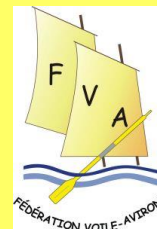


Le Bulletin de la Fédération Voile-Aviron

CARNET DE BORD



Fédération Voile-Aviron, 51 avenue de Villepreux 78340 Les Clayes-sous-Bois, France
<https://voileaviron.org> federation.voileaviron@gmail.com Tel : 06 64 78 70 42 (Président)

Dans ce numéro

LE DOSSIER : NAVIGUER EN FLOTTILLE	
- La randonnée nautique en groupe	1
- Manifestations nautiques : la réglementation	3
- Sens marin et sens des responsabilités	5
- Chroniques d'un raid en roches roses	8
- Deux yoles en rade de Brest	11
AGENDA / ADHESION	14

La randonnée nautique en groupe

ou le plaisir du partage de nos expériences

Par JP Chirouze, animateur du projet Naviguide
 Et Emmanuel Mailly, président FVA

ASSEMBLEE GENERALE FVA

Compte-tenu du confinement lié à la pandémie de covid-19, l'assemblée générale aura lieu en ligne sur skype le 5 décembre 2020 à 14H.

<https://join.skype.com/mcelfs39f9Lf>

Une procédure de vote sécurisé à distance sera mise en place, merci de contacter la FVA au préalable pour pouvoir voter : nous avons besoin de votre adresse email pour vous autoriser à voter (ce sera encore possible le jour même, mais un peu d'anticipation facilite les choses).

Les règles de quorum restent en vigueur, nous avons besoin de votre participation.

A l'évidence, l'année 2020 restera dans nos mémoires comme (entre autres...) l'année de l'annulation de tous les grands rassemblements nautiques (dont la Semaine du Golfe, Brest 2020, et Temps Fêtes à DZ!), et donc des regrets, même si pour la plupart, nous avons pu tout de même faire nos sorties préférées en solitaire. Bien sûr, ce regret n'est rien au regard de toutes les difficultés, ou malheurs, que nous avons pu connaître autour de nous, mais pouvoir remonter sur nos esquifs s'est avéré un excellent remède contre les miasmes et la déprime....

Reste que certains chanceux ont pu se regrouper pour naviguer de concert, que ce soit pour faire le Challenge Naviguer Léger (voir [Chasse-Marée n° 316](#), et le reportage de Viviane), ou pour de simples sorties en petit groupe d'amis.

Les articles qui suivent en témoignent.

D'où l'occasion de faire une sorte de bilan de cette pratique de la « sortie en groupe ».

A écouter le témoignage de ceux qui ont fait ces sorties, l'avis est unanime : sortir en groupe pour une randonnée de un à trois ou quatre jours, c'est l'occasion unique de se lancer dans des sorties un peu plus engagées, ou nouvelles, dans une ambiance des plus



C'est aussi pour ces moments-là qu'on navigue ensemble.

Carnet de bord **LE DOSSIER : NAVIGUER EN FLOTTILLE** Page 2

conviviales et amicales. Mais c'est aussi l'occasion unique d'échanger sur nos expériences personnelles de navigation, ce qui, à l'évidence, est une source d'enrichissement exceptionnelle (mieux que tous les « Guides » !).

Le « sens marin » qui nous est cher (la base du « Naviguer Autrement ») s'acquiert essentiellement par notre propre expérience, mais l'échange entre nous, « sur le tas », de ces expériences est aussi un formidable « booster » du sens marin !

Si cette pratique reste encore confidentielle, c'est sans doute par manque d'initiative encouragée et soutenue, mais aussi, et peut-être surtout, par crainte des contraintes administratives et juridiques qui s'imposent aux « manifestations nautiques », ainsi que par la mesure des risques potentiels en termes de responsabilité pour l'« organisateur ».

La FVA se doit donc de porter ce double message :

- Oui, l'organisation d'une « manifestation nautique » est une affaire sérieuse, et se doit de respecter scrupuleusement les règles administratives qui encadrent ce type d'évènement
- Mais oui, la « sortie en groupe » est une source d'enrichissement du sens marin à promouvoir, à condition que chaque « chef de bord » sache assumer ses responsabilités comme s'il était seul sur l'eau

Les « manifestations nautiques » sont en effet très encadrées réglementairement et nécessitent de respecter des contraintes à la fois générales et locales (VOIR ENCADRE p3).

Bien évidemment, ce sont les consignes et moyens de sécurité (pour les pratiquants, et les spectateurs) qui sont les plus exigeants, et qui doivent être bien mesurés et correctement pris en charge par l'« organisateur » de la manifestation.

Ce sont des obligations génératrices de coûts (la « sécu ») qui souvent rebutent les organisateurs potentiels, et pour autant, ce sont bien des obligations incontournables en termes de responsabilité.

Rappelons à ce titre, que la FVA peut contribuer financièrement à la couverture de ces coûts, dès lors que la manifestation le justifie, et que la structure organisatrice mérite d'être encouragée (étude au cas par cas, sur dossier présentant le projet).

En quoi cette réglementation peut se lire comme non-applicable à un e « sortie en groupe » ?

Une sortie « en groupe » est bien différente d'une « manifestation » :

- Il n'y a pas de spectateurs, ni à terre ni en mer !
- Les conditions de navigation sont strictement les mêmes qu'en navigation seul : pas de dérogation aux règles de navigation et de protection (environnement et priorités de circulation)
- Et surtout il n'y a pas de vrai « organisateur » : ce ne sont ni des « fêtes », ni des régates

En effet, s'il y a souvent une personne qui propose de se retrouver pour une randonnée, elle s'attache à faciliter la venue de quelques « compagnons », en partageant des informations sur les conditions de navigation, mais

laisse aux skippers des autres bateaux l'entière responsabilité de juger des conditions, et des choix, de départ puis de navigation.

Si le fait de naviguer en groupe donne le sentiment d'être plus en sécurité (ce qui est en partie vrai dès lors qu'une assistance d'un autre membre du groupe est souvent possible), à tout instant, chacun doit décider de sa navigation comme il était seul sur l'eau !

On est très heureux d'être en groupe, mais on ne doit absolument pas compter sur les autres !

Ceci étant, un certain nombre de considérations méritent d'être mises en avant, notamment pour tenir compte des conditions dans lesquelles un éventuel accident pourrait intervenir.

Une sortie de groupe, même sans « organisation » au sens administratif, doit se dérouler en ayant à cœur de sécuriser collectivement au maximum le groupe.

