

FEDERATION VOILE - AVIRON

Le *CARNET* de *BORD* n° 11

Mai 2009

Editorial

L'Agrément Jeunesse et Education Populaire

Une reconnaissance

par D. CHAIGNON



Après deux années de travail autour du dossier d'agrément qui nous a tour à tour conduit à rechercher un agrément Jeunesse et Sports puis finalement un agrément Jeunesse Education Populaire, nous voici aujourd'hui agréés comme nous le souhaitions.



Cet agrément dont les avantages et les obligations sont rappelés en page 3, s'appuie sur des valeurs et des objectifs correspondant à notre état d'esprit et nos motivations profondes:

Faire de notre mouvement un élan populaire tourné vers la jeunesse, le respect de l'environnement maritime, des coutumes de navigation traditionnelle, et des méthodes de charpenterie de marine.

Cet agrément doit se traduire pour nous par une intégration plus prononcée des jeunes dans nos équipes dirigeantes, et encourager la prise d'initiative. Enfin la Direction de la Jeunesse Education Populaire sera notre support pour trouver quelques financements, et l'agrément de formation que nous recherchons pour nos patrons et nos équipiers des bateaux voile aviron.

C'est aujourd'hui le dossier sur lequel il faut mettre la pression, et accélérer car les démarches d'agrément peuvent être longues et exigeantes. J'appelle donc tous ceux qui ont une expérience à partager et en particulier les jeunes chefs de bord, à rallier le groupe de travail formation piloté par Jean Patrick et Sophie, qui ont déjà bien travaillé sur ce sujet.

Nous pouvons nous féliciter de cet agrément, preuve que notre fédération avance, et poursuit ses objectifs en transparence des réalités et de vos attentes. C'est aussi la satisfaction d'être reconnue au niveau fédéral et ministériel, comme un organisme référent dans le domaine de l'éducation populaire maritime.

Sommaire

- P1: Editorial
- P2: Le deuxième stage FVA. Les chantiers yole.
- P3: Agrément National Jeunesse et Education Populaire
- P4: La (més)aventure de Massalia
- P5: Voile-Aviron à Cancale. Naviguer autrement.
- P6: Le point sur la réglementation par F. Vivier
- P7: Le point sur la réglementation (suite).
- P8: Calendrier estival .



MESQUER 2008 : deuxième stage, premiers brevets

Du 8 au 11 novembre 2008 a eu lieu à Mesquer le deuxième stage organisé par la FVA. Hébergé comme l'année précédente à la maison de Merquel, dans des conditions trois étoiles, ce stage avait pour objectif de valider la formation déjà acquise par les chefs de bord actifs dans les associations. Il y avait 12 candidats dont les compétences ont été évaluées par les formateurs FVA et par leurs équipages, à bord de 3 yoles de Bantry, une yole de Ness, une baïnière et un Stir Ven. Une météo difficile n'a pas empêché de tester efficacement les candidats. Une fortune de mer, due à une rupture de corps-mort, a par ailleurs constitué un exercice de sauvetage à l'aviron «en situation », couronné de succès.



Nouvelles des grandes yoles

Profil pour l'Avenir

REPARATION

La yole dunkerquoise est sortie du chantier naval du CTPMCO. Abîmée à la suite d'un chavirage, la yole du centre d'insertion A.A.E. Profil est sortie avec une coque entièrement révisée, des équipements restaurés, une mâture rénovée et un nouveau jeu de voiles. Remise à l'eau, elle a repris ses entraînements en vue du grand rendez-vous de la saison : la semaine du Golfe du Morbihan, du 18 au 24 mai.



Sérénité

LA BRETONNE DEVENUE CHAMPENOISE

C'est le 15 janvier que Sérénité a quitté son port d'attache de Pleyben en Bretagne, pour rejoindre le Lac du Der en Champagne. L'association nouveau propriétaire qui compte parmi ses membres de nombreuses personnes accueillies en IME ou qui travaillent en ESAT, a participé aux Défis Jeunes Marins à Toulon en 2004 et à Québec en 2008. Mise à l'eau du bateau prévue en début mai, après quelques travaux. Un peu court pour être prêt pour le Golfe. Les projets seront plutôt pour 2010 et bien sûr le Défi 2011.

