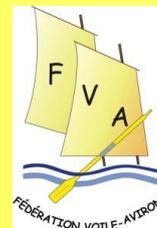


Le Bulletin de la Fédération Voile-Aviron

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

EDITO	1
PATRIMOINE	
- La Licorne a déployé ses ailes	2
- Le projet Nav'Histoire en Méditerranée	5
REPORTAGES	
- Une semaine à Perros-Guirec	6
- Opération Espadon	9
- la renaissance d'une yole de Ness à Vaires	10
- raid Normand 2021 : voile intense sous le soleil	12
AGENDA / ADHESION	14

ASSEMBLEE GENERALE FVA

4 décembre 2021 - 14H

**Maison de la Bretagne, 8 rue de l'Arrivée,
75015 Paris, Métro Montparnasse**

Amis, membres, sympathisants, nous serons heureux de vous retrouver sur place.

*Au niveau sanitaire, sont obligatoires :
le pass sanitaire avec présentation d'une pièce
d'identité, le port du masque (orateurs compris), le
maintien des gestes barrières.*

*Pour ceux qui ne pourront venir à Paris, nous essaierons
de mettre en place une transmission en ligne sur skype
et une procédure de vote à distance (nous contacter au
préalable : federation.voileaviron@gmail.com).*

*Les règles de quorum restent en vigueur, nous avons
besoin de votre participation sur place ou en ligne.*

*Des places se libèrent au Conseil d'Administration : si
vous voulez apporter de nouvelles idées, présentez votre
candidature.*

*Plus d'infos (ordre du jour, pouvoir, détails techniques à
venir sur cette page : <https://voileaviron.org/ag-fva-le-4-decembre-2021-a-paris/>.)*

A bientôt !

A trinquer sur la plage de Port-Manec'h

Editorial

Par Emmanuel Mailly, président FVA

L'année 2021 aura elle aussi été marquée du sceau du covid, et les annulations de rassemblements nautiques, quoique moins systématiques que l'année précédente, n'ont cependant pas été rares.

Nous espérons que vous avez pu néanmoins naviguer en équipage ou en famille, la vaccination ayant permis une réduction de la transmission du virus et une protection venant s'ajouter aux gestes barrières parfois difficiles à mettre en place rigoureusement en navigation.

Certains projets ont pu être freinés par la pandémie, comme celui de voir La Licorne évoluer sur les eaux versaillaises, mais nos amis bruxellois ont profité de cette période pour offrir des voiles à leur fier vaisseau, qui à défaut de grand canal, a pu naviguer sur les canaux anversois.

Les jeunes ont été privés d'Atlantic Challenge, mais les yoles normandes qui avaient découvert le littoral de Bretagne Nord en 2020, ont retrouvé leurs amis bretons sur les plages du débarquement lors de la deuxième édition du raid normand cette année (les deux périodes sont racontés dans ce numéro).

Et pour l'année prochaine, nous aurons de multiples occasions de nous retrouver : les fêtes maritimes s'annoncent nombreuses en 2022 !



La Licorne a déployé ses ailes

Par Nicolas Joschko, Atelier Marin, Bruxelles

Depuis le 27 avril 2019, les membres du Bruxelles Royal Yacht Club vivent une drôle d'expérience en venant profiter de la vue imprenable de notre port en plein centre-ville de Bruxelles. Se frottant les yeux et nettoyant leurs lunettes, ils doivent se rendre à l'évidence : c'est bien un bateau du 17e siècle qui est amarré au ponton !

Une figure de proue en forme de licorne dorée peut faire penser à celle qu'Hergé a dessinée, mais les connaisseurs Tintinophiles trouvent directement des 'erreurs' et doivent se rendre compte qu'il ne s'agit pas de celle-ci. Un drôle de pavillon rouge fleurdelysé pose un autre problème aux férus d'histoire maritime : si les fleurs de lys indiquent un vaisseau Français, le pavillon de la Marine Royale était blanc... Quel est donc ce vaisseau énigmatique ?



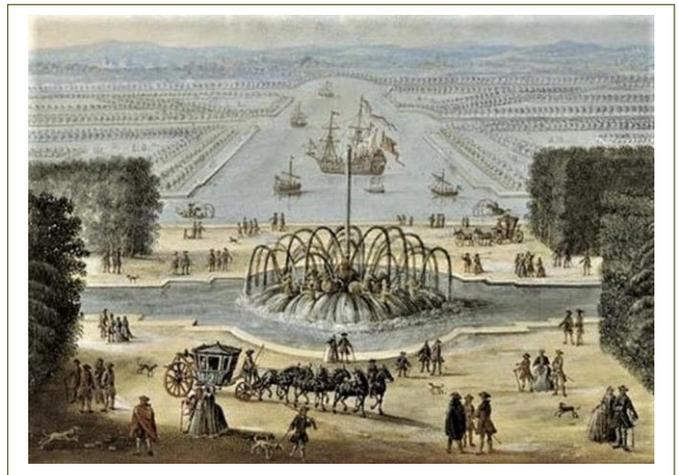
La Licorne, un grand vaisseau en réduction.

Un retour de 350 ans dans le temps s'impose : fin des années 1660, le jeune Louis XIV a une vision d'hégémonie continentale et fait la guerre à ses voisins en vue d'étendre son territoire. Jean-Baptiste Colbert, Surintendant des Finances, des Bâtiments et de la Marine - son 'Premier Ministre' dirait-on aujourd'hui - a quant à lui une vision de développement d'un empire économique. Il a déjà fondé de multiples manufactures Royales, mais il est conscient qu'il faut à la France des colonies pour développer son économie et s'imposer au niveau mondial. Pour cela, il faut une marine marchande, doublée d'une marine militaire pour protéger le commerce et les intérêts d'outre-mer. Vision d'hégémonie continentale contre vision économique. Seulement... le patron tient à ses guerres terrestres et n'octroie pas les crédits pour développer sa marine, d'autant plus que le chantier pharaonique de Versailles bat également son plein et Colbert n'obtient pas les crédits nécessaires.

