



LE POINT D'ECOUTE

BULLETIN D'INFORMATION DES ADHERENTS DU CERCLE NAUTIQUE de PAIMPOL . N° 14 - Janvier 2009

Maison des Plaisanciers, quai neuf . BP 109 . 22 500 PAIMPOL . 02 96 20 86 90

<http://perso.wanadoo.fr/cnpl.paimpol>

1,5 €

LE MOT DU PRÉSIDENT :

Si la saison dernière n'a pas tenu toutes ses promesses en ce qui concerne la météo - nous avons dû par mesure de prudence annuler au dernier moment la Michel Blondelle, prévue pour le 6 juillet - force nous est de constater que les régatiers sont loin d'avoir boudé nos manifestations. Si en 2007, nous dénombrions 64 bateaux participants sur l'ensemble des cinq régates (SNSM, Trophée Norisko et Pieds gelés), ils étaient en effet 84 en 2008. Une satisfaction pour toute l'équipe qui m'entoure et à qui je redis mes sincères remerciements pour son dévouement et son efficacité. D'autant que la 32ème régatée des Pieds gelés a battu tous les records avec 31 bateaux au départ ; nombre de skippers, venus concourir dans le cadre du Trophée habitable 2008 des Côtes d'Armor, ont apprécié l'organisation et la convivialité qui président à nos régates. Nous espérons les revoir cette année.

En 2009, en collaboration avec nos divers partenaires, en particulier avec la Fédération départementale de voile, nous entamerons une réflexion sur la diversification de notre offre en matière de nautisme. Si les régates sont toujours appréciées, il convient d'assurer la relève en associant les plus jeunes à nos manifestations. Vous remarquerez qu'en août prochain, La Mauve se disputera sur deux jours entre Paimpol et Saint-Quay-Portrieux. Nous aurons en outre en juillet prochain le plaisir d'accueillir deux régates importantes, dont une anglaise, dans le port de Paimpol. Vous en saurez davantage dans le prochain numéro.

N'oublions pas que Skippers d'Islande, qui est l'émanation du CNPL pour l'organisation de la course au large Paimpol-Reykjavik, prépare activement la quatrième édition. Nous y travaillons assidument et il va falloir mettre les bouchées doubles. La grande inconnue réside pour le moment dans la participation des skippers. Les incertitudes seront levées en février et mars prochain. Rappelons que la course, placée sous le parrainage de l'écrivain Erik Orsenna, bénéficie du concours de la Ville de Gravelines, ville-étape. Nous comptons sur la participation active de tous.

Le présent numéro du «Point d'Ecoute» vient six mois après le précédent, pour toutes sortes de raisons dont beaucoup sont techniques mais aussi de disponibilité. Rappelons-nous toujours que nous ne sommes que des bénévoles au service de tous. Ce bulletin du CNPL s'efforce d'être le reflet fidèle de la vie du Cercle Nautique de Paimpol au cours du dernier semestre. Nous nous efforcerons à l'avenir à plus de régularité.

En ce début d'année nouvelle, mes vœux vont vers vous et vos familles. Que 2009 vous apporte ce que vous en attendez de mieux. Que cette année soit pour vous tous une excellente année nautique !

Emile POIDEVIN



La régatée SNSM-Louis Dreyfus s'est courue le dimanche 22 juin avec la participation de 25 bateaux. Et comme chaque année, le président Emile Poidevin a eu le plaisir, le 20 septembre 2008, de remettre à Jean-Pierre Moinard, président de la station de Loguivy-de-la-Mer, un chèque de 3 500 euros qui sera sans nul doute bien employé.

Au programme de la saison 2009

RÉGATES

- SNSM : 7 juin
- Trophée Norisko
- Michel Blondelle : 12 juillet
- La Horaine : 26 juillet
- La Mauve : 15 et 16 août 2009
- Pieds gelés : 20 décembre

Les inscriptions pour les régates se font la veille au soir entre 18 h et 20 h à la Maison des Plaisanciers

PUCES MARINES : samedi 18 et dimanche 19 avril

NAVIGUONS ENSEMBLE : exposés de navigation de novembre 2008 à avril 2009 le samedi de 10h à midi à la Maison des Plaisanciers, Quai Neuf à Paimpol

Renseignements et inscriptions :

☎ 02 96 20 86 90

cnpl.paimpol@wanadoo.fr
www.cnpl-paimpol.fr



CONSTRUCTIONS MÉTALLIQUES
COUVERTURE - BARDAGE
SERRURERIE - TÔLERIE - CISAILLAGE - PLIAGE
Tél. 02 96 42 06 06 - Fax 02 96 42 99 48 - sefra-sa@wanadoo.fr
Rue de la Poterie - B.P. 23 - 22440 PLOUFRAGAN

Deux régates sur trois au «Trophée Norisko»

