



2026

VENTE NEUF ET OCCASION - LOCATION - ATELIER MÉCANIQUE - LOCATION D'EMPLACEMENT



dinardmarine.com
02 99 46 51 55

46 Boulevard Jules Verger 35800 Dinard - contact@dinardmarine.com



MICHELIN 2025 HÔTEL***** | TABLE ÉTOILÉE | BAR L'AQUARIUM | SALON DE THÉ
SUITES BIEN-ÊTRE | VEDETTE PRIVÉE | SEMINAIRE
17, AVENUE GEORGE V 35800 DINARD | +33(0)2 99 80 30 00 | RECEPTION@CASTELBRAC.COM **MICHELIN 2025**



SOMMAIRE

05	MOT DU MAIRE	21-23	LA FLOTTE DU YACHT CLUB DE DINARD
06	MOT DU PRÉSIDENT	24-25	RETOUR SUR 2025
07	À NOTRE AMI BERTRAND SEMAILLE	27	PALMARES DU CLUB 2025
08-11	IRITIS AU DÉFI DU CENTENAIRE : UNE FASTNET 2025 ENGAGÉE	28-29	SIGNE : UNE PARENTHÈSE RARE À BORD D'UN KETCH D'EXCEPTION
13	DES NOUVELLES DU CIEL	30	EN ROUTE POUR LE RHUM !
15	PROGRAMME DES RÉGATES 2026	31-33	INTERVIEW DE SOPHIE FAGUET
17	PROGRAMME MOTONAUTISME 2026	34-35	INTERVIEW DE CHRISTOPHE BACHMANN
18-19	MEMBRES DU YACHT CLUB DE DINARD	36-39	ROYAL CLIPPER : LE LUXE DISCRET DE LA GRANDE MARINE À VOILE



Yacht Club de Dinard
Promenade du Clair de Lune
35800 Dinard
09 66 91 14 32
contact@yacht-club-dinard.fr
www.yacht-club-dinard.fr

**Responsable de la publication
et coordination éditoriale :**
Bréhens - Eugénie Buchon
07 65 23 76 00
eugenie.fraikin@brehens.com

Régie Publicitaire :
Yacht Club de Dinard
Crédit photos :
Yann Radou - Pierre-Etienne Touati - Pietro Auci
Exécution graphique et Impression :
Imprimédia - Saint-Samson-sur-Rance
Diffusion :
800 exemplaires



- Vente de bateaux neufs & occasions
- Réparation & entretien moteurs
- Gardiennage intérieur & extérieur
- Manutention & grutage
- Électronique & électricité
- Accastillage

Location de bateaux à moteur au port de DINARD

GRUPE Rouxel MARINE
DINARD SAINT-MALO NAUTISME
15 Rue de la Ville Biaï
35 780 La Richardais
02.99.16.47.92
dsm.secretariat1@grouperouxmarine.com



Mot du maire

**Chers membres du Yacht Club de Dinard,
Chers amis,**

À Dinard, la mer n'est jamais bien loin. Elle est dans la lumière changeante, dans le bruit des haubans, dans ces départs matinaux où le port s'éveille doucement. Elle fait partie de notre quotidien autant que de notre imaginaire.

Avec le retour des beaux jours, la ville retrouve ce rythme si particulier qui accompagne la saison nautique. Le port s'anime, les voiles se hissent, et l'on sent déjà l'excitation des premières régates et notamment les 100 milles et une nuit. À Dinard, la plaisance est bien plus qu'un loisir : c'est une élégance, un art de vivre, un plaisir partagé entre passionnés et curieux.

Le Yacht Club de Dinard incarne parfaitement cet esprit. Il réunit autour de lui une communauté fidèle, exigeante et ouverte, attachée à la fois à la tradition et à l'envie de faire vivre la mer au présent. Les régates qui s'y déroulent sont toujours des moments à part : du sport, bien sûr, mais aussi du style, de la convivialité et ce petit supplément d'âme qui fait toute la différence.

Cette nouvelle saison s'annonce, je le crois, particulièrement belle. Belle par la qualité des événements à venir, par l'énergie de celles et ceux qui les font vivre, mais aussi par l'attachement renouvelé des Dinardaises et des Dinardais à leur ville et à son identité maritime.

Que cette saison soit pour chacun d'entre vous synonyme de belles navigations, de moments partagés et de souvenirs heureux. Que les régates soient disputées, les retours au port joyeux, et les soirées longues et douces face à la mer.

Très belle saison à toutes et à tous,

Arnaud SALMON

Maire de Dinard,
conseiller départemental d'Ille-et-Vilaine

LES BALCONS DU RHUM SERONT DE RETOUR !

Bonne nouvelle pour tous les passionnés de voile ! Comme en 2022, la ville s'apprête à vivre au rythme de la grande traversée de l'Atlantique en organisant les Balcons du Rhum, à l'occasion de la Route du Rhum 2026. Une animation qui avait enthousiasmé les amoureux de la mer, du voyage et de l'aventure et qui promet de faire à nouveau vibrer notre territoire au sein des embruns et des grands défis !

Élus et services municipaux sont d'ores et déjà à pied d'œuvre pour concocter un programme à la hauteur de l'événement. Nous sommes aussi à l'écoute des idées émanant du Yacht Club.

Restez connectés, vous saurez tout prochainement !

Martine GUÉNÉGANT

Adjointe à l'attractivité et au rayonnement, à l'événementiel, à la communication et aux relations extérieures.



Crédit photo ©Patrick Chevalier



Tarifs plaisance compétitifs pour tous types de bateaux, sans limitation de taille, et dans toutes zones de navigation.



45, boulevard de la République - B.P.167
35408 SAINT-MALO cedex

Tél. : 02 99 20 00 50
arbona.assurances@arbona-assurances.com

Mot du président

Chers membres du Yacht Club de Dinard,
Chers amis,

Je tiens en premier lieu à rendre hommage à notre ami Bertrand Semaille qui nous a quitté brutalement en ce début de Printemps, ce fut pour tous ceux qui le connaissait un choc tragique, son ami Tristan avec lequel il a partagé de grandes courses au large lui consacre dans notre annuaire un long texte d'amitié.

Le coup d'envoi de la saison 2026 a été donné le 28 mars par notre première régates du championnat de Printemps de Flying Fifteen.
Si les conditions étaient difficiles 20 à 30 nœuds de vent, nos régatiers acharnés se sont bien adaptés et ont dominé les éléments.

Pour les activités à terre nous avons lancé le thème de l'année « En route pour le Rhum »

1er événement : la conférence de Sophie Faguet (fille de notre indispensable adhérent Pierre Faguet).
Il était intéressant d'écouter Sophie qui s'est consacrée à la voile depuis son adolescence, de l'optimist au 420 puis du J80 aux Figaros et de l'Imoca au class40.
Parallèlement aux courses au large, Sophie est devenue n°1 en match Race pour atteindre plusieurs fois le championnat du monde féminin.
2026 sera pour elle une année cruciale : prendre le départ de la route du Rhum le 1er novembre 2026 à 13H02 !!
Dans la classe la plus nombreuse : « Les class 40 ».

Cette année le Rhum sera pour tous un moment exceptionnel avec bien sûr à partir du 15 octobre l'installation du Village du Rhum à St Malo et les animations que nous organiserons avec la Mairie de Dinard qui reprendra le thème « **UN BALCON SUR LE RHUM** ».

Pour le reste, la saison sera bien remplie aussi bien aux niveaux régates habitables avec les cardinales d'Émeraude et les 100 milles et une nuit, fin juillet et août nous participerons au Challenge des Voiles d'Émeraude avec nos amis des clubs voisins :
le yacht club de Saint-Lunaire, le yacht club de Saint-Briac, le yacht club de Saint Jacut et le Yacht club de Saint Cast.
Enfin nous allons développer plusieurs sorties motonautiques :

- Une croisière vers Sercq / Guernesey sur 3 jours.
- Une sortie sur Chausey pour la journée.
- Une croisière sur cette île magnifique de Bréhat.

Nous allons également développer la vente des vêtements et accessoires griffés à notre marque Yacht Club de Dinard qui est déposée et notamment dans les périodes d'animation fête du port le 26 juillet et profiter du passage des visiteurs du Rhum devant notre club.
Enfin nous affréterons une vedette pour participer au feu d'artifice du 24 juillet.

Avec l'ouverture du bar et restaurant nous pourrons proposer nos habituels cocktails et dîners.

Si la météo veut bien nous favoriser on pourra faire de 2026 une belle année pour notre yacht club.

Patrick CONSTANT

Président du Yacht Club de Dinard



À notre ami Bertrand Semaille

Membre du Yacht Club de Dinard depuis 1999, Bertrand Semaille est décédé accidentellement le lundi 16 mars 2026. Il était l'un des coureurs les plus actifs de notre club, dont il avait souvent hissé haut les couleurs. J'ai eu la chance, de connaître Bertrand à l'occasion de fréquentes et quelquefois longues navigations. Je souhaitais, en guise d'hommage, partager ici avec vous quelques traits de cette personnalité hors du commun.

Jeune, Bertrand avait découvert la voile grâce à ses parents, lors de navigations côtières, mais très vite son esprit de compétition le fait se tourner vers la régates.