C'est en contemplant le Grand Canal du Château de Versailles, dont l'aménagement est terminé en 1668 et désespérément vide, que Colbert a l'idée brillante de commander en 1669 à l'Arsenal du Havre un vaisseau de guerre à l'échelle 1:4 pour naviguer sous le nez de Louis XIV. Le bateau de 15m hors-tout est construit en 1669-1670, démonté, transporté 'en fagots' à Versailles, remonté sur place et mis à l'eau en novembre 1670. L'impact sur le Roi, la cour et les diplomates est immédiat et donne l'impression d'une puissance maritime au-delà de la réalité. Colbert a gain de cause

et obtient des crédits quasi illimités pour développer et restructurer la Marine Royale et il fait planter des milliers d'hectares de forêts de chêne « pour que dans 200 ans, la France dispose toujours de suffisamment de bois pour tailler des mâts des vaisseaux ».

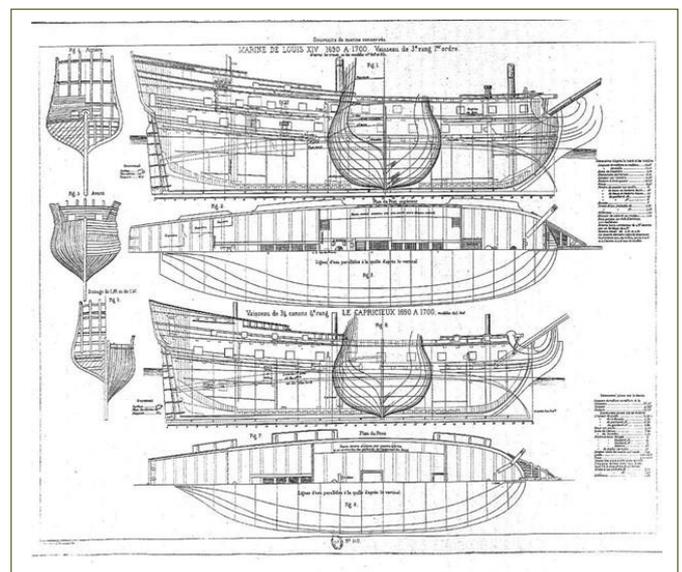
Le « Grand Vaisseau » de Versailles sera rapidement rejoint par des chaloupes, gondoles, une galère, des yachts, une felouque, un fond-plat de nos contrées ...



A Versailles, le grand canal accueillait toute une flottille de navires en réduction réunis dans la « petite Venise ».

qui en font une collection unique au monde, telle sa ménagerie d'animaux. En tout, une soixantaine de bateaux se succéderont sur le Grand Canal et les différents bassins entre 1670 et 1789.

La commande de deux 'Yachts Anglais' en 1685 représente un deuxième déclencheur pour le développement de la Marine. Les ingénieurs français chargés de suivre la commande Royale se rendent compte que les Anglais utilisent un outil inconnu à la construction navale en France : des plans ! En effet, jusque-là les arsenaux français utilisent des gabarits pour leur construction navale, avec pour conséquence que chaque arsenal développe des bateaux différents, avec des performances nautiques très variables. Informé



Ces plans de vaisseaux de 3ème et 4ème rang de la marine de Louis XIV sont postérieurs à la construction des navires concernés, qui se faisait sur gabarits.

de l'utilisation de plans, Colbert fait catégoriser les vaisseaux par leur force de feu (1er, 2e, 3e rang et plus tard 'Frégate'), en fait dresser des plans-type et les envoie dans tous les arsenaux, permettant ainsi une première forme d'industrialisation de la construction navale.

Le troisième déclencheur est également lié à Versailles : Colbert charge l'Amiral de Tourville de développer un vaisseau rapide, bien armé et – par un tirant d'eau assez faible – capable de naviguer sur les hauts-fonds de la Mer du Nord. Le bateau-projet sera également mis à l'eau à Versailles sous le nom de 'le Modèle' et ses améliorations donneront naissance aux 'frégates', telle l'*Hermione*.

Ces différents éléments permettent à la France de briser l'hégémonie des mers des Hollandais et de se hisser au 1er rang des nations maritimes... jusqu'à ce que la Révolution française et la Bataille de Trafalgar cassent durablement cette dynamique. Plus d'un siècle d'hégémonie maritime grâce à un bateau de 15 mètres mis à l'eau en 1670 et battant un pavillon rouge cramoyé fleurdelysé...

L'histoire de cette prodigieuse « Flottille Royale de Versailles » a été occultée et oubliée, jusqu'à ce que l'historienne Amélie Halna du Fretay y consacre deux thèses de Master en 2009 et 2011. Le magazine « Le Chasse-Marée » relaie l'histoire et retient l'attention de l'Atelier Marin à Bruxelles.

Créée en 2011, l'association philanthropique « l'Atelier Marin » a pour but principal de permettre à des jeunes défavorisés d'accéder à la navigation. Dans un premier temps, elle reçoit et rénove des cabiniers [NDLR : *nos amis belges appellent ainsi les bateaux ayant une cabine*] qui sont mis à disposition de Scouts Marins et Cadets de Marine, pour ensuite organiser des activités pour des enfants du juge de la Cité Joyeuse [NDLR : *La cité Joyeuse est une association belge créée en 1914 afin de donner un foyer aux orphelins de la première guerre mondiale. Elle se consacre aujourd'hui plus largement aux enfants en difficulté ou qui ont eu affaire aux services sociaux, qu'on appelle en Belgique « les enfants du juge »*]. En 2014, l'association entame la construction d'une 'Yole de Bantry', réplique d'une chaloupe d'amirauté de 1796 et dont les qualités nautiques pour faire de l'inclusion sociale poussent l'association à se doter en 2016 d'une 2e yole.

Fort du constat que ces bateaux portant une charge historique et un gréement atypique permettent une plus grande implication de l'équipage, et ému par l'histoire de la Flottille Royale, l'idée de construire une réplique du 'Grand Vaisseau' germe dans l'esprit de son Président, qui met le projet sur la table du Conseil d'Administration début 2017. Le projet est adopté et débute une phase d'études historiques, techniques et de faisabilité financière. Pour forcer le destin, je réalise les premières membrures dans mon garage à Forest, de même que je sacrifie un vénérable cheval de manège pour le transformer en figure de proue de licorne, faisant de moi le premier 'boucher chevalin sylvestre' de la Capitale.



La figure de proue en cours d'élaboration, obtenue après découpe d'un cheval de bois récupéré d'un manège.

Fort du soutien de la Région de Bruxelles-Capitale pour le projet, on se lance pour de vrai et la quille – une belle poutre en chêne de 750kg offerte par la famille Deleers – est posée sur le site du COOP à Anderlecht en mars 2018. Pendant un peu plus d'un an des bénévoles de l'association, des jeunes, des riverains et des patients psychiatriques soignés en milieu ouvert vont se relayer pour terminer la coque, qui sera mise à l'eau le 27 avril 2019.

