

FEDERATION DES BATEAUX
VOILE-AVIRON TRADITIONNELS

Le **CARNET** de **BORD** n°3

Mars 2005

A tous les adeptes de voile-aviron

Une fédération nationale voile-aviron est née

Adhérez!

Vous naviguez sur un bateau voile-aviron, vous vous occupez d'un ou de plusieurs de ces bateaux. L'univers du bateau voile-aviron, vous le savez, est très riche et diversifié.

Pas de mouvement voile-aviron national

Ce large ensemble vit toujours sans mouvement national de référence. La voile a sa fédération, l'aviron aussi mais les bateaux voile-aviron qui utilisent les deux moyens de propulsion, ne se retrouvent pas vraiment au sein de ces fédérations. Créer une fédération nationale de ce type de bateau répondait donc à une demande et à un besoin.

Une nouvelle Fédération

Les quelques 30 yoles 1796, issues du Défi Jeunes Marins lancé par le Chasse Marée s'étaient regroupées en 2001 pour bâtir une Fédération coordonnant leurs actions. Après quatre ans de pratique et d'évolution notre Fédération, au dernier Salon Nautique, a fait le choix de s'ouvrir à tous les bateaux voile-aviron, sans distinction, et de devenir la:

«Fédération des Bateaux Voile-Aviron Traditionnels.»

Le document qui suit présente dans les grandes lignes, les objectifs et les modalités d'organisation et de fonctionnement de cette fédération.

Un premier pas

Cette création n'est pas une fin en soi. Elle ne répond pas, c'est sûr, à toutes les questions que se posent les pratiquants des voile-aviron. mais c'est au moins un premier pas vers un mouvement collectif national appelé à se renforcer au fil des ans.

Appel à adhésion

Ce message est une information et c'est aussi un appel à adhésion.

Si vous pensez, comme nous, que les bateaux voile-aviron méritent:

- une représentation au niveau national,
- une reconnaissance à travers de formations qualifiantes adaptées
- une communication commune et l'organisation de manifestations spécifiques,

soutenez notre initiative, adhérez à notre nouveau mouvement et mieux encore **portez vous candidat au Conseil d'Administration** de la fédération au sein duquel 6 postes vous sont réservés.

*Assemblée Générale au port du Bono
le vendredi 6 mai 2005 à 18 heures
à l'occasion de la Semaine du Golfe du Morbihan*

Cette Assemblée Générale aura pour objet d'informer, de lancer le débat sur la façon optimale de structurer la nouvelle fédération, de définir ses objectifs et de compléter son Conseil d'Administration. Nous serions heureux de vous voir y participer ou de vous y faire représenter.

Thierry HENRIOT, Président



FEDERATION DES BATEAUX VOILE-AVIRON TRADITIONNELS (FVAT)

Objectifs, organisation, adhésion...

Objectifs

La fédération se donne pour vocation de rassembler, au sein de divers collèges, tous les bateaux voile-aviron qui le souhaitent. Cette création s'inscrit dans une approche de pédagogie, de loisirs et de rassemblement amicaux mais n'exclut pas un volet compétition.

A terme, cette fédération souhaite pouvoir être l'ambassadeur de tous les bateaux voile aviron auprès des instances publiques et privées représentatives du nautisme, du sport, de la culture et des loisirs.

Dans son objet elle a, entre autres, inscrit :

- Garder l'esprit du Défi Jeunes Marins créé par le Chasse Marée : convivialité, amitié, mixité sociale, créativité, esprit d'initiative...
- Transmettre le savoir-faire et le sens marin
- Encourager, accompagner toute construction nouvelle dans l'esprit du Défi
- Aider à l'organisation des rencontres et événements nautiques
- Gérer un calendrier des manifestations
- Entretenir une communication interne et externe (bulletin et site Internet)
- Assurer la formation à la conduite des bateaux voile-aviron;

Organisation :

La fédération prévoit dans un premier temps la création de 2 collèges, les Yoles 1796 et les voile-aviron de tous types. Suivant la demande et les caractéristiques des bateaux adhérents, d'autres collèges seront créés par intégration dans le règlement intérieur.

Conseil d'administration:

Le CA comporte actuellement 13 membres dont le Chasse Marée membre de droit.

Bureau: Thierry HENRIOT Président ; Paul LE JONCOUR, Secrétaire ; Maël DUIGOU, Trésorier.