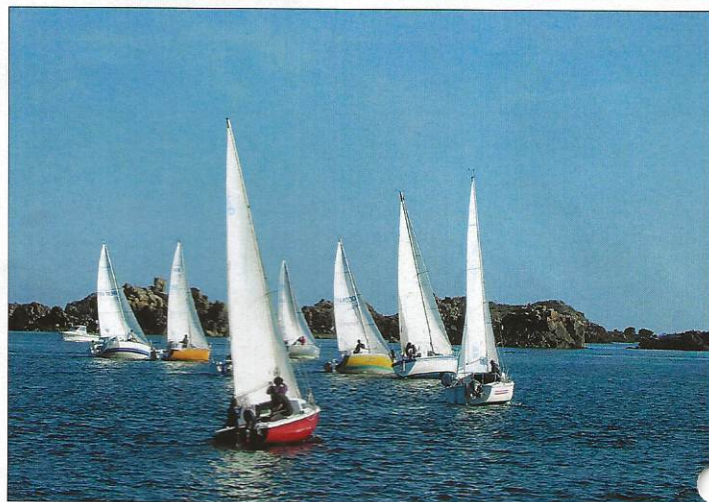


C'est un lieu commun de rappeler que la météo n'est pas une science exacte. Il y en a même qui rigolent doucement quand on leur parle de réchauffement de la planète! Toujours est-il que le programme du Trophée Norisko a été quelque peu chamboulé en cet été 2008.

La première régate, la **Michel Blondelle**, qui devait se courir le 6 juillet, avait dû être annulée en raison d'un fort avis de tempête qui a aussi compromis le Festival des Vieux Gréements qui animait le port de Paimpol le même week end.

C'est dire avec quelle anxiété les responsables du CNPL observaient le ciel dans les jours précédant la régate de la Horaine, programmée le 27 juillet. Le matin même, on observait brouillard et pétrole.

Neptune était pourtant de notre côté et la régate s'est courue dans des conditions quasi optimales. Le départ, face à l'île à bois, s'est



déroulé sous un soleil, avec un petit vent de force 2 à 3. Et c'est toujours sous le soleil que les équipiers de la flottille de 16 bateaux se sont retrouvés sur la barge d'Yvon Brossard au Trou de la Souris pour la grillade-party orchestrée par André Bertelle.

La course concoctée par Jean-Pierre Le Pochat s'est déroulée en trois manches, la première un parcours côtier autour de Bréhat, suivie dans l'après-midi par deux parcours techniques dans l'est de l'île aux Rochers Roses.

Elle a vu en Croisière le triomphe de Stardust (Noël Pagès) devant Sako III (Alain Crochet) ; en Course, de Trieux Marine (Yann Plusquellec) devant Phox (Charles Levillain) et en Grande Course de Comptoir de la Mer (Sylvain Clément) devant Veronika (Frédéric Nadaud)

Les résultats complets des régates de l'été sont donnés par ailleurs. (Lire en page 6)



Gervais Leclerc (sur Maral-Paimpol Nautic) en croisière, Charles Levillain (sur Fox) en course, Frédéric Nadaud (sur Veronika) en Grande course ont remporté en août éàà! le Trophée Norisko



A vos plumes!

Nous lançons toujours le même appel à tous nos adhérents «Le Point d'écoute» attend toujours vos articles.

Partagez vos expériences de navigation, vos petits "trucs", vos recettes, etc. Adressez-les, avec les photos, à l'adresse e-mail suivante : yv.jacob@free.fr ou à celle du CNPL

AGC
ARMOR GÉNIE CLIMATIQUE

Ets LE MEUR

02 96 20 91 00

CHAUFFAGE - VENTILATION - CLIMATISATION - PLOMBERIE - SANITAIRE - GÉOTHERMIE - ÉLECTRICITÉ - GAZ - S.A.V.

50 chemin de Kerguemest - 22500 PAIMPOL

Fax 02 96 22 07 99 - Courriel : a.g.c.ent@wanadoo.fr

LE «TROPHEE NORISKO» EN DEUX RÉGATES

Allait-on devoir juger le Trophée Norisko 2008 sur une seule régate? C'était la principale crainte des organisateurs, échaudés en décembre et en début juillet par l'annulation des Pieds gelés et de la Michel Blondelle. Il n'en fut heureusement rien et les douze concurrents de la Mauve ont pris le départ dans des conditions à nouveau optimales.

Le départ donné en baie de Paimpol a emmené les régatiers vers Gwin Zégat tandis que les deux autres manches se couraient dans l'après-midi vers la Jument de Paimpol.

Lors de la remise des prix à la Salle des Plaisanciers, on pouvait assister au triomphe de Paimpol Nautic (à Gervais Leclerc) devant La Petite Lulu (à Yvon Le Guével), en Croisière ; de Phox (à Charles Levillain) devant Ty Krampouz (à Pascal Giannantoni) en Course ; de Veronika (à Frédéric Nadaud) devant Comptoir de la Mer (à Sylvain Clément).

