



Les Konchennoù des pontons



Gazette approximativement trimestrielle de l'APLOC

n° 7

Mai 2009

APLOC@laposte.net

http://www.plaisanciers-loctudy.org/

LA CITATION DU JOUR :

Vouloir édifier l'avenir à l'imitation du passé, quelle coupable folie !

André Gide



LE MOT DU PRESIDENT



**EN VOITURE,
TU METS TA CEINTURE !
EN MER,
TU METS TA BRASSIERE !**

Faudra-t-il une réglementation draconienne avec PV pour que des vies soient sauvées ? J'en appelle au bon sens de tous pour que chacun soit responsable de sa vie, celle de ses amis et des bénévoles de la SNSM. L'opération EFI (Engin Flottant Intégré) sera renouvelé dans les mêmes conditions que 2008, alors passez vos commandes ! Mais parlons de l'avenir : les ports continuent de s'envaser, les dossiers aussi, Loctudy perd sa flottille de pêche, les plaisanciers de passage nous quittent, bref notre façade maritime se meurt et toute la population en ressent les effets. Je souhaite que toutes les gouvernances réagissent rapidement à ce douloureux problème.

Soyons positifs, cette année la journée « TOUS EN MER » au profit de personnes en situation de handicap, programmée le 20 Juin 2009, nous permet d'envisager le partage de notre passion auprès d'une certaine de personnes. Pour cela nous avons besoin de beaucoup de bateaux de tous types, vous trouverez dans ces Konchennoù le déroulement de cette journée ainsi qu'un bulletin d'inscription à nous renvoyer avant le 31 mai, je compte sur vous tous.

Marinement votre

Le Président



S'ils arrivent à le lui fourguer, je vous prends deux douzaines de fusées et une douzaine d'EFI !



L'ÉDITO DU BUREAU

Lors de sa campagne électorale dernière, Monsieur le Maire de Loctudy avait fait du désenvasement des ports de Loctudy sa priorité n°1. Cette promesse fort appréciée était d'autant plus crédible qu'elle s'adosait aux mêmes priorités manifestées par le Conseil général et la Préfecture.

L'APLOC, par des échanges périodiques relativement fréquents, s'informe assidûment depuis lors du maintien de cette union tripartite. Notre dernière rencontre du 20 janvier 2009 avec Monsieur le Secrétaire Général nous avait conforté dans cette opinion, au point que le fameux dossier de ces ports devait être instruit, selon lui, avec la plus grande célérité par la Préfecture... dès que le dossier présenté par le Conseil général lui serait adressé, pour un objectif de début de travaux à l'hiver 2009/2010.

Après quelques retards dus à des mises au point tar-

dives, ce dossier y a été adressé par le Conseil général le 15 février dernier... mais il manquerait encore à ce jour quelques « micros- éléments » pour que, enfin, ce dossier puisse être déclaré recevable... pour une présentation à l'enquête publique vers le milieu de cette année 2009 !!!

La filière pêche professionnelle est actuellement en pleine restructuration avec tous les espoirs et les souffrances qu'une telle réforme suscite. La plaisance et les industriels concernés sont aussi dans la tourmente pour des raisons un peu différentes mais toutes aussi déstabilisantes, et tout cela n'est pas sans conséquence sur les emplois et l'économie de notre commune de Loctudy. Économie quelque peu mise à mal par ses ports sous-fréquentés et sous-utilisés à cause d'une vase tenace!

Après onze années d'espoir, d'incompréhension, de déception et d'attente, il devient maintenant de la plus extrême importance que ce dossier presque achevé soit enfin soit bouclé dans les tous prochains jours afin de permettre aux travaux de désenvasement de débiter cet hiver. C'est pour Loctudy un objectif majeur pour ne pas dire vital et qu'enfin la dynamique de Loctudy, et aussi maintenant de Lesconil, reparte au plus vite avec des ports accueillants, créateurs d'emplois... et non plus destructeurs d'emplois.

Mesdames, Messieurs les élu(e)s, Responsables Étatiques et Techniques, nous attendons donc maintenant avec confiance, sous quelques jours, compte tenu de votre volonté partagée d'aboutir, la date de mise à l'enquête publique du dossier autour de l'été prochain.

Le bureau



SOUS UN PETIT NUAGE

Tous ceux qui fréquentent Google Earth le savent : Loctudy est le seul site de la région à se cacher pudiquement sous un nuage...

Mais pourquoi ? Pour quelle raison se cacher ainsi ? se demande-t-on très interrogativement.

C'est peut-être simplement la filiosité – Loctudy aurait-il froid ?

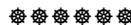
Et si c'était de la pudeur, voire de la honte ? Après tout, nul n'a envie de montrer ses dessous vaseux, sa mare aux canards en train de croupper, envahie par les sédiments et les algues vertes, le port de pêche déserté, le port de plaisance sous-équipé...