Amitié

RESTAURATION DE FOND

Après 20 ans d'activité intensive, cette yole, construite aux USA, avait besoin d'une révision complète. Les membrures ployées d'origine, la plupart brisées, ont été remplacées par des membrures d'acacia un peu plus larges et rivetées. Un gros travail qui a nécessité le démontage des serres et des bancs. Amitié devrait être sur l'eau début mai. Elle sera présente dans le Golfe.



Fraternité

RENAISSANCE

Après une longue période d'inactivité, la yole de Bantry de Brest, la première construite en France, reprend vie et du service. Une bonne nouvelle.

Accueillie par le Patronage Laïque de Lambézellec, et prise en main par Bernard Direur, un yoleur du premier équipage, Fraternité a maintenant son équipement et un nouvel équipage. Nous devrions la voir avec plaisir dans le Golfe et à Fécamp.



L'agrément National Jeunesse Education Populaire (JEP) du Ministère de la Jeunesse et des Sports et de la Vie Associative.



Une étape indispensable pour la FVA

Depuis 2005, l'équipe qui anime la FVA travaille d'arrache pied pour obtenir la reconnaissance par le Ministère de la Jeunesse et des Sports de la spécificité de l'activité Voile-Aviron, qui n'est ni de la voile pure, ni de l'aviron, ni la simple somme des deux.

**Cet agrément nous a été accordé par arrêté ministériel le 14 avril 2009
pour une durée de cinq ans. Il est renouvelable.**

L'agrément JEP, c'est quoi?

Créé par la Loi n°2001_624 du 17 juillet 2001 et les décrets d'application n° 2002-570 à 572, cet agrément introduit une forme de relation privilégiée entre l'administration et les associations ou fédérations qui oeuvrent dans le domaine de la jeunesse et de l'éducation populaire. Dans la mesure où ces associations ou fédérations respectent des règles de liberté de conscience, de non discrimination, de fonctionnement démocratique et de transparence de la gestion, elle leur permet:

- De percevoir des subventions ministérielles sans les plafonnements qui sont imposés aux associations non agréées. Toutefois, l'agrément ne constitue pas un droit à subvention.
- D'être habilitées à dispenser la formation des cadres de centres de vacances et de loisirs. Un accent fort est mis sur l'éducation et la formation, en particulier la formation à la responsabilité qui impose aux associations agréées d'affirmer nécessairement un caractère éducatif.
- De bénéficier de tarifs privilégiés pour les redevances à la SACEM (droits d'auteurs) et pour l'emploi salariés de personnes exerçant une activité accessoire inférieure à 480 heures par an (activités sportive exclue). Seules les associations agréées de jeunesse et d'éducation populaire peuvent bénéficier du principe de l'assiette forfaitaire pour le paiement des cotisations d'assurance sociales, d'accidents du travail et d'allocations familiales qui portent alors non pas sur la rémunération brute versée, mais sur une fois le montant horaire du SMIC (arrêté du 28 juillet 1994).
- Les associations agréées peuvent se porter partie civile conformément à la loi de 1949 concernant les publications destinées à la jeunesse.

Les perspectives pour la FVA

Elles sont essentiellement de deux sortes:

Administratives

En nous permettant de demander des subventions de fonctionnement, cet agrément ouvre la porte à la mise en place d'une structure administrative qui ne repose plus essentiellement sur le bénévolat de quelques-uns qui, malgré l'enthousiasme et l'énergie de chacun, atteint des limites qui handicapent notre développement.

Formation:

L'agrément nous ouvre la perspective de faire reconnaître et valider les stages de formation et le Brevet de Patron d'embarcation Voile-Aviron que nous avons commencé à mettre en place.

Les stages de formation correspondent une demande largement exprimée par de nombreux pratiquants voile-aviron, tant sur les grandes yoles que surtout sur les embarcations plus légères.



