



La Newsletter du Cercle Nautique de Paimpol

1ER NOVEMBRE 2017

NUMÉRO 11

CNPL

Maison des Plaisanciers
Quai Neuf
22500 PAIMPOL

Téléphone :
06 80 55 28 63

Nous sommes sur le Web !

www.cercle-nautique-paimpol.com

Dans ce numéro :

- > L'actualité
- > Les temps forts du mois
- > Météo
- > A voir sur le site
- > Le dicton du mois
- > Recette de cuisine
- > Chronique du Goéland voyageur

La Newsletter du CNPL :

Directeur de publication :

Alain Le Breton.

Rédaction :

Ch. Gabriel

Comité de rédaction :

Jean Joubin et Hélène Léger.

Conception et réalisation :

Ch. Gabriel.

Actualité

- ✚ **1^{er} Novembre : jour de la Toussaint**
- ✚ **2 Novembre, jour des morts : une pensée pour les nôtres et pour tous les marins perdus en mer**
- ✚ **Le Havre : départ de la Transat Jacques Vabre le 5/11**
- ✚ **«Les découvreurs du Pacifique à la fin du XVIII^e siècle»** la nouvelle expo temporaire du Musée de la Mer de Paimpol (jusqu'au 5 novembre 2017)
- ✚ **Dans le cadre du Réseau Melglaz, la Région Bretagne a le plaisir de vous inviter à ses 5^e Rencontres régionales de la mer et du littoral qui auront lieu le 8 novembre 2017 au Palais des Congrès de Lorient.**

Les temps forts du mois ...

- **Réunion mensuelle**
Mardi 7 novembre 2017 à 18h Maison des Plaisanciers ... venez nombreux !
- **18 Novembre : journée Portes ouvertes du CNPL**
- **Et chez nos voisins**
 - **Rallye des Iles du Soleil 2017 (01/11 - 10/12) de Madère à Marie-Galante**

Météo spéciale pêche à pied

Lune et Marée en novembre :

Pleine lune le 4 novembre ⇒ coefficient 106 les 5 et 6 novembre

Nouvelle lune le 18 novembre ⇒ coefficient 85 les 18 & 19 novembre

A voir sur www.cercle-nautique-paimpol.com

- **Visionnez les dernières photos mises en ligne**
- **Visitez le Blog et les petites annonces ... il ya peut-être celle qui vous intéresse- **la Bourse aux équipiers est là pour vous !****

Avertissement : le site du CNPL étant mis à jour régulièrement certaines informations peuvent ne plus y apparaître parce que n'étant plus d'actualité

Le dicton du mois

Naviguer est une activité qui ne convient pas aux imposteurs. Dans bien des professions, on peut faire illusion et bluffer en toute impunité. En bateau, on sait ou on ne sait pas. ! (Eric Tabarly)

Recette de cuisine

ECORNETS FARIS A L'ENCRE FACON RISOTTO

Auteur : Comptoir de la Mer

Temps de préparation : 15 minutes

Temps de cuisson : 30 mn

Nombre de personne : 4

Ingrédients :

- 4 encornets entiers
- 2-3 filets d'huile d'olive
- 6 gousses d'ail
- 2 verres de vin blanc sec
- 100 g de pain rassis
- 1 demi botte de persil plat
- 1 pincée de sel et de poivre moulin
- 3 oignons
- 200g de concassé de tomates
- 50 cl de fumet de poisson
- 240 g de riz arborio
- 750 g de bouillon de poule
- 4 échalotes
- 1 pincée de piment d'Espelette et encre de seiche

Instructions :

