Association des Plaisanciers du Port de la Grande Motte

Fondée en 1997

PORT D'ATTACHE

2023

Bulletin d'information n°35

EAU THERMALE
Avène
LABORATOIRE DERMATOLOGIQUE

Notre **1er** filtre solaire organique qui protège de la **LUMIÈRE BLEUE**, au-delà des UV.

INTENSE PROTECT 50+

Adapté aux peaux les plus sensibles

FORMULÉ POUR LIMITER L'IMPACT SUR **LE MILIEU MARIN***

GREEN IMPACT INDEX A B C D

Fabriqué en France

EAU THERMALE Avène 50+ Intense Protect FLUIDE ULTRA-RÉSISTANT À L'EAU ULTRA-WATER-RESISTANT FLUID

Eau Thermale Avène, la confiance d'une peau saine.

Ne restez pas trop longtemps au soleil, même si vous utilisez un produit de protection solaire. N'exposez pas les bébés et les jeunes enfants directement au soleil. La surexposition au soleil est une menace sérieuse pour la santé. * Pour en savoir plus, www.eau-thermale-avene.com.

SOMMAIRE

P4	Edito Monsieur le maire Stephan **ROSSIGNOL** Le président de l'APPGM Michel **RIHOUET**	P28	Majestueux « Le **MORGENSTER** »
P5/P6	Assemblée Générale **APPGM** Association des Plaisanciers du Port de **la Grande Motte**	P29	Anniversaire des 25 ans de l'**APPGM**
P7	Sorties moteurs 2022	P30	Mettre à la cape
P8	Mémo d'aide à l'usage de la VHF	P31	Bénédiction des bateaux — Baie de **CAMARGUE SAILING**
P9/P10/P11/P12	Aventure de Tintin ou comment affronter le gros temps	P32	Fête de la mer
P/12	Nouveau service formalisation de l'entraide moteur et voile au sein de l'**APPGM**	P33	Manœuvres de port avec un bimoteur
P13	AXA	P34	Règles d'usage au port de **La Grande Motte**
P14	Pots de pontons	P35	Rallye du Muscat
P15	Rallye des copains d' à bord	P36/P37	Evolution exponentielle de Gréement
P16/P17	Interview Mr. Benoit **LEBIZAY** D.G. de **GUNBOAT** Les voiles de la Grande Motte	P38	Trombinoscope — habits **APPGM**
P18/P19	Roland **JOURDAIN** et son 8X en fibre de lin Conseil portuaire	P39	Réductions aux membres del'**APPGM**
P20/P21/P22	Interview Mr. Stéphane **GRIMAUD** D.G. de **OUTREMER** Comprendre la houle	P40	Production des films **APPGM**
P23/P24/P25	Route du Rhum 2022 avec notre skipper Jean Pierre **BALMES**	P41	Calendrier 2023
P26/P27	Hivernage, vérifier et entretenir le joint tournant de votre moteur — une aide pour être économe en énergie	P42	Conseil d'administration

Site Internet

https://appgm.fr

Messagerie: appgm.asso@free.fr

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

Les films des studios de **«L'APPGM»**

Brochure interactive, au fil des pages, cliquez sur les caméras, les liens, les publicités.

LES ANNONCEURS: publicitaires

P2	AVENE	**P33**	GRALL YACHTING
P7	CERCLE NAUTIQUE CEFOM	**P34**	SUD COM
P13	L'HORIZON	**P35**	UN AUTRE PAIN
P14	WILLIAM YACHTING	**P36**	DELTA VOILE
P15	BRICOSERVICE	**P37**	CAP OCEAN
P16	GUNBOAT	**P38**	ASTREE COIFFURE
P19	FRED PLAISANCE	**P38**	MELTING POTES
P21	OUTREMER	**P39**	CECICHOUETTE
P28	SNSM	**P40**	PRINT CLIC
P29	THALASSA NAUTIC	**P43**	PRODINOX
P30	CARENE SERVICE	**P43**	NAUTICAP
P32	TOP MODE	**P44**	AXA

PREFACE

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

L'année 2023 s'ouvre alors que notre ville voit son visage évoluer pour épouser au mieux les nouveaux usages. La vitesse de réalisation des nouveaux projets ne nous détourne pas de la nécessité de rendre compatibles l'architecture balladurienne et la modernisation de notre ville.

La réfection des quais Pompidou et Tabarly occasionne inévitablement des désagréments. Mais ils seront rapidement gommés par l'agrément paysager, végétal et de services offerts par cette réalisation. Ce chantier ne s'appréhende qu'en lien avec l'implantation d'un parking d'entrée de ville de 800 places qui donnera du souffle à la circulation et au stationnement aux abords du port. J'ai dans ce cadre souhaité lancer une concertation avec les plaisanciers dès la genèse du projet. Je sais compter sur la qualité de notre dialogue pour ce faire. Notre lien cher ne serait pas celui qu'il est sans l'action dévouée des services du Port municipal, pleinement engagés dans sa gestion et dans le rayonnement continu dont il jouit.

J'adresse mes vifs remerciements à l'APPGM - dont je salue le Président Michel Rihouet nouvellement réélu - pour sa participation permanente à la vie de la cité. À travers elle, je remercie pour leur confiance l'ensemble des adhérents plaisanciers et les partenaires. Au-delà de la vie du port au quotidien, elle s'exprime également dans la dimension événementielle, comme lors de la bénédiction des bateaux de la Saint-Augustin chaque fin août.

Ce début d'année est l'occasion de regarder vers l'horizon. Aussi, nous sommes très fiers d'accueillir pour une année de plus le Salon International du Multicoque qui se déroulera du 12 au 16 avril 2023. Plus que jamais, La Grande Motte est la capitale du Multicoque. Elle confirme sa vocation maritime naturelle, d'autant plus qu'elle vibre également par l'accueil de compétitions internationales prestigieuses, comme la Young Foiling Cup.

Je vous souhaite pour cette nouvelle année mes vœux les plus chaleureux sous le soleil d'or de La Grande Motte.

MOT DU PRESIDENT

Mot du Président **APPGM**

Michel **RIHOUET**

Tout d'abord, je souhaite remercier les adhérents et membres du Conseil d'Administration qui m'ont renouvelé leur confiance en me renommant à la Présidence de l'APPGM et ce pour un 4ème mandat de 3 ans.

C'est avec un grand plaisir que je m'attacherai, avec une équipe de fidèles amis, à faire vivre cette association pour le plaisir de ses plaisancières et plaisanciers.

Pour cette nouvelle année 2023, nous avons renforcé notre équipe pour l'organisation des animations bateaux moteurs et voiliers pour vous proposer une année plus riche en sorties courtes et longues.

En plus des traditionnelles animations, nous allons vous proposer un rendez vous mensuel « Vire-vire » pour tous, une sortie mensuelle moteur et afin de favoriser les contacts, un apéritif chaque 1er samedi du mois.

Les membres du Conseil d'Administration se joignent à moi pour vous souhaiter une excellente année 2023.

ASSEMBLEE GENERALE du samedi 29 octobre 2022

L'assemblée démarre par le film d'annonce de l'AG.

Le Président remercie la présence de tous les membres et particulièrement celle de Bernard **REY** (adjoint au Nautique) et de Philippe **GRANEL** (ancien Président de l'APPGM).

Le Président Michel RIHOUET déclare ouverte la 23ème Assemblée Générale de l'APPGM.

Conformément à l'article IX des statuts en vigueur, le quorum est atteint et l'Assemblée Générale peut délibérer.

Le Président Michel **RIHOUET** rappelle que nous avons, depuis 2021, déplacé la date de l'AG. en octobre suite à la période Covid et que les rapports seront établis pour cette année avec 2021 et jusqu'au 30 septembre 2022 pour reprendre ensuite normalement du 30/09 au 30/09.

Rapport moral :

Nous lançons la vidéo « rapport moral » retraçant les activités de l'association, commenté par le Président.

Le Président rappelle les difficultés pour l'organisation des sorties bateaux dues aux conditions météo défavorables et au manque temporaire de bénévoles pour l'organisation et l'encadrement de ces sorties.

Le Président précise les prévisions pour 2023 avec la ferme intention de les respecter.

Intervention de Claude **LONGUET** et de Patrick **WOLFF** (responsables de l'activité « moteurs ») qui font le bilan de leurs sorties et de leurs réflexions pour 2023.

Le rapport moral est voté à l'unanimité.

Rapport Financier :

Le trésorier Jean Claude **NOYER** présente avec beaucoup de détails le bilan 2021 jusqu'à septembre 2022.

Le rapport financier est voté à l'unanimité.

Intervention de Michel CAMBOULIVE (Président du CEM, Centre d'Entraînement Méditerranée de LGM) pour rappeler la genèse de la « Baie de Camargue Sailing »

Jean passe la vidéo sur l'inauguration, la signature et la convention « Baie de Camargue Sailing).

Avec la présence des maires des 4 communes concernées (Le Grau du Roi, La Grande Motte, Carnon et Palavas).

Intervention de Michel ERBS (Président du Yacht Club de LGM) pour présenter ses activités et sa volonté sur un rapprochement des deux associations.

ASSEMBLEE GENERALE du samedi 29 octobre 2022

Elections:

7 membres sont sortants : jacques **GILBERT**, François **SCHNEIDER**, Jean-Michel **CHARBIT**, Patrick **WOLFF**, Jean **DELOIRE**, Jean-Claude **NOYER** et Michel **RIHOUET**.

A l'exception de Jacques **GILBERT** et François **SCHNEIDER** qui ne se représentent pas, les autres se représentent et sont élus à l'unanimité.

Le Président est maintenu dans ses fonctions.

Marie Lou-NEVADO est proposée pour rentrer dans le bureau en tant que Trésorière et Jean-Claude **NOYER** sera Trésorier adjoint.

Marie-Lou **NEVADO** est élue à l'unanimité.

Le Président rappelle la participation à la route du RHUM 2022 de Jean-Pierre BALMES (skipper de LGM) et demande à Jean **VERNET** de passer la vidéo de l'interview de Jean-Pierre d'avant son départ sur la transat de 2021.

Le Président remercie les membres du Bureau pour leur implication dans le fonctionnement de l'association et particulièrement Jean pour ces nombreuses vidéos sur nos sponsors.

Le Vice-Président Pierre **SCHOONEMAN** prend la parole pour remercier la fidélité de tous nos sponsors.

Le Président clôture l'Assemblée Générale à 18h et remercie Pierre et Hélène pour la préparation de spécialités savoyardes qui suit cette Assemblée.

La Grande Motte, le samedi 29 octobre 2022.

Le Président :

Michel **RIHOUET**

ASSOCIATION DES PLAISANCIERS DU PORT DE LA GRANDE MOTTE

Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur

L'APPGM

Sans jamais avoir osé le demander

NON, l'APPGM ne financera pas votre prochain trois mâts, pas plus que votre futur GunBoat, bien qu'il soit construit à La Grande Motte.

NON, l'APPGM ne vous pistonnera pas auprès de la régie du port pour faire accélérer votre dossier de demande de poste d'amarrage à l'année.

Par contre, l'APPGM est une association (loi 1901) de passionnés de la mer, que ce soit à voile ou au moteur.

L'APPGM, seule association de plaisanciers à La Grande Motte, fonctionne sur le mode de l'amitié, de l'entraide, de la convivialité.

Vous avez un bateau : Venez nous rejoindre pour des sorties à la voile, comme le « *rallye des Pyramides »,* ou des pêches miraculeuses avec votre timonier ou votre Open.

L'**APPGM** c'est aussi : des conférences techniques (le samedi matin), des pots de pontons (pendant la saison estivale), des repas entre amis plaisanciers, liens indispensables à la vie de notre association, et surtout un partage de savoir-faire pour le plus grand bonheur de tous.

Notre local (bâtiment de la Capitainerie, allée couverte après la salle d'exposition) est ouvert tous les mercredi et samedi de 10h à 12h. Venez nous rendre visite, nous vous y attendons.