La mise en place d'un monitorat et d'une formation qualifiante et la reconnaissance du Brevet est un impératif pour les associations qui organisent des activités voile-aviron, en particulier dans le cadre scolaire ou avec des mineurs.



La Bonne Mère ou la FVA?



Une question nous est régulièrement posée:
à quoi sert la FVA?

A chaque fois nous déployons des trésors de perspicacité pour trouver l'argument qui fera «Tilt» chez notre interlocuteur... avec plus ou moins de succès.

Rassembler... défendre... diffuser... organiser...

Tout ça peut parfois avoir des allures de langue de bois.

Et pourtant un événement récent apporte une démonstration éclatante de ce que la convivialité que nous défendons veut dire.

La yole Massalia, comme beaucoup d'autres yoles, était exploitée par une association qui n'en était pas propriétaire et qui la fait naviguer depuis 9 ans avec le souci affiché de la convivialité, de l'ouverture au public, de la diffusion de notre patrimoine maritime et de l'ensemble des objectifs du Défi Jeunes Marins. Vogue Massalia et la yole de Marseille ont été de toutes les manifestations importantes. Elle a été l'un des moteurs de la création en 2001 de la Fédé yoles puis de la FVA en 2004.

Catastrophe annoncée

Retour de Québec cet été, elle a appris le 8 octobre que son propriétaire, placé sous protection judiciaire, mettait la yole en vente pour la somme de 13000 pour refinancer son association d'insertion. Une somme qui dépasse de très loin les moyens de l'association Vogue Massalia.

Le 8 octobre, c'est l'effondrement mondial des banques et de la finance. C'est aussi la fin des budgets institutionnels. Bref, c'est l'impossibilité pour Vogue Massalia d'espérer le moindre soutien financier. On parle d'un acheteur possible à Dunkerque ou en Hollande, et c'est la mort annoncée d'une association dynamique et de 8 ans d'efforts.

Inacceptable pour l'équipe qui gère le bateau.

En désespoir de cause, après avoir, comme tous les marins de Marseille, mis un cierge à la Bonne Mère, elle se décide à se tourner vers Internet en mettant en place un "Massaliathon" pour trouver dans un délai impératif de 15 jours les 10000 manquants pour sauver le bateau.

Miracle

Certains diront que le miracle est dû à notre divinité tutélaire, mais il est surtout dû à l'extraordinaire solidarité des pratiquants VA regroupés au sein de la FVA. Pendant 10 jours, les promesses de dons sont montées de 1000 par jour. Ce sont plus de 90 donateurs, contacts ou amis de notre yole croisés sur l'eau ou à terre partout en France et même au delà - qui ont refusé que la yole «made in Marseille» soit purement et simplement escamotée. Et toutes les promesses ont été tenues. Le 1^{er} novembre, le président de Vogue Massalia était en mesure de garantir au tribunal le rachat de la yole de Marseille à son propriétaire et la poursuite de son aventure avec les marseillais.

A quoi sert la FVA?

Elle sert à l'évidence à créer et entretenir des liens très forts d'amitié, de solidarité, d'entraide qui ne sont pas seulement des mots en l'air, des instants partagés sur un ponton ou dans une fête autour d'un pot, mais aussi des engagements réciproques à faire en sorte que nos bateaux vivent, résistent aux assauts, que nos jeunes et moins jeunes puissent continuer à découvrir la mer à leur bord, apprendre à l'aimer, la respecter et découvrir ce patrimoine que des générations de marins, depuis 2600 ans à Marseille, nous ont transmis.





VOILE AVIRON A CANCALE naviguer autrement

Président : Alain DEROU

L'association compte quarante adhérents : des familles avec des enfants et des personnes de tous âges.

Notre objectif est de faire partager notre passion à un grand nombre de personnes et pour cela nous essayons de maintenir une cotisation abordable pour tous.