Bref, peut-être que Loctudy veut nous signifier ainsi qu'il est en pleine dépression, qu'il préfère rester au lit bien couvert pour ne pas montrer au monde entier le triste état qui est le sien.

Peut-être encore veut-il symboliser l'opacité de la gestion de ses ports ?

A nous d'œuvrer pour lui permettre d'oser quitter son nuage et se montrer au grand jour... et les Loctudistes pourront enfin à leur tour être sur un petit nuage.

CSJ



LE CONSEIL PORTUAIRE

Après le fameux article de Ouest France du 8 avril 2009 qui cibait les plaisanciers comme source possible des 2000 tonnes de déchets retirés du port du Guilvinec et contre lequel nous avons émis un droit de réponse (cf page 4), nous avons cru que le Conseil Portuaire désignait lui aussi ce fameux plaisancier (de Loctudy cette fois) comme générateur de vase (cf Compte Rendu du Conseil Portuaire du 20 février 2009)!

En effet, alors qu'il y a encore moins d'un an les volumes à évacuer des ports de Loctudy étaient estimés à 100.000 m3 répartis en 60.000 m3 pour le port

de plaisance et 40.000 m3 pour le port de pêche. Ce compte rendu de la réunion du 20 février disait que les relevés bathymétriques effectués en janvier 2009 avaient montré que le volume des sédiments à évacuer étaient maintenant de 100.000 m3 pour le port de plaisance et 44.000 m3 pour la pêche dont 20.000 m3 pour Lesconil !!! Stupeur de notre part qui nous a amenés à saisir le Conseil Général qui a admis une coquille !

Un correctif est en court et il faudra lire « 100.000 m3 pour le port de plaisance, 44.400 m3 pour le port de pêche et 20.500 m3 pour le port de Lesconil ».

Toutefois ce correctif n'est guère rassurant et mériterait quelques explications car comment expliquer une telle bizarrerie et de tels écarts : le volume des vases du périmètre plaisance auraient augmenté de 67% pendant que les vases du périmètre pêche de Loctudy auraient stagné !!!

De très nombreuses questions peuvent donc légitimement se poser notamment sur la fiabilité des mesures, sur les imputations budgétaires du désenvasement selon le périmètre concerné, sur l'influence des grosses hélices des hauturiers qui brasseraient la vase du port de pêche en direction du port de plaisance, alors que les petites hélices des plaisanciers ne pourraient pas la ramener, sur les communes environnantes qui pourraient brasser leurs vases pour charger le port de plaisance... et mille et une autres hypothèses plus ou moins réalistes ??? ... Bref... encore une affaire à creuser !!!

Ce Conseil Portuaire nous laisse en outre un peu sur notre fait par rapport à ce qu'en dit l'article R 141.3 du Code des Ports Maritimes, en matière de représentativité et de concertation, mais aussi en matière d'ordre du jour et de préparation de réunion où les dossiers préparatoires ne sont pas toujours diffusés comme prévu par l'article R 141.3 du CPM.

Nous souhaitons nous en ouvrir prochainement auprès de la Présidente du Conseil Portuaire.

JPQ



RAPPORT DE SINISTRE

fait à Vitória, Brésil, le 24 novembre 2008

Jean Dupond, propriétaire et skipper du Catamaran SCHTROUMPF, immatriculé à XXX sous le numéro XXXXXX, déclare les événements suivants :

Je suis parti de Búzios le 17 novembre 2008, avec à mon bord Annick Périchon, une coéquipière, avec l'intention de rejoindre Salvador de Bahia. Nous sommes alors dans une petite perturbation favorable venant du Sud-Est. J'ai une réception journalière des prévisions météo via "Sailmail". J'utilise, par précaution, deux ordinateurs avec cartes électroniques (tout en ayant les cartes papier des grandes régions maritimes), avec un GPS dédié, et un GPS portable autonome (Garmin).

La nuit, pour une meilleure gestion de l'électricité à bord, je navigue en continu avec le GPS autonome, et je fais une vérification de ma position avec au moins l'un des ordinateurs à chaque changement de quart : toutes les deux heures trente minutes. Parfois plus fréquemment si nécessaire,

Pendant le premier jour nous nous éloignons des côtes, stratégie habituelle sur le Brésil, pour éviter les nombreux bateaux de pêche. Rapidement le vent tourne pour reprendre le rythme fréquent des alizés dans cette région, c'est à dire Nord-Est, donc en pleine face. Nous devons tirer des bords, en avançant très lentement sur notre route. Ceci malgré une bonne allure (5-6 nœuds), et un bon vent (15-20 nœuds parfois forçant 25).

Le mardi 20 novembre, ayant enfin dépassé Vitória en fin d'après midi, nous prenons un ris, juste avant la nuit, dans la mesure où le vent se maintient entre

18-22 nœuds. Précaution habituelle pour les navigations de nuit. Je prends la décision de changer d'escale et je me dirige sur Caravelas. J'introduis alors un nouveau waypoint situé bien au sud d'une ligne entre Caravelas et les Abrolhos.