Comme nous voulions une marraine ET un parrain, représentant la France ET la Belgique, ET les deux langues nationales, ce seront Mme Caroline Pauwels – rectrice de l'Université de Bruxelles (VUB) – et Eric Surcouf – descendant du 'Roi des Corsaires Malouins' (rappelez-vous la chanson « Au 31 du mois d'aout... ») qui baptiseront le bateau au Champagne ET à la Kriek bien de chez nous.

Jusqu'à la construction de la coque avait nécessité 4.500 heures de travail, auxquelles il faudra encore ajouter quelques 1.100 heures pour le façonnage des mâts, espars et gréement dormant, mais une tâche complexe et laborieuse nous attendait encore : rendre le bateau et son gréement opérationnel pour la navigation sous voiles. Ah oui... on ne vous l'avait pas encore dit, mais l'idée n'était pas simplement de construire un 'modèle', joli à contempler au quai, mais de prouver scientifiquement que le prototype de 1670 pouvait vraiment naviguer sous voiles !

Pour la petite histoire : des gentlemen anglais un peu excentriques avaient construit en 1936 une réplique du 'Victory' à l'échelle 1:4, dont les photos de l'époque prouvent qu'il a navigué toutes voiles dehors.

Non seulement avons-nous dû trouver et fondre 8,2 tonnes de plomb pour lester le bateau, mais pour rendre le bateau opérationnel avec sa dizaine de voiles et un équipage maximal de 10 personnes, il a fallu concevoir un gréement adapté. Notre skipper, Jan Snacken, a réalisé cette prouesse en concevant un gréement courant avec 120 cordages (drisses, balancines, brasses, écoutes, amures, ris, cargues, lignes de sécurité et filières variées) arrivant sur le pont, soit un espace de +/-18m².

Le gréement aura nécessité près de 3km de cordages en tout et fera monter le nombre d'heures de travail à 8.400 au total !

Les tests de navigation sous voiles étant planifiés au printemps 2020, le Covid en a eu raison, tant pour des raisons logistiques que financières.

La confection et livraison des voiles, réalisées par Outsider Sails, se sont étalées d'octobre 2020 à juin 2021, soit 4 jours avant le départ du bateau pour les tests 'grandeur nature'. Dans le courant des mois de mai et de juin, les membres du BRYC ont pu assister aux premiers essais, où nous avons déployé entre 2 et 3 voiles quand le vent était dans l'axe du Canal, mais – quoique spectaculaires – ces essais avaient surtout pour objet de former un noyau d'équipage à la gestion des phares (voiles) carrés.

Rappelons que le dernier trois-mâts Belge intégralement équipé de voiles carrées a sombré en 1926 et que les compétences à gérer ce style de gréement en Belgique se comptent sur les doigts d'une main. C'est donc avec gratitude que nous avons accepté le concours de Bernard Vivegnies et le Pr. Patrick Van de Voort pour la conception et l'optimisation du gréement et des manœuvres.

Nourri par des rappels au sort funeste du Wasa par certains sceptiques, c'est avec une certaine appréhension que nous sommes partis avec un équipage réduit et un bateau de sécurité vers le Grevenlingenmeer début juillet. Deux autres bateaux nous rejoignaient sur place pour nous soutenir moralement et logistiquement.

Finalement, le mercredi 7, après un briefing et des dernières vérifications, le bateau quitte Mosselbank devant Bruinisse pour son premier test. La civadière et la voile latine de l'artimon permettent dans un premier temps de vérifier l'équilibre et de constater que le bateau est ardent. Quelques ris dans l'artimon permettent de corriger et on lance les huniers de misaine et d'artimon. Les voiles se gonflent et la bête s'élançait doucement, entouré des yachts ébahis de notre présence insolite. La misaine et grand-voile apportent de la puissance et l'équipage finit par convaincre le skipper de sortir le grand hunier, la plus grande des voiles...

Un long silence admiratif est brisé par les vivats au Skipper Jan Snacken, qui ordonne une rasade de rhum à tout l'équipage. La beauté des voiles déployées est époustouflante, mais il nous faut brasser pour ajuster les voiles, corriger les écoutes et amures et l'admiration



pour la façon dont les anciens naviguaient avec des trois-mâts à phares carrés s'en voit accrue par tous les membres de l'équipage.

Une salve de coups de canons devant l'entrée du port de Bruinisse finit par attirer une attention maximale avant de réduire la voilure et d'entamer d'autres manœuvres.

Ce n'est qu'en fin d'après-midi, devant une bonne bière et les yeux pleins d'étoiles, que les images vidéo prises par mon fils Quentin avec son drone frappent par la beauté exceptionnelle du bateau toutes voiles dehors. « Waw !... We did it ! »

S'en suivront encore quelques journées de navigation d'exception ponctuées des visites de multiples yachtmen admiratifs, coups de corne des bateaux touristiques et interviews improvisées.

Le temps venteux nous empêchera malheureusement de naviguer pendant trois jours et la nouvelle que

le passage à Ostende est annulé pour des raisons sanitaires nous font décider de rebrousser gentiment chemin vers Bruxelles.

Les étapes suivantes de l'aventure ? Nous allons reprendre des sessions de formation et de manœuvres sur le canal à partir de septembre afin de former un maximum d'équipiers pour les navigations futures. Ensuite, nous allons vraisemblablement participer à certaines initiatives culturelles, voire en créer, mais notre espoir reste toujours de pouvoir amener le bateau sur le Grand Canal à Versailles, dans son biotope historique naturel.

Pour visionner les vidéos sur Youtube : recherchez « Quentin Jo photography ».