Adhérer à l'APPGM,
c'est se donner les moyens d'assouvir sa

passion pour la mer.

Patrick **WOLFF**

Vous en rêviez, l'APPGM l'a fait

Nombreux sont les plaisanciers qui regrettent de ne pas avoir de trace de leurs sorties en mer !

Qu'à cela ne tienne, l'APPGM, avec Claude à la barre et Patrick l'œil rivé dans le viseur, a immortalisé dans la Baie de Camargue Sailing les plus spectaculaires accélérations, déjaugeages et virements de bord des plus belles unités de ses adhérents.

Et comme toujours, pour entretenir l'amitié, clôture de la sortie autour d'une table conviviale.

Pour 2023, la liste d'attente est déjà longue, d'autant plus que les « voileux », jaloux, sont en embuscade !

A très bientôt sur notre merveilleux plan d'eau de La Grande Motte

Patrick **WOLFF** & Claude **LONGUET**

Visualisez les films Cercle nautique CEFOM caméra de droite et caméra de gauche

MEMO D'AIDE A l'USAGE DE LA VHF

Comme vous tous, j'ai à bord une VHF, que j'utilise très peu, hormis pour les appels des copains ou la vérification du bon fonctionnement de celle-ci, avec le sémaphore local, pendant les navigations en rade.

Toutefois lors de navigations plus longues en équipage avec prises de quarts, nous pouvons être amenés à avoir un besoin urgent de l'usage de la VHF, en raison d'un évènement surgit à bord ou que nous entendons une demande d'aide d'un autre équipage.

Je rappelle que pour le moment, la veille du 16 est conseillée, mais va devenir obligatoire à terme, comme c'est déjà le cas pour les bateaux professionnels (convention SOLAS).

Un projet de modification de la directive sur la participation au SMDSM (Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer) des navires non soumis à la convention SOLAS est en cours depuis début 2022.

Non il n'y aura pas, à mon avis, de vérification systématique des autorités du bon usage de la VHF, mais dans le monde actuel, où on cherche toujours un responsable (un payeur) lors d'un évènement grave survenu, il pourra être reproché aux embarcations situées à proximité de ne pas être intervenues, ou de ne pas avoir relayé ou aidé à un appel d'urgence émis.

Ne seriez-vous pas content si après un appel d'urgence sur le 16, lors d'incident grave affectant votre embarcation, un plaisancier à proximité ayant entendu votre appel, venait à votre aide ?

Par ailleurs, si pour vous l'utilisation de la VHF est une évidence et que vous en connaissez parfaitement les procédures et l'usage, il n'est pas certain que pendant les quarts de nuit, l'équipier à poste soit aussi performant que vous.

De même, par gros temps ou lors de la survenance d'un incident à votre embarcation, il faudra sûrement que vous restiez au poste de barre, et que ce soit un de vos équipiers qui assure la liaison radio.

Pour ma part, j'ai donc édité le tableau récapitulatif, qui est fixé à côté de ma VHF fixe et dont je vous joins une copie.

Vous trouverez le fichier Word sur le site APPGM, afin que vous puissiez adapter ce tableau à votre bateau.

Attention, sauf à ce que vous soyez très proche de la côte ou d'un autre bateau, n'utilisez pas votre VHF portable dont la puissance et la portée sont très limitées, et avec laquelle il est fort probable que votre demande d'aide ne soit pas entendue.

Nous vous rappelons que le permis CRR (pour utiliser légalement une VHF) est obligatoire à l'étranger, mais également en France si vous n'avez pas le permis (côtier ou hauturier).

Jean-Philippe **GUGGENBULHL**

CANAL 16

URGENCE ABSOLUE

MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY
ICI (3 fois le nom du bateau)
indicatif d'appel (voir votre licence ANFR)
MAYDAY nom du bateau
Donner la position
Donner la situation
Préciser l'aide attendue
Nombre de personnes à secourir
Décrire le bateau
Indiquer ce que l'on a l'intention de faire
A VOUS

GROS PROBLEMES

PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN
A TOUS A TOUS A TOUS
ICI (3 fois le nom du bateau)
indicatif appel (voir licence ANFR)
Donner la position
Donner la situation
Préciser l'aide attendue
Préciser le nombre de personnes à secourir
Décrire le bateau
A VOUS

INDIQUER UN DANGER

SECURITE, SECURITE, SECURITE
ICI (3 fois le nom du bateau)
indicatif d'appel (voir licence ANFR)

Information à relayer

TERMINE

Réception d'un MAYDAY ***ATTENTE 5 minutes*** **Relayer le message si pas de réponse du CROSS.**

Si vous êtes à proximité
MAYDAY *Nom et indicatif du navire en détresse*
ICI nom de votre bateau
votre indicatif d'appel
RECU MAYDAY
Donner notre position
Indiquer ce qu'on a l'intention de faire
A VOUS

Si vous êtes trop loin pour intervenir
MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY,
A TOUS, A TOUS, A TOUS
ICI nom de votre bateau
votre indicatif d'appel
MAYDAY *Nom et indicatif du navire en détresse*
Retranscrire le message du navire en détresse
A VOUS

Dans cette case
N° MMSI
Nom du bateau en alphabet radio
,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,N° d'immatriculation

TELECHARGEZ
Le
document

MESSAGE NORMAL (Appel canal 16)
Nom de la station à contacter
ICI (3 fois nom de votre bateau)
ME RECEVEZ VOUS ?

Dès que contact établi passer sur une autre fréquence :

6 8 72 77

Bulletin Météo CROSS : Canal 79 et 80

AVENTURE DE TINTIN ou comment affronter le Gros Temps

Le mois d'Août 2022 a vu une belle dégradation météo dont tous les plaisanciers se souviendront.

La leçon à retenir est qu'il faut rester humble devant les éléments et bien se préparer à ces éventuelles mauvaises conditions et pour cela notre ami Tintin va nous y aider.

Tintin en croisière en méditerranée en ce mois d'Août se rend compte du renforcement du vent au passage des fronts froids.

Un front froid est une surface de séparation entre deux masses d'air de température différentes, l'air froid repoussant l'air chaud.

Les rafales de vent peuvent dépasser le vent moyen de 50%.

On lui dit qu'il faut bien faire la différence entre vent moyen et rafales.

Lorsque la vitesse du vent instantanée dépasse de 10 à 15 nœuds la vitesse du vent moyen, les bulletins météo français utilisent le terme rafales, lorsque cette différence atteint 15 à 25 nœuds, ils utilisent le terme violentes rafales. Lorsqu'elle dépasse 25 nœuds ils utilisent le terme tempête.

Alors Tintin vérifie l'équilibre du bateau sous voilure réduite ; déplacement du centre de voilure. La réduction de voilure a pour conséquence un déplacement du centre de voilure sur l'avant, ce qui rend le voilier moins ardent.

Tintin consulte la météo par les moyens disponibles.

BMS : un avis ou un BMS (bulletin météorologique spécial) est un texte diffusé dès que les conditions météo actuelles ou prévues présentent un danger pour la navigation.

Les sites internet, la radio, le fax, les serveurs vocaux.

Tintin ne se contentera pas d'un seul bulletin, mais consultera plusieurs sites (Météo Marine, Windy, Wheather, Windfinder, La MMA (Italie et Est méditerranée), etc...

Sur le réseau VHF, les stations des CROSS émettent plusieurs fois par jour des bulletins météo couvrant leurs zones de surveillance.

Tintin est dans la tourmente et risque de chavirer.

Les risques de chavirage:

Il repense aux consignes : Éviter la surcharge, garder un équilibre avant arrière, éviter de laisser trainer la bouilloire pleine d'eau chaude sur le réchaud, vérifier l'amarrage des batteries, matériel de sécurité à portée de main (harnais, gilets, feux, boîte à pharmacie), ranger tout se qui traine et surtout la vaisselle et objets lourd, fermer les placards et tiroirs, une attention particulière pour les produits dangereux.

Equiper deux lignes de vie à l'extérieur et sous la coque permettant de se déplacer le long de celle-ci en cas de retournement, la survie facilement accessible.

Tintin a bien pensé à vérifier les voiles, prises de ris, le Tourmentin à portée de main.

Vérifier l'enrouleur de génois (état du tambour, gorge, bout, émerillon).

Il a bien pensé à fermer les hublots et le capot de descente.

Il n'a pas oublié de préparer un mouillage le plus long et le plus efficace possible, prêt à l'emploi s'il était nécessaire de mouiller en catastrophe.

Ses rails de génois ont été vérifiés ainsi que les points d'ancrage pour les harnais de sécurité.

Ces winchs ont eu un bon entretien préventif (rinçage, graissage).

AVENTURE DE TINTIN ou comment affronter le Gros Temps

Du rechange à portée de main et le pont doit être clair.

Dans les manœuvres, il sait qu'il ne faut pas choquer en grand mais progressivement pour garder le contrôle du bateau.

Il pense au moteur qui constitue un élément important pour affronter le gros temps en navigation côtière. Il permet de s'appuyer et de se sortir d'une mauvaise passe. Il produit également l'électricité qui alimente l'électronique, l'éclairage, le pilote.

Tintin a appris à entretenir et redémarrer soi-même son moteur ce qui est essentiel.

Et il n'a pas oublié :

Un GPS portable pour remplacer l'électronique le cas échéant.

Le matériel de sécurité homologué et obligatoire.

Son radeau de survie obligatoire qui doit être accessible facilement et bien fixé avec des fixations faciles à défaire.

Le bout de percussion solidement amarré sur le bateau et repérer la manière de le défaire.

Le manche de la pompe manuelle doit être accessible facilement.

Il a vérifié l'état des fonds et fait marcher la pompe de cale régulièrement, rangé le matériel de sécurité dans un endroit connu de tout l'équipage.

Ces lignes de vie sont bien fixées à chaque extrémité, passées à l'intérieur des haubans et des écoutes, des longes courtes pour éviter de passer à l'eau en cas de chute.

L'équipement personnel de Tintin:

Un bon ciré, des sous couches de type polaire, les gants, lunettes voire de ski pour les embruns, gilet gonflable, balise de détresse, flash-light, sifflet, fumigène, fusées de détresse individuelles.

Tintin a un peu le mal de mer et il sait que :

Les facteurs personnels : l'âge et le mental.

Les facteurs extérieurs : la fatigue, la faim, le froid, qu'il faut éviter les mouvements de haut en bas , garder la tête immobile et un œil sur la ligne d'horizon ou tout point fixe sur la côte, rester à l'extérieur, être actif, boire de petites quantités d'eau , éviter de lire, manger léger et énergétique.

Mais la tempête fait rage et Tintin s'inquiète.

Tintin doit faire face au gros temps

Tintin essaie de bien barrer au portant pour anticiper le mouvement des vagues et garder la coque bien en ligne.

Il abat quand la vague soulève l'arrière et lofe une fois que la crête est passée.

Il tente de garder le cap mais plein vent arrière comporte des risques d'empannage.

Il contrôle la vitesse avec la toile nécessaire.

Et attention au surf : on lofe avant le surf, on abat sur le cap pendant et on relofe à la fin.

Mais vu les conditions, Tintin choisit la mise à la cape pour temporiser face à la tempête (effectuer une réparation ou attente de conditions moins extrêmes).

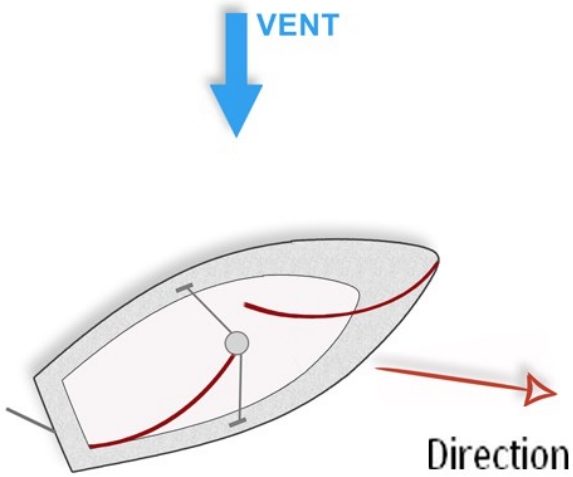
Avant de se mettre à la cape, s'écarter du rivage pour avoir de l'eau à courir surtout si le vent ramène vers la côte.

