



YACHT-CLUB DE DINARD 2021



*En soutien avec
tous nos annonceurs*





FOU DE BASSAN

VEDETTE PRIVÉE



© M²mark&come - Photo: R. Fogé



REDÉCOUVREZ LA BAIE DE
SAINT-MALO À BORD DU FOU
DE BASSAN, LA VEDETTE
PRIVÉE DE CASTELBRAC

17, AV. GEORGE V - 35800 DINARD - +33 (0)2 99 80 3000
RECEPTION@CASTELBRAC.COM - CASTELBRAC.COM



05

Mot du maire

07

Mot du président

08

Membres du comité

09 - 11

Membres du YCD

15 - 17

La flotte du YCD

20

Des nouvelles du ciel

21

Horaires des marées
de Saint-Malo

23

Programme des
régates 2021

26 - 29

Hippocampe III

30 - 35

Dinard Chausey
Renault

36 - 37

100 Milles et 1 nuit:
course en double

38 - 41

Croisière dans le
solent

42 - 43

Quand un star
scintillait dans la baie

44

Les minquiers, une
autre planète

45

La traversée du canal
de Panama

48 - 49

Expressions marines
& autres bavardages



Club Allié au Yacht
Club de France



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 :

Félicité de Carayon
07 86 61 36 16
felicit@luztic.com
www.luztic.com

Régie Publicitaire :

Yacht Club de Dinard

Crédit photos :

Yann Radou - Nolwenn Derieux
Pierrick Contin - Christophe Breschi
Pierre-Jérôme Jehel

Illustration couverture :

Patricia Olive

Exécution graphique et Impression :

Imprimerie HPI - La Richardais
sur papier issu de forêts gérées durablement

Diffusion : 1000 exemplaires

nouvellesimpressions@wanadoo.fr
www.nouvellesimpressions.fr



42, rue Levassasseur • 35800 Dinard
Tél. 02 99 46 15 95 • Fax 02 99 46 99 67

nouvelles impressions
Librairie


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

- Aménagement de votre jardin
- Conception
- Réalisation
- Entretien auprès de professionnels
- Elagage / Abattage

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.

Edmond's
OPTICIEN



Changement d'adresse :
Retrouvez-nous au 25 rue Levassasseur
à Dinard.
02 99 46 10 47

L'EXPLORATEUR



Boutique en ligne!

Nos vêtements voyagent avec vous à travers le monde

Présent au marché de Dinard
Mardi-Jeudi-Samedi
WWW.LEXPLORATEUR.FR



© Patrick Chevalier

2020 sera l'« Annus Horibilis » à oublier...

Pas de navigation avant le mois de juin, pas de régates avant le 1^{er} août, les superbes « Cent Mille et une Nuits » supprimées, même la mythique COWES-DINARD (plus ancienne course au large au monde) a été annulée.

2021 doit, pour la plaisance dinardaise, marquer un renouveau :

Tout d'abord, une nouvelle Capitainerie dont le style « Nouvelle Angleterre » ne dépareillerait pas sur les quais de NEWPORT, et s'accorde à merveille avec votre si envié Club-House.

Et surtout, un nom pour le port : Alain COLAS.

C'est votre Yacht-Club qui en organisant en 2018, 40 ans après le départ de la première Route du Rhum qui vit la disparition de ce marin légendaire, la projection du film « Alain COLAS, rêves d'océans » a ravivé les liens qui l'unissaient à DINARD. Notre cité balnéaire où il avait choisi de mettre pied à terre à la fin de son tour du monde en solitaire à bord de MANUREVA...

Bon vent à tous vos membres,

Arnaud SALMON

Maire de DINARD

A large cruise ship is anchored in the water, with a small zodiac boat nearby. In the foreground, two penguins stand on a patch of ice. The background features snow-capped mountains under a blue sky with light clouds.

REVENEZ AU MONDE

04 91 16 16 27 | www.ponant.com/serenite

L'Antarctique, une expérience unique

Baleines, colonies de manchots, paysages glacés emblématiques, débarquements en zodiacs en compagnie de naturalistes : embarquez pour une croisière expédition à la découverte du mythique Continent Blanc.

Équipage français, gastronomie, mouillages inaccessibles aux grands navires... À bord d'un superbe yacht à taille humaine, vivez des instants de voyage rares et privilégiés.



Chers amis,

Pour cette année 2021 marquée par la crise sanitaire liée à cette pandémie qui a bouleversé nos comportements, nous avons décidé, comme pour voir le bout du tunnel, d'éditer à nouveau notre annuaire qui reste un lien et un support essentiel à notre association.

A l'occasion de cette nouvelle édition et avec l'ensemble du comité, nous avons également décidé de contribuer à soutenir nos annonceurs fidèles en leur offrant une parution publicitaire.

Dans cet annuaire, vous découvrirez notre projet de programme qui reprend nos activités habituelles : régates, balades en mer, réunions à thèmes, cocktails, mais dont la mise en œuvre sera liée aux obligations sanitaires.

Enfin, d'ici là, vous aurez découvert notre nouveau site internet dont la réalisation, managée par le duo du comité Jérôme Gouilly Frossard et Frédéric Perdriau avec l'appui de Félicité de Carayon de l'agence de communication Luztic, a été confiée à Marie-Sergine Menue de l'agence de création de site web Créa Pages. Tous ont passé une bonne partie de l'hiver à nous concocter un très bel outil de communication.

Le décor est planté, vive la saison 2021 !

Amitiés à tous.

Patrick CONSTANT
Président

LE COMITÉ DE DIRECTION

Patrick CONSTANT
Président

Jérôme GOUILLY-FROSSARD
Vice-Président

Monique JEANJEAN
Secrétaire général et trésorier adjointe

Chantal RADOU
Trésorier

Alain DEBRY
Secrétaire général adjoint

Pietro AUCI

Bruno RINUCCINI

Marc NOËL

Eric LEGRAND

Yann RADOU

Pierre Etienne TOUATI

Frédéric PERDRIAU

Frédéric SAUTEREAU

Frank FELIOT

Christophe KIEJESKI

DINARD YACHTING formation au permis côtier, coaching sur bateau moteur et à voile



Pietro AUCI	Fabien et Alexia CONSTANT	Jean-Pierre FOSSEY
Arnaud et Benedicte BACHELIER	Franck CONSTANT	Jean-Louis FOURCADE
Patrick BADIN	Annie CORNIC	Pierre FOURNIER
Pierre et Véronique BARRIERE	Didier COSSART	Brice GARANDEAU
Michel et Claude BENEZIT	Luc-Antoine DAUVERGNE	Jean GARREC
Christian BENEZIT	Patrick de BONDELI	Patrice GAYET
Hervé BÉNIC	Stanilas de CALAN	Jean Michel GERMAINE
Patrick et Marie-Agnes BERGEAT	Foulques de PENGUILLY	Jacques et Marie France GLORIEUX-TERNYNCK
Jacques BERTAUX	Edouard de PENGUILLY	Damien GOUILLY-FROSSARD
Jean BEUCHET	Bruno de VILLELE	Laure et Jérôme GOUILLY-FROSSARD
Daniel BLAIS	Olivier d'HÉROUVILLE	Nicolas GOURIO
Pierre BLAYAU	Tristan DEBRY	Patrick GREGGI
Yann et Ludivine BUCAILLE	Alain DEBRY	Bertrand AUGÉ et Isabelle GUINEAU
Amaury BUCCO	Yves DEFRANCE	Philippe HAMARD
Guillaume et Patricia BUCCO	Gildas DELON	Philippe HAMON
Marine et Benoît BUCCO	Bernard DEMARTIAL	Jacqueline JAN
Geoffroy BUCCO	Jean-Louis DIDAILLER	Monique JEANJEAN
Bertrand CARSIN	Vincent DUFOUR	François JENDRON
Thomas CERTIN	Geneviève DU-DEFRANCE	Rémi JUNCA
Christian et Erica CHAMMAS	EMERAUDE VOILE SOLIDAIRE	Antoine KIEFFER
Nicolas CHAUFOUR	Pascal EOUZAN (Galerie Winston)	Henri KIEFFER
Christian CHAUFOUR	Pierre et Dominique FAGUET	Christophe KIJEWSKI
Gilles CHEVALIER	Franck FELIOT	Thierry KLIPFFEL
Jacques CHEVALIER	Lionel et Françoise FLAMBARD	
Paul et Beatrice COIRRE	Eric FLOUR	
Patrick et Martine CONSTANT		



fromagerie des halles

ARTISAN FROMAGER AFFINEUR

MARYLINE & BRUNO

MARCHÉS

Saint-Malo Dinard
Saint-Lunaire Plancoët

02 99 46 57 80

Hervé ROMAIN

Artisan
Boulanger - Pâtissier

Certification gamme de
pain farine biologique

Le Prieuré
DINARD

02 99 46 11 97

fermé le mardi

JALEM COIFFURE

52, rue Levassasseur

35800 Dinard

02 99 46 42 89

Henri LAMOTTE	François MARTINIER	Olivier RESMOND
Hervé et Sophie LANCON	Patrick MENY	Bruno RINUCCINI
Pascal LASSUS	Vincent MOTTE	Christophe et Karine RIVOIRE
Bertrand et Beatrice LAVIGNE	Robert et Martine NAHMANI	Henry SAMUEL
Jérôme LE FRIEC	Marc NOËL	Jérôme SAMUEL
Eric et Kélic LE GAC	Xavier ORAIN	Denys SARRADIN
Hervé LE PAUTREMAT	André PACHKEVITCH	Frédéric SAUTEREAU
Antoine LE SOURD	Michel PELEGRIN D'ALMEIDA	Remi SCHENBERG
Dominique LE SOURD	Brieuc PENNANEACH	Jérôme SELLES
Frédéric LECUYER (Dinard Yachting)	Frédéric et Juliette PERDRIAU	Bertrand et Anne SEMAILLE
Jean Philippe LEDOUX	Marie-Claude PICARD-TERNYNCK	Bernard SERRE
Eric LEGRAND	Pierre-Yves et Christine PIETO	Rupert SMITH
Julien LEMESRE	Jean François POIRIER	Isabelle TAILLARDAT
Thierry LENOIR	Claude POIRIER	Pierre Etienne TOUATI
Yannick LOISANCE	Mathieu POIRIER	Olivier TOUSSAINT
Daniel LOISANCE	Simon POIRIER	Jean Marc TRIHAN
Thomas et Helene LOMBARD	Micheline POREE	Laurent et Anne-Marie VACHEROT
Fabrice et Marie Annick LORILLON	Philippe POUGET	Philippe et Marie-Christine VERMEULEN
Bertrand LOUVIGNE	Yvon POUTRIQUET	Pierrick VERVIN
André MAIRE	Alain POZZO	Christine VIDIL
Paul MALLET	François PROST	Jean-François VILLANEAU
Alain-Etienne MARCEL	Nicolas PROST	Laura et Vincent WAX PASSA
Philippe MARCHAL	Olivier PROST	Bertrand WEISGERBER
Jean Philippe MARCHAND	Yann et Chantal RADOU	Henry WEISGERBER
	Jean-Yves RENAULT	

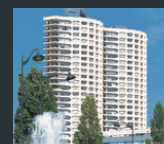
CONSTRUCTEUR, PROMOTEUR IMMOBILIER,
AMÉNAGEUR, GESTIONNAIRE



PARTENAIRE DE LA VILLE
ET DE SON DÉVELOPPEMENT
DEPUIS 60 ANS

Accompagner les grandes orientations urbaines, fédérer les dynamiques, satisfaire nos clients... Depuis 60 ans, notre capacité d'anticipation et de réactivité est entière, à l'avant-garde des mutations de la ville durable, respectueuse des hommes et de leur environnement.

Logements, immobilier tertiaire, résidences services, nouveaux territoires... Présents sur tous les segments de l'immobilier notre compétence d'ensemblier immobilier nous permet d'imaginer avec nos clients, les élus locaux, les urbanistes et les architectes, la ville de demain.



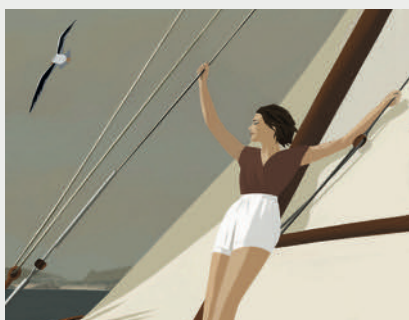
SIÈGE SOCIAL : 5, BD MAGENTA - RENNES - 02 99 67 27 77
www.groupe-lamotte.com



RCS 793 00 998 - Crédits photo: Thelstock


HYDRASCORE
PERFORMANCE





Patricia Olive

AFFICHES ET TABLEAUX

EN VENTE CHEZ
SUITE 13 DINARD

ET SUR LE SITE

WWW.PATRICIA-OLIVE-PROST.FR

L'HISTOIRE DE L'ÎLE DE
CEZEMBRE



En vente dans les principales librairies de la côte d'Emeraude



CAPTAIN TAXI

Bateau taxi - Promenades en mer

Bateau navette
entre Saint-Malo et Dinard
Île de Cézembre
Promenades commentées

06 81 00 90 66
www.captain-taxi.fr





Le BeauSéjour
Bar & Restaurant

*Pizzas
& Burgers
à emporter*

DINARD - ST ENOGAT
Tél. : 02.99.40.46.21
www.dinard-beausejour.fr

CONCERT - DÎNER - BAR - AMBIANCE

Pour tous vos supports
de communication



HPI
HUSSON PUBLICITÉ IMPRESSION





Parc d'Activités du Haut Chemin
16, rue de la Ville Biais
35780 La Richardais
Tél. : 02 99 46 26 28