Régate «La Michel Blondelle»

(annulée pour avis de tempête)

Régate de la Horaine

Groupe Croisière : 1) Stardust (Noël Pagès) ; 2) Sako III (Alain Crochet) ; 3) Paimpol Nautic Maral (Gervais Leclerc) ; 4) Racine de quarante (Olivier Chapuis).

Groupe Course : 1) Trieux Marine (Yann Plusquellec) ; 2) Phox (Charles Levillain) ; 3) Ty Krampouz (Yann Cadic) ; 4) Dauphin Nautic (Alain Richard) ; 5) Hyppocampus (Nicolas Le Fric).

Groupe Grande course : 1) Comptoir de la Mer (Sylvain Clément) ; 2) Veronika (Frédéric Nadaud) ; 3) Petit-Navire (Pierre-Yves Danet) ; 4) Lutefisk (Bernard Claudel) ; 5) Valserine III (Alain Barriquand) ; 6) Sirius (Alain Menguy) ; 7) Chinatown (Thierry Laville).



Douze équipages ont pris part à la Régate de la Mauve dans d'idéales conditions de navigation.

Régate de La Mauve

Groupe Croisière : 1) Paimpol Nautic Maral (Gervais Leclerc) ; 2) La Petite Lulu (Yvon Le Guével) ; 3) Stardust (Noël Pagès) ; 4) Sako III (Alain Crochet).

Groupe Course : 1) Phox (Charles Levillain) ; 2) Ty Krampouz (Pascal Giannantoni).

Groupe Grande Course : 1) Veronika (Frédéric Nadaud) ; 2) Comptoir de la Mer (Sylvain Clément) ; 3) Cuisines Vallier (Alain Menguy) ; 4) Bolée de Paimpol (Gaétan Le Marec) ; 5) Spirou (Yann Lesêtre) ; 6) Chinatown (Thierry Laville).

Résultat final du Trophée Norisko

Groupe Croisière : 1) Paimpol Nautic Maral (Gervais Leclerc) ; 2) Stardust (Noël Pagès) ; 3) Sako III (Alain Crochet).

Groupe Course : 1) Phox (Charles Levillain) ; 2) Ty Krampouz (Pascal Giannantoni).

Groupe Grande Course : 1) Veronika (Frédéric Nadaud) ; 2) Comptoir de la Mer (Sylvain Clément) ; 3) Cuisines Vallier (Alain menguy) ; 4) Chinatown (Thierry Laville).

31 BATEAUX AUX «PIEDS GELES» : UN RECORD!

Pour finir l'année en beauté, la traditionnelle régate hivernale des Pieds gelés a battu des records d'affluence avec 31 équipages. deux ans plus tôt, il y en avait eu 30 pour le 30ème anniversaire. De quoi oublier l'annulation de décembre 2007! Bonnes conditions de navigation mais le vent mollissant en milieu d'après-midi obligeait le directeur de course à se contenter de deux manches sur les trois mises au programme.

Le trou de la souris, dans l'est de Bréhat, n'avait certainement pas vu autant d'affluence un 20 décembre, de mémoire de régatier!

Comme le veut la tradition, le CNPL et tous les participants étaient le soir les hôtes de la municipalité de Paimpol. L'occasion pour Emile Poidevin de faire le bilan d'une saison et d'annoncer la prochaine, pour Jean-Yves de Chaisemartin, maire, de saluer le travail du CNPL pour l'animation du port et pour Pierrot Le Boucher, président départemental de la FFV de donner le point de vue de la fédération sur la pratique du nautisme.

(Lire les résultats par ailleurs)



LES ALEAS DE LA NAVIGATION DANS LE GOLFE



Sur le pont du «Brissac», navire de la Maritime des Pétroles BP battant pavillon français

Voici une nouvelle histoire de fortune de mer, un récit certifié authentique raconté par l'un de nos adhérents qui l'a vécu aux premières loges. Les faits remontent à plus d'une vingtaine d'années mais il s'en souvient comme si c'était hier. Du danger de naviguer au commerce comme à la plaisance dans des zones troublées. Aujourd'hui, on assiste sur toutes les mers du monde à un regain des activités de piraterie. Là il s'agit d'un véritable acte de guerre, perpétré par des militaires hors de leurs eaux territoriales sur un bateau de commerce d'une nation étrangère au conflit...

Le vendredi 12 septembre 1986, le "Brissac" pétrolier français appartenant à la Maritime des Pétroles BP, navigue à destination du Koweït (Mina-Al Ahmadi) pour y charger un cargaison de 258000 tonnes métriques de pétrole brut.

A 8h locales, il prend le mouillage au large de l'Emirat de Khor Fakkan (sur le Golfe d'Oman) pour y effectuer une relève partielle d'équipage et embarquer une vingtaine d'ouvriers du chantier naval de Dubaï qui doivent effectuer un travail spécifique de soudure dans le Peak avant (compartiment sec).

