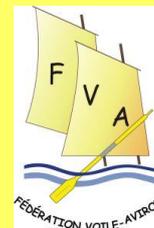


## Le Bulletin de la Fédération Voile-Aviron

## CARNET DE BORD



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)

## Dans ce numéro

A Paul et Jean-Pierre	1
NOS ACTIONS	
- L'aventure dans les courants du Golfe	2
- L'aventure continue sur la route de l'Amitié	3
- Rejoignez l'aventure de l'Atlantic Challenge	3
- Le stage FVA dans le bassin d'Arcachon	4
REGLEMENTATION - SECURITE	
- Modification de la division 240	5
LECTURES NAUTIQUES	
- Soudain, seuls (I. Autissier)	7
- L'art de la godille (G.Roudaut)	7
REPORTAGES	
- Le pavillon de la FVA à la Vogalonga	8
- Challenge Naviguer Léger	10
- Port-Vendres et ses voiles	11
COURRIER	11
AGENDA	12
Bulletin d'adhésion	12

## A Paul et Jean-Pierre

La FVA est en deuil.

A cinq mois d'intervalle, ce sont deux piliers de notre fédération qui nous ont quittés : Paul Le Joncour, président de l'association Treizour de Douarnenez, décédé en navigation lors de la Semaine du Golfe en mai et Jean-Pierre Journeau, président de Voile et Patrimoine dans le Golfe du Morbihan, qui nous a quittés après une longue maladie, le 18 octobre.

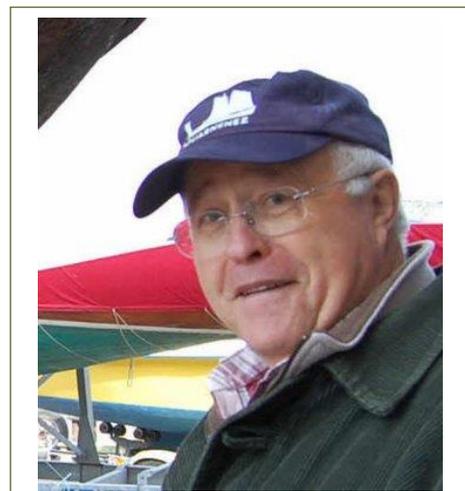
Personnalités chaleureuses et attachantes, bretons amoureux de la mer et des bateaux de patrimoine, ils étaient tous les deux des animateurs hors pair qui savaient mobiliser et rassembler les gens. Ils ont créé et fait vivre la FVA depuis le début et ils se sont beaucoup investis en particulier en direction des jeunes.

Passionné par la yole de Bantry, Paul militait dès le début de l'Atlantic Challenge en 1985 pour que la jeunesse découvre la compétition à bord de ces bateaux exceptionnels. Il représentait la France au comité directeur de l'Atlantic Challenge International. Il fut l'organisateur, avec le Chasse-Marée, du Défi Jeunes Marins 2000, et on lui doit l'organisation du premier stage à Pâques 2000 pour les futurs chefs de bord des nouvelles yoles de Bantry construites pour le Défi 2000. Depuis, au sein du bureau de la FVA, il a investi tout son temps, toute son énergie, tout son enthousiasme pour ces bateaux pour aider à développer le mouvement des yoles et former les équipages. Organisateur et gestionnaire efficace, il a aussi réussi à financer, organiser et mener à terme la restauration de la chaloupe sardinière Telenn Mor, emblème de Douarnenez.

Jean-Pierre Journeau a été, dès 1998, président de l'association La Yole des Entreprises du Morbihan qui a construit la yole Morbihan en vue du Défi 2000. D'un optimisme et d'un dynamisme admiré de tous, il a mené sa yole dans toutes les grandes manifestations, en France, en Irlande, à Venise, au Québec, toujours soucieux de faire découvrir la mer et les yoles aux jeunes, aux personnes en difficulté. Membre du bureau de la FVA, il a été l'organisateur de l'Atlantic Challenge 2014 dans le golfe du Morbihan et, pour qu'aucun yoleur ne soit exclu de cette belle manifestation, il a organisé en même temps et au même endroit le Défi Breton. Il était aussi le responsable et l'animateur des deux flottilles voile-aviron de la Semaine du Golfe.

Fondateur de l'association Voile et Patrimoine dans le Golfe du Morbihan, il a créé le centre de formation de La Villeneuve pour venir en aide aux personnes en difficulté à travers le sauvetage et la restauration des bateaux de patrimoine.

Acteurs engagés depuis le début, soutiens permanents et efficaces de nos projets, amis souriants et chaleureux, Paul et Jean-Pierre navigueront toujours dans nos cœurs.

**Assemblée Générale**

*Vous êtes tous invités à participer à l'Assemblée générale de la FVA, le dimanche 6 décembre à 9H à Paris.*

*Un Conseil d'Administration aura lieu la veille.*

*(voir adresses en p 12)*

*Tous les talents sont les bienvenus pour que perdure la dynamique impulsée par ceux qui nous ont quittés.*

## L'aventure à la voile et à l'aviron dans les courants du Golfe

Par Claude Jourdon

Le stage intitulé « L'aventure à la voile et à l'aviron dans les courants du Golfe », organisé par la FVA avec le soutien de l'association yole 27, a proposé à des jeunes, âgés de 18 à 25 ans sans expérience requise, d'embarquer sur la yole de Bantry lors de la semaine du Golfe 2015.

Un objectif est le recrutement d'équipières et d'équipiers pour participer à la future édition de l'Atlantic Challenge 2016, un autre est de faire découvrir cette activité de groupe à des jeunes en complément de ce qui est proposé à l'UNSS.

Le stage fait déjà partie pour certains d'une étape dans la formation chef de bord même si les objectifs annoncés sont ceux d'une formation de base : connaissance du bateau voile-aviron, connaissance des manœuvres à l'aviron et à la voile, rôle de chaque équipier, sécurité.

Le stage a été présenté lors de l'assemblée générale de la FVA en décembre 2014 à Paris.