**DÉCORATION &
ARCHITECTURE
D'INTÉRIEUR**
www.suite13.fr




DINARD
T-02-99-16-03-03

SAINT MALO
T-02-97-64-03-07

**SAINT-QUAY-
PORTRIEUX**





LA FLOTTE DU YCD

FALCO ROSSO

MARCO 23
Pietro AUCI

AZUT III

LEADER 36
Bertrand / Isabelle GUINEAU
/ AUGÉ

X ROY

X 332
A. BACHELIER

KOTICK 2

DUFOUR 29
Patrick BADIN

ANURI

SUN ODYSSEY 32 I
Pierre et Véronique BAR-
RIERE

TUPAI

SOLENN 32
Michel BENEZIT

MYSTIC

PABOUK LOVE
Patrick et Marie-Agnes BER-
GEAT

SUNNY

VEDETTE TRAWLER
Jacques BERTAUX

LUCKY MAN

SALONA 35
Jean BEUCHET

AMANDE

FLYING FIFTEEN
P. BLAYAU

OBANE

FIRST 31,7
Jean-Yves BONSERGENT

VENTOLINE 2

ELAN 40
Christian BRIERE de la HOS-
SERAYE

SEA & GO

SEMI RIGIDE 7,5
Yann BUCAILLE

CAP HARLAI

SURPRISE
Famille BUCCO

PRINCE BIO

SUN LEGEND 41
David BURDEN

NAPADELIS

SUN 2500
Thomas CERTIN

MAO TITOÏ 4

LOKKI
Christian et Sabine CHAU-
FOUR

KEN

FLYING FIFTEEN
Gilles CHEVALIER

HAYFFEVER

F15
Pierre-Yves CHEVALIER

CRAZYHORSE

NUOVA JOLLY 38CC
Paul COIRRE

KENTARO 2

SCARAB
Patrick CONSTANT

THE DARK KNIGHT

FLYING FIFTEEN
Fabien et Alexia CONSTANT

ZEP

SEMI RIGIDE
Didier COSSART

GEECHEE

COLUMBIA 40
Famille de PENGUILLY

NAM TAO 2

FEELING 36
Bruno de VILLELE

CAP CODE

LOMAC SEMI-RIGIDE
Olivier d'HEROUVILLE

ZAMBAZ

MELGES 24
Tristan DEBRY

ZAMBAZ +

DJANGO 7,7
Alain DEBRY

MAHI MAHI

KELT AZURA
Philippe DEFRANCE

BAKEA

GRAND SOLEIL 39
Gildas DELON

MARSUPIAUX

SUN FAST 3200
Bernard DEMARTIAL

STRESS FREE

DRAGON FLY 800
Jean-Louis DIDAILLER

COCO

FLYING FIFTEEN
Geneviève DU-DEFRANCE

TOTI LA MÉ

VULCAN VJ
Pierre FAGUET

ANTIDOTE

MICROSAIL
Franck FELIOT

PIF

Jean-Pierre FOSSEY



MAT GREG

OPEN 505
Thierry FOUGERAY

DADIOZ

RM 10,70
Jean-Louis FOURCADE

SANTA MARIA

CARAVELLE
Brice GARANDEAU

BIHAN 4

FEELING 32 I
Jean GARREC

ALBATROS

ALBATROS
Jean Michel GERMAINE

BASILIC

FEELING 1090
Jacques et M. France GLO-
RIEUX-TERNYNCK

GOLONDRINA

SANGRIA
Damien GOUILLY-FROS-
SARD

ARVINE

CAP CAMARAT
Jerome GOUILLY-FROSSARD

WAR HORSE

FIRST 50
Nicolas GOURIO

RACAGNAC

COMET 910
Famille GUILLAUME

MORBRAZ

ANTARES
Martine GUYOMARD

EVYNA

DJANGO 7,7
Philippe HAMARD

CHARLOTTE PICOT 3

TARGA 42
Philippe HAMON

AU BONHEUR DES DAMES

YOLE DE MER
Jacqueline JAN

MO'STITOÏ

SEMI RIGIDE
Monique JEANJEAN

SUMMERTIME

FIRST 31,7
François JENDRON

ORKA

CAP CAMARAT 7,5
Lionel JOLLIVET

NAUSICAA

TOFINOU 8
Henri LAMOTTE

RAPSODIE

CAP FERRET
Philippe, Megumi et Meli-
sande LARGUEZE

TOP THE GUN

J 105
Pascal LASSUS

LOVASTELL

BOSTON 220 OUTRAGE
Bertrand LAVIGNE

ZAMAL 2

LOMAC ADRENALINA
Jérôme LE FRIEC

ARPAGON 3

FLYER 8,30
Eric & Kélic LE GAC

MALVINA

MOTEUR
Julien LEMESTRE

TREHOOR

CATAMARAN ATHENA 38
Hervé LE PAUTREMAT

CYRENIC IV

DUFOUR 382
Antoine LE SOURD

ANGELINER IV

RHEA 850
Antoine LE SOURD

MARJAN

OCEANIS 31
Jean Philippe LEDOUX

GREY CAT

LOKKI
Eric LEGRAND

NORTON

APHRODITE 101
Thierry LENOIR

REBEL

VEDETTE
Yannick LOISANCE

ASTON 2

RHEA
Claude LOISANCE

BLUE DREAM

BOSTON DAWNLESS
Daniel LOISANCE

HAPPY

CATAMARAN
Thomas LOMBARD

MENHIR

SUN FAST 32 I
Bertrand LOUVIGNE

PIERRE MALO

SUN ODYSSEY 29,2
André MAIRE

CHAPRISTI

CHAT
Alain-Etienne MARCEL

GWENN

FLYING FIFTEEN
Philippe MARCHAL

BIGAILLE

ETAP 23
François MARTINIER

SERVANTINE

SUN ODYSSEY 37
Jean Louis MINARD

FLASH 3

BOMBARD DB500
André PACHKEVITCH

JAMAIS DEUX

FLYING FIFTEEN
Michel PELEGRIN D'ALMEIDA

ROCKPORT

CAP CAMARAT 7,5
Frédéric PERDRIAU

BLACK BIRD

RHEA 7,50
Marie-Claude PICARD-TER-
NYNCK

VISALY

VALIANT
Pierre-Yves et Christine
PIETO

ONE UNDER

FLYING FIFTEEN
Jean François POIRIER

AMIRAL DE SIAM

J97
Claude POIRIER

REGULUS

OCEANIS 331DL
Alain POZZO

PACHACAMAC

MARCO 23
Olivier PROST

ALIENOR

OCEANIS 37
Yann RADOU

PROTHIS

FLYING FIFTEEN
Jean-Yves RENAULT

ONE UNDER

FLYING FIFTEEN
Olivier RESMOND

SERENITY

RM 10,70
Christophe RIVOIRE

ZIG ZAG 18

MELGES 24
Henry SAMUEL

PROPHÈTE

VOILIER CLASSIQUE
Frédéric SAUTEREAU

LEEWIN

FLYING FIFTEEN
Bertrand SEMAILLE

LORELEI VII

TRIMARAN CRUZE 970
Bernard SERRE

NICH NACH II

BROOM
Rupert SMITH

GWENILI

SLOOP TRINTELLA
Agnès TABLBOURDET-BON-
HOMME

PISCES

CONTESSA 32
Paul THOMPSON

PAPAGENO

OCEANIS 31
Pierre Etienne TOUATI

SEBAFLO 2

LOMAC
Olivier TOUSSAINT

CHINA BLUE

SUN FAST 31
Jean Marc TRIHAN

TRE - COOL

RHEA
Laurent VACHEROT

FRIBON VII

RHÉA 8,50
Philippe Vermelen

THEOPHILE

J92
Pierrick VERVIN

CLIO

FEELING 356 DI
Christine VIDIL

JUCCAMAR

DEVINIS 6,20
Bertrand WEISGERBER

JERONIMO

FIGARO
Jérôme SAMUEL

JADE

SADLER 29
Vincent DUFOUR



Thalassa

SEA & SPA

DINARD

Le bien-être a une adresse

Thalassa Dinard
1 Avenue du Château Hébert - 35800 Dinard
Tél. : 02 99 16 78 10



Depuis 2017, Luztic met toute son expertise et sa créativité au service de la conception de campagne de communication et de la réalisation d'outils de communication print ou digital.

**STRATEGIE DE MARQUE
EDITION & CREATION GRAPHIQUE
COMMUNICATION DIGITALE**

bavardons@luztic.com www.luztic.com

AUDREY GORON
FLEURISTE DÉCORATRICE EN ÉVÈNEMENTIEL
LES HALLES
DINARD
06 28 05 17 94 - 02 56 52 26 27
lepetitatelierstlu@sfr.fr




**AIRE DE CARÉNAGE
SHOWROOM
> 600 m² <**

**Vente, location
Entretien mécanique,
Location d'emplacement
Réparation polyester**

Du mardi au samedi, 8h30-12h30 / 14h-18h



07 89 07 61 54
LOCATION DE BATEAUX À MOTEUR
www.seaandgo.com

46 Bd Jules Verger - DINARD 02 99 46 51 55
dinard.marine@yahoo.fr www.dinardmarine.com



MÉTÉO

- Meteo 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

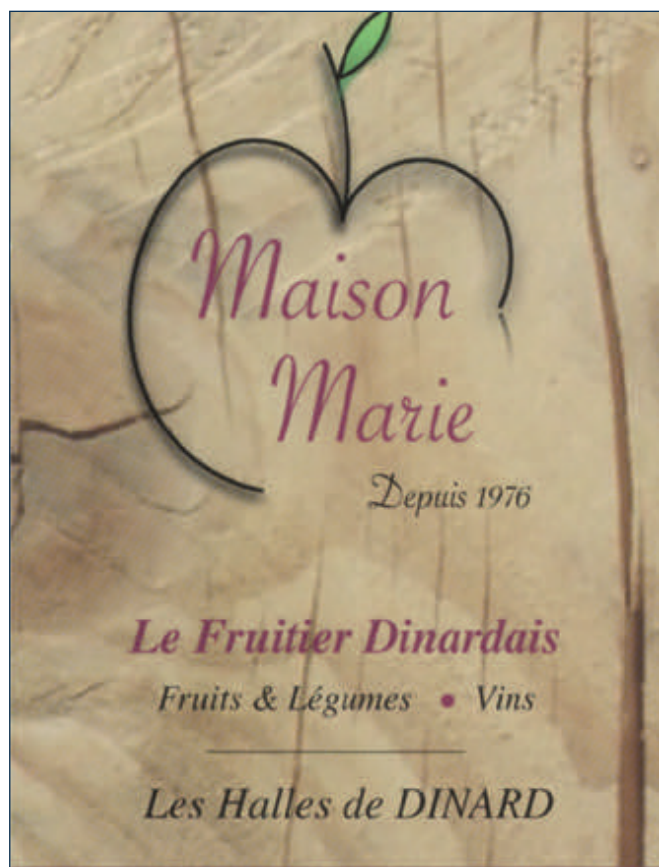
Port de Dinard : VHF canal 9 - 02 99 46 65 55
Ecluse de la Rance : VHF canal 13 - 02 99 16 37 37

URGENCE

VHF 16 - Portable 196 ou 02 98 89 31 31

GRANDES MARÉES

2021	Coeff. matin	Coeff. soir
25 JUIN	97	98
26 JUIN	98	96
25 JUILLET	95	96
23 AOÛT	95	97
24 AOÛT	97	97
8 SEPTEMBRE	99	101
9 SEPTEMBRE	102	102
10 SEPTEMBRE	101	98
21 SEPTEMBRE	95	96
22 SEPTEMBRE	97	97
6 OCTOBRE	98	103
7 OCTOBRE	107	109
8 OCTOBRE	110	109
9 OCTOBRE	106	103



HORAIRES DES MARÉES DE SAINT-MALO



JUIN

	Pleines mers						Basses mers					
	Matin h:m	haut. m	Coef.	Soir h:m	haut. m	Coef.	Matin h:m	haut. m	Soir h:m	haut. m	Coef.	
1 M	---	---	---	12:25	9.95	058	06:54	3.10	19:13	3.85		
2 M	00:49	9.95	053	13:24	9.40	049	07:47	3.70	20:12	4.35		
3 J	01:54	9.45	047	14:34	9.10	045	08:48	4.10	21:22	4.50		
4 V	03:08	9.30	046	15:48	9.20	047	09:56	4.15	22:32	4.30		
5 S	04:17	9.45	049	16:49	9.55	052	10:59	3.90	23:32	3.95		
6 D	05:13	9.80	054	17:39	10.00	057	11:55	3.60	---	---		
23	7 L	06:01	10.15	060	18:23	10.40	063	00:23	3.55	12:44	3.30	
	8 M	06:43	10.50	065	19:02	10.75	068	01:09	3.20	13:28	3.00	
	9 M	07:23	10.70	069	19:38	11.00	071	01:50	2.95	14:07	2.80	
	10 J	07:59	10.85	072	20:11	11.15	073	02:28	2.75	14:43	2.70	
	11 V	08:33	10.90	073	20:44	11.25	073	03:03	2.65	15:18	2.65	
	12 S	09:07	10.90	073	21:17	11.25	072	03:38	2.60	15:51	2.70	
	13 D	09:41	10.80	071	21:51	11.10	069	04:11	2.70	16:25	2.85	
24	14 L	10:17	10.65	067	22:28	10.85	065	04:46	2.80	16:59	3.05	
	15 M	10:57	10.35	063	23:09	10.50	060	05:23	3.05	17:38	3.35	
	16 M	11:40	10.00	058	23:55	10.10	055	06:03	3.35	18:21	3.70	
	17 J	---	---	---	12:31	9.65	053	06:50	3.65	19:13	4.00	
	18 V	00:51	9.80	052	13:33	9.45	051	07:46	3.80	20:16	4.10	
	19 S	01:57	9.70	051	14:43	9.50	053	08:53	3.85	21:29	3.95	
	20 D	03:09	9.85	056	15:54	9.85	059	10:06	3.60	22:42	3.55	
25	21 L	04:19	10.25	063	17:00	10.40	068	11:17	3.15	23:50	2.95	
	22 M	05:25	10.75	073	18:00	11.05	078	---	---	12:23	2.65	
	23 M	06:25	11.25	082	18:56	11.60	086	00:53	2.40	13:25	2.20	
	24 J	07:22	11.65	090	19:49	12.00	092	01:53	1.90	14:22	1.90	
	25 V	08:16	11.90	094	20:39	12.20	095	02:49	1.60	15:15	1.75	
	26 S	09:07	11.95	094	21:27	12.20	093	03:41	1.45	16:03	1.75	
	27 D	09:54	11.80	091	22:12	12.00	088	04:29	1.50	16:48	1.95	
26	28 L	10:39	11.45	084	22:56	11.60	080	05:14	1.75	17:31	2.35	
	29 M	11:22	11.00	075	23:39	11.05	070	05:56	2.15	18:11	2.85	
	30 M	---	---	---	12:03	10.45	065	06:37	2.75	18:51	3.40	

Heure d'été en vigueur du 28/03/2021 à 2h du matin au 31/10/2021 à 3h du matin.

