

AMICALE CAPALOUEST

La mer notre plaisir



Association loi 1901, sous le n°017 300 52 58

Juillet 2021 N°67

Aquarelle Joël SELO

Membres du bureau

Thierry VILLAT

Président

Jean-Yves SELO

Vice-Président

Patrick ZOUBOVITCH

Trésorier

Vincent BAILLY

Secrétaire

Daniel PAGET

Consultant

Françoise THIERRY

Sorties terrestres

Maxime PUGLIERINI

Pêche

Contact

Tel: 06 08 41 86 78

Thierry.villat@icloud.com

Pierre FROT

Présidents d'Honneur

Rédacteur: J.Y. SELO

Site web:

WWW.capalouest.club

EDITO

Bonjour les amis

Enfin notre liberté revient tout doucement. Cette pandémie qui nous a privés d'une grande partie de notre liberté pendant plus d'un an semble s'éloigner.

Malgré tout nous devons rester vigilant, ne pas abandonner le masque trop vite, continuer à nous laver les mains et garder une certaine distanciation avec ceux qui nous entourent.

Les beaux jours sont de retour, nous allons pouvoir ressortir nos chers bateaux et partir en mer pour se promener ou pêcher. Je vous souhaite beaucoup de bons moments à leurs bords avec ceux qui vous sont chers.

L'Amirauté est enfin de nouveau ouverte tous les vendredi à partir de 18H avec toutes les précautions prises.

Nous avons réussi à tenir notre AGO vendredi 4 juin à l'Amirauté. Tout s'est bien passé, le bureau reste le même puisque les 3 membres sortants ont été réélus.

Notre sortie Tous à Saint Denis d'Oléron est bien enregistrée pour la fin de la 1ere semaine de septembre.

Je vous souhaite de belles navigations estivales.

Avec toute mon amitié.

Thierry Villat



PORT DE PLAISANCE
DE LA ROCHELLE

LA ROCHELLE

Adresse: Arrière du Forum des Pertuis Avenue du Lazaret 17000 LA ROCHELLE

Réunion tous les vendredis soirs à 18h dans notre local derrière le Forum des Pertuis

Croire ou ne pas croire ?

OÙ : *Partir en mer serein.*

On se dit bof ! on n'est pas superstitieux....

On se dit bof !!! ça ne coûte rien de le rebaptiser dans les formes.

Alors un jour, on se décide, on appelle les copains

- Allo Vincent, Patrick un pot sur le bateau et une « tite » bouffe ensemble, demain rdv 11h00. Vous participez avec votre bateau à la débaptisation de notre bateau MACAO et à la rebaptisation en MACAO'S FROGY.

Le lendemain 11h00, les deux bateaux prennent la mer : Macao suivit d'Evasion II. Sortie du chenal, je monte Macao à 8 nœuds. Evasion II derrière sur mon bâbord. Mon Macoui se forme, pour rappel, le Macoui est le sillage formé par votre bateau, le Macoui est le serpent qui suit partout votre bateau, le Macoui est attaché à votre bateau et à son nom. Pour changer le nom du bateau, il est important de tuer le Macoui ? Histoire triste mais nous devons le faire, soyons courageux...



Evasion II vire sur Tribord pour venir couper notre Macoui. Cela doit être fait 3 fois de suite en se rapprochant à chaque fois de notre bateau et donc de la tête du Macoui.

En même temps, il est important de saouler le Macoui pour lui éviter de souffrir. Je verse alors un tiers de la bouteille de whisky à hauteur des hélices et de la tête du Macoui chaque fois qu'Evasion II s'apprête à couper mon sillage.

Mon Macoui meurt emportant le nom Macao, on rentre au port. Bouteille de champagne sortie, chacun prend son verre et on vide le restant de la bouteille à l'arrière du bateau, à hauteur des hélices pour reconnaître et accepter le nouveau Macoui qui s'est formé lors de notre retour et attaché au nouveau nom du bateau « MACAO'S FROGY »(La grenouille de Macao).

