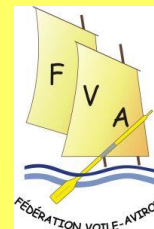


Le Bulletin de la Fédération Voile-Aviron

CARNET DE BORD



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

Dans ce numéro

NOS ACTIONS

- Edito	1
- La voile autrement, une initiative de la FVA	1
- Stage de formation Equipiers et CDB à Damgan	3
- Stage de formation à Villefranche/mer	4

RANDONNEES NAUTIQUES

- L'Odét en 1 jour	5
- l'Aulne en 5 jours	6

REPORTAGES

- Challenge Naviguer Léger	8
----------------------------	---

AGENDA

Bulletin d'adhésion	11
---------------------	----

« La Voile Autrement », une initiative de la Fédération Voile-Aviron

Par François Vivier fr@vivierboats.com

Le présent document est l'ébauche d'un texte dont l'objet est d'abord de faire connaître, au sein de la FVA mais aussi vis-à-vis des sympathisants du mouvement voile-aviron, le contenu de l'initiative proposée. Il a été établi sur la base de la première réunion du groupe de travail qui a été constitué et des échanges qui s'en sont suivis.

Le nom "la voile autrement" est à ce stade une proposition qui reste à valider.

Edito

Par E.MAILLY

LA FVA a pour vocation de rassembler les pratiquants de tous les voile-aviron, que ce soit des embarcations en équipage comme des voile-aviron individuels. Force est de constater néanmoins que nous avons du mal à fédérer ces derniers. De ce fait, nous avons mis en place un groupe de travail, sous la houlette de François Vivier, pour recueillir les attentes, sélectionner celles auxquelles nous pouvons répondre, et mettre en place les actions pour cela. Nous avons également élaboré un sondage destiné aux pratiquants individuels, auquel nous vous proposons de répondre (voir ci-dessous).

Dans l'article joint, François a fait une synthèse de nos premières réflexions, auxquelles vous pouvez réagir ou contribuer.

Proposer des itinéraires nautiques nous paraît être une première réponse à vos attentes, nous le faisons dans ce numéro sous la forme de récit, en attendant une mise en forme plus facile à partager sur laquelle nous travaillons.

Bon vent à tous !

**Pratiquants individuels, faites connaître
vos attentes !**

Répondez à notre sondage :

<http://goo.gl/forms/LWgZyNaeK1eKRu12>

Je le fais maintenant ! demain j'aurai oublié !

Qu'est-ce que la "voile-aviron" ?

La navigation "voile-aviron" a été introduite en France dans les années 1980. Le principe est simple, utiliser un bateau pouvant être propulsé aussi bien à la voile qu'à l'aviron. Rien de neuf à cela. Avant l'apparition des moteurs, tout voilier avait besoin de se déhaler quand le vent manque et les petits bateaux avaient tous des avirons prêts à servir. Les bateaux voile-aviron se caractérisent par une grande polyvalence. Ils peuvent aller partout, dans des rivières resserrées comme en pleine mer. Leur gréement traditionnel est facilement démontable. Ils sont petits donc transportables pour être mis à l'eau sur toute cale inclinée et même une plage pour les plus légers. Ils ont rencontré un très fort engouement. Plus de 200 voile-aviron ont participé à la dernière "semaine du golfe du Morbihan". Plusieurs associations contribuent au développement de cette pratique et la Fédération voile-aviron (FVA) a pour objet d'en coordonner les efforts.

L'initiative "la voile autrement", pourquoi ?

La navigation voile-aviron constitue une sorte de réponse idéale à la tendance actuelle de la voile, faisant appel à des bateaux de croisière de plus en plus grands, complexes, chers, passant le plus clair de leur temps amarrés dans une marina. Le voile-aviron, c'est le bateau plaisir par excellence, l'application à la voile du principe "small is beautiful". Beaucoup de ces bateaux sont d'ailleurs construits par des amateurs dans leur garage, ce qui renforce le caractère affirmé et militant de ces bateaux. Consciente du caractère un peu élitiste de cette pratique, où en particulier les avirons sont censés se substituer aux moteurs, la FVA lance une initiative, « la voile autrement », qui consiste simplement à diffuser l'état d'esprit de la voile-aviron,

mais de l'ouvrir à une plus grande variété de voiliers et y attirer un nombre croissant de pratiquants.

L'esprit de "la voile autrement"

Il porte à la fois sur l'état d'esprit des pratiquants et la nature des bateaux, l'un pouvant compenser l'autre. Voici une liste de critères qui permettent de s'en faire une idée, sachant que c'est une adhésion à la majorité d'entre-eux qui constitue l'esprit de "la voile autrement":

- ✓ Utiliser avirons ou godille de préférence au moteur hors-bord.
- ✓ Adopter des bateaux transportables que l'on peut mettre à l'eau facilement, de préférence sur une cale inclinée. Contribuer ainsi à stopper le bétonnage du littoral.
- ✓ Préférer un gréement facilement démontable, le must étant de pouvoir démâter en mer pour une marche efficace à l'aviron. Découvrir et apprécier les gréements traditionnels (au tiers, à livarde, latin, à corne...), dont les mâts et espars sont à peine plus longs que la coque.
- ✓ Acquérir du "sens marin", aptitude à être préparé à faire face en autonomie à tous les aléas de la navigation. Savoir tirer le meilleur de son bateau. Noter que la formation est un enjeu majeur de l'avenir de la navigation de plaisance dans notre pays.
- ✓ Naviguer autrement en découvrant la randonnée nautique et le raid, la navigation fluviale comme le simple plaisir d'une navigation familiale. Participer à des navigations à plusieurs, organiser des rassemblements conviviaux. Pratiquer la régata dans un esprit amical.
- ✓ Apprécier la convivialité d'un bateau ouvert, sans pour autant exclure les petits bateaux à cabine qui permettent une croisière au plus près du littoral.
- ✓ Respecter l'environnement maritime, fluvial et lacustre. Savoir le découvrir et en apprécier la beauté sans le dégrader en aucune façon, y compris par le bruit.
- ✓ Être les acteurs d'une tradition maritime qui est un élément essentiel du patrimoine de l'humanité. La dimension culturelle fait partie du projet de la voile autrement.
- ✓ Donner de l'importance au "beau". Aimer les bateaux qui ont une âme. Apprécier une belle construction en bois qui soit elle-même le fruit d'un savoir-faire qui doit vivre.

