

Mars 2024

GAZETTE YCMN



Editorial

Voici le second numéro de votre nouvelle gazette.

Avant de l'ouvrir, nous vous proposons de vous installer confortablement, de fermer les yeux et de vous imaginer : mettre en route le moteur, larguer les amarres, embouquer tranquillement le chenal pour passer le feu Saint Pol et gagner enfin la mer... soleil printanier, vent trois quatre beaufort sud-est, mer belle... et vous voilà parti avec bonheur pour de nouvelles aventures !

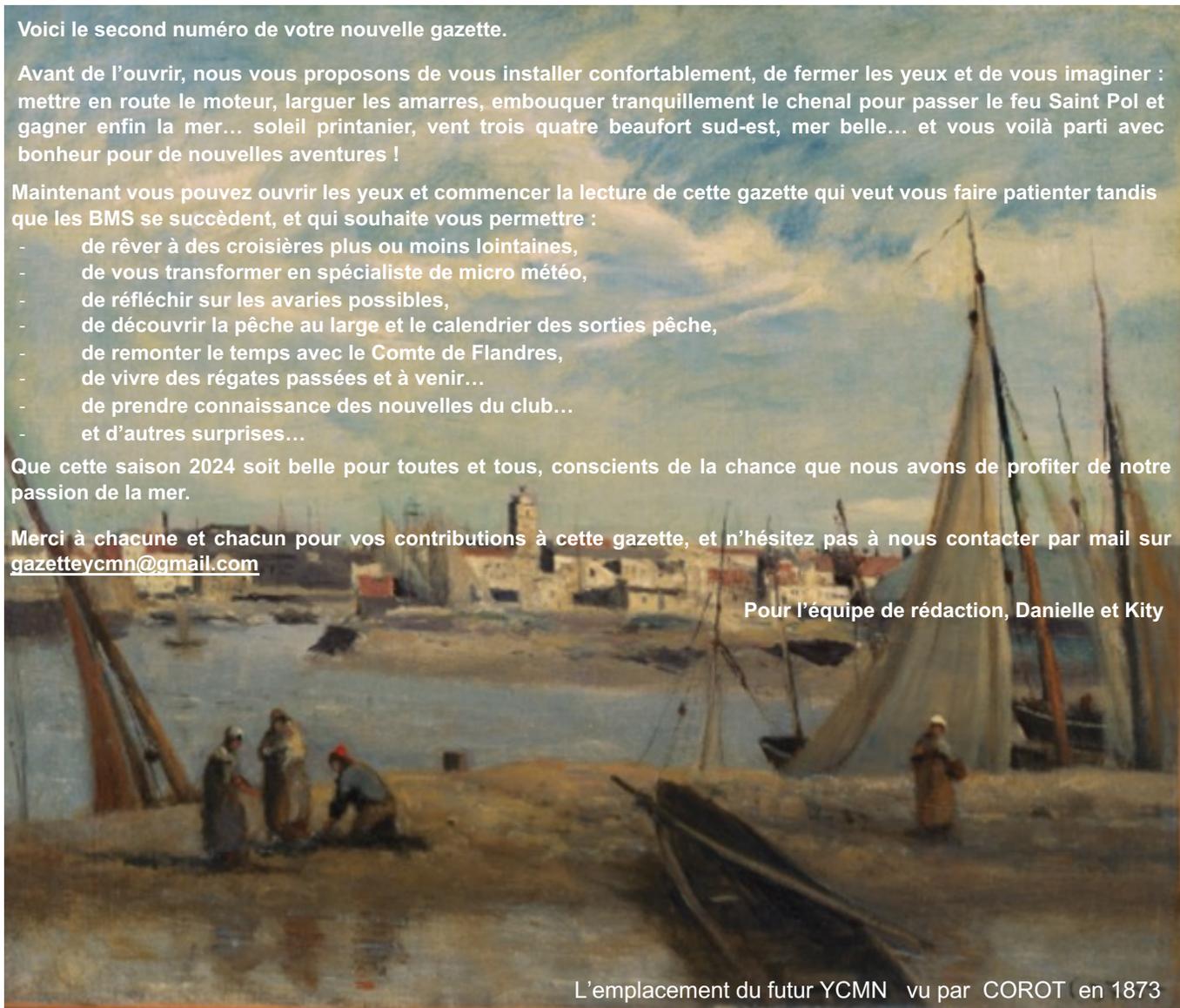
Maintenant vous pouvez ouvrir les yeux et commencer la lecture de cette gazette qui veut vous faire patienter tandis que les BMS se succèdent, et qui souhaite vous permettre :

- de rêver à des croisières plus ou moins lointaines,
- de vous transformer en spécialiste de micro météo,
- de réfléchir sur les avaries possibles,
- de découvrir la pêche au large et le calendrier des sorties pêche,
- de remonter le temps avec le Comte de Flandres,
- de vivre des régates passées et à venir...
- de prendre connaissance des nouvelles du club...
- et d'autres surprises...

Que cette saison 2024 soit belle pour toutes et tous, conscients de la chance que nous avons de profiter de notre passion de la mer.

Merci à chacune et chacun pour vos contributions à cette gazette, et n'hésitez pas à nous contacter par mail sur gazetteycmn@gmail.com

Pour l'équipe de rédaction, Danielle et Kity



L'emplacement du futur YCMN vu par COROT en 1873

LE GRAND MARIN

Depuis que j'étais petit on en parlait à la maison, en classe, dans la cour de récréation. J'avais tout lu sur sa vie, ses exploits.

C'était un marin, un capitaine, un sauveur, un héros ; tout le monde le révérait : il avait à son nom une place, une rue, une statue à son effigie.

Il trônait même sur le couvercle d'une boîte de cirage dont mon père se servait pour faire briller ses chaussures du dimanche et dont je gardais précieusement la boîte vide pour mettre des billes qui trouvaient là un écrin de valeur...

On le disait grand gaillard, valeureux, imposant, colosse... légende ou réalité ?

Bien des historiens l'avaient décrit géant des Flandres mais l'était-il vraiment ?... Et voilà que l'on avait retrouvé sa sépulture dans l'église Saint Eloi et que devant sa dépouille on pouvait affirmer :

Qu'en tout point JEAN BART était un grand marin !

Atelier « Plume de Mer » YCMN.

Hervé Castelin



Le mot du président mars 2024

Depuis 2021, avec le comité, nous avons mis en chantier une démarche de grands travaux et d'amélioration des infrastructures sur le plan d'eau, afin de vous accueillir dans un cadre chaleureux et sécurisé.

Pour que 2024 soit propice à notre association, je compte sur votre participation à nos diverses activités, dans l'amitié et la bonne humeur, pour connaître des moments conviviaux entre anciens et nouveaux membres.

Venez nombreux aux activités nautiques sur terre ou en mer qui sont l'ADN de notre association...

Profitez pleinement d'un des espaces de bonheur et de liberté qu'il nous reste : La mer !!!

A bientôt,

Daniel votre président

SECTION CLASSIQUE

SIGNATURE CONVENTION DE PARTENARIAT AU YCMN 20 janvier 2024

L'objectif : la valorisation du patrimoine maritime

Convention signée au YCMN entre

le yacht club classique de La Rochelle (YCC)

le yacht club classique de Dunkerque (YCCD)

le yacht club de la mer du nord (YCMN)

la marina du YCMN, le Vieux Cormoran

le musée maritime et portuaire de Dunkerque (MMPD)



Laurent
Claeys

Antoine
Simon

Dominique
Pair

Daniel
Zelnio

YACHT CLUB CLASSIQUE



 musée de France

1984 LE COMTE DE FLANDRES

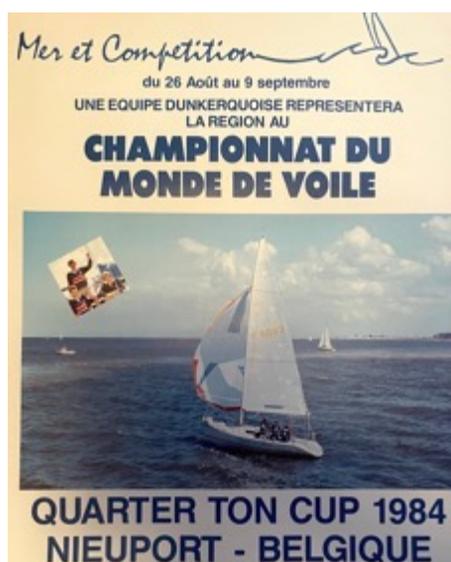
IL Y A 40 ANS. UN COUP D'OEIL DANS LE RETRO DU CLUB UN BATEAU DU YCMN CHAMPION DU MONDE DES QUARTERS

Dans les années 80, les bateaux utilisés pour la course à la voile sont des déclinaisons de la classe « Ton Cup ».

Avec la « One Ton Cup » datant de 1899 et réactualisée en 1965 au HAVRE à l'initiative de Jean PEYTEL, c'est un véritable championnat du monde qui se court chaque année (taille environ 10 mètres initialement pour un « one tonner »).

Par la suite c'est la solitaire du Figaro qui utilise la jauge de « tonner » avec les « Half Tonner » environ 9m50 . Les FIRST 30 et RUSH rentraient à l'époque dans la jauge Half Tonner.

Plus petits et plus accessibles financièrement sont apparus ensuite les « quarter tonner » voiliers d'environ 7m50. Dans toutes ces catégories, les régates se courent en temps réel, le premier arrivé est le vainqueur.



C'est dans cette catégorie que se sont lancés trois dunkerquois Bertrand PACE, Joé SEETEN et Michel DUPRE, qui viennent de s'illustrer en remportant trois fois de suite le tour de France à la voile avec le bateau Dunkerque en 1979, 1980, 1981.

Et justement la « QUARTER TON CUP » doit se courir à Nieuport (Belgique) en août - septembre 1984.

L'architecte qui a le vent en poupe est, à cette période, Philippe BRIAND à qui ils demandent de leur dessiner un plan en lui réservant une place comme barreur .

Joé SEETEN possède une voilerie à Dunkerque et il est agent de Bertrand CHERET. C'est donc chez lui que sera réalisé le jeu de voile et, en définitive, Bertrand CHERET sera également le barreur et apportera son expérience dans cette entreprise.