Voici les recommandations que le FVA formule :

- Limitier la dimension du groupe : jusqu'à cinq bateaux, voire dix au maximum (selon la nature de la navigation envisagée), une sortie peut se comprendre comme un « regroupement », et pas comme une « manifestation », notamment au regard du risque d'accident en chaîne (voir plus loin), mais au-delà cela peut poser problème.
- Pour celui ou celle qui a pu être l'initiateur du regroupement :
 - bien convenir avec les autres participants, de façon explicite et formelle (grâce par exemple à des échanges par mail¹), que *la responsabilité de chef de bord reste entière pour chaque bateau, et qu'en aucun cas la responsabilité de l'initiateur ne peut être engagée*
 - s'attacher à rappeler à tous les participants que *la participation à la randonnée suppose une parfaite maîtrise par chacun des risques encourus*, et donc des règles de sécurité, en n'hésitant pas par exemple à renvoyer à la lecture du document du **Naviguide** de la FVA relatif à la sécurité (voir le chapitre 3 des Généralités ici : <https://voileaviron.org/itineraires-de-navigation-le-naviguide-de-la-fva/>)
 - Et toujours rappeler aux autres participants qu'en cas de difficulté justifiant de se désolidariser du groupe, cela devra se faire si possible en informant les autres, mais sans que cela ne crée d'obligation aux autres, au-delà de *la seule règle générale de solidarité en mer normalement d'usage*.
- De façon générale, se munir d'une VHF (convenir d'un canal de communication parmi 6, 8, 72 ou 77), en sus des téléphones portables, pour conserver un moyen d'échange entre les membres du groupe et s'informer réciproquement des conditions de navigation
- Enfin, dans le cas où les conditions de navigation viendraient à se dégrader très

¹ Il faut bien avoir en tête que même si le groupe est un groupe d'amis intimes qui se font confiance, en cas d'accident, la mise en jeu des assurances peut donner une nature très juridique aux suites de l'accident !

Carnet de bord LE DOSSIER : NAVIGUER EN FLOTTILLE Page 3

sérieusement, rendant la randonnée plus incertaine, il peut être judicieux de prendre *contact par VHF avec les autorités telle que le CROSS ou le sémaphore du secteur* pour les informer du fait que vous êtes un certain nombre en route, inquiets, et ceci pour anticiper sur les conditions d'une éventuelle future intervention.

vivement à ce que des « regroupements » puissent se mettre en place !

Et d'ailleurs, la FVA se tient prête à jouer le rôle d'intermédiaire pour mettre en relation des personnes qui aimeraient se retrouver pour telle ou telle randonnée.

Sous ces quelques réserves la FVA encourage donc **Avec pourquoi pas la création d'une sorte de « bourse aux regroupements de randonneurs » ?**

L'ORGANISATION D'UNE MANIFESTATION NAUTIQUE : LA REGLEMENTATION

/ !\ Tout ce qui suit est bien sûr hors dispositions spéciales liées à la pandémie de Covid-19, dont nous ne parlons pas ici.

1) EN MER

On se reportera au texte de référence, [l'arrêté du 3 mai 1995](#) relatif aux manifestations nautiques en mer.

Les sites officiels des différents départements (littoraux ou non) ont presque tous une page dédiée à l'organisation de manifestations nautiques, à laquelle vous vous réfèrerez localement.

Exemple : [Finistère](#) - [Morbihan](#) - [Charente-Maritime](#) - [Var](#) - [Hérault](#)

Pour rappel, l'arrêté du 3 mai 1995 précise les points suivants :

Qu'appelle t-on une manifestation nautique ?

Par « manifestation nautique », il faut entendre toute activité exercée dans les eaux maritimes et susceptible d'appeler des mesures particulières d'organisation et d'encadrement en vue d'assurer la sécurité des participants et des spectateurs. Il peut s'agir de régates, de fêtes de la mer, de compétitions (natation, navires à voiles), de défis individuels, de courses de jet ski, de concours de pêche etc....

Le cadre est donc très large, et susceptible d'interprétations : à partir de combien de bateaux est-il justifié d'organiser la sécurité des participants ? Le texte ne le précise pas.

Qui organise ?

Toute manifestation nautique doit être le fait d'un organisateur unique et dûment identifié, qui sera responsable de la préparation, du déroulement, de la surveillance et de la sécurité de la manifestation. Pour cela, il doit disposer de moyens nautiques et de communication permettant une surveillance efficace et continue de la manifestation. Les manifestations nautiques doivent être organisées de telle sorte qu'elles soient compatibles avec la sécurité et les intérêts de tous les usagers. L'organisateur doit mettre en place, du début de l'épreuve à l'arrivée du dernier participant, une structure opérationnelle qui est le correspondant permanent du CROSS géographiquement compétent. Il doit être en mesure de suspendre ou d'annuler la manifestation si les conditions dans lesquelles elle s'engage ou se déroule ne présentent pas toutes les garanties de sécurité souhaitables.

Comment faire ?

Toute manifestation doit faire l'objet d'une déclaration préalable auprès de votre direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) ou de sa Délégation à la Mer et au Littoral (DML)

- *au moins quinze jours avant la date prévue (certaines préfectures imposent 2 mois systématiquement)*
- *au moins deux mois avant :*
 - o *dans le cas des manifestations nécessitant une dérogation aux règlements en vigueur ou des mesures de police particulières.*
 - o *Et si cette déclaration doit s'accompagner, selon la localisation et le type de manifestation nautique, d'une évaluation des incidences Natura 2000 (en application du 1° ou du 2° du III de l'article L.414-4 du code de l'environnement). Voir www.natura2000.fr. Renseignez-vous sur le site de votre*

Carnet de bord LE DOSSIER : NAVIGUER EN FLOTTILLE Page 4

préfecture, une notice d'évaluation préalable des incidences Natura 2000 peut vous être proposée. En Charente Maritime, l'évaluation Natura 2000 s'impose par exemple si la manifestation comporte plus de 20 navires à moteur.

- pour les manifestations nautiques d'engins non immatriculés (compétitions de surf ou de planches à voile...) et de natation se déroulant dans la bande côtière des trois cents mètres, l'organisateur doit adresser la déclaration préalable au maire.
- Le formulaire de déclaration de manifestation nautique (format pdf) est à télécharger sur le site de la préfecture de votre département, il varie d'un département à l'autre.

La procédure se termine par la délivrance systématique à l'organisateur, d'un accusé de réception de déclaration de manifestation nautique. Il peut s'accompagner si nécessaire d'observations ou de prescriptions particulières :

- soit de la DDTM du lieu de départ
- soit de la préfecture maritime si l'organisation de la manifestation nautique nécessite des mesures administratives particulières.

2) EN EAUX FLUVIALES ET INTERIEURES

On se reportera au document officiel : [article R 4241-38 du code des transports](#).

NB : "Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe le fait : [...] 8° D'organiser un rassemblement de bateaux sans une autorisation délivrée conformément à l'article R. 4241-38 ou en ne respectant pas les conditions de cette autorisation".

On trouvera des informations sur le site du Ministère du Développement Durable consacré au transport fluvial : <http://www.fluvial.developpement-durable.gouv.fr/obtenir-une-autorisation-de-manifestation-nautique-r69.html>

Les sites officiels des différents départements intérieurs concernés proposent eux aussi une page dédiée à l'organisation de manifestations nautiques, à laquelle vous vous réfèrerez localement.