On le voit, l'esprit de la voile autrement n'est pas de rester enfermé dans une définition stricte, mais de faire progressivement adhérer de plus en plus de pratiquants à cet esprit avec des bateaux adaptés tant à cet esprit qu'à sa zone de navigation et aux inévitables contraintes de la vie d'aujourd'hui.

Combien de bateaux ?

En croisant différentes sources, on estime qu'il y a un petit millier de voile-aviron au sens strict en France. D'ailleurs il y avait environ 300 voile-aviron (y compris

voiles de Bantry) inscrits à la semaine du Golfe 2015. L'initiative "la voile autrement" permet d'y adjoindre un grand nombre d'autres bateaux dont nous donnons ici une liste bien loin d'être limitative : misainiers, petits cotres traditionnels et voiles latines, anciennes séries de plaisance, créations nouvelles adaptées à la construction amateur comme à la construction professionnelle, sans limite de matériaux. C'est alors plusieurs milliers de bateaux qui permettent la "voile autrement" avec l'ambition de voir cette flottille se développer au fil des ans et de rapprocher des pratiquants bien souvent isolés les uns des autres. Le mouvement se veut tourné vers l'avenir, la tradition étant là pour l'enrichir.

Quelles actions à mener ?

Pour atteindre cet objectif de développement, la FVA met en œuvre les moyens suivants, qui pourront se compléter et s'améliorer au fil du temps. Il est clair que "la voile autrement" ne se développera qu'à la condition qu'un nombre croissant de personnes s'y investissent. C'est notre aptitude à rassembler et mettre en route des bénévoles qui permettra d'atteindre un niveau ambitieux de nos objectifs.

- ✓ Restructurer le site internet de la FVA pour y faire place à l'initiative de « la voile autrement ». Rendre le site compatible smartphone et tablettes.
- ✓ Mettre en commun le maximum de listes pour constituer un fichier de pratiquants/sympathisants "voile autrement" distinct des membres de la FVA. Préparer aussi une liste des bateaux.
- ✓ Lancer un forum, se substituant aux forums existants et devenus inopérants, en utilisant des outils modernes associant le concept de forum à celui de réseau social. En particulier, le forum doit permettre et encourager les navigations à plusieurs bateaux. Ajouter une fonctionnalité de newsletter et tout autre moyen permettant de faire connaître l'initiative. Inclure aussi une bourse des équipiers.
- ✓ Établir un modèle de guide de navigation (déjà fait), rédiger de telles fiches ayant pour objet de favoriser les randonnées intéressantes et les mettre sur le site internet. Faire un appel pour que d'autres fiches soient établies. Un inventaire descriptif des cales de mise à l'eau est aussi à établir.
- ✓ Inviter les associations membres de la FVA à s'associer à cette initiative. Organiser une réunion des présidents d'associations à cette fin.
- ✓ Mettre en ligne tout document utile sur le site internet, à commencer par le "manuel du petit yoleur" déjà établi par la FVA : programme d'événements à venir, liens utiles, informations techniques, sécurité... Y inclure l'organisation de stages de formation de toutes natures.
- ✓ Lorsqu'un nombre suffisant d'actions préalables auront été réalisées, lancer une campagne de communication aussi large que possible pour faire connaître l'initiative.
- ✓ Réviser, suivant les besoins, les statuts de la FVA.

Stage de formation équipiers et CDB- Kerooyal/Damgan

Par F.Mouchy

Le Yoling Club de Peillac a organisé son premier stage de formation en yole de Ness. Il s'est déroulé les 10 et 11 octobre 2015. Onze stagiaires et deux formateurs se sont retrouvés à Damgan (56) pour embarquer sur Yolande et Civelle, deux yoles de Ness (voile aviron de moins de 7m). Cette session a été ouverte aux adhérents de l'association et à un adhérent du Défi du Traict.

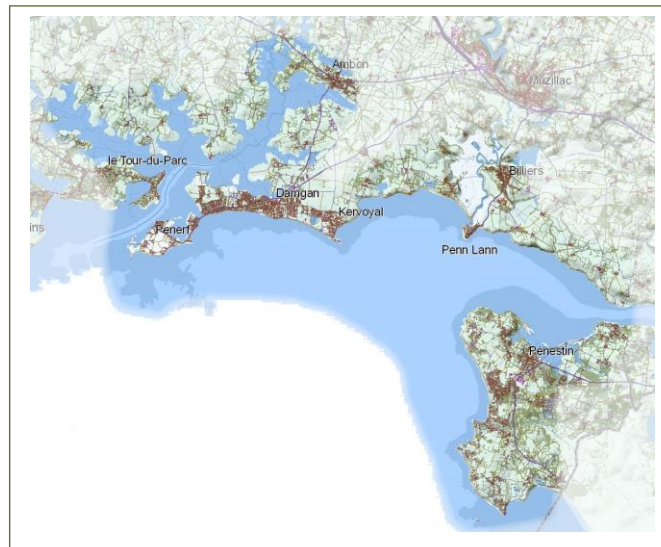
Les objectifs de cette session de formation ont été de :

- Évaluer les compétences acquises des équipiers et des chefs de bord
- Parfaire certaines pratiques
- Valider les compétences

Nous avons choisi l'Anse de Kerooyal à Damgan car il s'agit de notre lieu d'entraînement habituel. En effet, Peillac n'est distant que d'une quarantaine de kilomètres. Cette anse est équipée d'une cale accessible, gratuite, avec un parking. La navigation peut alors s'effectuer entre Kerooyal, Pénestin et l'île Dumet. Les fonds sont réguliers sablonneux et vaseux et l'accès à plusieurs plages et autres cales est important : Penn Lann en Billiers, Pénestin, Mesquer, Pénerf, Ile Dumet. Les vents sont régulièrement orientés Ouest à Sud-Ouest.