Le constat à cette époque est l'absence de jeunes sur les yoles de Bantry alors que L'Atlantic Challenge 2016 est dans les esprits comme un ensemble d'épreuves qui demandent un pourcentage de jeunes garçons et filles à bord ayant moins de 25 ans avec des compétences affirmées en voile-aviron mais aussi en savoir maritime: navigation, nœuds, chants, esprit d'équipe ...

L'association VPGM via son président Jean-Pierre Journeau propose de prêter une yole et l'association yole 27 offre l'organisation du transport des équipiers venant de Poses.

Par la suite, le stage est mis en ligne pour recruter au niveau national.

La découverte de l'activité s'est effectuée en amont via des séances UNSS d'initiation à Poses (élèves de seconde et première des lycées de Vernon, Val de Reuil et Francqueville Saint Pierre) : 5 professeurs UNSS et 70 élèves de différents lycées ont ainsi été initiés à l'activité.

Des séances spécifiques d'entraînement auront lieu également en vue de ce stage.

Au 31 mars 2015, les candidatures sont celles des lycéens de Vernon 27, de Val de Reuil 27, d'Elboeuf 76, de st Exupéry 60, sollicités dans le cadre UNSS via les enseignants de sport déjà sensibilisés avec le projet Toulon et l'Atlantic Challenge 2014 mais aussi via l'association yole 27 qui sponsorise l'UNSS en offrant des séances de yoles avec encadrement pour les lycées de secteur.

Un directeur d'un centre d'insertion d'Auray 56 s'est interrogé sur l'outil yole pour favoriser la cohésion de son groupe, mais n'a pas donné suite.

Le groupe constitué comprend :

- 2 encadrants Chefs de bord et le soutien de l'association yole 27 (Président G.Masclot), C.Jourdon de yole 27 et M.Thépaut de VPGM 56.
- des équipiers confirmés : Loïc 18 ans (78), Pierre, 18 ans (27), Claire, 18 ans (27) (équipiers AC 2014), Konan, 15 ans (76), équipier défi breton 2014.
- des équipiers novices recrutés via la sensibilisation UNSS : Nathan collégien de l'Oise 15 ans novice, Melissa 16 ans (27), Dorian 17

ans (27), Solène 16 ans (27), Maëlys 16 ans (27), Antoine 17 ans, Maxime 17 ans

- un professeur EPS UNSS accompagnateur du 76
- Alban 25 ans (76).



Un bel équipage

### Extrait du journal de bord

*Samedi 16 mai : lever 4h, départ 4h45.*

*Café léger à Plougoumelen.*

*Départ de la yole du mouillage de Plougoumelen avant 7h. Dernière yole à appareiller avec le jusant (reste 1h avant la vase).*

*Après le pont du Bono, prise d'un coffre (2° 57' 60 w / 47° 38' 25 N). Mâtage.*

*Départ difficile dans le courant lié à un câble longitudinal entre les coffres. Cela oblige à enlever le safran et à manoeuvrer à 4 avirons.*

*À noter la mauvaise appréciation de l'influence du tapecul et du courant pour ce départ.*

*Après le coude, les deux voiles sont hissées tribord amure avec un vent faible, cap au 160.*

*Un passage à l'aviron est nécessaire pour garder le cap et éviter une dérive.*

*Passage au vent arrière: voiles en ciseaux dans la baie de l'ours après 2 milles.*

*Progressivement en lien avec la progression et la diminution du relief, le vent devient plus favorable à la propulsion. A la barre se succèdent nos jeunes stagiaires (Maëlys et Dorian).*

*A la voile vent arrière, la progression devient plus rapide.*

*Passage de la misaine en borloket (méthode Douarneniste) à partir de la basse Catis, cap au 148, vergue à plat : cela permet de gagner en vitesse.*

*Au passage du grand Huernic le courant du jusant est de 2 nœuds, puis cap au 162 : le phare de la pointe de Port Navalo est visible. A proximité du grand Veizit, passage au large.*

*Arrivés à proximité de Port Navalo, près de Grégan, le chef de bord reprend la barre pour traverser le courant du Mouton 8 nœuds au grand large force 3, cap sur la pointe du Mouton au 125.*

*Voiles affalées après le passage du courant et passage à l'aviron entre la grande truie et la petite truie pour prendre un coffre bord à bord avec la yole Mise en Seine. Arrivée à 9h45 au ponton.*

## L'aventure continue sur la route de l'amitié

Par Claude Jourdon

L'association yole 27 a inscrit la yole Mise en Seine pour participer à la route de l'Amitié entre Audierne et Vannes via Concarneau, Groix, Le Bono, La Trinité, Belle Ile pour terminer à port Anna.

Dans le mois de juin des anciens de l'Atlantic Challenge 2014 se sont manifestés après les examens universitaires et en l'absence de job.

Dans la dynamique du stage FVA du 13 au 17 mai 2015 d'autres jeunes ont exprimé l'envie de faire la route.

Tenant compte de la contrainte de l'encadrement pour 10 jours, seuls deux mineurs sont admis dans le groupe. Ainsi deux anciens de l'AC 2014 (Octave et Matthieu) et deux jeunes lycéens (Louise et Antoine) sont devenus les forces vives de la yole « Mise en Seine ».

Le passage de la pointe de Penmarch a été annulé pour les yoles mais pour le reste, hormis deux heures de traction, l'équipage (grâce aux jeunes) a fait la route à la voile et à l'aviron sur tout le parcours.

Le passage de la Teignouse à l'aviron autour de la renverse du courant avant la remontée du Golfe a été un grand moment qui témoigne de la volonté des jeunes à se battre en équipage.

À l'issue de la route, la ferveur de l'équipage à s'inscrire dans la compétition Atlantic Challenge est vive.

Yole 27 remercie les organisateurs de la route pour la mise à disposition des hébergements.

