



Yacht Club de Dinard

2022





FOU DE BASSAN

VELETTE PRIVÉE



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

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

DINARD MARINE
CHANTIER NAVAL
~1964~

VENTE NEUF ET OCCASION
ACHAT OCCASION ⚓ **LOCATION**
ATELIER MÉCANIQUE ⚓ **LOCATION D'EMPLACEMENT**

AU SERVICE DE VOTRE PLAISIR DEPUIS 1964 !



DU MARDI AU VENDREDI 8H30-12H30/14H-18H LE SAMEDI 8H30-12H30 /14H-17H
46 BOULEVARD JULES VERGER 35800 DINARD - 02 99 46 51 55
dinard.marine@yahoo.fr - dinardmarine.com

- 05**
Mot du maire
- 07**
Mot du président
- 08**
Membres du comité
- 09 - 11**
Membres du YCD
- 15 - 17**
La flotte du YCD
- 18**
Des nouvelles du ciel
- 19**
Horaires des marées de Saint-Malo
- 21**
Programme des régates 2022
- 22 - 23**
Retour sur 2021
- 25**
L'élégance n'a pas d'âge
- 26 - 27**
Sophie Faguet : 2010 - 2022
- 28 - 33**
Raid vers les minquiers
- 34 - 41**
Sir Ernst en Amérique du Sud et en Antarctique
- 42 - 43**
Dinard génération Régate
- 46 - 47**
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
felicite@luztic.com
www.luztic.com

Régie Publicitaire :
Yacht Club de Dinard
Crédit photos :
Yann Radou - Nolwenn Derieux
Pierrick Contin - Christophe Breschi
Pierre-Jérôme Jehel - James Robinson Taylor
Exécution graphique et Impression :
Imprimerie HPI - La Richardais
sur papier issu de forêts gérées durablement
Diffusion : 1000 exemplaires

À DINARD,
UNE ÉQUIPE QUI AIME
ET CONNAÎT LES LIVRES

Nos coups de cœur sur
www.nouvellesimpressions.fr



Dernière librairie avant la mer

Librairie nouvelles impressions
42 rue LevassEUR
35800 Dinard

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.



© Patrick Chevalier

Chers amis,

Enfin l'horizon s'éclaircit, profitons alors sereinement du magnifique paysage que nous offre la terrasse de votre club house. Imaginons cette nouvelle saison qui, nous l'espérons effacera sans mal les mois passés.

Le port retrouve son attractivité et son dynamisme. Avec votre concours et celui de tous les usagers amateurs ou professionnels, une belle fête du port se prépare pour le 24 juillet avec le Yacht Club en toile de fond et d'ici là, régates et compétitions amicales que vous savez si bien organiser scanderont l'activité de votre club et participeront à son emblématique rayonnement.

Le point d'orgue de cette saison sera le départ de la route du Rhum au début du mois de novembre. Le port de Dinard prendra sa part dans l'organisation de cet événement majeur auquel je souhaite vous associer tant l'histoire de votre club est étroitement liée à cette course par le souvenir d'Alain Colas, marin légendaire, dont notre port porte aujourd'hui le nom.

En mon nom et celui de toute l'équipe municipale, je vous souhaite une très belle saison et bon vent à tous !

Arnaud SALMON
Maire de DINARD

Edmond's
OPTICIEN



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

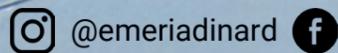
HPI
IMPRIMERIE



16, RUE DE LA VILLE BIAIS
35780 LA RICHARDAIS
SECRETARIAT@HPI2.FR
02 99 46 26 28

SOYEZ PERÇU AU PREMIER REGARD

EMERIA



Plus d'informations au 02 99 16 78 10
ou par mail à contact@emeriadinard.com

www.emeriadinard.com



Ces deux dernières années ont été des épreuves pour les amoureux du grand large et de la liberté.

De notre belle ville de Dinard, nous avons vécu cette pandémie avec nos yeux rivés vers le large en espérant la fin de ces interdits. Heureusement, l'essentiel a été préservé pour les membres du club qui ont pu naviguer pendant les saisons 2020 et 2021, malgré les restrictions.

Grâce à vous, qui avez renouvelé votre adhésion ou qui nous avez rejoint, nous avons pu organiser, outre nos fameuses régates, des moments de convivialité.

La saison qui s'annonce sera riche d'événements et s'achèvera avec la Route du Rhum qui se tiendra du 25 octobre au 6 novembre, date du départ des 138 participants.

Les membres du comité et moi-même sommes sur le pont pour cette très belle saison qui nous réunira lors de nos traditionnelles régates, nos cocktails, dîners et sorties en mer.

Sans oublier notre programme Dinard Génération Régate OPEN 5.70 avec, cette année, l'acquisition de ce voilier dédié à la compétition, en particulier pour notre jeunesse et notre participation traditionnelle au challenge « les voiles d'Émeraude » avec les yachts clubs de Saint-Lunaire, Saint-Briac, Saint-Jacut et Saint-Cast.

Nous vous souhaitons à tous une très belle saison nautique 2022.

Patrick CONSTANT
Président

LE COMITÉ DE DIRECTION

Patrick CONSTANT - Président

Pietro AUCI

Alain DEBRY - Secrétaire général adjoint

Franck FELIOT

Jérôme GOUILLY-FROSSARD - Vice-Président

Monique JEANJEAN - Secrétaire générale et trésorière adjointe

Christophe KIEJESKI

Eric LEGRAND

Frédéric PERDRIAU

Marc NOËL

Chantal RADOU - Trésorière

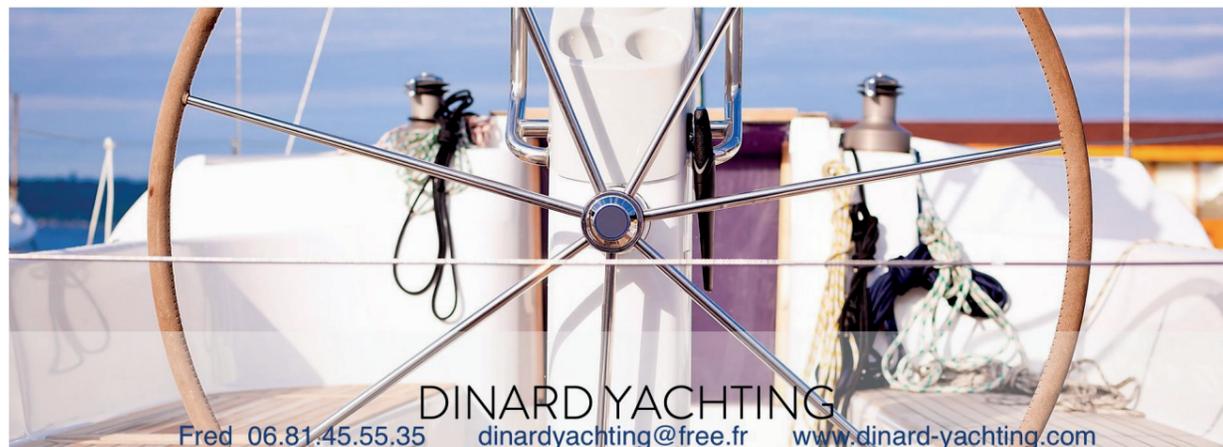
Yann RADOU

Bruno RINUCCINI

Frédéric SAUTEREAU

Pierre-Etienne TOUATI

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



DINARD YACHTING

Fred 06.81.45.55.35 dinardyachting@free.fr www.dinard-yachting.com

Pietro AUCI

Jacques CHEVALIER

Lionel et Françoise FLAMBARD

Bertrand AUGE

Paul et Beatrice COIRRE

Jean-Pierre FOSSEY

Arnaud et Bénédicte BACHELIER

Patrick et Martine CONSTANT

Jean-Michel GERMAINE

Alain et Nanon

Fabien et Alexia CONSTANT

Jacques GLORIEUX

BANDALY-THIBON

Franck et Aneesha CONSTANT

Damien GOUILLY-FROSSARD

Patrick BADIN

Didier COSSART

Laure et Jérôme

Pierre et Véronique BARRIERE

Luc-Antoine DAUVERGNE

GOUILLY-FROSSARD

Michel et Claude BENEZIT

Patrick DE BONDELI

Nicolas GOURIO

Christian et Laurence BENEZIT

Olivier et Isabelle D'HÉROUVILLE

Patrick GREGGI

Hervé BÉNIC

François DE VILLANFRAY

Martine GUENEGUANT

Patrick BERGEAT

Bruno DE VILLELE

Philippe HAMARD

Marc BETTON

Tristan et Pauline DEBRY

Philippe HAMON

Jean BEUCHET

Alain DEBRY

Alain et Catherine IMHAUS

Caroline BIDAULT

Yves DEFRANCE

Jacqueline JAN

Jacques et Anita BILY

Vincent DELAUNAY

Monique JEANJEAN

Dimitri BLAGUTIN

Gildas DELON

François JENDRON

Pierre BLAYAU

Bernard DEMARTIAL

Rémi JUNCA

Yann et Ludivine BUCAILLE

Guy DESMAREST

Patrice et Marie-Astrid KALFON

Guillaume et Patricia BUCCO

Jean-Louis DIDAILLER

Christophe KIJEWski

Bertrand CARSIN

Geneviève DU-DEFRANCE

Thierry KLIPFFEL

Christian et Erica CHAMMAS

Vincent et Anne DUFOUR

Henri LAMOTTE

Nicolas CHAUFOR

EMERAUDE VOILE SOLIDAIRE

Hervé LANCON

Christian et Sabine CHAUFOR

Pascal et Pascale EOUZAN

Pascal LASSUS

Pierre-Yves et Laurence

(Galerie Winston)

CHEVALIER

Pierre et Dominique FAGUET

Bertrand et Beatrice LAVIGNE

Gilles CHEVALIER

Franck FELIOT

Jérôme LE FRIEC

DON'T FEAR DEATH



FEAR THE UN-LIVED LIFE

Eric LE GAC

Hervé LE PAUTREMAT

Antoine LE SOURD

Dominique LE SOURD

Frédéric LECUYER
(Dinard Yachting)

Jean-Philippe LEDOUX

Eric LEGRAND

Julien et Amandine LEMESRE

Thierry LENOIR

Guirec LESAGE

Claude et Elisabeth LOISANCE

Yannick LOISANCE

Daniel LOISANCE

Thomas et Helene LOMBARD

Bertrand LOUVIGNE

Alain-Etienne MARCEL

Jean Philippe MARCHAND

François MARTINIER

Patrick MENY

Julien et Gaëlle MICONNET

Vincent MOTTE

Robert NAHMANI

Marc NOËL

Xavier ORAIN

André PACHKEVITCH

Vincent et Laura PASSA

Michel PELEGRIN D'ALMEIDA

Brieuc PENNANEACH

Frédéric et Juliette PERDRIAU

Marie-Claude

PICARD-TERNYNCK

Pierre-Yves PIETO

Jean François POIRIER

Claude POIRIER

Philippe et Christelle POUGET

Alexis POUJADE

Yvon POUTRIQUET

Alain et Véronique POZZO

Michel PROP

François PROST

Nicolas PROST

Olivier et Isabelle PROST

Yann et Chantal RADOU

Jean-Yves RENAULT

Olivier RESMOND

Bruno RINUCCINI

Christophe et Karine RIVOIRE

Henri SAMUEL

Jérôme SAMUEL

Denys SARRADIN

Frédéric SAUTEREAU

Remi SCHENBERG

Jérôme SELLES

Bertrand et Anne SEMAILLE

Bernard SERRE

Eric STUDER

Gérard TERRAËS

Marie TOCQUER

Pierre Etienne TOUATI

Olivier TOUSSAINT

Jean-Marc TRIHAN

Laurent et Anne-Marie

VACHEROT

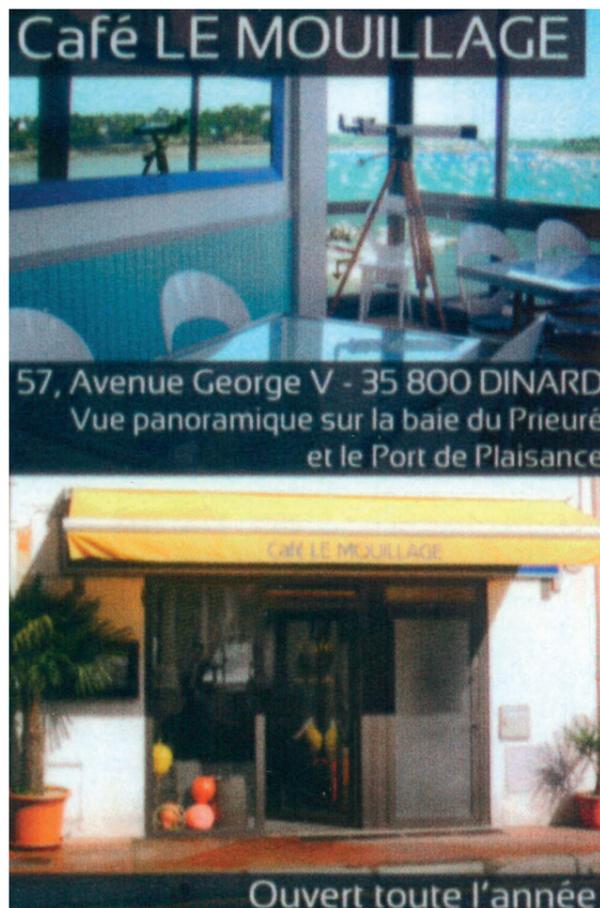
Philippe et Marie-Christine

VERMEULEN

Christine VIDIL

Bertrand WEISGERBER

Henry WEISGERBER



MARYLINE & BRUNO

MARCHÉS

Saint-Malo Dinard
Saint-Lunaire Plancoët

02 99 46 57 80



Depuis 2017, l'agence de communication 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 et digital.