Samedi 10 octobre, vers 10h, sur la cale, Yolande et Civelle sont préparées. L'accent est mis sur la sécurité lors de la mise à l'eau et la préparation des matériels indispensables à la navigation. Les bateaux sont mis à l'eau et grées par les stagiaires. L'appareillage à 6 par bateau a lieu et quelques manœuvres à l'aviron permettent aux stagiaires encadrés par Alexandre Aubert et Frédéric Mouchy de rejoindre une zone dégagée. À l'est de la zone d'entraînement se trouvent beaucoup de bouchots et gênent les manœuvres. Un vent de force 3 à 4 souffle plein Est : c'est rare et plutôt intéressant pour l'exercice. Le ciel est dégagé et la température est d'environ 15°C. Les deux équipages ont tiré des bords entre la basse de Pénestin et la basse de Kerooyal. Les équipiers ont pu tourner entre l'écoute, le pied de mât et la brigade avant. Certains ont pris la barre et ont pu s'entraîner aux gambeyages. Quelques exercices d'homme à la mer ont été réalisés avec plus ou moins de succès.



L'anse de Kerooyal, Damgan, Morbihan a servi de cadre à ce stage de formation sur yole de Ness organisé par le Yoling Club de Peillac.

Après un pique-nique sur la plage, l'après-midi fut consacré aux virements de bords sur un parcours en triangle (3 bouées mouillées). Là encore, les équipiers tournent sur les postes. En fin d'après-midi, les yoles ont été mises sur remorque et nous avons pu reprendre l'exercice de la cale en sécurité. Ensuite, de 18h30 à 19h, les stagiaires se sont retrouvés pour compléter un document d'auto évaluation. En plus de ce document, les stagiaires ont pu revoir la formation théorique avec un Manuel rédigé à cette occasion. Ces documents ont été repris par Alex et Fred pour expliquer les situations observées dans la journée : ce moment fut très apprécié. En effet, lors de sessions d'entraînement ou lors de navigations normales, nous revenons rarement sur les pratiques observées, les erreurs commises ou les belles manœuvres. Nous avons ensuite échangé sur quelques points : connaissances du bateau, le balisage, les nœuds, les routes, les manœuvres et la réglementation.

La soirée fut ensuite conviviale : apéritif, repas et nuit ont été passés à terre non loin de la cale.

Dimanche 11 octobre, le programme fut sensiblement identique avec un parcours à 2 bouées : les virements ont été nombreux. De 9h30 à 12h30, les équipiers ont été évalués en pratique à bord. Ensuite, de 14h à 17h30 ce sont les chefs de bord qui ont été évalués.

Tous les stagiaires furent ravis de leur expérience. Ces moments de navigation explicitée sont rares.

Le Yoling Club de Peillac tient à remercier les stagiaires (Neness, Sylvain, Milly, Marine, Amélie, Eduard, Louise, Julie, Hélène, Jean Marie, Guillaume), Alain et Yvonne pour leur accueil et la FVA pour son appui.

Un stage similaire sera organisé les 8-9 octobre 2016. Il sera ouvert aux personnes naviguant en Voile Aviron de moins de 7m et plus particulièrement en yoles de Ness.

L'album photo complet sur : <https://flic.kr/s/aHskmthU63>

Contacts : yoling.club@gmail.com
www.yolingclub.fr



Stage de formation à Villefranche sur mer

Par Jean-Patrick Guéritaud

A la demande de l'association « Une yole pour Villefranche », un stage de formation équipier et Chef de Bord a été organisé sur le WE du 24-25 Octobre 2015.

La yole de Bantry *Laissa Ana* navigue beaucoup dans la belle rade de Villefranche, mais le plus souvent à l'aviron, le Chef de Bord compétent à la voile n'étant plus disponible. Les équipiers ayant des conceptions très différentes des manœuvres à la voile, il y avait une très forte demande de clarification et d'explications. Il a donc été convenu d'organiser un stage de formation, sans validation de compétences, afin de former un équipage à la manœuvre de la yole de Bantry à la voile.

Ce stage a concerné 11 équipiers, tous déjà amarqués sur la yole. Il était encadré par Jean-Patrick Guéritaud, formateur FVA. Il était structuré autour d'une formation Equipier sur le samedi et une formation Chef de Bord le dimanche. A chaque fois, la matinée était consacrée à une formation théorique. Après un repas convivial sur la magnifique terrasse des Voutes surplombant la Vieille Darse et la rade de Villefranche, l'après-midi était dédiée à la mise en pratique à la voile, suivie d'un débriefing.



Les manœuvres à la voile en pratique l

Le samedi, à l'aide de présentations vidéo appuyées par des démonstrations sur maquette, la mécanique de fonctionnement de la yole sous voile a été complètement analysée et les différentes options discutées en détail. Une présentation de l'interaction entre le relief côtier et le vent a aussi été explicitée.

L'après-midi, après une révision en détail du gréement des voiles et quelques conseils de modifications, une météo idéale a permis de réaliser de nombreuses manœuvres qui ont été enregistrées sur GPS pour analyse en débriefing le soir. Cet outil précieux permet de visualiser très précisément les déplacements du bateau, ce qui met en évidence les avantages et inconvénients de chaque option de manœuvre.



Explication des manœuvres à l'écran et à l'aide d'une maquette

La journée du dimanche été consacrée à la formation Chefs de Bord : responsabilité, armement de sécurité et procédures d'urgence.

En navigation l'après-midi, l'accent a été mis sur la coordination de l'équipage, la pertinence et la clarté des ordres et les questions de veille météo et anticollision.

Ce stage a permis à tout l'équipage « de base » de la yole d'acquiescer plus de confiance en soi, une meilleure compréhension du comportement du bateau et une « check-list » claire des actions à entreprendre pour chaque manœuvre. Il a fourni à Christine, navigatrice expérimentée par ailleurs, les bases spécifiques de la manœuvre de la yole et du rôle du CdB qui lui permettent désormais d'assumer sans appréhension la responsabilité de la navigation à la voile sur la yole.

Au final, ce stage a été, de l'avis de tous les stagiaires, un grand succès.

Accessoirement, la chaleur de l'accueil, la convivialité, ainsi que la beauté du site, en ont fait un très beau WE pour le formateur !!



Un moment bien sympathique

Par Jean-Paul Chirouze

Introduction

Si les côtes bretonnes n'ont plus de secret pour la plupart des abonnés au « Carnet de bord », les voies navigables qui traversent l'Argoat sont peut-être moins connues... D'où cet article pour partager le plaisir que nous avons eu à parcourir ces voies d'eau sur notre Alose1 (c'est le nom que nous avons donné à notre Norseboat 17,5 ; voir : <http://www.norseboat.fr>), dans l'idée qu'un « voile-aviron » permettait toutes les fantaisies entre eau salée (où les distances sont comptées en milles marins) et eau douce (où les distances sont comptées en kilomètres !!!) !