Nos bateaux

L'association compte 5 bateaux :

- 2 YOLES DE NESS :
La Cormorandière
La Bunouze
- 3 DORIS :
Nouvelle Vague
Petit Roulis
Cancaven



Nos sorties :

De nombreuses sorties sont faites dans la baie et, à l'extérieur, nous participons à différentes manifestations en représentant la ville de Cancale :
«Fête de la Margate» à Plouër sur Rance
«De cale en cale» sur la Rance
Rassemblement de vieux gréements



Nous organisons également des Portes Ouvertes afin de faire découvrir la navigation sur des bateaux traditionnels ainsi qu'une autre vue de Cancale à de nombreuses personnes d'ici et d'ailleurs.

Notre agenda et toutes les informations sur notre site :

voile-aviron-cancale.wifeo.com

L'association Voile Aviron Cancale n'est pas organisatrice des «Férialles littorales»



Le point sur l'évolution de la réglementation

Par **François Vivier**, Architecte Naval



Depuis une quinzaine d'années, la réglementation applicable aux bateaux de plaisance a considérablement évolué. Aussi je présente ici, d'abord un historique des évolutions pour mieux en comprendre les tenants et aboutissements, puis ce qu'il faut savoir aujourd'hui pour être en règle, plus particulièrement pour nos bateaux voile-aviron.

La directive européenne

Jusqu'en 1994, chaque pays avait sa propre réglementation, parfois très contraignante, parfois quasi inexistante. La France avait une réglementation assez stricte, sans tomber dans les excès de certains pays où le contrôle des citoyens était malheureusement la considération principale. Outre qu'une mise en commun pouvait être facteur de progrès en matière de vies humaines sauvées, c'est en grande partie la pression des industriels de la plaisance qui a lancé le principe d'une réglementation communautaire, évitant à ces chantiers de multiplier les homologations.

Cela a entraîné la publication en 1994 d'une «directive européenne concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres relatives aux bateaux de plaisance».

Cette directive a introduit 4 catégories de conception :

Catégorie de conception	Force de vent (Beaufort)	Hauteur significative de vague
A - Haute mer	Plus de 8	Plus de 4 m
B - Au large	Jusqu'à 8 compris	Jusqu'à 4 m compris
C - A proximité de la côte	Jusqu'à 6 compris	Jusqu'à 2 m compris
D - En eaux protégées	Jusqu'à 4 compris	Jusqu'à 0,5 m compris

Noter que les catégories de conception ne portent que sur le bateau lui-même et non sur l'équipement à avoir à bord. Par exemple on dira que tel bateau doit avoir un emplacement prévu pour un radeau de sauvetage. Pour la directive, la question du matériel obligatoire reste à l'initiative éventuelle des états membres. Indépendamment des bateaux eux-mêmes, il y a aussi des normes pour définir, par exemple, de nouveaux standards de gilets de sauvetage. C'est ce qui a permis d'ouvrir la voie aux gilets à gonflement automatique, non homologués en France antérieurement.

La directive a aussi défini des «exigences essentielles» du genre «le bateau doit avoir une stabilité et un franc-bord suffisants compte tenu de sa catégorie de conception... et de la charge maximale recommandée par le constructeur...».

En pratique, cela signifie qu'il appartient au monde la plaisance de se mettre d'accord sur des règles détaillées d'application sous forme de normes ISO.

Enfin, la directive a établi que seuls des «organismes notifiés» étaient habilités à vérifier la conformité à la directive. En France, il existe deux organismes notifiés, l'ICNN et le Bureau Veritas. Noter que les constructeurs de bateaux de catégories C et D de moins de 12 mètres peuvent faire de l'autocertification, c'est-à-dire prendre eux-même la responsabilité de respecter les normes sans contrôle extérieur (mais ils doivent conserver des preuves). Les publicités qui présentent un petit bateau avec la mention «homologué en catégorie C» ont souvent un caractère abusif, car elles laissent supposer un contrôle extérieur qui en général n'existe pas.

Si la directive date de 1994, son application réelle n'a pu intervenir que plus tard car cela supposait d'une part une adaptation du droit de chaque pays (fait en France par décret du 4 juillet 1996 avec application par les professionnels à partir du 16 juin 1998), d'autre part de l'établissement d'un minimum de normes. Aujourd'hui, la quasi-totalité des normes sont rédigées et entrées en vigueur mais il en reste encore qui ne sont pas finalisées (par exemple celle sur les gouvernails), 15 ans après la directive.

