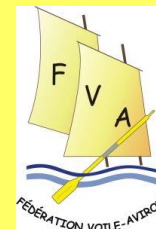


CARNET DE BORD



Fédération Voile-Aviron, 1 bis rue des Genêts 78340 Les Clayes-sous-Bois, France
[Http://voileaviron.org](http://voileaviron.org) federation.voileaviron@gmail.com Tel : 06 64 78 70 42 (Président)

Dans ce numéro

Edito	1
A L'AFFICHE	
- Port-Vendres et ses voiles	1
- Un stage FVA en 2015 dans le bassin d'Arcachon	2
LE DOSSIER : CONSTRUCTION	
- Tirons les garçons sur les avirons	3
- Les stages de construction	5
- Construire le Creizic	6
LECTURES NAUTIQUES	
- Les esclaves de l'île des sables	8
REPORTAGES	
- Atlantic Challenge : les équipiers racontent	9
- L'Alose dans les pertuis	10
- Les quarante ans de la SNAGAT	11
- La Seine aux marins : un grand parcours en Seine	11
AGENDA	12
Bulletin d'adhésion	12



A la voile et à l'aviron pendant la Route du Sable 2014

Edito

Par Emmanuel Mailly, Président FVA

Comme chaque année en décembre, nous avons tenu notre assemblée générale. Vous en trouverez le compte-rendu détaillé sur notre site internet (<http://voileaviron.org>). Le Conseil d'administration change légèrement, Yves Hervy laissant la place de secrétaire à Cyrille Hervé.

Cette année, nous sommes très heureux de vous proposer à nouveau un stage voile-aviron, pour la première fois dans le bassin d'Arcachon (voir p2).

En parallèle, nous continuons la réflexion sur ce que peut vous apporter la fédération, avec la mise en place de groupes de travail et de sondages auprès des pratiquants comme des associations. Les différents thèmes abordés sont l'attente des pratiquants individuels, la formation, l'assurance, la recherche de sponsors.

N'hésitez pas nous contacter si vous voulez nous aider, et merci de répondre à nos sollicitations (sondages) pour nous permettre de mieux prendre en compte vos attentes.

Bonnes navigations à tous.

Port-Vendres et ses voiles : un nouveau rendez-vous

Par E. Houssard

Une belle fin d'été 2015 sur la côte Vermeille...
 C'est ce que vous propose de venir partager



l'association des anciens marins et la ville de Port-Vendres en ce début septembre 2015.

Leur but : rassembler tous types de voiles traditionnelles avec ou sans avirons ! Petites, moyennes ou grandes (enfin, pas trop grandes quand même !). Vous faire découvrir ou redécouvrir la côte sauvage préservée de cette extrémité Est des Pyrénées où criques et petites plages sont là pour vous accueillir. Le tout, dans une ambiance festive que le pays Catalan sait offrir.

Les activités nautiques seront nombreuses et variées... vire/vire, voiles/avirons, avirons. Quelques-unes seront « terrestres »... tir à la corde, matelotage, mât de beaupré.

Votre séjour sera l'occasion de découvrir les spécialités régionales, tant culinaires que culturelles. Le tout, au cœur même de la ville qui sert de cocon à ce petit port de commerce et de pêche.

Pour tout renseignement contacter :
 Emmanuel Houssard au 06.78.50.66.08 ou par mail houssard.emmanuel@orange.fr

Un stage FVA en 2015 dans le bassin d'Arcachon

Par F.Domise

Exceptionnellement, la FVA n'a pas proposé de stage voile-aviron en 2014, car nous avons mis l'essentiel de nos forces sur la préparation des jeunes à l'Atlantic Challenge (voir leur reportage p 7), mais ce n'était que partie remise.

Cette année, l'association CANOT 13 met en place un stage FVA consacré à l'échange et à la pratique Voile-Aviron à Taussat-les-Bains (bassin d'Arcachon) au centre UFOVAL Castel-Landou les 1er, 2 et 3 mai 2015. Le stage sera l'occasion d'un partage patrimonial maritime entre les pratiquants du Bassin d'Arcachon et ceux des autres régions qui sont adhérents de la FVA. Du fait de la présence des embarcations voile-aviron qui se déplaceront, celles qui participeront au stage venant de Bretagne ou d'ailleurs, et celles du Bassin qui viendront découvrir la FVA et agrémenter ce moment (petites yoles, yoles de Bantry, canot, pinasseys, monotypes d'Arcachon, multimonos...), ce stage prendra naturellement la tournure d'une manifestation nautique.



Régate de pinassottes dans le Bassin d'Arcachon

A CASSY, POUR LE PUBLIC ET TOUS LES EQUIPAGES :

Sur l'eau devant Cassy, rassemblement de bateaux traditionnels voile-aviron et autres vieux gréements, créant une manifestation publique :

- Des régates à la voile
- Des courses à l'aviron
- Des courses de godille
- Des vire-vire pour l'exercice des stagiaires de la FVA
- Découverte d'un voile-aviron atypique, traditionnel et moderne : le MULTIMONO



Les monotypes d'Arcachon

Des activités dédiées pour des groupes de jeunes :

- Courses à la rame inter-collèges du Bassin d'Arcachon en pinasses
- L'embarquement de jeunes handicapés de l'IME TAUSSAT sur les bacs à voile
- L'embarquement des jeunes qui intègrent le PROJET JEUNES à bord du CANOT13

A TAUSSAT, LIEU DU STAGE POUR LES ADHERENTS FVA

Séances de découvertes et d'échanges à terre et sur l'eau pour les inscrits au stage.

La FVA fera venir ses propres intervenants qui organiseront leurs séances selon un programme à finaliser.



Le centre qui accueille le stage est au bord de l'eau.

D'autres intervenants locaux seront sollicités par l'association LE CANOT 13, notamment pour effectuer des ateliers pratiques à terre.

- Rencontre avec un charpentier de marine du Lycée de la Mer pour mettre en pratique des ateliers sur l'étuvage du bois, les rivets en cuivre, le maniement du rabot, le maniement du calfat, ...