Et la fête continue par un repas sur le bateau et avec les amis, c'est bien là toute l'importance. Et bien en fin de compte et peut-être de cône, c'est bon quelque part la superstition.

André Dewasmes

Les marins et leurs boucles d'oreilles :

Les marins portent des boucles d'oreilles depuis fort longtemps. Celles-ci sont sujettes à de nombreux symboles :

Depuis l'antiquité, porter un anneau d'or à l'oreille préserve de la noyade et des naufrages. Le marin doit obligatoirement se percer l'oreille et ne pas utiliser des boucles à pinces. Le trou dans le lobe procure une bonne vue et éloigne les maux ophtalmiques. Le marin aura une assez bonne vue pour repérer de loin des écueils, navires ennemis, etc.

L'anneau d'or à l'oreille est aussi un trésor pour le marin, plus l'anneau était gros plus le marin était riche. Si le marin venait à mourir loin de son pays, ces boucles d'oreilles étaient principalement destinées au curé pour payer ses obsèques. La boucle d'oreille était le symbole des fiançailles entre le marin et la mer.

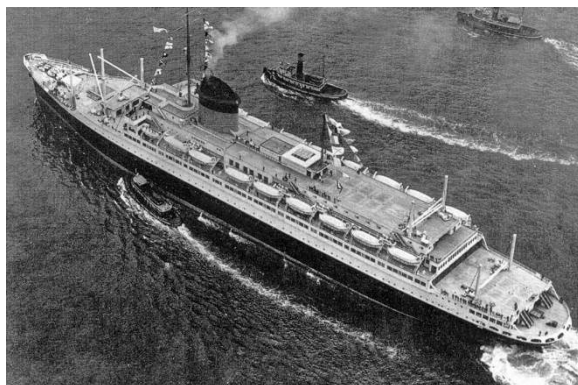
Enfin, la boucle d'oreille était souvent portée par le marin seulement lorsqu'il avait réussi à franchir le Cap Horn, ce qui correspondait à un vrai trophée.

Jean-Yves Selo

Champlain, pas le marin mais le paquebot :

Champlain contrairement à Samuel, c'était un paquebot français de la Compagnie générale transatlantique de 1932 à 1940. La compagnie entame à la fin des années 1920 la rénovation de sa flotte vieillissante.

Construit par les Chantiers de Penhoët (Maintenant les Chantiers de l'Atlantique) à Saint Nazaire, à cette époque le Champlain était le plus gros paquebot de son époque mais également le plus moderne et toutes ces nouvelles techniques ont été utilisées sur le Normandie.



A sa mise en service en 1932, il connut un franc succès mais sa carrière fut de courte durée. A l'éclatement de la seconde guerre mondiale en 1939, le Champlain a continué d'assurer le trafic transatlantique permettant à grand nombre de personnes de quitter l'Europe. En mai 1940, lors d'un retour de l'atlantique, le paquebot heurtas au large de La Pallice, une mine larguée par l'aviation allemande et commença à couler. Quelques jours plus tard, un sous-marin acheva le travail en torpillant le navire. Ce jour-là, le paquebot transportait 3000 tonnes de cuivre, 30 avions de chasse Curtiss H-75

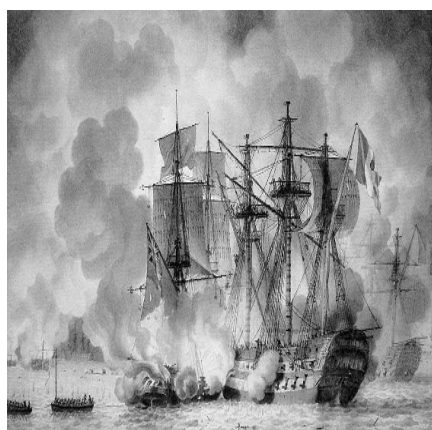


et 180 personnes embarquées à l'escale de Saint Nazaire.

En 1942 en plein milieu de la seconde guerre mondiale une équipe de scaphandriers commença les travaux de récupération de la cargaison. Un scaphandre remontant à l'échelle donna à son guide un lingot en lui faisant signe de le cacher. Après plusieurs remontées, son guide le stoppa en lui disant : mais qu'est-ce que tu fabrique ? le scaphandre répondit, c'est de l'or, il y en a plein, cache-le vite. Et couillon lui répond son guide hilare c'est du cuivre.

