FSN13

FÉDÉRATION DES SOCIÉTÉS NAUTIQUES
DES BOUCHES-DU-RHÔNE

www.fsn13.fr
Tel : 04 91 52 30 30

Revue de presse du 23 mars 2017

La Provence

AVIRON

La conviviale Virée des Calanques

Déjà 29 ans que la Virée des calanques est organisée par le Cercle de l'Aviron de Marseille. Et dimanche encore, 60 bateaux et 150 rameurs et rameuses seront au départ. "*Tous auront à cœur de briller dans une compétition qualifiante pour les championnats de France, avant ceux organisés en juin à Marseille*", se réjouit Christian Modola, vice-président du CAM. Mieux, cette année, six bateaux de San Remo, un de Gènes et un de Bastia en seront! "*C'est une régate sérieuse mais aussi un rassemblement convivial, dans un cadre exceptionnel*", conclut Francis Pelegris, le président du CAM. **C.G.**

→ Bassin de l'Estaque, dimanche à partir de 9h15.

/PHOTO DR

PORT-SAINT-LOUIS-DU-RHÔNE

Les éoliennes flottantes pour 2020

Le programme semble sur la bonne voie. Relancé en 2015 alors qu'il était sur le point d'être abandonné, le projet d'éoliennes flottantes d'EDF Énergies Nouvelles devrait se concrétiser en 2020, le début des opérations étant annoncé pour l'année précédente. Au total, le montant des travaux s'élève à 200 millions d'euros. Baptisé "Provence Grand Large", ce projet inédit verra le jour à 17 km des côtes de Port-Saint-Louis. Les trois éoliennes flottantes permettront la production de 8 MW chacune, soit la consommation d'une ville de 40 000 habitants.

Corée du Sud: trois ans après, l'épave du Sewol émerge des flots

DONGGEOCHADO (Corée du Sud) (AFP) - L'épave du ferry sud-coréen Sewol a émergé des flots jeudi, près de trois ans après le dramatique naufrage qui avait fait 304 morts, pour l'essentiel des lycéens, et terni la présidence de la chef de l'Etat désormais destituée.

Sur les images de la télévision, on pouvait voir le flanc rouillé et sali de la carcasse du bateau de 6.825 tonnes, affleurer entre deux énormes barges de sauvetage.

Cette manœuvre complexe - l'une des plus importantes opérations de levage d'un bateau entier jamais réalisées - survient à l'approche du troisième anniversaire de la tragédie.

Le ferry avait coulé le 16 avril 2014 au large de l'île de Jindo (sud-ouest), l'une des pires catastrophes maritimes de l'histoire de la Corée du Sud.

Le renflouement de l'épave était une revendication essentielle des familles des victimes. Neuf corps qui n'ont jamais été retrouvés pourraient toujours y être piégés.

Plusieurs proches des victimes observaient les opérations à bord d'un bateau à proximité.

"Revoir une nouvelle fois le Sewol. Je ne peux pas décrire ce que je ressens", a déclaré Huh Hong-Hwan, dont la fille de 16 ans est morte dans le naufrage. Son corps n'a pas été retrouvé.

Avec sa femme, il maintient depuis le drame une veille amère sur Jindo en hommage aux victimes, avec une poignée d'autres proches. "Cela a pris tant de temps".

- Prières -

Lee Keun-Hui, en larmes, en appelle au soutien du public, lui demandant de prier pour que le bateau puisse gagner intact la terre ferme et qu'une enquête exhaustive soit menée afin qu'"une telle tragédie ne se reproduise plus jamais".

"Cela me brise le cœur de voir le bateau remonter à la surface", dit-elle. "Ma fille est prise au piège dans cet endroit sale et sombre depuis tant d'années".

D'autres proches endeuillés veillent depuis trois ans dans un camp édifié sur une colline à Donggeochado, l'île la plus proche du lieu du naufrage, à 1,5 kilomètre.

Des dizaines de personnes participant au renflouement marchaient sur l'épave, selon les images de la télévision.

"Les employés sont sur le ferry Sewol pour l'attacher à une barge", a expliqué le ministère des Affaires maritimes dans un communiqué.

Environ 450 personnes participent à cette opération herculéenne. Le ferry pèse désormais entre 8.000 et 8.500 tonnes, y compris la vase accumulée à l'intérieur.

Lorsque le plus gros de l'épave aura fait surface, un bâtiment semi-submersible sera positionné en dessous afin de la renflouer totalement et de la transporter jusqu'au port de Mokpo.

- Erreurs humaines -

"Nous pensons qu'il faudra entre 12 et 13 jours pour soulever le ferry et le conduire jusqu'à Mokpo", a déclaré Lee Cheol-Jo, chargé des opérations de secours au ministère.

