



Les Konchennoù des pontons

FNPPSF



FÉDÉRATION NATIONALE DES PÊCHEURS PLAISANCIERS ET SPORTIFS DE FRANCE

Gazette très approximativement trimestrielle de l'APLOC

n° 8

Septembre 2009

APLOC@laposte.net

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

LA CITATION DU JOUR :

Ne remets pas à demain ce que tu peux faire après-demain.

Alphonse Allais



LE MOT DE LA PRESIDENTE



Je tiens tout d'abord à remercier Philippe et son équipe, qui pendant 3 ans, ont fait du bon travail ce qui a permis à notre association d'être remise à flots

En acceptant de prendre la barre de l'APLOC, je savais qu'il ne serait pas facile de garder le cap.

Le port continue à s'envaser et le dossier à s'enliser... Devons nous mettre des couches culottes à tous nos oiseaux, car il est bien connu, que les mouettes viennent exprès déposer leurs fientes dans le port de Loctudy afin de la contaminer. Curiosité de plus à ajouter à notre phare à damier reconnaissable dans le monde entier, et à notre rond-point carré, le seul de France. Que devons nous encore inventer pour être ce petit coin du pays Bigouden qui, comme le village d'Obelix, ne veut absolument pas évoluer...

Pourtant nous sommes tous attachés à ce port, par naissance ou adoption, il fait vibrer au fond de nous une partie de nos vies

J'ai hélas, l'impression que nous nous battons un peu seuls, comme si ce problème n'était l'affaire



de quelques un, et non de l'ensemble de nos adhérents... L'équipe de l'APLOC et moi-même sommes là pour vous défendre et essayer à notre niveau de faire avancer le dossier.

AMIS PLAISANCIERS, nous sommes tous dans le même bateau, la réalité des choses, devient de plus préoccupante, il faut être beaucoup plus solidaires, vous payez déjà des services qui ne sont pas en adéquation avec vos attentes et besoins vu l'état de délabrement du port. Vous subissez des dommages de plus en plus importants sur vos bateaux comme une fatalité. La grogne ne s'installe que lorsque l'un de nous est concerné personnellement, alors que les problèmes nous les avons tous en commun, pêcheurs et plaisanciers. Si vous voulez que les choses changent, alors nous aurions plus de poids ensemble.

En acceptant d'être votre Présidente, il était clair, que je ne remettais pas en question, mon projet de traversée de l'atlantique vers les Antilles, qui est programmé pour le 25 septembre 2009. Je ne

vais pas vous laisser orphelins longtemps car je serai de retour autour du 1er mars 2010.

Bien sûr, pendant mon absence, l'intérim sera assuré par Philippe Spetz, pour ce qui est des réglementations de la pêche et Jean Paul Quemeneur suivra avec beaucoup de talent les dossiers du désenvasement et de la cale, Annie Ganachaud veillera comme toujours sur nos finances et Similien sur notre site. Quant à Christian il reprendra son secrétariat avec d'autant plus de courage, qu'il aura pendant 2 mois respiré l'air du large, et chauffé ses douleurs au soleil

Vous pourrez suivre « Ti-Punch2 sur notre blog, via le site de l'APLOC.

Hélas, sans aller si loin, on peut prendre conscience que les autres ports autour de nous, sont d'un autre niveau que celui de Loctudy et j'invite nos élus à aller voir au delà du Pays Bigouden.



Mais avant d'aller pêcher des idées ailleurs, ils pourraient prêter une oreille attentive, à nos doléances bien légitimes, et ne plus faire comme notre bigoudène si célèbre: ne rien voir, ne rien entendre, ne rien comprendre, en prenant le désenvasement comme prétexte de l'immobilisme.

Depuis les revendications de 2000, rien ou presque rien n'a été pris en compte si ce n'est un chariot de débarquement supplémentaire sur les pontons

Voici ce que nous demandons à l'époque :

- L'installation d'échelles de sécurité sur les pontons et de bouées couronne supplémentaires.
- Le nettoyage des algues sous les pontons.
- Une zone de carénage propre sur cale.
- Et bien sûr le désenvasement !

Depuis nous avons exprimé d'autres demandes aussi légitimes qui n'ont pas davantage abouti :

- L'entretien des pontons, réparation des vis et rails soulevés.
- Installation de numéros sur le bout des catways, pas seulement sur le ponton visiteurs.
- Entretien des WC même hors saison.
- Cahier de doléances à la Capitainerie.
- Une pièce pour la wifi autre qu'un simple banc extérieur.
- Installation de pompes à eaux noires.
- Et je ne parle pas du Passeport Morbihan.

Nous pouvons constater qu'il y a du travail sur la planche, et nous attendons des réponses.

Surtout lorsque l'on sait que Lesconil, qui n'est

encore que port d'escale, offre la première nuit gratuite, car la municipalité a déjà adhéré au Pas-seport Morbihan comme Sainte Marine et Brest.



A Loctudy, pour la municipalité, le désenvasement est l'arbre qui cache la forêt... et c'est surtout un super prétexte pour ne pas s'investir dans l'avenir; ou entretenir l'existant. Faudra-t-il en arriver à cimenter le port de plaisance ? Dans ce cas, nous allons devoir mettre des roues sous nos bateaux.

