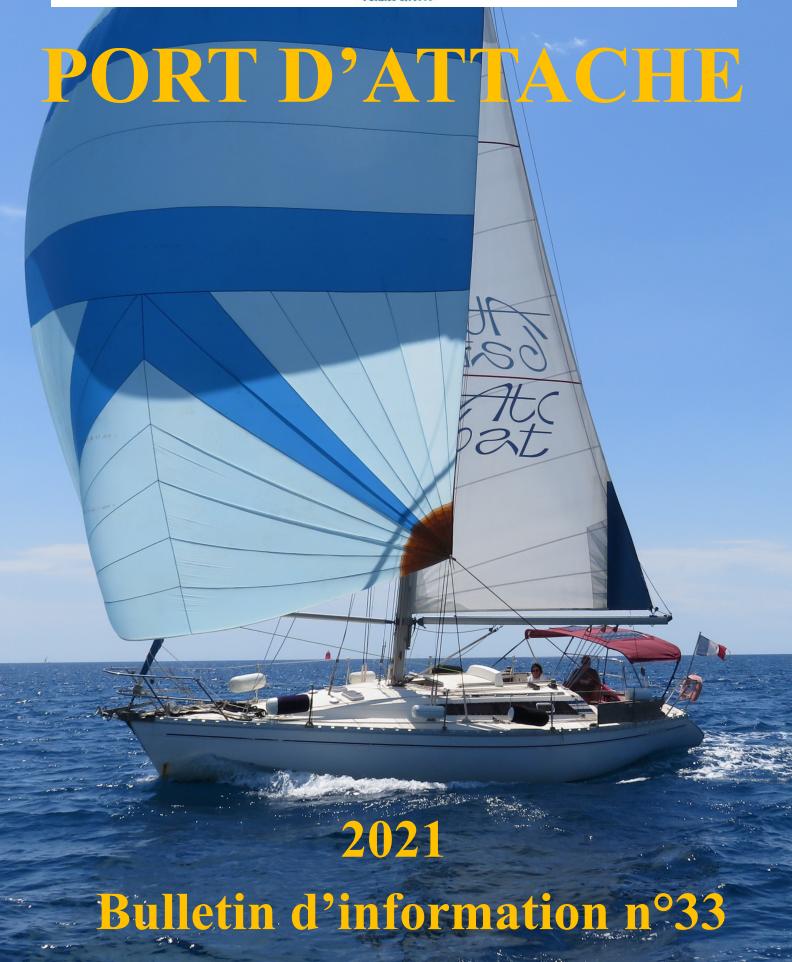


Association des Plaisanciers du Port de la Grande Motte

Fondée en 1997





SOMMAIRE

Р3	Édito M. le Maire et le Président APPGM	P21	Le CLUPP
P5	Virus et bactéries: de Grands voyageurs	P22	Soleil et ma peau
P6/7/8	GUN BOAT l'aventure continue	P/23/24/25	Quelques notions de météo
P9	Les Vires vire/Pourquoi la vitesse en nœuds	P26 à 29	Rire ou Histoire d'un convoyage raté
P10/11	SUZETTE/AG du parlement de la mer	P30/31	Choisir son anti fouling
P12/13	Amarrage par grand vent	P32	Réductions membres de l'APPGM
P14/15	La mer n'est pas une fin en soi	P33/34/35	Les pannes moteur
P16/17	OUTREMER le point SAKI	P36	Les films APPGM/Sortie à SETE
P18	Le Rallye des Pyramides	P37	Le calendrier des activités
P19	Trousse d'urgence à bord	P38	Le conseil d'administration APPGM
P20	Bénédiction des bateaux en mer/ L'APPGM	P39	Je blague, tu blagues, il blague

Site Internet

https://appgm.fr

Messagerie:
appgm.asso@free.fr



Les FILMS Film publicitaire: https://youtu.be/bgpeUn8pAJE

Les films des studios de «LA PEPE J'AIME»

Brochure interactive, au fil des pages, cliquez sur les caméras pour voir le film correspondant.

Cliquez sur les chroniques techniques, pour connaître les activités de nos partenaires.



SOMMAIRE: Publicitaires

LES ANNONCEURS					
P2	AVENE	P28	SUD COMMUNICATION		
P8	GUN BOAT	P29	CARENE SERVICE		
P10	UN AUTRE PAIN	P30	DELTA VOILES		
P14	BRICOLAGE	P31	THALASSA		
P15	NAUTICAP	P32	CECI CHOUETTE		
P16	OUTREMER	P 33	ASTREE COIFFURE		
P17	SNSM	P35	TOP MODE COUCHANT		
P18	CONFORT A BORD	P36	PRINT CLIC		
P20	RESTAURANT « LE GRAND BLEU »	P39	PRODINOX/CEFOM		
P26	CAP OCEAN	P40	AXA		



PREFACE



Stéphan **ROSSIGNOL**Maire de La Grande Motte
Président de l'Agglomération du Pays de l'Or

La Grande Motte plus que jamais « ville nautique », voilà comment on pourrait résumer en quelques mots une des caractéristiques essen-

tielles qui constitue l'identité de notre cité et en façonne son avenir proche. En effet, si la mission Racine a affublé cette ville sortie du sable il y a 50 ans d'une vocation exclusivement touristique, intention depuis largement réévaluée à l'aune de la ville permanente qu'elle est devenue, de la même manière son port, point central de son urbanisme, a lui aussi pris une ampleur et une permanence que peut-être ses créateurs eux-mêmes n'avaient pas envisagées. Aujourd'hui, si La Grande Motte bénéficie d'une attractivité évidente, on peut en dire autant de ses ports, en centre-ville et au Ponant, qui accueillent des centaines de plaisanciers, heureux de pouvoir amarrer leurs bateaux au sein d'une des structures les plus accueillantes de la Méditerranée.

Le port est le cœur de La Grande Motte, géographique d'abord, puisque la Ville se déploie autour de ce point central en respectant les angles à 45° du dessin des quais Charles de Gaulle et Robert Fages. Historique ensuite, car dès 1967, un an avant la création officielle de La Grande Motte le port est déjà creusé et inauguré, à l'époque dans un *no man's land* pictural autant qu'étrange. Demain, ce même port continuera d'écrire l'Histoire de la Ville car il est le lieu qui accueillera le plus grand chantier de la région en matière de réaménagement littoral. L'acte 2 de la mission racine verra donc le jour ici à La Grande Motte et le port en constituera une véritable colonne vertébrale.

Sans rogner sur l'environnement, qui fait l'exceptionnelle qualité de vie de notre chère cité des pyramides, le projet Ville-Port apportera une dimension supplémentaire, comme une remise à jour, cinquante après, des principes hérités des Trente Glorieuses ayant présidé à la construction de la ville. Moins de voitures en centre-ville, des espaces publics partagés, une généralisation des circulations douces, la création d'un pôle nautique d'excellence, l'augmentation du nombre d'anneaux, une balade reliant le levant et le couchant, autant de promesses qui ne peuvent qu'améliorer le vivre-ensemble et accroître notre attractivité. En tant que plaisanciers, vous serez les observateurs privilégiés de ces évolutions et les premiers bénéficiaires. Tout changement génère des questionnements, et le projet ville-port n'en est pas exempt. Néanmoins, amoureux de la mer, amoureux de La Grande Motte, je sais que vous saisissez tout le potentiel de ce formidable défi. C'est dans cette optique et en espérant que vous en soyez les premiers ambassadeurs, que je vous souhaite à tous, mes vœux les plus chaleureux pour cette année 2021, définitivement tournée vers l'avenir.

Stéphan **ROSSIGNOL**Maire de **LA GRANDE MOTTE**Président de l'Agglomération du Pays de l'Or

MOT DU PRESIDENT



Mot du Président APPGM

Michel RIHOUET



Tout d'abord en cette période très particulière, nous vous espérons tous en bonne santé.

2020 « année covid » et même si notre souhait le plus cher est d'oublier au plus vite cette pandémie, on ne peut passer outre son allusion dans certaines rubriques de ce bulletin.

Une pensée à tous nos amis plaisanciers qui n'ont pu venir à leur bateau pendant cette période, soit habitant loin de leur port d'attache soit par crainte de la maladie.

Cette année aura vu peu de navigation, les plaisanciers ayant annulé leur projet et de rares rassemblements nécessaires à la convivialité de notre association. Assemblée Générale reportée en 2021 et annulation d'une partie de nos manifestations nautiques et terrestres.

Seules des sorties sur Sète et Gruissan et nos petites sorties « Vire-vire » du samedi ont mis un peu de sens à notre vie associative.

Mais restons positifs et à l'heure où nous préparons ce bulletin, les sorties en mer sont autorisées dans la limite des 10 miles et nous sommes dans l'attente d'une ouverture totale de notre espace de liberté.

J'en profite pour remercier au nom de l'association la ville et la capitainerie pour leur soutien ainsi que tous nos sponsors fidèles et nouveaux qui nous ont suivi malgré cette année difficile économiquement et socialement. Merci également à tous nos adhérents sans qui l'association n'existerait pas.

Soyez assurés que les membres du bureau et moi-même sommes impatients de reprendre une vie normale avec les activités et services qui nous tiennent tous à cœur.

Nous vous souhaitons une excellente nouvelle année 2021 et espérons vous revoir très bientôt.

Le Président Michel **RIHOUET**



VIRUS ET BACTERIES : DE GRANDS VOYAGEURS

Si **SRAS-CoV-2**, responsable de la **covid 19** a pu gagner l'**Europe** et le reste de la planète, à partir de **Wuhan** en **Chine**, c'est grâce à l'avion qui en



quelques heures, a fait voyager le virus jusqu'à nos portes, et nos poumons !

Depuis la nuit des temps, l'espèce humaine subit les invasions de micro-organismes infectieux, aujourd'hui par les airs, hier par la mer.

Ce fût le cas de l'épidémie de peste à Marseille en 1720

Le 25 mai 1720, le **Grand-Saint-Antoine**, en provenance du **Proche-Orient** arrive à **Marseille**, quittée le 22 juillet 1719, après un périple de 10 mois ralliant **Chypre**, le **Liban** et la **Syrie**.



Ses cales débordent d'un précieux chargement fait d'étoffes de soie et de balles de coton, pour une valeur de 300.000 livres (près de 5.500.000 d'euros). Ce serait à **Damas**, où sévit la peste (ce qu'ignorait le proconsul chargé de délivrer l'autorisation de navigation), que la cargaison est d'abord chargée sur le navire, puis à **Tyr** enfin à **Tripoli.**

Début avril 1720, le **Grand-Saint-Antoine** se dirige vers **Chypre** après avoir embarqué 14 passagers. Le 5 avril un passager meurt et son corps est jeté à la mer; les autres sont débarqués à **Chypre** et le navire reprend la direction de **Marseille** le 18 avril. Pendant la traversée, nouveaux décès de 5 personnes dont le médecin du bord.

A son arrivée à Marseille, le Capitaine fait son rap-

port, produit ses autorisations et informe des décès survenus pendant le temps de la navigation. 2 jours après qu'il ait accosté, un marin meurt sur le navire, puis un autre...décédé de vieillesse d'après le chirurgien du port qui n'a pas su diagnostiquer la peste!

S'en suivent de nombreux ordres et contre-ordres de quarantaine, de mouillage ailleurs (Île de Jarre), de tergiversations de tous ordres (déjà à l'époque !!) pour finalement, le 3 juin, autoriser le débarquement de la cargaison à Marseille même, répondant ainsi aux intérêts des négociants et autorités qui dirigeaient la ville. Privilégier la cargaison destinée à la foire de Beaucaire qui devait se tenir le 22 juillet, parut plus pertinent que de s'inquiéter d'une nouvelle maladie.