Le Sewol reposait par plus de 40 mètres de fond, et les opérations de renflouement initialement prévues l'an passé ont été plusieurs fois reportées en raison du mauvais temps.

Le naufrage avait traumatisé le pays et rejailli sur la présidence de Park Geun-Hye, la chef de l'Etat destituée depuis dans un retentissant scandale de corruption.

Elle avait passé les premières heures pourtant cruciales de cette tragédie recluse dans sa résidence. Elle ne s'est jamais expliquée sur ce qu'elle avait fait, alimentant les spéculations les plus folles, entre rendez-vous galant et opération de chirurgie esthétique.

Depuis, un site permanent de manifestation anti-Park a été érigé dans le centre de Séoul, l'effigie de l'ex-présidente y côtoyant celles des lycéens disparus.
En la destituant en décembre, l'Assemblée nationale l'avait accusée de négligence pendant le naufrage, ce qui n'a pas été retenu par la Cour constitutionnelle qui vient d'entériner son départ.
Le drame, principalement causé par des erreurs humaines - un espace de chargement illégalement redessiné et en surcharge, un équipage inexpérimenté et des relations troubles entre l'opérateur et les autorités de régulation -, avait choqué le pays.
Le ferry avait mis trois heures à couler mais ceux qui étaient à bord n'ont jamais reçu d'ordre d'évacuation.
Le capitaine du ferry Lee Jun-Seok a été condamné à la prison à perpétuité pour "homicide par négligence" et 14 membres de l'équipage se sont vu infliger des peines de deux à 12 ans d'emprisonnement.

Tout juste rentrés du Groenland, Guirec et sa poule ont l'Antarctique dans le viseur

AVENTURE Il y a un peu plus d'un an, l'étonnant duo s'est laissé emprisonner par les glaces du Pôle Nord pendant quatre mois. Ils s'apprêtent à repartir avec un troisième équipier : le chien Bosco…

Il n'est pas vraiment à son aise assis à la table d'une brasserie parisienne où nous l'avons rencontré. Guirec Soudée, 24 ans, en sourit : « Je ne pourrais pas rester plus d'un mois dans la capitale. » Trop oppressant, trop de bruits, pas assez de sourires et trop peu de bleu à l'horizon.

Le Breton est bien plus à l'aise sur l'eau. Depuis 2014, il a passé le plus clair de son temps à bord d'Yvinec, son petit voilier de 11 mètres tout en acier, baptisé ainsi en hommage à l'île sur laquelle il a grandi, dans les Côtes-d'Armor. Souvent coupé du monde se contentant pour seule compagnie de Monique, sa poule pondeuse qu'on lui a offerte lors d'une escale aux Canaries.

Plus jeune navigateur à franchir le Nord-Ouest

Nous avions quitté cet étonnant duo le 11 avril dernier alors qu'il revenait doucement à la civilisation après un périple de quatre mois emprisonné volontairement dans les glaces au large du Groenland.

Depuis, Guirec a enchaîné 1.000 aventures et grossi un peu plus son CV de marin chevronné. La plus belle ligne ? Le redoutépassage du Nord-Ouest, 6.000 km de navigation périlleuse qui relient l'Atlantique au Pacifique à travers les îles du Grand Nord Canadien. Le Breton a franchi ce couloir périlleux à l'été dernier, devenant le plus jeune navigateur à l'avoir fait en solitaire.

« J'ai mis 32 jours, raconte-t-il. J'étais trop proche du pôle pour que mon pilote automatique puisse marcher. Il fallait tenir la barre en permanence, dormir le moins possible. A tout moment, de l'ombre ambiante pouvait surgir un iceberg de 50 mètres de haut. »

L'épreuve en valait le coup. Guirec Soudée passe en tout cas autant de temps à raconter les « galères » que les moments de grâces partagés avec Monique. « On a vu des narvals, des baleines, des phoques et même un ours polaire nager à quelques mètres du bateau. Et il faut voir les paysages. Par temps calme, la mer est comme un miroir…

Bosco, le chien, échangé contre une tronçonneuse

Le Nord-Ouest derrière lui, Yvinec a mis le cap vers San Francisco. Doucement, Guirec n'étant jamais pressé. « J'ai traversé la mer de Bering, puis le golf d'Alaska avant de m'arrêter un mois à Hoonah « un village de pêcheurs où je me suis fait un très bon ami ». Sur la route, il se dégotera aussi un troisième équipier : le chien Bosco, croisé Husky-Sutter Irlandais, « échangé contre une tronçonneuse ».