AVENTURE DE TINTIN ou comment affronter le Gros Temps

Cape inerte pour immobiliser le bateau, ou cape courante si l'on cherche à suivre lentement une route. (voir l'article page 30)

Dans les deux cas, garder le minimum de toile et préférer tirer des bords.

Manœuvre de cape : choquer l'écoute de GV et border la contre-écoute puis pousser la barre sous le vent et l'amarrer avec moins d'angle de barre dans la cape courante.



Cape sèche : avec ancre flottante pour réduire la dérive du bateau avec une haussière de 10 à 15 fois la longueur du bateau (avec orin pour situer l'ancre et frappée sur un des points les plus solides du bateau au 3/4 avant de celui-ci).

Si le bateau est incontrôlable, se mettre en fuite avec peu ou pas de toile, pour quitter la zone de mauvais temps.

Possibilité d'utiliser le moteur pour soulager le bateau (le moteur permet de passer la vague sans perdre de vitesse et de réduire la dérive).

Mais Tintin prend un bout dans l'hélice : il arrête le moteur et plonge pour le couper (ou attendre la fin de la tempête pour plonger et partir en fuite au large).

Mais tout va mal

Le mât casse et tombe à l'eau, Tintin coupe à la pince les drisses, démonte les haubans et garde à bord ce qui peut être gardé pour faire un gréement de fortune.

Avaries de barre : faire un safran de fortune (technique de l'aviron ou technique du seau).

Tintin en mauvaise situation, appelle les secours : le CROSS coordonne les secours, Tintin utilise les fusées.

Procédures d'usage de la VHF

(Voir l'article page 8)

Intervention de la SNSM pour un remorquage.

Ne rien laisser trainer dans l'eau.

Préparer une patte d'oie.

Passer un bout le plus solide possible sous les filières et le balcon.

Toujours une personne à la VHF pour suivre les consignes.

Récupérer le filin du remorqueur.

Barrer en suivant le remorqueur dans l'axe.

Surveiller la pate d'oie et le filin.

Tintin, sans intervention de la SNSM, pensait utiliser son radeau de survie

Bateau endommagé et qui menace de couler ou hélitreuillage : la survie est la seule issue.

La survie ne doit être utilisée que si le bateau menace de couler ou survie à l'eau pour un hélitreuillage.

Ne pas la percuter et l'amarrer en annexe.

Si voie d'eau, vérifier que la survie soit facile à mettre à l'eau.

AVENTURE DE TINTIN ou comment affronter le Gros Temps

Tintin avait prévu d'emporter à bord de la survie : fusées et balises complémentaires, de l'eau douce, nourriture énergétique, du matériel de pêche, papiers identité et ceux du bateau, une VHF portable, téléphone portable, cartes et compas (le tout dans des sacs étanches qui ont été prévus et préparés avant le départ).

Emplacement de la survie sur le bateau : bien amarré à l'extérieur sur le pont ou dans un emplacement spécial à l'arrière du bateau (mais mauvais pour le centrage du poids sur le bateau).

Tintin rentrera sain et sauf avec son bateau remorqué au port de LGM et gardera un souvenir d'expérience de ces péripéties.

Michel **RIHOUET** et **Tintin**

Nouveau service
FORMALISATION DE L'ENTRAIDE PLAISANCE MOTEUR ET VOILE AU SEIN DE L'APPGM

Bien qu'elle existe déjà à travers les contacts qui se nouent pendant nos permanences au bureau, il nous est apparu judicieux d'offrir un service plus large et facile d'accès à nos adhérents.

Nous vous proposons donc :

Quelque soit votre besoin… utilisation de VHF, de traceurs, de sondeurs, problèmes électriques ou mécaniques, manœuvres de port, de voiles, recherche équipage, partage d'une sortie en mer….

Il y aura, probablement, toujours un de nos adhérents qui se fera un plaisir d'apporter son aide ou de partager son expérience.

1) Faites un E-mail, à l'attention des coordinateurs suivants en décrivant précisément l'objet de votre demande d'aide:

A) Entraide bateau moteur

Claude **LONGUET** claudelonguet38@orange.fr

Patrick **WOLFF** dr.wolff.gyneco@gmail.com

B) Entraide voilier

Fabien **FIARD** fabienfiard30360@gmail.com

J Ph **GUGGENBUHL** gugg3108@gmail.com

2) Dès réception de votre courriel, il sera retransmis à l'ensemble des membres de l'association,

3) Les coordinateurs vous retransmettront les coordonnées des plaisanciers qui auront répondu.

AXA

2 formules adaptées à vos besoins :

Formule 1	Formule 2
	Formule 1 +
Responsabilité civile	Vol
Défense et recours	Incendie
Frais de retirement	Échouement
Informations juridiques par téléphone	Accident de navigation
Prise en charge des frais d'aide et de sauvetage (exclusivité AXA)	Prise en charge des frais de renflouement, d'aide et de sauvetage

Des options qui vous protègent vous et votre bateau :

- Valeur à neuf 5 ans pour les bateaux volés ou détruits
- Assistance au bateau à quai et aux personnes
- Protection juridique (achat/vente, réparation, gardiennage)
- Sécurité nautique en cas d'accident de navigation

De nombreux avantages

- Vous bénéficiez de l'expertise AXA qui est un des leaders de l'assurance plaisance,
- Un tarif EXCLUSIF réservé aux membres de l'APPGM,
- Pas d'expertise obligatoire puisque les agents généraux peuvent faire la visite à bord **gratuitement :**

	Age du bateau	Valeur du bateau
Formule 1	Jusqu'à 49 ans	Jusqu'à 200 000 €
Formule 2	Jusqu'à 34 ans	

- Lors du 1er sinistre, la franchise avaries partielles et vol partiel sera réduite :
  - De 50% si vous n'avez pas déclaré de sinistre depuis 1 an
  - De 100% si vous n'avez pas déclaré de sinistre depuis 2 ans.

En ce moment pour toute souscription de plusieurs contrats, vous pouvez bénéficier de 2,3 ou 4 mois de cotisation remboursées sur le contrat le + cher *

*** Voir conditions en agence**

Bulletin interactif:

Téléchargez le formu- à remplir suivant votre choix

Téléchargez le formulaire en .pdf

Téléchargez le formulaire en .docx

AXA SEP PICON VIGNON COLOMB

108, avenue de l'Europe 34280 La Grande Motte

Tél. : **04.66.51.79.09** (choix 2)

Mail: agence3.picon@axa.fr

N° ORIAS: 07012997 / 07026672 /21001387

Tarifs personnalisés

Garanties exclusives sur le marché

LES POTS DE PONTON

Les pots de pontons 2022 ont permis de retrouver la convivialité nécessaire à la vie de notre association.

La formule « chacun apporte à boire et à manger et on partage » a pleinement fonctionné.

Pour cette année, nous avions regroupé les pontons du quai Pompidou et nord sur les pots des pontons D et E et ceux des quai d'honneur et sud au bout de ce quai.

La série des pots de pontons a été couronnée par les spécialités savoyardes qui ont suivi l'AG et qui regroupaient les pontons I et J .

Et comme d'habitude tous les adhérents, voisins, amis et familles de l'ensemble du port sont conviés à chacun de ces pots.

Michel **RIHOUET**

RALLYE DES COPAINS d'A BORD

Le Rallye des copains d'à bord est un copier coller du rallye du Muscat (début septembre) organisé depuis 15 ans par Frontignan.

Ce rallye qui se déroule en début de saison est organisé à tour de rôle par l'une des amicales faisant partie du club fermé et fidèle à l'esprit convivial de ces rassemblements (Le Cap d'Agde, Sète, Frontignan, Palavas, Port Camargue et La Grande Motte).

L'édition 2022 a été organisée par Palavas qui en a fêté son 10ème anniversaire avec brio du 28 avril au 3 Mai.

Le principe immuable offre des parcours dans le Golfe du Lion entre les différentes escales.

Chaque escale propose sa soirée et l'organise avec des animations comme elle le souhaite.

Un jeu est proposé chaque jour avec une remise de lots le soir au repas.

Toutes les nuitées des ports sont gratuites et là aussi les capitaineries sont fidèles à cet esprit.

Georges Rivière, le Président de Palavas (ASPPF) à la commande, a proposé pour le final de cet anniversaire à Palavas un choix d'animations terrestres avec Petit train Touristique, Musée Dubout, Musée de la voiture et du train et le Phare de la Méditerranée.

Plus de 30 bateaux (6 max par amicale) ont participé à ce rallye qui allie convivialité et entraide (sans esprit de compétition)

En 2023, c'est La Grande Motte qui organisera ce rallye. Les dates ne sont pas encore arrêtées mais probablement au mois de mai sur un pont afin de le rendre accessible aux plaisanciers qui travaillent.

A nous de proposer un rallye qui mettra en valeur La Grande Motte.

Michel **RIHOUET**

Bricoservice

Bricoler – Décorer – Jardiner

Arts Ménagers—Reproduction clés

ZA rue des Artisans

34280 La Grande Motte

04 67 56 00 23

interview Mr. Benoit LEBIZAY D.G. de GUNBOAT

P.S.: Nous nous étions quittés l'année dernière sur une belle année et on peut se demander l'impact de la crise économique sur votre société ?

B.L. : Nos clients sont des personnes qui ont les moyens et qui veulent avoir le must des catamarans donc nous sommes une niche dans le nautisme. Nous avions envisagé de faire un plus petit bateau ne nécessitant pas d'équipage mais, après étude, nous avons abandonné cette idée et continuons vers les plus gros bateaux. Outremer, une marque du groupe Grand Large Yachting, est très bien placée pour cela.
Nous avons en construction actuellement 5 bateaux :

. Deux 68 pieds
. Un 72 pied
.Deux 80 pieds
.Un supplémentaire en commande.

Le COVID-19 a été un accélérateur pour **GUNBOAT**. En effet, les clients ont mûri leur projet de vie. Ces acquéreurs sont rompus à la navigation et ont les moyens de s'offrir ce type de yachts.

P.S.: Vous nous aviez parlé des difficultés de recrutement, où en est-on ?

B.L.: Comme vous le savez sûrement, le groupe s'est doté de moyens de recrutement puissants et, si tout n'est pas pourvu, la situation de tension a diminué fortement.
Actuellement, **GUNBOAT** emploie 150 collaborateurs ce qui est une forte progression en peu de temps, la production a - par exemple - doublé ses effectifs en un an. Le groupe sur ce site compte aujourd'hui 500 employés. Pour fidéliser nos collaborateurs, nous les formons afin de leurs donner le maximum d'atouts pour leur progression de carrière.

P.S.: La conception de ce type de yachts nécessite-t-elle beaucoup de R&D ?

B.L.: En termes d'innovations, nous avons sur les 72 et 80, beaucoup à explorer. Notre expertise en matière de traitement du carbone est sans commune comparaison. Nous avons notamment conçu le carbone pré-imprégné en résine qui doit subir une cuisson a posteriori. De tels navires requièrent un four énorme de la longueur de la coque. C'est une étape que nous sous-traitons. Vous avez probablement dû voir la coque du 80 pieds arriver par convoi il y a peu.
Dans un autre registre, tous les derniers bateaux embarquent plus d'hydraulique vu le poids. C'est également un domaine d'innovation pour nos équipes.

interview Mr. Benoit LEBIZAY D.G. de GUNBOAT

P.S.: Comment arrivez-vous à sécuriser vos approvisionnements ?

