



Tristan Mortlock, « captain » ou « master » du superbe yacht Espiritu Santo

Agé de 39 ans, il est titulaire d'un brevet de capitaine 3000.

Sa carrière dans le domaine du yachting commence à l'âge de 17 ans en Espagne à Marbella où ses parents britanniques venaient de déménager. A 21 ans, il prend le commandement de son premier yacht nommé LIZZI long de 23 mètres. Tristan en sera son capitaine jusqu'en 2016 où il devient le capitaine du yacht AWOL « A Way of Life » de 37 m de long (5 cabines, 10 passagers, 9 membres d'équipage, 135 000 € la location pour une semaine sans la nourriture, les frais de port... et les pourboires). Les deux yachts que Tristan a commandés appartenaient au même propriétaire. En 2021 AWOL est vendu. Sa carrière aurait pu s'arrêter là. Ce ne fut pas le cas. Il commence par épouser Giverny Jade, Sud-africaine, chef hôtesse à bord des yachts qu'il a commandés. Puis il crée en 2022 avec son épouse une entreprise de conseil, vente et location de yachts, Mortlock Yachts. Mortlock Yachts, dans le cadre de ses activités, a participé aux spécifications et à la rédaction du contrat d'achat pour un client souhaitant acheter un yacht Lazzara EX 165 de 50 mètres de long dont la construction débutera début 2026.

Mais son goût pour la navigation l'a incité à reprendre la mer aux commandes de l'Espiritu Santo à l'été 2024. Ce yacht navigue en Méditerranée de mars à septembre, ce qui laisse du temps au capitaine pour s'occuper de son entreprise. Appréciant beaucoup la vie en France, il habite actuellement à Biot près d'Antibes.

Par ailleurs, en septembre 2018, Tristan crée une chaîne YouTube consacrée au récit au jour le jour de sa vie de capitaine d'un yacht de luxe qui a rassemblé 299 000 abonnés. Cette chaîne lui a donné une très grande visibilité tant au niveau du grand public qu'au niveau des professionnels du secteur du yachting.

Tristan sera de retour aux Sables en mars à la fin des travaux réalisés par OCEA sur Espiritu Santo.

Michel Le Moine



Echouement du Santa Anna Maria

C'est avec un grand soulagement que nous avons appris que les sept membres de l'équipage de ce fileyeur sont sortis indemnes de cet accident survenu le jeudi 15 janvier en fin de soirée sur les rochers entre Les Présidents et Tanchet. Le Santa Anna Maria est un navire de 23 mètres construit en 2004 qui a été acheté en 2024 par un patron pêcheur Lorientais, Christophe Audo, 57 ans, ancien propriétaire du Anna Mamm Mari. Le navire effectue des marées de quatre jours et cible principalement la sole. Le produit de sa pêche est débarqué aux Sables.

L'enquête est maintenant dans les mains du BEAmer pour déterminer les circonstances et les causes de cet échouement heureusement sans conséquences funestes.

WWW.OCEAM.ORG



BRUITS DE QUAI



Directeur de la publication :
Didier ROCA

Crédit photos : OCEAM

Graphiste : 40marins.com

N° ISSN : 2116-9322

N°47
Janvier 2026

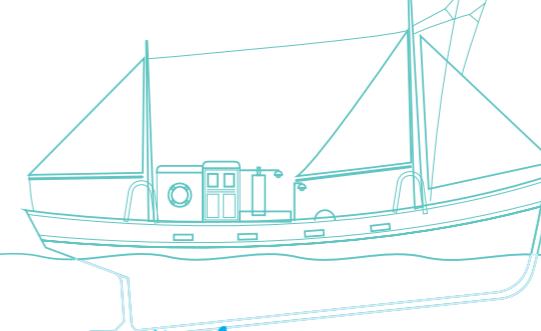


BRUITS DE QUAI

OCEAM
Organisme de Culture, d'Etude et d'Action Maritimes

EDITO...