Rattrapé par l'hiver, Guirec a finalement jeté l'ancre à Vancouver en décembre où son bateau est toujours à quai. Monique, désormais célèbre sur les réseaux sociaux, est restée là-bas également. « Je l'ai confiée à un ami sur place, elle va très bien », rassure Guirec.

« Repartir mi-avril »… « pour l'Antarctique »

Le Breton la rejoindra très vite, lui qui ne pense qu'à repartir en mer. « Mi-avril si tout va bien, cette fois-ci, en direction du Pôle Sud », annonce-t-il à *20 Minutes*. Une nouvelle aventure que le Breton prévoit de faire courir sur un an et demi. « La première étape serait de partir de Vancouver pour rallier les îles Marquises et passer quatre mois à explorer la Polynésie française. »

Ensuite, il s’agira de reprendre la route vers le Sud, de passer lesQuarantièmes Rugissants tant redoutées par les skippers du Vendée Globe, et d’accoster pour finir en Antarctique. « Là, j’aimerais partir pour 52 jours de marche jusqu’au pôle sud. »

Une exposition photos à Paris pour récolter des fonds

Pour réaliser son nouveau rêve, Guirec chiffre le budget à réunir à 200.000 euros. Une somme rondelette qui explique en partie la présence du marin en ce moment à Paris. Il donne rendez-vous ce vendredi et tout le week-end au 123 rue de Turenne où il exposera et mettra en vente une soixantaine de ses photographies prises au Groenland, dans le Nord-Ouest et en Alaska.

En parallèle, Guirec frappe aux portes d’entreprises en quête de partenaires, prépare deux livres sur ses aventures et répond volontiers aux propositions de conférence. Surtout, le Breton tente d’intéresser les chaînes françaises sur un documentaire de 52 minutes retraçant ses quatre mois prisonnier des glaces du Groenland.

Sans doute son expérience la plus marquante à ce jour. « J’ai essuyé des tempêtes, mon bateau a échoué deux fois sur les côtes, j’ai vu la banquise se morceler autour de mon bateau, j’ai perdu 12 kg…, raconte-il. Mais j’ai aussi beaucoup appris sur moi. » C’est le message que veut transmettre le Breton à travers ses aventures. Lui qui a arrêté l’école avant le bac. « Il faut vivre, oser, apprendre à se débrouiller sans smartphone, se surpasser », estime-t-il.

Pour lire l’article original, cliquez ici

Rodrigues, joyau préservé de l'Océan Indien

Nichée dans l'Océan Indien à moins de 600 kilomètres à l'Est de l'Île Maurice, Rodrigues est une destination idéale pour les amoureux de la nature à l'état brut, mais également pour les amateurs de sports nautiques.

Se rendre à Rodrigues, c'est découvrir un petit joyau de 108 m2 à la beauté naturelle et sauvage, où le temps semble s'être arrêté. La plus petite formation volcanique de l'archipel des Mascareignes qui séduira aussi bien les amoureux de la nature à l'état brut que les amateurs de sports nautiques, a su en effet se préserver des tourments de la civilisation moderne. Jaune ou verte, azur ou turquoise, la nature y forme un tableau vivant. Caractérisée par son relief et ses montagnes, Rodrigues se découvre aussi bien par la mer que par la terre.

La pêche sportive en plein essor

En arrivant en avion de l'île Maurice, on est tout de suite séduit par l'immense lagon parsemé d'îlots coralliens déserts qui entoure Rodrigues. Autrefois très fréquenté par les pêcheurs locaux, le lagon est devenu avec l'ouverture de l'île au tourisme, un terrain de jeu pour la pêche sportive. Les opérateurs spécialisés s'intéressent d'ailleurs de plus en plus aux eaux rodriguaises éloignées des zones de pêche industrielle de l'Océan Indien. Propices aux belles prises, notamment dans les tombants à six milles de la côte, ou dans les hauts fonds porteurs, elles le sont également aux records. Depuis 2005, pas moins de cinq records du monde de pêche y ont été homologués. La meilleure période pour s'adonner à la pratique de la pêche sportive est comprise entre octobre et juin. La pêche artisanale a également cédé la place aux activités nautiques telles que la voile, le kitesurf ou encore la planche à voile. La mer est d'ailleurs l'un des meilleurs moyens de découvrir l'île en partant en bateau à la découverte de petites criques isolées nichées le long du littoral. Les alizés réguliers et forts qui soufflent sur le lagon turquoise et peu profond de Rodrigues offrent également des conditions idéales pour les véliplanchistes, du débutant au confirmé. Sans oublier les amateurs de kitesurf en herbe qui trouveront leur bonheur au pied de l'hôtel Mourouk Ebony, sur la côte Sud-Est de l'île. Des initiations encadrées y sont proposées pour les débutants. Les kitesurfers confirmés pourront quant à eux, jouir du spot mondialement connu de Pâté Reynieux ou de Mourouk.