Un mousse meurt le 25 juin, puis ce sont plusieurs dockers qui périssent également faisant alors prendre conscience de la gravité de la situation. La navire est dirigé sur l'Île de Jarre, les cadavres sont enterrés dans de la chaux vive, leurs vêtements brulés...mais ces mesures arrivent trop tard, toutes les étoffes, déchargées illégalement, infestées de puces avaient déjà répandu le bacille de Yersin (Pasteurella pestis) dans toute la ville, à partir du port. Le début de l'horreur ...

L'épidémie dura 2 ans, fit quelques 40.000 morts à **Marseille** intra muros sur les 80.000 habitants à l'époque et 120.000 victimes dans toute la **Provence**.



Scène de la Peste de 1720 à Marseille par Michel Serre / Musée Atger

Faculté de Médecine de Montpellier

NB : La peste est une anthropozoonose, causée par le bacille Yersinia pestis découvert en 1894 par Alexandre Yersin de l'institut Pasteur. Le terme "peste" dérive du latin pestis signifiant "fléau"

Patrick WOLFF



GUNBOAT L'AVENTURE CONTINUE

Malgré des conditions sanitaires exceptionnelles de l'année 2020, l'aventure continue de plus belle. Nous sommes reçus par Benoit **LEBIZAY**, le patron et chef d'orchestre de ce magnifique projet qu'est **GUNBOAT**. Pour nous rendre au rdv, il nous fait traverser l'usine **GUNBOAT** où nous voyons deux superbes bateaux en construction. Nous nous retrouvons en hauteur dans une salle de réunion flambant neuve. Avant d'entrer, nous apercevons

une salle impressionnante avec des hommes et des ordinateurs partout; on croirait être dans la salle de départ des fusées à la NASA. C'est là où tout se concocte et où tout est élaboré; c'est le cerveau. Grand Large Yachting Méditerranée qui regroupe les bureaux d'études GUNBOAT, OUTREMER et OCEAN VOYAGER.

Le premier sujet abordé est l'incidence de cette année atypique sur l'activité de GUNBOAT. Benoit LE-BIZAY nous fait part de la stratégie adoptée dès le départ de la crise. En accord avec ses troupes, ils ont décidé de continuer à travailler en adaptant une stratégie sécuritaire dès le début de l'épidémie du COVID 19. Application stricte des précautions avec gel et masque pour tout le monde; diminution des effectifs par équipe ce qui a entrainé une organisation différente du travail toujours en concertation avec l'équipe. Bilan qui mérite d'être souligné; 1 seul mois de retard sur la construction des

numéros 4 et 5 en cours.

A ce jour, la gestion de crise sanitaire a fait ses preuves puisqu'aucun cas de COVID 19 n'a été détecté dans l'atelier.

Un seul problème rencontré: l'annulation d'une commande qui était en début de construction mais remplacé par la reprise de ce bateau par un autre client ce qui a permis de continuer.

Souvenez-vous, l'année dernière, 2 bateaux étaient sortis et 2 étaient en cours de construction. Aujourd'hui, 3 naviguent et deux sont en construction. Un sera mis à l'eau dans un mois et un autre dans plusieurs mois. On voit donc l'évolution et l'envol de cette compagnie car ce genre de bateau est une niche dans la construction navale mais un créneau intéressant potentiellement.

Parlons un peu de perspective et de stratégie pour l'avenir. Un projet d'un plus grand **GUNBOAT** va voir le jour. L'avant-projet a été approuvé par le client et verra le jour après toutes les phases d'étude et de valida-

tion.

Sur un autre aspect, Benoit **LEBIZAY** nous fait part d'un projet à la demande de certains prospects, un petit **GUNBOAT**. En effet une demande assez forte s'est ressentie depuis quelque temps. Une clientèle intéressée par ce type de bateau est évidente mais sans besoin d'avoir un équipage comme sur l'actuel.



GUNBOAT L'AVENTURE CONTINUE

Une étude de marché en phase 1 a été diligentée et à ce jour finie; ce qui a permis de conforter le potentiel. Un cahier des charges a été fait en prenant en compte les désidératas des futurs clients par un panel représentatif de navigateurs. C'était la phase deux et maintenant la phase trois est de construire avec les architectes le PROJET FINAL. C'est tout ce que nous saurons sur ce projet mais on se dit vivement l'année prochaine pour en savoir plus.



Cette année a vu aussi l'annulation des grands salons nautiques pour lesquels **GUNBOAT** était présent, permettant d'avoir des contacts avec des prospects et aussi de montrer le bateau. En particulier le salon international du multicoque de **La**

Grande Motte qui est certainement le plus grand salon au monde sur l'eau de ce type de bateau.

GUNBOAT a pu être présent aux Voiles de **Saint Tropez** et cela a permis de faire une opération de relations publiques très forte.

Il est à noter que tous les clients qui sont propriétaires ou intéressés par **GUNBOAT** et le plus largement par les bateaux de groupe **Grand Large Yachting Méditerranée**, ont un projet de vie et c'est cela le cœur du business pour de tels bateaux d'exception. Ces personnes veulent réaliser

leur projet ayant souvent sacrifié leur vie au travail de chef d'entreprise et ont une envie de se poser et réaliser le rêve de leur vie. Alors l'impact d'une telle crise est amoindrie et leur projet de vie peut être décalé ou différé mais pas annulé. Cela explique l'esprit de grande famille de ces propriétaires qui aiment à se rencontrer et échanger.

Pour revenir à l'industrie, la gestion de crise effectuée par le groupe **Grand Large Yachting Méditer-**

ranée a beaucoup apporté à la flexibilité des équipes; celles-ci peuvent renforcer d'autres en cas de nécessité pour achever un projet urgent ou d'autres besoins.

Comme le dit le patron, ces bateaux sont des vecteurs forts de liberté. La mer, c'est le plus bel espace de liberté protégé.

Cette industrie fait appel à des soustraitants; comment cela se passe pendant cette crise? Lors de la 1^{ére} vague du CO-VID 19, beaucoup de sous-traitants étaient fermés car ils dépendaient de gros constructeurs qui étaient arrêtés.

Mais pour pouvoir continuer, la groupe Grand Large Yachting a parfois dû con-

vaincre des sous-traitants de continuer à travailler et a été force de proposition pour les aider dans le domaine sécuritaire car n'oublions pas que **GUN-BOAT** et le groupe ont été proactifs à gérer les mesures sanitaires.



GUNBOAT L'AVENTURE CONTINUE



Ils ont donc parfois pu aider ces sous-traitants avec

des masques et autres protections pour assurer une production dans le respect des règles sanitaires préconisées. Belle initiative!

Il faut dire aussi que les fournisseurs de **GUNBOAT** sont essentiellement français ce qui permet d'avoir des coûts de transports corrects et de délais rapides et, si problème il y avait, de régler rapidement. Donc une politique de faire travailler la **FRANCE** et localement aussi.

Pour ses bateaux d'exception **GUNBOAT** utilise la meilleure technologie sur le marché, en particulier celle de l'aviation qui innove tout le temps. GUN-**BOAT** n'est pas là pour innover technologiquement mais pour utiliser les meilleures techniques de haut niveau. Chaque bateau construit voit des améliorations qui sortent du terrain et des observations. La dernière en date est l'abaissement de la martingale sur la croix avant qui a permis de gagner 15%de surface sur la voile avant d'où un gain de puissance du bateau.

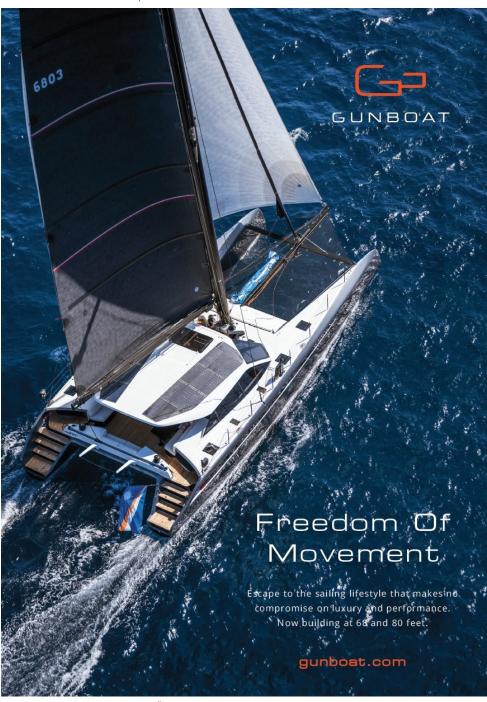
La phase d'industrialisation avec la construction du 5ème

GUNBOAT a atteint les objectifs sachant que ces bateaux utilisent beaucoup de mains d'œuvre et qu'ils sont construits avec le client et ses demandes pour les aménagements. Du cousu main ?

Cette réussite s'explique aussi par le savant mélange de la haute technologie et de l'artisanat.

Bravo à vous Monsieur **LEBIZAY** et à toutes vos équipes de nous permettre de suivre votre aventure

Pierre **SCHOONEMAN**





VIRE-VIRE



La **COVID** annulant une partie des manifestations nautiques, nous avons essayé de proposer une sortie régulière un samedi sur deux.

Cette sortie commencée le samedi matin en test fin juillet a fonctionné sur la journée jusqu'au re-

confinement en octobre et bien sûr toujours en fonction de la météo.

Au début, les plaisanciers se retrouvaient au retour pour un pot de l'amitié



que nous avons dû arrêter par la suite mais avec le plaisir de naviguer en groupe voiliers et moteurs.

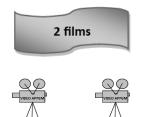
Les gens ont répondu présents, très intéressés de retrouver leur bateau, la mer et nos regroupements.

Ces sorties consistaient à faire une boucle sur Car-

non ou sur **l'Espiguette** en fonction du vent.

A bientôt pour de futures « Vire-vire » dès que les conditions seront là.

Michel RIHOUET





POURQUOI LA VITESSE EN NOEUDS

Pourquoi est-ce qu'on parle de nœuds pour indiquer la vitesse des bateaux ? Avant de parler des nœuds, il faut s'intéresser à une autre étrange mesure : le mille marin ou mille nautique, une mesure équivalente à 1852 mètres ou 1,852 kilomètres. Pourquoi 1,852 kms ?

Notre chère planète a une circonférence de 40 000 km à l'équateur, et comme chacun le sait, la valeur d'un cercle est de 360 degrés. Si on divise 40 000 par 360, on obtient la valeur suivante 1 degré = 111,11 kms. Le degré est divisé en minutes qui sont des soixantièmes. Ce principe vient des Babyloniens, qui comptaient en base 60 (sexagésimale), 111,11 km divisés par 60 et on obtient enfin nos 1,852 kms.

On va maintenant parler du Loch, une corde à nœuds reliée à une planchette plombée. Sur cette cordelette, des nœuds espacés de 7,71 mètres, une distance égale à 1/240 ème de mille. À l'époque,

quand le bateau avançait. On lâchait le loch à la verticale du tableau arrière on retournait un sablier de 15 secondes et on comptait les nœuds qui défilaient entre les mains du matelot. S'il comptait 5 nœuds, le bateau filait donc à 5 nœuds soit 5 x 1,852 kms, en Km/h cela donne 9,26 kilomètres heure.

Aujourd'hui les **IMOCA** sont plus proches des 20 nœuds (37 Km/h).