Exemple : [Maine et Loire](#) - [Vienne](#) - [Paris](#) - [Marne](#) - [Charente-Maritime \(eaux intérieures\)](#)

La définition d'une manifestation nautique et les responsabilités des organisateurs ne change pas. En revanche le processus est un peu différent :

- Toute manifestation doit faire l'objet d'une déclaration préalable auprès de la Direction Départementale des Territoires de son département au moins 2 mois avant la date prévue (parfois 3) , en remplissant un [formulaire CERFA n°15030*01](#) (demande d'autorisation de manifestation sportive, fête nautique ou autres concentrations de bateaux susceptibles d'entraver la navigation fluviale) à compléter de divers documents (plans, etc).
- Avant le dépôt de la demande, l'organisateur de la manifestation est invité à se renseigner auprès de Voies Navigables de France www.vnf.fr (pour le domaine confié à cet établissement) ou du gestionnaire, concessionnaire, ou propriétaire de la voie d'eau concerné afin de tenir compte des contraintes liées à la navigation avant de remplir le formulaire CERFA.
- Bon à savoir : si une interruption de la navigation doit être prévue, elle ne peut excéder 4H (exceptionnellement le préfet peut autoriser une interruption plus longue mais inférieure à 6H, et ce 1 seule fois par an)
- Si un événement concerne plusieurs départements, le demandeur doit effectuer une demande d'autorisation auprès de chaque préfet de département concerné.
- La procédure se termine par la délivrance d'un arrêté d'autorisation de manifestation nautique, comportant éventuellement des prescriptions spécifiques.

NB : pour le maritime comme le fluvial, des dispositions particulières s'appliquent si vous voulez inclure un feu d'artifice.

Sens marin... et sens des responsabilités

Par JP Chirouze

S'il est une richesse de la FVA que j'ai su apprécier, outre l'expression des savoir-faire techniques aussi diversifiés qu'experts, c'est le mélange des cultures de marins issus du monde associatif (à partir de la découverte des yoles de Bantry), et de marins individuels dont je suis (pour beaucoup constructeurs de leur propre bateau) !

C'est ainsi que, découvrant le « voile-aviron » et le « Naviguer Autrement » il y a maintenant plus de 10 ans, j'ai pu goûter, avec enthousiasme, aux plaisirs les plus variés des navigations individuelles et sorties collectives.

Bien sûr, la navigation individuelle restera pour nous (avec Claudine, ma fidèle équipière !) la pratique nous ayant apporté les plus grandes émotions.

Cela peut paraître tout bête aux marins les plus expérimentés, mais partir seul dans une randonnée nouvelle, sur une mer que l'on découvre, reste une formidable école de navigation qui combine les plaisirs de la voile (au sens de la manœuvre et de la glisse), et les plaisirs de la découverte d'un milieu vivant : la mer, avec ses beautés, ses courants et ses pièges, la météo, avec ses surprises.....

Que de souvenirs à la découverte, seuls, de l'archipel de Stockholm (voir [Carnet de Bord n°21](#)), ou plus près de nous des abers ([fiche Naviguide n° 43](#)), ou de la côte Vermeille ([fiche Naviguide n°29](#)), lieux réputés pour leurs périls potentiels...



Ambiance scandinave



Seuls à Stagadon, Aber Wrac'h

La production d'une trentaine de fiches du *Naviguide* fut donc pour nous l'occasion rêvée d'apprécier pleinement ces joies, mais aussi d'apprendre à mieux apprécier les risques et savoir rester modestes sur nos petits esquifs!

C'est ce qui m'a conduit à proposer de consacrer un chapitre spécifique à la question de la sécurité dans le *Naviguide* (voir Chapitre 3 de la partie « [Généralités](#) »), considérant que le sujet était essentiel pour la FVA :

Une sécurité abordée de façon « spécifique », pour une navigation « autrement » !

Mais très vite¹, nous avons goûté au plaisir des grands rassemblements !

Convivialité et partage d'expériences ne sont plus à rappeler ici, tout lecteur du Carnet de Bord sachant le plaisir que nous avons à participer à ces rassemblements, tous différents par leurs histoires et cultures locales spécifiques...



Ambiance latine à St tropez



Rencontre à Douarnenez

Pour ces rassemblements, la question du risque et de la sécurité se pose de façon spécifique.

Bien sûr, chaque « chef de bord » reste responsable de son bateau et de son équipage, mais, il faut bien le reconnaître, savoir qu'il y a autour de nous des bateaux de sécurité, procure un sentiment de ... sécurité qui vous permet quelques « aventures » inimaginables en individuel.

Pour en témoigner, notre expérience en 2018 de la virée à l'île de Sein et du tour de l'île en passant à travers la

¹ Nous avons pris en main pour la première fois notre Norseboat à l'occasion de la Semaine du Golfe 2009 !

Carnet de bord LE DOSSIER : NAVIGUER EN FLOTTILLE Page 6

chaussée de Sein (Ah le passage par le Milinou...un grand moment) : une expérience inoubliable, autorisée par la présence d'un canot de la SNSM pour la traversée du raz, et de 3 petits bateaux avec des connaisseurs locaux (la SNSM nous surveillant depuis la terre, prête à intervenir), sécu sans laquelle nous ne nous serions jamais lancés (téméraires oui, inconscients non) !



Arrivée à Sein

Mais il faut bien avoir conscience que plus les bateaux inscrits au rassemblement se sentent en sécurité, plus cela crée une obligation morale (et juridique !) aux organisateurs d'assurer sans faille la ...sécurité !

D'où l'attention que porte la FVA au respect des règles de la part des organisateurs.

Et c'est du fait de cette double expérience de la sortie en solitaire, et de la participation aux rassemblements organisés, que nous nous sommes intéressés à la pratique intermédiaire consistant à se regrouper amicalement à quelques bateaux pour naviguer ensemble.

La première fois ce fut avec notre ami Patrick Menneteau, marin expérimenté qui lui aussi a fait le tour de l'île de Sein, mais sur son *Amzer Zo* de12 pieds de long !

C'est par VAP que nous nous sommes connus, mais VAP est resté très prudent sur cette notion de « regroupement », et c'est donc bien personnellement et amicalement que nous nous sommes retrouvés, d'abord pour 3 jours de randonnée dans le Golfe du Morbihan à 5 bateaux, puis pour les îles des Glénan à deux bateaux (voir fiche du [Naviguide n° 24](#)).



Bateaux « amourrés » sur Ilur (Golfe du Morbihan)
Issu du vocabulaire des [barquettes provençales](#) : s'amourrer signifie: échouer volontairement l'avant du bateau sur une plage.



Avec Patrick aux Glénan

Et cette année de Covid, c'est à 5 bateaux que nous nous sommes retrouvés pour rallier le passage de Saint Armel, au fond du Golfe du Morbihan, aux îles de Houat et Hoëdic. Vous en trouverez une narration dans un article publié sur le site du Chasse-Marée (<https://www.chasse-maree.com/toutsavoir/3-jours-en-voiles-avirons-dans-les-iles-du-ponant/>), article où je raconte que jamais, seul, je ne serais rentré dans le Golfe dans les contre-courants du Crouesty à Kerners !



Bateaux « amourrés » à Hoëdic

Comme le dit Patrick Menneteau dans cet article, nous (Claudine et moi) avons beaucoup hésité, au vu des prévisions météo, avant de nous lancer dans cette traversée de Port Navalo à Hoëdic, ce qui correspond pile aux 12 milles fatidiques (deux fois 6 milles...)!

Et c'est fort de ces expériences que je souhaite témoigner ici de l'importance de savoir être capable de ne pas prendre, en groupe, un risque qui dépasse notre capacité individuelle ?

