

# FEDERATION VOILE - AVIRON

## Le *CARNET* de *BORD* n°6

Novembre 2006

### *L'Editorial du président*



Après presque une année de travail au sein de la fédération comme président, je vous fais part de mon sentiment de satisfaction au regard des actions en cours de réalisation, en particulier:

► Notre assurance, contractée à la MAIF, nous permet désormais de soutenir nos associations et nos adhérents dans leurs activités aussi bien et peut être à de meilleures conditions que d'autres fédérations sportives.

► Notre dossier d'agrément avance et les premiers contacts avec le ministère de la J&S sont tout à fait satisfaisants ; une réunion de travail très importante se déroulera en décembre prochain pour présenter notre fédération au mouvement sportif et aux grandes fédérations dirigeantes de référence FFV, FFSA qui seront réunies autour de la table de travail.

► Le Conseil Supérieur de la Navigation et des Sports Nautiques (CSNSN) nous aide et nous conduit dans notre démarche de reconnaissance du milieu du nautisme et des ministères. Il faut rendre hommage à Gérard d'Aboville et Jean Pierre Saunier pour leur action et leur grand soutien dans ce domaine.

► Le projet de standardisation de la formation des équipages de bateaux voile aviron n'a pas encore été éprouvé, mais il a sa place dans notre organisation ; 2007 sera à n'en pas douter riche d'enseignements dans ce domaine.

► la mise en place des licences est maintenant une réalité et les différentes structures associatives membres de la FVA ont déjà permis d'enregistrer pour 2006 (et ce n'est pas terminé) plusieurs centaines de licences.

► La fédération a pu apporter une aide importante aux associations membres pour les problèmes relatifs aux taxes de navigation de nos bateaux qui devraient tous être exonérés en 2007.

► Un forum Internet a été créé en extension de notre site web, avec un volet technique & architecture navale pour aider les membres qui le souhaitent.

► la fédération a reçu un accueil très favorable des organisateurs de manifestations qui se montrent solidaires de notre action et s'affichent comme partenaires à part entière.

Beaucoup de travail reste à accomplir, mais l'année 2006 aura été riche, constructive, et motivante. Merci à ceux qui donnent beaucoup de leur temps pour l'aboutissement de ces projets ; ils méritent des applaudissements nourris et chaleureux.

Dominique CHAIGNON

#### Sommaire

- P1: Editorial
- P2: Quoi de neuf à la FVA
- P3 et P4: le dossier Chavirages
- P5: Le coin du Bosco: le virement de bord Lof pour Lof
- P6: Portrait d'une Association: La Barbinasse de l'Ile Tudy
- P7: Le coffre de bord du CNSL. Les navigations de l'été
- P8: L'été des yoles. Calendrier.

### ***A Noter:***

notre nouvelle adresse Internet:  
**<http://www.voileaviron.org>**  
Vous y trouverez un FORUM  
pour vous exprimer.

**ASSEMBLEE GENERALE DE LA FVA**  
**le dimanche 10 decembre à 14h**  
**Au Salon Nautique de Paris**

## **Quoi de neuf à la FVA ?**

### **Quelle place pour la FVA dans le monde sportif officiel ?**

La Fédération voile-aviron mise en place en décembre 2005 a vocation d'assurer en France la représentation administrative de tous les pratiquants de bateaux VA qui le souhaitent.

Le fait que notre fédération ait une existence juridique légale par le dépôt de ses statuts et sa publication au Journal officiel ne lui donne pas pour autant une quelconque autorité ou reconnaissance de l'Administration et d'un Ministère de tutelle en l'occurrence pour nous le Ministère de la Jeunesse et Sports.

Sans cette reconnaissance notre fédération ne peut prétendre à un avenir. C'est le sésame minimum pour tout accès au monde officiel du nautisme, des activités de plein air, que ce soit pour la pratique de la voile ou de l'aviron, pour toute aide publique, pour toute ouverture à l'Education nationale, pour tout agrément de formation.