Le mercredi 21 novembre à 01 heure du matin, nous avons un vent forçant (22-27 nœuds) depuis une heure, et des éclairs d'orage. Je suis de quart depuis 22h30 (du 20 novembre). La position sur le GPS portable indique que le bateau vient juste de franchir la trace (fixe) vers le waypoint retenu. Je viens de réveiller Annick pour son quart tout en ouvrant l'un des ordinateurs pour faire une analyse plus précise de la route à suivre. Choix possible : continuer cette route rapprochant de la terre (évaluation à 12 miles des côtes avec le Garmin), ou bien reprendre le large.

L'ordinateur n'a pas eu le temps d'ouvrir la carte quand j'entends une grosse "claque" sur La Coque tribord. Je sors vite dehors et je vois des déferlantes complètement inexplicables. Aucune lumière à l'horizon, il pleut des cordes et il tonne. J'essaye de me mettre face aux vagues et j'allume les moteurs. Même avec les moteurs, plus rien ne répond. Je dis à Annick, "mets ton gilet, je ne sais pas ce qui se passe". Je mets le mien. Les vagues de plus en plus violentes provoquent une voie d'eau sur tribord. Je ressors et je regarde tout autour. Je vois du sable à côté de la jupe bâbord. Je crie à Annick "nous sommes échoués sur une île ou un banc de sable".

En résumé la suite :

Nous sortons vivement du bateau, et pendant deux ou trois heures, entre 01 et 03 h nous nous protégeons de la pluie avec une couverture de survie (en protégeant aussi les fusées et une boîte de pharmacie). Au bord de la plage nous subissons le spectacle de destruction de la mer.

Juste dans les premières 20 minutes, un grand bruit et le mât tombe à 10 cm (réels) de nos pieds. Nous réalisons que nous sommes bien vivants.

Juste après cet événement, un autre bruit inquiétant, puis une lumière rouge à l'arrière du bateau. Nous nous approchons, c'est la survie qui s'est ouverte toute seule ! Nous décidons de la remonter pour récupérer tout ce qu'elle contient d'utile.

Un peu plus tard, La mer descendant, entre deux vagues nous pouvons sortir toutes les choses utiles de la survie (eau, nourriture, fusées ...). Nous constatons un peu plus loin qu'il y a de la végétation ; je suis rassuré : Ce n'est pas un banc de sable recouvrant. Puis je décide de tout débarquer ce que l'on peut enlever. Au petit jour nous voyons des traces de roues de voitures. Doute positif, nous sommes peut-être sur Le continent. Confirmation vers 07-08 h en voyant une personne approcher : l'agriculteur de la ferme voisine. Il accepte d'aller téléphoner à la police maritime.

Puis des agents de "Projeto Tamar" arrivent, puis leur directeur Antonio de Padua qui nous a aidé sans relâche et avec attention dans toutes nos démarches.

Les enfants de l'agriculteur, et tout le monde présent dans cet espace sauvage et inhabité, nous ont aidés à sortir les affaires restantes (non englouties ou déjà ensablées dans la mer), déposées chez l'agriculteur. Il reste en place tout l'accastillage et le mât en bon état.

Vers 16 h la police maritime est venue faire un



constat avec photographies.

Ce sont ces personnes, très attentives, qui nous ont amenés à Vitória et aidés à trouver un hôtel.

Jeudi 22 novembre, le matin, nous allons, moi-même accompagné de ma compagne de vie brésilienne : Izabel Cristina da Silva da Lula, à La Police Maritime de Vitória pour établir leur propre rapport officiel (joint dans ce courrier). En milieu d'après midi, avec une voiture de location, je dois retourner sur les lieux du

sinistre. Très difficile d'accès. Nous n'arrivons que la nuit et devons dormir à l'hôtel.

Vendredi 23 novembre, je dois partir (juste après vous avoir envoyé ce message) sur les lieux pour prendre quelques affaires personnelles sauvables (draps, couvertures, quelques vêtements trempés retrouvés sur La plage ...)

Ensuite, je dois retourner à São Paulo, lieu de vie de Isabel Cristina, et désormais le mien en transition, et lieu où je dois finir un travail dentaire (implants), et une biopsie de La prostate suite à une série d'analyses négatives en France (mai juin) vérifiées et poursuivies au Brésil.

La suite ??????????????????

Commentaires :

Ce document est rigoureusement authentique. Je n'ai fait que changer les noms. Les lieux ont été conservés. A Paraty j'ai bien connu l'équipage franco-brésilien de ce beau catamaran, dont j'ai pu apprécier l'hospitalité et la gentillesse.

Ce naufrage qui heureusement sans victime, à part un magnifique bateau, n'est pas sans poser quelques questions :

Que s'est-il passé ? Pourquoi ? Comment un skipper très expérimenté (il a bouclé un tour du monde à la voile) a-t-il pu faire une telle erreur de navigation ?