Pour cela, je prendrai l'exemple de notre expérience du dernier Challenge Naviguer Léger (voir l'article de Viviane Ribeyron juste après, et le [Chasse-Marée n° 316](#)) auquel nous avons participé. Le Challenge Naviguer Léger est un regroupement de copains, marins expérimentés, qui se connaissent bien, et partagent la même conception de la navigation « libre » et souvent engagée. S'il y a bien quelques « initiateurs historiques », il n'y a pas d'organisateurs, et donc pas de sécu.

Pour ce superbe parcours du côté de la côte de granite rose, nous partions d'un simple « croquis » permettant de se faire une idée de ce que nous pourrions espérer, sans présager de ce que nous pourrions décider une fois sur place en fonction des conditions (pas d'organisation au sens strict), et de ...nos capacités.

Carnet de bord **LE DOSSIER : NAVIGUER EN FLOTTILLE** Page 7

Comme souvent, les prévisions météo étaient incertaines, alors que nous sommes dans un secteur difficile de par les courants et les hauteurs de marnage qui y sont importants, et une côte qui a tout du ...champ de mines, et très peu de possibilités de repli facile.

Nous nous retrouvions alors, à un peu plus d'une dizaine de bateaux, le soir, à Trébeurden, à discuter de « comment on voyait les choses » pour le lendemain, jour du départ. Pour ce qui nous concerne, Claudine et moi, au réveil le lendemain matin, fatigués par une mauvaise nuit (ah les rodéos en scooters la nuit sur le parking...), à scruter ciel et météo qui annoncent potentiellement du Force 5 Beaufort les deux jours à venir, et à s'interroger sur les risques à prendre.

Et nous voilà donc, sur le coup de 7 heures du matin, à partager avec les copains nos inquiétudes. A l'évidence, nous sommes les plus inquiets du groupe, et tous accélèrent le mouvement pour ne pas prendre de retard sur une journée qui s'annonce longue.

La règle : chaque marin doit être sûr et confiant en son bateau et en ses capacités physiques afin de pallier un changement de temps soudain.



Ceux qui ont tenté la traversée ont dû prendre le bas-ris.

Dilemme : on reste à terre, sachant que nous sommes venus spécialement de Lyon... ou on suit le groupe ? Choix difficile, mais que nous avons tranché ainsi : **et si nous étions seuls, que déciderions-nous ?**

La réponse est vite venue : avec du 5 Beaufort entre les Sept îles et Ploumanac'h, non, on ne part pas...

Et donc, nous sommes restés à terre....sachant que nous avons un plan B : rejoindre le groupe à Tréguier pour faire les deux dernières étapes depuis Tréguier jusqu'à Lézardrieux en faisant le tour de Bréhat.

Et c'est ce que nous fîmes, avec une superbe navigation par les Héaux de Bréhat puis le tour de l'île de Bréhat (magique) et la remontée du Trieux.

Quel bilan avons-nous fait de cette « aventure » :

1. A écouter ce que nous ont raconté les copains qui ont fait les deux premiers jours, nous nous sommes félicités de notre choix ! Oui ce fut « chaud », et sans doute que nous aurions fait la navigation comme les autres, mais le risque était trop grand de nous mettre en péril, et donc les copains en difficulté.
2. Que oui, ce n'est pas évident de se désolidariser d'un groupe, et ce pour les deux raisons essentielles suivantes :
 - La notion même de groupe a un caractère sécurisant (on ne peut pas s'empêcher de penser qu'en cas de



En flottille lors du tour de Bréhat

pépin on ne sera pas tout seul...), et peut rassurer exagérément

- Et le groupe crée une stimulation dont il faut savoir se méfier : renoncer devant les autres n'est pas simple (on a aussi sa fierté...) !
3. Et que la sagesse impose de vraiment se poser des questions, en toute indépendance, en ces termes : que ferais-je si j'étais seul ? Suis-je en capacité de naviguer dans ces conditions ? Mon bateau est-il capable d'affronter un coup de torchon ? Si j'ai un doute, j'applique la sagesse car je navigue pour me faire plaisir et non pour en baver, mettre en difficultés mes copains, voire la SNSM.

Heureusement (peut-être est-ce le bénéfice de l'âge, ou



Sur le Trieux

de l'expérience ?), nous savions bien que présager à l'excès de ses compétences, de ses forces, ou de ses connaissances, peut vite, que ce soit en mer ou en montagne (nous sommes aussi des « montagnards » !), nous entraîner dans un enchaînement de faits qui peuvent mal tourner...

Donc oui, la randonnée nautique en groupe est une pratique du « Naviguer Autrement » chaudement recommandable, mais oui, il faut l'aborder avec sagesse avant que la dynamique de groupe ne nous entraîne trop loin, et conduite à de grands regrets, tant pour soi que pour l'« initiateur », même si celui-ci n'a pas à endosser la responsabilité d'un « organisateur » !

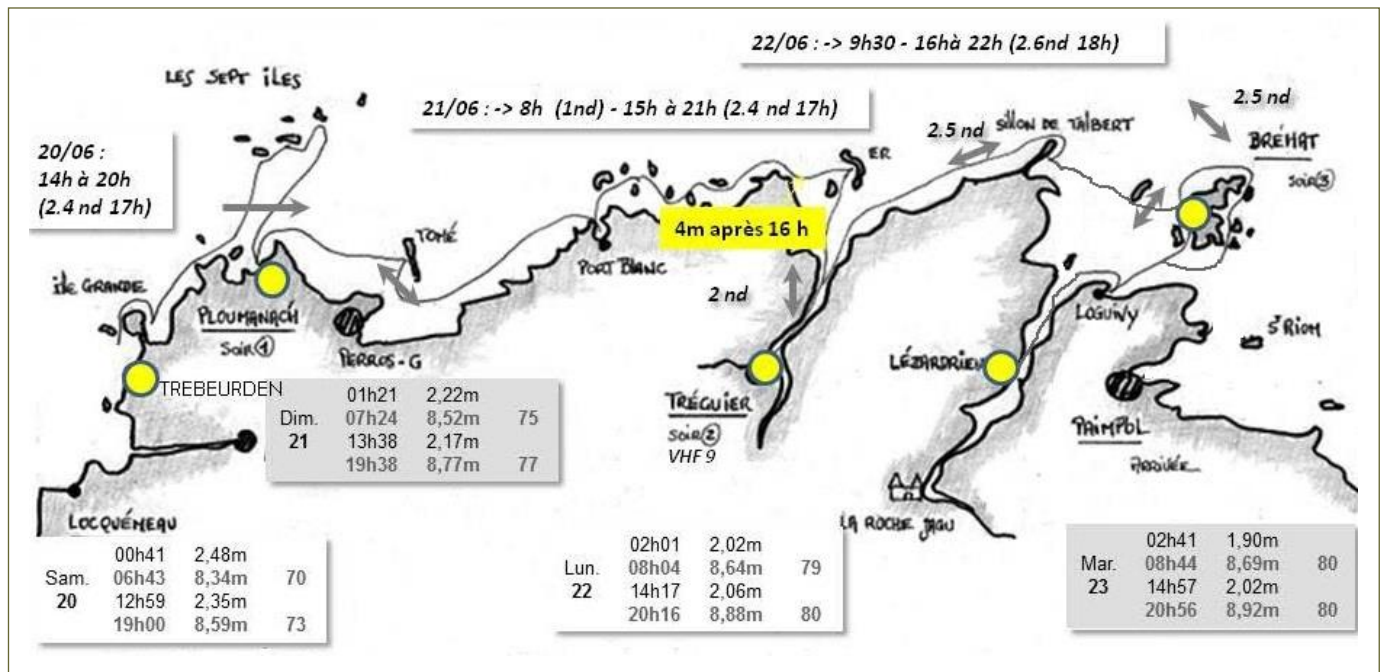
Chroniques d'un raid en roches roses

Par Viviane Ribeyron

Raid annoncé !

