

Edito

Janvier 2009,

Comme il de coutume en début d'année, je vous renouvelle mes « Vœux Sincères » à l'adresse de chacun, chefs de bords, équipiers, ou tous ceux qui vous sont chers. Mais, au-delà de toutes mes espérances, je vous souhaite une bonne santé pour conserver le « meilleur cap » et affronter sereinement les tourments du quotidien comme les sautes d'humeur d'EOLE, le fidèle compagnon de nos croisières.

Nos échanges fructueux lors de notre dernière Assemblée Générale et vos réponses pertinentes à notre enquête ont encouragé le Comité à parfaire, pour cette saison, le programme de nos manifestations habituelles comme force d'attraction pour votre participation à un club où la convivialité à toujours été de mise.

Le partage de nos expériences, côtières ou hauturières, par vos récits enrichissent sans cesse notre banque de données, mais suscite aussi la curiosité de marins rencontrés au hasard de nos escales et contribuent ainsi à attirer de nouveaux amis tout aussi passionnés que vous l'êtes.

Au risque de répéter mon refrain préféré comme mot de la fin :

« Ayons l'esprit de plaisance qui trouve tout son sens dans l'expérience du Monde marin, préservons la solidarité des gens de mer, si souvent enviable, mais jamais égalée, et restons courtois, respectueux de l'esprit de liberté. Portons haut le guidon de l'UPF dans nos barres de flèches. »

Bon vent pour 2009,

Jean Guillemot
Président

Au sommaire

	Page
- La vie de notre Association	2
- Programme 2009	2
- Notre enquête	2
- Assemblée Générale	3
- Le Challenge – Résultats	4
- Colloque sur la piraterie	5
- Carnets de voyage : Retour de Grèce	6
- Carnets de voyage : Croisière des volcans	8
- Nouvelles de nos lointains voyageurs	10
- Brèves de pontons	10
- Technique : les LEDs	12
-	

Organisation :

Lors de la réunion du Comité réunit le 14 janvier 2009, le Bureau a été élu :

- Président Jean GUILLEMOT
- Vice Président Gérard MERY
- Vice Président Jean-Claude FABRE
- Secrétaire Général Jean-Pierre BARBOT
- Trésorier Didier ROMAIN

Répartition des missions :

- Manager du Site : Patrick PILLOT
- WEB Master : Patrick PILLIAS
- Rédaction JDB: Rose-May ROBERT, P PILLIAS
JP BARBOT, JC FABRE, P PILLOT
- Communication : Jean-Claude FABRE
- Licence FFV : Elisabeth MOREAU-DIDIER
moreaudidier@noos.fr
- Jury du Challenge J GUILLEMOT, JP BARBOT
P PILLIAS

Notre site : www.union-des-plaisanciers.fr

Courriel : upf@homail.fr



Agenda 2009

• Janvier 2009 :

29 : Colloque « Sauvetage en mer » par le Cdt Claden

• Mars 2009 :

11 : Colloque « Bords de la Mer Noire » par R.M. & A. ROBERT

• Avril 2009 :

05 & 06 : Noirmoutier & visite des chantiers BENETEAU (Trawler)

25 : Traversée de Paris en péniche.

• Mai 2009 :

21 au 23 : Rallye SNSM à Hyères

Mi mai (a définir) : WE de navigation dans les îles anglo-normandes

30 : Challenge « Feuillate » en partenariat avec le Yacht Club de France.

31 : Porquerolle's Cup

Ces manifestations seront confirmées sur notre site web.



La vie de notre Association :

PROGRAMME 2009

A vos Agendas, l'année s'annonce bien remplie.

En réponse à vos attentes, le Comité a fait preuve de dynamisme et de réflexion pour organiser, en plus des traditionnels rendez-vous, des nouvelles manifestations.

- **Jeudi 29 janvier** : « Assistance et sauvetage en mer » des hommes et des biens, animé par le Commandant Charles CLADEN de l'Abeille Bourbon.
- **Mercredi 11 mars** : « Bords de Mer Noire » où peu de plaisanciers n'osent encore s'aventurer, animé par Rose-May et Alain ROBERT.
- **Samedi 21 mars** : une journée de « stage d'information et de conseils » sur « l'Energie électrique à bord » animé par Albert BREL, journaliste.
- **Les jeudi 5 et Vendredi 6 avril** : une journée touristique sur Noirmoutier suivie le lendemain de la visite du Chantier du Bois de la Chaise où sont construits les Trawlers BENETEAU.
- **Samedi 25 avril** : « La traversée de Paris ». Venez naviguer une journée sur une péniche à la découverte du réseau des canaux parisiens.
- **Du 21 au 23 mai** : « Rallye SNSM Var » avec en clôture à Hyères une séance de démonstration (mise à feu des fusées, ouverture des radeaux de survie,...).
- **Mi-mai** (date à définir) : « Un WE de navigation » dans les Anglo Normandes sur des bateaux de location au départ de Granville.
- **30 mai** : « Le Challenge Feuillate » en partenariat avec le Yacht Club de France.
- **31 mai** : « Porquerolle's Cup ». Course annuelle du Y.C.Porquerolles.
- **Du 26 septembre au 4 octobre** : les traditionnelles « Voiles de Saint Tropez ».
- **En novembre** : le « colloque de rentrée ». Sujet à définir.