- Chantal Pivert, maître voilier à l'atelier La Voilerie du Bassin de Gujan-Mestras et spécialiste des gréements anciens en régate, sera présente pour animer un groupe en salle.

Sur l'eau : pratique des rudiments à l'aviron et à la voile, hisser, virer, gambeyer, ramer, accoster, amarrer, faire sa route, sous les commandements des postulants au grade de « Patron de canot » qui passeront leurs modules devant les examinateurs de la FVA.

COMMENT S'INSCRIRE

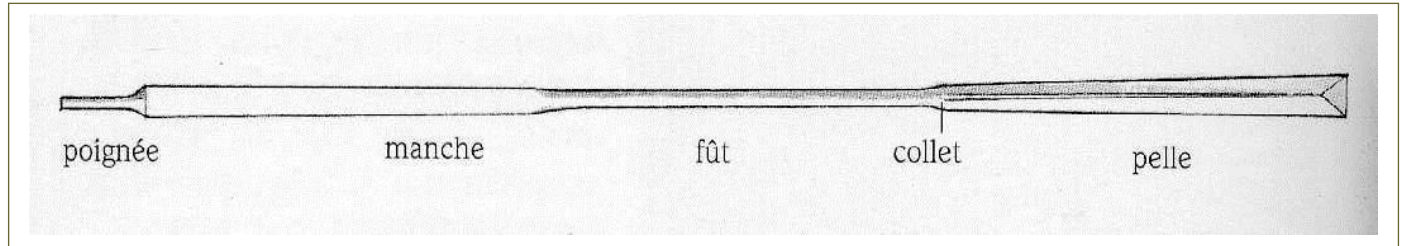
Le stage aura lieu du jeudi 30 Avril au soir au dimanche 3 mai 2015 à Taussat, dans le bassin d'Arcachon. Il est accessible à tous (réduction pour les adhérents FVA).

Retrouvez le bulletin d'inscription et les informations mises à jour sur notre site à la page http://voileaviron.org/?page_id=163&event_id=126

Tirons les garçons sur les avirons !*

Par Gil Molinier, Charpentier de Marine

* On a dit garçons parce que membres d'équipages, ça rimait pas !



Les différentes parties d'un aviron.

Dessin extrait du Guide de la manœuvre des petits voiliers traditionnels, Ed. Le Chasse-Marée/Armen, 2001

On l'a tous tiré, il nous a fait transpirer, il est grand, il est lourd, pas facile à manier ni à construire : c'est du bois mort qui s'anime dans les mains expertes des matelots.



Sans lui, notre Yole reste à la merci des vents et des courants. Il est un des deux moteurs du bateau, il nous a souvent tirés de situations délicates. Il nous donne parfois de la peine et du fil à retordre mais souvent du plaisir.

Je vous propose de parler de notre ami l'aviron de Yole de Bantry.

Le collage



Le fût de l'aviron est constitué de 3 parties collées longitudinalement, la partie centrale est plus fine. On a donc un sandwich constitué d'une âme et de 2 joues, structurellement, c'est top ! Deux avirons sont préparés et collés en même temps sur cette photo. Le marbre de collage est un bastaing



bien droit.

Une fois collé, le fût est raboté pour correspondre aux dimensions de l'aviron. Les joues de la pelle sont ensuite collées contre le fût.

La poignée

C'est elle qu'on serre avec nos petites mains délicates, elle doit être bien lisse, assez longue, sans peinture



pour ne pas glisser quand elle est mouillée. Elle est taillée dans la masse.

On travaille sur 3 bois collés entre eux, toujours l'un au moins à contre-fil par rapport aux autres (si on a bien fait attention à inverser le cœur du bois au collage), on commence par des traits de scie d'une profondeur inférieure au diamètre de la poignée qui permettront au ciseau à bois de ne pas entrer dans le bois trop profondément.



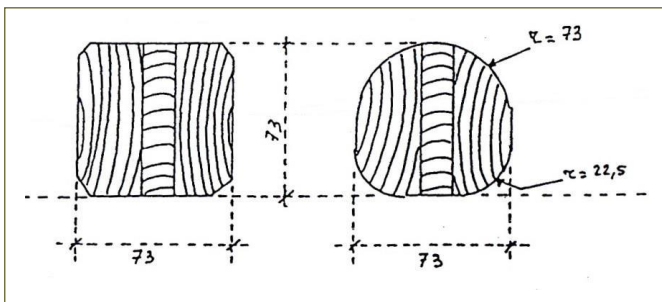
Après le traçage, au ciseau et au petit rabot, on fait un carré aux cotés égaux au diamètre, puis les arêtes du carré sont tombées pour faire une poignée ronde et régulière. La partie intermédiaire entre la poignée et le manche est adoucie pour permettre à l'une des mains du rameur de trouver des positions relaxantes pour les doigts lors des longs trajets à l'aviron.

Le manche

Le manche est carré pour glisser dans la portière, il fait contrepoids ; on le rabotera le moins possible, plus il est lourd, plus l'aviron sera agréable. Lors du collage, sur cette partie, on aura soin de mettre des cales sous les serre-joints pour ne pas marquer le bois.



Il y a avantage à confectionner des gabarits pour les différents profils de l'aviron, dont un gabarit équerre, pour équarrer le manche, un gabarit de l'arrière du fût et un de l'avant.



*Coupe transversale au niveau du manche et du fût.
Extrait des plans « Défi 2000 ».*

Le fût

Le fût est lui profilé, l'avant est plutôt carré à bords arrondis, et l'arrière rond pour diminuer la prise au vent. Les gabarits avant et arrière du fût permettront de le façonner de manière régulière. Cette partie de l'aviron a besoin d'élasticité et ne doit pas rompre, les 2 collages aident beaucoup.



Le petit rabot rouge réglé finition mange les dernières arêtes, le fût a pris sa forme définitive. Travailler avec les lames le plus longtemps possible est plus

satisfaisant et plus rapide que de travailler au papier de verre : ça fait aussi moins de poussière !

Le collet

Intermédiaire entre le fût et la pelle, c'est une partie fragile, logiquement plus épaisse que large. L'arrière du collet a des côtés légèrement concaves à cause de la forme concave de la pelle.