Membres (Collège des yoles): Michel Pouzet (Laval) , Philippe Basquin (Dunkerque), Jean-Pierre Journeau (Vannes), Armelle Le Camus (Rennes), Guy Le Rhun (Le Guilvinec), Jean-Patrick Guéritaud (Marseille),

Membres (Collège des Voile-aviron): Bruno de La Monneraie, Eric de Wolbock, Dominique Chaignon

:

Six postes sont disponibles au conseil d'administration pour la représentation la plus large des bateaux voile-aviron.

Adhésion :

La cotisation est actuellement basée sur la capacité théorique homologuée du bateau moyennant le montant de 10 € par équipier. Une cotisation dégressive - 50% pour le deuxième bateau, 25 % pour les suivants - est appliquée pour les association gérant une flotte de bateaux. Chaque bateau dispose d'une voix en assemblée générale, dans le collège qui lui correspond.

Information :

Vous pouvez vous renseigner sur la Fédération et ses projets auprès de son secrétariat :

30, avenue de la Gare 29100 DOUARNENEZ

téléphone : 02 98 74 06 41. Courriel : JOELLE.LE-JONCOUR@wanadoo.fr.

Ou consulter son site Internet :

<http://voileaviron.free.fr/fede/fede.html>

Nous avons édité jusqu'à présent 2 bulletins. Sur demande nous pouvons vous les adresser.





L'Atlantic Challenge 2006

Les Gênois veulent bien faire les choses

Gênes, un des ports les plus célèbres d'Italie et d'Europe par son passé et son économie a l'intention d'organiser une belle 11^{ème} édition de l'Atlantic Challenge. Giovanni Panella et Andréa Pitto responsables de la yole «Creuza de Ma» se dévouent pour cela sans compter.

Par le nombre de compétiteurs d'abord. Il y avait 12 bateaux à Fishguard, il y en aura 16 à Gênes. Ce seront d'abord les bateaux nationaux: un par pays et ensuite les bateaux de groupements, bateau international formé d'équipiers de différents pays, bateaux de régions et d'associations.

Par la forme de son accueil. L'AC sera l'hôte du Yacht Club Italien de Gênes, le plus ancien (1879) et le plus prestigieux d'Italie, qui dispose de tout un espace privatif sur la partie plaisance du port même de Gênes. A partir de ce point centralisé et sécurisé tous les services et activités: hébergement, restauration, compétitions pourront être organisées

A l'automne dernier, Paul Le Joncour, vice-président de l'AC et David Fletcher, Président UK et organisateur de Fishguard, se sont rendus sur place à l'invitation des responsables gênois. Ils ont pu apprécier la beauté de la ville, les qualités du site, du plan d'eau et les compétences et le sérieux des moyens qui seront mis en œuvre pour l'organisation.

Participation française

Il y aura au moins un bateau français et sur le plan fédéral, le Conseil d'administration a estimé qu'il y avait lieu d'envisager une sélection entre les yoles candidates à l'Atlantic Challenge par la participation à 2 manifestations, la Semaine du Golfe en mai et le rassemblement de Marseille en septembre. La question de la mise sur pied d'un équipage national a été aussi évoquée mais elle bute très concrètement sur une question: qui va prendre en main la constitution de cet équipage, sa préparation, son financement?

Mais vraisemblablement, il y aura plus d'un bateau français- il y en avait 2 à Fishguard-. Pourquoi pas 3? Mais une telle décision dépend du nombre de bateaux inscrits et d'un agrément des organisateurs italiens et internationaux.

Nous en saurons un peu plus dans quelques mois.

QUEBEC 2008

Ca se précise!

La ville de Québec veut fêter avec éclat les fêtes du 400^{ème} anniversaire de la fondation de la ville. Sur le plan nautique, elle aimerait ainsi qu'une compétition de grandes yoles anime le Saint Laurent du 13 au 20 juillet.

Le programme indique que «d'autres embarcations comme les yoles de Ness sont acceptées, elles pourront profiter de l'atmosphère et des activités de la fête mais sans être inscrites dans les courses.»

Une yole 1796 est déjà en construction au chantier de la Rivière des Mers sur le fleuve par le chaloupier Ghislain Pouliot. Elle sera retournée -en Amérique du Nord on place le bateau quille en l'air pour le border- et bientôt lancée. D'autres yoles devraient suivre; 4 encore suivant le programme.