D'après mon frère qui le connaît bien aussi, il aurait porté un waypoint erroné sur ses instruments. C'est très plausible... mais il y a peut-être autre chose, car maintenant on porte un waypoint en déplaçant un curseur sur une carte électronique, ce qui limite les erreurs.

Comme le skipper le dit lui-même, l'énergie à bord est un gros problème, et en route les instruments sont coupés, ou mis en veille, et ne sont allumés que de temps en temps. Une bonne partie de la navigation se fait à l'estime. Ceci est particulièrement dangereux à cet endroit car Vitória est l'un des plus grands port d'Amérique du Sud, avec un trafic de cargos très important. Naviguer au milieu de ces monstres sans radar et par mauvaise visibilité s'apparente à la roulette russe.

De plus, il est avéré que le très mauvais temps et l'orage peuvent perturber les signaux GPS. Est-ce ce le cas ?

Toujours est-il que si le sondeur était resté en route avec une alarme, Schtroumpf naviguerait toujours.

Autre chose : comme l'ai pu le constater, les cartes électroniques de cette région sont quelquefois approximatives... mais douze milles d'erreur, cela paraît vraiment beaucoup.

Enfin, chose étonnante de la part d'un skipper : il a tiré vers la terre dans les mauvais temps, alors que le seul endroit où l'on est en relative sécurité est le large. L'archipel des Abrolhos était encore loin et les plates-formes pétrolières très au large.

Bref, une chose est claire : les aides à la navigation électroniques ne remplaceront jamais la carte papier et une estime rigoureuse.

Retenons donc la leçon.

Bonnes navs à tous et prudence !

CSJ



VIVE L'AMPÈRE-HEURE !

La mésaventure objet de l'article précédent illustre parfaitement le problème de l'énergie à bord, surtout en grande croisière. Les bateaux sont de plus en plus équipés : pilote, radar, un ou plusieurs ordinateurs, frigo, électronique de plus en plus sophistiquée.

De temps en temps, dans les revues spécialisées, les recettes sont données pour faire un « bilan électrique » pour déterminer les besoins d'un voilier donné. Il s'agit d'évaluer la consommation des différents équipements en Ampères, estimer leur temps d'utilisation pendant un nav de 24 heures, puis faire une opération simple pour obtenir la conso totale en Ampères-heures (Ah). J'ai vu certains faire ce calcul sur un tableur, avec intégration de la durée de la nuit, etc. C'est après que les choses se gâtent. On entend dire : « J'ai besoin de 60 Ah sur 24 heures, donc une batterie de 105 Ah suffira... »

Pas si simple !

Dans leur immense majorité, les voiliers sont équipés de batteries au plomb, qui ont de belles qualités : simples, robustes, sans mémoire, elles sont fiables et relativement bon marché. Elles ont deux défauts : le poids bien entendu, mais surtout elles détestent être déchargées.

Quelle que soit la technologie, qui va de la simple batterie plomb - acide à la batterie à électrolyte gélifiée et armature spiralée, en passant par la batterie

plomb - calcium sans entretien et à faible autodécharge (les prix varient de 1 à 5 environ), la très grosse majorité de ce que l'on trouve dans le commerce est qualifiée de batteries de démarrage. On peut lire sur l'étiquette « 12 V, 65 Ah, 550 A », par exemple. Cela donne une idée de sa capacité totale et de l'intensité qu'elle est capable de fournir en court-circuit (surtout à ne pas faire !), donc de leur résistance interne. Elles sont conçues pour fournir de l'énergie au démarreur, puis pour se faire recharger par l'alternateur du bord. En théorie, on ne devrait pas les décharger à plus de 20%. Une batterie de 105 Ah complètement chargée ne fournirait donc que 21 Ah. Bien entendu, certains utilisateurs leur demandent beaucoup plus, et elles tiennent... un certain temps. Une étude a été faite en Suisse sur 10 batteries pour automobile. Elles ont subi une série de décharges/charges à 50% de leur capacité, avec recharge à 10% en intensité. Une seule a tenu le choc : 180 cycles, contre 10 à 80 pour les autres. L'ensemble des résultats est loin d'être brillant.

Alors quelle solution ?

Il existe heureusement un autre type de batterie : la batterie dite à décharge profonde ou batterie de traction, utilisée dans les véhicules électriques, les machines-outils, les camping-cars etc.

Leur étiquette ou notice donne d'autres indications : par exemple « 600 cycles à 60%, 300 cycles à 80% 12 V, 100 Ah/20 h, 75 Ah/5 h, 110 Ah/100 h autodécharge 9% par mois à 20° »

600 cycles garantis contre quelques dizaines ! Ce n'est plus le même monde ! L'inconvénient de ce type de batterie : elle n'est pas conçue pour démarrer un moteur !