Sa carrière de régatier commença avec les régates étudiantes, notamment la course croisière Edhec à laquelle il tenait encore de nos jours à participer. Mais son premier coup de cœur fut, dès le début des années 2000, un Melges 24 Enzo, avec lequel il s'ancra définitivement au Yacht Club de Dinard. Il racheta ensuite à Paul Coirre son second Melges, le 426, qui inaugura la famille des Leeuwin. Cette série monotype était à l'époque, et reste dans un milieu toujours plus professionnel, ultra-compétitive. À la course, il appliqua les méthodes et la rigueur qui ont fait son succès professionnel : écouter et apprendre des autres, toujours se remettre en question, se donner les moyens de bien faire pour ne pas avoir de regrets (il appliquait également ces règles aux croisières familiales ce qui évidemment a donné lieu à quelques échanges vigoureux !). Anne, son épouse, se souvient encore des nombreux allers-retours Paris – Hyères du vendredi et dimanche soir, pour participer aux entraînements de la flotte méditerranéenne, la plus dynamique de la série. Un engagement fort qui lui permit de disputer les mondiaux de 2006.

Ses deux filles, Joséphine et Ninon, nées en 2000 et 2001, grandissant, Bertrand opta pour une série légèrement moins engageante mais toujours en monotype. Il rejoignit ainsi la flotte dinardaise de Flying Fifteen avec le numéro FRA 3923 dès 2010. Pendant 8 ans, il participera régulièrement aux championnats d'automne et de printemps du club, ainsi qu'au championnat d'Europe de la Rochelle et au mondial de Crozon. Un engagement régulier qui lui permit de rapidement progresser et de remporter de belles victoires (même si sa plus grande satisfaction était d'être le premier pour gruter en fin de régates – « private joke » spécifiquement dinardaise).

Mais son plus grand rêve était de pouvoir traverser un jour l'Atlantique. À partir de 2019, avec l'approche de la vente de son cabinet de conseil, il se lança dans un projet de course au large. Nouveau bateau, nouveau programme de course, un projet conçu professionnellement, je pourrais même dire scientifiquement. Il opta pour un JPK 10.30, bateau conçu pour la course au large en solitaire et équipage réduit (nous sommes alors en période post Covid et pour des raisons de praticité, la course en double au large va connaître un engouement sans précédent). Avec ce nouveau Leeuwin, il découvrit les grandes régates en habitable courues en France et en Angleterre, les traversées de la Manche et le tour de Bretagne en convoi, les règlements pointilleux sur la sécurité, mais surtout la course au handicap IRC (chaque bateau se voit appliquer un coefficient correspondant à son potentiel théorique de vitesse). Ce nouveau domaine d'optimisation le passionnait et sa volonté permanente de remise en cause trouva là un terrain de jeu insoupçonné. Après quelques années d'apprentissage, il devint un concurrent respecté, affectionnant tout particulièrement les régates en duo comme le challenge Audi (SNBSM / YCD), le Spi Ouest ou Cowes Dinard. C'est alors qu'il décida de

s'engager sur la Cap Martinique 2024, une transatlantique amateur, courue en double ou en solitaire, reliant la Trinité à Fort-de-France en une seule étape, pour laquelle il me sollicita. Un entraînement intense, sous la houlette de Franck-Yves Escoffier, nous permit de nous aligner sur la course avec la volonté de performer. Après 21 jours de mer et une cinquième place au général, Bertrand réalisait son rêve.

Dès son arrivée, il avait déjà l'intention d'y retourner. À cet effet, il acheta un nouveau, et dernier, Leeuwin, un Pogo RC de l'architecte Samuel Manuard. Un bateau toujours orienté sur la course au large en équipage réduit mais environ 10% plus rapide que son précédent JPK 10.30, synonyme de l'ambition qu'il affichait dans ce type de compétition. En plus d'être amoureux de la mer, Bertrand partageait avec ses filles, une passion débordante pour le Paris Saint Germain allant jusqu'à se débrouiller pour trouver trois billets pour la finale de la ligue des champions de 2025. Il était par ailleurs un sportif accompli, pratiquant assidu de course automobile sur circuit en Caterham (où il disait réaliser son rêve d'enfant de devenir Michel Vaillant), de golf et de tennis, qu'il pratiquait toujours avec la même intensité et le même enthousiasme.

Élève moyen de son propre aveu, sa capacité de récit, le fameux « storytelling », le sauva plus d'une fois et lui permit notamment d'intégrer Sciences Po à Paris. À la suite de ses études, il passa 5 ans chez Disney dont 3 avant l'ouverture du Parc. Il mena ensuite une carrière dans le conseil, notamment chez Bossard Consultants. Mais sa volonté d'entrepreneur étant la plus forte, il fonda moins de 10 ans plus tard le cabinet Leeuwin, qui devint en 2008 le cabinet Eleven. Une entreprise qui sut très tôt prendre le virage du numérique, un domaine qui fascinait particulièrement Bertrand. Son esprit de compétition était communicatif (sa mauvaise foi aussi parfois !) et sa volonté de partage toujours sans égal. Il était notamment engagé au sein de l'association Sport dans la ville depuis plusieurs mois, aidant tant qu'il le pouvait les jeunes des quartiers défavorisés à développer leur projet professionnel.

De nos navigations il me reste de multiples souvenirs, allant de cas d'étude incompréhensible qu'il soumettait avec malice aux élèves d'HEC où il enseignait depuis une dizaine d'années et qu'il me présentait hilare pendant nos phases de pétrole, à son obsession pour le poids qu'il lui faisait presque systématiquement peser mon sac avant l'embarquement. Toutefois je garderai surtout en mémoire son inconditionnel amour pour sa famille et son optimisme à toute épreuve.

Avec Bertrand, nous perdons un membre fidèle du Yacht Club de Dinard et souvent un ami. Tous les Leeuwin ont été à la pointe de nos confrontations amicales, souvent avec succès, toujours avec fair-play et gentillesse.

Nos pensées affectueuses vont à Anne, son épouse et à leurs deux filles, Joséphine et Ninon. Dans ces circonstances, elles peuvent compter sur le soutien de ceux d'entre nous qui étaient les plus proches de Bertrand.

Tristan DEBRY



IRITIS au défi du centenaire : une Fastnet 2025 engagée

PAR HERVÉ BÉNIC

La course se prépare bien en amont :
il faut créer une dynamique pour motiver un équipage. Régatant régulièrement, ce n'est pas la chose la plus difficile. Cette course, IRITIS l'avait déjà faite en 2019 et 2023. IRITIS est un First 40 racing qui attaque sa 17^{ème} saison de régates.

Cette course, IRITIS l'avait déjà faite en 2019 et 2023. IRITIS est un First 40 racing qui attaque sa 17^{ème} saison de régates.

En 2025, outre moi-même l'équipage se composait de, par ordre alphabétique des prénoms :

Arnaud RENOULT,
Christian MABY,
Éric MORDRET,
Erwan TESSIER,
François LEBOURDAIS,
Gilles LOUVIGNÉ et
Martin ATTWELL

L'inscription :

Étant membre du RORC, l'inscription est facilitée par un délai plus long. Mais il faut s'inscrire sur le site du RORC le mercredi 15 janvier à 13:00, heure française. En quelques minutes, les inscriptions sont closes... 470 bateaux, 41 nationalités. La moitié du coût d'inscription est à régler. Non remboursable en cas de défection...

La qualification :

Parcours qualificatifs : au moins la moitié de l'équipage doit avoir fait des courses qualificatives. Étant déjà connus du RORC, c'est d'une part la montée à Cowes puis la descente en course sur Cowes Dinard qui assurera notre qualification.

Équipage : 1/3 de l'équipage doit avoir fait un stage de survie qui est valide pour 5 ans

Équipement : outre l'équipement classique d'un bateau de catégorie 1, il est obligatoire d'avoir un AIS personnel, une balise EPIRB, mais cette année nous sommes obligés d'acheter un tracker, qui nous était prêté par le RORC jusqu'à présent, compris auparavant dans les droits d'inscription qui restent élevés...

Avitaillement :

8 équipiers, ça mange et ça boit. Par exemple 3 litres d'eau par jour et par personne pour une durée de course hypothétique : 4 jours ? 5 jours ? Nous embarquons plus de 120 litres d'eau. Pas d'alcool !

Les plats : des fruits, des gâteaux, les petits-déjeuners, le café, thé et les plats, soit lyophilisés, soit appertisés.

Imaginez le poids de tout cela... sans compter l'équipement vestimentaire, sanitaire et sécuritaire de chaque équipier.

Difficile de lutter au portant contre des bateaux récents planants, ballastés et qui courent en double. La différence de poids est étonnante. Pour exemple le JPK 10,50 LÉON accuse 3,5 tonnes à vide, IRITIS 7,9 tonnes à vide également.



Départ 26 juillet à Cowes, départ donné à la VHF mais aussi au canon...

Les départs d'un aussi grand nombre de bateaux sont étalés : un départ toutes les 20 mn. (470 bateaux au Fastnet contre 128 à la Sydney-Hobart)

Partent avant nous les Ultimes, les Imoca, les multi, les Ocean 50, les Class 40, les IRC super 0, IRC 0, IRC 1 et enfin nous en IRC 2 avant les IRC 3 et 4.