En attendant Bernard PAQUET, le Président du Défi se démène comme un beau diable pour accueillir la douzaine de yoles françaises qui désire participer au rassemblement et limiter au maximum les frais de transport des bateaux et des équipages. Ses efforts sont déjà couronnés de succès car il a déjà réussi à négocier avec une compagnie maritime la gratuité d'un nombre suffisant de conteneurs pour les bateaux français. Bravo Bernard! Si tes négociations sont aussi fructueuses auprès d'une compagnie aérienne, les yoleurs français te feront une chaleureuse ovation!



Formation

Stage d'équipiers sur yole de Bantry dans le Golfe du Morbihan.

L'association de la yole *Mor-Bihan* organise un stage de formation pour équipiers yole débutants. Ce stage aura lieu sur l'Ile d'Arz, (Golfe du Morbihan), du 22 au 24 avril 2005. Hébergement en pension collective sur l'Ile d'Arz.

Coût: 98 Euros.

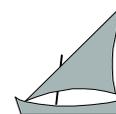
Programme: *Généralités:* vocabulaire, ordres, les nœuds. *Aviron:* théorie, technique de nage, manœuvres. *Voile:* théorie, pratique. *Exposés:* balisage, règles de route..

Déroulement: Vendredi 22 départ de Vannes à 15 heures, installation sur l'île d'Arz.
Dimanche 24: retour sur Vannes dans l'après-midi.

Contact: **Jean Pierre Journeau** 7, rue Jean et Jeanne 56860 SENE Tel: 02 97 66 59 54/ 06 12 70 51 62
Mail: j.journeau@tiscali.fr

C'est quoi un Bateau Voile-aviron Traditionnel?

La question se pose de savoir quels sont les bateaux susceptibles de rejoindre la fédération. Un débat est lancé qui devra donner une réponse lors de la prochaine assemblée générale, en Mai. Nous donnons ici l'avis de deux experts, B. Cadoret et François Vivier. Donnez nous le votre.



Proposition de Bernard Cadoret

I- Trois catégories de bateaux Voile-aviron

Trois catégories d'embarcations à voiles et avirons sont susceptibles d'adhérer à la Fédération, qui prévoiera le cas échéant des séries propres à chacun de ces trois groupes. Cette distinction sera également utile aux organisateurs de rassemblements, des grands "raids" voile-aviron européens qui mettent en présence des bateaux très différents.

1- Bateaux voile-aviron traditionnels

Ce type de bateau, directement issu d'un type traditionnel, devra être construit en bois massif selon les règles de la charpente navale (à franc-bord, à clins...) sur des membrures chantournées, ou sur une alternance de membrures chantournées et ployées avec des liaisons excluant l'emploi descolles.

Le gréement et la voilure devront autant que possible faire appel à des fibres naturelles. Les voiles peuvent être carrées, au tiers, à livarde, latines, bermudiennes (leg of mutton), houari. Le gréement à corne est déconseillé. La bordure libre est obligatoire. Les focs sont autorisés.

Un des buts de la Fédération est d'inciter ses adhérents à tenter de se rapprocher progressivement de cette formule du bateau voile-aviron totalement traditionnel, la plus exigeante mais aussi la seule qui permette d'assurer la transmission intégrale du patrimoine des savoir-faire marins traditionnels, et de maintenir l'accessibilité aux matériaux qui permettent de construire, de gréer et d'équiper les bateaux traditionnels (bois tors, chanvre, toile de coton, etc).

2- Bateaux voile-aviron traditionnels "évolués"

Bien qu'inspirés parfois de près par leur modèle original, ces bateaux répondent à des critères d'utilisation différents, et font appel pour leur construction et leur gréement à des matériaux modernes (contre-plaqué, résines époxy, colles, textiles synthétiques). L'ajout d'une dérive relevable améliore souvent les performances au plus près.

la création de nouveaux types de bateaux de cette catégorie à partir de types traditionnels français et européens sera fortement encouragée par la Fédération.

3 - Bateaux voile-aviron traditionnels "modernes"

Bien qu'elles gardent en général des éléments non négligeables de l'esthétique et certaines caractéristiques des bateaux de tradition, ces embarcations sont librement conçues par des architectes navals, qui peuvent y incorporer les acquis les plus récents de la plaisance (voiles bermudiennes enroulables sur leurs mâts, carènes à lest liquide, nouveaux matériaux légers et performants type sandwich, nouvelles toiles à voile synthétiques comme la "clipper", très proche du coton visuellement et au toucher, mais résistant à la moisissure et aux UV, dérives lourdes avec treuils efficaces, insubmersibilité, etc).