A cause de mon départ, l'assemblée Générale n'aura lieu qu'au mois de mars 2010, ainsi nous aurons, je le souhaite, des réponses à nos questions que constituent nos dossiers et doléances

En plus des activités en cours, j'aimerais :

- Créer une « bourse » de nos compétences, afin de s'entraider.
- Continuer de faire des formations avec nos amis des autres associations des plaisanciers
- Organiser des rencontres à thème
- Mettre en place un repas trimestriel

J'ai la conviction profonde qu'il faut absolument être plus nombreux pour se faire enfin entendre.

Bon vent et à bientôt

**La Présidente
Maëlle Martin**



L'ÉDITO DU BUREAU

Liberté, Egalité, Fraternité...Maîtres mots de notre République...mais si difficiles de mise en œuvre au niveau de la Nation, de nos Régions, de nos Départements, de nos Communes ...et bien évidemment de nos familles...voire de nous mêmes, dans un monde si complexe nous dit-on!

Mais cette prétendue complexité n'est-elle pas souvent là pour créer des écrans et justifier des situations moins avouables?

Dans le même temps, d'excellents Maîtres (d'autres)...pas si complexes que cela, simples d'approche mais pas d'esprit, nous ont très tôt appris que tout problème complexe, a priori insoluble, devait être décomposé en une somme de problèmes simples et aisément solubles, eux!

Et c'est dans ce contexte que nous parlons tous les jours, d'Europe, et de mondialisation!

...Alors quid de tout cela à Loctudy?

Sans vouloir généraliser le problème, le constat suivant montre, s'il en était besoin, qu'il y a loin entre la théorie et la pratique, comme le montre l'histoire des deux cales de Loctudy.

L'une s'appelle cale de Kérlilis, l'autre cale des

plaisanciers.

Elles sont voisines car seulement 100 mètres les séparent et plutôt cousines que sœurs car elles n'ont pas le même père. La première dépend du Président du Conseil général, la seconde du Maire.

Sur la cale de Kérlis on peut tout faire, peindre, gratter, casser : c'est la vraie liberté, et nos amis pêcheurs professionnels ont raison d'en profiter!

Sur la cale des plaisanciers on ne peut que passer sans s'attarder : ce n'est pas la liberté mais la contrainte et surtout pas l'égalité!

Mais qu'ont donc fait ces plaisanciers pour justifier pareil traitement ? Pourquoi et comment peut-on justifier de telles différences de traitement entre ces deux cales dont les règles d'usage ne relèvent pas du droit européen mais seulement de l'initiative locale!

Alors avant d'harmoniser les règles entre les pays pour tenter de construire l'Europe, ne peut-on pas commencer localement par l'harmonisation des règles d'usage pour ces deux cales. Et si nos élus n'y arrivent pas, pourquoi envisager l'Europe?

Le Bureau.



LE POINT SUR LE DÉSENVASEMENT

En mai 2009 l'Edito du Konch n°7 disait qu'il manquerait encore à ce jour quelques « micro-éléments » pour que, enfin, ce dossier puisse être déclaré recevable... pour une présentation à l'enquête publique vers le milieu de cette année 2009 !!!

Quelques jours plus tard nous apprenions par voie de presse que des traces de salmonelle (?), dont personne n'avait jamais entendu parler jusque là, seraient susceptibles de retarder le début des travaux pourtant prévus pendant l'hiver 2009/2010. Quelques jours plus tard nous apprenions la venue à Loctudy du Président du Conseil général pour expliquer les raisons d'un nouveau retard d'un an...et en effet, le 10 juillet dernier, soient quelques semaines seulement avant la date prévisionnelle de mise à l'enquête publique, M. Maille est venu à Loctudy en juillet dernier expliciter les raisons d'un nouveau report d'un an dans le calendrier. Cette décision, comme M. Maille l'a avancé, a été prise en commun entre le Conseil Général et la Préfecture en mi-juin 2009 pour les motifs suivants qu'il a lui-même listés :

- traces de salmonelles, trouvées à Loctudy qui imposent une vérification sur l'ensemble des zones des ports de Loctudy concernées par le dragage,
- augmentation importante des volumes à draguer qui, de 120 000 m³ sont passés à 165 000 m³, ce qui impose de nouvelles simulations sur les nouveaux sites de claquage,
- études et / ou analyses périmées dont les résultats ne sont plus utilisables,
- manques de précisions sur le traitement des sédiments pollués (600 m³ environ),
- insuffisances de présentation du dossier.

Le Président a précisé qu'aucun de ces motifs n'était suffisant pour justifier à lui seul le nouveau retard d'un an, mais c'est l'accumulation de ces motifs qui impose de se donner à nouveau un peu de temps.

Ces motifs avancés nous ont surpris, pour ne pas dire « scotchés » car :

- la détection non explicitée des salmonelles n'a pas été menée dans d'autres projets comparables,
- l'évolution continue et croissante des volumes à draguer, présentée comme soudaine, aurait dû être intégrée depuis longtemps dans les études sur la base de

quelques milliers de m³/an,

- le constat des études à validité dépassée a déjà été servi par le passé, depuis onze ans,
- le manque de précisions sur le traitement des sédiments pollués est surprenant car il aurait pu être détecté bien plus tôt par la Préfecture, et les compléments ad hoc dû être intégrés à temps dans le dossier, si les équipes CG/Préfecture avaient davantage travaillé en concertation.

