

Novembre 2024

GAZETTE YCMN



Editorial

Le YCMN :

- Un club,
- 229 bateaux à voile ou à moteur, grands ou petits, récents ou anciens,
- 253 membres et leur famille,

Une même passion : LA MER et différentes manières de la vivre ! Il y a :

- Celui qui reste au ponton,
- Celui qui sort toute l'année pour taquiner le bar ou jouer avec le vent,
- Celui qui profite de ses vacances pour enfin s'aérer à la pêche, en régate, en promenade, en croisière côtière ou semi hauturière, voir hauturière...

Chaque façon de pratiquer cette passion est respectable et aussi à découvrir, pour mieux se connaître et s'apprécier ! C'est l'esprit de cette gazette ! Les articles et photos que vous avez été nombreux à nous envoyer témoignent de la diversité de notre club. Nous n'avons pas réussi à publier tous les articles dans cette édition, certains paraîtront dans la prochaine gazette.

Un grand merci à tous et toutes pour votre participation !

Que le YCMN soit un lieu de tolérance, de solidarité, de curiosité de l'autre !

Nous vous souhaitons une agréable lecture !



Pour l'équipe de rédaction Danielle et Kity



A paraître dans la prochaine gazette :

- Redonner vie et Transférer l'âme du Sainte Denise Louise dans sa réplique, par Pierre-François Deniau,
- Fortune de mer Classique : « Jonas » tombé à l'eau d'Attila, par Laurent Claeys,
- Tonnerre de Brest ! Encore une histoire de bout dans l'hélice ! par Jean-Claude Waeselynck.

Le mot du président novembre 2024

Le mot du Président : Progresser en toute sécurité.

Chère amie, cher ami,

L'année 2024 a été une superbe année pour notre association YCMN. Cela n'aurait pas été possible sans la belle participation de nos membres tant sur l'eau qu'au sein de nos activités sur terre... C'est ce que vous allez découvrir ou revivre à travers cette gazette.

J'en profite pour vous faire passer un message important concernant la sécurité sur notre plan d'eau. Nous avons récemment sécurisé la zone en doublant les échelles de secours sur les pontons, en installant un nouvel éclairage et en ajoutant des prises encastrées. Ces améliorations visent à garantir votre sécurité et à rendre notre environnement plus fonctionnel. Cependant, un point noir persiste : nous avons constaté que de nombreux bateaux n'ont pas d'amortisseurs sur leurs amarres. Par mauvais temps, cette absence peut entraîner des risques pour votre bateau et nos installations. Les violents à-coups exercés sur les amarres entraînent régulièrement des ruptures de taquets sur nos pontons et sur vos bateaux. Des ruptures d'amarres surviennent aussi parfois. Au dommage causé directement au matériel s'ajoutent alors les désordres créés par un bateau partiellement libéré.

Je demande donc à chaque skipper de vérifier la correcte installation d'amortisseurs dont la présence est d'ailleurs prévue dans les clauses de mise à disposition d'un mouillage par le Vieux Cormoran.

Que 2025 nous permette de progresser encore : en mer, ensemble !

Bien amicalement, votre Président

Daniel Zelnio



Sommaire

- Les J80 du YCMN p 03
- Eloge de la mer et du vent p 07
- Notre première boucle en mer Baltique p 09
- L'indemnisation en assurance plaisance p 12
- Zomer Bols p 17
- Les concours de pêche p 21
- Motonautisme p 22
- Escapade à Chausey p 24
- Port en fête p 28
- L'Equinoxe à Gravelines p 31
- Le point du comité p 35
- Modernisation de votre marina p 36
- Ateliers hivernaux p 39
- Info pratiques p 40
- Photos insolites p 41



JEMSS

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

Résumé de l'activité de la section J80 année 2024



SPI OUEST France avril 2024

JABUSE a été chouchouté cet hiver : stickers décollés puis coque déjaunie, ponçage de la carène puis application de 2 couches d'antifouling et enfin nouveau ponçage au grain 320.

Pour leur première participation au **SPI OUEST France 2024**, Patrick, Nathalie, Charlotte et Thomas de la **section J80 du YCMN**, accompagné par Tanguy LEMAITRE (moniteur de voiles en Normandie), se classent à la **38^{ème} place**.

Au total, ce sont **62 J80** qui ont pris le départ lors de ce week-end de Pâques à **La-Trinité-Sur-Mer**.

Pour revivre notre aventure, voici notre journal de bord :

<https://ycmn.fr/2024/04/section-j80-retour-sur-la-46eme-edition-du-spi-ouest-france-2024/>

FLANDERS TROPHY NIEUPOORT. Avril et Juin 2024

L'équipe participe ensuite à la Flanders Trophy en avril, notre journal de bord : <https://ycmn.fr/2024/04/retour-sur-la-flanders-trophy-nieuport-j1j2-27-et-28-04-2024/>

Thomas, Alexis, Nathalie, Charlotte et Luc de la section J80 du YCMN se sont classés 10^{ème} sur 18 lors des 2 premières journées de la Flanders Trophy à bord de JABUSE les 27 et 28/04/2024.



Retour sur les J3 et J4 de la Flanders Trophy en juin bord :

<https://ycmn.fr/2024/06/retour-sur-la-flanders-trophy-dunkerque-j3-j4-1er-et-02-06-2024/>

Thomas, Valery, Nathalie, Charlotte et Luc du YCMN se sont classés 5^{ème} sur 9 lors des journées 3 et 4 de la Flanders Trophy à bord de JABUSE les 1^{er} et 02/06/2024

Top départ du carénage de MOJITO

<https://ycmn.fr/2024/05/section-j80-top-depart-du-carenage-de-mojito/>



Quelques membres du YCMN se sont réunis ce samedi 25/05/2024 afin de commencer le carénage de Mojito l'un des J80 du club. Merci à Charlotte, Luc, Thomas, Alexis, Nathalie, Laurent A., Laurent R. et Valery. pour leur temps et leur aide



Remise à l'eau de Mojito
le 11/10/2024





Pour la suite :

- Notre objectif est d'avoir une équipe fixe de 5 équipiers pour s'entraîner et régater sur **Jabuse** ;
- Avoir suffisamment de monde pour faire sortir les 2 J80, priorité à la balade pour **Mojito** (ce qui ne l'empêche pas de régater) ;
- **Participer en 2025.**
au spi ouest à La-trinité-Sur-Mer,
au mondial J 80 à Nieuport
- ainsi qu'à la **Flanders Trophy** et aux entraînements avec les J80 d'autres clubs.

Quelques photos de la saison, beaucoup de soleil et de sourires.

Éloge de la mer et du vent

Éloge du large et de la lenteur



Un voilier est un bateau à voile propulsé par le vent. Et pourtant...

On disait que la voile était le moyen le plus lent pour aller d'un point A à un point B où on n'avait rien à y faire. C'était l'époque du loisir lent. C'était le Muscadet, le Sangria, le First. Les bateaux de la coupe de l'America étaient des bateaux lourds et lents. Aujourd'hui, c'est vitesse à tous les étages. C'est carbone, mât aile, quille pendulaire et foils pour les régatiers. C'est moteur, en ligne droite et avec le courant pour les autres. Comme tout est fait pour la vitesse, on passe le moins de temps possible en mer. Le slogan pourrait être « un voilier pour être à terre ».

Si les gens aimaient la mer et le vent, ils feraient route à la voile. Bien sûr, ils n'iraient pas vite. Ils iraient gîtés, ils tireraient même des bords. Ils borderaient, ils choqueraient, ils loferaient, ils abattraient, ils vireraient, ils empanneraient. Bref, ils manoeuvreraient. Ils essaieraient de sentir le vent. Ils n'auraient pas de capote ou ils navigueraient après l'avoir abaissée. Il y aurait des refusantes et des adonnantes. Il y aurait ce moment magique où le voilier glisse en silence sur une mer plate. Il y aurait ces moments de grâce où le voilier lofe au sommet de la houle et abat dans le creux. Il y aurait ces moments où il n'y a pas besoin de toucher à la barre car le bateau n'est ni mou ni ardent.

Si les gens aimaient la mer, ils iraient au large. Le large, c'est quand on ne voit plus la terre sur tout l'horizon. Ils iraient voir des bouts de désert salé. Le large, c'est la dilution du voilier sur la mer jolie. Le large, c'est la déconnexion, c'est la solitude assumée du monde. Le large, c'est aussi les oiseaux de mer, les pétrels, les fous de bassan, les guillemots. Naviguer au large, c'est oublier la terre pour la mer et le ciel. Le large, c'est la liberté de sa route, ce qui n'existe ni à terre ni en l'air.

Si les gens aimaient la mer, ils navigueraient la nuit. D'abord, c'est le meilleur moyen pour se rendre à destination en engrangeant des milles. Ensuite, les nuits sont aussi différentes que le sont les jours. Il y a des nuits froides, nuageuses, pluvieuses et sans lune. Il y a des nuits ventées. Il y a des nuits à taper dans les vagues. Mais il y a aussi des nuits pleines d'étoiles. Il y a aussi des nuits où le ciel éclaire les vagues. Il y a aussi des sillages phosphorescents. Naviguer la nuit, c'est aussi voir le coucher de soleil en mer, souvent flamboyant, et le lever de soleil, plus froid, plus blafard mais signe d'une aube naissante.

Si les gens aimaient la voile, ils passeraient du temps en mer. Ils navigueraient plus longtemps. Bien sûr, il y aurait moins de confort. Naviguer plus longtemps, c'est accepter des conditions d'hygiène sommaires. C'est ne pas prendre de douche tous les jours. C'est se rationner sur l'eau. C'est donner moins d'importance à son style vestimentaire. C'est accepter de manger différemment. C'est remplacer l'assiette par le bol ou le mug. C'est accepter de partager plus longtemps un espace restreint avec les autres. Naviguer longtemps, c'est du ré ensauvagement.

Si les gens aimaient la voile, ils en feraient. Ils n'utiliseraient leur moteur que pour les entrées et les sorties de port, pour la vraie pétrole et pour recharger les batteries.