Il faut donc avoir une batterie de démarrage adaptée au moteur ET une ou plusieurs batteries de ce type pour la servitude, avec un système de couplage.

Et le prix ? Elles sont un plus chères que les batteries classiques. Une telle batterie de 80 Ah au plomb - acide vaut 150 € chez un accessoiriste automobile (sur commande) mais elle peut atteindre 400 € selon le modèle (sans entretien, à électrodes spiralées...) et le vendeur.

Pour ce prix, on dispose en théorie de 48 à 64 Ah utiles. Il est ainsi possible d'acheter une batterie plus petite et de faire des économies !

La charge :

Une certitude : l'alternateur du moteur, issu de la technologie automobile, charge mal les batteries car il est précisément conçu pour ne pas les surcharger et ne dispose d'aucun automatisme. Une mesure faite à la pince ampèremétrique sur une batterie Delphi Marine déchargée à 30-40%, avec un alternateur de 14 V 50 A a donné ce qui suit : 45 A pendant une dizaine de secondes, puis baisse de l'intensité qui s'est stabilisée à 7 A au bout de 2 à 3 minutes. Comme le rendement de la charge avoisine les 70% (30% sont transformés en chaleur), il aurait fallu au moins 7 heures de recharge.

De fait il est illusoire d'attendre plus de 80% de charge d'un alternateur. Donc, avec une batterie de démarrage et un alternateur, il n'y a pas de marge de manœuvre. Les batteries automobiles s'accommodent très bien de cet état de fait, pas les nôtres si elles sont utilisées en servitude. Un voileux qui navigue à la journée et utilise son moteur une heure pour les manœuvres tape en permanence dans les réserves de sa batterie.

La solution est naturellement le chargeur de quai électronique, qui respecte automatiquement les trois phases : boost pour la charge jusqu'à 80%, absorption pour fournir les derniers 20%, puis enfin floating, qui compense en douceur l'auto-décharge.

Les voiliers en croisière sont équipés d'éoliennes, d'hydrogénérateurs, d'alternateurs d'arbre, de panneaux solaires, de piles à combustible et autres sources d'énergie qui compensent plus ou moins la consommation et/ou l'autodécharge des batteries, mais ont le même inconvénient que l'alternateur. Il existe des alternateurs spéciaux pour charge rapide et profonde, mais ils génèrent des tensions dangereuses pour l'électronique embarquée. La seule solution fiable est pour le moment le groupe électrogène qui fournit du 220 V au chargeur de quai embarqué.

Un dernier point : l'intensité de charge devrait ne jamais dépasser 10% de la capacité (8 A pour 80 Ah...) pour ne pas échauffer l'électrolyte. Compte-tenu de la perte de charge, une batterie déchargée à 60% exigerait 8 heures ½ de charge. Insupportable ! Ceci amène certains à se munir d'un parc de batteries surdimensionné (800 Ah pour une consommation de 100 par exemple) Avec un chargeur 80 A, on passe à moins de 2 heures de charge par jour.

Enfin, pour le skipper soigneux et économe, la meilleure solution pour surveiller ses batteries est le pèse-acide avec supplément en eau distillée si nécessaire. L'œil magique dont sont équipées les batteries sans entretien est trop approximatif. Bien menées, bien chargées, les batteries « bas de gamme » peuvent ainsi tenir au moins aussi longtemps que les batteries plus chères. Pour la différence de prix, il est possible de se munir de capacités bien plus importantes.

A vous de choisir maintenant.

Et n'oubliez pas : une batterie usée se recycle ! Ne jamais l'abandonner dans la nature !

CSJ



BREST ET DOUARNENEZ 2008

Premier chapitre : Loctudy Brest

Premier acte : le faux départ

Comme beaucoup d'histoires inoubliables, cette aventure est née d'un rêve paraissant a priori irréalisable : participer au moins une fois à bord de mon Loctudy aux festivités du patrimoine nautique de Brest et Douarnenez 2008, au départ du pays bigouden. Entre l'option voyage par la route et ralliement de Brest par la mer, la sagesse se heurtait d'abord au goût de l'aventure, aventure qu'il convenait quand même de mener dans les limites acceptables de la prudence. Fort de la certitude d'être accompagné de l'un des anciens patrons de PILIKAN, habitué de ces événements, j'adhérais à l'association Bag Leskon dont les membres projetaient à la fois de produire une exposition sur le site de Brest 2008 (elle figurait également au programme du cinquantenaire de la station SNSM de Loctudy) et de rallier Brest à bord d'une dizaine de misainiers.