**STRATEGIE DE MARQUE
EDITION
CREATION GRAPHIQUE**

Hervé ROMAIN
Artisan
Boulangier - Pâtissier

Certification gamme de pain farine biologique

**Le Prieuré
DINARD**

02 99 46 11 97

fermé le mardi

La godaille
Poissonnerie
Tel:0299464730 Port:0760896931

La godaille
Plateaux de fruits de mer et arrivages journaliers en direct de nos bateaux

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



FALCO ROSSO

MARCO 23
Pietro AUCI

AZUT III

LEADER 36
Bertrand AUGE/
Isabelle GUINEAU

X RAY

X 332
A.BACHELIER

KOTICK 2

DUFOUR 29
Patrick BADIN

KAOLA

CAP CAMARAT
Alain BANDALY THIBON

TUPAI

SOLENN 32
Michel BENEZIT

MYSTIC

PABOUK
Patrick et Marie-Agnès
BERGEAT

SUNNY

TRAWLER
Jacques BERTAUX

LUCKY MAN

SALONA 35
Jean BEUCHET

TOUT DE GO

RHEA
Jacques BILY

PORT RIOU 2

TARGA 27
P. BLAYAU

SEA GO

Semi RIGIDE 7,50
Yann BUCAILLE

ELIXIR

X 34
Guillaume BUCCO

MAO TITOI

J100
Christian CHAUFOUR

KEN

F15
Gilles CHEVALIER

QUEEN BEE 2

RHEA 8,50
Christian CHAMMAS

FIRST24 SE

Pierre -Yves CHEVALIER

CRAZYHORSE

NUOVA JOLLY 38CC
Paul COIRRE

MADY

DONZI38
Patrick CONSTANT

FAKT

DONZI 35
Franck CONSTANT

GUANAHANNI

WHITE SHARK 245
Fabien CONSTANT

TE MAO

RHEA 27
Stanislas de CALAN

ZEP

SEMI RIGIDE
Didier Cossart

ZAMBAZ

MELGES 24
Tristan DEBRY

ZAMBAZ +

DJANGO 7.7
Alain DEBRY

PAWNEE

SURPRISE
Yves DEFRANCE

BAKEA

GRAND SOLEIL34
Gildas DELON

MARSUPIAUX

SUN FAST 3200
Bernard DEMARTIAL

NORA

J100
Guy DESMARET

STRESS FREE

DRAGON FLY 800
Jean-Louis DIDAILLER

MAJUANITA

FIRST 21.7
Geneviève DU-DEFRANCE

JADE

SADLER 29
Vincent DUFOUR

EPHATA

CATA NORMA 60
EMERAUDE SOLIDAIRE

BIGORNEAU

RHEA 8.50
Pascal EOUZAN

TOTI LA ME

VULCAIN 6
Pierre FAGUET

AGAPANTHE

WHITE SHARK 238
Franck FELIOT

HIPPOCAMPE 3

NORTH SHORE DORY
Lionel FLAMBARD

EDOUARD MONBATO

RM 1180
Jean Pierre FOSSEY

ALBATROS

Jean-Michel GERMAINE

BASILIC

FEELING 10.90
Jacques
GLORIEUX-TERNYNCK

GOLONDRINA

SANGRIA
Damien GOUILLY-FROSSARD

ARVINE

CAP CAMARAT 6,50
Jérôme GOUILLY-FROSSARD

GAULOISE

8MJI
Nicolas GOURIO

EVYNA 2

SUN FAST 3200
Philippe HAMARD

CAP CODE

LOMAC
Olivier d'HEROUILLE

AU BONHEUR DES DAMES

YOLE DE MER
Jacqueline JAN

MO'STITOI

LOMAC 600
Monique JEANJEAN



SUMMERTIME

DUFOUR380
François JENDRON

DERIVEURS SERVICES

F15
Rémi JUNCA

HAPPY FEET

SUN ODYSEY 349
Herve LANCON

TOP THE GUN

J105
Pascal LASSUS

LOVASTELL

BOSTON 220
Bertrand LAVIGNE

ZAMAL

RHEA 750 OPEN
Jerome LE FRIEC

ARPAGON IV

LEADER 805
Eric LE GAC

MALVINA

RIVA BEATRAM 20
Julien LEMESRE

NAUSICAA

TOFINOU 8
Henri LAMOTTE

BOU CHOU

DERVINIO 6.20
Frederic LECUYER

MARJAN

OCEANIS 31
Jean Philippe LEDOUX

GREY CAT

LOKKI
Eric LEGRAND

NORTON

APHRODITE 101
Thierry LENOIR

ENOGAT

TRAWLER CATAMARAN
Herve LE PAUTREMAT

ASTON 3

RHEA 27
Claude LOISANCE

BLUE DREAM

BOSTON WHALER
Daniel LOISANCE

HAPPY

CATAMARAN
Thomas LOMBARD

MENHIR

SUN FAST 32
Bertrand LOUVIGNE

BIGAILLE

ETAP 23
François MARTINIER

VICOME

DONZI 38
Jean Philippe MARCHAND

ESPERANZA 2

WHITE SHARK
Patrick MENY

EARLY BIRD

H BOAT
Vincent MOTTE

MACO

LEADER 605
André PACHKEVITCH

JAMAIS DEUX

F 15
Michel PELLEGRIN D'ALMEIDA

DADDYSMILE

ATLANTIS 26
Vincent PASSA

ROCKPORT

CAP CAMARAT 7.50
Frederic PERDRIAU

BLACK BIRD

RHEA 7.50
Marie Claude
PICARD-TERNYNCK

VISALY

VALIANT
Pierre-Yves PIETO

ONE UNDER

F 15
Jean-François POIRIER

AMIRAL DE SIAM IV

SOUTHERLY 32
Claude POIRIER

MATIOU

CAP CAMARAT
Philippe POUGET

GWENN

F 15
Alain POUJADE

REGULUS

OCEANIS 331
Alain POZZO

PACHACAMAS

MARCO 23
Olivier PROST

HELIADE

CORNISH CRABBER
Michel PROP

MOJITO

OCEANIS 31
Yann RADOU

PROTHIS

F 15
Jean-Yves RENAULT

ONE UNDER

F 15
Olivier RESMOND

LE TERTRE AUX LOUPS

MERRY FISCHER
Bruno RINUCCINI

SERENITY

RM 10.70
Christophe RIVOIRE

ZIG ZAG 18

MELGES 24
Henry SAMUEL

JERONICO

FIGARO 3
Jerome SAMUEL

LEEWIN

F 15
Bertrand SEMAILLE

LORELEI IX

J 100
Bernard SERRE

CLIO 2

FEELING 346
Denys SARRADIN

PTYLOU

LEADER 545
Eric STUDER

PAPAGENO

OCEANIS 31
Pierre Etienne TOUATI

SEBAFLO 2

LOMAC
Olivier TOUSSAINT

SEVENTEAM

SUN FAST 3300
Jean-Marc TRIHAN

LONGEMER

CAP CAMARAT 7.50
François de VILLANFRAY

NANTAO 3

ANTARES 830
Bruno de VILLELE

TRE-COOL

RHEA
Laurent VACHEROT

FRIBON VII

WELLCRAFT
Philippe VERMELEN

CLIO 2

FEELING 346
Christine VIDIL

JIG

BOSTON WHALER
Bertrand WEISGERBER

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

GRANDES MARÉES

| 2022 | Coeff. |
|--------------|--------|
| 14 JUILLET | 95 |
| 15 JUILLET | 98 |
| 16 JUILLET | 96 |
| 17 JUILLET | 89 |
| 12 AOÛT | 99 |
| 13 AOÛT | 102 |
| 14 AOÛT | 102 |
| 15 AOÛT | 95 |
| 9 SEPTEMBRE | 93 |
| 10 SEPTEMBRE | 102 |
| 11 SEPTEMBRE | 105 |
| 12 SEPTEMBRE | 103 |
| 13 SEPTEMBRE | 100 |
| 26 SEPTEMBRE | 93 |
| 27 SEPTEMBRE | 95 |
| 28 SEPTEMBRE | 94 |
| 29 SEPTEMBRE | 92 |
| 8 OCTOBRE | 93 |
| 9 OCTOBRE | 100 |
| 10 OCTOBRE | 101 |
| 11 OCTOBRE | 100 |
| 26 OCTOBRE | 98 |
| 27 OCTOBRE | 98 |
| 28 OCTOBRE | 94 |

URGENCES

VHF 16 - Portable 196 ou 02 98 89 31 31

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

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

JUIN

| D A T E S | J O U R S | PLEINES MERS | | | | | | BASSES MERS | | | | | |
|-----------------------|-----------------------|--------------|---------|-------|-------|---------|-------|-------------|---------|-------|-------|---------|-------|
| | | MATIN | | | SOIR | | | MATIN | | | SOIR | | |
| | | Heure | Hauteur | Coef. | Heure | Hauteur | Coef. | Heure | Hauteur | Coef. | Heure | Hauteur | Coef. |
| 1 | M | 9 04 | 11,00 | 074 | 21 13 | 11,25 | 072 | 3 35 | 2,55 | 15 47 | 2,65 | | |
| 2 | J | 9 35 | 10,80 | 070 | 21 44 | 11,05 | 067 | 4 07 | 2,65 | 16 18 | 2,85 | | |
| 3 | V | 10 07 | 10,50 | 064 | 22 16 | 10,70 | 061 | 4 37 | 2,90 | 16 48 | 3,20 | | |
| 4 | S | 10 41 | 10,10 | 058 | 22 51 | 10,30 | 055 | 5 08 | 3,25 | 17 19 | 3,60 | | |
| 5 | D | 11 19 | 9,70 | 051 | 23 31 | 9,80 | 048 | 5 41 | 3,65 | 17 55 | 4,05 | | |
| 6 | L | — | — | — | 12 04 | 9,25 | 045 | 6 21 | 4,00 | 18 41 | 4,40 | | |
| 7 | M | 0 20 | 9,40 | 043 | 13 02 | 8,95 | 041 | 7 11 | 4,30 | 19 39 | 4,65 | | |
| 8 | M | 1 24 | 9,15 | 041 | 14 14 | 8,90 | 042 | 8 14 | 4,40 | 20 50 | 4,60 | | |
| 9 | J | 2 38 | 9,20 | 044 | 15 26 | 9,20 | 047 | 9 27 | 4,25 | 22 04 | 4,25 | | |
| 10 | V | 3 48 | 9,55 | 051 | 16 30 | 9,75 | 056 | 10 39 | 3,85 | 23 12 | 3,65 | | |
| 11 | S | 4 50 | 10,15 | 061 | 17 27 | 10,45 | 067 | 11 45 | 3,25 | — | — | | |
| 12 | D | 5 48 | 10,75 | 072 | 18 21 | 11,10 | 078 | 0 14 | 3,00 | 12 45 | 2,65 | | |
| 13 | L | 6 43 | 11,30 | 083 | 19 11 | 11,65 | 087 | 1 12 | 2,40 | 13 41 | 2,15 | | |
| 14 | M | 7 36 | 11,75 | 091 | 20 01 | 12,05 | 093 | 2 08 | 1,85 | 14 35 | 1,80 | | |
| 15 | M | 8 27 | 12,00 | 095 | 20 50 | 12,30 | 096 | 3 02 | 1,55 | 15 26 | 1,65 | | |
| 16 | J | 9 18 | 12,05 | 096 | 21 38 | 12,25 | 094 | 3 53 | 1,35 | 16 15 | 1,70 | | |
| 17 | V | 10 07 | 11,85 | 092 | 22 27 | 12,00 | 089 | 4 43 | 1,40 | 17 03 | 1,95 | | |
| 18 | S | 10 57 | 11,50 | 085 | 23 16 | 11,55 | 081 | 5 31 | 1,70 | 17 50 | 2,35 | | |
| 19 | D | 11 46 | 10,95 | 076 | — | — | — | 6 19 | 2,15 | 18 38 | 2,85 | | |
| 20 | L | 0 06 | 11,00 | 071 | 12 36 | 10,40 | 066 | 7 08 | 2,65 | 19 28 | 3,35 | | |
| 21 | M | 0 59 | 10,40 | 062 | 13 30 | 9,90 | 058 | 7 59 | 3,20 | 20 23 | 3,80 | | |
| 22 | M | 1 58 | 9,95 | 055 | 14 31 | 9,55 | 052 | 8 54 | 3,60 | 21 23 | 4,05 | | |
| 23 | J | 3 04 | 9,65 | 051 | 15 39 | 9,50 | 051 | 9 54 | 3,85 | 22 28 | 4,05 | | |
| 24 | V | 4 11 | 9,65 | 052 | 16 43 | 9,65 | 053 | 10 56 | 3,85 | 23 31 | 3,90 | | |
| 25 | S | 5 12 | 9,80 | 055 | 17 39 | 10,00 | 056 | 11 55 | 3,70 | — | — | | |
| 26 | D | 6 05 | 10,05 | 059 | 18 27 | 10,30 | 061 | 0 27 | 3,65 | 12 48 | 3,45 | | |
| 27 | L | 6 52 | 10,30 | 063 | 19 10 | 10,60 | 065 | 1 16 | 3,35 | 13 34 | 3,25 | | |
| 28 | M | 7 35 | 10,50 | 066 | 19 48 | 10,85 | 067 | 1 59 | 3,10 | 14 15 | 3,05 | | |
| 29 | M | 8 13 | 10,65 | 069 | 20 24 | 11,00 | 069 | 2 39 | 2,95 | 14 53 | 2,95 | | |
| 30 | J | 8 49 | 10,70 | 070 | 20 56 | 11,10 | 070 | 3 16 | 2,80 | 15 29 | 2,90 | | |