Après notre rencontre de 2007 avec le Président du CG, nous l'avons à nouveau saisi par lettre conjointe, APLOC/FNPPSF, en août dernier pour l'informer de notre constat et de nos interrogations.

Dans cette lettre, et au nom des plaisanciers de Loctudy et de Lesconil, nous lui avons exprimé notre incompréhension et notre déception sur ce nième report lié à des raisons surprenantes pour un dossier en instruction depuis 11 ans ! Au delà des enseignements que nous souhaitons que le Conseil Général puisse tirer de ces dysfonctionnements relatifs à l'élaboration du dossier et à la conduite de ce projet, nous demandions surtout au Président du CG :

- un engagement sur la date du 15/01/2010 annoncée pour la remise du dossier remanié à la Préfecture,
- un effort de transparence pour faire connaître périodiquement les évolutions de ce dossier aux parties concernées.

Nous avons été reçus le vendredi 11 septembre 2009 (Paul Vinay, Maëlle Martin, Christian Saint-Jalmes et Jean-Paul Quéménéur) par Monsieur Maille et ses Collaborateurs.

Après des échanges sur le fond, la forme et la gouvernance de ce dossier, le Président du CG :

- nous a confirmé qu'il s'engageait à tenir cette date du 15/01/2010 pour adresser à la Préfecture le dossier complété et remanié,
- nous a fait part de son accord pour que le Conseil Général expose périodiquement, tous les trois mois environ, l'état d'avancement de ce dossier. Le Conseil Portuaire lui paraissant être l'instance la plus adaptée pour ce faire.

La durée des travaux étant estimée à 6 mois par le Conseil Général, nous avons ensuite insisté sur l'importance de cette date du 15/01/2010 car ce dossier remanié réclamera encore au maximum, 29 semaines d'instruction par la Préfecture pour obtenir l'arrêté de début de travaux en octobre 2010, date qui est, elle aussi, fondamentale si l'on veut enfin viser une saison estivale normale en 2011, c'est à dire avec un port rétabli dans ses profondeurs, de 2 mètres d'eau, capable à nouveau d'accueillir les plaisanciers de passage et notamment nos amis étrangers dont certains, et notamment les anglais, ont classé Loctudy dans la liste noire des ports à éviter !

Comme d'hab, nous ne manquerons pas de vous tenir informés des évolutions significatives de ce dossier.

JPQ



SOUS UN PETIT NUAGE suite...

Extraordinaire ! Loctudy a consenti à écarter son petit nuage sur Google Earth ! Bien entendu, nous nous plaisons à considérer que c'est le petit article du K n° 7 qui en est le déclencheur. Une belle illustration de la puissance de la presse...

Certes, nous sommes bien conscients que tout ceci est virtuel et que nous avons encore beaucoup à faire pour agir sur la (dure) réalité. Mais cela entretient l'espoir.

Oh bien sûr, Loctudy a triché un peu et ne nous a

pas fourni une photo très récente pour ne pas nous infliger le triste spectacle des ravages du temps : l'envahissement par la vase, le mauvais entretien de certains pontons, les équipements inutilisés et/ou en panne, comme les fameuses « bigoudènes » qui barraient l'accès de la cale et qui semblent définitivement hors service, triste exemple d'impéritie...

Et ne parlons pas de l'état de l'aire de récupération des déchets.



Nos édiles nous promettent monts et merveilles pour après le désenvasement « Quand le port sera désenvasé, vous allez voir... » Mais en attendant, les installations vieillissent, la cale de carénage n'est même pas envisagée, les bateaux et leurs skippers souffrent, les plaisanciers loctudistes bavent d'envie quand ils font escale dans les autres ports de plaisance. Bref, le minimum n'est pas fait. Et bien sûr, il ne faut pas compter sur la moindre sympathie : ceux qui se sont échoués se voient observer qu'ils n'avaient qu'à faire un calcul de marée et le principal regret de la municipalité est de ne pas pouvoir augmenter le prix des places.

En attendant, les conséquences sur le tourisme et la réputation de Loctudy commencent à se faire sentir : le port de Loctudy est sur la « black list » des plaisanciers anglais, et fait l'objet d'un commentaire peu flatteur sur le Guide Chagnon « Escales Atlantiques », entre autres..

Comme nous l'avons vu lors de l'entrevue du 11 septembre au Conseil Général, le dossier sera déposé pour la nième fois à la Préfecture le 15 janvier 2010 pour un nouveau parcours du combattant de 29 semaines... Croisons les doigts, touchons du bois, achetons des pattes de lapin et offrons des libations aux dieux..

Et si ça ne marche pas ?

Alors, il va bien falloir s'adapter et faire avec. La solution sera de s'équiper de bateaux capables de « naviguer » sur la vase sans en souffrir.

Pour les voileux, la reconversion semble difficile : un voilier sans tirant d'eau est difficile à mettre en œuvre, mais pour les autres, il existe des solutions :

- L'Airboat :

Il s'agit du type de bateau à fond plat que l'on voit



sur les marais en Louisiane et en Floride, propulsé par une hélice aérienne et conçu pour glisser sans difficulté sur la vase ou le sable. Les performances sont excellentes, on parle de 100 nœuds assez couramment et la tenue à la mer est proche de celle d'un « pneu », et même supérieure disent certains, grâce à un point de poussée plus haut – il existe d'ailleurs des airboats de sauvetage en mer.