La saison 2020 du Challenge Naviguer Léger aura lieu sur la côte rose de la Bretagne Nord !

Un lieu somptueux, certes, mais de cailloux et de courants où, même si la météo en est, naviguer demande un peu de compétence. Et la météo, après de si beaux mois confinés, s'annonçait au moins sur les premiers jours, pour le moins capricieuse. Sacs étanches parés, duvets plus ou moins casés, ravitaillements assurés, bateaux testés voire complétés, le point de ralliement était à Trébeurden pour un départ le lendemain.



Donc vendredi, dans une ambiance humide et fraîche, Ilurs, Monotypes et autres voile-aviron, après des mises à l'eau plus ou moins dynamiques, ont convergé, ramant, sous un ciel menaçant vers des pontons mouillés pour les derniers ajustements. Et caser leurs affaires, pour certains qui testaient de nouveaux prototypes, s'avérait être un jeu qui semblait compliqué . . . mais gagné, pas le choix, la tente de surcroît. C'est ce soir-là qu'au son d'un p'tit accordéon de plaisanciers anglais qui étaient nos voisins, on fêta dignement l'anniversaire d'Alban avec un jour d'avance.

Le grand départ

Samedi, grand départ, tous équipés de bottes et de vestes de quart : le ciel était . . . suspect. La nuit avait été pour certains difficile à cause de brailards près de leur camping-car, et c'est à un de moins que la flotte est partie. Il y avait du vent, juste ce qu'il fallait. Les nuages présents se sont effilochés.

Le soleil est venu . . . et c'est sous le soleil que les petits bateaux ont beaché sur la plage de Trégastel au pied de rochers ronds à l'équilibre improbable et dont les tons rosés rappellent leur origine volcanique immensément lointaine. Entre temps Maliki a dû abandonner et c'est donc sans Gilles, qui avait concocté tout le trajet du raid, que le groupe est parti, direction les 7 Iles, enfin vers l'île aux Moines, seule accessible aux hommes, les autres étant réservées aux oiseaux. Sur la carte, un

trajet plutôt bref. Sur l'eau, une autre histoire : la ligne droite étant rarement, en ces eaux de courants, le chemin le plus court, il faut jouer stratégie avec vents et marées, mais les deux stratégies ont mené plus ou moins aux mêmes arrivées. Pause pique-nique au soleil



Aux Sept-iles (île aux moines)

aux pieds de la jetée, d'un trampoline multicolore, d'un phare et des ruines d'un ancien monastère.

Puis retour vers Trégastel où les bateaux ont joué à franchir à la voile un passage où le courant contraire

Carnet de bord **LE DOSSIER : NAVIGUER EN FLOTTILLE** Page 9

faisait barrière nette. Après moult tentatives, la marée les aidant, tous ont pu s'en aller, direction Ploumanac'h, le lieu du campement. La plupart cabanaient (sur, et non pas sous, leur bateau), et certains étreignaient un beau taud flambant neuf.

D'autres campaient à terre. Pour tous, la nuit s'annonçait climatiquement animée : pluie et vent attendus en tempête. Mais la soirée était douce et une fois les bateaux échoués à l'endroit idéal pour récupérer la marée du lendemain, la convivialité du dîner a clôturé la journée. Il y a bien eu quelques rencontres avec des habitants locaux plus ou moins bavards ou énervés, mais... dodo !

Beaucoup de vent ce dimanche

La nuit avait bien tenu ses promesses : pluie et vent en force et abondance. Le jour se levait ce dimanche sur un ciel lavé d'un beau bleu, mais remué d'un vent encore très fort produisant une mer hachée. Départ à 3 ris dans la voile, sur une eau en montagnes russes. La sortie de Ploumanac'h était passablement sportive mais une fois au large, la mer était plus simple à aborder. Néanmoins, des rafales encore plus fortes étaient attendues en soirée.

Deux options ont été choisies : soit aller au plus tôt vers le refuge du Jaudy où nous devons dormir dans le port de Tréguier, soit faire une escale à Port-Blanc pour le repas de midi. J'étais avec ceux qui ont tracé directement et c'est aux alentours de midi que nous avons abordé l'estuaire et croisé aux abords des îles d'Er et de leurs dents acérées, rendues plus formidables encore par le concours de la marée basse. Le vent était très fort, mais la visibilité excellente. Ce doit être une zone terrible par mauvaise mer, ciel brumeux, voire de nuit, et ce devait l'être encore plus en des temps où les



C'est l'heure de lever l'ancre !

d'autres. Les rafales de vent promises étaient bien là, mais les rives encaissées du Jaudy protégeaient par moment. Après le grand large, ça a été un moment d'apaisement entre des berges d'un vert profond, parsemées de maisons de toutes tailles, enchâssées dans la verdure.

Au ponton, à Tréguier, il y avait une urgence à résoudre au plus tôt : le safran du Héron avait lâché au large de l'estuaire du Jaudy, et, si Gwendal avait bidouillé une solution de fortune, efficace pour rallier le port, la suite du périple dépendait d'une réparation plus solide. Ça a été une œuvre coopérative et réussie. Et c'est sur ces succès, que le ponton a accueilli un apéritif pique-nique collectif à base de pineau des Charentes, de saucisses d'Ariège, de carottes crues, de chips, de rhum et de whisky, qui s'est terminé par un brief préparatoire pour la journée du lendemain.

Un sauvetage

Troisième jour du raid : lundi. Après une nuit froide, un temps annoncé magnifique, voire en contraste avec le jour précédent, c'est-à-dire pratiquement sans vent... Au jeu des courants de marée, le départ n'était cette fois pas prévu à l'aube : pour rejoindre Bréhat, notre point de chute, nous avions le temps. Bénétin est parti parmi les derniers avec l'idée de descendre tranquillement le Jaudy à la rame.

Mais, le ponton à peine quitté, Alban s'est détourné de sa route pour faire ce que tout marin se doit de faire : répondre à un appel au secours, en l'occurrence, un puissant miaou de détresse, qui s'est avéré appartenir à un tout petit bébé chat noir et blanc, aux grands yeux, tombé de la rive escarpée, plein de griffes et de reconnaissance, que nous avons confié à la jeune femme de la capitainerie. Au retour j'ai vérifié : il était pris en mains. Forcément, le départ en a été retardé, mais au bout du Jaudy, les bateaux nous attendaient pour doubler le Sillon de Talbert. A la rame pour certains, à la voile pour d'autres : le passage s'est avéré... lent, très lent, très très lent... avec cette curieuse impression de tirer des bords et de revenir peu ou prou à son point de départ, encadrés par les cailloux du Sillon et la surveillance du phare des Hauts de Bréhat. Les bancs d'algues ont bien dû contribuer à ralentir une progression qui a fini par s'imposer néanmoins et la récompense a été un beaching magique sur une plage



Seiltik et Gandalf, arisés.

cartes existaient à peine ! Comme pour illustrer l'endroit, juste en face gisait sur le flanc un grand voilier de plaisance échoué sur la vase. Spectaculaire, mais heureusement probablement mineur.