Nous partons près du Squadron en excellente position (2^{ème} le plus à gauche sur la photo), au près GV haute et génois médium. Nous savons que le « près » va durer longtemps, très longtemps... jusqu'au Fastnet.

Sortie du Solent dans les 3 premiers de notre classe et arrivée d'une survente/pluie avec changement de voile avant pour un temps relativement court, avant de repartir avec le génois médium.

Puis longs bords de près, avec le courant au début... puis ça s'inverse, contre le courant. Équipage au rappel. Le 2^{ème} jour nous atteignons les Scilly où nous croisons près de Lann Ael et Léon.

Nous abordons la mer Celtique, toujours plus agitée. Un peu de mer, un peu de brume... dans la nuit. Nous croisons à nouveau avec ces mêmes bateaux. Mer agitée au passage du Fastnet. Nous sommes 1^{er} dans notre classe !!!

Changement de voile avant : envoi du Code 0 pour descendre le long de la DST du Fastnet. Une fois cette DST passée, l'allure est plus portante mais la mer agitée, croisée et nous envoyons le spi de descente dans la nuit noire... François barre admirablement bien dans cette conjonction délicate : nuit noire, mer croisée et 20/25 nds de vent... Bref nous nous relayons à la barre.



En fin de matinée, nous décidons d'empanner.

Et là... patatras.

Le seul spi de descente « explose » dans l'empannage... nous ramassons les morceaux... Nous sommes à environ 80 milles des Scilly.

Le moral est très affecté... Il nous reste bien un autre spi, mais un Code 5, un spi efficace au travers, pas au portant. Notre vitesse tombe.

Nous ajoutons un Tourmentin pour augmenter notre surface de voile, sans grand bénéfice sans doute mais bon pour le moral. C'est ainsi que nous repassons les Scilly. Encore 110 milles avant l'arrivée à Cherbourg.

Résultats :

Nous passerons 1^{er} en temps réel (et compensé) le phare du FASTNET dans la classe IRC 2.

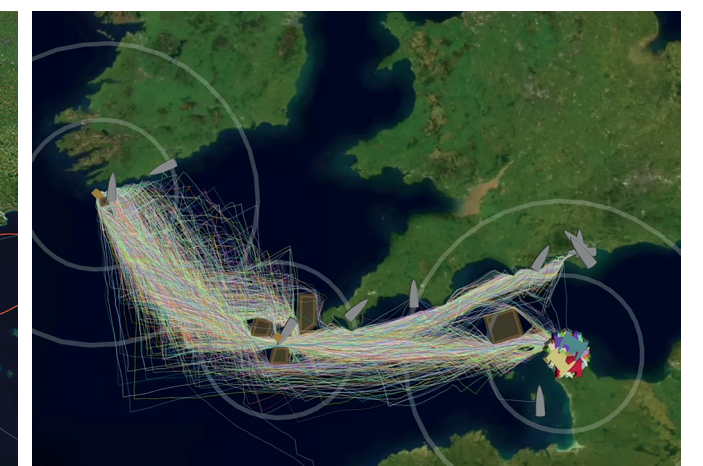
À l'arrivée, nous finissons 8^{ème} / 70 dans notre classe IRC 2 et 37^{ème} / 380 toutes classes IRC.

1^{er} des 12 First 40 engagés (le second First 40 -ROGAN JOSH - est 2h21 min derrière nous en compensé).

La trace de notre parcours.



La trace de l'ensemble des bateaux.



Au petit matin nous croisons un cargo Italien, qui avance sans feux... que nous avons repéré à l'AIS. Nous l'appelons et lui demandons d'allumer ses feux, ce qu'il fait instantanément.

Le vent tombe... le risque est d'arriver contre le courant, dont on connaît l'importance au Raz Blanchard.

C'est in extremis que nous y arriverons.

Ligne d'arrivée franchie après 4 jours 5 heures 28 minutes et 53 secondes

Le retour de Cherbourg vers le Port des Sablons se fera dans la nuit, après quelques boissons réconfortantes moins aqueuses.

UN SACRÉ SOUVENIR !



L. Martin PAYSAGISTE
 35800 DINARD - 02 99 16 09 51
 laurent.martin.paysages@wanadoo.fr
 www.laurentmartin-paysagiste.com

Aménagement / Conception / Réalisation

Terrasse

Dallage / Pavage

Clôture / Portail

Petits Terrassements

Élagage / Abattage

Entretien

La SARL MARTIN PAYSAGES vous propose également ses services pour l'entretien de votre jardin (tonte, taille, débroussaillage).

Bénéficiez de réduction ou crédit d'impôts à hauteur de 50% des sommes versées.





VOILERIE

SELLERIE

VOILE D'OMBRAGE

ST - MALO

WWW.ADONNANTE.BZH



Maison Marie
 Depuis 1976

Le Fruitier Dinardais
 Fruits, Légumes • Vins

Les Halles de DINARD



La Boutique
 Philippe MARIE

02 99 46 92 72
 06 62 78 77 45

Hervé ROMAIN

Artisan
 Boulanger - Pâtissier

Certification gamme de pain farine biologique



**Le Prieuré
 DINARD**

02 99 46 11 97

fermé le mardi

Des nouvelles du ciel

MÉTÉO

- Météo consult : 3201
 • Sémaphore VHF Canal 10
 Granville 02 33 50 05 85
 Pointe du Groin 02 99 89 72 29
 St Cast 02 96 41 85 30
 St Quai Portrieux 02 96 70 42 18
 Bréhat 02 96 20 00 12
- Cap de la Hague à la Pointe de Penmarch':
 VHF Canal 79 : à partir du 1^{er} mai
 météo à 5h45, 8h03, 12h03, 16h33, 20h03.
 • Marina Jersey St Helier VHF canal 14
 • Marina Guernesey St Peter VHF Canal 12

GRANDES MARÉES

2026	Coefficients
Jeudi 13 août	100
Vendredi 14 août	102
Samedi 15 août	101
Vendredi 11 septembre	101
Samedi 12 septembre	102
Dimanche 13 septembre	100
Mardi 27 octobre	100

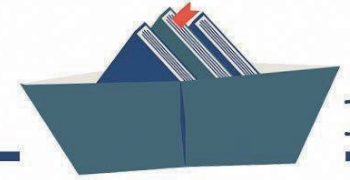
URGENCES

VHF 16 - Portable 196 ou 02 98 89 31 31

Port de Dinard :
 VHF canal 9 - 02 99 46 65 55

Ecluse de la Rance :
 VHF canal 13 - 02 99 16 37 37

Librairie



Dinard

nouvelles impressions

La dernière librairie avant la mer

42 rue Levavasseur, 35800 Dinard - Tél. : 02 99 46 15 95
 www.nouvellesimpressions.fr



CRESPEL PAYSAGE

Concepteur Paysagiste



Aménagement extérieur
Environnement piscine
Entretien des jardins
Bureau d'études

TRÉMÉREUC (22)
02 96 271 259

www.crespel-paysage.fr





Programme des régates 2026

ÉPREUVES	DATES	SÉRIES	CLUBS	COEF
CHAMPIONNAT DE PRINTEMPS YCD	14-15 mars			28/50
	28-29 mars			43/63
	11-12 avril			25/35
	25-26 avril	Flying Fifteen & Voile légère	YCD	44/51
	23-24 mai			59/51
	6-7 juin			54/50
	20-21 juin			74/64
QUILLARDS À DINARD	9-10 mai	Flying Fifteen, Tempest, Open 5.00 et Aile	YCD	37/35
CARDINALES D'Émeraude - TROPHÉE AUDI	23 mai	Monocoques IRC et OSIRIS en double	YCD	59/55
100 MILLES ET UNE NUIT	20 juin	Monocoques IRC et OSIRIS en double	YCD	74
COWES - DINARD - ST MALO	3 juillet	IRC	RORC	72/71
CASTELBRAC	17 juillet	Cornish Crabber et Cornish Schrimper	YCD	97/94
DINARD - ST CAST	18 juillet	Monotypes, Croiseurs OSIRIS et Classiques	YCD/YCSC	91/86
Émeraude ONE	25 juillet	Monotypes, Croiseurs OSIRIS et Classiques	YCD	37/40
RANCE - FRÉMUR	31 juillet	Monotypes, Croiseurs OSIRIS et Classiques	YCD/YCSB	80/82
TOUR DE CÉZEMBRE	22 août	Monotypes, Croiseurs OSIRIS et Classiques	YCD	27/26
CHAMPIONNAT D'AUTOMNE YCD	5-6 septembre	Flying Fifteen & Voile légère	YCD	48/41
	19-20 septembre			28/22
	3-4 octobre			53/41
	17-18 octobre			43/32
ROUTE DU RHUM	1er novembre			56/51





SAINT - MALO

NOUVELLE VOILERIE QUANTUM SAILS

- ✓ Voilerie Quantum Sails
- ✓ Vente de bateaux neufs et d'occasion
- ✓ Sellerie
- ✓ Gréement



DUFOUR

Pour plus d'informations et demande de devis, consultez notre site internet : www.axesail.com



QUANTUM SAILS

info@axesail.com | 02 33 04 80 50. - Port De Plaisance Des Sablons, Rue De La Montre 35400 Saint-Malo





DINARD YACHTING

Permis bateau et cours particuliers

Fred: 06.8145.55.35 | www.dinard-yachting.com



MARYLINE & BRUNO

MARCHÉS

- Saint-Malo ▪ Dinard
- Saint-Lunaire ▪ Plancoët

02 99 46 57 80



Programme motonautisme 2026

Le Yacht Club de Dinard a le plaisir d'inviter ses membres possédant un bateau à moteur, à des sorties conviviales à la découverte des lieux remarquables de notre région. Chaque membre naviguera sous sa propre responsabilité et devra être en conformité avec les règlements correspondant aux sorties proposées.