Pour les internautes, nous rappelons que nous annonçons en temps réel nos prochaines manifestations sur notre site www.union-des-plaisanciers.fr et que vous pouvez y faire votre réservation en envoyant un courriel à notre adresse UPF@hotmail.fr. Vous pouvez lire tous les récits de croisière que vous nous faites parvenir dans l'espace « Adhérents ». (Les photos ou les vidéos sont les « bienvenues »).

Notre Enquête

Fin d'année 2008, nous vous avons distribué un questionnaire afin de mieux cerner vos motivations et vos attentes pour que nous puissions encore mieux y répondre. Cette enquête, lancée lors de l'Assemblée Générale de décembre dernier, nous a permis de recueillir directement, par courriel et par courrier : 37 réponses sur 103 adhérents soit 36 % de retour.

À ce stade les faits marquants qui ressortent et dont nous tenons déjà compte pour 2009 (voir l'agenda ci dessus) sont les suivants :

1. Nous sommes un Club d'amis, navigateurs, prenant plaisir à se retrouver et à échanger nos expériences
2. Nos membres manifestent un vif intérêt pour le Site Internet, pour le partage d'expérience comme pour les liens et communications privilégiés.
3. Enfin, la nécessité d'augmenter le niveau d'adhésion est largement partagée, en citant souvent "les jeunes", au sens du §1.

En termes d'actions :

1. Les Colloques sont appréciés : vous nous suggérez d'élargir les sujets jusqu'à de la Formation - Information.
2. Les Cahiers de Navigation font l'objet d'une demande de mise à jour et d'enrichissements photos voire de vidéos.
3. Les rassemblements, en particulier sur l'eau sont toujours recherchés.

Nous publierons les résultats complets de cette enquête dans le prochain Journal.

Vous avez jusqu'au 28 février pour nous renvoyer votre questionnaire. (Si vous ne l'avez pas déjà reçu par courrier, vous le trouverez sur notre site Internet).

Merci à tous ceux qui ont répondu et répondront.



ASSEMBLEE GENERALE et CHALLENGE 2008

*Nombre étaient là,
74 présents, et ceux qui
n'ont pu venir ont
donné « pouvoir » aux
amis.*



*Ils se sont salués, embrassés et
ont répondu au
« questionnaire ».
Ils ont écouté, approuvé les
comptes. Ils ont discuté...
... et voté.*



*Puis, ils ont festoyé autour
d'un excellent dîner. Ils ont
ri, raconté leurs croisières
passées et fait des projets
pour 2009*



*Ils ont reçu leur cadeau
en récompense du
« Challenge 2008 ». Ils se
sont congratulés et ont
promis de se retrouver
bientôt.*

**Merci au Yacht Club de France pour son accueil
et à l'année prochaine.**



Challenge de la Croisière 2008

Résultats

Nom du bateau	Skipper	Pts	Jrs	Milles	
Moins de 15 jours					
Goyave	ENTAT	132	13	314	Le Marin (Martinique) Cariatou, Le Marin
Tsarabanjina	BERTHET	123	10	389	Ajaccio, Figuera, Palo, Ajaccio
Whisper	DAYRIES 1	109	9	203	Olympic Marina (Grèce) Dokos, Poros, Cap Sounion, Olympic Marina.
Prahu-Indah	GENESTE	100	9	175	Les Embiez, Frioul, Porquerolles, Les Embiez.
Whisper	DAYRIES 2	93	13	222	Olympic Marina, Mykonos, Syros, Olympic Marina
De 16 à 30 jours					
Hiss He Ho	MORTIER	163	30	1560	Lavrion (Grèce), Iles Eoliennes, Sicile, Villefranche
Anisa II	PILLIAS	128	18	715	Ouistreham, Mer du Nord, Kappeln, (Baltique)
De 31 à 60 jours					
Jade	DEBOUT	120	49	1681	Belle Ile, Galice, Portugal, Madère, Lanzarote.
Elodie	BARBOT	100	32	1041	Preveza (Grèce), Sicile, Corse, Port St Louis du Rhone.
Nérée VI	LAFARGUE	94	57	1262	Les Embiez, Porquerolles, Corse, Italie, Malte, Sicile.
Nérée VI	GUILLEMEOT	86	39	1130	Sicile, Pantelleria, Tunisie, Sardaigne, Corse, Les Embiez.
Plus de 60 jours					
Ratafia	LUCAS	45	309	2802	Polynésie : Tahiti, Tuamotu, Iles de la Société, Marquises, Tahiti.

Nombre de participants : 12

Récits de Croisière (par ordre alphabétique) :

- Jean-Pierre BARBOT : Escales méditerranéennes (infos sur les ports)
- Dominique DEBOUT : De Belle Ile à Lanzarote (récit+photos)
- Jean GUILLEMOT : Croisière sur le 35^e parallèle (récit)
- Patrick PILLIAS : De Ouistreham à la Baltique (récit+photos)
- Valérie TERNOIS : Croisière des Volcans (récit)

Trophée 2008 du Yacht Club de France :



Jean-Pierre BARBOT,

Reçoit des mains de notre Président le Trophée de Y.C.F. de la Croisière 2008, pour sa navigation de « La Grèce à la France ».

Notre président, Jean Guillemot lui remet une « TAPE DE BOUCHE » frappée aux armoiries du Yacht Club de France

(Devenue aujourd'hui objet décoratif, la tape de bouche était à l'origine un bouchon de bois qui protégeait l'intérieur des canons en fonte de l'effet destructeur de l'humidité marine).