Contact : info@ateliermarin.be



Le projet Nav'Histoire en Méditerranée

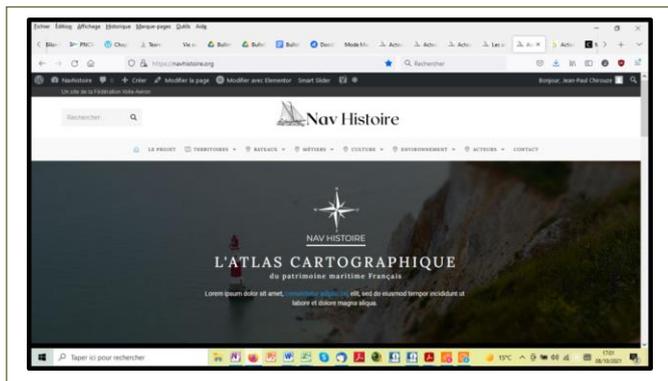
Par Jean-Paul Chirouze

Dans le Carnet de Bord n° 24, nous avons présenté le projet Nav'Histoire en concluant ainsi :

Ce projet « Nav'Histoire » est pour la FVA d'un caractère un peu original par rapport aux actions pour lesquelles elle s'est jusqu'alors mobilisée en priorité. Pour autant, la question du patrimoine maritime est bien dans ses gènes, même si cela la conduit à sortir un peu du champ du strict voile-aviron. Mais quand on se régale des flottilles des rassemblements comme ceux de Douarnenez ou du Golfe du Morbihan, pourquoi se mettre des œillères....

Depuis, les idées ont bien avancé puisque, à la suite du point fait en AG le 5 décembre 2020 (voir : <https://voileaviron.org/le-projet-navhistoire/>), et des décisions du Conseil d'Administration du 29 mars 2021 validant les objectifs du projet, la méthode proposée, et les moyens d'accompagnement nécessaires pour démarrer, l'action a pu s'engager concrètement.

C'est par le développement d'un nouveau site web dédié, porté par la FVA, mais indépendant du site web de la FVA (pour permettre, à l'avenir, la plus large ouverture possible à d'autres partenaires du projet) que nous avons naturellement commencé :



La page d'accueil du futur site (il n'est pas accessible au public pour le moment)

Et c'est à partir de cette maquette que les contacts sur le terrain ont pu démarrer, en commençant par un échange, nourri et fructueux, avec la Fédération du Patrimoine Maritime Méditerranée (voir : <https://www.fpmm.net/>).

Tout naturellement, c'est en association avec celle-ci qu'un plan d'action a été imaginé pour impliquer les acteurs du patrimoine locaux dans la phase dite de « prototype », sur le secteur « test » que nous avons imaginé : « A l'ouest du Rhône » (la côte du Grau du Roi à Banyuls), entre terres occitanes et catalanes).

Très concrètement ce sont 27 personnes représentatives des associations locales qui ont pu être rencontrées d'avril à mai (malheureusement en distanciel : 11 séances Skype !) pour présenter le projet et recueillir les premières avis et propositions, qui pour l'essentiel furent très positives :

Ce qui semble faire consensus :

- Les objectifs du projet :
 - o Faire connaître le patrimoine et reconnaître ses acteurs
 - o Une approche territorialisée
 - o Une vision nationale pour aider aux échanges entre territoires
 - o Le public visé
- Le principe d'un site sans but marchand fondé sur les valeurs associatives
- Le principe d'un atlas cartographique associé à une entrée thématique
- La structure et le style du site web
- La méthode de travail

Les questions ouvertes sur le contenu :

- La définition du critère « patrimoine »
- Les liens avec les inventaires
- Les liens avec les sources documentaires existantes
- Le lien avec les « animations »
- Comment maîtriser le périmètre du projet
- Les exigences sur les contenus des articles
- Comment rendre le site vivant

Les questions du « comment on fait » :

- Comment organiser les contributions. Comment motiver, comment produire, comment réguler
- Comment piloter le travail

Réactions que l'on peut synthétiser ainsi :

- **Des réactions très positives (avec de mots chaleureux)**
- **Très peu de discussions sur le « pourquoi »**
- **Beaucoup d'échanges sur le « comment »,**

signe d'un réel engouement associé à de réelles inquiétudes sur la capacité collective à faire.

C'est à partir de ce premier retour que peut s'engager maintenant une deuxième phase du travail, en reprenant contact personnellement avec ces acteurs locaux, pour commencer à rédiger des articles ayant à vocation à s'inscrire dans le site du Nav'Histoire.

Et les idées ne manquent pas, depuis l'histoire des grandes barques catalanes, jusqu'aux plus petites nacelles de l'étang de Thau, en passant par les Mourre de Porc du Grau du Roi !

Rendez-vous à la prochaine AG pour vérifier que nous sommes collectivement capable de « nourrir » le site du Nav'Histoire, sachant que l'étape suivante portera sur les côtes atlantiques, du côté de la Charente (une présentation du projet Nav'Histoire a pu être faite à l'AG du 19 juillet de PNCM, voir/ <https://www.pncm.fr/blog/> et l'accueil a été très positif).



Une semaine à Perros-Guirec

Par Yole 27

Une yole de Bantry, *Mise en Seine*, une baleinière, *Stérenn*, et une yole de Ness, *Sleipnir*, tel est l'équipée ayant pris part à cette semaine de découverte de la région de Ploumanac'h organisée par l'association normande Yole 27, dans les Côtes d'Armor, du 4 au 9 août. Trois bateaux avec à leur bord des équipiers normands et bretons venus grossir les rangs de l'association Yole 27 : VPGM, Spered Ar Mor, Fille de Loire et Stérenn étaient ainsi représentés avec pour objectif d'offrir de belles images des « Voiles-Aviron » le long du rivage de la côte de granite rose mais aussi de poursuivre l'acquisition de connaissances en termes de navigation.

Une expédition possible grâce au soutien de l'agglomération Seine-Eure propriétaire de la yole.

L'association Yole 27 et la Fédération Voile-Aviron remercient le Maire et les administrateurs du port pour l'accueil à Ploumanac'h et l'hospitalité offerte au Quinquis à Perros Guirec.