Nous pourrions, c'est vrai, adhérer spontanément à la Fédération Française de Voile mais pourquoi cette fédération plus que la Fédération Française des Sociétés d'Aviron? Toutes deux gèrent une partie de notre objet: la voile ou l'aviron. Aucune n'en gère la totalité qui est la voile ET l'aviron pratiqués ensemble. Aucune fédération n'a d'ailleurs jamais géré encore en France la pratique Voile-aviron dans toutes ses dimensions, sociales et sportives, culturelles, patrimoniales.

Conscient qu'il est important d'apporter une réponse au plus tôt à cette interrogation, Dominique Chaignon Président de la fédération, a demandé au Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports nautiques(CSNPSN), qui est membre d'honneur de notre fédération, d'organiser une réunion de travail sur notre dossier en présence Ministère de la Jeunesse et Sports.

Cette réunion s'est tenue à Paris au siège du CSNPSN. Y participaient M. Journau du Ministère des Sports, M. Saunier du CSNPSN, et pour la FVA, Dominique Chaignon, Président, Paul Le Joncour, Vice-président et Jean-Pierre Journeau, secrétaire.

M. Journau a exposé en détail, la politique de son Ministère en ce qui concerne l'organisation sportive en France qui s'appuie pour l'essentiel sur les grandes fédérations dites délégataires et en deuxième ligne sur les fédérations agréées telles les fédérations multisports. Il explique que le cas de la FVA ne peut connaître de décision sans l'avis préalable exprès des fédérations délégataires les plus proches de notre pratique, en l'occurrence pour nous la FFV et la FFSA.

A la suite de la discussion et des explications que nous avons fournies il a été proposé que, sous l'égide du Conseil Supérieur de la Navigation, une réunion sur notre dossier se tienne en décembre au Salon nautique. Elle rassemblerait toutes les institutions et fédérations intéressées : Ministère Jeunesse et Sports, CNSOF, FFV, FFSA, UFOLEP, UNSS, ....

Nous avons acquiescé avec empressement à la proposition de cette réunion.

Dans l'attente de sa tenue nous allons compléter et diffuser aux organisations concernées l'argumentaire de notre demande.

### **Une assurance flotte avec la licence.**

Un contrat d'assurance a été signé avec la M.A.I.F.. Les détails de ce contrat peuvent être consultés sur le site web de la FVA. Ce contrat offre en particulier une couverture très large à tous les licenciés qui sont ainsi couverts en pratique voile-aviron de loisir ou de compétition, responsabilité civile, défense recours et assistance. Cette garantie, qui devait jusqu'à maintenant être assumée par le contrat d'assurance particulier de chaque association membre est donc désormais pris en charge par la licence fédérale. Chaque licencié à la possibilité de souscrire une option complémentaire individuelle accident "sport+" qui se substitue à la garantie de base pour bénéficier d'une couverture encore accrue.

Les associations n'ont plus à couvrir que les risques liés à leur parc bateaux, remorques et véhicules à moteur, aux risques mobiliers et immobiliers, et à la responsabilité civile de leurs dirigeants. Beaucoup de contrats devraient donc pouvoir être revus à la baisse en 2007.

# Chavirages instructifs

La yole de Bantry, ainsi que les baleinières sont réputées pour leur qualités nautiques. Depuis 1985, création de l'Atlantic Challenge, une soixantaine de yoles de Bantry naviguent dans le monde, dont 30 récemment construites en France dans le cadre du Défi Jeunes Marins. 20 ans d'expérience donc sans que, en tous cas en France, nous ayons eu connaissance de chavirages, à part celui d'*Audace* sur le lac d'Orient en 2000, ainsi que d'un test puis d'un chavirage involontaire de la baleinière de chasse *Sterenn*.

Les chavirages survenus coup sur coup ces derniers mois aux yoles *Morbihan* dans le Golfe et *Jem-Var* à Marseille nous rappellent cependant que cette mésaventure n'est pas si exceptionnelle et peut arriver à tout équipage si la vigilance du CdB ou celle de son équipage, et particulièrement celles des équipiers d'écoute, viennent à être prises en défaut.