Une nouvelle année amène toujours ou au moins souvent des changements. Il en est de même pour Bruits de quai. Du numéro 35 de décembre 2021 au numéro 45 de mars 2025, ce bulletin de l'association OCEAM a été édité pendant plus de trois ans régulièrement en mars, juillet et novembre. Le numéro de mars 2025 n'est pas paru, remplacé par le numéro spécial des 70 ans du Kifanlo. Cependant, dorénavant, Bruits de quai paraîtra de façon aléatoire en fonction de l'actualité du port. Pourquoi ce changement ? Tout d'abord par manque de rédacteurs dans l'équipe et donc par manque d'articles à publier et par l'absence de motivation des anciens points de distribution. Mais il y a une raison plus profonde : la méconnaissance du lectorat de ce bulletin et des attentes des lecteurs en termes de sujets abordés. Si vous souhaitez voir perdurer Bruits de quai et peut-être lui faire retrouver sa périodicité quadrimestrielle, merci d'avance de bien vouloir me parler de Bruits de quai et me faire part de vos desiderata par courriel (michel.le.moine@libertysurf.fr) ou par SMS (06 52 10 70 95). A bientôt.



Le kifanlo : un chalutier, non une galère !

Vous le savez sûrement mais je me permets de vous le rappeler. Le Kifanlo a navigué 10 jours en 2025 à cause d'une panne du moteur. Lors du démontage de celui-ci, il a été découvert des problèmes divers dont vous trouverez le détail à la page suivante.

En plus de l'absence de recettes durant la saison d'été 2025, OCEAM doit donc faire face aux dépenses relatives à la réparation du moteur afin de pouvoir assurer les sorties prévues de la saison 2026. Pour ne rien vous cacher, les finances de l'association sont au plus bas et un emprunt pourrait même être nécessaire. D'autre part les subventions que nous avons demandées à la DRAC, à la région, au département et à la ville risquent de nous être attribuées que très tardivement et avec des montants moindres que ceux espérés, ceci du fait de la diminution déjà actée des subventions à la culture par la région, de l'absence de budget national et de l'approche des élections municipales. En outre, OCEAM ne dispose pas de sponsor officiel.

En résumé, **le Kifanlo a besoin de vous**, vous qui souhaitez sauvegarder le patrimoine maritime vivant à la fois matériel mais surtout culturel que représentent le Kifanlo et les démonstrations de pêche au chalut latéral, vous qui souhaitez revoir naviguer l'emblème des Sables d'Olonne.

Vos dons nous sont indispensables

Par chèque à OCEAM BP 20190

85105 Les Sables d'Olonne Cedex

Par virement à OCEAM

FR76 1380 7109 7720 8690 0101 419

Vos dons bénéficient d'un abattement fiscal de 66%.

Point de situation sur le moteur, source des tracas d'OCEAM

Le Kifanlo est équipé d'un moteur diesel 4 temps, 4 cylindres, POYAUD 4 P2 d'une puissance de 120 ch construit en 1955 avec démarrage à l'air comprimé.

Le 2 juillet de l'année dernière, lors d'une sortie pour réaliser des prises de vue avec un drone, une fuite d'eau et d'huile est constatée dans le compartiment moteur. Le moteur est alors arrêté le plus rapidement possible.

Et pour la première fois de sa vie, le Kifanlo rentrera au port des Sables remorqué par la vedette de la SNSM. Les techniciens des Etablissements Lefebvre interviennent et constatent que la fuite est due à la rupture de la tige de serrage du réfrigérant d'huile moteur.

Le 9 juillet, une fuite d'huile apparaît entre la culasse et le bloc moteur. Le diagnostic : joint de culasse endommagé. Lors du démontage, le besoin de remplacer deux joints de culasse est confirmé. Il est à peu près certain qu'il y a un lien de cause à effet avec l'incident du 2 juillet.