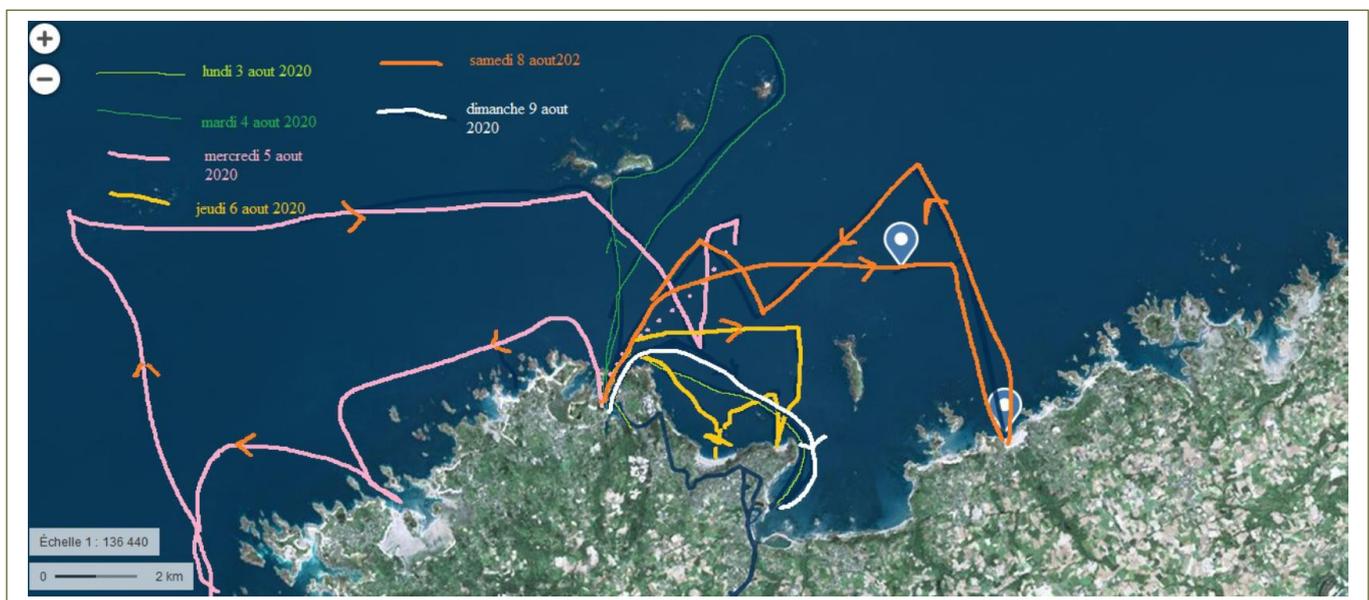
L'association des vieux gréements de Ploumanac'h et l'association des avirons de mer ont offert un accueil très sympathique à la cale du Linkin le lundi 3 août en présence de la presse, du responsable des services de la mairie et des estivants.

La mairie de Perros Guirec a permis de se retrouver sur l'eau après plusieurs mois de disette de navigation.

Nous remercions aussi particulièrement le patron du côtre, membre de l'association des vieux gréements qui nous a accompagné du lundi 3 au jeudi 6 août 2020.

Au programme de cette semaine de navigation, promenades entre les sept îles du secteur, randonnée (pédestre cette fois) sur les roches roses du sentier des douaniers ainsi que démonstrations de voile, slalom et homme à la mer devant la plage de Trestaou.

Profitant d'une météo fraîche par rapport au reste du territoire français en cette période de canicule, cet évènement a permis aux équipiers présents de découvrir un nouveau coin de littoral français et d'approfondir sa connaissance des courants, très présents dans cette zone.



La trace du parcours sur la côte de granite rose

En détail

Lundi 3 août : Mise à l'eau à la cale du Linkin.

Remorquage de Perros-Guirec à Ploumanac'h et reconnaissance des roches et courants autour de l'île Tomé.

Mardi 4 août : Démonstration et découverte de l'île aux moines et de l'île Rouzic

Matin : démonstration de voile dans le port de Ploumanac'h avec la yole « *Mise en Seine* » et la baleinière « *Stérenn* ».



A l'aviron au bord du granite rose

Départ à 11h15 avant la fermeture du seuil pour l'île aux Moines avec vent de sud-ouest (rafales à 12 nœuds) et courant de jusant de 3,5 nœuds avant une visite de l'île aux Moines et sa rencontre avec les gardes de la réserve.



Départ de Ploumanac'h

Après-midi : départ à 14h30 avec le flot pour l'île Rouzic, vent établi à 6 nœuds et rafales à 12.

Arrivée à l'île Rouzic par le sud-ouest, observation de la colonie de fous de Bassan puis retour en contournant l'île par l'est. Le vent permet de compenser le courant de flot et sa dérive est.

Arrivée vers 17h dans le chenal de Ploumanac'h et passage à l'aviron.



Mercredi 5 août : de l'île grande à l'île plate

L'objectif est de se rendre à Trégastel et à île Grande avant un retour par Triagoz et île du Cerf

Matin : Départ à 10 h45 à l'aviron avec le jusant puis l'équipage hisse les voiles (vent sw, 11 nœuds [18 en rafales]) et cap au 300). Le courant porte à l'ouest, il y a de la houle, la yole embarque de l'eau. Virement devant Trégastel et arrivée dans l'anse à 11h30. Départ à 12h vers l'île Grande et arrivée à 14h au Porz de Gélen. Échouage et déjeuner sur l'estran.

Après-midi : 15H30 départ à l'aviron vers le plateau des Triagoz. Les voiles sont hissées après 1 mille où sont les dernières roches affleurantes. Vent toujours établi et houle. Empannage à 17h30 devant les Triagoz puis route vers l'île du Cerf. Les voiles sont établies et la vitesse est de 8 nœuds. Arrivée rapidement en vue des roches entre l'île du Cerf et l'île Plate. Passage entre les deux îles à l'aviron pour apprécier les roches affleurantes. Au sortir de l'île du Cerf qui était un point de rendez-vous fixé, le courant de 3,5 nœuds nous impose une dérive que la chute de vent ne compense pas. Plusieurs bords carrés sont effectués avec pour objectif l'entrée du chenal de Ploumanac'h.



Arrivée à Ploumanac'h - le grand pavois



Au portant, voiles en ciseaux

À 20h, nous demandons une remorque à notre cotre accompagnateur. Il faudra 1h30 pour étaler le courant et arriver au mouillage de Poumanac'h. À 22h nous tirons un bilan de cette erreur d'appréciation de la route.

Judi 6 août 2020 : animation devant la plage de Trestrau

Matin : le départ du chenal est à 10h. Le cap est au nord-est pour passer les couillons de Tomé avant la renverse et gagner Trestel où l'on devait attendre l'heure de la représentation à TRESTRAOU. Le vent au sud est faible à 7 nœuds. À 11h la renverse est effective. Le vent ne compense plus le courant de jusant orienté à l'ouest. Décision de changer de cap pour aborder la plage de Trestrignel pour la pause. La yole accompagnée de la petite flottille arrive et s'échoue sans problème sur la plage (voir le film sur [youtube](https://www.youtube.com) ou sur le site yole27.fr)

Après-midi : après 15h, tout le groupe embarque pour Trestrau en contournant la Fronde par le nord. Devant Trestrau la yole effectue quelques manœuvres :

- récupération d'un équipier sur la plage,
- course à l'aviron,
- récupération d'un homme à la mer,
- virements et empannages.