Si les gens aimaient la mer et le vent, ils aimeraient le large et la lenteur. Ils ne se mentiraient pas et ils auraient un voilier qui fait de la voile. Ce seraient des voileux. J'en croise parfois au large mais c'est de plus en plus rare.

Edouard HALBERT
Voileux





Notre première « boucle » EN MER BALTIQUE



2024 La mer appelle nos désirs de voile

Envie d'ailleurs ! Faisons le: ce sera destination La mer Baltique

Nous prévoyons notre voyage pour une période de trois mois avec un départ entre le 1er et 10 Juin, selon météo, et un retour début Septembre.

Notre aventure est coupée en trois étapes

1. Mode convoyage de Dunkerque vers l'île d'Helgoland
2. Helgoland qui sera notre point de départ en mode touriste, sans planning ou escales précises tant il y a de choses à découvrir et sans nous mettre de pression.
3. Le retour à Dunkerque, fin de notre aventure, qui sera symbolisé par le passage à nouveau, à Helgoland, qui, à l'aller comme au retour nous permettra de découvrir l'île sous la tempête mais aussi sous le soleil, deux visions contradictoires et toutes aussi magiques l'une que l'autre, afin de revoir nos nichées de Fous de Bassan qui seront sur le point de faire leur premier envol.



La boucle en mer baltique, quel merveilleux souvenir.

Elle se fera par l'entrée et la sortie du canal de Kiel, en parcourant la côte Nord Est de l'Allemagne, la côte Est du Danemark et la côte Ouest de la Suède. Nos points les plus au Nord seront la pointe de Grenen pour le Danemark, lieu de la rencontre entre la mer du Nord et la mer Baltique, puis l'île de Torjn pour la Suède.

Nous découvrirons aussi les nuits claires ou les non nuits.....

Merci au hasard qui a voulu que nous visitions le Danemark avant la Suède : cela a donné une belle graduation dans la beauté des paysages.

Une chose est sûre, aucune photo ne pourra restituer tous nos moments d'émotion devant ces paysages, certains ponctués par de grandes villes comme Aarhus, Skagen, Gotheborg, Copenhague, Malmö, Rostock.



Une très belle surprise pendant notre voyage, la visite de nos amis du YCMN Yvan et Laure (Stillfirst) à Copenhague, avec lesquels nous avons partagé de mémorables moments et qui ont pu constater à quel point cette ville est pleine de contrastes.

Ce voyage rassurant, par une « veille » de nombreux ami(e)s et d'échanges sur WhatsApp, nous a donné la sensation qu'ils voyageaient avec nous.

Et la météo me direz-vous ?

Globalement, elle fut belle par son micro climat, avec peu de pluie, soleil et températures entre 22 et 26°.

Bloqués dans certains ports par des coups de vent, nous a permis de faire parfois, de merveilleuses découvertes. Nous avons éprouvé un bien-être, un équilibre entre le corps et l'esprit.

Vous l'aurez compris ce voyage a éveillé tous nos sens. C'est un luxe de prendre des libertés, de relativiser le temps, de découvrir des modes de vie différents, la faune, la flore, de s'extasier devant la beauté de chaque pays.



C'est donc excités et très impatients que nous envisageons à l'avenir, de voguer à nouveau en Suède pour enrichir notre expérience.

L'indemnisation en assurance plaisance (et dans bien d'autres cas aussi !)



La police d'assurance est un acte contractuel juridique et financier qui engage chacune des parties :

- Le souscripteur :
 - à déclarer exactement et spontanément à l'assureur toutes données propres à lui permettre d'apprécier au mieux les risques encourus ;
 - à s'acquitter de la cotisation, qui est la conséquence de ces risques.
- L'assureur :
 - à indemniser l'assuré ou un tiers dès lors qu'une garantie du contrat est mobilisable.

Les Conditions Générales d'une police d'assurance sont d'une lecture peu digeste et à moins de souffrir d'insomnie, il est courant de constater que rares sont ceux qui prennent le soin de lire ce contrat qu'ils auront pourtant librement signé. Quitte à incriminer ledit assureur, le cas échéant, et lui reprocher les fameuses « petites lignes » pourtant existantes et non-cachées...

Aussi et sans rentrer dans le détail des clauses et conditions d'une police d'assurance dont l'essence est très largement inspirée par le Droit (cause principale des difficultés de compréhension), cet article expose succinctement quelques explications, conseils et préconisations utiles pour faciliter le règlement de votre sinistre, par votre assureur et/ou celui de votre adversaire si vous étiez victime, étant précisé que la gestion des dommages corporels n'est pas évoquée ici.

**Il existe ainsi en cas de sinistre, plusieurs constantes dans la profession...
en voici quelques-unes essentielles.**

La déclaration du sinistre doit être présentée sous un format pérenne (courrier postal, courriel, télécopie, ...) et doit être la plus précise possible en répondant, quand cela est réalisable, aux questions suivantes :

•Où ?

Situez le lieu où l'événement s'est produit. La précision n'étant jamais l'ennemi du bien, il est possible d'indiquer le point GPS, à défaut d'une adresse.

•Quand ?

La date et l'heure. Le « quand » ne correspondra pas nécessairement à la date de déclaration... On peut en effet subir un dommage dont la date de réalisation est parfois très antérieure à celle où on en a connaissance. En ce cas, indiquez la date à laquelle vous découvrez ces dommages.

•Comment ?

C'est probablement l'aspect le plus important de la déclaration : plus seront précises les circonstances dans lesquelles l'événement s'est produit, mieux le gestionnaire du sinistre chez l'assureur comprendra le contexte dans lequel le dommage est survenu. Il ne s'agit – surtout – pas d'écrire un roman, mais bien d'expliquer simplement et précisément.

Un croquis peut utilement compléter cette partie de la déclaration, le bateau pouvant être représenté par un rectangle surmonté d'un triangle indiquant la direction du bateau au moment de l'accident :

Enfin, ne soyez pas « imaginaire » : les experts et gestionnaires savent recouper les données et informations, et si celles-ci apparaissent contradictoires, un gyrophare orange s'allumera dans leur esprit ! N'inventez donc pas.

Il est utile d'indiquer les coordonnées complètes des autres personnes en présence : nom, prénom, adresse du domicile, numéro de téléphone, adresse mail, nom, marque, modèle et port d'attache du bateau. N'hésitez pas à proposer, en restant dans la réciprocité des échanges d'information, de photographier les documents essentiels : attestation d'assurance, carte de navigation ou acte de francisation, éventuellement pièces d'identité. Par contre, ne photographiez pas les personnes : il n'est pas certain que cela soit apprécié...

•Quoi ?

Enfin, décrivez les dommages que vous avez subis... ou causés, sans omettre de préciser l'annotation « *sous réserve d'expertise* » ou « *sous réserve de démontage* » ou encore « *sous réserve d'avis du chantier* ».

Une petite astuce : en cas de collision avec un tiers (navire, ponton, etc.), il est tout à fait possible d'utiliser un constat amiable d'accident automobile en corrigeant manuscritement les termes et mots propres à l'automobile par ceux exclusifs à la plaisance. Le format du constat amiable est européen, c'est à dire qu'il est identique à chaque pays, et dans la langue concernée. Les cases de circonstances doivent répondre à « *suis-je dans cette situation au moment précis de l'accident ?* » (c'est-à-dire : ni avant, ni après le choc) : si une case ne répond pas au contexte, ne la cochez pas ! Le constat doit être librement complété puis signé par chaque partie, (chacun a le droit d'être en désaccord, mais avec politesse). Gardez-en donc un ou deux exemplaires à bord.

Revenons sur le « quand »...

Chacun sait, ou en a entendu parler, que le Code des Assurances (art. L 113-2-4°) impose que la déclaration, doit être réalisée selon la nature du sinistre sous un délai de X jours.

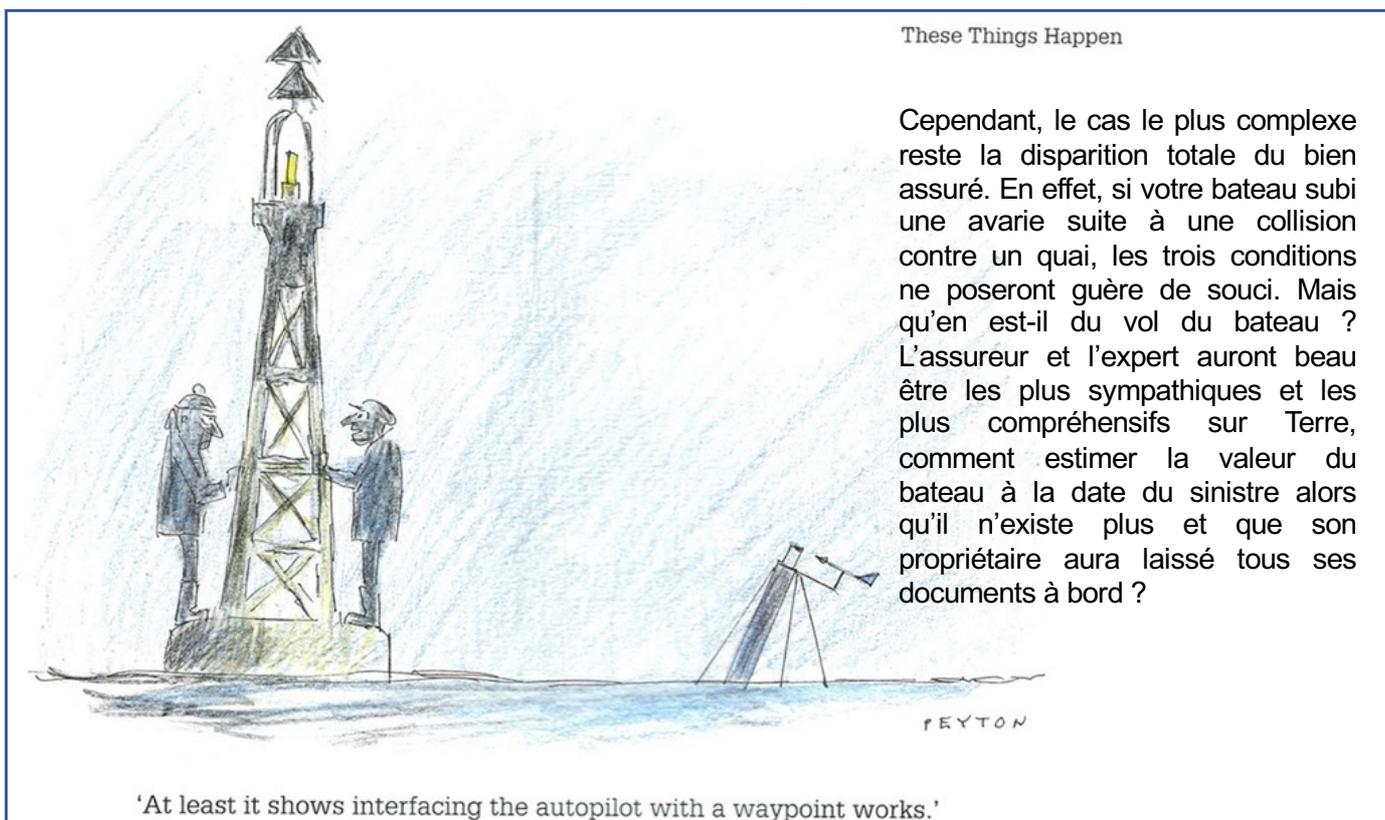
Or, cette condition législative de la déclaration ne vaut que si, et seulement si, le retard de déclaration serait à l'origine d'un préjudice supplémentaire à l'assureur : par exemple, dans la suite d'une tempête, un assuré a mis un mois pour déclarer que sa toiture avait été endommagée ; il s'en est suivi des dommages causés par des infiltrations d'eau ; l'assureur est en droit d'opposer à l'assuré un refus de prise en charge, puisque non-informé, il n'a pu - via l'expertise par exemple - faire prendre les mesures conservatoires (bâchage provisoire de la toiture). Un assureur qui vous reprocherait donc de ne pas avoir respecté ce délai sans prouver l'existence des sur-dommages qui seraient la conséquence directe à ce retard de déclaration, serait bien gêné de faire prospérer son refus devant un Tribunal...