Pour le collet la mise en forme à la wastringue s'impose, c'est l'outil qui servait au charretier pour arrondir les rayons des roues de charrette. Il nous permet de raboter dans les arrondis où le rabot plat ne peut pas aller.



La pelle

C'est une partie difficile à réaliser sur un aviron de Yole de Bantry, elle demande des outils spécifiques comme la wastringue et le rabot rond, mais quelle intelligence dans la forme !

Les arrondis concaves sur l'arrière permettent de diminuer considérablement l'épaisseur et donc le poids de la pelle.



Les côtés de la pelle sont des languettes de bois collées au fût. Ils sont en bois dur pour endurer les chocs lors des manipulations : chêne, frêne, acacia, bois exotique, mais du bois bien droit de fil pour un travail aisé au rabot à main.

Autant les côtés de la pelle que le fût partent en queue de billard, mais la pelle s'élargit dans le bout. Comment faire un arrondi concave avec cet angle droit ?



La solution, c'est ce rabot arrondi qui mangera le bois jusqu'à ce que son arc corresponde à celui du bois. L'extrémité est adoucie progressivement au ciseau à bois.

Cette description vous aidera peut-être à réparer ou à construire l'aviron que vous avez cassé, mais aussi à comprendre pourquoi les avirons de Yole de Bantry ont une forme complexe. La forme ne date pas d'hier, et Mr Vivier en les dessinant s'est appuyé sur une longue tradition de charpentiers et concepteurs.



Pour aller plus loin

- Si vous voulez plus de détails sur la construction d'avirons consultez mon site www.gmcmarine.fr
- Si vous voulez fabriquer votre aviron de canot en un weekend, participez au stage de construction les 7-8 mars 2015 à Poses (près de Rouen). Plus d'info sur le site de la FVA http://voileaviron.org/?page_id=163&event_id=107
- Si vous avez des avirons ou des espars à faire construire n'hésitez pas à me demander un devis. www.gmcmarine.fr/gmcm/contact

Les stages de construction

Par Emmanuel Mailly

Si vous hésitez à franchir le pas de la construction amateur, le stage de construction peut être une bonne approche. Diverses formules vous sont proposées :

- On peut commencer modestement par apprendre à fabriquer un aviron ou une vergue à remplacer, pour cela le stage proposé par Gil Molinier en mars (voir article ci-dessus) est idéal.
- Le formule « fabriquez votre bateau en un week-end » est régulièrement proposée en partenariat avec divers charpentiers navals lors des grands rassemblements nautiques. Ce sera le cas lors de la semaine du Golfe 2015 (www.semainedugolfe.com). Le charpentier vous accompagne et construit avec

vous. Les projets sont évidemment limités à des embarcations très simples.

- Une formule moins médiatique est celle des stages de construction accompagnée chez le charpentier naval. Celui-ci vous apprend les techniques sans le stress de finir en 3 jours, et sur un catalogue plus large. Arwen Marine (www.arwenmarine.com) propose par exemple de construire votre bateau en cousu-collé dans son atelier selon un planning que vous établissez avec Emmanuel Conrath en fonction de vos contraintes respectives et de l'ampleur du projet. Le chantier Lignes d'eau (www.lignesd'eau.fr) proposait également de tels stages, mais il semble que JF Garry souhaite prendre sa retraite...

Construire le Creizic

Par François Vivier, architecte naval

Creizic est un voile-aviron dessiné pour répondre au concours de plan lancé en 2011 par le Chasse-Marée et le Village Bois du grand-Pavois "un plan pour naviguer léger". Les premiers voile-aviron que j'ai dessinés il y a 30 ans étaient inspirés d'embarcations traditionnelles, robustes, avec des membrures qui rappellent les techniques anciennes de construction, des planchers bois massif, de nombreux bancs... Il en résulte une belle authenticité mais un poids important qui donne une stabilité confortable à la mer mais rend plus difficiles les manutentions à terre. L'Illur - sauf la dernière version « kit clin » conçue pour la découpe numérique - illustre bien cette approche.

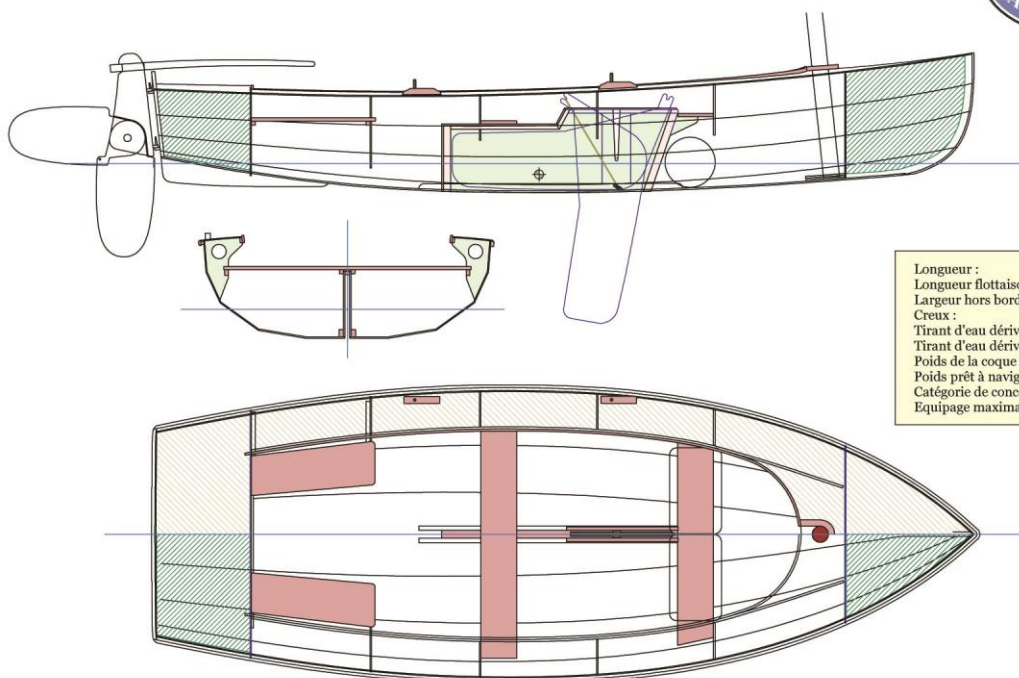
Avec Creizic, l'idée est de concevoir un voile-aviron répondant mieux à une demande actuelle de bateau léger et facile à utiliser comme à construire. Comme les autres plans, ce nouveau bateau est destiné à la construction individuelle comme à la construction professionnelle. A la suite du concours, je n'ai pas eu l'opportunité de voir construire un premier exemplaire. Ce n'est qu'en octobre 2013 que j'ai décidé d'en commander un premier exemplaire au chantier de mon fils Nicolas, Icarai, qui était alors en panne de carnet de commande. Malheureusement, Icarai n'a pas pu surmonter cette période particulièrement dure pour les petits chantiers navals. Ces circonstances m'ont contraint à attendre juin 2014 pour racheter le bateau aux enchères. Le temps de commander une voile, le bateau a pu faire ses premiers essais en septembre.

