île de Tévennec avec son phare. Photo Rémy Aubanel

sont tellement fascinants, à l'image des vies que menaient les gardiens de phares. La mer redevient calme ensuite puis nous arrivons au Cap de la Chèvre, puis nous longeons la côte, en faisant une halte à l'île Vierge, lieu magique de notre Bretagne Corse !!!

Puis nous arrivons au port de Morgat.

Une bien belle journée s'achève après cette magnifique journée de navigation, la découverte de l'île de Sein sans oublier le magnifique spectacle de Randy.

Rémy Aubanel



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...

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

SECTEUR D'INTERVENTION
PRESQU'ÎLE DE GROIXON
BREST

Instagram Facebook



L'escapade

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

f L'escapade Telruc

le bureau



Présidente
Dominique Bournérias



1er Vice-président
Michel Hanart



2e Vice-président
Jean-Pierre Menesguen



Secrétaire
Alain Marhic



Secrétaire adjoint
Jean-Paul Bonardi



Trésorière
Annaïck Sarazin



Trésorière adjointe
Marylène Bartel



Le flash
Catherine Marhic



La sécurité
Jacques Bartel



L'intendance
Bernard Sarazin



L'informatique
Sébastien Barbet-Massin



Un normand chez nous..

Si la mer, le ciel, la lumière, les traditions villageoises et la nature sont une source d'inspiration constante pour les artistes, la lumière changeante de la Bretagne a toujours inspiré les peintres.

Nous connaissons tous Gauguin, Isabey, Méheut, Maufra, Lionel Floch, Jeanne-Marie Barbet et beaucoup d'autres, connus et reconnus comme peintres bretons, mais nous oublions toujours de citer Eugène Boudin, qui reste « un peintre normand », pour ne pas dire le peintre



Portrait d'Eugène Boudin, Pierre Petit (1832-1909), photography. © Honfleur, musée Eugène Boudin

normand, père de l'impressionnisme et maître de Claude Monet.

Quelle injustice !

Il est vrai qu'il est né à Honfleur en 1824 et mort à Deauville en 1898, mais il s'est vite attaché à la Bretagne en épousant une Bretonne, Anne-Marie Guédès...

Et d'où venait Anne-Marie ? Du Finistère.

Et d'où exactement ? De Ruzaden, village



Port de Camaret 1872 Eugène Boudin Huile sur toile H. 55,5 ; L. 89,5 cm. Legs Enriqueta Alsop au nom du Dr. Eduardo Mollard, 1972 © Musée d'Orsay, Dist. RMN-Grand Palais / Patrice Schmidt

de la commune d'Hanvec !

La boucle est bouclée...

On sait maintenant pourquoi Boudin disait :

« J'ai envie d'être devant la mer, j'ai soif de lumière », avant d'aller visiter la famille de son épouse.

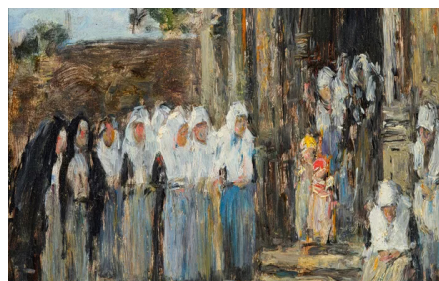
C'est non loin de notre presqu'île qu'il a compris que, pour peindre la lumière, il faut connaître l'ombre, le sombre et le mystérieux ; pour peindre le ciel, il faut avoir « vécu » avec les nuages ; et que, pour peindre la vie des villageois, il faut aimer flâner dans les prairies ou sur les marchés.

Joëlle Porchier

Inspiration visite musée Marmottan Monet 2025
Exposition « Eugène Boudin, le père de l'impressionnisme : une collection particulière ».



Paysage aux lavandières, Le Faou, le port à marée basse – Eugène Boudin – 1873



Plougastel, sortie de messe, par Boudin, vers 1865-1869. Source : collection Yann Guyonvarc'h



Carrefour
contact

OUVERT
TOUS LES JOURS

Du 21 juin au 6 septembre 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

88 Boulevard de la France
Libre 29160 Crozon

CAMARET CM MORGAT
YACHT SERVICE

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

Bateaux neufs et occasions



Motorisation hors-bord et Inbord



Magasin d'accastillage



LOCATION

VACANCES

6 appartements

grand standing

île de Sein

3 appartements
de 2 à 4 personnes

3 appartements
de 4 à 6 personnes

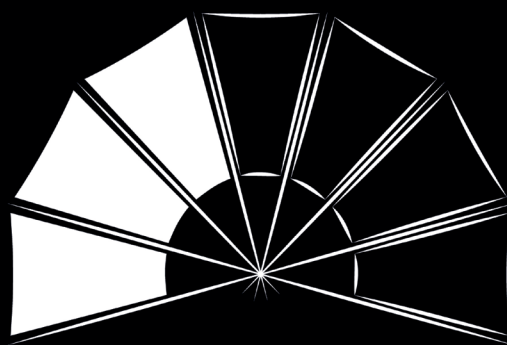
Capacité 30 personnes max.

*Salle de séminaire
capacité 30 personnes max.*



Renseignements et tarifs
au 06 07 40 61 69

www.locationiledesein.com



JEAN VOILES

VOILERIE / SAILMAKING

GREEMENT / RIGGING

MATELOTAGE / ROPEWORK

Quai Tephany, 29570 Camaret

02 98 27 80 31 - 06 65 43 96 30

contact@jeanvoiles.com

www.jeanvoiles.com

PEGASUS

CAMARET-SUR-MER

PARTICIPEZ AUX
MANOEUVRES ET VIVEZ
L'ESPRIT D'ÉQUIPAGE

BIEN PLUS QU'UNE
CROISIÈRE :
ON PARTAGE,
ON APPREND,
ON TRANSMET



Réduction de 15 % pour les adhérents de l'APM

EMBARQUEZ EN MER D'IROISE ET AU-DELÀ !



PASSEURS
D'IROISE

CALENDRIER DES SORTIES ET RÉSERVATION EN LIGNE

☎ 06 19 22 35 89

www.passeursdiroise.fr

✉ reservation@passeursdiroise.fr