Le budget est serré et toutes économies sont bonnes : la quille sera fondue à Dunkerque avec du plomb de récupération et rapportée en Bretagne pour être montée sur la coque nue.

Un peintre membre du club des dauphins Guy LHOSTIS (photo) réalise une aquarelle dont la vente remplit la caisse du bord (le choix de l'artiste n'était pas mauvais... depuis il été reçu « peintre de la marine »).

Selon les règles de cette « Quarter », c'est un club qui doit inscrire un bateau et c'est tout naturellement le YCMN qui effectue cette démarche.

Le nom du bateau « Comte de Flandre » est un clin d'oeil à J.L COMTE, gérant d'un magasin d'accastillage en face du YCMN qui avait été bien sollicité.

Le baptême sera effectué dans la tradition dunkerquoise au YCMN, avec les bazennes et l'abbé OUTTERYCK chapelain de la petite chapelle (photo).



Que dire de la régata elle-même ? : PAS DE SUSPENSE !

COMTE DE FLANDRE REMPORTE LA QUARTER TON CUP.

Le bateau survole la compétition : premier en ayant remporté toutes les manches, dont certaines dans la forte brise, l'équipage y ayant fait une très forte impression...

Equipage et bateau poursuivront une belle carrière : Bertrand PACE gagnera la « One Ton Cup » sur un Farr 45 pieds en 1999, remportera huit fois le tour de France à la voile et sera barreur lors de la Coupe America sur Oracle et Team New Zeland ; Joé SEETEN effectuera deux « Vendée Globe » et Michel DUPRE lancera avec le succès que l'on connaît son enseigne BLEU MARINE .

Quant au bateau lui-même, bien né, il remportera une deuxième quarter l'année suivante et aurait pu en gagner une troisième ensuite sans une rupture de mât...

Hervé CASTELIN

OSTENDE-RAMSGATE-OSTENDE

Serge MAES skipper de YEMANJA
Retour sur Ostende-Ramsgate-Ostende



YEMANJA

Pour les croiseurs côtiers, de moins en moins de régates locales. Fini le beau trophée de la côte d'Opale de Boulogne à Dunkerque, exit l'Equinoxe au YCMN, les bancs de Flandre qui depuis deux ans nous voient à seulement 2 bateaux dans la série des croiseurs côtiers.

Nous nous retrouvons à 2 bateaux du YCMN au départ de la régate Ostende-Ramsgate-Ostende 2023: Morning Breeze et Yémanja.

Brexit oblige, pas facile de s'inscrire, beaucoup de formulaires (en anglais) à envoyer avant le départ, passeport obligatoire pour tout l'équipage, pavillon jaune obligatoire à l'arrivée à Ramsgate où il faut rester sur le bateau jusqu'à la visite des services de l'immigration, inscription sur le site [manage2sail](http://manage2sail.com) avec versement des droits d'inscription.

A Ostende où le maître de port arrive à caser gentiment tout le monde au RYCO bien rempli, briefing météo à 22h30 en flamand ; à ma demande, on le retraduit en français. Liste très fournie du matériel de sécurité nécessaire et son contrôle à bord pour certains bateaux (Morning Breeze se voit ainsi contraint de louer une survie, la date de la sienne étant dépassée et de montrer la présence de 2 marteaux à bord !).

Départ au petit matin le jeudi 18 mai pour une magnifique traversée sous spi et soleil, au portant à plus de 7 nœuds.

1er Morning Breeze,
2ème Yémanja.



Arrivée Yemanja Ramsgate

Le vendredi, repos et marche pour Yémanja tandis que Morning Breeze participe à une petite régata locale en embarquant notre équipier Thomas.



Remise des prix au mythique Royal Temple

Changement de temps, le samedi, pour le retour sur Ostende avec une bouée à virer au large de Calais, au près, à plus de 20 nœuds et de la mer. Partis de Ramsgate avec 7 minutes de retard pour des problèmes pour hisser la GV, nous devons prendre un ris, nous sommes surchargés mais gardons le génois pour ne pas perdre de temps à le changer.

1^{er} Bob un centurion 36,

2^{ème} Yémanja (abandon de Morning breeze.)

Au classement général dans la catégorie CR 5/6,

1^{er}. Bob qui avait fait 3^{ème} et 1^{er},

2^{ème} Yémanja.

C'était la 3^{ème} participation de Yémanja à cette régata, après une victoire en 2019. Merci à mon valeureux équipage: Luc, Serge, Thomas.



Les équipages de MORNING BREEZE et YEMANJA

Les J80 du YCMN

**JABUSE
MOJITO**

La navigation sur les J80 est ouverte à tous les membres du club pour régater ou pour des sorties découvertes côtières...

N'hésitez pas à contacter le club house

En pleine préparation à sa participation au spi ouest France 2024



**COMMUNIQUÉ
DE PRESSE**

Dunkerque, le 31 janvier 2024

**L'équipage « Performance » J80 du YCMN recherche ses futurs partenaires.
Objectif : participer à un maximum de régates en France et en Belgique.**

L'équipage « Performance » de la section J80 du YCMN recherche ses futurs partenaires pour la saison 2024 afin de l'accompagner dans son projet sportif de régates en France et en Belgique. L'équipage « Performance », ce sont 5 équipiers réunis autour d'une même passion et partageant l'envie de progresser en J80 : un voilier de 8 mètres conçu aussi bien pour la balade en famille que pour la régates.



« Le Yacht Club de la Mer du Nord possède une grande tradition de voile et de régates (Tour de France à la voile, régates internationales de Dragon...). De prestigieux noms ont débuté et régaté dans notre club : Thomas RUYANT, Bertrand PACÉ, Joé SEETEN et tant d'autres ...

C'est un réel plaisir pour un président de soutenir des membres sur la trace de leurs aînés. Charlotte, Nathalie, Luc, Patrick et Thomas constituent ce bel équipage Performance. Motivés, ils représentent parfaitement les valeurs de notre club résumées en ces quelques mots « En mer ensemble ».

Les beaux projets ne peuvent se faire sans financement. Je me permets donc de vous demander aujourd'hui de nous aider à soutenir cet équipage qui naviguera entre la France et la Belgique avec une seule idée en tête, faire rayonner notre club et votre entreprise. »

Daniel ZELNIO, président du YCMN

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

« Notre équipage formé en juin 2023, et parfois complété par d'autres équipiers du club, s'est positionné 12^{ème} sur 25 à la Flanders Trophy 2023. Notre ambition est de **continuer à progresser** et à **participer aux grandes régates** en France et en Belgique, soit **14 jours de régates en 2024**. Notre **challenge** pour 2024 : **le Spi Ouest France à la Trinité-Sur-Mer** avec près de 60 bateaux sur la ligne de départ. En **juillet 2025**, nous nous confronterons à plus de 70 équipages au **championnat du monde de J80 à Nieupoort**. De belles histoires à partager aussi avec nos sponsors ! Notre **équipe « Performance »** est en **pleine phase de progression**, elle a ses plus belles performances encore devant elle, c'est grâce et avec vous qu'elles seront obtenues ! »

L'équipage « Performance » J80 (Charlotte, Nathalie, Luc, Patrick et Thomas)

Sponsoriser l'équipage « Performance » J80 du YCMN, c'est :

- ✓ **Soutenir** une **équipe soudée et compétitive** ;
- ✓ **Rattacher son entreprise** à des images fortes : **l'esprit d'équipe**, la **cohésion**, le **dépassement de soi-même**, **l'exigence**, la **performance** ...
- ✓ Profiter d'une **visibilité sur le bassin Dunkerquois et Nieupoort** ;
- ✓ Donner une **image dynamique** à son entreprise ;
- ✓ Être **associé** à la **plus grande régate de printemps de voiliers habitables d'Europe** (Spi Ouest France en mars-avril, évènement largement médiatisé).

Le soutien de sponsors permettra à l'équipage de participer à un **maximum d'entraînements avec coach** et de **régates**, et ainsi de **gagner en compétences**.

Contact :

YCMN (YACHT CLUB DE LA MER DU NORD)
Affilié à la Fédération Française de Voile - Association loi 1901

Quai des Monitors - 59 140 DUNKERQUE - <https://ycmn.fr/>

M. Hubert TRONCQUÉE – Tél : 07.49.61.04.37 – hubert.troncquee@ycmn.com

MICRO METEO

Vent et nuage

Edouard HALBERT Skipper de MORVRAC'H



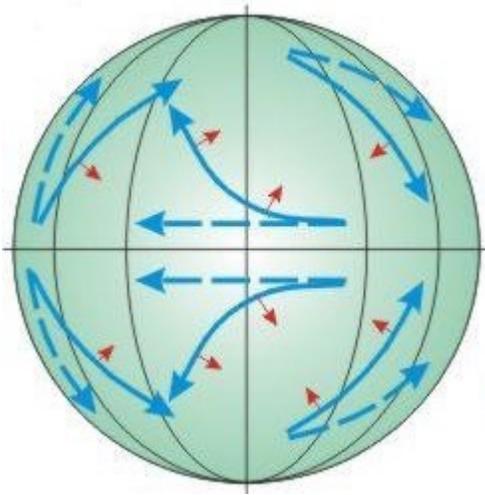
Vent et nuage

En mer, les nuages changent parfois nos conditions de navigation. Ils peuvent nous cacher le soleil. Ils peuvent donner de la pluie. Ils peuvent apporter des rafales ou de la pétrole. Cet article se propose de répondre à deux questions : sous le vent d'un nuage, va-t-il passer au dessus de moi ? Et quel va être le vent que je vais recevoir ?

Avant de répondre à ces deux questions, parlons de terminologie. Le vent est donné par sa direction d'origine. Par exemple, un vent de Nord-Ouest vient du Nord-Ouest. Un observateur face à ce vent de Nord-Ouest doit tourner la tête à droite pour faire face à un vent du Nord. On dit que le vent de Nord-Ouest est à gauche du vent du Nord.

Sous le vent d'un nuage, va-t-il passer au dessus de moi ?