L'existence d'une telle catégorie est une garantie contre l'immobilisme, tout comme la première est une garantie contre l'abandon et l'oubli de la tradition authentique.

II - Caractéristiques communes minimales des bateaux voile-aviron traditionnels

Coque : unique sauf dans le cas de voiles-pagaies d'inspiration polynésienne ouverte (ou à passavants très étroits), sans *lest fixe* (ou à lest fixe très faible).

Matériaux : Les matériaux utilisés devront être autant que possible des matériaux naturels, tant pour les voiles, le gréement, les espars et les avirons que pour la coque elle-même. La construction de la coque, des espars et des avirons sera obligatoirement réalisée en bois, qui pourra être mis en œuvre sous toutes ses formes, y compris les plus modernes pour les catégories 2 et 3. Des exceptions pourront être consenties en faveur d'unités construites à l'aide d'autres matériaux, comme le polyester, à condition que le bois reste très présent dans l'aménagement intérieur et le gréement (cf. Seil, Yolesdu Morbihan, etc).

Formes : Les formes des œuvres vives et mortes devront s'inspirer des canons de l'esthétique des embarcations traditionnelles ou classiques. Les appendices de quille saillants sont interdits, de même que les "porte endehors" (outriggers) et autres.

Propulsion : Pour être admis dans la Fédération, un bateau devra pouvoir naviguer exclusivement soit à l'aviron, soit à la voile, soit les deux ensemble. Le gréement et les avirons doivent toujours être présents ensemble à bord. L'usage de la godille est recommandé et même obligatoire sur certaines unités. Le gréement devra pouvoir être rapidement monté ou démonté en mer, pour passer d'un mode de propulsion à l'autre. Haubans et étais fixes sont interdits. Les espars devront pouvoir être rangés à l'intérieur du bateau sans gêner la nage, et inversement. Les dispositifs (guides) facilitant le mâtage sont recommandés, tout comme les types de gréement qui permettent de garder le centre de voilure bas. L'accastillage non traditionnel est interdit ; il doit rester soit le plus simple, voire rustique, possible, soit respecter l'élégance des modèles classiques, si c'est la référence "belle plaisance" qui est choisie. Sauf incompatibilité avec le type de gréement choisi, les voiles doivent être ralinguées de manière traditionnelle, en évitant les garcettes blanches sur fond tanné et autant que possible les œils de pie métalliques, avantageusement remplacés par des pattes greffées sur la ralingue. Les garcettes de ris doivent être en tresse coton nouées à la voile, sans œils de pie.

Lest : Tout bateau voile-aviron traditionnel devra embarquer une certaine quantité de lest. L'usage de bidons remplis d'eau est particulièrement indiqué, car il ne diminue pas la flottabilité du bateau rempli. Les embarcations devront pouvoir être mises en conformité avec la législation européenne, catégorie bateaux historiques.

Transport et mise à l'eau : Les bateaux devront pouvoir être mis à l'eau depuis le pont d'un navire, ou à partir d'une remorque routière, de façon à être indépendants des infrastructures portuaires et éviter des frais excessifs.



Le bateau voile-aviron (suite)

Proposition de François Vivier

On pourrait définir les voile-aviron comme suit:

Le voile-aviron est un bateau monocoque, ouvert, non ou faiblement lesté, pouvant être propulsé à la voile comme à l'aviron.

La navigation à la voile doit pouvoir se faire avec les avirons à bord et réciproquement, la navigation à l'aviron doit se faire avec le gréement à bord.

Les portants de dame de nage (outriggers) sont interdits.

Le gréement est mobile. Le mât doit pouvoir être affalé ou remis en place en mer lors de la navigation à l'aviron, en particulier pour remonter au vent (le fardage dû au mât est équivalent à celui du à la coque).

Les gréements modernes (marconi) haubanés ne sont donc pas acceptés. Les gréements à corne ne le sont pas non plus, sauf s'il sont réellement mobiles à l'exemple des baleinières de chasse des Açores.

Le voile-aviron permet une navigation sans moteur à bord sur les plans d'eau les plus divers. Il est donc un outil essentiel de transmission du sens marin dans toutes ses composantes et il importe de lui conserver ce caractère de polyvalence et de respect de la tradition.

Dans le cadre de rassemblements voile-aviron, afin de favoriser un esprit de tradition sans pour autant exclure les tenants d'approches modernes, on pourrait distinguer plusieurs familles:

Traditionnel pur : bateaux historiques ou répliques fidèles (exemple, yoles de Bantry).