Colloque du 18 novembre 2008

« Peut-on vaincre la piraterie ? »

Animé par Jean-Michel BARRAULT.



Après nous avoir présenté un reportage vidéo sur les pirates du détroit de Malacca, Jean-Michel a rappelé que la piraterie existait déjà dans l'Antiquité où toutes les civilisations anciennes ayant une marine, comme les Phéniciens et les Mycéniens, ont dû la combattre. Jules César lui-même dut affronter ce fléau lors d'un voyage vers l'Orient dans les années 75 av JC ; il fut capturé et libéré contre paiement d'une rançon. Mais dès sa libération, il entreprit de se venger. Après avoir réuni en toute hâte une flottille, il surprit et captura ses ravisseurs qu'il fit exécuter.

On retrouve aujourd'hui ce même chantage le long des côtes de la Somalie. Sachant que 97% du transport mondial se fait par mer, posons-nous la question : « comment les Indonésiens et les Malais ont-ils réussi à juguler les attaques dans le détroit de Malacca ? ».

L'International Maritime Bureau, dépendant de l'ONU, financé par les armateurs et les compagnies d'assurance, a doté les pays riverains de garde-côtes et de patrouilleurs rapides. Car, mis à part la tradition ancestrale, c'est avant tout l'anarchie et la misère dans ces pays qui engendrent les actes de piraterie. Preuve en est aujourd'hui le long des côtes africaines de l'Océan Indien et du golfe d'Aden.

Ce n'est pas sans appréhension que les marins, qu'ils soient de commerce, de pêche ou de plaisance, abordent ces zones de navigation. Un témoignage nous est donné par l'équipage de MANDRAKI qui, au printemps 2006 bouclait sa circumnavigation par la remontée de la Mer Rouge :

«Le vendredi 17 février, à 2H du matin, un bateau à faible écho, sans lumière est arrêté à 4 milles sur le bâbord de notre route. Nous envisageons toutes les éventualités : pêcheur, voilier en dérive dans l'accalmie, militaire ou ... pirate? Nous gardons notre cap et rien ne bouge. 3 heures plus tard, alors que le jour commence à poindre à l'horizon, nous recevons sur la VHF un appel en provenance d'un « Coalition War Ship » qui nous ordonne de nous identifier. Nous savions que la surveillance venait d'être renforcée dans le Golfe. Nous ne l'imaginions pas ainsi car pour un passage incognito, c'était plutôt raté ! Nous en sommes quittes pour une grande frayeur ! »

Il s'en suit un débat animé sur les moyens actuels dont disposent les cargos (accélération de vitesse, lances à incendie, équipe de sécurité embarquée...). Mais, force est de constater que nous, plaisanciers, sommes des proies bien faciles et sans défense (on se souvient du PONANT et de CARRE D'AS). Selon Jean-Michel, embarquer des armes à son bord n'est pas une solution, évoquant alors la mort tragique de Peter Blake en Amazonie. Un tour d'horizon des « mers à haut risque » nous conduit aux Caraïbes et plus particulièrement au Venezuela où nombre de voiliers sont l'objet d'agression et de vol de matériel allant jusqu'à l'utilisation d'armes à feu.

En fin, Jean-Michel BARRAULT nous a présenté son livre : « Pirates des Mers d'Aujourd'hui ».

Bienvenue aux nouveaux membres

Francis LANAVERRE,

7 rue de L'Arsenal - 33000 BORDEAUX

06 14 15 10 69 -

f.lanaverre@lanaverre.fr



Carnets de Voyages :

Retour de Grèce Jean-Pierre BARBOT sur « Elodie » Mai / Juin 2008



INFORMATIONS PRATIQUES ET REFLEXIONS SUR MES ESCALES :

Au mois de mai 2008, j'ai ramené mon bateau, un Sunshine 38, de Prévéza, (ouest de la Grèce), vers Port Saint Louis du Rhône ; d'abord accompagné jusqu'à Ajaccio d'un équipier de longue date, très expérimenté puis d'un couple d'amis pour la seconde partie du parcours. C'était plus du convoi que de la petite croisière et nous avons plus souvent visité les ports et les marinas que les mouillages. Les remarques ci-dessous n'ont pour objet que d'aider ceux d'entre vous qui nous suivront sur cette route.

PREVEZA :

Hivernage à terre. J'avais choisi Prévéza parce que deux amis de l'UPF m'en avaient dit du bien. J'en suis pourtant assez déçu.

- J'avais confié à Sofia, la véritable patronne de la marina, un taquet de mâ et un curseur de GV pour qu'ils soient montés pendant l'hiver. Le maître voilier a probablement perdu les pièces, la réparation n'a pas été faite et j'ai perdu mon argent.

- J'avais demandé une révision du moteur qui a probablement été faite sauf le remplacement du thermostat qui était mort et que j'ai dû changer moi-même. De plus le ralenti avait été déréglé de telle sorte que la première fois où je suis venu au quai par l'arrière, le moteur a calé, je n'ai pas pu ralentir et j'ai fracassé la passerelle arrière du bateau. J'ai exprimé par courriel ma satisfaction très relative à Sofia qui m'a retourné une réponse plus politique que technique.

Par contre, excellent restaurant typique grec à la sortie de la marina et pas cher.

LEVKAS :

Bonne marina fermée et gardée, bon abri. Capitainerie fermée le dimanche en mai. Prix de la nuit classique.