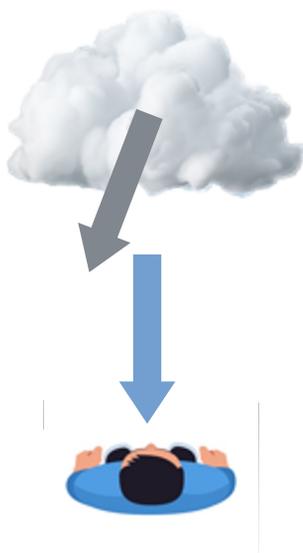
La Terre tourne vers l'Est autour d'un axe pôle Nord - pôle Sud. Il faut regarder l'Est pour voir le soleil se lever et regarder l'Ouest pour le voir disparaître sous l'horizon. La Terre tourne assez vite pour faire une rotation complète en 24 heures (23 heures et 56 minutes). De fait, en plus de son mouvement, toute particule à sa surface a une vitesse de rotation nulle aux pôles et très élevée à l'équateur. Cela se décrit mathématiquement en vecteurs et en accélérations (une prochaine fois peut-être...) Sans détailler, disons que toute particule en mouvement a une accélération associée qui la fait toujours dévier vers sa droite dans l'hémisphère Nord et vers sa gauche dans l'hémisphère Sud. C'est l'accélération de Coriolis.



L'effet Coriolis n'est pas suffisamment fort pour faire tourner l'eau dans les éviers mais il est suffisant pour les particules d'air qui ont de longs parcours. Sans effet Coriolis, le vent devrait être perpendiculaire aux isobares, des hautes pressions directement vers les basses pressions. Avec l'effet Coriolis, les dépressions tournent dans le sens anti-horaire et dans le sens horaire pour les anticyclones dans l'hémisphère Nord. A haute altitude, le vent est parallèle aux isobares car aucune friction ne vient contrarier l'effet Coriolis. C'est un tout petit peu moins vrai à l'altitude de plusieurs centaines de mètres de nos cumulus. Et quand on descend à l'altitude quasi nulle de nos bateaux, l'effet Coriolis rencontre la friction de la surface de la mer. On observe alors que le vent n'est pas strictement parallèle aux isobares (décalage de 10° à 20°).

Pour résumer, toute particule d'air en mouvement est déviée vers sa droite (dans l'hémisphère Nord). Au fur et à mesure qu'on se rapproche du sol, la friction du sol se combine à l'accélération de Coriolis avec pour résultat, un vent moins dévié à droite, donc plus à gauche. Et alors qu'est-ce que ça à voir avec mon nuage ? Justement tout.

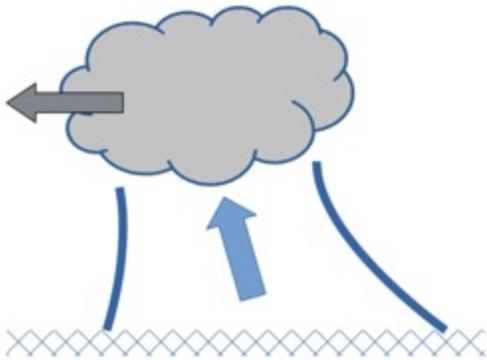
Si je suis sous le vent d'un nuage, mon vent, qui est en surface, est différent du vent du nuage. Mon vent en surface est un vent plus à gauche que le vent de ce nuage en altitude. Donc, si le vent en surface et le nuage sont alignés, le nuage passera à ma gauche car son vent est plus à droite, vous suivez ?



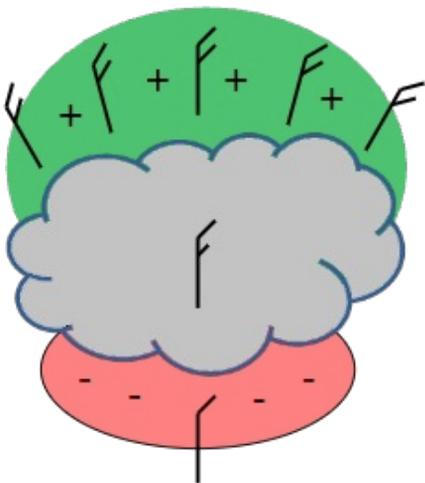
Quel va être le vent du nuage quand il sera sur moi ?

Ça dépend s'il pleut ou non sous le nuage. Prenons le cas du nuage non pluvieux, blanc ou gris, mais pas un nuage suffisamment noir sur le point de pleuvoir.

L'air chaud et humide du sol monte, se refroidit et condense en altitude, ce qui donne le nuage. Mais si le nuage se déplace sous l'effet du vent, la colonne n'est pas strictement verticale au nuage. L'air qui part du bas est en arrière du nuage. La colonne est donc inclinée de l'arrière du nuage à la surface vers le centre du nuage en altitude.

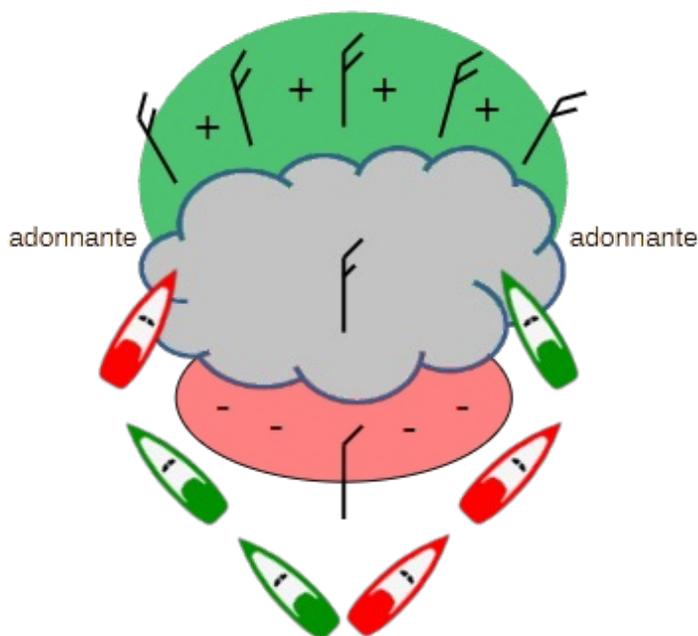


On peut observer 3 effets : 1) le vent est plus fort dans sa partie arrière (d'où part la colonne d'air), 2) dans cette partie arrière, le vent converge vers la colonne, de l'extérieur vers le centre et 3) il y a moins de vent en avant du nuage.



Résumons : si je suis face au vent, je verrais passer au dessus de moi les nuages qui étaient sur ma droite (cf. question précédente). Je vais d'abord avoir une petite molle (zone rouge sur le dessin) puis un renforcement du vent dans sa moitié arrière (zone verte). Et pour compliquer le tout, le vent sera orienté différemment selon le côté du nuage. Placé sous son vent, à notre droite, le vent sera plus à droite et à notre gauche, le vent sera plus à gauche.

En régate, sur des parcours côtiers, on peut subir le nuage ou bien anticiper et se placer pour profiter des adonnantes qu'il y a sur les bords arrière du nuage. La plupart du temps, le gain des adonnantes compensera largement le coût des virements de bord (s'ils sont bien exécutés).



Pour s'en souvenir facilement : le nuage passe à gauche (G de nuage comme Gauche). Au près, tribord amures à droite et bâbord amures à gauche du nuage.



EN GRANDE VADROUILLE LE LONG DE LA CÔTE ESPAGNOLE



Daniel et Serge

Le capitaine Serge, avec son Bavaria 38, a largué les amarres du YCMN en 2021. De port en port et de nav en nav, durant 2 étés, il a amené son bateau de Dunkerque à Saint Louis du Rhône à moins de 30 milles de Marseille... en passant par la Bretagne, la côte atlantique, le Portugal, l'Espagne, Gibraltar, les Baléares, la Sardaigne et la Corse...

Le Bavaria de Serge s'appelle « Vadrouille »... nom parfaitement destiné et bien porté !!!!

Durant l'automne 2022, Serge nous propose de ramener « Vadrouille » à son port d'attache, le YCMN, durant le printemps 2023.

Nous sommes emballés par ce projet mais Serge se rend vite compte qu'avec un équipage de 3 pendant 15 jours, puis 2 seulement, le voyage devient difficilement réalisable dans le temps imparti... peu importe... l'envie de naviguer est bien présente et le capitaine Serge décide de prendre du bon temps sur l'eau (la Mer Méditerranée) et propose de longer la côte espagnole côté Est depuis la France jusque Gandia...

Ce fut une super idée car nous avons eu l'occasion de faire des escales magiques et mémorables...

- SETE avec découverte de la tielle... on recommande,
- Traversée du GOLF DU LION pour arriver à ROSES (à côté de CADAQUES avec le musée de Salvator Dali),
- SAINT FELIU DE GUIXOLS où Serge a offert un joli mât à un suisse !
- BARCELONE où « Vadrouille » a fait un tour de tous les bassins de la ville... pour visiter !
- TARRAGONE inscrite au patrimoine mondial de l'Unesco pour son ensemble archéologique,
- VALENCE superbe avec ses places et ses nombreux bâtiments romans, gothiques et baroques,
- GANDIA où Serge retrouve des souvenirs d'enfance et sa sympathique compagnie de français installés là-bas.



La côte est de l'Espagne nous a surpris par sa beauté... des montagnes, des villages, des villes typiques... et la mer bleue... Ce fut un super voyage, une belle découverte, une grande expérience... pour un équipage de choc sur un bateau qui porte bien son nom !