Du plus court au plus long, voici donc quelques infos sur trois navigations de l'Armor à l'Argoat:

- L'Odet en un jour
- L'Aulne en cinq jours
- De la Vilaine à la Rance en dix jours (dans notre prochain numéro)

L'Odet en 1 jour

Inutile de présenter l'Odet, voie d'accès historique au port de Quimper : voir <http://www.quimper-tourisme.com/fr/quimper-et-son-pays/ville-maritime/lodet-la-plus-belle-riviere-de-france.html> C'est l'Odet maritime que nous souhaitons découvrir.

En « amuse-gueule » nous avons profité de la camaraderie du club d'aviron de Quimper qui nous a prêté un « double scull », pour faire notre première exploration en faisant le tour de la Baie de Kerogan, et en allant au fond de l'anse de Toulven, véritable havre de paix...

Puis nous avons mis à l'eau l'Alose pour notre descente vers Bénodet.

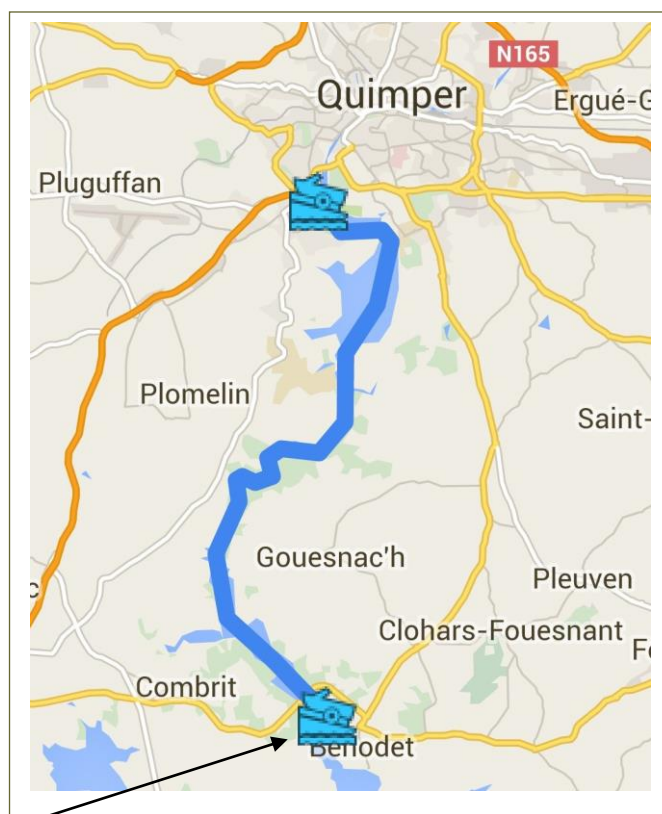
Le seul point un peu délicat (comme souvent) était la question de la mise à l'eau.

Nous avons utilisé la « cale neuve » située en rive droite de l'Odet, à la sortie de Quimper.

Coordonnées GPS : 47°58'39.0"N et 4°07'05.3"

Cette cale est facile d'accès et permet le parking de la voiture sur place. De là, en choisissant bien sûr le bon jour et la bonne heure pour descendre avec le jusant (!), très belle balade le long des 9 miles de l'Odet maritime, via les gorges des « vire-courts », au milieu de paysages magnifiques (forêt et riches demeures historiques). Au passage, coup de chapeau à la mémoire de Tabarly...

Pour « sortir », on a le choix entre Bénodet et Port



Marine. Pour ce qui nous concerne, nous avons utilisé la cale du port de Bénodet/Penfoul (aux pieds de la capitainerie, à côté du poste à carburants). Puis retour vers Quimper tout proche (un petit coup de stop !).

Bilan : très jolie balade, très facile si l'on suit le courant !

Le port de Bénodet. Cale commode.

L'Aulne en 5 jours

Pour qui, comme moi, ne connaît pas bien le secteur, je recommande de faire cette « exploration » de l'Aulne en deux étapes de nature distinctes : la partie « maritime » et l' « Aulne canalisée », celle-ci constituant l'extrémité occidentale de la liaison navigable Nantes-Brest.

L'Aulne maritime

Le moyen le plus sympa de découvrir l'Aulne maritime est de participer à la « Route du Sable » ! Vous trouverez tous les renseignements sur la route du sable sur le site http://www.antreizh.fr/crbst_14.html et toutes les informations pour naviguer sur l'Aulne maritime sur l'excellent site <http://www.antreizh.fr/>.

Ce rassemblement (en général à la mi-juin) propose de remonter, sur deux jours, l'embouchure de l'Aulne depuis Trégarvan, jusqu'au premier bief de l'Aulne canalisée, de Port Launay à Châteaulin.

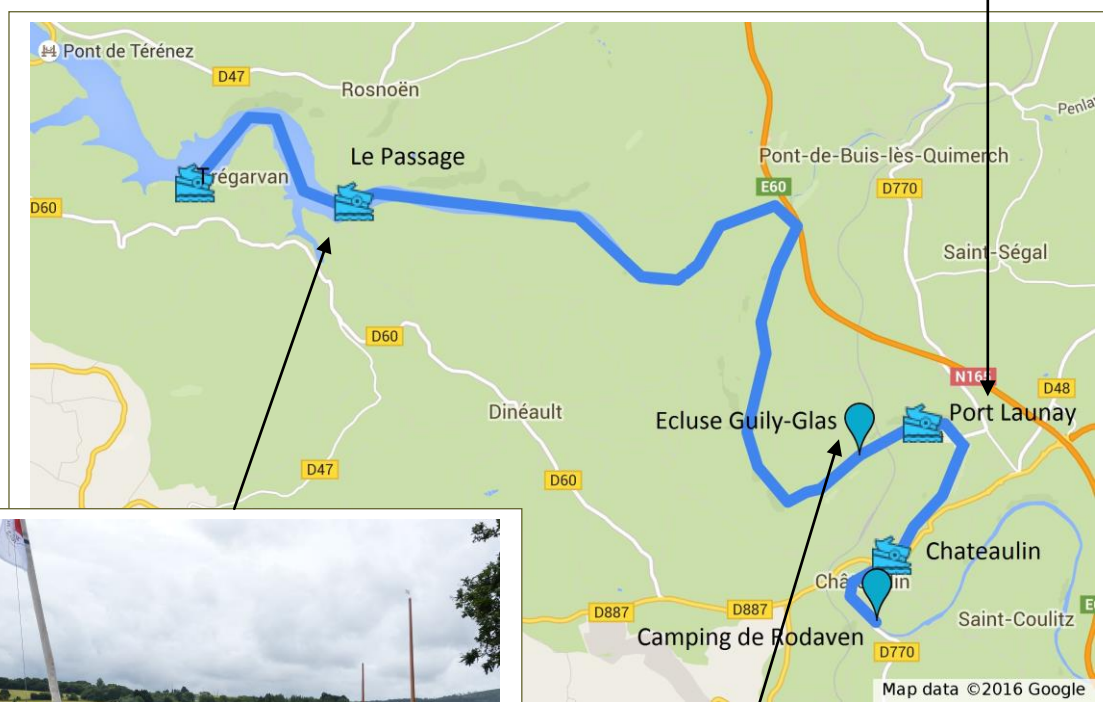
Vous aurez ainsi la possibilité de découvrir un estuaire encore protégé, puis le début de la partie canalisée qui