Shipchandler un peu juste. Grand supermarché très achalandé quoiqu'un peu cher. Eviter le restaurant le plus au nord des bâtiments de la marina. Préférer aller en ville. En profiter pour voir le seul clocher en charpente métallique, type 1900, que je connaisse.

FISCARDO (Nord Céphalonie) :

Le village est tout petit mais très sympa. Il faut arriver de bonne heure pour trouver de la place. En mai, à 11 heures 30, j'ai pris la dernière place au ponton d'accueil. Pas d'eau pas d'électricité. Prix de la nuit très bon marché.



REGGIO DI CALABRIA :

Darse très abritée en entrant à gauche dans le port de commerce. Bien que certains loueurs y aient établi leurs quartiers, c'est plus un port qu'une marina, environ 20 places.

En arrivant à 8 heures du matin depuis Fiscardo nous avons pris la seule place disponible. Eau, électricité, douches sommaires mais propres. Le personnel que j'ai rencontré est très aimable. L'accès au poste de fuel par vent de nord est assez acrobatique. Ravitaillement en ville à 20 minutes à pied. Prix de la nuit classique. C'est néanmoins une bonne escale en venant de Grèce après 47 heures de navigation. S'offrir une visite, un peu lointaine certes, mais qui « vaut le détour », au musée des antiquités gréco-romaines. Ne pas manquer les deux statuts d'athlètes grecs en bronze qui sont absolument admirables. L'entrée n'est pas chère et gratuite pour les plus de 65 ans.

MESSINE :

Je n'y suis pas passé cette année. La dernière fois c'était en 2001. J'en ai le souvenir de pontons flottants très agités par le trafic des ferries. Information confirmée par Nérée VI qui y est passé en 2006.

PORTOROSA :

Marina récente dans un estuaire de rivière. Ponton de fuel à droite en entrant très pratique. Préférer un appontement sur le coté Est de la rivière. De l'appontement où nous étions, coté Ouest, il fallait 20 minutes à pied pour arriver aux toilettes, douches, bureau de la marina. Douches luxueuses, un petit supermarché.

Prix très cher, 70 euros pour un 11 mètres 50.

CEFALU (NE Sicile)

Port de pêcheurs. Quelques places pour les plaisanciers. Abri correct sauf de l'est.

Pas d'eau, pas d'électricité, pas de douche Prix de la nuit 12 euros. Le restaurant sur le port n'est pas très engageant. Pas de commerces sauf au village à 20 minutes à pied.

PALERME

Je tenais à visiter Palerme, que je ne connaissais pas, n'étant jamais passé par la côte nord de la Sicile. Particulièrement déçu. Mais je n'ai pas dû voir ce qu'il fallait. La marina, sur mon guide au nord du port de commerce, est abandonnée. On peut vraisemblablement y stationner mais à ses risques et périls. Il existe une marina à l'enracinement extérieur ouest de la digue du port de commerce où nous sommes allés. Eau et électricité. Douches lamentables où je n'aurais pas osé mettre un pied. Nous étions placés à l'entrée du port le plus loin possible de tout et sur un ponton très exposé à l'est. Commerces à la sortie du port. Prix de la nuit exorbitant, plus de 90 euros pour un 11 mètres 50. Mais je n'ai pas dû aller au bon endroit. Mon guide est un peu ancien. Nérée VI a fait escale cette année au Club Nautique qui est à l'intérieur du port de commerce, proche du centre ville et à des conditions tarifaires beaucoup plus intéressantes.

ARBATAX :

A l'inverse, nous avons trouvé la marina d'Arbatax, où j'étais déjà passé plusieurs fois, très sympathique. Arrivés à 11 heures du soir, nous avons été accueillis par un marin qui nous a guidé vers une excellente place. Le village est petit mais on peut y faire ses courses. Eau, électricité, douches très correctes, ponton de fuel pratique. Prix très abordable, une vingtaine d'euros pour la nuit. En saison un petit train touristique promène les visiteurs dans l'arrière pays pour un prix très abordable, repas de midi compris.

LA CALETTA

Marina classique sur ponton. Pas mal de clapot au ponton par SSE 5 à 6. Comme à l'habitude nous sommes à l'entrée du port et loin de tout. Faire ses courses en ville à un quart d'heure à pied. Tarif correct, environ trente euros.

CAPRERA (Baie sud) :

Cette baie, autrefois militarisée est maintenant ouverte à la plaisance. Ouverte au sud. En cas de vent de sud, mouiller sur la côte nord de la Sardaigne. Nous sommes seuls pour la nuit à mi-mai 2008.

BONIFACIO :

Tout le monde connaît Bonifacio. La sortie de quai est parfois délicate dans la mesure où l'espace entre pontons a été prévu pour des bateaux de 9 mètres et que ces mêmes pontons reçoivent maintenant des bateaux de 12 mètres. Outre le fait que les pendilles ont tendance à devenir verticales. Mais cela est maintenant classique.



CAMPO MORO

Bon mouillage sauf par vent de nord, dans ce cas aller en face à Porto Pollo. Neuf bateaux à mi-mai. Probablement très couru en été. Tenir compte des bouées de baigneur et des corps morts des bateaux pays. Ce qui fait que les derniers arrivés en août mouillent probablement en pleine mer. Une nouvelle marina existe à Porto Pollo, que je ne connais pas. Elle serait petite mais bien abritée.