MERCI Serge et merci « Vadrouille »
Christine & Daniel



Christine à la barre de Vadrouille



DALI L'île aux oiseaux

LONDRES. ST KATHARINE DOCKS



TOWER BRIDGE



PASSAGE DE L'ECLUSE

ENTRE-DEUX-MERS

MORNING BREEZE

TADOUSSAC

TATIHOU



LES RED SAND TOWER

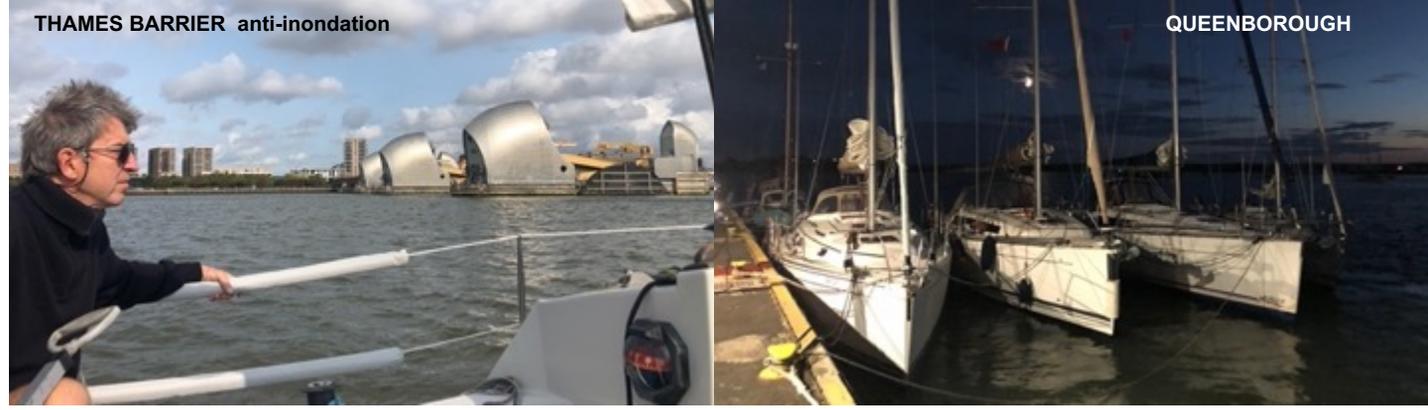


Septembre à Londres,

Septembre 2023, quatre bateaux quittent le YCMN sous une fine pluie, s'élançant courageusement vers l'Angleterre. Un peu de vent, un peu de pluie jusqu'au port Ouest, ensuite plus de pluie, mais plus de vent non plus... Il faudra attendre le second rail pour retrouver un peu de vent jusque Ramsgate. Nous sommes sur le sol anglais, ouf, et avec les autorisations nécessaires (les formalités sont maintenant nettement plus faciles grâce à un enregistrement en ligne qui fonctionne étonnamment bien).

Nous quittons Ramsgate, une heure avant la marée basse de Sheerness vers Queenborough (passage par le Princess et le Queen Channel, le passage à terre par le Four Fathom Channel s'étant encore un peu ensablé, il est maintenant déconseillé de le prendre avant la mi-marée à Sheerness).

Nous découvrons à l'arrivée que les installations de Queenborough se sont largement améliorées, eau et électricité étant maintenant disponibles sur le très petit quai restant en eau. L'amarrage avec un courant assez fort et un mauvais vent de travers stresse un peu les skippers, mais, avec l'aide du personnel du port, tout se passe pour le mieux. (Pour bénéficier d'une place sur le ponton, il est préférable de réserver, ce ponton est vraiment très petit, et ne surtout pas s'aventurer vers les places avec catway le long de la jetée). Les quatre bateaux se retrouvent à couple, et les quatre équipages se retrouvent au pub... pas de doute, nous sommes en Angleterre.



Dès le lendemain, nous quittons, après une nuit agitée, Queenborough vers Londres, le paysage du Swale a bien changé entre l'arrivée à marée haute et notre départ juste une heure avant la marée basse (de Sheerness). Nous naviguons entre les bancs de vase maintenant tout proches. Avant la Tamise, encore un petit banc un rien stressant à la sortie de la Medway et nous voilà partis dans un cadre verdoyant jusque Gravesend. Là, la Tamise devient plus urbaine, plus industrielle. Nous passons sous le majestueux pont Queen Elisabeth, des lignes haute tension, un téléphérique... avant d'arriver à la barrière anti-inondation protégeant Londres. Une fois celle-ci derrière nous, nous arrivons rapidement (le courant est alors maximum) devant le Nautical Collège de Greenwich, pour commencer à contourner les hautes tours du centre d'affaire de Londres.

Encore un rien de patience et d'attention (la Tamise charrie depuis Greenwich de plus en plus d'objets insolites tels que chaise, morceaux de bois, de plastique...) avant, au détour d'un virage, de découvrir devant nous le Tower Bridge. Un coup d'œil à notre montre, et, miracle, l'écluse de Saint Katharina Docks devrait s'ouvrir très bientôt. (Saint Katharina Docks n'est accessible qu'une heure avant et une heure et demi après la marée haute à Londres). L'éclusier nous attend, range consciencieusement son écluse et nous sommes alors accueillis, le mot prend ici toute sa signification, dans le magnifique port de Saint Katharine Docks situé au centre de Londres. Toujours aussi agréable, magnifique, les équipages peuvent enfin exprimer leur joie d'être arrivés... à bon port.

Après quatre jours sur place, les Dunkerquois prennent le même chemin en sens inverse. Après une navigation agréable un peu de moteur, mais heureusement pas mal de voile aussi, les bateaux retrouvent avec plaisir le bonheur de se retrouver chez eux au YCMN.



Robin SENY

LES SCILLY. FLAMAND DES VAGUES



Notre balade aux Scilly et en Cornouailles JUIN 2023



Une virée aux Scilly avec “Flamand des vagues” était l’un des objectifs de la saison 2023.

Dans l’attente d’un créneau météo favorable, nous sommes restés en baie de Quiberon durant 5 jours avant de voir poindre l’opportunité d’un sud-ouest satisfaisant. Cette attente nous a fait séjourner à HOUAT (Treach Ar Goured), à SUSCINIO puis ravito à LA TRINITE avant de monter au nord par Port-Tudy (île de GROIX), LESCONIL, puis Port Vauban à CAMARET.

C’est à Port Vauban, alors que nous déjeunons, que nous entendons arriver un futur voisin de ponton... Kity lève la tête et s’exclame... « C’est Étienne ! ». Nous sortons alors et prenons avec stupéfaction les amarres de “ JEMMS” arrivant directement de Dunkerque après beaucoup de moteur et avec pas mal de fatigue cumulée... Nous avons juste de temps de boire une bière ensemble avant de les quitter pour profiter de la fin du courant de flot dans le chenal du Four, où l’ABER ILDUT sera notre dernière halte avant de traverser la Manche vers le nord-ouest.

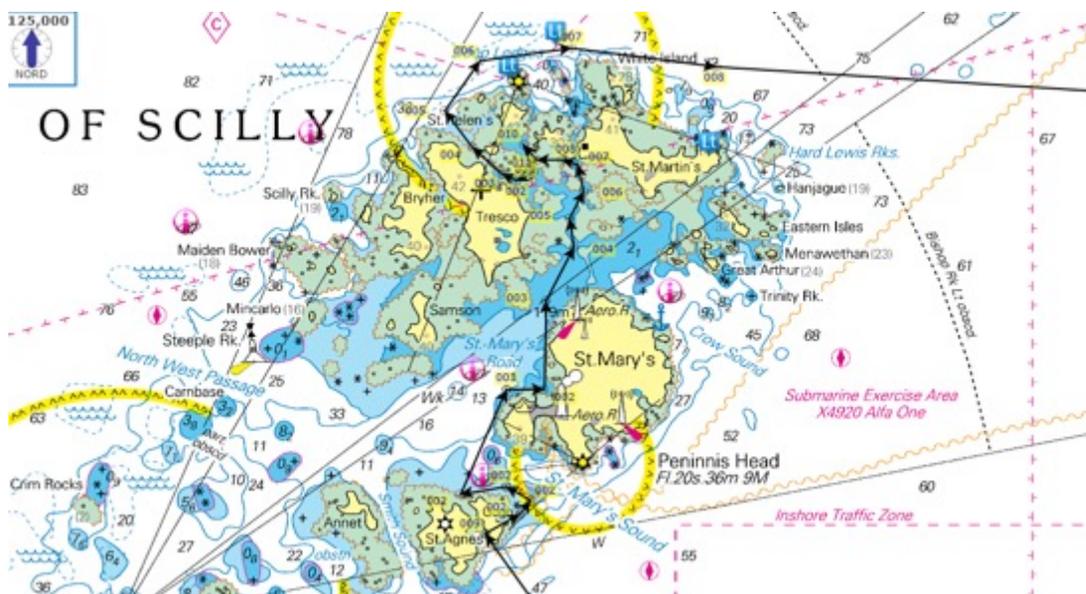
Arrivant un peu tard à l’Aber Ildut, nous y recevons la visite de “ Chafogo” un voisin de ponton de Locmiquelic qui lui, revient des Scilly et nous tuyaute quelque peu sur les mouillages et les formalités...

J'envoie donc par courriel aux "BORDER FORCES" le fameux formulaire qui est réclamé depuis le Brexit et vers 23.30, le téléphone sonne : une charmante interlocutrice me signale que le unlocode de « Sainte Mary » que j'ai inscrit ne correspond pas à celui des Scilly... Une demi-heure de palabres s'ensuit avant qu'elle ne réussisse à trouver ce code... à le remplacer et à me souhaiter une bonne traversée !

La nuit fut courte... réveil à 4 heures le 23 juin, pour un départ à 5... Nous appareillons dans la nuit noire et sortons de l'étroit chenal de l'aber à la torche et à la frontale, entre les bouées de mouillage, celles de casiers et le balisage succinct de ce petit port. Comme prévu, pas de vent au départ et notre Yanmar nous emmène à 5 nœuds cap au 340. Vers 8.50 le vent rentre doucement de sud-ouest et nous hissons le gennaker en plus de la grand-voile. Le régulateur d'allure fait correctement son travail et gère sans problème la progressive montée du vent. Néanmoins à 13.20, à 61 milles du but, nous remplaçons le gennaker par le foc et poursuivons. La mer se creuse et le roulis se majore. À 14.55, nous sommes à 52 milles du but ; à 17.45 à 33.5 milles. Le roulis nous rend un peu nauséux ; nous mangeons donc et enfilons une polaire en plus et ça va mieux... 20h37 : nous sommes à 15 milles et ne voyons encore pas les îles ; l'obscurité se fait progressivement et nous arrivons à SAINT AGNES à 23.20 ; mais le mouillage « the Cove » ne nous inspirant que moyennement, nous faisons le tour, dans le noir entre les casiers, pour aller jeter l'ancre à « Porth Conger », épuisés. Malheureusement les bateaux déjà ancrés ne nous permettent pas de nous enfoncer dans la crique et à l'ouvert de celle-ci, la houle atlantique fut bien présente durant toute la nuit... rendant le mouillage très, très, inconfortable!