Découvrir Rodrigues de l'intérieur

À terre, Rodrigues se découvre en prenant son temps, afin de ne pas passer à côté d'une faune et d'une flore de toute beauté. Déambuler au gré de ses envies sur des sentiers bien entretenus reste le meilleur moyen de découvrir les paysages contrastés de l'intérieur l'île, tout en allant à la rencontre de son accueillante population à dominante créole. Il serait également dommage de faire escale à Rodrigues sans partir à la découverte de sa faune et de sa flore. Les amateurs d'oiseaux ne manqueront pas de faire une escapade sur l'île aux Cocos. Accessible uniquement en pirogue par les visiteurs munis d'une autorisation délivrée par la compagnie Discovery Rodrigues, cette petite île, située dans le lagon du Sud-Ouest de Rodrigues, abrite, tout comme l'île aux Sables, sa voisine, de nombreuses colonies d'oiseaux de mer.

La Réserve Francis Leguat, située à Anse Quitor sur la côte Sud de l'île vaut également le détour. Financée par Owen Griffith, un riche mécène Mauricien souhaitant réintroduire les tortues à Rodrigues, ce site éco touristique abrite des tortues de toutes tailles en provenance d'Aldabra, aux Seychelles. Avant l'arrivée au XVIIIe siècle des Néerlandais qui ont exporté massivement les tortues pour leur viande, Rodrigues était en effet peuplée de tortues géantes qui ont peu à peu disparu, décimées par les navigateurs. Sur le site, on retrouve également un musée moderne et pédagogique retraçant l'histoire des espèces disparues de Rodrigues.

Ceux qui préfèrent le farniente trouveront leur bonheur au Trou d'Argent

. Classée récemment parmi les 30 plages les mieux préservées au monde, Trou d’argent est accessible à pieds de Graviers, Pointe Coton ou encore de Saint-François. La plage se niche dans une crique non loin de la barrière de corail. Des anses intactes aux allures de calanques attendent les amateurs de dépaysement et de sérénité. La Caverne Patate fait également partie des incontournables de Rodrigues. Encastré dans le sous-sol d’une plaine corallienne formée par le mouvement des plaques tectoniques, cet endroit étonnant propose un tableau de 600 mètres de stalactites et de stalagmites nichés dans la caverne. Un endroit unique dans l’Océan Indien.
Pour lire l’article original, cliquez ici

le nageur Benoît Lecomte s'apprête à traverser le Pacifique à la nage

Benoît Lecomte s'apprête à quitter Tokyo fin mai pour rejoindre à la nage San Francisco.
Le nageur Franco / Américain avait annoncé en novembre 2011 son intention de réaliser cet exploit qu'il prépare maintenant depuis quatre ans.
Ben Lecomte avait effectué en 1998 une traversée de l'Atlantique entre le Massachusetts et la Bretagne où il était arrivé à Quiberon. Une traverse de 3229 milles nautiques qu'il avait effectuée en 73 jours.
The Longest Swim
Il prévoit d'effectuer la traversée de 5500 milles nautiques en 6 mois en nageant 6 heures par jour.
Tout au long de cette course folle, au cours de laquelle il est estimé qu'il brulera 8000 calories par jour, Ben Lecomte sera suivi et épaulé par un équipage à bord d'un bateau d'escorte, le Discoverer, un voilier de 67 pieds. Une équipe scientifique et logistique à terre gardera également un oeil sur Ben pendant toute l'expédition.
Chaque jour, un zodiac avec un moteur électrique sera détaché du bateau pour assister Ben afin qu'il puisse manger, boire et être secouru en cas d'urgence. Chaque soir après sa journée de nage, il remontera à bord du voilier où il pourra manger, se reposer et passer du temps avec les 6 autres membres de l'équipage. L'équipe enregistrera tous les jours la localisation GPS de l'endroit où il s'est arrêté pour le ramener à la même position le lendemain matin. Le nageur sera suivi par une équipe de docteurs et d'experts à terre. Ils suivront à distance l'évolution de sa condition physique et pourront l'accompagner en direct depuis la terre ferme.
The Longest Swim est au coeur de plusieurs enjeux : un record du monde, un extraordinaire voyage de six mois, et une expédition scientifique. Mais c'est aussi l'opportunité de sensibiliser le grand public à l'impact des activités humaines sur l'océan.
Ben prévoit de nager 8 heures par jour pendant 180 jours avec une vitesse moyenne de 2,5 noeuds. Grâce aux courants du Kuroshio et du Pacifique Nord il pense tenir la moyenne de 26 milles nautiques par jour de Tokyo à San Francisco.
Pendant toute la traversée, l'équipage sera en charge de conduire des recherches océaniques et médicales. Ils prélèveront différents types d'échantillons dans l'océan et étudieront les performances de Ben.
La combinaison de Ben Lecomte sera bardée de capteurs permettant la collecte d'éléments qui serviront aux recherches scientifiques.
Il sera équipé également d'un bracelet anti-requins qui ne manqueront pas de vouloir s'approcher pour vous voir qui est cet intrus.