Jean-Yves Selo

Rang des Adrets : Corsaire et naturaliste



Cette famille protestante a fourni 3 ministres et un grand marin Paul Rang des Adrets né à Utrecht (Pays Bas) en 1793 et vint très tôt à La Rochelle. C'est la destruction de la flotte française par les brûlots Anglais en rade de l'île d'Aix le 11 avril 1809 qui décida de sa vocation pour la marine. Il devint très rapidement un officier distingué et un grand naturaliste. Aspirant en 1813, il était élève 1^o classe au naufrage de la frégate « *la Méduse* » où il fut l'un des rares survivants dont il a laissé un récit dramatique traduit par le pinceau de Géricault. Il fut enseigne de vaisseau en 1818, lieutenant en 1828, chevalier de la légion d'honneur, capitaine de corvette, commandant supérieur de l'île de Mayotte, de Nossi Bé et leurs dépendances. On lui doit également l'extension du port d'Alger en 1837.



neur, capitaine de corvette, commandant supérieur de l'île de Mayotte, de Nossi Bé et leurs dépendances. On lui doit également l'extension du port d'Alger en 1837.

Membre de la société des sciences naturelles de la Charente Maritime, il publie de nombreux manuels d'histoire naturelle sur les mollusques marins nageurs de la classe des Ptéropodes, (Sorte de mollusques qui ont des ailerons sur le côté pour avancer, ils sont appelés également les papillons de mer).

Jean-Yves Selo

Les premiers ports de La Rochelle

Au X^e siècle, le petit port de La Rochelle se situait au niveau de la place de Verdun actuelle, dans un estuaire formé par un cours d'eau qui descendait du faubourg de Lafond et qui allait jusqu'à Parthenay. Ce port s'obstruait par les vases ; les navires à plus fort tirant d'eau contrairement aux petites barques des pêcheurs, ne pouvaient plus remonter jusqu'au pied du château de Vaucler. Les Rochelais se préoccupèrent de créer un nouveau port et leur choix s'est tourné vers l'estuaire naturel au sud de la ville à l'endroit où venaient se déverser le canal de la Verdière et le canal de la moulinette (Canal Maubec actuel). Les habitants de la ville qui se situaient sur les hauteurs au nord de la ville au niveau de la place de Verdun, descendirent petit à petit sur le bord de l'estuaire qui est devenu, siècle après siècle, le centre des intérêts commerciaux.

Mais il a fallu protéger l'entrée de cet estuaire des éventuels envahisseurs, c'est pour cela que sous le règne Charles XI a débuté la construction des deux tours de l'entrée du port. Bien que des chaînes étaient tendues d'une tour à l'autre, la ville pouvait être livrée aux éventuels envahisseurs. Pour plus de sécurité, le port fut entouré d'une muraille qui allait de la tour de la chaîne, faisait le tour du havre pour rejoindre la tour Saint Nicolas. Pour pouvoir rentrer en ville il y avait 8 portes, au nord, la porte de la Poissonnerie qui ouvrait sur la Petite rue du Port actuelle et la porte de La Poterie près du canal Maubec, à l'ouest, la porte Laury près de la tour de la chaîne, puis la porte St. Yon et enfin la porte du Feu. A l'est il y avait la porte des Canards et la porte de la Vérité ex porte St. Nicolas.

La muraille située de la rue de la chaîne et le pont St. Sauveur s'appelait « La Grande Rive » et celle comprise entre le pont St.Sauveur et la tour St . Nicolas la « La Petite Rive ».

Ces portes étaient clôturées la nuit, aux heures où le beffroi sonnait la fermeture des portes de la ville. Les issues sur « La Grande Rive », très étroites étaient un véritable obstacle à tous les mouvements qui se produisaient sur les quais, alors pour faciliter le magasinage des marchandises, les commerçants appuyèrent contre les murailles des hangars en bois. Mais toutes ces constructions devinrent elles-mêmes insuffisantes. Les négociants ont commencé à construire de l'autre côté de la muraille en ouvrant des portes à condition de les fermer aux heures réglementaires.