Le moteur ayant été déculassé et afin de s'assurer qu'il n'a pas subi d'autres dégâts, les techniciens procèdent au démontage des pistons et des chemises et également de l'arbre à cames. Les constatations sont les suivantes : une rénovation des bas de chemises est indispensable et deux cames d'admission sont abîmées.

En résumé, il faut donc : rénover les bas de chemises et le réfrigérant d'huile, remplacer les pistons et la segmentation, les coussinets de bielles et les injecteurs et remettre en état deux cames sur l'arbre à cames. Cette dernière opération devra être réalisée par une entreprise spécialisée du Mans.

Si les travaux à effectuer sur le moteur sont déjà déterminés, les pièces détachées nécessaires pour ce moteur de 70 ans sont à trouver et cela n'est absolument pas évident. Il a même été envisagé d'acheter un moteur complet hors service, ex-générateur par exemple, afin de le « cannibaliser » et récupérer des pièces en sachant qu'il n'existe plus de moteur marin identique à celui du Kifanlo.

Une autre hypothèse envisagée : acheter un moteur récent. Mais les moteurs proposés sont des 6 cylindres plus longs que le moteur actuel et donc trop longs pour l'espace disponible dans le compartiment moteur. En outre, le bloc réducteur devrait être changé et peut-être l'hélice du fait d'un changement de la vitesse de rotation. Enfin, le remplacement d'un moteur partie intégrante d'un monument historique aurait été difficile à faire accepter par la DRAC.

Cette hypothèse a été rejetée.

OCEAM va donc faire réparer le moteur actuel du Kifanlo. Les Etablissements Lefebvre s'y préparent. Il ne reste plus qu'à trouver les moyens financiers indispensables. Pratiquement rien en somme !

Michel Le Moine



ESPIRITU SANTO.

Lors des « 70 ans du KIFANLO », vous avez pu admirer la flottille du patrimoine venue participer à cette sympathique manifestation. Il y avait l'olonnois Galopin, la Bigaille, la gazelle Paule Emile, la pinasse Au Bonheur des dames, le canot Aimé des flots, le Cul rouge, le flambart Charade, le drakkar Olaf d'Olonne, les baleinières Octopus et de Brem, le Casey Hope de St Gilles, le Mimosa de Bouin. Mais avec ses 31,70 m de long, 7,4 m de large, un visiteur inattendu n'est pas passé inaperçu au bout du ponton du Vendée Globe : le Yacht « ESPIRITU SANTO ».

Ce Yacht construit en 2002 au chantier OCEA des Sables d'Olonne, immatriculé en Australie, port d'attache Melbourne et en provenance de Méditerranée, était en effet de retour, ce jour-là, aux Sables pour un deuxième grand carénage, après celui de 2016, au chantier qui l'a vu naître.

Conçu comme yacht d'exploration pour parcourir le monde, « ESPIRITU SANTO » a, dès son voyage inaugural en 2002, relié Les Sables d'Olonne à Auckland pour la coupe de l'America. Depuis, on l'a vu en Australie, à Nouméa, en Alaska, à New York et en Méditerranée accumulant les milles marins.

Dessiné par JOUBERT NIVELT, c'est un bâtiment élégant, robuste et très marin dont les aménagements intérieurs sont d'Olivier FLAHANT. Motorisé par deux moteurs BAUDOIN de 475 ch, il peut atteindre 13 Nd et son autonomie est de 4 500 milles marins à 10 Nd grâce à ses 7 réservoirs de carburant de 35 000 litres et ses 3 réservoirs d'eau douce de 8 000 litres. Le déplacement est de 18 tonnes, la jauge brute de 210, un tirant d'eau max de 2,4 m et un tirant d'air de 12 m. L'équipage comprend 4 membres pour 8 passagers.

Fabrice EPAUD du chantier OCEA était présent pour l'accueillir et nous a fait l'honneur de venir ensuite au « 70 ans du KIFANLO » et d'échanger avec nous.

Bonne continuation à « ESPIRITU SANTO » et soyons fier de notre chantier OCEA des Sables d'Olonne.



Didier Roca