B.L. : Concernant les prix, nous discutons avec nos fournisseurs pour sécuriser les approvisionnements. Sur ce genre de bateaux uniques, tout est spécifique. Ce sont intrinsèquement des modèles spéciaux et nos clients ont à cœur de choisir beaucoup d'équipements ou d'options.

Sortie de peinture du 68.05, plus de 5000h de travail ont été nécessaires pour obtenir un rendu parfait. Une étape majeure pour Benoit **LEBIZAY.**

P.S. : A qui s'adresse ce type de bateau:

Nos clients proviennent pour partie du continent Nord-Américain (50%) et le reste basé en Europe.

Voilà donc un petit tour-d'horizon sur GUNBOAT; il ne reste plus qu'à remercier Monsieur **LEBIZAY** pour nous avoir reçu si gentiment.

Pierre **SCHOONEMAN**

LES VOILES DE LA GRANDE MOTTE

Une nouvelle association est née à La **Grande Motte** « **Les Voiles de La Grande Motte** ».

Une association de Voiliers classiques qu'a souhaité Jean-Marc **Maldonado** propriétaire de Suzette et adhérent de l'**APPGM**.

Les premières « **Voiles de La Grande Motte** » 2022, manifestation organisée par l'association a rassemblé dans la baie d'Aigues Mortes une quinzaine de voiliers classiques de 8 à 17m.

Ils sont venus des ports du Golfe du Lion et nous ont offert un beau spectacle dans les eaux **Grand Mottoises**.

Visites des bateaux à quai, discussions avec les équipages, parades en bord de mer et régates Fédération françaises de Voile ont permis au public amateur d'apprécier ces unités dont certaines sont centenaires.

L'APPGM était évidemment partenaire de l'évènement et sera présente pour la seconde édition.

Elle aura lieu en 2023 sur 3 jours, du 30 juin au 2 juillet et à n'en pas douter, avec encore plus de belles unités classiques.

Jean Marc **MALDONADO** et Michel **RIHOUET**

Roland Jourdain et son 5X en fibre de lin

Roland **JOURDAIN** dit « **Bilou** », skipper internationalement reconnu, 2 victoires dans la Route du rhum, de nombreuses victoires et participation dans le Vendée Globe et la transat Jacques **VABRE**.

Roland Jourdain et ses équipes œuvrent au quotidien avec une raison d'être commune: : ***« Partager notre passion de l'environnement pour transformer nos regards, nos pratiques et nos modes de vie en mer et sur terre. »*** Point de rencontre entre l'Entreprise à Mission **KAIROS** et le Fonds de Dotation **EXPLORE** (créés par Roland), son catamaran sur une base de 5X d'Outremer **« WE EXPLORE »** est le fruit de cette intelligence collective.

KAIROS, l'esprit de la course au large et des biomatériaux. Entreprise créée en 2007 pour la gestion de projets sportifs de course au large, KAIROS se diversifie en 2012 en ouvrant son département **KAIROS ENVIRONNEMENT**.

Après plusieurs années de recherches sur les alternatives naturelles à la pétrochimie, son bureau d'étude accompagne les industriels pour utiliser des matériaux renouvelables, en alliant convictions environnementales et connaissances techniques des biomatériaux.

Depuis 2013, le fonds de dotation **EXPLORE** soutient tous ceux qui cherchent à réconcilier innovations technologiques et développement durable.

Animés par la volonté d'agir concrètement et maintenant, les explorations accompagnées abordent la transition écologique sous un angle global et travaillent pour développer des solutions à impact positif pour l'environnement et la société: **Under The Pole**, le **Low-Tech Lab**, Plastic **Odyssey** et Captain **Darwin** en font partie.

Fabriqué à La **Grande-Motte** par le chantier Outremer**, « WE EXPLORE »** ressemble comme une goutte d'eau à l'Outremer 5X. Il lui emprunte en effet ses moules, mais son modèle est à part, car il intègre 50 % de fibres de lin dans sa construction. C'est la première fois qu'un multicoque de cette taille – 18,28m – intègre autant de biomatériaux.

Avec la livraison du pont, plus grande pièce jamais réalisée en fibre de lin, c'est « *un verrou technologique qui a été levé* » explique Xavier **DESMARET**, Directeur du chantier Outremer. Visible à certains endroits comme à l'étrave ou sur le cockpit, la fibre de lin est aussi un exploit technique rendu possible grâce à Terre de Lin, producteur et partenaire du projet.

Un hectare de lin, dont la France est le premier producteur mondial, pour entrer dans la fabrication de **« WE EXPLORE ».**

VIDEO APPGM

Roland Jourdain et son 5X en fibre de lin

« WE EXPLORE » nous embarque vers une trajectoire associant technologie et sobriété. Ce modèle OUTREMER 5X, initialement destiné à la croisière, a été modifié et allégé pour une orientation vers la course au large et la navigation en solitaire. Également très épuré dans son aménagement intérieur, son ambition est de montrer que l'on peut vivre et naviguer avec plus de sobriété, faire mieux avec moins.

Le 6 novembre 2022, **« WE EXPLORE »** a pris le départ de la Route du Rhum 2022. Preuve de concept pour ces nouveaux matériaux, le multicoque sera dédié dans un premier temps à la performance et à la vitesse.
Au-delà de la compétition**, « WE EXPLORE »** accompagnera un programme d'intérêt général évolutif.

« Roland a passé le premier la ligne d'arrivée dans sa catégorie Rhum Multi mais est officiellement deuxième avec une pénalité due à une rupture du plomb de blocage de l'arbre d'hélice .Vitesse moyenne 10,68 nœuds ».

Michel **RIHOUET**

CONSEIL PORTUAIRE

COMPOSITION DU CONSEIL PORTUAIRE

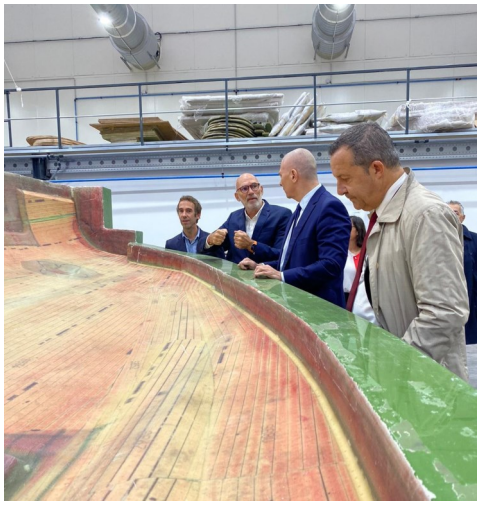
(Article R°622-1 et Ss du code des ports maritimes - Arrêté du Maire n°539 du 30 octobre 2019)

Membres Titulaires	Membres suppléants
PRESIDENT	
M. Stéphan ROSSIGNOL *Le Maire*	M. Bernard REY *Adjoint au maire*
1 Représentant du personnel	
M. Éric PALLIER *Directeur des Ports*	Mme Catherine CHONVILLE *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. 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

interview Mr. Stephane GRIMAULT D.G. de OUTREMER

L'année dernière à cette même époque on s'était quitté avec un portefeuille de 140 bateaux en commande. Qu'en est-il aujourd'hui et comment abordez-vous cette véritable crise économique ?

Notre carnet de commandes est toujours très fort ce qui est de bon augure pour affronter cette crise. Cette année sera encore une année record avec 33 bateaux qui devraient être livrés sur l'année.
Concernant cette nouvelle crise, nous avons connu comme chaque industriel, un impact très fort sur le coût des différents matériaux, services et énergie ce qui nécessairement se fait ressentir sur le prix final de nos bateaux. Cette période est très délicate à gérer. Notre rôle n'est pas de s'enrichir en profitant de cette crise sur le dos de nos clients ; ceux-ci le comprennent et nous essayons en collaboration avec ces derniers de les aider en réduisant l'impact qui est très important.
Nous nous comportons d'une façon responsable et prenons notre part d'augmentation de coûts afin de maitriser au mieux cette crise et d'accompagner le mieux que possible l'ensemble des parties prenantes.



La dernière grande crise de 2008 rappelons-le, a eu un impact terrible sur la profession avec la fermeture de près de la moitié des chantiers dans le monde à cette période. Le fait que notre carnet de commandes soit robuste aujourd'hui n'est peut-être pas étranger au fait que Grand Large Yachting a déjà su traverser les tempêtes économiques en ressortant "grand-voile haute".
La qualité de notre parcours client et bien sûr la réputation de nos bateaux aujourd'hui, sont les fondamentaux d'une valeur rassurante.

Concernant vos délais de livraison ?

Nos délais sont malheureusement assez longs, car il faut patienter jusqu'à parfois 4 ans pour se voir livrer un nouveau bateau. Nous améliorons notre productivité ce qui nous permet de livrer plus de bateaux cette année. Nous réfléchissons également à une augmentation de notre capacité de production à travers un deuxième site afin d'accompagner la croissance et aussi réduire nos délais. Bien sûr nous sommes très bien à La Grande Motte, mais cela ne suffira pas à accompagner l'évolution de la marque.

Comment réagissent les clients devant ce délai d'attente ?

Nous nous adaptons en faisant évoluer notre parcours client. Notre raison d'être est de préparer chaque client au grand voyage pour vivre une tranche de vie exceptionnelle. Vivre sur un bateau loin de tout nécessite des savoir-faire bien différents que sur terre où tout est à disposition. Il faut être doté de tous les rudiments de l'aventurier comme par exemple la médecine en milieu isolé ou bien dans un tout autre domaine savoir entretenir une mécanique , comprendre les systèmes météo... Nous apportons sans cesse de nouvelles formations que nous proposons à tous nos clients que ce soit sous forme de webinar, stages individuels, ou séminaires que nous faisons par exemple à la Grande Motte 2 fois par an et qui attirent à chaque édition une centaine de propriétaires de plus de 20 nationalités différentes et cela pendant une semaine complète. Nous sommes fiers de participer ainsi à la renommée de La Grande Motte.

L'an dernier votre tout nouveau bateau le 55 pieds s'apprêtait à concourir à l'élection du bateau européen de l'année. Qu'en est-il ?

Notre dernier modèle le **55**, lancé il y a un an, a été élu bateau européen de l'année à son tour comme tous les autres modèles d'ailleurs pour notre plus grande fierté. Ce dernier bateau connait un succès extraordinaire. C'est fabuleux de recevoir ce genre de récompense, car c'est l'aboutissement du travail de toute l'équipe du chantier, quelle que soit sa position au sein de l'entreprise.

Outremer présentera encore un nouveau produit avec le futur **52** pieds au prochain salon international du multicoque 2023 à La Grande Motte. Ainsi le légendaire 51 pieds finira sa carrière avec 100 bateaux fabriqués ce qui est un record dans sa catégorie avant d'être remplacé par ce futur 52 pieds.

interview Mr. Stephane GRIMAULT D.G. de OUTREMER

Vous nous aviez parliez l'année dernière de votre difficulté à recruter ?

Oui c'est toujours aussi difficile de recruter du personnel qualifié. Nous avons au sein de Grand Large Yachting maintenant une équipe RH complète avec un pôle dédié au recrutement ce qui nous permet d'être beaucoup plus efficaces. Nous formons aussi nos employés ce qui permet d'améliorer leurs compétences et aussi de les fidéliser. Nous avons recours à des programmes qui encouragent nos équipiers à la cooptation ce qui est Win Win pour le salarié et l'entreprise. D'ailleurs, n'hésitez pas à en parler autour de vous pour nous rejoindre à travers des métiers et produits passionnants….

L'humain est au cœur du chantier avec une démarche RSE comme culture d'entreprise (la responsabilité sociétale des entreprises).

Aujourd'hui Grand Large Yachting Méditerranée, c'est plus de 500 emplois à la Grande Motte.

Comment voyez-vous le futur ?