JUILLET

| D A T E S | J O U R S | PLEINES MERS | | | | | | BASSES MERS | | | | | |
|-----------------------|-----------------------|--------------|---------|-------|-------|---------|-------|-------------|---------|-------|-------|---------|-------|
| | | MATIN | | | SOIR | | | MATIN | | | SOIR | | |
| | | Heure | Hauteur | Coef. | Heure | Hauteur | Coef. | Heure | Hauteur | Coef. | Heure | Hauteur | Coef. |
| 1 | V | 9 23 | 10,75 | 070 | 21 31 | 11,10 | 069 | 3 51 | 2,75 | 16 04 | 2,90 | | |
| 2 | S | 9 57 | 10,70 | 068 | 22 06 | 11,00 | 067 | 4 26 | 2,80 | 16 38 | 2,95 | | |
| 3 | D | 10 32 | 10,55 | 066 | 22 41 | 10,80 | 064 | 5 00 | 2,90 | 17 12 | 3,10 | | |
| 4 | L | 11 08 | 10,35 | 062 | 23 19 | 10,55 | 060 | 5 35 | 3,10 | 17 47 | 3,35 | | |
| 5 | M | 11 46 | 10,05 | 058 | 23 59 | 10,20 | 056 | 6 11 | 3,30 | 18 26 | 3,60 | | |
| 6 | M | — | — | — | 12 28 | 9,75 | 054 | 6 51 | 3,55 | 19 10 | 3,90 | | |
| 7 | J | 0 45 | 9,90 | 052 | 13 19 | 9,50 | 050 | 7 38 | 3,80 | 20 03 | 4,10 | | |
| 8 | V | 1 42 | 9,65 | 049 | 14 22 | 9,40 | 049 | 8 34 | 3,95 | 21 09 | 4,15 | | |
| 9 | S | 2 51 | 9,60 | 050 | 15 34 | 9,60 | 052 | 9 44 | 3,95 | 22 25 | 3,90 | | |
| 10 | D | 4 04 | 9,85 | 056 | 16 46 | 10,00 | 060 | 11 00 | 3,70 | 23 38 | 3,40 | | |
| 11 | L | 5 15 | 10,25 | 064 | 17 52 | 10,60 | 069 | — | — | 12 12 | 3,20 | | |
| 12 | M | 6 21 | 10,80 | 075 | 18 54 | 11,25 | 080 | 0 45 | 2,80 | 13 17 | 2,65 | | |
| 13 | M | 7 23 | 11,30 | 085 | 19 50 | 11,80 | 089 | 1 48 | 2,20 | 14 18 | 2,20 | | |
| 14 | J | 8 20 | 11,75 | 093 | 20 43 | 12,25 | 095 | 2 49 | 1,70 | 15 16 | 1,85 | | |
| 15 | V | 9 13 | 12,05 | 097 | 21 33 | 12,45 | 098 | 3 46 | 1,35 | 16 09 | 1,80 | | |
| 16 | S | 10 01 | 12,10 | 097 | 22 20 | 12,45 | 096 | 4 37 | 1,15 | 16 58 | 1,60 | | |
| 17 | D | 10 47 | 11,90 | 093 | 23 04 | 12,10 | 092 | 5 25 | 1,25 | 17 42 | 1,80 | | |
| 18 | L | 11 29 | 11,50 | 085 | 23 46 | 11,55 | 079 | 6 08 | 1,60 | 18 23 | 2,25 | | |
| 19 | M | — | — | — | 12 09 | 10,95 | 074 | 6 47 | 2,20 | 19 02 | 2,90 | | |
| 20 | M | 0 27 | 10,90 | 067 | 12 50 | 10,30 | 062 | 7 25 | 2,90 | 19 41 | 3,55 | | |
| 21 | J | 1 11 | 10,15 | 056 | 13 35 | 9,70 | 051 | 8 04 | 3,60 | 20 26 | 4,10 | | |
| 22 | V | 2 00 | 9,50 | 046 | 14 33 | 9,20 | 043 | 8 53 | 4,15 | 21 26 | 4,55 | | |
| 23 | S | 3 14 | 9,05 | 041 | 15 49 | 9,05 | 041 | 9 56 | 4,50 | 22 40 | 4,60 | | |
| 24 | D | 4 32 | 9,00 | 042 | 17 03 | 9,25 | 044 | 11 09 | 4,45 | 23 52 | 4,35 | | |
| 25 | L | 5 40 | 9,30 | 047 | 18 03 | 9,70 | 050 | — | — | 12 16 | 4,15 | | |
| 26 | M | 6 34 | 9,75 | 054 | 18 52 | 10,20 | 057 | 0 51 | 3,90 | 13 10 | 3,75 | | |
| 27 | M | 7 19 | 10,15 | 061 | 19 33 | 10,65 | 064 | 1 40 | 3,45 | 13 57 | 3,35 | | |
| 28 | J | 7 59 | 10,50 | 067 | 20 11 | 11,00 | 069 | 2 23 | 3,05 | 14 38 | 3,05 | | |
| 29 | V | 8 36 | 10,80 | 072 | 20 45 | 11,25 | 074 | 3 03 | 2,60 | 15 17 | 2,80 | | |
| 30 | S | 9 10 | 11,00 | 075 | 21 19 | 11,45 | 077 | 3 40 | 2,55 | 15 53 | 2,80 | | |
| 31 | D | 9 44 | 11,15 | 077 | 21 53 | 11,55 | 077 | 4 16 | 2,40 | 16 28 | 2,50 | | |

AOÛT

| D A T E S | J O U R S | PLEINES MERS | | | | | | BASSES MERS | | | | | |
|-----------------------|-----------------------|--------------|---------|-------|-------|---------|-------|-------------|---------|-------|-------|---------|-------|
| | | MATIN | | | SOIR | | | MATIN | | | SOIR | | |
| | | Heure | Hauteur | Coef. | Heure | Hauteur | Coef. | Heure | Hauteur | Coef. | Heure | Hauteur | Coef. |
| 1 | L | 10 17 | 11,15 | 077 | 22 26 | 11,50 | 076 | 4 50 | 2,35 | 17 01 | 2,50 | | |
| 2 | M | 10 49 | 11,05 | 075 | 22 59 | 11,25 | 073 | 5 22 | 2,45 | 17 33 | 2,85 | | |
| 3 | M | 11 22 | 10,80 | 070 | 23 34 | 10,90 | 067 | 5 54 | 2,65 | 18 07 | 2,90 | | |
| 4 | J | 11 56 | 10,40 | 064 | — | — | — | 6 28 | 2,95 | 18 43 | 3,35 | | |
| 5 | V | 0 11 | 10,45 | 060 | 12 37 | 10,00 | 056 | 7 05 | 3,40 | 19 26 | 3,80 | | |
| 6 | S | 0 58 | 9,95 | 053 | 13 31 | 9,55 | 050 | 7 52 | 3,85 | 20 25 | 4,15 | | |
| 7 | D | 2 04 | 9,50 | 048 | 14 48 | 9,35 | 047 | 8 57 | 4,20 | 21 47 | 4,25 | | |
| 8 | L | 3 31 | 9,35 | 048 | 16 20 | 9,55 | 052 | 10 27 | 4,20 | 23 16 | 3,85 | | |
| 9 | M | 5 01 | 9,70 | 056 | 17 43 | 10,20 | 063 | 11 53 | 3,75 | — | — | | |
| 10 | M | 6 17 | 10,40 | 069 | 18 49 | 11,05 | 077 | 0 32 | 3,10 | 13 06 | 3,00 | | |
| 11 | J | 7 20 | 11,20 | 083 | 19 45 | 11,85 | 090 | 1 40 | 2,30 | 14 12 | 2,30 | | |
| 12 | V | 8 14 | 11,85 | 095 | 20 35 | 12,50 | 099 | 2 43 | 1,60 | 15 10 | 1,70 | | |
| 13 | S | 9 03 | 12,30 | 102 | 21 21 | 12,85 | 103 | 3 38 | 1,10 | 16 00 | 1,30 | | |
| 14 | D | 9 46 | 12,45 | 103 | 22 03 | 12,85 | 102 | 4 26 | 0,85 | 16 45 | 1,20 | | |
| 15 | L | 10 26 | 12,30 | 099 | 22 41 | 12,50 | 095 | 5 08 | 0,95 | 17 24 | 1,45 | | |
| 16 | M | 11 02 | 11,90 | 090 | 23 17 | 11,90 | 084 | 5 44 | 1,35 | 17 57 | 1,95 | | |
| 17 | M | 11 35 | 11,30 | 077 | 23 50 | 11,10 | 070 | 6 16 | 2,05 | 18 27 | 2,65 | | |
| 18 | J | — | — | — | 12 07 | 10,55 | 063 | 6 43 | 2,90 | 18 55 | 3,45 | | |
| 19 | V | 0 24 | 10,20 | 055 | 12 41 | 9,80 | 048 | 7 12 | 3,75 | 19 27 | 4,25 | | |
| 20 | S | 1 05 | 9,30 | 041 | 13 28 | 9,05 | 036 | 7 49 | 4,50 | 20 18 | 4,90 | | |
| 21 | D | 2 11 | 8,55 | 032 | 14 49 | 8,50 | 030 | 8 52 | 5,10 | 21 48 | 5,25 | | |
| 22 | L | 3 58 | 8,35 | 031 | 16 35 | 8,65 | 034 | 10 30 | 5,20 | 23 28 | 4,95 | | |
| 23 | M | 5 24 | 8,75 | 039 | 17 46 | 9,25 | 044 | 11 55 | 4,75 | — | — | | |
| 24 | M | 6 19 | 9,45 | 049 | 18 35 | 9,95 | 055 | 0 36 | 4,25 | 12 54 | 4,05 | | |
| 25 | J | 7 03 | 10,15 | 060 | 19 15 | 10,65 | 065 | 1 24 | 3,55 | 13 41 | 3,40 | | |
| 26 | V | 7 41 | 10,70 | 070 | 19 52 | 11,20 | 074 | 2 07 | 2,95 | 14 22 | 2,90 | | |

Croisières Chateaubriand
Croisières & Restaurant

Embarquez à la découverte de la Rance ...

BATEAU-RESTAURANT-PROMENADE

Excursions - Restaurant - Cocktails - Anniversaires - Mariages - Entreprises

Gare maritime du Barrage de la Rance 35780 LA RICHARDAIS 02 99 46 44 40
• www.chateaubriand.com contact@chateaubriand.com

FIL MARINE

RHEA
Concessionnaire exclusif 22/35.
Rhea 27 et 23 open
Disponibles pour la saison 2022.

RYCK
YACHTS
Importé by FIL MARINE.
RYCK 280 **Nouveauté 2022.**
Disponible pour la saison 2022.

TOFINOU
Concessionnaire 22/35.
Tofinou 8,
Disponible à la commande pour la saison 2022.

YAMAHA, HANSE, DEHLE, TOFINOU, FJORD
Rue des rochettes - 22380 Saint-Cast-Le-Guildo - 02 96 41 80 23 - 06 75 42 51 04
www.fil-marine.com

FISH CONNECTION

Guide de pêche professionnel
Diplômé Jeunesse & Sport
Dinard - Côte d'Émeraude

Contact
antoine.guitton8@gmail.com
06 38 83 06 49
www.facebook.com/fishconnection35

| Epreuves | Dates | Séries | |
|------------------------------|---|---|----------|
| Championnat de Printemps YCD | 12-13 mars 26-27 mars 9-10 avril 23-24 avril 7-8 mai 21-22 mai 4-5 juin 25-26 juin | Flying 15 et Voile légère | YCD |
| Les "100 milles et une nuit" | 18-19 juin | Monocoques IRC et OSIRIS en double | YCD |
| Cowes-Dinard-St Malo | 8 Juillet | IRC | RORC |
| Dinard St Cast | 14 juillet | Monotypes, Croiseurs OSIRIS et Classiques | YCD/YCSC |
| Rance Frémur | 16 juillet | Monotypes, Croiseurs OSIRIS et Classiques | YCD/YCSB |
| Régates EMERIA Dinard | 30-31 juillet | Monotypes, Croiseurs OSIRIS et Classiques | YCD |
| Tour de Cézembre | 20 Aout | Monotypes, Croiseurs OSIRIS et Classiques | YCD |
| Championnat d'automne YCD | 3-4 septembre 17-18 septembre 1-2 octobre 15-16 octobre 29-30 octobre | Flying 15 et Voile légère | YCD |
| Soirée Route du Rhum au YCD | 5 novembre | | |



RETOUR SUR 2021





Prenez le vent, Participez aux régates Des Voiles d'Émeraude,

| | |
|------------|-----------------------------------|
| 30 juillet | Coupe Emeria Thalasso YCD |
| 3 août | Coupe Haffner YCSC |
| 8 août | Challenge Commandant Thoreux YCSB |
| 13 août | Grand prix de la Potinière YCSL |
| 15 août | Coupe Aquarelle YCSJ |

par Pauline Marcel

L'ÉLÉGANCE N'A PAS D'ÂGE

Après avoir séduit des générations de yachtsmen américains, parmi lesquels la famille Kennedy, ce sloop arique de 25 pieds connaît toujours un grand succès, jusqu'aux abords de notre belle Côte d'Émeraude.

En flânant sur la promenade au Clair de Lune, vous remarquerez peut-être cette élégante carène à la teinte bleue ciel, dotée d'un mât en bois vernis : il s'agit de la réplique d'un *Wianno Senior*, un plan américain conçu en 1914 pour régater au large des côtes du Massachusetts.

L'histoire commence à l'automne 1913 sur la côte sud de Cape Cod. Des navigateurs passionnés, tous membres du *Wianno Yacht Club*, sollicitent l'expertise de Manley Crosby, propriétaire du chantier « Crosby Boat Building Storage Company » à Osterville. Ils lui demandent de concevoir un petit day-boat pour régater. Il devra être adapté aux contraintes de la géographie et de la météo locales qui associent des vents forts, des courants soutenus et des bancs de sables souvent non-identifiés par des balises. C'est ainsi qu'est né le premier *Wianno Senior* baptisé *Knockabout* (le terme « Wianno » vient du nom d'un ancien chef indien de la région). Durant l'hiver qui suit, le chantier construit 14 unités de ce plan imaginé par Manley Crosby. Jusqu'aux années 1980, ils sont construits sur une structure en chêne, avec des bordées en acajou. Le pont et le cockpit sont recouverts de lattes en cyprès, et le gréement est en spruce. Il accueille une surface de voilure de 32 m² qui se décompose ainsi : grand-voile, foc et spinacker. Grâce à sa dérive relevable, il dispose d'un faible tirant d'eau (0,75 m) qui permet d'évoluer au milieu des hauts-fonds.