Une longue explication qui j'espère éclairera la lanterne des nouveaux navigateurs.

Jean **VERNET**





SUZETTE, un métrique à la Grande Motte



Le chantier anglais, Camper et Nicholson et Charles Nicholson. architecte de renom, notamment connu pour ses yachts de légende tels que Endeavour et Shamrock V (Class J), construisent en 1930, trois unités identiques : Cutty, Suzette II et Vision Of Tobago. Ce sont

tous trois, des 8 Mètres Jauge Internationale.

Suzette II devient la propriété d'un colonel de l'Empire Britannique basé au Caire, le Colonel E.T Peek.

Sa longueur est de 14,80m avec un maître bau de 2,50m, sa flottaison de 9,40m, son déplacement de 9 tonnes et un tirant d'air de 18m. C'est un sloop doté d'une coque en forme, étrave à élancement et arrière à voûte. Sa construction est en bordés classigues en acajou et membrures en acacia. Le pont est en pin d'Orégon et la quille en orme avec un lest de 6 tonnes. Son mât également en pin d'Oregon est gréé en 7/8° avec 3 étages de barres de flèches surmonté d'un guignol. Sa voilure est de 120m2 et 195m2 sous spi. En régate, il ne faut pas moins de 7 à 8 équipiers pour exploiter le potentiel de ce monocoque, fin et racé, très technique, redoutable au près et compliqué au portant. Quelques indications sur la polaire du bateau : 10 nœuds de vent, vitesse, 7 et 8 nœuds selon l'allure. A 20 nœuds de vent, 8 à 9,5 nœuds. Suzette a été restaurée en 1995 par son précédent propriétaire au chantier naval de Cancale. Le bateau avait subi les dommages du temps. A la différence de ses deux « sister-ships », il est resté strictement dans sa configuration d'origine : coque totalement en bois (pas d'époxy), mât et baume en bois. Après cette restauration, il a été équipé d'un moteur in-bord 30cv. Suzette a navigué en Atlantique et ces dix dernières années sur le lac Léman. Depuis quelques temps, il était entreposé dans un chantier Genevois et ne retrouvait son élément qu'un ou deux mois par an et avait fini par ne plus être en état de naviguer.

Accueilli à la Grande Motte depuis 1 an, il a fallu de nouveau, entreprendre quelques gros travaux, qui ont duré 6 mois. Les œuvres mortes ont été revues. Une partie de la quille en Sipo a été reconstruite ainsi qu'une partie des bordés. La totalité a été flipotée et calfatée. Le lest a été repositionné. La mèche, le safran et ses fixations, le tube d'étambot, l'arbre d'hélice et l'hélice ont été remplacés. Le pont latté a été restauré. Toutes les ferrures du mât ont été sablées et ont reçu un traitement thermique anticorrosion. La bôme et le mât ont été vernis (10 couches, le pinceau était usé à la fin! Le peintre aussi...).



HURAIRES: Lundi: Fermé / Mardi à Samedi: 7h00/14h00-16h00/19h00/ Dimancha: 7h00/13h0

88, rue des Artisans · 34280 La Grande-Motte · 04 67 91 08 06 · www.un-autre-pain.lagrandemotte.pro · www.facebook.com/UnAutrePainLBM



SUZETTE, un métrique à la Grande Motte

Le gréement dormant est refait à neuf. Bastaques et pataras sont remplacés par du textile. Les poulies d'origine en bois ont été restaurées et le gréement courant remis à neuf. En 2021, Suzette sera équipée d'un emmagasineur sous le pont pour ses voiles d'avant. Sa navigation sera ainsi simplifiée

pour un équipage réduit. L'aménagement intérieur légèrement amélioré pour le rendre aussi plus confortable (croisière au programme). Après ce nouveau coup de jeune, à plus de 90 ans, Suzette est fin prête pour naviguer en Méditerranée. 2021 sera l'année où nous pourrons vérifier ses performances si possible dans le cadre de régates de bateaux anciens, Escale à Sète, Régates royales de Cannes et Voiles de St Tropez.

Pour l'histoire de cette jauge Métrique, cela démarre en 1906, quand l'Association International Yacht Racing

(aujourd'hui la Fédération Internationale de voile (ISAF) se réunit à Londres. Sous la présidence du roi Georges, les délégués sont venus de France, d'Allemagne, Norvège, Suède, Belgique, Hollande, Italie. Ils se mettent d'accord sur une règle uniforme en

Europe: La règle des Métriques. Rejoint par Les Etats-Unis, les 8 Mètres deviendront Classe Olympique de 1908 à 1936 et l'America's Cup adopte les Twelves (12 Mètres) de 1958 1987. Les 8 Mètres (Eight) ont toujours été des seaboats conçus par de célèbres architectes comme William Fife, Charles

Nicholson, Sir Glen Coates, Johan Anker (le père du Dragon) ou aujourd'hui Jacques Fauroux.

Championnat du monde ou régates prestigieuses, on les retrouve naviguant sur toutes les côtes du monde (Europe, Canada, Etats Unis, Australie, Nouvelle-Zélande).

Aujourd'hui, la Classe est très vivante et la règle a prouvé son efficacité. A la Rolex Cup à St Tropez 95, Vision le sistership de Suzette conçu par Nicholson en 1930 bat à chaque course le 8M Gaulois (1986 architecte J. Fauroux) et les 12M.

A l'heure actuelle, sur les 500 yachts 8 Mètres construits entre 1907 et 2008, seuls 175 naviguent encore de par le monde, Suzette en fait partie.

Jean Marc MALDONADO

ASSEMBLEE GENERALE DU PARLEMENT DE LA MER



Le parlement de la mer a été créé en 2013, sous l'impulsion de Christian BOURQUIN alors président de la région Languedoc Roussillon.

Cette instance a pour but de fédérer la communauté maritime, de la représenter, de permettre la concertation et le travail collaboratif entre les différents acteurs de la mer et du littoral et de faire émerger des projets innovants.

Le Parlement est constitué de 3 entités :

Un forum

Une assemblée

Un bureau



En tant que membre de l'assemblée, j'ai donc assisté à l'Assemblée annuelle.

Vous trouverez ci-dessous un lien sur des interventions de personnes dont Colette **CERTOUX** (VP de la FIN) que certains connaissent (ex **Big Ship**).

Ces interventions sont très intéressantes sur l'avenir du nautisme en **Occitanie**.

Notez en particulier l'attachement de Carole **DELGA** (Présidente de région) au projet Ville-port et le déblocage d'un demi-milliard d'euros pour la relance du secteur du nautisme.

Michel RIHOUET

Les interventions peuvent être vues sur la version numérique du bulletin seulement.

bulletin seulement.





AMARRAGE PAR GRAND VENT

1- Mais comment arriver dans l'emplacement s'il y a du vent ? Et si on est seul.

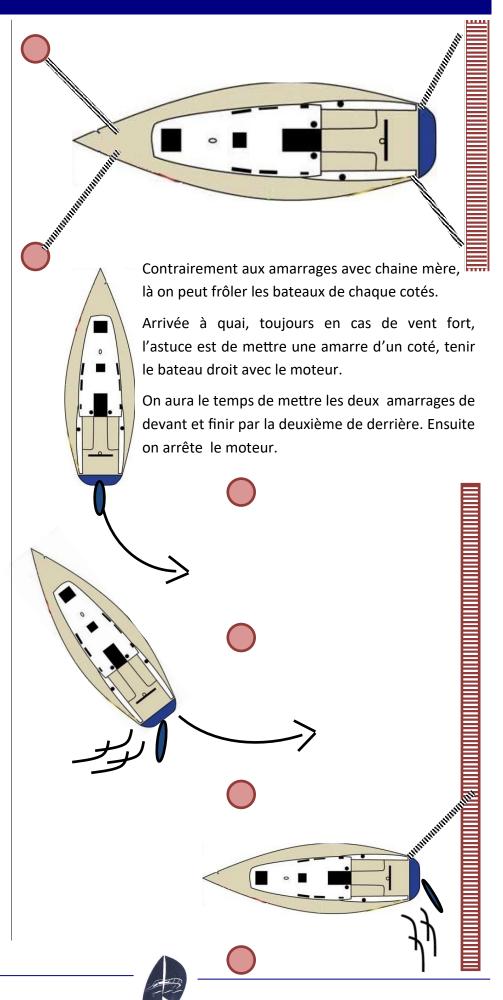
Cette manœuvre sera valable pour tout voilier et bateau avec un seul moteur voulant se garer par l'arrière contre le quai.

La première chose à savoir: du quel côté bat votre hélice ?

- 2- Le test est simple: bateau en marche avant lente, dans la panne , vous mettez un coup de marche arrière. Comment se comporte le bateau? Il part à droite = battage de l'hélice à droite, il faudra se garer par la droite, et inversement.
- **3-** Après avoir amorcé le virage , le safran devra être tourné à fond gauche de telle façon que, en mettant la marche avant, le bateau continue à pivoter. Mais attention pas de grands coups d'accélérateurs, juste des impulsions.

Ensuite un petit coup de marche arrière et le bateau continue de pivoter etc.... Pour arriver en face de la place, il faudra remettre le safran droit pour finaliser.

Pour les amarrages avec des poteaux comme à la Grande Motte, il faudra être large en avant, c'est-à-dire arriver sur les poteaux presque droit.



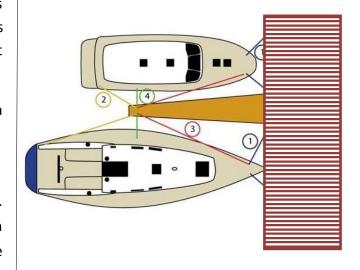
AMARRAGE PAR GRAND VENT

Dans un port, les pontons sont souvent équipés de catway. Ces petites avancées, pas toujours très stables, aident à maintenir le bateau en place et facilitent l'embarquement et le débarquement.

L'amarrage sur un catway s'effectue toujours de la même manière.

Chaque amarre porte un nom.

1 - Les pointes avant : Elles sont au nombre de 2. Elles stabilisent l'étrave (ou le tableau arrière) en latéral et règlent la distance du bateau avec le ponton en l'empêchant de reculer.



- **2 La garde arrière** (ou garde descendante): Maintient le bateau proche du catway.
- **3 La garde avant** (ou garde montante) : elle bloque le bateau pour l'éviter d'avancer sur le ponton. Elle s'installe en bout de catway.
- **4 Le traversier** : Il n'est pas obligatoire, mais il aide bien à coller le bateau au catway surtout si le vent ou le courant est traversier, éloignant le bateau. Il est surtout utile pour faciliter l'embarquement et le débarquement.

Ordre d'amarrage

- frapper la garde avant pour éviter de cogner l'étrave au ponton.
- frapper la garde arrière pour que le bateau ne recule pas.
- frapper les 2 pointes avant pour régler la ligne du bateau.

Amarrage système **EMBELLE**:

Toujours seul avec du vent, le système consiste à préparer un bout avec une boucle et nœud de chaise. Passer ce bout par une poulie ou un filoir quelconque frappé ou existant vers les haubans. Il arrivera jusqu'aux winchs arrières (génois ou spi).

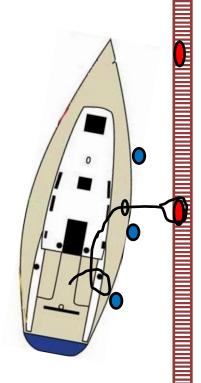
Mettre d'avance les pares battages du côté prévu à l'accostage.