La plage de Trestaou et son eau d'un magnifique bleu

Vers 17h30, retour à l'aviron contre le courant de flot.

Pour compenser le courant, la navigation se fait au raz des cailloux et en armant 4 avirons avec un relais tous les quarts d'heure.

Il faudra plus d'une heure et demie pour parcourir 1,5 mille.



Vendredi 7 août : le vent est tombé

Matin : animation dans le port de Ploumanac'h. La baleinière est sortie de l'eau sur remorque ainsi que la Ness.

Après-midi : exploration du sentier des douaniers et à la reconnaissance de la limite entre le granite gris et rose.

Samedi 8 août 2020 : L'objectif est de gagner Trestel et de passer Tomé avant la renverse

Matin : lever à 6h. Le départ du chenal de Ploumanac'h se fait à 8h avec un vent de NW entre 8 et 15 nœuds, la route est au 56. Le courant est favorable jusqu'à 11h. Le passage de Tomé effectué, la yole se retrouve dans

une forte houle courte générée par le haut fond de Toull Car et son impact sur le courant de marée. La yole se dégage plus à l'est avant d'empanner vers la baie de Trestel. À 10h30, arrivée et beachage en tenant la yole à l'ancre sur un grappin. Le constat est qu'il est impossible de maintenir la yole dans les rouleaux. Il faut assurer sur une grosse ancre et éloigner de la zone la yole pendant la pause. Un groupe assure la tenue de la yole pendant le repos de l'équipage à terre puis les récupère en se déhalant sur l'ancre en contrôlant les longueurs de bout.

Après-midi : retour sans problème en pointant l'île Rouzic avant d'empanner pour Ploumanac'h. Le retour se fait au près serré avec un virement. Le vent (8 à 15 nœuds) est au 270. Notre route au 340. Le courant qui porte à l'ouest est favorable. Arrivée dans le chenal à 17h, passage du seuil à 18h.



La côte est aussi à découvrir à pied.

Dimanche 9 août : De Ploumanac'h à Perros / cale du Linkin

Matin : la PM est à 10h48. Le vent entre 6 et 11 nœuds (w). Le départ du chenal est à 9h, la renverse est à 11h. Le vent faible nous oblige à faire de l'aviron (4 rameurs en 1,2,3,4). Arrivée à 11h à la cale du Linkin et mise sur remorque.

(On peut déplorer le vol de la manivelle du treuil).



Sterenn

Navigation en rade Brest : opération Espadon

Par Yves Hervy, secrétaire adjoint FVA

En famille ou entre amis, tous se préparaient avec hâte pour les fêtes maritimes de l'été 2020, bien avant que la pandémie ne se déclare. Les réservations de camping et les congés arrivant, certains équipages ont tout de même décidé de tracter leur bateau jusqu'au bout du monde afin de profiter de quelques jours de vacances et de retrouvailles du 10 au 16 juillet 2020. Et quoi de mieux que d'imaginer une petite flottille improvisée ?



Astrakan devant Gwennili-Mor

L'enthousiasme est monté de Peillac jusqu'à qu'à La Flèche, de Grasse dans le sud jusqu'à Broué en région Centre. C'est ainsi qu'en presqu'île de Crozon, le charmant Camping Gwel Kaër, avec vue sur le port du Fret, ainsi qu'une maison de famille, avec vue sur l'île aux Morts et l'île de Trébéron, ont vu débarquer les équipages.

L'association des plaisanciers de Lanvéoc facilitera l'accès à des mouillages.

La flottille improvisée a sillonné la rade de Brest composée de *Snocxuatrom* (Construite par Wilfried Jarry sur plan relevé sur les Yoles de Ness d'origine), *Gwennili-Mor* (Yole de Ness - François Hervy), *Astrakan* (Premier de série Plan F. Vivier - Yves Hervy) et *Linotte* (Frédéric Mouchy). Rejoints plus tard par un *Sharpie - Reder Mor* (Philippe Gourhant) et par un *Dinghy* (Philippe Feufeu). Chaque jour, il a fallu composer avec le vent qui curieusement était pour la période, souvent fort et de secteur nord. Dans l'Anse de Lanvéoc les mouillages sont assez exposés et les amarrages ont dû être doublés sur les coffres avec chaînes et manilles pour ne pas retrouver les bijoux au sec.

Les vieux gréements ont navigué entre Lanvéoc et Brest, vers la côte sud de la Presqu'île de Plougastel ou encore dans ces endroits étonnants et bucoliques tels qu'est le Sillon des Anglais.

Snocxuatrom, *Gwennili-Mor* et *Astrakan* se sont lancés dans la remontée de l'Aulne accompagnés d'un



En remontant l'Aulne

courageux sportif en paddle sur une distance de 30 Km alors que les trois autres voiliers joutaient au large de l'île Longue sur fond des premiers essais à la mer du nouveau sous-marin français le Suffren. Au port de Lanvéoc la flottille croisa à distances « Covidiennes » les Yoles de Bantry « Volonté » de Douarnenez et « Spered ar mor » du Guilvinec qui étaient sur la fin de leur périple de plusieurs jours en Rade de Brest (NDLR : voir le reportage de Guy dans notre numéro précédent [Carnet de Bord n°25](#)).



Les yoles de Ness au passage des écluses

Le dernier jour *Astrakan*, accueillant les équipiers de *Snoc*, changea de plan d'eau pour aller découvrir les superbes abords de l'île Vierge près de Morgat en baie de Douarnenez.

La renaissance d'une yole de Ness à Vaires.

A la suite de la dissolution de l'association « yole de Val Maubée », la yole de Bantry est partie en Belgique, tandis que la yole de Ness a trouvé refuge au Centre Nautique de Vaires sur Marne en novembre 2019. Après une remise en état interrompue par les différents confinements (résumée en quelques images ci-dessous), la yole a pu faire ses premiers bords en mai 2021. Il reste à apprendre à la maîtriser !



30/11/2019 : Arrivée au CAL de la Yole de Ness donnée au CNVaires par l'association "une yole pour le Val Maubée".



18/12/2019: les 1er constats, une fois la peinture des bois poncée, ont de voir que les jonctions bancs latéraux et banc central sont pourris, ainsi qu'un mètre de bois entretois des bouchains aussi.