Dès ses débuts, le *Wianno Senior* rencontre un franc succès, comme l'atteste cet article de la revue *The Rudder* en 1915 : « *En termes de performance, ces nouveaux bateaux répondent totalement aux exigences initiales. Ils ont démontré qu'ils étaient rapides, stables et marins, ils prennent les vagues sans plonger l'étrave, ni taper la vague. Quant à la vitesse, cela a été une belle surprise lors des régates interclasses contre les voiliers dessinés par Herreshoff et Lawley, ils se sont bien défendus, gagnant dans toutes les conditions de mer et de vent.* »

Durant près d'un siècle, plusieurs générations de familles de la Nouvelle Angleterre naviguèrent sur ces voiliers les week-ends de la belle saison au large de Nantucket, au sud de Cape Cod. Parmi eux, les plus célèbres sont probablement les membres de la famille Kennedy. Pour ses 15 ans, le jeune John K. Kennedy se fait offrir un *Wianno Senior* par son père. Il restera son bateau préféré. Une célèbre photo de lui en compagnie de Jacqueline Bouvier, sa future épouse, avait fait sensation en couverture du magazine *Life* en juillet 1953. Ses frères Joe, Bobby et Ted partagent la même passion pour ces bateaux, et aujourd'hui encore, la famille détient trois *Wianno Senior*.

En 1946, la classe compte plus de 100 bateaux. Le Comité de la Classe des *Wianno Senior* est créé pour garantir le respect de la jauge et promouvoir les régates. A l'été 1976, les trois derniers *Wianno Senior* en bois sont mis à l'eau et le chantier Crosby est vendu. Afin de garantir l'avenir de la classe, des membres du Comité soutenus par quelques donateurs, missionnent le chantier *Sparkman & Stephens* pour concevoir une nouvelle version du *Wianno Senior* en fibre de verre, tout en respectant les caractéristiques des plans originaux. Il faudra attendre 1986 pour découvrir deux unités en fibre de verre. Depuis, une quarantaine ont été construits.

En 1999, l'italien Federico Nardi découvre cet élégant day-boat et importe deux modèles en bois en Italie pour les restaurer. Grand spécialiste des voiliers classiques, - il a restauré notamment les yachts *Dorade*, *Stormy Weather* et *Bona Fide* -, il tombe sous le charme de ce design épuré et efficace. Avec ses amis Mauro Piani, skipper professionnel qui participa à l'America's Cup en 1983 et 1987, et Yula Sambuy, elle aussi passionnée de voile classique, ils acquièrent la licence pour construire et distribuer les *Wianno Senior* en Europe. On dénombre déjà plusieurs unités en Méditerranée et une à Dinard. Un nouveau chapitre commence ainsi pour ce plan centenaire. L'élégance n'a pas d'âge !



en partenariat avec
le Yacht Club de France,



2010 - 2022 DU MATCH RACE À LA COURSE AU LARGE

par Sophie Faguet

Fille de Pierre Faguet, Sophie Faguet est devenue championne du monde de match Race féminin en 2021.

J'ai débuté le match racing en 2010 aux côtés de Maxime Mesnil sur un équipage mixte, après avoir découvert l'habitable et le sport boat en 2008 grâce à la structure Voile Performance Manche de Granville animée par Benoit Charon.

J80, Mumm30, Open 5.70 et Match Race en Espoirs étaient les supports vers lesquels je me suis tournée à ma sortie du dériveur. C'était chaque année des programmes très intenses entre circuit du Championnat de France Elite de course au large en Equipage et Championnat de France Espoirs de Match Race et Glisse en plus du circuit J80.



Toutes ces disciplines et ces heures passées sur l'eau m'ont permis de progresser rapidement à tous les postes et sur différentes formes de navigation. Le fait de changer de bateau souvent oblige également à travailler son adaptabilité, qualité indispensable pour le match race où l'on est amené à naviguer uniquement sur les flottes monotypes mises à disposition par les organisateurs.

Avec notre équipage, si nous nous qualifions chaque année assez facilement pour pouvoir participer aux Championnats de France Espoirs, nous n'avons jamais vraiment marqué les esprits. La discipline est souvent ingrate au tout début lorsque l'équipe est encore neuve, ne sait pas bien communiquer et peine à enchaîner de belles manœuvres. Ajoutez à cela des règles spécifiques et la rapidité avec laquelle il faut prendre des décisions, il nous aura fallu des années pour atteindre le top niveau.

C'est en 2014 que nous décollerons enfin dans cette pratique en obtenant une 4ème place au Championnat de France. A la même époque, nous perçons en J80 puisque nous terminons 6ème des Championnats du monde en 2014 (Annapolis - USA) et 3èmes en 2015 (Kiel - Germany). Le J80 étant souvent le support commun en match race, la progression dans les deux pratiques est fortement liée. Élément favorisant notre réussite, nous avons également à ce moment intégré le pôle normand de match race animé par un spécialiste de la discipline Cédric CHATEAU.

C'est d'ailleurs à ses côtés que j'ai obtenu mon premier titre au Championnat de France de Match Race Open en 2016. Ça sera également mon meilleur résultat sur la Solitaire du Figaro, une belle année dense et satisfaisante sportivement parlant.

2010 -> 2012 : participations aux Championnats de France Espoirs de match race sans grands succès.
2013 : Championnats de France Open de match race : 10/12.
2014 : Championnats de France Open de match race : 4/12.
2016 : Championnats de France Open de match race : 1/12.

Fin 2017, j'intègre l'équipage 100% féminine des Match In Pink skippee par Pauline Courtois. Déjà présente sur le circuit international féminin (WIM Series) depuis quelques années, Pauline peine à garder une stabilité dans l'équipe et doit souvent réapprendre les postes à ses différentes recrues. En 2017, nous réussissons à stabiliser l'équipe et cela paye !

Vainqueurs des WIM Series de 2017 à aujourd'hui, nous sommes également invaincues depuis 2017 sur le Championnat de France de Match Race féminin, nous défendons les couleurs de la France sur les Championnats du monde suivants :

2018 : Championnat du monde de match race Féminin à Ekaterinburg (RUS) support : Ricochet 747R et une seconde place sur le Championnat de France Open (une première pour une équipe 100% féminine)

2019 : Championnat du monde de match race Féminin à Lysekill (SWE) support : Fareast 28 et une victoire sur le Championnat d'Europe de Match Race Féminin + nous remportons la Nation's Cup - Grand Final à San Francisco en compagnie des Match In Black équipage masculin mené par Maxime Mesnil.

2020 : Crise sanitaire oblige, tous les circuits internationaux sont annulés.

2021: Retour avec les grands rendez-vous internationaux, nous devenons pour la première fois Championnes du monde de match Race féminin à Cherbourg sur notre support de prédilection le J80 et dans des conditions très ventées. Nous gagnons 100% de nos matches en phase de round robin et en phase finale. Nous avons le sentiment enfin d'avoir atteint l'objectif pour lequel nous travaillions depuis 4 ans. A cela s'ajoute une belle 4ème place au France Open, ainsi qu'une 6ème place au Championnat d'Europe Open (meilleur classement féminin sur cette épreuve).



2022 : En début d'année, l'un de mes objectifs était de continuer à naviguer sur le circuit français. Un circuit international féminin semblait renaître avec en ligne de mire un Championnat du monde pour aller chercher un second titre mondial au Danemark ou en Nouvelle-Zélande. Malheureusement, le circuit tardant à se mettre en place, j'ai construit mon calendrier 2022-2023 autour d'un nouvel objectif de course au large qui me tient à cœur et qui supprime le reste : participer et performer à la Transat Paprec (anciennement Transat AG2R).



Les dates du Championnat du monde tombant finalement en même temps que le Nastro Rosa Veloce (dont nous détenons le record avec Pierre LEBOUCHER), j'ai dû annoncer aux Match In Pink que je ne pouvais pas m'engager sur cette saison 2022 sans pouvoir venir aux championnats du monde. Je reste à disposition pour d'éventuelles « piges » en match race si celles-ci sont compatibles avec mon programme déjà bien chargé.

RAID VERS LES MINQUIERS

par Lionel Flambard

Dans un article du précédent bulletin du YCD, je vous ai retracé mon périple en doris de Jersey/Gorey à Carteret via les Ecréhous, Occasion pour moi de vous avoir fait un petit zoom historique sur cet archipel méconnu. Dans ce nouvel article, je vous propose d'aller aux Minquiers que vous connaissez mieux.



Comme vous le savez au travers de mes articles, je suis un passionné de voile-aviron traditionnel. Donc, nous allons tirer des bords vers cet archipel sur les embarcations avec lesquelles j'ai navigué dans ces parages dits inhospitaliers mais néanmoins merveilleux. Puis, pour terminer, vous n'échapperez pas à mon zoom « histoire / géo » habituel... Commençons par le raid en kayak de mer avec bivouac (le côté raid correspond à mes origines Viking...humour...).



Organisateur de randonnées durant 20 ans en kayak de mer, j'ai eu l'occasion dans ce cadre de faire un beau et long périple dont le trajet passait par les Minquiers. Le parcours fut le suivant :

Port Mer – Chausey, Chausey – Minquiers, Minquiers-Gorey, Gorey – Chausey, Chausey – Saint-Malo. Quelques mimiles et d'innombrables coups de pagaies... A cette époque, les copains me surnommaient « Duracel » en lien avec une pub télévisuelle. Dans ce type de raid, on a l'impression de se surpasser mais l'intérêt principal demeure la proximité brute avec la mer qu'il vous faut chevaucher car, en kayak, elle vous soulève, vous emmène là où vous ne voulez pas, tente de vous submerger de vagues déferlantes sur le pont fermé du frêle esquif.



Durant cette randonnée, nous naviguons à plusieurs bateaux :

Lionel sur son kayak, quelques amis sur des yoles de Ness, et une vedette en bois accompagnatrice pour être en règle avec qui vous savez. La météo étant favorable, nous avons donc poursuivi notre programme et, depuis Chausey via la Sud Est Minquiers, nous avons rejoint la Maitresse Ile sans difficultés.

Grande émotion que d'approcher ce type d'archipel en kayak. Les distances et le temps passé sur la mer nous décalent complètement de la vie terrestre. Aborder cette île et ces îlots saturés de bancs de sable infinis, tant convoités par les pêcheurs des pays limitrophes, ne peut guère laisser indifférent.

En sortant du kayak, il faut d'abord réapprendre à marcher car comme vous ne devez faire qu'un avec votre esquif, vos jambes, calées sous le pont avant, ont oublié leur fonction première : nous maintenir debout ! Une fois cette opération réussie, vous pouvez arpenter ce territoire insolite : l'archipel est constitué de cette Maitresse Ile de 150m de long sur 40 m de large qui porte bien son nom car c'est la principale et l'unique île qui comprend dans sa partie sommitale une rangée de maisons en pierres sans étages.



A son Nord, une petite plateforme sert de piste d'hélicoptère sur laquelle Marin Marie avait en 1939 construit sa cabane (nous y reviendrons dans le zoom) et au Sud, les toilettes les plus au sud des Iles anglo-normandes pour les anglais.



Après cette rapide visite, Il nous faut maintenant planter notre tente sortie d'un coffre du kayak...

Et là, vous découvrez avec consternation que vos « sardines » se plient toutes, vaincues par la « Perfide Albion » ou plutôt par la résistance légendaire du granit qui affleure partout, sans laisser place à aucune épaisseur de terre subissant les vents qui balayent ce territoire.



Il ne vous reste plus qu'à collecter quelques blocs de pierre pour lester votre abri sommaire ! Après une soirée sans fin sous les étoiles au milieu de nulle part, vous vous endormez épuisé par votre parcours mais aussi par toutes les sensations qui vous traversent.

Quelques années plus tard, nous étions à l'ancre à Port Homard sous le Château Renault. Avant notre retour à St Malo, sur deux voiliers traditionnels nous passâmes une nuit aux Minquiers : le maquereautier RIGEL, classé MH grâce à l'expertise DRAC de Raymond Labbé et Narval, misainier de la côte sud Bretagne, restauré par le Chantier Le Charlès. En rentrant par la passe Sud, après avoir viré la balise Sud Est, nous avons mouillé sous la Maitresse Ile.



Ici, pas de tentes à planter, nous bivouaquons sur nos petits voiliers de travail. Après quelques boujarons de whisky, nous nous remémorons les bagarres depuis des siècles entre les Normands associés aux Bretons pour revendiquer aux Jersiais cet archipel poissonneux. Et là, échauffés dans tous les sens du terme, nous débarquons sur la cale avec notre pavillon breton pour le hisser au grand mât proche de la plateforme d'hélicoptère.



La même qui servit à Marin Marie et sa bande pour ériger leur cabane en 1939 ! Fiers de notre exploit et de cette reconquête temporaire, nous vîmes se détourner une vedette jersiaise

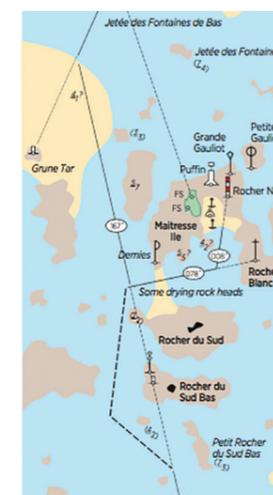
rentrant de St Malo vers St Hélier. Son chef de bord débarqua et nous interrogea sur nos intentions. Nous voyant rigolards sans être belliqueux, il nous demanda de baisser pavillon lorsqu'il prendrait le large. Ce que nous fîmes pacifiquement mais contents comme des gamins de notre coup !

Cette fois ci, pas d'incident diplomatique, et nous passâmes une courte nuit à bord tous excités par notre action.



Nous arrivons à notre zoom « Histoire et Géographie ». Le plateau des Minquiers est situé à une vingtaine de kilomètres au sud de l'île anglaise de Jersey et à une quinzaine de kilomètres à l'ouest-nord-ouest de l'île française de Chausey. Son étendue ouest-est est d'environ une vingtaine de kilomètres et, du nord au sud, d'une quinzaine, ce qui représente au moins 300 kilomètres carrés. Dans les grandes marées de vive eau, une vingtaine de roches seulement restent émergées, dont les plus importantes sont : la Maitresse-Ile dans l'est, le Faucheur dans le sud, les Maisons, le Grand Haguët, le Cheval, les Pipettes dans le nord. A l'ouest, le Grand et le Petit Vascelin.