Certains protos de compétition ont même des performances ahurissantes. Par exemple un monstre doté d'un V8 de 6 litres en aluminium d'une puissance de 500 KW, d'une double hélice contrarotative à pas variable sur une coque ultra légère en AG 5 à redans. Les 60 mph (96 km/h) sont atteints en un peu plus de 3 secondes et il a été chronométré à 213 mph (185 nœuds) – de quoi laisser sur place le plus agressif des scooters des mers. Voilà qui promet de belles émotions en passant la Rouge des Glénan contre la marée par force 7 ! Et qui empêche les bricoleurs de lui greffer des ailes ?

- l'aérogليسeur



C'est un système maintenant bien connu et éprouvé. Il en existe de toutes les tailles et de performances très diverses. Ce véhicule permet même de se passer d'eau complètement. dommage, il n'est pas homologué sur route. Il y aurait à rire du côté du « rond-point » de Poullavillec !

On pourrait imaginer des airboats et des aérogليسeurs de pêche – promenade et de plaisance, équipés de cabines et adaptés à notre climat.



Bref, malgré la gestion calamiteuse de l'envasement de Loctudy, il faut rester optimistes : des solutions existent et il ne faut pas se laisser décourager par l'adversité.

CSJ



20 JUIN 2009

SORTIE EN FLOTTILLE

Avec l'APF pour proposer une journée de navigation aux handicapés voisins.

Notre sortie annuelle, en flottille, avec des passagers à faible mobilité a, cette année, connu un succès bien perceptible par tous . Les trois facteurs de réussite se sont bien enchainés

- une météo très ensoleillée,



- une organisation au top

- une forte participation des capitaines, des équipiers et de toutes les bonnes volon-



tés.

Météo : soleil, mer belle à peu agitée . Philippe n'a retenu que le côté « agité » pour préconiser l'Odet calme et tranquille . L'accompagnement de la vedette SNSM a profité au spectacle .

Organisation : Henry est toujours aussi minutieux .

Participation

Celle des associations de plaisanciers voisins a permis de réunir 50 navires de toutes tailles Celle de l'APF s'est étoffée cette année avec le foyer de Pen ar Prat de Pont-l'Abbé , les Papillons Blancs et les Auxiliaires des Aveugles pour rassembler et accompagner les passagers. Celle des membres de l'APLOC, mais aussi tous les amis qui se sont immiscés spontanément et, souvent discrètement, accompagnés de leur compétence.

Nouveaux moyens techniques

En plus de la logistique, la préparation de l'APLOC avait été poussée jusqu'aux exercices d'embarquement de personnes non mobiles visant à limiter les efforts des bénévoles en assurant un maximum de sécurité . Nous avons testé du matériel spécialisé.(voir plus loin) Un translateur de port en démonstration devait être installé au ponton lourd. Un « contretemps »



peut-être musical mais surtout ...municipal ne l'a pas permis .

Il y avait 85 passagers « en situation de handicap » et 62 membres d'équipage.

Les passagers participants sont arrivés en fin de matinée sur le port, voiturés par le team APF et les autres accompagnants bénévoles, et accueillis par le staff de l'APLOC, les passagers à



mobilité réduite ont pu déguster leur sandwich sous le soleil .

Pour leur confort, ils disposaient des sanitaires de la capitainerie .

50 navires

Les skippers des 50 navires venus de Loctudy, Lesconil, Le Guilvinec , Saint-Marine ont manœuvré pour s'amarrer au ponton lourd et embarquer les équipiers aidés en cela par les moyens du



bord et les nombreux assistants . Départs échelonnés à partir de 13H30 .

Une sécurité exemplaire

Le SNS 120 Margodig un canot et un zodiac ont patrouillé parmi la flottille en liaison radio .

La navigation

De Loctudy à Loctudy via la cale de Porz Meillou à Gouenac'h, le plaisir de naviguer se lisait sur tous les visages .

L'Odet n'est pas la haute mer. On n'y ressent pas la houle ni le vent frisquet. C'est un paysage à consommer sans modération ni gêne ni appréhension. L'ambiance n'était pas à la contemplation béate, le nombre impressionnant d'embarcations entretenait une dynamique étonnante ce samedi.

Le petit trajet en mer entre Loctudy et Bénodet procure un avant goût de grand-large dont chacun fait son affaire .



Retour à quai vers 18H pour d'autres réjouissances .

Faites de la musique ..et dansez à Poullavillec

En avant première de la fête de la musique, grâce à la complicité et l'aide matérielle de la ville de Loctudy, nous avons pu proposer à nos invités nautiques de partager un repas musical au square de Poullavillec . 130 repas ont été servis .



La très bonne ambiance festive entretenue par les musiciens des groupes JOPAZZ et Gilles MARCHAIS n'a pas empêché les échanges . La soirée s'est allongée alors que des danseurs inhabituels et infatigables occupaient l'espace nocturne ..

Compte tenu de l'absence de « facilités » dans ce quartier, la patronne du restaurant « Le Suroit » a

permis un accès sanitaire aux convives de l'extérieur . Un geste bien apprécié . Qu'elle en soit remerciée .



Somme toute : **BONNE JOURNÉE** .

Et après?

Cette journée difficile à préparer a laissé de bons souvenirs. C'était un objectif .