Nous avons donc à présent 5 expériences vécues de chavirage qui ont fait chacune l'objet de rapport circonstancié avec le souci pédagogique de permettre à tous les responsables de bateaux voile-aviron collectifs d'en tirer des enseignements profitables.

Ces rapports sont disponibles *in-extenso* sur le site web de la fédération :

<http://www.voileaviron.org>.

Nous résumons en page suivante l'essentiel de l'expérience et des commentaires des chefs de bord.



*Embarcation chavirée — Sauvetage*

Gravure de N. Ozanne

## Les circonstances

Deux chavirages, ceux d'*Audace* et de *Morbihan*, ont eu lieu au près et résultent d'écoutes qui n'ont pu être choquées à temps lors d'une risée, car tournées sur un cabillot ou nouées sur un banc par un équipage inattentif.

L'équipage de la baleinière *Sterenn* a volontairement chaviré le bateau pour en tester les opérations de redressement. Expérience fort utile lorsque, quelques temps plus tard, une forte rafale couchera le bateau dont l'écoute est tournée et bloquée.

Le chavirage de *Jem-Var* s'est produit au cours d'une manœuvre d'empannage, suite à une saute de vent brutale due au relief voisin.

Ces expériences sont riches d'enseignements.

# Chavirages instructifs (suite)

## D'abord éviter le chavirage, si possible.

Commençons d'abord par rappeler quelques évidences:

Le port de la brassière est obligatoire. Toujours! Pour tout le monde! Quelle que soit la météo. Le remplissage du bateau par une vague, de sillage en particulier, est toujours possible, même à l'aviron. Les brassières doivent être d'un modèle avec sangle d'entrejambe.

Les écoute ne doivent jamais être tournées sur un cabillot ou nouées sur un banc, mais tenues en main par un équipier vigilant et attentif aux ordres du patron. Les écoute font retour dans une galoche ou derrière un cabillot, puis peuvent faire un tour mort autour d'un banc pour soulager l'effort, mais sans coinçage ni nœud de banc ou autre. L'écoute doit pouvoir filer claire dans la seconde si on la lâche.

Moins le bateau sera encombrée d'affaires personnelles, moins il y aura de pertes en cas de chavirage (il est rare que les contrats d'assurance couvrent le biens personnels des équipiers). Tout doit être enfermé dans des sacs ou containers étanches, et tout doit être amarré au bateau, y compris et surtout les écopes (nombreuses) et les seaux (au moins deux).

L'équipage et surtout le patron doit rester très vigilant, et « veiller au grain ». Un bon marin sait se donner le temps de réagir.

Par ailleurs, surtout en cas de navigation "musclée", le patron sera bien inspiré de rappeler à son équipage les règles à respecter en cas de chavirage. C'est plus facile à faire à terre que dans l'eau!!

Ensuite, la manœuvre d'empannage est une manœuvre difficile à bien maîtriser. C'est une manœuvre que les équipages de nos yoles, qui remontent mal au vent, pratiquent rarement, car nous sommes en général obligés de revenir à notre point de départ, ce qui limite beaucoup la navigation au portant. Il faut néanmoins savoir que, comme sur les grands voiliers (sans moteur auxiliaire !!) l'empannage est la seule façon de virer de bord dès que le vent et le clapot sont un peu forts ; c'est une manœuvre qui doit avoir été beaucoup pratiquée par petit temps pour garantir une belle manœuvre dans la brise et le clapot. Nous proposons dans ce numéro une procédure d'empannage des yoles qui a fait ses preuves de sécurité et d'efficacité. Bien faite, c'est une très belle manœuvre qui permet de passer du près sur un bord au près sur l'autre vite, en sécurité, et en perdant très peu d'eau sous le vent. C'est une bonne raison pour la pratiquer le plus souvent possible.