Le réveil fut difficile et tardif... et nous sommes donc partis pour Hugh Town, le port de l'île principale SAINT MARY'S, vers 11 heures pour un plein d'eau au quai puis un amarrage sur corps mort pour la nuit suivante.

Une petite balade dans la ville, un tour des remparts et une visite à la "Mermaid tavern" avant une nuit cette fois bien reposante.



Le lendemain, au moteur, et à marée haute, nous partons dans un dédale de chenaux pour « Saint Helen's pool » et cheminons sur la fin dans un grain avec 10 m de visibilité. Mouillage au calme dans cette zone entourée de roches et visite pédibus gambus de SAINT MARTIN's , la grande île de l'est de l'archipel, où nous découvrons la lune (une très belle sculpture) et aussi un extraordinaire bistrot à « ice cream »... Le retour en annexe contre le vent fût légèrement " humide ", la nuit fût magique et calme ; 5 bateaux distants de 100 mètres au moins... Un peu loin pour débarquer à TRESKO, nous changeons de mouillage et prenons un corps mort à Old Grimsby, d'où nous partons visiter le jardin tropical au sud de l'île. Superbe balade avec en prime la visite du musée des figures de proues, constitué à partir des épaves récupérées lors des naufrages depuis quelques siècles...

Le lendemain, nous utiliserons le Ferry pour traverser de Tresco vers BRYHER ; y déjeunerons dans un super hôtel du bout du monde, « the Hell Bay » à Poopplestone et y visiterons la boutique du célèbre peintre local, très chaleureux.



Mais du gros temps est prévu dans les 48 heures, aussi décidons nous de rejoindre la Cornouaille. Départ de Old Grimsby à 8.20 le 28 juin pour 64 milles vers FALMOUTH. Par ce sud-ouest de force 3 à 4, nous naviguons pendant 12 heures sous grand-voile et gennaker, puis spi, puis foc, passons Lizard et prenons la refusante en arrivant avant que le vent ne monte vraiment.

Le coup de vent étant là, nous restons abrités le lendemain dans la rivière Fal. Nous la remontons jusque MALPAS où un petit ponton nous donne juste la hauteur d'eau suffisante par ce petit coefficient. Accueil encore une fois très sympathique puis balade sur la berge et apéro en terrasse avec vue sublime sur le paysage.

À l'entrée de la rivière, sur la rive est, opposée à Falmouth, se situe le petit port de SAINT MAWES. Nous y passons la nuit suivante sur corps mort, avant de faire de l'est vers la YEALM RIVER, petite rivière juste à l'est de Plymouth. À l'arrivée, alors que le vent monte franchement, nous sommes remontés par un winner mené en solitaire par une jeune femme... qui va beaucoup plus vite que nous. Sur le même ponton, quelques instants plus tard, nous constatons que c'est un 9.50 m, soit plus petit que le nôtre... belle leçon de modestie! Là encore, belle promenade le long de la ria dans le sous-bois avec de magnifiques vues.

Le lendemain, petite navigation vers SALCOMBE, dernière étape prévue en Angleterre avant de retraverser vers Guernesey. Cette rivière de Salcombe est magique, avec ses innombrables criques et plages, sa quantité de bateaux au mouillage et son port très animé autour de la ville.

Le retour se fera par Le TRIEUX, l'ABER WRACH, LE FOUR, l'IROISE, le RAS de SEIN et PENMARCH.



LA PÊCHE

Patrick Cuvelier

Le 8 septembre, 21 heures, je regarde fébrilement la météo : beau temps, mer calme prévue pour demain. Les dorades, cachez-vous, j'arrive !

Après une courte nuit, Claude, Olivier et moi-même rejoignons Laurent.

Laurent, c'est le gars super sympa qui m'a proposé de l'accompagner pour une pêche à la dorade.

Au lever du jour, plusieurs bateaux sortent du port, direction le large. La puissance des moteurs se déchaîne ; quel plaisir de voir les bateaux se doubler, leurs étraves fendant la mer et laissant comme une cicatrice qui se perd dans un clair-obscur d'une aube naissante ! L'excitation et la bonne humeur de chacun se propage. Attention, les dorades, j'arrive !

Arrivée sur le lieu de pêche, une première pour moi. Bien sûr, j'ai lu et relu Google sur les différentes façons de pêcher la dorade mais rien de mieux que les conseils d'un pro. Merci Laurent, grâce à toi j'ai pu apprendre plein de choses, surtout la modestie ! Il me faudra combien d'années pour tenter de te rejoindre ?

Quelle ambiance ! d'un bateau à l'autre, on se fait signe, on s'interpelle "Alors combien ?", « qui a des coques, je n'en ai plus". C'est un concours mais l'entraide reste le maître-mot. Claude saute à l'eau pour apporter quelques appâts à nos voisins.

Malheureusement, tout a une fin... Nous rentrons, tous heureux de cette belle journée. Pour ma part, bien loin dans le classement, je me sens heureux : j'ai eu la chance de côtoyer d'autres gens, l'amitié a pris le pas. N'est-ce pas la plus belle des récompenses ?

Bruno jacquemart

Premier concours de pêche à la dorade, qui s'est passé dans la bonne humeur ! quelle belle journée !

Mer calme et soleil au rendez-vous.

De super sensations, de la touche à la sortie de l'eau du poisson. Quels poissons combattifs ! J'attends le prochain concours avec impatience...



Lilian Fleurbaix

J'ai beaucoup apprécié la sortie dorade de l'année dernière et je compte bien y participer à nouveau ! On le sait, je suis un novice de pêche et de la mer mais pour ma première sortie hauturière, j'ai trouvé là un cadre très sympathique et rassurant, entouré de personnes qui étaient dans le partage du savoir et du savoir-vivre. Je me suis très bien amusé avec Bernard, Stéphane et Thierry.

Et, pour reprendre les propos de Stéphane, je ne suis pas juste dans une Marina où je dispose d'un anneau mais avec des membres d'un club qui ont l'esprit du collectif. Finalement, ce fut une très belle journée au cours de laquelle, pour la première fois, je n'ai plus vu la côte et j'ai même attrapé des dorades !!!

Michel

Avec une belle journée ensoleillée, une belle sortie en mer en bonne compagnie, la pêche à la dorade a été vraiment très excitante.

Le poisson était là.

Les amis étaient là.

Une journée formidable.

Que dire de plus, à part vivement la saison qu'on puisse refaire une partie de pêche.



LA PÊCHE HAUTURIÈRE

La pêche hauturière au Y.C.M.N. en 2023

Située à une quinzaine de milles au large, l'épave "JONRIX" au nord-est de la bouée Ruytinghen nord est l'un des meilleurs spots de pêche de la dorade grise.

Dans des fonds rocheux d'une trentaine de mètres, et par petit coefficient, nous pêchons en dérive, par passes renouvelées de quelques minutes.

La dorade grise d'un poids maxi de 1 kilo a une touche très sèche. Les appâts les plus efficaces sont la coque, les morceaux de seiche ou les lanières de maquereaux. Nos cannes, extra souples et résonnantes, sont équipées d'une tresse assez fine de 14/100 et plombées le plus légèrement possible, à moins de 90 grammes. Le montage est constitué de deux ou trois émerillons "pater-noster", avec empiles d'une trentaine de cm équipées d'hameçon de 6 et de perles.

La période de pêche est estivale, l'eau devant être assez chaude et idéalement la mer doit être très calme car nous sommes bien au large... Selon la motorisation du bateau, il faut entre ½ heure à 1 heure et demie pour atteindre le lieu de capture. Nous partons donc pour la journée complète, et profitons de la renverse du courant pour casser la croûte et échanger entre les bateaux quelques plaisanteries, appâts et conseils.

À noter qu'une partie des prises a été gracieusement remise aux pompiers de Dunkerque pour leur barbecue.

LES CONCOURS DE PÊCHE

Les concours de pêche au Y.C.M.N. en 2023

Malgré l'annulation, en raison de la météo, des deux compétitions prévues « au posé », cinq concours se sont déroulés en 2023. Deux concernaient la pêche au Bar, un la pêche à la Dorade en hauturier et un « multi pêche ». Le clou de la saison eut lieu le 1er Juillet lors de la « compétition interclubs ».

Pour une première, ce fut une grande réussite (47 bateaux, 121 pêcheurs) avec une organisation sans faille, dans des conditions de mer délicate juste compatibles avec la pêche.

Ce rassemblement n'aurait pu se réaliser sans la participation active des membres de la section pêche du YCMN et l'implication des clubs participants.

La remise des prix a été faite en présence de Daniel Zelnio, président du YCMN, de Yannick Lange pour les Loups de Mer et Denis Vanloo pour les Dockers représentant chacun les présidents indisponibles de leur club participant.

L'activité de notre section Moteur s'est donc avérée très conviviale et l'entre-aide fut bien présente, pour épauler les nouveaux venus et renseigner sur les techniques utilisées par leurs prédécesseurs aguerris. Quant aux bons coins, regardez les cartes ci jointes !

Alors, n'hésitez pas, participez ! Les concours de 2024 sont déjà programmés et l'interclub sera organisé le 22 juin sous l'égide du club des Loups de Mer.

Résultats 2023

PÊCHE AU BAR
21 membres classés

1er Thierry JOLY 130 cm
2ème Alex DUCATILLON 125 cm
3ème Gregory DUBAELE 122 cm

PÊCHE HAUTURIERE
16 membres classés

1er Stéphane AMMELOOT 23,75 kg
2ème Gregory DUBAELE 22,29 kg
3ème Alex DUCATILLON 16,72 kg



ÇA NOUS EST ARRIVÉ

Jean-Claude Waeselynck skipper de Lisareva



Nous avons été ravitaillés en gazole par un pêcheur espagnol !

Cette histoire a fait l'objet d'un récit dans la rubrique "Ça vous est arrivé" de Voiles & voiliers n°607. Mon ami Alejandro Cubero Giner dit Alex est un réfugié arrivé en France à l'âge de cinq ans, son père ayant fui le franquisme. Il est retraité et a travaillé longtemps dans la cartographie comme hydrographe. Il a un ami néerlandais, Theodorus Blüm, dit Théo, également retraité, ancien de travaux maritimes un peu partout dans le monde.