Bien que certaines précautions étaient prises contre les incendies, le 28 novembre 1665, un navire flamand de 400 Tx chargé de poudre a pris feu et provoqua une formidable explosion qui détruisit les maisons à proximité, le feu gagna les bateaux voisins.

Dans l'enceinte de la ville au XIII^e siècle, la Grosse Horloge était une simple porte qui donnait accès au faubourg du Perrot (rue St. Jean) qui n'était à cette époque pas rattaché à la ville. Le cours d'eau « La Verdière », passait à ses pieds et était enjambé par une sorte de pont levis.

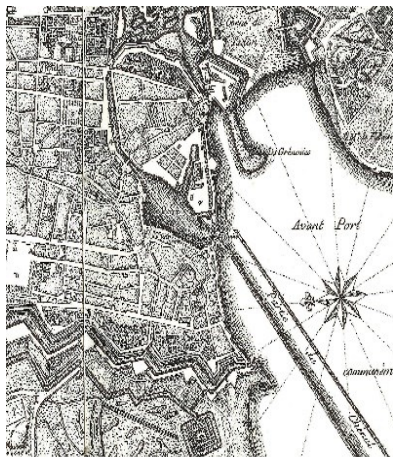
La partie à l'est du port s'appelait la « Petite Rive ». Elle était séparée d'un lais de mer composé à marée basse de vase et de graviers. La retenue d'eau provenant de l'écluse St. Nicolas, était utilisée comme fosse aux mâts. A cette époque, on mettait les bois qui devaient servir à la



à la maturation des navires pour leur donner plus de résistance en les laissant séjourner dans l'eau. C'est là que plus tard fut établi le bassin intérieur. La « Petite Rive » servait également de chantiers de construction. Bien qu'elle appartint au Roi, les négociants avaient l'habitude d'y mettre leurs marchandises avant la livraison au Rochelais ou au commerce extérieur. En 1436, Charles VII dont la monnaie à son effigie était frappée à La Rochelle, fit don de la « Petite Rive » à la ville moyennant redevance. Le premier quai a été construit en 1436.

De toute l'histoire de La Rochelle, la préoccupation première des armateurs était de rendre le havre accessible à la navigation car les apports incessants de la mer étaient toujours une cause d'obstruction.

Les capitaines des navires étaient autorisés à décharger leur lest au pied de la courtine qui relie la tour de la Chaine à la tour du Garot (tour de la Lanterne) pour amortir la puissance de la mer mais ces galets qui servaient de lest roulaient et finissaient par boucher l'entrée du port d'où la construction d'un éperon au pied de la tour de la Chaine.



De grands travaux furent entrepris en 1670, la petite tour de la chaine fut démolie pour élargir la passe entre les tours car les navires prenaient de la largeur. Mais rien n'arrêtait les galets et la vase. Les navires même de faible tonnage ne pouvaient plus pénétrer dans le port.

En 1734, on imagina de creuser un chenal bordé de deux lignes de pieux reliés entre eux par des fascines (fagots de branchages), se dirigeant vers la rade. Mais tous les efforts contre l'envahissement des galets et des vases étaient inefficaces. Ils décidèrent donc de donner à marée basse un courant plus puissant en démolissant le vieux pont Saint-Sauveur et en enlevant cinq pieds de vase tandis que se construisait une longue jetée partant de la tour Saint-Nicolas et se dirigeant vers l'ouest.

100 ans après le début des travaux, on transportait encore des vases et des galets dans l'anse de Coureilles et le port s'ensasait toujours.

À la fin du XV^e siècle, les pieux d'amarrage étaient dans un triste état et les navires ne pouvaient plus s'amarrer, ils étaient obligés de rester au mouillage. Ce n'est qu'au XX^e siècle que la réfection des quais a commencé. Les maisons entre la rue du Peroc, appelée plus tard la rue de la Bourserie, et le port (actuellement cours des dames) furent démolies pour transformer cet espace libre en une grande promenade publique à laquelle fut donné le nom du Baron Richard premier préfet de La Rochelle.