JUILLET

	Pleines mers						Basses mers					
	Matin h:m	haut. m	Coef.	Soir h:m	haut. m	Coef.	Matin h:m	haut. m	Soir h:m	haut. m	Coef.	
1 J	00:22	10.45	060	12:47	9.85	055	07:17	3.30	19:33	3.90		
2 V	01:08	9.85	051	13:35	9.40	047	08:00	3.85	20:22	4.35		
3 S	02:03	9.35	044	14:34	9.10	043	08:51	4.20	21:22	4.55		
4 D	03:08	9.10	042	15:43	9.05	042	09:52	4.35	22:30	4.55		
27	5 L	04:17	9.15	043	16:49	9.30	046	10:58	4.30	23:34	4.25	
	6 M	05:18	9.40	048	17:44	9.75	051	11:58	4.00	---	---	
	7 M	06:10	9.75	054	18:31	10.20	057	00:30	3.90	12:51	3.65	
	8 J	06:56	10.15	060	19:13	10.60	063	01:18	3.50	13:37	3.35	
	9 V	07:38	10.45	066	19:52	10.90	068	02:02	3.15	14:20	3.05	
	10 S	08:17	10.70	071	20:29	11.15	072	02:43	2.85	15:00	2.85	
	11 D	08:55	10.90	074	21:06	11.35	075	03:23	2.65	15:39	2.65	
28	12 L	09:32	11.05	076	21:43	11.45	076	04:03	2.50	16:17	2.55	
	13 M	10:10	11.10	076	22:22	11.40	076	04:42	2.45	16:56	2.55	
	14 M	10:50	11.00	075	23:01	11.25	073	05:21	2.45	17:35	2.70	
	15 J	11:30	10.75	071	23:43	10.95	068	06:00	2.60	18:15	2.95	
	16 V	---	---	---	12:13	10.45	066	06:41	2.90	18:58	3.25	
	17 S	00:29	10.55	063	13:01	10.10	060	07:26	3.20	19:48	3.60	
	18 D	01:22	10.15	058	13:59	9.80	056	08:18	3.55	20:50	3.80	
29	19 L	02:28	9.90	055	15:11	9.75	055	09:25	3.75	22:05	3.80	
	20 M	03:45	9.90	057	16:28	9.95	059	10:42	3.65	23:22	3.45	
	21 M	05:02	10.15	063	17:41	10.45	067	11:58	3.30	---	---	
	22 J	06:12	10.60	072	18:45	11.05	077	00:33	2.90	13:06	2.85	
	23 V	07:15	11.10	081	19:41	11.60	085	01:38	2.35	14:08	2.40	
	24 S	08:09	11.50	088	20:31	12.00	091	02:38	1.90	15:04	2.05	
	25 D	08:58	11.80	092	21:16	12.20	093	03:31	1.60	15:53	1.85	
30	26 L	09:42	11.85	092	21:58	12.20	091	04:18	1.50	16:37	1.85	
	27 M	10:22	11.70	089	22:37	11.95	085	05:00	1.60	17:15	2.05	
	28 M	10:58	11.40	081	23:13	11.50	077	05:37	1.90	17:49	2.45	
	29 J	11:32	10.90	072	23:47	10.85	066	06:09	2.40	18:20	2.95	
	30 V	---	---	---	12:05	10.35	061	06:39	3.00	18:49	3.60	
	31 S	00:21	10.20	055	12:40	9.75	050	07:09	3.65	19:21	4.15	

Heure d'été en vigueur du 28/03/2021 à 2h du matin au 31/10/2021 à 3h du matin. Jours fériés

AOÛT

	Pleines mers						Basses mers					
	Matin h:m	haut. m	Coef.	Soir h:m	haut. m	Coef.	Matin h:m	haut. m	Soir h:m	haut. m	Coef.	
1 D	01:00	9.50	045	13:23	9.20	040	07:45	4.25	20:05	4.70		
21	2 L	01:53	8.90	036	14:26	8.75	034	08:36	4.75	21:13	5.05	
	3 M	03:12	8.55	033	15:52	8.70	035	09:53	4.95	22:44	5.00	
	4 M	04:38	8.70	037	17:09	9.10	041	11:16	4.75	23:58	4.50	
	5 J	05:44	9.20	045	18:06	9.70	050	---	---	12:21	4.25	
	6 V	06:36	9.80	055	18:53	10.30	060	00:54	3.90	13:14	3.70	
	7 S	07:21	10.35	064	19:35	10.90	069	01:43	3.30	14:01	3.15	
	8 D	08:03	10.85	073	20:15	11.35	077	02:28	2.80	14:46	2.70	
32	9 L	08:42	11.25	081	20:53	11.75	084	03:12	2.40	15:28	2.35	
	10 M	09:20	11.55	086	21:31	12.05	088	03:54	2.05	16:09	2.05	
	11 M	09:57	11.75	089	22:09	12.15	089	04:34	1.80	16:48	1.90	
	12 J	10:34	11.75	088	22:46	12.00	086	05:12	1.75	17:25	1.95	
	13 V	11:11	11.50	084	23:24	11.60	080	05:48	1.95	18:01	2.25	
	14 S	11:49	11.10	076	---	---	---	06:24	2.35	18:38	2.75	
	15 D	00:04	11.05	071	12:30	10.50	066	07:01	2.90	19:21	3.35	
33	16 L	00:52	10.35	060	13:22	9.90	055	07:47	3.55	20:18	3.90	
	17 M	01:55	9.70	051	14:37	9.45	049	08:50	4.10	21:38	4.20	
	18 M	03:23	9.35	048	16:12	9.45	050	10:18	4.30	23:08	3.95	
	19 J	04:57	9.60	054	17:37	10.05	060	11:46	3.90	---	---	
	20 V	06:12	10.25	066	18:41	10.85	072	00:26	3.30	13:01	3.25	
	21 S	07:11	10.95	078	19:33	11.60	083	01:33	2.55	14:02	2.60	
	22 D	08:00	11.55	088	20:19	12.10	091	02:30	1.95	14:54	2.05	
34	23 L	08:43	11.90	093	21:00	12.40	094	03:19	1.55	15:39	1.75	
	24 M	09:22	12.05	095	21:37	12.40	094	04:01	1.40	16:18	1.70	
	25 M	09:56	12.00	092	22:11	12.20	089	04:37	1.45	16:51	1.85	
	26 J	10:28	11.75	085	22:41	11.75	081	05:08	1.75	17:19	2.20	
	27 V	10:56	11.30	076	23:09	11.15	071	05:34	2.25	17:43	2.70	
	28 S	11:23	10.70	065	23:36	10.45	059	05:57	2.85	18:04	3.35	
	29 D	11:49	10.05	052	---	---	---	06:19	3.55	18:27	4.00	
35	30 L	00:04	9.65	046	12:20	9.35	040	06:46	4.25	19:00	4.65	
	31 M	00:42	8.85	034	13:09	8.65	030	07:27	4.90	19:54	5.25	

Heure d'été en vigueur du 28/03/2021 à 2h du matin au 31/10/2021 à 3h du matin. Jours fériés

SEPTEMBRE

■ Pleines mers							□ Basses mers						
	Matin h:m	haut. m	Coef.	Soir h:m	haut. m	Coef.	Matin h:m	haut. m	Soir h:m	haut. m	Coef.		
1 M	01:57	8.20	027	14:50	8.25	027	08:36	5.45	21:40	5.50			
2 J	04:03	8.20	029	16:37	8.60	034	10:34	5.35	23:30	4.95			
3 V	05:23	8.80	039	17:43	9.35	046	11:56	4.70	---	---			
4 S	06:16	9.65	053	18:32	10.25	060	00:32	4.10	12:52	3.85			
5 D	07:00	10.50	067	19:15	11.05	073	01:21	3.30	13:41	3.05			
36 6 L	07:42	11.20	079	19:55	11.75	085	02:08	2.55	14:27	2.40			
7 M	08:21	11.80	090	20:34	12.30	094	02:53	1.95	15:11	1.85			
8 M	08:59	12.20	097	21:12	12.65	100	03:37	1.45	15:53	1.45			
9 J	09:37	12.45	101	21:50	12.75	100	04:17	1.20	16:32	1.30			
10 V	10:13	12.40	099	22:27	12.55	096	04:54	1.20	17:08	1.40			
11 S	10:48	12.10	092	23:03	12.00	087	05:29	1.50	17:43	1.85			
12 D	11:24	11.50	081	23:42	11.20	073	06:02	2.10	18:18	2.50			
37 13 L	---	---	---	12:04	10.70	066	06:37	2.90	18:59	3.30			
14 M	00:28	10.25	058	12:55	9.85	051	07:21	3.80	19:55	4.10			
15 M	01:34	9.35	045	14:19	9.15	042	08:27	4.55	21:23	4.50			
16 J	03:19	8.95	043	16:12	9.20	046	10:10	4.75	23:05	4.20			
17 V	05:00	9.40	052	17:34	10.00	058	11:46	4.15	---	---			
18 S	06:08	10.25	066	18:31	10.95	072	00:24	3.35	12:55	3.25			
19 D	06:58	11.10	079	19:17	11.70	084	01:24	2.50	13:50	2.50			
38 20 L	07:41	11.70	088	19:58	12.20	091	02:14	1.90	14:36	2.00			
21 M	08:19	12.05	093	20:35	12.45	094	02:57	1.60	15:16	1.75			
22 M	08:54	12.15	094	21:09	12.45	094	03:34	1.45	15:50	1.70			
23 J	09:25	12.10	092	21:40	12.20	090	04:05	1.55	16:19	1.85			
24 V	09:53	11.90	086	22:07	11.85	082	04:32	1.80	16:44	2.15			
25 S	10:19	11.50	078	22:32	11.25	072	04:56	2.25	17:06	2.60			
26 D	10:43	11.00	067	22:56	10.60	061	05:17	2.80	17:26	3.20			
39 27 L	11:06	10.35	054	23:20	9.80	048	05:37	3.50	17:47	3.85			
28 M	11:32	9.60	041	23:50	9.00	035	06:01	4.20	18:15	4.55			
29 M	---	---	---	12:10	8.85	030	06:33	4.95	19:02	5.20			
30 J	00:45	8.20	026	13:37	8.15	024	07:39	5.55	20:30	5.65			

Heure d'été en vigueur du 28/03/2021 à 2h du matin au 31/10/2021 à 3h du matin.



Embarquez à la découverte de la Rance ...

BATEAU-RESTAURANT-PROMENADE

Excursions - Restaurant - Cocktails - Anniversaires - Mariages - Entreprises

Care maritime du Barrage de la Rance 35780 LA RICHARDAIS 02 99 46 44 40

• www.chateaubriand.com contact@chateaubriand.com

CHANTIER NAVAL DE LA LANDRIAIS

Fondé en 1850



Slipway 40 et 20 tonnes • Travel-lift
Tous travaux • Mécanique
Hivernage

AIRE DE CARÉNAGE
AUX NORMES ENVIRONNEMENTALES

MOTEURS MARINS IN-BOARD
YANMAR
FENWICK
CENTRE de SERVICE

B.P. 01 - 35870 Le Minihic-sur-Rance
Tél. 02 99 88 56 01 - Fax 02 99 88 67 91
E-mail : cnlandriaais@wanadoo.fr



Guide de pêche professionnel

Diplômé Jeunesse & Sport

Dinard - Côte d'Émeraude

Contact

antoine.guitton8@gmail.com

PROGRAMME DES RÉGATES 2021



Epreuves	Dates	Séries	
Championnat de Printemps YCD	6-7 mars ANNULE 20-21 mars ANNULE 3-4 avril ANNULE 17-18 avril ANNULE 1-2 mai ANNULE 5-6 juin ANNULE 12-13 juin 19-20 juin 3-4 juillet	Flying 15 et Voile légère	YCD
Les "100 milles et une nuit"	22-23 mai REPORTÉ 17/18 juillet	Monocoques IRC et OSIRIS en double	YCD
Cowes-Dinard-St Malo	9 Juillet	IRC	RORC
Tour de Cézembre	14 juillet	Monotypes, Croiseurs OSIRIS et Classiques	YCD/YCSC
Rance Frémur	17 juillet	Monotypes, Croiseurs OSIRIS et Classiques	YCD/YCSB
Régates de La Thalassa	31 juillet-1er août	Monotypes, Croiseurs OSIRIS et Classiques	YCD
Dinard St Cast	14 août	Monotypes, Croiseurs OSIRIS et Classiques	YCD
Championnat d'automne YCD	25-26 septembre 2-3 octobre 16-17 octobre 30-31 octobre	Flying 15 et Voile légère	YCD

Fil Marine
Service Premium



RHEA 32 Timonier

RHEA
Marine
FIL MARINE
concessionnaire historique



DEHLER 30 one Design

Dehler
Importé by FIL MARINE

RHEA
Marine

Dehler

Hanse

ZODIAC

Tofinow

JOKER BOAT

YAMAHA

Rue des rochettes - 22380 Saint-Cast-Le-Guildo - 02 96 41 80 23 - 06 75 42 51 04

www.fil-marine.com - www.semi-rigide-bretagne.com



RETOUR SUR 2019 & 2020





UN DORIS AMÉRICAIN.....À DINARD

par Lionel Flambard

PRÉAMBULE

Après vous avoir raconté dans les précédents bulletins du YCD l'histoire du dériveur « Caneton » puis du yachting à Dinard au travers du Vélox, je vais vous parler de mon doris américain, du raid aviron de mer Jersey Carteret et de l'archipel des Ecréhous.

Dans de nombreux documents d'archives, dont les affiches des Yacht Clubs annonçant les régates, vous observerez que toutes les régates de voiliers étaient autrefois précédées de courses d'aviron....Cette activité était en effet très pratiquée par tous car, en toute situation, les marins professionnels et les premiers plaisanciers savaient manier les avirons... Pas de moteur pour les petites embarcations.

Passionnés de cette pratique avec mon épouse, nous participons aux principaux rassemblements voile aviron en Bretagne et Normandie avec notre doris américain. Cette année nous irons même à «Escale à Sète» et «Pasaia» au Pays basque espagnol.

HISTOIRE DE NOTRE DORIS

Hippocampe III est un doris construit d'après un plan du North Shore Dory de la baie de Boston.

Les historiens s'accordent à dire que cette région de l'est des Etats Unis serait son lieu de naissance...

Bernard MORA, 1er Président de l'association Tolet Général situé à Carteret, a construit ce doris américain en pin du Nord de 6m30 de long à 3 bancs d'après un plan du « Maine Maritime Museum »

Sponsorisé dans le cadre de sa construction par la Tricoterie Val de Saire, il en porta le nom.

Le doris participa ensuite à plusieurs raids Jersey Carteret.



Ce doris est très stable avec ses larges clins, très véloce et directeur avec sa quille longue.

Ses 3 bancs lui permettent d'accueillir un équipier pour des raids tels que Jersey Carteret et le grand rassemblement du Golfe du Morbihan.

LE RAID JERSEY CARTERET

Ce doris ayant déjà participé à plusieurs éditions de ce raid, nous avons donc décidé de relever aussi le défi par 3 fois...

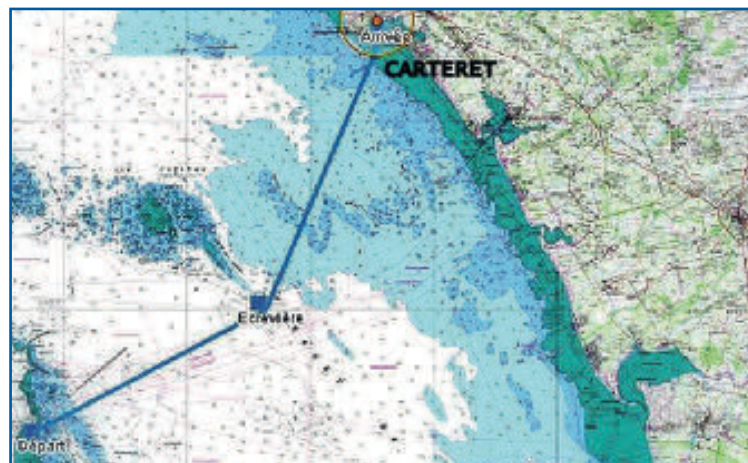
Mais en quoi consiste cette traversée en mer ?



Ce fut à l'origine en 1983 un simple pari de dorissiers normands de Carteret qui décidèrent d'aller retrouver leurs amis jersiais à Gorey...

Quelques miles à parcourir en traversant l'archipel des Ecréhous avant de lécher une fraîche Mary Ann à l'arrivée...

(les connaisseurs comprendront...!)



A partir de 1984, c'est devenu une course d'aviron moderne dans le sens Jersey Carteret à laquelle sont toujours associés les doris pour rappeler et perpétuer la pratique de l'aviron traditionnel.