15/01/2020: le mât d'origine n'est pas récupérable car tordu en partie supérieure, nous avons décidé d'en faire un neuf en lamellé-collé.



10/03/2020: La tête de la dérive a été refaite. La jonction barre safran a été modifiée. La dérive, le safran, la barre, la vergue, et les avirons ont été poncés, résinés et vernis.



07/02/2020: L'extérieur, la coque a été poncée jusqu'au bois, si nécessaire, car le bois en séchant, a laissé apparaître des décollages et des fissures. Le bois a été résiné et est enduit d'une peinture blanche d'apprêt à été passé sur le vert. Le liston a été résiné et vernis.



En ce 30 mai 2021, après que la tempête COVID ait bien chahuté le chantier de restauration, la Yole a pu être mise à l'eau.

Répondant à l'invitation du CSM Voile Montereau, nous avons entrepris avec succès une traversée Nord Sud du joli département de Seine et Marne pendant laquelle la Yole s'est révélée être une bonne routière. Il faut dire que la météo était favorable avec un soleil radieux et une petite brise 2 à 3.

Arrivés sur place, et après la découverte d'un très beau plan d'eau, l'équipage inaugural composé de Laurence, Aude, Ibrahim, Manu, Lionel et Guy a gréé le bateau sous l'œil bienveillant de quelques habitués du lieu qui nous ont accueillis fraternellement. Nous avons ainsi rencontré Jérôme Thomas et son équipe.

La mise à l'eau a été très facile, après une approche remarquable d'Ibrahim en marche arrière. Le temps de poser sous l'œil des appareils photos et caméras, la Yole est partie à l'aviron s'amarrer au ponton des « habitables » pour laisser la place aux dériveurs légers. Très beau parcours à l'aviron sous les ordres de cap'tain Lionel après quelques « salades d'aviron » liées à l'apprentissage d'un équipage novice.

Le casse-croûte offert généreusement par le CSM Voile a permis de lier des connaissances sympathiques.

Puis est venu le départ du ponton (sous voile à 1 ris!), découverte des réactions de la Yole et de son équipage sous les ordres de cap'tain Manu, temps d'observation entre les 2 adversaires, on gambeye et on gambeye encore pour tirer des bords plus moches que carrés. Et on découvre pourquoi il y a des avirons à bord : c'est pour pouvoir remonter au vent afin de prendre position pour tirer d'autres bords de même qualité. Ambiance de fête à bord quand on attrape le vent arrière !

Les manœuvres de prise de ris et gambeyage n'ont plus de secret à la fin de l'après-midi pendant laquelle Laurence a courtoisement laissé sa place à bord à une invitée VOLONTAIRE. Le bateau s'est montré très stable sous les quelques petites rafales ne prenant que peu de gîte. Ce point sera à vérifier avec d'autres conditions de vent. Un essai de hissage de voile non accrochée a

montré la vanité de l'opération (oups).

La reprise sur la remorque n'a pas posé de problème particulier, il faut juste veiller à la maintenir dans l'axe, au milieu des rouleaux et droite.

Conclusion sur la tenue du bateau : la Yole a autant de mal à remonter au vent qu'à rentrer à Vaires avec les bouchons.



La yole de Ness à sa première mise à l'eau après travaux.

Raid normand 2021 : Voile intense sous le soleil normand

Par Guy Le Rhun

Tout commence à St Vaast la Hougue, village préféré des Français. Port de pêche et d'ostréiculture avec un navire amphibie qui relie l'île d'en face Tatihou.

Le projet du premier jour est de faire tranquillement le tour de l'île accompagné de *l'Ami Pierre* vieux gréement du port. La matinée commence par la mise à l'eau du *Spered ar Mor* qui a rejoint les deux autres yoles la veille, *Mise en seine* et *Batel'eure*.

Le ciel est de plomb mais résiste, l'équipage du *Spered* fait un petit tour de chauffe en attendant l'ouverture des portes. Les yoles se regroupent pour s'élaner ensemble, le ciel craque et c'est le déluge. Pas question de commencer trempés, les équipages renoncent et se mettent à l'abri. Nous ne manquons pas de ressource, une fois l'apéro pris et le premier repas dégusté en commun, déjà certains(es) commencent à expliquer le nœud de remorque, facile. Une équipe en matelotage, une autre à la godille. Initiation, mais aussi perfectionnement pour quelques chefs de bord, en chantant :

*« Il tortille du cul en godillant, il vient des Glénmuche,
Il tortille du cul en godillant, il vient des Gléan ! »*

Cela a fait une belle animation dans le port.

Le soir après l'apéro d'accueil en présence du maire, les principaux des équipages se consultent et décident judicieusement de mettre les yoles à l'extérieur du port à 22h30, ainsi nous partirons plus tôt le lendemain.

St Vaast la Hougue/Grandcamp-Maisy :15M

Les équipiers(ières) avaient tellement hâte de naviguer que tout le monde était prêt de bonne heure, de trop bonne heure puisque les bateaux étaient toujours bel et bien échoués. Si la marée n'attend pas, nous,



sommes bien obligés de l'attendre. Cela nous permet de visiter les environs, et le chantier voisin (Le chantier naval Bernard).



Grand Largue ou vent arrière en ciseaux, la yole file sur les eaux normandes.

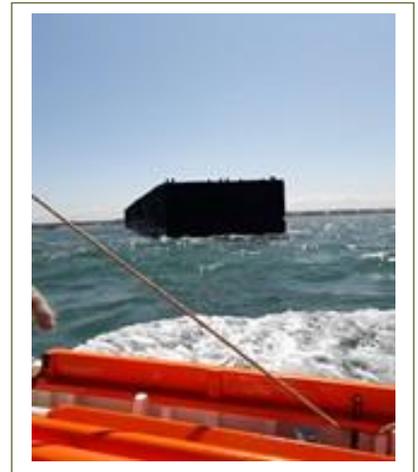
A 10h30 les yoles flottent enfin, nous voilà partis, cap sur Grandcamp-Maisy. Le vent est établi au NO force 3-4. Grand largue nous approchons rapidement des îles Saint Marcouf, qui défilent sur notre tribord. Notre semi-rigide accompagnateur profite de faire de belles photos.

Une fois notre repas pris, nous sommes déjà tout près de notre destination, que l'on dépasse légèrement entraînés par la vitesse. Le temps de tirer quelques bords avec *l'Ami Pierre* et nous franchissons la passe, nous sommes attendus par le capitaine du port qui nous désigne nos pontons.