Nous naviguons régulièrement ensemble, une année sur *Lisareva* basé au YCMN, et la suivante sur le bateau d'Alex, basé à La Rochelle. Alex venait de remplacer *Brisante* par *Arcane 17*, un Jeanneau Fantasia acheté d'occasion.



Notre projet était de faire la route de Saint Jacques de Compostelle en voilier en partant de La Rochelle, avec une première escale à Gijón, puis de rejoindre La Corogne en longeant la côte et en faisant d'autres escales. Avec le retour, nous envisagions une dizaine de jours de navigation. La météo prévoyait du portant à l'aller et du près au retour, pour environ 5 à 6 nœuds, dans une situation anticyclonique stable.

Après avoir viré Chassiron peu après le départ de La Rochelle, le vent ayant molli, n'est pas celui prévu. Nous décidons d'avancer au moteur pour commencer.

Sur la base des indications du précédent propriétaire, Alex, skipper, avait prévu une consommation d'un litre à l'heure. Au réservoir de 30 litres, il avait ajouté des jerrycans pour avoir, pensait-il 70 heures de moteur devant lui, ce qui permettait d'aller à Gijón. Le vent n'étant pas revenu, au bout d'un jour et demi, nous avons consommé tout notre gazole, sauf quelques litres de sécurité gardés en jerrycan pour l'électricité du bord.

Le moteur s'est arrêté après quelques hoquets ! Nous examinons le préfiltre à gazole : plein de boue ! Nous examinons la conception du réservoir : il est rectangulaire et fait plutôt 25 litres avec une alimentation du moteur en bas de réservoir qui préserve quelques millimètres d'impompable, ce qui permet de stocker la boue de fond. Le circuit est saturé de boue. Nous calculons la consommation qui est plutôt de 1,6 à 1,7 litres à l'heure au lieu de 1 !

Théo et moi nettoyons au mieux le circuit et changeons les filtres pendant qu'Alex lance régulièrement des appels en français, en espagnol et en anglais à la VHF.

Mais le golfe de Gascogne est grand ; nous sommes à peu près à la latitude d'Arcachon et à longitude de Santander, soit à 80 milles de la côte espagnole. Il n'y a pas un bateau qui vive à l'horizon et *Arcane 17* n'est pas équipé en AIS. Après plusieurs heures dans la pétrole, miracle, et pas mirage, un navire découpe l'horizon dans notre Est ; nous renouvelons nos appels à la VHF, mais sans réponse. Toutefois, nous sommes à peu près dans son cap s'il ne change pas de direction.

Aux jumelles, nous identifions un petit navire de pêche avec deux tangons latéraux déployés ; le timonier a dû nous voir, car il a un peu modifié son cap, mais toujours pas de réponse à la VHF. Nous sortons nos jerrycans et les agitons bien haut avec l'énergie du désespoir ! Le pêcheur nous croise sur notre bâbord à une centaine de mètres, mais continue sa route !

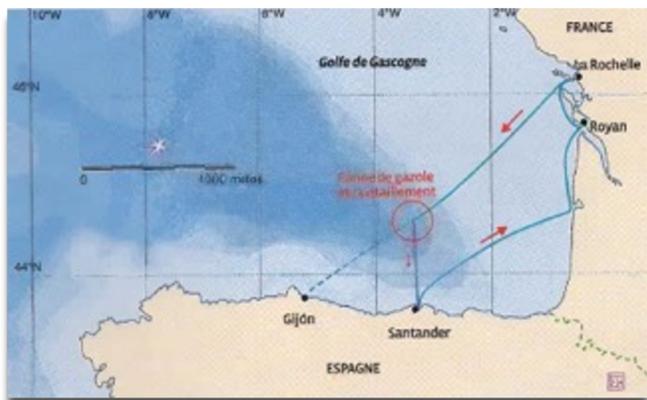
Mais nous voyons que l'équipage commence à relever toutes ses lignes ; après un demi-mille, nous voyons le navire, immatriculé à San Sebastián, faire demi-tour, puis venir à portée de voix.



Nous expliquons notre situation et lui proposons de lui acheter du gazole. Il nous lance un bout auquel nous attachons notre jerrycan. Au bout d'un quart d'heure, nous voyons notre jerrycan ressortir de la machine ; l'équipage nous explique qu'ils ont pu y mettre dix-huit litres en ouvrant un robinet de purge sur la ligne d'alimentation en gazole de leur moteur ; ils nous disent que l'opération de soutirage est compliquée et qu'ils ne peuvent nous en donner plus. Ils nous renvoient le jerrycan grâce au bout : c'est du gazole rouge détaxé !

Ils ne veulent pas d'argent mais nous accrochons une pochette étanche avec un généreux pourboire à leur bout, et expliquons qu'ils doivent l'ajouter à la part de pêche de chaque matelot. Après nous être mutuellement chaleureusement remerciés, ils s'en vont reprendre leur pêche... Alex n'est pas tranquille avec ce gazole détaxé. Nous lui indiquons qu'il s'agit d'un cas de secours et nous attestons le fait tous les trois au livre de bord sous signature.

Après le plein, nous décidons de changer de programme et d'aller, avec le gazole disponible, au port le plus proche qui est Santander. Nous y prenons un bon repos ; visitons la ville, goûtons à la cuisine locale, et... faisons le maximum d'approvisionnement en gazole.



Pour le retour à La Rochelle, c'est une tout autre ambiance : nous sommes pris dans un coup de chien non annoncé, heureusement au portant, avec des rafales jusqu'à 36 nœuds à l'anémomètre. Nous naviguons avec deux ris et le génois déployé au quart... Nous tentons de nous abriter à Arcachon, mais, compte tenu de la présence de forts rouleaux et de notre tirant d'eau, la capitainerie ne veut pas nous laisser rentrer ! Il y a peu d'endroits où s'abriter le long de la côte landaise. Nous décidons de rejoindre Royan en attendant que ça se calme. Le lendemain, la météo est plus favorable et nous permet de rentrer à La Rochelle. Le chemin de Compostelle en voilier sera pour une autre sortie !

POINT COMITÉ

Claude

**Le point du Comité YCMN :
avancée des projets des Commissions et des Groupes de travail**



La Gazette est un des supports d'information qui nous permet, le comité du YCMN, de partager avec vous l'avancement de nos travaux et groupes de réflexion couvrant toutes nos activités.

Tout d'abord un petit rappel sur les Commissions : elles font partie des statuts du club et elles sont au nombre de 6. Elles aident le Bureau et le Président dans la gestion et l'administration de l'association ; elles sont animées par un membre du comité et tous les membres du comité doivent participer à une ou plusieurs commissions, selon compétences et affinités. Des membres n'appartenant pas au comité peuvent également intégrer une commission. Les commissions présentent ensuite le fruit de leurs réflexions et leurs projets au Bureau, qui en informe ensuite le Comité et qui vote idées et budget, puis le comité vous en rend compte, vous les membres et notamment lecteurs de cette gazette.

Statuts (animateur : Pierre-François Deniau), Nouveaux Membres (animateur : Vincent Cattoen), Technique (animateur : Serge Dumetz), Finances & Risques (animateur : Pierre-François Deniau), Animation/Festivités (animateur : Stéphane Ammeloot) et Communication (animateur : Pierre-François Deniau).

En marge de ces commissions statutaires, il y a des groupes de travail ou des Commissions ponctuelles, animés par un membre du comité et regroupant membres du comité et autres membres compétents.

Aujourd'hui : Renouvellement de la DSP (animateur : Pierre-François Deniau), Technique & Aménagements (animateur : Bernard Fellon), Port intelligent (animateur : Laurent Claeys), DK Pulse / CPTS / Guérir en Mer (animateur : Vincent Cattoen), Reconstruction de la Sainte Denise Louise (animateur : Pierre-François Deniau)

C'est le début d'année mais plusieurs Commissions et Groupes de Travail avaient déjà entamé réflexion et mise en place, pas encore réalisation, ce sera pour cette année ! Nous vous tiendrons informés, au travers de cette rubrique, de l'évolution de nos travaux et vous verrez avec nous le club évoluer, s'améliorer, se diversifier...

Après avoir durement travaillé en 2022 pour la révision des statuts, la **Commission Statuts** s'est mise en veille.

La **Commission Technique** travaille sur le réaménagement des infrastructures et l'utilisation des conteneurs en espace technique : vous verrez ce projet se mettre en œuvre avant l'été. Tous les travaux sur le bâtiment sanitaire sont finis.

La **Commission Finances et Risques** prépare des panneaux « Prévention des accidents » et la signalisation des échelles de pontons et de la pompe. Nous vous invitons à lire l'article rédigé par Richard Loncke. Nous préparons également des plans et une information générale, avec la Commission Communication.

La **Commission Communication** a pris en charge le relooking et le fonctionnement du site Web, avec un groupe de travail dédié. L'objectif est une mise en œuvre en avril, avec des améliorations sur le second semestre.

La **Commission Animation-Festivités** a lancé les Ateliers d'hiver (retrouvez le programme en rubrique Ateliers d'hiver et divers) et prépare la Soirée Raclette du 17 février, joyeux et délicieux rassemblement des membres, en toute simplicité et convivialité. Un tel succès l'an dernier qu'il fallait la renouveler cette année ! La Commission prépare maintenant, en collaboration avec la Commission Technique, l'organisation de la Journée Propreté (le samedi 13 avril) qui fêtera également l'ouverture de saison !

Enfin, la **Commission Nouveaux Membres** a organisé une réunion conviviale pour les nouveaux arrivés, autour d'une partie crêpes, pour leur présenter le Club, partager le programme d'animation et d'activités des sections (sorties et concours), rappeler le mode fonctionnement de l'association et les droits & devoirs des membres car nous sommes un club responsable et engagé. C'est l'occasion de rencontrer les membres du comité et les responsables des sections.