Il est important de noter que la directive a exclu un certain nombre de bateaux de son champ d'application, en particulier les bateaux de moins de 2.5 m (donc les petites annexes), les bateaux en construction amateur à condition qu'ils ne soient pas mis sur le marché communautaire pendant une période de 5 ans, les bateaux traditionnels (plus exactement les originaux et copies individuelles de bateaux anciens conçus avant 1950, reconstruits essentiellement avec les matériaux d'origine et désignées comme telle par le constructeur), les bateaux destinés à transporter des personnes à fin commerciale (soit les NUC en France), les bateaux de compétition, canoës, planches à voiles, les hydravions et j'en passe....

Globalement, la directive et les normes ISO qui en résultent, ont contribué à améliorer très sensiblement la sécurité des bateaux, ce qui est malheureusement compensé par une baisse de compétence et de sens marin des plaisanciers. Elle est tout de même d'une application très contraignante pour les petits chantiers artisanaux. De par les demandes des clients, les chantiers construisant en bois sont souvent conduits à ne jamais livrer deux bateaux identiques. Pour chacun, il faut un dossier technique et dans certains cas une expérience de stabilité ou un essai de chavirage avec un équipage complet. Pas facile quand la livraison est en janvier!

La réglementation française, de la D224 à la D240

La France disposait déjà d'un règlement assez complet (la division 224, datant de 1987) qui mélangeait conception et matériel à embarquer. La conception était traitée de façon très partielle (rien sur la structure des bateaux ni sur la stabilité, sauf pour la flottabilité des petits bateaux ouverts). Les exigences sur le matériel étaient contraignantes et rigides (notion de matériel homologué), ne favorisant pas l'innovation en matière de sécurité.

Dans un premier temps, la division 224 a été modifiée, je serais tenté de dire «bricolée», pour s'accorder à la directive. On a introduit des équivalences entre catégories de conception (A à D) et catégories de navigation (1 à 6). L'ancien règlement continuait à s'appliquer à la construction amateur alors que les professionnels devaient appliquer les normes ISO elles-mêmes non figées.

Gérard d'Aboville a été le porte-parole de la profession pour obtenir un texte plus rationnel, plus simple, plus conforme aux textes communautaires. C'est ainsi que la division 224 a fait l'objet d'une révision majeure en 2004. Les anciennes catégories de navigation (1 à 6) disparaissent au profit de deux catégories seulement (moins ou plus de 6 milles), en conservant par ailleurs la notion

«d'embarcation légère de plaisance» pour les petits bateaux. Les catégories de navigation sont indépendantes des catégories de conception. Si vous avez un bateau de catégorie de conception B mais que vous ne faites que des petites sorties, vous pouvez n'embarquer que le matériel «moins de 6 milles». Le but avoué est de responsabiliser les plaisanciers. Les normes ISO s'appliquent désormais à la construction amateur. Cela pose tout de même un sérieux problème : les normes ISO sont payantes (et coûtent cher) et sont des documents de grande complexité peu accessibles à un non professionnel.

Deux ans plus tard, une commission d'évaluation a fait un bilan de l'application de cette nouvelle D224. Cela a donné naissance, non seulement à un nouveau texte rebaptisé D240 en mars 2008, mais aussi à d'autres règlements spécifiques pour les bateaux exclus du champ de la directive européenne : D241 pour les Navires d'Utilisation Collective (NUC); D242 pour les navires de plaisance de longueur supérieure à 24 m; D243 pour les navires de plaisance destinés à la compétition et expérimentaux; D244 pour les navires de plaisance traditionnels.

Je reviendrais dans un autre article sur la D241 et la D244 (cette dernière non encore publiée) qui sont importantes pour les amateurs de bateaux traditionnels.

La D240 a introduit des règles simplifiées qui évitent à un constructeur amateur de se procurer les normes ISO à l'exception de la norme 12217 qui concerne la stabilité et la flottabilité. Ce monument de près de 200 pages, dont 60 pour les bateaux de moins de 6 mètres est impossible à résumer sans en modifier le contenu. Cette D240 a aussi supprimé les embarcations légères de plaisance en introduisant à la place une nouvelle catégorie de navigation : moins de 2 milles.