Au niveau intendance, Michel Chatenet et Pierre Choquart ont contribué à assurer des repas de qualité pour un prix raisonnable. Cet aspect a contribué à maintenir le moral à son meilleur niveau sous le soleil.



*Les jeunes équipiers préparant deux ris dans la voile à Loctudy avant une sortie avec des rafales à 5 Beaufort.*

Ce point qui concerne la gestion de l'avitaillement de l'équipage est d'une importance capitale lors des déplacements longs. C'est un facteur à retenir pour organiser l'AC 2016.

## Rejoignez l'aventure de l'Atlantic Challenge

L'Atlantic Challenge 2014 a été un bel événement dans le cadre magnifique du Golfe du Morbihan. Il faut maintenant penser à la suite : la prochaine rencontre internationale aura lieu à Roskilde au Danemark du 18 au 23 juillet 2016. Comme tous les deux ans, ces rencontres accueilleront autour de 400 jeunes venus de 16 pays différents.

La Fédération Voile-Aviron représente la France à l'Atlantic Challenge International (ACI); à ce titre nous sommes chargés notamment de recueillir et sélectionner les candidatures pour 2016. Nous voyons dans cet événement une opportunité pour promouvoir la pratique de la Voile-Aviron en équipage auprès des jeunes qui devraient apprécier les dimensions sportives, compétitives, internationales et festives de ces événements.

Vous l'aurez compris, l'association Yole 27 souhaite faire acte de candidature pour organiser et participer à l'entraînement de l'équipage qui représentera la France. Localement elle organise un entraînement spécifique orienté vers les différentes épreuves tous les 15 jours à Poses (Eure) en alternance avec l'entraînement classique à la navigation. Des enseignants EPS UNSS sont sensibilisés et ont déjà fourni des équipiers (voir articles précédents).

Néanmoins, comme en 2013 le recrutement sera national. Dans l'objectif de progresser dans le classement, nous devons nous appuyer sur les meilleures capacités, donc élargir le recrutement des

équipiers et des formateurs bénévoles. Un recrutement large permettrait d'avoir un équipage A et un équipage B pour assurer une dynamique, avec deux yoles pour le voyage. Il n'est pas certain néanmoins que nous pourrions aligner officiellement plus d'une yole (un panachage d'équipage est envisageable). Pour préparer au mieux l'équipe représentant la France, nous souhaitons regrouper les équipiers pour des stages soutenus lors des vacances scolaires de printemps à Séné (Golfe du Morbihan). Il est également envisagé de partir au Danemark au moins 8 à 10 jours avant le début de l'AC 2016 pour assurer la cohésion finale de l'équipage.

Les conditions imposées par l'ACI sont les suivantes :

- l'âge minimum des équipiers est de 15 ans.
- Au moins la moitié de l'équipage doit avoir entre 15 et 22 ans.
- un équipage comprend 13 membres au minimum (embarqués) dont au minimum 6 personnes de chaque sexe dans la yole lors des épreuves.

Le règlement complet (en anglais) peut être fourni sur demande.

**Les associations souhaitant proposer des candidats équipiers ou chefs de bord, ou qui souhaiteraient à l'image de Yole 27 assurer la formation et la candidature d'une yole sont priées de se faire connaître auprès de la FVA ([federation.voileaviron@gmail.com](mailto:federation.voileaviron@gmail.com)), avant le 15 Novembre 2015.**

## Le stage FVA au bassin d'Arcachon refuse du monde !

Par Emmanuel Mailly

Pour la première fois, la FVA avec l'aide locale de Canot 13, organisait un stage voile-aviron dans le bassin d'Arcachon, à Taussat. La perspective de découvrir ce plan d'eau a dû attirer du monde, car nous avons été contraints de refuser des inscriptions devant l'abondance des candidatures.

L'hébergement dans un centre de classes vertes (avec piscine) au bord de l'eau était très agréable; plusieurs salles de classe étaient à notre disposition pour la partie théorique. Le nombre élevé de participants et la taille restreinte de ces salles nous a conduit à faire trois groupes en parallèle, ce qui n'a pas été sans poser des problèmes d'organisation. Outre les cours théoriques habituels effectués par des membres de la FVA, le charpentier de marine Richard Peyhoou-Mays, enseignant au lycée de la mer et la voilière Françoise Pivert ont pu parler de leur métier.

L'architecte naval François Vivier a bien voulu nous donner deux conférences très suivies sur les différents types de voile-aviron, et sur leur processus de conception.



Les manœuvres à la voile expliquées par la maquette, par JP Guéritaud, trésorier de la FVA, sous l'œil de François Vivier, architecte naval

Au niveau nautique, les stagiaires se sont répartis sur les bateaux présents : deux yoles de Bantry venues de Bretagne, deux yoles de Ness venues de Méditerranée, et le canot-major de Canot 13. Certains ont également profité du dernier-né de François Vivier, le Creizic. Des bateaux locaux étaient venus nous accompagner sur l'eau (malheureusement, nous n'avons pas pu mélanger les équipages) : notamment des bacs à voiles, pinasses à voile et monotypes d'Arcachon.

La navigation avait lieu l'après-midi (marée oblige), sauf le dernier jour, où un départ matinal permettait d'envisager le tour du bassin. Certains ont cependant dû interrompre le parcours à midi, pour pouvoir rentrer dans leurs terres lointaines, ce qui n'a pas permis le debriefing traditionnel de fin de stage.



Yole de Ness, pinasses à voile et Multimono se pressent au portant pour rentrer dans le chenal de Cassy

Un grand merci à Frédéric Domise et l'équipe de Canot 13 pour l'organisation locale, à l'équipe pédagogique FVA (Yves Hervy, Jean-Patrick Guéritaud), à Spered Ar Mor, SNAGAT et VPGM pour la mise à disposition de leurs bateaux, aux examinateurs sur l'eau (Yves Hervy, Jean-Pierre Journeau, Jean-Patrick Guéritaud, Roger Le Pape, Guy Le Rhun).

Merci aux stagiaires et félicitations pour les nouveaux chefs de bord confirmés lors de ce stage.