Enfin, la déclaration de sinistre doit demander à l'assureur le bénéfice des garanties souscrites. A l'occasion d'un jugement rendu dans les années 2000, la Cour d'Appel avait donné raison à Axa qui avait refusé de régler le sinistre au motif que le courrier de déclaration de sinistre d'incendie ne demandait pas l'intervention en garantie de sa police. Le Droit n'a pas vocation de suivre la morale.

La deuxième constante porte sur la réclamation du préjudice subi...

Primo, l'assuré ou le lésé a l'obligation de prouver :

- Avoir un intérêt légitime à réclamer le dommage (par exemple, être propriétaire du bien endommagé) : cela se fait par tous les moyens disponibles (facture, titre de propriété, acte de vente, etc.) ;
- L'existence du bien sinistré : outre les documents précités, toute forme de preuve est admissible comme des photos, des vidéos, ...
- et enfin sa valeur... : en cas de sinistre total (fortune de mer, vol, incendie), une expertise préalable récente d'état et de valeur est un vrai « plus ». En cas d'avarie, présentez tous les devis de travaux que vous estimerez nécessaires (l'expert fera le tri) et seulement ceux en relation avec le sinistre (ne cherchez pas à glisser dans votre demande des travaux sans lien, l'assureur et son expert n'apprécieront pas ; parfois, des professionnels « bienveillants » surestiment leur travaux pour gommer la franchise contractuelle : là non plus, personne ne sera dupe...), ainsi que la copie des factures d'achat et de travaux antérieurs en relation avec les dommages subis (lire plus bas).



Cela amène donc à évoquer l'expertise et quelques conseils :

- Conservez des doubles de tous vos documents : s'ils sont détruits ici, ils peuvent exister en duplicata et copies ailleurs. Une clef USB confiée à un proche et sur laquelle auront été sauvegardés photos et documents (le format PDF est préconisé), peut être une bonne solution
- L'expert est mandaté et payé par la société d'assurance : il agit donc comme un préposé de celle-ci. La première conséquence est une forme de lien de subordination et – malheureusement et parfois – quelques experts sont très sensibles à ce lien et les honoraires qui y sont liés. Cependant, ces quelques cas ne font – heureusement ! – pas la généralité : dans le monde de l'expertise maritime et notamment en plaisance, les experts sont des indépendants, et sont conscients que si un jour un assuré est un « sinistré », un autre jour il peut aussi être celui qui commande et paie l'expertise, notamment avant un achat ou une vente...
- L'expert est d'abord un être humain, qui doit remplir une mission, avec tout ce qu'il peut porter de positif et de négatif : courtoisie, respect et rigueur sont des maître-mots. Tout comportement irrespectueux voire agressif, ne pourra que desservir !
- Préparez votre dossier en amont de l'expertise : plus le dossier sera complet, plus l'expert ira vite, plus il sera de bonne humeur !

- Préservez absolument la preuve de la matérialité des dommages : par exemple, empêchez le chantier de procéder aux réparations tant que l'expert n'a pas constaté les dommages à votre bateau. Et si l'expertise n'est pas rapidement réalisable ou impossible (vous êtes en séjour au fin fond de la Casamance 😊), prenez des photos, demandez un descriptif des dommages rédigé par un représentant d'une autorité locale (mairie, port, etc.) et preuve de cette qualité (copie de pièce d'indenté ou tout autre justificatif) ou un constat d'huissier exhaustif, puis présentez ces pièces à l'assureur en lui demandant son accord écrit à faire réparer : l'expertise pourra alors être réalisée ultérieurement sur pièces.
- Il est aussi nécessaire de rappeler qu'aucun assureur ne pourra reprocher que le skipper ait dû prendre des mesures conservatoires d'urgence évitant ainsi une aggravation des dommages, et donc du coût du sinistre. Par contre, l'absence de ces mesures conservatoires pourraient être opposée.
- Enfin, si l'assurance terrestre a habitué les assurés à être indemnisés sans débours (par exemple, l'aile cabossée de votre voiture sera remboursée sans vétusté), l'assurance plaisance reste pour un bien totalement sinistré (par exemple : un grément à remplacer suite à une rupture d'étai) sur la pratique classique de l'indemnisation, en valeur réelle du bien endommagé à la date du sinistre ou, autrement exprimé, vétusté déduite. En cas de réparation partielle (par exemple, un gel-Coat sur un point de collision), la vétusté n'est normalement pas applicable.

Il existe cependant quelques contrats sur le marché qui acceptent, sous certaines conditions, d'indemniser en valeur à neuf au jour du sinistre.

Il appartient donc à la victime de prévenir cette vétusté et ainsi la minimiser : par exemple, une voile a été déchirée lors d'une tempête mais, par chance, le skipper a conservé la facture descriptive de travaux et le rapport de révision de ses voiles qu'il a fait réaliser l'année précédente auprès d'un professionnel. L'expert saura en tenir compte.

Un mot sur la vétusté... D'abord, elle est normale : si vous achetez un bien neuf, vous accepterez de le payer à son prix du neuf. Si vous souhaitez acquérir le même bien, mais d'occasion, accepteriez-vous de le payer au prix du neuf ? Sous une lecture strictement financière, l'assureur qui indemnise le sinistre « rachète » le dommage à son assuré et il paie donc à un prix « réel ».

En assurance plaisance particulièrement, la vétusté peut s'exprimer sous deux formes : soit elle est strictement contractuelle et équivaldra à un taux d'abattement selon le nombre d'années ou de mois d'âge du bien sinistré (par exemple : 1% par mois d'âge) ; soit elle est « à dire d'expert », ce dernier se référant alors soit à la technique en vigueur dans la profession, soit à son expertise propre. Cette dernière situation peut se révéler la plus défendable pour l'assuré : la vétusté étant d'abord le reflet d'un état de bon ou de mauvais entretien, au mieux l'assuré saura justifier des travaux réguliers d'entretien et de réparation, plus l'expert aura un avis positif et le taux de vétusté sera moindre, voire quasiment « négociable ».

Il est enfin important de souligner que les justificatifs sont des documents établis par des professionnels : si vous produisez une facture d'achat d'huile de moteur en expliquant que vous réalisez la vidange vous-même, soyez certain que cette économie sur votre budget d'entretien se retournera contre vous lors de l'expertise. Il en est de même de ceux payés « au noir » (précaution propre à notre époque : expression sans lien avec l'esclavagisme mais remontant au Moyen-âge quand la prévôté faisait travailler de nuit).

Enfin, la troisième constante concerne la **justification du dommage** que l'on subit par l'action (ou l'inaction) d'un tiers... ou celui que l'on cause à autrui. Autrement dit, ceux qui relèvent de la **responsabilité civile**.

En droit « latin » (notamment d'Europe continentale occidentale... qu'on oppose dans leur « philosophie » au Droit Anglo-saxon), et sauf dans quelques cas particuliers (par exemple la faute inexcusable de l'employeur ou la responsabilité locative qui relèvent du régime de la présomption de faute), le Droit Commun impose au lésé (ou son ayant-cause, si absence) de démontrer :

- La faute de celui qu'il accuse des dommages subis ;
- L'existence de ces mêmes dommages ;
- Et surtout, la causalité, c'est-à-dire le lien entre la faute prétendue et le dommage.