Durant cette brève escale, le commandant prend contact avec le Contrôle naval français dans l'Océan Indien (Alindien) pour être informé des dernières instructions de navigation dues au conflit Iran-Irak qui fait rage et perturbe sérieusement la navigation commerciale dans le golfe arabo-persique.

Après avoir pris connaissance de ces instructions, qui recommandent une navigation de nuit et invitent les navires français à se mettre à l'abri au mouillage des îles situées au large des émirats arabes, du lever au coucher du soleil, le commandant décide d'appareiller au plus vite de façon à franchir le détroit d'Ormuz au coucher du soleil, de débarquer les ouvriers au large de Ras al

évitant soigneusement de naviguer dans les eaux iraniennes, interdites depuis le début du conflit.

A 10 h, après avoir levé l'ancre, le navire reprend sa route à destination de Ras al Khaimah puis du Koweït. Vers 18 h, alors que nous approchons du détroit d'Ormuz, l'officier de quart relève sur le radar, par 4 quarts tribord, l'écho d'un navire faisant une route d'abordage ; rapidement nous repérons le navire concerné ; il s'agit d'un navire de guerre. A 18 h 30, nous interceptons un appel VHF ; il émane du navire de guerre ; il s'agit d'un patrouilleur iranien, qui nous demande le nom du navire, sa nationalité le nom et l'adresse de l'armateur, les caractéristiques du navire et notre destination ; il nous rappelle que les eaux maritimes iraniennes sont interdites à la navigation.

Hélicoptère en vue!

A 18 h 55 nous franchissons le détroit d'Ormuz en passant à 9 miles nautiques dans le Nord de l'île Didamar (petit coin) puis faisons route vers Ras Al Khaimah où nous arrivons à 2 h le 13 septembre. La vedette de notre agence est à l'heure au rendez-vous ; rapidement nous débarquons les ouvriers et leur matériel. A 2 h 42 le navire est à nouveau en route libre, cap sur l'île Jazirat Sir Abu Nu'Ayr, pour y prendre le mouillage suivant les instructions du Contrôle naval fran-



Le détroit d'Ormuz est franchi au coucher du soleil...

ARABO-PERSIQUE PENDANT LE CONFLIT IRAN-IRAK

cois. Vers 6 h, alors que nous approchons de
re point de mouillage, le matelot de quart
signale un hélicoptère qui se rapproche du
"Brissac" en volant au ras de l'eau et dans
notre sillage.

De l'aileron tribord de la passerelle, nous
voyons effectivement cet hélicoptère, puis
nous le perdons de vue car, à l'approche du
navire, il est caché par les superstructures
(tambour machine et cheminée) ; rapidement
nous traversons la passerelle du navire ; arri-
vés sur l'aileron bâbord, en regardant tou-
jours vers l'arrière du navire, nous retrouvons
l'hélicoptère qui, faisant une large boucle, se
repose dans notre sillage en s'éloignant. Un
échange rapide de paroles avec l'officier de
quart donne à penser au commandant qu'il
s'agit, pour le pilote de l'hélicoptère, d'une
reconnaissance du navire.

Nous continuons cependant à suivre le
vol de l'hélicoptère dans nos jumelles ; après
quelques minutes, il incurve son vol sur sa
droite (sur la gauche pour les observateurs
"Brissac") nous apercevons alors un
second hélicoptère qui était resté à bonne
distance du navire (à ce moment, en regar-
dant vers l'arrière, nous observons les deux
hélicoptères à 4 quarts sur l'arrière de notre
travers bâbord).

Dans les secondes qui suivent, le com-
mandant aperçoit dans ses jumelles deux
fumerolles orangées qui partent de chaque
hélicoptère. Instantanément le commandant
comprend, que les hélicoptères tirent sur le
navire : "ils nous tirent dessus, ces cons là!!!"
et par réflexe, l'officier de quart, le matelot
et le commandant s'allongent sur le parquet
de l'aileron passerelle pour se protéger !!!
Aussitôt le professionnalisme reprend le des-
sus, le commandant se relève rapidement et
fonce vers les pupitres de la passerelle pour

démarrer les pompes à incendie, il est alors
6 h 10, demande à l'officier de quart de
réveiller le second capitaine et au matelot
d'appeler le maître d'équipage. Alors que le
commandant démarre la pompe incendie
nous entendons deux "boum" assourdiss-
sants.

Rapidement nous constatons que la
machine ne répond plus. De l'aileron bâbord
où il est retourné, le matelot de quart signale
une épaisse fumée noire, preuve que l'une
des deux chaudières au moins est stoppée.
Le second capitaine arrive alors sur la pas-
serelle, à la demande du commandant, il
repart immédiatement en reconnaissance
afin de prendre et donner des nouvelles de
l'équipage (blessés? morts? etc...) Le chef
mécanicien, par téléphone prévient le com-
mandant qu'il n'y a plus de vapeur donc plus
de machine, qu'il ne semble pas y avoir le feu
et qu'il a fait ordonner une reconnaissance
approfondie du compartiment machine par
l'ensemble de son personnel. Vers 6 h 40, le
second capitaine avise le commandant que
l'équipage est au complet et qu'il n'y a aucun
blessé.