Les formes du Creizic se caractérisent par un fond plat et un tableau relativement large, meilleurs pour la

stabilité, ce qui compense le déplacement léger. Une étrave au brion bien arrondi facilite la remontée sur remorque et aussi la pose des bordés, moins trévirés. Un pontage latéral permet d'une part à l'équipage de faire un meilleur rappel, d'autre part de repousser l'angle d'envahissement. Il est suffisamment étroit pour ne pas gêner le mouvement des avirons, tout en permettant de ranger les avirons comme le gréement en dessous. La flottabilité est constituée d'un caisson étanche à chaque extrémité, accessible par une trappe. Il n'y a pas de mousse, ce qui est permis par les normes européennes, sous réserve d'en vérifier l'étanchéité par des mesures de perte de pression très difficiles à mettre en œuvre. En pratique, on peut faire des essais de chavirage des deux bords mais ce n'est pas conforme à la lettre de la norme.

L'objectif de légèreté impose une construction en contreplaqué okoumé de 6 mm. On a préféré une construction cousue-stratifiée qui implique une stratification intégrale du bordé extérieur et donc une bonne résistance aux mauvais traitements qu'un tel bateau peut subir. La sole et les galbords sont stratifiés tant à l'extérieur qu'à l'intérieur. En revanche les bordés du haut ne sont pas stratifiés intérieurement. Il n'y a que des bandes au niveau des bouchains. La sole et les galbords sont en 9 mm mais le galbord a été difficile à mettre en place. En effet, en construction cousue-stratifiée, sans mannequin, les liens en fil de cuivre ou autre ne peuvent s'opposer à des efforts trop importants. A l'avenir il faudra rester en 6 mm, quitte à renforcer la stratification. Cela mis à part, on a vérifié que la construction à partir de contreplaqué en découpe numérique est simple et très accessible à des amateurs.

Creizic



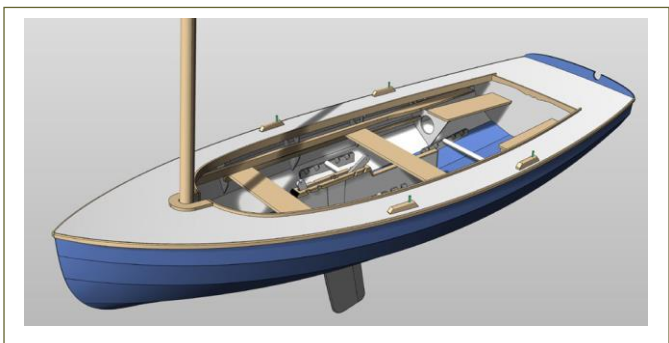
Longueur :	4.60 m
Longueur flottaison :	4.34 m
Largeur hors bordé :	1.60 m
Creux :	0.55 m
Tirant d'eau dérive haute :	0.16 m
Tirant d'eau dérive basse :	0.89 m
Poids de la coque :	108 kg
Poids prêt à naviguer :	140 kg
Catégorie de conception :	C
Equipage maximal :	4



L'assemblage des clins en cousu-collé.

Les trous pour les liens de montage sont aussi percés par la machine, ce qui contribue encore plus à la facilité de montage. Nicolas a aussi utilisé des bandes de Kevlar pour remplacer les bandes molles de protection. Cela se fait sur les kayaks et c'est semble-t-il très efficace.

Il n'est pas prévu de coffre de rangement, d'une part en raison du poids que cela entraîne, d'autre part parce que l'expérience montre qu'il est plus facile de débarquer des sacs étanches que de se contorsionner pour extraire des objets d'un coffre. Un petit équipet permet de ranger quelques objets sous le pont latéral. La dérive est du même type que sur Morbic 12 et Bounty, c'est-à-dire qu'elle peut s'extraire comme une dérive sabre. Un sandow la maintient soit en position relevée, soit en position basse. Comme il n'y a pas de plancher, les fonds reçoivent une peinture antidérapante peu agressive. Noter aussi qu'il est possible de dormir dans le bateau en posant un matelas pneumatique directement sur la sole, de chaque côté du puits de dérive. Mais je ne suis pas sûr que j'en ferai l'essai !



Les avirons sont du type à œil, suivant mon habitude, mais cette fois-ci avec des pelles en deux plis de contreplaqué de 6 mm, collés sur un moule pour une forme en cuillère. Ils sont ainsi encore plus légers et lors d'un essai trop bref ont donné toute satisfaction.