Programme :

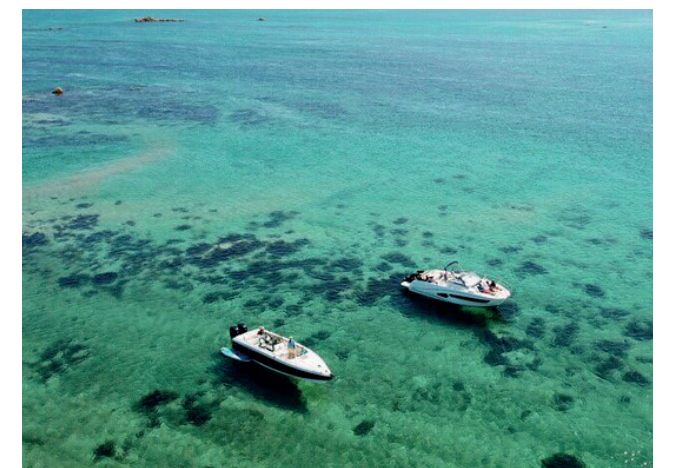
25 au 28 juin 2026 : Sortie découverte des anglo-normandes (Jersey- Herm-Sark-Guernsey)

11 juillet 2026 : Sortie pique-nique au Fort la Latte

20 et 21 août 2026 : Sortie vers Bréhat et retour avec soirée sur l'île

19 et 20 septembre 2026 : Sortie en Rance avec soirée au Port de Dinan

Les membres du comité



Membres du Yacht Club de Dinard

à la date du 06 mai 2026

Alain et Jeanne ANSEL	Tristan et Pauline DEBRY	François et Marie-Bengale
Ghislain et Sophie D'ARGENLIEU	Alain et Claire DEBRY	LABESSE
Théophile D'ARGENLIEU	Bernard DEMARTIAL	Philippe et Brigitte LAIRY
Paul D'ARGENLIEU	Yves DEFRANCE	Benjamin et Marie-France
Inès D'ARGENLIEU	Geneviève DU-DEFRANCE et	LAMBERG
Pietro et Eliza AUCI	Hugo DEVILLE	Henri LAMOTTE
Arnaud et Bénédicte BACHELIER	Joseph et Véronique DIBUONO	Hervé et Sophie LANÇON
Patrick et Claude BADIN	Vincent et Anne DUFOUR	Pascal LASSUS
Pierre et Véronique BARRIÈRE	Pierre et Dominique FAGUET	Alexandra LAUVAUX
Michel et Claude BÉNÉZIT	Jacques et Isabelle FAGUET	Archibald CLAUS
Hervé BÉNIC	Guillaume et Linda FAURE -	Bertrand et Beatrice LAVIGNE
Pierre BLAYAU	KESSOUR	Frédéric et Maud LECUYER
Jean-Pierre BONNET	Jean-Baptiste et Isabelle FAURE -	Loïc et Catherine LE DREAU
Yann et Ludivine BUCAILLE	PROD'HOMME	Jérôme et Karine LE FRIEC
Guillaume et Patricia BUCCO	Lionel et Françoise FLAMBARD	Eric et Kelig LE GAC
Igor et Alice BUTTIN-FAURE	Alexandre et Nathalie FORTIER	Jean-Philppe LEDOUX et
Christian et Erica CHAMMAS	Jean-Pierre FOSSEY	Guillemette RENAUT
Christian et Sabine CHAUFOUR	Louis FOSSEY	Eric LEGRAND
Gilles CHEVALIER	Laure GOUILLY-FROSSARD	Olivier LEGRAND
Jacques CHEVALIER	Nicolas GOURIO	Julien et Amandine LEMESRE
Paul et Béatrice COIRRE	Pascal et Catherine GUILHERMIC	Clément LEMESRE et
Jean-Charles COLLET	Philippe et Sheena HAMON	Caroline PAWSEY
Patrick et Martine CONSTANT	Olivier et Isabelle d'HÉROUVILLE	Thierry LENOIR
Fabien et Alexia CONSTANT	Jacqueline JAN et Maxime PASSA	Yannick LOISANCE
Franck et Aneesha CONSTANT	François et Isabelle JENDRON	
Didier et Dorothée COSSART	Patrice et Marie-Astrid KALFON	
Luc et Chantal DAUVERGNE	Thierry KLIPFFEL	

Daniel et Elisabeth LOISANCE	Yann et Chantal RADOU
Thomas et Hélène LOMBARD	Jean-Yves et Nicole RENAULT
Bertrand LOUVIGNÉ et	Olivier RESMOND
Judith VEGH	Christophe et Karine RIVOIRE
Alain-Etienne MARCEL	Henri et Béatrice SAMUEL
Jean-Philippe Marchand et	Jérôme et Agnès SAMUEL
Sybile NIOX CHÂTEAU	Denys et Isabelle SARRADIN
Patrick MENY	Remi SCHENBERG et
Dominique et Sophie MEURISSE	Valérie GAUDU SCHENBERG
Julien et Gaëlle MICONNET	Laurent SCOTTI
Vincent et Christine MOTTE	Thibault SCOTTI
Marc NOËL et Florence BUET	Anne SEMAILLE
Xavier ORAIN et	Joséphine SEMAILLE
Pascal LOCHET	Bernard et Catherine SERRE
Vincent et Laura PASSA	Alain et Marie-Christine SOROKO
Michel PELEGRIN D'ALMEIDA et	Eric STUDER et
Corinne LOSSON PELEGRIN	Sandrine MENAUT
Frédéric et Juliette PERDRIAU	Gérard TERRAES et
Marie-Claude PICARD-TERNYNCK	Vincent DELAUNAY
Pierre-Yves PIETO et	Pierre Etienne TOUATI et
Christine LE CORVAISIER	Chantal COMOY
Titouan et Angèle PILLOT	Laurent et Anne-Marie
Jean François POIRIER	VACHEROT
Simon POIRIER	Marie-Christine et Guillaume
Alexis POUJADE	VERMEULEN
Yvon et Josseline POUTRIQUET	François et Cécile de VILLANFRAY
Brigitte PROD'HOMME	Bruno et Myriam de VILLÈLE
Olivier PROD'HOMME et	Bertrand et Vicky WEISGERBER
Anne MASGNAUX	Henry et Françoise WEISBERGER
Olivier PROST	
François PROST	

Membres du comité de direction

Patrick CONSTANT Président

Pietro AUCI Responsable motonautisme
Hervé BÉNIC Vice président Webmaster, réseaux sociaux et relations avec les membres
Sophie d'ARGENLIEU Relations publiques et vêtements YCD
Alain DEBRY Trésorier
Pierre FAGUET Responsable technique Opérations maritimes
Isabelle FAURE Secrétaire Général
Lionel FLAMBARD Coordinateur de l'annuaire
Hervé LANÇON Sponsoring et partenariat
Julien MICONNET Sponsoring et partenariat
Marc NOËL Vice-Président Activités nautiques
Titouan PILLOT Responsable voile légère
Yann RADOU Photographe
Pierre-Etienne TOUATI Responsable juridique