C'est à partir de cette date que tout un quartier pittoresque où l'activité maritime était très intense avec ses échoppes de toutes sortes et les quais furent achevés vers 1856.

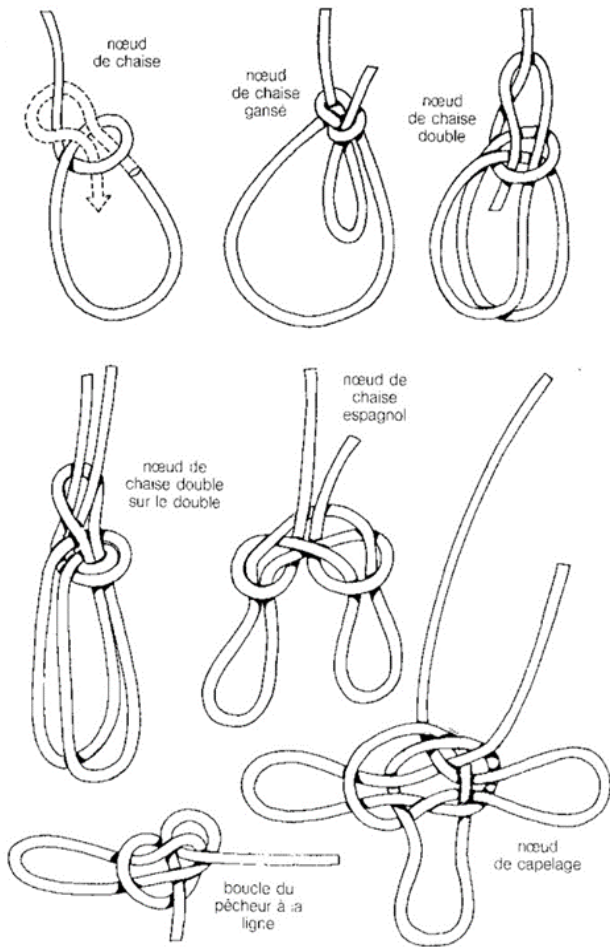
Au XVIII^e siècle, le trafic maritime subit une transformation considérable. Les navires sont de plus en plus gros, et l'activité commerciale augmente à grand pas. Les négociants et la chambre de commerce se posèrent la question sur la nécessité de faire venir les navires dans des eaux plus profondes pour éviter les échouages à marée basse, en un mot creuser un bassin.

Plusieurs projets ont été mis sur la table, les uns proposaient de faire un grand bassin à flot en installant des portes de retenues entre les deux tours, d'autres voulurent utiliser le canal Maubec, certains ont même pensé de faire un grand bassin avec entrée directe sur la mer dans l'espace qu'occupe aujourd'hui le parking St. Jean d'Acre entre la tour de la Lanterne et la tour de la Chaine. Après 18 années de controverses, un bassin a été creusé dans l'étier de la Petite Rive. Les vases dégagées servirent à former le terre-plein sur lequel était établi les chantiers de construction et maintenant le parking St Jean d'Acre.