A quelques semaines du départ, alors que j'apprenais que mon co-équipier ne pouvait finalement pas se rendre disponible et que la date initiale du départ était fixée au mardi 8 juillet 2008, j'accélérais mes préparatifs qui avaient pris un peu de retard. Finalement le Bar Avel II rejoignait son élément le samedi 5 juillet et attendait au ponton I du port de plaisance de Loctudy son plein de vivres et de bonnes conditions pour rallier le reste de la flottille à Lesconil. On passera sur les difficultés à descendre sur le ponton l'avitailllement entassé sur un brancard pourtant très pratique, en raison du dénivelé entre la rampe de



descente et le ponton. à marée basse, en l'absence de bavette de liaison à cet endroit.

Lundi, les caprices de la météo m'obligeaient à temporiser, les conditions n'étant de toute manière pas réunies pour passer la pointe de Penmarc'h le mardi en raison du coup de vent annoncé. Dans la perspective du départ reporté au mercredi, je ralliais finalement presque bout au vent, Lesconil la veille en fin d'après midi, après être passé devant mon mouillage face à Poulluen que je ne reverrai qu'une douzaine de jours plus tard.

Au nombre des misainiers annoncés déjà à poste, s'ajoutaient deux beaux côtes d'Étel, outre un concarnois qui nous rejoindrait au matin et les misainiers du Guilvinec qui accrocheraient la flottille au

passage. Même si l'enthousiasme palpable des équipages qui achevaient leurs préparatifs, était un peu tempéré par les incertitudes de la météo, le départ était fixé à 7 h du matin.

Le stress comparable à celui ressenti dans les dernières minutes précédant le départ d'un marathon qui accompagnait les ultimes vérifications du contenu du sac étanche, du chargement du gps et des deux VHF, était tel que j'eus bien du mal à trouver le sommeil d'une nuit qui serait nécessairement raccourcie par un lever particulièrement matinal.

Café avalé, thermos rempli, je rejoignais Lesconil au petit matin accompagné de mon épouse aussi surprise que moi de voir aussi peu de mouvement sur le quai. Les dernières indications météo de la veille avaient douché la plupart des équipages qui remettaient leur départ au vendredi et les commentaires d'anciens allant relever leurs filets étaient à deux doigts de me convaincre de renoncer. Dont



acte...pourtant les hésitations de Monique et de son frère Ronan avec lesquels j'étais à couple, étaient balayées par l'arrivée de Daniel (photo) qui avait quitté un port concarnois en fête à quatre heures du matin. J'hésitais encore et décidais d'aller consulter la dernière météo au port du Guilvinec qui ne se révélait pas plus favorable. Alors que j'allais quitter Guilvinec, Monique m'indiquait qu'ils sortaient avec le concarnois du port avec pour objectif d'atteindre Sein en fin de journée. J'apprendrai plus tard qu'après avoir été fortement secoués au passage de la pointe de Penmarc'h, ils avaient rallié le port de Saint Evette à Audierne.

En quittant Guilvinec, j'allais saluer nos amis à bord des deux misainiers qui resteraient aussi au fond de l'arrière port. Comme l'ambiance d'outre Manche est présente dans le ferry dès le départ de Roscoff, celle de Brest s'installait déjà dans le filet de rosé qui remplissait les verres sortis du torchon qui les calait dans le fond du panier en osier...il faudrait bien attendre vendredi avec un départ à 9 heures pour avoir une chance de passer directement le raz de sein à la bonne heure mais c'est une autre histoire....

A suivre ...

Rémy Le Donge-L'hénoret



PAVILLONS, ETIQUETTE ET COURTOISIE.

Le Pavillon National doit toujours être d'une taille supérieure à celle de n'importe quel autre pavillon envoyé en même temps. Il doit être celui où est enregistré le navire, et ceci quelle que soit la nationalité du propriétaire.

Aux termes du décret du 19 août 1929, « le pavillon National est porté à la poupe ou à la corne de l'artimon ». En aucun cas et sous aucun prétexte, le pavillon national ne doit être envoyé sur un hauban, le pataras ou l'étau.

Il est obligatoirement hissé dans les circonstances suivantes :

- Au port ou sur rade, durant le jour,
- Aux approches du port où l'on rentre ou dont on sort, durant le jour et la nuit si la clarté est suffisante.
- En mer et de jour, dans les eaux territoriales.

Le pavillon de courtoisie :

A l'arrivée dans un port ou un mouillage étranger, il est d'usage de l'envoyer à la barre de flèche tribord, il sera seul sur la drisse et hissé à bloc. Il ne pourra être déferlé que si le pavillon National est lui-même à son poste.

Ce pavillon n'est pas une obligation de fait, mais on tend à considérer son absence comme une insulte. Il y a le cas de la GRANDE BRETAGNE, où seul doit être envoyé le « Red Ensign » pavillon rouge avec

l'Union Jack dans le coin en haut du guidant. En aucun cas, « l'Union Jack » qui est seulement employé à terre, et qui consisterait en une grande incorrection, ainsi que le « White Ensign » qui est réservé à la marine de guerre et aux membres du « Royal Yacht Squadron », donc la famille Royale. Ni le « Blue Ensign » qui est réservé aux officiers de réserve de la marine de guerre et à leurs clubs.