Préparer son bout d'Embelle en le laissant libre avec sa boucle sur les filières , prêt à l'envoi. De l'autre coté il sera sur le winch.

Mettre le bateau en place et tout de suite passer la boucle sur une bitte ou taquet, revenir rapidement au winch, étarquer.

Il faut s'aider du moteur, même principe que pour l'amarrage arrière, le moteur et le safran permettent de bloquer le bateau afin de finaliser l'amarrage.

Ensuite mettre une amarre à l'avant une à l'arrière et enlever le bout d'Embelle.





LA MER N'EST PAS UNE FIN EN SOI

La remontée de l'Amazone, depuis Manaus, vers la triple frontière Brésil, Colombie, Pérou, en l'occurrence la ville de Tabatinga, représente une aventure exceptionnelle à plus d'un titre :

-Tant sur le plan pratique et logistique avec une navigation de près de 1800 km sur un fleuve impétueux, parfois difficile, toujours dangereux. C'est à bord de la Jangada, un catamaran de 95 pieds, tout en acier, que nous avons vécu une expérience inoubliable sur le fleuve Amazone, sur son cours dénommé Solimoes, au cœur de la forêt amazonienne, au plus près de la vie, dans un labyrinthe aquatique où la nature est reine.

- Que sur le plan sur humain avec des rencontres surprenantes en pleine forêt primaire, véritable cathédrale de verdure. Une cathédrale imposante et silencieuse qui exige retenue et admiration, mais dont l'accès est réservé à l'initié, à l'amérindien audacieux, qu'il soit Ticuna, Matis ou Marubo, tous respectueux de ce temple, leur temple.



piliers ne sont pas de pierre mais des troncs phénoménaux dont la hauteur

atteint et dépasse même les 40, voire les 50 mètres et soutiennent une canopée riche et vivante.

Lors de ce périple de 14 jours en juillet 2019 nous avons eu l'immense privilège de rencontrer les MATIS, peuple indigène de cette Amazonie brésilienne qui vit dans la vallée du Javari, sur le Rio Itui.

Aujourd'hui, il ne reste que quelques centaines d'individus après qu'ils furent décimés dans les années 70 par les premiers contacts épidémiques (grippe essentiellement) qui tua plus de la

moitié de la population.. En 1983 ils n'étaient plus que 87 matis, 390 en 2002 et moins de 500 en 2020.



Ce sont les Blancs qui les ont baptisés « MATIS », mais leur vrai nom c'est : **Hommes - Jaguars** en raison de leur vénération pour ce félin souple et puissant, roi de la forêt amazonienne.





Bricoler - Décorer - Jardiner

Arts Ménagers—Reproduction clés

ZA rue des Artisans

34280 La Grande Motte

04 67 56 00 23



LA MER N'EST PAS UNE FIN EN SOI

D'ailleurs, ils se tatouent le visage de rayures

sombres, imitant le pelage de leur animal totem. S'y ajoutent divers attributs : épines d'acacias, ivoire et autres matériaux rendant le mimé-



tisme encore plus probant.

Les Matis vivent toujours comme leurs ancêtres. Les femmes s'occupent des tâches ménagères, ramassent les légumes et fruits sauvages. Elles ont surtout la responsabilité des plantations de manioc, de taro

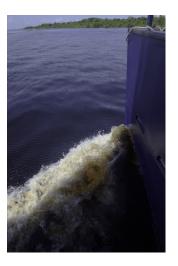


et de bananes pendant que les hommes partent à la chasse.

Les Matis sont un peuple de chasseurs.

On tue le gibier quand l'occasion se présente, ou quand le garde-manger est vide, avec arcs, flèches et sarbacanes.

Les sarbacanes sont immenses, longues de 4 mètres dont l'intérieur est parfaitement taillé, aux millimètres près, lissé et poli avec un mélange de résine et cire d'abeille, réalisant ainsi un fût particulièrement bien usiné pour tirer des flèches enduites de curare, poison qui entraine rapidement la mort par asphyxie.



Les cibles sont essentiellement les singes, atteints avec une précision centimétrique, alors qu'ils

s'ébattent dans la canopée à plus de 30 mètres de haut.



Il est à noter que la viande de ces proies, tuées au curare, est comestible sans traitement particulier, le curare n'étant pas toxique par ingestion.

Patrick WOLFF



OUTREMER LE POINT: Les 5 questions à Stéphane **GRIMAULT** le D.G.

1) L'année 2020 sera une année atypique pour tout le monde. Comment avez-vous géré ce grave problème vis à vis de votre entreprise ?

S.G.: En effet 2020 aura été une année très particulière pour les raisons que tout le monde connait et a souffert. Fort heureusement, nous avons pris très au sérieux cette pandémie et avons mis rapidement en place une stratégie pour protéger nos personnels entre télétravail et la mise en place des 2X8 pour la production. Cela nous a permis d'éviter le pire pour l'entreprise, à savoir l'arrêt de la production. Outremer ainsi que les autres marques du groupe Grand Large Yachting font partie des très rares chantiers n'ayant jamais interrompu leur activité.

2) On a vu tout au long de cette année sortir bateaux sur bateaux de vos ateliers en ayant l'impression que tout continuait normalement et même s'accélérait. Est-ce vrai ?

S.G.: Oui absolument; l'activité est très soutenue. **Outremer** voit son carnet de commande s'allonger et nous mettons tout en œuvre pour satisfaire nos client en augmentant notre capacité de production afin de contenir l'allongement des délais. Ceci est un vrai challenge car, comme vous le savez, l'espace ici est très contraint.

3) il y a très peu de temps, on a vu et entendu partout que l'entreprise sortait un cata électrique? Pouvez-vous nous parler de cette innovation.

S.G.: Absolument. **Outremer** n'a de cesse que de faire évoluer ses bateaux et travaille pour anticiper les challenges de demain. Beaucoup de monde parlent de mobilité douce....

Beaucoup prétendent maitriser la motorisation électrique pour le bateau, mais en ce qui nous concerne, nous parlons de grand voyage, pas de revenir brancher son bateau chaque soir....

Le challenge est d'être en mesure de vivre à bord des semaines entières en autarcie. Nos catamarans sont uniques en ce sens, ils n'ont besoin que de très peu de vent pour se déplacer et enregistrent des vitesses moyennes élevées qui permettent la régénération électrique. Mais pour cela, nous devons tester et re-tester. Le challenge est ambitieux. Faire le tour du monde en passant par le **détroit de Magellan** à la voile et sans aucune énergie fossile est très ambitieux comme tente de le faire le célèbre Jimmy **Cornell**.











OUTREMER LE POINT: Les 5 questions à Stéphane **GRIMAULT** le D.G.

Nous n'y arriverons certainement pas du premier coup mais chaque étape sera un apprentissage pour notre solution de demain. Comme disait Nelson **Mandela**: "je ne perds jamais. Soit je gagne, soit j'apprends."



4) Et puis il y a peu de temps un **55** était mis à l'eau? Nouveauté innovation?

S.G.: En effet ce nouveau bateau vient compléter la gamme en étant positionné entre le 51 pieds qui est le bateau par excellence pour partir en famille faire le tour du monde et le majestueux 5X (60 pieds) qui est un bateau plus élitiste. Ce nouveau 55 va permettre à de nouveaux clients de rejoindre la grande famille Outremer en trouvant un bateau qui bénéficiera de plus de 35 ans d'expérience du chantier, retours clients et avancées technologique. Le défi étant de toujours apporter plus de confort, d'espace tout en gardant la maitrise des poids afin que ce nouveau bateau s'inscrive dans l'exigence d'Outremer Yachting: toujours fabriquer le meilleur bateau de grand voyage: sécurité, performance et confort de vie en navigation et au mouillage.

- 5) Comment voyez-vous le futur; je suppose qu'un plan stratégique existe ?
- **S.G.:** Répondre à cette question avec aplomb est ambitieux au regard de cette terrible crise qui frappe de très nombreux secteurs sans épargner celui du nautisme.

Nous devons garder l'ambition de toujours vouloir améliorer nos produits et services pour

notre communauté, de produire de façon encore plus responsable pour la planète. À cet égard nous venons à l'échelle du groupe Grand large Yachting de lancer un plan RSE qui a pour objectif de s'inscrire dans une démarche éco responsable ambitieuse mais réelle.

Ceci dit notre plan de développement est clairement établi pour les prochaines années et il n'y a pas de raison de ne pas envisager l'avenir avec optimisme. Notre métier est d'imaginer, de développer et de construire des bateaux qui permettront à leur futur propriétaire d'accomplir leur rêve....

N'est-ce pas un métier merveilleux "accoucheur de rêve" ?

Pierre SCHOONEMAN





RALLYE DES PYRAMIDES 4 du 10 au 14 juillet 2020

Le rallye made in APPGM du 12 au 14 juillet.

Un parcours déjà rodé en 2019 qui souhaitait proposer un autre modèle que les rallyes actuels

LGM -le cap d'Agde-Gruissan-Sète-LGM.



4 bateaux au
départ
...et 4 à
l'arrivée.

Les conditions météo étaient bonnes,

l'ambiance excellente et le plaisir de se retrouver sur l'eau en groupe.

Après une rencontre avec Henri de l'APAC du Cap D'Agde, nous avons été chaleureusement reçus

par
François et
Patrick
du GCC
de
Gruissan
pour
une soirée
chez



François avec des membres du club partenaire.

Nous avons passé une excellente soirée où nous avons pu évoquer nos difficultés à « rassembler » dans cette période particulière et tirer les premières bases de notre « **Fédération des Plaisanciers d'Occitanie** » dont l'intérêt essentiel est de « fédérer les amicales de la nouvelle région ».



Mais il faudra un peu de temps pour bien faire les choses durablement et

l'important aujourd'hui était de retrouver notre espace de loisirs la mer, le plaisir de croila



sière en commun où chacun est prêt à assister l'autre et les rencontres avec des plaisanciers d'autres horizons.

Prochaine édition en **2021** bien sûr.

Michel RIHOUET







UNE TROUSSE D'Urgence à bord: Obligation et/ou indispensable

Souvenez-vous, en janvier 93, lors de l'édition du Vendée Globe de 1992 de la mésaventure de Bertrand de Broc. Dans un choc avec une drisse de sa grand-voile, il se sectionna partiellement la langue et procéda lui-même à la suture de la plaie dans un miroir, aidé en cela par les conseils du médecin de la course avec qui il communiquait par télex (c'était il y a 28 ans !!). Il avait heureusement une trousse d'urgence complète à bord !



Les nouvelles dispositions de la **Division 240** distinguent quatre zones de navigation ayant un effet sur le contenu et la quantité des composants embarqués à bord :

- *Basique, jusqu' à 2 milles d'un abri
- *Côtier, entre 2 et 6 milles d'un abri
- *Semi hauturier, entre 6 et 60 milles d'un abri
- *Hauturier, au-delà de 60 milles

C'est dans les zones de navigation semi hauturière et hauturière qu'il est fait mention de l'obligation de se munir d'une trousse de secours, mais il est fortement recommandé de dépasser cette obligation légale et de s'en munir quel que soit la distance de navigation.

Elle doit être composée des éléments suivants :

- *1 paquet de 5 compresses de gaze stériles, taille moyenne
- Chlorhexidine en solution aqueuse unidose 0.05 %
- *1 coussin hémostatique
- *1 rouleau de 4m de bande de crêpe (larg.10 cm)
- *1 rouleau de 4m de bande auto-adhésive (largeur 10 cm)

- *1 boîte de pansements adhésifs en 3 tailles
- *4 paires de gants d'examen non stériles
- *1 couverture de survie

Reconnaissons que c'est le strict minimum, ce qui n'a pas échappé au législateur puisque le texte officiel se termine par le conseil suivant : "Tout complément de la trousse de secours est laissé à l'initiative du chef de bord".