La flotte du Yacht Club de Dinard



CHALOUPE

RAPSODY 29
Alain ANSEL

FALCO ROSSO

MARCO 23
Pietro et Elisa AUCI

X RAY & HAY FEVER

X 332 & FLYING 15
Arnaud et Bénédicte BACHELIER

KOTICK 2

DUFOUR 29
Patrick et Claude BADIN

TUPAI

SOLENN 32
Michel BENEZIT

IRITIS

FIRST 40
Hervé BENIC

PISTACHE

HARD 23
Pierre BLAYAU

THE WHITE KNIGHT

FLYING 15
Jean-Pierre BONNET

ELIXIR

X 34
Guillaume et Patricia BUCCO

QUEEN BEE II

RHEA 8,50
Christian CHAMMAS

MAO - TITOI 5

J100
Christian CHAUFOUR

KEN

FLYING 15
Gilles et Jacques CHEVALIER

CRAZYHORSE

FJORD 40
Paul COIRRE

THABOR

FUN YAK 450
Jean-Charles COLLET

MADY

DONZI 38
Patrick CONSTANT

MELANCOLIE 7

MELGES 24
Franck CONSTANT

THE DARK KNIGHT

FLYING 15
Fabien CONSTANT

SCAPA

FIRST 21.7
Didier COSSART

L'INTRÉPIDE

FLYING 15
Sophie et Ghislain d'ARGENLIEU

CAP CODE

LOMAC
Olivier d'HEROUVILLE

ZAMBAZ

MELGES 24
Tristan DEBRY

TRISKEL

FIGARO 2
Alain DEBRY

MOJITO

OCEANIS 31
Yves DEFRANCE

OCEAN BLEU

-
Albert DELEBECQUE

MARSUPIAUX

SUN FAST 3200
Bernard DEMARTIAL

ELEVEN

SAIL 902
Hugo DEVILLE

SCROGNEGNEU

CAP CAMARAT 6.5
Joseph et Véronique DIBUONO

JADE

SADLER 29
Vincent DUFOUR

TOTI LA ME

VULCAIN VI
Pierre FAGUET

BEFORE

SURPRISE BQ
Famille FAURE

HIPPOCAMPE 3

NORTH SHORE DORY
Lionel FLAMBARD

BEN ! VOYONS

RHEA 23
Alexandre FORTIER

EDOUARD MONBATO

RM 1180
Jean Pierre FOSSEY

GAULOIS

8MJI
Nicolas GOURIO

BLUE NOTE 2

FIRST 31.7
Pascal et Catherine GUILHERMIC

AU BONHEUR DES DAMES

YOLE DE MER
Jacqueline JAN

LULLABY OF BIRDLAND

& ENFIN SEUL
DUFOUR 380 GL
& LASER
François et Isabelle JENDRON

EDELWEISS

RHEA 27
Patrice et Marie-Astrid KALFON

MARIE-LOU II

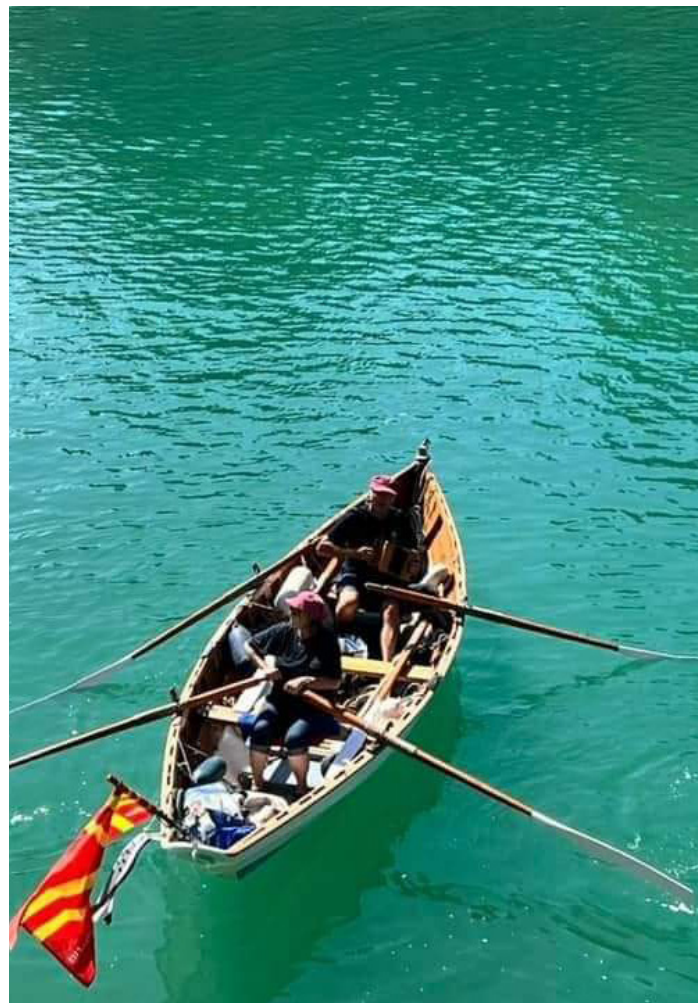
WHITE SHARK 236
François et Marie-Bengale
LABESSE

TAKAMAKA

WHITE SHARK 236
Philippe et Brigitte LAIRY

LEAD DRAGON

GALIA 200
Benjamin et Marie-France
LAMBERG





NAUSICAA
TOFINOU 8
Henri LAMOTTE

ARMORICA
SUN ODYSEY 410
Herve et Sophie LANCON

OCEAN 64
ZEPPELIN 750
Pascal LASSUS

BÉA
BOSTON WHALER 280
Bertrand LAVIGNE

TWO FAST
SWAN 45
Loïc et Catherine LE DREAU

ZAMAL 3
RHEA 750 OPEN
Jerome LE FRIEC

ARPAGON V
ANTARES 880
Eric et Kelig LE GAC

L'INTRÉPIDE
BOSTON WHALER 240
Frederic LECUYER

MARJAN
OCEANIS 31
Jean-Philippe LEDOUX et
Guillemette RENAUT

GREY CAT
LOKKI
Eric LEGRAND

MALVINA
RIVA BEATRAM 20
Julien LEMESRE

FAIRWINDS
FEELING 32D1
Clément LÉMESRE et
Caroline PAWSE

NORTON
APHRODITE 101
Thierry LENOIR

BLUE DREAM
BOSTON WHALER
Daniel LOISANCE

ESCAPE
MAKO
Yannick LOISANCE

HAPPY
CATAMARAN
Thomas LOMBARD

MENHIR
SUNFAST 321
Bertrand LOUVIGNE et
Judith VEGH

VICOME
DONZI 38
Jean-Philippe MARCHAND

ESPERANZA 2
YOLE DE MER
Patrick MENY

IDEFIX
FIRST 260
Dominiquet et Sophie MEURISSE

DIEUB
FIRST 20
Julien et Gaëlle MICONNET

EARLY BIRD
DAY DREAM 300
Vincent MOTTE

BLUE JEAN
ACM ELITE 31
Marc NOËL

ICEONA
BOMBARD 6.35
Xavier ORAIN et Pascal LOCHET

DADDY SMILE
ATLANTIS 26
Vincent PASSA

JAMAIS DEUX SANS TROIS
FLYING 15
Michel PELEGRIN D'ALMEIDA

ROCKPORT
RHEA 27
Frederic PERDRIAU

BLACK BIRD
RHEA 7.50
Marie Claude PICARD-TERNYNCK

VISALY
VALIANT
Pierre-Yves PIETO

FFLASH
FLYING 15
Titouan et Angèle PILLOT

ONE UNDER
FLYING 15
Jean-François POIRIER et
Olivier RESMOND

TEQUILA
FLYING 15
Alexis POUJADE

PACHACAMAC
MARCO 23
Olivier PROST

CYRUS
ANTARES
Yann RADOU

PROTHIS
FLYING 15
Jean-Yves RENAULT

SERENITY
RM 10.70
Christophe et Karine RIVOIRE
Laurent et Anne-Marie VACHEROT

ZIG ZAG 18
MELGES 24
Henry SAMUEL

CLIO 2
FEELING 346
Denys et Isabelle SARRADIN

GLET V
FIRST 21.7
Rémi et Valérie SCHENBERG

CORMORAN
CANOT ELAN 401
Laurent et Thibault SCOTTI

LORELEI
TOFINOU 7
Bertrand et Catherine SERRE

P'TY LOU 4
LEADER 545
Eric STUDER

PAPAGENO
OCEANIS 31
Pierre Etienne TOUATI

TRE-COOL
RHEA 27
Laurent et Anne-Marie VACHEROT

BROCK
HALLBERG RASSY 45
Guillaume et Marie-Christine
VERMEULEN

LONGEMER
CAP CAMARAT 7.50
François de VILLANFRAY

NANTAO 3
ANTARES 830
Bruno de VILLELE

JIG
BOSTON WHALER 235
Bertrand WEISGERBER



RETOUR SUR 2025





Emeraude Voile Solidaire
mail : contact@emeraudesolidaire.org
tel : 09 51 16 43 11
www.emeraudesolidaire.org



© PierrickContin

Palmarès du club 2025

CHAMPIONNAT DE PRINTEMPS :	FLYING FIFTEEN	Protis J-Y. Renault / A. Cojan
CARDINALES D'Émeraude :	IRC	Jump the Gun V. Auzou / P. Simon
	OSIRIS 1	Poptun P. Lavenant / X. Durant Castel
	OSIRIS 2	Gabmar J. Desquesses / M. Guin
100 MILLES ET UNE NUIT :	IRC	Inter-génération Fuz tea N. Boyer / T. du Por de Rodellec
	OSIRIS 1	Jalan-Jalan O. Marquet / J-M. Houche
	OSIRIS 2	Scapa Flow D. Cossart / P. Faguet
Émeraude ONE :	OSIRIS 1	Aruba J-F. Josso
	OSIRIS 2	The Dark Knight F. Constant
	CRABBER	Octopussy Th. Chaplain
	SHRIMPER	Arakao J-P. Barberousse
RANCE FRÉMUR :	OSIRIS 1	Kurnik D. Collin
	OSIRIS 2	The Dark Knight F. Constant
CASTELBRAC :	CRABBER	Sked Héol R. Dédeyan
	SHRIMPER	Snoopy M. Noel
CHAMPIONNAT D'AUTOMNE :	FLYING FIFTEEN	Protis J-Y. Renault / A. Cojan

Signe : une parenthèse rare à bord d'un ketch d'exception

Le voilier SIGNE de 112 pieds (environ 35 mètres de long) et d'une largeur de 6,86 mètres, construit à Boston (USA) par le chantier naval américain Renaissance Yachts en 1990, est un superbe ketch Bermudes unique avec quille relevable. Racheté par un dinardais récemment, nous ne pouvions manquer d'organiser une visite de ce magnifique bateau pour les membres du Yacht Club de Dinard.