## Ensuite sauvegarder l'équipage et redresser la yole.

Dans tous les cas connus, la yole est restée couchée sur le flanc, mats dans l'eau, sans se retourner spontanément.

Les mouillages sont restés en place, mais il faut de prévoir de saisir le mouillage pour ne pas qu'il bouge.

Les avirons, même non amarrés, sont restés à bord, posés sur les mâts ou coincés dessous.

Le danger majeur concerne les équipiers qui peuvent avoir été blessés, assommés ou être restés coincés sous les voiles ou dans la coque. Première urgence, donc: faire l'appel et porter secours et des mesures de sauvegarde doivent être prises d'urgence concernant les équipiers les plus faibles. Une règle absolue: **tous les équipiers doivent impérativement rester au contact physique du bateau**, qui risque de dériver beaucoup plus vite qu'eux. S'ils s'éloignent (pour récupérer quelque chose ou chercher des secours) ils ne pourront probablement pas rejoindre le bateau.

Le redressement du bateau s'est effectué facilement, dans les trois cas, avec trois équipiers debout sur la quille, mains sur le plat bord, après avoir décroché les voiles, sans démâter. La yole redressée est assez stable. C'est moins vrai des baleinières. Notons qu'il peut être utile de retourner complètement la coque pour mettre les équipiers en sécurité dessus dans l'attente de secours.

Le problème souligné par tous les équipages est celui de la vidange du bateau. Tous insistent sur le rôle capital des réserves de flottabilité qui doivent être **en bon état, solidement amarrées au bateau et coincées sous les bancs**, d'une taille, d'un format et d'un volume suffisant. En eau plate, l'eau arrive au niveau des portières d'aviron milieu, et il faut pouvoir écoper de gros volumes très vite au début pour dégager les portières hors de l'eau et pouvoir vider le bateau. Avec du clapot, la vidange en mer semble impossible et il faut envisager un remorquage vers des eaux calmes ou une plage.

Une réflexion pourrait être engagée pour équiper les portières d'aviron des yoles de planchettes de fermeture, comme cela était réglementaire sur les baleinières et canots de la marine nationale. La yole de l'amiral Nielly n'en montre pas la trace, mais c'est un élément important de la sécurité du bateau, de plus tout à fait traditionnel.

Tout le monde souligne le rôle important des bateaux d'assistance pour mettre l'équipage en sécurité et éventuellement remorquer la yole.

Enfin, il vaut mieux chavirer en été dans une eau à 20°C et sous le soleil que dans des conditions hivernales qui peuvent vite mettre en danger l'équipage. Donc redoubler de prudence lorsqu'on sort seul sur une rade déserte en hiver.

Dans de bonnes conditions, avec l'aide de bateaux de sécurité, remettre la yole en route représente une heure de travail.

Dans les trois cas, les seuls dégâts ont été des téléphones et appareils photos noyés, quelques vêtements perdus, une gaffe, un pavillon .... Bref, rien de grave.

Il faut qu'il en soit toujours ainsi.

# Virer de bord Lof pour Lof

Virer de bord vent arrière, ou «Lof pour Lof», est une manœuvre essentielle à bien maîtriser. C'est la seule façon de virer de bord par forte brise et clapot. C'est donc une manœuvre de sauvegarde, mais c'est une manœuvre difficile et qui peut être dangereuse (cf. le chavirage de Jem'var).

Nous présentons ici une procédure de virement de bord éprouvée qui garantit un virement de bord rapide au risque minimum. Elle tire un parti maximum de l'effet directif des voiles et de la carène, et elle supprime les risques d'empannage intempestif du taillevent, source de dégâts, mais elle suppose un équipage entraîné pour affaler et hisser une voile au tiers vent arrière, sans que la voile ne se bloque contre le mât ou ne prenne le vent à contre.

C'est une manœuvre basée sur une parfaite synchronisation et un travail d'équipe attentif aux ordres du chef de bord. A aucun moment le bateau ne doit se trouver à sec de toile.