Le raid se dispute en équipages masculins, féminins ou mixtes entre Gorey, port situé à l'Est de Jersey et Carteret, dernier des hâvres qui jalonnent l'ouest du Cotentin.

Le passage de la bouée sud dite «l' Ecrevière » de l'archipel des Ecréhous est obligatoire.



La Jersey Carteret en chiffres

(source Mag Aviron):

- 1 pays au départ, un autre à l'arrivée
- 250 rameurs français, anglo-normands, britanniques, néerlandais, suédois, suisses etc.
- 60 équipages de rameurs dont 5 doris en moyenne
- 60 équipages de bateaux suiveurs des vedettes rapides de sécurité
- 1 routier
- 1 équipe presse

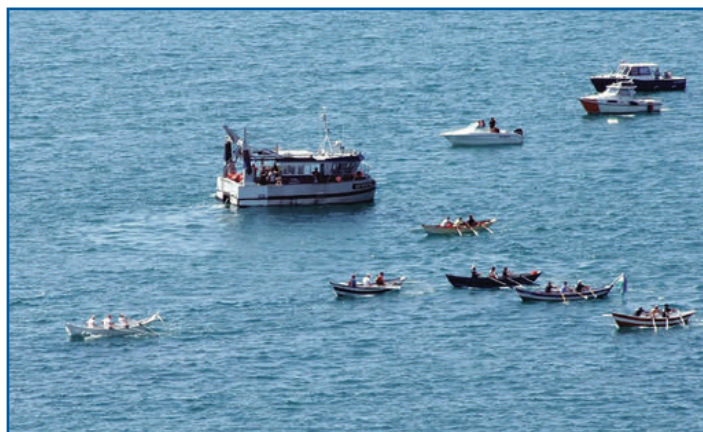
... et pour finir une belle fête le soir à Carteret réunissant 500 personnes célébrant l'amitié franco-britannique et européenne (malgré le Brexit) autour d'un sport fédérateur «l'aviron».

La distance minimale est 15 miles nautiques mais souvent, en raison des conditions météo variables, cette distance peut se rallonger....

Vous comprendrez que pour participer à ce type de raid, il convient d'avoir un entraînement spécifique :

Il consiste à réaliser de longues sorties en mer plusieurs fois par an afin d'être prêt physiquement ...et d'avoir un mental d'endurant.

EXPÉRIENCES PERSONNELLES



En 2017, pour mes 60 ans, ce fut ma première participation en tant qu'équipier sur un doris à 3 bancs au nom prometteur de « Galop' su' l'iau » de l'association Tolet Général.

Je pris place sur le banc du milieu et les deux frères Bourillon occupèrent l'avant et l'arrière.



Les conditions météo furent moyennes et le doris ayant un calfatage de sol inégal (en résumé, il prenait l'iau!) nous avons réussi à parcourir la distance en 3h58mn01s... en écopant

avec assiduité !

En 2018, cette fois-ci pour les 60 ans de mon épouse Françoise, je lui offre une inscription au raid sur notre North Shore Dory qui ne prend pas l'iau.

Sympa le cadeau, non ?

Elle ne le regrettera pas car Neptune et Eole furent avec nous et la traversée se passa avec un grand plaisir de glisse.

Afin que cet anniversaire demeure dans nos mémoires, nous étions accompagnés de notre fidèle équipier Bernard sur notre doris à 3 bancs Hippocampe III soit 191 ans à nous trois !

Après avoir viré la balise Sud des Ecréhou dite l'Ecrevière, nous rejoindrons Carteret au bout de 19 milles en 4 h28mn11s Mer belle, vent faible, une traversée magique pour les 9 doris participants.

En 2019, ce fut plus compliqué..

Les organisateurs hésitèrent à annuler l'épreuve en raison du vent forçant annoncé l'après-midi en milieu de la traversée....

Françoise renonce et Claude la remplace sans hésitation.

Le départ sera avancé d'une heure pour tous mais pour les doris, cela ne fut pas assez, car, plus lents que les yoles de mer contemporaines, les lourdes embarcations durent affronter un vent de travers particulièrement usant pour les concurrents dorissiers.

Comble de malchance, notre voilier accompagnateur et routeur tomba en panne de moteur au départ de Gorey...

Arrivés à la Sud Ecrevière, nous attendions notre bateau sécurité quand nous fûmes enfin prévenus par VHF que nous ne pouvions compter que sur nous mêmes...et un autre bateau accompagnateur plus tard...

Ce long moment d'hésitation permit aux éléments de nous repousser vers le Sud et donc rallonger notre parcours !

Avec mes vaillants équipiers, Claude et Bernard , nous avons donc battu un record : réaliser la traversée la plus longue sur ce raid soit en plus 6 h... !



Jamais un équipage n'aura mis autant de temps à l'aviron... ! Nous reçûmes donc un trophée spécial pour l'occasion.



Comme pour les régates de voiliers organisées dans l'archipel anglo-normand par le YCD, les concurrents doivent être bien préparés car nous dépendons totalement de l'humeur d'Eole et de Neptune.

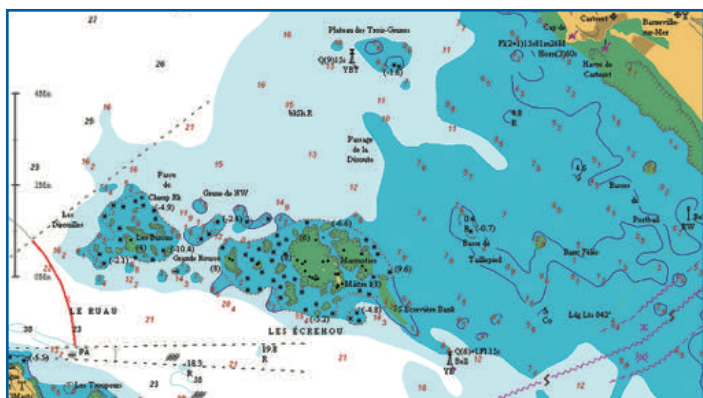
Restons humbles et endurants.

Avec Bernard, nous n'avons pas regretté de faire une rando entraînement de 15 milles environ sur l'est de Jersey, quelques semaines avant le raid officiel, en

nageant de Gorey à Bonne Nuit Bay aller retour dans la journée.



LES ECRÉHOU



Certains diront : mais c'est où ? c'est quoi les Ecréhou... ? Et pourquoi y'a pas de s au pluriel ?

Il est vrai que les malouins et les dinardais connaissent bien les Minquiers à l'ouest de Chausey comme lieu de pêche et sa bouée Sud Est à virer pour rejoindre Jersey.

Alors les Ecréhou ? Et bien, c'est de l'autre côté !

Et de ce côté, on y va moins, c'est comme ça direz vous.

C'est surtout que la navigation dans le passage dit de la Déroute se révèle difficile :

ce bras de mer qui sépare la Normandie des îles est décrit dans les guides

nautiques comme « un secteur redoutable avec des courants qui suivent la côte en s'opposant avec violence à ceux qui

proviennent du large engendrant une mer courte et dure » Quand vous êtes au niveau du cap de Carteret, le regard se tourne vers le large. A environ 14 milles à l'ouest, on voit nettement les falaises de l'île de Jersey.

Entre les deux, on distingue des formes qui semblent correspondre à un mirage ...ce sont les Ecréhou...



Les difficultés de navigation, autour de cet archipel constitué de roches peu élevées surmontées de petites maisons en granit, obligent ainsi à une navigation prudente.

Le parcours du Raid Aviron fait virer les concurrents à la balise Sud dite l'Ecrevière.

Voici ce qu'en disent les instructions nautiques :

« Le rocher de l'Ecrevière, le plus au sud, est prolongé vers le sud-est par une partie de bancs de sable et de graviers (...) »

Tous ces bancs découvrent de deux à trois mètres et déterminent un bouillonnement très caractéristique quand le courant passe sur leur sommet ; la mer y déferle avec violence quand le courant porte au vent... »

Cela vous donne envie de tirer des bords dans ce secteur, non ?

Et pour vous encourager, citons ce dicton local :

« Même s'il faut beau, il ne fait jamais beau dans ces parages. »

La messe est dite !

Histoire de cet archipel (source : » *le Royaume des Ecréhou* » de Philippe Renaud OREP Editions)



Je vous invite à lire cet ouvrage bien illustré qui raconte l'histoire lointaine et très normande de cet archipel.

Je ne retiendrais ici que les parties consacrées à son rattachement au royaume d'Angleterre ainsi que son étymologie car celle-ci nous éclaire quant à l'origine d'autres noms de lieux des îles anglo-normandes et du Cotentin :

« Le nom « Ecréhou » provient du langage norrois apporté par les Vikings,

« Hòlmr » devenu « hou » est un toponyme qui signifie « îlot » et que l'on retrouve dans les noms de nombreuses îles anglo-normandes :

Burhou, Brecqhou, Lihou, Jethou.

Cette terminaison est également présente dans des noms de villages normands comme Quettehou, Tatihou, Tibehou, Nehou...

« Sker » devenu « ecr » avec le temps signifie « brisants

« et accolé à « hou » donne « ecrehou » « ilots à brisants »



En français, le mot « Ecréhou » ne se conjugue pas au pluriel et il s'écrit donc sans s
(...)Au cours des siècles, malgré les variations orthographiques, il fut principalement conjugué au singulier : Ecréhou, Le Skerkou, L'Escréhou, Insulam de Escréhou, Eskerho, Escréhoo, Ekerho, Akréhowe, rochers d'Ecréhou...
L'expression « aller en Ecrého » fut d'ailleurs régulièrement employée à Jersey pour « aller au diable »
C'est dire la réputation de l'endroit !

Les autres terminaisons par « ey » pour « îles » se retrouvent pour les grandes îles :
Jersey, Guernesey, Chausey....

Maintenant, abordons le sujet qui fâche !
Pourquoi cet endroit si proche de nos côtes n'est il pas français ?
Et bien, il faut se rappeler cette chronologie :
« En 933, les îles anglo-normandes furent annexées au duché de Normandie.
En 1066, après la conquête de l'Angleterre par Guillaume le Conquérant, les Ecréhou font désormais parties de l'ensemble anglo-normand. »
En 1204, le roi de France Philippe Auguste reconquiert le Duché de Normandie qui était resté uni au royaume d'Angleterre...sans que le roi s'intéresse à ces îles qui restèrent fidèles à la couronne d'Angleterre tout en conservant l'usage du droit normand tel que nous le connaissons encore à ce jour (Seigneurie de Sercq, Clameur du Haro, etc)
Et pour « couronner » le tout (humour) nous perdîmes tout espoir de reconquérir ces îles anglo-normandes le 24 août 1217 quand Philippe Auguste tenta de prendre l'Angleterre avec une armada de 80 navires.
Nous fûmes repoussés lors de cette bataille navale connue sous le nom de South Foreland et aussi de bataille Sandwich...
Attention, on ne rigole pas avec l'histoire : les combats ne se sont pas faits à grands coups de sandwiches...Ce nom est celui de la baie dans laquelle les combattants se sont affrontés!
A la suite de cette bataille, le traité franco-anglais de Lambeth contraignit la France à rendre les îles à l'Angleterre.

Malgré différentes revendications de la part de la France au 19^{ème} et au 20^{ème} siècle, la Cour Internationale de La Haye a définitivement pris la décision en 1953 que les archipels des Ecréhou et des Minquiers demeureraient anglo-normands.

Voilà, vous en savez un peu plus sur ce raid aviron de mer « Jersey Carteret » et la singularité de cet archipel que la France n' a pas su garder...au grand dam des pêcheurs d'aujourd'hui vu les conséquences du Brexit sur ces zones de pêche fructueuses.

Je vous souhaite de belles navigations durant cette année 2020.
Puisse votre bravoure et votre curiosité vous mener vers les Ecréhou et le port de Carteret.
Vous y serez bien accueillis au yacht-club qui domine le bassin ;
et peut-être croiserez vous le samedi 25 juillet les yoles de mer et les doris du prochain raid Jersey Carteret.

Dans le bulletin YCD 2021, je vous détaillerai l'histoire du doris sur les bancs de Terre-Neuve et sa pratique loisirs aujourd'hui.



Lionel FLAMBARD

normano breton dinardais

membre YCD

membre YCSL section aviron de mer

membre Tolet Général Doris du Cotentin Carteret

Lors d'un précédent article, je vous ai emmenés en doris dans l'archipel des Ecréhou...

Nous allons cette fois-ci tirer un bord vers un autre archipel que nous connaissons tous mieux : l'archipel de Chausey.

Bon, mais alors, quel lien avec Dinard et Louis Renault le constructeur automobile ?

Vous êtes perdus ? Je vais tenter de vous guider dans les nombreux chenaux de cette longue histoire.



RENAULT, BOULLAIRE, DINARD

Remontons le temps.

Nous sommes en 1918. Louis Renault a 41 ans et est au sommet de sa notoriété. La 1^{ère} guerre mondiale se termine enfin en laissant de nombreuses familles endeuillées. La tragédie ne se clôt pas là puisqu'une pandémie continuera à faire plusieurs millions de morts : la grippe dite espagnole qui était américaine avec l'arrivée des troupes venues des Etats-Unis pour nous sortir du borbier des tranchées.

A Dinard, les hôtels sont réquisitionnés ; les Blessés y sont soignés par les épouses et filles de la Hight Society devenues infirmières.

Louis Renault a participé à l'effort de guerre en faisant tourner ses usines au maximum de leurs possibilités grâce à son ingéniosité :

Adaptant l'outil de production pour fabriquer en grand nombre les obus et autres munitions, il tentera aussi de convaincre les autorités politiques et militaires de construire des chars d'assaut, ces chars si chers au jeune officier Charles de Gaulle, partisan de la guerre de mouvement. Ils ne seront pas entendus mais l'Histoire leur donnera raison quand nous serons envahi lors de la guerre éclair qui suivra !



Louis Renault sort donc épuisé par cette période. Il est célibataire sans enfants et a perdu ses deux frères qui étaient ses associés dans l'entreprise automobile en plein développement dont il reste ainsi seul à la barre.

Il a bien des amantes dont sa préférée Jeanne Hatto, actrice de théâtre, mais celle-ci ne veut pas d'enfant et Louis souhaite un héritier qui pourrait reprendre plus tard l'entreprise...

Il la délaisse alors en la dotant de biens immobiliers et d'une confortable rente versée jusqu'à son décès.

Il songe à se marier et le hasard d'une rencontre sportive bouleversera son destin.

Louis ne se reposait jamais, travailleur endurci, infatigable, il pratiquait malgré tout plusieurs sports dont le tennis et l'aviron (pour ce qui est de l'aviron, les Sociétés nautiques et Renault, on y reviendra dans un autre article).

En 1918, un ami lui présente une jeune femme de 23 ans qui excelle au tennis...

C'est le coup de foudre mais Louis n'est pas du genre à déclarer sa flamme spontanément.

Elle est belle, sportive et mondaine. Son père, notaire parisien précocement décédé a laissé à sa famille un confortable patrimoine qui nous amène à Dinard.



La villégiature des Boullaire n'est autre que... le château dit de la Malouine qui fut construit par le fameux Duc d'Audiffret Pasquier puis racheté 10 ans plus tard par le génial visionnaire de programmes immobiliers, j'ai nommé ce cher Monsieur Poussineau.