LE KIT DE BEN

1
BONNET
2
MASQUE
4
TUBA
3
CAPTEUR ELECTRO CARDIOGRAMME
5
BRACELET ANTI-REQUIN
7
COMBINAISON
PALMES
6
8
RADBAND COLLECTEUR DE CESIUM RADIOACTIF

Le Discoverer

La nature de l'évènement imposait un ensemble de critères très spécifique quant au choix du bateau. Pour être à la mesure de l'événement, le bateau se devait d'être à la fois le plus solide possible, avoir un maximum d'espace de stockage pour les vivres et le matériel scientifique, mais aussi disposer d'un espace de travail suffisamment bien agencé pour l'équipage qui y vivra pendant six mois.

Discoverer est un voilier de 67 pieds (20 m) avec une coque en acier vendu par Berthon International. Ce bateau de course est un des 14 voiliers de la flotte légendaire du Global Challenge, le tour du monde « à l'envers » à l'encontre des vents dominants. La coque et le pont sont constitués d'un acier extrêmement durable et solide. Son espace a été réaménagé et ses systèmes (satellite, communications, caméras embarquées etc...) ont été revus pour cet expédition.

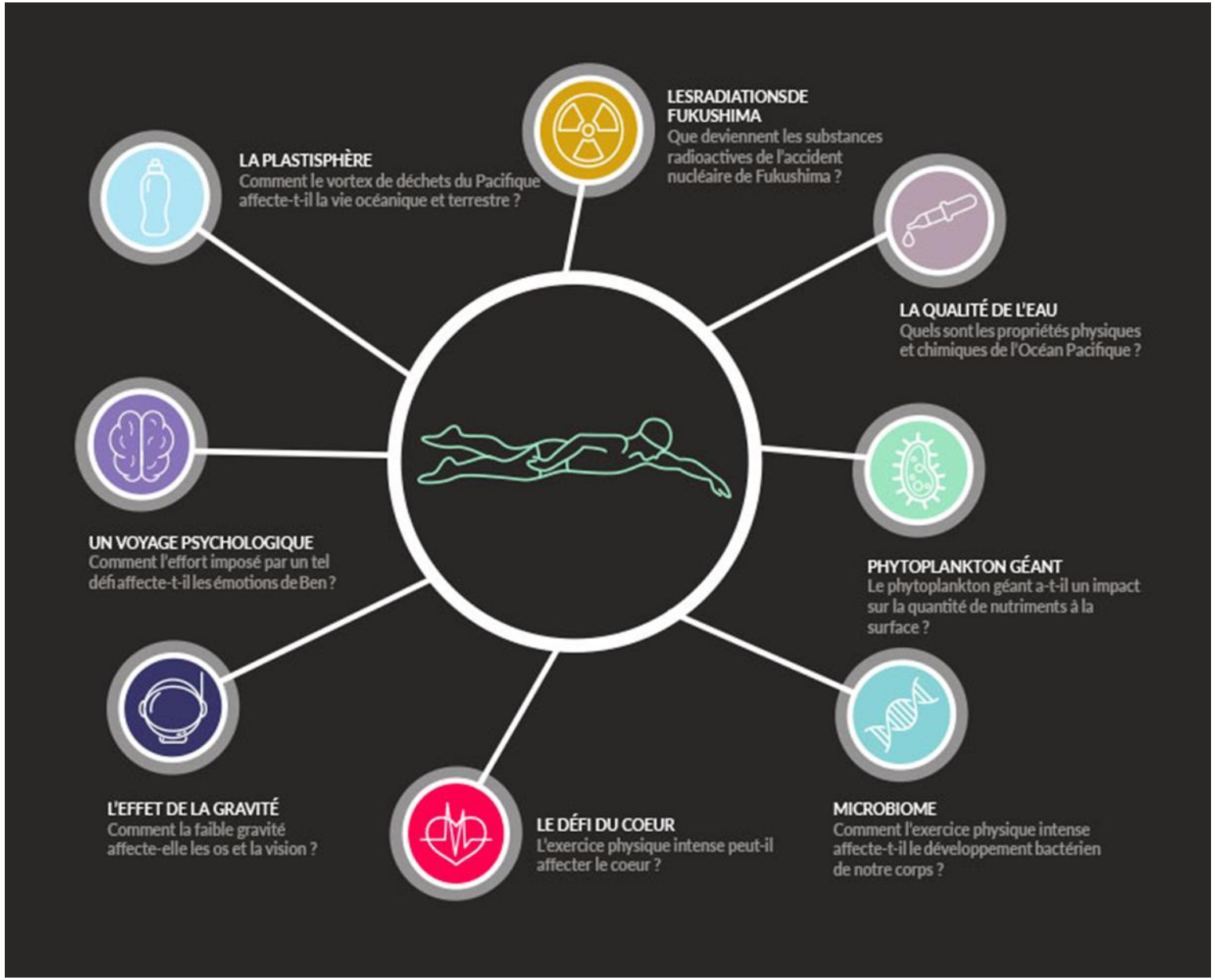
Le bateau et son équipage ont quitté l'Angleterre fin décembre et viennent d'arriver à San Diego (Californie) après avoir traversé l'Atlantique et franchi le canal de Panama. Il va être maintenant équipé avec tout le matériel nécessaire aux recherches scientifiques avant de traverser le Pacifique pour rejoindre Tokyo.