fit la richesse de Châteaulin, et Port Launay, au milieu d'une magnifique flottille de voiles-avirons et bateaux de travail.

Et puis, surtout si vous n'êtes pas « du coin », vous pourrez découvrir et apprendre une bonne partie du répertoire des chansons de marins ! La soirée du samedi à Port Launay vous ravira...



Port-Launay



L'Aulne maritime, le théâtre de la « route du sable ».



La cale du Passage (côté nord)



L'écluse de Guily-Glas pendant la route du sable

L'Aulne canalisée

Finie la chaude ambiance « maritime », place à la découverte du « canal de Nantes à Brest »... La première chose à savoir est que cette partie de l'Aulne est gérée comme le reste du « canal », et relève donc de la responsabilité des collectivités « Région Bretagne » et « Syndicat Mixte de l'Aulne et l'Hyères ».

Nous pensions démarrer vers Port de Carhaix, mais cela s'est avéré délicat (pas de cale, et tronçon du canal très étroit).

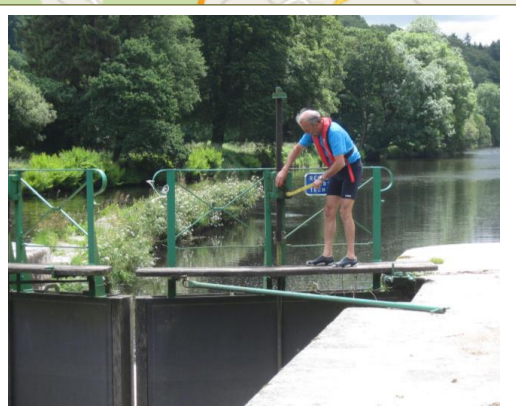
Nous avons finalement décidé de partir de Pont Triffen (GPS : 48.218612N, -3.704039W), qui se trouve être le point de confluence entre l'Aulne (qui n'est navigable qu'à partir de ce point) et de l'Hyères (petite rivière empruntée par le canal de Nantes à Brest). La cale de Pont-Triffen est petite mais accessible. Et nous voilà partis pour 26 écluses, et environ 60 km de descente!

Précision utile : ces écluses ne sont ni gardées, ni manœuvrées par les gestionnaires du canal ; à chacun de faire ses manœuvres, ce qui suppose de disposer d'une pièce essentielle : la clé-manivelle !!! Celle-ci est disponible au bureau du SMATAH de Châteaulin où l'on doit se déclarer avant la descente.

Pour plus d'infos pratiques, consulter

- <http://canauxdebretagne.org> notamment pour leurs guides des canaux de Bretagne, le [guide d'accueil du plaisancier en finistère](#) et la liste des cales de mises à l'eau.
- Le site du Syndicat Mixte d'Aménagement Touristique de l'Aulne et de l'Hyères <http://www.smatah.fr>

La cale de Pont Triffen, petite mais accessible.



Manœuvre en libre et ... en tenue de travail !

Nous avons fait la descente jusqu'à Châteaulin en deux jours et demi, sachant que chaque manœuvre d'écluse prend environ 20 minutes (et c'est physique !). La balade se déroule dans un cadre magnifique et très calme (quand nous avons fait la descente, dans la foulée de la Route du Sable, et donc à la mi-juin, nous n'avons rencontré aucun bateau de croisière ; et nous étions les premiers de la saison à emprunter les écluses !).

Et la navigation est d'autant plus agréable que nous sommes bien sur une rivière (certes aménagée avec des

écluses), mais pas sur un canal : on sinue gentiment entre prairie et forêt rivulaire.

Le passage à Châteauneuf du Faou appelle évidemment une petite pause-visite.

Et sur deux nuits, on peut se choisir de sympathiques coins à bivouacs !

La « sortie » peut se faire en arrivant à Châteaulin, juste après le camping de Rodaven (camping sympa et bien placé), par une petite cale dite de « Rodaven » ; celle-ci est étroite et son accès par le chemin de halage un peu délicat, mais c'est possible !

Vous avez sinon la possibilité de sortir en aval (voir les cales entre Chateaulin et Port-Launay sur le site d'Antreizh <http://www.antreizh.fr/cales.html#anchor-calescanal>).

Voilà donc un bon programme : deux jours « maritimes » et trois jours « fluviaux » pour découvrir le bassin de l'Aulne !

Challenge Naviguer léger : récit depuis l'arrière-garde

Par Jean-Bernard Forie, skipper de « Plénitude »

Pour participer

Le Challenge Naviguer léger est un parcours de 100 milles à effectuer en autonomie (presque) totale à la voile et aux avirons. La prochaine édition pourrait avoir lieu sur un autre site (infos à venir sur le site <http://www.naviguerleger.com> ou auprès de Gilles Montaubin chantier.mer@orange.fr).

Il est absolument clair que ce raid nautique sur des canots et autres embarcations d'inspirations plutôt traditionnelles s'est d'emblée divisé en deux Challenges, avec d'un côté l'ensemble des participants formant une flotte aux performances homogènes et de l'autre surtout mon brave sharpie gréé de deux voiles à livardes, le PLENITUDE.