En effet, avec l'achat du château et les quelques hectares de la simple pointe du Grouin, renommée la Malouine car plus glamour, Poussineau possède une belle surface de landes. Il va les revendre en parcelles pour y faire construire des Villas clés en main ou des terrains libre de construction. Le tout privatisé par une grande grille à l'entrée de la presqu'île Le Château changea de propriétaires jusqu'au père de Jacqueline et nous y retrouvons notre belle championne de tennis qui aimait venir à Dinard, capitale de la vie mondaine.



Pendant ce temps, Louis n'y tenant plus décide alors de la rejoindre à Dinard dont il ne connaît pas la région, Il saute dans sa Renault type HD 1913 et fonce vers la Bretagne au péril de sa vie car roulant très vite sur des voies cahotiques ...mais l'amour lui donne des ailes !



Arrivé au bout de sa course sur ce bord de mer inconnu, il cherche la propriété de la famille Boullaire, on le renseigne, il finit par trouver l'allée qui conduit au Château mais Jacqueline n'est pas là...

Homme pressé, il veut la rejoindre mais la domestique l'informe qu'elle est à ...Chausey !

En effet, elle aime s'y rendre en bateau avec ses frères depuis que son père lui a fait découvrir l'archipel lorsqu'elle avait 10 ans.

Elle aime taquiner le bouquet, nager dans les bras de mer qui se remplissent à marée montante.

Mais bon, notre amoureux trépigne et demande si cette île qu'il aperçoit au loin ne serait pas Chausey ? Raté, il ne voit que Cézembre et doit donc attendre, attendre et encore attendre alors que la patience n'était pas sa qualité première... sauf en mécanique !

Il décide alors de rejoindre la cale qui verra accoster le voilier tant attendu.



Et ce qui devait arriver arriva....Louis demandera en mariage sa bien aimée Jacqueline sur la cale du Quai de la Perle : la petite Histoire sur fond de grande Histoire se déroule ainsi tout proche de notre Yacht Club (qui n'existe pas encore à l'endroit actuel)

Un grand industriel, Louis Renault, demande en mariage Jacqueline Boullaire, dinardaise éprise comme nous tous de Chausey, alors que la guerre de 14/18 se termine.

Pendant que que Louis est sous le charme de sa nouvelle compagne, les soldats se font soigner dans Dinard et se prélassent durant leurs convalescences sur les nombreuses terrasses ensoleillées par cet été caniculaire de 1918 .

Homme pressé, le mariage eut lieu le 26 septembre 1918 dans sa propriété des bords de Seine entre Rouen et Paris.



Un lien énigmatique existe entre la famille Boullaire et le YCD :

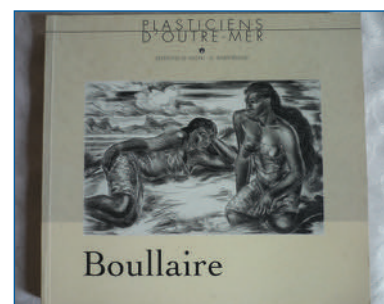
En effet, Jacques, son frère, est artiste peintre, Il fut même peintre de la Marine dans les années 50.

Embauché par Louis Renault comme publicitaire, il se lassa de cette fonction et retourna à son chevalet avec un certain succès.

C'est ainsi qu'il réalisa fin des années 30 sur les murs intérieurs de notre YCD des fresques dont personne ne connaît, semble-t-il, les représentations.

Ont elles été définitivement détériorées lors des travaux successifs ou simplement recouvertes comme pour d'autres fresques dans les des lieux privés ou institutionnels ?

Cela mériterait quelques recherches....



Les Boullaire étaient bien intégrés à la vie mondaine de Dinard.

Ils pratiquaient la voile, pêchaient, jouaient au tennis (Alain Gerbault échangeait des balles avec Jacqueline)

Et surtout, Jacqueline fit découvrir la région à son mari qui fut subjugué par la beauté et le caractère sauvage et insolite de Chausey.

Nous ouvrons là une page extraordinaire dans l'histoire de cet archipel.

RENAULT ET CHAUSEY

Je vous rassure : raconter la vie de Renault à Chausey nécessiterait plusieurs ouvrages tant elle y fut dense .
Mon propos sera de vous en donner les lignes de force puis de vous encourager à vous plonger dans les références bibliographiques que je vous recommande à la fin de cet article tant le sujet est passionnant,

Tout d'abord, soyons clair : Louis Renault n'était pas un voileux. Sur ses nombreux voiliers, il eut des chefs de bord .

Sa seule passion demeura la mécanique et dès qu'un problème sur un moteur surgissait, il plongeait dans la cale moteur afin de le résoudre souvent avec succès ; de nombreux témoignages le confirment.

Ainsi, quand Jacqueline lui fait découvrir l'archipel normand, il possède déjà plusieurs bateaux à moteur ou à voiles.

Cette découverte ravit Louis Renault. Il se met sans hésitation en recherche d'un bien immobilier sur l'île et s'aperçoit alors qu'il arrive trop tard !

L'archipel appartenait à deux sœurs nommées Hédouin. La dernière survivante en 1919 décida de préparer sa succession avec l'aide du curé car elle était très pieuse.

Quelques modestes maisons de pêcheurs étaient louées et parmi ces locataires un certain Durant de St Front, père de Marin Marie. Melle Hédouin était très proche de cette famille de part leur piété commune et un amour partagé de la beauté sauvage de l'archipel à préserver en l'état.

Elle proposa à Jules Durant de St Front d'en devenir l'unique propriétaire,

Rapidement, il évalua que cela deviendrait une lourde charge et proposa que celle-ci soit répartie dans le cadre d'une SCI. Le curé réussit à convaincre Melle Hédouin du bien fondé de cette proposition en imposant des contraintes quant à la préservation du patrimoine bâti et naturel.

La SCI se créa donc en 1919... Louis Renault arrivait trop tard en 1920 !

Une opportunité germa toutefois car l'ampleur des travaux à réaliser effrayait les membres de la SCI

La demande de Louis Renault pour intégrer la SCI devenait ainsi une belle opportunité en raison des possibilités financières de ce chef d'entreprise connu ... mais il s'agissait de le canaliser quant à ses élans de grandeur.

Paul, ne se sentant pas être le meilleur négociateur pour faire une proposition à Louis Renault connu pour son intransigeance, décida de collaborer avec son fils Marin Marie, qui avait fait des études de droit, pour l'envoyer au front (humour de part le nom de famille!) et faire une proposition qui permettrait au constructeur automobile de rentrer dans la SCI en respectant les contraintes initiales : respect de l'habitat traditionnel, de la nature et de ses usagers.

Marin Marie eut alors une idée de génie partagé par son père : faire accepter l'idée que le Vieux Fort en ruines dominant Port Homard (à ne pas confondre avec le Fort proche du Phare) serait un lieu idéal pour y réaliser un lieu de villégiature d'une grande superficie en s'appuyant sur un bâti chargé d'histoire (siège des Matignon chargés de la surveillance des côtes)

Quittant le bureau de Louis Renault, Marin Marie savourait sa victoire : avoir fait accepter à ce « dur en affaire » d'entrer dans une SCI en sachant qu'il lui faudrait restaurer une ruine avec de grandes contraintes architecturales dans un environnement hostile.

Marin Marie n'avait que 21 ans !



Je vous reconstitue le contexte de la vie quotidienne sur la Grande Ile en 1920 :

Pas d'eau ni d'électricité...

Réseau routier inexistant...

Pas de commerces de consommation courante sauf un hôtel

Des maisons de pêcheurs couvertes en chaume

Un phare

Un sémaphore désaffecté

Des carrières abandonnées

De la production de soude délaissée

Un fort désarmé qui servit de prison durant la guerre 14/18

Bon... la religion était encore présente mais la chapelle n'était pas à la hauteur de la piété ilienne

Quant aux liaisons entre la Grande Ile et le continent...



Bref, pas vraiment de quoi encourager un investisseur !
Et pourtant , vous vous trompez.

Louis Renault était un battant et, en une année et demie, il restaura le vieux fort en y envoyant une armada d'ouvriers du bâtiment d'origine italienne qui travaillaient pour lui dans le cadre de l'extension de ses usines de Billancourt.

L'architecte retenu n'était pas le premier venu ; Walter André DESTAILLEUR, restaurateur ou constructeur de grands domaines.

En Bretagne, c'est lui qui initia le fameux château de Trévarez, très abîmé par les bombardements allés en 1944 car lieu de villégiature des officiers de la Kriegsmarine.

Tout comme à Trévarez, le Fort Renault bénéficia du tout confort :

des réserves d'eau inépuisables

le chauffage central

l'électricité ... en avance de 30 ans car Chausey ne fut complètement électrifiée qu'en 1953 !

un terrain de tennis (abandonné à ce jour)

un incinérateur pour détruire les déchets...



et la fameuse piscine au pied du fort dans une ancienne carrière qui peut faire rire aujourd'hui mais qui était régulièrement entretenue par le gardien car Louis Renault s'y baignait régulièrement.

Une parenthèse pour refaire un lien avec les Boullaire : Jacques, le frère de Jacqueline, a gravé sur les parois de la piscine des animaux du milieu maritime et un couple d'amoureux dont l'identification a engendré plusieurs hypothèses...je vous laisse mener votre enquête.



Fidèle aux conditions d'entrée dans la SCI, il fit restaurer les petites maisons de pêcheurs des Blainvillais, dresser des murets le long de certains chemins que nous longeons encore lors de nos promenades, restaurer le clocher de la chapelle, remanier la ferme



Quelques passionnés de bateaux que nous sommes au YCD savent que Louis Renault avait construit un atelier type chantier naval côté Sound dans l'anse à Gruel très profonde et protégée de quasiment de tous les secteurs de vent...

En ruine, Il occupe l'espace d'une ancienne carrière très nombreuses à une époque sur l'île.

Tailleur de pierre Monument Historique dans ma jeunesse, j'ai une certaine lecture de l'archipel quant à ce matériau emblématique et je pourrais vous guider dans l'archipel de carrières en carrières, de criques en criques pour vous révéler cette histoire évanouie.

Dans celle-ci, Louis bâtit son hangar muni de treuils actionnés d'un moteur Renault pour entretenir sa flottille de bateaux.



Même s'il n'était pas voileux, il posséda de nombreux bateaux :



Sa première passion étant l'aviron, il pratiqua ce sport très en vogue sur la Seine avant la guerre de 14/18. Il créa d'ailleurs le Club Olympique de Billancourt afin que ses ouvriers y pratiquent ce sport.

En 2010, une yole à clins provenant de la propriété normande de Louis Renault a été restaurée par le Musée maritime et fluvial de Rouen dont je vous recommande la visite.

Cette yole est représentative des embarcations de loisirs que l'on retrouve sur les tableaux impressionnistes et que l'on retrouve aussi dans le garage à bateaux de l'association Séquana à Chatou proche de la célèbre Maison Fournaise.



Avant de prendre pied à Chausey, il naviguait déjà sur un grande goëlette mixte de 36m70 HT lancée au Chantier Dubigeon en 1907.

Des aménagements intérieurs exceptionnels...

La motorisation ? 2 moteurs Renault à essence de 50 cv chacun...toute l'ingéniosité de Louis se révélait dans le compartiment moteur...



Pour transporter tous les matériaux nécessaires à la reconstruction du Fort, il acheta un chalutier du Nord de 18m80 et le transforma en un confortable Yacht dundee



Son plus beau voilier, le Briséis, nous intéressera plus.

En effet, il fut conçu et construit par le célèbre chantier Camper & Nicholson en 1930.

D'une longueur totale de 12m40, les membrures sont en chêne anglais et les varangues métalliques ;

Le teck de Birmanie a été utilisé pour le bordé, le pont et les aménagements intérieurs.

Renault voulant naviguer en silence, il conçut une motorisation ingénieuse comme à son habitude ;

Le moteur principal à essence de 18cv est secondé, et c'est une première, par une propulsion électrique expérimentale destinée surtout à faciliter les manœuvres portuaires.

Très bien construit, ce voilier...existe toujours !

Préserver durant la Seconde Guerre mondiale dans le hangar à bateau, le voilier est vendu après le décès de Louis fin 1947. Il connut de nombreux propriétaires en atlantique qui en prirent soin. Le dernier acquéreur en Méditerranée a la volonté de lui faire retrouver son état de neuvage jusqu'à lui replacer un moteur électrique comme à son origine ... Joli clin d'oeil à Louis Renault !



Homme pressé pour rejoindre Chausey, Louis se fait livrer en 1931 une vedette hollandaise équipée de 2 moteurs de ... 245 cv à essence.

Cette vedette fut mal conçue car elle se traînait à 7 nœuds et son étrave s'enfonçait dans la mer...

Durant l'occupation, les allemands tentèrent de l'utiliser, mais tombant en panne, ils la délaissèrent.

Elle fut remise avec le Briséis sous le hangar à bateaux puis vendue en 1947 comme Briséis.



Renault faisant fi des conventions maritimes, il n'hésitait à donner le même nom à plusieurs de ses bateaux...

Ainsi, il commanda en 1913 un 5mJI à William FIFE.

Il semblerait que Louis n'ait pas conservé ce voilier longtemps mais son originalité tient au fait qu'il fut transmis à des passionnés jusqu'à ce jour !

Un charpentier de marine de Noirmoutier l'a retrouvé à Thonon les Bains pour le restaurer.



En guise de conclusion, Louis Renault possédait de nombreuses propriétés insolites et des bateaux de toutes les tailles.

Sa fortune lui permit de les aménager avec tout le confort possible.

Ce qui le différencie des autres propriétaires de domaines et de yachts de son époque et qui reste son originalité : concevoir, bâtir, construire en utilisant toutes ses connaissances et son esprit inventif au service de l'architecture, son environnement, et surtout la propulsion des bateaux qui restera son domaine de prédilection.

Il nous laisse quelques bateaux et un Fort remarquable conservé par un membre de la SCI.

La famille Boullaire n'aura pas laissé de traces tangibles sur le plan local :

Le Château de la Malouine a été rasé à la fin de la Seconde Guerre mondiale...

Les fresques de Jacques Boullaire n'ont pas été redécouvertes sur les murs de la salle du 1er étage du YCD...

Pour moi, Louis Renault et Jacqueline Boullaire ont laissé leur empreinte à Chausey et l'on s'imagine les voir encore...

Louis dans son hangar à bateaux anse à Gruel la tête penchée au dessus d'un moteur à régler sur Briséis

Louis plongeant dans sa piscine improbable au pied du Fort Jacqueline pêchant la crevette lorsqu'elle avait 10 ans avec son père

Les ouvriers italiens maçonner les murets de pierres qui font encore le charme des chemins de l'île

Et la cloche de la chapelle qui tinte jusqu'à nos oreilles quand nous sommes au mouillage dans le Sound

Lionel FLAMBARD

normano breton

passionné d'aviron, de voile...et de Chausey

Sources bibliographiques

Louis Renault et Chausey

de Jean Michel Thévenin

Ed. Aquarelles

Revue Le Chasse Marée N°231

Article de Marie Haude Arzur

Renault et ses bateaux

Illustrations

Site Louis RENAULT

Revue Chasse Marée

100 MILLES ET 1 NUIT: COURSE EN DOUBLE

par Jean Beuchet

1ÈRE ÉDITION 07-08 JUIN 2003

Tout à commencé pendant ma participation à la deuxième édition du Triangle, la course mythique en solitaire organisée par Hervé Bénic. C'est curieux je ne me souviens pas de mon score mais par contre l'ambiance était inoubliable ça je m'en souviens et particulièrement la journée de repos à Guernesey ! C'est curieux comment on attrapait très vite mal à la tête cette journée là...