AJACCIO

Le ponton visiteur noté sur mon guide Corse est à l'intérieur du port Charles d'Ornano en entrant à gauche. Ce ponton est maintenant occupé par des permanents. Un ponton flottant a été installé à l'extérieur parallèlement à la digue, il n'offre aucune protection de l'Est, et où j'aurais dû, normalement, me mettre. Méfiant devant l'inconfort probable de ce ponton extérieur, je me suis installé à une place libre sur l'ancien ponton visiteur. Après information auprès de voisins et changement de place, j'ai pu passer quatre jours en sécurité pendant que les collègues amarrés à l'extérieur étaient secoués comme dans un shaker dans la nuit du 26 au 27 mai par un coup de vent d'est qui est monté jusqu'à 38 nœuds à l'anémomètre du voisin. Personnellement, je trouve scandaleux de percevoir une taxe pour un amarrage aussi dangereux. Les pontons visiteurs, intérieur ou extérieur, sont comme à l'habitude le plus loin possible des commodités. Douches correctes mais payantes. Tarif de nuit habituel en France. Un bon restaurant, le plus près du bureau de la capitainerie. Supermarché à vingt minutes à pied vers le fond de la baie. On peut y aller avec l'annexe.

CARGESE :

Le guide indique une grosse centaine de places disponibles. En réalité, pour des gens comme nous, il doit y en avoir 3 ou 4, j'irai jusqu'à 4 et demi si on me force un peu, mais pas plus. Arrivé à 18 heures, le capitaine du port m'a trouvé une place parmi les pêcheurs. Quatre bateaux qui naviguaient ensemble sont arrivés après nous et ils se sont agglutinés autour du feu d'entrée et de la pompe à fuel. Eau si vous avez un tuyau assez long, électricité (sur la prise d'un pêcheur), douches. Personnel de la Capitainerie très aimable. Courses au village en haut. Tarif français habituel.

PORQUEROLLES :

Accueil très aimable. Arrivé à 8 heures du matin en provenance de Cargèse et m'étant mis sur l'intérieur de la digue nord, le marin de service m'a proposé de me déplacer pour une place nettement plus proche des commodités et mieux abritée. Tarif habituel français.

LES EMBIEZ

Là aussi, le ponton visiteur est le plus loin possible de tout, sauf douches et toilettes à proximité. Si l'annexe est gonflée, la Capitainerie est à 50 mètres, sinon, c'est un quart d'heure à pied. Faire le tour de l'île à pied est une très jolie promenade.

LE FRIOUL

La mise à quai par l'arrière avec la pointe sur bouée peut être assez acrobatique par Mistral. Je ne dirai rien du tarif car je suis arrivé trop tard et parti trop tôt pour payer.

EN CONCLUSION

Une chose semble bien certaine : les bateaux « visiteurs » ne sont pas toujours les bienvenus dans les ports et marinas surpeuplés. Les pontons qui leur étaient réservés ont souvent disparu et on se retrouve dans les endroits les moins protégés et généralement les plus éloignés des commodités des marinas, pontons dont les permanents ne veulent pas. Nous sommes, certes, une minorité, voire même une petite minorité, mais nous sommes tout de même les vrais « voileux ». Cet « engorgement » est un véritable problème pour celui qui fait route en Méditerranée. Il faudrait réfléchir et se demander comment l'UPF peut améliorer cet état de choses. Toutes les idées seront les bienvenues pour tenter d'apporter au moins l'amorce d'une solution.

CROISIERE DES VOLCANS JUIN-JUILLET 2008 **Valérie TERNOIS sur « Nérée VI ».**

Le 17 mai 2008, aux **Embiez**, Nérée VI attend son équipage avec à sa tête le Skipper Christian LAFARGUE. Une belle navigation de deux mois se prépare. La mer nous appelle et nous sommes impatients de la retrouver.



Départ vers **Port-Cros** : à bord le Mousse, les compères Sylvie et Jean Yves RIPOLL, marins bordelais. Mouillages et ballades jusqu'à **Saint Tropez**. Lectures, dame de pique et citrons verts..., et peu de vent mais l'amitié est là et tout va bien. Changement d'équipage à **Hyères** : Jacqueline et Gérard MERY (notre marin référent) prennent le relais pour passer une semaine de retrouvailles marines. Nérée se comporte bien et attend d'Eole le souffle nécessaire à ses voiles. Mais non : besoin du « Sieur Moteur » pour progresser! Mouillages et pontons jusqu'à **Toulon**. Le mousse est émue mais fière d'entrer dans la rade à la barre, « merci Skipper ».

Avitaillement de taille et changement de compères: Claude JAILLON (good boy) et Jean-Claude FABRE (doigts de fée) embarquent pour "Croisière des volcans" pendant un mois et demi.

Au petit matin, départ à la voile vers le **Cap Corse**. Nous saluons les vents qui nous poussent vers **Calvi**. Repos, puis (ah les pendilles!!), direction **Capraïa** par vent de travers. Mouillage difficile. Nous prenons le cap de **l'île d'Elbe**. Soirée en chansons et guitares, la température monte.

Le Sud nous attend, donc Cap sur **Naples**. Délicieuse halte à **Isola del Giglio** (à faire absolument). Le Skipper choisit **l'île d'Ischia** comme base pour quelques jours. Pluie, pluie, et re-pluie, rires et fous rires face à la négociation remarquable de notre Skipper avec le "responsable" du ponton (à vos porte- monnaie !!). Baie de **Naples** grandiose. Dîner à terre, ambiance coupe du monde de foot. Découverte merveilleuse du site de Pompéi, la chaleur arrive. Gravir le flan du Vésuve : nous l'avons fait, cela ne s'oubliera pas. Visite du musée et traversée de la ville.