Autorisé : matériaux synthétiques pour voiles et cordages, usage restreint de CP (caisson flottabilité...), usage restreint de colle (espars). Si les voiles sont en synthétique il faudra employer un matériaux d'aspect et de fonctionnalité traditionnelle. Par fonctionnalité, j'entend la propriété de la toile à se ramasser facilement, à ne pas glisser quand on met le pied dessus...

Non autorisé : espars creux, strip planking, lamellé-collé (sauf substitution locale d'une pièce en bois tord).

Néo-traditionnel : bateaux inspirés de la tradition (exemple : Ilur, Aber, Seil, Minahouet, Yole de Ness, etc...), tant pour la coque que le gréement.

Autorisé : coque en bois-époxy, polyester (si finitions bois), espars creux en bois.

Non autorisé : coque en composite haute performance, mât et espars aluminium ou carbone, sièges à coulisse, avirons démontables, voiles en textile haute performance.

Moderne : tous matériaux et techniques, du moment que l'on reste dans la définition voile-aviron.

Le MINAHOUET, un bateau voile-aviron familial



dernier né sous le crayon de F. Vivier

C'est la synthèse des plans antérieurs des Aven, Aber et Ilur. C'est un voile-aviron assez marin pour une navigation familiale à la voile, léger et de largeur modérée pour le plaisir de l'aviron.

Le confort d'utilisation est amélioré: puits de dérive abaissés, facilitant les mouvements de l'équipage à bord, rangement des avirons en abord sous bancs, coffres de rangement.

Deux versions

Deux gréements possibles : le misainier classique (plan) et le sloup au tiers. Dans ce dernier cas, on peut avancer le mât et de naviguer sans foc, ce qui en fait un gréement idéal pour une navigation en solitaire.

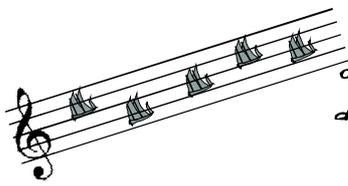
A la portée de tous

Minahouet est d'un montage très simple c'est un kit à base de contreplaqué découpé sur machine numérique. Des gabarits s'imbriquant les uns dans les autres permettent de monter dès le premier jour un mannequin d'une grande précision. Les pièces de contreplaqué, y compris le bordé à clin (CP de 9 mm), sont livrées en quasi-totalité à la cote exacte et ne nécessitent aucun ajustage.

Longueur: 4.66 m, largeur: 1.56 m, voilure: 10.6 à 12.5 m², poids lège: 150 kg environ.

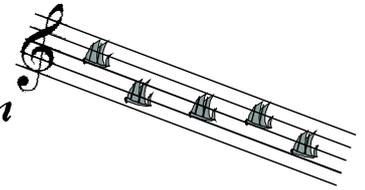
Catégorie C 5 personnes.

François Vivier Architecte Naval 7 avenue des Courtils 44380 Pornichet
tel. 02 28 54 97 86 - francois@vivier.info www.francois.vivier.info



La dispute de la Voile et de l'Aviron

Almanach du Marin breton (Années 1900)



I

Un soir une voile rouge
Et un aviron
S'rencontr' nt au sortir d'un bouge
Tous deux étaient ronds;
A tous les pas qu'y faisait, l'aviron s'affalait,
De même à tout moment la voile se gondolait

II

La voile voyant son compère
Se mit à l'engueuler:
«Ce que t'es raid' mon vieux frère! Tu me fais rigoler.
Du moment que t'es pas dans la main d'un marin
T'es raide comme un piquet, tu n'es plus bon à rien!

III

Mais l'aviron en colère,
Lui a riposté
«toi même fais donc pas la fière;
faut pas t'épater!
Quand tu n'es pas au bout de ta vergue et d' ton mât
T'es moll' comme un chiffon et tu retombes à plat»

IV

La voil' voyant qu'on la mouche
Met d'l'eau dans son vin,
Et le sourire à la bouche,
Dit:«Mon vieux malin,
Faut avouer qu' toi et moi, quand nous n'sommes pas à bord
Nous ne somm' pas brillants et ça nous met dans notre tort.»

V

A bord c'est une autre affaire,
je soulage les marins
tandis que toi mon compère
Tu leur casse les reins.
Sitôt qu'on m'a hissée, il faut voir le bateau
Sans qu'il n'y ait plus rien à faire, filer comme un oiseau!