Constituer sa trousse à Pharmacie tombe donc sous le bon sens. La dotation règlementaire ne suffit pas. Elle sera complétée en fonction de l'équipage (enfants, soins spécifiques, etc...), du climat, de la zone de navigation : proche ou éloignée des secours.

Personnellement, nous conseillons, en plus de ce qui semble indispensable, de vous munir : d'un set de suture (voir l'expérience de de Broc) à se procurer simplement en pharmacie, et de quelques produits « folkloriques » comme par exemple de Microlax®, qui appliqué sous pansement occlusif permet une élimination spontanée des épines d'oursin, d'un briquet pour chauffer directement une cuillère d'eau permettant de neutraliser le venin thermolabile d'une piqure de vive, ou même d'une boite de Durex® ou Manix®, on ne sait jamais!

Enfin, n'oublions pas que, quelle que soit la zone de navigation, il est possible de consulter le **centre de consultation médicale maritime** (CCMM basé à Toulouse) gratuitement 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Par VHF (canal 16) ou,

par téléphone : +33(0)5.34.39.33.33



Patrick WOLFF



BENEDICTION DES BATEAUX EN MER

Bénédiction en mer 2020



Une trentaine de bateaux étaient présents pour cette bénédiction en mer 2020 un peu particulière. Nous aurions pu être plus nombreux, la distanciation étant facilement respectée!

Mais la météo a peut-être freiné certains plaisanciers (petite houle et quelques ra-

fales rafraîchissantes). Monsieur le Maire sur le « Lucile » a, dans son discours, remercié l'APPGM pour son engagement et sa présence en cette période difficile. Monsieur le curé a béni contre le covid les bateaux présents. Le bateau amiral « Berni 4 » de l'association mené par **Pierre** et son aide de camp « Jeanvi IV » avec Jean



pour la vidéo, ont mené à bien cette bénédiction avec toujours en appui la SNSM, la brigade nautique et la gendarmerie maritime.



Michel RIHOUET

Les interventions peuvent être vues sur la version numérique du bulletin seulement.

Les Habits APPGM 2019





TROMBINOSCOPE APPGM





LE CLUPP

COMPOSITION DU CONSEIL PORTUAIRE

(Article R*622-1 et Ss du code des ports maritimes - Arrêté du Maire n°539 du 30 octobre 2019)

Membres Titulaires	Membres suppléants					
PRESIDENT						
M. Stéphan ROSSIGNOL	M. Bernard REY					
Le Maire	Adjoint au maire					
1 Représentant du personnel						
M. Éric PALLIER	Mme Catherine CHONVILLE					
Directeur des Ports	Directrice adjointe - Responsable administrative et juridique					
6 Représentants des usagers						
3 Représentants des plaisanciers élus par le CLUPP						
M. Patrick WOLFF	M. Jean-Philippe GUGGENBUHL					
M. Michel RIHOUET	M. Jean VERNET					
M. Bernard REVIL	M. Pierre SCHOONEMAN					
3 Représentants des services nautiques, construction, réparation, et les associations sportives et touristiques désignés par le Maire						
M. Vincent GIRARD	M. Franck PORROT					
M. Xavier DESMAREST	Mme. Pascale COUP-LA-ROCHE					
M. Guillaume ROTTEE	Mme. Ludivine GONET					
1 Représentant désigné par la CCI						
M. Pierre-Olivier EDOUARD	M. Philippe ETOURNEAU					

DEBAT D'ORIENTATIONS BUDGETAIRES ET TARIFS 2021

Propositions sur les tarifs 2021

Maintien des tarifs

→Pas d'application d'érosion monétaire

Les nouveautés:

- → Création de <mark>2 nouvelles catégories d'escale (grosses unités) au ml</mark> pour les unités de + de 24m (en remplacement d'une formule vieillissante et obsolète) + lisible
- →Création des <u>tarifs OST</u> (occupation sans droit ni titre) et <u>des tarifs relais</u> dans l'attente d'une régularisation que ce soit en terme financier qu'au niveau de la sécurité du bateau
- → Annulation des anciens tarifs PLA et proposition d'un tarif unique 15€ cumulable dans la limite de 15 accès et recharge possible dès solde de 2 accès.
- →Gestion du courrier Création d'un tarif à la semaine ou au colis à 5€
- →Tarif à <u>l'heure de l'espace GOALARD</u>
- → Fin de la gratuité de la borne de recharge électrique



LE SOLEIL ET MA PEAU

MIEUX COMPRENDRE LES BONS USAGES POUR MIEUX SE PROTÉGER

Vous le cherchez, vous le fuyez, vous l'adorez, vous le détestez... Dans tous les cas, le Soleil ne laisse pas indifférent, ni vous, ni votre peau.

On pense souvent qu'en tant qu'adulte, on est moins sensible à ses rayons, mais les méfaits du soleil n'ont pas de limite d'âge.

LES ATOUTS DU SOLEIL

Le soleil a des bienfaits vertueux et essentiels. C'est un atout beauté et un allié santé.

La sensation délicieuse de chaleur ; L'effet bonne mine :

LE BRONZAGE: Il correspond à la synthèse de mélanine (pigment) provoquée par les UVB. Le bronzage est le principal mécanisme de défense naturel de la peau contre les UV.

L'atout santé:

POUR SE RENFORCER : Le Soleil joue un rôle primordial dans la calcification des os. Les UVB qu'il émet favorisent ainsi la synthèse de vitamine D, principal acteur de la croissance des os.

POUR SE RESSOUCER : Véritable antidote contre la dépression saisonnière.

Le Soleil induit un effet positif sur notre humeur et notre moral.

LES MENACES D'UNE PEAU NON PROTEGÉE

Brûlures, tâches, cancers...ont tous un point commun : une exposition mal maîtrisée aux rayons du soleil...

Le coup de chaleur : Provoqué par une exposition trop longue qui entraine une surchauffe de votre corps.

L'insolation: est une saturation des capacités thermorégulatrices du corps. Elle engendre une augmentation de la température corporelle pouvant dépasser 40°C.

Le coup de soleil : C'est une altération, voire une destruction, des cellules de l'épiderme. Il est dû aux UVB% et aux UVA 20%.

Mais aussi:

L'urticaire L'allergie au soleil Le masque de grossesse La peau fripée



il est important de procéder à l'application 20min avant l'exposition au soleil.

Renouveler l'application pour maintenir votre protection, surtout après avoir nagé, transpiré, ou vous être essuyé.

Ne restez pas trop longtemps au soleil, même si vous utilisez un soin solaire.

L'abus de soleil est dangereux.

+ de conseils https://www.eau-thermale-avene.fr/soins-solaires





QUELQUES NOTIONS DE BASE METEO

Quand on prévoit une sortie pour la journée ou une croisière de plusieurs jours, il est indispensable pour la bonne sécurité de consulter la météo.

Plusieurs possibilités s'offrent à vous. A l'heure d'aujourd'hui beaucoup d'applications sont en service pour vous donner le temps qu'il fera dans les jours à venir. Bien évidement , il faut consulter la météo marine. Ca parait évident , mais qui n'a pas rencontré un plaisancier qui navigue avec une carte routière ?

Alors sans prétendre faire un cours magistral sur madame météo, voici quelques tuyaux utiles. Tout d'abord la première météo vous sera donnée par votre VHF canal 16, bulletins réguliers du Cross, pour dégager ensuite sur un canal autre, afin d'écouter et d'enregistrer le bulletin côtier de votre secteur de navigation.

La phrase clé, c'est: « pas d'avis de coup de vent » ou « avis de coup de vent ou de grand frais »; ça donne la note pour la suite et ceux pour toutes les sortes de météo.

Voici plusieurs applications simples mais très efficaces:

Tout d'abord WINDGURU,

Très utilisée par les planchistes, avec plusieurs distances de prévisions (Maille large ou fine).

On distingue bien toutes les informations utiles:

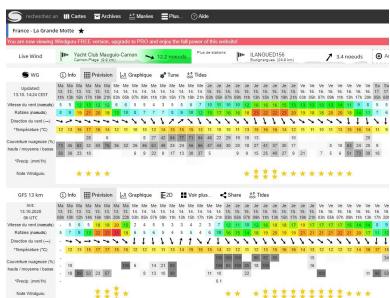
Le jour, Vitesse du vent, Vitesse des rafales, la direction du vent, la température, les nuages, les précipitations.

Sur windguru, on retrouve 7 modèles pour la météo et trois modèles pour la houle :

Correspondent à une distance et une façon de calculer, un organisme.

GFS (Global Forecast System)

WRF (Weather Research and Forecasting)



ICON (ICOsahedral Non-hydrostatic)

COSMO (Consortium for Small-scale Modeling)

NWW3 (NOAA Wave Watch III).

EWAM (European Waves Model)

GWAM (Global Waves Model)

Ensuite

WINDY

D'une utilisation des plus simple.

On zoome sur la zone de navigation.

La couleur indique la force du vent.

Le menu permet de naviguer dans les données qui vous renseigneront entre autres sur, la hauteur et le sens de la houle,la



couverture nuageuse, les précipitations, etc.

La vue plus générale permet de visualiser la position des dépressions et anticyclones et d'avoir ainsi une idée des situations à venir.

QUELQUES NOTIONS DE BASE METEO

On fait glisser avec le doigt sur le jour et l'heure de gauche à droite.

En se rapprochant, la carte change et se met en mode plan.



On continue par METEO CONSULT

On choisit sa zone (son spot) et on retrouve dans un cadre plus large, donc plus intéressant pour les bateaux.

Dans ce cas ci-dessous de **Port la Nouvelle à Port Camargue,** une vision immédiate plus large que **Windguru**.

On retrouve bien la phrase clé « avis de coup de vent ». Là précisément, il faudra être plus vigilant et bien ausculter cette prévision. Sachant qu'en Méditerranée on peut vite être rattrapé par le grand frais. En général l'horizon se fait noir, une atmosphère un peu électrique, un calme avant la tempête. Comme si on était dans l'œil du cyclone.

Ensuite on a la vitesse du vent ainsi que des rafales et la direction.

Il s'agit toujours d'une prévision, les indications peuvent varier de 20% suivant les cas. Vitesse du vent mais aussi décalage dans le temps.

Météo Consult plus adaptée à la navigation bateaux, nous donne des indications supplémentaires très utiles:



- Les vagues et les données de houle avec la hauteur, la puissance, la direction, la période.
- Comme les autres, les nuages, les précipitations. Et quelques autres mesures de ressenti.

Il sera possible de recevoir ces prévisions par mail avec **météomail**.

Pour une longue navigation, vous allez trouver des spots tout au long de votre traversée.

Ainsi qu'une multitude d'autres informations.



QUELQUES NOTIONS DE BASE METEO

Vous avez enfin d'autres applications de Météo France et Consult qui vous permettent de télécharger le bulletin. Cela s'appelle un GRIB.

Qu'est ce qu'un GRIB?

C'est un fichier de données météo numériques dont le format de compactage est une norme définie par l'Organisation Mondiale de la Météorologie. Le



volume réduit au maximum fait qu'un GRIB est adapté aux téléchargements par internet mais aussi par des mobiles ou téléphones par satellites. A maille large, c'est-à-dire avec une résolution qui permet de visualiser les grands centres d'actions à l'échelle GLOBALE, le principal fournisseur de données gratuites est la NOAA National Oceanic and Atmospheric Administration.