Au delà de l'exploit sportif

The Longest Swim est l'opportunité de rassembler le public et de nous confronter à l'impact des activités de l'homme sont sur les océans. À chaque étape de l'expédition, et particulièrement lors de la traversée du vortex de déchets du Pacifique Nord, Ben et son équipage échangeront avec les scientifiques et le public pour partager leur expérience. Tout au long du voyage, sous la direction de 12 scientifiques dont ceux de la NASA et de l'Institut Océanique de Woods Hole, l'équipage va réaliser des recherches océaniques et médicales.

Une campagne de financement participatif a été lancé sur la plateforme **Kickstarter** destinée à récolter 52 800 dollars qui manquent pour boucler le budget de l'expédition.

Pour lire l'article original, cliquez ici


LESRADIATIONSDE FUKUSHIMA
Que deviennent les substances radioactives de l'accident nucléaire de Fukushima ?
LA PLASTISPHÈRE
Comment le vortex de déchets du Pacifique affecte-t-il la vie océanique et terrestre ?
LA QUALITÉ DE L'EAU
Quels sont les propriétés physiques et chimiques de l'Océan Pacifique ?
UN VOYAGE PSYCHOLOGIQUE
Comment l'effort imposé par un tel défi affecte-t-il les émotions de Ben ?
PHYTOPLANKTON GÉANT
Le phytoplankton géant a-t-il un impact sur la quantité de nutriments à la surface ?
L'EFFET DE LA GRAVITÉ
Comment la faible gravité affecte-elle les os et la vision ?
LE DÉFI DU COEUR
L'exercice physique intense peut-il affecter le coeur ?
MICROBIOME
Comment l'exercice physique intense affecte-t-il le développement bactérien de notre corps ?

Club Méditerranée : le pari fou d'un voilier de 72 m pour un homme seul

Certains voiliers ont des histoires hors-norme. Ce sont des bateaux de légende. C'est le cas de Club Méditerranée mis à l'eau pour la Transat 1976. Quand Alain Colas demande qu'on lui dessine un voilier de 72 m pour participer à la transat de 1976, les marins du monde entier lui rient au nez. Et pourtant Alain Colas va relever le défi, en plus en étant handicapé à un pied.

Quand il imagine son prochain bateau après sa victoire de la Transat anglaise en 1972 sur son trimaran Manureva, Alain Colas sait exactement quelle machine de course il souhaite. Pour lui, plus un bateau est long, plus il va vite. Il veut donc le plus long voilier qu'il puisse manœuvrer.

Il va rencontrer l'architecte naval Michel Bigouin (qui a déjà signé le trimaran Pen Duick IV et l'ULDB Pen Duick V) pour lui exposer son projet. Il veut un bateau de plus de 60 mètres, mais avec des mâts de moins de 30 m. Chaque mât doit supporter au plus 120 m2 de voilure. Une surface qu'Alain Colas sait qu'il peut encore maîtriser. Le bateau est alors dessiné. Il fera 72 m et portera 4 mâts et plus de 1000 m2 de voilure au total.