A l'évidence une sortie en mer est une distraction rare pour nos passagers occasionnels,

Si les contacts noués à l'occasion sont suivis et renouvelés, alors l'APLOC aura été utile .

On comprend mieux l'importance de l'accessibilité des ports, des équipements de pontons et des transports publics accessibles qui commencent à fonctionner par ici.

Merci aux associations participantes

APLOC

APPO

A3PL

APPTGv

RENOUVEAU

La SNSM

Soutien de NAUTISME en FINISTERE

Il s'agit d'un système pour embarquer les personnes à mobilité réduite dans un voilier

Il est fort simple : un harnais spécialement adapté et un palan frappé en bout de bôme.



Quelques photos valent mieux que de longs discours.

Bien entendu, cette méthode peut être utilisée pour hisser un homme à la mer ou un colis encombrant à bord...

Merci et bravo à Similien pour son courage !

CSJ

L'éolienne : elle n'est efficace que par vent suffisamment fort, typiquement 20 nœuds. Pour ceux qui aiment le portant, elle est de peu d'utilité. En outre elle est encombrante et bruyante.

L'hydrolienne : elle fonctionne sur le même principe que l'éolienne, mais avec une hélice trainée dans l'eau. C'est efficace, mais le bruit et les vibrations deviennent vite insupportables. En outre, il est très facile de perdre l'hélice.

L'alternateur d'arbre : un alternateur est couplé à l'hélice. Ce moyen est efficace et sûr, mais encore bruyant et générateur de vibrations.

Le panneau solaire : parfaitement silencieux et efficace. Deux inconvénients : le prix élevé et l'encombrement qui le rend vulnérable.

La pile à combustible : très efficace, légère, silencieuse. Malheureusement elle est hors de prix et utilise un carburant, le méthanol, qui est dangereux, (explosif et corrosif), cher et difficile à trouver. Le jour où elle fonctionnera avec un carburant abordable, gazole ou kérosène, voire butane ou propane, ce sera une solution très intéressante. De plus pour l'instant, son niveau de fiabilité est inconnu.

Ajoutons qu'apparaissent des bateaux hybrides, équipés de batteries et d'un moteur électrique couplé à l'hélice. Il se transforme en générateur quand le bateau avance à la voile. Un petit groupe électrogène pallie le manque de vent. Est-ce la solution d'avenir ?

Bon, voilà, maintenant à vous de choisir.

CSJ



BREST ET DOUARNENEZ 2008

Deuxième acte : Lesconil-Camaret

Un départ à neuf heures et la majeure partie du barda déjà prêt depuis l'avant veille me laissaient largement le temps de promener Bleizmor jusqu'au port de Larvor avant de rejoindre Lesconil pour le grand départ. S'il était habitué à des sorties de plus de sept heures en ma compagnie sur le Bar-avel II, il me paraissait pour le moins risqué d'imposer à mon golden retriever un périple où les escales ne seraient pas nécessairement synonymes de descente à terre. La suite me donnera raison même si la force du vent de travers subi du Raz de Sein à la pointe du Toulouquet aurait largement justifié l'apport de ses quarante kilos d'affection canine, étant précisé que le loup de mer en question a régulièrement pour habitude de s'abandonner intégralement sur mes genoux à un moment ou un autre de nos sorties, poussant la délicatesse jusqu'à poser son museau pour dormir sur l'avant bras ou la main qui tient la barre.

Sans être extraordinaire, la météo semblait vouloir nous offrir une fenêtre de tir opportune, nul ne s'y trompait, de sorte qu'à la différence de l'avant veille, le quai et les misainiers étaient déjà animés quand j'approchais de la cale sud où j'avais laissé mon Loctudy à couple avec un autre Bar-Avel qui bien que dépourvu d'un quelconque numéro, avait la fière allure d'un beau misainier vert, turquoise souligné par un liseré orange, rivalisant sans doute dans la pureté de ses lignes avec la goélette de Paimpol dont l'antériorité et la notoriété justifiaient aux yeux de son premier propriétaire que mon bar avel ne porta que le numéro 2.

Derrière le brise lame, la mer encore agitée n'était pourtant porteuse d'aucun écho dissuasif et tout le monde s'affairait dans la perspective d'un départ imminent. Neuf heures, c'est neuf heures...comme j'en étais à passer la ralingue de grand voile dans la gorge du mat, je voyais comme un seul homme, les misainiers pré-positionnés sur les bouées, larguer leurs amarres et s'engager dans la passe, avec le bruit hoqueteux des échappements de leurs bourriques, nom affectueusement donné par l'ensemble des équipages à leur moteur fixe au ronron aussi lancinant qu'économe. Cette option, sans doute tellement évidente qu'elle n'avait pas été discu-

SG

LA MÉTHODE À SIMIL



VIVE L'AMPÈRE-HEURE !

Suite et fin

Pour compléter l'article du dernier K, voici les conseils d'une grande marque européenne de batteries :

- Ne pas les surcharger
- Ne pas les laisser déchargées
- Combattre ou éviter la sulfatation
- Avoir toujours suffisamment d'électrolyte

Voici le tableau des tensions d'une batterie à décharge profonde avec les tensions correspondantes , après un repos d'une heure minimum :

% charge	tension
100,00%	12,7V
90,00%	12,6V
80,00%	12,5V
70,00%	12,4V
60,00%	12,3V
50,00%	12,2V
40,00%	12,1V

Ceci explique pourquoi il est intéressant de mesurer la densité de l'électrolyte : il est possible de le faire avec la batterie en service.