A 7 h, le "Brissac" n'a plus d'erre, il est
stoppé sur l'eau. N'ayant plus de machine, le
commandant décide de rester à la dérive et
demande à l'officier de quart de contrôler la
position du navire chaque 30 minutes. Alors
accompagné du chef mécanicien et du
second capitaine, le commandant part
reconnaître les dégâts.

Une chance inouïe

Nous avons eu une chance inouïe, aucun
des deux missiles n'a explosé. Le premier
missile est entré dans le château (super-
structures habitables) par bâbord arrière ; il a
traversé le carré des officiers (heureusement



Un joli petit trou dans la coque

vide, ceux-ci ayant pris leur petit déjeuner
quelques minutes auparavant), arrachant
une cloison intérieure, il a continué sa route
à travers un escalier central qu'il a traversé
de part en part ainsi qu'une coursive pour
percuter la cloison de la cabine de l'officier
mécanicien de service (au travail au PC
machine) et atterrir sur son lit sans exploser!

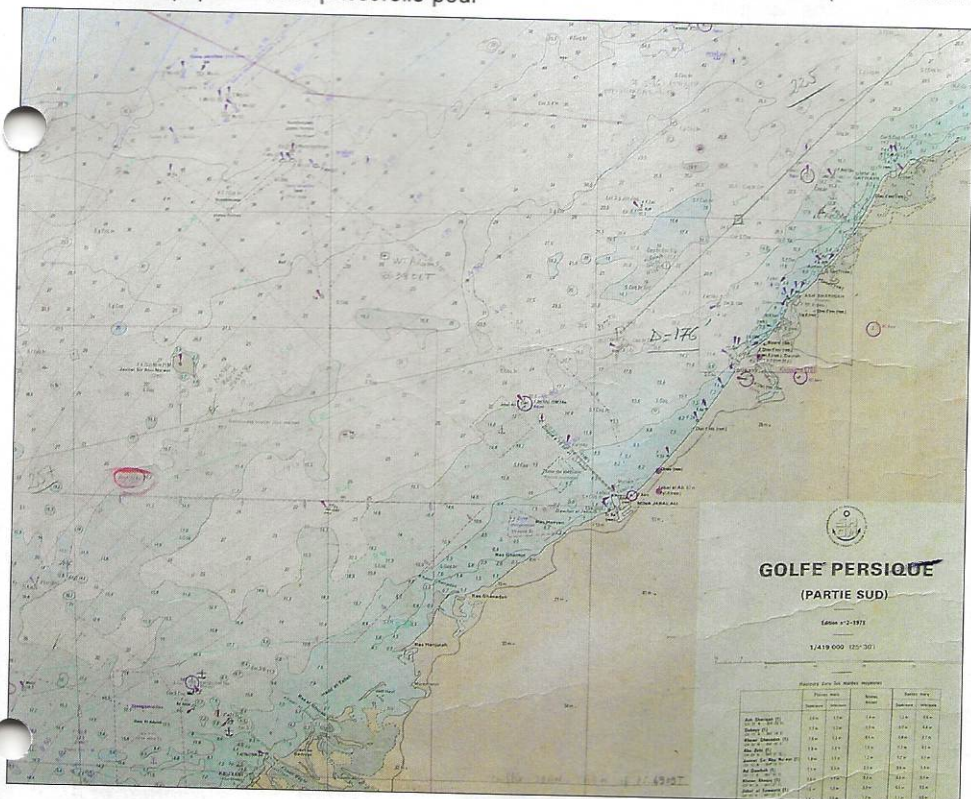
Le deuxième missile a percuté la coque
un mètre au dessus du tirant d'eau en char-
ge, pénétrant dans le compartiment machine
par le local du ventilateur machine bâbord ;
sa trajectoire heureusement déviée par un
renfort de coque (fer en "L") évitera qu'il ne
pénètre directement dans une cuve à gazole
(ce qui aurait provoqué un grave incendie) et
par ricochet sur la cloison de cette cuve à
gazole, il entrera dans le compartiment
machine, il éclatera le collecteur principal de
vapeur, privant le "Brissac" de toute propul-
sion et de toute possibilité de manœuvre. Le
missile poursuivra sa course dans le com-
partiment machine, ricochera une seconde
fois sur la cloison de séparation du PC
machine et de la salle des machines, finis-
sant sa course sur une plateforme devant la
monture de niveau de la chaudière, sans
exploser!

Après entretien avec le chef mécanicien,
décision est prise de souder un placard sur
le collecteur principal de vapeur, réparation
provisoire qui nous permettra de rallier la
rade de Dubaï à petite vitesse, pour répara-
tion définitive dans un chantier naval.