Au départ, j'avais prévu un gréement de yawl au tiers, c'est-à-dire avec un petit tape-cul. Il permet de le garder hissé à l'aviron, et de stabiliser le bateau. Et puis l'allure générale du bateau y gagne ! L'inconvénient est que cela ajoute 3 espars et conduit à reculer la dérive, et le puits devient plus encombrant. C'est pourquoi j'ai finalement opté pour le « balanced lug » (il n'y a pas de terme satisfaisant en français), c'est-à-dire la voile au tiers bômée. La voile est même lattée, pour une meilleure efficacité mais aussi parce que le plan de pont impose une limite à la longueur des espars pour ranger la voile sous le pont latéral. J'ai essayé de trouver une solution plus satisfaisante pour le tissu à voile, c'est-à-dire léger, souple et assurant une bonne tenue de la

forme et du creux. En effet, le Clipper-Canvas, tissu polyester qui est souple et a l'aspect du coton, n'existe pas en dessous de 300 g/m², ce qui est très lourd. J'avais trouvé un tissu assez prometteur, léger et peu apprêté (square de Dimension Polyant), mais le fabricant venait de retirer de son catalogue la variante souple. Finalement la voile a été coupée en Dacron B 140 g/m², utilisé pour les voiles d'Optimist. C'est léger mais trop chargé en résine à mon goût ! Par contre la voile est bien creuse et semble se tenir très bien.

Un autre sujet d'essai est le ballast liquide. Un ballast est bien utile en navigation en solitaire sur un bateau très léger. Pour ne pas nuire à la simplicité du bateau, à son devis de poids et à la possibilité de dormir à bord, j'ai renoncé à des caissons intégrés à la structure. Il m'a semblé aussi que remplir un ballast avec des trappes et nables sur un bateau très léger n'est pas très pratique. J'ai donc choisi d'utiliser de simples sacs étanches. J'ai acheté deux sacs de 40 litres chez Décathlon. Il est très facile de remplir le sac d'eau de mer. Mais le premier et seul essai a été négatif : le sac est étanche quand la pression vient de l'extérieur mais pas du tout quand on le remplit d'eau ! La solution est de fermer la sangle du sac autour du banc de nage avant. Je n'ai pas encore fait l'essai mais je pense que ça marchera bien. En outre on est sûr de ne pas perdre les sacs dans un chavirage.



Le Creizic sous voile. Il reste à optimiser la position des ballasts pour qu'il soit parfaitement dans ses lignes.

Comme architecte naval, j'ai l'habitude de faire de mes bateaux personnels un moyen d'expérimentation. A ce jour je n'ai fait que deux sorties avec le bateau, une par temps calme, une autre dans des conditions nettement plus toniques. Seuls quelques aspects nécessitent une mise au point, mais ce Creizic donne toute satisfaction et j'espère pouvoir en profiter bien plus en 2015. Notez que j'ai aussi un bateau à cabine (Pen-Hir). Donc, je peux mettre à disposition mon Creizic auprès de ceux qui voudraient participer à la semaine du Golfe ou autres rendez-vous de voile-aviron.

Comme indiqué, il me faut quelques jours de travail pour pouvoir mettre à disposition un dossier de plans pour constructeurs amateurs. Je suis prêt à en faire une priorité s'il y a des candidats à la construction.

En savoir plus

- Chasse-Marée n° 237 (concours de plans)
- <http://www.francois.vivier.info>

Les esclaves de l'île des sables

Par E.Mailly

Est-ce vraiment une île ? Quelques coraux ayant poussé sur un ancien volcan, qui ont formé une langue de sable d'1 km², plate, mais entourée de dangereux récifs. Cet îlot aperçu par quelques marins, mais sur lequel personne n'a jamais débarqué, n'a pas de véritable nom : certaines cartes le mentionnent comme « danger », d'autres l'appellent l'île des sables. Sa position est imprécise, et son existence même douteuse. Seule une nuée d'oiseaux planant aux alentours révèle son existence aux navigateurs, dans une zone fréquemment balayée par des cyclones.

En ce dernier jour de juillet 1761, *l'Utile*, flûte de la compagnie des indes orientales, partie de Madagascar depuis 9 jours, suit une route inhabituelle. Son chargement : une cargaison d'esclaves à destination de l'île de France (Maurice), demande sans doute une certaine discrétion. Elle file plein Est, quand, à la nuit tombée, elle heurte brusquement des récifs et s'échoue, à la merci des déferlantes. On tente immédiatement de se dégager par les moyens habituels, en coupant les mâts et jetant les canons à la mer, mais rien n'y fait : le navire se disloque. La côte, heureusement, est proche, et, à la nage ou agrippés à un débris du navire, la plupart des marins arrivent à rejoindre l'île (122 sur 143), ainsi que 88 esclaves (sur 160).

Le destin est cruel, car l'île, minuscule, est désertique. Aucun arbre n'y pousse, seulement quelques arbustes : des veloutiers. De nombreux oiseaux et tortues y viennent en nombre s'y reproduire, et pourront sans doute alimenter les naufragés, mais plus grave : il n'y a pas d'eau douce sur l'île. Vont-ils mourir de soif ?

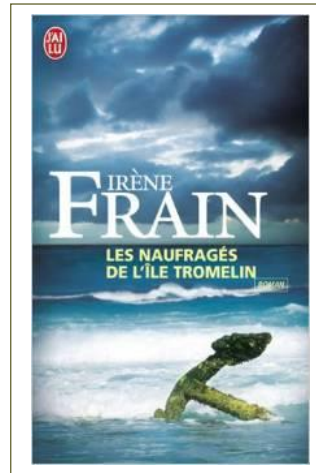
Le capitaine semble avoir perdu la raison, et c'est le second, Castellan, qui prend la direction des opérations. En quelques jours, il réussit à creuser un puits, où l'eau filtrée par les coraux devient à peu près buvable. Par ailleurs, on récupère tout ce qui peut l'être de la cargaison du navire, et du navire lui-même. Entre temps, vingt-huit esclaves, à qui on n'a sans doute pas donné le peu d'eau récupéré des futailles du navire, sont morts de soif.

Il apparaît rapidement qu'aucun secours n'est à attendre, et la construction d'un bateau est décidée. On construit un chantier naval, une forge même ; et petit à petit une embarcation de fortune, une prame, est construite. Le 26 septembre, tout le monde s'apprête à embarquer, mais le bateau, on le sait, est trop petit. Les 60 esclaves survivants resteront là : on leur promet de revenir les chercher.