Dessiné par l'architecte naval Bruce King en collaboration avec l'architecte d'intérieur Joseph Artese, la construction de ce voilier de grande croisière dura 5 ans. Il est fabriqué avec un pont en teck, une coque en PRV (polyester renforcé de fibres de verre), du bois d'acajou en superstructure et dans les cabines et un impressionnant lest en plomb de 42 tonnes pour assurer la stabilité du navire.

À la demande des premiers propriétaires qui voulaient un «intérieur éclectique qui allait du traditionnel au contemporain avec une abondance d'éclairage naturel», le puissant mât s'élève à travers une lucarne et 70 puits de lumière permettent d'apporter de l'éclairage naturel aux infrastructures.

Cette utilisation sans précédent de l'éclairage naturel a permis à Signe de remporter la reconnaissance de l'International Superyacht Society et des Showboats Design Awards.

Il offre une autonomie au moteur de 1800 milles nautiques grâce à son moteur diesel 2 temps de la marque Detroit. Sa configuration permet d'accueillir jusqu'à 6 invités dans 3 cabines avec 5 membres d'équipage.

Merci au propriétaire actuel d'avoir permis cette visite et nous lui souhaitons bon vent pour ses projets de navigation.



PAR FREDERIC PERDRIAU

EN ROUTE POUR LE RHUM !



SOPHIE FAGUET, À LA BARRE DE SON PROPRE PROJET

Navigatrice, athlète de haut niveau, passionnée par la mer et la compétition, Sophie FAGUET noue une relation particulière avec le Yacht Club de Dinard où réside une partie de sa famille. Les Dinardais se souviennent des sorties dans la baie sur Figaro qu'elle proposa les étés passés.

Son palmarès éloquent aussi bien en Offshore (circuit Figaro, Imoca 60, Classe 40) qu'en compétition Inshore (Triple Championne du monde de Match Racing féminin) l'incite à participer cet automne à La Route du Rhum en Class40. Reconnue et respectée dans le milieu nautique, elle mène de front ses projets sportifs et professionnels avec dynamisme et ambition. Sophie a accepté de répondre à nos questions vendredi 27 février dans les locaux du club¹.

Y/ Bonjour Sophie et merci de consacrer de ton temps précieux pour présenter aux lecteurs de la revue du Club ton enthousiasmant projet. On connaît un peu tes débuts de la pratique de la voile loisir à Granville puis ton entrée chez les professionnels. Pourrais-tu nous parler de tes premières transats avant d'évoquer tes préparatifs à la prochaine Route du Rhum ?

S/ Mes premières transats en double m'ont permis d'accompagner des skippers. Je les aidais sur les plans sportifs et techniques.

Y/ Tu avais une spécialité dans cette préparation ?

S/ Mon rôle était d'armer et de superviser la partie navigation avant départ pour soulager les skippers sur les villages de course. Il faut savoir toucher à tout et aussi prêter main forte aux préparateurs. Et dans les

projets à budgets réduits, j'aide à aider à l'essentiel.

Y/ Y-a-t-il des projets dont tu t'es occupée de près ou de loin ?

S/ Depuis 2024, je m'occupe de mon projet qui vise la Route du Rhum 2026 en gérant tout : budget, recherches de partenaires, communication, programmation sportive... Depuis 2025, j'ai la chance d'être accompagnée par Nicolas Jossier, skipper professionnel de Granville. Nous avons fait ensemble la Transat Café L'Or en octobre 2025. Il représente nos deux associations qui regroupent une trentaine d'entreprises réparties en Bretagne sud, en Normandie et à Paris. Ces entreprises n'ont pas toujours de rapport au monde de la mer. Notre projet est assez intimiste et nous recherchons des soutiens locaux à Saint-Malo et Dinard afin de proposer des animations dans le cadre de l'avant Route du Rhum. C'est quelque chose qui nous tient à cœur. Le grand large fait encore rêver autant que la montagne ou l'espace

L/ D'où le succès de la Route du Rhum depuis 1978...!

S/ Oui, et une particularité de la Route du Rhum demeure la cohabitation avec des bateaux très différents dont la classe vintage.

Y/ Qu'en est-il de la recherche du bateau... ?

S/ Nous l'avons ! Le Class40 n°175. Nous le louons et avons défini ainsi un budget adapté. Nous avons réuni à ce jour (27/02/26) 230 000€ en sachant qu'il faut atteindre 320 000€. Il reste donc une part d'incertitude pour boucler le budget. Le contexte politique et la

période électorale ne sont pas favorables aux projets professionnels. Cependant La Route du Rhum intensifie sa communication depuis l'annonce des inscrits le 16 avril dernier. Cela va nous permettre de gagner en visibilité.

Y/ Et alors ce bateau... ?

S/ C'est un Scow à l'étrave très arrondie suivie d'une semelle qui lui permet d'aller vite et surfer tout en accélérant. Cette forme particulière pourrait correspondre à l'arrivée des foils pour les Imocas, elle change tout. Il n'y en aura pas sur les classes 40 qui seront majoritaires cette année. Il faudra du temps avant de voir une évolution aussi forte dans cette catégorie.

Y/ On verra peut-être des nouveautés dans les aides à la navigation ?

S/ On peut parler des pilotes et l'IA (Intelligence artificielle). Le pilote n'a pas peur comme l'humain... attention, il peut donner des petits coups de barre et quand on est à l'avant : il fait sa vie et cela peut être dangereux.

Y/ Est-ce que maintenant tu pourrais avoir un pilote qui intègre le type de vagues qui arrivent... ?

S/ Le pilote est aujourd'hui capable de réagir aux surventes, aux surfs, enregistrer et en corriger les effets. Il devient chaque année plus pointu et pertinent.

L/ Et les autres aides à la navigation ?

S/ Avec le réseau Starlink et l'accès illimité à toutes les sources météo, ça change beaucoup la façon de fonctionner... ça devient une partie d'échec en accédant aux images satellites instantanées et précises. Je n'ai pas encore passé le Pot-au-Noir avec cet outil mais ça doit limiter pas mal d'incertitudes.²

Y/ Le fait d'avoir des concurrents, est ce que ça modifie ton routage ?

S/ C'est quelque chose que tu prends en compte... ça nous donne des points de repère et un regard critique



sur les choix à faire.

Y/ L'arrivée devient alors une régate ?

S/ Absolument, le suspens va jusqu'au bout...on est investi dans la course jusqu'à la ligne d'arrivée ! Tout le monde compare cette arrivée à du match racing ... je ris car, pour en faire régulièrement, ça me fait un peu mal au cœur. Les duels devant la ligne deviennent systématiques pour le plus grand plaisir du public.

L/ on n'a pas parlé de ton entourage durant les courses au large...

S/ On a évoqué Starlink tout à l'heure. L'année dernière, pendant la Transat Café L'Or, j'ai appelé ma mère sur WhatsApp au niveau des Canaries : elle ne comprenait pas ce qui se passait car je ne l'appelais jamais auparavant...l'échange fut bref et banal tant elle était étonnée (rires). De toute façon, on évite d'abuser de l'usage de cet outil.

L/ Quand tu navigues dans des zones difficiles, tes parents gèrent comment ?

S/ Je ne sais pas comment ils gèrent, surtout quand le comité de course annonce le pire

L/ Dès la 1^{ère} nuit après le départ, il peut surgir déjà de nombreux problèmes comme un démâtage voire un chavirage ...

S/ Oui, oui, le soulagement n'arrive que lorsque tu

arrives dans la zone des Alizés.

Y/ Pour terminer, on va aborder la place des femmes dans cette course...

S/ On sait que quand on est une femme, on va attirer une attention particulière... Très bien, profitons-en... ! (Rires)

Y/ Comment tu le valorises ?

S/ Ce n'est pas nous, ce sont les médias qui s'en chargent. On se connaît toutes au travers des épreuves comme les Classes 40 et les Imocas.

L/ Comment gères-tu la misogynie dans ton milieu ?

S/ À bord, on gère les problèmes différemment que les hommes. Là où ils vont devoir utiliser leur force, nous allons réfléchir à trouver d'autres solutions pour arriver au même résultat... Sur un autre terrain comme la recherche de sponsors, on galère autant que les hommes... On pourrait d'ailleurs être plus nombreuses que les hommes en Class 40. Et ça m'énerve ! (rires)

Il n'y a pas de raisons que l'on ait moins d'ambitions, bien au contraire !

INTERVIEW DE SOPHIE FAGUET
PAR YVES DEFRANCE ET LIONEL FLAMBARD



² Pot-au-Noir : espace de convergence intertropicale entre les 5° et 10° parallèles nord et sud dans lequel se rencontrent les alizés des deux hémisphères. L'air chaud et humide des tropiques se heurte à des masses d'air opposées créant une zone de calme perturbée d'orages violents, pluies torrentielles et régimes de vent erratiques. Ce passage assez imprévisible, est particulièrement frustrant pour les skippers en course. Avec de la chance on peut traverser cette région étouffante et moite en quelques heures. Sinon les nerfs des navigateurs sont mis à rude épreuve sur de longues périodes ... pendant que les concurrents avertis s'en écartent et mangent des miles.

Christophe BACCHMAN,

Apprivoiser le doute

En mer, rien n'est jamais totalement acquis. Le bruit, la fatigue, l'horizon qui se dérobe, autant de signaux qui viennent bousculer les certitudes.