Retour au portant, taillevent tangonné, sur An Erminig



Le canot 13 croise un monotype d'Arcachon devant la ville du même nom

## Modification de la division 240 depuis mai 2015

Par Emmanuel Mailly

La division 240, qui régit les « REGLES DE SECURITE APPLICABLES A LA NAVIGATION DE PLAISANCE EN MER SUR DES EMBARCATIONS DE LONGUEUR INFERIEURE OU EGALE A 24 M » a été mise à jour : une nouvelle version est applicable depuis le 1<sup>er</sup> mai 2015. Elle est maintenant focalisée sur les questions de sécurité, les éléments liés à la conception étant reportés dans d'autres référentiels :

- pour les navires soumis au marquage CE (en gros, les bateaux neufs), le Décret n°96-611 du 4 juillet 1996 relatif à la mise sur le marché des bateaux de plaisance et des pièces et éléments d'équipement,
- pour ceux qui n'y sont pas soumis, (ceux qui nous concernent : reproduction de bateaux conçus avant 1950, construction amateur, kayaks, bateaux d'aviron, etc), la division 245, qui vient de paraître).

Vous en trouverez les textes détaillés sur le site du ministère du développement durable :

[http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/division\\_240-texte\\_consolide-12\\_decembre\\_2014\\_avec\\_SIGNETS.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/division_240-texte_consolide-12_decembre_2014_avec_SIGNETS.pdf)

[http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Division\\_245\\_-\\_version\\_05\\_juin\\_2015\\_-\\_avec\\_signets.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Division_245_-_version_05_juin_2015_-_avec_signets.pdf)

Tous les bateaux de moins de 24 m sont en revanche concernés par la division 240, qu'ils soient à usage personnel ou de formation. Nous ne détaillerons ici que les évolutions qui touchent nos bateaux, et pour une pratique de navigation basique (entre 300 m de la côte et 2 milles d'un abri) ou côtière (inférieure à 6 milles d'un abri).

On notera les points suivants :

- la notion d'abri a été précisée : « endroit de la côte où tout engin, embarcation ou navire et son équipage peuvent se mettre en sécurité en mouillant, atterrissant ou accostant et en repartir sans assistance. Cette notion tient compte des conditions météorologiques du moment ainsi que des caractéristiques de l'engin, de l'embarcation ou du navire ».

- la notion de chef de bord a aussi été précisée : c'est le « membre d'équipage responsable de la conduite du navire, de la tenue du journal de bord lorsqu'il est exigé, du respect des règlements et de la sécurité des personnes embarquées ». Le capitaine ou chef de bord est juge de ce qu'il estime être un abri. Il choisit parmi les diverses configurations de sécurisation autorisées celle qu'il retient (notamment en ce qui concerne les moyens de sauvetage individuels). En contrepartie, il assume la responsabilité éventuelle des dommages causés, auprès des juridictions pénales ou du tribunal maritime commercial.

Un chapitre est dédié aux dispositions applicables notamment aux navires de formation, ou appartenant à une association, ou destinés à la location. Ces navires sont soumis à une vérification spéciale annuelle sous la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant, qui donne lieu à l'établissement d'un rapport suivant un modèle précis. Ce rapport doit être mis à disposition des usagers du navire (chef de bord notamment) et des autorités de contrôle. En gros, il s'agit de vérifier l'état du navire, la présence et l'état du matériel de sécurité. Le modèle de « registre de vérification spéciale » fourni, bien fait, présente la « check-list » à effectuer lors de ces vérifications.

On notera qu'il existe des possibilités de dérogations pour les structures membres d'une fédération sportive, pour les manifestations nautiques.

Le matériel de sécurité exigible au 1<sup>er</sup> mai 2015 est résumé dans le tableau ci-dessous.

*Matériel exigible selon la division 240 et le RIPAM pour les navires à voile de moins de 20 m et naviguant à moins de 6 milles d'un abri*

Le matériel	La réglementation	Nos commentaires
<b>Sécurité personne</b>		
Equipement individuel de flottabilité	Obligatoire : 50N en basique, 100 N en côtier (reste à 50 N pour kayaks et aviron de mer) 100 N pour les enfants <30kg	Les aides à la flottabilité type kayak sont pratiques en basique (solides, peu chères, sûres), en côtier il faut passer aux systèmes autogonflants (les vérifier régulièrement)
Moyen de repérage lumineux	Obligatoire à partir de la dotation basique, lampe torche unique ou lampe individuelle. Quelques changements sur le matériel autorisé.	On recommande : en basique, une lampe torche étanche, en côtier lampes individuelles sur le gilet de sauvetage.
Dispositif de repérage et d'assistance (flottaison+ lumière)	Obligatoire dès dotation côtière (dérogation si chacun porte équipement individuel de flottabilité + lampe)	La bouée Silzic est chère mais se loge plus facilement qu'une bouée fer à cheval et permet aussi de remonter un homme à bord
Moyen de remonter à bord	Ces dispositions ne sont plus mentionnées dans la division 240, car elles font partie des obligations du constructeur (marquage CE ou division 245). Il est de la responsabilité du chef de bord de les mettre en œuvre en cas de nécessité.	Même sur un voile-aviron, il peut être difficile de remonter à bord. Faites un essai et prévoyez le nécessaire, même si ce n'est pas obligatoire.
Trousse de secours		Peut être utile en navigation côtière. Prévoir aussi de quoi réchauffer l'homme tombé à la mer (non, pas du calva)