Il faut alors trouver un chantier. À cette époque, seul l'arsenal de Toulon peut produire une coque en acier de 240 tonnes dans les délais impartis. Colas arrive à se faire ouvrir les portes de ce domaine militaire.

Pour financer son bateau, Alain Colas s'appuie sur Gaston Defferre et de ses contacts. Très beau parleur, il parvient à faire rêver les dirigeants des grandes entreprises. À commencer par Gilbert Trigano, patron du Club Méditerranée qui accepte de financer les 2/3 du bateau. En faisant un tel montage financier, Alain Colas introduit pour la première fois le sponsoring dans la course au large.

L'histoire semble belle. En 1975, le rêve prend forme. Tout va bien jusqu'au dimanche de Pentecôte. Dans une manœuvre de mouillage hasardeuse sur Manureva, Alain Colas se fait arracher le pied gauche par sa chaine de mouillage à La Trinité-sur-Mer.

22 opérations et 5 mois plus tard, il visite le chantier à Toulon en s'appuyant sur des béquilles. Les différents intervenants doutent de ses capacités à naviguer avec ce bateau énorme. Pourtant Alain Colas ne renonce pas et continue d'y croire.

Le 15 février 1976, c'est le lancement de Club Méditerranée et son retournement. C'est la fête ! Pour des raisons de tirant d'eau trop important, la coque est construite et mise à l'eau à l'envers. Quille vers le ciel ! Le retournement s'effectue une fois le bateau dans l'eau à la cale du Mourillon.

Ce bateau est incroyable. La presse en parle : tellement démeusuré et manœuvré par un seul homme. Des caméras surveillent chacun des mâts. Une centrale hydraulique gère les winches. À la table à cartes, un ordinateur avec son écran et son imprimante sont même en place. Tous les réglages peuvent s'effectuer sans quitter la barre. Sur la plage arrière, une éolienne est installée. Beaucoup de matériel développé pour ce voilier se retrouvera à bord de nos bateaux de plaisance actuels.

Les détracteurs sont nombreux pour qualifier ce bateau de "presse-bouton". Les Anglais assez peu fairplay tentent de lui interdire de prendre le départ de la Transat et lui demandent d'effectuer un parcours de qualification supplémentaire de 1500 milles dans l'Atlantique. Alain Colas revient en se pavanant, annonçant n'avoir rencontré aucun problème…

Une course dévastatrice

Le 5 juin 1976, c'est départ de la Transat. La course que veut gagner Alain Colas et pour laquelle il a fait construire cette machine énorme. Si le départ se fait par petit temps, rapidement le ton change et la course traverse 3 tempêtes qui vont entrainer l'abandon d'un tiers des concurrents.

Sur Club Méditerranée, les drisses cassent une par une. Alain Colas ne peut pas les repasser seul dans le mât. Il décide de s'arrêter à Terre-Neuve pour réparer. Un arrêt qui durera 36 heures. À ce stade, il est encore en tête de la course, vu que l'on est sans nouvelle des autres concurrents. Pourtant alors que Colas est attendu dans l'après-midi, Eric Tabarly sur Pen Duick VI sort de la brume au petit matin pour prendre la première place. 7 heures avant Alain Colas ! Celui-ci a du mal à digérer sa défaite. D'autant qu'il sera ensuite déclassé par le comité de course pour s'être fait aidé au moment de son nouveau départ de Terre-Neuve.

Une vie de charter pour Club Méditerranée

Après cette course, le Club Méditerranée est aménagé pour être exploité en charter. Des cabines sont réalisés rapidement et avec peu de moyen. A cette époque, le sponsorts ont quitté le navire. Hélas, un incendie se déclenche alors que le bateau est amarré dans le port de Marseille, détruisant tout ce travail. Le bateau est alors rapatrié à Tahiti pour continuer sa mission de charter. Mais Alain Colas n'est pas satisfait de cette vie. Il s'inscrit avecson ancien trimaran Manureva à la première Route du Rhum en 1978. Il disparaitra dans cette course.

Faute de moyen pour l'exploiter, le Club Méditerranée reste à l'abandon pendant quatre ans au fond du port de Papeete à Tahiti.

L'aventure Tapie

Sur les conseils de Michel Bigouin, c'est Bernard Tapie qui le rachète à la veuve d'Alain Colas. Le voilier est alors rebaptisé La vie Claire et va effectuer une tentative du record de la traversée de l'Atlantique au départ de New York. Des calmes à l'arrivée feront échouer la tentative, mais le record de distance sur 24 heures est battu : 457 milles.

Le bateau revient à Marseille pour une transformation. Bernard Tapie veut garder l'esprit du bateau rapide en lui offrant plus de confort et de luxe. Ainsi les aménagements resteront légers même si un rouf plus long est alors installé.