L'îlot principal est la Maitresse-Ile qui, à marée haute, apparaît comme un bloc de granit de 150 mètres de long sur 40 mètres de large environ au-dessus sur des flots. Une dizaine de maisonnettes en pierre s'échelonnent à sa surface, protégées de la mer par un petit mur. Une longue cale permet aux barques d'accoster, une herbe rare pousse entre les cailloux : pas la moindre source d'eau.



Il n'y a pas de construction sur aucun des autres îlots alors qu'aux Ecréhous, les maisonnettes sont réparties sur différents petits îlots (voir mon article de l'an dernier). Voilà pour les aspects géographiques.

Pour le domaine historique, je vais devoir faire plus long, tant pis pour vous ! En effet, pour un néophyte, l'histoire de cet archipel pourrait apparaître comme simple voir pauvre en événements...

Raté, l'histoire est si longue et mouvementée qu'il devient difficile d'en faire une synthèse. Je tente ma chance en me basant sur le rapport d'enquête de la Cour Internationale de la Haye et les résultats de la procédure menée en 1953 pour établir quel état pouvait être reconnu définitivement comme souverain de ces archipels délaissés.

En effet les Minquiers et les Ecréhous n'ont jamais appartenu à personne parce que personne ne s'est jamais soucié de s'y installer pendant des siècles. Voyons cependant quelles ont été la thèse anglaise et la thèse française :

Le Gouvernement britannique a prétendu que l'histoire des Minquiers se confondait avec l'histoire de Jersey et des autres îles anglo-normandes. Pour lui, les îles de la Manche formaient un tout, leur entité était telle qu'on ne peut les dissocier les unes des autres. Aussi, lorsque Guillaume le Conquérant s'empara de l'Angleterre en 1066, comme il était duc de Normandie, les rois d'Angleterre qui lui succédèrent se trouvèrent être à la fois rois d'Angleterre et ducs de Normandie et, à ce dernier titre, eurent un droit de souveraineté sur toutes les îles de la Manche, y compris les Minquiers. Lorsqu'en 1204, Philippe-Auguste voulut reprendre la Normandie au roi d'Angleterre, Jean sans Terre, il se contenta de reprendre la Normandie continentale, les îles anglo-normandes restèrent en la possession du roi d'Angleterre, y compris les Minquiers.

Pause, respirez un bon coup et on continue...

Il appartient donc au Gouvernement britannique d'établir qu'il détenait les îles en sa possession. Cette preuve, il peut facilement l'apporter pour Jersey, Guernesey, Aurigny, Herm, Serk et Jéthou ; il n'en est pas de même pour les Minquiers et les Ecréhous. Il n'en est pas moins vrai qu'en 1784, le Gouvernement français considérait qu'en principe les îles appartenaient à la France. Au XIXe siècle, les documents importants sont plus nombreux :



Le Gouvernement du Royaume-Uni a invoqué deux jugements de 1811 et 1817 de la Cour royale de Jersey concernant des services de sauvetage rendus par des Jersiais à deux navires naufragés aux Minquiers. Il a évoqué aussi des enquêtes à propos de cadavres trouvés aux Minquiers en 1850 et plus récemment. Il a conclu de ces faits que la juridiction anglaise s'est exercée à l'égard de ces îlots. Enfin, des pêcheurs de Jersey ont édifié et entretenu à la Maitresse île des maisonnettes en pierre qu'ils occupaient pendant l'été, certaines de ces maisons subissant la taxe paroissiale et l'impôt foncier jersiais.

Si vous avez débarqué sur celle-ci, vous avez pu voir la plaque des impôts de Jersey.

L'agent du Gouvernement français n'a vu dans ces faits aucune preuve de souveraineté en faveur de l'Angleterre. En effet, des opérations se rapportant à des personnes se trouvant momentanément dans les îlots ou à des faits qui s'y sont accomplis n'impliquent pas l'exercice d'une compétence territoriale. Il en est de même de l'imposition à Jersey pour des maisons possédées par des Jersiais dans les îlots : rien n'interdit à un état d'imposer ses ressortissants pour des biens situés à l'étranger. A ces soi-disantes preuves, le Gouvernement français a opposé en sa faveur des arguments tirés de la convention de pêche de 1839 ainsi que du balisage et des relevés hydrographiques de toute la région des Minquiers.



En effet, tout l'archipel fut balisé par la France et il y eut même **un bateau feu** à notre charge. Un artiste connu en Bretagne, Ramine, a représenté avec son style ce bateau feu dont j'ai réussi à vous joindre la représentation.

Il est incontestable que les seules cartes marines réellement sérieuses de la région ont été dressées par l'ingénieur français Beautemps-Beaupré à partir de 1835.

De plus, et c'est un fait d'une importance particulière, les travaux de Beautemps-Beaupré ont été poursuivis et complétés par d'autres ingénieurs français du Service hydrographique, et ce jusqu'à nos jours. C'est ainsi qu'en 1888, une mission hydrographique française fut chargée de la révision des cartes de toute la région de la Manche. L'avis la Chimère la mena à diverses reprises aux Minquiers où elle laissa un observateur de marée

pendant plusieurs jours. Il y avait là quelques pêcheurs jersiais avec lesquels les marins français s'entendirent parfaitement et aucune autorité anglaise ou même jersiaise ne s'opposa à cette opération qui, si la souveraineté britannique avait réellement existé sur ces îlots, aurait dû être effectuée par le Gouvernement du Royaume-Uni lui-même. Les cartes furent ainsi mises au point en 1891, 1907 et 1935. C'est donc uniquement à la France qu'est due la cartographie marine de la région. Cela est si vrai que les cartes anglaises soumises à la Cour de La Haye par le Gouvernement du Royaume-Uni sont la reproduction fidèle, et non dissimulée d'ailleurs, des cartes françaises.



Les Minquiers ont toujours été la terreur des navigateurs : ce plateau était pour les pilotes de la flotte de l'état un trou noir dans lequel il ne faisait pas bon regarder. Ce trou noir, la France, et la France seule, a essayé

de l'éclairer et de le rendre moins dangereux en procédant, non seulement aux relevés hydrographiques, mais aussi au balisage de l'archipel. En effet, à la suite du naufrage du navire anglais le Superb en 1850, et du terre-neuvier granvillais la Marie en 1861 — naufrage qui fit 51 victimes — le Gouvernement français prit sur lui, comme nous l'avons indiqué précédemment, de baliser l'archipel, c'est-à-dire d'en délimiter le pourtour au moyen de bouées répondant aux conditions du code international. C'est en 1865 que les travaux commencèrent. Neuf bouées, dont cinq lumineuses et à sifflet, furent installées. Les cinq bouées lumineuses sont placées sur les Sauvages, le Four, les Brisants du sud, les Brisants du nord-ouest et la Basse nord est des Caux c'est-à-dire sur le pourtour ouest, Sud et Est.

De plus, pour mieux assurer la sécurité de la navigation, les Ponts et Chaussées français mouillèrent un bateau-feu à proximité et au sud du rocher nommé le Faucheur, bateau qui fut entretenu à cet endroit pendant vingt-cinq ans, de 1865 à 1891. Depuis 1865, ce balisage a coûté à la France la somme de 375 millions de francs en fournitures et entretien du bateau feu et de 450 millions de francs en fournitures et entretien des bouées.

Si nous avons insisté sur la convention de pêche de 1865 ainsi que sur le balisage et les relevés hydrographiques, c'est pour montrer que la France a apporté davantage de preuves de son droit de souveraineté que l'Angleterre. A la vérité, cette dernière se base surtout sur le fait que les Jersiais sont allés pêcher aux Minquiers de toute éternité et que seuls ils y ont construit des maisonnettes.

Dans les années 1930, les états de Jersey se réveillent et tentent même d'affirmer leur souveraineté en édifiant des tourelles balises peintes de couleurs variées avec l'indication du nom de l'îlot et celui des Etats de Jersey.

Enfin, à l'extrémité de la Maitresse île, un mât de pavillon est planté pour hisser le pavillon du Royaume Uni. A ces menaces, la France réplique et le bateau des douanes françaises se rend aux Minquiers toutes les semaines.



En 1929, incident diplomatique : un granvillais, Mr Leroux, fait une demande de bail pour une parcelle de l'archipel qui est acceptée par le préfet ; il y construit une maison en pierre comme abri afin de pêcher pour son loisir, mais, rapidement, les Etats de Jersey réagissent et le préfet bat en retraite sous prétexte que selon des accords de pêche, seule la pêche professionnelle est autorisée autour de l'archipel... et Mr Leroux est un pêcheur amateur !

Pourtant en 1938, le président du Conseil, Daladier, accompagné du futur maire de St Malo alors ministre de l'Air, sont allés aux Minquiers pour une visite officielle... ! Et les autorités de Jersey n'ont pas réagi... Reprenons notre souffle, car voilà que Marin Marie arrive avec son équipage sauvage. Le célèbre et original peintre de marine est établi dans sa maison familiale à Chausey depuis qu'il est enfant. En 1939, il entreprend un raid et construit sur la plateforme d'hélicoptère une cabane. Les autorités françaises font les gros yeux et il doit partir d'autant plus que la guerre vient d'être déclarée.

Les hostilités terminées, les pêcheurs français reprennent leur activité coutumière dans les îles. Par contre, les pêcheurs jersiais cessent complètement d'y venir : le Gouvernement du Royaume-Uni l'a reconnu lui-même. Cependant des incidents pouvaient à tout moment surgir dans les îles car certains riches Jersiais,

habituels à venir aux Minquiers en marée, ne cachait pas leur déplaisir d'y rencontrer des Français. Il importait donc de régler la question commune de la souveraineté. Le 2 août 1947, le Gouvernement britannique fit connaître son désir de saisir la Cour de Justice de La Haye pour trancher sur l'épineux problème de souveraineté. La France hésita d'abord à s'engager dans cette voie.

Cependant, par lettre du 6 Août 1949, le Gouvernement britannique se montra disposé à envisager la conclusion avec le Gouvernement français d'une convention fixant les droits de pêche dans les parages des îlots sous deux réserves :

« Après la conclusion de ces conventions et quelle qu'en soit l'issue, le problème de la souveraineté serait soumis à la Cour de La Haye. « En cas d'échec de la convention, la Cour aurait également à connaître la question des droits de pêche de sorte que cette juridiction ayant statué sur le problème de la souveraineté puisse également décider si **la partie perdante pourrait se voir reconnaître et dans des cette droits éventualité de pêche déterminer dans la zone l'étendue litigieuse de ces droits.** » **que la solution proposée par l'Angleterre pouvait être acceptée. Le 6 septembre 1949, au cours d'une conférence interministérielle, il fut décidé à la majorité des voix (quoi ?)**

C'est dans ces conditions que s'ouvrirent à Londres, le 17 juillet 1950, les négociations franco-britanniques sur la question des droits de pêche aux Minquiers et aux Ecréhous. La discussion fut longue et difficile, les Français désirants s'en tenir à la convention de 1839 qui, d'après eux, plaçait les Minquiers et les Ecréhous dans la mer commune pour toute espèce de pêche. Les Anglais de leur côté voulant fixer à trois milles autour de la Maîtresse-Ile des Minquiers et à un mille et demi autour de Marmottier — l'un des îlots principaux des Ecréhous — la limite de la pêche, au cas où la souveraineté serait attribuée à la Grande-Bretagne par la Cour de La Haye. Bref, l'accord se fit sur les solutions suivantes : « Si la Grande-Bretagne est déclarée souveraine de chacun des îlots, elle aura la faculté pour chacun d'eux de concéder des établissements de pêche dans des zones déterminées. »

Ouf, on arrive à s'entendre afin que les pêcheurs ne se tapent plus dessus ! Mais la question de la souveraineté n'est pas encore résolue.



Bon, dernière étape de cette longue histoire (je vous avais prévenu) ! Nous voici à la Cour Internationale de la Haye ! Tout le monde tremble, retient son souffle : les 2 parties viennent présenter de nombreux documents historiques provenant d'archives diverses dont je vous fais grâce. La Cour

retiendra uniquement que les Jersiais ont fourni des preuves que les maisonnettes ont bien été construites par eux.



Certaines de ces maisons ou cabanes ont été inscrites au registre de la paroisse de Grouville à Jersey pour l'application de la taxe paroissiale, et l'impôt foncier a été payé par les propriétaires. Les rôles fiscaux pour 1939 et 1950 ont été versés aux débats. Des exemples d'enregistrement de contrats de vente ont été produits pour 1896, 1909 et plus.

En 1909, les autorités douanières de Jersey ont établi aux Minquiers un poste de douane portant les armes de Jersey. Les îlots avaient été compris par les autorités jersiaises dans les opérations de recensement et, en 1921, un fonctionnaire se rendit aux îlots pour y procéder au recensement. « Ces divers faits montrent que les autorités de Jersey ont de plusieurs manières exercé une administration locale ordinaire aux Minquiers pendant une période prolongée. Aïe... Vous comprenez que, là, la partie semble perdue !

L'arrêt de la Cour signe la fin : « Dans ces circonstances et eu égard à l'opinion exprimée plus haut sur les preuves produites par le Gouvernement du Royaume-Uni, la Cour est d'avis que la souveraineté sur les Minquiers appartient au Royaume-Uni. « Par ces motifs, La Cour, à l'unanimité, dit que la souveraineté sur les îlots et rochers des groupes des Ecréhous et des Minquiers, dans la mesure où ces îlots et rochers sont susceptibles d'appropriation, appartient au Royaume-Uni. » La déception fut grande car malgré les diverses pièces apportées au dossier par la France :

Textes manuscrits, présence des pêcheurs depuis des siècles, mise en place du balisage, relevés hydrographiques et surtout le fait que les états de Jersey ne forment pas une nation donc sans aucune fonction étatique. Aimant resituer dans le contexte international certaines affaires liées à la souveraineté, j'ai découvert que le Royaume Uni avait perdu sur 2 dossiers importants en saisissant la Cour Internationale de la Haye dans les mêmes années que l'affaire des Minquiers et des Ecréhous...