Au cours de la matinée, avec l'officier
radio, nous réussissons à prévenir discrète-
ment, par télex décimétrique, notre arma-
teur et donc les familles de l'équipage en
France (le commandant avait interdit d'utili-
ser les appareils radio : VHF, émetteurs HF,
MF etc.) afin de ne pas être importuné par
les chasseurs de primes (remorqueurs), pré-
sents en nombre dans le golfe arabo-per-
sique.

A 15 h 30 la réparation provisoire tou-
chant à sa fin, l'ancre est mise à l'eau pour
mettre fin à la dérive. Dès la réparation ter-
minée, les chaudières sont rallumées et
mises en communication à 17 h 30, le
"Brissac" est alors prêt à faire route sur la
rade de Dubaï.

A 22 h, le soleil étant couché et la nuit
complète, l'ancre est virée et le navire fait
route vers Dubaï. Le 14 septembre à 3 h 42
nous sommes au mouillage sur la rade de



Destination Dubaï

LES ALEAS DE LA NAVIGATION DANS LE GOLFE ARABO-PERSIQUE PENDANT LE CONFLIT IRAN-IRAK

Dubaï en toute sécurité.

Déminage

Après quelques heures de repos (bien méritées) vers 10 h locales, un appel téléphonique du commandant à son armateur lui confirme que toutes les familles ont été prévenues et rassurées, lui apprend que le gouvernement français a décidé d'envoyer une équipe de déminage qui fait route (équipe composée de cinq militaires français : un officier de l'armée de l'air, deux sous-officiers de l'armée de terre et deux ingénieurs spécialistes du déminage de la base de St-Nicolas à Brest) pour désamorcer nos deux missiles non explosés. Lors de cette communication le chef du service armement, sur conseil de l'équipe de déminage, recommande de prendre les précautions maximales vis-à-vis des deux missiles. La réponse du commandant claque sèchement : *"Toutes les précautions sont déjà prises, l'équipage a l'interdiction formelle d'approcher les 2 missiles"*. A 12 h 15, premier appontage d'un hélicoptère abudhabien qui amène l'équipe de déminage, accompagnée de deux officiers militaires locaux.

A compter de ce moment, les discussions commencent pour évoquer la méthode de débarquement des missiles car il est hors de question d'entrer dans le port et en cale sèche tant que les deux missiles seront à bord. Or, pour des raisons commerciales, l'armateur est pressé, il prie instamment le commandant de faire le maximum pour se débarrasser de ces *"colis encombrants"*, ce qui oblige ce dernier à préciser que cette décision est de l'unique responsabilité des autorités de Dubaï et non la sienne. Lors d'une seconde conversation téléphonique dans l'après-midi avec Paris, le commandant apprend que le gouvernement français a donné des instructions pour que l'escorteur d'escadre "Cdt Bory" entre dans le golfe arabo-persique pour nous apporter son aide éventuelle, mais sans entrer dans les eaux territoriales, et donc de se tenir au-delà des 12 miles nautique de la côte des Emirats.

Vers 16 h, décision est prise de fabriquer deux radeaux pour les missiles, un remorqueur les éloignera, les démineurs se chargeant de les faire exploser. A 18 h, les autorités portuaires nous font savoir que cette solution est refusée afin de ne pas effrayer la population!

La matinée du 15 septembre se passera en palabres sans que rien ne se décide. Vers 12 h 30 le lieutenant de quart avise le commandant qu'il aperçoit aux jumelles le navire de guerre français. En début d'après-midi, le commandant fait une proposition aux autorités de Dubaï, à savoir : lever l'ancre, faire route vers le navire de guerre français, mouillé hors des eaux territoriales à 8/9 miles pour lui remettre les 2 missiles. Après divers contacts avec les autorités de Dubaï, le commandant du "Cdt Bory" et le responsable de l'équipe de déminage, cette solution est finalement acceptée. A 16 h 15 le "Brissac" quitte le mouillage de la rade de Dubaï pour aller au mouillage à proximité du



On distingue très nettement le trou fait dans la coque par un des deux missiles qui n'a fort heureusement pas explosé. «Une chance inouïe...» commente le commandant du «Brissac»

"Cdt Bory". De 17 h à 20 h 30, les deux missiles sont transférés du "Brissac" sur le "Cdt Bory" qui appareille aussitôt pour ressortir du golfe arabo-persique et pétarader "nos deux invités de ces derniers jours" dans le golfe d'Oman par des fonds de 3 000 à 4 000 mètres, tandis que nous retournons au mouillage sur la rade de Dubaï.