VI

Tout se passe sans fatigue
Y a qu'à m'établir,
Tout aussitôt l'on navigue
C'en est un plaisir!
Sauf une fois par hasard quand il faut gambeyer
Il n'y a de travail que pour appareiller.

VII

«Mais toi c'est une vraie misère,
Pousser et tirer;
C'est ça qui n'amuse guère,
T'en fait endurer!
Tu ne fais qu'embêter les pauvres matelots,
Quand ils sont obligés de le tremper dans l'eau»

VIII

L'aviron lui dit: «Ma belle
T'en as une santé!
On voit bien que t'es femelle!
Toujours te vanter!
Des fois que tu débrouill' à chavirer l'bateau,
Crois-tu faire le bonheur des pauvres matelots?»

IX

Et puis quand y n'y pas de brise
C'est ça du coup qui t' défrise,
Tu n' sers plus à rien à rien
Grand dommage aussi donc, si je n'étais pas à bord
Pour que par mes moyens on puisse gagner le port

X

La voile reprend avec rage, sentant qu'elle a tort:
«Il n'y a pas qu' l' équipage
que t'embête à mort;
T'encombre le bateau et qui donc s'il te plaît
Qui fait gémir les dames et grincer les tolets ?

XI

Si encore t'étais en frêne
Ainsi qu'à l'Etat,
On te manierait sans peine,
Tu s' rais délicat.
Mais non! T'es en sapin, t' es tout c' qu' ya de plus grossier
T'es qu'un sale bout de bois mal fichu et mal scié.»

XII

«Eh bien, et toi ma mignonne?
Qu'il dit l'aviron
T'es bien faite de ta personne!
Nous en parlerons
Y a pas que l'équipage qui sue en te hissant
Ecoute les poulies tourner en gémissant,

XIII

Et puis si t'étais bien blanche,
Comme à bord des yachts?
Mais en s' maine et le dimanche
T'es fait comme un sac!
La toile à voile tannée, c'est solide et c'est bon
Ça n'est pas joli comme du blanc coton!

XIV

Mais pour finir la querelle,
L'patron du bateau,
En débouchant d'une ruelle,
Leur dit aussitôt
«Qu'est ce que c'est que c' potin? Que faites-vous donc là?
Voulez-vous bien rentrer à bord et plus vite que ça!

XV

Toi, l'aviron, pour la peine;
Aux fers tu seras
Amarré d'un bout de chaîne
Avec un cad' nas
Pour la voile, encor' mieux: Dans le fond du bateau,
Avec un fil carré, qu'on l'étouffe au plus tôt».



L'assurance: Y a pas photo!!

Nous avons lancé une consultation concernant les conditions très diverses des contrats d'assurance souscrits par les yoles. Vos opinions nous intéressent.

Deux expériences vécues sur la yole MOR-BIHAN par Jean-Pierre JOURNEAU

1) Lors de la Route de l'Amitié 2003, à la sortie de la rade de Lorient, nous allions de Port Tudy sur l'île de Groix quand le bateau qui fait la liaison entre Groix et Lorient est venu nous voir d'un peu trop près. Le résultat: trois vagues d'étrave successives ont soudain rempli jusqu'aux bancs la yole qui naviguait à la voile (la vigie s'est retrouvée au niveau du taillevent). Après avoir écopé pendant une bonne demi-heure, c'est l'heure du bilan, en dehors des effets personnels trempés, seul dégât important, un appareil photo tout neuf est hors d'usage.

Après notre déclaration, l'assurance (AXA) nous a répondu ne pas pouvoir prendre en compte le remboursement de l'appareil

2) En octobre 2004, comme tous les ans, nous retrouvons *La Française* pour le Trophée des Deux Rivières qui cette année était organisé par l'association du Trého. Malgré un temps incertain, il est décidé de sortir depuis le port de La Trinité, en baie de Quiberon pour une régate plutôt musclée et abrégée avant de se retrouver pour pique-niquer en rivière de Saint Philibert. Le vent en profite pour forcer (6 bien établi). Il est décidé pour retourner à La Trinité d'établir les voiles amarrées à une bouée. Au départ, le pied du mât de misaine de *MorBihan* était mal emboîté dans le sabot et avec la force du vent à été arraché, et a cassé le banc de misaine. Nous avons donc tout affalé, et nous sommes rentré à l'aviron. Le montant du devis pour réparer était de 1200 euros. Quelques jours après le passage de l'expert, la MAIF (notre nouvel assureur depuis deux ans) nous a fait parvenir le chèque correspondant au devis moins la franchise.