COUR INTERNATIONALE DE JUSTICE
RECUEIL
DES ARRÊTS, AVIS CONSULTATIFS ET ORDONNANCES

AFFAIRE DU DÉTROIT
DE CORFOU
(FOND)

ARRÊT DU 9 AVRIL 1949

1949

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE

REPORTS
OF
JUDGMENTS, ADVISORY OPINIONS AND ORDERS

THE CORFU
CHANNEL CASE
(MERITS)

JUDGMENT OF APRIL 9th, 1949

LEYDE
SOCIÉTÉ D'ÉDITIONS
A. W. SIJTHOFF

LEYDEN
A. W. SIJTHOFF'S
PUBLISHING COMPANY

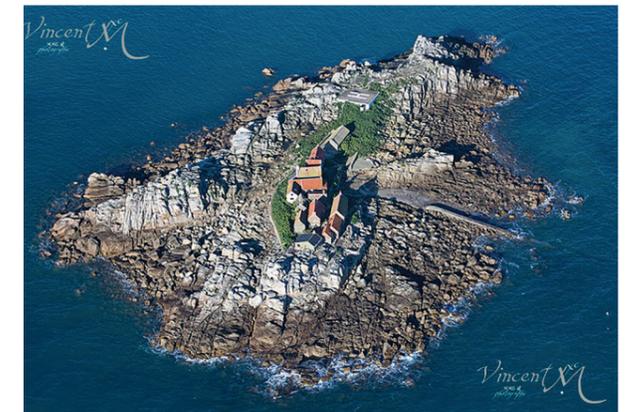
Celle du détroit de Corfou en 1949 et celle de la Compagnie pétrolière anglo-iranienne en 1951 pour lesquelles les conséquences étaient énormes pour le Royaume qui perdit sur toute la ligne pour ces deux tentatives.



Ce que les commentateurs n'ont pas révélé dans les années 1950, c'est que, pour ne pas déplaire davantage à nos voisins anglais, la souveraineté des archipels leur fut attribuée en « compensation » si l'on peut dire de ces deux lourdes défaites juridiques. On appelle cela de la géopolitique, non ?

En cette période de post Brexit, les licences de pêche ont été accordées en grand nombre aux pêcheurs normands et bretons pour les eaux anglo normandes dont les Minquiers ; mais ces accords laissent sur le long du quai les pêcheurs professionnels qui n'ont pas réussi à prouver leurs périodes de pêche passées. Je vous recommande de lire les articles officiels que vous trouverez sur ce sujet sur le site du ministère de la Mer. Ils permettent de mieux comprendre les aspects juridiques que je ne peux pas développer ici.

En espérant vous avoir éclairé, tant que faire se peut, sur l'histoire de ces Minquiers pas si légère que nous pouvions tous le penser. Nous partagerons un jour une ballade dans cet archipel entre membres du YCD, mais, rassurez-vous, je ne vous referai pas la tirade : « il était une fois, l'histoire des Minquiers... »



Pour me plonger dans cette longue et juridique histoire des Minquiers, mes sources sont les suivantes :

La Guerre des Minquiers, de mon ami Philippe RENAUD, éditions OREP

Iles anglo normandes et du Cotentin, Edmond THIN, éditions OREP

Etudes Normandes, ouvrage collectif ancien 1954, éditions Etudes normandes

Les photos de cet article sont issues des 2 premiers ouvrages

Photos des 2 raids collection de l'auteur de l'article

SIR ERNST EN AMÉRIQUE DU SUD ET EN ANTARCTIQUE

par Pierre-Etienne Touati

Après deux années d'interruption en raison de la pandémie de COVID 19, Sir Ernst a repris son périple en juin 2021.

Parti de Tréguier (22), où il avait été entièrement révisé au chantier Boreal, il a rejoint au Printemps, Sanary, son nouveau port d'attache, puis Monaco où il fut accueilli au Yacht Club de la Principauté dont les dirigeants avaient été séduits par le programme de ses croisières futures dans le « grand sud », sur les traces, cette fois ci, du Commandant Charcot.

Ce parrainage qui donna lieu à quelques festivités en présence du Prince Albert lui assura un soutien financier important permettant de nouveaux aménagements de confort et, surtout, de sécurité (systèmes de communication satellitaire ...).

Après quelques sorties de mise au point en Méditerranée durant l'été, il appareilla en septembre en direction de l'Amérique du Sud, via les îles Canaries et du Cap Vert. J'avais rendez-vous avec lui au Brésil en novembre, pour une descente vers Puerto William au Chili, sur le canal de Beagle, avant la traversée du Drake, vers l'Antarctique.

Mais le COVID 19 perturba les plans car nous apprîmes, durant la traversée de l'Atlantique, que le Chili interdisait tout accostage dans ses ports. Il fallut, alors, réorganiser le programme. C'est ainsi que décision fut prise de faire escale à Punta Del Este en Uruguay pendant le mois de novembre, avant la descente vers le sud et de relâcher en Argentine, à Ushuaïa, le « port du bout du monde » pour préparer l'ultime expédition en Antarctique.

L'équipage, rentré en France durant les fêtes, se retrouva au complet, sur place, le 2 Janvier 2022. Il était composé de cinq membres « historiques » : François, Hervé, Fabrice, Philippe et moi.

Quelques jours furent consacrés aux derniers préparatifs (avitaillement, menues réparations, formalités administratives...) et, surtout, à des « relations publiques » avec les membres du Yacht Club de PUNTA DEL ESTE, jumelé avec celui de Monaco. Plusieurs réunions furent organisées pour exposer le projet d'expédition en Antarctique et même une interview à la télévision uruguayenne. Toutes ces réjouissances achevées, nous appareillâmes le 6 Janvier, direction le sud.

Aucune escale n'était prévue jusqu'à Ushuaïa, distant de 1800 mn, que nous avons atteint le 24 Janvier. Deux coups

de vents de 40/45 nds nous obligèrent, cependant, à trouver des mouillages forains pour nous protéger de la tempête (Bahia Os Marinós et Cabo Curioso) car aucun port n'est réellement praticable sur cette côte, écueils et banc de sable n'étant pas complètement indiqués. Les manœuvres y furent délicates en raison de fonds incertains et de forts courants.

Impossible de trop approcher de la côte et, encore moins, de débarquer. C'est donc de loin que nous avons découvert les paysages désertiques de la pampa sur laquelle les vents des Andes dévalent sur des centaines de kilomètres avant d'atteindre, en tempête, l'Atlantique.

Nous n'avons aperçu que des moutons en liberté cherchant à brouter une herbe rare et sèche.

Cette longue navigation fut cependant très agréable grâce tant aux qualités du voilier que celles de son équipage. Notre environnement nous réjouit également : nous avons pu ainsi, observer quantités d'oiseaux et d'animaux marins endémiques (albatros, phoques, manchots, dauphins de Commerson...).

Lorsque nous avons accosté à Ushuaïa, nous avons été rattrapés par la pandémie car il nous fut interdit de débarquer avant la réalisation d'un test Covid, malgré un réel confinement de trois semaines ; il est vrai que, sous ces latitudes, ce contrôle n'a de sanitaire que le nom, tant il est rémunérateur pour des laboratoires (150 dollars/personne) et fantaisiste dans sa réalisation et ses résultats. Le principal pour nous était de pouvoir produire le précieux document nous permettant de fouler la terre ferme.

Mais surtout, nous avons pu constater les effets économiques de la pandémie, un grand nombre de paquebots de croisière étant immobilisés, à l'ancre, au large des quais. A terre, nous avons aussi eu confirmation de cette situation car beaucoup d'acteurs économiques dépendants du tourisme étaient sans activité.

Après quelques jours sur place, durant lesquels j'ai visité « la Terre de feu », je quittai, à regret, mes amis qui continuèrent leur périple vers la baie Marguerite, chère au Commandant Charcot, but ultime de leur exploration.

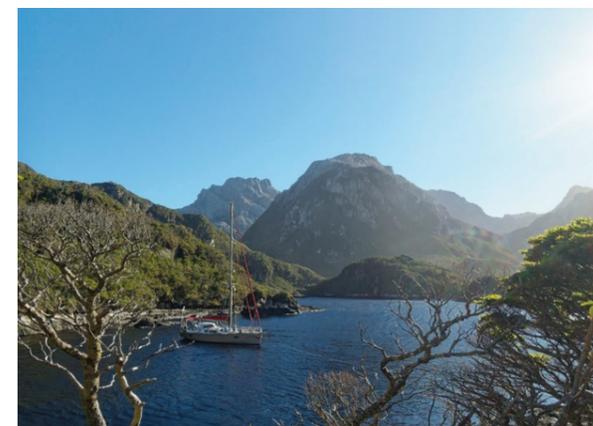
Tout au long de notre navigation, nous avons régulièrement adressé à nos correspondants habituels, constituant le « cercle des amis de SIR ERNST », des messages relatant notre voyage ou livrant nos

impressions personnelles.

Le véritable intérêt de ce périple fut « l'épisode antarctique ». Je pense que la meilleure façon de vous le faire vivre est de vous retranscrire les messages envoyés du voilier, en les illustrant de quelques photos tout en attendant une éventuelle projection au YCD du film qu'Hervé Perrin prépare actuellement.



Punta Del Este



De Punta Del Este à Ushuaïa



28 JANVIER 2022 - PASSAGE DU CAP HORN

Il est 22 h, je prends mon quart. Aujourd'hui, le Cap Horn nous a laissé passer en nous faisant bénéficier de conditions particulièrement clémentes.

Nous sommes partis à 5 heures ce matin de la caleta Delegada sur la cote argentine du canal de Beagle. Nous avons aussi aperçu une baleine à quelques centaines de mètres et entendu son souffle. Nous sommes impatients de les retrouver en Antarctique.



En soirée, nous avons approché le Cap Horn par le Nord à travers l'archipel des Iles Wollaston pour passer au plus près. Le phare flanqué sur la partie Est de l'île nous est apparu en premier. C'est l'un des derniers phares à être gardé toute l'année par des représentants de l'Armada Chilienne qui sont affectés à cet endroit une année complète avec leur famille. La pluie s'est arrêtée et le soleil s'est montré, nous permettant d'admirer le rocher du Cap Horn culminant à 426 m dans un décor de nuages et clairs obscurs caractéristiques de la Patagonie et de la Terre de feu. Comme pour saluer le début de notre traversée vers le continent blanc, un groupe de dauphins est venu nous offrir une série de pirouettes. Ils nous ont escorté un moment comme pour nous dire, « allez-y les gars, c'est par là » ! Quel cadeau nous a offert «Mère Nature» ce soir !

Avec une quinzaine de nœuds de vent, au petit matin, des albatros plus grands ont fait leur apparition. Dans leur ballet caractéristique, ils réalisent des passages en majestueux planés à quelques mètres de notre Sir Ernst. Est-ce une curiosité de leur part ? Attendent-ils un bout de poisson qu'un pêcheur pourrait rejeter ? Au bout d'un moment, ils s'éloignent et disparaissent à l'horizon. Nous abordons cette traversée sous les meilleurs auspices. Sir Ernst est parfaitement adapté à ce voyage qu'il a déjà effectué deux fois. Il est en parfait état.

L'équipe, François, Hervé, Philippe et moi sommes tous en forme et en symbiose.

MARDI 1^{ER} FÉVRIER - ARRIVÉE EN PÉNINSULE ANTARCTIQUE

Éole nous a réservé une traversée très clémente du

passage de Drake. Nous avons deviné, en milieu de matinée, puis aperçu, les premiers reliefs et glaces de l'île Anvers entre les nappes de brouillard et sous un ciel chargé.



A l'approche de l'archipel Melchior, la visibilité s'est améliorée. Une baleine fugace nous a salués de son dos rond, puis a disparu. Bon présage pour la suite de la navigation.

Vers 17h, Sir Ernst est ancré et amarré aux quatre coins, bien protégé dans l'étroite crique de la base argentine Melchior. La tension de l'arrivée retombe. Nous profitons d'une soirée calme pour prendre des douches requinquantes. Hervé nous prépare un chili con carne avec l'excellente viande embarquée à Ushuaïa, arrosé de bière locale de Patagonie à l'apéro, puis d'un bon Malbec argentin. Nous apprécions tous une nuit calme au mouillage.



MERCREDI 2 FÉVRIER

Le vent annoncé est bien rentré. Il vient du fond de la crique. Amarrés vent arrière, nous sommes parfaitement protégés et pouvons débarquer pour explorer la base Melchior et ses environs.

Le bâtiment principal est fermé et calfeutré. La neige recouvre une partie du toit et la majorité des fenêtres. Sur la porte principale, un écriteau informe le visiteur qu'une cabane de secours est destinée à abriter les personnes en difficultés. Effectivement, sa porte n'est pas verrouillée. Nous y découvrons une grande quantité de provisions en tout genre ; eau bien sûr ; boîtes de conserves, céréales, lait chocolaté... Un panneau demande aux personnes les utilisant d'informer la marine argentine des denrées consommées. Dortoir, couvertures, cuisine aménagée, réserve de gaz, tout y est pour y survivre le temps d'une tempête.

Une balade aux alentours nous révèle le paysage. L'archipel Melchior, dont les îles qui le composent ont des formes très arrondies, est recouvert d'une couche de neige et de glace de dizaines de mètres d'épaisseur. Par endroit de belles crevasses révèlent leurs entrailles bleutées. Autour de nous quelques manchots à

jugulaire, papous, lions de mer et phoques ne semblent pas perturbés par notre présence. Nous prenons soin de ne pas empiéter sur leur territoire. Curieux, certains s'approchent et nous examine avec curiosité.



JEUDI 3 FÉVRIER

Hervé nous a concocté une formation accélérée de marche sur glacier. Nous profitons d'une nouvelle journée ventée mais ensoleillée pour nous exercer sur les pentes enneigées autour du mouillage. Nous nous familiarisons avec baudriers, mousquetons, dégaines, machards, prussiks et tout «l'accastillage de montagne (bloqueur, jumard, poulies tractions...)» pour la réalisation de mouflages et la récupération d'un compagnon tombé dans une crevasse.

Nous en profitons ensuite pour nous élever de 100 m environ sur les pentes de neige. La visibilité et l'ensoleillement sont meilleurs qu'hier. Le vent souffle fort au large et dans les bras de mer avoisinants. Nous découvrons les montagnes de l'île Brabant, au Nord de notre mouillage, qui culminent à plus de 2500 m. Nous sommes très chanceux avec les conditions météo. Les paysages qui se révèlent à nos yeux nous coupent le souffle. Atmosphère himalayenne au bord de l'eau ! Quel beau début de séjour.