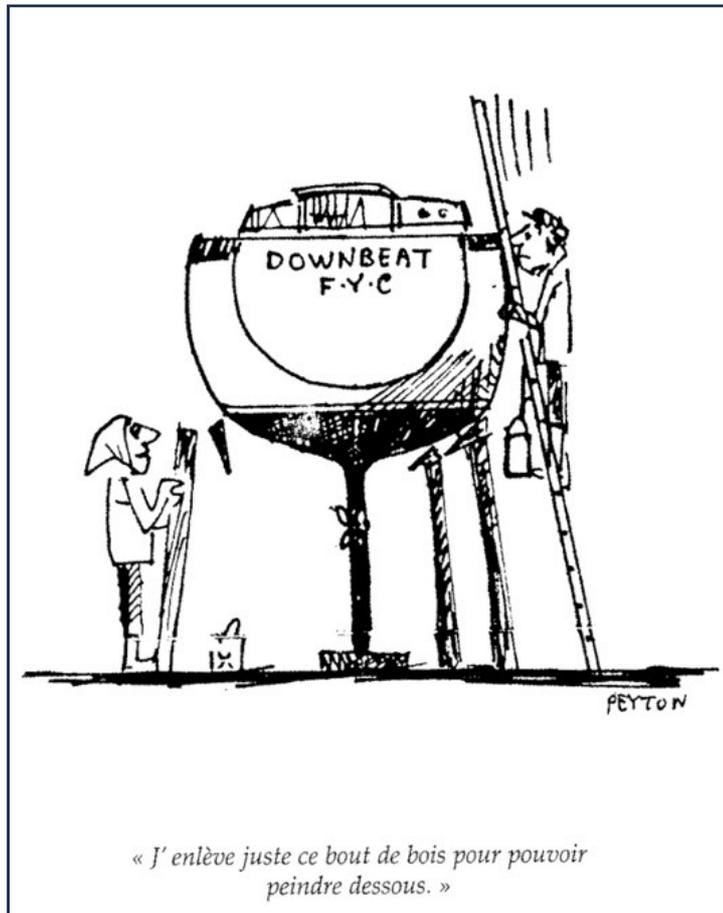
Ces preuves sont parfois simples à réunir : le constat d'accident entre les parties, dès qu'il est rempli et signé contradictoirement, suffira. Mais, si le tiers est retors - *une personne de mauvaise foi se révèle rapidement car souvent fuyante ou à l'inverse immédiatement agressive* – sollicitez de suite et avant qu'ils ne quittent la scène des témoins de l'accident. Généralement, un peu coincé, cela suffit à obtenir du tiers sa coopération et qu'il se modère.

Sinon et dans le cas d'un désaccord entre les parties, les témoins auront alors à écrire sur papier libre, avec leur coordonnées complètes, leur version des faits (les fameux « où ? quand ? comment ? » etc..) et accompagner obligatoirement leur témoignage d'une photocopie d'une pièce d'identité. Il est possible de compléter tout cela par quelques photos, voire une vidéo, mais qui n'auront qu'une valeur explicative, rarement de preuve formelle car tout aussi rarement prises au moment exact de l'accident.

N'oubliez pas que les autorités portuaires peuvent être un appui efficace afin que les parties soient tempérées dans leurs échanges : il n'est pas vraiment utile de se faire brutaliser, ou inversement, pour qu'un simple accident soit résolu amialement. C'est contrariant, certes, mais ce n'est que du matériel...



Dunkerque, le 25 octobre 2024
Vincent CATTOEN



Voilà, cette participation à la Gazette du YCMN aurait pu être encore bien plus étendue, tant il y a à dire et expliquer sur ce seul aspect de l'assurance plaisance... mais j'espère que ces quelques principes et astuces vous permettront, si cela devait arriver, d'éviter de maudire votre assureur et même de lui exprimer votre satisfaction sur l'indemnisation !

Même si personne de sensé ne souhaite être victime d'un sinistre qui, peut-être, ne surviendra d'ailleurs jamais, même si le contrat souscrit est celui qui présenterait la rédaction la plus favorable qui soit, même si les parties contractantes sont réputées de bonne foi, il faut savoir être prêt en amont à le gérer : si vis pacem, para bellum...

ZOMER BOLS



Geschiedenis van de zee en zeeman

(Histoire de la mer et du marin)

Toi qui prends le temps de t'asseoir, de boire un café chaud et de te plonger dans ta mémoire, laisse-moi te conter, de la mer, une histoire.

Cette histoire commence le 7 juillet de l'an de grâce 2024.

Perpétuant une tradition bien ancrée au plus profond des racines de notre Yacht Club de la Mer du Nord, une poignée de volontaires appareille pour le Zomer Bols (bols d'été).

En quête d'aventure, de découverte, redécouverte ou de partage, nos 4 équipages qui seront rejoints plus tard par un cinquième, subissent une météo capricieuse.

Après une navigation sans soucis malgré un slalom entre drague pipeline et bouées pour entrer dans le port, les futurs amis arrivent à Blankenbergue où le Maître de Port (Wyme) s'est organisé pour les accueillir au mieux.

Malgré la fatigue due à la navigation, les voici bientôt une coupe à la main faisant connaissance et préparant la route du lendemain.

Sur le Gamin, un équipage, Annie, Pierre-François et Odile sont des marins expérimentés ; le Gamin est un solide vétéran qui se moque éperdument de la houle.

Aurélie, Rémi et leurs deux filles sont de la partie aussi sur le Cirrus. Pour eux, c'est une découverte (et ils ne seront pas déçus).

A la barre du Phileas, Jacky est toujours bon pied bon œil (malgré une mauvaise oreille (rire)).

Le dernier des quatre équipages sur le Smuggler est composé d'Éric, dit la bricole, Fabienne dit Brigitte et moi-même, Jean-Bart, venu au monde avec le prénom de Jacques.

Après un quartier libre en soirée où chacun a pu découvrir la ville et surtout sa plage, une nuit vite expédiée, l'escadrille met en route direction Vlissingen, au près pour ne rien changer...

Voici donc les 4 voiliers engouffrés dans ce passage fréquenté et c'est avec 3 nœuds à peu près de courant qui portait, que, devant l'écluse de Vlissingen, la flottille est arrivée.

Après la joie de la découverte d'un passage d'écluse pour certains (rire), nous avons subi, en attendant la vague bleue, une pisse drue tombée du ciel.

J'avais pour ma part un ami de premier ordre : Guy (Cotten, un ami de Concarneau). Sous la pluie battante, un chant résonne « et ils sont là et ils sont là les dunkerquois » : c'est Maxence et son équipage ! Joie de se retrouver mais pas le temps de répliquer car déjà c'est l'ouverture des ponts (la grande curée) ; il a fallu rester groupé et à 5,5 knts car, si tu es en retard, il n'y a pas de cadeau à attendre des éclusiers...

Pendant une heure et demie nous remontons le canal de la Verse Meer, les vélos, les piétons, les péniches et, tout d'un coup, voici la cathédrale et bientôt le port.

Nous arrivons à la Marina de Middelburg ; les plus gros bateaux se mettent à quai, les plus courts à couple, nous y sommes ! Suzanne (la maître de port) nous dispatche.

Une douche, un repas vite expédié pour certains, un apéritif tardif pour d'autres, une nuit tranquille se profile.



Le 10 juillet c'est la visite de la capitale de la Zeeland.

Grâce au prêt d'une chaise roulante par Marie et Fabrice du Kerlou, même Brigitte (avec son pied fracturé) a pu profiter de la ville...

Je tâche d'expliquer à mes amis l'Histoire de la cité, l'architecture convainc tous les marins, pas autant tout de même que les fromages, chocolat, bière de fabrication locale.

Un de mes amis marin pêcheur tient un restaurant spécialisé dans le homard du Schelde. De mémoire, l'équipage du Gamin et du Phileas sont allés tester la valeur gustative du produit.

Le 11 après encore une douce nuit, nous appareillons de bonne heure.

Maxence sous voile, sur le Cirrus Manon, et Noémie sont émerveillées par les moutons, chevaux et veaux croisés tout le long du chenal mais nous voici déjà à Veere.

Comment apponter des navires de 1,8m de tirant d'eau sur un quai où le fond est de 1,5m ?

Vous savez garder un secret ? Nous aussi ! (pour le connaître suivez-nous dans une prochaine édition du Bols)



Visite de Veere, les yeux des marins sont plein d'étoiles : les maisons traditionnelles, le manoir, l'ancien port corsaire, ses canons, la grande et petite église, la citerne à eau, l'écluse (infernale) et surtout la baraque à frites d'où nos chants de marins mélodieux, comme un cri de grisard, résonnent, une pinte de bière à la main. Chacun y va de sa ritournelle.

Après notre repas, branle-bas !! Il faut aller à l'île aux Cerfs pour espérer avoir une place. C'est donc toutes voiles sorties que la flottille contourne les îles qui parsèment la Veerse Meer.

Tiens, des daims, nous y sommes !

Les enfants ont pris les choses en mains, le grand terreplein se transforme en air de jeux, les chiens aussi sont heureux de se dégourdir les pattes.

Ce soir nous allons faire un grand repas de cohésion.

Une équipe (Manon, Pierre-François, Rémi et moi) embarquons sur le radeau de la méduse (excusez-moi je m'emporte), je voulais dire l'annexe de Maxence avec son moteur très très capricieux (rire), et partons en pêche à la palourde.

7 kilos de palourdes plus tard et quelques péripéties pour rentrer, nous rejoignons les amis restés sur l'île. Pendant que les enfants profitent des eaux claires, les adultes ont préparé le repas.

Le monde fut refait en long, en large et en travers, les palourdes et les amuse-gueules ont subi des assauts répétés, les boissons grisantes se sont évaporées comme par magie.

La nuit est tombée, les cervidés sont de sortie, comme c'est beau !

Malheureusement la météo ne va pas tenir : après une réunion des capitaines, la décision est prise, nous remonterons demain, Cap sur Michiel De Ruijter Haven.

Le 12

Après un gros zotche et plein de anostekee, nous avons fait cap sans l'équipage de Maxence qui avait un autre programme.

Jacky, seul sur son bord, a franchi les écluses avec talent ; Aurélie a, pour sa part, envisagé un poste d'éclusière en rentrant de vacances...

Odile et Annie en revanche ne sont pas en forme, un virus va décimer une partie des équipages, votre narrateur en sera aussi victime.



En sortant de l'écluse de Vlissingen un gros chalutier à perche nous déroule, il est à fond de cale et le Smuggler passe un bien mauvais moment, la bricole me lance « tiens t'as vu tes copains à la c...».

Nous sommes devant l'entrée de De Ruijter Haven, entre les cargos, les bateaux pilotes, le courant du diable et l'ouverture du pont avant l'écluse, la flottille a son petit moment de stress.

Nous sommes appontés.

C'est la ducasse, les manèges les stands en tous genres, Manon et Noémie vont profiter pleinement de ce moment festif.