Longue pause repas en attendant la poussée de la marée, et tentative d'escapade au sol pour certains d'entre nous, qui a bien confirmé que la vase du Jaudy était épaisse, grasse et collante à souhait. Patrick a sonné le départ et la remontée jusqu'à Tréguier s'est faite à la rame pour certains, gentiment à la voile pour



Sur la plage de l'île Modez, peu avant Bréhat

éphémère de l'île Modez.

Nous étions arrivés sur l'archipel de Bréhat. Devant la Corderie, où nous devions camper, il a été proposé un tour de la petite île de Béniguet, un petit rab annoncé de 2 heures. La majorité a suivi, et c'était vraiment beau, mais . . . le temps d'arriver, la marée s'imposait et à 19h, pour une étale annoncée à 20h20, on a beau mettre tout son cœur à ramer, on ne fait pas le poids. Bons derniers, Avel Dro et Bénétin ont préféré jeter l'ancre à l'abri d'un rocher (ça ne manque pas dans les parages), en vue de l'amer du Rosedo mais séparés de lui par un courant puissant. En fait, c'était parfait : nous avons pique-niqué, au soleil couchant, jusqu'au moment où l'eau s'est calmée et nous a autorisés à repartir tranquillement à la rame vers le refuge de la corderie où tous les autres étaient réunis. Là encore, il a fallu jouer stratégique pour s'échouer à l'endroit idéal, indiqué par Emmanuel, pour le départ du lendemain matin. Et pendant que certains fêtaient cette journée à coup de whisky, rhum et autres vins rosés, d'autres visitaient un coin de Bréhat la Belle, aux odeurs somptueuses et aux maisons peut-être un peu trop parfaitement entretenues, mais donnant l'aperçu d'un petit coin de paradis.

Le tour de Bréhat

Départ prévu à 7h30 pour ce mardi, dernier jour du raid. Une belle journée d'été, sans vent, nous était promise, et c'est ce que nous avons eu. Après une nuit fantastiquement calme, sous un ciel où nous voyions la voie lactée, après quelques squats en position allongée, les bateaux étant bien à plat sur leur ligne de roulis, mais bien en pente sur leur ligne de tangage, après une toilette inexistante et un petit déjeuner roboratif, l'eau n'était toujours pas arrivée là où il était prévu qu'elle soit, et il a fallu une petite opération de portage de bateaux, une sorte de mise en bras pour la rame à venir. C'est à la rame, et sous un agréable soleil levant, que le petit groupe des voile-aviron a entrepris le tour de l'île de Bréhat, de la Corderie, où nous avons passé la nuit, jusqu'à Beg Ar Ouen où nous retrouvions le large. Une très belle promenade, au calme, entre cailloux et belles maisons. Mention spéciale à la rame alternative sur Amer Zo et au système "vigie-rameur dos à dos" mis au point sur Whimbrel. Grand respect aussi au perfectionnisme d'Yves sur le magnifique Truk II qui a donné lieu à une scène de ménage que je n'ai pas pu m'empêcher d'immortaliser, j'espère qu'il me le pardonnera. Tout le monde est passé à la voile pour aborder les eaux du large et doubler le phare du Paon en flottille serrée de voiles blanches et brunes.



Une partie de la flottille devant le phare du paon.

Pointe du Rosedo et direction, la côte, le Trieux, Lézardrieux en fait, la fin de notre voyage. Avant d'entreprendre la remontée de la rivière, toujours aux ordres des courants, il y a eu une petite pause après Loguivy, l'occasion pour Emmanuel et Alban, d'une petite baignade sur fond de coquilles d'huitres (un parc non signalé gisait à fleur d'eau où nous avions mouillé). Remontée du Trieux à la rame, avec, comme sur les rives du Jaudy, de belles petites maisons en environnement vert, surplombant notre arrivée.

A Lézardrieux, le port est protégé par une porte. Nous sommes arrivés trop tôt, et il a donc fallu attendre au ponton, d'abord que les eaux montent, et aussi que les chauffeurs aillent chercher les remorques des bateaux. Surprise sur les lieux : un plaisancier pressé, ou mal renseigné quant à la taille de sa quille, ou simplement inconscient, avait tenté de passer la porte alors qu'il n'y avait pas assez d'eau. Résultat : quand nous sommes arrivés, le bateau occupait le seuil, en mode penché, gréments entremêlés dans les perches de signalisation. C'était plutôt spectaculaire. Le temps que l'eau revienne, que les gendarmes, plongeurs et autres officiels interviennent pour le remettre à flot en minimisant les dégâts, tout le port était au spectacle :D

Un dernier verre, les bateaux chargés, adieux aux uns et aux autres, fin du périple et retour vers le pays des gens masqués.

Un grand merci à Gilles Montaubin pour ce trajet superbe, à Alban pour m'avoir invitée, à tous pour la bonne ambiance et les jolis bateaux, à la météo pour avoir été bien meilleure que prévu, aux rencontres diverses sur l'eau ou sur la rive (de Marie-Claire la bavarde à l'antiquaire jeune marié ou au sympathique accompagnateur des navigateurs en herbe, sans oublier les autres plaisanciers, paddleurs, canoteurs, randonneurs, pêcheurs pas tous acariâtres...) ...bref, grand merci pour tous ces beaux moments ! Bons vents à tous !

Signé : une ablette parmi les goujons, ou sardine parmi les tacauds, matelote entre eaux douces et eaux salées.



Deux yoles en rade de Brest

Par Marilyn Penther et Guy Le Rhun

De l'année 2020, que l'on essaiera de perdre dans les méandres de notre mémoire, il restera cependant le souvenir d'une bien belle navigation sur les méandres de la rivière Aulne !

Bien que décidée tardivement, au moment où la rade de Brest devait être remplie de bateaux du patrimoine, nous avons réussi à armer les yoles **Volonté et Spered ar Mor** et faire ainsi un clin d'œil aux fêtes maritimes annulées.

15 jours c'est un peu court pour rassembler les équipiers, finalement la pêche est bonne et chaque yole réussit à compléter son équipage. La mise à l'eau se fera à **Port Launay** et le campement à **Lanvéoc**.

Les deux yoles se retrouvent à **Port Launay** le samedi 11 juillet dans la fraîcheur du matin. Les équipages chargent les yoles de victuailles et de petites douceurs qui feront le bonheur de chacun tout au long du trajet. Force est de reconnaître qu'elles seront bien nécessaires surtout dans la partie à l'aviron.

L'écluse de **Guily-Glaz** passée, la vitesse de croisière s'impose, même si la croisière s'amuse ! Le paysage s'étire doucement, la végétation, le relief vallonné avec un Menez-Hom dominant, cela nous rappelle l'Irlande. Tout n'est que calme et tranquillité, excepté le bruit de nos coups d'avirons dans l'eau. Nous passons sous le pont de Térénez, puis longeons le cimetière des bateaux militaires pour arriver à l'embouchure de **l'Aulne** et passer au pied de la jolie abbaye de Saint-Guérolé.