Cette nouvelle crise mondiale ne doit pas nous empêcher d'avancer avec ambition. Nous devons être moteur en tant que leader dans notre domaine pour un nautisme plus durable.

L'Eco conception est au cœur de notre réflexion.

Quand vous savez que l'emprunte carbone d'un bateau est répartie entre 30% sur sa conception et 70 % sur son utilisation, alors **Outremer** a déjà une grande longueur d'avance sur un très grand nombre de ses concurrents.

En effet le fait de pouvoir naviguer à la voile avec très peu de vent du fait du dessin de ses carènes, associé à un poids maitrisé, fait de la marque un très bon élève de l'écoconception, le bateau n'ayant besoin d'énergie fossile que pour les manœuvres pour rallier un mouillage. De plus, fort de sa capacité à fabriquer de l'énergie solaire entre autres, nos bateaux sont quasi autonomes.

Restent les 30% : la conception du bateau.

Nous travaillons depuis bientôt 2 ans maintenant avec Roland **JOURDAIN*** et sa société **Kairos** et sa fondation **EXPLORE**.

Nous avons, pour Roland, fabriqué un 60 pieds, le fameux 5X, qui est une première mondiale dans sa conception. Plus de 50% de la surface composite a été réalisée en fibre de lin. Jamais une aussi grande pièce n'a été jusqu'alors réalisée avec une fibre 100% naturelle. Nous montrons ainsi qu'il y a d'autres chemins pour fabriquer des bateaux que celui de la fibre polyester ou autre matière issue du pétrole.

Collaboration with *Explore*
On the path to sustainable boating

catamaran-outremer.com

outremer
SERENE PERFORMANCE
Grand Large Yachting Group

interview Mr. Stephane GRIMAULT D.G. de OUTREMER

Bilou (Roland **JOURDAIN)**, a d'ailleurs pris le départ de la route du Rhum avec son bateau « we Explore ».
Ce bateau sera ensuite un laboratoire de solution « **low tech** » pour continuer à écrire le nautisme durable de demain.
Voilà donc la progression de cette nouvelle année pour **Outremer** avec des nouveautés que l'on aura la primeur de voir à **LA GRANDE MOTTE**. Un grand merci à Stéphane **GRIMAULT** de nous recevoir chaque année avec toute sa gentillesse .
*Roland **JOURDAIN** est un grand marin, 2 fois vainqueur de la Route du Rhum, 2 fois vainqueur de la transat **Jacques VABRE**, 2 fois champion du monde **IMOCA**.

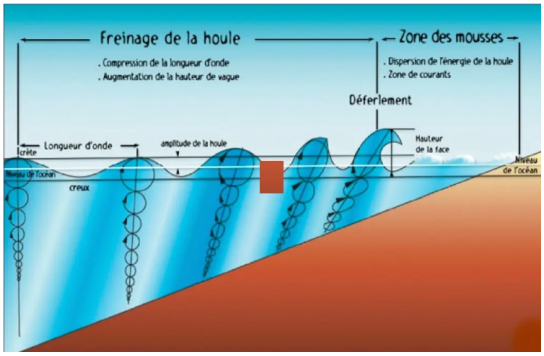
Pierre **SCHOONEMAN**

COMPRENDRE LA HOULE

On parle souvent de houle du large. Ce mouvement de la mer qui forme les vagues est dû au vent. Voici quelques explications pour comprendre ce phénomène et l'apprécier en navigation.

Le vent crée la houle

La houle est le mouvement ondulatoire de la mer. Celui-ci se forme suite à un champ de vent lointain. Pour comprendre facilement ce phénomène, il suffit de jeter un caillou au centre d'une mare. L'impact du caillou correspond au vent. Il va lever de grosses vagues juste autour de l'impact du caillou puis ces vagues vont se propager circulairement dans toute la mer en diminuant progressivement : c'est la houle. Plus on est éloigné de l'impact et plus cette houle diminue. Mais celle-ci peut porter à très longue distance.



Un phénomène à prendre en compte pour la navigation

La houle est assez régulière. Son amplitude se mesure par la hauteur de la crête (haut de la houle) au creux. Elle peut être de quelques centimètres à plusieurs mètres suivant les océans. Voilà pour la hauteur, mais la longueur d'onde (distance entre 2 crêtes) est aussi très importante à prendre en compte. Une longue houle, même creuse est beaucoup plus maniable qu'une houle courte.

Si la houle n'est pas gênante au large, elle est à prendre en compte à l'approche des côtes. En effet, la remontée des fonds a tendance à l'amplifier, voire à créer des déferlantes. Le bon exemple est la côte basque, au fond du golfe de Gascogne qui concentre la houle de l'Atlantique et où se forment les fameuses vagues appréciées des surfeurs.

La mer du vent

Souvent à la houle s'ajoute un autre phénomène : la mer du vent. Contrairement à la houle qui s'est formée très loin, le vent local peut aussi (dé)former la mer. Ces trains de vagues sont d'autant plus forts que le vent est fort, souffle longtemps ou sur une longue distance (fetch). En effet, les effets ne seront pas les mêmes avec un coup de vent en Atlantique où les vagues seront plus grosses que dans une mer fermée comme la Méditerranée où les vagues seront plus courtes.

Parfois, la mer du vent et la houle ne sont pas dans le même secteur. On parle alors de "mer croisée" pas toujours agréable à affronter.

Les termes météo

Dans un bulletin météo, vous entendrez ou lirez parfois :

Petite houle : vagues < 2 m
Houle modérée : 2 m < vagues < 4 m
Grande houle : vagues > 4 m

Michel **RIHOUET**

Route du Rhum 2022
(Saint Malo – Pointe à Pitre)
Avec notre skipper Jean Pierre BALMES

Les cinq irréductibles skippers de l'arc méditerranéens ont défié l'armada bretonne pour cette édition de la route du rhum 2022 à destination de la Guadeloupe.

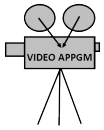
Kito de pavant (HBF – Reforest'Action), Mathieu Claveau (Prendre la mer, Agir pour la forêt), Mickael Mergui (Centrakor), Laurent Camprubi (Glaces Romanes) et notre skipper Grand Mottois Jean Pierre Balmes (Full Save) qui, nous a fait le plaisir de venir à l'APPGM le 17 décembre pour nous faire revivre ces moments forts de plaisirs et de galères pendant cette course .

L'APPGM, en contact journalier avec notre **skipper Jean-Pierre Balmes et son** épouse à terre, bien sûr, a suivi sa course avec intérêt et nous vous en relatons quelques moments forts en reprenant ses propres messages (en rouge) et ceux de son épouse.

Un départ de la cité corsaire de St Malo prévu le 6 novembre et reporté pour cause de mauvaise météo au mercredi 9 novembre à 14 h 15 pour les 131 hommes et 8 femmes.

Après un changement de ligne de départ, Jean-Pierre sur son CLASS 40 Full Save à la silhouette blanche et noire part à la place 24 pour 3543 miles à effectuer jusqu'à Pointe à Pitre.

Trop bien, placé JP a trop anticipé sur la ligne de départ comme 7 autres Class 40 et est donc obligé d'effectuer une pénalité de 4 h en faisant des aller retour devant la porte de Fréhel.



Le 10 novembre

Après la déception du départ, JP a su rebondir et a recollé au groupe principal du peloton en gagnant même 14 places en moins d'un jour.

Son dernier message : vomir, ça c'est fait … le reste est OK (l'oeuf dur n'était pas passé !). Conditions de mer difficiles, navigation au près avec 2 à 3 mètres de creux.

Ce n'est pas confortable du tout, tous les ballasts et le bateau tapent énormément ce qui génère quelques problèmes électriques, électroniques et stomacaux.

Tout se débranche, je vomis tout ce que je mange mais pas malade juste secoué.

La course a déjà fait des dégâts avec un abandon et 5 escales techniques.

Le 11 novembre

C'est très peu pratique tellement ça bouge, quelques soucis :

Projeté sur un winch, j'ai cassé mes lunettes, j'utilise celles de spare.

La pile se met en veille automatique après environ une heure.

Le moteur s'est embrayé alors que j'étais en charge, je pense que c'était le code zéro.

Route du Rhum 2022
(Saint Malo – Pointe à Pitre)
Avec notre skipper Jean Pierre BALMES

(Voile) qui était matossé (déplacement du matériel à bord pour l'équilibrage du bateau).

Impossible de faire à manger.

L'AIS porte à 12 miles c'est OK pour moi.

Le dongle Arena saute dans les vagues.

Bref ce n'est pas le confort ».

Je viens de passer Laurent Camprubi (son équipier de la transat 2021) qui abandonne (malade et trop de casse).

A la mi-journée tout était rentré en ordre, j'ai gagné 4 places, batteries pleines et les miennes aussi.

Vent stable en direction mais passe de 18 à 25 nœuds, difficile de régler le bateau au max, vitesse entre 9 et 11 nœuds.

On peut considérer que le plus dur est passé.

JP est amariné, les bateaux s'éloignent des zones de trafic maritime et donc des risques de collisions.

Quand même 4 abandons et maintenant 6 bateaux en escales.

Le 12 novembre

Full Save a gagné 10 places en 24 h.

Choix de route : un passage au sud des Açores ou au nord de Madère.

JP, à plus de 12 nœuds, double plusieurs bateaux.

Nouveau front froid à passer avec trinquette (voile de gros temps) .

Le passage du front fait des dégâts : 2 bateaux démâtés et deux se déroutent vers la terre.

Le 13 novembre

Gros problème cette nuit, une odeur de gasoil envahit la cabine.

J'ouvre le capot moteur… plein d'eau, je coule. Le mets les pompes en route, ça étale.

J'éclaire le tunnel pour voir dedans et je vois les trappes arrières ouvertes.

Bordel de merde, c'est un truc à couler, les deux portes étanches ouvertes.

Petit message au préparateur : quand tu fixes un bidon de sécu, fixes-le. Ne fais pas semblant. il a pété le plomb donc ok pour une pénalité mais surtout, il s'est ouvert avec les secousses et en se baladant, a ouvert les portes. Donc je coulais.

Je récupère les portes dans la nuit. Au passage du front, je me suis mangé les dents sur le hublot, le nez sur le pont, et pour couronner tout ça, impossible de descendre refermer avec un gilet, etc.

Tout est rentré dans l'ordre sauf que je suis trempé ainsi que l'intérieur.

J'ai perdu la perche IQR dans la bataille.

Mais à la décharge du préparateur, les conditions rencontrées ne sont pas habituelles.

Tout est mouillé, mon matelas aussi, je lutte contre le froid et me cogne partout.

Tout le monde souffre.

Pour l'anecdote, je dormais sous génois et 1 ris. J'ai été projeté du lit ce qui m'a réveillé en retombant sur la table à carte : rafale 44 nds, le bateau en vrac complet.

J'ai tout récupéré sans casse mais pas sans fatigue. En multi je serais sur le toit.

Route du Rhum 2022
(Saint Malo – Pointe à Pitre)
Avec notre skipper Jean Pierre BALMES

Le 14 novembre

Triste nouvelle, JP est obligé de déclarer son abandon.

Depuis la dernière dépression, quelques soucis techniques sont survenus dont la rupture du hook de tourmentin donc impossibilité de mettre le tourmentin ou la trinquette (voiles de gros temps) indispensables pour la suite.

JP a pris la bonne décision et se dirige vers Cascaï près de Lisbonne.

De nombreux messages de sympathie lui ont été adressés dont ceux de l'association Rire et Sambuc auxquels il a répondu.

Une heure après que JP ait signalé son abandon à la direction de course, celle-ci lui demandait de se dérouter pour porter assistance à Fabrice Amadéo , en grande difficulté en vertu de cet article du code des transports.

5132-1 : Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage ou ses passagers au sens de l'article L5511-6, de prêter assistance à toute personne trouvée en mer en danger de se perdre.