Le 16 septembre à 13 h 30, nous appareillons et embarquons le pilote de Dubaï pour entrer dans le port. A 16h 30 le "Brissac" est amarré à quai au poste N°5. Le 21 septembre, les réparations étant termi-

nées, nous appareillons de Dubaï à 19 h, pour aller au mouillage sur rade de Khor Fakkan en attente de nouvelles instructions et d'un nouvel affrètement

Le 22 septembre à 7 h 30 nous sommes au mouillage à Khor Fakkan (Golfe d'Oman) où le navire restera jusqu'à la fin octobre (!) avant de retrouver un nouveau chargement et après avoir effectué une relève d'équipage.



Le samedi 3 janvier à la Maison des Plaisanciers, le CNPL a fêté les Rois dans la plus pure tradition : heureux bénéficiaire de la fève, Mme Renard, André Bannier et Alain Lebreton ont partagé un règne éphémère...



MUTUELLES DU MANS ASSURANCES

MILANESI-DARTHENAY associés

Agents Généraux

☎ 02 96 20 81 69

38 avenue Général de Gaulle - B.P. 3 - 22501 PAIMPOL Cedex
Fax 02 96 20 55 42 - Courriel : dominique.milanesi@mma.fr

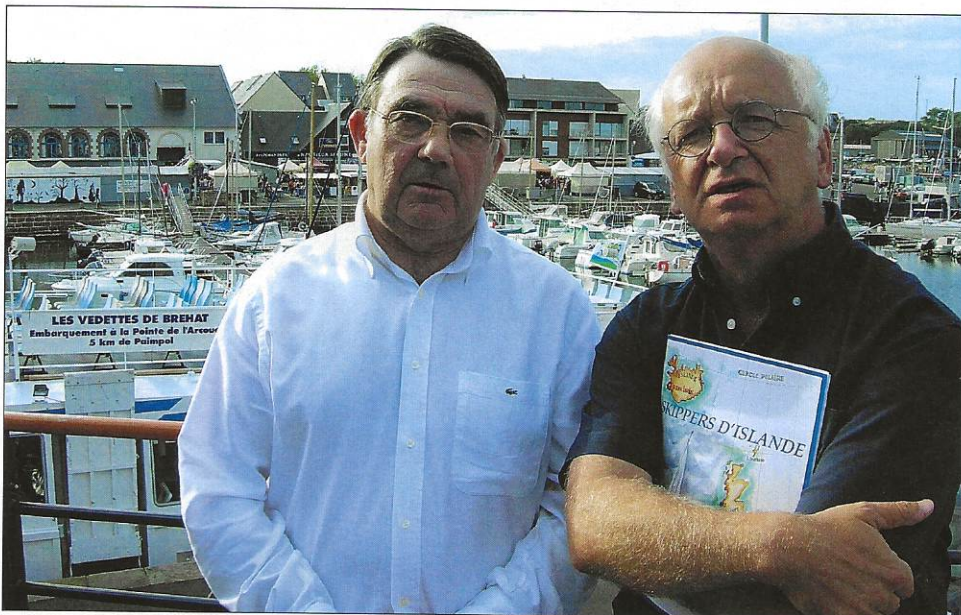
SKIPPERS D'ISLANDE PRÉPARE LA QUATRIÈME ÉDITION

Toute l'équipe de Skippers d'Islande est sur le pont depuis plus de deux ans ; elle s'est mise au travail dès le lendemain de la troisième édition. Un bureau élargi se réunit autour du président chaque mardi matin.

Le plus gros a été fait. Il ne reste plus qu'à attendre. Le verdict sera rendu en février-mars ; c'est en effet l'époque à laquelle se font traditionnellement les inscriptions. On note déjà un frémissement... Reste également à peaufiner les animations et le « village » sur le port la semaine avant le départ.

Rappelons que le parcours de juin 2009 est inédit : le départ sera donné le 27 juin de Paimpol pour Reykjavik ; la seconde étape ralliera la capitale islandaise au port de Gravelines ; l'arrivée sera jugée au terme de la troisième étape Gravelines-Paimpol. Jean Goadou préside le comité de course, assisté de Bernard Richomme, Jean-Claude Logette et Pierrot Le Boucher.

Nos partenaires traditionnels sont présents au rendez-vous et nous sommes assurés de la participation financière des collectivités locales et territoriales : Région, département des Côtes d'Armor, villes de Paimpol et Gravelines, communauté de communes Paimpol-Goëlo.



Le président Emile Poidevin en compagnie du parrain de la course 2009, l'académicien français Erik Orsenna

Nos amis islandais nous attendent et nous avons de fréquents contacts avec l'ambassade. M. Tomas Ingi Olrich honorerait d'ailleurs de sa présence la présentation officielle

au Salon «Nautic» début décembre. Mais on sait aussi que le pays traverse une crise financière profonde.



L'équipe de Skippers d'Islande au Salon «Nautic» autour des élus de Paimpol, de la Communauté de Communes Paimpol-Goëlo et de Gravelines

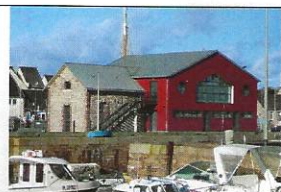


THIERRY LAVILLE
ARCHITECTE D.P.L.G.