Après avoir franchi la périlleuse barre qui entoure l'île, la fragile prame s'éloigne. La traversée est éprouvante, mais les marins arrivent à regagner Madagascar en à peine une centaine d'heures.

Le destin des esclaves ne semble intéresser personne. Aller les chercher ? Trop de dépenses, trop de risques, et pour quel enjeu ? On les abandonne sans remords. Quinze ans.

Ce n'est en effet que quinze ans plus tard, après que des survivants ont été aperçus par plusieurs navires,



Dans ce livre, l'auteur raconte avec talent l'histoire des esclaves abandonnés. A lire en attendant l'exposition.

Les Naufragés de l'île Tromelin, Irène Frain, J'ai Lu, 2009.

L'ancre sur la photo est une de celles de l'Utile, toujours visible sur l'île de Tromelin.

que l'on se décide à y accoster. Il reste 7 femmes et un nourrisson. Le commandant de la corvette La Dauphine venu les rechercher, le chevalier de Tromelin, verra son nom donné à cette île des sables.

C'est cette histoire incroyable mais véridique que raconte Irène Frain dans « les naufragés de l'île Tromelin », suite aux recherches archéologiques menées entre 2006 et 2013 par Max Guérout (Groupe de recherche en archéologie navale - GRAN) et Thomas Romon (de l'Institut national de recherche archéologique préventive - INRAP). Plusieurs missions archéologiques ont en effet été menées sur cette île, permettant de retrouver à la fois des restes de l'épave de l'Utile et surtout du campement des esclaves. Ces recherches donneront lieu à une exposition au Château des ducs de Bretagne à Nantes du 10 octobre 2015 au 17 avril 2016. Nantes abrite par ailleurs le mémorial de l'abolition de l'esclavage.

En savoir plus

- Expo « Tromelin », château des ducs de Bretagne, Nantes, du 10/10/2015 au 17/04/2016.
- « Les esclaves abandonnés de l'île Tromelin », in « Les Naufragés - Témoignages vécus », Ed. Omnibus, 2014 : le témoignage de l'écrivain du bord.
- « Les esclaves oubliés de l'île de Tromelin », par Max Théroud et Thomas Romon, CNRS Edition, 2010. Très intéressant sans être trop complexe.
- Site internet du GRAN : www.archeonavale.org/tromelin
- Une vidéo intéressante sur le site internet de l'INRAP : <http://www.inrap.fr/archeologie-preventive/Ressources/Audiovisuels/Reportages-videos/Reportages-2007/p-1167-L-Utile-1761.-Esclaves-oublies..htm> (parmi d'autres documents sur ce site)
- Thomas Romon et Max Guerout, « La culture matérielle comme support de la mémoire historique : l'exemple des naufragés de Tromelin », In Situ [En ligne], 20 | 2013, mis en ligne le 11 février 2013. URL : <http://insitu.revues.org/10182>; DOI : 10.4000/insitu.10182

L'Atlantic Challenge : les équipiers racontent

Par Coline Robert

L'Atlantic Challenge 2014 a eu lieu du 19 au 27 juillet dans le golfe du Morbihan (une des plus belles baies du monde) et nous y étions !

Nous, c'est un équipage de filles et de garçons de 16 à 27 ans encadré sur l'eau par Claude Jourdon et Marc Thépaut. Pour beaucoup d'entre nous, ce fut le premier Atlantic Challenge et pour certains une découverte de la voile et du voile-aviron. Représentée majoritairement par des hauts-normands mais pas que, la glorieuse équipe française s'est constituée durant les deux années précédant l'Atlantic Challenge lors de week-end de navigation à Poses (27) et de stages plus intensifs de formation à Poses et dans le golfe. L'Alchimie s'est créée doucement pour aboutir à une très belle aventure humaine : cohésion de groupe, équipiers qui se connaissent, qui se respectent et qui s'entraident en permanence, envie de donner le meilleur de soi-même !

L'Atlantic Challenge, c'est aussi la rencontre avec les 12 autres équipages de nationalités différentes représentées cette année-là par l'Irlande, la Russie/Ukraine, la Grande-Bretagne, l'Irlande du Nord, le Danemark, la Belgique, le Canada, l'Italie, le Pays Basque, l'Indonésie, les Etats-Unis et la Lituanie. Tous les équipages étaient hébergés sous des marabouts dans un grand champ où l'ambiance était plus souvent festive et très joyeuse que strictement compétitive ! Des liens forts entre équipiers de différentes nationalités ont pu se créer (salutations à nos cousins québécois, on a eu bien du fun !). L'équipe organisatrice, Voiles et Patrimoine du golfe du Morbihan, et tous les bénévoles ont été au top pour assurer la logistique complexe que cela nécessitait, et toujours avec le sourire : un grand bravo !

Cette ambiance chaleureuse ne nous a pas empêchés de bien nous battre : concentrés, motivés, nous avons donné le maximum. Malheureusement, physiquement, notre maximum ne suffisait pas si nous souhaitions espérer rivaliser avec les Russes ou les Irlandais... Les épreuves d'aviron ont été bien éprouvantes ! Et si nous



Avant partout !

avons pu tenir tête à de grosses nations sur certaines épreuves, l'accumulation de pénalités par méconnaissance du règlement (un poil obscur, il faut l'avouer !) nous a été fatale. Un peu de frustration donc



Tous les styles de marinières chez nos jeunes marins

sur cette neuvième place au classement général, mais au final que de sensations lors de cet événement. Les mots ne manquent pas : convivialité, entraide, fatigue, magique, fabuleux, respect, impressionnant, stress, inoubliable, intense, déception, joie, surprise, rencontre...

Tous, nous adressons un grand merci aux membres de Yole 27 qui ont investi temps et énergie pour nous former, nous accompagner et être d'un soutien logistique sans faille lors des épreuves (réparations express de rocambeau et d'aviron entre deux manches comprises) : merci Guillaume pour ton savoir et l'envie que tu as su transmettre à tous, merci Mickaël pour ton soutien pendant toute la durée de la compétition, merci Pierre pour ton investissement et ta présence lors des



L'équipe s'entraîne à la régate sur Batel Eure et An Erminig.

stages de formation et merci Etienne, Gil et tous ceux qui ont été là et nous ont permis de participer à cet événement.