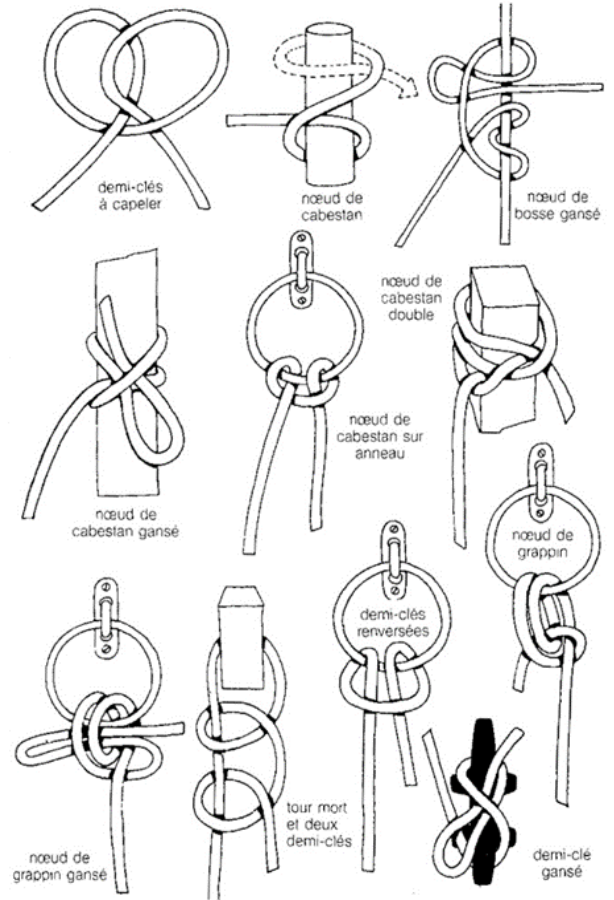
À toutes les époques, la lutte contre l'ensablement était constante. Pour l'enlèvement de ces vases, avant l'arrivée des dragues actuelles, nos anciens ont pu voir une drague à godets avec une énorme roue garnie de volets sur lesquels les hommes étaient montés. Cette grappe humaine gravissait les marches d'un escalier qui à chaque pas se dérobaient sous elle. Le mouvement de rotation de cette roue était retransmis à l'appareil dévaseur. Les Rochelais l'appelaient l'Ecureuil mais le port s'ensasait toujours.