Les pavillons particuliers :

Le pavillon de propriétaire, envoyé à la barre de flèche tribord dans un port français et bâbord dans un port étranger afin de laisser la drisse tribord pour le pavillon de courtoisie.

Il ne doit pas être utilisé en mer

Le guidon du club est envoyé en tête de mat sur un bâton, mais il tend à se substituer au pavillon de propriétaire en barre de flèche de bâbord en raison de la présence des girouettes en tête de mât.

Les pavillons particuliers ne peuvent être hissés que si le Pavillon National est mis à poste.

Le pavillon de douane :

Le pavillon Q de couleur jaune du Code International des Signaux est utilisé pour demander à accomplir les formalités de douane et d'immigration à l'arrivée dans un port étranger, ou un port français si déclaration à faire. Ce pavillon est envoyé sur la drisse de la barre de flèche de bâbord, et rentré après l'accomplissement des formalités.

Les pavillons du Code International des Signaux : Ils sont au nombre de quarante :

- Un pavillon du Code International (flamme rouge et blanche à bandes verticales)
- Vingt-six lettres (pavillons rectangulaires)
- Dix chiffres (flammes)
- trois substitués (triangulaires)

Le Grand Pavois s'envoie en réunissant les pavillons du Code en guirlande allant de l'étrave au couronnement en passant par la tête de mât

Règle générale :

Sauf pour un signal au moyen des pavillons internationaux, on ne doit jamais et sous aucun prétexte, envoyer plusieurs pavillons ou guidons sur la même drisse. Ceci constitue une injure grave pour le pays, le club ou particulier dont le pavillon est placé sous un autre.

Les termes drapeau, étendard ou fanion ne doivent être utilisés en aucun cas, mais seulement pavillon, marque, flamme ou guidon.

Maëlle MARTIN



INSCRIPTIONS :

Pour vous inscrire à l'APLOC, c'est toujours aussi simple, prenez un bulletin à la Capitainerie du port de plaisance, ou demandez-en un à :

Annie Ganachaud

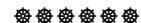
3 rue An Aod,
29740 Plobannaec-lesconil,

ou encore à :

aploc@laposte.net

ou encore téléchargez-le sur le site :

<http://www.plaisancier-loctudy.org/>



APPEL A CONTRIBUTION

Nous avons un site :

<http://www.plaisanciers-loctudy.org/>

Nous vous y attendons. N'hésitez pas à vous y manifester, en particulier sur les forums.

Nous apprécierions tous vos articles, documents, photos etc. Envoyez-les à :

christian.saint-jalmes@wanadoo.fr

Nous les publierons avec plaisir.



IL VOUS MANQUE DES NUMÉROS DES KONCHENNOÛ ?

Téléchargez-les sur le site de l'APLOC

<http://www.plaisanciers-loctudy.org/>



INSCRIPTION AU CLUPIPP

N'oubliez pas à votre prochaine visite à la Capitainerie! (Voir le K 6)



JOURNÉE "TOUS EN MER" 20/06/09

INSCRIPTIONS :	Henri PENNEC 02 98 91 06 93 henri@pennec.net
	Similien GANACHAUD 02 98 87 80 61 asganach@wanadoo.fr
	Philippe SPETZ 02 98 66 50 13 spetz.philippe@wanadoo.fr
	aploc@laposte.net
	http://www.plaisanciers-loctudy.org

ASSOCIATION :	
BATEAU :	
PROPRIÉTAIRE :	
HANDICAPÉ SUR FAUTEUIL ROULANT :	
HANDICAPÉ LEGER :	
HEURE EMBARQUEMENT	13h30/14 h
DESTINATION :	Odet ou les Moutons
RETOUR •	DÉBARQUEMENT SUR PONTON LOURD UNIQUEMENT POUR LES HANDICAPÉS SUR FAUTEUIL HEURE : 18 h
CONSIGNES DE SECURITE :	
<ul style="list-style-type: none"> - BRASSIERES OU VFI IMPERATIVEMENT A BORD - CANAL VHF : Attribué pour la sortie : (Pour info : capitainerie : canal 9) <p>LES CONSIGNES DE NAVIGATION SERONT DIFFUSÉES SUR CE CANAL PAR LE BATEAU DE TÊTE</p> <ul style="list-style-type: none"> - PORTABLES : Philippe SPETZ : 06 64 17 33 21 Similien GANACHAUD : 06 63 33 63 55 - PRESENCE D'UN COEQUIPIER A BORD DE CHAQUE NAVIRE - DISTANCE A RESPECTER ENTRE CHAQUE NAVIRE : Minimum 50 m - ASSURANCES: Police ou attestations d'assurances RC personnes transportées à jour. 	