Son tirant d'eau dérisoire joint à une raideur à la toile importante et à un volume intérieur me permettant de vivre et dormir à bord sont d'indéniables atouts. En contrepartie cette coque lourde construite en contreplaqué-époxy de 10mm est lente sur l'eau et surtout tape abominablement au près dès qu'elle rencontre un clapot un peu formé.

Départ du Corps de Garde, à Charron, le matin du jeudi 23 juin.

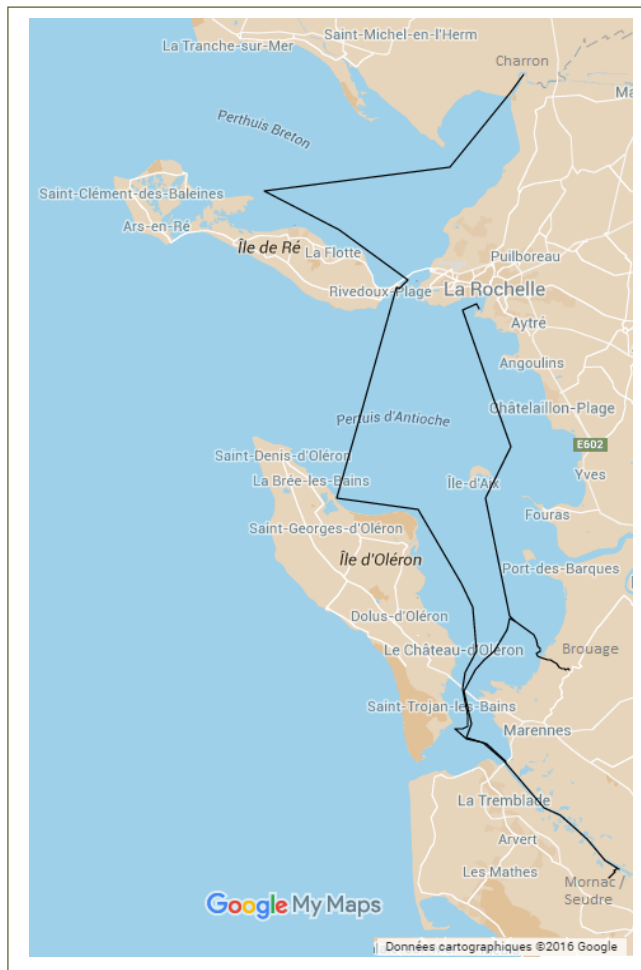
J'établis une seule voile, par prudence, puis, une fois parée la bouée d'atterrissage de la baie de l'Aiguillon, je déploie aussi la voile d'artimon. Vent portant qui refuse progressivement. Cap sur l'île de Ré. Les Islattes, qu'il fallait virer, ne seront reconnues que de loin, la priorité étant maintenant de se hâter de longer la côte de l'île pour rejoindre les autres participants qui pique-niquent aux Sablanceaux.

Surfant gentiment plein vent arrière, les deux voiles tangonnées, je recolte plus ou moins aux derniers du peloton, mais l'arrivée, aux avirons seuls, sur la plage des Sablanceaux, est très laborieuse, ayant à lutter contre le vent du nord qui m'en repousse.

L'après-midi, toutes voiles dehors, je galope à bride abattue en compagnie de toute la flottille vers le port du Douhet, sur l'île d'Oléron. J'aurais pu, comme quelques autres retardataires, arriver peu de temps après les premiers, si le vent n'avait un peu refusé et surtout beaucoup faibli, nous laissant cabrioler sans avancer dans un clapot résiduel déprimant... Et pourtant, tout le monde est parvenu à bon port, finalement. Je me souviendrai longtemps de la saveur de la première gorgée de bière, au bar du port, ce soir-là !

Vendredi 24 juin

Après une escale assez reposante, départ le lendemain matin en direction de Mornac-sur-Seudre. Les voiles multicolores des autres « challengers » rapetissent à l'horizon, au fil des heures. Impavide, je les suis. Je n'en finis pas de doubler la pointe des Saumonards, puis mets le cap sur la tourelle de Juliar. Je ne vois plus aucune voile devant moi. Perplexité : où sont-ils tous passés ? Je les repère enfin à l'ancre dans une petite crique en lisière des parcs à huitres, à hauteur des murailles du Château d'Oléron. Ils y attendent le retour du flot qui doit nous mener à Mornac. Bonne idée ! Un peu de repos me permettra de souffler et de manger un peu. Pour ce qui est de manger je vous recommande les



Le parcours du Challenge : Charron – Le Douhet (Oléron), Le Douhet – Mornac, Mornac – Brouage, Brouage – La Rochelle.

sardines à l'huile « plein vent ». Car le vent n'a nullement molli, et ses rafales soufflent l'huile qui imprègne la chair des sardines, et en disperse les gouttes un peu partout aux alentours à commencer par le pantalon de votre serviteur, les planchers et les voiles...

Coup de trompe : c'est le départ. Toutes voiles dehors encore, nous longeons le banc d'Agnas, puis passons sous le pont d'Oléron. Après, je perds le contact avec les autres bateaux : je me retrouve sur un haut fond, ce qui m'oblige à relever la dérive puis le gouvernail. Je gouverne maintenant avec le long aviron de godille, poussé par un vent de travers (ouest) d'approximativement F4 Beaufort. Le vent forcé, forcé, et je dois réduire.

Subtilité du gréement à livarde ! J'amène les deux balestrons sur les bancs, (divisant la voilure par deux) la partie supérieure de chaque voile se replie sous le vent et je navigue uniquement avec les deux triangles de toile encore utilisables, du point de drisse au point d'écoute, et sans toucher à rien d'autre.

Et c'est ainsi que, passant en diagonale par-dessus le « banc Bourgeois » en me contentant de slalomer entre les piquets des parcs à huitres j'arrive en vue du pont sur la Seudre, dans laquelle je m'engouffre toutes voiles dehors. En effet le vent tombe et je peux regréer les balestrons, ainsi que les tangons.

La remontée de la Seudre a été ponctuée par la rencontre de bancs de mulets en folie qui bondissaient de l'eau par dizaines autour de moi, tombant dans le bateau, se cognant à la coque, aux voiles... Ultime gag, le dernier est venu me frapper au niveau de la mâchoire, avant de retomber à l'eau. Je garde gravée dans ma mémoire l'image de ce mulet énorme, peut-être de 40cm de long, qui a survolé le bateau d'un bord sur l'autre, en un saut impérial, avant de disparaître dans une gerbe d'eau.