## REGLEMENTATION – SECURITE

Sécurité navire		
Dispositif d'assèchement manuel	Obligatoire dès dotation basique, pour bateaux non auto-videurs	Ecope et seau peuvent suffire, pompe à main sinon
Moyen de lutte contre l'incendie	Obligatoire dès dotation basique	En l'absence de moteur et de cuisine, un seau doit suffire
Dispositif de remorquage	Obligatoire dès dotation basique	Bout long et point d'amarrage (plutôt autour du mât que sur un taquet). Prenez aussi une gaffe et des pare-battage, toujours utiles
Ligne de mouillage	Obligatoire à partir de la dotation basique, dérogation pour navire de moins de 250 kg et moins de 6cv	On la conseille même pour un petit bateau. Prenez aussi une sonde à main.
Signalisation navire		
Moyen de signalisation sonore	Obligatoire (RIPAM)	Une corne de brume est toujours utile pour se signaler, peut éviter des accidents. Peut aussi signaler une détresse.
feux	Obligatoire (RIPAM) Navire inférieur à 7 m : un feu blanc Navire à voile <20 m : feux de côté vert/rouge + feu de poupe blanc ou 1 feu combiné en tête de mât	Nos bateaux ne sont pas faits pour naviguer de nuit. Le feu de navigation Navilight de Navisafe, (mono ou tricolore) à LED et à piles est une bonne solution. En moins cher, des feux de secours à piles. A défaut, la lampe torche pour les petits bateaux.
Marques	Boule ou feu blanc obligatoire au mouillage si plus de 7 m (RIPAM) Cône si navigation voile+moteur (RIPAM)	Rarement exhibées de fait.
Pavillons	Pavillon National obligatoire en dehors des eaux territoriales	L'étiquette veut qu'on n'arbore un pavillon de propriétaire, de courtoisie, guidon de club que si on arbore aussi le pavillon national. Hissez aussi le pavillon FVA.
Signal de détresse		
3 feux rouges à main	Obligatoire dès dotation côtière	Attention à leur péremption et à leur recyclage.
VHF portable et étanche		On la conseille en navigation côtière et même basique. C'est le meilleur moyen d'appeler les secours (canal 16).
Téléphone portable		Utile, mais dépend de la couverture et ne permet pas une localisation rapide comme la VHF. Un numéro d'urgence, le 196, permet d'appeler les CROSS gratuitement.
Pavillons NC		Les pavillons N et C (RIPAM) peuvent signaler votre demande d'assistance (quand la VHF ne fonctionne pas).
Miroir de signalisation	N'est plus obligatoire	Il en est difficile d'utilisation et peu sûr, on s'en passera aisément.
Positionnement / navigation		
Compas	En côtier : Compas magnétique ou dispositif de positionnement par satellite pouvant assurer la fonction de compas	La réglementation est plus souple, mais sur un voile-aviron sans source d'énergie électrique, on recommande le compas magnétique (certains peuvent aussi servir de compas de relèvement, comme le Plastimo Iris 100)
Cartes marines officielles	Obligatoire dès dotation côtière, support électronique autorisé	La version papier ne nécessite pas de batterie, mais peu pratique en bateau ouvert. Privilégier les cartes plastifiées. Et bien sûr prendre une règle de Cras, voire un compas à pointes sèches.
Matériel pour le faire le point	(n'est obligatoire qu'à partir du semi-hauturier)	En version électronique, emporter un GPS avec carto est utile en côtier. On aura aussi la vitesse fond. Autre choix : un smartphone ou une tablette avec une appli de carto type Navionics permettant d'afficher des cartes sans couverture téléphonique.
Documentation		
Annuaire des marées	Obligatoire dès dotation côtière (sauf Méditerranée), support électronique autorisé	L'almanach du marin breton comporte tous ces documents obligatoires + plans de port, feux, conseils d'urgence etc.
Description système balisage	Obligatoire dès dotation basique, support électronique autorisé	Connaitre ces documents et faire les calculs de marée avant de partir (il existe aussi des applis sur smartphone pour ça).
RIPAM	Obligatoire dès dotation basique, support électronique autorisé	Le RIPAM impose d'autres équipements (voir plus haut).

## Soudain, seuls (Isabelle Autissier)

Par E.Mailly

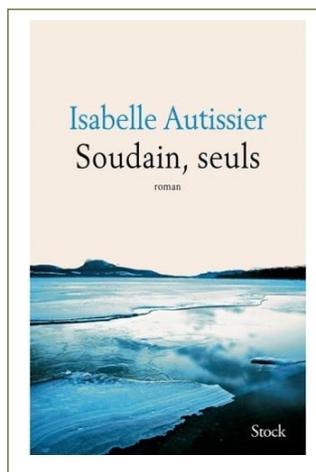
Nombreux sont les marins de renom qui se sont essayés à l'écriture. Si beaucoup réussissent à raconter les péripéties d'une course au large ou à faire passer leur passion de la mer, peu nombreux sont ceux qu'on pourrait qualifier d'écrivains. Il me souvient d'un grand navigateur dont le style naturel convenait mieux aux Grosses Têtes que le lyrisme affecté auquel il s'essaya dans un livre dont l'intitulé évoquait Marguerite Duras.

Rien de tout cela ici. Si l'univers décrit par Isabelle Autissier lui est certainement familier (les îles du sud de la Patagonie), il s'agit bien d'un roman. Un roman d'aventures, un roman sur l'homme face à l'adversité, avec ses réactions très humaines, justement.

On pense forcément à Ernest Shackleton, que ce soit pour la thématique – des naufragés qui ne doivent compter que sur eux-mêmes pour survivre – comme pour l'aspect captivant du livre. Il est en effet très bien écrit, ce qui fait qu'on se demande presque si c'est une histoire vraie, alors qu'à contrario le récit incroyable de Shackleton (qui n'a perdu aucun homme au cours d'un périple aux multiples dangers) fait parfois douter de la réalité, pourtant avérée, de son aventure !

Les thèmes classiques du roman d'aventure sont abordés: pourquoi partir, les différentes réactions aux situations critiques selon la personnalité des intervenants, l'ingéniosité des naufragés, les conflits engendrés par une telle situation et par la promiscuité, la lutte entre humanité et égoïsme à l'épreuve des conditions extrêmes, la culpabilité du survivant, etc. Mais pour autant le roman est loin d'être un simple déroulé de ces passages obligés, et donne un point de vue original de cette thématique classique. Le rôle important donné aux personnages féminins est aussi un élément intéressant.