JOURNÉE « TOUS EN MER »

Le 20 juin, l'APLOC et les autres associations du pays Bigouden organisent la journée « Tous en Mer », sortie avec les personnes en situation de handicap. Cette année, les malvoyants et malentendants se joindront à nous. Nous comptons sur une centaine de personnes.

Nous tenons à ce que cette journée soit une réussite au moins aussi belle que celle de l'année dernière.

Pour cela, il nous faut des bateaux, des skippers, des bras pour embarquer et débarquer nos hôtes, les accompagner vers la zone de repas... Toute bonne volonté est bienvenue.

Pour nous permettre d'organiser cette journée au mieux, nous vous demandons remplir la fiche ci-dessus (la découper, la photocopier, la copier à la main ou plus simplement la télécharger sur le site - profitez-en tant que c'est permis) et de la retourner pour le 31 mai à Philippe, Henry ou Similien. Mille merci à tous.



CALENDRIER DES MANIFESTATIONS 2009

Samedi 16 mai

Ste Marine
Puces de la Mer, matériel maritime.
Professionnels et particuliers, s'inscrire avant le 10 mai au 02 98 51 9 90 (J-L Baudry) ou 06 89 26 24 50 (J-P Fouquet)
APPO

Samedi 23 mai

Ste Marine
Contrôle des navires sur inscription
APPO

Samedi 07 juin – journée

Port de Pont-l'Abbé
« Faites de la Rivière », activités nautiques pour tous
AURPPA

Samedi 20 juin Après-midi

Port de Loctudy
Sortie pour les handicapés (voile et moteur)
APLOC

En outre, les projets suivants sont en préparation :

- Seconde séance météo avec prévisionniste Météo-France
- Formation au CRR – dates à définir
- Visite d'une journée à la Cité de la Voile de Lorient (AURPPA)
- Visite du Sémaphore de Penmarc'h (APLOC)
- Sortie à bord de chalutiers (APLOC)
- Matelotage avec la participation de l'École de Pêche du Guilvinec (APPTGv)

De plus chaque association portera à la connaissance de tous les sorties qui pourraient être ponctuellement proposées en fonction des possibilités.

L'AURPPA réalise le pilote de la rivière de Pont-l'Abbé qui sera édité avec la participation de la municipalité et normalement disponible pour le printemps 2009



LE GUIDON NOUVEAU EST ARRIVÉ !



Le voilà ! Il y en aura pour tout le monde ! Il sera à vendre à la Fête de la Plaisance pour la modique somme de 8 € ! L'article de Maëlle Martin vous indique où et comment vous pourrez l'arborer.



REPONSE A L'ARTICLE O-F DU 8 AVRIL 2009

« Les Associations de Plaisanciers du Guilvinec et de l'ensemble de la cote bigoudène (Loctudy, Lesconil, Pont l'Abbé, Ile Tudy et Sainte Marine) sont désagréablement surprises par la dernière phrase de l'article de votre édition de Quimper du 8 avril 2009, rubrique Pont-l'Abbé, intitulé « Le Guilvinec : 2000 tonnes de déchets sortis du port ».

En effet cette dernière phrase « Une étude sera lancée pour mieux connaître les sources de pollution et cibler les actions destinées à les réduire. Elle débutera par la plaisance » laisse entendre que les déchets sont principalement du fait des plaisanciers.

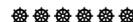
Or, au Guilvinec, l'Espace Plaisance qui abrite les plaisanciers n'existe que depuis moins de dix ans et les travaux de dragage ont été effectués à l'extérieur de cet espace ; ce qui exclut « de facto » la responsabilité des plaisanciers en ce qui concerne les déchets retirés du port.

Par ailleurs, les Associations de plaisanciers du Pays Bigouden, affiliées à la Fédération Nationale des Pêcheurs Plaisanciers et Sportifs de France (FNPPSF) prônent depuis longtemps et par des actions permanentes un très strict respect de l'environnement.

Nous vous signalons que le rapport DOLTO « Impact de la pratique du nautisme / Etat des lieux et recommandations » établi en Novembre 2007 par le groupe de travail « Environnement » du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques » attribue aux activités de Plaisance moins de 1% de la pollution maritime. De plus un simple coup d'œil aux résultats du dragage réalisé au Guilvinec permet de reconnaître l'origine de ces rejets sauvages.

Cette petite phrase révèle donc de la part de votre journaliste une méconnaissance du monde de la plaisance et une ignorance des actions et du travail de fond entrepris depuis longtemps par nos associations et notre fédération au niveau départemental et national.

Nous apprécierions donc que dans un but de clarification des débats, les commentaires ci-dessus soient portés à la connaissance de vos lecteurs par le biais de votre rubrique « Courrier des Lecteurs » et vous en remercions par avance. »



LA LEÇON D'ANGLAIS DU TRIMESTRE :

Giles donne un précieux conseil à nos futures équipières :



"As long as you share his passion for sailing, its beauty and its horizons, you should have a reasonably happy marriage"

Sunday Express, January 4th, 1981