Donc, concentré sur mon cap sur le réglage de mes voiles je savourais tous les instants de cette course en solitaire, ma première ! Quelle excellente idée Hervé, mais pourquoi pas à deux !

Tout restait à faire et j'ai eu tout de suite le feu vert du comité pour organiser une nouvelle épreuve, une course en double ! Après avoir envisagé différents parcours avec Jean Louis Fabry, nous nous sommes rapidement mis d'accord on passerait de jour dans l'Est de Jersey et le retour de nuit dans l'Ouest. Parcours audacieux mais qui s'est révélé être le succès de l'épreuve. Il fallait trouver un nom à cette nouvelle course et comme le parcours en direct totalise 100 milles nous allions certainement passer une partie de la nuit en mer...Et l'idée m'est venu de ce petit jeu de mots évocateur des milles et une nuit !





Pour participer à cette nouvelle épreuve de course au large, Jean Louis directeur de la course nous avait imposé des règles strictes...Bref, pour participer à la 1ère édition il fallait absolument un moteur inboard ce que n'avait pas mon Jod 24. Après avoir obtenu l'accord des affaires maritimes Jean Louis a finalement cédé...Du coup j'ai baptisé mon bateau « Jeux Interdits ».

30 bateaux au départ pour une première pas mal ! Nous voilà tous partis par beau temps dans une petite brise de NO et bientôt tous confrontés à la première difficulté, le passage à niveau de Rozel Bay. Une partie de la flotte menée par Patrice Ratzel commence un petit balai ou plutôt un tour de manège : rase cailloux dans Rozel Bay pour chercher les contre-courants et puis tentative de sortie de la baie face au courant et retour à la case départ...Le petit jeu a du durer au moins 2 heures et puis qu'est ce que je vois là, sous mes yeux, Ossian le bateau de Patrice Ratzel qui emprunte dans les cailloux une passe qui n'existe pas sur les cartes et qui finit par s'envoler vers la Blanchard ! Personne d'autre n'a osé...

La nuit a été longue faute de vent et les arrivées se sont échelonnées toute la journée du dimanche. C'est finalement Marc Noël et son équipier Frédéric Prevost qui remportent l'épreuve brillamment devant Iritis qui finira 7 secondes derrière...

Ossian finira 3 ème et remportera l'épreuve en 2004. Jeux Interdits finira 16 ème !

Dans une prochaine édition je vous raconterai l'histoire d'un concurrent qui aimait trop la Basse Blanchard !

Jean BEUCHET



CROISIÈRE DANS LE SOLENT

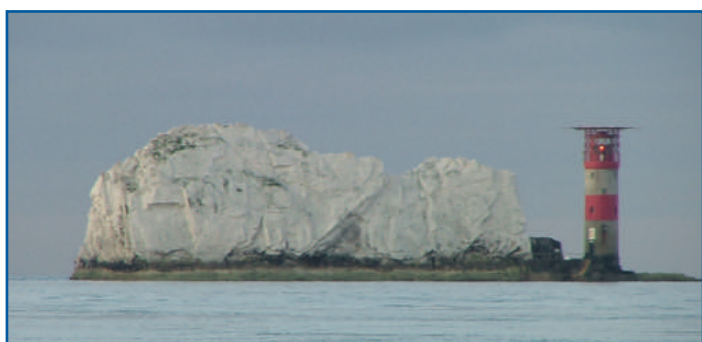
par Pierre-Etienne Touati

Durant l'été 2013, après quatre années de navigations côtières en Bretagne Nord et Sud à bord de mon OCEANIS 31, je décidai de réaliser ma première Trans-Manche. Pour cette grande première je choisis d'explorer le SOLENT, ce bras de mer séparant la côte Sud de l'Angleterre de l'île de WIGHT, en compagnie de deux équipiers.

Le 4 Aout, nous appareillons de DINARD, direction JERSEY, notre première escale : après quatre heures de navigation sous voiles, par vent faible à nul dont deux sous spi, nous devons tout affaler et démarrer le moteur. Le lendemain matin, après une nuit au port de Saint HELIER, appareillage vers GUERNESEY dans des conditions totalement différentes de la veille puisque nous essuyons des rafales de 25 nœuds et plus ; l'équipage doit enfiler les harnais et capeler les longues de sécurité ; le grand soleil réchauffe heureusement l'ambiance et si, dès la sortie du port, nous jouons aux acrobates dans le carré et le cockpit nous nous réjouissons de voir notre voilier virer allègrement la bouée CORBIERE au Sud-Ouest de JERSEY et, bien gité, pointer son étrave vers SAINT PETER distant de 21 nautiques que nous atteindrons en milieu d'après-midi.

La fin de journée est consacrée à un repos bien mérité, arrosé de quelques pintes de bière au pub et à quelques courses pour compléter notre avitaillement au magasin MARKS ET SPENCER surplombant le port. C'est toujours un plaisir pour moi, lors de mes escapades à GUERNESEY, de flâner dans ses allées dont les rayons offrent nombre d'articles typiquement britanniques et souvent improbables pour nous, citoyens français. A ce dépaysement s'ajoute un cadre unique pour un grand magasin puisque ses larges baies vitrées donnent sur le bassin à flot du port de plaisance particulièrement animé à cette période estivale.

Nous programmons notre départ vers l'Angleterre pour le lendemain 8 H et prévoyons une traversée de 24H devant nous mener à la bouée des NEEDLES, située à la pointe Sud Ouest de l'île de WIGHT. Mais à notre réveil la météo n'est guère favorable. S'il fait grand beau, l'absence totale de vent nous contraint à entamer notre navigation vers le Nord au moteur. Quelle monotonie même si l'allure est confortable ; nous pouvons ainsi déjeuner « en terrasse » dans le cockpit et le voilier étant bien à plat nous nous payons même le luxe de dresser une table alors que le pilote automatique, réglé sur la fonction way point, nous dirige vers la balise des NEEDLES.



A 43 nautiques de celle-ci, nous coupons les deux rails des cargos ; grâce à la clémence de la météo, nous bénéficions d'une excellente visibilité qui nous permet d'apercevoir de très loin les énormes porte-conteneurs, pétroliers et autres mastodontes des mers dont nous croisons la route et d'éviter les nombreux « engins flottants » particulièrement dangereux (billes de bois, fûts métalliques et autre déchets).

Vers 19 H, alors que les côtes anglaises se dessinent à l'horizon, nous sommes confrontés à un problème imprévu qu'il nous faut résoudre rapidement : à allure constante, nous arriverons en pleine nuit alors que, n'ayant jamais navigué dans ces eaux dont nous ignorons tous les dangers, nous voulions atterrir de jour. Que faire ? Jouer la prudence en tirant des bords toute la nuit dans le SOLENT ou tenter de remonter la rivière de LYMINGTON de nuit ? Nous optons pour cette dernière option car la visibilité nous paraît bonne et le balisage suffisant. A la nuit tombée, la côte au loin s'éclaire. Sur l'écran de notre GPS la bouée des NEEDLES se situe totalement à l'ouest de notre route apparente, ce qui nous inquiète, mais après réflexion nous réalisons que notre pilote automatique anticipe et compense l'effet du courant particulièrement fort en raison du coefficient de marée et de l'influence du resserrement du goulet à l'embouchure du SOLENT. Rassurés sur sa capacité à nous mener à bon port nous lui accordons toute notre confiance.

Vers 22H, nous atteignons enfin la balise des NEEDLES, mais sommes alors surpris par la force du courant que nous avons beaucoup de mal à étaler, l'entrée du SOLENT n'étant large que d'1 nautique, pour rejoindre l'entrée de la rivière de LYMINGTON.

Voiles affalées, nous poussons le moteur à fond pour la remonter jusqu'au port de plaisance en suivant le chenal balisé par des perches latérales. Tout va bien malgré l'obscurité totale jusqu'à ce qu'une erreur de manipulation de ma part efface le tracé de la rivière sur l'écran du GPS.

Nous hésitons sur la route à suivre car les balises latérales ne sont pas lumineuses et se distinguent très difficilement ; subitement, dans le faisceau de notre projecteur apparaît, à une vingtaine de mètres de notre étrave une masse imposante ressemblant à une jetée. J'ai juste le temps de donner un coup de barre pour l'éviter. Mais nous ne sommes pas quittes car, sans plus aucun repaire visuel, je perds le sens de l'orientation et quelques secondes plus tard nous nous échouons « mollement ». Heureusement nous avons pris la précaution de relever notre dérive de sorte que nous ne déplorons aucun dégâts et que notre voilier s'immobilise à plat pour le reste de la nuit.

Au matin, nous identifions l'obstacle qui nous a barré la route : une palissade en bois disposée perpendiculairement au lit de la rivière pour la canaliser et fixée sur le fond par des chaînes latérales. Nous réalisons alors que nous avons évité une belle fortune de mer car les dégâts sur le voilier auraient été considérables en cas de collision.

Mais nous ne sommes pas au bout de nos peines car nous sommes échoués au milieu d'une prairie à une cinquantaine de mètres du lit de la rivière. Il ne nous reste qu'à compter sur la marée pour nous sortir de ce mauvais pas ,en espérant que le coefficient sera suffisant pour nous remettre à flot.

Le harbour master de LYMINGTON ,dans son magnifique petit canot à clins, son large pavillon britannique déployé ,vient nous proposer aimablement son aide que nous déclinons dignement en lui affirmant que nous saurons surmonter cette situation .Mais bien vite ,après plusieurs essais de manœuvres au moteur alors que la marée est remontée, nous constatons que nous avons été un peu présomptueux car nous restons échoués .Nous sommes alors très inquiets et commençons à douter de nos calculs de hauteur d'eau.

A midi , à force de tractions sur une aussière frappée sur une bouée du chenal et de coups de moteur, nous réussissons enfin à nous remettre à flot après avoir assuré le spectacle de tous les plaisanciers locaux qui empruntent le chenal et dont nous devinons les propos moqueurs.

Cette leçon nous permet un conseil aux plaisanciers : de nuit ,il est préférable de faire escale à YARMOUTH dont l'accès est beaucoup plus facile et sécurisé plutôt que d'embouquer la rivière de LYMINGTON.

Nous pouvons alors doubler la vraie jetée du port sur laquelle est fixée (malicieusement ?) une pancarte indiquant « WELCOME TO LYMINGTON » ;nous ignorons la marina moderne pour nous amarrer au TOWN QUAY au beau milieu du village .A terre nous avons le choix des pubs et c'est au « SHIPY INN »que nous dégustons notre première battered cod (NDLR ,pour les non-initiés ,il s'agit du fameux « fish and chips ») .Le dépaysement y est complet et la France nous paraît lointaine ;ce sentiment se confirme pendant la visite du bourg tant l'architecture des maisons est différente de celle de nos villas bretonnes (mélange de XVIII^e siècle et de kitch anglais).



Le lendemain matin nous appareillons et nous dirigeons vers la balise « JACK IN THE BASKET » signalant l'embouchure de la rivière puis nous virons vers l'est pour remonter le SOLENT vers la « RIVIERE de BEAULIEU » (se prononce BIOLI) ;bien que la distance ne soit que de quelques nautiques ,il nous faut être très vigilants pour éviter toute collision avec les nombreux bateaux navigant dans ces eaux ,en particulier ,les ferrys assurant la traversée du SOLENT et qui semblent tous décidés à nous ignorer et à ne pas se dérouter même quand ils se rapprochent dangereusement de notre voilier ;il est vrai qu'ils sont prioritaires mais nous avons beaucoup de difficulté à dompter les courants et c'est pourquoi nous redoublons de vigilance.



Détail intéressant, cette rivière est privée :elle appartient dans sa totalité au baron Montagu de Beaulieu mais la navigation y est totalement libre sans péage ou quelques restrictions.

Elle coule à travers le NEW FOREST ,campagne verdoyante aux côtes en pentes douces ; dans chacun de ses méandres ,on peut découvrir des manoirs ,disposant chacun d'un mouillage privé auquel sont amarrées des unités de rêve ,voiliers ou vedettes dont la plupart date de la première moitié du XX^e siècle .Nous naviguons à petite vitesse en les admirant jusqu'au BURKLER'S HARD où nous accostons pour visiter un village du XVIII^e siècle entièrement reconstitué avec ses cottages, petites masures ,fermes et surtout un chantier naval complet avec ses ateliers, forges, hangars ... Dans le musée maritime attenant ,ce sont les maquettes des multiples navires construits sur place qui sont exposées ainsi que des reconstitutions de scènes d'époque avec des personnages de cire.



C'est dans ce village que Sir Francis Chichester ,vainqueur en 1960 de la première transat en solitaire, a commencé et achevé sa navigation autour du monde sur son célèbre GIPSY MOTH IV (Aout 1966-Mai 1967).

Un vrai régal pour les amateurs d'histoire maritime et de vieux gréments.

Après cette visite ,nous continuons notre remontée de la rivière vers sa source ,mais craignant le jusant, nous amarrons notre voilier sur une bouée et continuons ,en annexe, vers le château de BEAULIEU pour de nouvelles découvertes au cours d'une balade pédestre dans la campagne.

Le lendemain matin, descente de la rivière vers l'EAST SOLENT avec pour objectif d'atteindre PORTMOUTH. Dès l'embouchure nous hissons notre grand voile avec un ris et déroulons le génois. La brise d'ouest nous pousse vers notre but et quelques empannages plus tard nous apercevons l'entrée de la rade de PORTMOUTH dans laquelle se disputent de nombreuses régates au milieu desquelles il nous faut naviguer avec beaucoup d'attention et de prudence pour ne pas gêner les concurrents et éviter les abordages.

Parmi les nombreuses marinas, nous choisissons HASLAR MARINA, bien protégée et idéalement située en face de la cité du vieux PORTMOUTH que nous pouvons rejoindre facilement en ferry.

La journée suivante est consacrée à la visite de PORTMOUTH dont l'histoire est étroitement liée à celle de la ROYAL NAVY. Partout on aperçoit la marque de la marine de guerre (SENIOR SERVICE) ; le HMS VICTORY que nous visitons domine le ROYAL DOCKYARD et le HMS WARRIOR. Les vestiges du MARIE-ROSE d'HENRY VIII sont pieusement conservés sous abri.

La marine moderne est également représentée au musée d'HASLAR consacré aux sous-marins dont le HMS ALLIANCE et le HOLLARD le premier du genre construit par les anglais.

Toutes ces précieuses reliques sont dominées par la SPINNAKERTOWER, symbole de modernité et caractéristique de PORTMOUTH au pied de laquelle sont amarrés les concurrents de la prochaine course du FASNET, ce qui nous permet d'ailleurs de sauver notre honneur car ils sont presque tous français : MACIF, CHEMINEES, POUJOULAT... L'anglais HUGO BOSS ... est aussi présent.