Parmi les groupes de travail, il faut citer les beaux projets solidaires de Partenariat DK Pulse et Guérir en Mer (Vincent Cattoen étant le relais au YCMN). Le **Partenariat avec DK-Pulse** est de permettre l'accès à des activités sportives aux personnes en souffrance ou difficulté physique qui reviennent au sport en bénéficiant d'un accompagnement individualisé par des enseignants A.P.A. (Activité Physique Adaptée). Il sera ainsi proposé de mettre en place une bourse aux équipiers pour nos régates. Le but du partenariat avec le YCMN est de proposer une continuité de l'action initiée avec la FFV pour 'rentabiliser' l'équipage formé et organiser des sorties avec le YCMN pour aider nos membres en manque d'équipiers à sortir nos bateaux, dans l'entre-aide.

Le **Partenariat avec les associations "Guérir en mer" et CPTS Provence Santé** a été présenté en AG. Le but est que le YCMN devienne l'antenne du Nord de l'association marseillaise créée pour alléger la fatigue physique et morale des soignants en épuisement professionnel. Des antennes atlantiques existent déjà aux Sables-d'Olonne et à La Trinité. Le but est double : prendre soin des soignants et recréer du lien entre les soignants (Tous sur le même bateau), sur la base de sorties en mer (1 journée/mois entre septembre et juin, sur la base de 6 bateaux pour 30 soignants par sortie). Nous allons organiser une journée à blanc (1^{er} contact) de sensibilisation (prévention du burn-out) avec une sortie sur bateaux à voile et à moteur lors du week-end Port en Fête (Dimanche 30/06 à 11h). Nous vous recontacterons pour rechercher des skippers !

Le Groupe de travail **Port intelligent** nous conduit au projet de marina connectée. Le nouveau logiciel de facturation est opérationnel en français, comme vous avez pu le constater en réglant vos factures, et une nouvelle formule de calcul est mise en œuvre pour les visiteurs. Le but de la marina connectée est de permettre aux visiteurs de réserver en ligne, en mer ou chez soi, de payer en ligne et d'accéder aux services de la marina même en période de fermeture du bureau du port, au moyen d'un QR code et avec la mise en place des bornes eau/électricité connectées. Comme en Belgique ! cela permettra de couvrir le manque à gagner des dimanches et jours fériés ! Les bornes seront installées dans 2 mois. Nous vous tiendrons au courant...

La **reconstruction de la Sainte Denise Louise** est un projet mené par les Monuments Historiques, la CUD, le Musée Portuaire & Maritime, sans contribution financière du YCMN. Après les travaux de reconstruction (selon des plans retrouvés au Musée Portuaire & Maritime), le YCMN accueillera occasionnellement le bateau reconstruit. L'épave historique va être déplacée devant le Musée de l'Opération Dynamo en attente d'un bâtiment de reconstruction.

Plus dans les réflexions, le Groupe de travail **DSP** continue à préparer la reprise de DSP en 2025, travaillant sur les aspects juridiques et relationnels.

LES BENEVOLES DU YCMN

Pierre-Francois

LES BENEVOLES DU YCMN : UNE DENREE RARE AU TRAVAIL INDISPENSABLE ET MECONNU

Des membres du YCMN travaillent dans l'ombre pour le bien commun, et sans eux notre Club n'existerait pas. Ils sont encore dans le monde du travail ou pour certains ils sont à la retraite.

Leur compétence est variée : maîtrise de l'organisation de régates, expérience en droit, industrie, finances, artisanat, médecine, comptabilité, management de projet...

Ils donnent de leur temps, parfois beaucoup de leur temps, souvent au comité, parfois dans des groupes de travail.

A quoi travaillent-ils ?

Les bénévoles traitent des dossiers, ils organisent aussi des événements : Sorties en mer, croisières, régates, ateliers, festivités, opération de communications, toutes actions souvent chronophages. Nous ne citerons pas toutes les actions.

Ils étaient un groupe de 15 pour élaborer un dossier permettant d'obtenir auprès du Grand Port, les garanties financières et l'autorisation de réaliser les grands travaux. Plus d'une année homme a été consacrée à ce travail.

Le suivi des dossiers juridiques sur des litiges initiés il y a plusieurs années ou récemment ainsi que le suivi de la comptabilité mobilisent le mi-temps d'un de nos membres.

Le renouvellement de notre autorisation d'utiliser le plan d'eau (DSP Délégation de Service Public) doit avoir lieu d'ici décembre 2025. L'intérêt de ce renouvellement réside dans le fait que nous restons maîtres (dans le cadre d'un cahier des charges) de qui nous recevons dans nos mouillages, et à quel tarif. Les associations qui ont perdu leur DSP ont souvent vu leurs droits de mouillage augmenter de plus de 30%. C'est par la mise en place d'un suivi relationnel dense que nous pourrions espérer obtenir ce renouvellement, qui nous garantirait l'usage de nos bâtiments. Plusieurs bénévoles sont mobilisés sur ce dossier. Ils apportent leurs compétences et relationnel réciproque.

Nous ne nommerons qu'un seul de nos bénévoles : notre Président dont la compétence de banquier nous a permis d'obtenir les prêts nécessaires à notre développement. Il consacre un mi-temps à son Club, comme quelques autres.

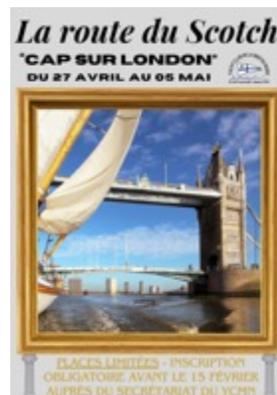
Mises bout à bout, les actions des membres du comité et des membres des groupes de travail représentent plusieurs années hommes offertes au YCMN, c'est-à-dire à nous tous. Si les résultats n'atteignent pas toujours la perfection absolue, aidons-les à les améliorer, ils font de leur mieux. Soutenons-les, ils le méritent. Et surtout, venez les rejoindre au comité ou en groupe de travail.

Texte rédigé par un des bénévoles.