Pour les voiliers, le problème de l'énergie se pose à tous les instants, d'autant plus que l'appétit des équipements est en hausse constante. Voici un petit récapitulatif des moyens actuels :

Le chargeur de quai : idéal pour les bateaux qui ne naviguent pas beaucoup, ou à l'escale le soir.

L'alternateur du moteur : c'est long, moyennement efficace et surtout un gros gâchis de carburant.

Le groupe électrogène : efficace, cher, bruyant. Il fonctionne mieux en 240 V pur alimenter le chargeur de quai.

tée, me laissait à ma surprise... Je lançais fébrilement mon hors-bord quatre temps, sans caler suffisamment ma drisse de grand voile tout en réalisant que ma réserve d'essence ne serait certainement pas suffisante si je devais rallier Brest au moteur. Je sortais bon dernier de la passe pour tenter de rattraper le reste de la flottille qui, sortie de ses remous, filait déjà au 180 en direction de la roche Reissan, vaisseau de pierre improbable formant le crochet préalable au contournement des Guisty, pitains redoutées de la côte sud du pays bigouden.

Ayant raccroché, je maintenais dans une houle longue mais saccadée, le cap d'un bateau tirant sur bâbord au moteur, tout en achevant le branchement de mon GPS, heureux d'être enfin en route au milieu d'équipages hétérogènes et sympathiques, mus par une même passion. Deux familles étaient du voyage, avec des adolescents et des enfants plus jeunes. L'habitacle spartiate du Loctudy relevait du confort absolu au regard des conditions auxquelles elles devraient se conformer comme tous les équipages des misainiers : point de cabine mais la nécessité de cabaner comme l'avaient fait tous les anciens qui avaient dû un jour ou l'autre, faire relâche.

Dans une houle de plus en plus cassante à mesure que l'on se rapprochait des Guisty, les écarts se creusaient entre les bateaux de taille et de puissance différentes. Les misainiers commençaient à embarquer assez sérieusement les paquets de mer alors que le Loctudy roulait assez désagréablement au point qu'il me parut assez rapidement urgent de hisser la grand voile.

Passé l'alignement de Basse Nevez avec les feux du Guilvinec, tout en pensant à ma manœuvre, je guettais l'arrivée des misainiers locaux qui devaient nous rejoindre et voyait l'autre Bar Avel décrocher du cap initial et faire route terre. J'essayais en vain de le joindre par radio sur le canal que nous avions pré-défini. En panne de pompe automatique et sans avoir pu nous alerter, il avait jugé la lutte avec les éléments, inégale et plus prudent de rentrer au port le plus proche pour réparer avant de repartir le lendemain.

Cet événement comme la vue des voiles déjà hissées des deux étoileux qui filaient maintenant plein ouest achevaient de me convaincre de l'opportunité de la manœuvre.

Sachant que le Bar Avel II gardait moins son cap au moteur qu'à la voile et que je risquais à tout moment de prendre un mauvais paquet, mon pseudo pilote, en réalité une crémaillère découpée dans une plaque en inox dans laquelle vient se ficher une équerre fixée dans la barre franche, étant assez sommaire, je m'assurais en reliant le harnais intégré de mon gilet VFI à la base du mat. Cette précaution loin d'être inutile compte tenu des difficultés que je rencontrais pour dégager ma drisse prise dans mon feu de mat, m'imposait en l'absence de ligne de vie, de me décrocher et de me raccrocher à chaque déplacement imposé par les changements de cap provoqués par l'ivresse des flots.

Étant parvenu après trois ou quatre tentatives, à hisser la grand voile, je reprenais mon cap et sans perdre de vue Vincent qui tirait un peu plus au nord, je cherchais à me rapprocher des deux petits misainiers malmenés par une mer que je n'imaginai pas aussi creusée dans ces parages dont les noms balises telles que Basse Spineg ou Cap Caval m'évoquaient des récits de mon père.

A ma grande surprise et alors que je m'habituais à un confort tout à fait relatif, je ne pouvais qu'interpréter les signes de Youenn sur le Sauvage des petits comme un renoncement dans la mesure où les deux misainiers entamaient déjà leur demi-tour vers Lesconil.

Trois misainiers en moins, les trois plus gros ba-

teaux de la flottille déjà très au large, aucun guilviniste en vue, j'aurais été à deux doigts de renoncer si je n'avais pas eu Vincent dans mon champ de vision. Je regretterai d'autant moins mon choix qu'un quart d'heure après, une fois passé Men Hir à la pointe de Penmarc'h et la vigie bienveillante du phare d'Eckmühl, la mer offrait le spectacle d'une surface dont la sérénité retrouvée était à peine troublée par quelques fileyeurs et deux ou trois chalutiers en pêche.

Il est banal de dire que la mer ça creuse mais c'est sans réserve que j'attaquais mes vivres tout en gardant un œil sur mes voisins de plus en plus éloignés les uns des autres. Le cap sur l'Île de Sein ne faisait plus de doute pour le gros de la flottille tandis que j'interprétais celui suivi par Vincent comme étant celui d'une route côtière offrant un vent plus tonique.