Bien réalisée, c'est une manœuvre qui permet de virer de bord au près sur un cercle de 4 à 5 longueurs de bateau de diamètre et qui peut être plus rapide que la procédure de virement de bord vent devant.

Il n'y a pas de secrets, il faut l'avoir beaucoup répétée.

## 1- Au près babord amure.

Paré à Virer Lof pour Lof.

Le brigadier au tape-cul et l'équipe de taillevent parée à affaler le taillevent. Equipage aux ordres.

## 2- Envoyez! Abatée.

Tape cul masqué et Taillevent totalement affalé et aussitôt gambeyé, prêt à être envoyé sur l'autre amure. La barre au vent en grand et du poids sur l'arrière. La misaine travaille avec la barre. Réglage de l'écoute de misaine pour effet maximum.

## 3 Vent Arrière Babord amure.

Le brigadier rétabli le tape cul tribord amure. En le bordant plat, il gambeye ensuite la vergue d'un coup sec sur le guindant puis choque l'écoute en grand sur l'autre amure, avant de re-border pour effet maximum.

Le taillevent est disposé paré à hisser tribord amure. Recentrage des poids.

## 4 Empannage.

Simultanément, envoyer le taillevent et affaler vite la misaine. Déplacer du poids vers l'avant pour aider à loffer. Le Tape cul travaille avec la barre.

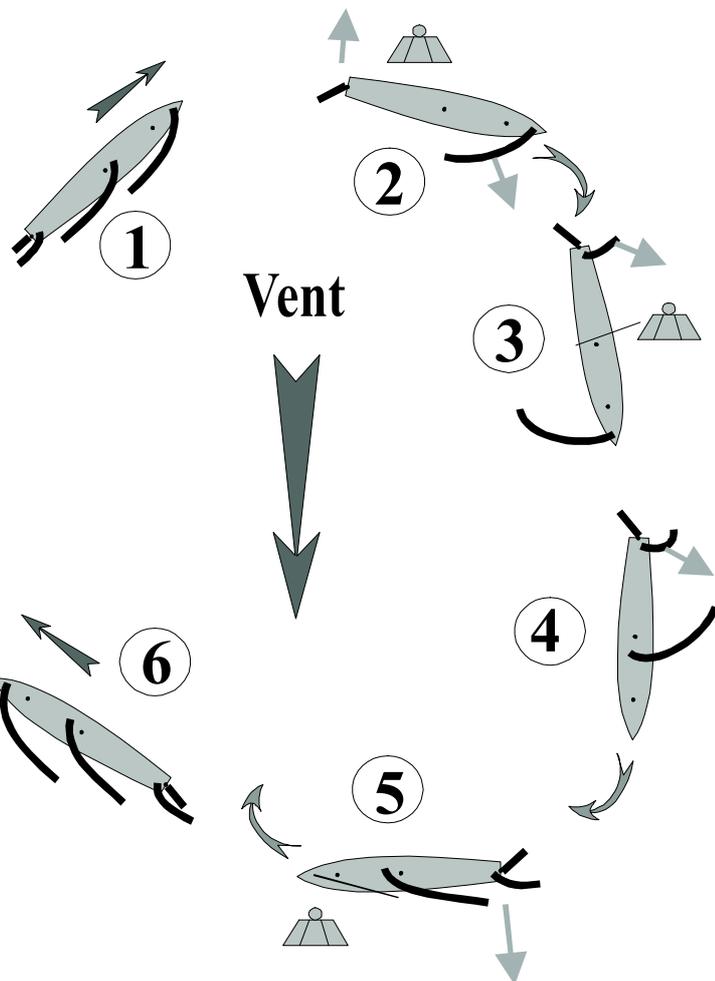
## 5 Auloffée.

Taillevent et tape cul bordés pour faire loffer. Le passage vent de travers dans le clapot est toujours délicat. L'équipage devra être très attentif à l'équilibre du bateau.