Après une bonne nuit à bord, nous mettons le cap à l'est vers CHICHESTER HARBOUR à environ 5 nautiques. Quel contraste avec l'escale précédente : ici pas de port, uniquement une rivière bordée de bancs de sable, gardée par une barre impressionnante. Cet obstacle franchi sans encombre mais avec prudence, grâce aux instructions nautiques très précises, nous remontons l'estuaire en croisant une flotte de SOLLING sous spi disputant une régate.

Décidemment, nous sommes bien au paradis des voileux.

Le lendemain, c'est vers l'ouest que nous pointons notre étrave pour gagner, au nord de l'île de WIGHT, la capitale du yachting britannique, le port de COWES. Nous naviguons au près serré, par bonne brise, sous génois et grand voile haute. Après de nombreux virements de bord, nous parvenons en vue de la RIVIERE MEDINA ; nous devons veiller à ne pas gêner les concurrents d'une régate de voiliers habitables qui disputent une arrivée très serrée le long du rivage devant un public très nombreux et enthousiaste.

Ce spectacle splendide est fort impressionnant tant les régatiers prennent de risques en se frôlant le long de la rive et lors des virements de bord, le tout sous les encouragements des spectateurs. Quel plaisir d'assister à une telle compétition dans ce cadre. Cela me renforce dans l'idée que nous devrions organiser plus souvent de telles régates cotières à DINARD.



Puis nous affalons nos voiles et remontons la rivière MEDINA pour nous amarrer au ponton de la UK SAILING ACADEMY, un peu éloignée du centre bourg mais aux tarifs moins prohibitifs que ceux des du port principal.

A peine descendus à terre, nous découvrons la ville et ses maisons victoriennes qui n'abritent plus beaucoup de vrais commerçants mais toute une population de plaisanciers sportifs et passionnés. Nous sommes en effet à la fin de la première semaine des régates de COWES. Les nombreux pubs sont tous plus accueillants les uns que les autres : le temps de consommer quelques bières pour nous remettre de notre navigation et nous partons visiter le ROYAL YACHT SQUADRON et admirer le canon de cuivre de GUILLAUME IV dans COWES GREEN ; puis ce sont les villas belle époque que nous découvrons le long de la côte et les boutiques des shipchandler et autres antiquaires de marine.



Pour finir, ce sera la boutique de BEKEN OF COWES, le célèbre photographe, que nous visiterons ; il nous faudra pas moins d'une bonne heure pour choisir un cliché parmi les centaines conservées dans ses cartons. Et en sortant, nous pouvons voir, exposé dans la vitrine, le premier appareil photo de BEKEN : une simple boîte cubique en bois équipée d'un objectif rudimentaire et d'un déclencheur très particulier : une poire en caoutchouc qu'il actionnait avec la bouche car il devait tenir l'appareil à deux mains.



La rusticité de cet équipement nous confirme le talent du photographe quand on connaît la qualité de ses clichés et les conditions dans lesquelles il opérait ,en équilibre instable sur le pont de voiliers de compétition ou dans un petit canot à rames.

Après COWES c'est la RIVIERE HAMBLE que nous décidons d'explorer après avoir traversé à nouveau le SOLENT au milieu encore des ferrys et de nombreuses flottes de voiliers .Nous embouquons le THORN CHANNEL qui nous mène à la RIVIERE HAMBLE sur tribord .Son embouchure est située au Nord de la « SOUTHAMPTON RIVER ».

Tout le long de cette ria c'est une succession pratiquement ininterrompue de marinas que nous longeons ,HAMBLE POINT MARINA, PORT HAMBLE MARINA ,MERCURY YACHT HARBOUR ,SWANNWICK MARINA jusqu'à BURSLEDON où se situe le chantier ELEPHANT BOATYARD marquant la fin de la navigation pour les voiliers dont le tirant d'air est supérieur à 4 mètres et qui ne peuvent franchir le pont de BURSLEDON.

Cette balade fluviale nous permet encore de contempler les paysages habituels de cette région, vastes prairies cernant de petits cottages ou d'imposants châteaux victoriens, et surtout d'admirer de très nombreux yachts car pratiquement toute la flotte de plaisance anglaise est concentrée le long de ces nombreux pontons. Ils rivalisent tous d'élégance , le parfait état de leurs vernis et le brillant de leurs cuivres disant bien l'amour de leurs propriétaires.

Après une journée de repos au mouillage à UNIVERSAL MARINA ,nous mettons le cap à l'ouest vers YARMOUTH, notre dernière escale sur l'île de WIGHT avant le retour en France.

Le 14 Aout ,grâce à un vent bien établi et surtout à un sérieux courant de jusant nous rejoignons AURIGNY en 12H .Nous regretterons de ne pouvoir prendre une bouée dans le port et serons contraints de passer la nuit à l'ancre ce qui nous interdira de débarquer et de visiter l'île que nous ne connaissons pas.

Notre dernière navigation nous ramènera à DINARD en longeant le COTENTIN après avoir franchi sans encombres le RAZ BLANCHARD et fait escale à JERSEY.



Lors de cette croisière de douze jours nous aurons pu ainsi non seulement découvrir des paysages très variés mais surtout apprécier l'ambiance de ces ports du sud de l'Angleterre et l'état d'esprit d'une population ,de toutes générations, passionnée par la pratique de la voile sportive et fière de son passé maritime sur lequel elle veille jalousement ; mais on ne peut le lui reprocher tant il est riche et magnifiquement mis en valeur.

Et cela fait beaucoup de bien de se remémorer tous ces souvenirs et nous permet de mieux supporter cette pénible période de confinement qui nous est imposée par un mauvais virus.

Pierre-Etienne Touati

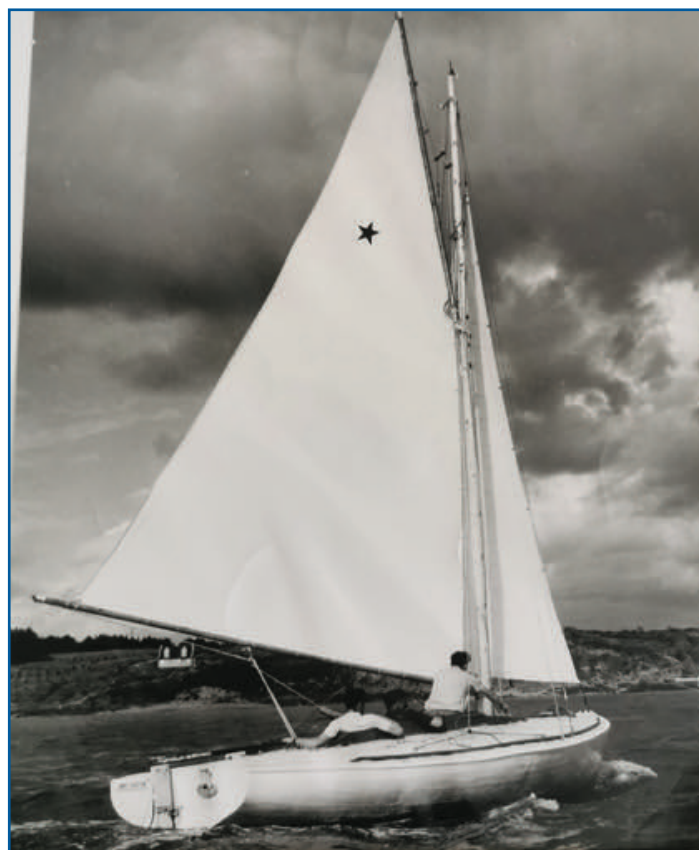
*La Haute Guéiriplais
6 Avril 2020*

QUAND UN STAR SCINTILLAIT DANS LA BAIE

par Yves de France

Au XIX^e siècle les voiliers de compétition sont construits à l'unité et se disputent leur place en temps compensés savamment calculés selon des jauges complexes. Plusieurs yacht clubs de la côte atlantique des USA demandent alors à des architectes navals de créer des petits bateaux faciles à construire et aux formes dessinées de sorte à favoriser la production en série. Finis les calculs de classement, puisque tout le monde court désormais sur le même modèle, à peu de choses près. Les premiers monotypes à régater furent les Nord Haven Dinghies dans le Maine en 1887. Très vite cette belle idée est reprise en Europe. Emile Soinet, de la Société Nautique de Lorient, crée en 1891 le Morbihan pour lequel la production ne dépasse pas les 15 unités. En 1898 sont publiés les plans du Lark dans la revue nautique américaine Rudder. Une copie, dite Monotype de Dinard — dont il est question dans notre annuaire 2019 — est reprise en 1901 sous le nom de Monotype de Chatou qui connaîtra un beau succès avec 110 unités répertoriées à la fin des années 1940.

Soudainement un sloop très sportif, devenu mythique dans le monde de la voile légère, se met à remporter toutes les coupes en terme de renommée et de longévité : le Star. Créé en 1911 à la demande du Commodore du Yacht Club de New York, il est retenu comme série olympique de 1932 à 2012. En 2017, 8534 unités sont encore immatriculées sur les cinq continents. La réussite du Star tient en plusieurs points. Extrapolation du Bug (1906), c'est un petit quillard de 18 pieds au lest assez profond pour permettre d'avoir un couple de redressement important et supporter une belle surface de voilure (26,5 m²). Les premiers modèles sont rustiques et bon marché. Dans sa première version, il dispose d'un gréement houari caractérisé par un mât court, une longue vergue très apiquée et surtout une immense bôme de plus de 4,50m qui dépasse largement le tableau arrière.

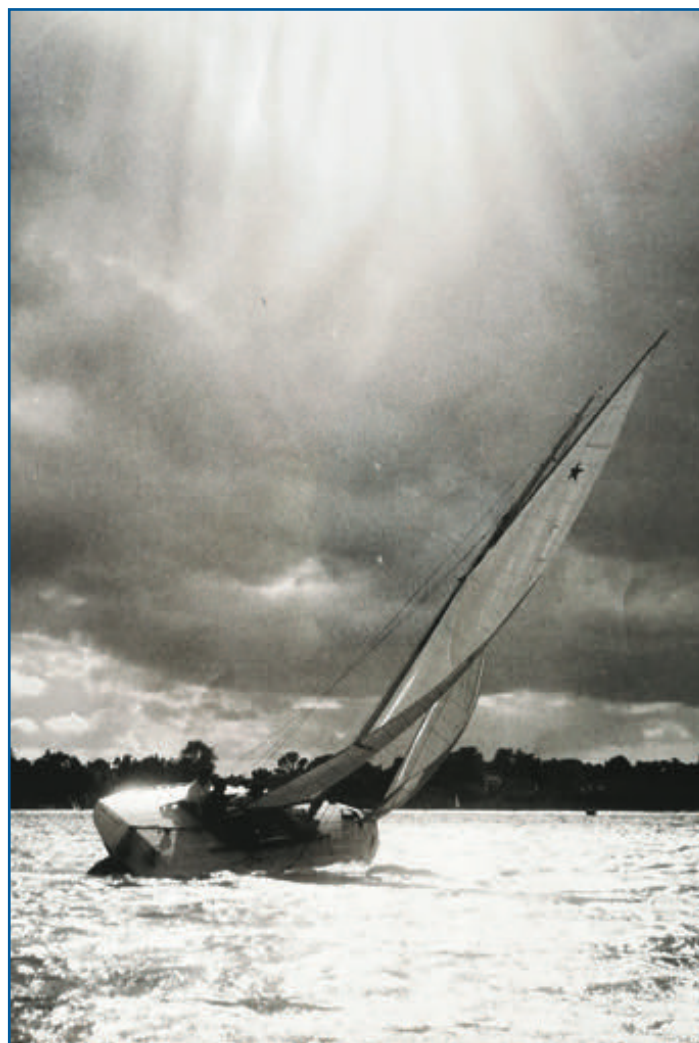


En 1928, le Star séduit les Français qui, avec le voilier anglais Ernest Ratsney, lui donnent un plan de voilure marconi. Ce nouveau sloop de compétition adopte une coque à bouchains vifs pour évoluer sur la Seine (Les Mureaux), sur le lac d'Annecy et à Nice. Mais c'est surtout à l'étranger qu'il se bâtit une renommée internationale. Au-delà de sa propagation rapide, le Star servit de laboratoire au yachting moderne apportant de nombreuses innovations en matière de gréement et d'accastillage, la principale étant la mise au point des mâts souples dès 1936 aux Jeux olympiques de Berlin. C'est sur le Star que sont envoyées les premières voiles en tissu synthétique. Ce sont également des « staristes » qui expérimentent des innovations aujourd'hui universellement adoptées : hale-bas rigide pour la bôme, foc libre sur l'étai, blocage des drisses en tête de mât pour réduire les efforts de compression, barre d'écoute sur toute la largeur du bateau.

Quelques Stars ont été construits ou importés sur la Côte d'Emeraude. Je me souviens en avoir aperçu plusieurs à Dinard dans les années 1965-75 tandis que ma génération lorgnait sur les dériveurs. Par contre l'un d'eux est bien resté gravé en mémoire car le récit de ses mésaventures a régulièrement agrémenté les réunions de famille. Il s'agit de L'Ange gardien, sorti des mains d'un charpentier de Mordreuc, en bord de Rance. Nous avons là un monotype dans sa version initiale, acheté après la Deuxième Guerre Mondiale par mon grand-père Charles Defrance, importateur de charbon du Pays de Galles à St Malo et Rennes.

C'est sur L'Ange gardien que, durant les années 1950 et 1960, mon père et ses cinq frères firent leurs premières armes à la voile ... sans faire le moindre podium. Et pour cause, selon la légende familiale, ce Star n'avait rien d'un compétiteur. C'était un modèle ancien aux formes généreuses et gréement démodé, peut-être vaguement inspiré des gabares d'autrefois. La carène originale facilitait l'échouage sur le flanc à marée basse alors que le Star, tout comme le Flying fifteen bien représenté à Dinard, est plutôt pensé pour être mis au sec après chaque sortie. À cela s'ajoutait une étanchéité approximative des fonds sur l'Ange gardien. On comprend que la navigation sur un tel canot impliquait l'abandon de tout espoir de négocier un courant, remonter la Rance ou franchir un goulet. Il faut reconnaître que virements de bord et empannages sur L'Ange gardien relevaient de manœuvres assez spectaculaires. A contrario, sa robustesse lui permit de survivre aux multiples talonnages qui servaient indirectement à identifier les fonds de la région pour en dresser une carte imaginaire oubliée d'une saison à l'autre. Un moteur inbord bricolé par l'ancien propriétaire en alourdissait le poids et avait décidé une fois pour toutes de ne démarrer qu'après avoir longuement épuisé les réserves de bord en bougies et testé l'endurance de chacun à la godille. À coup sûr, le petit temps encalminait le voilier sans calmer pour autant l'équipage se voyant contraint de se laisser dériver ou de mouiller pour attendre la renverse quand ce n'était pas de voir se confirmer la perspective d'une nuit blanche à la fraîche jusqu'au prochain thermique matinal. Il reste que ce Star imparfait, sans être une étoile filante, déployait une certaine élégance propre à nous faire rêver de croisières plus audacieuses que la modernité des petits croiseurs nous permit d'entreprendre par la suite.