Même sans cet article, les marins ont cette solidarité et ce devoir moral de le faire.

Donc retour sur le Portugal en écopant 5 seaux d'eau toutes les 3 heures.

J'ai vidé les ballasts, il reste de l'eau embarquée par l'arrière qui arrive peu à peu, le presse étoupe que je ne vois pas car il est dans l'eau, les pompes ne fonctionnent pas (même neuves).

Tout est trempé ! Même les boites de cachets de médicaments.

Nouveau message vers 11 h « je rigole mais c'est à pleurer, les emmerdes se multiplient. Donc l'eau du compartiment arrière se vide dans la cale moteur qui se vide dans le carré qui se vide avec le gîte et les secousses dans les bannettes de stockage. Le coffre arrière se remplit à chaque fois que je fais une marche arrière et quand j'ai manœuvré pour porter assistance à Nexan qui avait coulé, j'en ai fait des marches arrières !

En attendant de faire l'expédition pour vider ce caisson, je vide l'eau qui ressort au niveau du carré.

Vous me suivez ?

Puis, je vois arriver du gasoil. Il était pourtant fermé le bidon de réserve, j'ai vérifié.

Il faut que je retourne voir : c'est le bouchon de l'évent qui s'est arraché, le bidon est presque vide. Maintenant, vous multipliez… attention

Il y a du gasoil partout, par terre, sur les bords, sur mon ciré, sur mes mains, les cordages, les manivelles de winch et comme je glisse, je me suis assis dedans donc j'en ai sur le cul et quand je vais faire un café, j'en fout parterre, sur la casserole et partout où je dois m'accrocher.

Je vis une vraie bande dessinée.

Arrivée à Cascaï demain.

Le bateau reste là-bas en attendant de pouvoir le ramener à la Grande Motte.

Un coup de chapeau à JP qui, même s'il a été contraint d'abandonner, a fait preuve d'un courage hors norme avec des anecdotes « galères » croustillantes à raconter.

Dans cette course, JP était associé à l'association « Rire » à Montpellier (qui a pour mission d'apporter un mieux être aux enfants hospitalisés, à leur famille et à tout autre acteur de leur prise en charge et était suivi au jour le jour par les écoliers de Sambuc qui établissaient un journal de bord de sa course en s'appuyant sur les nouvelles adressées par JP.

Un grand bravo à JP, à son équipe et son épouse qui nous a retransmis ses messages.

Michel **RIHOUET**

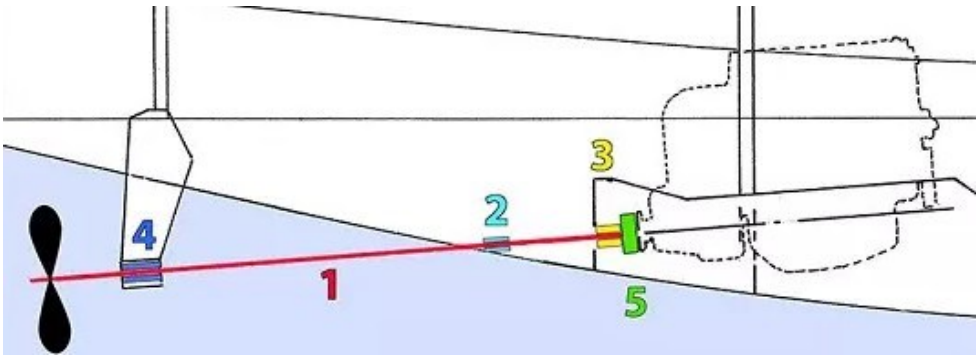
HIVERNAGE, vérifier et entretenir le joint tournant de votre moteur

Le joint tournant fait office de presse étoupe sans lequel votre bateau équipé d'un moteur à ligne d'arbre se transformerait rapidement en sous-marin.

Il assure l'étanchéité autour de l'arbre tournant de l'hélice.

Un presse-étoupe c'est quoi ?

C'est une pièce d'étanchéité qui évite que l'eau entre par l'arbre d'hélice. Il en existe plusieurs modèles et si certains assurent une étanchéité parfaite, pour d'autres il est normal qu'ils laissent passer quelques gouttes.



Pourquoi presse-étoupe ?

L'étoupe est la composante fibreuse produite, en outre, lors du peignage du lin ou du chanvre. Dans la marine ancienne, l'étoupe était principalement tirée du chanvre et de la charpie de vieux cordages et servait à étouper et calfater les navires.

Avec l'apparition des navires à moteur, à ligne d'arbre, un problème d'entrée d'eau se posait et l'étoupe, préalablement suiffée, était le seul joint d'étanchéité connu. Elle était maintenue en place dans un presse-étoupe. Ce mot générique est resté pour désigner aujourd'hui les joints tournants et autres systèmes d'étanchéité.

Et aujourd'hui ?

De nombreux bateaux sont équipés d'une motorisation avec ligne d'arbre et le presse-étoupe s'impose.

La ligne d'arbre d'hélice est composée:

- D'un arbre d'hélice
- D'un tourteau pour raccorder l'arbre d'hélice à l'inverseur et donc au moteur.

Deux grandes familles de presse-étoupe

- Avec de l'étoupe
- À joint tournant

Le presse-étoupe à joint tournant en caoutchouc est un produit très répandu pour les voiliers. La circulation de l'eau lubrifie le joint. L'étanchéité sur l'arbre porte-hélice est réalisée par un joint à lèvre. Sur certaines installations, il faut prévoir une arrivée d'eau pour un meilleur fonctionnement.

Un peu d'entretien et de vigilance.

Avant la mise à l'eau de votre bateau et après un long hiver, il est recommandé de faire glisser le joint sur l'arbre et de tout vérifier. Tout d'abord avoir l'outillage et les produits nécessaires sous la main.

Attention! Opération à réaliser uniquement bateau hors de l'eau !

Etape 1 : dévisser les colliers qui fixent le joint sur l'étambot.

Faites-le tourner pour vérifier son état. Il ne doit présenter aucune fente ou craquellement.

Etape 2 : nettoyer et graisser la partie extérieure de l'étambot ainsi que l'arbre. (cela permet de remettre le joint sans difficulté)

Vous pouvez également graisser un peu, à l'aide d'une seringue, le fond de l'étambot.

Etape 3 : remonter le tout et faites tourner l'arbre à la main pour vérifier si tout est bien en place.

Vérifié et entretenu, votre joint assurera entre 500 et 600 heures de moteur sans souci.

HIVERNAGE, vérifier et entretenir le joint tournant de votre moteur

Puisque votre bateau est au sec profitez-en pour vérifier le jeu de la bague hydrolube dans la chaise d'arbre. Un jeu de 1 à 2 mm est normal. Si le jeu est trop important, il est préférable de changer la bague.

Une fois à l'eau et avant de démarrer, il faut s'assurer que le soufflet en caoutchouc de votre presse-étoupe est bien rempli d'eau. Pour le savoir, on écarte légèrement le soufflet pour laisser passer l'eau. Pour les bateaux qui échouent ou juste après une mise à l'eau, il est très important de presser le joint afin que l'eau remplace l'air s'y trouvant.

Michel **RIHOUET**

« SAVOIR » UNE AIDE POUR ETRE ECONOMES EN ENERGIE

A l'heure ou les coûts de l'énergie électrique s'emballent, il convient de modifier nos comportements dans la mesure du possible.

Usager des Services du Port de La Grande Motte, nos bateaux à quai bénéficient de bornes d'alimentation électriques sur les pontons. Le coût de cette consommation est mutualisé (pas de bornes privatives) et réparti selon l'emplacement utilisé.

La flambée du coût du kWh est l'occasion de faire le point sur notre consommation personnelle.

Nous vous proposons 2 méthodes : l'estimation et/ou la mesure par Wattmètre

1- L'estimation : Voici comment calculer votre consommation électrique en kWh et ainsi, informer les dépenses de chacun de vos équipements, essayer et de dépenser moins.

Il convient de réaliser l'inventaire du matériel utilisé à quai

Vous aurez besoin de 3 données pour en faire le calcul :

- La puissance de l'appareil en Watt (Voir notice et/ou étiquette sur l'appareil).

- Le nombre d'heures que vous estimées de fonctionnement par an. (Les mois d'hiver sont bien différents des mois d'été …).

- La somme de ces consommations annuelles divisée par 1000 pour obtenir les kWh consommés dans l'année

Enfin, pour connaitre le coût annuel, cette consommation en kWh sera multipliée par le prix de kWh de l'abonnement souscrit. (Ex : Tarif bleu 2022 0,174 Euros TTC/kWh ou, pour les Collectivités 0,42 Euros HT le kWh soit 420 Euros HT le MWh).

Pour estimer votre consommation électrique :

Exemple de quelques équipements utilisés à quai et leur puissance en W:

Sur l'alimentation 220V du bateau :	Sur le 12V du bateau :
Climatiseur à circul. d'eau 2350W (froid) à 2550 W (chaud)	Maintenance charge batterie.: environ 10 W/Jour
Chauffage portatif 1.000W à 2.000W	Réfrigérateur 42W
Climatiseur 800W	Télévision 40W
Déshumidificateur 240W	VHF Veille 0,96W
Cafetière Nespresso 1200W (Cycle 2')	AIS 6W
Ventilateur	Éclairage Cockpit, Carré 24W
	Nota : 1 MWh = 1000 kWh

(puissance de l'appareil en Watt) x (Nombre d'heures de fonctionnement annuel)/1000

2- Mesurer la consommation réelle de votre bateau à quai, suivant différentes configurations d'usage de vos équipements, raccordés à une prise de borne 16 A.

L'APPGM est en cours de test d'un Compteur individuel monophasé, étalonné et certifié MID, permettant de mesurer précisément la consommation d'un bateau à quai. Nous étudions la possibilité de prêt avec participation du plaisancier. Visitez notre Bureau, nous vous informerons…

Claude **LONGUET**

MAJESTUEUX

En cette fin de matinée du 24 mars, la Baie de Camargue Sailing* étincelante sous les premiers rayons du soleil printanier accueillait le MORGENSTER en provenance de l'Est, toutes voiles dehors.

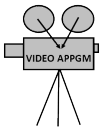
L'APPGM avait sorti ses plus belles unités pour accueillir ce brick hollandais, lancé en 1919, initialement bateau de pêche en mer du Nord.

*Nouvelle appellation de la baie d'Aigues Mortes en vue des JO de 2024

En remerciement de cet accueil chaleureux, une visite privée de ce navire mythique a été offerte aux membres de notre association qui ont répondu massivement à cette sympathique invitation malgré une pluie tenace en ce samedi 30 mars !

Une semaine plus tard, le Morgenster reprenait la mer, direction Sète pour la grande manifestation maritime biannuelle « Escale à Sète », avec un équipage de matelots APPGM aguerri à la manœuvre et au maniements des bouts.

Patrick **WOLFF**



Anniversaire les 25 ans de l'APPGM

Un grand moment de bonheur cette journée dans les Cévennes.
46 personnes à bord du 60 pieds de René et cap sur la Bambouseraie d'Anduze.

Après 1 heure et demi de navigation avec une ambiance bon enfant à bord, vitesse de croisière moyenne 40 nœuds et après avoir passé l'escale d'Anduze, nous arrivons au port de Prafrance pour visite de la Bambouseraie.

Magnifique jardin avec ses 1000 variétés de bambous, son vallon du dragon, sa balade aérienne, l'allée des séquoias, les jardins des bassins d'Eugène, sa forêt de bambous, le labyrinthe et le village Laotien.

Puis cap sur St Jean du Gard par le ferry à vapeur voir le petit train à vapeur des Cévennes et on remonte le temps une centaine d'années en arrière avec un wagon spécial APPGM.
On suit le Gardon d'Anduze puis le Gardon de St Jean à toute vapeur ; rigolades et plaisir garantis notamment dans la traversée des 3 tunnels et vues splendides au passage des 5 viaducs parcourant cette ligne inaugurée en 1901 entre Anduze et St Jean.