AVRIL

27 AVRIL / 5 MAI



MAI

18 / 20 MAI



JUIN

1 / 2 JUIN

J 80 FLANDERS TROPHY. YCMN / VADK

29/30 JUIN

PORT EN FÊTE. TROPHÉE SNSM



JUILLET

6 / 14 JUILLET



SEPTEMBRE

7/ 8 SEPT

Date à définir

Date à définir

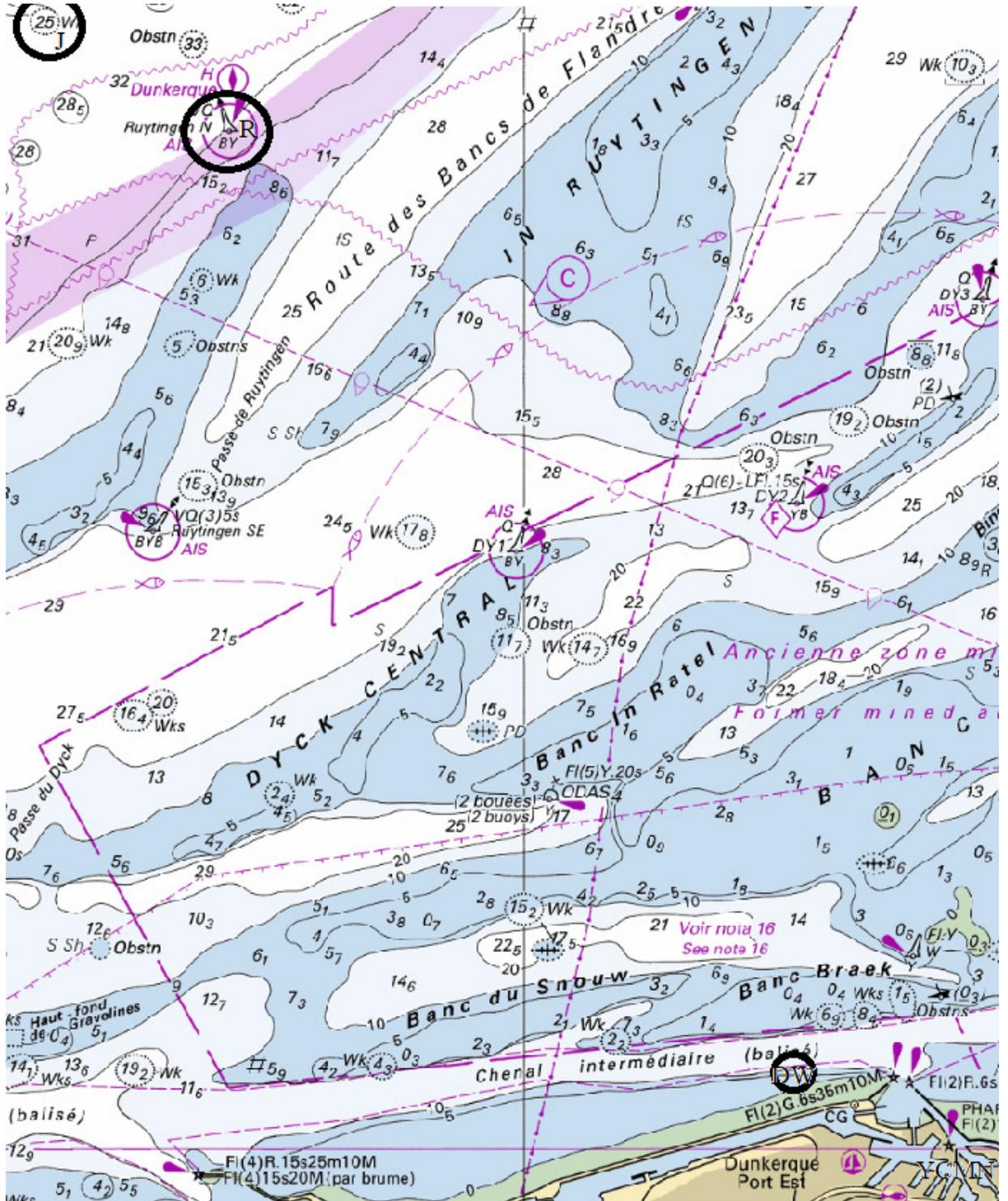
J 80 FLANDERS TROPHY . DAUPHINS
GRAVELINES
NIEUPORT



Planning annuel section moteur

Date	Activité	Lieu	Heure du rendez-vous	Horaires
10 février	Cours de pêche – atelier création de leurres + ligature anneaux	Salle Collet		9h – 12h
17 février	Soirée d'ouverture « repas raclette »	Salle Collet		19h -
2 mars	Cours de pêche- atelier matelotage + nœuds de pêche (cours pratique)	Salle Collet		9h – 12h
16 mars	Cours de pêche – technique de pêche au vif, aux leurres	Salle Collet		9h – 12h
27 avril 28 avril	Concours de pêche au mouillage report du 27 avril	trou à sole	7h15	8h – 12h
9 au 12 mai	Sortie à Brugge	Brugge	à définir	à définir
11 mai 12 mai	Concours de pêche aux bars report du 11 mai	Ridens	6h15 6h45	7h – 11h30 7h30 – 12h
26 mai	Spéciale pêche aux bars (initiation donateurs)	Ridens	7h	7h30 – 12h
1 ^{er} juin 2 juin	Concours de pêche au mouillage report du 1^{er} juin	trou à sole	7h15	8h – 12h
9 juin	Spéciale pêche aux bars (initiation donateurs)	Ridens	7h	7h30 – 12 h
15 juin 16 juin	Concours de pêche hauturière report du 15 juin	Ruytingen Nord (carte : point R)	7h30 – 8h15	9h – 16h
22 juin	Nouveauté : concours de pêche de nuit au mouillage	DW27 (carte : point DW)	18h15	19h – 23h
13 juillet 14 juillet	Concours pêche hauturière (dorades) report du 13 juillet	Epave Jonrix (carte : point J)	7h30 – 8h15	9h – 16h
20 – 29 juil.	Séjour en Hollande	Hollande	à définir	à définir
31 août	Soirée estivale « paëlla »	Salle Collet		19 h
8 septembre	Spéciale pêche aux bars (initiation donateurs)	Ridens	7h	7h30 – 12 h
14 septembre 15 septembre	Concours pêche hauturière (dorades) report du 14 septembre	Epave Jonrix (carte : point J)	7h30 – 8h15	9h – 16h
21 septembre 22 septembre	Concours de pêche aux bars report du 21 septembre	Ridens	6h45 7h15	7h30 – 11h30 8h – 12h
6 octobre	Spéciale pêche aux bars (initiation donateurs)	Ridens	7h	7h30-12h
19 octobre 20 octobre	Concours de pêche aux bars report du 19 octobre	Ridens	5h45 6h15	6h30- 11h30 7h 12h
23 novembre	Soirée fin de saison « couscous » et remise de lots	Salle Collet		18h

CARTOGRAPHIE DES BANCS





Les travaux dans la marina en ce début d'année 2024 : Un port de plaisance d'avenir...

En 2022/2023 nous avons connus une période de travaux exceptionnelle pour le port avec le changement des pieux, le dragage et même l'agrandissement du plan d'eau. En 2024, nous poursuivons notre souhait d'améliorer la marina sur sa capacité d'accueil et dans le domaine de la sécurité tout cela dans une démarche éco-responsable.

Comme évoqué lors de l'assemblée générale du 3 décembre dernier, une vaste opération de remplacement des bornes électriques va être opérée à compter du 4 mars prochain. L'équipe technique du Vieux Cormoran va progressivement retirer les bornes vétustes en commençant par le ponton visiteur puis se décaler vers l'intérieur de la marina jusqu'au ponton C/D. Cette opération vise non seulement à échanger un matériel aujourd'hui dépassé mais surtout à progresser dans une volonté d'une marina connectée et responsable dans sa gestion de l'électricité notamment.

Un nouveau système d'accès va remplacer les digicodes. Des lecteurs de QR code vont être mis en place sur le portail d'accès principal mais aussi sur les 2 portails d'accès aux pontons. Afin de faciliter la prise en main du système et de retrouver une carte de membre du YCMN, des cartes individualisées vont être éditées et seront distribuées au bureau de port (une information sur la date de mise à disposition sera communiquée ultérieurement). Cette première carte est gratuite en revanche, si vous souhaitez en avoir une deuxième merci de nous l'indiquer le plus rapidement possible. Cette deuxième carte sera facturée 5€ tout comme la réédition d'une carte en cas de perte ou vol.

Ces systèmes de bornes connectées et de lecteur de QR codes permettront de faciliter l'accueil des visiteurs et plus particulièrement la clientèle Néerlandaise qui connaît parfaitement le système Arabel / I-Marina qui est notre partenaire sur ce projet.

Nouveauté pour la marina, l'installation de pompes à eaux grises et noires. Ces dernières seront situées sur le ponton I/J côté extérieur de la marina. L'objectif étant cette fois-ci d'avoir une approche plus écologique et inciter les plaisanciers à adopter les bons gestes pour l'environnement.

En parallèle de ces modifications et améliorations, mais cette fois-ci d'un point de vue sécurité, seront installées sur les pontons des points lumineux afin d'assurer la sécurité des déplacements la nuit et limiter ainsi le risque de chutes. De même, nous allons rajouter 8 nouvelles échelles de remontées qui seront signalées par des drapeaux, nous vous invitons à les repérer dès que ces dernières seront en place.

Comme vous vous en doutez, la réalisation de ces travaux entrainera des coupures d'électricité sur les pontons mais nous vous assurons que cela se fera sur une période aussi courte que possible. Nous estimons une fin des travaux au 1^{er} mai prochain.

Nous avons également entendu vos problématiques avec le Wifi, nous sommes désormais sur la phase finale de l'amélioration de ce service avec une refonte complète de notre installation. Cela devrait considérablement améliorer le service fourni et enfin garantir un Wifi de qualité pour vos escales à bord du bateau.

L'équipe technique du Vieux Cormoran, votre marina.

INFOS La pompe de secours du YCMN

UNE SORTIE EN FAMILLE

Par une belle journée de printemps, je nettoie avec ardeur le pont de mon bateau quand je constate que mon nouveau voisin de ponton, en face, part pour une balade en famille... Vous savez cette sortie où nous sommes fiers de faire découvrir la voile à toute la famille dont enfants et grands-parents !

Le bateau glisse sur l'eau et passe devant moi ; je leur fais un signe de la main en criant "bonne balade". C'est un bon temps pour faire découvrir la voile...

Je me replonge dans mon brossage...

"On coule ! on coule !" ... des cris me sortent de mes pensées de laveur de pont... Ils reviennent déjà ??? bon... "On coule! on coule !" ... Faut pas pousser ! Il doit y avoir un seau d'eau dans les fonds... Tout en me faisant cette réflexion, je constate avec surprise que leur proue est sérieusement enfoncée dans l'eau.

Désolé de la tournure de la sortie (qui peut sérieusement refroidir les invités), je leur crie que j'arrive avec une grosse pompe car **sachez qu' il y a une grosse pompe électrique de disponible dans un coffre sur le ponton, juste en bas de la passerelle de descente principale, face à la capitainerie.**

J'arrive au bateau ; demande de l'aide pour dérouler le tuyau et la rallonge électrique de la pompe afin de pouvoir la mettre en route. Je monte à bord du bateau en interrogeant le skipper : "tu as trouvé ta voie d'eau ?" "Non je ne suis pas sûr !" ... Je descends dans le bateau et constate que les planchers flottent ; mon pied se pose sur le fond du bateau et... je remplis ma botte d'eau. Oups !!!

Il faut vraiment que je trouve cette voie d'eau... La chance est avec moi. Je vois rapidement un magnifique trou bien rond, avec une belle couleur vert émeraude ! Un passe coque sans sonde (!!!) obturé par un bouchon qui a décidé de sauter, voilà l'origine de la voie d'eau. Je pose tout de suite mon pied sur cet orifice afin de le boucher...

Pendant ce temps, copains et coups de mains se sont présentés à l'aide et la pompe est mise en route et la pinoche est posée.

Voilà une mésaventure qui finit bien, un bon lavage avant séchage intérieur du bateau, et pour le skipper une histoire à écrire dans le livre de bord puis direction restau... pour se remonter le moral !

Donc sachez tous qu'au pied de la passerelle descendant sur le ponton F, est situé un coffre noir en plastique avec dedans une pompe à gros débit !



LES ATELIERS...

La saison 2023-2024 des ateliers pratiques et théoriques se termine.

Merci à celles et ceux qui ont animé les 13 ateliers déjà réalisés.

Merci à tous les participants qui ont témoigné de leur intérêt pour cette activité.

Une date à retenir encore:

1^{er} JUIN 2024 : Récupérer un homme ou une femme à la mer (voir annonce ci-dessous)

samedi 13 avril. journée propreté au YCMN

Samedi 01 juin . récupérer un homme (ou une femme) à la mer

Le 01 Juin 2024, le Y.C.M.N. organisera, en collaboration avec la S.N.S.M, un atelier destiné à apprendre à récupérer un membre de l'équipage tombé à l'eau !

Le matin : atelier théorique (1 h) conduite à tenir lors d'une chute à la mer

L'après-midi : atelier pratique (3 h) de récupération d'un homme à la mer



Infos pratiques

Ouverture du Bureau du port :

EN BASSE SAISON : du lundi au vendredi, 9h-12h et 13h-17h et le samedi sur rendez-vous

EN SAISON (à partir du 1^{er} mai) : du lundi au samedi, 8h-12h et 15h-18h

Contact : secretariat@ycmn.com Tel : 03.28.66.79.90

Une boîte mail pour remonter les problèmes techniques du club : boxtechnique@ycmn.com

Une boîte mail pour joindre/informer le comité : boxcomite@ycmn.com

Cette Gazette a été réalisée par Claude Pichocki-Seyfried, Danielle Debouver, Kity Blanquart, Hervé Castelin, Guy Blanquart, Michel Debouver et Thaddée Ruyant, lequel en a assuré la mise en page.

Nous remercions tous les membres du club ainsi que Hubert qui nous ont envoyé articles et informations pour nourrir cette gazette.

Prochaine parution prévue au cours du dernier trimestre 2024.



Le port de Dunkerque. Par Nicolas DE STAEL.

été 1954

IPNS : Yacht Club de la Mer du Nord, quai des monitors 59140 Dunkerque.

Contact pour la gazette : gazetteycmn@gmail.com