Le 13

Visite de ville, avec sa casemate, son moulin, son U Boot, ses défenses portuaires, son C.R.O.S.S, sa statue de l'Amiral De Ruijter (grand chasseur de corsaires Dunkerquois) etc... La nuit venue, les bateaux quittent le port, le courant est fort, c'est une lune noire, la mer est formée.

Je suis mes amis au radar : le Gamin passe dans le dur mais passe. Le barreur est drôlement sollicité avec un équipage toujours malade. Les lumières des cargos se mélangent avec les feux de la côte. Rémi et Jacky ne peuvent pas baisser la garde, nous passons Zeebruges, il y a du monde en mer. Je suis malade à mon tour, le virus est à bord ; la bricole prend la barre, Fabienne avec son pied fracturé ne peut l'aider ; nous ferons cap sur Nieuport, nos amis s'arrêteront comme prévu à Ostende.



Le 14

Repos dans nos ports respectifs...

On organise notre retour tous ensemble et

Le 15

Les 3 bateaux quittent Ostende. À leur arrivée devant Nieuport ils appellent le Smuggler, les 4 bateaux finiront les derniers milles bord à bord.

Mission accomplie : l'esprit du YCMN vit toujours!



Jean-Bart

LES CONCOURS DE PÊCHE

Pêche aux bars à la dérive



C'est par une météo capricieuse que 16 membres du club se sont affrontés lors de l'ultime manche du concours de pêche aux bars à la dérive.

Les bateaux se sont dirigés vers les zones de pêche. Pour les uns vers le Breban, pour les autres vers le Ratel.

Les premières prises se sont rapidement succédées tant et si bien que, sur l'ensemble des participants, seuls deux bateaux n'ont malheureusement rien pris.

Les résultats furent très serrés et c'est finalement Luc Dubois avec un bar de 61 cm devant Gregory Dubaele qui s'est imposé.

(rappelons que c'est le plus long bar qui est pris en compte)

C'était donc la troisième et dernière manche.

Espérons que l'année prochaine d'autres pêcheurs viendront se joindre à nous

Rappelons qu'il s'agit avant tout de manifestations qui visent à se retrouver entre copains et à développer l'esprit de solidarité si précieux chez les marins

Pour les pêcheurs néophytes, nous organiserons en début de saison quelques journées découvertes des techniques de bars.



Thierry JOLY

MOTONAUTISME

La section moteur, une grande famille !



Cette année encore, les différentes activités proposées par la section moteur ont remporté un franc succès au sein du YCMN. Les membres ont été nombreux à participer aux **activités pêche**, aux **sorties fluviales** ainsi qu'aux différents repas. Malgré des reports et annulations de concours dus aux intempéries, les membres ont répondu présents à **7 concours** (aux plats, aux bars, à la dorade). Ils sont de plus en plus nombreux à se greffer aux multiples manifestations du club. Les anciens restent fidèles. De nouveaux membres continuent d'affluer, s'intègrent vite. Une vraie réussite pour les organisateurs du staff pêche.





Les îles de la Hollande, notamment l'île aux cerfs. Avec, ce jour-là, un réveil aux premières lueurs entourés de cervidés...

Merveilleux souvenir que cette rencontre matinale pour les copains du YCMN.

Les trois sorties fluviales – à Bruges, Haverskerque, en Hollande – ont permis de créer de belles amitiés. Le trajet jusqu'à la Venise du Nord a été le baptême du feu de nouveaux matelots. L'occasion pour eux de s'initier aux fluviales, qui demandent beaucoup plus de maîtrise. Étape particulièrement importante : le passage des écluses. Les marins ont ainsi dû amarrer leur bateau aux bollards sans connaître leur point de chute et en luttant contre les courants... L'entraide était évidemment de mise, comme dans toute grande famille ! Il y a eu parfois quelques frayeurs mais, la récompense était à la hauteur. Les participants ont, par exemple, découvert les îles de la Hollande, dans les mers intérieures, lors de la dernière sortie fluviale.

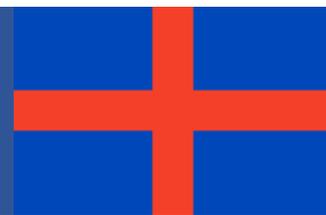
Quelle que soit la feuille de route, chaque soir, après avoir mené leur bateau à bon port, les membres se retrouvent autour d'une même marmite. Bien souvent, des personnalités croisées sur place se joignent à ces grandes tablées. Un petit verre et on rembobine la journée écoulée ! Ça se taquine, ça plaisante... Ça se projette sur le lendemain, sur de nouvelles aventures à vivre en bande. Car c'est surtout ça, le YCMN. Des aventures... et des amis.



Stéphane Ammelot



ESCAPADE A CHAUSEY



Escapade à Chausey, sur une (excellente) idée de Pierre-François.



18 mètres de long à la flottaison, 32 mètres hors tout, presque 5 mètres de large, la Granvillaise a fière allure alors qu'elle file voiles basses déployées vers Chausey. Construite en 1988, c'est la réplique de la Rose-Marie G16, une bisquine qui accueillait dans sa panse ventrue les coquilles arrachées aux sables de la baie de Granville.

Aujourd'hui elle emmène pour une journée d'aventure les passionnés qui auront l'occasion d'apprécier sa barre lourde, sa puissance – elle pèse 55 tonnes ! – les manœuvres qui brûlent les mains, les bouts au diamètre inusité ou le danger des caps de mouton qui balayent le pont lors des virements de bords.

Trop fort n'a jamais manqué ! Il faut cinq hommes (et femmes !) pour hisser la misaine, autant pour l'artimon et pour le foc. Les voiles en coton enduit sont rêches et ne se laissent pas carguer facilement. Elles sont rendues plus lourdes encore par le pic qu'il faut hisser en même temps que la voile. La récompense ne se fait pas attendre. A quarante degrés du vent, la Granvillaise file ses sept nœuds dans une mer à peine formée.



Olivier le skipper, la trentaine, coiffure rasta, allume une cigarette après l'autre en tenant la barre d'une main ferme. L'hiver, il est marin à la pêche tout comme son second. Ils ont les yeux pâlis par le soleil, la peau déjà brunie en cette fin du mois de mai. Deux membres de l'association La Granvillaise nous accompagnent.

Nous sommes neuf membres du YCCD qui avons embarqué de bon matin sous le crachin granvillais. Laurent, qu'on ne présente plus, Denis copropriétaire d'Attila, Pierre, Sophie et Pascal skipper et équipiers de Just Rayona, Annie, skipper de Gamin et Pierre-François, son équipier factotum, Benoît et la charmante Laura qui apportent leur enthousiasme et leur jeunesse à notre quarteron vieillissant.



Malgré le temps maussade, la bonne humeur règne à bord. Nous restons sur le pont, admirant l'équipage qui manœuvre pour sortir du port, attentifs aux ordres ; prêts à participer dès qu'on nous en donnera l'autorisation. C'est chose faite dès que nous sommes à distance de sécurité de la côte et des falaises qui tombent à pic dans l'eau grise. Parés à hisser ? Hissez ! La misaine d'abord, puis l'artimon, le foc enfin. Le moteur est coupé. Restent le bruit du vent dans les voiles et le chuintement de la coque qui trace sa route en écrasant le clapot.



Trois heures de route jusqu'à Chausey. Nous avons le temps de faire connaissance avec le bateau et son histoire, de dissenter plus ou moins doctement sur l'étrange position du mât de misaine penché vers l'avant de 20 degrés - les commentaires vont bon train qui portent sur le décalage entre le centre de voilure et le centre de carène...avant d'apprendre que l'emplanture du mât est décalée vers l'arrière pour maximiser l'espace libre pour étaler les coquilles remontées par la drague. Le temps aussi de récupérer l'annexe dont la remorque était mal nouée et qui a décidé de vivre sa propre vie.



Nous passons tous à la barre, timidement d'abord sauf Denis qui y prend goût et refuse de la lâcher. Un long bord de près, deux virements de bord et nous embouquons le Sound.



Une aquarelle de Pierre

Marin . Marie



Même à marée haute, l'endroit est mal pavé. L'équipier de bord embarque dans l'annexe et va frapper les amarres sur deux rochers. Nous débarquons grâce au Zodiac ce qui nous permet de constater que le franc-bord est vraiment haut ! Finis le crachin et la grisaille ! Place à la douce lumière de Chausey. On comprend qu'elle ait charmé Marin Marie dont les fenêtres donnent sur le Sound. Tout en piqueniquant sur les hauteurs nous découvrons de minute en minute de nouveaux rochers, des récifs insoupçonnés. De quoi ravir n'importe quel peintre !



Nous avons trois heures avant la renverse. Les uns font le tour de l'île, les autres emmenés par Pierre-François, auto-proclamé enfant du pays, décident de tenter la pêche à pied. Il ne nous faut que quelques minutes pour croiser la maréchaussée qui nous interroge sur nos intentions et surtout sur celles de Denis qui porte un filet à crevettes. Il s'en sort en expliquant benoîtement qu'il s'en sert pour porter son sac à l'épaule. Personne n'est dupe mais tout se passe dans la bonne humeur et nous avons droit à un rappel des règles de pêche. En clair, nous n'avons pas choisi la bonne saison. Tout est interdit ou presque.



Pierre-François nous avait fait miroiter des congres tapis dans tous les trous d'eau et sous chaque rocher, en affirmant « derrière un congre, il y a toujours un homard ». Bernicle ! Notre Tartarin reviendra bredouille.