- Nettoyer les calamars. Garder les corps entiers et hacher les tentacules.
- Préparer la farce :
 - Faire revenir les échalotes hachées à l'huile d'olive.
 - Ajouter le jambon haché, les tentacules des calamars et l'ail.
 - Déglacer avec un verre de vin blanc sec et faire réduire.
 - Ajouter les croûtons hachés et assaisonner.
 - Ajouter le persil plat haché. Vérifier l'assaisonnement.
- Farcir les calamars et les maintenir fermés grâce à des piques en bois.
- Réaliser le risotto de manière classique.
- Pendant que le risotto cuit, réaliser la sauce à l'encre :
 - Faire revenir 2 oignons hachés finement à l'huile d'olive.
 - Ajouter un verre de vin blanc sec puis la tomate concassée.
 - Ajouter le bouillon et l'encre
 - Laisser mijoter pendant une trentaine de minutes.
 - Mixer la sauce.
- Chauffer une cocotte avec un filet d'huile et colorer les encornets farcis sur les deux faces. Ajouter la sauce et laisser mijoter pendant une quinzaine de minutes à feu très doux.
- Servir les encornets farcis avec le risotto.

Accompagnement : Tavel (Rhône rosé)

Chronique du Goéland voyageur

La navigation maritimeⁱ à vue

Les premiers navigateurs n'avaient que leurs yeux et leur mémoire comme seuls instruments de navigation : reconnaître les passes, les points remarquables, l'état de la mer selon les saisons ...etc. C'était la navigation à vue.

Un peu d'histoire¹ ...

"Les hommes ont, très tôt, accompli des voyages les conduisant largement hors de portée des abris côtiers habituels.

Plus de deux mille ans avant notre ère, les Crétois avaient un commerce régulier avec l'Égypte, située à 400 nautiques de leurs ports.

Avant l'an 1000 de notre ère, les Vikings avaient déjà colonisé l'Islande, située à plus de 400 nautiques de leurs côtes, puis le Groenland.

De là, ils poussèrent même de façon intermittente jusque vers l'Amérique du Nord.

Il faut donc que dès l'Antiquité, les navigateurs aient su ce qu'on appelle "tenir un cap", pour éviter de tourner en rond."

Cependant, ce que connaissaient déjà les savants dans l'antiquité nous invite à faire preuve de beaucoup d'humilité. C'est impressionnant !

S'ils avaient vécu au temps de l'Inquisition, ils auraient goûté aux joies du bûcher alors que si le prix Nobel avait existé ils auraient été récompensés !

Au 4ème siècle avant notre ère, ils savaient déjà que la terre était ronde et tournait autour du soleil. Un siècle plus tard, au 3ème avant JC, Eratosthène calcule la circonférence de la terre avec une marge d'erreur de l'ordre de 1% !

Mais les navigateurs, tout comme les caravaniers, n'étaient pas des savants et pourtant, que de nouveaux horizons ont été découverts, que d'échanges commerciaux par voies maritimes ou terrestres ont été initiés.

Pour se déplacer faute de cartes du SHOM, de boussole (apparue au XIème - XIIème siècle en occident, et, suivant certaines hypothèses non confirmées, au IIIème siècle avant JC en Chine) et autres "gépéess" il a bien fallu trouver des repères ou amers.

Le soleil et les sites naturels, pris séparément ou combinés, firent des merveilles. Mais on ne parle pas ici des migrations de nos chers ancêtres qui ont certes fait de beaux voyages "... comme Ulysse [...] ou comme cestuy-là ", mais ce n'était pour l'essentiel que des allers simples. Car la difficulté, ce n'est pas d'aller quelque part, au hasard, mais de revenir à son point de départ.

❖ **Le soleil.**

On sait qu'il apparait au petit matin, même si on ne sait pas d'où il vient, et peu importe après tout. On sait qu'il disparaît le soir sans savoir où il va, mais à quoi bon. Par contre le temps pendant lequel il reste visible change au fil des saisons et sa position dans le ciel n'est pas la même. Il y a 3000 ans, pour beaucoup c'était naturel, pour d'autres c'était bizarre et pour les savants c'était fort intéressant et méritait que l'on s'y attarde.

Alors on inventa, sous forme de dessin, comme des cadrans solaires pour repérer le parcours du soleil dans la journée. Puis, ce parcours du soleil on le divisa en unité de temps, l'heure avant l'heure. Ce n'était pas suffisant pour naviguer.