En pratique aujourd'hui pour les bateaux voile-aviron

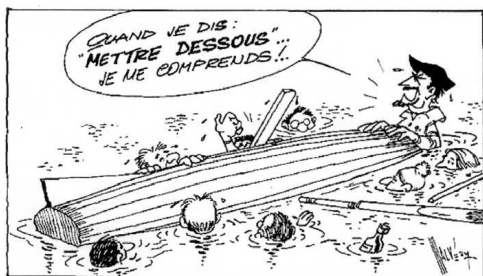
Pour un bateau existant, vous devez respecter les limites de votre catégorie de conception (force de vent et état de la mer) ou un équivalent (à apprécier de façon responsable) pour les bateaux construits avant application de la directive. Pour ces équivalences, la logique est de considérer que l'ancienne 6^{ème} catégorie est équivalente à la catégorie de conception D et les anciennes catégories 4 et 5 à la catégorie C. Si le bateau est encore commercialisé, on peut se référer avec sa catégorie de conception actuelle. Attention quand même : on a souvent augmenté les volumes de flottabilité. Les contrôles sont en principe moins tatillons, mais les risques sont surtout au niveau d'une non prise en charge par votre assurance, et d'une responsabilité pénale en cas de pertes humaines. Noter qu'il est possible d'associer un équipage maximal différent suivant les catégories de conception, par exemple 5 personnes en catégorie D et 3 en catégorie C.

Vous devez par ailleurs avoir à bord le matériel, soit «basique» (moins de 2 milles d'un abri), soit «côtier» (2 à 6 milles d'un abri). On en trouve la liste sur le site du ministère et sur tous les catalogues d'accastillage. Ce matériel minimum n'est plus du tout excessif et il vous appartient de déterminer ce que vous devez prendre en plus pour naviguer en sécurité. A titre d'exemple la bouée (souvent incasable sur un petit bateau) peut être remplacée par tout «dispositif de repérage et d'assistance pour personne tombée à l'eau». En outre elle n'est pas exigée, soit si l'équipage porte en permanence un «équipement individuel de flottabilité», soit si la capacité du navire est inférieure à 5 adultes.

Si vous construisez un bateau en amateur, les formalités administratives sont devenues très simples et se font par courrier. Il vous faut signer une déclaration sur l'honneur certifiant que votre bateau est conforme à la réglementation et apposer une plaque signalétique sur le bateau. Si vous avez acheté un plan à un architecte sérieux et français, pas de problème, son plan est conforme. Mais en Angleterre et dans d'autres pays, les constructeurs amateurs ne sont pas obligés de se conformer aux règles européennes et donc les plans vendus ne sont pas nécessairement pourvus des réserves de flottabilité requises. Mieux vaut demander confirmation. En règle générale, les plans américains ne sont jamais conformes.

Cela dit, pour la majorité des voiles-avirons légers de moins de 6 mètres (catégorie C ou D), les critères à satisfaire sont simples et peuvent être vérifiés une fois le bateau construit :

- ▶ Faire chavirer le bateau (à l'envers sauf si la flottabilité du mât le rend vraiment impossible) par mer calme.
- ▶ Le redresser avec l'équipage minimum (soit une personne seule si le bateau est susceptible d'être sorti en solitaire)
- ▶ Faire monter les autres équipiers (équipage maximum), tout en écopant autant que de besoin jusqu'à pouvoir naviguer de nouveau.
- ▶ Par ailleurs montrer que le bateau plein d'eau, avec tout son équipage à l'intérieur, peut flotter à peu près droit et stable avec pas plus du tiers du plat-bord immergé.



Je conseille très vivement à tout propriétaire de voile-aviron de réaliser ce test au moins une fois. On découvre toujours un truc qui ne va pas : le gouvernail qui «quitte le bord», le bateau qui se remplit par le puits de dérive (prévoir alors un chiffon attaché à côté), etc....