A maille fine, c'est-à-dire avec une haute résolution qui permet d'analyser les phénomènes d'échelle côtière, METEO CONSULT met gratuitement à disposition de ses clients des GRIB de zones prédéfinies.

Quelles sont les limites d'un fichier GRIB?

Si à l'échelle d'un océan, les champs de pression sont un complément aux champs de vent à ne pas négliger pour comprendre la situation, à l'échelle locale c'est la force et direction du vent qui devient le paramètre utile à afficher. Actuellement les visualisateurs ne permettent pas de juger des critères de stabilité de la masse d'air ni des rafales. Il n'est pas non plus possible d'afficher les écarts possibles à la prévision. Il faut donc prendre cette information comme indiquant la valeur moyenne la

plus probable, mais cette information ne peut en aucun cas se substituer à la consultation d'un bulletin classique.

Comment utiliser les fichiers GRIB?

Avec une application gratuite comme *XyGri*b, vous pouvez visualiser le fichier maille fine préalablement téléchargé sur le site MARINE METEO CONSULT et enregistrer, dans un dossier que vous aurez



créé à cet effet.

Avec un logiciel évolué

comme TIMEZERO, ADRENA, SQUID, Open CPN ou SCANNAV.

Quels sont les avantages d'un fichier consult GRIB?

La haute résolution adoptée par METEO CONSULT permet de prévoir, heure par heure, l'évolution du vent en tenant compte des effets locaux : configuration du trait de côte et effets de brises ther-

miques qui se conjuguent au vent synoptique. L'analyse de ces conditions est particulièrement intéressante par vents faibles pour chercher les bons angles du vent et



bénéficier des accélérations locales.

Jean VERNET



Le contexte :

Grâce aux réseaux sociaux, j'entre en contact avec un propriétaire de bateau moteur de Palavas qui cherche des informations pour convoyer, par camion, son bateau de 33 pieds jusqu'à Naoussa sur l'île de Paros en Grèce.

Ayant un ami qui a fait faire ce type de transport, je lui donne quelques infos.

Quelques jours plus tard le-dit propriétaire passe l'information qu'en définitive, vu le coût du transport par camion, il va prendre l'option de convoyer son bateau par la mer, joignant l'utile à (peut être) l'agréable pour (espérait-il) un coût presque similaire.

Pour ce faire il cherche un ou 2 habitués de traversées pour l'aider car il n'a pas d'expérience en la matière.

Je propose mes services et après quelques contacts téléphoniques (il n'habite pas sur place) nous convenons de nous rencontrer pour en arriver à valider le projet du convoyage.

Je serai le seul fou à partir avec lui !!!!

Le bateau

Sunseeker type San Remo 33 de 1988. Équipé de 2 moteurs volvo turbo de 170 CV



J'apprendrai par la suite que le propriétaire vient de l'acheter et n'a jamais navigué avec celui-ci!!

La préparation:

Nous nous rencontrons donc une semaine avant le départ et je demande que nous vérifions conjointement l'équipement sécurité du bateau. Tout est OK, VHF, GPS, Cartographie, EPIRB, etc....

Nous faisons une petite sortie en mer et sur ma remarque « le bateau fume beaucoup » son propriétaire m'informe qu'une vérification complète des moteurs va être faite par un ami mécano.

Toutefois, nous arrivons à prendre plus de 20 kts, mais ce jour là les pleins ne sont pas encore faits.

Le propriétaire me précise ce jour là qu'il n'a encore jamais fait de traversées ni de longs trajets en mer, car il naviguait principalement sur la Saône et occasionnellement en bord de côte (!). Par contre ça fait 10 ans qu'il fait du bateau moteur, ce qui me rassure un peu.

C'est donc à moi que revient la gestion de la route, de la météo et des étapes.

Je prends comme critères :

Faire au moins 2 étapes le long de la côte avant une première traversée, pour bien appréhender le comportement du bateau (bien m'en a pris).

Distance moyenne par jour de 100 milles soit environ 7 heures de navigation à 15 kts de moyenne.

Trouver par principe un port équipé en carburant pour chaque fin de journée.



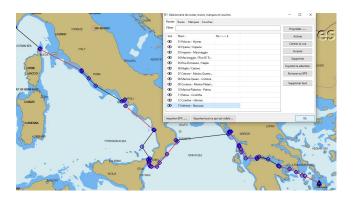


Le dernier critère imposé par la Covid, sera d'éviter une étape dans les Pouilles car un test préalable est nécessaire 48 h avant tout accostage.

Je me suis servi de l'application Navily, qui est remarquable pour trouver les ports ou mouillages, sur la base des informations fournies par les autres navigateurs.



Voilà le résultat du projet de notre périple. Les traces rouges et noires alternées sont les dis-



tances journalières prévues soit 13 jours (dont 1 journée pour le passage du canal de Corinthe) pour au total 1043 miles à faire.

Le voyage

Les conditions météo étant favorables nous décidons de partir jeudi 16/09 vers 7 h.

Réveil 6 H pour constater qu'un épais brouillard est présent, par contre pas de vent ni de mer.

Départ 7H30 à 6 nds en épiant tous les bruits environnants (pas de radar ni d'AIS).

A partir de la cardinale des Baronnets la visibilité se dégage et nous accélérons (ou presque).

MAIS les moteurs refusent de prendre plus de 3000 tours et le bateau avec ses 500 litres de

GO et 200 litres d'eau ne déjauge pas, nous sommes limités à 15 kts maxi.

Nous ne trouverons le soleil qu'à partir de Planier



(rade de Marseille)

Le bateau s'étant allégé (la jauge nous indique déjà la moitié du réservoir !!!!) nous arrivons à naviguer à 17 kts Moteurs à 2700 trs.



Devant
La Ciotat la
jauge
carburant,
que
nous

surveillons depuis quelques temps, semble bien confirmer une surconsommation. Nous décidons de faire un complément de plein.

Pour info la station carburant de La Ciotat, située dans le port de plaisance), est à un prix inabordable (1,63 le GO) et très difficile d'accès (entrée étroite et ponton très bas avec une superstructure qui vient taper dans les balcons du bateau).

A l'arrivée à Hyères, triste constat : nous avons consommé **456 litres pour 8 heures** de navigation à 15 kts soit 57 litres à l'heure ou 4,6 litres au mile – Le propriétaire commence à s'inquiéter sérieusement du coût total du trajet (environ 5000 litres de GO à ce rythme là !!!).

Normalement nous devrions consommer environ 35 litres heure ou 3,8 litres au mile à 20 kts.

Manifestement le bateau ne déjaugeant pas, nous poussons de l'eau, d'où la surconsommation.

Je vérifie mon routage et en déduis qu'il va falloir réduire certaines étapes prévues à 120 miles car les 500 litres du réservoir seront insuffisants, pour de telles distances.



Le soir gros boulot de nettoyage de l'arrière du bateau noirci par le dégagement des fumées des moteurs.



Nous décidons de continuer car le propriétaire n'a plus sa place à Palavas pour envisager un retour.

Le lendemain matin, départ de Hyeres vers Impéria en réduisant

la vitesse à 12 kts pour tenter de limiter la consommation.

Mer belle, pas de vent, mais le bateau fume toujours autant. Au moins on nous repère !!!!.

A mi trajet, un des moteurs se met à vibrer ! Nous arrêtons tout et voyons flotter à l'arrière des morceaux de plastique. Après plongée le constat est que

nous avons pris un grand morceau de polyane qui flottait entre deux eaux. Heureusement



il s'est déchiqueté sans bloquer les hélices.

Ouf, nous pouvons repartir.

Arrêt à San Remo pour faire le plein (pas de GO à Imperia) puis arrivée à Imperia.

Hélas !! Même constat, malgré la réduction de la vitesse consommation toujours aussi excessive.

De plus le contrôle de la cale moteur révèle la présence d'eau de mer. La pompe de cale ne s'est pas mise en route et nous avons 30 cm d'eau au fond du bateau.

Ça continue!!!!!

Après pompage de la cale puis démarrage des moteurs nous trouvons la fuite sur le joint spi de la pompe eau de mer du refroidissement du moteur bâbord.

Nous prenons contact avec un agent

Volvo local qui viendra samedi matin pour la démonter.





de l'arrière du bateau totalement noirci par la fumée, et nettoyage de la cale pour faciliter l'intervention du mécano.

Pendant cette intervention nous vérifions le fonctionnement des turbos : Ils tournent normalement MAIS constatons que les filtres à air ne sont pas ceux d'origine et manifestement colmatés.

C'est (espère-t-on) la cause du manque de puissance des moteurs. Nous fabriquons 2 filtres provisoires avec de la moustiquaire métallique.

J'apprendrai pendant cette escale forcée que son « ami ? » mécano n'a en définitive avant le départ rien fait sur les moteurs hormis la vidange.

Nous voilà bloqués jusqu'à lundi à Impéria. Heureusement le port est très accueillant et la vieille ville mérite la visite. Au moins une bonne nouvelle, la place de port n'est qu'à 25 euros pour notre 33 pieds et les restos bons et sympas.

Le mécano ne reviendra que le lundi en fin de journée pour remonter la pompe et la météo s'est dégradée avec un vent fort et une mer formée.





De ce fait, nous ne pouvons aller essayer le bateau pour vérifier si notre intervention sur les filtres à air a porté ses fruits.

L'analyse météo du lundi soir révèle que nous avons qu'un créneau le lendemain pour traverser sur la Corse jusqu'à Macinaggio, où nous avons une possibilité de place pour l'hiver.

En effet après échange avec le propriétaire nous en arrivons à la conclusion que la poursuite du convoyage est compromise, d'autant que les conditions météo se dégradent : vent d'ouest 30 kts et mer entre 2 et 3 m le long de la côte italienne pour la semaine à venir.

90 miles à 15 kts = 6 heures X 57 litres = 342 litres. Nous avons 400 L + 100 litres en jerricanes c'est donc jouable !!!!!

Départ le mardi vers 10 H après avoir attendu que la houle résiduelle se résorbe.

Nous aurons de la pluie, un peu de mer mais globalement des conditions supportables.

MAIS le bateau n'accélère et ne déjauge toujours pas.

A l'arrivée devant la Giraglia le réservoir est vide, nous avons consommé 400 litres pour faire 80 miles, et pour ajouter aux autres problèmes nous perdons la direction assistée car la courroie de la pompe de l'assistance ne tient plus sur les poulies.

Nous rajoutons 40 litres avec des jerricanes, pour finir les 10 miles restants à 10 kts. Ouf on est arrivé.

Mercredi nous contactons un mécano qui vient essayer le bateau. Son diagnostic est sans appel. Un des moteurs, à minima, ne donne plus la puissance permettant au bateau de déjauger et de naviguer normalement. La recherche des causes nécessitera le démontage des moteurs.

Nous prendrons un Car Ferry le jeudi matin qui nous ramènera sur Marseille. Je rentrerai pour ma part en train et le propriétaire prendra lui un avion pour la Grèce.

Conclusion

Le principe du convoyage même avec un bateau moteur de 33 pieds est tout à fait possible et agréable à faire en limitant les longues



traversées ou les navigations de nuit lorsque, comme cela a été notre cas, le bateau n'est pas équipé d'un radar, ni d'un AIS ni d'un pilote automatique.

Par contre une bonne préparation du bateau est indispensable et **primordiale** pour garantir un bon fonctionnement des moteurs et l'utilisation de ceux -ci dans des conditions optimales.

Nous n'avions rien de tout cela.