Chez ce skipper dinardais, le doute n'est pas un ennemi, mais un repère. Il s'écoute, s'analyse, s'intègre dans une mécanique mentale précise, presque instinctive, qui permet de garder le cap dans l'incertitude. Derrière la performance, se dessine un équilibre subtil entre lucidité, préparation invisible et ancrage humain. Une manière singulière d'habiter le large et de transformer l'inconnu en force.

D e l'enfance à l'océan : le rêve devenu cap

Il y a des rêves qui naissent tôt et ne vous quittent jamais. Pour Christophe, la Route du Rhum n'a jamais été une simple course : c'est une obsession douce, une étoile fixée à l'horizon depuis l'enfance.

Grandir dans l'Est de la France n'empêchait pas l'évasion. Bien au contraire. « *Je passais des heures à suivre mes bateaux favoris de la Route du Rhum* », se souvient-il. La fascination pour cette traversée mythique s'est installée très tôt, sans qu'il sache encore qu'elle tracerait toute sa trajectoire. Aujourd'hui, les étoiles sont restées les mêmes mais le rêve, lui, a changé de dimension.

Car entre rêver la mer et la traverser en solitaire, il y a un pas immense. « *Passer du rêve à la réalité demande une certaine part d'inconscience et de clairvoyance* », confie-t-il. Une phrase qui résume à elle seule l'équilibre fragile entre audace et maîtrise qui définit les grands marins.

Dinard, là où tout commence

À Dinard, l'océan n'est jamais loin. Il est même omniprésent, presque vivant. La houle, venue du large, sculpte les paysages autant que les esprits. Les arbres plient, les vents racontent des histoires, et la mer impose son rythme. « *Rien n'est jamais figé* », explique-t-il. « *Tout bouge, tout respire au rythme des marées.* » C'est dans cet environnement que se forge une relation intime avec l'océan. Une relation faite d'humilité, d'observation et d'adaptation permanente.

Le corps et l'esprit en préparation

Derrière la poésie de la mer se cache une réalité physique exigeante. Tous les deux jours, il s'entraîne avec un coach sur la plage, reproduisant les gestes du bord : traction, appuis, équilibre.

« *Ce sont les bras qui travaillent le plus, mais tout le corps est engagé* ».

À cela s'ajoutent des milles nautiques accumulés au fil des mois, une condition indispensable pour prétendre prendre le départ de la Route du Rhum. Côté hygiène de vie, le skipper revendique une approche pragmatique, loin des protocoles stricts.

L'équilibre se fait au ressenti, entre discipline et plaisir. « *Il m'arrive de considérer qu'un bon fromage sur du pain grillé est un repas à part entière* », glisse-t-il avec un sourire.

Apprivoiser le doute

En mer, le doute est un compagnon permanent. Le bruit, l'inconnu, la prochaine houle... tout peut faire vaciller les certitudes.

Mais loin de le fuir, il a appris à l'écouter. Sa méthode tient presque du rituel : identifier le doute, analyser le problème, respirer, sécuriser, puis agir.

Une mécanique mentale essentielle pour garder le contrôle dans un environnement imprévisible.

« *Le travail, c'est surtout d'écouter ces moments* », explique-t-il.

Une lucidité qui transforme l'inquiétude en outil plutôt qu'en obstacle.

La préparation invisible

Si la préparation physique est visible, l'essentiel se joue ailleurs.

Sans préparateur mental attiré, il a choisi une autre voie : s'entourer. Amis, skippers, philosophes, enfants...

Chacun apporte une pièce au puzzle. « *Ils m'apportent tout le ciment qui pourrait se fissurer face à l'ampleur de l'aventure* ».

Le sommeil, lui, est un défi de longue date.



Credit photo ©WANAI FILMS

Travailleur acharné aux multiples projets, le stress et la tension sont lots quotidiens. « *S'endormir dans des conditions météo peu favorables... presque un jeu d'enfant !* ».

Quant à la météo, elle est partout. Chaque sortie, même anodine, devient un exercice d'analyse.

Une discipline affinée aux côtés des jeunes de l'écurie BE Racing, où l'apprentissage se fait sur le terrain, en continu.

Ceux qui restent à terre

Derrière chaque skipper solitaire, il y a aussi ceux qui vivent la course autrement.

Alyette, son épouse, porte un regard à la fois lucide et apaisé. « *Christophe est un homme qui garde toujours une part de solitaire, même entouré* », explique-t-elle. Le savoir seul en mer ne lui semble pas inquiétant, presque naturel.

Mieux encore : cette distance devient un espace de connexion unique. « *Quand il est sur l'eau, nous partageons quelque chose de très précieux* ».

Loin d'une attente passive, elle vit l'aventure pleinement. Entre la gestion du quotidien, la communication et le lien constant avec lui, elle trace sa propre route à terre. « *Je ne suis pas dans l'attente, je suis immergée* ».

Le courage comme moteur

Au fond, qu'est-ce qui pousse à affronter l'océan seul pendant des jours ?

La réponse tient en une phrase empruntée à Jacques Brel :

« *Le courage, c'est d'avoir envie* ».

Envie d'y aller, malgré l'incertitude.

Envie de continuer, malgré le doute.

Envie, simplement, de transformer un rêve d'enfant en cap bien réel.

**INTERVIEW DE CHRISTOPHE BACHMANN
PAR HERVÉ BÉNIC**

Credit photo ©WANAI FILMS

ROYAL CLIPPER

le luxe discret de la grande marine à voile

Après plusieurs croisières sur des voiliers de 47-50 pieds (SIR ERNST et PALIKARI) dont je vous ai livré les récits dans les précédentes revues du YCD, qui m'ont mené du nord au sud (NORVÈGE-CAP HORN) et de l'est à l'ouest (LE CAP-PANAMA-POLYNÉSIE), j'ai commencé à ressentir les effets des ans et le besoin d'un peu plus de confort, de moins de promiscuité tout en ne parvenant pas à me résoudre à naviguer sur ces paquebots aux allures « d'hôtels flottants ».

Certes, ils offrent l'avantage du confort et du luxe, mais ils n'ont pas le caractère ni le charme de la marine à voile.

C'est pourquoi, lorsque j'ai découvert la documentation de la compagnie STAR CLIPPER, j'ai été immédiatement séduit, ainsi que

mon épouse, par l'idée de continuer à naviguer à l'allure du vent, comme à l'époque de la « grande marine à voile ». Cette idée avait aussi l'avantage de raviver mes souvenirs de mes lectures de jeunesse, narrant les exploits de ces vaisseaux, grésés de multiples voiles sur leurs trois à cinq mâts, conçus pour le transport de marchandises précieuses (thé, coton...). Se caractérisant par des lignes élancées leur permettant d'atteindre des vitesses très élevées, ils garantissaient à leurs armateurs la victoire sur leurs concurrents pour la livraison de leurs cargaisons dans les grands ports de l'ancien et du nouveau monde.

Parmi les embarquements proposés, nous avons choisi, pour cette « croisière découverte », le navire amiral de la compagnie, le ROYAL CLIPPER.

Conçu et construit dans les années 1990, aux chantiers navals polonais de GDANSK, sur le modèle du « PREUSSEN » qui avait navigué au début du XX^e siècle, ses caractéristiques sont les suivantes :

longueur : 134 mètres.

maitre-beau : 16,50 m

5000 tonnes

42 voiles d'une superficie totale de 5000 m² grées sur cinq mats dont le plus haut atteint 54 m.

deux moteurs de seize soupapes pour une vitesse de croisière de 17 nœuds.

Le parcours de la croisière, entièrement méditerranéen, de ROME à ROME, avec de nombreuses escales, s'annonçait plus touristique que sportif ; il ne ressemblait en rien à mes précédentes « navigations-expéditions » sur les océans Atlantique et Pacifique, la mer de NORVÈGE et les canaux de PATAGONIE.

J'imaginais bien que nous allions découvrir un monde différent ; je n'ai donc pas été surpris lorsqu'au port de CIVITAVECCHIA, nous nous sommes trouvés sur le quai, dominés par la coque métallique, haute de plusieurs étages, aux couleurs blanc et bleu. Parvenus au sommet de la passerelle nous avons pu accéder au pont supérieur sur lequel s'ouvrent toutes les portes d'accès à l'intérieur du navire.

Après installation dans notre cabine, nous sommes partis à la découverte du bateau. Comme celle-ci tous les couloirs, coursives, salons et autres espaces étaient lambrissés d'acajou. Les salons et les salles à manger étaient de style rococo, début XX^e siècle, tout comme la ferronnerie (rampes d'escalier, balcons...) et les hublots en cuivre.

Un dépaysement total qui n'était pas pour nous déplaire.

Mais nous avons aussi découvert que nous étions les seuls français, isolés parmi une majorité de passagers américains et allemands. Dire qu'ils n'étaient pas très discrets est un euphémisme tant ils se montraient bien décidés à « en profiter » au maximum. Nous avons vite compris que nous risquions de subir leur exubérance et leurs excès quand nous les avons vus se regrouper près des bars durant la journée (apéritif avant les repas, liqueurs après, cocktails au bord de la piscine à tous moments).