Grandcamp-Maisy/Courseulles :25M

La veille en guise de bienvenue, nous avons bénéficié du feu d'artifice du 14 juillet tiré de la jetée. Le matin, les équipages sont invités à visiter le vieux gréement aurière de 17m *La Grandcopaise* sauvée des eaux par une association. C'est prévu qu'il nous accompagne avec un autre cotre *l'Union* pendant quelques milles. Les conditions de navigation sont pratiquement les mêmes que la veille, vent O-NO force 3-4 avec rafales à 5. Les yoles doivent passer la réputée pointe du Hoc, puis changer de cap pour longer Omaha Beach. Les milles sont avalées grand largue, nous déboulons avec des pointes à 10 nœuds vers sur le port artificiel d'Arromanches, où est prévue la halte repas.

A l'abri des pontons flottants du débarquement, toujours toujours impressionnants, il y



a quand même trop de clapot, il est décidé de continuer la route pendant le déjeuner. Nous longeons Gold Beach, Courseulles approche rapidement, nous sommes largement dans les temps.

Notre place est prévue juste en face des douches, tant mieux. Ouf ! le logement est tout près, mais petit. Pour le dîner, nous installons donc les tables dehors pour déguster ensemble une délicieuse pizza qui nous sera livrée, quelle bonne idée !

Courseulles/Dives sur mer : 15M

Le départ est fixé à 13h, ouverture des portes oblige, cela nous laisse le temps de déjeuner copieusement, mais de prévoir le pique-nique à bord. A peine sortis, voilà un banc de dauphins, ils viennent danser autour de nous pendant une bonne demi-heure. Le ballet avec les yoles qui filent silencieusement est magnifique.



Le temps est plus clément que la veille, le vent est O force 3, nous naviguons vent arrière. Les yoles vont tout faire pour prendre la meilleure allure, en ciseaux, en oc'h et en borloked, le vent arrière est riche pour le grément au

tiers. Nous longeons les plages de Juno Beach et de Sword Beach, puis nous dépassons une série de cardinales jusqu'au travers de Ouistreham. La dernière bouée Merville indique l'approche de Dives-sur-mer notre dernière escale.

Nous sommes attendus, deux vieux gréements de l'asso de Dives croisent devant le port et nous tirons quelques bords ensemble et effectuons une entrée groupée et remarquable de gréements traditionnels...

Séjour à Dives-sur-mer :

Quelle belle équipe, dynamique, l'association le CAPAC, qui nous accueille chaleureusement dès l'accostage sur les pontons réservés à l'entrée du port, où tous les navires traditionnels sont amarrés. Un stand d'accueil a été monté et c'est en chansons que nous sommes invités à trinquer.

Le lendemain matin nous effectuons quelques tours dans le port, l'après-midi le vent s'établit au NE force 4-5, nous décidons tout de même de sortir. Un ris misaine, 2 ris taillevent, la « Baronne », la présidente de l'association embarque sur le *Spered ar Mor*, c'est parti. La passe est difficile le vent est en face, la mer est formée, les yoles finissent par hisser et font un aller-

retour musclé devant la plage de Cabourg. Les vieux gréements ont renoncé et nous nous retrouvons tous à l'abri sur la rivière, la Dives.

Samedi 17 Juillet dernier jour

Une partie des équipiers(ières) sont allés chercher leur véhicule et les remorques à St Vasst. Les équipiers(ières) restants embarquent sur le *Batel'eure* et profitent pour faire la manœuvre de transfert de sac. L'après-midi tous les vieux gréements à la queue leu ont remonté la Dives.



Le soir grand banquet, pour le repas des équipages offert par la très organisée association des vieux grément de Dives. Les jeunes ne se sont pas fait prier pour chanter.

Conclusion :

Bien sûr, lundi la pluie nous a contrarié, mais la journée a été par la suite agréable et nous en avons profité. Pour les jours suivants le soleil et le vent portant nous ont gâtés le long de ces côtes historiques. L'accueil dans les ports a toujours été très bien, nous étions à chaque fois attendus avec un coup de chapeau à Dives-sur-mer. Les fourgons transportant les bagages ont toujours été dans les temps, bravo aux deux chauffeurs qui ont ajouté une balade en voiture à leur navigation. Merci à l'équipage du semi-rigide pour leur présence, leur patience et leur compétence.

Bravo à Claude et à son équipe pour avoir organisé ce très joli raid.



Agenda

Pour plus d'information, on se reportera à l'agenda en ligne mis à jour en permanence sur notre site web, rubrique « Calendrier nautique » : <https://voileaviron.org/calendrier/>

En 2022 :

- Escale à Sète (12-18 avril)
- Rassemblement Arwen Marine (6-8 mai)
- BrioZeil Marathon (21 mai)
- Vilaine en fête (23-28 mai)
- Pasaia Itsas Festibala (26-29 mai)
- Sail Caledonia (28mai-4 juin)
- Mâts-Rhin (4-5 juin)
- Route du sable (25 juin)
- Fécamp Grand'Escale (29juin - 3 juillet)
- Vieilles coques (Concarneau, 9-10 juillet)
- Temps fête Douarnenez (14-17 juillet)

- Fête des vieux gréements (Paimpol, 12-14 août)
- RV de l'Erdre (22-28 Août)
- Fête de la mer Mesquer (n.c.)

En 2023 :

- Semaine du Golfe (Morbihan, 15-21 mai)
- L'Armada (Rouen, 8-18 juin)
- Voiles d'en haut (Lac Serre-Ponçon, n.c.)
- Fête des canots (Rolle, n.c.)
- Route de l'amitié (n.c.)

En 2024 :

- Fêtes maritimes de Brest (juillet)

Comment adhérer à la FVA

Les adhésions 2021-2022 reviennent au tarif normal : l'adhésion Association est à 60 € et l'adhésion Particulier à 22 € (le tarif licence annuelle est inchangé à 13 €).
Les licences 2021-2022 sont valides à partir du 1^{er} novembre.

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 2021-2022 est de (22+13=35€) pour le capitaine (adhésion+ licence) 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, 51Av. 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 - Y.HERVY - N.JOSCHKO - E.MAILLY - L.BRANCHU CN VAIRES - YOLE 27 - G.LERHUN

Crédit Photos : Y.HERVY (p9) - N.JOSCHKO (p 2-3) - QUENTIN JO (p4) - CN VAIRES (p10-11) - YOLE 27 (p6-8) - G.LE RHUN (p12-13)