Chez AXA, la prime annuelle était d'environ 1000 Euros et à la MAIF, la prime est inférieure à 500 Euros.

La Vogalonga du trésorier

Douze jours en camping au bord de la lagune de Venise en Mai 2004 pour 28 personnes et une yole Bretonne. Jean-Pierre Journeau, de la yole *Mor Bihan*, nous a raconté cette superbe aventure dans le numéro précédent du Carnet de Bord. Il vient de nous faire parvenir les comptes détaillés de cette expédition mémorable. Ils sont à la disposition de tous ceux que l'expérience intéresse sur simple demande. Un budget de 10250 Euros!!

Patrim'eau crée un forum

Pour se retrouver, échanger et raconter encore et encore ... **Patrim'eau** a créé un forum internet. Pour s'y retrouver, c'est simple, se connecter et aller à «www.patrim'eau.org/forum». **C'est gratuit, c'est pour tous, alors allons-y!**

Patrim'eau, on en entend parler, mais qu'est ce que c'est???

En 2000, la construction de nombreuses yoles et les fêtes de Brest et Douarnenez ont été l'occasion, pour beaucoup de jeunes, de participer à une aventure extraordinaire dans une ambiance d'ouverture, de partage et d'apprentissage. Dix associations d'insertion ont ainsi bénéficié de financements européens pour favoriser l'accès aux métiers de la mer dans le cadre du programme d'Initiative communautaire «Youthstart». Certaines associations, dont les actions les actions tournent autour des valeurs du patrimoine maritime fluvial ou lacustre et donc de l'eau, se sont regroupées au sein de **Patrim'eau**, dans un nouveau programme d'initiative communautaire «Equal». Ce programme veut lutter contre toutes formes de discriminations, donner les mêmes chances à tous, jeunes ou pas, garçons ou filles, agrégés ou pas ...

On sait bien que c'est cet esprit d'ouverture qui règne à bord des yoles. C'est donc pour vous remercier et encourager cette pratique sur nos bateaux que les partenaires du projet **Patrim'eau** ont choisi d'offrir symboliquement à Toulon un sac à chaque bateau.

Pour mieux connaître **Patrim'eau**, vous pouvez nous rejoindre sur le site www.patrim'eau.org, et en attendant les prochains défis, bon vent à toutes et tous. Thierry Henriot est responsable de l'événementiel de **Patrim'eau**.

Après l'Atlantique, le Pacifique, ... toujours à main nues.

Après sa traversée à la rame de l'Atlantique-nord en 2003, Maud Fontenoy, notre ancienne présidente, est repartie pour un nouveau défi: celui de traverser le Pacifique d'Ouest en Est de Lima (Pérou) à la Polynésie française. C'est 4300 milles nautiques soit plus de 8000 km d'étendue d'eau qui reprend la route mythique du Kon Tiki en 1947. Le Kon tiki c'était une radeau voilé et une équipe. Ici, c'est une femme toute seule sur son bateau avec ses 2 avirons.

Partie de Lima en début janvier Maud progresse bien. Endébut mars, elle avait parcouru plus de la moitié de son périple.

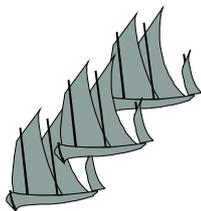
Bon courage, bonne chance et bon vent Maud!

Site internet: <http://www.pacifiqueamainnues.com/>

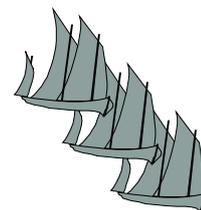
Et la remorque?

Beaucoup de remorques routières de yoles ont désormais plus de 4 ans d'exposition aux intempéries, au sel, à la rouille, et des milliers de km dans les roues. Avant les grands déplacements de l'été, pensez à faire réviser les freins (mâchoire, câbles et tringles), les roulements, et à changer les pneus, même s'ils ont l'air "bons"; ils ont vieilli et risquent d'éclater (sur l'autoroute, un dimanche, bien sûr!!), comme nous le racontera Guy Le Rhun dans le prochain numéro.