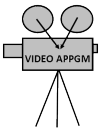
Arrivée à St Jean où le monocoque de René nous attendait pour nous amener au restaurant « entre deux gares » de Thoiras.
Accueil excellent et un délicieux repas ombragé et aéré comme on peut les retrouver dans cette région magnifique.

Pierre en profite pour faire sa distribution de cadeaux et récompenser les présents avec des

produits du groupe Avène et un teeshirt APPGM spécial 25 ans.

Retour sur La Grande Motte avec les quarante pieds de René (le car et son chauffeur) pour arriver à bon port vers 17 h.

Une excellente journée appréciée de tous à réitérer sans attendre les 30 ans !



Michel **RIHOUET**

Vous êtes loin,
avec nous,
votre bateau
sera toujours prêt !
Thalassa
Nautic
GLÉNADET Olivier 101, Allée du Green 34280 LA GRANDE MOTTE
www.thalassa-nautic.com
Tél: **06 10 75 25 68**

METTRE A LA CAPE

Se mettre à la cape se fait quand le vent et la mer sont forts. Cela permet de calmer la situation et de prendre des décisions. Mais pas seulement, la cape peut aussi être appréciée en croisière. Apprendre à se mettre à la cape est une bonne manœuvre de sécurité.

Se mettre à la cape consiste à immobiliser son voilier, à le stabiliser, à le laisser dériver. C'est une manœuvre simple de sécurité. Une fois son voilier à la cape, celui-ci a un comportement très doux, reposant pour l'équipage.

La mise à la cape est utile en plein d'occasions, pas seulement dans des situations d'urgence. En croisière, elle permettra :

- De déjeuner tranquillement
  D'accéder aux WC facilement
  Faire un point
  Réaliser une petite réparation
  Réparer une écoute
  Simplement prendre l'apéro

Le parler marin

La cape vient du latin caput qui signifie tête. Il y a différentes utilisations du terme :

- Prendre la cape
  Se mettre à la cape

  Capeyer
  Tenir la cape

Comment se mettre à la cape ?

Au près, on vire de bord sans toucher aucun des réglages de voile. Ainsi le foc se retrouve à contre (bordé du "mauvais" côté, côté au vent). Il faut alors choquer la grand-voile et pousser en grand la barre sous le vent (avec une barre à roue, on tournera la roue à l'opposé de la grand-voile).

Cette situation est stable : le foc à contre fait abattre le voilier, à l'inverse la barre sous le vent le fait lofer. C'est l'équilibre de ces 2 forces qui place le voilier à une allure entre le près et le travers au vent, dans une situation d'équilibre.

Suivant le voilier (surface du foc, du plan antidérive, du safran…) et suivant l'état de la mer, il faut parfois chercher l'équilibre en jouant sur la grand-voile que l'on peut plus ou moins border.

La mise à la cape en situation d'urgence

Se mettre à la cape peut se faire rapidement et sans risque pour l'équipage. Une fois à la cape, on peut alors gérer l'urgence. Ce sera le cas :

Pour récupérer un homme à la mer
Pour soigner un blessé
Pour prendre un ris sans risque de se déplacer sur le pont.

Michel **RIHOUET**

BENEDICTION DES BATEAUX LE 28 AOUT

Message du Maire de La Grande Motte
Monsieur le Président,

Mesdames et messieurs les membres du bureau de l'APPGM,

Après la fête de St Augustin, je tiens à vous adresser mes remerciements et mes félicitations pour la mobilisation des plaisanciers lors de la sortie de ce dimanche en mer.

89 bateaux ont été bénis par l'Évêque ce qui est, je pense, un record.

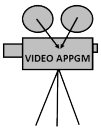
Encore un grand bravo !

Au plaisir de vous revoir.

Sentiments dévoués.

Stéphan **ROSSIGNOL**

Maire de La Grande Motte



Président de l'Agglomération du Pays de l'Or
Conseiller Régional Occitanie Pyrénées - Méditerranée

BAIE DE CAMARGUE SAILING

Un projet d'envergure né de la volonté de développer le nautisme sous toutes ses formes , grâce au regroupement des quatre villes balnéaires de la Baie d'Aigues Mortes, Palavas, Mauguio Carnon, La Grande Motte et le Grau du Roi - Port Camargue, en recherche d'une identité nautique collective, en profitant de la dynamique JO Paris 2024 et de la labellisation Terre de Jeux .

L'ambition est de faire de la Baie d'Aigues Mortes, un territoire reconnu comme destination incontournable pour la pratique de la voile, et plus particulièrement du nautisme, portée par la marque « La Baie de Camargue Sailing ».

L'APPGM était présente pour l'inauguration et la signature de la convention « Baie de Camargue Sailing » le 21 septembre.

A bord du catamaran «Le Providence », au départ de Port Camargue, nous avons embarqué avec les quatre Maires, des représentant de clubs nautiques, la presse avec FR3 et France Bleu Hérault .

Chaque Maire a, au passage devant sa commune, présenté sa vision de ce projet avec la présence des écoles de voiles sur l'eau au passage devant leur ports.

Une journée pour un projet en attendant les JO 2024.

Michel **RIHOUET**

FETE DE LA MER

Partenaire de l'association des commerçants du Couchant, l'APPGM était présente à la Fête de la mer des 17 et 18 septembre avec un stand Place de la Rose des sables.

L'APPGM avait prévu de venir avec plusieurs bateaux déguisés devant la plage du couchant pour y débarquer en annexes mais la météo défavorable en a décidé autrement.

Le spectacle de la troupe a enchanté grands et petits.

A l'année prochaine.

Michel **RIHOUET**

De nombreuses animations sur le front de mer avec des stands liés à la mer et l'environnement ont complété l'ouverture de toutes les boutiques du couchant.

Parmi ces animations, les nombreux touristes et locaux présents ont été spectateurs du débarquement des pirates, les « Blacks Ravens ».

MANŒUVRES DE PORT AVEC UN BIMOTEUR (Ex MF 895)

Les encombrements de ports, les vents locaux, rendent parfois les manœuvres délicates. Le moteur de proue est une aide considérable, mais qui peut être défaillante et qu'il est préférable d'utiliser avec parcimonie.

Les bateaux bimoteurs sont très maniables si l'on a appris à faire usage des manettes de commande.

Petit Memo ci-dessous, à découper et garder près de soi pour s'entrainer….

Claude **LONGUET**

LIEU	MANŒUVRE	BARRE	MOTEUR B	MOTEUR T
Au port	Déplacement latéral sur bâbord	à droite maximum	Marche arrière modérée T/min moins élevés	Marche avant modérée T/min plus élevés
Au port	Déplacement latéral sur tribord	à gauche maximum	Marche avant modérée T/min plus élevés	Marche arrière modérée T/min moins élevés
Au port	Battre en arrière avec barre à 0	0	Marche arrière lentement T/min identiques	Marche arrière lentement T/min identiques
Au port	Battre en arrière légèrement sur bâbord	0	Marche arrière au neutre T/min minimum	Marche arrière lentement T/min bas
Au port	Battre en arrière légèrement sur tribord	0	Marche arrière lentement T/min bas	Marche arrière au neutre T/min minimum
Au port	Battre en arrière franc sur bâbord	à gauche maximum	Marche arrière au neutre T/min minimum	Marche arrière lentement T/min bas
Au port	Battre en arrière franc sur tribord	à droite maximum	Marche arrière lentement T/min bas	Marche arrière au neutre T/min minimum
A l'arrêt, manœuvre fine	Rotation franche sur bâbord	0	Marche arrière + lente T/min moins élevés	Marche avant + vite T/min plus élevés
A l'arrêt, manœuvre fine	Rotation franche sur tribord	0	Marche avant + vite T/min plus élevés	Marche arrière + lente T/min moins élevés

LA REGLE ET L'USAGE AU PORT DE LA GRANDE MOTTE

Au-dessus de la Capitainerie du Port de La Grande Motte, un mât porte plusieurs signaux et drapeaux. La vigie du port n'est pas soumise aux codes des sémaphores. C'est pour cela qu'il est utile d'indiquer aux plaisanciers la signification de ces signes selon l'usage du Port.

A ce jour, seules deux marques sont utilisées pour les avis de coup de vent :

Triangle, pointe en haut : Avis de coup de vent venant du Nord (force 8 à 11).

Triangle, pointe en bas : Avis de coup de vent venant du Sud (force 8 à 11).

A l'apparition d'une de ces marques, les bateaux de plaisance catégorie C ne doivent pas sortir en mer (Utilisation interdite par le constructeur).

Pour la catégorie B, les vents établis peuvent atteindre force 8 soit 40 Nœuds. Pas plus.

Pour la catégorie A, les vents établis peuvent atteindre force 9 soit 47 Nœuds. Pas plus.

Usage de drapeaux, pour indiquer la Vitesse du vent en Nœuds, sur le port:

Drapeau Vert : de 0 à 10,80 Nœuds ou 0 à 20 km/h

Drapeau Rouge : de 10,81 à 21,60 Nœuds ou > à 20 km/h à 40 km/h

2 Drapeaux Rouges : de 21 ,61 à 32,40 Nœuds ou > 40 km/h à 60 km/h

Drapeau Noir : Plus de 32,41 Nœuds ou > à 60 km/h

A l'apparition de 2 Drapeaux rouges, attention météo à surveiller pour les bateaux de type C, qui sont limités à force 6, soit un vent établi à 27 Nœuds avec rafales à 35 Nœuds.

Claude **LONGUET**

RALLYE DU MUSCAT

Accueil du Rallye du MUSCAT le 3 septembre 2022. Pas moins de 32 bateaux en provenance des ports amis, Frontignan, Cap d'Agde, Gruissan, Port Ca-

margue et bien sûr la Grande Motte.

Un rallye sur le thème du Muscat mais pas que, un échange de port à port avec un accueil personnalité dans chaque escale, à la découverte de l'endroit.

C'était donc 100 personnes qui ont déambulés dans les rues de la Grande Motte avec une arrivée au restaurant l'Horizon sur la place de la Rose des Sables au couchant.

Au menu, un extraordinaire buffet d'huitres,

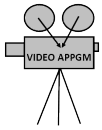
Bulots, Gambas, rouille de sèche, paëlla et j'en passe, avec un choix de déserts à gagner deux tailles de tour de pantalon.

Le tout couronné par la remise des prix du jour. Il était convenu que pendant la navigation, les marins devaient écrire un poème en adéquation avec des mots précis comme Muscat, La Grande Motte etc…

Trois poèmes se sont distingués. L'APPGM a offert à chacun un Body-Warmer et une boite de trois bouteilles de vins.

La soirée s'est terminée par une balade découverte de nuit, digestive afin d'être prêt pour un départ le lendemain en direction de CAP d'AGDE.

Michel **RIHOUET**



EVOLUTION EXPONENTIELLE et ENTRETIEN DU GREEMENT

Mon génois vieux de plus de 10 ans commençait à se découdre. Après plusieurs rafistolages, je décidais de le changer. Je fais donc faire plusieurs devis et je choisis un partenaire de notre association DELTA VOILE à PORT CAMARGUE.

Le problème de l'Océanis 323 clipper et de tous les bateaux gréés avec les haubans et galhaubans frappés sur le rail de fargue est que l'on est limité. Impossible de dépasser cette distance et c'est bien dommage.
On s'aperçoit du problème quand on monte le Stromer qui a l'écoute frappée sur une poulie bien en arrière des haubans vers les winchs de spi. Tout de suite, on perçoit la puissance du bateau.