Pour obtenir ce résultat, il faut non seulement un volume de flottabilité suffisant (et pas trop) mais aussi qu'ils soit placé au bon endroit. Il est toujours possible d'ajouter des volumes de flottabilité, par exemple sous forme de boudins latéraux gonflables ou rempli de mousse.

En cas de doute, il vous reste à consulter un architecte naval qui connaît bien ce type de bateaux...

Nota:

je peux fournir par e-mail sur simple demande les textes officiels français et une fiche à l'intention des constructeurs amateurs (jointe à tous mes plans). Contact: francois@vivier.info.

Le texte intégral de la **Division 240** peut être consulté sur Internet à l'adresse

http://www.mer.gouv.fr/IMG/pdf/annexe_arrete_110308_cle78ba79.pdf

ou sur le site de la FVA où se trouve également un extrait concernant plus spécifiquement la navigation voile-aviron.



Agenda



MAI

20 - 24 mai : SEMAINE DU GOLFE

Petits et grands VA : 2ème et 1ère flottille

Mercredi 20 : Accueil des flottilles - Jeudi et vendredi : programme de navigation et d'escale pour chaque flottille - Samedi : grande parade ; repas de clôture

contact : 02 97 62 20 09

VENDREDI 22 mai au BONO

la FVA tiendra un stand d'information (à partir de 15 heures)

JUIN

Juin : LA ROCHELLE - La ronde des Pertuis

Randonnée dans les Pertuis Charentais. Contact : s.volokove@ceremu.com

5 - 6 - 7 juin : GRANVILLE - Yachting Yole

Rassemblement de yoles de Bantry : Accueil, sortie Chausey, épreuves, manoeuvres, régates, dans la bonne humeur .

Contact : 02 33 59 10 21



18 - 21 juin : LA SPEZIA (Italie) - 150 ans Marina Militare

Régates de yoles de Bantry en rade de la Spezia .

Contact : ct@thierry.it

20 - 21 juin : RAID FECAMP - ETRETAT

pour les yoles de Bantry : parcours du port de Fécamp à l'aiguille d'Etretat

Evolutions, démonstrations au port, concerts.

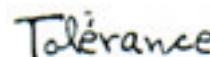
Contact : yole27@yahoo.fr



20 - 21 juin : CANCALE - Fêtes littorales

Pour tous les VA : Course de doris, parade au port de la Houle, régates, animations

Contact : 02 99 89 63 72



27 - 28 juin : PLOUER SUR RANCE : Fête de la Margate

10ème anniversaire de la yole TOLERANCE. Navigation en mer et descente de Saint Malo au port de Plouër .

Contact : 06 85 79 25 81 - jpfbloret@wanadoo.fr



AOUT

Août : CAMARET - La journée de l'aviron

Randonnée Aviron et Voile-Aviron de Roscanvel à Camaret. Contact : amisdelamer@aol.com

31 juillet - 8 août : ROUTE DE L'AMITIE 2009

Cabotage d'Audierne au Bono avec escales à Concarneau, île de groix, Sauzon, île d'Houat . Animations à chaque escale. Contact : <http://www.routeamitie.fr/>



SEPTEMBRE

4 - 6 septembre : MESQUER (44) : Festival du Bois Salé

Rassemblement de bateaux traditionnels.

Contact : elisabeth.newmeyer@wanadoo.fr

12 - 13 septembre : VILLEFRANCHE SUR MER (06)

Régates conviviales de bateaux traditionnels.

Contact : yole.villefranche@gmail.com

19 - 20 septembre : MARSEILLE : Régates de Marseille

Régates de yoles de Bantry.

Contact : cap.marseille@free.fr

Bulletin : Rédaction : P. Le Joncour. Conception - réalisation : J.P. Guéritaud. Dessins : R. Malveyz

FEDERATION VOILE-AVIRON

Secrétariat du bulletin : P. Le Joncour, 30 avenue de la Gare - 29100 Douarnenez

Courriel : paul-lejoncour@orange.fr - Tel 02 98 74 06 41

<http://www.voileaviron.org>