Misaine parée à hisser.

## 6 Au près tribord amure

En route, toutes voiles bordées, barre au vent.



## Le monde Voile-aviron: portrait d'une association



# L'association "La Barbinasse" de l'Ile Tudy

### Reconstruire et voiler 6 plates traditionnelles

En 1996, le comité des fêtes de l'Ile-Tudy a construit une chaloupe sardinière de type «Beg-Hir» de 9.10 m de long, «La Barbinasse».

Le comité prendra aussi ce nom en 2001.

Après 10 mois de travail et de plaisir, entièrement réalisée par des bénévoles, «La Barbinasse» a touché l'eau le 20 juillet 1997.

Depuis cette date elle navigue une quarantaine de fois par an amenant à son bord les très nombreux donateurs.

Dans le cadre de Brest 2000, le Chasse Marée organisait un concours d'annexes. Il nous est venu l'idée de construire une plate de l'Ile, comme on les faisait «dans le temps».

Il n'en restait plus que 2 à l'Ile-Tudy.



Les plates étaient réalisées la plupart du temps par des menuisiers ou d'anciens charpentiers avec un minimum d'outillage. Aucun d'entre eux n'acceptait de transmettre son savoir-faire, comme s'il y avait un secret à préserver.

En effet aucun plan n'était disponible. Le seul document à leur usage était généralement un morceau de planche sur lequel étaient tracés quelques équerrages avec de rares mesures. Aucun autre détail de construction ne pouvait être obtenu. Le «secret» était bien gardé.

Notre curiosité voulant franchir ces cachotteries, nous avons relevé les plans de plusieurs plates de différentes provenances. Les mesures restaient à peu de choses les mêmes, les angles des bouchains idem.

Le mieux était de s'y mettre.

Avec trois anciens charpentiers de marine, Jean LE BOLZER, Robert KERVIEL et Daniel PELLEN, le comité des fêtes de l'Ile-Tudy, sous la présidence de José LE BESCOND, fournissait le bois et un menuisier de Combrit, Marcel PLANTARD, mettait à disposition son atelier et ses machines.

Une vieille plate de l'Ile-Tudy était amenée sur les lieux, toutes les côtes relevées et au boulot.



Tant qu'à faire une plate, pourquoi ne pas en construire plusieurs de type voile-aviron avec misaine permettant ainsi aux jeunes générations de se familiariser avec la voile traditionnelle. Cela sera aussi l'occasion d'organiser des compétitions voile ou avirons «plaisir» dans le port aux marées hautes en fin d'après midi durant la saison estivale.

Ainsi la même équipe de bénévoles qui a construit «La Barbinasse» a-t-elle remis ça au cours de l'hiver 99-2000 et s'est attelée à la construction de 6 plates voile-avirons. Le 8 juillet 2000, 6 plates sous misaine sortent du port de l'Ile-Tudy. Vent arrière, elles passent la perdrix.

Quelle fierté d'avoir mené à bien cette aventure !!

Dès le début, le centre nautique de l'Ile-Tudy a manifesté un réel intérêt pour une utilisation future des plates dans le cadre de séjour classes de mer axées sur le patrimoine. Aujourd'hui, il ne se passe pas une seule classe de mer sans les enfants sur les plates.

De plus en accord avec la mairie et l'école de l'Ile-Tudy, la voile scolaire se fait à bord des plates.

La relève est assurée. Le but est atteint.



## ***SECURITE: le caisson astucieux du CNSL***

Notre souci principal tourne autour de la capacité d'un équipage à prendre les bonnes décisions au bon moment !

Encore faut-il avoir facilement à disposition les moyens de cette prise de décision. La sécurité de l'équipage et du matériel sont étroitement liées. C'est pourquoi la législation impose la présence à bord d'un ensemble d'équipement. Cela peut contrarier le corsaire libertaire qui sommeille au fond de chaque «Voile-Avireneux», notamment dans nos petits bateaux creux où la place et les endroits abrités sont limités.