Ceci dit, il n'y a pas d'autre solution. Alors, je prends une voile milieu /haut de gamme avec lattes verticales, Génois sur enrouleur sur mesure pour Océanis 323. Voile réalisée en tissus DCX Gris grammage, l'assemblage en coupe tri-radiale. Surface estimée: 24,91m². Guindant sur ralingue adapté au profil d'enrouleur. Rattrapage de creux optimisé pour le tambour de l'enrouleur. Fenêtre à penons. Bande anti UV en dralon White.
Chute de la voile renforcée par le retour de la bande UV sur la bande droit-fil. Taquet de nerf de chute latéral sur intérieur de la voile en aluminium. Lattes verticales sur la chute permettant une meilleure gestion du vrillage de voile, limitent les vibrations de chute et optimisent la surface de la voile.
Prise de côtes et triangulation effectuée par DELTA VOILES Port Camargue.
Design de la voile pour optimisation du rendement Delta Voiles France Pierre Lau GARNERO.
Découpe, assemblage, finitions dans les ateliers de Delta Voiles France.
Et une super DRISSE de génois LIROS RACER HYBRID DYNEEMA 10mm.

Lors de mes navigations durant la saison, j'ai constaté à plusieurs reprises que l'enroulement et le déroulement du génois demandaient un peu de biceps. J'ai mis cela sur le compte du bout du tambour qui avait bien vécu.

Mais un jour en rentrant de navigation, j'ai remarqué que le scotch du haut de mat pendait symptôme d'un problème à venir et effectivement l'enrouleur s'est bloqué. Que s'est-il passé là -haut : La drisse a tourné avec l'émerillon.
J'ai donc choqué la drisse de génois, refait les mêmes tours en enroulant et ré-étarqué. Ouf dépanné pour l'instant. J'ai pu enrouler en forçant un peu.

EVOLUTION EXPONENTIELLE et ENTRETIEN DU GREEMENT

« Allo Delta au secours » et voilà le voltigeur de Delta Voile. Montes en haut du mât et prends quelques photos. L'émerillon ne parait pas fautif, mais…. Ouf ! L'étai montre des signes bizarres de détorsion.

Diagnostic échange de l'étai et de l'émerillon.
Emerillon Facnor pour enrouleur SD 130. Remplacement d'étai et d'émerillon de génois. Démontage et remontage des pièces de l'enrouleur. Etai monotoron 7mm pour Océanis 323.

Mais après réflexion et concertation avec les techniciens pour plus de sécurité, échange de l'étai mais aussi de l'enrouleur complet.
Enrouleur Facnor LS 130.0. Remplacement d'étai et d'enrouleur de génois. Etai mono toron 7mm pour Océanis 323. Tube de prolongation d'enrouleur, avale diroir, lattes longues.
L'intervention est programmée. Le jour « J » arrive, mais impossible de choquer le pataras les ridoirs sont bloqués.
Il faut envisager un gréement dormant complet.
Gréement fourni par VMG fabricant de mât. Délai de conception des câbles 5 semaines.
Le gréement comprend la totalité des câbles ridoirs et finitions.
Les travaux :
Démontage des voiles plus contrôle passage en voilerie. Préparation au démâtage, drisses, bôme, hale bas. Démâtage. Remplacement du gréement dormant. Contrôle du gréement courant. Contrôle du mât, et de toutes les pièces qui le composent. Réinstallation du mât. Réglage. Réinstallation gréement courant. Réinstallation des voiles.
Manutention du mât 10 à 20 ML, main d'œuvre électronique. Démontage, remontage électronique de mât réalisé par CEM. Prestation complète, prise en charge du bateau à son emplacement et remise à son emplacement après travaux. Le bon fonctionnement de l'électronique est contrôlé avant démontage et après remise en place.
DELTA CAMARGUE ne fabrique et ne serti aucun câble afin de vous garantir la meilleure qualité possible et la meilleure garantie possible. Les câbles sont achetés directement finis auprès des fabricants. La qualité et la garantie sont donc supportées par les fabricants eux-mêmes. (10 ans sur les câbles si entretien annuel du gréement).

Moralité, Il faut changer son gréement dormant tous les 10 ans, et faire des contrôles tous les ans. Sauf accident le gréement courant doit être changé aussi tous les 10 ans. Mais il faut surveiller les drisses et écoutes qui sont le plus sollicitées. Bien souvent on ne voit pas l'usure, surtout au niveau de l'étai, et des ridoirs.

Jean **VERNET**

TROMBINOSCOPE APPGM

Astrée coiffure

04 67 56 04 73

Ouvert à l'année du mardi au samedi

Quai Georges Pompidou - 34280 La Grande Motte

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%

FRED Plaisance: -3 Bis rue des voiliers 30280 La Grande Motte

fredplaisanceaccastillage@gmail.com 10%

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

Tél: 06 10 75 25 68 . Conditions particulières consenties aux adhérents

CERCLE NAUTIQUE CEFOM remise exceptionnelle 15%

Pour tous les membres de l'APPGM Tél: 04 66 58 02 88

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

La PRODUCTION de FILMS des studios de l'APPGM

La sécurité:

La femme d'à bord « le moteur »
https://youtu.be/5xIr3USrKgw

La femme d'à bord « La VHF»
https://youtu.be/_JphlrsdAyE

La femme d'à bord « Le matériel de sécurité»
https://youtu.be/4I9uyAWNSxY

La femme d'à bord « Manœuvre de voiles»
https://youtu.be/ydjIWFBUs2g

Ouverture d'une survie
https://youtu.be/hGjL-SkYDJc

Activités:

Film publicitaire de l' APPGM
https://youtu.be/bgpeUn8pAJE

Terre de jeux
https://youtu.be/uoRpZd3et34

RALLYE du MUSCAT
https://youtu.be/q7IYd8hI_Pc

Bénédiction des bateaux
https://youtu.be/pT-JY3NJBXE

La Bambouseraie
https://youtu.be/ZTbFUUdVmcw

Salon du Multicoque
https://youtu.be/8AmuacLtWaQ

Le MORGENSTER
https://youtu.be/EEDHg0KibGI

Visite OUTREMER

https://youtu.be/QRXC9St9DrM

JP BALMES et GILDWEN
https://youtu.be/2NZIG1oaxM0

Les chroniques techniques:

Gommage Voilier
https://youtu.be/EEOrtZZbmm4

CAP OCEAN
https://youtu.be/AGVInzxTi1o

SUD COM
https://youtu.be/p1G0HPbnJ_k

CERLE NAUTIQUE CEFOM
https://www.youtube.com/watch?v=tecXA1LI5jk

https://www.youtube.com/channel/UCODiHuSqrxqCeVX0ihGuQrw

PRODINOX
https://youtu.be/JFCjoO8Y0xA

DELTA VOILES
https://youtu.be/WwB46yWDZr4
https://youtu.be/M59Q0Ukx424

NAUTICAP
https://youtu.be/toV48DFC0IE

CARENE
https://youtu.be/2bD2yChcD_g

CAP OCEAN

https://youtu.be/weKLYIpXeuE

L'imprimeur de PORT D'ATTACHE

CLiC& Print
...Ce n'est pas qu'une impression !
IMPRIMERIE EXPRESS • WWW.CLICETPRINT.COM
Tél. 04 67 71 35 88
132, rue de l'Industrie - 34280 LA GRANDE MOTTE

CALENDRIER DES ACTIVITES APPGM 2023

APPGM - https://appgm.fr

BP 48 – LA CAPITAINERIE - 34280 LA GRANDE MOTTE

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

DATE	TYPE d'ACTIVITE	LIEU
Samedi 07 janvier	Galette de l'APPGM	Local
Vendredi 17 février	Visite chantier Outremer	La Grande Motte
Samedi 25 février	Conférence technique : Comprendre et lire la météo	Local
Samedi 18 Mars	Diner d'ouverture de saison	La Grande Motte
Samedi 18 mars	Conférence technique : électricité à bord et panneau solaire	Local
Mercredi 12 au dimanche 16 avril	Salon international du multicoque	La Grande Motte
Samedi 15 avril	Conférence technique : logiciel de navigation – open/navionics -routage	local
Samedi 13 mai	Utilisation VHF – sécurité-DIVISION 240	Local
Du jeudi 18 au dimanche 21 mai	Rallye des Copains d' abord	Golfe du Lion
Mai et juin (dates exactes à définir)	Croisière longue Espagne/Baléares	
Samedi 03 juin	Journée « Port Propre »	La Grande Motte
Du Samedi 10 au lundi 12 juin	Sortie étang de Thau	Golfe du Lion
Samedi 24 juin	Entretien moteur	Local
Du 30 juin au 2 juillet	Les voiles de La Grande Motte	Baie de Camargue
Jeudi 13 juillet au dimanche 16 juillet	Rallye des Pyramides	Golfe du Lion
Samedi 22 juillet	Course d'annexes	La Grande Motte
samedi 05 août au dimanche 20 août	Sortie bateaux voile et moteur Rosas	Golfe du Lion
Dimanche 27 Août	Bénédiction en mer. Pour tous plaisanciers.	La Grande Motte - Baie de Camargue
Du 03 septembre au jeudi 07 septembre	Rallye du muscat avec participation de l'APPGM	Golfe du Lion
Dimanche 10 septembre *	Journée des associations	La Grande Motte
Samedi 16 et dimanche 17 septembre	Fête de la mer	Place du couchant
Samedi 14 octobre*	Assemblée Générale	Local
Samedi 14 octobre*	Apéritif « savoyard »	Local
Samedi 11 novembre *	Dîner de clôture de la saison	La Grande Motte

Et surtout :

Sorties bateaux moteurs : tous les 2èmes vendredi de chaque mois

Sorties bateaux voiliers /moteurs « Vire-vire » : tous les 2èmes dimanche de chaque mois de 13 à 17 h

Apéritif au local (avec participation de 2 euros par personne) : tous les 1er samedi de chaque mois à 11 h

Les dates marquées d'un * sont officielles et ne devraient pas subir de changement.

Ce calendrier prévisionnel ne tient pas compte :

Pots de pontons.

Conférences Techniques.

CONSEIL ADMINISTRATION DE L 'APPGM

CONSEIL D' ADMINISTRATION DE L'APPGM

Président	Michel **RIHOUET**
Vice président	Pierre **SCHOONEMAN**
Secrétaire	Annie **LAMBERTIN**
Trésorier	Marie Lou **NEVADO**
Trésorier Adjoint	Jean Claude **NOYER**
Conseiller juridique	Jean Michel **CHARBIT**
Rédacteur en chef	Jean **VERNET**
Conseillers techniques animation croisières et Environnement	Jean Philippe **GUGGENBUHL** Jean Marc **THOMAS**
Informatique Internet	Fabien **FIARD** Jean **VERNET**
Portefeuille annonceurs	Pierre **SCHOONEMAN**
Manifestations bateaux moteur et pêche	Patrick **WOLFF** Claude **LONGUET**
Responsable pontons et nouveaux adhérents	Jean Marc THOMAS

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
Marie Lou NEVADO

Comité de rédaction
Michel RIHOUET- Pierre SCHOONEMAN - Jean VERNET- Cécile FIARD - Patrick WOLFF - Claude LONGUET - Jean Philippe GUGGENBUHL

Ont participé à la rédaction
S. ROSSIGNOL - M. RIHOUET - P. Wolff - P. SCHOONEMAN - F. FIARD -

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 - Outremer - Jean Marc MALDONADO – Bruno MAZODIER

https://appgm.fr

Association des Plaisanciers du Port de la Grande Motte
Fondée en 1997

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

VENTE DE BATEAUX NEUFS ET OCCASIONS

NAUTI-CAP

JEANNEAU

YAMAHA

ZODIAC

HONDA MARINE

LAGOON

PRESTIGE

www.nauti-cap.fr

CAPELLI Tempest

Zone Technique - 34280 LA GRANDE MOTTE

Tél: 04 67 56 50 52 - Fax: 04 67 56 66 14 - info@nauti-cap.fr

SEP PICON-VIGNON-COLOMB

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°07012997/07026672/21001387
Siret 49926746600013

Maito: agence3.picon@axa.fr

REINVENTONS / notre métier