Volonté tire quelques bords pendant que **Spered** continue à la rame. C'est que nous sommes attendus à **Landévennec**, certains équipiers doivent nous y rejoindre. C'est là aussi que commencera le va et vient des voitures qu'il faut déplacer au rythme de nos escales mais qu'importe, ce n'est pas cela qui plombera la bonne humeur générale, qui d'ailleurs se prolongera tout la soirée, pendant le repas des équipages pris en commun.

Dimanche rendez-vous à Landévennec, de nouveaux yoleurs nous rejoignent. Les deux yoles, les équipages au complet s'élancent et hissent les voiles dans un petit



vent portant. Très vite nous arrivons à proximité du **sillon des anglais**. C'est sur cette langue de cailloux qui s'avance dans la rade que nous faisons une brève escale.

Une fois tout le monde à bord, le cap est mis sur la **baie de Daoulas**. L'objectif est de trouver une plage pour le pique-nique de midi. La navigation est douce, mais attention quand même, les brigadiers signalent de **gros flotteurs** sur nos étraves, vite il faut les éviter.

Nous venons de croiser une zone de culture de moules ou de coquilles St Jacques en longue ligne, assez importante, pour gêner notre progression. Notre cap est maintenu en direction de la pointe du **Bindy**, le vent faiblit en entrant dans la baie, le **Spered ar Mor** arme les avirons tandis que **Volonté** se fait un plaisir de profiter des mini risées pour arriver sous voiles.



Volonté (arrière-plan) et Spered ar mor sur la grève de Yelen

La grève de **Yélen** est en vue, nous accostons, ça sent l'apéro. Le pique-nique débarqué sur la plage ombragée, de nombreux matelots mettent le maillot pour profiter d'un bon bain rafraîchissant.

Après s'être bien rassasiés et avoir dégusté les nombreux gâteaux, lentement les deux équipages regagnent leur navire pour traverser la baie et rejoindre

Carnet de bord **LE DOSSIER : NAVIGUER EN FLOTTILLE** Page 12

le port de **Tinduff**. Joli petit port situé sur l'autre rive de la **baie de Daoulas**. Les deux belles cales sont bien protégées par une solide et impressionnante digue.



Les deux yoles à couple au Tinduff

Une fois à terre, la tentation est grande, les voleurs se dirigent vers le bistrot. Notre tentative de boire une petite bière échoue, nous sommes trop nombreux pour respecter les mesures sanitaires. Déçus nous rembarquons et c'est avec un vent bien établi de NO que nous nous dirigeons vers **Lanvéoc** notre port de destination.

Ce soir nous allons conclure cette superbe journée tous au restaurant situé en haut de la cale, que l'on a réservé, vins et gestes barrières compris.

Lundi, dernière matinée de navigation, nos itinéraires se séparent : **Volonté** part à la voile, direction l'île Ronde, tandis que **Spered**, préférant les exercices matinaux, se



dirige à l'aviron vers le **Fret**, petit port à proximité de **Lanvéoc**, facile d'accès avec une très belle cale de mise à l'eau. Le Suffren, sous-marin nucléaire, navigue également dans les parages. Il nous fera l'honneur d'une photo de Volonté, prise et envoyée par leurs soins sur le site de Treizour.

Seulement, voilà, il est temps de revenir à terre et sur terre ... mais quelque chose nous dit que nous serons bientôt de retour dans le coin !

C'est le moment de remonter les yoles, nous étions à la manœuvre quand voici nos amis de de la voile aviron Yves Hervy et sa famille, l'équipage de Fred et ses amis de Peillac viennent mettre à l'eau leur navire pour une randonnée de quelques jours, quelle coïncidence !



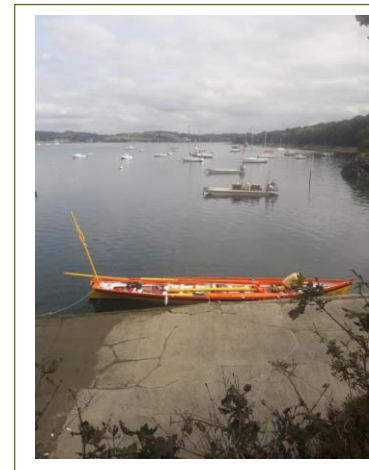
Le choix du petit port de **Lanvéoc** comme base sur la rade est intéressant à plus d'un titre. L'endroit est bien centré et permet selon les conditions de vent et de courant de naviguer vers l'Aulne ou vers le nord de la rade et remonter l'**Elorn**.

Les informations données par Jean Paul Chirouze dans son livret sur la rade de Brest, les précisions sur les escales possibles et sur les courants, nous ont bien aidés (<https://voileaviron.org/rade-de-brest/>).

En dehors de la navigation nous avons beaucoup apprécié l'accueil au camping de **Lanvéoc**, tout proche de la cale. Il n'en faut donc pas plus pour lancer un nouveau projet pour le mois de septembre, ce sera le week-end du 11,12 et 13.

L'organisation est meilleure, le camping est contacté et pour mieux nous accueillir met à notre disposition un barnum pour le barbecue et l'animation du vendredi soir. Les absents de la première édition peuvent profiter pour s'inscrire, VPGM est prévenu, quelques équipiers nous rejoindront.

Vendredi seule la yole bigoudène navigue, l'équipage de **Volonté** nous rejoindra en fin d'après-midi. C'est à coup de rames que nous rejoignons pour pique-niquer à **Porz Beac'h** très joli havre situé au fond de la baie de Daoulas.



Porz Beac'h.

Le retour se fait à la voile dans une légère brise de NO, un peu faible pour remonter au près vers **Landvéoc**. C'est donc à l'aviron que nous terminons le parcours, petit exercice pour se mettre en appétit, un peu plus corsé sur la fin car le vent fraîchit plein Ouest et un petit clapot s'installe. Pas d'inquiétude pour l'heure du retour tout est prêt ou presque, car ce sont les douarnenistes qui s'occupent du barbecue, c'est le luxe.

Le lendemain les deux yoles sont parées et mettent le cap sur l'**île ronde**, vent E/SE, les navires se dirigent grand large vers l'**Elorn**. La distance pour rejoindre **Landerneau** est trop importante, il faudrait se lever plus tôt. C'est donc avant le pont de l'Iroise sur la côte de **Kéralliou** que les deux navires accostent pour le repas de midi. Une grande partie de l'équipage féminin se fait plaisir en se baignant, les garçons préférant digérer sur les cailloux. Cette plage se situe juste en face de l'anse du **Moulin blanc** avec sa plage de sable...

L'après-midi le projet est de tirer des bords vers **Brest** et traverser le port de l'Est en Ouest, le vent est établi à l'Ouest force 3 c'est idéal. Le retour à **Lanvéoc** se fait donc dans de bonnes conditions, le restaurant est réservé et le menu commandé, tout est prêt pour la fête du samedi soir, le coronavirus n'est pas au programme.