L'utilité incontournable de certains éléments nous a amené à imaginer une façon la plus rationnelle possible d'avoir sous la main des choses aussi différentes qu'un livre de bord, des fusées de détresses, une VHF, une corne de brume, un compas de route, de relèvement, la règle Cras toute neuve, la carte marine du coin et bien sur l'irremplaçable «Almanach du Maron-Bretin» ! Il faudra aussi un peu de place pour quelques bricoles supplémentaires: clés du véhicule, pinoches, portefeuilles ou téléphone portable...

Tout ce beau monde doit être facile d'accès et d'utilisation, solidement amarré au bateau, et démontable. Le compas de route doit être visible en permanence par le barreur, ne doit pas craindre d'être arraché de son cardan par l'écoute de grand voile et autres mouvements improbables d'un équipier cherchant son équilibre. Nous avons donc opté pour un caisson en bois, solidement installé à l'arrière du puit de dérive ou sous.

le premier banc de nage, entre les pieds du rameur. Ce caisson disposera de petits casiers internes, recevant le matériel de manière cohérente. A défaut d'être totalement étanche, il résistera aux projections d'eau, embruns, paquets de mer ou pluie.



L'essai du prototype se déroula en baie de Morlaix, lors d'une sortie de 4 jours de randonnée entre les îles et la côte. Essai concluant qui nous a décidé d'équiper l'ensemble des bateaux de l'association, et d'encourager vivement les adhérents propriétaires de faire de même.

La photo jointe montre le côté pratique du caisson, sa discrétion et son esthétique. Des attaches sauterelles inox bien placées qui profitent de l'occasion pour solidariser le plancher, une poignée de transport, un plexiglas laissant le compas visible, nous font chaque fois trouver que la décision d'équiper nos bateaux de cette façon est la bonne, alliant le nécessaire obligatoire aux utilités agréables. Merci Tonton Alain pour la réalisation de cette amélioration de l'équipement qui permet à chacun et chacune de mieux naviguer...et au responsables de l'association de ne pas se rajouter des cheveux blancs!!!

## **Les manifestations Voile-Aviron de l'été.**

### **DOUARNENEZ 2006**

Douarnenez marquait en fin juillet le 20<sup>ème</sup> anniversaire de la première fête .

De nombreux bateaux voile-aviron participaient au rassemblement. Ceux qui le souhaitaient ont pu s'aligner dans les animations et courses mises sur pied par l'organisation qui avait scindé la flottille en 3 groupes.

Le temps parfois un peu musclé et le dernier jour pluvieux n'a pas permis un déroulement complet de toutes les sorties prévues comme par exemple le tour des Iles devant réunir tous les bateaux voile-aviron.

Cela n'a pas empêché les animations de se dérouler dans une bonne ambiance et les VA dans leur ensemble ont apprécié leurs navigations en baie et leur séjour dans la cité sardinière.

### **LES REGATES DE TRENTEMOULT**

Trentemoult organisait à la mi-septembre ses 116<sup>èmes</sup> régates. Un record de longévité!

Pas beaucoup de vent mais la catégorie voile-aviron a pu faire les 3 courses. Un grand moment de convivialité entre voile moderne et traditionnelle. Rendez-vous en 2007.



# L'été des yoles

## ATLANTIC CHALLENGE à GÊNES

L'atlantic Challenge alignait à la mi-juillet 16 bateaux représentant 12 pays. Les Français étaient venus en voisins avec 4 bateaux, *Profil* de Dunkerque, *Jem-Var* de Toulon, *Fille de Loire* et *Volonté* de Douarnenez. La chaleur parfois accablante était au rendez-vous, le vent l'était aussi heureusement quand il fallait.

Ce sont les Irlandais qui emporteront haut la main le challenge suivi des Canadiens et des Belges. Volonté le premier bateau français se classera à la 6<sup>ème</sup> place. Sur le plan de l'ambiance et de l'animation les participants ont regretté quelques manques tenant pour partie au confinement des équipages dans un espace portuaire fermé et au trafic maritime intense.