Heureusement, nous avons établi très rapidement des « itinéraires d'évitement » nous permettant d'évoluer au calme.

Après le premier dîner fut donné le signal de l'appareillage ; alors que les amarres étaient larguées et que le bateau s'éloignait du quai, tous les mâts et vergues s'illuminèrent jusqu'à la sortie du port.

La navigation nocturne nous mena, le lendemain matin, après quelques 160 MN, au large du port de SORRENTO, au sud de la baie de NAPLES où le voilier jeta l'ancre. L'escale étant prévue pour toute la journée, les passagers-excursionnistes se regroupèrent pour aller visiter les sites de POMPEI et HERCULANUM.

Pour notre part, nous avons préféré rester indépendants pour flâner dans ce petit village qui, bien que très touristique, conserve tout son charme quand on parvient à éviter les itinéraires sillonnés par ces groupes trop envahissants et bruyants. Après notre promenade, c'est avec plaisir que nous avons regagné le bord où nous avions repéré quelques endroits tranquilles, sur le pont avant, où peu de monde s'aventure, ou dans la bibliothèque climatisée et silencieuse.

Le lendemain, c'est en face d'AMALFI, à 30 MN de SORRENTO, que le ROYAL CLIPPER fit escale. Dès nos premiers pas dans cette bourgade, nous constatons que sa réputation n'est pas usurpée tant la côte et l'arrière-pays y sont préservés de toutes constructions modernes et agressives. Puis c'est le départ vers RAVELLO pour la visite de la villa RUFOLIO.

Construite au XIII^e siècle par la famille du même nom qui avait prospéré grâce au commerce maritime, elle devint au fil des ans la propriété de plusieurs autres grandes familles jusqu'au XIX^e siècle où elle fut vendue à un citoyen écossais Francis Neville REID qui la restaura entièrement tout en lui conservant son style médiéval d'origine.

Intérieurement quelques pièces ont été transformées en petit musée de la vie locale ; y sont aussi exposés des souvenirs des nombreux et illustres visiteurs qui y séjournèrent, parmi lesquels Richard WAGNER.

Pour nous, son attrait principal est son emplacement; accrochée à la falaise rocheuse, surplombant de nombreuses restanques plantées d'espèces de fleurs très variées et décoratives, face à la côte amalfitaine et au golfe de SALERNE. Nous ressentons un véritable choc chromatique en contemplant cette palette végétale multicolore sur le fond azuréen de la mer tyrrhénienne.

Nous comprenons alors pourquoi Richard WAGNER qui séjourna dans la villa fut séduit par son charme au point de s'en inspirer pour le décor d'un acte de son opéra PARSIFAL.

De retour à bord, en fin d'après-midi, croyant trouver un peu de calme sur le pont, nous assistons à une scène totalement inimaginable pour nous « français civilisés » ; un groupe de passagers américains, aux tenues excentriques bariolées, déambulait bruyamment entre les bars et la piscine : MAGA ?

Heureusement, nous avons pu échapper à ce spectacle navrant en nous réfugiant dans un coin isolé du vaste pont.

La soirée fut un peu animée car le vent s'étant levé, l'équipage hissa les voiles basses pour accélérer l'allure du bateau ; effet immédiat : une légère gîte et du tangage provoquant quelques

scènes amusantes : glissades des assiettes et couverts sur les tables avec dégâts vestimentaires pour les convives. Pour nous, ceci eut l'avantage d'inciter les passagers tapageurs de l'après-midi à regagner leurs quartiers privés, nous permettant ainsi de profiter d'une soirée au calme sous un ciel étoilé.

Le lendemain matin, nous constatons que le voilier a bien taillé sa route vers le sud car nous apercevons la terre des deux côtés ; nous sommes dans le détroit de MESSINE à près de 180MN d'AMALFI.

Dans sa partie la plus étroite le passage entre la SICILE et le sud de l'Italie n'est large que de quelques 3 MN, ce qui nous permet d'apercevoir facilement les détails des deux rives très animées. L'équipage profite de ce moment pour établir toutes les voiles du navire comme pour donner plus de solennité à notre passage ; tous les regards des passagers sont ainsi braqués sur la voilure qui prend le vent lorsque, soudain, est diffusée sur le pont la musique du film CRISTOPHE COLOMB.

L'effet de surprise est réussi et la satisfaction générale comme le montrent les réactions enthousiastes des passagers.

Puis nous continuons notre route vers TAORMINA où nous parvenons en fin de matinée. Nous débarquons pour une excursion en 4X4 vers l'ETNA où nous gravissons les pentes du volcan en voiture et à pied lorsque le chemin n'est plus carrossable, au milieu des champs de lave pétrifiée.

Le site est grandiose, mais nous sommes surtout surpris par la force de la végétation qui parvient à renaître au milieu de ces étendues de pierres rugueuses qui ont tout brûlé lorsqu'elles se sont répandues à l'état liquide et incandescent sur les flancs de la

montagne.

Après une promenade pédestre dans ce paysage désolé, nous regagnons le bord, imprégnés d'un sentiment de fragilité face à ce volcan dont les éruptions soudaines pourraient nous surprendre et nous être fatales.

Notre dernière nuit de navigation vers le sud nous mène à SYRACUSE.

Fondée il y a plus de 2500 ans par les Grecs, elle rivalisa longtemps avec ATHENES par son étendue et, surtout sa splendeur mais fut détrônée, au fil des ans, par sa rivale sicilienne PALERME, à la population plus importante, qui devint la capitale de l'île.

On y trouve de nombreux vestiges gréco-romains parmi lesquels un amphithéâtre parfaitement conservé.

Mais nous ne nous attardons pas à SYRACUSE car le but de notre excursion du jour est la cité de NOTO à quelques dizaines de kilomètres. J'avoue qu'avant ce voyage nous ignorions tout d'elle, même son existence. C'est pourquoi nous avons été surpris et conquis par sa découverte.

Son histoire nous apprend qu'après une longue occupation par les musulmans, elle fut envahie par les troupes normandes du Comte Roger de HAUTEVILLE en 1091 et resta soumise à son autorité de nombreux siècles.

Dévastée en 1693 par un puissant séisme, elle fut rapidement reconstruite en style baroque qu'on peut admirer en visitant ses nombreux monuments (églises, palais...) construits en pierre calcaire blonde selon un plan particulier, le long de trois rues principales parallèles, à flanc de colline, et d'autres artères perpendiculaires.

Elle nous rappelle un peu l'architecture de la VALETTE à MALTE. Il est vrai que les deux îles sont proches.

Sur le chemin de notre retour à l'embarcadère, nous nous arrêtons à ORTYGIA, petite île séparée de SYRACUSE par un étroit canal, LA DARSENA et dont elle est le centre historique. Selon la mythologie grecque, c'est à ORTYGIA que la nymphe ARETHUSE vint se réfugier et se transforma en source alors qu'elle était poursuivie par ALPHEE, le dieu fleuve, qui en était tombé amoureux.

Nombreux sont les monuments grecs encore visibles : le temple d'APOLLON, la fontaine ARETHUSE, la porte URBICA...

La nuit tombée, alors que nous débutons notre retour vers ROME, un spectacle « sons et lumières » est organisé dans la voilure entièrement déployée. Cela ne manque pas d'allure et clôt parfaitement cette journée fatigante mais riche en découvertes artistiques.

Le lendemain matin, une escale est prévue à LIPARI, principale île de l'archipel des EOLIENNES, au nord de la SICILE. Après une brève visite à terre ; nous réembarquons pour notre destination finale, CIVITAVECCHIA.

Sur notre route, peu avant le coucher du soleil, nous passons au large de l'île de STROMBOLI, la plus au nord de l'archipel. De loin, nous apercevons un panache de fumée au sommet du volcan, annonciateur d'une éruption. En longeant la côte au plus près, nous pouvons voir distinctement, en haut du cratère, des projections de lave en fusion. Nous sommes tous très impressionnés même si nous nous sentons en sécurité dans le bateau. Par contre, nous sommes très étonnés de constater l'existence d'un petit village au pied du volcan. Est-il habité ?

Le lendemain matin, nous traversons l'archipel des îles PONTINES au large de la province du LATIUM ; une brève escale nous permet de découvrir le petit port de PONZA et la côte de falaises de tuf creusées de nombreuses et profondes grottes. Puis le ROYAL CLIPPER reprend sa route et jette l'ancre une dernière fois au large de l'île de PALMAROLA pour permettre aux volontaires d'en faire le tour dans les « tenders ».

La navigation de la dernière nuit nous ramène à CIVITAVECCHIA, but ultime de notre croisière qui nous procura de nombreuses émotions et nous laissera de très beaux souvenirs.

À peine débarqués, nous sommes sollicités par les chauffeurs de taxi qui nous proposent tous le « meilleur prix » pour nous conduire à ROME.

La croisière tranquille est bien finie.

PAR PIERRE-ETIENNE TOUATI



- Aménagement extérieur (espaces verts, clôture, maçonnerie, aire de jeux...)
- Entretien d'espaces verts (communes, résidences, bâtiments industriels, syndicats...)
- Gestion durable de sites naturels

**Lieu: 7 Rue du Mottais
35400 Saint-Malo**



idverde
AGENCE DE SAINT-MALO

Mail: rehnes@idverde.com

Tel: 02 99 78 87 08