Et pour finir, quittons nous sur les mots d'un équipier résumant bien l'aventure humaine que cela a été pour nous tous : « Je ne veux plus pratiquer ce sport, je veux le vivre ».

Rendez-vous au Danemark en 2016 !

Mika, Louis, Julien, Pierre, Loïc, Arthur, Etienne, Octave, Mathieu, Paul, Brendan, Konan, Maxime, Dexter, Donatienne, Coline, Iona, Claire, Pierre et Kalāi.

L'Alose dans les pertuis

Par Jean-Paul Chirouze (membre FVA)

L'Alose est le nom que nous avons donné à notre *Norseboat 17,5* (Voile-aviron d'origine canadienne), pour illustrer notre souhait, nous qui habitons à Lyon, d'en profiter aussi bien en eau douce (lacs alpins et rivières telles que la Vilaine, l'Aulne, l'Odette ...que nous avons « randoisés » à l'aviron), qu'en eau salée (Bretagne et Méditerranée)¹.

Après la Valse des Capians de 2013 (voir *Carnet de Bord* n° 13), c'est donc tout naturellement que nous nous sommes inscrits à la *Transhumance des Pertuis*, grand rassemblement organisé début juillet dans les pertuis charentais, et donc entre eau douce charentaise et océan, à l'occasion des 20 ans de l'association Voiles et Aviron dans les Pertuis (VAP – voir <http://vap.jeblog.fr/>)



La descente de la Seudre

Nous nous sommes ainsi retrouvés à une trentaine de « canots » sur la Seudre, pour l'essentiel des habitués de la région, mais pas uniquement (on y a découvert un très beau canot breton venant de ...Lyon).

Très belle descente de la Seudre le premier jour, avec vagabondage dans les pertuis entre l'embouchure et l'île d'Oléron (soleil méditerranéen !); puis nuit à Château d'Oléron où les professionnels de la pêche nous avaient gentiment laissé leurs places dans ce port plein de charme, normalement inaccessible à la plaisance.

Belle et très sympathique soirée avec l'association PMO dans le chantier Robert Légrise.



Bivouac cabané à Château d'Oléron

¹ Pour en savoir plus sur l'Alose (le poisson) : <http://www.rhone-mediterranee.eaufrance.fr/milieux-continentaux/poissons/alose.php>

Dure réalité météorologique le lendemain avec l'annonce de 20 nœuds de vent qui nous contraint à renoncer à la remontée vers La Rochelle pour revenir sur la Seudre, mais dans une tout autre ambiance (moins méditerranéenne....).

Après ces deux jours entre océan et marais, transfert (par la route du fait des conditions météo) pour tous se retrouver à La Rochelle fêter dignement les 20 ans de l'association VAP et... prendre un cours de godille – n'oublions pas que VAP, avec le Défi Rochelais (mai 2015) est préparateur spécial de la coupe du monde de la discipline, qui se tient à Groix !!!



Cours de godille

Malgré une météo perturbante, nous sommes très contents de cette *transhumance* qui nous a permis, certes, de déguster huîtres et moules (délicieuse *éclade*), mais surtout de découvrir de superbes paysages marins, très originaux pour nous.

En effet, pour qui n'est pas « du coin », et au vu de ses conditions particulières de navigation (courants sinueux dans les pertuis et bancs de sable pas toujours bien signalés : on y a vu plusieurs canots s'y échouer !), ce secteur peut être difficile à reconnaître seul.

Et puis, comme toujours dans ce type de rassemblement « Voile-aviron », on a l'immense plaisir de rencontrer tant de marins passionnés par leur pratique de la voile et de l'aviron, amoureux de leurs bateaux, et découvreurs de recoins où bien des bateaux plus modernes n'osent s'aventurer !!

Grâce à de tels rassemblements, nous voilà enrichis de nouveaux contacts avec lesquels nous pourrions retrouver à d'autres occasions « voile-avironnismes »!

Un très grand merci donc à Sébastien Volokove, Président de VAP, et Pierre Gasté son comparse, pour l'organisation parfaite, malgré la météo, et surtout l'ambiance chaleureuse qu'ils ont apportée à cette Transhumance 2014. Nous y retournerons sans doute.

L'éclade

Disposer les moules en rosace sur une planche carrée. Les placer verticalement, la partie ouvrante vers le bas. Recouvrir d'une bonne couche d'aiguilles de pin (10-20 cm). Enflammer, faire cuire environ 10 mn en rajoutant au besoin des aiguilles. Une fois le feu éteint, évacuer les cendres en les soufflant avec un carton utilisé comme éventail. Dégustez à même la planche (en commençant par l'extérieur), avec une tartine beurrée et du vin blanc.

Les quarante ans de la SNAGAT

Par Jean-Patrick Guéritaud

Sur le WE de la Pentecôte 2014, du vendredi 6 au lundi 9 juin, la Société Nautique d'Agde, Grau d'Agde et Tamarissière (SNAGAT) fêtait son quarantième anniversaire avec une nouvelle édition de la TRADIMAR, manifestation qui réunit chaque année dans l'embouchure de l'Hérault les rameurs et les voiliers traditionnels languedociens. Sur invitation de son président, Michel REZE, la FVA était présente, représentée par l'illur marseillais Idefix dont la voile au tiers tan lui donnait un air de petit canard au milieu des belles sétoises et catalanes à voiles latines, dont certaines classées. Installée dans l'ancienne vigie du pilotage d'Agde, à l'embouchure de l'Hérault, la SNAGAT travaille depuis longtemps à la préservation des embarcations traditionnelles de la région. Après avoir sauvé le dernier canot d'instruction de l'école de la marine marchande de Sète, elle travaille actuellement à la sauvegarde du canot de sauvetage et de son abri, contigu au bâtiment de l'ancien pilotage. La Tradimar 2014 a réuni une vingtaine de bateaux et leurs



équipages venus de tout le littoral languedocien et même d'Espagne. Une météo parfaite et une organisation impeccable gérée par une équipe de bénévoles efficaces nous a offert des soirées chaleureuses autour d'un gaspacho mémorable. Une remontée de l'Hérault à la voile et à l'aviron jusqu'à Agde nous a permis d'aller déjeuner sous les platanes devant l'ancien palais épiscopal avant de redescendre l'Hérault à la voile, et parfois en musique.