Calendrier 2005



22 - 24 Avril	Ile d'Arz (Morbihan): Stage de Formation (<i>voir en page 3</i>)
2 au 8 Mai:	Le Golfe du Morbihan (<i>Voir encadré ci-dessous</i>)
Juin	Cork, Sud Irlande: <i>River Race</i>
11 - 12 Juin	Villefranche 2005
26 Juin	Plouer sur Rance: <i>rassemblement yoles, régates, jeux</i>
8 au 11 juillet:	Oléron 2005
29 Juillet 6 août:	d'Audierne à Sauzon <i>La route de l'Amitié,</i>
15 16 août:	Paimpol: <i>chants de marin</i>
21-25 Septembre:	Orléans: <i>Festival de Loire</i>
23 - 25 Septembre:	Marseille, <i>régates des yoles de bantry du Sud de la France</i>

La Semaine du Golfe 2005

La troisième édition du 2 au 8 mai de cette manifestation va rassembler 7 flottilles qui vont naviguer de port en port pendant trois jours dans le golfe du Morbihan, sans oublier la grande parade du samedi qui rassemble les flottilles et autres plaisanciers locaux.

La flottille n°1 (yoles de Bantry, de Ness, Morbihan, de l'Odet, les Gigs de Cornouaille et yoles d'Aboville) aura pour les organisateurs une importance particulière. L'organisation offrira l'hébergement pour l'ensemble des équipages avec comme lors de la précédente édition le transport jusqu'au port d'attache du jour.

Si vous avez des demandes particulières ou des propositions à faire contactez Jean- Pierre JOURNEAU
Yole MOR-BIHAN Tel : 02.97.66.59.54 / 02.97.40.30.31 Portable: 06.12.70.51.62 j.journeau@tiscali.fr
Inscrivez vous rapidement.

Villefranche 2005: RENCONTRE DES YOLES DE LA MÉDITERRANÉE 11-12 JUIN 2005

L'association «Une Yole pour Villefranche» organisera en juin 2005 une Rencontre des yoles de Méditerranée (France et Italie) durant le 2^{ème} week-end de juin 2005 à Villefranche-sur-Mer.

Les yoles seront accueillies le vendredi soir. Le samedi sera consacré à des épreuves entre yoles (régates et connaissances maritimes) dans et devant la rade de Villefranche. La journée se clôturera par un palmarès et une soirée conviviale: un grand repas réunira les équipages de tous les bateaux.

Le dimanche, d'autres types de bateaux traditionnels nous seront associés pour une parade navale qui sera commentée par un spécialiste maritime.

Coordinateur: Jacques Joncour Tel: 06..65.77.76.26 / 04.93.53.48.76 Mail: j.joncour@peche-cote-azur.com

Siège de l'association «Une yole pour Villefranche»: Pavillon Beaudoin, Les voûtes de la Darse, 06230 Villefranche-sur-Mer
Internet: <http://www.darse.org>

La Route de L'Amitié: essayez la!

Voulez vous découvrir la côte sud de la Bretagne par la mer? Si oui, prenez la Route de L'Amitié. C'est un rassemblement dont c'est la 4^{ème} édition et qui connaît un succès croissant. *Morbihan, Volonté* et *Sterenn* sont déjà inscrites.

La flottille qui mobilise 150 bateaux de tous types et 750 personnes partira d'Audierne pour rejoindre Sauzon à Belle Ile En mer avec chaque soir une escale dans les ports de Groix, Port Louis, Houat, Le Bono.

L'organisation est prête à soigner particulièrement les grandes yoles si elles sont assez nombreuses. *Morbihan, Volonté* et *Sterenn* sont déjà inscrites.. Site Internet: <http://route.de.lamitie.free.fr>

Marseille: Les sixièmes rencontres du Sud de la France des Yoles de Bantry. 23 -25 septembre.

Profitez du soleil de septembre et d'une dernière baignade. Ils'agit désormais d'un classique, qui permettra de sélectionner les candidats pour l'Atlantic Challenge 2006 à Gênes. Deux jours de régates intensives animées par l'équipe de Cap Marseille.

Contacts et inscriptions: Cap marseille Tel 04 91 95 70 57 @: capmarseille@wanadoo.fr



Bulletin: Direction-redaction: Paul Le Joncour. Conception - réalisation: JP Guéritaud
FEDERATION DES BATEAUX VOILES-AVIRON TRADITIONNELS.
Secrétariat: Paul Le Joncour, 30 rue de la Gare, 29100 Douarnenez
Courriel: JOELLE.LE-JONCOUR@wanadoo.fr. Tel 02 98 74 06 41
<http://voileaviron.free.fr/fede/fede.html>