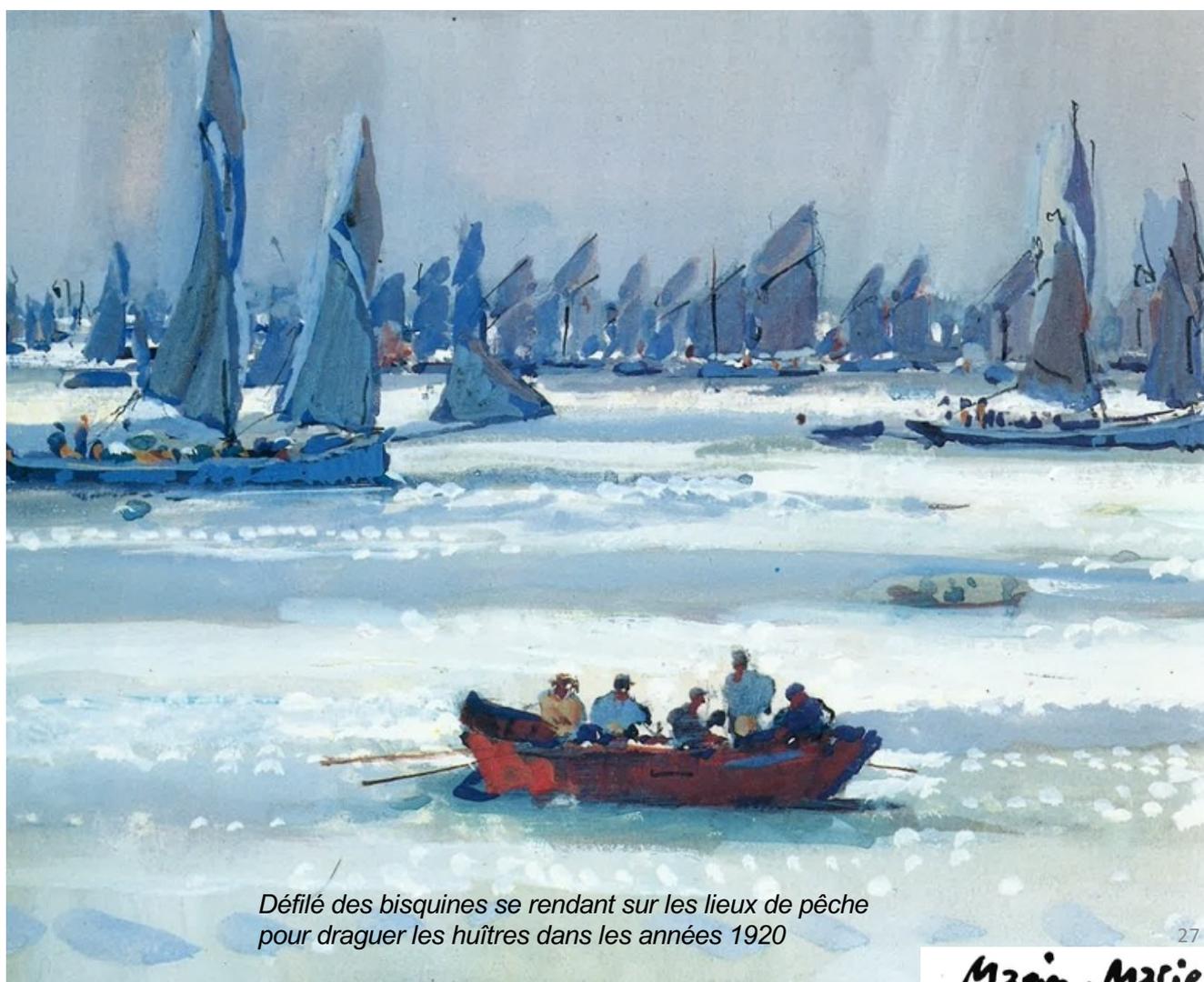
La chance du débutant sourit à Annie qui débusque une - petite - araignée de mer qu'elle montre fièrement à notre aréopage amusé avant de la rejeter à l'eau.

Le retour se passe au portant dans une ambiance réchauffée par le soleil et par l'initiative de Denis qui joue les jeunes filles de la maison en partageant des pâtisseries entre tous les membres du bord. Nous patientons devant Granville en attendant l'autorisation d'entrer au port. C'est l'occasion de naviguer sur la fausse panne puis de faire quelques empannages. Gare aux têtes imprudentes lors du passage de la bôme ! Les voiles sont affalées, carguées, le bateau est rangé. Nous laissons le champ libre à l'équipage pour l'accostage au ponton. Il ne reste pas deux mètres entre la poupe et les autres bateaux lors du virement dans le bassin. Chapeau l'artiste !

La journée se termine par une invitation du président de la Granvillaise à partager quelques boissons revigorantes, sous un franc soleil. Un passage par la boutique et nous nous retrouvons au restaurant pour une excellente soirée que d'aucuns prolongeront au casino. Mais, comme disait Kipling, ceci est une autre histoire.



Pierre Clerson



Défilé des bisquines se rendant sur les lieux de pêche pour draguer les huîtres dans les années 1920



PORT EN FÊTE

Challenge SNSM

Soirée des équipages



Les membres du Yacht Club de la Mer du Nord se sont à nouveau réunis les 29 et 30 juin dernier dans le cadre de la fête du port en partenariat avec la station SNSM de Dunkerque.

Un événement au profit de la SNSM

Cette session 2024 avait encore comme objectif de mettre à l'honneur nos amis de la station SNSM de Dunkerque et plus généralement l'ensemble des hommes et femmes sauveteurs partout en France. Organisée depuis de nombreuses années par le YCMN, nous tenions à faire de cet événement un moment important pour les membres du club. A cet effet, le week-end s'est décomposé en 3 moments distincts: le premier autour du Mille SNSM ainsi que du trophée éponyme, le deuxième avec une soirée festive intitulé « nuit des équipages » et enfin le test grandeur nature de l'association « Guérir en mer ».

Un week-end sur l'eau

Sur l'eau et au-dessus de l'eau ! Grâce à l'entraide entre les sauveteurs, nous avons eu la chance de voir à nouveau un exercice avec l'hélicoptère « le Dauphin » basé au Touquet. Survol à basse altitude et hélitreuillage dans le bassin sont toujours des moments forts qui prouvent l'expertise de ces marins pas comme les autres.

L'ensemble des équipages se sont ensuite réunis sur le quai pour le traditionnel briefing d'avant manifestation, les zones définies et les règles rappelées, les bateaux se sont élancés à la poursuite du canot Jean Bart 2 dans le chenal. Une véritable parade ininterrompue de bateaux entre le club et le feu de St Pol témoigne de l'importance de l'événement. Les plus chanceux auront pu assister à quelques notes de cornemuse à l'arrière du canot de la SNSM, avant que voiles et moteurs ne se séparent pour le début des hostilités.



Si la pêche ne fut pas miraculeuse, le parcours du trophée voile aura tenu toutes ses promesses avec de belles batailles et de beaux souvenirs pour les participants ! nota bene pour les prochaines éditions, le canal 78 est à proscrire et il semblerait que lancer le départ en même temps qu'un déclenchement du Jean Bart pour une assistance à bateau n'est clairement pas une bonne idée...

Néanmoins, les équipages se sont affrontés dans la bonne humeur et chacun a pu trouver un adversaire à sa portée pour un « match race » endiablé.



Une soirée de récompenses et une Nuit des Equipages

Au retour de mer, les équipages se sont rassemblés sous le chapiteau de 200m² installé pour l'occasion sur le quai. L'occasion de revenir sur cette journée, de féliciter l'ensemble des participants et d'annoncer les podiums des deux épreuves:

3^e place, lot offert par Yacht Service

- Pêche : Bateau TREBOUL
- Voile : JABUSE

2^e place lot offert par Bleu Marine

- Pêche : Bateau LE MAKILAN
- Voile : TAFIA

1^{ère} place lot offert par RTE

- Pêche : Bateau ISAELLA
- Voile : JUST RAYONA



A l'issue de ces résultats, Alain LEDAGUENEL, président de la station SNSM de Dunkerque, a pris la parole pour une remise de médailles au profit de l'équipage du canot lors de l'incident du 16 septembre 2023 où l'un des leurs a failli perdre la vie pendant un exercice de plongée. Ce moment particulièrement émouvant a laissé sa place à une inauguration, celle de l'album musical au profit de la station SNSM offert par plus de 25 artistes Dunkerquois et le producteur Dominique BOMMEL.

Après les discours, une performance live de l'un des groupes a pleinement lancé la soirée animée par la suite par le DJ de « la caravane qui sillonne ».

Progressivement au cours de la soirée, les équipages du Tour de France à la Voile se sont joints à nous pour fêter leur première étape de ce tour 2024. Clin d'œil au passé « tourdiste » du club qui a accueilli en 1978 à sa création le Tour et qui en 2024 l'accueille pour son renouveau ! Equipages de France et de Navarre se sont mêlés aux membres du club autour de boissons servies au bar ou encore dans la file jusqu'aux pizzas faites maisons par le camion Zucchero. La fête a duré jusqu'au bout de la nuit.



Guérir en Mer, le pilote

Comme toute bonne série à succès, il fallait tester sur le public une version réelle de ce nouveau programme « guérir en mer » porté par l'association du même nom. Issue de l'union des forces de la CPTS littoral en Nord, de DK Pulse et du Yacht Club de la Mer du Nord, cette association vise à proposer aux adhérents de la CPTS (Communauté Professionnelle Territoriale de Santé) une échappatoire sur l'eau au risque de burnout. L'idée est simple, emmener des soignants qui se sentent perdre pied en mer sur des voiliers ou des moteurs afin de décompresser et pouvoir repartir apaisés.



Les membres du YCMN ont été nombreux à répondre à cet appel et nous vous en remercions, avec plus de 10 bateaux en ce dimanche matin pour tout autant de soignants embarqués.

Au retour d'une sortie peu venteuse, les sourires étaient sur les visages et membres comme soignants se sont réunis pour une auberge espagnole fortement appréciée.



Dernière étape de ce week-end, un mini challenge dans le bassin sur « Maoras » petit trimaran de plage sur lequel, adulte comme enfant peut se prendre au jeu de la régates. A ce petit jeu c'est Thomas skipper du J80 du club Jabuse et récent participant au Spi Ouest qui a gagné !

Encore un immense merci à l'ensemble des participants tout au long du week-end ainsi qu'aux bénévoles du club qui se sont mobilisés. Encore une fois un tel événement ne pourrait avoir lieu sans eux.



Nathalie, Bernard et Hubert

Nous vous attendons nombreux en 2025 pour une session qui risque encore une fois de bousculer nos habitudes !