Ensuite il a fallu repérer le panneau qui signale l'entrée du chenal de Mornac, et remonter celui-ci à l'aviron, pour pouvoir jouir ensuite des plaisirs de cette belle escale.

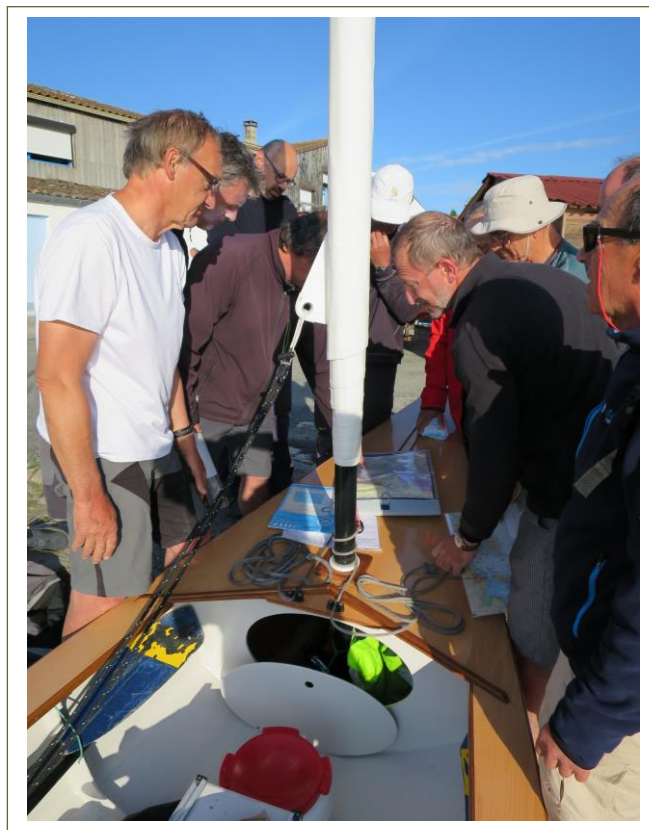


Arrivée aux avirons de Plénitude à Mornac-sur-Seudre.

Samedi 25 juin, étape Mornac-Brouage. La pire journée !

Vent F3 à 4 contraire, vent contre marée levant un clapot désagréable, échouement dans la vase des berges, manques à virer, chalands ostréicoles à éviter, vent instable en direction, parfois... Il m'a fallu cinq éprouvantes heures pour atteindre le pont sur la Seudre (avec l'aide du courant !), et encore plusieurs heures de ce régime pour arriver en vue de la pointe de Gatseau, vers 17H30. Pas de pause repas, pas de repos, que des bords à tirer, des embruns à recevoir, et les « coups de raquette » de la coque qui tape lourdement dans le clapot à subir. Peut-être que c'était une erreur de prendre deux ris dans la grand-voile utilisée seule ce jour-là car il faut de la puissance pour passer dans ce clapot, mais le vent soufflait fort, tout de même.

Le courant de flot est bien établi, les autres participants quittent l'endroit où ils ont passé une grande partie de l'après-midi et me croisent, cap sur Brouage. Je les suis. On peut abattre et, vent de travers, courir grand train vers le pont d'Oléron. Quelques bords plus tard, nous sommes en train de longer le rivage à la recherche de la balise d'entrée du chenal de Brouage. Le clapot est énorme dans cet endroit-là, énorme pour un canot voile-aviron, entendons-nous bien, mais la proximité des fonds creuse encore plus les vagues, dont beaucoup déferlent. Dans ce chahut il faut contrer les embardées, négocier les plus grosses vagues qui arrivent de l'arrière, tout en essayant de suivre l'alignement des piquets qui balisent le chenal. Je percuté un de ces piquets, qui casse net, ensuite j'empanne pour pouvoir continuer de suivre le chenal. Les choses se passent mal, quand la



Briefing sur le bateau de Gilles Montaubin (en tee-shirt blanc) avant le départ de Mornac, le samedi matin.

voile se regonfle à la fin du changement d'amures, en un grand « boum ». Le crochet du balestron dans lequel est engagée la cosse d'empointure pivote en forçant son amarrage, libérant brusquement la voile... Le balestron est éjecté comme un javelot et disparaît dans l'eau aux reflets d'ocre. Me voilà désemparé !

Poussé par le petit triangle de toile qui me reste, puis à l'aviron, je parviens à l'entrée du chenal, puis au port de Brouage. Il a fallu jeter l'ancre en catastrophe pour éviter de s'écraser contre un chaland ostréicole amarré à la rive du chenal, et contre lequel le vent me poussait. En la remontant se déverse à bord un gros paquet de vase grise bien collante... qui s'ajoute à celle d'un ancrage précédent. Les planchers en sont vite horriblement barbouillés, et en plus de l'aspect désolant pour l'esthétique, ils deviennent glissants et dangereux.

Mais j'atteins la cale, après environ 11 heures de navigation continue, dans la belle lumière du soir, où m'attendent des mains fraternelles qui tirent d'une vigoureuse poussée la coque de Plénitude en haut du quai en pente.

Fin des manœuvres. Ce soir il y a dans la citadelle de Brouage une fête médiévale ! Avec ma vareuse de marin et mon bonnet, je pourrais me fondre dans la foule des figurants...

Dimanche 26 juin

« Aujourd'hui, avec Force 2 de prévu, de secteur nord, tu as fini de souffrir ! » celui qui me lance ces propos avec un grand sourire est aussitôt contredit par un autre qui rétorque : « à moins que cela ne finisse avec un F4 de NW, la brise thermique quoi... »



Jean-Bernard prépare son bateau sur les rives vaseuses du chenal de Brouage, en compagnie de Pierre.

Je ne peux qu'être très attentif à la force du vent. En effet j'ai passé les premières heures du jour, avant le départ, à ligaturer deux bambous (tangon et livarde d'artimon) pour en faire une livarde de fortune pour ma grand-voile. A terre, ça semble tenir, reste à voir sur l'eau.

Une fois descendu le chenal à l'aviron, il faut essayer de suivre le balisage des perches plantées de guingois dans la vase. Mais il semble pile dans l'axe du vent ce chenal ! Je préfère alors relever dérive et gouvernail, et, voile haute, cap plein ouest et en dérivant beaucoup, me dégager de la côte. Ça marche, mais en me faisant perdre de la route sous le vent.