Un bon livre.



Deux navigateurs en couple se retrouvent « Soudain seuls » après la perte de leur bateau sur une île perdue de Patagonie. Comment réagiront-ils aux conditions de survie auxquelles ils se retrouvent confrontés ?

*Soudain seuls*  
I. Autissier

Stock, 2015 - 18.50 €

### Extrait

*Ils arrivent essouffés sur la plage. Les vagues s'écrasent pêle-mêle. Dans la houle qui se forme, on voit que le bateau tosse durement au bout de sa chaîne.*

*« Bon, on va se faire tremper, ça méritera un bon chocolat chaud ! fanfaronne Ludovic. Mets-toi à l'avant, et rame bien face à la lame, pendant que je pousse ! Dès qu'on aura passé le ressac, je démarrerai le moteur. »*

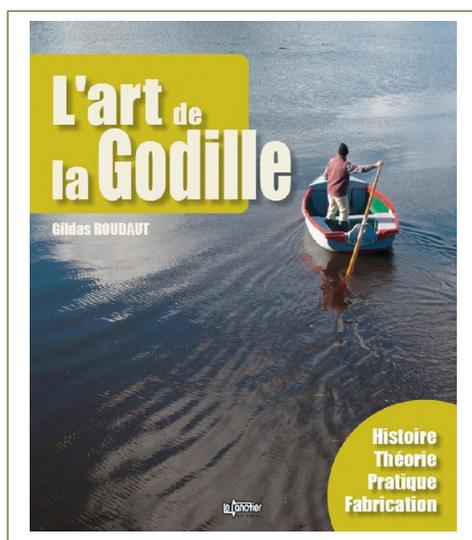
*Ils traînent l'annexe, guettant une accalmie. L'eau glacée leur bat aux genoux.*

*« Là ! Vite ! Rame... mais rame, bon Dieu ! »*

*Ludovic patine dans le sable mouillé, Louise à l'avant se démène avec son aviron. Une première vague éclate, remplissant le petit bateau, la suivante le prend de travers, le soulève et l'envoie à l'envers comme un fétu. Ils se retrouvent projetés l'un contre l'autre dans un bouillonnement blanchâtre.*

*« Merde ! »*

## L'art de la godille (Gildas Roudaut)



*Tout sur la godille : son histoire, sa fabrication, son maniement : plus d'excuse pour ne pas s'y mettre !*

*L'art de la godille*  
G. Roudaut

Ed. Le Canotier  
2015

18.50 €

Par E.Mailly

Gildas Roudaut nous propose une sorte de traité de la godille, incluant des éléments d'histoire et d'ethnographie, en décrivant notamment les principaux types de godille dans le monde. Un chapitre est consacré aux fondements théoriques et un autre à la technique de la godille. On apprendra ainsi qu'il est possible de faire de la marche arrière en godille – c'est la technique des kayakistes – , et l'on constatera que la godille est à la portée de tous, même de jeunes enfants.

Enfin, si vous désirez construire votre godille, des plans et des explications techniques détaillées vous seront accessibles (on notera que l'auteur cite les stages de construction de Gil Molinier).

L'ensemble de l'ouvrage est très abondamment illustré et bien composé ce qui en rend la lecture agréable.

Mais bien sûr, la technique s'apprend sur l'eau !



Ayant fait ce choix, nous sommes arrivés à Burano vers 10h00 pour faire une petite pause en attendant l'arrivée des premiers du peloton.

Puis retour de Burano vers Venise dans une ambiance bien différente, en étant cette fois-ci vraiment « intégrés » dans la course (mais dans un peloton plus étiré!).



La sortie de Murano

Après la magnifique traversée de Murano (connu pour ses verres), c'est à midi que nous nous sommes présentés dans l'entrée de Venise par le canal Cannaregio (les cloches sonnant à toute volée!), et avons entamé la traversée de Venise.

Bien qu'habitué à ce moment (c'est la sixième fois!), c'est une fois de plus avec le ventre noué par l'émotion que nous avons fini par cette traversée de la ville, dans un cadre historique inouï, au milieu de tous ces bateaux et rameurs enthousiastes, et sous les « bravi » d'une foule incroyable de spectateurs, dont beaucoup de vénitiens qui vouent à la « rame » un véritable culte (gondole oblige!).

Au final, notre plaisir de « réussir » la Vogalonga en « voile-aviron » est venu encore renforcer le plaisir offert par une telle randonnée, dans un site aussi extraordinaire, et dans une ambiance aussi inhabituelle!



Entrée dans Venise par le Cannaregio

### Quelques conseils pour ceux qui seraient tentés

- Bien préparer le bateau pour le seul aviron (laisser le gréement à terre !)
- Si l'on veut profiter de l'ambiance, sans être en difficulté dans la foule du départ et se retrouver en retard pour l'entrée dans Venise, prévoir de partir tôt le matin
- Pour les bateaux qui nécessitent une cale de mise à l'eau (ce qui est le cas des voile-aviron), il faut savoir qu'il n'y a pas de possibilités sur Venise, mais que l'on peut être mis à l'eau (gratuitement) avec une grue, à partir du club de Mestre (cf. : <http://www.canottierimestre.it>), ce qui suppose de faire ensuite la liaison entre ce club et Venise, par le canal qui longe le viaduc d'accès à Venise depuis Mestre (4 km)
- Et que ce faisant, on peut (comme nous l'avons fait) passer au moins une nuit en bivouac dans Venise, ce qui constitue là-aussi une expérience inoubliable !

Fort de cette expérience, nous ne pouvons que recommander aux amis « voile-aviron » de tenter une prochaine édition, à la simple condition de s'organiser pour s'adapter aux conditions particulières de la Vogalonga !  
Ils en seront récompensés par des sensations et des émotions incomparables !



Réveil magique d'un bivouac dans Venise.