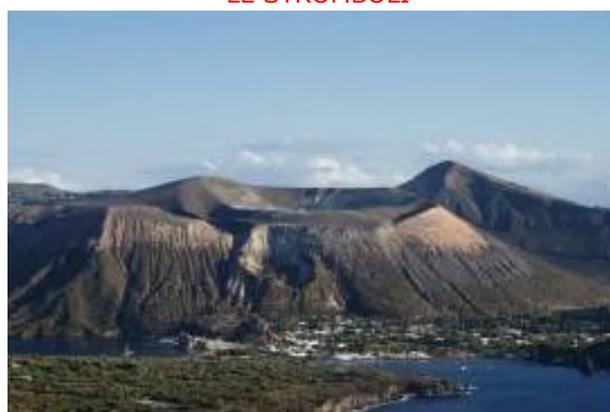
Nous reprenons la mer: **Capri** évidemment, mouillage et port, pas les grottes : trop de monde.

Nous flottons dans le bleu, le bonheur quoi ! Au menu de la cambuse: Spaghettis à la « vongole » bien sûr, une recette du mousse qui plait à chacun et un concours est lancé.

LE STROMBOLI



VULCANO



A nouveau, le large, le "phare" du **Stromboli** nous attire, chacun est en veille pour repérer ses premiers éclats à la nuit tombante, VU. Mouillage. Village de ruelles accueillantes et chaleureuses, on y trouve tout. Premiers bains, enfin!

Puis **Panarea**, **Salina** (magique), **Lipari**, et **Vulcano** : mouillages et couchers de soleil, on en redemande.

Moteur, moteur et encore moteur ! Direction le détroit de Messine, dès l'entrée le VENT se lève jusqu'à **Taormina**. Au port de **Riposto**, location de voiture pour visite de la ville de Taormina chargée d'histoire, puis l'Etna nous l'avons gravi aussi. Impressionnant le ruban rouge vu du bateau dès la nuit venue.

Ah ! **Syracuse**, divine Syracuse, sites archéologiques, réparations diverses et il fait très chaud.

La musique est à bord, toujours ! Et **Malte** nous accueille ; visites et CHALEUR : besoin de ventilateurs !. Le quai visiteur : très pratique, rencontres et conseils de marins venant du sud de la Sicile où nous allons. Bain forcé dans le port: ah ! Ces pendilles encore!!!

Cap au NO vers **Agrigente**. Notre Skipper choisi **Sciaccia** comme port : ne pas hésiter, la "Lega Navale" y réserve un très bon accueil. Une voiture est louée pour aller sur le site d'Agrigente, magnifique ! Et quelle leçon d'architecture et de grandeur : Junon veille....Grecs et Romains à la croisée de nos routes.

Remontée vers Palerme peu de ports, mouillages de bonheur et de plaisirs à vivre à bord. Chacun cuisine, bricole, lave, chante, lit, joue, veille, "gueule " parfois aussi et c'est tout bon. Au large de **Palerme**, apparaît l'aéroport, le signe du retour. Débarquement avec le cœur un peu gros. Mais, pas le choix, Nérée VI est appelé vers d'autres horizons, la Tunisie avec un nouvel équipage, Monique et Jean GUILLEMOT.

Ciao ! Les amis et bonne Nav

A bientôt Nérée et merci.

Valérie.



Nouvelles de nos lointains voyageurs

Dominique DEBOUT

Parti en solitaire de Las Palmas (Canaries) sur Jade, un Ovní de 9,5 mètres le 2 décembre, Dominique atterrit à Mindelo, dans les Iles du Cap Vert ; le 8, après une traversée de 873 milles, de six nuits en mer, à la moyenne de 6,23 nœuds dont une journée à 177 milles.

Il repart de Mindelo le 15 décembre avec un équipier pour arriver le 31 au Marin (Martinique) après 2149 milles dont plus de 99 % à la voile. Soit 16 nuits et une moyenne de 5,61 nœuds.

Revenu provisoirement en France pour régler quelques affaires, il remontera ensuite les Antilles vers le nord avec le projet d'aller jusqu'aux Etats-Unis.

On peut visiter son site : www.jade-dominique.com

Sébastien MORTIER

Avec pour objectif une année sabbatique aux Antilles, Sébastien a quitté en famille Villefranche-sur-Mer le 16 octobre, direction Madère. Croisière semi-hauturière jusqu'à Gibraltar en passant par Ciudadelle et Porto Solers aux Baléares puis Alicante, Carthagène sur la côte espagnole. Il atteint Gibraltar le 13 novembre, qu'il quitte le 17. Le 22 novembre, il arrive à Madère après une traversée houleuse qui a durement éprouvé l'équipage. Il en repart le 30 novembre, cette fois en équipage : Cap sur Saint-Martin. Sa famille l'y rejoint en avion.

Pierre et Dominique BRIZAY

Poursuivant leur tour du monde à bord de **Goemonhour**, ils ont quitté Le Cap (Afrique du Sud) en février 2008 pour remonter vers les Antilles. Escale d'une semaine à Sainte Hélène dont les paysages les ont impressionnés. Après une traversée de rêve, cap sur Fernando de Noronha (une île à la pointe orientale du Brésil). Ils y arrivent mi-mars et en repartent après une escale de trois jours, chassés par le prix du mouillage. Pierre et Dominique repartent maintenant à Sainte-Lucie où ils comptent passer l'hiver.