Qu'importe, le louvoyage vers La Rochelle commence. Un bord, finalement, m'amène à la pointe de l'île Madame. « Les Palles, disait Gilles Montaubin, tenez-vous soigneusement au large du plateau des Palles ! » au cours du briefing de ce matin. Mais il me semble intéressant de faire exactement l'inverse, et de le raser de près.

En effet, il émerge entièrement à cette heure du jusant, et constitue un écran idéal pour bloquer le clapot qui arrive du Nord-Ouest. Je peux donc tirer des bords sur une mer plate, serrer le vent de près et aller vite. Ensuite, un nouveau saut de puce m'amène jusqu'à la pointe de Coudepont, à l'est de l'île d'Aix. Entre deux parcelles plantées de bouchot à moules, j'y trouve un espace abrité pour venir jeter l'ancre et prendre un ris, car le vent monte.

A la réflexion, j'aurais mieux fait d'en prendre deux...

Je repars. Sitôt quitté l'abri de l'île le clapot devient encore plus épouvantable que ce que j'avais connu les autres jours. Est-ce encore du gros clapot ? Ne serait-ce pas plutôt une mer formée ? La situation est chaotique, il faut barrer à la lame, esquiver des vagues qui se dressent soudain comme des murs, encaisser des chocs liquides qui font déraiser la coque sous le vent sur des plaques d'écume. Je mollis l'écoute de façon à faire déverser le haut de la voile. Je suis anxieux pour les crochets de métal ligaturés aux extrémités des bambous, qui sont trop faibles, je suis anxieux aussi pour les bambous eux-mêmes, qui commencent à grincer « à fendre l'âme ».

Mais ma priorité est de progresser vers la Rochelle dont les célèbres tours deviennent visibles, et surtout de sortir coûte que coûte du chaudron bouillonnant dans lequel je me débats.

Cela aurait pu marcher. Mais le crochet supérieur du balestron se tord et il tombe sur les bancs. La partie supérieure de la voile claque dans le vent dans un bruit de tonnerre. Que faire ?

Je constate, étonnement, que si j'ai perdu 15 à 20° en cap, je continue de progresser à faible vitesse. La côte sous le vent est assez hostile, avec peu d'abris accessibles. L'identification des amers est quasi impossible, tout occupé que je suis à continuer de parer les plus grosses vagues en évitant d'embarquer trop de paquets d'embruns. De plus la marée monte, et un courant semble me rapprocher de la côte, et m'écarter du but.

Je vise la jetée du minuscule port de pêche d'Angoulins, mais le vent et le courant m'en écartent. Je longe un plateau rocheux à fleur d'eau. A sec de toile désormais, agrippé aux avirons, je force le canot à faire tête aux petites déferlantes que la remontée des fonds lance contre le rivage. Il va falloir que je trouve une idée brillante, et vite !!!

Je jette l'ancre dans très peu d'eau, là où les vagues, devenues trop petites, ne déferlent plus. J'essaie de joindre les organisateurs à la VHF, puis au téléphone. Essayez donc de lancer des SMS sur écran tactile, les doigts trempés d'eau salée plus ou moins vaseuse ! En plus le soleil, quoi que bas sur l'horizon, m'éblouit. J'envoie mes messages presque à tâtons...

J'arrive à joindre un ami demeurant à La Rochelle Qu'hommage soit rendu ici à la disponibilité et à la patience sans limite dont il a su faire preuve à cette occasion !

La mer est montée pendant tout ce temps, couvrant les roches d'un peu d'eau. C'est assez pour passer dessus et viser ensuite une plage minuscule, au pied du fort Saint-Jean, où je puisse échouer Plénitude sur un confortable tapis de sable et d'algues.

Sur la plage, un panneau avec un plan. Cela me permet de guider mon ami Vincent jusqu'à moi et informer Gilles Montaubin. Le Challenge s'arrête ici, pour ma part.

La suite de la soirée a été toutefois absolument épique. Après avoir récupéré ma voiture et ma remorque à Charron, il a fallu remettre le bateau sur la remorque, à la nuit tombante, puis faire progresser celle-ci sur le sable mou de la plage (heureusement que Vincent avait pensé à amener deux plaques), monter la pente qui permet de rejoindre le boulevard de la plage à Châtelailon (merci au promeneur anonyme jeune et sportif qui nous a donné le coup de main décisif) et après ramasser tout l'équipement du bateau resté sur la plage pour le ranger dans sa fourgonnette.

Mais ne voilà-t-il pas que les clefs du fourgon tombent de la poche de Vincent. Nous voilà, à tâtons, vers minuit, à les rechercher dans le sable...

Là où l'adversité abonde, les miracles surabondent, n'est-ce pas ? Un éclat de lumière sur du métal attire mon attention, et je les retrouve.

Je pense aux collègues au bureau qui me verront revenir demain avec ma trogne de boucanier brûlée par le soleil et les embruns. Ils me diront « alors, ta sortie en bateau ? », et je répondrai avec un grand sourire : « c'était super ! ».

Agenda

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

Au nord et à l'ouest :

- Brest 2016 (13 juillet)
- Temps fête sur Douarnenez (19 juillet)
- Atlantic Challenge (Roskilde, DK, 18-23 juillet)
- Fête des vieux gréements (Paimpol, 19 août)
- Fête de la mer (Locmariaquer, 20 août)
- 30 ans des Rendez-vous de l'Erdre (Nantes, 25 août)
- Slam on Gent (Gand, BE, 27 août)
- Zinneke trophy (Bruxelles, BE, 10 septembre)
- Régates de Trentemoult (Rezé, 11 septembre)
- Stage de formation Yole de Ness (Damgan, 8 oct) 

Au Sud et à l'est :

- Rencontres des bateaux en bois et autres instruments à vent (Le Tourne, 26 juillet 2016)

Comment adhérer à la FVA

Les adhésions 2015-2016 sont ouvertes.

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

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](http://voileaviron.org) federation.voileaviron@gmail.com Tel : 06 64 78 70 42 (Président)

Ont participé à ce numéro : JP.CHIROUZE - JB.FORIE - JP.GUERITAUD - F.MOUCHY - E.MAILLY - F.VIVIER

Crédit Photos : JP CHIROUZE (p7) - JP GUERITAUD (p4) - F.MOUCHY (p3) - E.MAILLY (p6, 9,10)