L' équinoxe Gravelines

21 et 22 septembre



C'est avec l'ambition de renouer avec un passé pas si éloigné que la section croisière du YCMN s'est allié au Yacht Club Classique de Dunkerque (YCCD). En effet, fort d'une convention de partenariat signée en janvier dernier, le YCCD avait comme mission d'organiser un événement nautique sur la saison 2024. Laurent Claeys, président du YCCD et membre du comité du YCMN a eu pour idée avec son équipe de relier cet événement avec l'équinoxe organisé précédemment par le YCMN.



Un challenge amical disputé

L'objectif était clair : profiter d'un week-end pour emmener un maximum de bateaux à Gravelines. La date fut toute trouvée puisque les 21 et 22 septembre se déroulaient les journées européennes du patrimoine (JEP). A l'appel lancé, 16 bateaux du club ont répondu présents, de 7 à 15m de long, de 1938 à 2017 et surtout de 1,30m à 2,20m de tirant d'eau (donnée non négligeable à Gravelines...). Nous avons décidé pour faire honneur à nos prédécesseurs de débiter ce week-end par un challenge sur l'eau, sorte de joute nautique avec comme base de travail le rating OSIRIS des bateaux.

Après un briefing, sous un beau soleil de septembre, sur le quai le samedi à 10h30, les bateaux se sont élancés dans le chenal direction la bouée DW29. C'est au pied du feu de St Pol qu'ils se sont retrouvés pour un départ qui s'annonçait peu venteux.



Avec un vent annoncé de 8 à 12 nœuds orienté NORD/ NORD EST, les bateaux ont rapidement hissés le spi (avec plus ou moins de réussite sur l'envoi) pour tirer un long bord le long de la digue du Break et le port Ouest. Les conditions particulièrement clémentes ont permis à chaque bateau de trouver un compagnon de jeu permettant à chaque skipper de tester ses techniques de régatier. Certains furent partisans de l'usure psychologique et de la dévente du copain quand d'autres profitaient d'un apéritif bien mérité se laissant porter jusqu'à virer la bouée DW12. C'est là qu'il fallait à nouveau s'affairer à régler ses voiles pour un bord de près pour atteindre la bouée des Hauts Fonds de Gravelines pour ensuite venir franchir la ligne d'arrivée entre la DW10 et DW12.

Si très vite « Le Cul Salé 2 » s'est éloigné de la flotte après un excellent départ, le reste des concurrents a très vite trouvé son rythme de course et l'ensemble s'est retrouvé sur la DW12, pour les deux derniers bords de ce challenge amical de l'équinoxe.



Atila



Yemanja



Gamin tripp lentsch 29

Gravelines, une escale atypique et culturelle

L'entrée dans le chenal de Gravelines est toujours un moment particulier car si la renverse de courants s'est effectuée lors du passage de la cardinale des Hauts Fonds de Gravelines, il était à son paroxysme lors du passage des jetées entre Grand Fort et Petit Fort Philippe. Les 4 kilomètres que composent ce chenal alterne entre ville et nature, moment de quiétude uniquement troublé par le son de la cornemuse de notre ami Laurent qui comme à son habitude se fait remarquer (en bien) par les habitants et touristes présents sur les berges.



Tequila

Le port de Gravelines est particulièrement bien protégé au bout de ce chenal, si les portes permettent un maintien en eau partiel, le port reste particulièrement découvert à marée basse. Les équipes du port avaient anticipé le problème en proposant à nos bateaux des emplacements adéquats et surtout en eau (enfin presque...).



Notre joyeuse flottille s'est retrouvée en début de soirée à la taverne du Jean Bart de l'espace Tourville où, à l'occasion des Journées Européennes du Patrimoine, une soirée de concerts et animations étaient prévues. L'occasion pour notre maître de cérémonie d'annoncer le résultat du challenge du matin et de remettre les prix aux vainqueurs, dans une ambiance très joyeuse. Les contestations prises en compte et dûment notées après une délibération arrosée, tous se sont retrouvés sur les tables de la terrasse pour profiter de l'exceptionnelle météo de cette fin de mois de septembre. Les plus courageux convives n'auront quitté les lieux qu'à la fermeture.



Classement	Nom du bateau	Modèle du bateau	SM	TMF	Rating (RN)	Temps réel (Tr)	Temps compensé (Tc)
	Leonie	Hanse 312 DL	30	0,8415	20,5	NC	#VALEUR!
	Tomona 3 / Brocéliande	Dufour 485 GL	-60	0,9631	29,5	NC	#VALEUR!
1	Gamin	Tripp lentsch 29	200	0,6795	6	02:44:30	01:51:47
2	Jean Bart Kat	Trident 80 GTE	120	0,7472	11,5	02:35:00	01:55:49
3	Attila	Dragon classique	75	0,7916	16	02:26:50	01:56:14
4	Yemanja	Sun fast 32	30	0,8415	20,5	02:22:00	01:59:30
5	Just Rayona	SK 22	32	0,8392	20,3	02:23:00	02:00:00
6	Le Cut Salé 2	Amphitrite 45MS	-15	0,8982	25	02:15:40	02:01:51
7	Citrus	Oceanis 319	60	0,8075	17,5	02:35:30	02:05:34
8	Tequila	Dehler 29	35	0,8357	20	02:32:00	02:07:01
9	Ouave	Oceanis 400	35	0,8357	20	02:32:00	02:07:01
10	Calou	Oceanis 37 limited edition	-5	0,8650	24	02:27:05	02:10:10
11	Ker Lou	Oceanis 34	15	0,8596	22	02:38:00	02:15:49
12	VIELIX SAM	Orion 39	-35	0,9259	27	02:32:00	02:20:44
13	Winston	Oceanis 50	-55	0,9554	29	02:31:00	02:24:16



Au lendemain, la plupart des équipiers se sont rassemblés devant le chantier Tourville pour une visite du « Jean Bart », ce célèbre vaisseau de 1^{er} rang du XVII^e siècle dont des équipes de charpentier de marine s'appliquent à construire la réplique. Cette visite était pour les membres l'occasion de découvrir des savoir-faire aujourd'hui en voie de disparition mais surtout de comprendre les difficultés d'une telle entreprise. Nous avons eu la chance de voir poser en ce dimanche matin une nouvelle pièce de membrure, moment symbolique y compris pour les membres de l'association Tourville car chaque pièce y est façonnée avec les méthodes de l'époque.

Enfin c'est invités par le président de l'Association de Protection du Patrimoine Maritime de l'Aa (APPMA) que nous avons pu découvrir le Saint-Jéhan, sloop de pêche de 1950 qui aujourd'hui propose des sorties en mer à ses adhérents. Une bonne façon de conclure un week-end culturel.



Un retour avec la pétrole

C'est rassemblés devant la capitainerie du port Vauban de Gravelines que le briefing s'est tenu. Départ avec la marée haute pour éviter autant que possible de se faire attraper par la dépression annoncée du dimanche soir. Une fois sortie, la flottille s'est vite retrouvée dans la pétrole devant le port ouest, permettant à chacun (ou presque) de tester son spi à gasoil. Si certains ont profité du moment pour tenter de pêcher quelques maquereaux, d'autres ont élaboré une stratégie de « premier arrivé, premier à l'abri ». Bien mal leur en a pris puisque les seuls à avoir essuyé un grain sont ceux partis avant le reste de la troupe. Un certain Jean aurait dit il y a fort longtemps « rien ne sert de courir ; il faut partir à point » !



Un week-end qui s'est conclu par une arrivée sur les pontons quelques peu humides mais les sourires des participants en disaient long sur leur satisfaction. Une réussite pour ce premier opus de l'équinoxe nouvelle génération. Nul doute que le rendez-vous est déjà pris pour l'année prochaine avec une destination qui reste toutefois à définir.

Les organisateurs tiennent tout particulièrement à remercier les équipages des bateaux qui se sont joints à nous pour ce bel événement, tant pour leur bonne humeur que pour leur participation aux différentes animations. Merci aux photographes pour les contributions. Merci également au port de plaisance de Vauban Gravelines pour la qualité de son accueil. Enfin, merci à l'association Tourville et APPMA pour les visites organisées.

Hubert et Laurent, les organisateurs de cette édition 2024.



POINT COMITÉ

Le point du Comité YCMN :

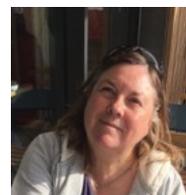
avancée des projets des Commissions et des Groupes de travail

Dans la précédente gazette, nous avons présenté les projets en cours des différentes commissions et groupes de travail. Il est l'heure du premier bilan des réalisations et des transformations du plan d'eau illustrées dans les précédents articles.

- **Commission Technique** : sécurité et électricité à tous les pontons ! Tout le monde s'est vite approprié le QR code et profite maintenant de la belle lumière bleue des pontons. Passage au Port intelligent et mise en place des échelles avec signalisation des pieux.
- **Commission Finances et Risques** : Plaisancier vigilant, Prévention des accidents et mise à jour du règlement intérieur et premières mesures sur la conformité des amarrages. Port connecté testé cet été.
- **Commission Communication** : le site Web parle de lui-même !
- **Commission Animation-Festivités** : De la soirée d'ouverture avec la Journée Propreté à la soirée de clôture organisée par la Section Moteurs, en passant par Port en Fête couplée avec la soirée des équipages du Tour Voile et la sortie test de Guérir en Mer.
- **Commission Nouveaux Membres** : 59 arrivées entre mai et octobre.
- Le Partenariat avec DK-Pulse et Le Partenariat avec les associations "Guérir en mer" et CPTS Provence Santé s'est transformé en la naissance de l'association « Guérir en Mer Flandres – Côte d'Opale » inaugurée le 14 septembre.
- La reconstruction de la Sainte Denise Louise sera développée dans le prochaine gazette.
- Le Groupe de travail **DSP** continue ses réflexions et réunions...

Tous les membres de comité se sont investis dans ces différentes actions qui vous sont présentées en images à l'AG et en articles. Vous pouvez retrouver toutes les minutes du comité sur le site internet du YCMN. C'est avec le même enthousiasme que nous allons continuer sur 2025 !