Récapitulation : Nœuds et amarrages

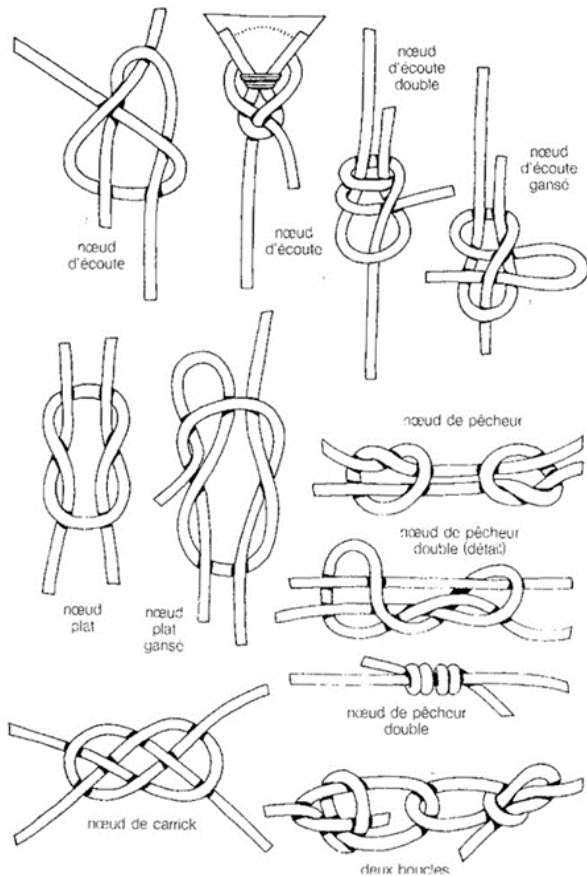
NOEUDS A BOUCLES



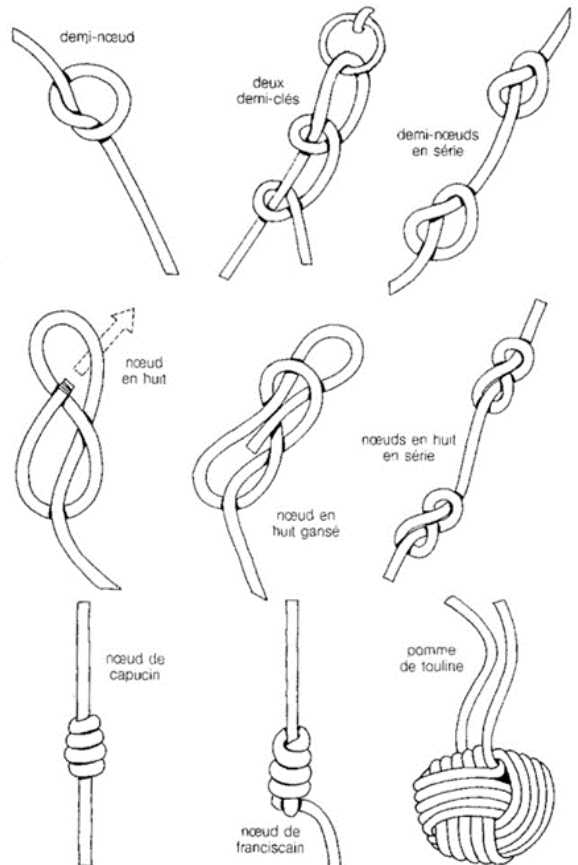
NœUDS D'AMARRAGE



NœUDS DE JONCTION



NœUDS D'ARRET



L'électrolyse : Un mal qui répand la terreur.

Lors de la sortie de l'eau de nos bateaux pour le carnage, nous constatons depuis plusieurs années, une usure anormale de nos anodes.

Le premier réflexe est bien sûr de chercher à s'en protéger, mais pour cela, encore faut-il connaître ce mal, ses origines et les facteurs qui en favorisent ou en stoppent le déroulement.

Définition :

Lorsque deux métaux à potentiel différents sont reliés entre eux dans un milieu conducteur (eau de mer), il se forme un courant électrique continu, telle une batterie, qui provoque ce que l'on appelle la corrosion galvanique. Ce courant électrique donne lieu à un déplacement de la matière (transfert d'ions) d'un métal à l'autre. Les métaux étant classés selon une échelle de potentiel galvanique allant du métal à ions le plus négatif au métal à ions le plus positif (voir tableau). Les métaux à ions négatifs tels que le zinc, ou le magnésium agissent alors comme une anode et se désintègrent par rapport aux métaux à ions positifs tels que le bronze, acier inoxydable qui agissent alors comme cathodes.

Tout est donc une question d'écart de potentiel ou de différence de voltage entre les différents métaux.

Facteur affectant le processus de corrosion :

Facteurs électriques : Différence de potentiel entre 2 métaux ou partie d'un même métal.

Facteurs chimiques : Caractéristique de l'environnement (température, chlore, hydrogène sulfuré, bactéries etc...).

Facteurs mécaniques : Actions sur le métal et son environnement, fatigue du métal, frottements avec d'autres métaux, abrasions, phénomène de cavitation etc ...

Aération différentielle : Importance de la différence en teneur d'oxygène dans les couches limites (ex. goutte d'eau, partie aérée = Cathode, partie moins aérée = anode). Métaux différents assemblés entre eux sans étanchéité.

Piles de concentration : Dans un couple bimétallique, possibilité de formation d'une pile de concentration réversible (cathode vers l'anode) dans le cas d'une irrégularité dans la structure du métal (soudage, traitement thermique local etc. ...).

Protection anodique :

Protection contre la corrosion : Il suffit de relier toutes les masses métalliques au contact avec l'eau de mer aux différentes anodes fixées à l'extérieur de la coque. Cette méthode est de loin la plus efficace (voir schéma).

Par mesure de précaution, vérification des pertes électriques éventuelles à l'aide d'une lampe témoin de 12 ou 24v et de 2 à 5w maximum.

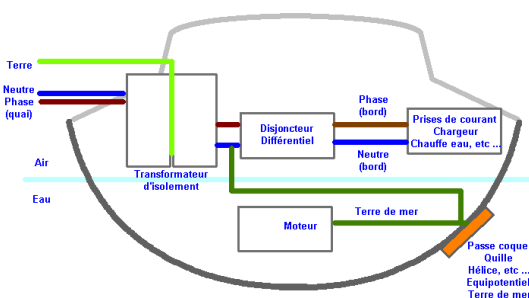
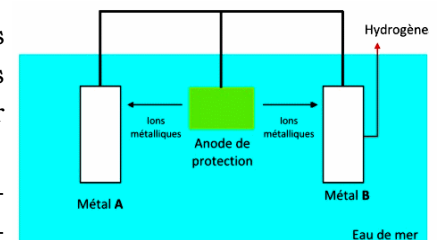
Branchement 220v au quai :

L'actuelle réglementation Européenne oblige les constructeurs de bateaux à relier l'ensemble des pièces métalliques à la terre, pour assurer la sécurité à bord en cas de défaillance sur le circuit 220v.