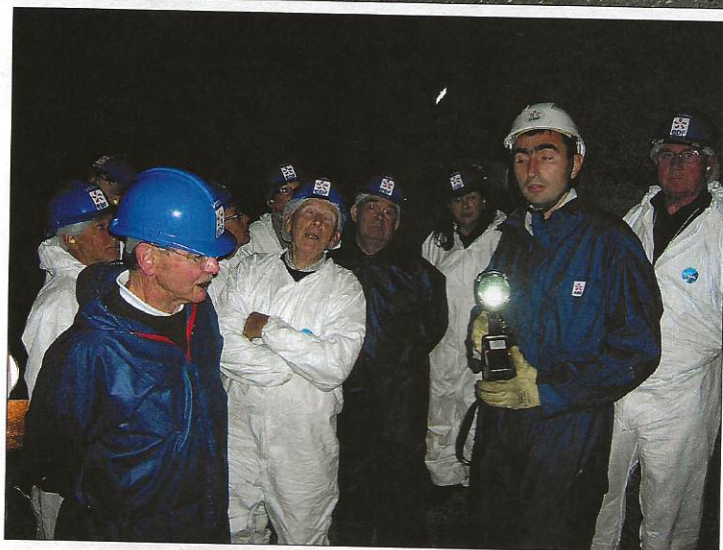
10 PLACE DU MARTRAY - 22500 PAIMPOL

Tél. 02-96-22-02-31

Fax 02-96-22-02-32



LE CNPL VISITE LE BARRAGE DE LA RANCE



«Dans les entrailles du monstre». Le groupe écoute attentivement les explications du directeur du site Cyril Perrier

Le coin du cuistot

Maquereaux à la moutarde

Ingédients pour quatre personnes : douze petits maquereaux, moutarde forte de Dijon, deux citrons, échalotes, poivre blanc, beurre, laurier.

Recette : Vider et laver les poissons, les enduire sans excès de moutarde et les disposer dans un plat à four dont on aura graissé le fond d'un peu de beurre fondu, à l'aide d'un tampon de papier. Placer sous et sur chaque poisson quelques rondelles d'échalote et des fragments de feuilles de laurier. Disposer également quelques fragments de beurre sur les maquereaux.

Cuisson : Faire cuire un quart d'heure à four bien chaud (210°). Bon appétit!

Trouvé dans le Trieux
Un gouvernail noir et bleu
© 02 96 55 94 89

Chaque année, le CNPL invite ses adhérents à la découverte, comme pour le Cross Corse, le Cesame de Saint-Malo ou le simulateur de navigation du lycée maritime de Paimpol. Cette année, l'association a été associée à la réflexion lancée par EDF autour du projet de ferry hydrolienne à Paimpol-Bréhat ; des liens se sont ainsi noués et, grâce à l'invitation lancée par M. Vincent Denby-Wilkes, responsable régional, un groupe d'une douzaine de Paimpolais a découvert, avec intérêt à l'occasion d'une visite exceptionnelle, le fonctionnement de l'usine marémotrice de la Rance au cours d'un parcours parfois acrobatique quand il a fallu, par exemple, examiner de près les énormes turbines...

LES
MOTS
CROISÉS
DU "POINT
D'ÉCOUTE"

Solutions
dans le N° 15

	A	B	C	D	E	F	G	H
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								

Horizontalement – 1) Le préserver durablement. 2) A gagné Roland-Garros sans hache; risqua. 3) Comme un canard dans l'eau. 4) Avec la Mer du Nord pour dernier terrain vague. 5) Unité centrale. 6) Vénus et Aphrodite. 7) Légumineuses ; lac salé à l'oriental. 8) Pronom réfléchi ; gros harpon.

Verticalement – A) Cuirassés. B) Institut de l'audiovisuel. Quelle période! C) Cistudes par exemple. D) Coups de tempête. E) Onze qui rament sur la canebière ; associé à Paulo au Brésil. F) Classe de vers d'eau douce. G) Enzymes ; commun à José, Miguel, Diego, Francisco... H) Protecteurs du foyer domestique chez les Romains ; article défini.

Solutions du problème du N° 13

Horizontalement – 1) Vedette 2) it-moule 3) Echium 4) grèbe 5) ORTF 6) Lo - EEI 7) Esp - aéra 8) secourut.

Verticalement – A) Vieilles B) Etc - ose C) PC D) Emigre E) Tuméfier - El - ru H) Sélestat



I . A . P
Imprimerie Artisanale Paimpolaise
s.a.r.l. GUERAS

10 avenue de Guerland - B.P. 66 - 22502 PAIMPOL Cedex
© 02 96 20 45 20 - Fax 02 96 20 53 20 - Courriel : iap22@wanadoo.fr