Cela reste quand même pour moi une agréable rencontre avec une personne sympathique, et ça m'a donné une nouvelle expérience en préparation de futurs voyages que je pourrai utiliser ou partager avec d'autres.

Peut être qu'en mai après réparation du bateau nous pourrons reprendre notre périple.

Même pas peur !!!!!

Jean Philippe GUGGENBUHL





CHOISIR SON ANTIFOULING

Il existe 2 types d'antifouling, les matrices dures, les érodables et une catégorie intermédiaire la peinture semi-érodable.

Les matrices dures sont préconisées pour les plaisanciers qui naviguent beaucoup, pour les bateaux moteurs marchant à plus de 40 nœuds, pour les adeptes des mises sur sangles, pour ceux qui profitent d'une baignade pour gratter la coque, pour les régatiers qui doivent avoir un glaçage de l'antifouling pour une glisse parfaite, pour tous ceux qui subissent l'abrasion de l'antifouling au nettoyeur haute pression, à l'action abrasive de l'eau ou au ponçage.



Les matrices érodables représentent la majorité des utilisations.

Les matrices dures ou érodables ont la même protection d'antifouling. Les couleurs importent peu. La température de l'eau joue un rôle ainsi que la fréquence de navigation et la place au port qui peut être à fort courant ou en eaux stagnantes.

Comment choisir son antifouling:

Le poids à sec correspond à la quantité de biocide

contenu dans la peinture. En général plus le prix est élevé plus la quantité de biocide est importante. Indication mentionnée sur le pot de peinture.

L'application et quantité :

Le nombre de couches importe peu. Le plus important est la quantité. Pour cela se référer à un tableau de correspondance entre le type de la coque et sa longueur. Il est possible de tout déposer en une seule couche ou pour plus de sécurité en 2 couches ce qui permettra de repasser sur un éven-

tuel manque de la 1ère couche. Pour certains bateaux il est conseillé de doubler la ligne de flottaison. L'idéal est de le faire en première passe quand la ligne d'eau est encore visible. **Précaution**:

Avant d'ouvrir le pot d'antifouling vérifier la date de péremption puis mélanger au mélangeur sur perceuse pour éviter les dépôts de biocide au fond du pot. Bien choisir son rouleau. Les laqueurs auront un effet plus lisse que les poils longs. Les adeptes des pattes de lapin et des gros rouleaux feront leur choix.





CHOISIR SON ANTIFOULING

La durée de vie :

Une nouvelle couche est recommandée chaque année. En profiter pour changer les anodes et faire un état général de la coque pour vérifier l'appari-

tion de bulles d'osmose, d'éventuels coups subits en navigation et l'accroche de la peinture.

Au bout de 10 ans des phénomènes de croûtes dus au décollement des premières couches de peinture allant jusqu'au primaire peuvent apparaitre. Il est temps de prévoir un aérogommage.



On préconise un nettoyage et un grattage mécanique pour éviter de mauvaises réactions avec des produits chimiques de type acide qui demande un rinçage impeccable.

Dans le cas contraire il y aurait pour conséquence un décollement de peinture ou la destruction du biocide contenu dans la peinture antifouling.

La préparation avant l'application du primaire est donc importante. Les surfaces doivent être propres et bien dégraissées avec un dégraissant

spécial métal. Un rayage suffisant pour une bonne accroche du primaire et bien respecter les temps entre 2 couches et le temps de séchage avant de remettre le bateau à l'eau.

Olivier - Thalassa-Nautic

L'aérogommage:

C'est un sablage à sec avec un grain très fin qui aura pour action de pulvériser la peinture sans abîmer le gelcoat. L'intérêt de l'aérogommage, c'est un travail à sec sans adjonction d'eau en profondeur et sur la surface du gelcoat. Un léger martelage du

gelcoat permettra une bonne accroche du primaire qui aura pour action de renforcer l'imperméabilité du gelcoat et une bonne accroche du nouvel antifouling. Choisissez un primaire époxy et un antifouling compatible avec des couleurs différentes pour un effet contraste avec 2 couches de primaire et 2 couches d'antifouling à la première application.

Hélices, arbres d'hélices, chaises et safran en métal.

Il est important de choisir un antifouling spécial et primaire avec une préparation minutieuse.



GLÉNADET Olivier

THALASSA 101, Allée du Green

34280 LA GRANDE MOTTE Tél: **06 10 75 25 68**

www.thalassa-nautic.com



REDUCTIONS MEMBRES APPGM

Un certain nombre de commerçants du nautisme proposent des réductions tarifaires aux membres de l'APPGM sur présentation de leur carte de membre à jour de l'année en cours. Qu'ils en soient remerciés. Il n'y a aucune obligation de la part de ces commerçants de nous accorder une réduction; c'est une faveur. Aussi quel qu'en soit le montant, nous vous remercions de bien vouloir manifester à leur égard la courtoisie qui se doit.

UN AUTRE PAIN 88 rue des artisans 34280 La Grande Motte.

Une surprise vous attend

Tél: 04 67 91 08 06

www.facebook.com/UnAutrePainLGM/

Sur présentation de votre Carte APPGM

SUD COMMUNICATION ICOM 317, rue St Exupéry Espace Fréjorgues Ouest 34130 MAUGIO

Tél: 04 67 50 98 52 Mailto: contact@sudcom.info.

Conditions particulières consenties aux adhérents APPGM

AXA Assurances Michel PICON Agence AXA -108 Avenue de l'Europe La Grande Motte

Contact : Tél 04 66 51 79 09 - agence3.picon@axa.fr

30%

CARENE SERVICE: - Zone technique

638 Avenue Robert FAGES bp69 - La Grande Motte - careneservice@bigship.fr

10%

Chemins d'Océans ACCASTILLAGE DIFFUSION, vente bateaux de plaisance

182 Quai Georges POMPIDOU - 34280 La Grande Motte Tél 0467 06 59 01

10%

THALASSA GLENADET Olivier 101, Allée du Green 34280 La Grande Motte.

Tél: 06 75 25 68.

Conditions particulières consenties aux adhérents APPGM

CONFORT à BORD Michael LEFEVRE Capotes, Bâches, tauds, coussins - milefebvre@neuf.fr

23 Impasse du Boulidou Hameau des embruscalles 34270 CLARET Tél 06 15 26 92 01

10%

PRODINOX Olivier MAZEAS Portiques, bossoirs, plate forme inox, support panneaux solaires, accastillage.

Zone technique rue des Voiliers La Grande Motte Tél 06 60 82 30 96 prodinox@orange.fr

10%

Astrée COIFFURE –234 Quai POMPIDOU - 34280 La Grande Motte-Tél 04 67 56 04 73

10%

DELTA VOILES 519, Rue Hélène Boucher, 34130 Mauguio. Tél: 04 67 99 88 44

Conditions particulières consenties aux adhérents APPGM



LES PANNES MOTEUR, CA N'ARRIVE PAS QU'AUX AUTRES...

Avant l'Appel « PAN PAN » Que faire ?

Naviguer, c'est anticiper. Nous savons tous qu'il convient de faire le nécessaire pour ne pas se retrouvr piégé par le gros temps, entouré de brouillard, perdu dans l'obscurité près des récifs, en panne là où il ne faut pas, là au mauvais moment...Et pourtant, cela n'arrive pas qu'aux autres.

Prenons l'avis du patron de la SNSM, Serge BON, sur ses retours d'expériences....

Quel est la principale raison de vos interventions de secours ?

Dans notre zone côtière des 6 milles, dans 75% des cas, PAN PAN PAN, la panne moteur, celle qui transforme une embarcation en un bouchon dans l'eau qu'on ne maitrise plus. Cette absence de motricité qui, selon les conditions météo peut se transformer, très rapidement, en situation de détresse.

Imaginons être en panne moteur, votre avis sur une procédure souhaitable pour mener les actions de dépannage ? Que faire ?

1-Sécuriser la situation

Freiner, voire arrêter la dérive du bateau. Si la profondeur le permet, se mettre au mouillage sans hésitations, sinon déployer une ancre flottante. Empêcher le bateau de dériver à cause du vent, du courant. Le placer si possible face aux vagues. L'urgence : éviter la submersion par le haut ou le chavirage, la dérive sur récifs.

(Vous assurez d'être en mesure de vous libérer du mouillage, présence d'un coupe-boulon adoc ou d'un outil coupant pour le bout. Si le guindeau n'est plus alimenté en raison de la panne moteur cela ne doit pas être le prétexte d'éviter la manœuvre. Desserrer le frein du guindeau et laisser filer le mouillage manuellement. Vous vous en séparerez le moment venu.)



Pendant cette première phase, rassurez l'équipage et faites procéder à la mise en place des vêtements chauds et des gilets de sauvetage, si ce n'est déjà fait. (Le dépannage peut être long. Tous doivent en

être informés. L'évaluation de la situation, la tentative de recherche de la panne et réparation éventuelle, l'alerte des bateaux aux alentours, l'appel de détresse, le temps nécessaire au CROSS pour organiser les secours, le temps nécessaire à une vedette de la SNCM pour arriver sur zone, etc. C'est un temps important



durant lequel la situation peut évoluer défavorablement...)

Informer visuellement l'absence de manœuvrabilité de votre bateau en utilisant la boule noire de mouillage ou le drapeau de la lettre D, si vous êtes avec l'ancre flottante.

Sortir la patte d'oie d'environ 4m mini que vous avez à bord et la tourner aux taquets dégagés pour un éventuel remorquage.

Attacher votre filin de remorquage (30m en dia 16mm par exemple) avec un nœud coulissant ou un mousqueton.

La sécurisation étant totalement achevée, alors vous pouvez entreprendre la recherche de la cause de la panne.

Astrée coiffure 04 67 56 04 73 Ouvert à l'année du mardi au samedi



Quai Georges Pompidou - 34280 La Grande Motte

LES PANNES MOTEUR, CA N'ARRIVE PAS QU'AUX AUTRES...

2-Rechercher la panne

Là encore, l'avis de Serge BON peut être très utile... Peu de marins sont mécaniciens et d'autre part jouer de la clef à molette en mer peut s'avérer particulièrement délicate. Ne pas y passer trop de temps et si la météo s'annonce mauvaise, se faire aider.

A- Localiser la panne, en commençant par les causes de pannes les

plus simples, mais souvent les plus fréquentes :

Position Coupe-circuit

Contrôle des informations au tableau de bord. Arrêt de l'alarme s'il y a lieu et noter





Contrôle batterie avec un Metrix.

B- Prendre l'avis du professionnel qui vous a vendu ce bateau, ou de celui qui en assure l'entretien. N° de téléphone de votre professionnel....

Evaluer si une réparation est possible immédiatement, le matériel, l'outillage, la compétence étant réunis. Dans le cas contraire, mettre en service le moteur de secours, si vous en êtes équipé. Si non... ne tardez pas...

Prévenir votre contact à terre N° de portable...... Point de situation et vos intentions.

L'Appel PAN PAN

Le sauvetage de toute personne en danger est obligatoire et gratuit, par contre l'assistance aux biens n'est ni obligatoire, ni gratuite.

Sans danger, l'assistance n'est qu'un simple remorquage ne donnant droit qu'au paiement d'une prestation de service. (Charge souvent assurée par l'assureur). Il en est autrement s'il s'agit d'une réelle « assistance maritime » reconnue comme telle, avec un navire en danger de se perdre qui peut donner lieu au versement d'une rémunération à l'assistant, quelle que soit la qualité de celui-ci (navire d'état ou privé).