## Le Challenge Naviguer Léger – version off

Par Emmanuel Mailly

Une belle idée que ce challenge naviguer léger : un raid de trois jours – 100 milles, destiné aux voiles-avirons, en autonomie. La formule semblait simple et attrayante : enfin un peu d'aventure au lieu des rassemblements où l'on est contents de se retrouver, mais qui finissent par être un peu « plan-plan » à la longue. Las ! la simplicité est un défi paradoxalement difficile à atteindre. En effet, déclarer l'épreuve chronométrée l'assimile de fait à une compétition, et l'organisation s'est vite trouvée confrontée aux problèmes de sécurité, et autres réglementations tatillonnes (zone Natura 2000, etc). La défection d'un partenaire et l'empêchement au dernier moment d'un organisateur chargé de la sécurité ont conduit l'organisation à déclarer l'épreuve annulée la veille du départ.

Grosse frustration chez les participants, qui après avoir dû participer à un processus de sélection, préparé leur bateau et potassé le parcours, voire pris des jours de RTT en vue de l'épreuve, ne se voyaient pas abandonner si près du but. Au final, 11 participants se sont



*Trois bateaux Arwen Marine (une yole de Chester, le Skerry Raid, et le Skerry) devançant mon ilur.*

retrouvés tout de même sur le lieu de rassemblement prévu pour le départ : Marans (en Charente).

Si l'épreuve est bien annulée, certains éléments d'organisation (le bivouac à Boyardville et à Rochefort, les pontons à Rochefort et Marans... ) sont restés ouverts aux navigateurs prêts à partir malgré tout. De plus Gilles Montaubin, concepteur et navigateur du voile-aviron « Brol », et qui connaît très bien les pertuis, est parmi les participants. Autant d'éléments qui facilitent les choses. Au final, l'absence de bateaux de sécurité a paradoxalement permis de retrouver l'esprit d'autonomie qui se voulait le principe de ce raid.

### Le parcours

Lever aux aurores le vendredi 19 juin pour 5 km d'aviron dans le canal de Marans sous une légère brume ; il faut en effet arriver à PM à l'écluse qui n'ouvre qu'une fois par jour. Descente ensuite vers l'île de Ré ; on se regroupe à la bouée des Islattes vers 11h30 où l'on décide de snober la bouée du Bûcheron : on se retrouvera après le passage du pont de l'île de Ré. Toute cette portion du parcours s'établit dans des conditions idéales : vent modéré, grand soleil. L'après midi, direction l'île d'Oléron. On envisage tout d'abord de contourner l'île d'Aix, mais le vent forçant, la flotte coupe au plus court. Le temps que je prenne un ris, la flotte est loin devant moi, et j'ai un peu de mal à la retrouver en filant vers Fort-Boyard. J'arrive dernier et un peu mouillé à Boyardville. On se retrouve tous autour d'une bière puis partageons notre repas avant

de rejoindre nos tentes ou cabanages.

Samedi grasse matinée, nous partons à 9H pour une sortie « de demoiselle », le vent faible de NO ne me permet que d'avancer à 2 nœuds. A la bouée Juliar, les plus rapides décident d'aller à la pêche aux coques sur un banc plus au sud, tandis que les autres coupent au plus court vers l'île Madame et l'estuaire de la Charente. Un peu trop court pour François qui se perd dans les bouchots et casse son puits de dérive. Pour lui, le challenge s'arrêtera là. Didier tente de le remorquer. La flottille se regroupe vers Port des Barques, qu'elle ne quittera qu'une fois rassurée sur sa sécurité. Il ne nous reste plus qu'à remonter la Charente, avec un fort courant de marée favorable, cela se fait sans difficulté. Nous passons sous le pont transbordeur, cotoyons les cabanes de pêche au carrelet et retrouvons Rochefort - sans l'Hermione hélas !

Dimanche commence avec 2 h d'aviron avant que la brise ne se lève ; nous finissons la descente de la Charente en tirant des bords. Regroupement à midi à Port des Barques, puis je passe entre l'île d'Aix et Fouras vers 14h, avant un long bord de près vers La Rochelle. En queue de flottille, à 15h30 je suis travers de la pointe du Chay, et pense arriver aux Minimes en 1h30. Aux abords du phare du bout du monde, j'ai beaucoup de mal à remonter au vent, un courant contraire me fait faire des bords carrés, bref quand j'arrive enfin au port, certains sont déjà partis.

Jean-Marie Chauvet et son équipe sont encore là et tout le monde se promet de repartir l'année prochaine. Il faudra que je fasse des progrès si je veux apparaître en meilleure place au classement !



*La flottille à Boyardville*

### Pour participer

*La date de la prochaine édition n'est pas encore fixée. Elle aura lieu en juin 2016 sur un parcours similaire (infos à venir sur le site <http://www.naviguerleger.com>) La Fédération Voile-Aviron est partenaire du Challenge naviguer léger.*

## Port-Vendres et ses voiles

Par Jean-Patrick Guéritaud

Du 4 au 6 septembre 2015, à l'invitation de l'Association des Anciens Marins et Anciens Combattants de Port-Vendres avait lieu la première Edition de « Port-Vendres et ses Voiles » qui se proposait d'accueillir des embarcations à voile ou à rames traditionnelles provenant de toute la France ou même de l'étranger – l'Espagne est à côté ! Une occasion pour Port-Vendres de proposer un événement à la fois festif et porteur de la riche tradition maritime de la Côte Vermeille.

Trois yoles de Bantry méditerranéennes, une barquette marseillaise et une dizaine de voiliers à gréement latin ou au tiers ont participé à cette manifestation superbement organisée. Un vent trop violent n'a pas permis de découvrir la rade de Port-Vendres et Paulille, mais le vaste plan d'eau du port a permis des évolutions à la voile et à l'aviron devant un public chaleureux. Les trois yoles de Bantry se sont livrées à des régates d'aviron acharnées, et à un concours de manœuvres diverses très animé : slalom sans safran, yole du capitaine, transfert de sac et, innovation infernale : le « mât de beaupré » qui a précipité à l'eau – encore fort bonne – du port les audacieux concurrents.