Brèves de pontons :

Astuce pour parer à la manœuvre du tangon sur AnisaII :

En navigation au vent arrière avec un équipage réduit ou non aguerris, il est parfois difficile d'installer le tangon surtout par vent frais. Il suffit d'anticiper la manœuvre en ajoutant à l'écoute normale que nous appellerons « 1 » une deuxième « 2 » (pour ma part l'écoute de spi) que je fixe au point d'écoute du génois, sans la souquer. Préparer le tangon, balancine, halebas, et faire coulisser l'écoute 2 dans le crochet à l'extrémité du tangon. Fixer le tangon sur le mât. Comme l'écoute 2 n'est pas sous tension, cela ne pose aucune difficulté puis régler le tangon à la bonne hauteur.

Le génois étant déployé au vent arrière, je choque son écoute 1 et borde l'écoute 2. La voile se retrouve ainsi correctement établie sur son tangon.

Mon bateau est équipé de deux hale-bas, bâbord et tribord. J'utilise le hale-bas au vent pour le tangon, et le hale-bas sous le vent comme retenue de bôme. Si le vent tourne et que le bateau se retrouve grand large, il suffit de reborder l'écoute 1 tout en laissant à poste le tangon. Pareillement, reprendre l'écoute 2 pour un vent repassant sur l'arrière.

Par contre, si un empannage de la grand' voile est nécessaire, il est préférable de rouler le génois et de réinstaller le tangon sur l'autre bord.

Connaître le métrage de chaîne mouillée sous Mandraki :

Un truc simple : qui ne coûte pas cher et qui ne tombe jamais en panne. Il suffit de se procurer des rubans de couleurs différentes et de les nouer sur les maillons de la chaîne. Lors d'un carénage, sortir par terre toute sa chaîne et lui faire faire des tours et des détours sur une largeur de 5 mètres. Pour chaque dizaine on choisit un ruban de couleur (10 bleu, 20 rouge, 30 blanc...) que l'on double, triple... pour 20, 30...mètres, pour les demi dizaines, on rajoute un jaune ; ci-contre 25 mètres. Fini les corvées de peinture qui disparaît si la chaîne rague sur des rochers. A flot en remontant son mouillage, il est facile de remplacer le ruban décoloré ou manquant. Préférer comme qualité le « tout synthétique » pour éviter de ne plus reconnaître les couleurs si on mouille dans des fonds vaseux.





Fabrication à petit prix d'une perche de sécurité sur « FELIX » :

A/ L'astuce : se servir des LEDS et de l'énergie solaire d'une lampe à « usage jardin » pour fabriquer une perche d'un tirant d'air de l'ordre du mètre.

B/ En termes physiques et matériaux : il suffit de se souvenir comment fonctionne une balance ROBERVAL (P1L1=P2L2). Pour ce qui est des matériaux, je me sers d'un tube PVC pour eau usées (diamètre 0,04M – Long 1,75M), d'une lampe « XANLITE » (solaire de jardin de 14LEDS) et de 2 ceintures de natation enfant (5 mousses oranges).



C/ Réalisation en partant du haut de la perche : le tube PVC gris accepte parfaitement l'ergot mâle de la lampe de jardin. Ensuite, je fixe l'ensemble des 2x5 éléments flotteurs des ceintures à la côte 0,75M (bas des mousses insubmersibles) du tube. Je rajoute une clavette supérieure et inférieure pour assurer cette flottabilité d'un bon maintien. La masse de la lampe avec ses accus est de 700grs, il me reste donc 1,1M de tube PVC. Comme lest, j'utilise 5 tiges filetées de 25cms chacune, que je fixe par du « grey tape » dans la partie inférieure et autour du tube (masse approximative : 1,7Kg). Ainsi, l'ensemble de la perche a une masse d'environ de 3,7Kgs.

D/ Fixation sur le balcon : le support est un tube PVC de diamètre 0,08M et d'une longueur de 0,50M fixé à poste au balcon arrière. In fine, un filin flottant relie la perche à la bouée « fer à cheval ».

E/ Détails des prix et fournisseurs : 2 ceintures c/o DECATHLON=20€ + 1 feu c/o LEROY MERLIN=30€ + Lest = 8€ c/o WELDOM + les 2 tubes en PVC + la colle gel Néoprène + le « grey tape ».... = environ 60€ au total

F/ Les avantages de la perche « Félix » : hormis l'aide au repérage de l'« homme à la mer » en navigation *strictement* côtière, elle ne nécessite pas de piles. Son point lumineux se trouve à 0,90M du niveau de la mer, s'allume seul grâce à sa cellule photorésistante et peut servir aussi de feu de mouillage. Son prix est sans comparaison à celui des perches IOR/SAF.

G/ Son inconvénient : ne pas avoir encore reçu son homologation !!!

Mise en garde aux interférences d'émission radar par Mandraki :

Etonnés par une nouvelle panne de réception radar après une révision complète trois ans auparavant, nous avons dû changer le récepteur défectueux de l'aérien (de l'ordre de 400€TTC hors main d'œuvre). Malgré un balayage normal de l'antenne, on constatait à l'écran une absence d'écho combinée à un accord (tune) inexistant. Notre réparateur grec nous a signalé que cette panne est fréquente quand le récepteur en fonctionnement est soumis à un signal très puissant comme celui des radars militaires. Sachant que, l'année dernière, nous avons caboté le long des côtes de Crimée où stationne la flotte russe, nous avons vite identifié les responsables.