3-Demander assistance (extrait de 'La check-list du Marin éditions Safetics)

Personne n'est à l'abri d'un bon stress en mer. Autant afficher une procédure simplifiée près de la VHF, dont votre équipage a connaissance du lieu.

Procédure VHF:

Si VHF-ASN configurée:

Touche: Call-All Ships-Urgency

Et dans tous les cas

VHF......C16

Puissance + Volume ... Max.

Appuyez, parlez:

« PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN »

A LA POSITION(GPS, repères)

SIGNALE.....(type d'urgence)

NB. DE PERS A BORD.....(Nb)

ICI.....(Nom, description du bateau)

N° MMSI :

OVER (fin de message) »

Relâcher et attendre les instructions du CROSS.

Procédure TEL (mobile)

Même message que par VHF:

France...196. Ou N° du CROSS de la

Zone.....

Mon N°MMSI à communiquer si néces-

saire.....

La SNCM transmettra régulièrement au CROSS l'avancement de l'intervention. Faites de même avec votre contact à terre.



LES PANNES MOTEUR, CA N'ARRIVE PAS QU'AUX AUTRES...



Toujours informer le CROSS......asap par VHF C16 ou tél. En cas de demande d'assistance ou de remorquage, le CROSS diffusera un message radio relayant votre demande aux navigateurs sur zone. Vous réglez vous-mêmes les modalités de votre assistance ou de remorquage avec l'intervenant qui vous proposera ses services (entreprise de remorquage, particulier, moyen d'Etat, SNSM, selon la situation)

4- Etre « requérant » auprès de la SNCM :

Sur instructions du CROSS, vous aurez peut -être un contact avec la SNSM

Elle vous demandera le nom du plaisancier qui demande assistance et son acceptation de l'intervention (Coût à l'heure).

L'intervention sera-t-elle prise en charge par votre

assurance ?... à vérifier.

Prendre en compte qu'il faut du temps pour la mise en route des moyens de la SNCM et de son acheminement jusqu'à vous. Une demie heure, cela passe très vite.

Pour communiquer, le téléphone portable ou mieux la VHF portable.

Préparer la mise en place de remorquage en libérant tous les taquets et le pont, en positionnant la Patte d'Oie de remorque, en s'apprêtant à se libérer du mouillage. L'approche entre bateaux par mer formée n'est pas aisée.

Se préparer en anticipant la mise en place de la remorque, c'est autant de stress en moins et d'efficacité en plus lors du dépannage.

Dès votre arrivée au port, vous aurez à satisfaire aux obligations administratives de la SNCM, à la rédaction d'un rapport de mer à

faire viser par les affaires maritimes. Ce rapport est indispensable pour toute démarches ultérieures.

Avant de quitter Serge BON, le « patron » de la SNSM de la Grande Motte, ce dernier rappelle l'utilité du Bracelet balise géolocalisé DIAL, commercialisé entre-autre par la SNSM.

Le modèle DIAL avec son application sur les téléphones portables, dont vous trouverez la description sur le site internet de la SNSM. Depuis l'été 2020, le Bracelet DIAL est en vente chez DECATHLON au prix de 149 Euros la première année, dans le cadre d'un partenariat avec la SNSM.

Evolution/Annulation.



Claude **LONGUET**





La PRODUCTION de FILMS des studios de la « Pépé J'aime »

La sécurité: Activité: Film publicitaire de l' APPGM La femme d'à bord https://youtu.be/bgpeUn8pAJE « le moteur » Assemblée générale 2020 https://youtu.be/5xIr3USrKgw https://youtu.be/cEDa6MUvL0s La femme d'à bord Sortie au banc de sable « La VHF» https://youtu.be/vv KJb89UYs https://youtu.be/ JphlrsdAyE Rallye des pyramides La femme d'à bord https://youtu.be/oV 8CZcK A « Le matériel de sécurité» https://youtu.be/4l9uyAWNSxY Bénédiction des bateaux 2020 https://youtu.be/YGoQNjDcRas La femme d'à bord « Manœuvre de voiles» Parlement de la mer https://youtu.be/ydjIWFBUs2g https://www.youtube.com/watch? v=fifJQykGm6g&t=7s&ab_channel=jeanverne Ouverture d'une survie Vire vire 13/12/2020 https://youtu.be/hGjL-SkYDJc https://youtu.be/B5ollwtg6H4

SORTIE A SETE

Première sortie dé-confinement avec 5 bateaux le week-end des 27 et 28 juin.

Bonnes conditions météo et nous étions tous ravis de retrouver la mer et l'ambiance sympathique d'une sortie en groupe dans le cadre de l'**APPGM**.

Nous étions accueillis le samedi soir par nos amis de la **SNS** de **Sète** avec **Bertrand** à la barre pour une brasucade et une paella excellente.

Dimanche midi repas en commun au restaurant le **Veradier** avec fruits de mer et poissons sauf **Olivier** qui optera pour un hamburger spécial!

Une bonne communion entre les bateaux puisque nous avons navigué en groupes après avoir récupéré Philippe à **Carnon.**

eré Philippe





L'imprimeur de

PORT D'ATTACHE



CALENDRIER DES ACTIVITES APPGM 2021

APPGM - https://appgm.fr BP 48 – LA CAPITAINERIE - 34280 LA GRANDE MOTTE

CALENDRIER DES ACTIVITES 2021

Ce calendrier est susceptible d'évoluer en fonction d'impératifs à ce jour inconnus.

Au moment où nous établissons ce calendrier et compte tenu des incertitudes sur notre liberté, nous ne pouvons faire des prévisions complètes et précises concernant nos futures activités.

Nous nous contentons de donner les grandes lignes et évoluerons au fil du temps en fonction des décisions gouvernementales en vous tenant informé .

DATE	TYPE d'ACTIVITE	LIEU
Samedi 9 janvier	La galette des amis	Local 11 h
Samedi 17 avril	Assemblée Générale 2021 suivie d'un apéritif	Salle de la Capitainerie 10 h
Samedi 17 avril	Repas ouverture de saison Le soir	La Camargue (Aigues-mortes)
Du samedi 24 au mercredi 28 avril	Rallye des « copains d' abord »	Golfe du Lion
Mardi 27 avril	Apéritif Escale à LGM du rallye	Local APPGM
Jeudi 20 mai au dimanche 23 mai	Rallye des Pyramides	Golfe du Lion
Samedi 05 juin	Journée « Port Propre »	La Grande Motte
Vendredi 11 au dimanche 13 juin	Salon des Activités Nautiques et Fête de la Mer	La Grande Motte
Vendredi 18 au dimanche 20 juin	Sortie étang de Thau	Baie d'Aigues-Mortes
Vendredi 06 au dimanche 08 aout	Sortie Cap d'Agde	
Dimanche 29 Aout	Bénédiction en mer Pour tous plaisanciers.	La Grande Motte - Baie d'Aiguës Mortes-
Dimanche 05 septembre	Journée des associations	La Grande Motte
Du 28 aout au 2 septembre	Rallye du Muscat avec participation de l'APPGM	Golfe du Lion
Samedi 25 septembre	Apéritif « savoyard »	Local
Samedi 13 novembre	Dîner de clôture de la saison	La Grande Motte

Ce calendrier prévisionnel ne tient pas compte : Des pots de ponton, Sorties bateaux groupes improvisées.



CONSEIL ADMINISTRATION DE L'APPGM

CONSEIL D' ADMINISTRATION DE L'APPGM

Président Michel RIHOUET

Vice président Pierre SCHOONEMAN

Secrétaire Annie LAMBERTIN

Trésorier Jean Claude NOYER

Conseiller juridique Jean Michel CHARBIT

Rédacteur en chef Jean VERNET

Conseillers techniques

animation croisières et Jacques GILBERT

Environnement Jean Philippe GUGGENBUHL

Animation croisières François SCHNEIDER

Informatique Internet Fabien FIARD

Informatique Internet Jean VERNET

Portefeuille annonceurs Pierre SCHOONEMAN

Manifestations bateaux

moteur et pêche Patrick WOLFF

Responsable pontons et

nouveaux adhérents Jean DELOIRE

REALISATION PUBLICATION COMMUNICATION

Michel RIHOUET Directeur publication

Jean VERNET Rédacteur en chef

Pierre SCHOONEMAN Comité de rédaction

Jean Claude NOYER Régie publicitaire

Président d'honneur: Monsieur le Maire de la

Grande Motte

Président fondateur: Claude CROS

Présidents honoraires: José ESTELLER, Daniel

YARD, Philippe GRANEL

Secrétaire honoraire: Odile CRISTOL

A l'écoute des adhérents de l' APPGM

Une permanence se tient au siège. Immeuble de la capitainerie

Les mercredi et samedi de 10h à 12h

Téléphone: 04 67 12 27 79

APPGM- Immeuble la capitainerie BP n°48

34280 LA GRANDE MOTTE

Messagerie: appgm.asso@free.fr

Bulletin d'information aux plaisanciers du port de LA GRANDE MOTTE

APPGM



Les plaisanciers

Directeur de la publication Michel RIHOUET

Rédacteur en chef-Conception

Jean VERNET

Régie publicitaire

Jean Claude NOYER

Comité de rédaction

Michel RIHOUET- Pierre SCHOONEMAN - Jean VERNET-Cécile FIARD - Patrick WOLFF

Ont participé à la rédaction

S. ROSSIGNOL - M. RIHOUET -JC NOYER - P. Wolff -P. SCHOONEMAN - J. P.GUGGENBUHL -C. LONGUET - O. GLENALET - F. FIARD -Jean Marc MALDONADO

Imprimeur

CLIC ET PRINT

La GRANDE MOTTE Tél: 04 67 71 35 88

Le contenu des articles n'engage que la responsabilité des auteurs

Photos

Jean VERNET, Michel RIHOUET, Annie LAMBERTIN, Fabien FIARD, Patrick Wolff, Claude LONGUET -Jean Philippe GUGGENBUHL - GUN BOAT-Jean Marc MALDONADO - OUTREMER

https://appgm.fr



Association des Plaisanciers du Port de la Grande Motte

Fondée en 199





PRODINOX

Toutes réalisations inox

Rêvez, nous créons

Olivier MAZEAS et son équipe vous accueillent du lundi au samedi

3 bis rue des Voiliers Zone Artisanale 34280 . LA GRANDE MOTTE

> Tél: 04 67 59 66 03 Mob: 06 60 82 30 96

E-mail: contact@prodinox.fr Site : www.prodinox.fr



JE BLAGUE, TU BLAGUES, IL BLAGUE

Sur la plage, un crabe tombe amoureux d'une langouste. Le crabe lui déclare sa flamme. La langouste époustouflée s'exclame :

- Sache mon gars que je ne sortirai jamais avec quelqu'un qui marche toujours de travers!

Le crabe récidive, insiste, mais la langouste continue à le repousser catégoriquement en raison de sa marche de travers.

Un jour, le crabe obstiné arrive devant la langouste en marchant tout droit, élégamment, sûr de lui. La langouste ébahie s'interroge:

- Bon, d'accord, tu as progressé. Si tu marches droit comme ça tout le temps, j'accepte de sortir avec toi pince contre pince.

Le crabe lui répond alors : - Eh là ! Tu ne crois pas que je vais me saouler la gueule tous les jours pour être à tes côtés.





SEP M. PICON & E. VIGNON
Agence générale d'assurance
108, avenue de l 'Europe
34280 La GRANDE MOTTE
Tél: 04 66 51 79 09

Fax: 04 67 29 82 10

Orias N° 07012997/07026672



Maito: agence3.picon@axa.fr

REINVENTONS / notre métier