Les équipages français dont 3 participaient pour la première fois au challenge ont été aussi un peu surpris par le niveau des épreuves et l'esprit de compétition de la plupart de participants..

## LA SEAFAIR DE MILFORD HAVEN

Milford Haven, au Pays de Galles, organisait fin juin la "Seafair", un rassemblement de voiliers et voile-aviron traditionnels qui ambitionne de devenir la contrepartie anglaise de la Semaine du Golfe. Les yoles de Bantry *Morbihan* de Kerplouz, *Tolérance* de Rhuys, y étaient. Elles n'ont pas manqué d'y chanter et sonner breton.

La Seafair ne manque pas d'atouts. Reste à transformer l'essai pour en faire un événement nautique populaire. Rendez-vous en 2008.



## LES 7èmes RÉGATES DE MARSEILLE

C'est avec une météo musclée (vent d'Est F4-5 avec rafales) que 6 yoles: *Profil* (Dunkerque), *Carolus Quinto* (Gent), *Massalia* (Marseille), *Jem'Var* (Toulon), *Laissa Ana* (Villefranche) et *ZouMai* (Dignes) se sont disputées le trophée détenu depuis 3 ans par les belges. Malgré trois démâtages et un chavirage, deux régates à la voile, une régates aviron et un rallye ont été courus. Après de dures épreuves de tire à la corde sur la plage de Pointe Rouge, les équipages prenaient un départ "Bol d'Or" pour rejoindre les yoles sur mouillage et rallier le Vieux -Port en une chevauchée fantastique au

largue, avec des surfs à plus de 8 noeuds!! *Profil* termine grand vainqueur devant les belges de *Carolus* qui parlent déjà de reconquérir le trophée. Le temps pluvieux n'a pas empêché la fête de durer tard le soir dans une ambiance chaleureuse. L'édition 2007 s'annonce d'ores et déjà animée!

## Où naviguer en 2007 ?

voir aussi sur le FORUM FVA

**La semaine du Golfe** du 14 au 20 mai (Semaine de l'Ascension)

C'est l'événement phare 2007 pour les voile-aviron. Pas la peine de le présenter. il en est maintenant à sa 4ème édition et il continue à enthousiasmer les participants par la diversité de ses escales, de ses animations, par les constantes surprises de ses navigations et la beauté des ses paysages.

Comme d'habitude, les bateaux seront groupés en diverses flottilles: 7 en tout dont 2 concernent spécifiquement les VA. La flottille N° 1 groupe les grandes yoles (Bantry, Ness, Morbihan, Odet), la Flottille N° 2 les très nombreux Aber, Ilur, Seil, doris etc ... de moindre taille. Chaque flottille a son programme que l'organisation va encore essayer d'améliorer. La FVA lui a proposé de formaliser nos relations à travers une convention de coopération.

Inscrivez-vous. Contact: Semaine du Golfe-PIBS-allée St Nicolas Leblanc-BP 2007 -56009 Vannes Cedex  
email : [contact@semainedugolfe.fr](mailto:contact@semainedugolfe.fr). tél: 02 97 62 20 07 ou auprès du secrétaire de la FVA qui transmettra:  
Jean-Pierre JOURNEAU, 8, rue Jean et Jeanne 56 860 SENE tél: 02 97 66 59 54 email [j.journeau@tiscali.f](mailto:j.journeau@tiscali.f)



Bulletin: Rédaction: Paul Le Joncour. Conception - réalisation: JP Guéritaud.  
FEDERATION VOILES-AVIRON  
Secrétariat du bulletin: Paul Le Joncour, 30 rue de la Gare, 29100 Douarnenez  
Courriel: [JOELLE.LE-JONCOUR@wanadoo.fr](mailto:JOELLE.LE-JONCOUR@wanadoo.fr). Tel 02 98 74 06 41  
<http://www.voileaviron.org>