Claude Pichocki-Seyfried pour le comité





MODERNISATION DE VOTRE MARINA

Vers un port intelligent

Le Vieux Cormoran, gestionnaire de la marina du YCMN a, durant cette année 2024, particulièrement poursuivi ses travaux de modernisation des équipements. Si en 2022/2033 les travaux concernaient la facilité d'usage et la sécurité avec le dragage, le changement des pieux et l'aménagement d'un nouveau ponton, il était évident que nous devions travailler à l'amélioration de votre usage au quotidien.

Un système d'accès informatisé

Dès votre arrivée, le portillon d'entrée se voit doté de 2 scanners, le premier a pour vocation l'ouverture du portillon avec nos QR codes, le deuxième (scanner rouge) est à destination uniquement des services de secours et déverrouille le grand portail coulissant.

Nous avançons sur le quai et découvrons les portes d'accès également sécurisées par des scanners. La porte d'accès principal reste ouverte lors des horaires d'ouverture de la capitainerie. Attention : l'usage du QR code est nécessaire pour sortir.

Plus de sécurité pour le club et les bateaux

L'ensemble des investissements liés aux contrôles d'accès ont pour objectif d'apporter plus de sécurité aux membres et à leurs bateaux. Vous avez tous reçus un QR code personnel. Ce dernier est de facto individuel, il peut être transmis dans un cadre familial ou amical..

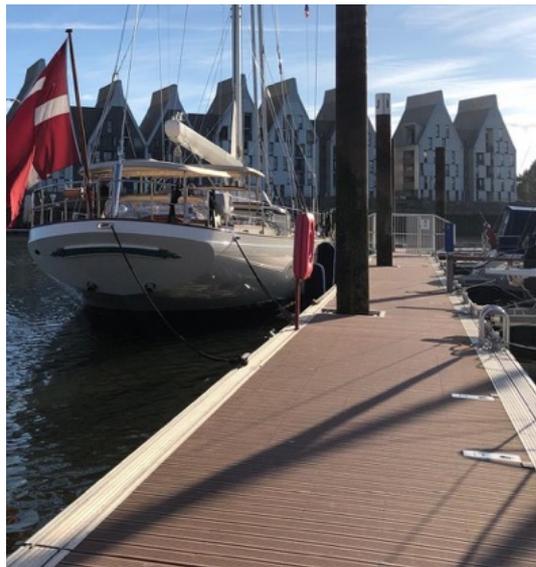


Je vous invite à ne jamais communiquer ce code à des personnes extérieures (visiteurs ou curieux) car cela engendrerait un risque d'accès aux pontons et aux bateaux par des personnes qui n'ont rien à y faire. L'ensemble des accès étant contrôlés par ordinateur, il y a bien évidemment un journal des entrées et sorties qui nous permettraient en cas d'incident sur les bateaux de remonter la piste des auteurs de trouble.

De même vous pourrez constater l'apparition d'échelles supplémentaires sur les pontons matérialisées par un marquage rouge sur les pieux les plus proches.

Un accès visiteur 24.24 7j/7

Autre nouveauté, grâce à ce nouveau logiciel de gestion et des bornes connectées, il est possible aujourd'hui pour un visiteur d'accéder à la marina en dehors des horaires d'ouverture. Ainsi grâce à un scan du QR code situé pour l'instant sur des affiches sur la porte principale et devant la capitainerie, le visiteur peut directement s'enregistrer sur la plateforme I-Marina. En renseignant ses informations et après paiement, ce dernier reçoit automatiquement un e-mail de confirmation avec son QR code personnel valable pour la durée de son séjour.



Des bornes connectées avec prises déportées, une gestion individualisée des consommations

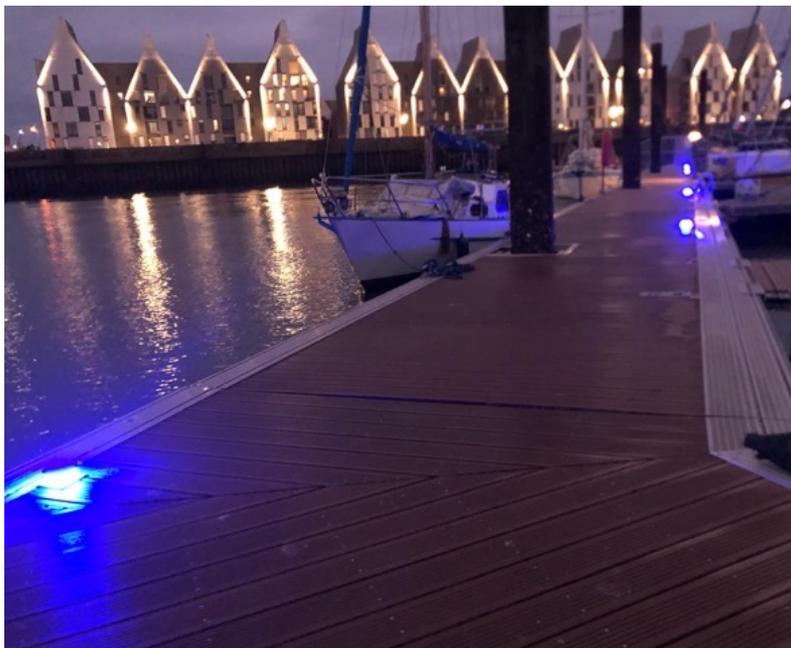
Descendons maintenant sur les pontons et vous pouvez déjà apercevoir les prises encastrées ainsi que les bornes intelligentes. Ces bornes disposent d'un système intégré d'un haut niveau de développement. Elles permettront de calculer, d'ouvrir et de fermer les prises électriques qui y sont raccordées et cela directement via le logiciel de gestion du port. Ainsi lorsque vous quittez votre emplacement pour un hivernage prolongé ou une navigation de plusieurs jours, après avoir informé la capitainerie, votre relevé électrique sera « suspendu » afin de pouvoir permettre la mise à disposition de votre emplacement de façon temporaire et sans risque de consommation sur votre compte.



Une prise électrique par bateau, telle était la volonté lorsque ce chantier a été initié. Ainsi afin de répondre à cette obligation mais aussi pour des raisons de sécurité, des prises déportées ont été installées sur les pontons C/D, E/F, G/H, I/J et visiteurs. Ces prises disposées en face des emplacements permettent une connexion simplifiée et surtout une identification instantanée de la prise associée à la place de port. Cela évite les câbles qui traversaient auparavant les pontons ou s'emmêlaient autour des bornes pouvant créer des risques de surchauffe. L'évolution des utilisations imposaient que chaque prise soit raccordée à un disjoncteur 16A. Cela n'a pu être possible qu'en changeant la section des câbles d'alimentation des coffrets.

Travaux en cours : Eclairages des pontons, investissements écologiques

Ce partenariat avec l'entreprise Arabel dont le changement de logiciel de I-Marina vers Arabel-Marina n'en est encore qu'à son début, la suite de l'installation se poursuit encore à l'heure actuelle avec des équipements qui vont améliorer la sécurité de circulation sur les pontons la nuit. A cet effet, des éclairages supplémentaires sont en train d'être mis en place. Sur le plan écologique également, puisque les pompes à eaux grises et noires dont nous vous parlions précédemment sont arrivées et vont être installées avant la saison 2025.



Un partenariat sur l'avenir

Ces équipements nous permettent aujourd'hui de considérer notre marina en accord avec son temps tant sur le plan technologique, sécuritaire ou encore écologique. Afin de conserver cette qualité de service et d'équipements, nous nous sommes assurés d'un partenariat sur le long terme avec notre fournisseur Arabel.



En tant que pionniers sur le marché Français, l'entreprise nous assure la primeur sur ces derniers produits mais surtout un tarif attractif cela nous permettant d'envisager sereinement les années à venir.

Un investissement en lien avec une subvention du CEREMA

Cet investissement a été réalisé grâce à un recours à une subvention du CEREMA (centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) appelée « port de plaisance d'avenir ».



Il s'agissait d'une première pour le club et le Vieux Cormoran, et nous avons bénéficié de subventions pouvant atteindre 60% sur certains des équipements installés. A l'avenir, nous essaierons à nouveau de bénéficier de ces subventions pour continuer les aménagements portuaires et pouvoir offrir à nos membres et visiteurs une escale de qualité.



Hubert

LES ATELIERS HIVERNAUX vont reprendre...

Le **planning des ateliers « Pêche »** est en cours de réalisation.

Pour **les Ateliers pratiques et théoriques**, nous vous relayons un appel de Guy Blanquart qui les organise:

« Quelles idées de thèmes non encore traités (ou à re-traiter ...) vous viennent à l'esprit pour organiser ces ateliers du samedi ?

Merci de me communiquer vos demandes.

Et si vous vous sentez certaines compétences et l'envie d'en parler, n'hésitez pas, c'est ouvert à tous.

Bien sûr, l'animation d'un atelier nécessite une certaine préparation... mais pourquoi pas vous ? »

Vous pouvez adresser vos propositions et idées à Guy par courriel : guyblanquart_berthen@orange.fr

En attendant vos idées, réservez déjà cette date:

Le **SAMEDI 14 DECEMBRE 2024 : ATELIER MATELOTAGE**

Avec la participation de Pierre Asselin de la société Cousin Trestec

Le matin : atelier théorique (2 h) présentation des différents types de cordages

L'après-midi : atelier pratique (3 h) de matelotage



Infos pratiques

Ouverture du Bureau du port (horaires basse saison) :

Du lundi au vendredi, 9h-12h et 13h-17h et le samedi sur rendez-vous

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

Site ycmn. : <https://ycmn.fr>

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



Nous remercions les membres du club qui nous ont envoyé articles, photos et informations pour nourrir cette gazette.

Prochaine parution prévue au cours du premier trimestre 2025.

photos insolites

Lac de Côme
Parking maximum 4 heures



Michel Debouver



WILLEMSTAT. Bols 2010

Une tourterelle a établi son nid pendant la nuit en haut du mât d'Aramis
(le Romanée de Gérard Cuvelier)
Photo prise du haut du mât d'Yfégré.

Remy Roquette