Le lendemain, randonnée par la mer jusqu'au Cap d'Agde et Fort Brescou, pour un retour portant dans le soleil couchant. Le vent trop léger ne nous a pas permis d'atteindre la plage ou un pique-nique était prévu, mais la navigation fut de toute beauté.

Des contacts chaleureux avec une équipe sympathique, une organisation sans défaut, un plan d'eau de rêve. On attend la prochaine édition, désormais bisannuelle avec impatience.



Une belle rencontre de barques catalanes et sétoises dans les environs d'Agde

La Seine aux marins : un grand parcours en Seine

Par Emmanuel Mailly

La seconde édition de la Seine aux marins (organisée par Yole 27 et la FVA) s'annonçait mal : après une nuit de pluie sans interruption, et des prévisions météo à l'avenant, l'idée d'aller se faire doucher sur la Seine a dissuadé le restant de la famille de m'accompagner.

Coup de chance, les averses se sont abstenues pour toute la descente de Seine, 17 km cette année, un parcours permettant de découvrir les charmes de la Normandie fluviale. Parmi la flottille, on retrouve notamment plusieurs bateaux de nos voisins du musée fluvial de Rouen, un Minahouet, des yoles de Ness, les deux yoles de Bantry de Yole 27, le picoteux de Gil Molinier, un skerry et mon ilur.

Départ de Varades, sous deux ris au près, pique-nique avalé en route, la brise faiblit peu à peu (on finira par être remorqués ou à l'aviron). Grâce aux méandres de la Seine, le vent devient bientôt portant. Tout le long du chemin, Guillaume Masclet sur la sécu et la SNSM de Poses (seule SNSM fluviale de France) nous escortent et nous signalent le passage des péniches. On passe sous le pont et devant Saint-Pierre-du-Vauvray, puis devant la charmante église de Tournedos avant d'arriver à Poses. Une fois amarrés, une collation offerte par la mairie nous attend. Le remorqueur fluvial « La

Fauvette » qui nous accompagnait, nous quitte en nous saluant d'un coup de trompe. Une visite de la passe à poissons est proposée avant le regroupement sur le lac du Mesnil.

Le lendemain s'avérera beaucoup plus humide, avec une pluie continue jusqu'à 16H... On se retrouve à boire un coup dans le camping-car de Gérard avec Pierre, qui vient d'arriver avec sa yole de Chester : ah tu aurais dû venir hier c'était vraiment bien cette descente de Seine ! Il faudra revenir en 2015 (le 4 juillet) !



Au fil des 17 km de randonnée sur la Seine ; au portant devant Tournedos

Agenda

L'agenda est mis à jour en permanence sur notre site web, rubrique « Calendrier ».

Au nord et à l'ouest :

- Stage de fabrication d'espars (Poses, 7 mars) 
- Rassemblement Arwen-Marine (lac Orient, 24 avril)
- Stage FVA (bassin Arcachon, 1^{er} mai) 
- Semaine du Golfe (Golfe du Morbihan, 11 mai)
- Port en fête (Trieux, 23 mai)
- Sail Caledonia (Ecosse, 23 mai)
- Ca cartonne à Douarnenez (DZ, 7 juin)
- Route du sable (Châteaulin, 13 juin)
- Challenge Naviguer Léger (Pertuis charentais, 18 juin)
- Entre terre et mer (Morlaix, 2 juillet)

- La Seine aux marins (Poses, 4 juillet) 
- Route de l'amitié (Audierne, 24 juillet)
- Fleuves, Iles, Pertuis (Pertuis charentais, 26 août)
- Rendez-vous de l'Erdre (Nantes, 27 août)
- The English raid (Plymouth, 7 septembre)

Au Sud et à l'est :

- Vogalonga (Venise, 24 mai)
- Voiles d'en haut (Serre-Ponçon, 3 juillet)
- Rencontres des bateaux en bois et autres instruments à vent (Le Tourne, 20 juillet)
- Port-Vendres et ses voiles (4 septembre) 

Comment adhérer à la FVA

Les adhésions 2014-2015 sont ouvertes. Inscrivez-vous sans attendre les beaux jours !

Vos cotisations sont notre principale source de revenu. Pour nous soutenir et nous donner les moyens d'agir, merci de remplir ce formulaire :

Nom _____ Prénom _____
 email _____
 Association (le cas échéant) _____
 Adresse _____

Particulier : la cotisation 2015 est de (25+12) € pour le capitaine et 12€ (licence) pour ses matelots.

Association : la cotisation est de 52 € à compléter d'une licence de 12€ par membre.

Licences temporaires, membres bienfaiteurs : nous consulter

A renvoyer au trésorier : JP Guéritaud - 7 rue Aldebert - 13006 MARSEILLE jp.gueritaud@gmail.com

NB : Du 1^{er} Février au 15 mars, le trésorier ne sera pas disponible, s'adresser au Président federation.voileaviron@gmail.com

ou au secrétaire secre.federation.voileaviron@gmail.com

Comment recevoir / ne plus recevoir ce bulletin

Abonnement : envoyez un mail à federation.voileaviron@gmail.com en précisant en objet : inscription bulletin (ou désinscription bulletin le cas échéant)

Responsable publication : Fédération Voile-Aviron, 1 bis rue des Genêts 78340 Les Clayes-sous-Bois, France
<http://voileaviron.org> federation.voileaviron@gmail.com Tel : 06 64 78 70 42 (Président)

Ont participé à ce numéro : JP CHIROUZE - F.DOMISE - JP-GUERITAUD - E.MAILLY - G.MOLINIER - C.ROBERT - F.VIVIER

Crédit Photos : CANOT13 - JP CHIROUZE - JP GUERITAUD - E.MAILLY - G.MOLINIER - F.VIVIER - YOLE 27.