Les frères de France sur l'Ange-gardien en régate a Rothéneuf en 1955



Yves de France

YOGISSIME

YOGA

& CONCEPT-STORE

VINYASA
•
YIN
•
MATERNITÉ
•
YOGA IODÉ

38, rue du Maréchal Leclerc 35800 DINARD
 06.52.03.68.38 - contact@yogissime.fr
[facebook](https://facebook.com/yogissime.yoga) / [instagram : @yogissime.yoga](https://instagram.com/yogissime.yoga)

www.yogissime.fr

LES MINQUIERS, UNE AUTRE PLANÈTE

par JJ Bertin

3 AOÛT 2019

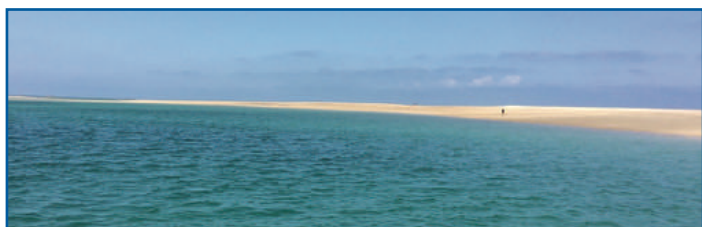
Jamais au grand jamais je n'aurais imaginé mettre le sac à bord d'une pelle à feu. Pour moi seule la voile, les winches, les écoutes le bruit de l'eau sur la coque comptaient je ne regardais même pas ces pilotes de bolides qui pour moi ne pouvaient pas apprécier le fait de se trainer à 5 nœuds à contre-courant en essayant de gagner bords après bords 3 miles dans l'ouest ou le nord. Hors masochisme nautique point de salut.

Et puis vint ce jour de début Août grande marée coefficient 104 petite brise nord est levant un gentil clapot « temps de bonne sœur » diraient les malouins pas mieux pour aller trainer notre étrave dans les cailloux des Minquiers.

J'allais enfin découvrir cette zone pleine de mystères que lors de nos navigations vers Jersey Guernesey ou Sark nous évitions avec prudence et une crainte certaine, mais avec dans un coin de la tête une folle envie d'aller quand même voir à quoi cela pouvait ressembler.

Allions nous trouver quelques monstres marins, une sirène au chant mélodieux qui nous attirerait irrémédiablement dans son royaume sans jamais nous délivrer. Ulysse à son époque s'était bouché les oreilles avec de la cire pour résister. J'avais quelques appréhensions avant d'arriver à la maitresse île. Pour gagner ce paradis il fallait souffrir, le mériter or là en une heure chevauchant 300 chevaux j'y étais, la magie allait elle être là ? La réponse fut rapide, fulgurante de beauté ces petites maisons serrées les unes contre les autres pour résister aux vents mauvais, cette odeur forte du goémon, la noblesse des goélards marins fiers qui vous regardent se demandant ce que viennent faire ces terriens dans leur royaume. En cinq ou six brasses j'allais réaliser un rêve de plus de 50 ans débarquer enfin sur cette île tant de fois vue sans jamais oser l'approcher.

Et puis nous sommes partis dans l'ouest à travers un dédale de rochers à toute petite vitesse pour apprécier chaque banc de sable, chaque caillou, le cristal de cette eau jusqu'à un banc de sable de bout du monde. La Polynésie en pleine Manche...les ondulations du sable façonnées par les très forts courants. On n'a plus envie de parler, les mots ne viendraient pas, seuls nos sens primitifs sont là pour capter l'incroyable beauté sauvage de cet endroit, les yeux se remplissent de cette belle lumière, on se rêve à devenir peintre pour capter tout cela.



© Daniel Loisançe

La mer baissait encore découvrant un autre décor puis voilà l'étalement de basse mer, ce petit frémissement de l'eau qui remonte comme si nous en avions assez vu. Le metteur en scène tirait le rideau, un phoque en profitait pour nous offrir une ultime pirouette, le soleil baissait là-bas vers l'ouest il fallait remonter sur nos bateaux et revenir sur Dinard.

J'ai usé mes docksides dans beaucoup d'endroits : Afrique, Grèce, Antilles, Anglo-normandes, Cornouailles, je n'ai jamais ressenti cette beauté sauvage aussi fort, avoir la nette impression d'être sur une autre planète loin de tout. Qu'importe le bateau, l'important est d'être sur l'eau. Et me viennent ces paroles d'une chanson de Jacques Brel

Une île au large de l'espoir
Où les hommes n'auraient pas peur
Et douce et calme comme ton miroir
Une île
Claire comme un matin de Pâques
Offrant l'océane longueur
D'une sirène à chaque vague.
On s'y croirait non ?

Merci à toi l'ami Pietro pour m'avoir ouvert le domaine d'un rêve de jeunesse et à toi l'amie Patricia de nous avoir accompagné au bout de ce désert magique.

JJ Bertin août 2019



© Daniel Loisançe

29 Avril 2021 suite et pas fin

Cela va faire presque deux ans et pourtant les souvenirs sont là bien ancrés, pas prêts de s'effacer. Trois vagues de ce satané virus n'ont pas réussi à chasser de ma mémoire ces paysages somptueux, ils m'ont aidé à supporter ces enfermements successifs, et puis le désir et le ferme espoir d'y retourner, de me tourner vers l'ouest là où le soleil et la mer se confondent et te permettent d'espérer de belles journées pleines d'espoir de se retrouver sur l'eau et de lever nos verres à nos santés à tous.

Avec toute mon amitié à ceux qui vont au-delà de l'horizon pour vérifier que c'est toujours beau.

JJ Bertin

LA TRAVERSÉE DU CANAL DE PANAMA

par Monique JEANJEAN

Une nouvelle expérience à bord d'un des bateaux de la compagnie du Ponant, le Dumont- d'Urville, le 10 mars 2020, m'a permis de traverser le canal de Panama, une jolie manière de passer de l'Océan Atlantique (golfe de Panama) au Pacifique (Colon, mer des Caraïbes).

Je ne vous ferai pas un récit très détaillé, ce voyage a eu lieu il y a plus d'un an et la mémoire s'émousse vite, mais je vais essayer de vous faire partager mon plaisir sans trop entrer dans les détails d'histoire ou de technique que l'on trouve facilement sur internet.



Une nouvelle expérience à bord d'un des bateaux de la compagnie du Ponant, le Dumont- d'Urville, le 10 mars 2020, m'a permis de traverser le canal de Panama, une jolie manière de passer de l'Océan Atlantique (golfe de Panama) au Pacifique (Colon, mer des Caraïbes).

Je ne vous ferai pas un récit très détaillé, ce voyage a eu lieu il y a plus d'un an et la mémoire s'émousse vite, mais je vais essayer de vous faire partager mon plaisir sans trop entrer dans les détails d'histoire ou de technique que l'on trouve facilement sur internet.

La construction de cette merveille d'ingénierie lancée en 1880 par Ferdinand de Lesseps a été achevée en 1914 par les Etats-Unis. Le canal a été finalement ouvert le 15 août 1914 avec le passage du SS Ancon.

Le canal a été rétrocédé au Panama par les USA en 1999 et est actuellement géré par la Panama Canal Authority. Les américains n'ont cependant pas oublié de se faire octroyer une priorité de passage pour leurs navires.

Au cours du temps, le canal n'a cessé de se transformer afin de s'ajuster aux évolutions de la technologie et d'augmenter ses capacités.

Un chantier colossal de 9 ans (2007-2016), des travaux titanesques ont été réalisés pour agrandir cette voie maritime : élargissement et approfondissement, création d'une nouvelle route le long du canal, construction à chaque extrémité Pacifique et Atlantique de 2 ensembles géants d'écluses...

Nous commençons notre transit dans le canal de Panama depuis le Pacifique, après que le pilote soit monté à bord, par le passage sous le pont des Amériques, puis les écluses de Miraflores. Le sassage est lent, 16,5 m de dénivelé à franchir en 2 niveaux, de petites locomotives électriques, « les mules », autopropulsées sur des rails sur les murs des écluses, servent à guider latéralement les navires dans les chambres. Les plus petits bateaux sont reliés par des flins à des lamaneurs qui les guident à la main.

Nous passerons ensuite les écluses de Pedro Miguel, un échelon de 9,5 m «seulement», puis passerons sous le pont à haubans du Centenaire.

Nous abordons maintenant la Culebra Cut (ou Coupe Gaillard), nom d'une vallée artificielle formant une partie du canal, d'une longueur de près de 10 kms jusqu'au bras de la rivière Chagres menant au lac Gatun.

C'est la partie la plus étroite du canal, qui s'élargit ensuite en arrivant au lac artificiel créé entre 1907 et 1913, avant donc le début des travaux du canal, par la construction sur le Rio Chagres du barrage de Gatun. C'est ainsi qu'est produite l'énergie hydraulique qui permet d'alimenter en énergie les écluses et autres équipements.

Après l'écluse de Gatun, il reste à parcourir environ 10 kms pour arriver dans la baie de Limon, à l'ouest des villes de Cristobal et de Colon.



C'est une navigation lente, on attend beaucoup, mais tout au long du canal le paysage est magnifique, les rives verdoyantes montrent une végétation très verte, à perte de vue.

L'observation du trafic, intense et varié puisque cela va des gros porte-conteneurs aux petits voiliers de croisière est distrayante, on ne s'ennuie pas un instant.

17 heures le Dumont-d'Urville est au mouillage en rade de Cristobal.

Monique JEANJEAN

LA PABOUK
COMPAGNIE

*DÉCOUVREZ
LA GAMME
PABOUK*

PABOUK
260

PABOUK
360


PABOUK
LOVE

PABOUK
700

www.lapaboukcompagnie.com



**CASTOR
BELLUX**



La Pizzeria & Le Restaurant
Food & Feeling, c'est le fooding Castor Bellux

5 rue Winston Churchill • 35800 Dinard
02 99 46 25 72 • www.castorbellux.com

**ARBONA
associés**

Nos équipes habituelles
sont toujours à votre écoute.



agence ■ **quali ouest** - Saint-Malo 02 99 20 21 00 - Photo : Gilles CHOQUE

6, Chaussée du sillon - B.P.167
35408 **SAINT-MALO** cedex

**ARBONA
assurances**

Tél. : 02 99 20 00 50 - Fax 02 99 20 00 51
arbona.assurances@arbona-assurances.com



GALERIE WINSTON
DINARD

Spécialiste des Peintres Officiels de la Marine ⚓

Exposition-Vente
des œuvres
de
Bernard BUFFET

Marin-Marie,
Roger Chapelet,
Albert Brenet,
Mathurin Méheut...

⚓

20 Rue Winston Churchill, 35800 DINARD
 02 99 56 28 65 - 06 89 87 80 34 - 06 60 91 67 10
contact@galeriewinston.com - www.galeriewinston.com

PORT À SEC
MANUTENTION
CARÉNAGE

= ☒ ◻ ◀

PORT MINIC
PORT À SEC

LE GRAND VAL
35870 LE MINIHIC SUR RANCE

CONTACT
FRANÇOIS 06 62 01 38 04
SEBASTIEN 0661503408

Maison Daniel
FRUITS et LÉGUMES
Vente gros / Demi-gros
 Magasin détail aux Halles de Dinard

Tél : 02 99 16 90 46 (Dépôt)
 02 99 46 13 66 (Magasin)

Mail : maisondaniel-vmt@orange.fr



EXPRESSIONS MARINES & AUTRES BAVARDAGES

« Battre son plein »

Signification

Arriver à son plus haut point d'activité, d'intensité, d'affluence...

Origine

Cette expression renvoie à l'eau, lors de la marée, qui, une fois le niveau le plus haut atteint demeure quelque temps stationnaire avant de redescendre : l'eau bat son plein. Très proche, on trouve aussi « être dans son plein » qui fait allusion au plein de la lune. Ce qui conforterait l'idée que l'expression ne vient pas du son – bruit – plein, total.

« Veiller au grain »

Signification

Être prudent, veiller sur une situation, quelqu'un, ou quelque chose avec grande vigilance.

Origine

C'est au XIXe siècle qu'apparaît cette expression, en référence aux marins qui devaient faire attention au grain, un vent soudain et violent qui ravageait tout sur son passage. Avec le temps, l'expression est rentrée dans la langue commune et exprime la vigilance contre un danger qui menace.

« La planche de salut »

Signification

Ultime moyen de se tirer d'un embarras.

Origine

Cette expression assez tardive (XIXe siècle) fait référence à la planche à laquelle s'accroche un naufragé. Le dernier espoir, le dernier recours.

CITATIONS POÉTIQUES

« Une fois que le bateau a coulé, tout le monde sait comment on aurait pu le sauver. »,
Proverbe italien

« La vie est ton navire et non pas ta demeure. »,
Alphonse de Lamartine

« L'éternité c'est la mer mêlée au soleil. », *Arthur Rimbaud*

OU MOINS POÉTIQUES....

« Un sous-marin, pour une baleine, c'est un gros suppositoire », *Jean Carmet*

« Une mer calme n'a jamais fait un bon marin », *Proverbe anglais*

« Il y a trois sortes d'êtres : les vivants, les morts et les marins. »
Anacharsis

« Avec un bateau, il y a deux moments de bonheur : le jour où on l'achète et le jour où on le revend. », *Claude Lelouch*

LA BLAGUE BELGE DE L'ANNÉE

"- Tu sais à quoi on reconnaît un belge dans un sous-marin ? Ben, c'est le seul qui a un parachute."

Luc Besson

UN PEU D'HUMOUR

Qui sort du troquet doit rester à quai
Un cachalot à tribord est prioritaire, à babord aussi. (Kersauson)
Qui pisse au vent mouille son caban
Quand la mer baisse, les rochers montent
Qui coule au fond, n'est pas Breton

« Aller de conserve »

Signification
Aller ensemble.

Origine

Cette expression nous vient de la marine du XVI^e siècle, époque où le terme « conserve » se disait de plusieurs vaisseaux qui naviguaient ensemble pour s'escorter et se défendre contre d'éventuelles attaques de pirates.

« Tomber en panne »

Signification
Lorsque quelque chose refuse brusquement de fonctionner.

Origine

C'est à la marine que nous devons cette expression. Au XVI^e siècle on disait déjà « bouter vent en panne » puis « mettre à panne » quand on cherchait à ralentir le bateau ou à l'immobiliser en équilibrant l'effet du vent dans les voiles. De là nous vient également la panne sèche, lorsque l'on immobilisait le navire par le seul moyen du gouvernail sans aucune voilure, par opposition à la panne courante.

LE FÉMINISTE DE L'ANNÉE

"Parler bateau avec une femme c'est comme philosopher avec une mouette."

Kersauson

LA DEVINETTE D'ODÉE

"- Entre un marin et un aviateur, lequel écrit le moins ?
- Le marin, car il a jeté l'encre !"

Le Yacht Restaurant

table avec vue...

Promenade du Clair de Lune - 35800 DINARD - 02 23 18 12 08 - www.dinard-restaurant-le-yacht.fr

Une journée
en mer pour
larguer nos
différences.



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