❖ **Les sites naturels ou constructions humaines.**

Les reliefs, collines ou montagnes, vallées ou falaises ont servi de repères pour se déplacer. Les villages ou habitations ou temples, dans les plaines, sur des collines ou dans des vallées, ou sur des falaises, attiraient l'œil. Et s'il y a des habitations, il y a la fumée des foyers visibles de loin.

Selon Jonatan Christiansen (Implantations Humaines en milieu littoral méditerranéen - cf. bibliographie) :

"La notion de signalisation maritime englobe l'ensemble des moyens visuels mis en œuvre à l'extérieur du navire dans le but de l'assister dans son orientation, son positionnement et son guidage par rapport à la côte, de jour ou de nuit. Si les temples, les tombes et les autres constructions visibles depuis la mer sont de fait des amers, qui souvent cristallisent une caractéristique côtière comme la présence d'un cap, leur vocation initiale n'est pas l'aide à la navigation.

À l'inverse, les « phares », les tours à feux, les balises et les fanaux sont bâtis sur les côtes pour la sécurité des marins. Leur emplacement doit fournir aux pilotes une information précise sur la nature de la côte, indiquer la présence de dangers, marquer les eaux saines ou une zone de mouillage, ou encore baliser l'entrée d'un port. Ces types de dispositifs existent à plus ou moins grande échelle durant toute l'Antiquité. [...]

D'autres tours sont destinées à délivrer une information plus précise, qui peut servir dans l'orientation et le guidage du navire en dehors des phases d'atterrissage, de jour comme de nuit. Les conditions climatiques ou de navigation dans des types d'environnements particuliers, comme les lagunes, les îles ou encore les détroits, peuvent motiver le développement de dispositifs de signalisation. L'exemple du détroit de Messine est bien connu."

Les abords et entrées de port étaient bien évidemment recherchés. En voici quelques exemples pris dans l'antiquité :

- **Le phare d'Alexandrie :**



Construit au 3^{ème} siècle avant JC sur l'île de Pharaos (origine du mot phare) il signalait aux bateaux l'entrée du port d'Alexandrie. La côte est en effet très dangereuse. D'une hauteur de 135 mètres, il était visible jusqu'à 50km en mer (27MN). Agrémenté d'un foyer, la nuit un système de miroir réfléchissait la lumière du feu tandis que le jour la fumée augmentait encore sa visibilité.

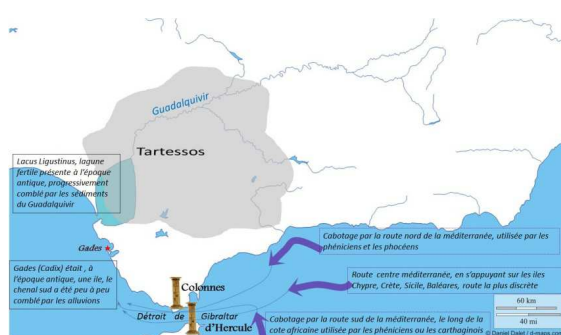
Les fréquents séismes de la région eurent raison de lui. En 1309 il est hors d'usage. A XV^{ème} siècle les ruines sont transformées en fortin.

- **Le colosse de Rhodes :**

Statue de bronze de 32 mètres édifée au 4^{ème} et 3^{ème} siècles avant JC il indiquait l'entrée du port de Rhodes (archipel des Sporades en Grèce). Il fut détruit par un tremblement de terre en 226 avant JC.



○ Les colonnes d'Hercule :



Les colonnes d'Hercule, ou détroit de Gibraltar, marquent une sorte de frontière mythique d'une part entre la mer Méditerranée, la seule véritablement dans l'antiquité occidentale, et l'océan Atlantique, la mer de "l'au-delà", et d'autre part entre l'Europe et l'Afrique. A l'endroit le plus resserré la distance séparant les deux continents n'est que de 13 km et d'une rive comme de l'autre on peut voir celle d'en face. Les courants de surface sont violents et peuvent atteindre les 5km/h, contrebalancés par des contre-courants sous-marins tout aussi forts.