VENREDI 4 FÉVRIER

Le vent s'est calmé, mais nous sommes au près pour continuer au sud. Aussi, pour économiser notre gasoil nous préférons rester dans ce beau mouillage une journée de plus pour bénéficier de vents portants demain. Nous mettons à profit cette journée encore clémente pour compléter notre plein d'eau avec de l'eau de fonte récupérée dans la crique et nous entraîner à la marche en cordée et aux procédures de sécurité montagne en vue de prochaines sorties. En milieu de matinée, étincelant sous le soleil, un iceberg dérive lentement devant la crique.

L'après-midi, sous un ciel immaculé nous repartons à l'ascension du sommet de l'île Gamma culminant à 136 mètres. La visibilité est parfaite à 360 degrés. Les nombreux glaciers, aux alentours, sont gigantesques. Chaque baie et fond de vallée en recèle à perte de vue. A l'est, nous apercevons même la calotte glaciaire de la péninsule. Nous sommes subjugués par cette montagne si brute au bord de l'eau. Vers 19 h, après avoir dessiné notre trace sur ce dôme de neige, au terme d'une ascension de deux heures dans des conditions idéales, nous atteignons enfin le sommet. La soirée est exceptionnelle. Les lumières typiques des longues fins de journées australes magnifient les reliefs. Une minute de silence s'impose. Simplement pour admirer, ressentir cette nature si intense. Aucun autre bateau ou signe de vie humaine à l'horizon, seul notre Sir Ernst bien amarré dans la crique.

21 h heures, avec les derniers rayons de soleil, nous avons rejoint le bord, rangeons le matériel de montagne, l'annexe et préparons le repas. 23 h, il fait encore jour, dodo pour être en forme demain.

Nous avons l'impression avoir vécu deux jours en une seule journée !

VENREDI 11 FÉVRIER - DORIAN BAY

La descente du canal Neumayer a été particulièrement ventée. Nous avons attendu du vent portant pour quitter les îles Melchior, et nous avons été gâtés. Sous génois seul, nous avons terminé cette navigation avec la voile d'avant réduite au minimum, les rafales atteignant les 50 nœuds. Sur notre bâbord, Dorian Bay nous tendait les bras, mais pas question d'y rentrer dans ces conditions, Port Locroy, 3 milles plus loin devait nous abriter avec du vent annoncé faiblissant. 3 voiliers occupaient déjà le meilleur emplacement. L'ancre fut posée non loin d'une falaise de glace. A 3 heures du matin, réveillés par des glaçons qui ne demandaient qu'à flirter avec notre coque et alors que le vent était complètement tombé, nous sommes retournés à Dorian Bay.

L'entrée très exiguë franchie, nous pénétrons dans une grande piscine naturelle. Une chaussée de cailloux bloque les gros growlers et icebergs qui seraient tentés de venir s'y échouer. Le site est calme par beau temps et il est facile d'y randonner.



Une cabane rouge arbore une peinture aux couleurs de l'Argentine. 50 mètres au-dessus.

Mais à notre arrivée, 3 growlers encombrant l'entrée. Ce n'est guère engageant et nous préférons envoyer l'annexe en reconnaissance. La décision d'entrer est prise et François exécute une magistrale chicane. Ouf ! Enfin la quiétude d'un bon mouillage.

Du moins on l'espère, car les prévisions annoncent un fort coup de vent pour le lendemain. En Antarctique, plus qu'ailleurs, le verbe anticiper se conjugue à tous les temps. Nous soignons donc l'amarrage : 90 mètres de chaîne sur des fonds de 4 m. Nous tissons une belle toile d'araignée avec nos amarres, deux en pointe à l'avant et deux autres à l'arrière. Sir-Ernst paré pour affronter le coup de vent, l'équipage descend à terre et le dîner est arrosé comme il se doit.

2^{ème} réveil successif très matinal, à 4 heures le vent est monté à 40 nœuds. Il nous semble plus prudent de frapper une seconde amarre sur bâbord avant. Sitôt fini, le festival commence ! Cela va durer 36 heures. La deuxième journée sera éprouvante avec un vent moyen à 50 nœuds durant plusieurs heures et des rafales jusqu'à 63 nœuds. Nous étions prévenus, la lecture des notes et croquis sur les mouillages, que se repassent les navigateurs, indiquent que Dorian Bay « can be windy ». Sacré humour British !

Comme par magie, à l'heure indiquée par les prévisions, le vent cesse... Enfin une nuit paisible...

Demain, la descente vers le sud continue.

MERCREDI 16 FÉVRIER - ATTERRISSAGE SUR LA BAIE MARGUERITE

Il est 4 heures du matin et c'est mon tour de prendre le quart.

A la voile depuis quelques heures et sans le chauffage du moteur, la température à bord de Sir Ernst a diminué. 7° à l'intérieur, la sensation de fraîcheur est immédiate. Hervé me renseigne sur les conditions et la navigation. Le vent attendu est bien là, Nord Est 25 nœuds. Sir Ernst file ses 7,5 nœuds grand large, 1 ris, génois tangonné. L'air est à -1°, l'eau à 2° Nous longeons l'île Biscoe à une

vingtaine de milles au large. Nous restons relativement éloignés de la côte car la cartographie est imprécise et les glaces moins présentes au large. Veille renforcée !

Il neigeote et le pont est déjà saupoudré. Je sors pour un tour d'horizon et jette un rapide coup d'œil sur le pont pour vérifier le réglage des voiles. Tout est glissant, et je me déplace avec précaution. Je ne traîne pas et rejoins le «Dog House» : le centre névralgique de Sir Ernst. Il y fait bien meilleur que dehors. La condensation n'est pas trop importante. J'estime à 1/4 de mille la visibilité. Il fait déjà relativement clair et je ressors donner un coup de raclette sur le pare-brise pour améliorer encore la vision. Toutes les vingt minutes, je jette un coup d'œil au radar afin de détecter les plus grosses glaces. Le vent est relativement stable. Il oscille entre 22 et 28 nœuds. Sir Ernst marche tranquillement entre 6 et 8 nœuds. Le quart se déroule paisiblement, mais assis et statique, le froid se fait rapidement sentir. Le vent refuse progressivement. Nous sommes sous génois tangonné et nous nous rapprochons de la côte.



François me rejoint pour prendre son quart. Nous profitons d'être deux pour manœuvrer. Le pont est toujours très glissant et nous enfilons nos harnais. Nous détangonnons et rétablissons le génois tribord amure. A la fin de la manœuvre, nous apercevons sur notre route un beau growler.

A 14 h, nous passons le 67^{ème} parallèle Sud après avoir franchi quelques heures plus tôt le cercle polaire Antarctique. Celui-ci marque la latitude au-delà de laquelle, au moins une fois dans l'année le soleil, ne se couche pas.

Le ciel est gris, relativement uniforme. La température est légèrement positive. La mer plus sombre, tranche avec le ciel. Quelques Albatros sont de retour. Le large est leur domaine.

L'atterrissage en Baie Marguerite est stimulant. Nous attendons ce moment depuis 18 mois ! Le Chef d'expédition français du bateau Endurance du National Geographic que nous avons rencontré à Dorian Cove, nous a promis que la navigation dans les canaux de cette zone serait exceptionnelle. Nous étions fascinés par ses connaissances et expériences de l'Antarctique et lui par notre voilier et notre indépendance. Nous avons échangé un bon moment.

Nous espérons au moins une journée de grand beau

pour prendre la mesure des paysages avec les sommets à plus de 2000 m proches du bord de mer que nous voyons sur la carte. Que nous réservent les prochains jours ? Nous sommes impatients d'arriver.

A 21 heures, nous approchons de l'extrémité sud de l'île Adélaïde. Nous apercevons les premières glaces. Tout d'abord un gros Iceberg, révélé à l'avance par le radar. Puis de plus en plus de glaces dérivantes de toutes tailles, en général par banc. Nous distinguons la côte constituée d'un immense glacier qui recouvre l'ensemble de l'île. Des reliefs très marqués émergent au-dessus des nuages. La carte marine nous annonce un tas de roches sur notre route. Nous slalomons entre les écueils et îlots que la houle du large marque d'écume blanche et de vagues déferlantes. Nous roulons le génois et lançons le moteur pour être plus manœuvrant dans ce champ de mines constitué de roches et de glaçons. Nous redoublons de vigilance.



Nous imaginions mouiller au pied d'une cabane sur le côté de l'île Adélaïde, près de l'île Avian. Mais avec la houle du large, la côte de la baie est blanche d'écume. Nous ne nous approcherons pas et contournerons l'île Avian par le Sud.

C'est sur cette île que Jérôme et Sally Poncet ont hiverné

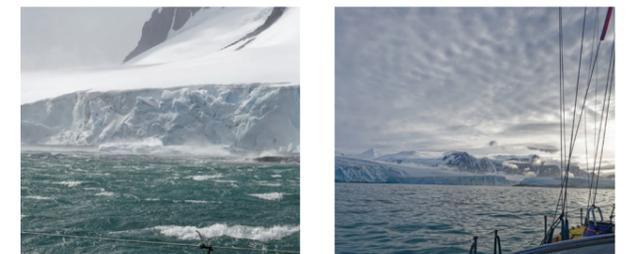
en 1978 avec leur Damien II. Ils ont raconté leur périple dans un livre mythique pour nous «Le Grand Hiver».

Cet atterrissage est austère et nous sommes tous concentrés sur la recherche d'un abri. Il est 22 h et nous aimerions nous arrêter pour quelques heures avant que la luminosité diminue.

Le spectacle est à la fois grandiose et intimidant. Entre la côte glaciaire de l'île Adélaïde et l'île Avian, nous trouvons une crique avec 3 growlers qui semblent échoués. Nous mouillons par 9 m de fond. Pas de vent prévu cette nuit, aussi nous ne mouillerons que 30 m de chaîne car nous n'avons pas beaucoup de place pour éviter.



7h 30 : nous repartons en direction du nord. La visibilité est bonne, la lumière sur les hauts reliefs qui cernent la baie nous révèle une multitude d'énormes glaciers. Les sommets alentours culminent à plus de 2000 m. Le soleil perce par endroit et éclaire des pentes où roches sombres et glaces crevassées se disputent la partie.



Vers 12 h, nous arrivons à Lagoon Island. Nous mettons l'annexe à l'eau et partons en avant pour sonder la crique. Le vent est calme. Les conditions sont idéales pour prendre le mouillage. Un zodiac de la base anglaise de Rothera vient à notre rencontre. Accueil courtois des Anglais mais les consignes à cause du COVID sont claires : Le débarquement est interdit au nord pour la tranquillité des animaux et au sud où se trouve une cabane occupée par des scientifiques. Nos contacts resteront donc très distants. La crique est parfaite. Nous passons trois aussières à terre. Puis nous profiterons d'un bon repos.

Nous observons la danse des éléphants de mer qui dans la crique, se livrent à de long ébats.



deux journées de calme, l'occasion se présenterait-elle? Nous sommes alors partis en « exploration ». Très vite, au premier rétrécissement, dans le canal Leboeuf, nous avons bien cru, que le pack nous empêcherait de passer. Nous étions entourés de phoques se prélassant au soleil. Nous avons alors coupé notre moteur et pu apprécier, dans un silence total, les exceptionnelles forces dégagées par cet endroit.

Devant et à tribord, le long de l'île Wyatt, une zone semblant permettre de progresser vers le nord, nous avons pu nous faufiler jusqu'à atteindre ce fameux « Gullet Passage ». C'est, quelque peu étourdis par notre audace, que nous avons décidé de nous engager pour le parcourir. La décision n'était pas anodine, car nous mesurions les risques de voir le passage se bloquer et notre retour compromis. Cette zone étroite entre l'île Adelaïde et le continent est divisée en deux par l'île Hanssen. Le Gullet bloqué, il restait la possibilité de revenir par le Gunnel Passage, sur l'autre côté de l'île. Le courant de marée nous propulsait assez rapidement, et comme par magie, nous nous sommes retrouvés au nord. Nous avons franchi le fameux « Gullet » !

Mais toujours pas de banquise ! Légèrement « tendus », nous avons pris la décision de contourner l'île Hansen par le nord dans un décor exceptionnel et saisissant.

Mais où allions nous passer la nuit ? Par mesure de sécurité, nous avons envoyé notre drone. La banquise n'était qu'à quelques milles au nord et nous tendait les bras pour réaliser ce fameux mouillage.



Mais le vent de nord prévu pour le lendemain nous a dissuadé de le tenter. Trop de risques que des glaces viennent boucher les deux passages. Nous serions alors bloqués dans le lieu le plus inaccessible et isolé de la péninsule !

Le Gunnel passage a donc été descendu, non sans une légère appréhension. En son milieu, il se rétrécit fortement et n'affiche que des fonds de 20 mètres. Au fur et à mesure que nous nous en approchions, une barrière d'icebergs et growlers grossissait, formant un véritable barrage. Nous avons pu nous faufiler dans un véritable trou de souris, près de la barrière de glace du glacier du côté ouest du chenal. Le sondeur n'indiquait alors que 1m50 de profondeur ! Nous passons sur une partie immergée d'iceberg. Notre étrave poussa quelques growlers et nous nous sommes retrouvés de l'autre côté.



L'heure avançant, il fallut trouver un endroit pour passer la nuit. Il n'y a pas de bons mouillages dans cette zone, juste des glaciers qui tombent dans la mer avec le plus souvent des séracs menaçants. Mais un peu plus au sud, une petite langue de neige et un semblant de plage sont apparus. Plusieurs centaines de cormorans tenaient meeting, vingt mètres au-dessus de la rive. Ils nous ont bien snobés durant l'installation de deux aussières « à cul » alors que l'ancre reposait par 10 mètres de fond.



Le coucher fut tardif tellement nous étions émerveillés par les couleurs du jour déclinant sur les glaciers. Juste en face de nous, l'entrée du Gullet nous rappelait quelle journée extraordinaire nous venions de vivre.