Inversement, l'interdiction des émissions radar dans une marina se justifie par leur interférence avec les émissions vers les satellites (Inmarsat ou TV...). En conséquence, l'importance sur son bateau de prendre bien en compte la position des différentes antennes les unes par rapport aux autres pour s'assurer d'une réception optimale.

Notre meilleure escale dans les Cyclades par Mandraki.

C'est en arrière saison, septembre 2008, que nous avons fait escale à Santorin dans la nouvelle *Marina de Vilhada* (36°20'6,19N/25°26'11,89 E) au sud de l'île. Une balise permet maintenant d'éviter le haut fond sur tribord en arrivant. Hormis quelques tavernes qui assurent la location de véhicules, les alentours ne sont guères attrayants. Mais quel bonheur d'aller en toute quiétude à la découverte de cette île mythique s'émerveillant sans jamais se lasser du spectacle des maisons blanchies à la chaux, emboîtées les unes dans les autres à l'à-pic des falaises du cratère ! Si la marina est sûre, faut-il encore y trouver de la place, d'où l'intérêt du hors saison. Il faut prendre garde aux faibles sondes à l'entrée des digues. L'intérieur de la Marina, en eau profonde, est aujourd'hui encombré de bateaux charter et de promène touristes grecs.



Technique

LES LED'S ET VOUS

Dossier réalisé par Jean-Claude Fabre

L'utilisation des éclairages à LED's (Light Emitting Diode) est sujet à controverse : pour certains indispensables pour d'autres sans intérêt.

L'éclairage représente en croisière un poste important de consommation d'énergie (navigation de nuit, mouillage, liseuses etc..) environ 35% de la consommation. Les autres « gourmands » étant bien sur le pilote (30%), dans une moindre mesure l'électronique (20%) – quoique le radar soit assez gourmand, le réfrigérateur (à lui tout seul 12%), et le reste consomme bien sûr mais par intermittence : guindeau etc...

CE QUE L'ON PEUT EN DIRE :

- o Elles sont fiables avec une grande durée de vie, et nettement moins sensibles aux vibrations que les ampoules à filaments.
- o Elles sont économiques en consommation, entre 70% et 80%.
- o **Par contre certains ont été déçus : éclairage livide, manque de puissance, et parfois manque de fiabilité du montage dans un support qui « imite » l'éclairage conventionnel. S'agissant du manque de puissance, c'est souvent vrai. Les deux raisons sont dues à la qualité de la LED et à son prix : Remplacer une ampoule halogène par une LED possédant le même culot donne bien souvent un résultat déplorable avec 10 fois moins de lumière. Il faut dire que les LED's de bons rendements sont récentes et chères.**

REMARQUES D'UTILISATION :

1. FEUX DE NAVIGATION :

Les ampoules de remplacement ou les feux complets doivent être réalisés avec des LED rouges et vertes (tribord, bâbord). Cela pour éviter que le vert soit bleuté. De plus, cela joue sur la perte d'efficacité au filtrage de la lumière blanche (LED blanche) par un verre de couleur.

2. CARRÉ :

Il faut choisir les modèles « Warm White ». Ceux-ci fournissent la même teinte que l'halogène (température inférieure à 4000° K). Une LED émet un faisceau qui s'amenuise vite si l'on recherche un cône important. Elles sont parfaitement adaptées pour des éclairages ponctuels (liseuses, table à cartes, cuisine, etc.). Par contre, elles conviennent mal pour éclairer un volume comme le carré, à moins de multiplier les points d'éclairage. Là, orientez vous vers des lampes CC FL. qui consomment pour un même éclairage trois fois moins que l'halogène. Il faut de toutes façons multiplier le nombre de points d'éclairage. Si vous devez passer de nouveaux câbles pour multiplier les points d'éclairage, l'avantage sera la faible consommation qui permet de passer des sections plus faibles.

3. PRÉCAUTIONS :

Une LED est parfaitement fiable mais n'accepte pas la surchauffe : on ne peut pas enfermer une LED puissante dans des luminaires clos. Des spots sérieux que l'on trouve sur le marché sont équipés de radiateur pour dissiper la chaleur

De plus elle est sensible aux surtensions et aux tensions parasites. Elles doivent donc être associées à de l'électronique qui régule et antiparasite. Dans ces conditions, la durée de vie est importante (20 000 à 30 000 heures).

Il faut donc choisir des LED's de qualité. C'est un peu plus cher, mais...

4. EXEMPLE DE COÛTS COMPARÉS :

	STANDARD	LED
o Feu tricolore tête de mât :	100 €	180 €
o Lampe Table à carte :	49 €	50 €
o Spot Halogen :	20 €	56 €

N'oubliez pas !....

⇒ De nous adresser, par mail, vos récits de croisière, vos impressions, des nouvelles du monde entier pour enrichir le **JOURNAL DE BORD**.

⇒ De demander la nouvelle plaquette de l'Association qui est disponible en nous écrivant à :UPF@hotmail.com

⇒ De télécharger le bulletin d'adhésion pour les nouveaux adhérents sur notre site

Toutes nos informations sont accessibles en nous écrivant à : UPF@hotmail.fr ou en consultant le site :
<http://www.union-des-plaisanciers.fr>.

Rédaction (d'après les courriers des adhérents UPF) : R.M. ROBERT, Mise en forme : Patrick PILLOT.