Une petite torpeur digestive accentuée par le café encore chaud invitait à un embryon de sieste que semblait permettre l'océan apaisé jusqu'à ce qu'un petit chuintement attire mon attention. Un monotype vert d'un groupe d'assurance ou d'une entreprise de photos, je suis désolé de cette imprécision mais je ne suis que moyennement perméable à la publicité, filait au travers de la baie d'Audierne pour rejoindre lui aussi Brest 2008 avant de participer au Vendée Globe Challenge. Entre lui et son suivant tout de rouge paré, il ne se passa pas plus d'une demi-heure au cours de laquelle, je fus frôlé par deux dauphins assez rapides pour m'accorder aussi peu d'importance que les deux Formules 1 des mers.

Comprenant au fil des heures que Vincent allait faire étape au port de Saint Evette à Audierne et m'approchant de plus en plus de la pointe du Raz, je décidais de tirer un bord sud pour pouvoir évaluer les intentions du Plijadur, misainier guilviniste dont je reconnaissais la voile un peu plus en arrière et qui semblait hésiter en Sein et son Raz.

Me retrouvant finalement en face du Raz de sein juste avant l'étales de basse mer, avec à proximité quelques voiliers, je jugeais opportun de ne pas remettre au lendemain matin ce que je pouvais faire le soir même mais non sans appréhension. Peu d'alternative en effet, sauf à faire le choix d'aller à Sein passer une nuit nécessairement brève, les abris du Loc'h ou de Brestré n'étant pas véritablement très surs avec des vents de surcroît, même pour un petit bateau.

Passer la pointe du Raz, petit Cap Horn pour un bateau comme le mien et surtout pour un marin comme moi, s'imposait ainsi presque naturellement et si ce n'était le fait d'être comme porté par un courant assez fort, le passage du Raz en lui-même me décevait presque, tant je m'attendais à pire.

Passés les effets du courant, le vent de travers qui s'engouffrait par l'ouest dans la baie de Douarnenez, m'imposait des efforts physiques importants pour maintenir mon cap. En dépit de ces efforts que je ne pourrais relâcher qu'une fois passés les tas de pois, cette traversée jusqu'à virer la pointe du Toulinguet, m'apparut assez brève, tant la beauté des falaises rehaussée par les rayons projetés par un soleil qui commençait à décliner, était impressionnante vue du ras de l'eau. Je n'avais eu la chance de voir un aussi beau spectacle depuis les falaises de la baie de Galéria enflammées d'or par le soleil couchant.

Ce spectacle féérique ne dispensait pas pour autant d'être vigilant. Outre les bateaux qui se pressaient pour ne pas être surpris aux abords du goulet à la nuit tombante ou pour ne pas rater l'ouverture des fêtes nautiques à Brest, des objets flottants tels que des palettes flottaient au ras de la surface, de sorte qu'il n'était pas possible d'être totalement détendu. De surcroît, à l'approche de la pointe du Toulinguet, la fatigue aidant, les cailloux affleurant dans l'est de la roche du même nom apparaissaient plus gros que na-

ture et semblaient s'avancer plus que de raison dans le chenal.

Une fois passée la pointe, c'est avec soulagement que je sentais le bateau porté par un vent arrière jusqu'à apercevoir au sud est l'entrée de la baie de Camaret et au loin le feu vert qui marque le mouir de la jetée que je dépassais un quart d'heure plus tard, juste avant de mettre en route mon moteur pour chercher une place au milieu des mouillages. Dans la pénombre crépusculaire, je ne parviendrais jamais à lire ou à trouver la bouée n°22 qu'un préposé m'avait invité à prendre. J'amarrerais Bar Avel II à un mouillage qui, j'osais l'espérer, ne serait revendiqué par personne pendant la nuit.

Avant de me coucher et pendant que je donnais de mes nouvelles, une spécialité du Sud Ouest gratinait tranquillement par le fond d'une casserole. Repas chaud apprécié pendant que tonnait le feu d'artifice brestoïse en grande partie masqué par la pointe des espagnols. Il ne restait plus qu'à se glisser dans le duvet d'une paillasse exigüe où tout changement de bord réveillait une épaule droite endolorie et où tout mouvement inconsidéré était immédiatement sanctionné par un choc marquant un cuir qui n'a plus de chevelu que le nom...

A suivre ...

Rémy Le Donge-L'hénoret

Curry de vieille

Il faut d'abord une vieille.



Non, pas comme celle-là !

Comme celle-ci :



Pour ça, plusieurs solutions :

- la pêcher au trémail,
- la chasser au fusil sous-marin,
- la chiner auprès de quelqu'un qui en a plein,
- l'acheter chez le poissonnier.

Quel que soit votre choix, il faudra la vider et l'écailler. La vider, ça va. Mais pour l'écailler,



croquez-moi, ce n'est pas de la tarte.

Certains vous diront de le faire au couteau, d'autres avec une coquille Saint-Jacques.

Moi, je me suis fabriqué un désécailleur. Il s'agit d'un tasseur de bois sur lequel j'ai pointé quelques capsules.

Le mieux c'est de vider et d'écailler la vieille sur un rocher au bord de l'eau. Bien sûr, si on vous la livre à la maison, vous pouvez le faire dans votre évier...

La vieille est prête, le plus dur est fait.