Mais bien d'autres structures furent construites par les Romains et notamment de nombreux autres phares en Méditerranée (Ostie, détroit de Messine, Ravenne) et sur les côtes de la Manche Boulogne-sur-Mer).

❖ Comment naviguer à vue ?

Maintenant que le décor est posé, pour se déplacer, et naviguer en particulier, il faut combiner ces éléments pour s'orienter et organiser les déplacements et entre autres gérer les délais de route car de montre il n'y avait point en ces temps là.

Vagnon, l'éditeur bien connu des ouvrages préparant aux permis mer, n'a rien inventé !

Depuis bien longtemps les navigateurs savent se positionner grâce aux différentes techniques enseignées dans les écoles de navigation d'aujourd'hui :

- Positionner le Nord grâce à la position du soleil,
- L'alignement : "droite matérialisée par la superposition de deux amers" (code Vagnon - Permis plaisance - extension hauturière),
- Le relèvement : "angle formé par la direction d'un amer avec le Nord" (code Vagnon - Permis plaisance - extension hauturière),
- Le cap : "angle formé entre la direction du Nord et la ligne de foi du navire, c'est-à-dire l'axe longitudinal" (code Vagnon - Permis plaisance - extension hauturière).

Mais tout cela est bien connu des marins !

❖ Naviguer à vue et avec quels bateaux ?

Bien que la voile ait été découverte il y a bien longtemps (vers -3200 av. JC) le côté aléatoire de la navigation à voile, d'une part à cause de l'absence de prévisions météorologiques (meteoconsult est arrivée beaucoup plus tard !), d'autre part à cause de la structure des voiles ne permettant pas de faire avancer les navires sous toutes les allures, imposa de conserver les rames sur les bateaux. La propulsion mécanique due aux rameurs était plus fiable et mieux maîtrisée que la voile. D'autant qu'avec la mise en esclavage des vaincus après les batailles, ce moyen de propulsion était économique.

Les Carthaginois, Grecs et autres Romains avec leurs trières, d'abord à rames exclusivement puis complétées par des voiles, parcoururent les côtes méditerranéennes.

Plusieurs siècles plus tard, autre exemple connu de tous et cité en introduction, les Vikings parcoururent l'hémisphère Nord entre l'Europe et l'Amérique à bord de leurs drakkars, bateaux à voile et à rames. Ils découvrirent des terres inconnues comme l'Islande d'aujourd'hui et le Labrador ... l'Amérique du Nord bien avant Colomb.

Très vite les marins se rendirent compte des dangers de la navigation à vue, de la navigation sans cartes. L'arrivée progressive d'instruments de navigation changea la vie des navigateurs. Mais c'est une autre histoire.

Bibliographie :

- *Trouver le Nord* - Olivier Le Carrer - Edition Delachaux et Niestlé
- *Histoire universelle de la navigation - tome 1 - Les Découvreurs d'étoiles* - François Bellec - Editions de Monza
- Pour Gibraltar : <http://www.cosmovisions.com/Gibraltar.htm> et aussi : <http://zamane.ma/fr/les-colonnes-dhercule-naissance-dune-legende/>
- www.wikipedia.org : section navigation maritime
- *IMPLANTATIONS HUMAINES EN MILIEU LITTORAL MÉDITERRANÉEN : FACTEURS D'INSTALLATION ET PROCESSUS D'APPROPRIATION DE L'ESPACE (PRÉHISTOIRE, ANTIQUITÉ, MOYEN ÂGE)*. XXXIVe rencontres internationales d'archéologie et d'histoire d'Antibes Sous la direction de L. Mercuri, R. González Villaescusa, F. Bertoncello Éditions APDCA, Antibes, 2014
- <https://sites.google.com/site/navigationdanslantiquite/>
- <http://dinosoria.com/alexandrie.htm>

ⁱ Chronique de Christian GABRIEL