En 1986, après 3 ans et 60 millions de travaux, l'ex Club Méditerranée renommé Phocéa est remis à l'eau. Il sert principalement aux loisirs de son propriétaire et à sa famille.

En 1988, Tapies s'attaque à nouveau au record de la traversée de l'Atlantique à la voile en monocoque. Il bat le record de Charlie Barr de 4 jours avec une traversée de 8 j 3h et 29 mm.

Suite à des déconvenues judiciaires avec le fisc, Bernard Tapie perd le Phocéa qui est saisi en avril 1996.

La transformation de Mouna Ayoub

Mis en vente 71 millions de francs, c'est finalement Mouna Ayoub qui l'achète au prix de 37 millions de francs. Devenue célèbre après son divorce de Naceur Al Rachid, cette femme d'affaires lance la transformation totale du bateau en effectuant un refit très luxueux. Fini la recherche de la performance, le bateau est entièrement refait avec des matériaux nobles (et lourds !). Un second étage et même ajouté. Les mâts sont même réduits pour que le bateau gîte moins !

Plus lourd, moins toilé, le Phocea a perdu toute son identité (sauf son nom…). Il est proposé au charter pour couvrir les frais de fonctionnement.

En dernier, il a été revendu aux patrons de Pixmania. Aujourd'hui le bateau se trouve en Malaisie, visiblement abandonné sans que l'on comprenne les volontés de ses propriétaires. L'incroyable histoire qui colle à la peau de la "coque à Colas" semble se poursuivre…

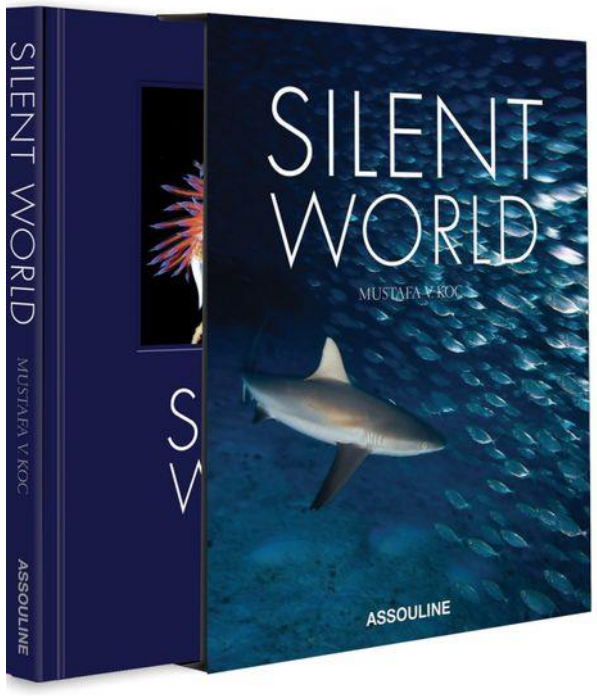
Pour lire l'article original, cliquez ici

Les incroyables photos sous-marines d'un milliardaire turc

Mustafa V. Koç était un passionné de plongée. Décédé brutalement en janvier 2016, il était à la tête d'une holding turque qui porte son nom. Sa famille a fait de sa passion un livre, « Silent World », revisitant ses plus belles trouvailles sous-marines.

C'est au cœur de la mer de Marmara, près d'Istanbul, que Mustafa V. Koç s'est épris des fonds sous-marins qui bordent son pays. Autour de l'île d'Imrali, il a appris à plonger dès ses 17 ans avec un simple manuel de la marine américaine. Il y a découvert les espèces sous-marines qui peuplent les rives du Bosphore. Encore aujourd'hui, c'est une zone spectaculaire gorgée d'espèces uniques en Europe, malgré la surpêche et la pollution des transports maritimes. Plus tard, il fit de cette passion un moyen de s'échapper de ses occupations professionnelles, en y créant un espace de méditation sous-marin.

«Chaque homme d'affaires devrait avoir une passion pour s'assurer un haut niveau de satisfaction et de tranquillité dans sa vie personnelle» Mustafa V. Koç.

En associant ses filles à la plongée, il chercha à parcourir en famille les fonds marins du monde au gré des spots les plus incroyables : Micronésie, Bahamas, Egypte, Indonésie… et commença à photographier les espèces les plus folles, les plus spectaculaires. « Silent World » est un hommage à la curiosité de Mustafa V. Koç, à son goût pour les profondeurs des océans et donne sens à sa maxime préférée : « Dame Nature révèle ses secrets à ceux qui veulent bien prendre son chemin »

Pour lire l'article original, cliquez ici