Ingrédients :

- La vieille que vous venez d'écailler,
- des oignons,
- un légume vert frais, ici des haricots,
- du curry en poudre,
- un peu de matière grasse,
- sel, poivre.

Recette :

Équeutez les haricots, faites-les cuire pendant 10 à 15 min à l'eau bouillante salée ; ils ne doivent pas être tout à fait assez cuits.



Éplucher les oignons, émincez-les, mettez-les dans un faitout avec un peu de matière grasse. Mettez les haricots dans le faitout sur les oignons. Préparez la vieille :

- Coupez-la en darnes,
- salez,
- recouvrez les deux faces de curry en poudre,
- posez les darnes sur les haricots.



Cuisez le tout pendant une dizaine de minutes, en retournant les darnes à mi-cuisson.

Cuisez du riz pour accompagner ce plat.



MISE AU POINT DE DERNIÈRE MINUTE :

Ayant eu une conversation avec des marins en train de casser leur bateau sur la cale de Kerilis, je tiens à mettre certaines choses au point :

L'APLOC a bien envoyé une lettre au Procureur de la République concernant une pollution au fioul sur la cale à l'occasion de la casse d'un bateau.

Cependant, **jamais** l'APLOC n'a lancé d'attaque personnelle comme il a été sous-entendu et **jamais** l'APLOC n'a attaqué les marins-pêcheurs comme certaines mauvaises langues voudraient

bien le faire croire.

Le fait est qu'il serait stupide de s'attaquer à des personnes qui cassent leur navire sur une cale de façon tout-à-fait légale !

Notre position est une position de principe et doit rester sans équivoque : nous n'attaquons pas ceux qui observent la loi, mais la loi elle-même si elle est mauvaise, et nous ferons tout pour la faire changer.

C'est une évidence de dire que nous devons absolument léguer à nos enfants une terre propre et vivable, une mer pure et poissonneuse. Ce n'est pas ce que font nos générations, loin s'en faut.

La casse des bateaux sur les cales est devenue intolérable au regard des prises de conscience qui se font encore timidement, mais commencent à avoir des résultats concrets : les zones Natura 2000, les Grenelle, les recherches sur les énergies renouvelables et inépuisables, les efforts consentis par la grande majorité des marins-pêcheurs majorité pour préserver la ressource.

Le fait est que cette casse révèle un manque : il n'y a pas à vrai dire de filière de déconstruction des bateaux en France, ni même semble-t-il en Europe. Au moment où beaucoup de bateaux de pêche et de plaisance vieillissent, chacun se débrouille et fait ce qu'il peut. Mais il est quand même possible de hisser les coques sur une aire plus facile à nettoyer !

Il semble que dans notre pays, nous tardons à prendre conscience de tout ceci, alors qu'ailleurs, cela semble fait depuis longtemps. Il suffisait d'observer l'air effaré d'un couple hollandais ou scandinave devant ce triste spectacle.

CSJ



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 :

aplouc@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/>



SEXTANT, LE GÎTE DE MER DES GLÉNAN

L'association Sextant signale qu'elle met à votre disposition un hébergement collectif sur l'île Saint Nicolas.

Pour en savoir plus :

Site Internet : <http://sextant-glenan.org>



LE VOYAGE DE TI-PUNCH II



Nous partons à trois, Maëlle, notre vénérée présidente, Guy et Christian pour les Antilles. Il vous manquera donc provisoirement votre présidente, votre secrétaire et un membre éminent du bureau. Mais nos deux "visse-présidents" nous remplaceront efficacement.

Escales prévues :

Vigo – nous ne serons pas loin de la Rioja
Porto – cela va de soi

Lagos – nous ferons le plein de vinho verde

Madère – la cave sera vide

Les Canaries – le vin des volcans n'est pas mauvais

Cabo Verde – il y a certainement un vinho local, sinon, nous nous contenterons de vinho verde, s'il en reste.

La Guadeloupe – je ne sais quelle est la boisson locale. Nous découvrirons.

Nous ferons un journal du voyage.

RDV sur le site – Simil se fera une joie d'y mettre nos tribulations.

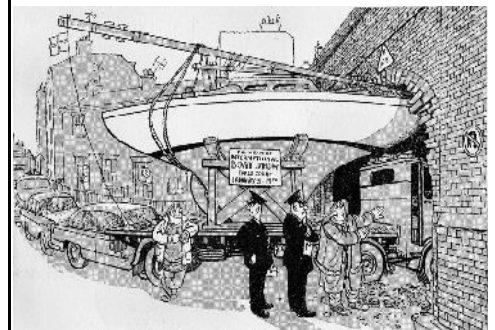
Départ : le 25 septembre. Arrivée mi-décembre.



LA LEÇON D'ANGLAIS DU TRIMESTRE :

Cette fois-ci, c'est de l'anglais difficile, mais le dessin parle de lui-même. Et puis, depuis le temps, vous devez commencer à être bons.

Merci Giles ! !



*We was sailing to close haul, wind variable to force 10.
Suddenly I says 'Gybe Ho! Then bang!*

(Nous étions au près serré, le vent allait jusqu'à force 10. Tout d'un coup j'ai dit "Paré à empanner !" Et alors, boum !)

eh oui, j'ai quand même eu pitié de vous, mais j'ai écrit la tradal en tout petit, na !