22 FÉVRIER 2022 - LE RETOUR ...

De quart cette nuit à 2 heures, j'ajuste l'échelle de la carte marine sur l'ordinateur dédié à la navigation. Celle-ci a tellement diminué que s'affiche sur l'écran la position de « Sir-Ernst », le cap Horn à 120 milles au nord et les détails de l'archipel Wollaston qui lui fait suite. Notre route tangente le plateau continental, sorte de promontoire rocheux sous-marin qui s'étend jusqu'à 80 milles au sud du Horn. Nous éviterons donc cette zone. Les fonds remontent en quelques milles de 4000 mètres à moins de 100 mètres. Et comme chacun le sait, le vent ici a plutôt tendance à lever une mer qui ne demande qu'à s'agiter ...

Les prévisions nous annoncent un vent de 40 noeuds dans les rafales, nous naviguerons au près pour doubler le cap. De quoi nous rappeler que la traversée du détroit du Drake reste, jusqu'au bout, fidèle à sa réputation. Ensuite, les derniers 100 milles nous conduiront à Ushuaïa par le détroit de Beagle.

En regardant la terre, nous retrouverons des nuances

oubliées en Antarctique ; la couleur verte sera de nouveau présente ! Nous observerons des arbres aux troncs tourmentés et fortement inclinés sous l'effet des rafales des tempêtes. Il est facile ici de connaître la direction des vents dominants ! Dans quelques jours nous serons de retour dans nos foyers, heureux de revoir nos proches.

Mais les quelques rares nouvelles reçues présagent que nous retrouverons un monde qui ne s'est pas assagi. Intégrisme extrémiste, nationalisme exacerbé, racisme, je n'ai jamais trouvé ces mots dans mes lectures sur l'Antarctique. Et pourtant, la vie n'est facile pour aucune des espèces qui vivent sur le continent blanc. Comme partout dans la nature, et quel que soit son rang dans le règne animal, chaque espèce est la proie d'un prédateur. Mais les animaux, à la différence des humains, ne tuent que pour survivre.



En Antarctique la vie est rude. Les hommes ne sont tolérés que grâce à leur technologie. Russes et Chinois, sous prétexte de recherches scientifiques, font des forages recensant les ressources minières. Les Anglais, à la base Rothera en baie Marguerite, ont construit un véritable aérodrome avec des dispositifs de guidage pour atterrir. Le bateau ravitailleur de 150 m était à quai. 150 personnes vivent ici en haute saison. Les négociations du nouveau traité sur l'Antarctique s'annoncent bien après !

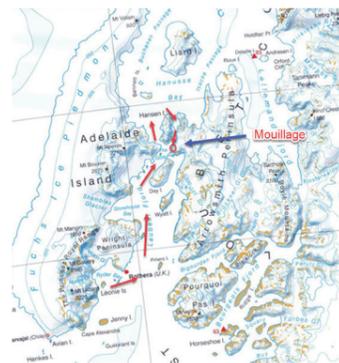
Cette nuit, songeur, je me souviens de ces mots de Shackleton, qui au retour de son expédition sur l'Endurance écrivait : « Nous avons souffert et triomphé, rampant par terre en cherchant à saisir la gloire, grandissant au contact de l'immensité. Nous avons vu Dieu dans toute sa splendeur, entendu la voix de la nature. Nous avons touché l'âme humaine dépouillée de tout artifice. ». Ernest Shackleton ramena tous ses hommes, sains et saufs en Europe à la suite d'un fantastique périple. C'était en 1916, la guerre faisait rage. Les membres de son équipage de nationalité britannique furent mobilisés et partirent sur le front de la Somme. Aucun ne revint...

Composer cet article a ravivé beaucoup de souvenirs et m'a procuré un réel plaisir que j'espère vous avoir fait partager.

A très bientôt au large de la côte de Dinard, dans des conditions certainement plus clémentes que celles du « grand sud ».

Le soir pour célébrer notre arrivée en Baie Marguerite comme il se doit, nous préparons le dîner à six mains et que l'on accompagnera d'un magnum de vin nature de la réserve du capitaine François. La nuit sera calme et sereine.

VENDREDI 18 FÉVRIER - THE GULLET PASSAGE



En atteignant la Baie Marguerite, nous parvenions au but de notre troisième séjour en Antarctique.

En préparant notre expédition, nous nous sommes rendu compte que nous devrions obligatoirement contourner l'île Adelaïde par le large,

à l'ouest. Passer entre l'île et le continent est souvent impossible. A cette époque de l'année, la banquise ferme la baie Hanusse, au sud du canal Grandidier. Il fallait donc bénéficier d'une bonne « fenêtre » météo, ce qui fut le cas. Une fois sur place, il était tentant de se rendre compte des conditions du fameux passage qui permet de passer de la Baie Marguerite à la Baie Hanusse par l'intérieur.

Les cartes des glaces envoyées par notre contact au service hydrographique argentin (merci au capitaine Fabian Alejandro Vetere) indiquaient un pack très dense, quelques milles au nord de la latitude de la base Anglaise Rothera. Sir-Ernst rêvait secrètement d'un mouillage accroché à la banquise. La météo annonçant

LE PROJET

Fondé en 1928, le Yacht Club de Dinard a connu tout au long de son histoire des générations de régatiers. Soucieux de poursuivre cette belle aventure en attirant un plus grand nombre de jeunes et en leur assurant une formation adaptée à la compétition. Le Yacht Club de Dinard a décidé d'investir dans des bateaux adaptés aux jeunes équipages (15-25 ans) et de proposer aux résidents de Dinard et de la côte d'Emeraude une activité éducative sportive à l'année. La navigation à la voile véhicule naturellement des valeurs telles que le sport, le respect de la nature, l'effort et le dépassement de soi. Le projet étant axé sur la compétition avec un programme sportif comprenant des épreuves de haut niveau à l'issue d'une période d'entraînement intensive durant l'année scolaire. Il offre un relais à la formation dispensée par les écoles de voile. Tenu compte d'une rotation des équipages, il ciblera une dizaine de jeunes dans un 1er temps. Il pourra facilement être démultiplié avec l'acquisition d'un bateau supplémentaire.

LE BATEAU

Caractéristiques

Longueur 5,70 m
Largeur 2,55 m
Tirant d'eau 0,34/1,40 /1,75 m
Déplacement 450 Kg
Lest 180 Kg

Voilure

Grand voile 18 m²
Génois 8 m²
Spi 32 m²

LE PROGRAMME SPORTIF

L'Open 570 est le bateau (3 à 4 équipiers) retenu jusqu'en 2024 pour les championnats jeunes FFV. Voici un programme type :

- Spi Ouest France
- Grand Prix de St Cast
- Grand prix de l'école Navale
- Championnat de France Espoir
- Grand Prix de St Malo
- National Open 570

LE FONCTIONNEMENT

Les établissements scolaires et lycées professionnels de la côte d'Emeraude et de Dinard seront la pépinière pour accueillir et constituer les équipes de régatiers. Une skippeuse est déjà pressentie pour la première équipe...

Pour la formation de ces régatiers un partenariat est établi avec un centre d'entraînement existant, formateur de jeunes à la compétition. L'association Voile de l'Institution de St Malo existe depuis 1991 et son animateur, Monsieur Eric Cottrel, entraîne 4 bateaux de ce type, auxquels se sont joints ceux du CN Cancale, de la SNBSM (et probablement du CN Rennes). Soit plus de 10 bateaux de la même série ! Les entraînements sont organisés sur 9 mois les mercredi après-midi et samedi matin et un coach suit les équipages lors des compétitions. Les équipages peuvent participer aux championnats de printemps et d'automne de la SNBSM et du YCD.

Le bateau sera exposé en dehors des entraînements sur le quai du port Alain Colas à proximité des locaux du Yacht Club de Dinard. Il sera mis à l'eau à l'aide de la grue du Club.

LE BUDGET

Investissement

Achat en cours de finalisation d'un bateau d'occasion, remis en état, avec 2 jeux de voile d'occasion: 7 000€
Voiles neuves : GV : 1 900€ ; Génois 1 000€ ; Spi : 1 500€

Fonctionnement (par an)

Entretien et renouvellement des voiles : 3 000€
Entraînements : 1 500€
Déplacements : 2 500€
Assurance : 300€
Parking et grutage : 500€

LE FINANCEMENT

Fonds propres du Club (réserves affectables à ce projet)
Subventions Ville / Communauté de communes / Département / Région
Sponsors
Dons des membres du YCD
Participation symbolique des équipages aux frais d'entraînement et déplacement

LA VISIBILITE POUR LES SPONSORS

1. Sur l'eau

Le bateau offre de larges espaces disponibles pour le marquage sur la coque (extérieur et intérieur), sur les voiles (grand-voile et spinnaker), sur les espars, sans oublier les vêtements portés par l'équipage. Il naviguera pour les entraînements (mercredi, samedi) en baie de Dinard tout au long de l'année.

2. À terre

- Bateau exposé sur le quai du port Alain Colas à Dinard (ci-dessous le bateau sur sa remorque en attente de marquage).
- Affichage au Club House, vidéo déroulante sur nos écrans, site Internet du Yacht Club de Dinard.
- Participation des équipages à une animation proposée par le sponsor lors des compétitions.
- Possibilité de navigation pour vos collaborateurs à des dates à définir.
- Participation des enfants de vos collaborateurs aux équipages dans des conditions identiques à celles des jeunes de Dinard.

3. Notoriété de l'Open 570

Elu bateau de l'année 2007 par Sailing World l'Open 570 figure depuis dans toutes les grandes épreuves de voile régionales et nationales (extraits 2021 ci-contre). Il est retenu jusque 2024 pour les championnats jeunes de la FFV.

4. Choisissez votre support de communication

Coque et nom de course (moitié arrière, des 2 côtés) : 4 000€
Roof, pont ou cockpit : 400€
Mat (tiers inférieur, des 2 côtés) : 400€
Bôme (moitié arrière, des 2 côtés) : 400€
Grand-voile (moitié inférieure) : 2 000 € (1 000 pour 50% de la zone)
Spinnaker (entier) : 1 500€
Gilets de sauvetage (tous équipiers) : partenariat en nature ou 500 €
Tenues des équipages (tous équipiers, mer et terre) : partenariat en nature ou 1 500€

Prix indicatif par an pour 100% de la zone concernée. Frais de marquage en sus. En cas d'aide à l'investissement, un tarif multi-annuel privilégié sera proposé.



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

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

Le Yacht Restaurant
table avec vue...

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

Maison
Marie
Depuis 1976

Le Fruitiier Dinardais
Fruits, Légumes • Vins
Les Halles de DINARD

La Boutique 02 99 46 92 72
Philippe MARIE 06 62 78 77 45

PORT À SEC
MANUTENTION
CARÉNAGE

PORT MINIC
PORT À SEC

LE GRAND VAL
35870 LE MINIHC SUR RANCE

CONTACT
FRANÇOIS 06 62 01 38 04
SEBASTIEN 0661503408

« Faire le point »

Signification

Analyser les pors et les contres d'une situation.

Origine

Cette expression est une métaphore qui remonte au début du XXe siècle. Il s'agit d'un terme toujours utilisé dans la marine pour diriger convenablement un navire. En sachant où l'on se trouve et en connaissant la direction à prendre, on peut arriver à atteindre son objectif.

« Branle-bas de combat »

Signification

Action par laquelle un navire de guerre prend l'ensemble des dispositions pour être prêt au combat.

Origine

« Branle » est l'ancien terme utilisé pour hamac. Dans les navires, on donnait ordre de décrocher les branles pour faire place aux canons, en préparation d'un combat, d'où l'expression « branle-bas de combat ».

« Trop fort n'a jamais manqué »

Signification

Une expression de bon sens qui signifie que le monde des marins n'a jamais manqué de personnes un peu prétentieuses qui prétendent tout connaître et être plus fort que les éléments. Une attitude en opposition avec la prudence qui s'impose face à la mer et à la météo, deux éléments bien plus forts que l'homme, soit-il un marin accompli.

« Tonnerre de Brest »

Origine

L'origine de cette expression, ou juron, n'est pas tout à fait claire. Certain l'attribue aux orages sévissant dans la rade de Brest alors que d'autres affirment qu'elle viendrait des manœuvres de la marine nationale basée à Brest qui tirait le canon à blanc le matin et le soir. Une dernière origine controversée serait l'avertissement au canon d'une évocation au bain de Brest, annoncé par un code sonore au canon, l'usage étant de verser une récompense à qui capturerait le fugitif.

« Tête de Morue et queue de maquereau »

Signification

Insulte enfantine.

Origine

Formule empirique et imagée d'hydrodynamique, utilisée par les charpentiers de marine jusqu'au XIXe siècle qui voulait que la coque d'un bon voilier (par exemple les bisquines) ait des volumes avant rebondis et un arrière effilé. Avec l'avènement des yachts et en particulier de la célèbre goëlette America qui ridiculisa les meilleurs voiliers anglais ainsi conçus, en présence de la Reine Victoria, cette théorie empirique (qui donnait cependant d'excellents voiliers de travail) fut peu à peu mise au rancart.

LE SAVIEZ-VOUS ?

CITATIONS POÉTIQUES

« Quand les mouettes ont pied, il est temps de virer. »

« Baisé comme un tacad dans la vase. »

« Si tu veux vivre vieux marin, arrondis les caps et salue les grains. »

« Une mer calme n'a jamais fait un bon marin. »

« Un cachalot à tribord est prioritaire, à bâbord aussi. »
Olivier De Kersauzon

LA CITATION DE L'ANNÉE

« Quand le Goéland se gratte le gland, signe de mauvais temps. Si le Goéland qui se gratte le cul, il ne fera pas beau non plus. »

LA BLAGUE FÉMINISTE

Quel est le point commun entre une blonde et une crevette ?
- Tout est bon, sauf la tête !

LE JEU DE MOT IODÉE

Plus l'amer est haut, plus la mer est basse.

« Si une connerie est possible, elle est déjà faite. Si une connerie est impossible, il se trouvera forcément un con pour la faire un jour. »

Adage de la célèbre école des Glenans

UN PEU D'HUMOUR

Une journée
en mer pour
larguer nos
différences.



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