C'est le dernier jour déjà, nous ne naviguerons que le matin, il faudra sortir les yoles en début d'après-midi. Le vent est faible mais suffisant pour nous pousser

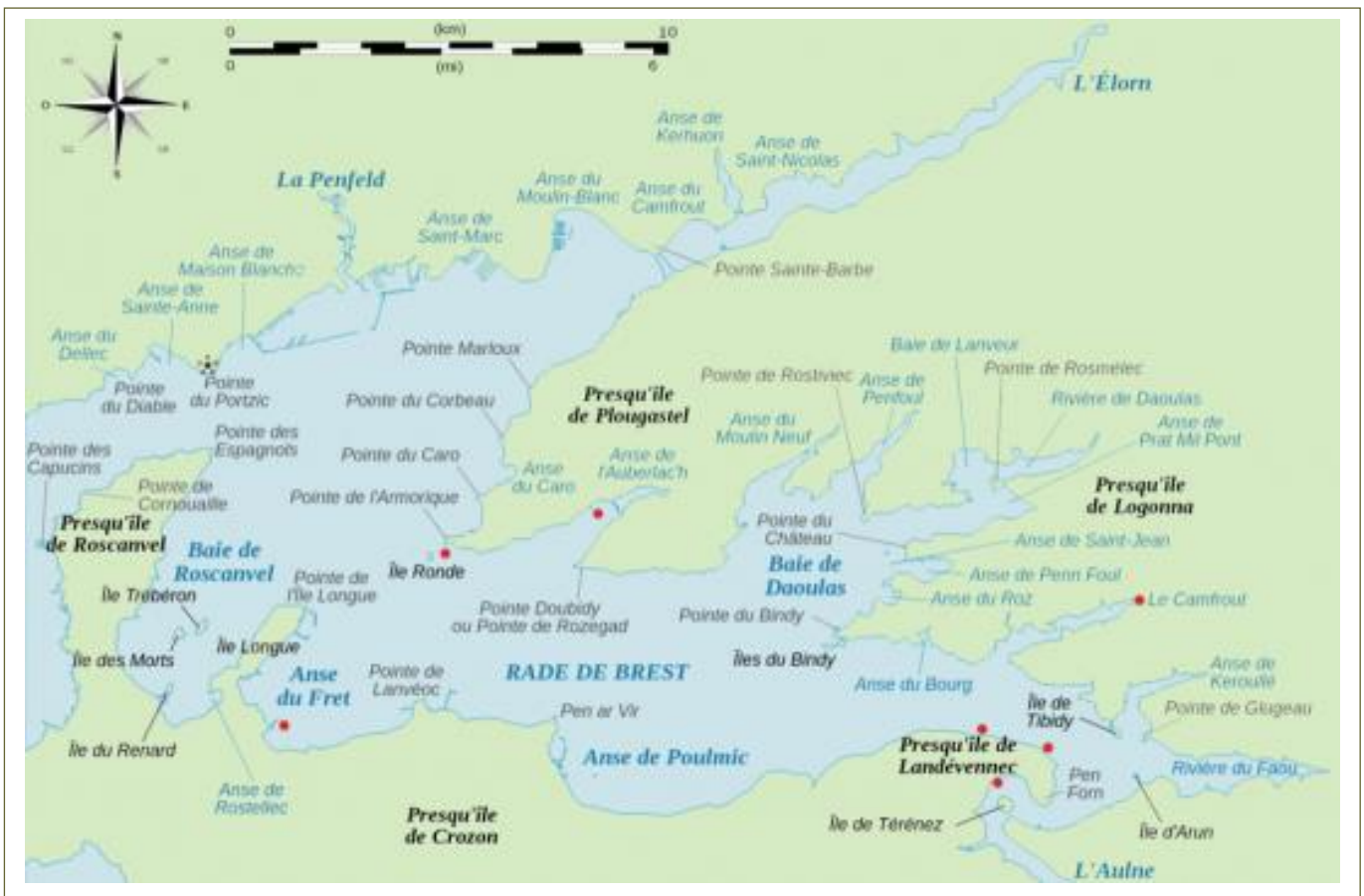
jusqu'au port de l'**Auberlac'h** situé à 3 M dans le Nord-Est de **Lanvéoc**.

Les deux embarcations accostent le quai au moment où un misainier du port nous croise en nous faisant un petit signe amical. Pour le retour le *Spered ar Mor* mettra le cap à l'aviron sur **Lanvéoc**, le vent est complètement tombé, tandis que l'équipage de *Volonté* profitera encore un peu en pique-niquant sur place.

La rade de Brest est vraiment un vaste terrain de jeu, idéal pour nos navires voile-aviron. Nous pouvons naviguer vers tous les points cardinaux en fonction du vent et du courant. Celui-ci peut ne pas être gênant et surtout il est moins fort que dans le golfe du Morbihan.

Dans certains sites c'est parfois risqué de faire des projets de randonnées maritimes, à cause de la météo et de la configuration de la côte. Mais la rade de Brest fait partie des endroits, où selon l'orientation des vents, plusieurs options sont possibles dont celles de remonter ou descendre les rivières de l'Elorn ou de l'Aulne. Une escapade en dehors de la rade jusqu'à Camaret est aussi possible. Le port de base peut-être différent et aussi centré que Lanvéoc. Lors de nos randonnées en 6 jours de navigation nous avons fait 6 parcours différents.

Il ne nous reste plus qu'à annoncer de tels projets sur le site de la fédération pour réaliser de petits regroupements informels entre navires voile-aviron.



Un beau terrain de jeux

Agenda

Compte-tenu des annulations en série dues à la pandémie de covid-19, on se reportera à l'agenda en ligne mis à jour en permanence sur notre site web, rubrique « Calendrier » :

<https://voileaviron.org/calendrier/>

En 2020 :

- Assemblée générale le 5 décembre à 14h
<https://join.skype.com/mcelfs39f9Lf>

En 2021 :

- Rassemblement Arwen Marine (23-25 avril, Lac du Der)
- Semaine du Golfe (Vannes, 10-16 mai)
- Escale à Calais (21-24 mai)
- Sail Caledonia (29 mai - 5 juin)
- Route du Sable (Sur l'Aulne, 5-6 juin)

- Route de l'amitié (6-14 août)
- Voiles de Légende (Dunkerque, 12-15 août)
- Rendez-vous de l'Erdre (Nantes, 23-29 août)
- Festival de Loire (Orléans, 22-26 septembre)

En 2022 :

- Escale à Sète (12-18 avril)
- Vilaine en fête (23-28 mai)
- Fécamp grande escale (29 juin - 3 juillet)

En 2023 :

- Armada Rouen (8-18 juin)

Comment adhérer à la FVA

Suite au Covid-19, la FVA vous offre une Réduction exceptionnelle de 50 % du tarif d'adhésion pour 2020-2021 : l'adhésion Association passe à 30 € et l'adhésion Particulier à 11 € (le tarif licence annuelle est inchangé à 13 €).

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 2020-2021 est de (11+13=24€) pour le capitaine (adhésion+ licence) et 13€ (licence) pour ses matelots.

Association : la cotisation est de 30 € 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, 51 Av. de Villepreux 78340 Les Clayes-sous-Bois, France
<https://voileaviron.org> federation.voileaviron@gmail.com Tel : 06 64 78 70 42 (Président)

Ont participé à ce numéro : JP.CHIROUZE - G. LE RHUN & M.PENTHER - E.MAILLY - V.RIBEYRON

Crédit Photos : G.LE RHUN & M.PENTHER (p 11-12) - JP&C.CHIROUZE (p5, 6, 7d) - V.RIBEYRON (p1, 7g, 8-10)