Dans ce cas, le bateau se trouve relié à la terre du quai et forcément à l'ensemble des masses métalliques des bateaux voisins. Vous prenez donc le risque que vos anodes sacrificielles assurent la protection de ceux qui sont mals ou pas protégés, d'où une usure prématurée de vos anodes.

Pour éviter ce phénomène, il suffit d'installer un isolateur galvanique qui en empêchant les courants de fuite, assurera la continuité avec la terre tout en évitant d'avoir à supporter les désordres électriques des bateaux voisins. Il existe une méthode plus simple et moins coûteuse que je pourrai vous expliquer de vive voix.

—	METEAUX A IONS NEGATIFS
	Magnésium
	Zinc
	Aluminium
	Cadmium
	Acier
	Fonte
	Aciers inoxydables (actifs)
	Plomb
	Etain
	Laitons
	Nickel et ses alliages (actifs)
	Cuivre
	Bronze
	Nickel et ses alliages (passifs)
	Aciers inoxydables (passifs)
	Argent
	Or
	Platine
+	METEAUX A IONS POSITIFS







**ACCASTILLAGE
DIFFUSION**





Victor SENET
Responsable magasin

23-25, Quai Marillac - Z.A. des Minimes - 17000 LA ROCHELLE
Tél. 05 46 45 49 49 - Fax 05 46 44 74 82
accastillage-diffusion.com - ad.17@wanadoo.fr

Les plaisanciers mécontents

A notre amicale on a l'habitude, une fois par an, lors du carénage de faire faire la révision des moteurs par un agent Volvo et Nanni Diesel. Cette année, nous avons été surpris par le montant des factures de la MO ainsi que le changement de pièces abusif sans devis ni autorisation.

Un plaisancier est tombé des nues lorsqu'il a reçu sa facture concernant l'entretien de son embarcation.

Pour le remplacement de la bague hydraulube et du joint tournant, le remontage de l'ensemble, avec remplacement de la vanne d'arrivée d'eau, il s'est vu facturer 18h de main d'œuvre sans aucun détail. La même prestation il y a quelques années (avec facture détaillée de chaque opération) n'était que de 7h30 : cherchez l'erreur. Il a beau se creuser la tête, il n'a pas trouvé la solution de l'énigme et il attend toujours le détail des opérations par le prestataire.

Le 2° plaisancier, fait faire la révision par le même prestataire en 2019 avec facturation de 689 € de MO. Pour la même prestation en 2020, la facturation est de 880 €. Toujours sans détail.

En avril 2021 notre plaisancier par méfiance, demande un devis toujours pour la même prestation, la MO est de 385 €. Cherchez encore l'erreur. Il ne faut pas oublier également un changement de rotor de pompe à eau en parfait état et cela au bout de 9 heures de moteur.

Pendant le carénage annuel, le 3° plaisancier demande de faire uniquement la vidange du Z Drive car le moteur avait tourné très peu à cause du covid. Au reçu de la facture, le prestataire avait fait la vidange du moteur qui n'avait pas été commandé avec changement de tous les filtres et également rotor de pompe à eau qui avait tourné très peu d'heures et avec une MO 605 € toujours sans aucun détail. Que peut-on penser de ce prestataire.

Messieurs les plaisanciers, à vous de juger.

Les Plaisanciers mécontents

BIENVENUE À
LA VILLA BLANCHE



la villa blanche
Restaurant • Bar à Hôpital • Pêcheur Régional

05 46 50 49 53
la-villa-blanche.fr





RESTAURANT AU MINIMES
LA ROCHELLE
OUVERT 7 JOURS/7