Le repas des équipages réunissait le samedi soir les marins et leurs hôtes autour d'un savoureux barbecue ponctué par un superbe feu d'artifice, avant de poursuivre la soirée en musique jusque tard dans la nuit.

Une première Edition qui laisse à tous les participants le souvenir d'un accueil très chaleureux dans un site d'exception. Un grand merci à tous les bénévoles et chapeau Manu\* ! A la prochaine !

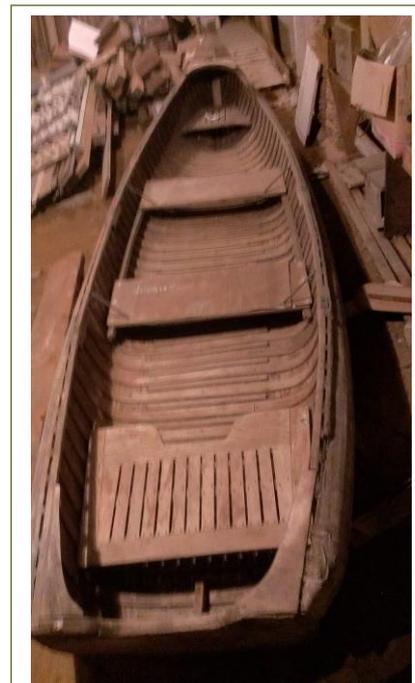
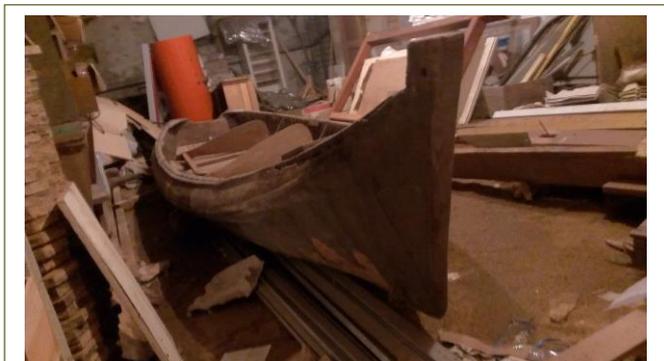
*\* NDLR : il s'agit d'Emmanuel Houssard, à l'origine de l'évènement. Cette manifestation a reçu le soutien financier de la FVA.*



*Barquettes et Yole de Bantry dans le port de Port-Vendres*

## AU COURRIER : Quel est ce bateau ?

Au sein de notre association, Les « Courealeurs Trembladais », nous nous occupons de vieux gréements. Nous venons de restaurer et de remettre à l'eau un sloop ostrécicole de 1936 en juin 2015. Le virus de la restauration nous a pris et l'un de nos adhérents possède un voile aviron dont les photos sont en pièces jointes. Je voudrais savoir si vous pourriez me donner son origine. Elle mesure 5 m sur 1.40, possède quatre rames et un mât sûrement avec une voile au tiers mais nous n'avons ni le mât ni la voile. D'après un contact il semblerait que ce voile aviron soit âgé de cinquante à soixante ans et cela fait vingt ans qu'il est au sec. En espérant que vous allez pouvoir me donner quelques renseignements pour pouvoir faire une restauration digne de ce nom !



Gilles Trolet, [gilles.trolet@orange.fr](mailto:gilles.trolet@orange.fr) secrétaire  
Les Courealeurs Trembladais, 1 bd Pasteur, 17390 La Tremblade

## Agenda

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

### Au nord et à l'ouest :

- CA FVA (Maison de la Bretagne, 8 rue de l'arrivée, Paris 15ème, M° Montparnasse, 5 décembre, 13H30) 
- AG FVA (CISP 6 av M. Ravel, Paris 12ème, 6 Décembre, 9H, salle Santerre) 
- Stage de fabrication d'espars (Poses, mars 2016) 
- Rassemblement Arwen-Marine (lac Orient, 22-24 avril)
- Villaine en fête (La Roche Bernard, 5-8 mai 2016)
- Sail Caledonia (Ecosse, 28 mai 2016)
- Route du sable (Châteaulin, 18 juin 2016)
- Challenge Naviguer Léger (Pertuis charentais, juin)

- Brest 2016 (13 juillet 2016)
- Temps fête sur Douarnenez (19 juillet 2016)
- Atlantic Challenge (Roskilde, DK, 18-23 juillet 2016)
- La Seine aux marins (Poses, juillet) 
- 30 ans des Rendez-vous de l'Erdre (Nantes, fin août)

### Au Sud et à l'est :

- Vogalonga (Venise, 15 mai 2016)
- Voiles d'en haut (Serre-Ponçon, juillet 2016)
- Rencontres des bateaux en bois et autres instruments à vent (Le Tourne, juillet 2016)

## Comment adhérer à la FVA

*Les adhésions 2015-2016 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 2015-2016 est de (22+13) € pour le capitaine et 13€ (licence) pour ses matelots.

**Association** : la cotisation est de 60 € à compléter d'une licence de 13€ par membre.

Licences temporaires, membres bienfaiteurs : nous consulter

A renvoyer au trésorier : JP Guéritaud -7 rue Aldebert - 13006 MARSEILLE [jp.gueritaud@gmail.com](mailto:jp.gueritaud@gmail.com)

## Comment recevoir / ne plus recevoir ce bulletin

**Abonnement** : envoyez un mail à [federation.voileaviron@gmail.com](mailto: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](http://voileaviron.org) federation.voileaviron@gmail.com Tel : 06 64 78 70 42 (Président)

Ont participé à ce numéro : JP CHIROUZE - JP-GUERITAUD - C.JOURDON - E.MAILLY

Crédit Photos : JP CHIROUZE (p8-9) - JP GUERITAUD (p1g, 11h) - C.JOURDON (p2-3) - E.MAILLY (p1d,4,10) - G.TROLET(p11 b).